



Uitvoeringsprogramma GVVP 2017 - 2021

Inhoudsopgave

1	Inleiding.....	2
2	Beleid in GVVP, accenten en uitvoering in uitvoeringsprogramma!.....	4
3	Evaluatie uitvoeringsprogramma GVVP 2010 – 2015	7
4	Verkeersveiligheidsscan/analyse	14
5	Toetsingscriteria	20
6	Sterprojecten	24
7	Projecten.....	46
8	Ambitie en middelen in evenwicht	50
9	Concreet uitvoeringsprogramma per jaar	52

1 Inleiding

1.1 Gemeentelijke verkeers- en vervoersplan

Op 2 februari 2010 heeft de gemeenteraad het mobiliteitsbeleid van de gemeente vastgelegd in het gemeentelijke verkeers- en vervoerplan (GVVP). In dezelfde vergadering heeft de gemeenteraad een uitvoeringsprogramma GVVP 2010 – 2015 en de structuurvisie vastgesteld. Het GVVP is vastgelegd voor meerdere jaren. Het uitvoeringsprogramma concreet voor de jaren 2010 – 2015.

Er is op dit moment behoefte aan een nieuw uitvoeringsprogramma voor het GVVP. Hierin worden de ambities op het gebied van mobiliteit voor de komende jaren zichtbaar maar ook aangesloten op de financiële positie van de gemeente. In aansluiting op het raadsprogramma en collegeprogramma moet dit uitvoeringsprogramma realistisch zijn.

1.2 Totstandkoming

Dit uitvoeringsprogramma is tot stand gekomen middels een aantal bijeenkomsten met het verkeersberaad. Tevens heeft op 4 juli jl. een raadsbijeenkomst plaats gevonden waarbij in een informele sfeer is gediscussieerd over het noodzakelijke mobiliteitsbudget alsmede de mogelijke prioritering van projecten. Uit deze bijeenkomsten is wel een rode draad ontstaan die leidraad is geweest voor het opstellen van dit uitvoeringsprogramma.

Het uitvoeringsprogramma is niet ter inzage gelegd of met de samenleving besproken. Dit zou namelijk een maatschappelijke verwachting kunnen creëren die van invloed kan zijn op de besluitvorming van dit uitvoeringsprogramma en de (financiële) consequenties die daaruit voortvloeien. Daarnaast is het zo dat een actualisatie van het uitvoeringsplan niet betekent dat de beleidslijnen veranderen. Maatschappelijk gezien, speelt verkeersveiligheid het meeste. In dit uitvoeringsprogramma hebben wij daarom verkeersveiligheid een prominente plek gegeven door in hoofdstuk 4 een verkeersveiligheidsanalyse voor de gehele gemeente op te nemen. Uit deze analyse zal blijken of er doelgroepen zijn die extra aandacht behoeven.

1.3 Leeswijzer

In hoofdstuk 2 wordt uiteengezet hoe de structuurvisie, GVVP en dit uitvoeringsprogramma zich tot elkaar verhouden. In hoofdstuk 3 analyseren wij het uitvoeringsprogramma GVVP 2010 – 2015. Welke projecten zijn gerealiseerd en welke niet en waarom niet. In hoofdstuk 4 volgt de verkeersveiligheidsanalyse waarbij naar geografische spreiding van ongevallen wordt gekeken alsmede naar aanleiding, omstandigheden en betrokkenen. Vervolgens hebben we een aantal objectieve argumenten benoemd die aansluiten bij het beleid, waarop de potentiële projecten getoetst kunnen worden. In hoofdstuk 6 behandelen we de ster projecten. Dit zijn projecten die

naar onze mening door moeten gaan omdat ze of heel kosteneffectief zijn en/of omdat er al langjarige afspraken over zijn gemaakt. Er zal inzichtelijk worden gemaakt wat de financiële en personele consequenties zijn van deze projecten. In hoofdstuk 7 zal dit gedaan worden voor de overige mobiliteitsprojecten die we de komende jaren op basis van ons beleid zouden willen uitvoeren. In hoofdstuk 8 zal de ambitie en de middelen in evenwicht worden gebracht. Daarbij zal op hoofdlijnen worden aangegeven waarom projecten toch moeten afvallen en of het mobiliteitsbudget structureel verhoogd moet worden. Het slothoofdstuk geeft per jaar aan welke projecten er gerealiseerd moeten worden incl. de financiële en personele consequenties. Dit programma is de input voor de jaarplannen van de ambtelijke organisatie. Het college legt verantwoordelijkheid af op basis van dit concrete programma.

2 Beleid in GVVP, accenten en uitvoering in uitvoeringsprogramma

2.1 Gemeentelijk verkeers- en vervoerplan

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

De doelstelling van het GVVP is:

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

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

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

Bij het opstellen van dit GVVP is betere benutting van de bestaande infrastructuur het uitgangspunt geweest. Daarnaast is uitgegaan van een inwonersaantal dat niet zal stijgen en dat het verkeer dat niet bestemd is voor de Utrechtse Heuvelrug om onze gemeente heen wordt geleid. Tevens zijn frequente communicatie over deze visie en de structuurvisie met de provincie een uitgangspunt.

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

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

De bereikbaarheid en verkeersdoorstroming moeten zodanig verbeteren dat er geen economische schade ontstaat (files en vertragingen kosten de samenleving geld). Tegelijkertijd moet het verkeer en het vervoer duurzamer worden, zodat het leefklimaat erop vooruit gaat en daarmee de aantrekkelijkheid voor inwoners, recreanten en ondernemingen. Innovatieve projecten die uitgaan van het duurzame principe en uitgekiender omgaan met energie, moeten worden gestimuleerd zodat een bijdrage wordt geleverd aan het oplossen van het klimaatprobleem (20% van de CO₂-uitstoot in Nederland komt voor rekening van de mobiliteitssector). Deze initiatieven vinden vaak op landelijk of zelfs Europees niveau plaats. Dat moet ons er niet van weerhouden om lokale initiatieven te nemen en te ondersteunen.

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

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

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

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

2.2 Gemeentelijk beleid handhaven

Het beleid zoals geformuleerd in het GVVP willen wij graag handhaven. Het is nog steeds actueel en er zijn geen aanleidingen om ander beleid op te stellen. Wel willen wij middels dit uitvoeringsprogramma enkele accenten leggen. Dit moet leiden tot een realistisch uitvoeringsprogramma en realistische beleidsdoelstellingen.

We hebben ervaren dat het thema verkeersveiligheid binnen de samenleving belangrijk is en blijft. Vandaar dat wij in dit uitvoeringsprogramma een actuele scan willen maken van de verkeersveiligheid binnen onze gemeente. Bij het opstellen van het GVVP is dat destijds niet gedaan.

Door middel van een breed aangenomen motie heeft de politiek aangegeven dat er letterlijk en figuurlijk meer ruimte moet komen voor de fiets. De ambitie is er om over een aantal jaren mee te dingen naar de prijs van fietsstad van het jaar. Hiervoor moet er nog veel gebeuren. De bestaande fietsinfrastructuur is zeker niet modern en over het algemeen matig onderhouden.

Het effect van de motie zal zichtbaar moeten zijn doordat er procentueel gezien veel fietsprojecten worden opgenomen in dit uitvoeringsprogramma.

Wij zijn van mening dat het niet noodzakelijk is om apart fietsbeleid te ontwikkelen. Het GVVP geeft voldoende handvaten om het fietsbeleid vorm te geven in dit uitvoeringsprogramma. Wij vinden het belangrijk om buiten op straat de fiets te faciliteren en niet ons geld te stoppen in mooie beleidsvoornemens die vervolgens nauwelijks gerealiseerd kunnen worden.

2.3 Accenten

Wat ons betreft ligt het accent in dit uitvoeringsprogramma dus nadrukkelijk op het faciliteren van de fiets en het verbeteren van de ketenmobiliteit. Bestaande verkeersknelpunten zoals het centrale kruispunt in Doorn accepteren we. Het oplossen van dit knelpunt is erg ingewikkeld en veroorzaakt een aanzuigende werking. Doorgaand verkeer moet nog steeds zoveel mogelijk om onze gemeente heen rijden.

Verkeersveiligheid is en blijft een groot maatschappelijk thema. In de uitgebreide analyse zullen wij bekijken welke sub thema's verdere aandacht behoeven. Met name de kwetsbare verkeersdeelnemers verdienen extra aandacht. Zeker met het huidige beleid dat oudere mensen zo veel mogelijk zelfstandig blijven wonen is een goede toegankelijke en veilige buitenruimte voor deze doelgroep steeds belangrijker.

De afgelopen jaren hebben wij gemerkt dat de bezuinigingen op beheer en onderhoud van onze openbare ruimte ook negatieve effecten veroorzaken. De fiets en voetpaden worden matig onderhouden, terwijl de gebruiker van deze paden oneffenheden direct merkt en al snel tot onveilige situaties kan leiden. Dit past niet helemaal in de gedachte dat je juist de fiets wilt promoten. Met het verbeteren van het onderhoud van het bestaande fiets en wandelnetwerk wordt al een behoorlijke slag gemaakt.

Wij willen ook graag kansen grijpen waar ze zijn. We willen daardoor nadrukkelijk inspelen op subsidiemogelijkheden van hogere overheden indien ze passen binnen bovenstaande accenten. Ook projecten waarbij de samenleving een uitvoerende rol kan vervullen worden gestimuleerd. Zeker met het huidige beleid dat oudere mensen en mensen met een functiebeperking zo veel mogelijk zelfstandig blijven wonen, is een goede toegankelijke en veilige buitenruimte voor deze doelgroep steeds meer van belang. Aansluiten op en afstemming zoeken met het inclusief-beleid is daarbij een vereiste. Dergelijke maatregelen zijn over het algemeen kostenefficiënt.

3 Evaluatie uitvoeringsprogramma GVVP 2010 – 2015

3.1 Algemene evaluatie

Bij het vaststellen van het GVVP is tegelijkertijd het Uitvoeringsprogramma voor de periode 2010 tot 2015 vastgesteld. In het uitvoeringsprogramma zijn een groot aantal projecten benoemd en is uiteindelijk de keus gemaakt voor een pakket van maatregelen. Bij dit pakket van maatregelen is destijds aangegeven welke uren en financiële middelen ervoor nodig waren. Bij het vaststellen van het uitvoeringsprogramma zijn de benodigde financiële middelen niet beschikbaar gesteld.

Gedurende de looptijd van het uitvoeringsprogramma is altijd gezocht naar mogelijkheden om de projecten alsnog gerealiseerd te krijgen. Bij de analyse van de projecten valt dan ook duidelijk op dat de beleidsprojecten (waar geen financiering nodig was om zaken in de uitvoering te brengen) veel meer tot uitvoering zijn gebracht dan de infrastructurele projecten.

Daarnaast is er veel ambtelijke capaciteit besteed aan grote regionale infrastructurele projecten, zoals verbreding A12, ongelijkvloerse spoorkruising Maarsbergen en station Driebergen-Zeist. In alle gevallen is de gemeente niet de initiatiefnemer maar zijn de gemeentelijke belangen wel erg groot. Vanuit het team Mobiliteit is dan ook meegedacht en veelal geparticipeerd over zowel het proces als de inhoud (ontwerp etc.).

In de afgelopen jaren zijn er wel infrastructurele aanpassingen gedaan. Deze zijn gebaseerd op groot onderhoud wegen en/of rioolvervanging. Door in te spelen op dit soort projecten kan de verkeerskundige inrichting tegelijkertijd aangepast worden zonder dat dit (veel) extra geld kost. De onderhoudsmaatregelen bepalen dan echter de prioriteit. Het is lang niet altijd zo dat wegen waar veel verkeerskundige klachten over binnen komen, hoog op de onderhoudsplanung staan. Hierdoor worden soms wegen aangepast terwijl deze verkeerskundig een lagere prioriteit hebben. Maatschappelijk wordt dit niet altijd goed begrepen.

De reconstructie van de Hoofdstraat is een voorbeeld van het omgekeerde. De verkeerssituaties was aanleiding voor de raad om hier financiële middelen beschikbaar te stellen om de veiligheid te verbeteren. Tegelijkertijd met deze aanpassingen is er groot onderhoud uitgevoerd.

3.2 Evaluatie per project

Hierna wordt per project aangegeven wat de ontwikkeling is geweest van het project en wat de huidige stand van zaken. De projecten zijn onder te verdelen in drie categorieën: beleidsmatige projecten, Infrastructurele projecten en onderzoek.

Beleidsmatige projecten

1. Station Driebergen-Zeist intercity station

Naast de fysieke inrichting van het station betrof dit project ook het behoud van het intercity status van station Driebergen-Zeist. De gemeente heeft door middel van een handtekening actie geprobeerd om de intercitystatus te behouden. De regio Utrecht heeft destijds een ander besluit genomen. Op dit moment is nog steeds niet helemaal zeker welke treinregime in de toekomst gevoerd gaat worden. NS maakt momenteel berekeningen. Vanuit beide gemeenten en ProRail wordt er bij de provincie op aangedrongen om toch te kiezen voor een intercity status.

2. Oostelijke verbinding vanuit Maarn herstellen

Op dit moment is vanuit Maarn alleen maar via Driebergen-Zeist naar het oosten te reizen. Hoewel de vervoervraag in deze richting beperkt is, is dit uiterst oncomfortabel. Afhankelijk van de keuze voor het treinregime krijgt Maarn weer een rechtstreekse verbinding met Ede-Wageningen. Dit zal waarschijnlijk alleen het geval zijn op het moment dat Driebergen-Zeist geen intercity station meer is.

In de vooralsnog uitgesproken regionale voorkeursvariant van het treinregime is 2x per uur een doorgaande sprinter naar Ede Wageningen opgenomen.

3. Buslijnen netwerk completeren

In het GVVP is een uitgebreid voorstel gedaan hoe het openbaar vervoer netwerk in onze ogen er uit moet komen te zien. In overleg met de vervoerautoriteiten moet gekeken worden hoe één en ander in de loop van de tijd gerealiseerd kan worden. Samen met de provincie Utrecht moet gekeken worden of de wensen vanuit de gemeente ingepast kunnen worden in de dienstregelingsvoorstellen. De gemeente heeft samen met de gesprekspartners uit Zuidoost Utrecht actief meegedacht en gereageerd op de nieuwe concessie in ons gebied. Dit heeft geleid tot weliswaar (acceptabele) aanpassingen aan lijn 81 in Leersum en Amerongen, maar in totaal gezien meer dienstregelingsuren in onze regio en een betere bereikbaarheid. Het realiseren van een goede noord-zuid verbinding richting Amersfoort blijft ingewikkeld. De vraag blijft hoeveel daadwerkelijke behoefte er is aan een dergelijke lijn.

4. Verruimen van de openingstijden fietsenstalling station Driebergen-Zeist (2010)

Binnen het huidige contract met de exploitant van de fietsenstalling is het financieel niet mogelijk om de openingstijden te gaan verruimen. Met name de vroege en late uren zijn extra duur, terwijl de inkomsten niet kunnen toenemen omdat het gebouwte aan zijn capaciteit zit. Binnen het kader van de ontwikkeling van het station is afgesproken om de genoemde doelstellingen wel te realiseren. Op dat moment komt er een centrale stalling waarbij het stallen van de fiets voor gebruikers de eerste dag gratis is. Op deze stalling is sprake van een behoorlijk exploitatietekort. De raad heeft hierover op 19 maart 2015 een besluit genomen. Op basis van de huidige inzichten

zal het nieuwe station in 2020 gereed komen. De raad heeft besloten om in de begroting vanaf 2020 ruimte vrij te maken voor de dekking van dit exploitatietekort. Er zijn geen financiële middelen om vooruitlopend hierop de huidige stalling langer open te hebben.

5. Introductie fietsservicepunten (2010)

De gemeente heeft als gevolg van gebrek aan financiële middelen hier geen prioriteit aan gegeven. Wel kan geconcludeerd worden dat de markt dit zelf heeft opgepakt. Vele horecabedrijven hebben zelf materiaal aangeschaft en voorzieningen getroffen waardoor fietsers beter kunnen rusten. Inmiddels zijn er op een aantal locaties ook fiets-oplaadpalen op zonneenergie gerealiseerd. Voor een gedeelte zijn deze gefinancierd door de lokale ondernemers.

6. Instellen 60 km-regime op erftoegangswegen buiten de bebouwde kom (2010)

Op alle erftoegangswegen buiten de bebouwde kom is een snelheidsbeperking van 60 km/h van kracht. Op de Traaij in Driebergen is als laatste weg, in overleg met de gemeente Zeist en Woudenberg, een maximum snelheid ingesteld van 60 km/h.

7. Verbetering knooppunt Doorn Centrum (2011)

De provincie heeft een scan gemaakt van alle OV-knooppunten. De provincie heeft daarbij net als wij in 2010 geconstateerd dat het aantal fietsenstallingen nu te beperkt is. Ook is het wenselijk om de overdekte wachtvoorziening te vergroten.

Door gebrek aan financiële middelen is dit project tot nu toe nog niet uitgevoerd. Vanuit de provincie zijn er subsidiemogelijkheden. Dit project komt dan ook terug in dit uitvoeringsprogramma.

8. OV-fiets op alle knooppunten (2011)

Voor het verbeteren van deur tot deur vervoer is het wenselijk dat op een groot aantal locaties OV-fietsen te verkrijgen zijn. Momenteel is de OV-fiets alleen op station Driebergen-Zeist te verkrijgen. De exploitatie van de OV-fiets ligt bij NS. Wanneer de gemeente meer locaties wil, moet de gemeente investeren in de infrastructuur. Het is mogelijk om per knooppunt te bekijken wat de behoefte is door kleinschalig te beginnen. Hierdoor zijn de investeringsbedragen ook geringer. Station Maarn en Doorn Postkantoor dienen in ieder geval op korte termijn voorzien te worden van OV-fiets locaties.

Door gebrek aan financiële middelen is dit project tot nu toe nog niet uitgevoerd. Vanuit de provincie zijn er subsidiemogelijkheden. Dit project komt dan ook terug als deelproject bij de knooppunt ontwikkelingsprojecten van Maarn en Doorn centrum in dit uitvoeringsprogramma

9. Bushaltes voorzien van fietsenstallingen (2011)

Ter verbetering van de ketenmobiliteit is het van belang dat ov-reizigers het voor en na transport naar de bushalte ook kunnen uitvoeren met de fiets. In de loop van de tijd zijn steeds meer bushaltes toegankelijk gemaakt en tegelijkertijd fietsenklemmen gerealiseerd. Op dit moment is

er geen beeld dat er een chronisch tekort is aan fietsparkeerplaatsen bij OV-halten, met uitzondering van station Driebergen, Station Maarn en Doorn Centrum. Voor deze OV-knopen zijn uitvoeringsprojecten opgenomen in dit uitvoeringsprogramma.

10. Leefbaarheid Doorn en verbeteren doorstroming OV (2011)

Samenwerking zoeken met de provincie is onderzocht of er een structurele verbetering van de leefbaarheid in Doorn en de verbetering van de betrouwbaarheid van het openbaar vervoer bereikt kan worden door de aanpassing van het centrale kruispunt. Binnen de huidige fysieke openbare ruimte is geen structurele verbetering mogelijk als dat niet ten koste mag gaan van een andere vervoerswijze (in dit geval fietsers). Daarbij is de verwachting dat als de doorstroming van het gemotoriseerde verkeer wordt verbeterd dit een sterk aanzuigende werking tot gevolg zal hebben. Daarbij zal met name het doorgaande verkeer worden gefaciliteerd terwijl dit tegen het beleid ingaat. Wij hebben de conclusie getrokken dat we de huidige beperkte verkeersdoorstroming moeten accepteren en de doorstroming niet verder moeten verbeteren. Doorgaand verkeer gaat daardoor eerder alternatieven buiten onze gemeente zoeken.

11. Verbeteren stallingsmogelijkheden publieksaantrekkende functies (2011)

Bij publieksaantrekkende voorzieningen ontbreekt het nogal eens aan goede parkeervoorzieningen voor de fiets. Hoewel er ook enkele goede voorbeelden zijn (sporthal Hoenderdaal te Driebergen) is over het algemeen de kwaliteit matig. Veelal voldoen de stallingen niet aan het keurmerk, liggen sociaal onveilig ten opzichte van het gebouw of zijn niet onderhouden. Om het fietsen te stimuleren zijn goede fietsenstallingen noodzakelijk. Prioriteit ligt met name bij de centra en sportvoorzieningen. Door gebrek aan financiële middelen is dit project tot nu toe nog niet uitgevoerd. Het past echter wel erg goed in de doelstelling om het fietsen te stimuleren. Dit project komt dan ook terug in dit uitvoeringsprogramma.

12. Verbeteren betrouwbaarheid dienstregeling (2010-2018)

De afgelopen jaren hebben we onderzocht of en hoe de doorstroming van het OV en daarmee ook de betrouwbaarheid van het openbaar vervoer verbeterd kan worden. Hierbij hebben wij ons vooral gefocust op de N225. Binnen Driebergen zijn in de loop van de tijd een aantal knelpunten (Loolaan/Nijendal/A12, Hoofdstraat centrum) opgelost. Het stationsgebied incl. de ongelijkvloerse spoorkruising zal op termijn een aanzienlijke verbetering zijn. In Doorn is de keuze gemaakt om de doorstroming op het centrale kruispunt niet te verbeteren (zie punt 10). In Leersum wordt de rotonde Donderberg voorzien van een bypass zodat alle richtingen profiteren van een betere doorstroming. Het realiseren van busbanen is gezien de zeer beperkte ruimte en hoge waarden in het gebied niet mogelijk, waardoor de doorstroming van de bus altijd afhankelijk blijft van de doorstroming van het totale auto verkeer.

13. Verder vormgeven verkeerseducatie (2010 e.v.)

Eind 2009 is de notitie “veilig over de heuvelrug” opgesteld. Hierin is de permanente verkeerseducatie verder vorm gegeven. Per jaar wordt uitvoering aan dit programma door het beschikbaar stellen van diverse educatieprojecten en samenwerking met de basisscholen (Utrechts verkeersveiligheids Label) Het is van belang om de kwetsbare doelgroepen nog beter te bepalen en hierop apart in te zetten.

14. Verkeerssignalering toepassen (2010 e.v.)

Op de plaatsing van snelheidsdisplays en “victor veilig” heeft de samenleving positief gereageerd. Op een positieve manier wijzen beide maatregelen de weggebruiker op zijn gedrag. De snelheidsdisplays zijn daarbij interactief. De inzet van deze middelen zullen we voortzetten.

Fysieke maatregelen

1. Stationsgebied Driebergen-Zeist

Dit project betreft de totale aanpassing van station Driebergen-Zeist. Het project wordt onderverdeeld in twee deelprojecten, te weten: gebiedsontwikkeling en ontwikkeling van het openbaar vervoerknoop (incl. nieuw station, gedeeltelijk viersporigheid en ongelijkvloerse spoor kruising met de Hoofdstraat). Voor het infraproject is inmiddels een onherroepelijk bestemmingsplan en heeft de aanbesteding plaats gevonden. De aannemer gaat medio mei 2017 daadwerkelijk starten met de werkzaamheden en de totale reconstructie van het stationsgebied is in 2020 gereed. Eind 2017 moet de P&R garage in gebruik genomen zijn.

2. Station Maarn

In de structuurvisie is aangegeven dat er wellicht mogelijkheden zijn om station Maarn te verplaatsen naar de rand van het dorp. Hiervoor dient een compleet haalbaarheidsonderzoek opgesteld te worden. Afhankelijk van het treinregime krijgt Maarn weer een rechtstreekse verbinding met Ede-Wageningen. Dit zal waarschijnlijk alleen het geval zijn op het moment dat Driebergen-Zeist geen intercity station meer is.

Station Maarn is de afgelopen jaren wel verbeterd. Er zijn twee liften en nieuwe trappen aangebracht, waardoor de toegankelijkheid en herkenbaarheid wel is verbeterd. Het parkeren voor zowel fietsen als auto's is nog steeds te beperkt.

Door gebrek aan financiële middelen is dit project tot nu toe nog niet uitgevoerd. Vanuit de provincie zijn er subsidiemogelijkheden. Dit project komt dan ook terug als deelproject bij de knooppunt ontwikkelingsprojecten van Maarn en Doorn centrum in dit uitvoeringsprogramma.

3. Invoering van langzaam rijden gaat sneller op gebiedsontsluitingswegen

In het GVVP is het principe van Langzaam rijden gaat sneller (Largas) opgenomen en de intentie uitgesproken om dit om de N-wegen binnen de bebouwde kom te gaan realiseren. Bij de reconstructie van de Hoofdstraat is dit ontwerpuitgangspunt betrokken en besproken met de samenleving. Voorwaarde voor de goede invoering van Largas is dat er veilige keermogelijkheden zijn. Meestal zijn dit rotondes. Bij de Hoofdstraat zijn deze onvoldoende aanwezig en uiteindelijk uit de plannen geschrapt in verband met de financiële en ruimtelijke consequenties. Daarmee is ook het concept van Largas komen te vervallen. Bij de Hoofdstraat is uiteindelijk gekozen voor een meer traditionele inrichting en is met de afstelling van de verkeerslichten geprobeerd om een lagere rijsnelheid te realiseren.

De principiele keuze die is gemaakt bij de Hoofdstraat werkt zodanig door dat het invoeren van Largas op andere wegvakken niet meer het ontwerpuitgangspunt is.

4. Ongelijkvloerse spoorkruising Maarsbergen en Driebergen

Voor Driebergen: zie punt 1

Voor Maarsbergen geldt dat de afgelopen jaren diverse onderzoeken zijn gedaan naar mogelijke varianten. Daarbij ligt de discussie vooral over vormgeving en ligging van de N226. Provincie Utrecht, de gemeente en de gemeenschap hebben hierover verschillende ideeën. Als gevolg van deze discussie is er veel vertraging ontstaan. Dat het project verder moet worden ontwikkeld en gerealiseerd, is vastgelegd in overeenkomsten tussen provincie en gemeente en tussen provincie en ProRail. Het project is dan ook weer opgenomen in dit uitvoeringsprogramma. De uitvoering van dit project is geen keuze, waardoor het niet in de keuze afweging is betrokken.

5. Realiseren fietsvriendelijke doorsteekjes

Het actief oppakken van dit project is door het gebrek van financiële middelen niet tot stand gekomen.

6. Wijkontsluitingswegen inrichten conform richtlijnen

Door het gebrek aan financiële middelen is het niet mogelijk geweest om wijkontsluitingswegen actief aan te pakken. Het reconstrueren van wegen is een zeer kostbare aangelegenheid en alleen maar mogelijk indien een weg voor groot onderhoud in aanmerking komt. De functie, vormgeving en gebruik op dit soort wegen is vaak niet in overeenstemming, waardoor er vaak een hoge mate van gevoel van onveiligheid ontstaat. Objectief gezien hoeven dit soort wegen niet onveiliger te zijn.

In de afgelopen jaren zijn deze wegen niet verder opgepakt. In dit uitvoeringsprogramma richten wij ons op de zogenaamde “grijze wegen”. Dit zijn wegen waarbij de fysieke ruimte ontbreekt om de bij de weg en functie van de weg behorende maatregelen te realiseren (zoals bijvoorbeeld fietspaden langs de Loolaan te Driebergen).

7. Duurzaamveilig inrichten van woonwijken

8. Functie, inrichting en gebruik in overeenstemming

Door het gebrek aan financiële middelen is het niet mogelijk om woonwijken conform duurzaam veilig in te richten. Dit kan alleen gebeuren tegelijkertijd met groot onderhoud of rioleringswerkzaamheden. Een goed voorbeeld hiervan is Doorn kom Noord en de Bosstraat in Driebergen. De inrichting van de weg is hier zodanig aangepast dat het veel beter past bij de woonfunctie. Het vanuit mobiliteit opnieuw inrichten van wegen is financieel niet mogelijk. Verzoeken vanuit de samenleving hierover worden over het algemeen dan ook afgewezen tenzij het verkeersgedrag zo bijzonder is dat aanvullende maatregelen noodzakelijk zijn.

Hetzelfde geldt voor alle andere wegen, als functie, inrichting en gebruik niet in overeenstemming zijn met elkaar.

9. Sociale veiligheid betrekken bij reconstructies

Bij reconstructies worden diverse aspecten betrokken. Naast verkeersveiligheid wordt uiteraard ook naar sociale veiligheid gekeken, maar ook aspecten als toegankelijkheid voor iedereen.

Helaas is het niet altijd mogelijk om alle doelstellingen optimaal te bedienen en moet er gezocht worden naar een compromis.

10. Stille verhardingen toepassen op gebiedsontsluitingswegen en wijkontsluitingswegen

In de afgelopen jaren is op enkele plaatsen ervaring opgedaan met stille verhardingen door zowel de gemeente als andere wegbeheerders. De levensduur van stille wegdekken is substantieel korter dan regulier asfalt. Met name op wegen met veel draaiend en wringend verkeer is er sprake van snelle beschadigingen, waardoor de geluidsproductie juist toeneemt. Er zal gezocht worden naar een asfaltmengsel die goed is van kwaliteit en toch minder geluid produceert dan dicht asfalt beton.

Bij de reconstructie van de Hoofdstraat is Steenmastiek asfalt toegepast. Dit mengsel heeft beide eigenschappen.

De komende jaren zullen op enkele N-wegen in Doorn onderhoudsmaatregelen worden getroffen. Afhankelijk van beschikbaarheid van financiële middelen wordt dit gecombineerd met aanvullende verkeerskundige maatregelen waardoor sprake zal zijn van een herinrichting. Ook hierbij onderzoeken wij de mogelijkheden om dit mengsel toe te passen.

Verkeersonderzoek

De gemeente monitort de verkeersontwikkelingen op verschillende manieren. Zo worden er verkeersongevallen analyses uitgevoerd, verkeerstellingen gehouden en is er een kentekenonderzoek naar het doorgaande verkeer in de kern Driebergen uitgevoerd.

Recentelijk is er ook een lasergun aangeschaft om ter plekke met bewoners te kijken wat het snelheidsgedrag daadwerkelijk is (objectief maken van het subjectieve gevoel).

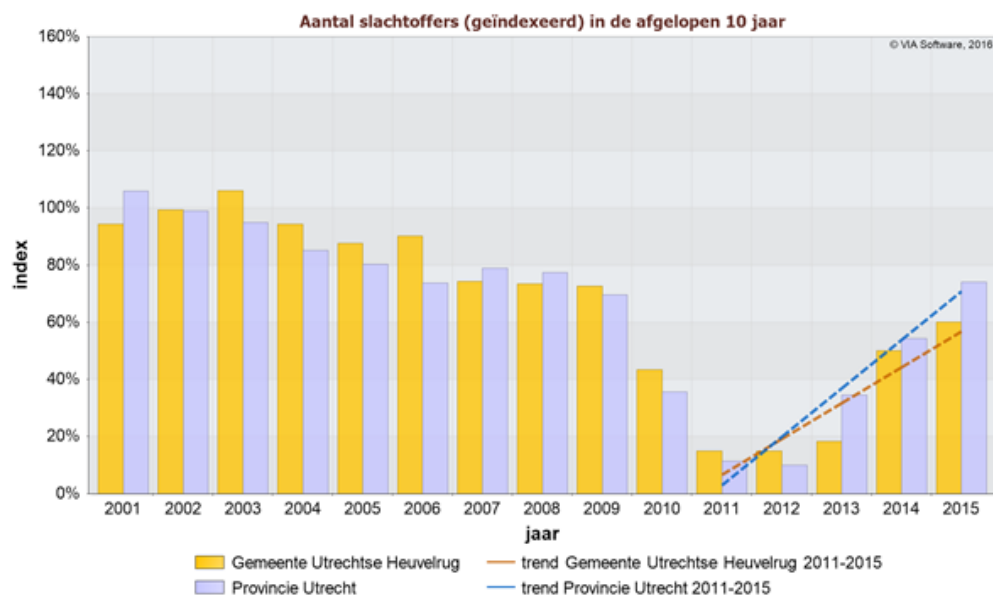
4 Verkeersveiligheidsscan/analyse

4.1 Inleiding

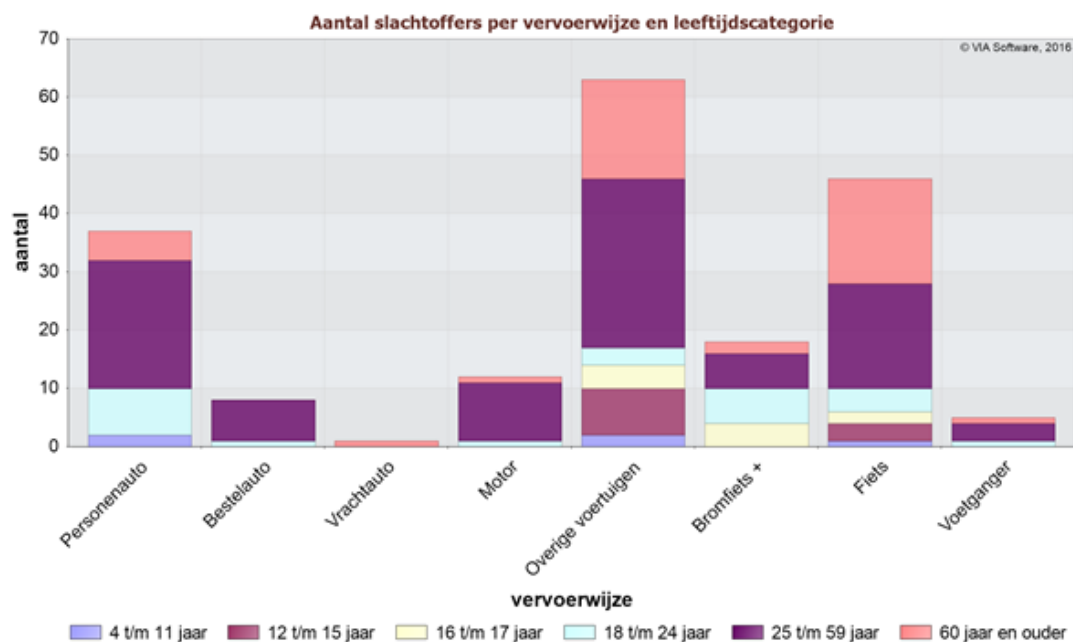
Verkeersveiligheid is en blijft een belangrijk issue. Altijd en overal en dus ook bij de Utrechtse Heuvelrug. In het GVVP is het samenspel tussen Engineering (wegontwerp/inrichting), Education (informatie en scholing rondom de thematiek verkeer) en Enforcement (toezicht en handhaving op verkeersgedrag) weergegeven. Sinds het verschijnen van het GVVP is gebleken dat op het gebied van enforcement de activiteiten zijn afgenomen. Dit wordt met name veroorzaakt door de capaciteit en ook de organisatiestructuur binnen politie en justitie. De relatie mens, voertuig, weg wordt met name gedefinieerd door de weginrichting en de manier waarop de weggebruikers de wegen gebruiken. Met name de engineering en education zijn daarbinnen dus relevant. Binnen het GVVP is daarom een categorisering van het wegennet vastgelegd. Deze categorisering bepaalt in wezenlijke mate hoe het wegbeeld zou moeten aansluiten op het gewenste gedrag. Een significante hoeveelheid van de wegen zijn inmiddels aangepast op basis van inzichten van gewenst gedrag en feitelijk gedrag. De hiermee verworven ervaringen leert tevens dat het gewenste gedrag slechts in beperkte mate zich laat dicteren door de weginrichting. Vanuit die kennis wordt daarom ook veel aandacht besteed aan verkeerseducatie.

De accenten binnen het verkeersveiligheidsbeleid baseren wij op ongevalsstatistieken. Ondanks dat de betrouwbaarheid nogal wat te wensen over laat, blijft het vooralsnog het enige objectieve vertrekpunt om de beleidsaccenten te kunnen bepalen.

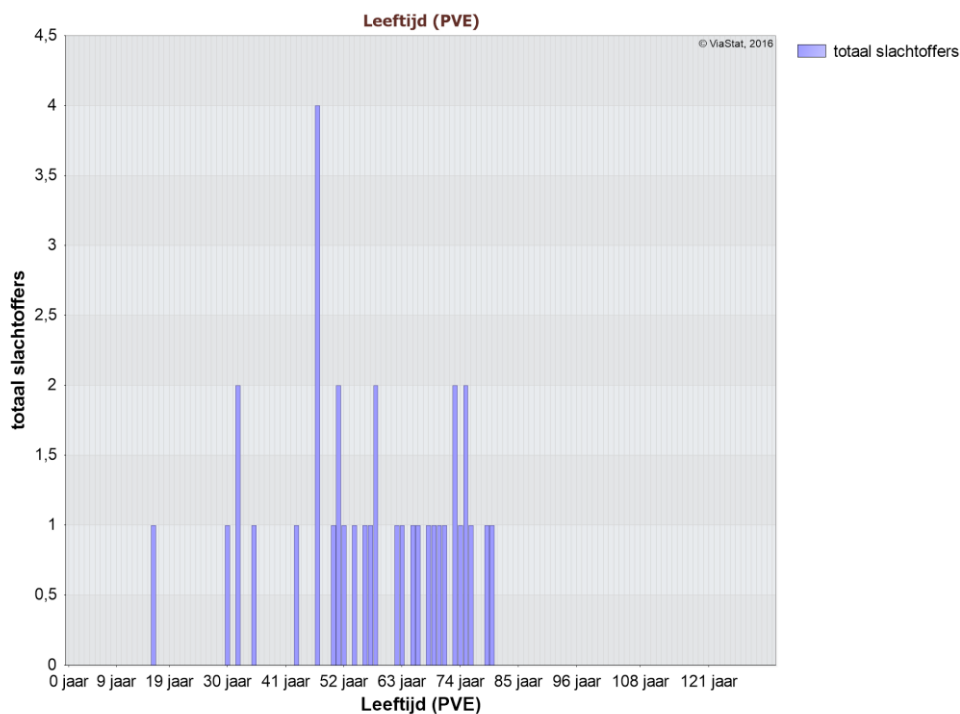
4.2 Trends en statistieken



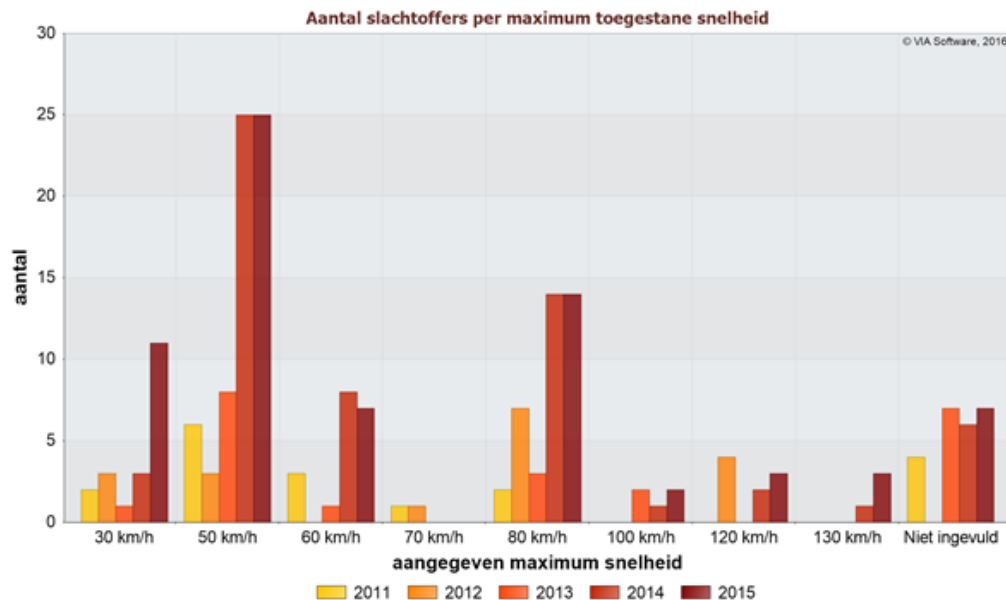
Na een jarenlange daling is er sinds 2011 weer sprake van een stijgende trend binnen het aantal slachtoffers als gevolg van een verkeersongeval. Met name sinds 2014 is dit aan de orde. Deze trend doet zich binnen de gehele provincie Utrecht voor. Wanneer wij kijken naar de leeftijd en de modaliteit waarbinnen deze stijging het meeste aan de orde is dan valt op dat dit vooral ook bij de fietsers aan de orde is. Bij de categorie “overige voertuigen” kan men denken aan bijvoorbeeld scootmobielen, brommobielen etc. Dit zijn relatief nieuwe typen voertuigen binnen het wegbeeld.



Qua leeftijd blijft de categorie 25 t/m 59 jaar en 60 jaar en ouder domineren. Dit sluit aan op de demografische opbouw van de gemeente. De leeftijdsopbouw binnen de slachtoffers op de fiets is in onderstaande tabel weergegeven:



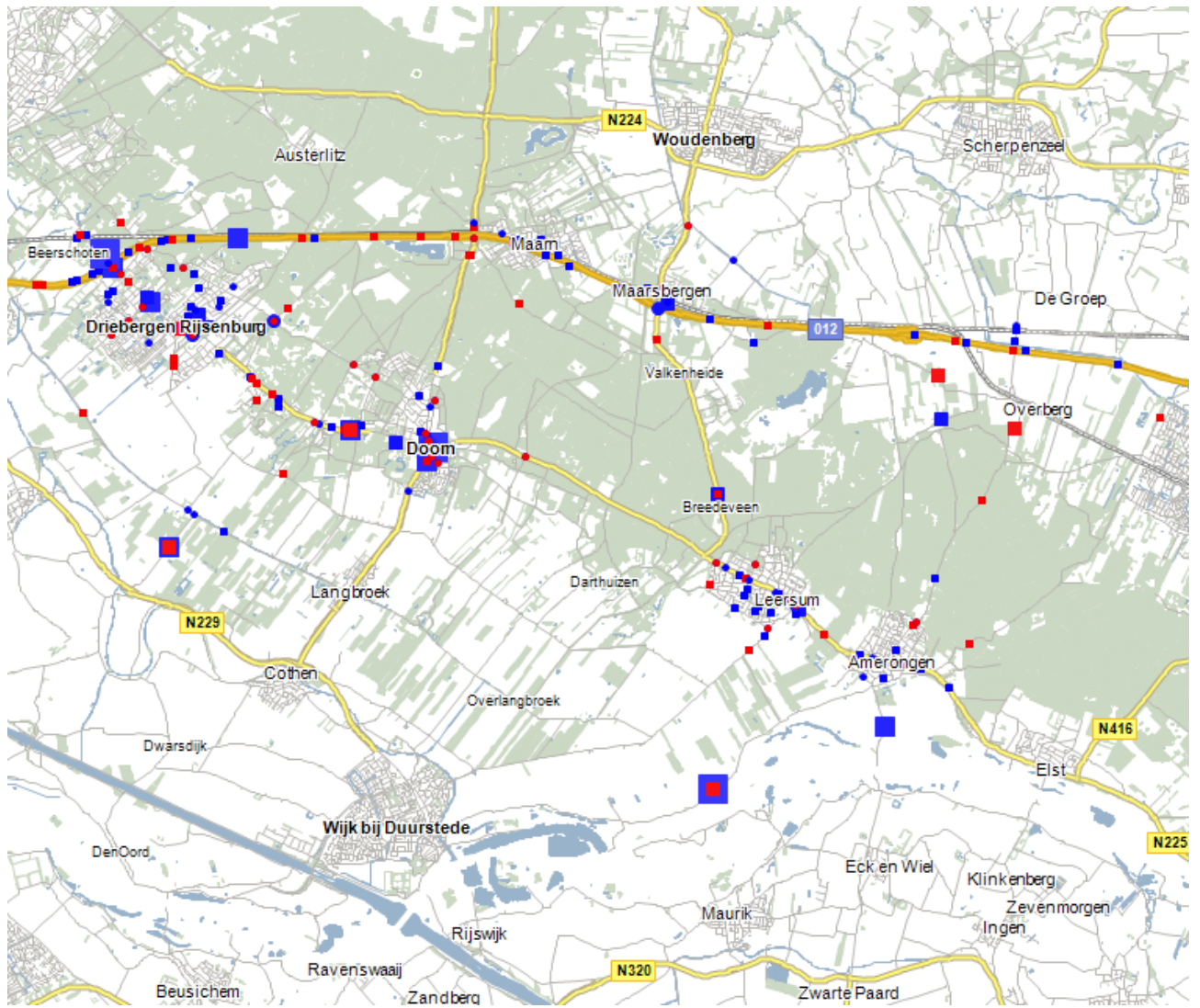
Het merendeel van de slachtoffers valt op wegen met een 50 km/uur regime. Ook op de 80 km wegen zijn nogal wat slachtoffers te betreuen. De verblijfsgebieden (zowel binnen als buiten de bebouwde kom) vormen het derde type weg waar slachtoffers vallen. Binnen de verblijfsgebieden ligt het accent dan met name binnen de 30 km-gebieden.



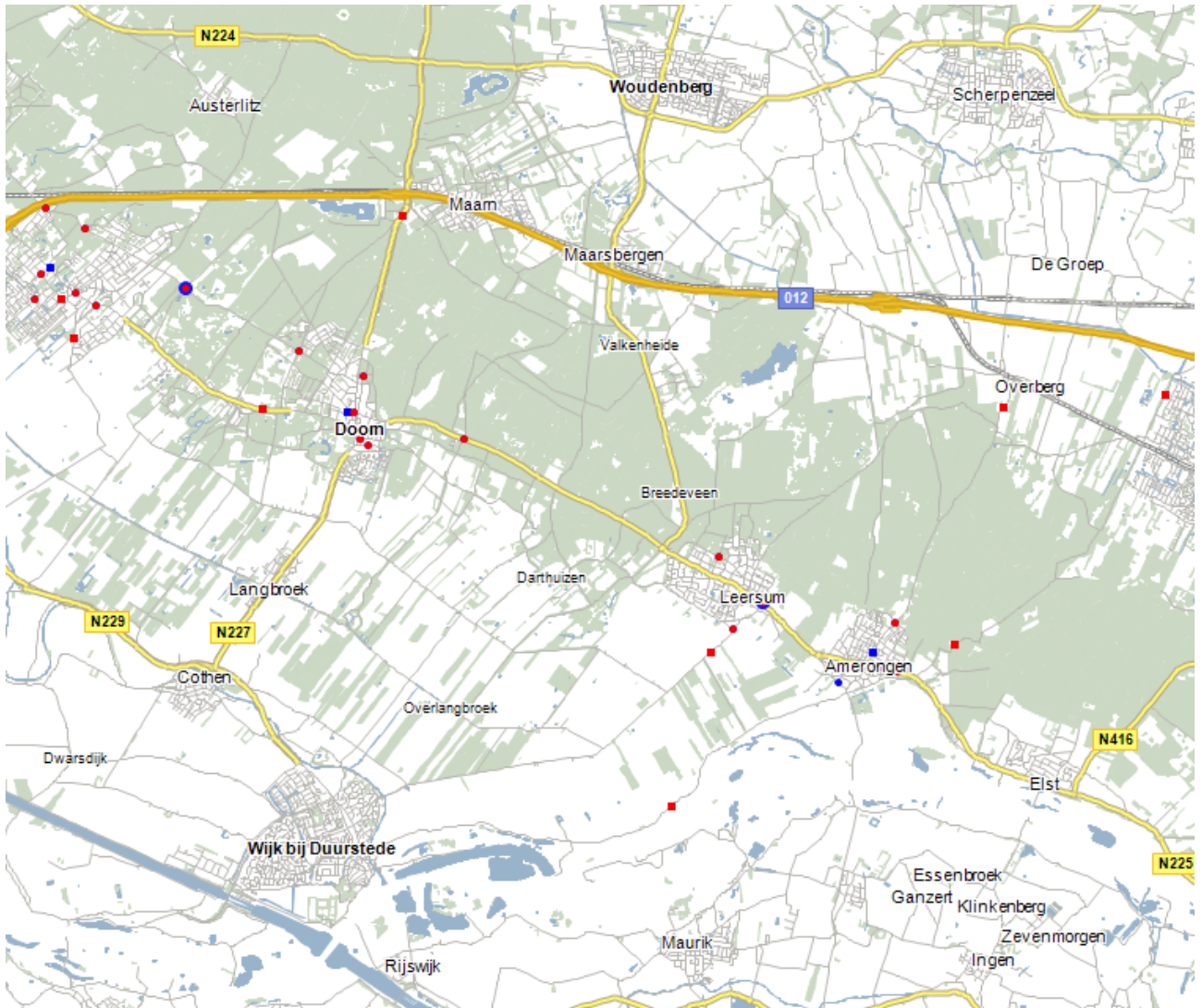
4.3 Conclusie

Geconcludeerd kan worden dat de (oudere) fietser een kwetsbare groep weggebruikers binnen het gebied van de Utrechtse Heuvelrug is. Juist in gebieden waar het snelheidsverschil het grootste is (50- en 80 km gebieden) zijn ook de meeste slachtoffers te betreuen.

In onderstaande kaart zijn de locaties waar slachtoffers zijn gevallen in de periode 2010-2015 weergegeven.



De 57 ongevallen in de periode 2010-2015 waar specifiek fietsers bij zijn betrokken, zijn weergegeven in onderstaande kaart.



4.4 Beleidslijn vanuit het perspectief van de verkeersveiligheid

Binnen het kader van de te realiseren reconstructies van wegen en riolering de komende jaren zal veel aandacht worden besteed aan de fietsvoorzieningen op de gebieds- en wijkontsluitende wegen.

Daarnaast zal binnen de educatieve programma's blijvend het accent liggen op de fietsers.

Projecten binnen het uitvoeringsplan GVVP sluiten hierop aan.

5 Toetsingscriteria

5.1 Inleiding

Niet alle projecten die zijn aangegeven in de beleidsnota van het gemeentelijk verkeers- en vervoersplan kunnen binnen afzienbare tijd worden uitgevoerd. Om te bepalen welke projecten eerst moeten worden uitgevoerd is inzicht nodig in het effect van een project, de kosten en eventuele koppelingsmogelijkheden met het onderhoudsprogramma. Het is evident dat projecten die een groot positief effect hebben op de veiligheid, bereikbaarheid of op andere aspecten en relatief weinig kosten met zich mee brengen als eerste worden uitgevoerd.

Om de prioriteit van de projecten te bepalen is een methodiek gehanteerd waarbij elk project beoordeeld wordt op de effecten met betrekking tot:

- de doorstroming van het gemotoriseerd verkeer;
- de veiligheid van het gemotoriseerd verkeer;
- de bereikbaarheid voor fietsers *;
- de veiligheid voor fietsers *;
- de bereikbaarheid voor voetgangers en gehandicapten;
- de veiligheid voor voetgangers en gehandicapten *;
- de bereikbaarheid per openbaar vervoer *;
- de aantrekkelijkheid voor de recreatieve fietsers *.
- de kwaliteitsverbetering van de leef kwaliteit (lucht, geluid etc.)*

Voor elk van de aspecten wordt in de beoordeling aangegeven of het project een gunstig dan wel ongunstig effect heeft ten opzichte van de 0-situatie. Hierbij wordt nog onderscheid gemaakt in verschillende gradaties om de verschillen tussen projecten onderling in beeld te kunnen brengen.

Hiervoor worden de in tabel 1 aangegeven bandbreedtes gehanteerd

<i>effect</i>	<i>Beoordeling</i>	<i>score</i>	<i>Dubbele score</i>
Ze er positief	+++	3	6
Pos itief	++	2	4
En igszins positief	+	1	2
Ge en effect	0	0	0
En igszins negatief	-	-1	-2
Neg atief	--	-2	-4
Ze er negatief	--	-3	-6

Uit de beoordeling per aspect volgt een totaalbeoordeling. De totaalbeoordeling is een optelsom van de

beoordelingen van de verschillende aspecten. Hierbij wordt een weging toegepast. De met een ster gemarkeerde aspecten scoren dubbel omdat deze aspecten het meest aansluiten bij de hoofdlijnen van beleid van het GVVP.

5.2 Toelichting beoordelingsaspecten

In de volgende alinea's zijn de beoordeling aspecten nader toegelicht. Aangegeven is hoe op een zo objectief mogelijke wijze wordt gekomen tot het totaaloordeel per aspect.

De doorstroming van het gemotoriseerd verkeer

Wat dit aspect betreft wordt gekeken naar de mate waarin het project bijdraagt of ten koste gaat van de

doorstroming van gemotoriseerd verkeer op een wegvak of kruispunt. Op wegvakken wordt specifiek gekeken naar de theoretische rijtijdwinst en het aanbod van verkeer. Het realiseren van rijtijdwinst is op een weg die veel gebruikt wordt effectiever dan het realiseren van eenzelfde winst op een rustige weg. Voor kruispunten geldt dat wordt gekeken naar de wachttijden op de verschillende takken in de spits. Een beperking van de totale wachttijd is een verbetering. Maar ook een betere verdeling van de wachttijden over de verschillende takken is een verbetering ten opzichte van een extreem lange wachttijd op één van de takken.

De veiligheid van het gemotoriseerd verkeer

De kans op ongevallen en de ernst ervan wordt groter naarmate er meer verkeer is, de snelheid hoger is

en/of er grote verschillen in snelheid bestaan. Een goed wegontwerp kan de kans op ongevallen gunstig

beïnvloeden. Het bepalen van het exacte effect van een herinrichting op de verkeersveiligheid is echter moeilijk.

Uitgangspunt voor de beoordeling vormt het bestaande ongevallenbeeld. Veel ongevallen betekent dat

een verkeersveiligheidsproject in potentie een groot effect kan hebben. Daarnaast wordt in het kader van het voorkomen van ongevallen gekeken naar de hoeveelheid verkeer en de snelheid op de betreffende weg en wordt gekeken naar de aanwezigheid van conflicterende richtingen (op kruispunten).

De bereikbaarheid voor fietsers*

De bereikbaarheid voor fietsers wordt beoordeeld door te kijken naar de mate waarin de rijtijd wordt

verbeterd of het comfort toeneemt. De hoeveelheid fietsers die in potentie gebruik maakt van de route is bepalend voor de afweging tussen gelijkwaardige fietsprojecten. Hoe meer mensen baat hebben bij een bepaalde voorziening, hoe positiever het effect kan worden bestempeld. De hoeveelheid fietsers wordt ingegeven door het type verbinding. Een korte verbinding tussen twee grote kernen levert meer

fietsverkeer op dan een lange tussen twee kleine kernen. Bij bereikbaarheid van het fietsverkeer wordt

alleen gekeken naar het utilitaire (woon-werk en woon-school) verkeer.

De veiligheid voor fietsers *

Het effect op de veiligheid van fietsers wordt bepaald aan de hand van het huidige ongevallebeeld en het risico op ongevallen. Daar waar veel fietsers samenkomen met veel gemotoriseerd verkeer met een hoge snelheid is de kans op ernstige ongevallen relatief groot. Ongevallen, hoeveelheid fietsers, auto's, snelheid en richtingsverschil spelen dus een rol in de beoordeling.

De bereikbaarheid voor voetgangers en gehandicapten

Of en in welke mate een project een verbetering is voor de bereikbaarheid is afhankelijk van de grootte van de winst in reistijd. Een winst in de reistijd (van niet bereikbaar naar bereikbaar is ook winst) op een relatie wordt alleen gerealiseerd bij het realiseren van een nieuwe (kortere) verbinding waar voetgangers gebruik van mogen maken. De aanleg van een voetpad naast een bestaande weg is geen verbetering van de bereikbaarheid maar van de veiligheid voor voetgangers en wordt in het kader van veiligheid beoordeeld. De hoeveelheid voetgangers die gebruik maken van een nieuwe verbinding en de grootte van de rijtijdwinst bepalen de beoordeling die projecten in dit kader krijgen.

De veiligheid voor voetgangers en gehandicapten*

De veiligheid voor voetgangers en gehandicapten kan op verschillende vlakken worden verbeterd. Het verbeteren van een oversteek, de aanleg van een specifieke voorziening voor voetgangers, de aanleg van een ribbelstrook etc. De beoordeling van de veiligheidsprojecten voor voetgangers en gehandicapten wordt bepaald door te kijken naar het aantal voetgangers dat baat heeft bij de voorziening, het aantal ongevallen op de locatie en de grootte van de conflicterende verkeerstroom (fietsers en/of gemotoriseerd verkeer).

De bereikbaarheid voor het openbaar vervoer*

Bereikbaarheid per openbaar vervoer is tweeledig. In het buitengebied en in de kleinere kernen is de aanwezigheid van openbaar vervoer een vorm van goede bereikbaarheid terwijl in de grotere kernen de snelheid en frequentie meer een rol speelt bij de beoordeling van de bereikbaarheid per openbaar vervoer. Projecten die de doorstroming en de snelheid van het openbaar vervoer beperken kunnen een beperking van de bereikbaarheid betekenen. Het bevorderen van een goede doorstroming op openbaar vervoerroutes wordt beoordeeld als een verbetering van de bereikbaarheid in verband met de kortere rijtijd. Daarnaast worden goede haltevoorzieningen als een positieve bijdrage aan de bereikbaarheid van het openbaarvervoer gezien. Slechte abri's, onveilige routes naar de haltes en te weinig opstelruimte en fietsenstallingen maken het openbaarvervoer niet toegankelijker. De grootte van de verbinding (aantal reizigers) speelt een belangrijke rol bij de onderlinge afweging van projecten.

De aantrekkelijkheid voor de recreatieve fietsers en wandelaars*

De Utrechtse Heuvelrug is een gebied waarin veel wordt gerecreëerd. De meest duurzame manier van verplaatsen in de recreatieve sfeer is wandelend of middels de fiets. Het realiseren en onderhouden van recreatieve wandel en fietsroutes worden beoordeeld als een verbetering van de aantrekkelijkheid voor recreatieve fietsers en wandelaars.

De kwaliteitsverbetering van de leef kwaliteit (lucht, geluid enz)*

De leefbaarheid in de dorpen staat als gevolg van de mobiliteitsbehoefte onder druk. Met name de A12 en de doorgaande N-wegen kennen een hoge verkeersbelasting. Als gevolg daarvan is er

sprake van geluidsoverlast en aantasting van de luchtkwaliteit. Voor de laatste geldt dit in het extreme als er regelmatig sprake is van congestie.

Vermindering van het aantal voertuigen en voertuigkilometers is de beste oplossing. Als dat niet mogelijk is, is verplaatsing in schone voertuigen de beste oplossing.

Voorbeeld van projectscore

Project: Voorbeeld								
Doorstroming gemotoriseerd verkeer	Veiligheid gemotoriseerd verkeer	Bereikbaarheid fiets	Veiligheid fiets	Bereikbaarheid voetganger	Veiligheid voetganger	Bereikbaarheid Openbaar vervoer	Aantrekkelijkheid recreant	leefkwaliteit
0	+	+	++	0	-	+	+	+
0	1	2	4	0	-2	2	2	2
Totaalscore				11				

6 Sterprojecten

6.1 inleiding

In dit hoofdstuk bespreken we de projecten waarvan wij vinden dat deze gerealiseerd moeten worden. De aanleiding is verschillend. In paragraaf 6.2 bespreken we eerst de grote infraprojecten waarover reeds bestuurlijke afspraken zijn gemaakt. Deze projecten vergen echter wel veel ambtelijke capaciteit en hebben grote financiële gevolgen. In paragraaf 6.3 bespreken we de Quick wins. Dit zijn projecten die nauwelijks investering vragen (zowel qua geld als uren) maar wel een maatschappelijk effect hebben. In paragraaf 6.4 bespreken we projecten die in de lijn van het GVVP passen en waarvoor door hogere overheden subsidie beschikbaar wordt gesteld. Hierdoor is de gemeentelijke investering beperkt om het gewenste doel te bereiken. In paragraaf 6.5 worden projecten besproken die aansluiten bij het beheer en onderhoudsprogramma van de openbare ruimte. Met name het rioolprogramma is daarbij interessant. Als gevolg van de werkzaamheden moet de weg in zijn geheel worden opgebroken en kan de weg tegen geringe meerkosten worden heringericht.

6.2 Grote infraprojecten

Er zijn binnen de gemeente twee grote infrastructurele projecten waarover inmiddels bestuurlijke afspraken zijn gemaakt. Dit is de ongelijkvloerse spoorkruising Maarsbergen en het stationsgebied Driebergen-Zeist. Op de volgende pagina's treft u per project een projectblad aan. Onderaan het tabblad is de scoretabel vanuit hoofdstuk 5 gekoppeld.

Project/onderwerp: Ongelijkvloerse spoorkruising Maarsbergen					Themagroep: Grote infrastructuur			
Beleid/project/uitvoeringsproject uitvoeringsproject					Locatie: Maarsbergen			
Korte omschrijving: De huidige spoorkruising van de N226 in Maarsbergen kent een beperkte capaciteit en is onveilig. Met het te realiseren programma hoogfrequent spoor komt deze situatie nog verder onder druk te staan. De opgave is om het spoor ongelijkvloers te kruisen en de N226 aan te laten sluiten op de bestaande hondenkluifrotonde van de A12. Provincie, ProRail en gemeente zijn in gesprek hoe de N226 door/langs Maarsbergen moet lopen. Aanvullende doelstelling van dit project is de leefbaarheid van Maarsbergen te verbeteren en de doorstroming van het verkeer op de N226 te verbeteren. Dit in combinatie met een grotere spoorveiligheid.								
Interne Uren: 2500 uur					Risicoanalyse: middel			
Totaalkosten: € 40.000.000					(ruimtelijke) procedures/besluiten			
Cofinanciering: provincie Utrecht en ProRail								
					Planning:			
Gem. kosten: € 5.000.000					2021			
Doorstromin g gemotoriseer d verkeer	Veiligheid gemotoriseer d verkeer	Bereikbaarhei d fiets	Veilighei d fiets	Bereikbaarhei d voetganger	Veiligheid voetgange r	Bereikbaarhei d Openbaar vervoer	Aantrekkelij k heid recreant	leefkwalitei t
+++	++	0	+	+	++	-	0	++
Totaalscore				14				

Project/onderwerp: 3.1 OV knooppunt Stationsgebied Driebergen-Zeist					Themagroep: Ketenmobiliteit			
Beleid/project/uitvoeringsproject uitvoeringsproject					Locatie: Driebergen			
Korte omschrijving: Het stationsgebied Driebergen-Zeist krijgt een kwaliteitsimpuls. Het project bestaat uit de volgende onderdelen: - aanpassing, uitbreiding en herinrichting van de spoorinfrastructuur door de aanleg van een inhaalvoorziening voor doorgaande interciti's en een keervoorziening voor kerende sprinters; - realisatie van een integraal nieuw station Driebergen-Zeist inclusief eilandperron en (monumentale) perronkap, verdiept stationsplein en voorpleinen, ondergrondse rijwielstalling voor circa 3000 rijwielen en diverse facilitaire, technische en commerciële opstallen; - realisatie van kunstwerken en fundaties, waaronder een 5-strooks onderdoorgang voor langzaam en snelverkeer voor de N225 en spoordekken ter plaatse van het verdiepte stationsplein; - diverse aanvullende kleine kunstwerken, waaronder een duiker voor de Rijnwijkse Wetering, een duiker voor HDSR, grondkeringen, een fietsbrug over de zuidelijke Hoofdstraat, eco duikers/faunapassages; - Integrale verkeerskundige herinrichting van het plangebied voor de N225 (Hoofdstraat, Driebergseweg), aansluitende ontsluitingswegen en perceelontsluitingen voor zowel snelverkeer als langzaam verkeer alsmede de aanleg van een busstation aan de noordzijde van het spoor; - realisatie van gebiedsinrichting van geluidsschermen, bermen, groenvoorzieningen, bomen, EHS structuur en (her)plaatsing van monumentale objecten; - diverse tijdelijke voorzieningen zoals tijdelijke wegen en perceelontsluitingen en een tijdelijk treinstation inclusief perrons, traverse, voorpleinen, opstallen en technische en bouwkundige inrichting. Voor de realisatie van dit project is er een Realisatieovereenkomst getekend en is het bestemmingsplan onherroepelijk. ProRail realiseert het project in opdracht van de regionale partijen integraal en is gedelegeerd opdrachtgever.								
Interne Uren:			2500 uur		Risicoanalyse: middel			
Totaalkosten:			€ 170.000.000		Mogelijke kostenoverschrijding, overlast tijdens de bouw			
Cofinanciering:			provincie Utrecht en ProRail					
					Planning:			
Gem. kosten:			€ 5.000.000		2021			
Doorstroming gemotoriseerd verkeer	Veiligheid gemotoriseerd verkeer	Bereikbaarheid fiets	Veiligheid fiets	Bereikbaarheid voetganger	Veiligheid voetganger	Bereikbaarheid Openbaar vervoer	Aantrekkelijkheid recreant	leefkwaliteit
+++	++	++	++	+	++	+++	0	0
Totaalscore				24				

6.3 Quick wins

Op de volgende pagina's worden een aantal projecten weergegeven die gemakkelijk zijn te realiseren. Ze vergen weinig financiële middelen en/of ambtelijke capaciteit. De scores onder aan het projectblad geeft aan wat het maatschappelijk effect is.

Project/onderwerp: 4.1 Behoud Intercitystatus station Driebergen-Zeist					Themagroep: Openbaar Vervoer			
Beleid/project/uitvoeringsproject Beleid					Locatie: Driebergen			
Korte omschrijving:								
De provincie Utrecht en NS bekijken momenteel de mogelijkheden voor de treinbediening op het traject Utrecht-Arnhem. De belangen voor de provincie en de stad Utrecht zijn anders dan voor de regio. Zowel Veenendaal alsmede Zeist en UH zijn gebaat bij het behoud van de gedeelde intercitystatus van de stations Driebergen-Zeist alsmede Veenendaal de Klomp. Station Driebergen-Zeist kan een ontlasting van Utrecht CS realiseren als het station zijn intercity status behoud en er goede busverbindingen worden gerealiseerd richting Utrecht de Uithof (sciencepark). ProRail wil ook graag dat de investering die gedaan wordt in Driebergen-Zeist door zoveel mogelijk treinreizigers wordt benut en pleit daarom ook voor de intercitystatus. De provincie is alleen bereid tot het overstappen naar de intercity status als dit kostendekkend kan gebeuren. Het is echter niet logisch om als regio Zuidoost Utrecht of als individuele gemeente bij te dragen aan het mogelijke exploitatietekort van NS. Voor dit project zijn niet zozeer financiële middelen noodzakelijk maar meer uren. Er moeten samenwerkingen (zowel ambtelijk als bestuurlijk) opgestart gaan worden met Zeist en Veenendaal om de lobby richting provincie en stad Utrecht te starten.								
Interne Uren: 120 uur					Risicoanalyse: groot			
Totaalkosten: € nihil					(ruimtelijke) procedures/besluiten			
Cofinanciering:					Kabinetsbesluit op basis van regionaal advies			
					Planning:			
Gem. kosten: € nihil					2 ^e helft 2016/begin 2017			
Doorstroming gemotoriseerd verkeer	Veiligheid gemotoriseerd verkeer	Bereikbaarheid fiets	Veiligheid fiets	Bereikbaarheid voetganger	Veiligheid voetganger	Bereikbaarheid Openbaar vervoer	Aantrekkelijkheid recreant	leefkwaliteit
0	0	0	0	0	0	+++	+	0

Totaalscore	8
-------------	---

Project/onderwerp: 5.6 Fietsen naar evenementen stimuleren					Themagroep: Fiets			
Beleid/project/uitvoeringsproject Uitvoeringsproject					Locatie: Gehele gemeente			
Korte omschrijving: Bij evenementen in de gemeente is er veelal sprake van een grote groep mensen die naar een speciale plek komen waar niet altijd voldoende (fiets)parkeerplaats is om de grote stroom bezoekers te faciliteren. Het is wenselijk dat zo veel mogelijk bezoekers van evenementen van de fiets gebruik maken. Dit kan gestimuleerd worden door het realiseren van (bewaakte) fietsenstallingen in de nabijheid van het evenement en het parkeren van auto's op gepaste afstand van het evenement. Het organiseren van een (bewaakte)fietsenstalling kan worden opgenomen als voorwaarde in de evenementenvergunning. De organisator is dan verantwoordelijk voor de daadwerkelijke stalling. Daarbij kan hij wel gebruik maken van de kennis van de lokale fietsersbond, maar die leveren geen vrijwilligers. Voor het realiseren van een goede fietsenstalling moeten door de gemeente wel voldoende dranghekken tijdelijk beschikbaar worden gesteld. Voor de mogelijke afzetting van wegen zijn ook dranghekken en borden noodzakelijk. Het meerwerk voor de gemeente is hierdoor beperkt. De organisator is verplicht om in zijn communicatie uitingen te vermelden dat er in de nabijheid van het evenement voldoende fietsenstallingen zijn en dat hij adviseert om van de fiets gebruik te maken.								
Interne Uren: nihil uur					Risicoanalyse: laag			
Totaalkosten: € 0					(ruimtelijke) procedures/besluiten			
Cofinanciering:					Voorwaarden opnemen in evenementenvergunning			
					Planning:			
Gem. kosten: € 0					doorlopend			
Doorstroming gemotoriseerd verkeer	Veiligheid gemotoriseerd verkeer	Bereikbaarheid fiets	Veiligheid fiets	Bereikbaarheid voetganger	Veiligheid voetganger	Bereikbaarheid Openbaar vervoer	Aantrekkelijkheid recreant	leefkwaliteit
0	0	++	+	0	+	0	0	0

Totaalscore	8
-------------	---

Project/onderwerp: 6.1 Toegankelijkheid voetpaden verbeteren					Themagroep: Voetganger			
Beleid/project/uitvoeringsproject Beleid					Locatie: Gehele gemeente			
Korte omschrijving:								
Een aantal bestaande trottoirs voldoen op dit moment niet aan de toegankelijkheidscriteria. Er is vaak sprake van obstakels (borden, lichtmasten, antiparkeerpalen etc.) die zodanig zijn geplaatst dat er onvoldoende ruimte overblijft om het obstakel op een veilige manier te passeren met een rollator, rolstoel of kinderwagen. In het kader van het opschonen van de openbare ruimte worden al veel palen en verkeersborden verwijderd of anders op lichtmasten geplaatst. Door structureel bij onderhoudswerkzaamheden aan trottoirs paden toegankelijk te maken door het aanbrengen van voorzieningen voor blinden (blinde geleide tegels waar nodig) en voor rolstoelers (opritjes, zeer beperkt afschot van het trottoir) kan iedereen in de toekomst gebruik blijven maken van het trottoir. Dit is mede van belang gezien het feit dat het beleid erop gericht is dat mensen zo lang mogelijk zelfstandig in hun eigen huis blijven wonen. Vooral ouderen verplaatsen zich te voet van woning naar voorziening. Als het wonen niet meer geconcentreerd is, vergt dit wat van de openbare ruimte omdat dit niet meer op gebundelde routes plaatsvindt. Blinden wonen vaak nog wel geconcentreerd. Het verbeteren van de voorzieningen in de nabijheid van zo'n concentratie is logisch (denk aan de nieuwe locatie Traaij/Arnhemsebovenweg te Driebergen). Het is een samenspel van wegbeheerder en blindeninstituut om de openbare ruimte zodanig in te richten dat blinden zich (relatief) veilig kunnen verplaatsen en aan het maatschappelijke leven kunnen deelnemen. De gemeente is verantwoordelijk voor de feitelijke inrichting en voorzieningen. Het instituut voor training en coaching van de gebruikers. Het opstellen van een standaard ontwerp voor blinde geleide routes en invaliden opritjes wordt meegenomen in de actualisatie van de Leidraad inrichting openbare ruimte. De gewenste maatregelen zullen structureel meegenomen worden bij alle onderhoudswerkzaamheden aan trottoirs vanaf 2017. De meerkosten hiervan bedragen ongeveer 5.000 per jaar. Deze kosten zijn voornamelijk extra materiaal (geleide tegels, inritbanden enz) en dus afhankelijk van de daadwerkelijke realisatie.								
Interne Uren: 50 uur					Risicoanalyse: laag			
Totaalkosten: € 5.000 per jaar					(ruimtelijke) procedures/besluiten			
Cofinanciering:								
					Planning:			
Gem. kosten: € 5.000 per jaar					2016			
Doorstroming gemotoriseerd verkeer	Veiligheid gemotoriseerd verkeer	Bereikbaarheid fiets	Veiligheid fiets	Bereikbaarheid voetganger	Veiligheid voetganger	Bereikbaarheid Openbaar vervoer	Aantrekkelijkheid recreant	leefkwaliteit
0	0	0	0	+	+++	+	+	0

Totaalscore	11
-------------	-----------

Project/onderwerp: 9.2 verkeerseducatie					Themagroep: Verkeersveiligheid			
Beleid/project/uitvoeringsproject Beleid					Locatie: Gehele gemeente			
Korte omschrijving: Naast de inrichting van de weg en de handhaving, vormt educatie een zeer belangrijk onderdeel voor een verkeersveilige leefomgeving. Jaarlijks worden er een aantal verkeerseducatieprojecten uitgevoerd, waarbij de gemeente aansluit bij het programma dat via de provincie wordt aangeboden. Meestal zijn deze projecten gericht op de jeugd en op ouderen. Vanwege hun omvang en ook levensfase, is de middengroep (ca. 24-60 jaar) lastig te bereiken. De komende jaren willen wij deze projecten intensiveren. Daarbij zal qua communicatie ook meer gebruik worden gemaakt van de diverse vormen van media. De betrouwbaarheid van ongevallencijfers blijft een zorg maar vormt het enige meest concrete aanknopingspunt als het gaat om het bepalen van de doelgroepen. Naar de toekomst toe blijven wij daarom deze bron van informatie gebruiken.								
Interne Uren: 250 uur					Risicoanalyse: laag			
Totaalkosten: €20.000 per jaar					(ruimtelijke) procedures/besluiten			
Cofinanciering: provincie Utrecht								
50% subsidie					Planning:			
Gem. kosten: € 10.000 per jaar					2017 e.v.			
Doorstromin g gemotoriseer d verkeer	Veiligheid gemotoriseer d verkeer	Bereikbaarhei d fiets	Veilighei d fiets	Bereikbaarhei d voetganger	Veiligheid voetgange r	Bereikbaarhei d Openbaar vervoer	Aantrekkelij k heid recreant	leefkwalitei t
0	+	0	++	0	++	0	0	0

Totaalscore	9
-------------	---

6.4 Subsidie projecten

Op de volgende pagina's worden een aantal projecten genoemd waarbij een duidelijke cofinanciering vanuit de hogere overheid (provincie Utrecht) mogelijk is. Deze projecten sluiten aan op het beleid van de provincie Utrecht en de provincie heeft op bestuurlijk niveau al aangegeven financieel bij te dragen aan deze projecten. Over het algemeen moet de projecten door de gemeente gerealiseerd worden en kunnen alleen de uitvoeringskosten worden voorzien van een subsidie. Het percentage subsidie is verschillend per regeling. In alle gevallen moet de gemeente zelf een (klein) deel bijdragen. Voor de gemeente zijn dergelijke projecten daarom kosteneffectief.

Project/onderwerp: 3.2 knooppunt verbetering Maarn en Doorn					Themagroep: Ketenmobiliteit			
Beleid/project/uitvoeringsproject Uitvoeringsproject					Locatie: Station Maarn, Doorn centrum			
Korte omschrijving: De provincie heeft alle knooppunten in de provincie beoordeeld. Daarbij is bekeken hoe bestaande knooppunten nog beter kunnen functioneren in relatie tot ketenmobiliteit. Doorn Centrum Uitbreiding van abri's en fietsparkeerplaatsen (€ 17.000,-) Station Maarn Bushalte verplaatsen richting Station en toegankelijk maken (€ 50.000,-) Uitbreiding van de fietsenstalling (€ 30.000,-) Uitbreiding van de P&R (€ 155.000,-) Het realiseren van een P&R in Maarn is een ingewikkelde opgave. De gemeente moet deze projecten trekken en realiseren, de provincie financiert. Realisatie moet voor eind 2017 plaatsvinden om in aanmerking te komen voor een eenmalige bijdrage. Als hier niet aan wordt voldaan vervalt de gehele bijdrage.								
Interne Uren: 120 uur					Risicoanalyse: middel			
Totaalkosten: € 260.000					(ruimtelijke) procedures/besluiten			
Cofinanciering: provincie Utrecht					Verkeersbesluiten voor de nieuwe halten			
100% van de uitvoeringskosten					Planning:			
Gem. kosten: € 8.000					Eind 2016/begin 2017			
Doorstromin g gemotoriseer d verkeer	Veiligheid gemotoriseer d verkeer	Bereikbaarhei d fiets	Veilighei d fiets	Bereikbaarhei d voetganger	Veiligheid voetgange r	Bereikbaarhei d Openbaar vervoer	Aantrekkelij k heid recreant	leefkwalitei t
0	0	+	0	0	0	++	+	0

Totaalscore	8
-------------	---

Project/onderwerp: 4.2 Aanpassen infra als gevolg nieuwe OV concessie					Themagroep: Openbaar Vervoer			
Beleid/project/uitvoeringsproject Uitvoeringsproject					Locatie: Diverse locaties			
Korte omschrijving: Als gevolg van de nieuwe openbaar vervoer concessie vinden een aantal ingrijpende wijzigingen plaats in de lijnvoering. Zo worden de halten in de wijken van Amerongen en Leersum niet meer bediend. Deze halten moeten opgeheven worden. Voor de meeste halten is alleen verwijdering van het haltebord voldoende. Halte de Ploeg in Amerongen en de Oude Kolk in Leersum vergen een grotere investering. Doordat er een bus vanuit station Driebergen-Zeist via de Traaij naar Austerlitz gaat rijden is er de mogelijkheid om in de buurt van de begraafplaats en horecavoorzieningen een nieuwe bushalte te realiseren. Het is wenselijk om de bushalte Berkenweg in Doorn zodanig aan te passen dat alle buslijnen hiervan gebruik kunnen maken. Dit geldt ook voor de halte Traaij aan de Arnhemsebovenweg in Driebergen. Alle halten moeten toegankelijk worden gemaakt en voorzien worden van de noodzakelijke fietsenstallingen. De nieuwe dienstregeling gaat medio december 2016 van kracht.								
Interne Uren: 100 uur					Risicoanalyse:			
Totaalkosten: € 30.000					(ruimtelijke) procedures/besluiten			
Cofinanciering: provincie Utrecht					Verkeersbesluiten voor de nieuwe halten			
80% van de kosten					Planning:			
Gem. kosten: € 6000					Eind 2016/begin 2017			
Doorstroming gemotoriseerd verkeer	Veiligheid gemotoriseerd verkeer	Bereikbaarheid fiets	Veiligheid fiets	Bereikbaarheid voetganger	Veiligheid voetganger	Bereikbaarheid Openbaar vervoer	Aantrekkelijkheid recreant	leefkwaliteit
0	0	0	0	0	0	+++	++	0
Totaalscore					10			

6.5 Werk met werk

De volgende projecten betreffen wegen die aan groot onderhoud toe zijn en waar verkeerskundige aanpassingen gewenst zijn. Door dit integraal op te pakken is het mogelijk om kostenefficiënt te werken en weer een veilige weg te realiseren. De kosten voor verkeerskundige aanpassingen zijn vele malen lager dan dat er alleen een verkeerskundige ingreep hoeft plaats te vinden. Als alleen groot onderhoud wordt uitgevoerd laten we kansen liggen en worden aanpassingen later doorgevoerd tegen veel hogere kosten. Het integraal aanpakken van wegen vergt wellicht een langere voorbereiding en dus ook meer voorbereidingskosten, maar de openbare ruimte wordt er wel veel beter van.

Project/onderwerp: 12.5 verbinding groene entree en oude dorp Amerongen					Themagroep: Integrale uitvoering			
Beleid/project/uitvoeringsproject uitvoeringsproject					Locatie: Amerongen			
Korte omschrijving: In het concept uitvoeringsprogramma van de verkeersvisie Amerongen Oude Dorp is aangegeven dat het wenselijk is om een goede loopverbinding te realiseren tussen de groene entree burgwal en het oude dorp Amerongen. Doelstelling hiervan is het ontlasten van het Oude dorp van recreatief verkeer dat het dorp of kasteel wil bezoeken. Dit project kan mogelijk op aspecten meeliften met het afkoppelingsproject in Amerongen.								
Interne Uren: 50 uur					Risicoanalyse: laag			
Totaalkosten: € 50.000					(ruimtelijke) procedures/besluiten			
Cofinanciering:					Toestemming provincie, aanlegvergunning			
					Planning:			
Gem. kosten: € 50.000					2017			
Doorstromin g gemotoriseer d verkeer	Veiligheid gemotoriseer d verkeer	Bereikbaarhei d fiets	Veilighei d fiets	Bereikbaarhei d voetganger	Veiligheid voetgange r	Bereikbaarhei d Openbaar vervoer	Aantrekkelij k heid recreant	leefkwalitei t
0	0	-	-	++	++	+	+	+
Totaalscore					8			

Project/onderwerp: 14.1a Integrale reconstructie N-wegen Amersfoortseweg Doorn					Themagroep: Integrale uitvoering			
Beleid/project/uitvoeringsproject uitvoeringsproject					Locatie: Doorn			
Korte omschrijving:								
De N-wegen in onze gemeente zijn over het algemeen in beheer bij de provincie Utrecht, behalve in de dorpen Driebergen en Doorn. Binnen de bebouwde kom zijn deze wegen in beheer en eigendom van de gemeente. De N-wegen worden door alle vervoerswijzen gebruikt. Ze vormen de openbaar vervoerverbindingen , het hoofdfietsnet en de belangrijkste ontsluitingswegen voor al het gemotoriseerde verkeer van en naar de A12 en omliggende dorpen en steden. Veelal is er ook sprake van het doorsnijden van het (winkel) centrum van een dorp waardoor er ook nog veel gewandeld en overgestoken wordt. In 2015 is de Langbroekerweg (N227) in Doorn gereconstrueerd. In 2016 is de Hoofdstraat (N225) in Driebergen aangepakt. De dorpsstraat (N225) en de Amersfoortseweg (N227) in Doorn verkeren in een matige staat van onderhoud. Het is noodzakelijk de verharding binnen enkele jaren te vernieuwen. Daarbij is het wenselijk om tegelijkertijd verkeerskundige aanpassingen door te voeren. Voor deze integrale aanpak is het wel financiering nodig. De Amersfoortseweg wordt in 2018 op basis van het wegenbeheerplan voorzien van een nieuwe asfaltverharding. Deze asfaltverharding wordt op verzoek van de bewoners (enigszins) geluid reducerend. Voor de Amersfoortse weg is het wenselijk om de fietsers te scheiden van het autoverkeer. Dit kan mogelijk gerealiseerd worden door de rijbaan te versmallen en op de vrij gevallen ruimte een aanliggend fietspad te realiseren. Wanneer er onvoldoende ruimte over blijft voor een volwaardig trottoir kan ervoor gekozen worden om de fietspaden op gelijk niveau te trekken met de trottoirs. Dit ontwerpprincipe is eerder toegepast op de Hoofdstraat. Daarnaast moet de bushalte toegankelijk worden gemaakt, de voorrangsituaties op zijwegen uniform gemaakt worden en verdient de oversteek bij de Kameleon aandacht. De meerkosten ten opzichte van het sec uitvoeren van onderhoudsmaatregelen is lastig te bepalen. Een eerste grove inschatting bedraagt dit voor dit project € 550.000,-. Alleen deze meerkosten komen ten lasten van dit uitvoeringsprogramma. De mogelijkheid wordt onderzocht om voor dit project subsidie aan te vragen bij de provincie Utrecht.								
Interne Uren: 150 uur					Risicoanalyse: middel			
Totaalkosten: € 500.000					(ruimtelijke) procedures/besluiten			
Cofinanciering: provincie Utrecht								
50% van de kosten*					Planning:			
Gem. kosten: € 250.000					2018			
Doorstroming gemotoriseerd verkeer	Veiligheid gemotoriseerd verkeer	Bereikbaarheid fiets	Veiligheid fiets	Bereikbaarheid voetganger	Veiligheid voetganger	Bereikbaarheid Openbaar vervoer	Aantrekkelijkheid recreant	leefkwaliteit
+	+	+	++	0	+	+	0	+

Totaalscore				14				
Project/onderwerp: 14.1b Integrale reconstructie N-wegen Dorpsstraat Doorn						Themagroep: Integrale uitvoering		
Beleid/project/uitvoeringsproject uitvoeringsproject						Locatie: Doorn		
Korte omschrijving: De N-wegen in onze gemeente zijn over het algemeen in beheer bij de provincie Utrecht, behalve in de dorpen Driebergen en Doorn. Binnen de bebouwde kom zijn deze wegen in beheer en eigendom van de gemeente. De N-wegen worden door alle vervoerswijzen gebruikt. Ze vormen de openbaar vervoerverbindingen , het hoofdfietsnet en de belangrijkste ontsluitingswegen voor al het gemotoriseerde verkeer van en naar de A12 en omliggende dorpen en steden. Veelal is er ook sprake van het doorsnijden van het (winkel) centrum van een dorp waardoor er ook nog veel gewandeld en overgestoken wordt. In 2015 is de Langbroekerweg (N227) in Doorn gereconstrueerd. In 2016 is de Hoofdstraat (N225) in Driebergen aangepakt. De dorpsstraat (N225) en de Amersfoortseweg (N227) in Doorn verkeren in een matige staat van onderhoud. Het is noodzakelijk de verharding binnen enkele jaren te vernieuwen. Daarbij is het wenselijk om tegelijkertijd verkeerskundige aanpassingen door te voeren. Voor deze integrale aanpak is het wel financiering nodig. De Dorpsstraat wordt in 2017 op basis van het wegenbeheerplan voorzien van een nieuwe6 asfaltverharding. Voor de Dorpsstraat is het wenselijk om de fietsers fysiek te scheiden van het autoverkeer. Dit kan mogelijk gerealiseerd worden door de rijbaan te versmallen en op de vrij gevallen ruimte een aanliggend fietspad te realiseren. Wanneer er onvoldoende ruimte over blijft voor een volwaardig trottoir dan kan ervoor gekozen worden om de fietspaden op gelijk niveau te trekken met de trottoirs. Dit ontwerp principe is eerder toegepast op de Hoofdstraat. Beide fietsoversteekplaatsen op de grens van de bebouwde kom moeten worden verbeterd. Daarnaast moeten de voorrangsituaties op zijwegen uniform gemaakt worden. De huidige 30 km zone bij het oude politiekantoor werkt op dit moment niet goed. De meerkosten ten opzichte van het sec uitvoeren van onderhoudsmaatregelen is lastig te bepalen. Een eerste grove inschatting bedraagt dit voor dit project € 550.000,-. Alleen deze meerkosten komen ten lasten van dit uitvoeringsprogramma. De mogelijkheid wordt onderzocht om voor dit project subsidie aan te vragen bij de provincie Utrecht.								
Interne Uren: 150 uur				Risicoanalyse: middel				
Totaalkosten: € 550.000				(ruimtelijke) procedures/besluiten				
Cofinanciering: provincie Utrecht								
50% van de kosten*				Planning:				
Gem. kosten: € 225.000				2017				
Doorstromin g gemotoriseer d verkeer	Veiligheid gemotoriseer d verkeer	Bereikbaarhei d fiets	Veilighei d fiets	Bereikbaarhei d voetganger	Veiligheid voetgange r	Bereikbaarhei d Openbaar vervoer	Aantrekkelij k heid recreant	leefkwalitei t
+	+	+	++	+	++	+	0	+
Totaalscore				17				

6.6 Overzicht sterprojecten

Wanneer bovenstaande sterprojecten op een rijtje worden gezet ontstaat onderstaand overzicht. De grote projecten uit paragraaf 6.2 zijn hierin niet meegenomen omdat hierover al reeds bestuurlijke afspraken zijn gemaakt met regiopartijen. De uitvoering van deze projecten is in dit uitvoeringsprogramma geen keuze.

Naam project	Categorie	Gem. kosten	Uren	score
3.2 knooppunt verbetering Maarn en Doorn	Ketenmobiliteit	€ 8.000	120	8
4.1 Behoud Intercitystatus station Driebergen-Zeist	Openbaar vervoer	€ -	120	8
4.2 Aanpassen infra als gevolg nieuwe OV concessie	Openbaar vervoer	€ 6.000	100	10
5.6 Fietsen naar evenementen stimuleren	fiets	€ -	0	8
6.1 Toegankelijkheid voetpaden verbeteren	voetganger	€ 25.000	50	11
9.2 verkeerseducatie	verkeersveiligheid	€ 50.000	250	9
12.5 verbinding groene entree en oude dorp Amerongen	Integrale uitvoering	€ 50.000	50	8
14.1a Integrale reconstructie N-wegen Amersfoortseweg Doorn	Integrale uitvoering	€ 500.000	150	14
14.1b Integrale reconstructie N-wegen Dorpsstraat Doorn	Integrale uitvoering	€ 550.000	150	17
TOTAAL:		€ 1.189.000	990	

7 Projecten

7.1 Inleiding

In bijlage 1 van dit uitvoeringsprogramma zijn alle projecten opgenomen die we de komende 5 jaar zouden willen uitvoeren. Per project is er een projectblad aangemaakt die ook in hoofdstuk 6 al is gepresenteerd. Daarbij is aangegeven wat het project ongeveer inhoud, welke kosten en tijdsbeslag er mee gemoeid is en welk risicoprofiel aan de uitvoering vast hangt.

Elk project is zoveel mogelijk objectief gescoord op de beoordelingsaspecten vanuit hoofdstuk 5.

In Hoofdstuk 6 hebben wij reeds aangegeven welke projecten kosteneffectief zijn en naar onze mening uitgevoerd moeten worden. In dit hoofdstuk zullen wij de projecten sorteren op effectiviteit.

7.2 Ranglijsten

In deze paragraaf zullen we de projecten vooral bekijken naar aanleiding van de score die ze hebben behaald. Als we alle projecten op een rijtje zetten ziet de lijst met projecten er als volgt uit:

project	categorie	kosten	uren	score
3.1 OV knooppunt Driebergen-Zeist	Ketenmobiliteit	€ 5.000.000	2500	24
12.3 recreatieve verbinding Wijk - Amerongen	recreatie	€ 1.250.000	150	18
14.1b Integrale reconstructie N-wegen Dorpsstraat Doorn	Integrale uitvoering	€ 550.000	150	17
14.1a Integrale reconstructie N-wegen Amersfoortseweg Doorn	Integrale uitvoering	€ 500.000	150	14
15.1 ongelijkvloerse spoorkruising Maarsbergen	grote infrastructuur	€ 5.000.000	2500	14
5.1 beheer en onderhoud huidige fietspaden	fiets	€ 250.000	10	12
5.2 fietsveiligheid in het buitengebied verbeteren	fiets	€ 2.500.000	1000	12
5.3a opwaarderen fietspaden - Veenseweg	fiets	€ 815.000	300	12
6.1 Toegankelijkheid voetpaden verbeteren	voetganger	€ 25.000	50	11
9.3 schoolomgevingen	verkeersveiligheid	€ 100.000	250	11
4.2 Aanpassen infra als gevolg nieuwe OV concessie	Openbaar vervoer	€ 6.000	100	10
5.4 fietspadennetwerk verbeteren	fiets	€ 100.000	300	10
12.1 toeristische overstappunten	recreatie	€ 20.000	100	10
7.1 veiligheid en leefbaarheid buitengebied verbeteren	gemotoriseerd verkeer	€ 350.000	500	9
9.2 verkeerseducatie	verkeersveiligheid	€ 50.000	250	9
3.2 knooppunt verbetering Maarn en Doorn	Ketenmobiliteit	€ 8.000	120	8
4.1 Behoud Intercitystatus station Driebergen-Zeist	Openbaar vervoer	€ -	120	8

5.6 Fietsen naar evenementen stimuleren	fiets	€ -	0	8
10.2 verduurzamen openbaar vervoer	leefbaarheid	€ 10.000	500	8
14.2 aanpak grijze wegen Koenestraat Amerongen	Integrale uitvoering	€ 350.000	150	8
3.3 kwaliteitsverbetering OV Halten	Ketenmobiliteit	€ 70.000	50	7
5.5 fietsparkeren verbeteren	fiets	€ 100.000	500	7
5.7 fietssnelwegen onderzoeken	fiets	€ 10.000	200	7
12.5 verbinding groene entree en oude dorp Amerongen	recreatie	€ 50.000	50	7
5.3b opwaarderen fietspaden - Traaij	fiets	€ 385.000	300	6
9.1 verkeershandhaving verhogen	verkeersveiligheid	€ 100.000	300	6
8.1 parkeerregulering	parkeren	€ 20.000	300	4
10.1 stimuleren elektrisch rijden-laadpalen	leefbaarheid	€ 50.000	250	4
12.2 recreatieve fietsroutes verbeteren	recreatie	€ 30.000	150	4
12.4 recreatief duurzaam vervoer	recreatie	€ -	150	4
10.3 elektrische deelauto's	leefbaarheid	€ -	200	2
7.2 verkeersonderzoek doorgaand verkeer	gemotoriseerd verkeer	€ 70.000	150	1
13.1 barrièrewerking N-Wegen verminderen	natuur	€ -	0	0

De totale kosten voor alle projecten samen (excl. OV knooppunt Driebergen-Zeist en de ongelijkvloerse spoorkruising Maarsbergen) bedragen € 7.769.000,-.

Op basis van deze lijst kan de stelling ingenomen worden dat projecten met een score van 10 punten of meer prioriteit zou moeten krijgen. In bovenstaande lijst zijn de twee grote infrastructurele projecten wel opgenomen, maar zoals al eerder is aangegeven is mogelijke uitvoering van deze projecten geen keuze meer.

De uitvoeringskosten voor alle projecten met een score van 10 of meer (met uitzondering dus van de 2 grote infrastructurele projecten) bedragen € 6.116.000,- De ambtelijke uren voor al deze projecten bedragen 2560 uur.

7.3 Themapakketten

Het is mogelijk om uit het totaalpakket van maatregelen themapakketten te realiseren. Daarvoor kunnen een aantal thema's benoemd worden. Te denken valt aan de volgende thema's:

- Goede interne bereikbaarheid, doorgaand verkeer door de gemeente niet faciliteren
- Duurzame mobiliteit stimuleren (Fiets en OV)
- Verkeersveiligheid verbeteren (Bescherming van de kwetsbare verkeersdeelnemer)
- Recreant omarmen
- Automobilitéit verduurzamen

De thema's hebben hier en daar wel een overlap. Vanuit het GVVP en aangrenzende beleidsplannen zijn bovenstaande thema's allemaal te rechtvaardigen. In hoofdstuk 8 zullen de ambities en de (financiële) middelen op elkaar moeten afstemmen. Daarbij zal duidelijk worden welke thema's opgenomen kunnen worden en welke thema's uiteindelijk moeten afvallen. Door in thema's te werken ontstaat wel een meer samenhangend pakket van maatregelen. Bij het opstellen van de Sterprojecten is dat minder aan de orde omdat de sterprojecten kansen op

realisatie bieden vanuit financiële (oa. subsidies, co-financiering etc.) of bestuurlijke- dan wel ambtelijke kaders (beleidsdoelstellingen uit oa. het GVVP, Milieubeleidsplan maar ook wegenbeheerplan, GRP etc.).

Goede interne bereikbaarheid, doorgaand verkeer door de gemeente niet faciliteren:

Naam project	Categorie	Gem. kosten	Uren	score
7.2 verkeersonderzoek doorgaand verkeer	gemotoriseerd verkeer	€ 70.000	150	1
14.1a Integrale reconstructie N-wegen Amersfoortseweg Doorn	Integrale uitvoering	€ 500.000	150	14
14.1b Integrale reconstructie N-wegen Dorpsstraat Doorn	Integrale uitvoering	€ 550.000	150	17
Totaal:		€ 1.120.000	450	

Duurzame mobiliteit stimuleren (fiets en OV):

Naam project	Categorie	Gem. kosten	Uren	score
3.2 knooppunt verbetering Maarn en Doorn	Ketenmobiliteit	€ 8.000	120	8
3.3 kwaliteitsverbetering OV Halten	Ketenmobiliteit	€ 70.000	50	7
4.1 Behoud Intercitystatus station Driebergen-Zeist	Openbaar vervoer	€ -	120	8
4.2 Aanpassen infra als gevolg nieuwe OV concessie	Openbaar vervoer	€ 6.000	100	10
5.1 beheer en onderhoud huidige fietspaden	Fiets	€ 250.000	10	12
5.2 fietsveiligheid in het buitengebied verbeteren	fiets	€ 2.500.000	1000	12
5.3a opwaarderen fietspaden – Veenseweg	Fiets	€ 815.000	300	12
5.3b opwaarderen fietspaden – Traaij	Fiets	€ 385.000	300	6
5.4 fietspadennetwerk verbeteren	Fiets	€ 100.000	300	10
5.5 fietsparkeren verbeteren	Fiets	€ 100.000	500	7
5.6 Fietsen naar evenementen stimuleren	Fiets	€ -	0	8
5.7 fietssnelwegen onderzoeken	Fiets	€ 10.000	200	7
6.1 Toegankelijkheid voetpaden verbeteren	voetganger	€ 25.000	50	11
9.3 schoolomgevingen	verkeersveiligheid	€ 100.000	250	11
12.2 recreatieve fietsroutes verbeteren	recreatie	€ 30.000	150	4
12.3 recreatieve verbinding Wijk – Amerongen	recreatie	€ 1.250.000	150	18
Totaal:		€ 5.549.000	3350	

Verkeersveiligheid verbeteren (kwetsbare verkeersdeelnemers):

Naam project	Categorie	Gem. kosten	Uren	score
5.1 beheer en onderhoud huidige fietspaden	fiets	€ 250.000	10	12
5.2 fietsveiligheid in het buitengebied verbeteren	fiets	€ 2.500.000	1000	12
5.3a opwaarderen fietspaden – Veenseweg	fiets	€ 815.000	300	12
6.1 Toegankelijkheid voetpaden verbeteren	voetganger	€ 25.000	50	11
7.1 veiligheid en leefbaarheid buitengebied verbeteren	gemotoriseerd verkeer	€ 350.000	500	9
9.1 verkeershandhaving verhogen	verkeersveiligheid	€ 100.000	300	6
9.2 verkeerseducatie	verkeersveiligheid	€ 50.000	250	9
9.3 schoolomgevingen	verkeersveiligheid	€ 100.000	250	11
14.1a Integrale reconstructie N-wegen Amersfoortseweg Doorn	Integrale uitvoering	€ 500.000	150	14
14.1b Integrale reconstructie N-wegen Dorpsstraat Doorn	Integrale uitvoering	€ 550.000	150	17
Totaal:		€ 5.240.000	2960	

Recreant omarmen:

Naam project	Categorie	Gem. kosten	Uren	score
4.2 Aanpassen infra als gevolg nieuwe OV concessie	Openbaar vervoer	€ 6.000	100	10
5.1 beheer en onderhoud huidige fietspaden	fiets	€ 250.000	10	12
5.2 fietsveiligheid in het buitengebied verbeteren	fiets	€ 2.500.000	1000	12
5.3a opwaarderen fietspaden - Veenseweg	fiets	€ 815.000	300	12
5.3b opwaarderen fietspaden - Traaij	fiets	€ 385.000	300	6
6.1 Toegankelijkheid voetpaden verbeteren	voetganger	€ 25.000	50	11
7.1 veiligheid en leefbaarheid buitengebied verbeteren	gemotoriseerd verkeer	€ 350.000	500	9
12.1 toeristische overstappunten	recreatie	€ 20.000	100	10
12.2 recreatieve fietsroutes verbeteren	recreatie	€ 30.000	150	4
12.3 recreatieve verbinding Wijk - Amerongen	recreatie	€ 1.250.000	150	18
12.4 recreatief duurzaam vervoer	recreatie	€ -	150	4
12.5 verbinding groene entree en oude dorp amerongen	recreatie	€ 50.000	50	7
14.2 aanpak grijze wegen Koenestraat Amerongen	Integrale uitvoering	€ 350.000	150	8
Totaal		€ 6.031.000	3.010	

Automobiliteit verduurzamen:

Naam project	Categorie	Gem. kosten	Uren	score
8.1 parkeerregulering	parkeren	€ 20.000	300	4
10.1 stimuleren elektrisch rijden-laadpalen	leefbaarheid	€ 50.000	250	4
10.2 verduurzamen openbaar vervoer	leefbaarheid	€ 10.000	500	8
10.3 elektrische deelauto's	leefbaarheid	€ -	200	2
Totaal		€ 80.000	1250	

Als we naar de verschillende thema's kijken valt op dat er dan een mix ontstaat van projecten met lage en hoge scores. De effectiviteit van een maatregel is dan ook niet bekeken. Wat ook opvalt is dat een aantal projecten in meerdere thema's worden genoemd. Deze projecten zijn over het algemeen multidisciplinair. Als we alleen de projecten opnemen met een score gelijk of hoger dan 10 krijgen we onderstaand samengesteld pakket.

Samengesteld pakket:

Naam project	Categorie	Gem. kosten	Uren	score
4.2 Aanpassen infra als gevolg nieuwe OV concessie	Openbaar vervoer	€ 6.000	100	10
5.1 beheer en onderhoud huidige fietspaden	fiets	€ 250.000	10	12
5.2 fietsveiligheid in het buitengebied verbeteren	fiets	€ 2.500.000	1000	12
5.3a opwaarderen fietspaden - Veenseweg	fiets	€ 815.000	300	12
6.1 Toegankelijkheid voetpaden verbeteren	voetganger	€ 25.000	50	11
12.3 recreatieve verbinding Wijk - Amerongen	recreatie	€ 1.250.000	150	18
14.1a Integrale reconstructie N-wegen Amersfoortseweg Doorn	Integrale uitvoering	€ 500.000	150	14
14.1b Integrale reconstructie N-wegen Dorpsstraat Doorn	Integrale uitvoering	€ 550.000	150	17
Totaal:		€ 5.896.000	1910	

8 Ambitie en middelen in evenwicht

8.1 Inleiding

Zoals al in hoofdstuk 1 is aangegeven zijn de ambities en de middelen sinds de vaststelling van het GVVP en het bijbehorende uitvoeringsprogramma niet in evenwicht geweest. In het GVVP zijn veel ambities uitgesproken. Dit hoort ook zo in een beleidsrapport. In het uitvoeringsprogramma is het destijds concreet gemaakt door aan de ambities uitvoeringsmaatregelen te koppelen incl. de financiële consequenties. Helaas is het destijds niet gelukt om de middelen te koppelen aan deze ambities, waardoor een duidelijke scheefgroei is ontstaan. De ambities zijn vele malen hoger dan de (financiële) middelen. Uit hoofdstuk drie is wel gebleken dat er de afgelopen jaren toch veel is gerealiseerd van de ambities, maar dat met name de infrastructurele projecten achter zijn gebleven.

De opgave voor dit uitvoeringsprogramma is om de ambitie en de middelen wel in evenwicht te brengen. In de voorgaande hoofdstukken hebben we al uitgebreid stil gestaan bij de diverse uitvoeringsprojecten. In dit hoofdstuk zullen we vooral stil staan bij de beschikbare financiële middelen en ambtelijke capaciteit. Dit zijn twee essentiële onderdelen om het uitvoeringsprojecten uiteindelijk te realiseren.

Wanneer de ambities en de middelen in onbalans blijven, worden er geen keuzes gemaakt en zullen we over een paar jaar moeten concluderen dat er van onze ambities weinig is gerealiseerd.

8.2 Financiële middelen

De financiële middelen zijn binnen de lopende begroting beperkt. Voor verkeerseducatie is er een jaarlijks budget van € 10.000,-. Voor kleine infrastructurele aanpassingen is er een jaarbudget van 65.000,-.

Daarnaast is er een budget van € 30.000,- binnen het kader van het GVVP. Hiermee is er in de planperiode 2017-2021 € 525.000,- beschikbaar. Het mag duidelijk zijn dat dit budget volstrekt onvoldoende is om de ambities te realiseren. Het is zelfs al onvoldoende voor sterprojecten uit hoofdstuk 6. Bovendien blijven geen middelen beschikbaar om kleine infrastructurele aanpassingen te treffen die voortvloeien uit initiatieven vanuit de samenleving.

De provincie Utrecht heeft een subsidieregeling opgesteld voor het verbeteren van het fietsklimaat in de provincie. Per gemeente is er maximaal € 2.000.000,- subsidie beschikbaar. Per project is maximaal 50% van de kosten ten behoeve van de realisatie van de fiets- en veiligheidsaspecten binnen een project beschikbaar. De gemeente heeft voor deze subsidieregeling meerdere projecten aangedragen en daarbij ook overleg gevoerd met de omliggende gemeenten. Voor de uitvoering van de projecten Langbroekerweg Doorn en

Hoofdstraat Driebergen is door de gemeente subsidie aangevraagd en verkregen. Voor beide projecten is een subsidie toegezegd van in totaal € 750.000,-. De reguliere werkwijze is dat verkregen inkomsten ten goede komt van het betreffende krediet.

In dit geval willen wij voorstellen om de binnengekomen subsidie op een apart krediet te boeken zodat dit aangewend kan worden voor de realisatie van dit uitvoeringsprogramma. Hiermee bedraagt het totale budget € 900.000,- (€ 750.000,- + 5 x € 30.000,-).

In de kadernota is aangegeven dat er voor de periode 2017 – 2020 er een structureel budget van € 500.000,- gewenst is om dit uitvoeringsprogramma enigszins uit te voeren. Op 4 juli 2016 heeft er een raadsbijeenkomst plaatsgevonden waarin inzichtelijk is gemaakt welke projecten er allemaal zijn en wat de huidige budgetten zijn. Door de aanwezige raadsleden is door middel van een Excelsheet gekeken of de ambities en het beschikbare budget op een lijn gebracht kan worden. De algemene lijn tijdens deze bijeenkomst was dat het huidige budget volstrekt onvoldoende is. Een grote gemene deler was dat er een bereidheid is voor het ophogen van het budget voor de uitvoering van verkeersmaat- regelen.

Op basis van de septembercirculaire 2016 ontstaat vanaf 2018 structureel financiële ruimte binnen de jaarlijkse begroting. Hiermee wordt het mogelijk om (een deel van) deze ruimte te kapitaliseren tot een totaal budget waarmee de projecten uit dit uitvoeringsprogramma GVVP kunnen worden gedekt. In de jaarplanning wordt de verdeling van de kosten over de komende jaren inzichtelijk gemaakt.

8.3 Ambtelijke capaciteit

Binnen de gemeente zijn op dit moment 5 medewerkers (4,5fte) dagelijks bezig met verkeer en vervoer. Dit is momenteel verdeeld over 2 beleidsmedewerkers (1,9 fte) bij het thema Omgeving. Naast beleidsontwikkeling en uitvoering zijn deze vooral betrokken bij de twee grote infrastructurele projecten Maarsbergen en station Driebergen. Daarnaast zijn er twee adviseurs (2 fte) actief bij het thema Buitenruimte. Zij zijn verantwoordelijk voor de advisering bij ontwikkelingen in de openbare ruimte en bij bouwplannen, de afhandeling van vragen en klachten en het houden van verkeersonderzoek. Het team wordt aangevuld met een medewerker verkeer die verantwoordelijk is voor de administratieve afhandeling van verschillende zaken (organisatie educatieprojecten, ontheffingen etc. 0,6 fte).

Veel van de uren wordt besteed aan het lopende werk (dagelijkse afhandeling en advisering) en aan de grote projecten. Per jaar is ongeveer 800 uur beschikbaar voor het realiseren van projecten uit dit uitvoeringsprogramma.

De meer beleidsmatige projecten zullen door de beleidsmedewerkers uit het thema Omgeving worden gerealiseerd. De projecten met een infrastructureel en/of verkeersveiligheidscomponent worden gerealiseerd door de adviseurs uit het thema Buitenruimte. Bij het opstellen van het concrete uitvoeringsprogramma per jaar is hiermee rekening gehouden. Als de urenraming in een jaar flink wordt overschreden, zijn extra financiële middelen opgenomen voor inhuur van extra capaciteit.

9 Concreet uitvoeringsprogramma per jaar

9.1 Inleiding

Nu alle projecten benoemd zijn en de subsidiemogelijkheden hieraan zijn gekoppeld, kunnen wij op jaarbasis inzichtelijk maken welke projecten uitgevoerd worden. De prioriteit zal hierbij gegeven worden aan de fietsprojecten. Dit sluit aan bij de geest van de motie die door de gemeenteraad is vastgesteld met betrekking tot de rol van de fiets binnen de actualisatie van dit uitvoeringsplan GVVP. Het sluit tevens aan op de vigerende subsidieregeling die er is bij de provincie binnen het kader van de fietsveiligheid. Deze subsidieregeling loopt tot 31 december 2018. Met name de ambtelijke voorbereiding van al deze projecten vergt de nodig tijd om deze voor de het einde van 2018 in te kunnen dienen.

9.2 Planning

project	kosten	voorbereiding	uitvoering
3.1 OV knooppunt Driebergen-Zeist	€ 5.000.000	-	2017-2021
12.3 recreatieve verbinding Wijk - Amerongen	€ 1.250.000	2016-2018	2018-2020
14.1b Integrale reconstructie N-wegen Dorpsstraat Doorn	€ 550.000	2018	2019
14.1a Integrale reconstructie N-wegen Amersfoortseweg Doorn	€ 500.000	2017	2018
15.1 ongelijkvloerse spoor kruising Maarsbergen	€ 5.000.000	2016-2019	2020-2021
5.1 beheer en onderhoud huidige fietspaden	€ 250.000	2016-2020	2017-2021
5.2 fietsveiligheid in het buitengebied verbeteren	€ 2.500.000	2016-2018	2019-2021
5.3a opwaarderen fietspaden - Veenseweg	€ 815.000	2016-2017	2018-2019
6.1 Toegankelijkheid voetpaden verbeteren	€ 25.000	2016	2017-2021
9.3 schoolomgevingen	€ 100.000	2017-2020	2017-2021
4.2 Aanpassen infra als gevolg nieuwe OV concessie	€ 6.000	2016	2017
5.4 fietspadennetwerk verbeteren	€ 100.000	2017	2018-2020
12.1 toeristische overstappunten	€ 20.000	2020	2020-2021
7.1 veiligheid en leefbaarheid buitengebied verbeteren	€ 350.000	2017-2021	2018-2021
9.2 verkeerseducatie	€ 50.000	2016-2021	2016-2021
3.2 knooppunt verbetering Maarn en Doorn	€ 8.000	2016-2017	20-17

4.1 Behoud Intercitystatus station Driebergen-Zeist	€ -	2017-2018	2018-2021
5.6 Fietsen naar evenementen stimuleren	€ -	2016-2021	2016-2021
10.2 verduurzamen openbaar vervoer	€ 10.000	2017-2021	2017-2021
14.2 aanpak grijze wegen Koenestraat Amerongen	€ 350.000	2021	2022
3.3 kwaliteitsverbetering OV Halten	€ 70.000	2018	2019
5.5 fietsparkeren verbeteren	€ 100.000	2017-2021	2017-2021
5.7 fietssnelwegen onderzoeken	€ 10.000	2018	2019-2021
12.5 verbinding groene entree en oude dorp Amerongen	€ 50.000	2017	2017-2018
5.3b opwaarderen fietspaden - Traaij	€ 385.000	2017	2018
9.1 verkeershandhaving verhogen	€ 100.000	2017-2021	2017-2021
8.1 parkeerregulering	€ 20.000	2017	2017
10.1 stimuleren elektrisch rijden-laadpalen	€ 50.000	2017-2021	2018-2021
12.2 recreatieve fietsroutes verbeteren	€ 30.000	2018	2019-2021
12.4 recreatief duurzaam vervoer	€ -	2017	2017-2021
10.3 elektrische deelauto's	€ -	2017-2021	2017-2021
7.2 verkeersonderzoek doorgaand verkeer	€ 70.000	2017-2021	2017-2021
13.1 barrièrewerking N-Wegen verminderen	€ -	pm	pm