

Gemeentelijk verkeers- en vervoersplan

Beleidsnota

Vastgesteld:
30 oktober 2008



Gemeentelijk verkeer- en vervoersplan

Gemeente Soest

Beleidsnota

Vastgesteld 30 oktober 2008

SAMENVATTING

Verkeer- en vervoerstromen zijn de laatste decennia sterk aan verandering onderhevig. Ruimtelijke en economische ontwikkelingen en hiermee samenhangende groeiende vraag naar mobiliteit zijn daarvan de oorzaken. Alle verkeer- en vervoerstromen moeten in goede banen worden geleid, er moet tijdig ingespeeld kunnen worden op ontwikkelingen en de overlast van verkeer moet zoveel mogelijk beperkt worden. Daarvoor is een gefundeerde toekomstvisie van essentieel belang. Om hieraan invulling te geven en te voldoen aan de wettelijke taak om een zichtbaar verkeer- en vervoerbeleid te voeren, heeft het college van burgemeester en wethouders besloten een Gemeentelijk Verkeer- en Vervoersplan (GVVP) op te stellen (oktober 2006).

Het GVVP bestaat uit drie onderdelen:

- De Kadernota (vastgesteld september 2007);
- De Beleidsnota (vastgesteld oktober 2008);
- Het Uitvoeringsprogramma (vastgesteld oktober 2008).

De ambitie van het GVVP is om beleid te formuleren en tot uitvoering te brengen over de volle breedte van verkeer en vervoer. Pas dan is het mogelijk afwegingen te maken en prioriteiten te stellen, waarbij ook de consequenties in beeld gebracht kunnen worden. Om dit te bereiken zullen drie thema's: bereikbaarheid, verkeersveiligheid en leefbaarheid worden besproken. Vervolgens wordt dit toegespitst op de modaliteiten: gemotoriseerd verkeer, langzaam verkeer en openbaar vervoer.

Specifiek heeft deze beleidsnota tot doel helder te maken met welke tactieken en oplossingsrichtingen de strategische doelen uit de kadernota bereikt kunnen worden.

Bereikbaarheid

De bereikbaarheid van de gemeente is van groot belang voor de ruimtelijke en economische ambities. De verschillende vervoerssystemen (fiets, openbaar vervoer en auto) moeten ervoor zorgen dat Soest bereikbaar is en bereikbaar blijft. Dat geldt voor de verbindingen binnen onze gemeente, maar ook in regionale context. Om de bereikbaarheid ook in de toekomst te kunnen waarborgen wordt ingezet op de regionale pakketstudies. In regionaal verband wordt bekeken hoe de doorstroming op het hoofdwegennet (de rijkswegen) en het onderliggend wegennet kan worden verbeterd. Daarbij worden ook openbaar vervoer en de fiets niet uit het oog verloren. Ook het stimuleren van ketenmobiliteit, het beter op elkaar laten aansluiten van de verschillende beschikbare netwerken, kan een bijdrage leveren aan de bereikbaarheid van onze gemeente.

Verkeersveiligheid

De verkeersveiligheid wordt bepaald door drie factoren: de mens, het voertuig en de weg. Hoewel het voertuig en de weg in eerste instantie bepalend zijn, wordt door de groei van het verkeer en de toenemende complexiteit van verkeerssituaties, de menselijke factor steeds belangrijker. Belangrijke knelpunten op het gebied van verkeersveiligheid zijn ongewenst en verboden verkeersgedrag en de menging van verkeersstromen met een verschillende functie. Te denken valt aan wegen in de hoofdwegenstructuur die naast de stroomfunctie, ook een functie voor het ontsluiten van woningen hebben. In het ongevallenbeeld is een trend zichtbaar dat het aantal ongevallen met lichtgewonden afneemt, terwijl het aantal ongevallen met zwaardere gewonden juist toeneemt. Het totaal aantal geregistreerde ongevallen met gewonden neemt wel af. Er zijn binnen de gemeente geen VOC's of blackspots meer. Wel is er een aantal locaties dat aandacht behoeft.

De verkeersveiligheid wordt aangepakt door een functionele weginrichting. Door ervoor te zorgen dat verkeerssituaties herkenbaar en voorspelbaar zijn, wordt ervoor gezorgd dat weggebruikers automatisch het juiste gedrag vertonen. Daarnaast worden een aantal punten aangepakt waar de afgelopen jaren regelmatig ongevallen zijn gebeurd.

Juist vanwege de herkenbaarheid van de weg is het begrip Duurzaam Veilig in het leven geroepen: functie en inrichting dienen bij elkaar aan te sluiten. De erftoegangswegen binnen de bebouwde kom scoren met 87% het beste. De gebiedsontsluitingswegen buiten de bebouwde kom voldoen nog het minst aan de inrichtingseisen van Duurzaam Veilig: geen enkele weg voldoet daar voldoende aan.

Met de toepassing van de Duurzaam Veilig is gebleken dat er in het systeem één wegcategorie ontbreekt. Dit is niet alleen in Soest het geval, maar ook landelijk gebleken. Deze "vierde" categorie kennen we uit het verleden als de wijkontsluitingsweg binnen de bebouwde kom: een weg binnen een

verblijfsgebied, maar wel met een iets zwaardere functie dan de woonstraat. Uiteindelijk houdt dit in dat binnen de verblijfsgebieden twee categorieën wegen te onderscheiden zijn: de Erftoegangsweg A en de erftoegangsweg B.

Naast een visie op de weginrichting richt dit beleid zich nadrukkelijk op de aspecten voorlichting en educatie en handhaving, waarbij dit specifiek op een aantal risicogroepen als jongeren en ouderen wordt gericht.

Leefbaarheid

Onder leefbaarheid wordt verstaan het effect van het wegverkeer op de luchtkwaliteit en de geluidsbelasting.

Voor wat betreft het geluid is in de huidige situatie sprake van overschrijding van de normwaarden op veel locaties langs de oostelijke hoofdroute. De situatie langs de Nieuweweg en Beukenlaan verdient ook aandacht. Daarnaast is er sprake van overschrijding van normwaarden langs verschillende provinciale wegen. De situatie in 2020 zal alleen maar verergeren, tenzij er aan de bron forse maatregelen genomen worden. Juist binnen de bebouwde kom zij de mogelijkheden daartoe beperkt.

Ten aanzien van de luchtkwaliteit zijn er maar twee locaties aan te wijzen, waarbij de normwaarden worden overschreden: de Birkstraat tussen Hartmanlaan en Van Lenneplaan en een klein gedeelte van de Koningsweg nabij het bedrijventerrein De Soestdijkse Grachten. Luchtkwaliteitsmodellen gaan ervan uit dat door een sterke vermindering van de emissie én door een lagere achtergrondconcentratie er in 2020 geen luchtkwaliteitsproblemen meer zullen zijn.

Langzaam verkeer

De wensstructuur voor de fiets richt zich op een samenhangend, direct, aantrekkelijk, veilig en comfortabel fietsnetwerk. Belangrijk speerpunt is daarbij het op elkaar aansluiten van het recreatieve en het utilitaire fietsnetwerk. Verondersteld wordt dat het stimuleren van recreatief fietsgebruik een positief effect heeft op het utilitair fietsgebruik en omgekeerd. Daarnaast zijn in de wensstructuur nieuwe verbindingen naar Hoogland, Zeist en Den Dolder opgenomen. Het belangrijkste knelpunt blijft het relatief lage fietsgebruik. Dit wordt onder andere aangepakt door het optimaliseren van het fietsnetwerk met goede voorzieningen als fietsenstallingen en communicatie over de voordelen van het fietsgebruik.

De wensstructuur voor de voetganger bestaat uit een herkenbaar, direct, toegankelijk en aantrekkelijk netwerk van voetpaden. Het is van belang dat deze voetpaden voldoende breedte hebben en obstakels zoveel mogelijk worden voorkomen. Knelpunten voor voetgangers en gehandicapten zijn de oversteekbaarheid van de hoofdwegen en het ontbreken van op- en afritjes en gidslijnen. Door het realiseren van oversteekvoorzieningen op maximaal 400 meter uit elkaar en het uitvoeren van toegankelijkheidsscans wordt gewerkt aan het behalen van de gestelde doelstellingen.

Gemotoriseerd verkeer

Door de ligging van Soest binnen de driehoek Utrecht - Hilversum - Amersfoort en de snelwegen A27/A1/A28 zijn er aantrekkelijke routes voor doorgaand verkeer door de gemeente. Het wegennetwerk van onze gemeente heeft niet als primaire taak om dit verkeer te faciliteren. Het verkeersnetwerk moet in de eerste plaats het lokale verkeer faciliteren. De netwerkopbouw wordt naast de hoofdwegenstructuur gevormd door erftoegangswegen. Deze wegen in woonwijken worden opgesplitst in de twee categorieën zoals bij verkeersveiligheid al is vermeld. Daarmee wordt het duidelijk dat sommige wegen ook een functie hebben voor de ontsluiting van de woonwijk.

Knelpunten zijn er met name regionaal. De snelwegen hebben onvoldoende capaciteit om het spitsverkeer te kunnen verwerken. Ook is de infrastructuur aan de westzijde van Amersfoort niet toereikend. Binnen de kern Soest ontstaan er met name knelpunten in de Van Weestedestraat, in Soest-Zuid en bij de Biltseweg. Een regionale aanpak is voor deze punten van groot belang. Daarnaast wordt bekeken in hoeverre het opwaarderen van een aantal kruispunten meer capaciteit aan het netwerk kan toevoegen. Voor de Van Weestedestraat wordt middels de studies rondom het detailhandelsbeleid naar oplossingen gezocht. Datzelfde geldt voor infrastructurele maatregelen rond Soesterberg, voorstellen daarvoor zijn opgenomen in het Verkeerscirculatieplan (VCP) Vliegbasis Soesterberg e.o.

Openbaar vervoer

Voor het openbaar vervoer zijn vooral beschikbaarheid, betrouwbaarheid en comfort belangrijke thema's om het aantal reizigers verder te laten toenemen. Het wensbeeld bestaat uit het behouden van de bestaande buslijnen en het realiseren van hoogwaardig openbaar vervoer naar Amersfoort en Utrecht. Ook is het gewenst om de wijk Boerenstreek van een busbediening te voorzien. Knelpunt is echter dat de rijtijden van de bussen steeds verder onder druk komen te staan, met name door congestie op enkele punten in de hoofdwegenstructuur en snelheidsremmende maatregelen in verblijfsgebieden. Deze punten kunnen door de gemeente worden aangepakt, evenals tariefacties die kunnen bijdragen aan een beter gebruik van het openbaar vervoer. De gemeente heeft echter geen bevoegdheden binnen het openbaar vervoer. Zij dient zich wel sterk maken voor aanpassing ter verbetering van de kwaliteit van het openbaar vervoer en het realiseren van hoogwaardig openbaar vervoer. Ook ten aanzien van de spoorverbinding dient Soest alert te blijven en te streven naar een verbetering van de kwaliteit van deze verbinding. De ontwikkelingen in Soesterberg vragen ook om een brede en kwalitatief hoogwaardige inzet van het openbaar vervoer.

Parkeren

Wat betreft de parkeercapaciteit is geconstateerd dat de gemeente wat dat betreft niet ruim in de jas zit. Dat geldt zowel voor het parkeren bij winkelgebieden als parkeren in woonwijken. Op de bedrijventerreinen, waar er meer mogelijkheden tot regulering zijn valt de parkeerdruk mee.

Het toenemende autobezit zal in de toekomst vragen om een steeds groter ruimtebeslag voor het parkeren. Daarnaast blijkt dat het autogebruik op de korte afstand in Soest hoger dan gemiddeld is. Deze beide aspecten zijn van belang op het parkeren binnen de gemeente. Enerzijds is dit van invloed op de vraag naar parkeerruimte bij de eigen woning. Anderzijds zorgt dit voor vraag naar parkeerruimte bij de diverse voorzieningen die binnen de gemeente Soest aanwezig zijn. Door het stimuleren van openbaar vervoer en het gebruik van de fiets wordt geprobeerd het autogebruik te verminderen. Daarnaast is het van belang om parkeernormen te hanteren bij nieuwe ontwikkelingen. Ook dienen vormen van parkeerregulering, waarbij door de dag zo optimaal mogelijk gebruik gemaakt wordt van de aanwezige parkeercapaciteit, in overweging te worden genomen en op hun bruikbaarheid beoordeeld.

INHOUDSOPGAVE

1	INLEIDING	3
1.1	Aanleiding en achtergronden	3
1.2	Doel van de beleidsnota binnen het GVVP	3
1.3	Procedure.....	3
1.4	Leeswijzer	4
2	BEREIKBAARHEID	5
2.1	Aanvullende analyse	5
2.2	Van wensstructuur naar voorkeursstructuur	5
2.3	Knelpunten	7
2.4	Tactieken en oplossingsrichtingen.....	8
3	VERKEERSVEILIGHEID.....	11
3.1	Aanvullende analyse	12
3.2	Wensstructuur	15
3.3	Knelpunten	17
3.4	Tactieken en oplossingsrichtingen.....	18
4	LEEFBAARHEID	23
4.1	Aanvullende analyse	23
4.2	Wensstructuur	27
4.3	Knelpunten	28
4.4	Oplossingsrichtingen.....	28
5	LANGZAAM VERKEER	31
5.1	Aanvullende analyse	31
5.2	Van wensstructuur naar voorkeursstructuur	34
5.3	Knelpunten	38
5.4	Oplossingsrichtingen.....	41
6	GEMOTORISEERD VERKEER	45
6.1	Aanvullende analyse	45
6.2	Wensstructuur en voorkeursstructuur	47
6.3	Knelpunten	50
6.4	Tactieken en oplossingsrichtingen.....	52
7	OPENBAAR VERVOER.....	57
7.1	Aanvullende analyse	57
7.2	Van wensstructuur naar voorkeursstructuur	58
7.3	Knelpunten	62
7.4	Tactieken en oplossingsrichtingen.....	63
8	PARKEREN.....	65
8.1	Aanvullende analyse	65
8.2	Van wensstructuur naar voorkeursstructuur	69
8.3	Knelpunten	71
8.4	Tactieken en oplossingsrichtingen.....	72
	BIJLAGE I	76
	BIJLAGE II	78

1 INLEIDING

1.1 Aanleiding en achtergronden

Verkeer- en vervoerstromen zijn de laatste decennia sterk aan verandering onderhevig. Ruimtelijke en economische ontwikkelingen en hiermee samenhangende groeiende vraag naar mobiliteit zijn daarvan de oorzaken. Alle verkeer- en vervoerstromen moeten in goede banen worden geleid, er moet tijdig ingespeeld kunnen worden op ontwikkelingen en de overlast van verkeer moet zoveel mogelijk beperkt worden. Daarvoor is een gefundeerde toekomstvisie van essentieel belang. Om hieraan invulling te geven en te voldoen aan de wettelijke taak om een zichtbaar verkeer- en vervoerbeleid te voeren, heeft het college van burgemeester en wethouders besloten een Gemeentelijk Verkeer- en Vervoersplan (GVVP) op te stellen (oktober 2006). Het GVVP bestaat uit drie onderdelen:

- De Kadernota (vastgesteld september 2007);
- De Beleidsnota (vastgesteld oktober 2008);
- Het Uitvoeringsprogramma (vastgesteld oktober 2008).

1.2 Doel van de beleidsnota binnen het GVVP

Een actueel, accuraat en integraal verkeer- en vervoersplan is zowel voor het gemeentebestuur als voor burgers en bedrijfsleven van belang. Een optimale inrichting van wegen, fiets- en voetpaden en parkeerplaatsen is nodig om te voldoen aan de ambities van de gemeente. Het doel van het GVVP is het verkeerbeleid tot 2020 vast te stellen. Het spreekt voor zich dat het beleid aansluit bij de ruimtelijke en autonome ontwikkelingen die in deze periode gaan plaatsvinden. Met het GVVP wordt een kader geboden waarbinnen verkeersplannen en andere gemeentelijke plannen kunnen worden ontwikkeld en uitgevoerd. Daarnaast biedt een eenduidige visie op het gebied van verkeer en vervoer mogelijkheden voor heldere en duidelijke communicatie met de burger. Specifiek heeft deze beleidsnota tot doel helder te maken met welke tactieken en oplossingsrichtingen de strategische doelen bereikt kunnen worden.

1.3 Procedure

Voorafgaand aan deze beleidsnota zijn in de kadernota de beleidswensen, of wel visie en strategie beschreven. De strategische doelstellingen zijn geformuleerd voor de thema's leefbaarheid, bereikbaarheid en verkeersveiligheid en de modaliteiten gemotoriseerd verkeer, langzaam verkeer en openbaar vervoer. Deze beleidsnota is de vertaling van de strategische doelen uit de kadernota in tactieken. Hiervoor is de wensstructuurmethode gevolgd. Daarbij wordt voor elke vervoerswijze en thema een abstracte wensstructuur beschreven. De wensstructuur wordt zoveel mogelijk naar het bestaande wegennet vertaald, waardoor voorkeursstructuren ontstaan. Op plaatsen waar dit niet mogelijk is worden studiegebieden aangegeven of ontbrekende schakels benoemd.

1.4 Leeswijzer

Voor de leesbaarheid is dit document opgebouwd per thema en modaliteit. In elk hoofdstuk komt een thema of modaliteit aan de orde. Per hoofdstuk wordt in de opeenvolgende paragrafen de opeenvolgende stappen van de wensstructuurmethode beschreven. In paragraaf 1 wordt aanvullend op de analyse in de kadernota een aanvullende analyse beschreven (huidige en autonome situatie). Paragraaf 2 beschrijft de ambitie aan de hand van wensstructuren, netwerkeisen en netwerkopbouw. In deze paragraaf wordt ook de vertaalslag naar de voorkeursstructuren gemaakt met bijbehorende inrichtingsaspecten. De vertaling van wensstructuur naar voorkeursstructuur leidt tot confrontaties. Uit deze confrontaties volgen knelpunten die in paragraaf 3 worden beschreven. Tot slot worden in paragraaf 4 voor deze knelpunten tactieken en oplossingsrichtingen gegeven.

2 BEREIKBAARHEID

Bereikbaarheid is een kwaliteit van een bestemming. Of men bijvoorbeeld naar een bepaald winkelcentrum gaat, hangt af van het aanbod van winkels, de uitstraling en of men er makkelijk kan komen. Niet alleen dat de weg er naar toe eenvoudig is, maar ook dat met ter plaatse een halte heeft, of de auto makkelijk kan parkeren of de fiets goed stallen. Bereikbaarheid bestaat dus uit twee delen:

- 1. De weg naar de bestemming toe, en*
- 2. Hoe makkelijk en/of dichtbij de bestemming kan men uitstappen of parkeren.*

2.1 Aanvullende analyse

Verkeerssysteem

Verkeerssysteem is het systeem van de verschillende vervoerswijzen.

Bereikbaarheid wordt enerzijds beoordeeld op het netwerk dat herkomst en bestemming met elkaar verbindt en anderzijds op de uitstap- en parkeermogelijkheden bij de bestemming. Dit is uiteraard gedifferentieerd naar de verschillende vervoerwijzen. Dat alles bij elkaar vormt het verkeerssysteem waar gebruik van gemaakt wordt.

Ruimtelijke ontwikkelingen en economisch beleid

Bereikbaarheid van voorzieningen is van belang om deze bestaansrecht te geven. Datzelfde geldt voor nieuwe ruimtelijke ontwikkelingen. Deze ruimtelijke ontwikkelingen in de gemeente zijn met name gericht op Soesterberg dorp en de omgeving van de vliegbasis. In de uitwerkingen van deze ruimtelijke ontwikkelingen is bereikbaarheid voor alle modaliteiten een belangrijk aandachtspunt. De op te stellen structuurvisie van de gemeente Soest speelt daarin een belangrijke rol.

Naast de toekomstige ruimtelijke ontwikkelingen speelt bij bereikbaarheid nog een tweede belangrijk thema mee. Dat is de economische vitaliteit, waarvan algemeen bekend is dat deze te lijden heeft onder een slechte of onvoldoende bereikbaarheid. Bij het economisch beleid van de gemeente speelt met name de regionale bereikbaarheid een rol, omdat Soest een groot aantal arbeidsplaatsen heeft en daarmee een grote inkomende stroom (pendel) arbeidskrachten kent. De inkomend pendel is groter dan de uitgaande pendel.

2.2 Van wensstructuur naar voorkeursstructuur

Strategische doelen

De doelstelling voor bereikbaarheid uit de kadernota is als volgt:

- De gemeente Soest zorgt voor een optimale bereikbaarheid in 2020, gedifferentieerd naar modaliteit, bestemming en motief, binnen randvoorwaarden van verkeersveiligheid en

leefbaarheid. Hierbij gaat in eerste instantie de voorkeur uit naar het benutten van de bestaande infrastructuur.

Wensstructuur

Bereikbaarheid heeft alles te maken met capaciteit. Als zowel het netwerk als op de plaats van bestemming voldoende capaciteit beschikbaar is, dan is de bereikbaarheid gewaarborgd. Er wordt onderscheid gemaakt in lokale bereikbaarheid en regionale bereikbaarheid.

Voor de regionale bereikbaarheid is Soest sterk afhankelijk de regionale bestuurlijke partners. De pakketstudies (die later worden besproken) zijn daarvoor het instrument. De wens gaat uit naar het deugdelijk functioneren van het Rijkswegennetwerk van de Driehoek A1-A27 en A28.



Ligging in de 'Driehoek Utrecht - Hilversum – Amersfoort' en A27/A1/A28.

De lokale bereikbaarheid heeft de gemeente voor een groot deel zelf in de hand. Al is bij sommige knelpunten de medewerking omliggende gemeenten en de provincie noodzakelijk. Voor wat betreft de oostelijke ontsluiting van Soest zal met name met de gemeente Amersfoort samengewerkt moeten worden. Lokaal moet ervoor gezorgd worden dat de bestaande netwerken voldoende bereikbaar zijn en dat netwerken goed op elkaar aansluiten.

Voorkeursstructuur

De voorkeursstructuur van de bereikbaarheid via de lokale netwerken wordt omschreven bij de drie modaliteiten. Belangrijke gezamenlijke onderwerpen daarbij zijn het aansluiten van het wegennet op het OV-knooppunt Soest-zuid en het aansluiten van het lokale wegennet op het regionale netwerk. Ook het bevorderen van ketenmobiliteit maakt daar deel van uit.

2.3 Knelpunten

Knelpunten die hieronder behandeld worden, komen terug in de hoofdstukken over de modaliteiten.

Niet functioneren driehoek A1-A27-A28

De wegenstructuur op de driehoek A1-A27-A28 functioneert niet voldoende. Dit heeft regionale belemmeringen tot gevolg. Zowel voor de ruimtelijke ontwikkelingen binnen de gemeente Soest als voor het economisch klimaat in de gemeente.

Lokale gevolgen niet functioneren driehoek A1-A27-A28

Het niet deugdelijke functioneren van de wegenstructuur op de driehoek A1-A27-A28 slaat onmiddellijk terug op het onderliggende wegennet, waarvan Soest vanwege zijn centrale ligging direct de gevolgen ondervindt.

Groeiend autogebruik

De bereikbaarheid staat onder druk door het groeiende gebruik. Door een toenemend aantal auto's worden de wegen voller en zullen de bestaande problemen naar verwachting groeien.

Ontbreken lokale fietsverbindingen

De bereikbaarheid staat onder druk door het ontbreken van een aantal verbindingen. Zeker voor het fietsgebruik zijn rechtstreekse verbindingen belangrijk. Dat laat in het huidige netwerk nog te wensen over. Dit knelpunt komt in het hoofdstuk langzaam verkeer over de fiets uitgebreider aan de orde.

Problemen netwerk auto in spitsuren

Eén van de gevolgen van het niet goed functioneren van de driehoek A1-A27-A28, de draaischijf, is de congestie op specifieke locaties binnen de kern Soest. Het gaat om problemen in doorstroming op de verbinding Ossendamweg/Vondellaan/Birkstraat en de aansluiting van de Koningsweg op de Biltseweg.

Openbaar vervoer lijdt onder spitsdrukte

Tijdens de spitsdrukte staan de bussen in dezelfde files als het autoverkeer. Door de vertraging die zijn oplopen worden bovendien de aansluitingen niet gehaald.

Bereikbaarheid en doorstroming goederenvervoer

Door de provincie Utrecht is in samenwerking met de gemeenten een uitwerking gemaakt van het zogeheten Kwaliteitsnetwerk Goederenvervoer Provincie Utrecht (KGPU, eindrapportage 16 juni 2008, onderdeel wegen) ten aanzien van het verbeteren van de bereikbaarheid van de benoemde bedrijventerreinen in de provincie Utrecht. Ook in de Soest liggen een aantal grotere bedrijventerreinen. Het betreft hier de bedrijventerreinen Soestdijk en de Grachten, in de gemeente Soest benoemd als de Soestdijkse-grachten.

Uit de analyse van het KGPU is een aantal knelpunten naar voren gekomen ten aanzien van doorstroming van het goederentransport en bereikbaarheid van belangrijke bedrijventerreinen. Knelpunten die specifiek benoemd worden zijn de Koningsweg, met name ter hoogte van de spoorwegovergang Soest-Zuid en de gehele oostelijke route door Soest, de van Weedestraat en verder. Zie onderstaande tabel uit de eindrapportage.

Kern	Beheerder	Wegnummer/ straatnaam	Wegvak	Type knelpunt	Oplossingsrichting
Soest	Soest	Steenhoffstraat	Steenhofsstraat - Van Weedestraat	Gelijkvloerse Spoorwegovergang	Ongelijkvloerse spoorwegovergang
Soest	Soest	N431/Koningsweg	Koningsweg Ossendamweg	Gelijkvloerse Spoorwegovergang	Ongelijkvloerse spoorwegovergang
Soest	Soest	Kerkstraat	Kerkdwaarsstraat Stationsstraat	Fietzers op rijbaan	Aanleggen van een vrijliggend fietspad
Soest	Soest	Birkstraat/Kerkstraat	Vondellaan - Veldweg	Langsparkeren	Een andere inrichting van de parkeerfaciliteiten
Soest	Soest	Middelwijkstraat/ Steenhoffstraat	Kerkstraat - Beek en Dalselaan	Langsparkeren	Een andere inrichting van de parkeerfaciliteiten

In het algemeen kan worden gesteld dat er bij de eventuele herinrichting van de hoofdwegenstructuur in Soest rekening gehouden moet worden met de benoemde knelpunten in het KGPU.

2.4 Tactieken en oplossingsrichtingen

Pakketstudies programma VERDER

Naast het Provinciale beleid (Strategisch Mobiliteitsplan van de Provincie Utrecht, SMPU) en het VCP (verkeerscirculatieplan Soesterberg en omgeving) om de regionale bereikbaarheidsproblematieken

aan te pakken, zijn er ook de pakketstudies. Daarin zijn de genoemde knelpunten eveneens gesignaleerd.

De uitwerkingen van de pakketstudies hebben directe gevolgen voor de bereikbaarheid van en de doorstroming op het hoofdwegennet en het onderliggende wegennet. De maatregelen die volgen uit de aanvullende studies van de pakketstudies, zijn gericht op een verbetering van de bereikbaarheid en de doorstroming. Daarbij wordt niet alleen gekeken naar de gevolgen voor het gemotoriseerde verkeer, maar wordt de afweging integraal gedaan ten aanzien van de modaliteiten fiets en OV.

De pakketstudies vloeien voort uit een bestuurlijke samenwerking van de belangrijkste partners in onze regio. Deze samenwerking, waarin zowel rijk, provincie, gewesten en gemeenten participeren, poogt de randstad bereikbaar te maken en te houden om zo de economische ontwikkelingen gaande te houden. In dit kader zijn netwerkanalyses uitgevoerd om na te gaan waar voor de verschillende modaliteiten (auto, langzaam verkeer, openbaar vervoer, goederenvervoer) de knelpunten liggen. De pakketstudies, één voor de ring Utrecht en één voor de driehoek A1-A27-A27, hebben tot doel een samenhangend pakket van verkeer- en vervoermaatregelen aan te dragen voor de vastgestelde knelpunten. Dit om een zo effectief en efficiënt mogelijk verkeer- en vervoersnetwerk te realiseren.

De problemen voor de bereikbaarheid van de regio Utrecht die naar voren kwamen in de netwerkanalyse worden door de Nederlandse regering als urgent ervaren. Daarom heeft ze aangegeven dat de pakketstudies bekend als programma VERDER met spoed moeten worden uitgevoerd. Het programma is onder de noemer "draaischijf Nederland" opgenomen in Randstad Urgent, een programma van 35 projecten om de grootste problemen in de Randstad aan te pakken.

Ketenmobiliteit

Ketenmobiliteit is het op elkaar afstemmen van vervoervormen, zodat het goed mogelijk is de vervoerssystemen te combineren.

Door toepassing van ketenmobiliteit verbeteren bereikbaarheid en leefbaarheid daadwerkelijk. Deze oplossing moet de reiziger op een aantrekkelijke manier op de plaats van bestemming brengen.

Door het aanbieden van goede voorzieningen voor het voor- en natransport bij openbaar vervoerstations kan de concurrentiepositie van het openbaar vervoer worden vergroot. Mogelijke uitwerkingen hiervan zijn een P&R terrein waar mensen hun auto kunnen parkeren of een plaats waar mensen comfortabel en snel afgezet en opgehaald kunnen worden.

Voor fietsers moet gedacht worden aan een aansluiting van de openbaar vervoerlocaties (stations en halteplaatsen) op het primaire fietsroutenet en faciliteiten voor fietsparkeren. Voor voetgangers moet het station goed ontsloten worden door looproutes en moeten er goede oversteekvoorzieningen zijn op de routes naar het station.

Structuurvisie

De structuurvisie is het planologische instrument om de kwaliteit van bereikbaarheid te borgen. Het is dan ook van wezenlijk belang dat bereikbaarheid een van de toetsingscriteria vormt bij de beoordeling van de verschillende te ontwikkelen alternatieven of scenario's van de structuurvisie.

Verkeerscirculatieplan Soesterberg en omgeving

Specifiek voor de toekomstige ruimtelijke ontwikkelingen rondom Soesterberg is het VCP opgesteld in samenwerking met de regionale partners (Provincie Utrecht en gemeente Zeist). Dit wordt als uitgangspunt gehanteerd om zowel de lokale als regionale bereikbaarheid te waarborgen.

3 VERKEERSVEILIGHEID

De verkeersveiligheid wordt bepaald door drie factoren: de mens, het voertuig en de weg. Hoewel het voertuig en de weg in eerste aanleg bepalend zijn, wordt door de groei van het verkeer en de toenemende complexiteit van verkeerssituaties, de menselijke factor steeds belangrijker. Door ons te richten op maatregelen aan de weg en het gedrag van de mens spannen we ons optimaal in om invulling te geven aan het concept Duurzaam Veilig. Dat is ook zo beschreven in de kadernota.

Duurzaam Veilig

Het systeem van Duurzaam Veilige weginrichting kent vijf principes:

1. De functionaliteit van wegen

Vanuit een duurzaam veilig wegnnet zijn er functioneel drie hoofdcategorieën wegen, te weten de stroomwegen (voor het afwikkelen van verkeer), de gebiedsontsluitingswegen (voor het verbinden van de uiterste types) en erftoegangswegen (voor het toegang verschaffen tot bestemmingen). In Soest is een splitsing gemaakt van de erftoegangsweg in een type A en B.

2. De homogeniteit van massa en/of snelheid en richting

Duurzaam Veilig streeft naar homogeniteit in massa, in snelheid en in richting. Dit betekent dat verkeerssoorten met grote verschillen in massa, snelheid of richting fysiek van elkaar gescheiden moeten worden. Met een aparte infrastructuur of met fysieke rijbaanscheiding kunnen conflicten tussen verschillende verkeerssoorten vermeden worden. Wanneer fysieke scheiding van verkeerssoorten niet mogelijk is, moet de snelheid worden aangepast. De snelheid moet dan zo laag zijn dat alle conflicten die zich daar kunnen voordoen nog veilig kunnen aflopen, dat wil zeggen zonder ernstige gevolgen.

3. Herkenbaarheid van wegen en voorspelbaarheid van gedrag

Weggebruikers moeten weten wat voor rijgedrag er van hen verwacht wordt en wat ze van anderen kunnen verwachten. In een duurzaam veilig verkeerssysteem zouden weggebruikers, door een goed afgestemd en uniforme weginrichting, 'automatisch' het juiste rijgedrag moeten vertonen

4. Fysieke en sociale vergevingsgezindheid

In de fysieke betekenis houdt vergevingsgezindheid in dat de omgeving zo is ingericht dat eventuele botsingen zo gunstig mogelijk aflopen. Een voertuig dat van de weg raakt zou geen obstakels, ook geen wegmeubilair, mogen raken met ernstig letsel als gevolg. En het voertuig zelf dient zowel bescherming te bieden aan de inzittenden als aan de tegenpartij.

Vergevingsgezindheid heeft in Duurzaam Veilig ook een sociale betekenis. De meer bekwame weggebruiker zou door anticiperend weggedrag ruimte moeten bieden aan de minder bekwame verkeersdeelnemers. Zo wordt voorkomen dat eventuele fouten van de laatste groep 'afgestraft' worden met een ongeval.

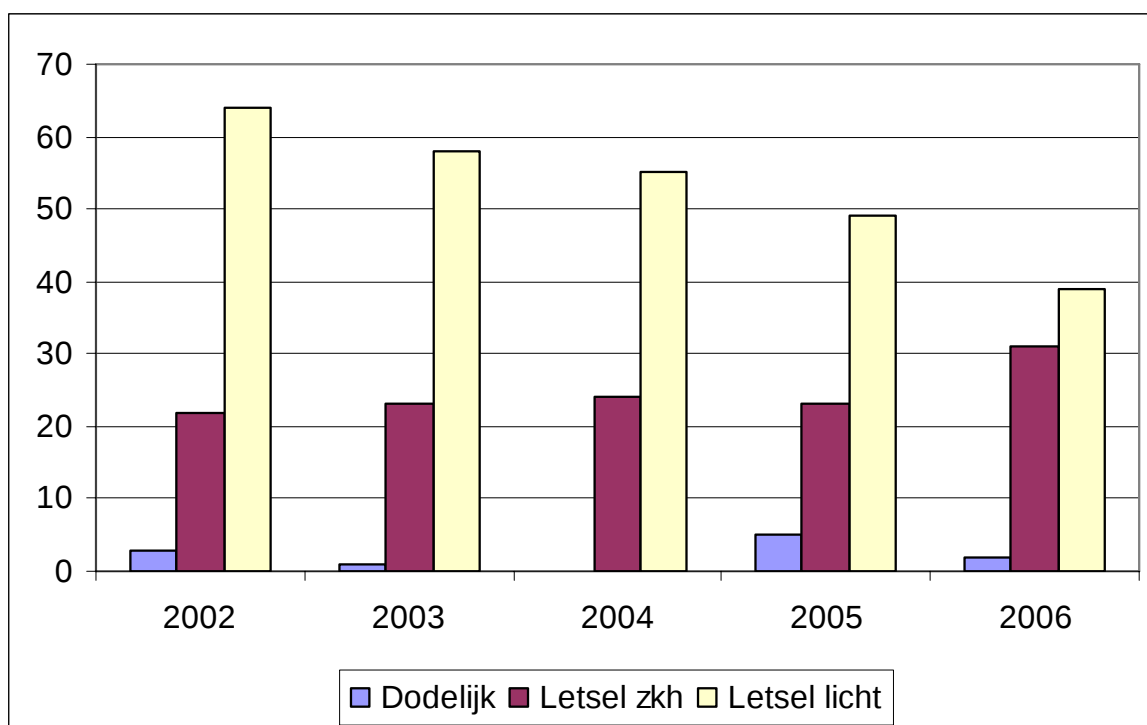
5. Statusonderkenning

De statusonderkenning doelt op het vermogen van, of de mogelijkheid voor de verkeersdeelnemer om zijn eigen bekwaamheid voor de rijtaak goed in te schatten. Zo moet hij dus weten over welke vaardigheden hij beschikt en of deze voldoende zijn om veilig aan het verkeer te kunnen deelnemen. Maar ook dienen verkeersdeelnemers van zichzelf weten wanneer ze er – tijdelijk – zo aan toe zijn dat verkeersdeelnemer niet verantwoord is, bijvoorbeeld door de invloed van alcohol, stress of vermoeidheid.

3.1 Aanvullende analyse

Ongevallenregistratie

In de afbeelding is de ontwikkeling van het aantal ongevallen in de gemeente weergegeven. Daarin is een dalende lijn te zien in het aantal ongevallen met licht letsel. Dat kan verklaard worden door de daling van de registratiegraad van dit type ongeval vanaf 2003. Een stijgende lijn is te zien bij ongevallen met ziekenhuisletsel. Het aantal dodelijke ongevallen geeft een onregelmatige lijn. In 2004-2006 vonden er zeven dodelijke ongevallen plaats in de gemeente. Vijf daarvan in 2005, zes daarvan binnen de bebouwde kom en vier van de dodelijke ongevallen betrof een voetganger of fietser ouder dan 75 jaar.

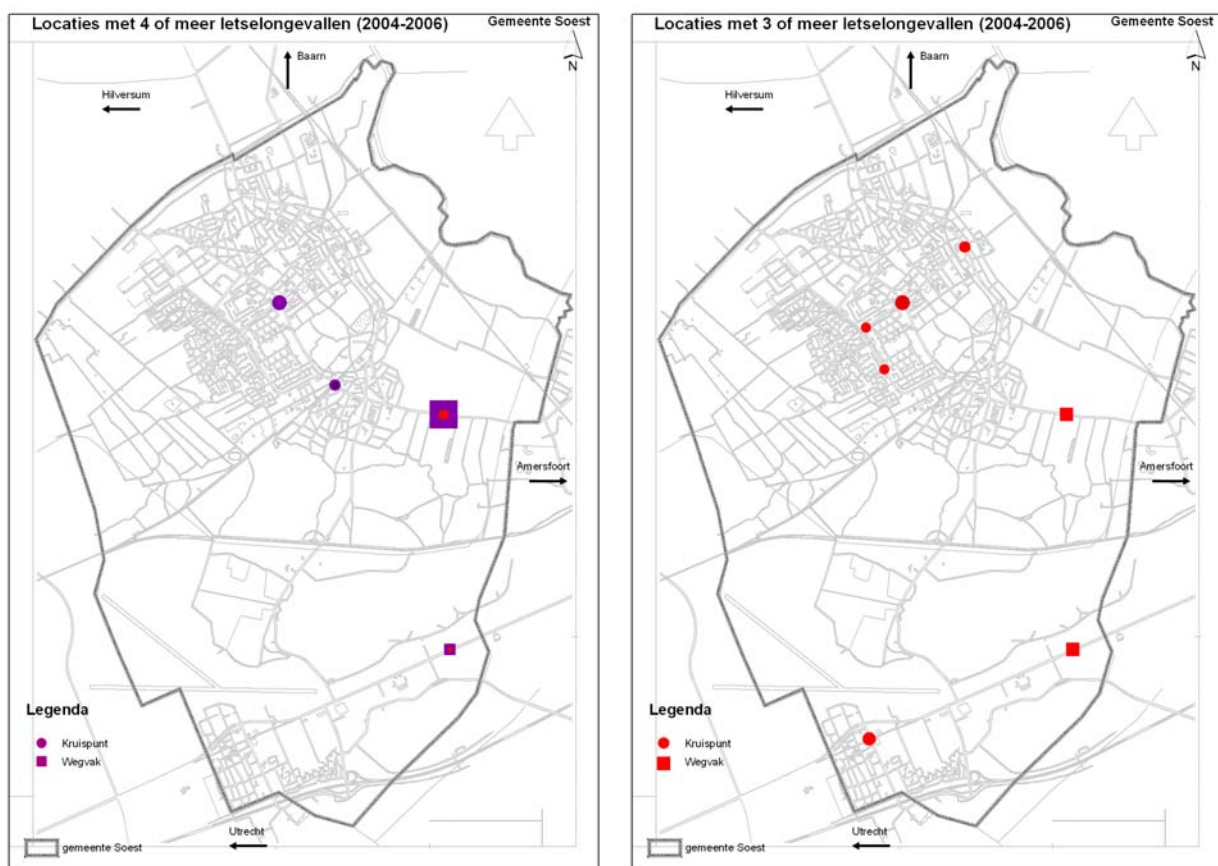


Locaties

Binnen de gemeente Soest zijn geen VOC's¹ en blackspots² aanwezig. Wel kan een aantal locaties worden vastgesteld waar meerdere ongevallen hebben plaatsgevonden. Tussen 2004-2006 hebben op de volgende locaties vier of meer letselongevallen plaatsgevonden:

- Het kruispunt Beukenlaan – Dalweg;
- het kruispunt Ossendamweg – Eikenlaan – Kastanjelaan;
- De Birkstraat op het wegvak tussen Oude Leusderweg en Maarschalkersteeg en;
- De Amersfoortsestraat op het wegvak tussen de Bosweg en de Meierijlaan;
- De Dalweg-Steenhoffstraat-Kerkplein;
- Birkstraat-Bartolottilaan-Birkstraat

Bij nadere bestudering van de letselongevallen waarbij langzaam verkeer betrokken is, valt een zevental locaties op. Dit zijn de locaties waar drie of meer letselongevallen tussen snelverkeer en langzaam verkeer hebben plaatsgevonden in de periode 2004-2006.



¹ Een verkeersongevallenconcentratie (VOC) is een locatie waar in drie jaar tijd 12 of meer geregistreerde ongevallen (dus inclusief UMS ongevallen (=uitsluitend materiele schade)) hebben plaatsgevonden.

² Een blackspot is een locatie waar in drie jaar tijd zes of meer geregistreerde slachtofferongevallen hebben plaatsgevonden.

Weginrichting

Voor de inrichting van wegen zijn landelijke richtlijnen opgesteld. De herkenbaarheid van verkeerssituaties is namelijk van groot belang voor het gedrag van weggebruikers. Er zijn een aantal kenmerken waaraan een weggebruikers moet kunnen zien op wat voor een type weg zij zich bevinden. Dat zijn bijvoorbeeld de maximum toegestane snelheid, de aanwezigheid van markering op de weg en het soort verharding. Om te beoordelen in hoeverre de wegen in Soest aan deze kenmerken voldoen kan het Duurzaam Veilig gehalte van de wegen worden bepaald. Alle wegen zijn hiervoor op zeven belangrijke kenmerken gecontroleerd. In bijlage I is hiervan een toelichting te vinden. Elke weg kan met deze beoordeling 0 tot 7 punten scoren. Van de wegen die in beheer zijn bij de gemeente Soest (dus niet provinciale wegen) is de score bepaald. Gewogen naar de weglengte wordt gemiddeld een 5,5 gescoord. Per wegtype is de score als volgt:

Wegtype	Score
Gebiedsontsluitingswegen binnen de kom	4,2
Gebiedsontsluitingswegen buiten de kom	3,5
Erftoegangswegen binnen de kom	5,9
Erftoegangswegen buiten de kom	4,6
Gemiddeld (gewogen naar weglengte)	5,5

Een weg voldoet aan de principes van een Duurzaam Veilig wegennet als minimaal 6 punten worden gescoord. In de huidige situatie kan op basis van de DV-score worden gesteld dat 57,6% van de wegen voldoet aan de eisen die Duurzaam Veilig stelt aan de inrichting³.

Wegtype	Score
Gebiedsontsluitingswegen binnen de kom	4%
Gebiedsontsluitingswegen buiten de kom	0%
Erftoegangswegen binnen de kom	87%
Erftoegangswegen buiten de kom	5%
Alle wegen	57,6%

Autonome situatie

Het is nu niet objectief vast te stellen hoe de verkeersveiligheidssituatie 2020 zal zijn. Ondanks de toename van mobiliteit is het de afgelopen decennia steeds veiliger geworden. Mede door het Duurzaam Veilig beleid is het aantal verkeersslachtoffers de laatste jaren verder afgenomen. Bij ongewijzigd beleid wordt verondersteld dat naar landelijke trend de verkeersveiligheid ook tot 2020 relatief toe neemt.

³ Gemeente Soest (2007). Wegkenmerken+ (10-10-2007)

3.2 Wensstructuur

Strategische doelen

De doelstellingen voor verkeersveiligheid uit de kadernota zijn als volgt:

- In 2020 bevatten gemeentelijke wegen in Soest geen Verkeersongevallenconcentraties (VOC) en blackspots.
- Het aantal inwoners dat aangeeft zich vanwege het verkeer onveilig te voelen moet afnemen. Indicatoren hiervoor worden in 2007/2008 bepaald.
- De gemeente Soest heeft in 2020 tenminste 80% van het onder haar beheer en vallende wegennet volgens de principes van Duurzaam Veilig ingericht.

Categorisering van wegen

Bij de categorisering van de verkeersvoorzieningen voor het autoverkeer wordt uitgegaan van drie wegcategorieën. Elke categorie heeft één functie:

*erftoegangsfunctie;
gebiedsontsluitingsfunctie;
stroomfunctie.*

Op basis hiervan zijn de functionele eisen voor een Duurzaam Veilig wegennet geformuleerd. Met de traditionele principes, zoals uniformiteit van de infrastructuur, continuïteit van de verkeersstromen en consistentie in het wegbeeld is ook rekening gehouden.

De visie op de hoofdwegenstructuur van de gemeente Soest komt voor een belangrijk deel overeen met de huidige vastgestelde categorisering⁴. Op een aantal wegen is de categorisering aangepast, met als doel de categorie en het (toekomstig) gebruik met elkaar in overeenstemming te brengen.

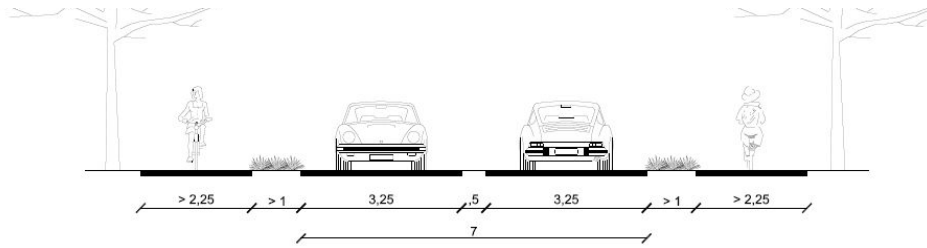
Binnen de algemene wegcategorieën wordt in Soest de erftoegangsweg verdeeld twee afzonderlijke categorieën, erftoegangsweg A en erftoegangsweg B (ETW A en ETW B). Reden hiervoor ligt in de grootte van de verblijfgebieden. Vanuit verkeersveiligheidsoogpunt is het van belang zo groot mogelijke verblijfsgebieden te creëren. Het zijn de erftoegangswegen die deze verblijfsgebieden ontsluiten en de erftoegangswegen B die de bestemmingen ontsluiten. ETW A kunnen ook onderdeel uitmaken van lijnbusroutes en zijn beter toegankelijk voor hulpdiensten.

Binnen de gemeente Soest kennen wij de volgende wegcategorieën:

- Stroomweg (nationaal en regionaal niveau): Dit zijn (rijks)wegen met een bovenregionale verkeersfunctie. Er is op deze wegen geen sprake van erfaansluitingen, kruisingen zijn ongelijkvloers en de snelheid is hoog (100 of 120 km/uur).

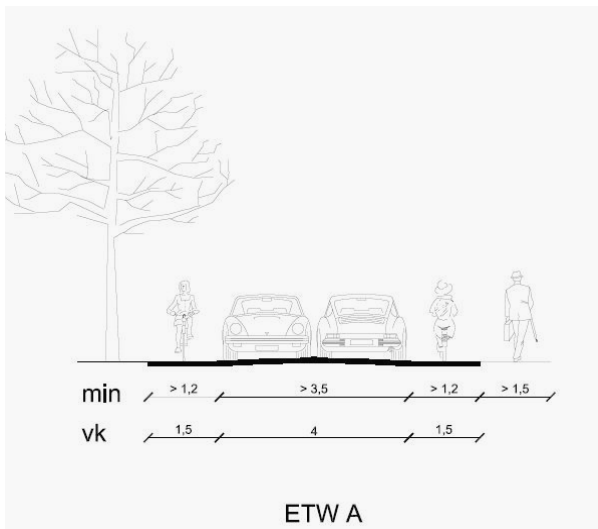
⁴ Gemeente Soest (2003). Verkeer in Soest. Hoofdwegenstructuur Soest.

- Gebiedsontsluitingsweg (regionaal en lokaal niveau): Dit zijn wegen met een verkeersfunctie. In principe hebben deze wegen geen erfaansluitingen. De maximumsnelheid op deze wegen is 50 km/uur binnen de bebouwde kom en 80 km/uur buiten de bebouwde kom.

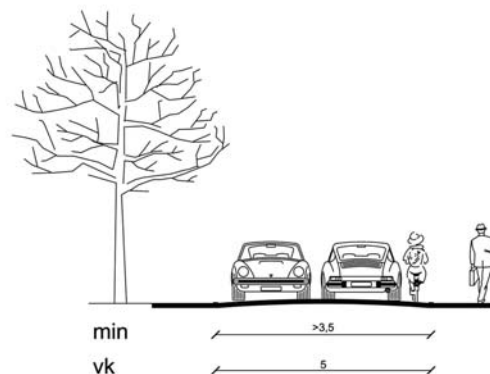


GOW

- Erftoegangsweg A (lokaal niveau): Dit zijn de wegen die de verblijfsgebieden ontsluiten en hebben een verkeersfunctie. De wegen zijn opgebouwd uit een smalle rijbaan met fietssuggestiestroken, de kruisingen zijn gelijkwaardig en er wordt terughoudend omgegaan met snelheidsremmende maatregelen. Er geldt een maximum snelheid van 30 km/uur binnen de bebouwde kom en 60 km/uur buiten de bebouwde kom.
- Erftoegangsweg B (lokaal niveau): Dit zijn de wegen die de bestemmingen ontsluiten en hebben naast een verkeersfunctie een verblijfsfunctie. De wegen zijn relatief smal, waarbij geen onderscheid is gemaakt voor rijbaan en fietsers, de kruisingen gelijkwaardig en er worden snelheidsremmende maatregelen toegepast. Er geldt een maximum snelheid van 30 km/uur binnen de bebouwde kom. Buiten de bebouwde kom komt dit wegtype niet voor.



ETW A



ETW B

Duurzaam Veilig geeft aan dat door middel van het op een bepaalde manier inrichten van de weg beoogd wordt dat de weggebruiker vanzelf het juiste gedrag gaat vertonen. Dat wil niet zeggen dat de weg zo ingericht wordt dat harder rijden daadwerkelijk onmogelijk is. Het gaat erom de boodschap over te brengen, niet de weggebruiker in een fysiek keurslijf te stoppen. Dat laatste zou overigens ook als belangrijk nadeel hebben dat hulpdiensten voorgeschreven aanrijtijden niet meer zouden kunnen halen. Daarnaast blijft uiteindelijk het vertonen van het juiste verkeersgedrag de verantwoordelijkheid van de individuele weggebruiker en niet van de wegbeheerder.

3.3 Knelpunten

Op het gebied van verkeersveiligheid zijn de knelpunten onderverdeeld in weginrichting, voorlichting en educatie, handhaving en subjectieve onveiligheid.

3.3.1 Weginrichting

Functiemenging

De knelpunten op gebied van verkeersveiligheid liggen vooral op het gebied van functie en gebruik van wegen. Vele wegen zijn ontstaan in een tijd dat men zich nog niet al te druk maakte over functies van wegen. Met de toenmalige intensiteiten was dat ook niet aan de orde. Deze erfenis uit het verleden betekent wel dat vele wegen, met name de oudere hoofdwegen, een dubbele functie vervullen: zowel gebiedsontsluitingsweg als erftoegangsweg. Het is een illusie om te denken dat deze functies helemaal gescheiden zouden kunnen worden. Dat wil overigens niet zeggen dat daar waar het kan deze functiescheiding niet doorgevoerd zou moeten worden.

Het inrichten van verblijfsgebieden

Al meerdere malen is in dit GVVP de term Duurzaam Veilig gevallen. Het principe van Duurzaam Veilig geeft een leidraad tot het inrichten van wegen. Deze leidraad geeft echter niet op alle vragen een antwoord. Zolang de weggebruiker zich beweegt op het aan hem toebedeelde weggedeelte geeft Duurzaam Veilig een antwoord op vragen over snelheidsproblematiek en ander onveilig verkeersgedrag. Als men het eigen gedeelte verlaat ontstaan andere problemen. Een voorbeeld is het geheel of gedeeltelijk parkeren van auto's op trottoirs. Tenzij dit door middel van een bord wordt aangegeven is het niet toegestaan. Velen doen het echter om uiteenlopende redenen. Aan dit gedrag zijn twee nadelen verbonden: Het beperkt de ruimte die aan de voetganger toebedeeld is om zich door de openbare ruimte te bewegen en de constructie van trottoirs is niet tegen deze voortdurende zware druk bestand. Dit leidt dan weer tot oneffenheden waar voetgangers over kunnen struikelen. Een andere probleem is het gebruik van voetpaden en trottoirs door bromfietzers en fietsers. Behalve dat dit direct leidt tot verkeersonveiligheid verdient ook vaak de remedie geen schoonheidsprijs: Een hekje of sluisje belemmert immers weer de vrije doorgang voor voetgangers en is een obstakel voor visueel gehandicapten, kinderwagen en rolstoelen.

Subjectieve onveiligheid

Een aspect dat een grote rol speelt is de subjectieve onveiligheid. Dit aspect heeft alles te maken met de beleving door mensen van de drie factoren mens, voertuig en weg. Het gaat helemaal over het gevoel dat men heeft over de onveiligheid van bepaalde verkeerssituatie die niet gestaafd worden door ongevalcijfers. Een sprekend voorbeeld is de woonwijk waar een 30 km/uur regiem geldt. Velen beleven een daar harder dan 30 km/u rijdende auto (en dat doet het merendeel) als zeer onveilig, terwijl objectief gezien binnen woonwijken heel weinig letselongevallen plaatsvinden. Vaak wordt de wens geuit prioriteit te geven aan het "oplossen" van een subjectief verkeersveiligheidsprobleem, terwijl er objectief gezien niets op te lossen valt. Dit leidt weer tot onbegrip bij wijkbewoners.

Kruisen van netwerken

Een ander knelpunt is het vlechtwerk van de netwerken voor de verschillende modaliteiten. Verkeersonveiligheid treedt juist op daar waar die netwerken elkaar kruisen; waar het fietspad de rijbaan kruist, waar de voetganger oversteekt.

3.3.2 Voorlichting en educatie

Participatie bewoners, betrokkenheid

In vele gemeenten bestaat een lokale afdeling van Veilig Verkeer Nederland. De vrijwilligers van deze afdeling werken vaak samen met de gemeente om de verkeersveiligheid in de gemeente te bevorderen. Helaas kent de gemeente Soest niet zo'n plaatselijke afdeling, zodat voorlichting- en educatieactiviteiten geheel door de gemeentelijke organisatie geïnitieerd en geregeld moeten worden.

Doelgroepkeuze

Iedereen neemt deel aan het verkeer op zijn/haar eigen manier. Eigenlijk zou dus iedereen individueel aangesproken moeten worden op zijn/haar verkeersgedrag. Dit is niet haalbaar.

Vergrijzing

De Nederlandse bevolking vergrijst. De invloed daarvan is nog niet bekend. In hoeverre wordt de verkeersveiligheid zowel positief als negatief beïnvloed door een groot percentage ouderen in het verkeer? Als verkeersdeelnemers te voet of op de fiets mogen ze beschouwd worden als een kwetsbare groep en zullen er meer slachtoffers vallen. Als automobilist zouden ze wel eens een regulerende werking kunnen hebben op het totale verkeersbeeld: het aandeel bestuurders dat het rustig aan doet is immers groter geworden. Dit kan de verkeersveiligheid ten goede komen.

3.3.3 Handhaving

Handhaving is 'de sluitpost' van de mensgerichte activiteiten. Pas wanneer het aanpassen van de infrastructuur, het voorlichten van de bevolking en educatie niet werken, wordt overgegaan op handhaving. In principe vult handhaving de fysieke vormgeving en educatie aan, daar waar deze onvoldoende effect sorteren. Probleem is echter dat de gemeente afhankelijk is van de capaciteit en prioriteitstelling van het Openbaar Ministerie en de politie.

3.4 Tactieken en oplossingsrichtingen

Bij de tactieken kan wederom terug gegrepen worden op de drie factoren: mens, voertuig en weg. Weg en voertuig moeten aansluiten bij wat de mens kan en moeten bescherming bieden. Als het gaat om tactieken en oplossingsrichtingen kan voor de weg Duurzaam Veilig worden genoemd. Naast de infrastructurele kant van het verkeer komen in deze paragraaf ook de organisatorische en mensgerichte activiteiten aan de orde in de vorm van voorlichting, educatie en handhaving.

3.4.1 Weginrichting

Het uiteindelijk doel is het bevorderen van de objectieve en subjectieve verkeersveiligheid. Het middel om dit te bereiken is een weginrichting die hoort bij de functie van die weg. Wat te doen staat is het gehele wegennet van Soest onder de loep te nemen en de wegen zo in te richten dat deze passen bij de vastgestelde categorie.

Belangrijk in het geheel is dat het onderscheid tussen wegen met een verschillende functie voor de weggebruiker zeer duidelijk is. Gebiedsontsluitingswegen zijn bedoeld om het verkeer te laten stromen. Zij dienen zich te duidelijk te onderscheiden van erftoegangswegen in de verblijfsgebieden. Voorzieningen die de snelheid remmen dienen met de nodige terughoudendheid te worden toegepast. Zonder een goed onderscheid heeft het verkeer minder de neiging zich te verplaatsen over de hoofdwegenstructuur, er is daar namelijk geen voordeel te behalen, en zal er sprake zijn van meer verkeer door de verblijfsgebieden. Om knelpunten op gebiedsontsluitende wegen aan te pakken zijn andere maatregelen denkbaar, bijvoorbeeld het aanbrengen van rotondes en oversteekplaatsen

In de verblijfsgebieden zal er sprake dienen te zijn van een inrichting van de weg die heel duidelijk maakt dat het rijden met een lage snelheid het gewenste gedrag is. Snelheidsremmende voorzieningen kunnen hierbij een rol spelen, maar belangrijker is de constante uitstraling van de boodschap dat het om een verblijfsgebied gaat. Een enkele drempel of plateau zal dat effect nooit kunnen bewerkstelligen. Daar waar er bijzondere activiteiten plaatsvinden in de wijk kan dat ook met de weginrichting benadrukt worden. Bijvoorbeeld rondom scholen.

3.4.2 Voorlichting en Educatie

Voorlichting

De voorlichting moet als doel hebben de burgers duidelijk te maken dat het zo is, dat ze het begrijpen en dat ze gemotiveerd zijn zich ernaar te gedragen. Dit geldt onder andere voor voorlichting- en handhavingscampagnes. Een onderwerp waar deze campagne zich op kan richten is een juist parkeergedrag en het niet gebruiken van voetpaden door fietsers en bromfietzers.

Permanente verkeerseducatie

Permanente educatie is een belangrijke pijler onder de verkeersveiligheid. Er is voortdurend scholing nodig om goed verkeersgedrag aan te leren dan wel bij te stellen. Onder 'Permanente Educatie' wordt verstaan dat iedere weggebruiker regelmatig moet worden voorgelicht en getraind om voldoende veilig aan het verkeerssysteem deel te kunnen nemen. Een plaats die zich uitstekend leent voor permanente educatie is de school. Verkeerseducatie op scholen bestaat uit de elementen:

- Elementaire vorming thuis en op school (voorbeeldgedrag ouders, leren fietsen).
- Verkeerslessen.
- Verkeerseducatieprojecten.
- Praktische verkeersproef / verkeersexamen.

- Verkeersveilige schoolomgeving en schoolroutes.
- Betrokkenheid van ouders bij verkeerseducatie (ook verkeersouders).

Voorlichting en educatie specifiek voor (jonge) fietsers

Vanuit de het Regionaal Orgaan Verkeersveiligheid (ROV) worden de (jonge) fietsers als specifieke aandachtsgroep genoemd voor voorlichting en educatie. Ook de ongevallencijfers van Soest bevestigen dit. De (jonge) fietsers zijn kwetsbare verkeersdeelnemers en er is sprake van afnemende ervaring in het deelnemen aan het verkeer bij (jonge) fietsers. Dit komt mede doordat de kinderen met de auto worden vervoert en op de achterbank niets leren over het deelnemen aan verkeer. Met behulp van voorlichting en educatie moet hierop ingezet worden.

Voorlichting en educatie specifiek voor de leeftijdsgroepen 12-16 jarigen en 16-25 jarigen

In de leeftijdsgroepen 12-16 jarigen en 16-25 jarigen vallen relatief veel verkeersdoden, waardoor deze groepen als aandachtsgroepen voor voorlichting en educatie worden aangedragen.

Voorlichting en educatie specifiek voor ouderen (60+ of 65+)

Vanuit het ROV worden de ouderen als doelgroep genoemd. De ongevallencijfers van Soest bevestigen dit. Deze doelgroep wordt momenteel niet optimaal bereikt, terwijl de Nederlandse samenleving vergrijst. Daarom moet met behulp van voorlichting en educatie specifiek deze doelgroep worden aangesproken.

3.4.3 Handhaving

Overleg met politie over handhaving

Handhaving is een instrument waar het openbaar ministerie en de politie samen verantwoordelijk voor zijn. Indien de gemeente daarin invloed wil uitoefenen zal er in het driehoeksoverleg (burgemeester van de gemeente, Openbaar Ministerie en politie) aanvullende afspraken gemaakt moeten worden over de inzet van beschikbare middelen.

Plaatsing van snelheidscamera's en snelheidsindicatoren

Handhaving kan naast fysieke controle van politie ook met behulp van vaste snelheidscamera's. Deze zijn gesitueerd langs de hoofdwegenstructuur, zoals de Birkstraat en de Soesterbergsestraat. Nadeel van deze vaste snelheidscamera's is de gewenning van de passerende automobilist aan deze vaste controleplekken.

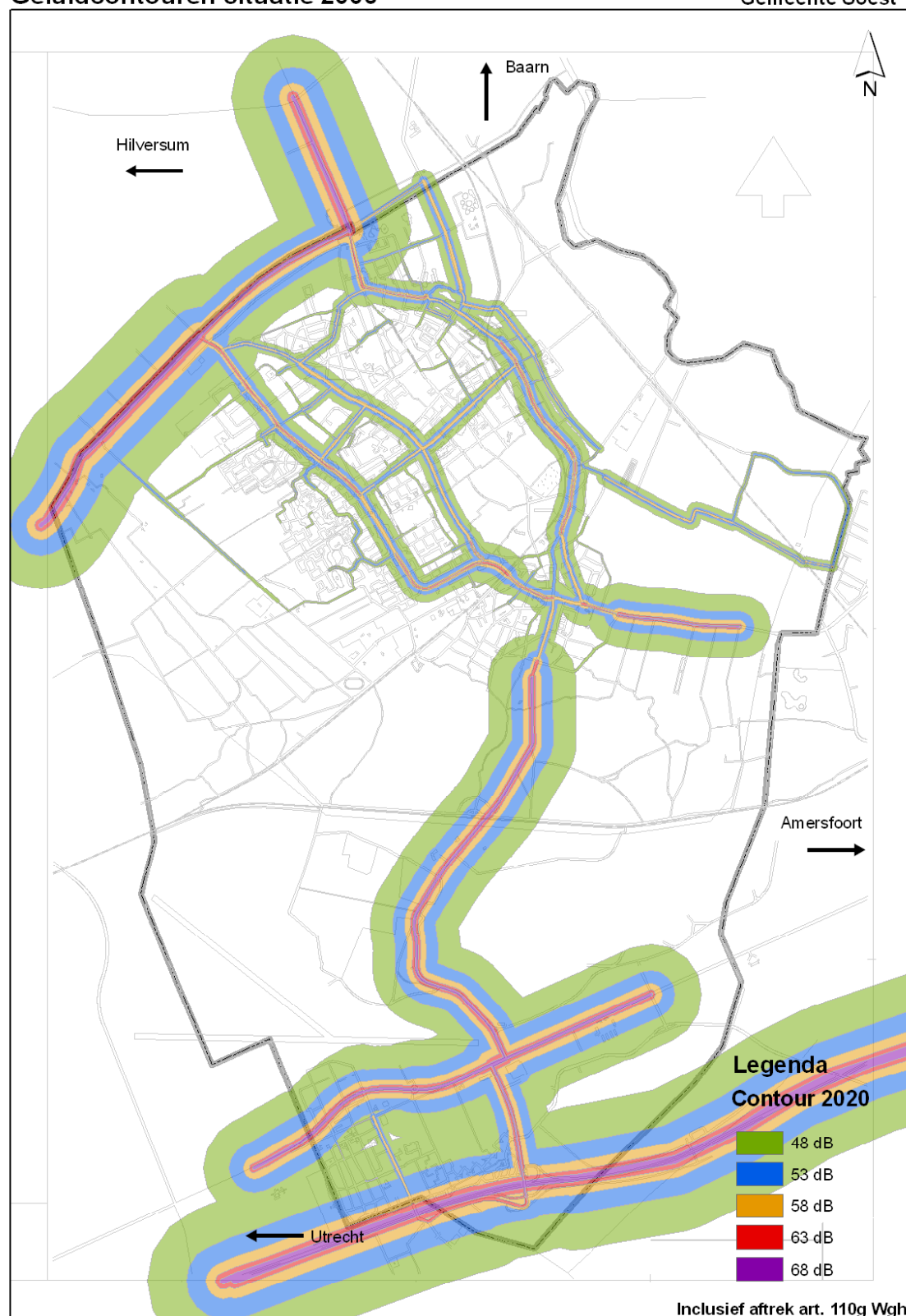
Oplossing daarvoor is het attenderen van het gemotoriseerd verkeer op hun snelheid door het toepassen van zogeheten snelheidsindicatoren. Deze kunnen op verschillende locaties langs gemeentelijke wegen worden geplaatst. Hierdoor is er geen gewenning van de snelheidsmeting. De automobilist kan er in zijn route geen rekening mee houden, omdat de locatie wijzigt.

Subjectieve verkeersveiligheid

Op plekken waar door burgers of belanghebbenden wordt aangegeven dat men de verkeerssituatie als gevaarlijk ervaart, maar waar dat niet direct aantoonbaar is op basis van verkeersveiligheidscijfers of snelheidsmetingen, wordt gesproken van subjectieve verkeersveiligheid. Daarvoor heeft de politie een apart team dat daadwerkelijk handhaaft op snelheid en verkeersgedrag door weggebruikers op deze plekken. Op basis van vragen en/ of klachten kan de gemeente in overleg treden met het team Subjectieve verkeersveiligheid in samenwerking met het Openbaar Ministerie (OM) om handhaving toe te passen. De gemeente streeft naar continuering en uitbreiding van de bestaande pilots. Uiteindelijk is de verkeersveiligheid het meest gebaat bij een synchronisatie van het bestrijden van zowel de objectieve als subjectieve verkeersonveiligheid.

Handhaving door de gemeente

In aanvulling op het convenant politiesurveillanten (waar de gemeente een bijdrage aan levert) kunnen buitengewoon opsporingsambtenaren (BOA's) worden aangesteld. Zij kunnen handhaven op een aantal specifieke onderdelen. Parkeren is daarvan een voorbeeld. Op deze wijze kan de gemeente zelfstandig, maar in overleg met de politie, handhavingacties uitvoeren. Er dient een nadere uitwerking te komen van deze mogelijkheid.



In het kader van verkeer en vervoer wordt met leefbaarheid het effect bedoeld van wegverkeer op luchtkwaliteit en geluidsbelasting.

4.1 Aanvullende analyse

4.1.1 Huidige situatie

Geluid

De kaarten die in dit hoofdstuk zijn opgenomen, zijn indicatief. Ze zijn gegenereerd met een vereenvoudigde rekenmethode (srm1). Deze methode houdt met een beperkt aantal factoren rekening. Er wordt ook geen rekening gehouden met afscherming. Derhalve zal er bij ontwikkelingen en uitwerking van plannen vrijwel altijd een aparte berekening plaatsvinden met "methode 2" (srm2).

De regelgeving voor geluid is vastgelegd in de Wet Geluidhinder. Volgens de Wet Geluidhinder is de voorkeursgrenswaarde ten gevolge van het wegverkeer 48 dB op de gevels van woningen en andere geluidsgevoelige gebouwen. De saneringsgrens ligt echter hoger, op 58 dB⁵.

Binnen de gemeente Soest zijn in 2006 568 gebouwen⁶ die een geluidsbelasting op de gevel hebben van meer dan 58 dB. Deze gebouwen liggen langs de hoofdwegenstructuur. Gebouwen met een geluidsbelasting boven de 58 dB concentreren zich op de oostelijke route; in het bijzonder langs de Kerkstraat/Torenstraat en de Steenhoffstraat. De route Nieuweweg, Beukenlaan, Laanstraat, en Beckeringhstraat is een aandachtspunt. Op dit traject ondervindt slechts een aantal gebouwen een geluidbelasting boven de 58 dB, maar bevinden zich zeer veel gebouwen met een gevelbelasting boven de 54 dB. De belasting op de gevels van de gebouwen langs het zuidelijk deel van de Biltseweg (N234) en het gedeelte van de N221 ter plaatse van de Birkstraat zijn nagenoeg alle boven de 58 dB. In Soestduinen langs de N413 en in Soesterberg langs de N237 hebben de gebouwen ook een geluidsbelasting op de gevel boven de 58 dB.

Ook langs de A28 bevinden zich een groot aantal woningen met een te hoge geluidsbelasting. Dit is ontstaan doordat in het onderzoek voorafgaand aan de aanleg van de A28 gebruik is gemaakt van prognoses die achteraf, na openstelling van de weg, veel te laag bleken te zijn. Hierdoor zijn de destijds getroffen maatregelen niet toereikend.

⁵ In de Kadernota werd nog gesproken van een geluidbelasting van 60 dB(A) etmaalwaarde. In de gewijzigde Wet geluidhinder, welke in werking is getreden d.d. 1 januari 2007, komt deze waarde overeen met 58 dB Lden.

⁶ In bovenstaande wordt gesproken van gebouwen met geluidbelasting van meer dan 58 dB. Voor de uitvoering van de Wet geluidhinder zijn echter alleen woningen en geluidsgevoelige gebouwen als scholen etc. relevant. Het aantal relevante gebouwen zal een iets lager aantal opleveren.

Lucht

Sinds november 2007 is nieuwe regelgeving voor luchtkwaliteit in werking getreden. Het Besluit Luchtkwaliteit 2005 is daarmee komen te vervallen en de nieuwe wetgeving is opgenomen in de Wet Milieubeheer. Deze wet geeft de normen waar de luchtkwaliteit aan moet voldoen. De belangrijkste stoffen voor de luchtkwaliteit zijn stikstofdioxide (NO₂) en fijn stof (PM₁₀). Voor 2006 heeft de gemeente een Rapportage luchtkwaliteit 2006 opgesteld die in september 2007 is aangeboden aan de Provincie Utrecht. Voor de luchtverontreinigende stoffen valt op grond de Rapportage luchtkwaliteit 2006 het volgende op te merken.

NO₂ Stikstofdioxide

Langs of in de nabijheid van vijf gemeentelijke wegen heeft de jaargemiddelde concentratie van NO₂ de wettelijke grenswaarde (40 mg/m³) in 2006 overschreden. De plandrempel van (48 mg/m³), die het opstellen van een luchtkwaliteitactieplan noodzakelijk zou maken, wordt echter niet overschreden. Op gevoelige locaties langs deze wegen werden in 2006 hierdoor naar schatting 45 personen aan luchtverontreiniging blootgesteld boven de grenswaarde.

Straatnaam	Concentr. (ber.op ref. punt) [µg/m ³]	Te beschermen objecten.		Personen blootgest. [aantal]	Afstand van wegas waarop net wel voldaan wordt aan gr.waarde
		Soort	aantal	aantal	
Steenhoffstraat	40,2	Woning	0	-	9 m
Koningsweg	43,2	Woning	1	2	13 m
Ossendamweg	41,6	Woning sch./ sporthal	5	12	11 m
Vondellaan	41,3	Woning	5	12	10 m
Birkstraat (beb. kom tot kruising Vondellaan)	43,1	Restaurant Woning	8	19	13 m

Plaatsen waar de jaargemiddelde concentratie van NO₂ de wettelijke grenswaarde (40 mg/m³) heeft overschreden.

PM₁₀ Fijn stof

Langs of in de nabijheid van drie gemeentelijke wegen is, op 13m afstand van de wegas (de rekenafstand), het aantal overschrijdingen van de 24 uurgemiddelde concentratie van PM₁₀ van de grenswaarde (50 mg/m³) groter dan het wettelijke toegestane aantal van 35 keer per kalenderjaar. Voor vijf andere wegen met relatief hoge aantallen overschrijdingsdagen 24 uurgemiddelde concentratie is geïnventariseerd bij welke woningen binnen 13 m tot de wegas de 24 uursnorm is overschreden. In totaal werden er langs acht wegen 480 personen aan te hoge luchtverontreiniging blootgesteld. De oorzaak van de overschrijdingen is in alle gevallen de toename van verkeer bij een al hoge achtergrondconcentratie.

Straatnaam of wegnummer of wijk	Berekende Overschrij- dingen [aantal]	Aftrek door zeezoutcorrectie (6 dagen)	Aantal overschrijdingen na zeezout- correctie (13 m tot wegas)	Afstand waarin net wordt vold. aan Grenswrde	Te beschermen objecten		Personen blootgesteld [aantal]
					Soort	[aantal]	
Soesterbergsestr	36	6	30	-	-	-	-
Vondellaan	39	6	33	12	woning	12	28
Ossendamweg	40	6	34	12	woning	7	16
Birkstraat	43	6	37	15	woning	9	22
Koningsweg	47	6	41	17	woning	1	2
Vredenhofstraat	37	6	31	10	woning	2	5
Van Weedestraat	39	6	33	12	woning winkels	150	345
Steenhoffstraat	42	6	36	14	woning	10	23
Torenstraat	38	6	32	11	woning	17	39
Middelwijkstraat	38	6	32	11	woning	0	0
Kerkstraat	38	6	32	11	woning	0	0

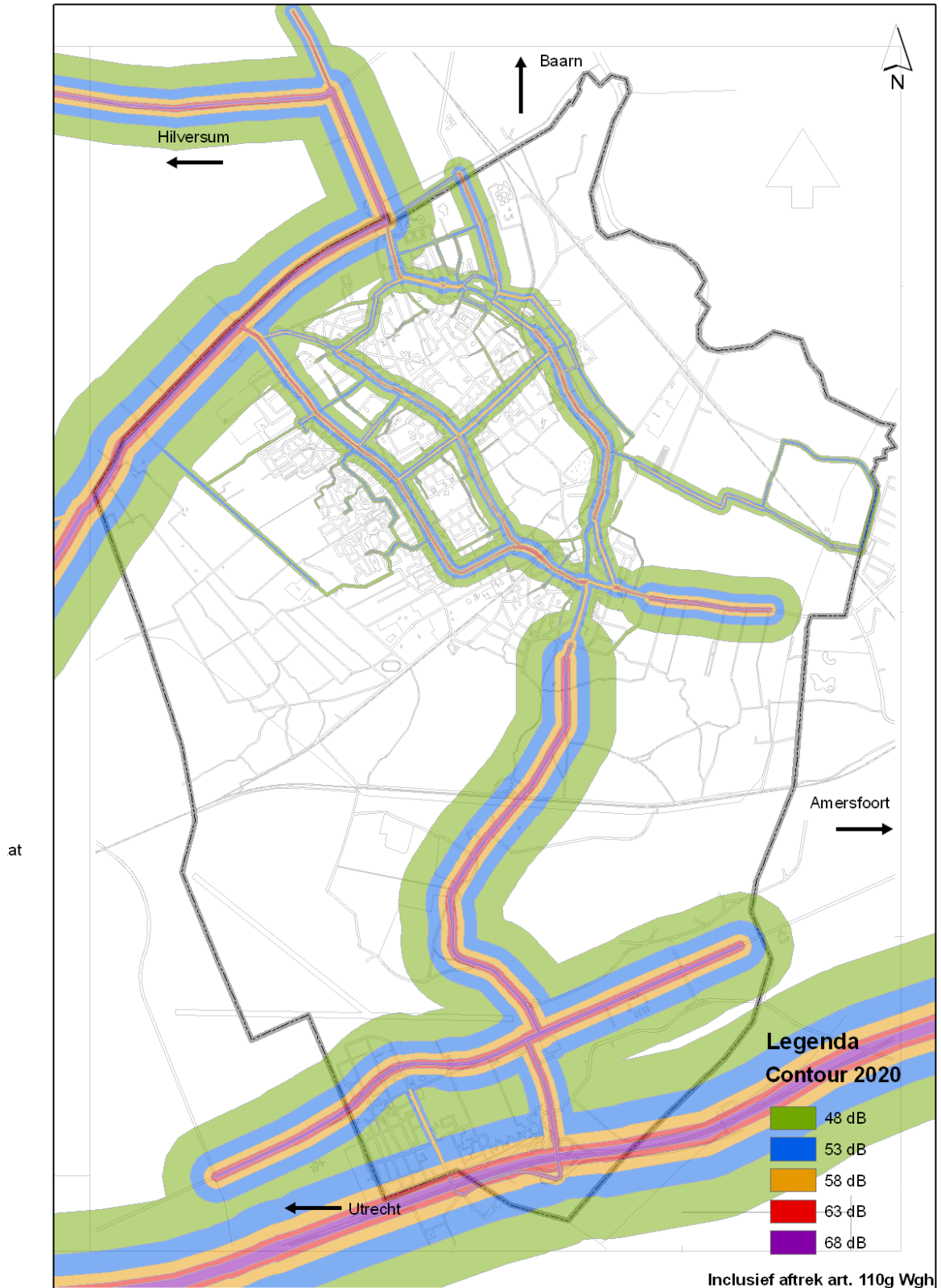
Plaatsen waar het aantal 24-uurgemiddelde concentraties van PM10 dat de grenswaarde (50 mg/m3) heeft overschreden groter is dan het wettelijke toegestane aantal 35.

4.1.2 Autonome situatie

De verwachting is dat de automobiliteit de komende jaren verder toeneemt. Het verkeersmodel van de gemeente Soest laat zien dat als gevolg daarvan ook de intensiteiten op de hoofdwegen toenemen. Dit heeft gevolgen voor de luchtkwaliteit en de geluidsbelasting langs deze wegen.

Geluid

Het aantal geluidsbelaste gebouwen binnen de gemeente Soest neemt de komende jaren toe. In 2020 hebben 819 gebouwen een belasting hoger dan 58 dB. Een toename van de geluidsbelasting is langs alle hoofdwegen zichtbaar. Een aantal routes valt echter op. Zo neemt het aantal woningen met een belasting van meer dan 58 dB zichtbaar toe langs de route Nieuweweg, Beukenlaan, Beckeringhstraat. Daar waar in 2006 (huidige situatie) nog vrijwel geen sprake was van veel gebouwen boven 58 dB is dit in 2020 wel het geval. Naast deze ontwikkeling nemen het aantal geluidsbelaste gebouwen boven de 58 dB langs de oostelijke route in Soest toe. Langs de N413 wordt de 58 dB contour ook breder waardoor meer woningen langs deze weg zwaarder worden belast. Dit is ook het geval langs de Amersfoortsestraat door Soesterberg en de A28.



Lucht

Ondanks de toename van het verkeer in de toekomst is er in 2020 een verbetering te zien ten opzichte van 2006. De grenswaarde voor NO₂ wordt in 2010 nergens meer overschreden. Voor het jaar 2010 blijkt dat met dezelfde invoergegevens én rekening houdend met een toename van het verkeer het aantal dagen waarin de concentratie PM₁₀ wordt overschreden ruim onder de 35 zal komen te liggen.

Deze verbeteringen zijn het gevolg van de lagere uitstoot per voertuig ten opzichte van de huidige situatie, als gevolg van technologische maatregelen. Ook een lagere achtergrondconcentratie is een reden voor de verbetering. De achtergrondconcentratie is een gemiddelde luchtvervuiling in een groot gebied. De achtergrondconcentraties worden jaarlijks door het Rijksinstituut voor Volksgezondheid en Milieu (RIVM) berekend. Door deze verbetering is in 2020 is geen sprake van overschrijding van de grenswaarden voor luchtkwaliteit.

Vanaf 2007 zal het Ministerie van VROM overigens op basis van de rapportagetool landelijk rapporteren over de luchtkwaliteit langs drukke wegen. Soest hoeft vanaf het jaar 2007 dus zelf niet meer een rapportage op te stellen. In deze rapportagetool worden wel de verkeersgegevens uit het model van Soest opgenomen.

4.2 Wensstructuur

Strategische doelen

In de Kadernota zijn de volgende doelstellingen geformuleerd:

- Alle nationale en internationale afspraken op het gebied van geluid- en luchtkwaliteit voor verkeer en vervoer over spoor-, weg- en waterwegen worden nageleefd;
- Het aantal woningen met een geluidbelasting boven de saneringsgrens van 60 dB(A) (58dB lden), neemt tot 2020 af met 10% ten opzichte van 2006.

Bij het opstellen van de voorkeurstructuren voor de verschillende modaliteiten is leefbaarheid als randvoorwaarde gehanteerd. De voorkeursstructuur voor het gemotoriseerd verkeer is op enkele punten afwijkend van de structuur in de autonome situatie. Echter de wegen waar hoge concentraties zwaar belaste woningen aanliggen (oostelijke route Soest) blijven vooralsnog binnen de hoofdwegenstructuur.

Daarnaast worden in de voorkeurstructuur wegen aan de hoofdwegenstructuur toegevoegd. Dit is voornamelijk het geval in en om Soesterberg (Batenburgweg / Veldmaarschalk Montgomeryweg en het Zeisterspoor). Wanneer de toekomstige ontwikkelingen op de vliegbasis Soesterberg verder zijn uitgewerkt kunnen de effecten op geluid en luchtkwaliteit in beeld worden gebracht (wettelijke verplichting).

4.3 Knelpunten

Knelpunten in het kader van lucht en geluid treden op daar waar de wettelijke normen worden overschreden. Voor geluid wordt daarbij uitgegaan van een belasting boven de saneringsgrens. Deze gebouwen bevinden zich langs vrijwel de gehele hoofdwegenstructuur, maar met name op de wegen langs de oost- en zuidzijde van Soest. Daarnaast treden knelpunten op in situaties waar de wet niet in voorziet, maar wel een geluidbelasting van 58 dB optreedt:

in de buitenruimtes: balkons, tuinen

door autonome groei; in nieuwe situaties wordt slechts 10 jaar vooruit gekeken

daar waar de groei van het autoverkeer groter was dan voorzien

30 km-gebieden met doorgaand verkeer

De gemeente Soest kent ten aanzien van luchtkwaliteit in het jaar 2020 geen locaties waar de normen uit de Wet Milieubeheer worden overschreden.

4.4 Oplossingsrichtingen

Voor de geconstateerde geluidsknelpunten worden passende maatregelen genomen om de geluidbelasting te reduceren. Voor alle oplossingsrichtingen is overigens nader onderzoek noodzakelijk. Soms zal een combinatie van maatregelen noodzakelijk zijn.

Stiller asfalt

De belangrijkste oplossingsrichting voor het reduceren van de geluidbelasting is de toepassing van maatregelen aan de bron, zoals stillere voertuigen en het toepassen van (zeer) stil asfalt. Met de huidige stand van zaken kunnen ook in geval van binnenstedelijk verkeer en bij lagere snelheden goede resultaten worden behaald met het toepassen van stil asfalt. Wel blijkt met toename van de geluidreducerende eigenschappen, ook het onderhoud aan de weg toeneemt. Toepassing van stille wegdektypen geeft derhalve een toename van de onderhoudskosten. Ook zal vaker onderhoud, met bijbehorende overlast door werkzaamheden aan de hoofdwegen, moeten worden gepleegd. Wanneer onderhoudswerkzaamheden aan het wegdek van gebiedsontsluitingswegen worden voorbereid, moet de afweging worden gemaakt of de huidige wegverharding vervangen wordt door zeer stil asfalt. Overigens wordt op dit moment reeds een iets stiller type asfalt gebruikt dan enkele jaren geleden (-1 dB).

Minder of geen zwaar verkeer

De geluidbelasting ten gevolge van binnenstedelijk verkeer wordt voor een groot deel bepaald door de hoeveelheid zwaar verkeer. Door de hoeveelheid verkeer in deze categorie te verkleinen zal de geluidbelasting afnemen. Dit is in de praktijk echter lastig uitvoerbaar.

Spreiden van verkeer

Een andere oplossing voor het reduceren van geluidsbelasting is minder verkeer. Door vermindering van het doorgaand verkeer door aanleg van nieuwe infrastructuur (in of buiten de gemeente Soest), wordt het doorgaande verkeer op andere, kritieke locaties weggenomen. Het risico daarbij is dat de overlast niet wordt opgelost, maar naar andere plekken verplaatst.

Bevorderen van gelijkmatige snelheid

Ook het bevorderen van een gelijkmatige snelheid is in theorie gunstig voor geluid. In de praktijk is dit echter vrijwel niet uitvoerbaar en ook de rekenmethodes gaan hier niet vanuit.

Maatregelen aan de woningen

Wanneer maatregelen aan de bron, of wijziging in verkeerscirculatie niet mogelijk zijn, kan gedacht worden aan maatregelen aan de woningen. Bestaande woningen (voor 1986) komen in aanmerking voor sanering, waarbij het binnenniveau wordt teruggebracht naar 40 dB(A)/38 dB. Voorwaarde is dat de gevelbelasting in 1986 al 60 dB(A) of meer bedroeg. Bij woningen van na 1986 is bij de bouw reeds rekening gehouden met extra isolerende maatregelen om te voldoen aan het vereiste binnen niveau volgens het Bouwbesluit. In het najaar van 2008 stelt het college een lijst vast met daarop alle woningen die in 1986 een geluidbelasting ondervonden van 60 dB(A) of meer. Hiermee wordt de zogenaamde B-lijst vervangen. Op de lijst staan woningen die in aanmerking komen voor de saneringsregeling uit de Wet Geluidhinder. Bij al deze woningen wordt onderzocht of gevelmaatregelen moeten worden getroffen. Dit is afhankelijk van de binnenwaarde en of er sinds 1986 ingrijpende verbouwingen zijn uitgevoerd. Overigens zijn in de jaren '90 reeds een groot aantal woningen langs de Birkstraat, Vondellaan, Ossendamweg, Nieuweweg e.o. gesaneerd. Aangezien er slechts zeer beperkt geld beschikbaar is voor de sanering van woningen van de B-lijst (ca. 5 tot 10 woningen per jaar), zal naar verwachting in 2020 de sanering van de B-lijstwoningen nog niet zijn voltooid.

Onderzoek in nieuwe situaties

In nieuwe situaties moet een overschrijding van de norm in ieder geval worden voorkomen door tijdig onderzoek naar de geluidseffecten te doen. Als door door wijzigingen op of aan de weg een toename van de geluidbelasting ontstaat van 2 dB of meer, moeten wettelijk gezien maatregelen worden getroffen om de binnenwaarde te garanderen. Bij reconstructies van wegen moet daarom het effect op de geluidsbelasting worden onderzocht. Dit geldt niet alleen voor gemeentelijke wegen, maar bijvoorbeeld ook voor de in het kader van de pakketstudies voorgestelde wegverbreding van snelwegen door Rijkswaterstaat. Bij het bepalen van eventuele maatregelen moet tevens worden afgewogen of ook maatregelen moeten worden getroffen voor reeds bestaande overschrijdingen, die bijvoorbeeld in de loop der tijd door de autonome groei van het autoverkeer zijn ontstaan. Hiervoor bestaat vooralsnog geen regeling.

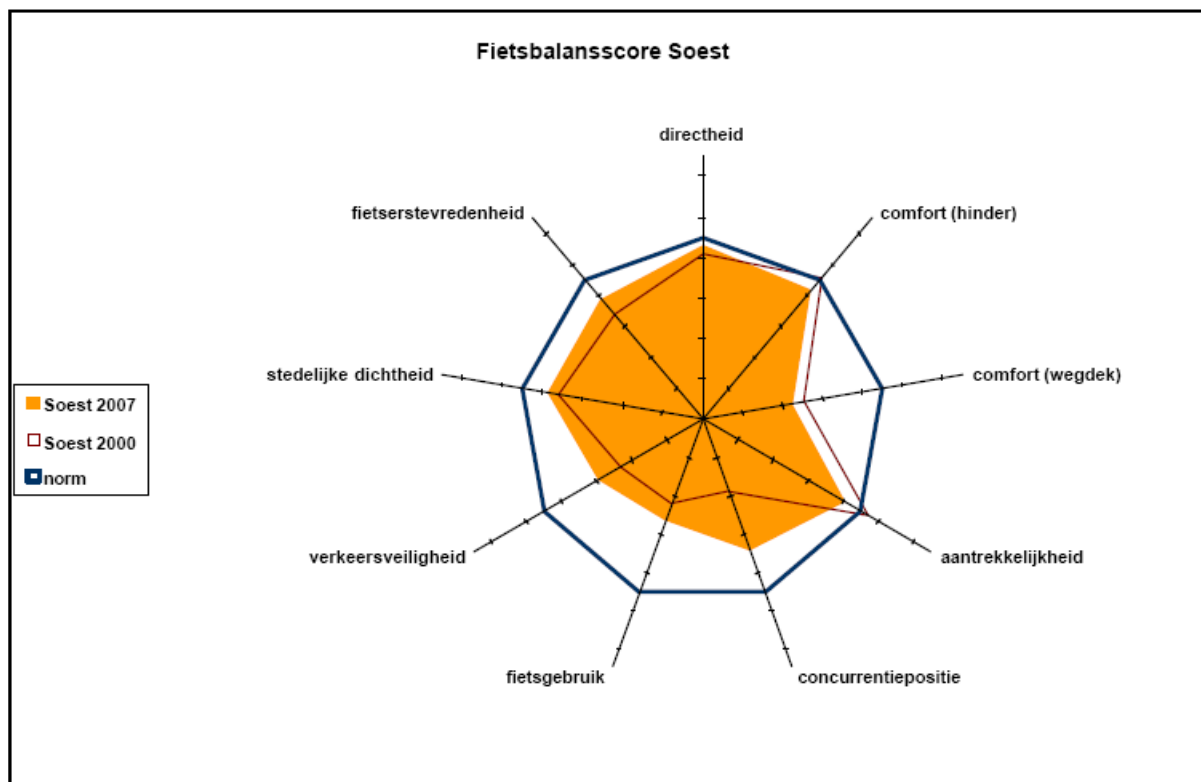
5 LANGZAAM VERKEER

5.1 Aanvullende analyse

5.1.1 Fiets

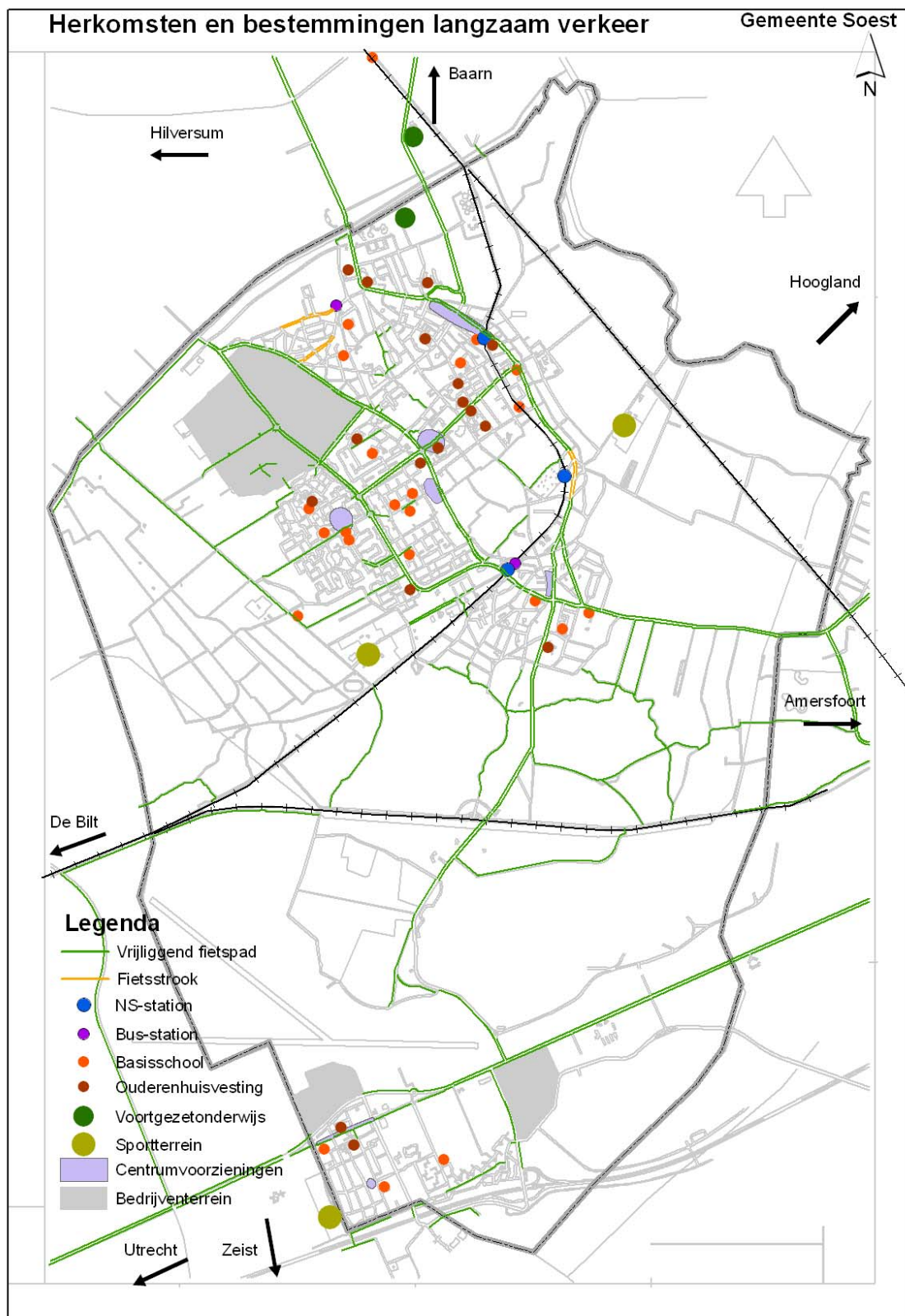
Sinds 2003 wordt door de gemeente beleid gevoerd om het fietsgebruik te stimuleren. Het fietsgebruik bij verplaatsingen op korte afstand (tot 7,5 kilometer) ligt met 32% iets onder het gemiddelde voor gemeenten met dezelfde omvang als Soest (34%) (2003-2005). Ondanks dat het fietsgebruik in de gemeente Soest één van de laagste in de provincie Utrecht is, is er wel een trend van toenemend fietsgebruik ingezet⁷.

In 2000 heeft de Fietzersbond voor het eerst de kwaliteit van het fietsnetwerk onderzocht. Dit onderzoek is in 2007 herhaald⁸. Wat opvalt is dat op zes van de negen getoetste criteria in 2007 beter wordt gescoord dan in 2000. De fietspaden zijn vooral direct en aantrekkelijk (weinig geluidshinder van auto's). Aandachtspunten blijven het comfort (wegdek), de concurrentiepositie (reistijdverhouding met de auto), verkeersveiligheid, stedelijke dichtheid (de voorzieningen liggen ver van enkele woonwijken) en fietstevredenheid. Op al deze aspecten is de situatie in 2007 sterk verbeterd ten opzichte van 2000. Vooral in de concurrentiepositie is een duidelijke verbetering zichtbaar.



⁷ Provincie Utrecht (2006). Cijferboekje 2006, MonitorVerkeer en Vervoer Utrecht.

⁸ Fietzersbond (2007). Fietsbalans-2 gemeente Soest (conceptversie).



5.1.2 Voetganger

Bij de afweging om te voet te gaan, speelt vooral de verplaatsingsafstand een belangrijke rol. Voor korte afstanden is lopen een goed alternatief. Ruim 80% van de verplaatsingen te voet is korter dan 2,5 kilometer. De belangrijkste routes voor voetgangers liggen dan ook vooral tussen woningen en voorzieningen binnen woonwijken, zoals scholen en winkels. Toch worden op enkele plaatsen routes doorkruist door de hoofdwegenstructuur, zoals de Koningsweg, de Van Weestraat en de Dalweg.

Op de erftoegangswegen in de gemeente Soest zijn geen problemen met de oversteekbaarheid, omdat de intensiteiten laag zijn en de wegen niet breed. Langer dan een minuut wachten om over te kunnen steken komt op deze wegen zelden voor. Op de hoofdwegenstructuur zijn de intensiteiten hoger, maar daar zijn op veel plekken voorzieningen aangelegd om over te steken. Oversteekplaatsen zijn in Soest over het algemeen goed en duidelijk vormgegeven.

Op de Soesterbergsestraat worden voetgangersoversteekplaatsen aangegeven met een bord boven de weg. Op de Van Weestraat is op enkele plaatsen een middeneiland aangebracht om veilig te kunnen oversteken.



Links: Dalweg. Rechts: Rotonde Koningsweg - Dorpsstreek.



Rotonde op het kruispunt van de Dalweg met de Beukenlaan.

5.2 Van wensstructuur naar voorkeursstructuur

5.2.1 Fiets

Strategische doelen

De doelstelling voor de fietser uit de kadernota is als volgt:

- Het aantal verplaatsingen per fiets is in ritten tot 7,5 km in 2010 minimaal 35% en in 2020 hoger dan het landelijke geldende gemiddelde⁹ voor middelgrote gemeenten;
- Bij nieuwe ontwikkelingen en nabij bestaande voorzieningen worden vaste normen gehanteerd voor het aantal te realiseren fietsparkeerplaatsen.

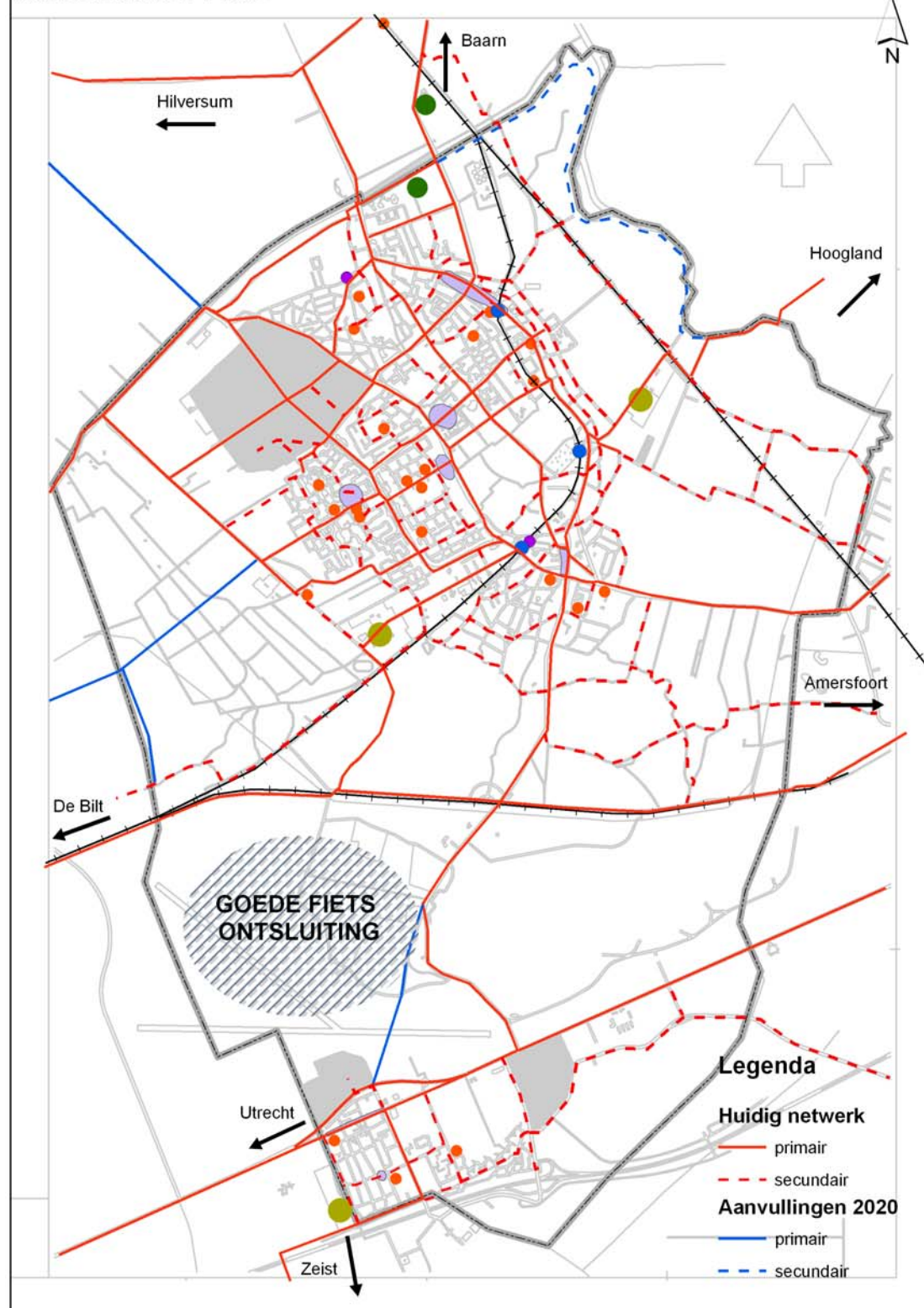
Netwerkeisen

Het fietsnetwerk moet minimaal aan de volgende eisen voldoen:

- **Samenhangend:** De fietsinfrastructuur vormt een samenhangend geheel en sluit aan op alle belangrijke herkomsten en bestemmingen voor fietsverkeer. Dit betekent dat voorzieningen als winkelcentra, scholen, bedrijventerreinen en gezondheidsvoorzieningen goed ontsloten zijn. Ook de bus- en treinstations worden aangesloten op de fietsroutes, om ketenmobiliteit te faciliteren. Fietsroutes zijn als zodanig herkenbaar.
- **Direct:** De fietsinfrastructuur biedt een zo direct mogelijke route waardoor omrijden wordt voorkomen of beperkt. Op de verbindingen moet een voldoende hoge gemiddelde snelheid kunnen worden gehaald. Hiervoor is onder andere de breedte van het fietspad en het oponthoud bij kruispunten van belang.
- **Aantrekkelijk:** De fietsroute wordt zodanig vormgegeven en ingepast in de omgeving dat fietsen aantrekkelijk is. Het wegdek is vlak en markeringen moeten goed zichtbaar zijn.
- **Verkeersveilig:** De fietsinfrastructuur waarborgt de verkeersveiligheid voor fietsers en overig verkeer. Dit wordt beïnvloed door snelheidsverschillen tussen verkeersdeelnemers, oogcontact, anticipatietijd, intensiteiten van het fietsverkeer en gemotoriseerd verkeer en de beschikbare manoeuvreerruimte.
- **Comfortabel:** De fietsinfrastructuur maakt een vlotte en comfortabele doorstroming van het fietsverkeer mogelijk. Onder andere hellingen, verhardingsoort, verkeershinder en het weer beïnvloeden het comfort.

⁹ Het gemiddelde in 2020 is op dit moment nog niet bekend. Ter vergelijking, in 2004 was het landelijke gemiddelde 36,5%. Er moet van worden uitgegaan dat ook dit gemiddelde nog stijgt.

Wensstructuur Fiets



Netwerkopbouw

Ten aanzien van het fietsnetwerk wordt onderscheid gemaakt in primaire en secundaire fietsroutes. Het onderscheid ligt in het gebruik:

- Primaire fietsroutes vormen de dragers van de fietsinfrastructuur. Het zijn de drukst bereden routes waarop een bundeling van fietsverkeer (verzamelroutes) plaatsvindt. De routes doorkruisen op een snelle en directe manier een gebied. Primaire routes verbinden de belangrijkste winkelcentra, werkgebieden, woongebieden, scholen en recreatieve bestemmingen met elkaar.
- Secundaire fietsroutes ontsluiten de verblijfsgebieden en voeden de primaire routes. Zo ontstaat een hiërarchisch en samenhangend fietsnetwerk.

Daarnaast wordt in het netwerk geen onderscheid meer gemaakt tussen het recreatieve en het utilitaire fietsnetwerk. Deze netwerken zijn op elkaar aangesloten en voldoen in principe aan dezelfde randvoorwaarden.

Voorkeursstructuur

In het Fietsbeleidsplan 2003-2007 worden acht primaire routes voor Soest en drie primaire routes voor Soesterberg beschreven. Deze routes zijn tot stand gekomen met behulp van de methodiek "Steranalyse": een grafische weergave van belangen en routebundelingen tussen herkomstpunten en bestemmingen, bijvoorbeeld centrum, scholen werkconcentraties. Het fietsnetwerk uit het fietsbeleidsplan is aangevuld met een aantal nieuwe fietsroutes naar Hoogland, Zeist en Den Dolder. Het geheel is vertaald naar de binnen de gemeente Soest beschikbare wegen, zie de afbeelding op de volgende pagina.

Inrichtingsaspecten fiets

De volgende richtlijnen gelden voor de inrichting van het fietsnetwerk:

- Primaire fietsroutes langs gebiedsontsluitende wegen worden in principe aan beide zijden van de weg voorzien van een vrijliggend fietspad van 2,40 meter breed. Bij fysieke beperking moet hierin een afweging worden gemaakt. De minimale maat voor het fietspad is echter 2,25 meter. Als de beschikbare ruimte dat niet toelaat, kan worden overgegaan naar eenzijdige in twee richtingen bereden fietspaden of fietsstroken. Primaire fietsroutes langs erftoegangswegen worden voorzien van fiets(suggestie)stroken van minimaal 1,50 meter breed. Langs primaire routes dient tot slot bij voorkeur een duidelijke bewegwijzering aanwezig te zijn.
- Secundaire fietsroutes langs gebiedsontsluitende wegen worden in principe voorzien van gelijkwaardige voorzieningen als primaire fietsroutes. Dit heeft te maken met de categorisering van wegen een Duurzaam Veilige inrichting hiervan. Wanneer een secundaire fietsroute langs een erftoegangsweg is gelegen, zijn fietsstroken niet noodzakelijk. Op deze routes kan worden volstaan met een fietsvriendelijke inrichting en eventueel aanvullende voorzieningen op kruispunten.

- Algemene inrichtingsaspecten zijn:
 - De fietsvoorzieningen worden uitgevoerd met een rode asfalt- of klinkerverharding. Vlakke fietspaden bieden het beste comfort. Asfalt heeft hierbij de voorkeur. Bij de aanwezigheid van kabels en leidingen of wanneer afspraken zijn gemaakt met nutsbedrijven dan kan hier van afgeweken worden.
 - De fietspaden zijn voorzien van goede verlichting.

5.2.2 Voetganger

Strategische doelen

De doelstelling voor voetgangers en gehandicapten uit de kadernota is als volgt:

- In 2020 bedraagt de afstand tussen oversteekplaatsen maximaal 400 meter en de wachttijd om hier over te steken maximaal 1 minuut;
- In 2020 voldoet 80% van het wegennet aan toegankelijkheidseisen voor gehandicapten.

Netwerkeisen

Een belangrijk aspect in de kwaliteit van voetgangersvoorzieningen is het netwerk. Het netwerk van voetpaden moet fijnmazig zijn om een optimale bereikbaarheid en directheid te kunnen bieden. De omloopafstanden zijn in een goed netwerk minimaal. Een optimaal voetgangersnetwerk voldoet aan de volgende eisen:

- Herkenbaar: Mensen te voet moeten de ruimte die voor hen is bedoeld kunnen herkennen. Blinden en slechtzienenden kunnen zich oriënteren aan de hand van natuurlijke gidslijnen.
- Direct: Vanuit de woongebieden naar voorzieningen als scholen, winkelcentra, bushaltes en bejaardencentra zijn er directe verbindingen.
- Toegankelijk: Routes zijn comfortabel en er zijn geen obstakels in de route. Belangrijke looproutes kruisen zo min mogelijk gebiedsontsluitingswegen. Bestrating moet beloopbaar zijn en bruikbaar zijn voor mensen met een kinderwagen, rolstoel etc.
- Aantrekkelijk: De openbare ruimte moet in de beleving van mensen veilig en aantrekkelijk zijn. Belevingswaarde is een belangrijk kenmerk omdat veel doen en laten van mensen daardoor wordt ingegeven. Ongunstige ervaringen kunnen leiden tot beperkingen van de ontplooiingsmogelijkheden en de bewegingsvrijheid van mensen. Basiswaarden hierbij zijn verkeersveiligheid en sociale veiligheid.

Voorkeursstructuur

Het netwerk wordt opgebouwd door verbindingen te leggen tussen de belangrijkste herkomsten en bestemmingen van de voetganger. Een voetganger kiest bijna altijd voor de kortste route en laat zich daarom niet of maar moeilijk sturen in routekeuze. Het netwerk bestaat uit alle daarvoor beschikbare routes waar in het bijzonder aandacht is voor de verbindingen die een gebiedsontsluitingsweg kruisen. Door de kortste routes te laten samenvallen met de veilige en aantrekkelijke routes kunnen voetgangers(stromen) worden geconcentreerd.

Inrichtingseisen

De groep mensen met verplaatsingsproblemen wordt steeds groter. Op dit moment heeft ongeveer 20% van de bevolking op een bepaalde wijze te maken met een functiebeperking. Dit aantal mensen neemt door de vergrijzing in de toekomst toe. Bij voetgangers is het van belang dat niet alleen rekening wordt gehouden met de ideale mens, maar dat de mens zelf als maat wordt genomen. Dit betekent dat de voetgangersinfrastructuur op kwetsbare groepen moet zijn aangepast.

Aan de inrichting van de voorzieningen voor voetgangers worden bepaalde eisen gesteld om het gewenste kwaliteitsniveau te bereiken:

- Voldoende breedte en hoogte van trottoirs. Trottoirs mogen in twee richtingen gebruikt worden. De maatvoering moet het daarom mogelijk maken dat twee tegemoetkomende voetgangers elkaar ongehinderd kunnen passeren, ook als zij tassen dragen, een kinderwagen duwen of in een rolstoel rijden. Hiervoor is een minimale obstakelvrije ruimte van 1,50 meter breedte en 2,20 meter hoogte vereist. Ter plaatse van obstakels als bomen, lichtmasten of verkeersborden is een minimale breedte van 0,90 meter vereist. In een winkelstraat is, vanwege stilstaande voetgangers, een breedte van ten minste 4,00 meter nodig. Binnen die ruimte moeten uitstallingen, reclameborden en dergelijke niet toegestaan zijn.
- Obstakels op voetpaden worden zoveel mogelijk voorkomen. Op voetpaden worden geen hekjes geplaatst om ongewenst verkeer te weren en bij kruispunten wordt het trottoir verlaagd, zodat ze toegankelijk blijven. Gidslijnen voor blinden en slechtzienden worden aangebracht op plekken waar geen natuurlijke gidslijnen aanwezig zijn.
- Oversteekplaatsen worden in principe voorzien van een middengeleider, zodat de oversteek in twee delen met een rustpunt in het midden gemaakt kan worden. Oversteekplaatsen liggen maximaal 400 meter uit elkaar.
- Zebrapaden kunnen vanuit een oogpunt van oversteekbaarheid worden toegepast als de wachttijd voor een voetganger langer wordt dan een minuut. Zebrapaden zijn echter geen maatregel om de verkeersveiligheid te verbeteren. Door het realiseren van een hard conflict tussen voetganger en gemotoriseerd verkeer ontstaat immers een risico.

5.3 Knelpunten

5.3.1 Fiets

De voorkeursstructuur voor de fiets sluit over het algemeen goed aan op de bestaande fietsvoorzieningen. Toch zijn er enkele knelpunten.

Laag fietsgebruik

Hoewel een trend van toenemend fietsgebruik is ingezet, ligt het fietsgebruik in Soest nog steeds onder het landelijk gemiddelde. Men vindt het nog onvoldoende aantrekkelijk om de fiets te gebruiken op de korte afstand.

Herkenbaarheid fietsnetwerk

Het fietsnetwerk dat in dit beleid is opgenomen, is op straat nog onvoldoende herkenbaar. Lang niet alle wegen uit het primaire fietsnetwerk hebben eigen speciale fietsvoorzieningen.

Duurzaam Veilige inrichting

Een Duurzaam Veilige inrichting gaat er vanuit dat langs gebiedsontsluitingswegen in principe vrijliggende fietspaden liggen. De Torenstraat en de Kampweg beschikken niet over vrijliggende fietsvoorzieningen, terwijl deze wegen wel in het primaire fietsnetwerk zijn opgenomen. Hoewel het Zeisterspoor, een weg van defensie, als secundaire fietsroute is aangemerkt, ontbreken ook hier vanuit een Duurzaam Veilige gedachte fietsvoorzieningen.

Oversteekbaarheid

In woonstraten is het oversteken over het algemeen geen probleem. Vooral op de drukke en bredere wegen uit de hoofdwegenstructuur kan oversteken wel problemen opleveren, zowel voor fietsers als voor voetgangers. Als de wachttijden om over te steken te lang worden, nemen mensen onnodige risico's. Bijvoorbeeld op de Vredenhofstraat en de Stadhouderslaan zijn oversteekvoorzieningen voor middelbare scholieren gewenst.

Directe fietsroutes

Met name bij fietsverbindingen moet omrijden worden voorkomen. Hoe korter de route, hoe groter de kans dat iemand de fiets neemt. Richting Hoogland, Zeist en Den Dolder zijn daarom nieuwe fietsroutes in ontwikkeling of zelfs al gerealiseerd. Deze routes worden daarmee korter en dus aantrekkelijker gemaakt. De routes vanuit Soest naar Soesterberg en Hilversum blijven nog een knelpunt. Op deze routes zijn barrières (de vliegbasis en landgoed Pijnenburg) waardoor moet worden omgefietst.

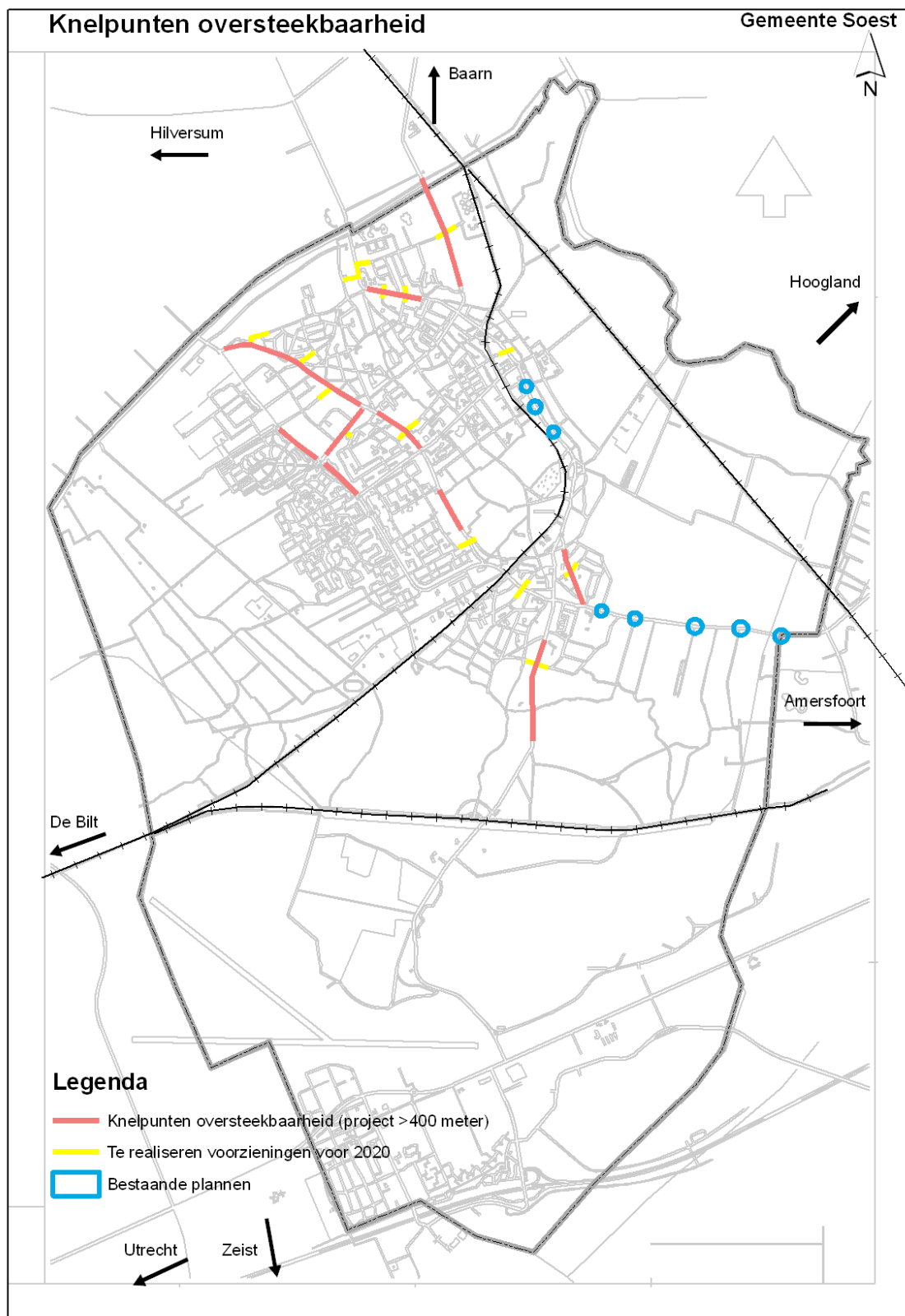
Aansluiting fietspaden binnen en buiten de bebouwde kom

Het netwerk van fietspaden in het bosgebied, dat voornamelijk bedoeld is voor recreatief gebruik, sluit niet overal goed aan op de fietspaden binnen de bebouwde kom. Vooral vanuit Overhees is het onduidelijk hoe het bosgebied bereikt kan worden en andersom.

5.3.2 Voetganger

Toegankelijkheid

Toegankelijkheid van voorzieningen en van de openbare ruimte is belangrijk voor de participatie van mensen met een beperking. De toegankelijkheid wordt op dit moment beperkt door losliggende tegels en wortelopdruk, die zorgen voor oneffenheden in voetpaden. Ook vormen het ontbreken van afritjes bij stoepranden en obstakels als hekjes op het voetpad of reclame-uitingen in winkelcentra beperkingen voor voetgangers.



Afstand tussen oversteekvoorzieningen

Langs de hoofdwegenstructuur liggen oversteekvoorzieningen soms ver uit elkaar. Gesteld is dat deze oversteekplekken maximaal 400 meter uit elkaar mogen liggen. Op de Kampweg, Beckeringhstraat, Laanstraat, Beukenlaan, Vrijheidsweg, Burgemeester Grothestraat, Stadhouderslaan, Birkstraat en Soesterbergsestraat wordt niet aan deze doelstelling voldaan.

Barrièrewerking in winkelcentra

De winkelcentra zijn belangrijke gebieden voor de voetganger en moeten daarom goed ingericht zijn voor de voetganger. Zo wordt er door de hoge intensiteiten van autoverkeer op bijvoorbeeld de Van Weestraat een barrière voor voetgangers gevormd. Deze barrièrewerking is onwenselijk.

Herkenbaarheid

Met name in delen van Soest-Zuid en Soestduinen ontbreken trottoirs of laat de herkenbaarheid van trottoirs te wensen over. De trottoirs zijn hier veelal smalle asfaltpaadjes langs de weg. Door deze onduidelijkheid kan de politie in sommige gevallen niet tegen fout parkeren optreden. De toegankelijkheid wordt hierdoor beperkt.

Parkeren op trottoirs

Hoewel het wettelijk verboden is een auto op een trottoir te parkeren, wordt in verschillende woonstraten de doorgang door geparkeerde auto's geblokkeerd. Rondom de stations en in winkelcentra vormen ook gestalde fietsen op het trottoir voor voetgangers hinderlijke obstakels.

5.4 Oplossingsrichtingen

5.4.1 Fiets

Het stimuleren van het fietsgebruik kan op twee manieren. Aan de ene kant door goede en veilige voorzieningen voor fietsers aan te bieden en aan de andere kant door de concurrentiepositie ten opzichte van de auto te verbeteren. Er wordt echter niet gekozen voor maatregelen die het autogebruik beperken. De filosofie dat mobiliteit mag wordt hier doorgezet. Iedereen maakt daarin zijn eigen keuzes. De auto blijft in sommige gevallen, voor sommige mensen noodzakelijk. Het stimuleren van het fietsgebruik gebeurt daarom vanuit de kracht van de fiets, als veilig en gezond vervoersmiddel.

Optimaliseren fietsnetwerk

De structuur voor de fiets bestaat uit primaire en secundaire routes. Deze routes zijn op straat nog lang niet overal herkenbaar. In 2020 moeten ontbrekende schakels zijn gerealiseerd. Dit is in het bijzonder van belang op de oost-west verbindingen in Soest. Daarnaast is het zaak om het fietsnetwerk verder te laten voldoen aan de kwaliteitseisen die hieraan zijn gesteld. Speciale aandacht moet uitgaan naar directheid, comfort, samenhang, herkenbaarheid, aantrekkelijkheid, verkeersveiligheid en sociale veiligheid.

Directe routes

Tussen Soest en Soesterberg en tussen Soest en Hilversum moeten fietsers omrijden. De herinrichting van de vliegbasis biedt de mogelijkheid een nieuwe fietsroute tussen Soest en Soesterberg te realiseren. Samen met de gemeente Baarn en de eigenaren van (bos)percelen rondom landgoed Pijnenburg moet gekeken worden naar een nieuwe, kortere hoofdfietsroute naar Hilversum.

Vorrang voor de fiets

Op de primaire fietsroutes moet zo min mogelijk oponthoud plaatsvinden. De verkeersregelininstallaties worden zo afgesteld, dat fietsers niet onnodig staan te wachten. Daarmee wordt ook roodlichtnegatie verminderd. Waar mogelijk worden rechtsafslaande fietsers buiten de verkeerslichten gehouden. Binnen de bebouwde kom hebben fietsers voorrang op rotondes. Zebrapaden wordt niet doorgetrokken over fietspaden en op hoofdfietsroutes binnen woonwijken krijgen fietsers zoveel mogelijk voorrang.

Fietsenstallingen

Goede fietsenstallingen vormen een onmisbare schakel in een totaalpakket voor de fiets. Wanneer er voldoende en kwalitatief goede fietsparkeerplaatsen zijn, is het aantrekkelijker om gebruik te maken van de fiets, vermindert dit de kans op schade en worden voetgangers niet gehinderd door gestalde fietsen op het trottoir. Het kan gaan om stallingen bij de herkomst of bij de bestemming van het fietsverkeer maar ook als schakel tussen de verschillende vervoerwijzen (ketenmobiliteit). Om te bereiken dat er voldoende fietsenstallingen zijn, worden vaste normen voor het aantal stallingen bij nieuwe ontwikkelingen gehanteerd. Ook de aanpak van fietsendiefstal blijft een aandachtspunt. Een mogelijkheid is het realiseren van bewaakte stallingen.

Recreatief en utilitair fietsen integreren

Eén van de nieuwe speerpunten in het beleid is het integreren van het recreatief en het utilitair fietsnetwerk. Verondersteld wordt dat het stimuleren van recreatief fietsgebruik een positief effect heeft op het utilitair fietsgebruik en omgekeerd. Daarom is er nog maar één netwerk van primaire en secundaire routes gedefinieerd, zonder onderscheid in het gebruik daarvan. Dat wil niet zeggen dat alle inrichtingseisen voor primaire en secundaire fietspaden één op één op alle fietspaden worden geprojecteerd. Verlichting kan bijvoorbeeld om ecologische redenen op sommige routes achterwege worden gelaten, maar er wordt vaker gestreefd naar brede, directe en comfortabele fietspaden. Per situatie wordt hiervoor een afweging gemaakt.

Samenwerken

Het stimuleren van het fietsgebruik is niet alleen vanuit verkeerskundig oogpunt van belang. Ook vanuit milieu en recreatie wordt gewerkt om het fietsgebruik toe te laten nemen. We hebben er allemaal baat bij dat er in Soest meer wordt gefietst. Vanuit deze beleidsterreinen wordt het stimuleren van het fietsgebruik dan ook ondersteund. Daarnaast doen we het als gemeente niet alleen. Er wordt

onder andere samengewerkt met omliggende gemeenten, de provincie Utrecht en de Fietzersbond. Ook verwachten wij een bijdrage van bijvoorbeeld scholen, winkeliers en sportverenigingen om ervoor te zorgen dat het fietsen steeds meer ingeburgerd raakt.

Vervoermanagement

Het bedrijfsleven heeft ook een belangrijke sleutel in handen bij het stimuleren van het fietsgebruik. Immers, de werkgever bepaalt de stallingsvoorzieningen bij de werkplek, de vergoedingsregelingen voor diverse vormen van vervoer en communiceert met de medewerkers over de wijze waarop men naar het werk toe komt. Via een gerichte vorm van vervoermanagement wordt het bedrijfsleven daarom aangesproken op hun verantwoordelijkheid voor de bereikbaarheid. De fiets is bij uitstek het alternatief voor de auto in de Soester situatie, zeker voor werknemers die niet ver van hun werk wonen.

Vervoersprestatie op locatie

De ruimtelijke ordening is het integratiekader voor onder andere verkeer, wonen en werken. Bij de ontwikkeling van ruimtelijke plannen moet langzaam verkeer in een vroeg stadium voldoende aandacht krijgen. Hiervoor wordt voortaan zoveel mogelijk VPL "Vervoersprestatie op Locatie" toegepast. Dat houdt in dat eerst gekeken wordt naar de verkeersstructuur voor de voetganger en fietser om vervolgens pas de infrastructuur voor het gemotoriseerde verkeer te projecteren. De routes voor het langzame verkeer moeten hiermee zo direct mogelijk worden gehouden met een beperkt aantal oversteken. Ook in de realisatiefase wordt de VPL-gedachte gestimuleerd. Dat wil zeggen dat waar mogelijk eerst fietspaden worden aangelegd, voordat auto-infra wordt gerealiseerd.

Communicatie

Met het realiseren van infrastructuur voor de fiets kunnen we het aanbod verbeteren, maar dat wil niet zeggen dat alle potentiële fietsers dan direct de fiets gaan gebruiken. Uit vele onderzoeken blijkt dat grote groepen mobilisten die in de fiets objectief gezien een goed alternatief hebben, toch niet de fiets gebruiken bij hun verplaatsingen. Dat komt onder andere door gewoontegedrag en dat men zich niet bewust is van het goede aanbod van fietsvoorzieningen. Om de doelstellingen voor een toename in het gebruik van de fiets bij verplaatsingen te realiseren spelen voorlichting en educatie een belangrijke rol. De concurrentiepositie van de fiets op een afstand tot 7,5 kilometer, en de positieve effecten op de gezondheid bij vaker gebruik maken van fiets of voet bij verplaatsingen, moeten onder de aandacht van de inwoners gebracht worden.

5.4.2 Voetganger

Toegankelijkheidsscans

De toegankelijkheidsscans die voor Klaarwater en Overhees zijn uitgevoerd, worden ook in de andere wijken van Soest en in Soesterberg uitgevoerd. Door de toegankelijkheidsscans worden een groot aantal knelpunten opgelost. De Wet maatschappelijke ondersteuning (WMO) maakt het zelfs noodzakelijke om deze aanpassingen te verrichten.

Aanleggen oversteekvoorzieningen

Realisatie van oversteekvoorzieningen op de Steenhoffstraat (bij Molenstraat en Kruisweg), de Middelwijkstraat (bij Korte Middelwijkstraat), en de Birkstraat (bij Van Lenneplean en Maarschalkersteeg) zijn van belang voor het behalen van de doelstelling.

6.1 Aanvullende analyse

Uit het Mobiliteitsonderzoek Nederland¹⁰ blijkt dat het autogebruik in Soest op korte afstand (minder dan 7,5 km) hoger is dan gemiddeld in gemeenten met meer dan 20.000 inwoners (47,6% in Soest ten opzichte van 36,5% gemiddeld). Wat betreft de doorstroming van het gemotoriseerde verkeer staat vooral de externe bereikbaarheid steeds verder onder druk. De bereikbaarheid binnen Soest staat in mindere mate onder druk. Het huidige wegennet wordt als gevolg van mobiliteitsgroei echter steeds intensiever belast, dit leidt op enkele locaties tot hoge verkeersintensiteiten.

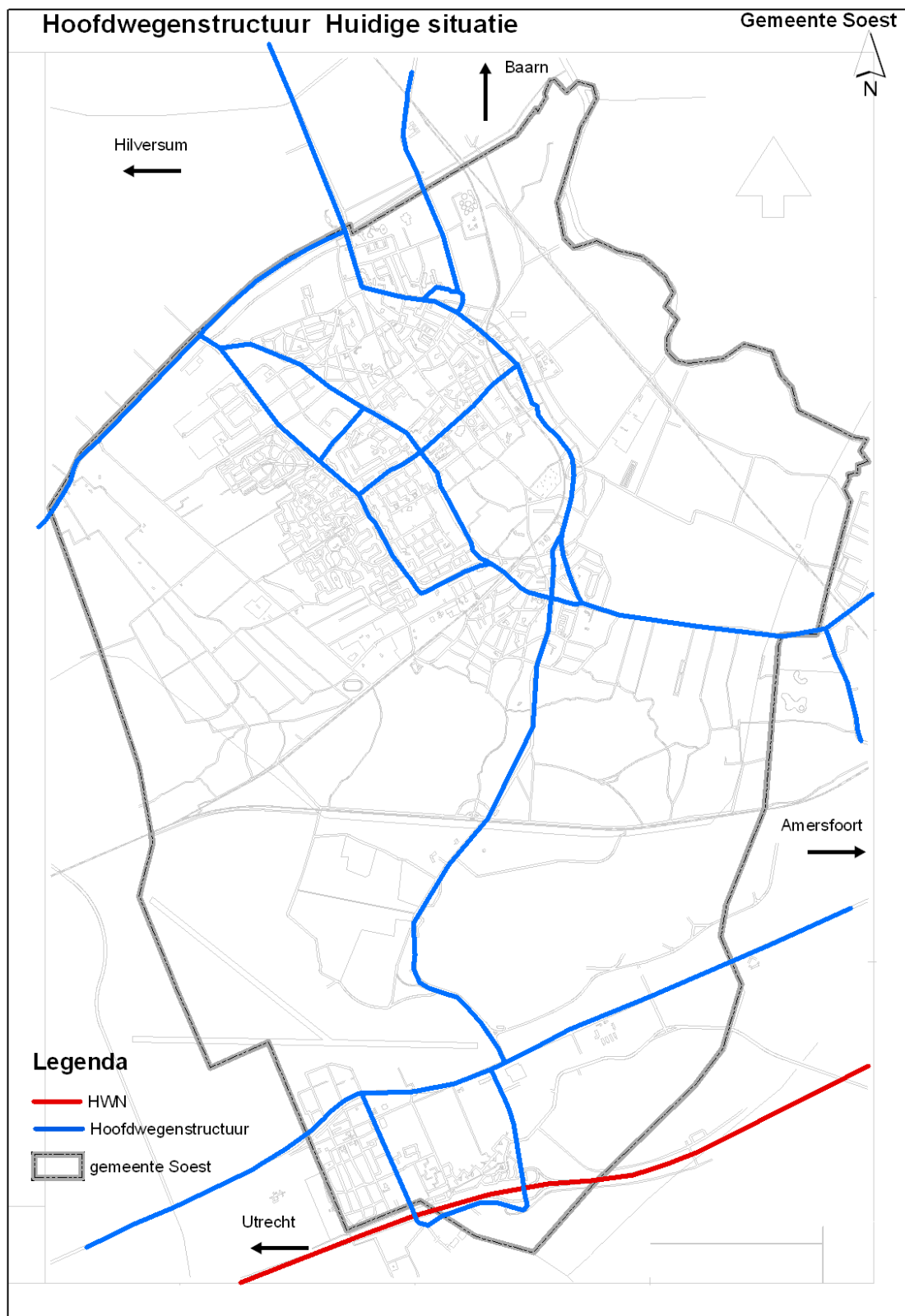
Situatie in 2020

Naast een overzicht van de huidige situatie en de reeds bekende knelpunten, is er een aanvullende analyse gedaan om een inschatting te maken van wat ons te wachten staat. Met behulp van een verkeersmodel voor onze gemeente zijn prognoses voor 2020 gemaakt. Daarbij is rekening gehouden met een uitbreiding van de capaciteit op een aantal snelwegen, maar nog niet met de groei van Soesterberg. Dat laatste is opgenomen in het Verkeerscirculatieplan Soesterberg e.o.

Uit de berekeningen is vooral af te leiden dat in de ochtendspits de bekende knelpunten erger worden. Er komen geen nieuwe knelpunten bij. Duidelijk zichtbaar zijn de toename van het verkeer op de Biltseweg, de Amersfoortsestraat (N237) en de A28 richting Utrecht.

In de avondspits verminderen de problemen op de Biltseweg richting Soest, maar opvallend is ook hier een toename van verkeer op de Biltseweg richting Utrecht. Ook op de Ossendamweg en de Birkstraat is een toename van verkeer te zien, die vrijwel zeker zorgt voor meer congestie op deze wegen.

¹⁰ AVV (2006), Mobiliteitsonderzoek Nederland (MON) 2006



6.2 Wensstructuur en voorkeursstructuur

De doelstelling voor het gemotoriseerde verkeer uit de kadernota is als volgt:

- De gemiddelde reistijd op de hoofdwegenstructuur mag tijdens de ochtend- en avondspits in 2020 maximaal twee keer zolang zijn als tijdens de daluren.

Netwerkeisen

Het wegennet van onze gemeente heeft als primaire taak om de verkeersbehoefte van Soest zelf te faciliteren. Het gaat dan over intern verkeer, bijvoorbeeld tussen wijken of naar een winkelcentrum, en extern inkomend of uitgaand verkeer met een herkomst of bestemming in Soest. Voor dit verkeer moeten er veilige wegen zijn met voldoende capaciteit, die het verkeer binnen de gemeente en naar de buurgemeenten goed ontsluiten.

Alle omliggende gemeenten sluiten direct aan op de snelwegen en hoeven voor de eigen ontsluiting dus in principe geen gebruik te maken van de wegen binnen onze gemeente. Door de ligging van Soest binnen de driehoek Utrecht - Hilversum - Amersfoort en de snelwegen A27, A1 en A28 zijn er echter aantrekkelijke routes, waarbij dit verkeer toch een belasting legt op de beschikbare capaciteit, bijvoorbeeld in Soest-Zuid. Het is niet de primaire taak om ook dit verkeer te faciliteren.

Netwerkopbouw

Conform het principe van een Duurzaam Veilige weginrichting worden de beschikbare wegen binnen onze gemeente opgedeeld naar gebiedsontsluitingswegen (de hoofdwegenstructuur) en erftoegangswegen. Op de gebiedsontsluitingswegen is het van belang dat het verkeer door kan stromen, terwijl op erftoegangswegen juist het bereikbaar maken van percelen en bijvoorbeeld parkeren belangrijker zijn. Om de doorstroming en de verkeersveiligheid te waarborgen komen op gebiedsontsluitingswegen bijvoorbeeld zo min mogelijk uitritten voor. De categorie erftoegangswegen wordt opgesplitst in type A en type B, waarbij type A weliswaar woonstraten zijn, maar deze wegen ook een functie hebben voor het bereikbaar blijven van de woonwijk of voor het openbaar vervoer. De inrichtingseisen op deze wegen kunnen verschillen.

Voorkeursstructuur

De gebiedsontsluitingswegen vormen gezamenlijk de hoofdwegenstructuur. Binnen de kern Soest wordt de hoofdwegenstructuur in noord-zuid richting gevormd door twee belangrijke routes. Eén aan de oostkant (van de Vredenhofstraat tot aan Birkstraat) en één aan de westkant (via de Koningsweg en de Ossendamweg). Op deze routes heeft doorstroming de hoogste prioriteit. Daarnaast vormen de Nieuweweg, Beukenlaan, Laanstraat en Beckeringhstraat een parallelle route. Ook de Dalweg, Vrijheidsweg, Soesterbergsestraat en de Stadhouderslaan hebben een gebiedsontsluitende functie.

Ten opzichte van de bestaande hoofdwegenstructuur¹¹ is er in de kern Soest één aanpassing. De Soesterbergsestraat wordt ten noorden van de Vondellaan, bij winkelcentrum Soest-Zuid, uit de

¹¹ Actualisatie hoofdwegenstructuur juni 2003

hoofdwegenstructuur gehaald. In plaats daarvan krijgt deze weg de wegcategorie erftoegangsweg type A. Daarnaast worden maatregelen ter hoogte van de Van Weedestraat nader onderzocht. Dat laatste gebeurt bij de uitwerkingen van het detailhandelsbeleid. In het kader van de uitwerkingen van het detailhandelsbeleid is er een aanvullende studie noodzakelijk naar alternatieven voor een gebiedsontsluitingsroute aan de oostzijde van Soest.

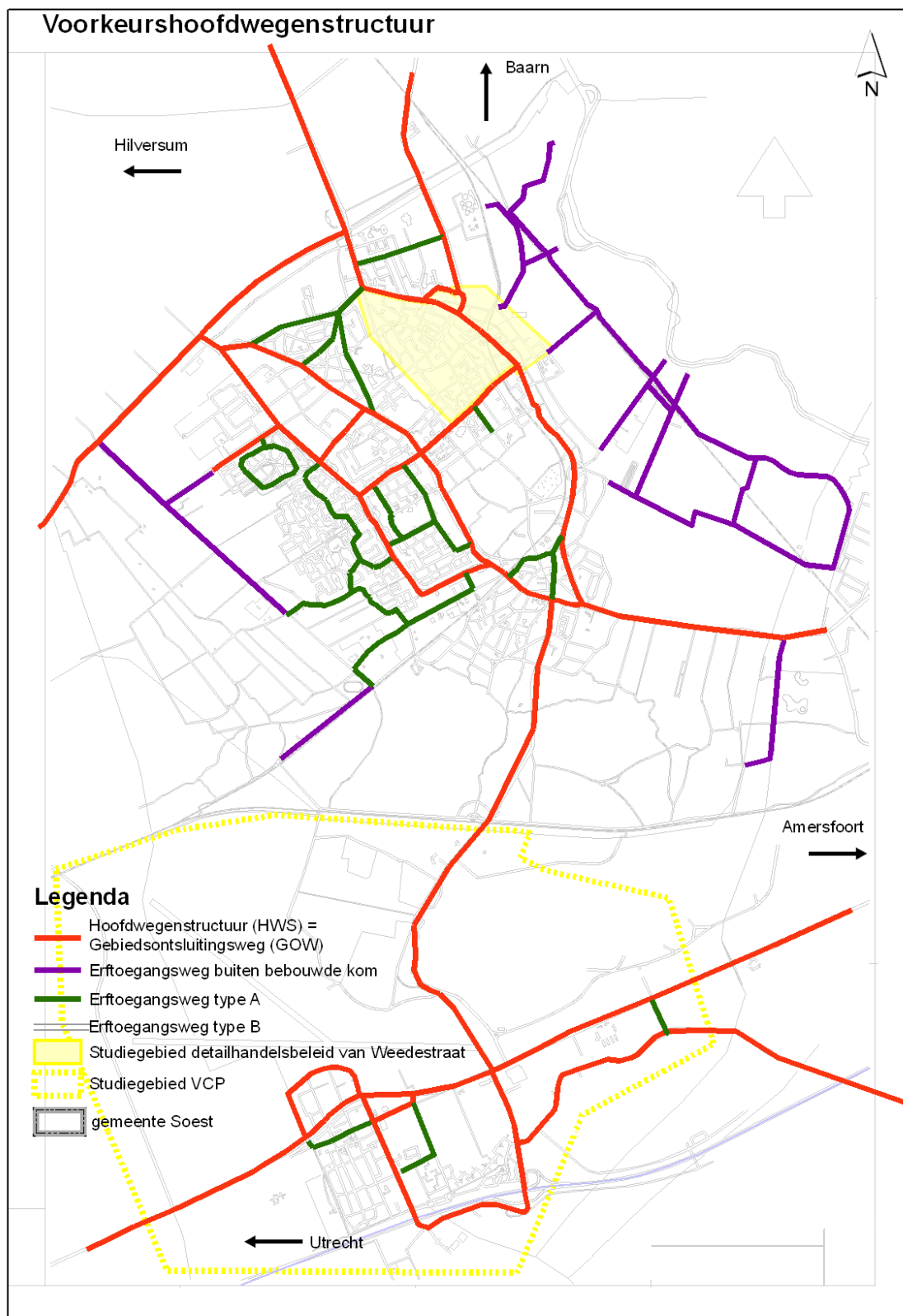
In Soesterberg wordt ten noorden van de N237 met een extra aansluiting op de N237 toegevoegd aan de hoofdwegenstructuur. Ook het Zeisterspoor wordt aan de hoofdwegenstructuur toegevoegd. Verder wordt de hoofdwegenstructuur binnen Soesterberg gevormd door de Kampweg, het zuidelijk deel van de Veldmaarschalk Montgomeryweg en de Banningstraat.

Regionaal gezien wordt de opbouw gevormd in oostelijke richting door de Birkstraat, een belangrijke verbinding met Amersfoort en verder naar de A1 (Knooppunt Hoevelaken). Richting Hilversum en Amsterdam wordt Soest ontsloten via de Amsterdamsestraatweg (N221). Richting Utrecht zijn er twee belangrijke routes, één via de Biltseweg (N234) en één via de Soesterbergsestraat / Van Weerden Poelmanweg / Richelleweg (N413) en de A28. Soesterberg wordt zowel via de Amersfoortsestraat (N237) als via de A28 met Amersfoort en Utrecht verbonden.

Een groot aantal wegen is toegevoegd als erftoegangsweg type A. Het gaat hier om wegen die in de huidige situatie een hoge verkeersintensiteit hebben of over wegen waarop zich een busroute bevindt. In het kader van het opheffen van afgesloten wegen wordt, afhankelijk van de te verwachten effecten en verkeersintensiteiten bekeken welke inrichting na openstelling van deze wegen het meest optimaal is. Mogelijk worden hierbij nog extra wegen aan de categorie erftoegangsweg A toegevoegd, om ervoor te zorgen dat ook hier vormgeving en gebruik van de weg met elkaar in overeenstemming blijven. Er is op dit moment echter nog geen keuze gemaakt over welke wegen dit gaat.

Inrichtingseisen

Het is belangrijk dat de wegenstructuur herkenbaar is. Dat komt tot uiting door een éénduidige inrichting en vormgeving van infrastructuur. Ten aanzien van de vormgeving en indeling van deze wegcategorieën is in bijlage 4 een overzicht opgenomen van te hanteren eisen en richtlijnen en standaard wegprofielen daarbij horen. In bijlage 4 zijn de inrichtingsaspecten voor wegvakken en kruispunten per wegcategorie weergegeven.



6.3 Knelpunten

De voorkeursstructuur sluit goed aan op de bestaande hoofdwegenstructuur. Er zijn echter wel een aantal knelpunten ten aanzien van bereikbaarheid en doorstroming. De knelpunten van het gemotoriseerde verkeer hebben vooral betrekking op de capaciteit van de wegen in en rondom Soest. In eerste instantie worden in deze paragraaf knelpunten in regionaal verband beschreven. Daarna komen lokale knelpunten aan de orde.

Regionaal

De externe bereikbaarheid staat onder druk door capaciteitsknelpunten op de toeleidende wegen in het beheer van de provincie (Biltseweg, Amersfoortsestraat en Amsterdamsestraatweg) en het rijk (A28). De doorstroming van het verkeer in met name de spitsperiodes op de Biltseweg (N234) richting Utrecht zijn ook in het SMPU gesignaleerd als knelpunt. Doordat de doorstroming op deze weg nu niet optimaal is heeft dat terugslag effecten op het Soester wegennet. Dat is niet wenselijk.

De avondspitsintensiteiten zijn in de huidige situatie op de Biltseweg zodanig hoog dat de weg onvoldoende capaciteit heeft om het verkeer te kunnen verwerken (vanuit de richting Bilthoven tot aan het kruispunt met de Koningsweg). Ook op het eerste deel van de Koningsweg wordt de maximale capaciteit van de weg benaderd. Het kruispunt bij paleis Soestdijk en het kruispunt Biltseweg-Koningsweg hebben onvoldoende capaciteit. Hierdoor ontstaat er congestie binnen de kom van Soest. De hoge intensiteiten op deze wegvakken worden ook in de ochtendspits waargenomen.

Uit regionale kaders en studies blijkt dat de problematiek van doorstroming van gemotoriseerd verkeer op het wegennet van Soest mede wordt veroorzaakt door het falen of ontbreken van infrastructuur in de regio, zoals aan de westzijde van Amersfoort. De huidige infrastructuur kan de intensiteiten niet aan. Daarbij zijn er fysieke belemmeringen op de bestaande infrastructuur de spoorwegovergang in de BW-laan en de invloed van aansluitende wegen en uitritten vanuit omvangrijke functies (Dierenpark Amersfoort, sportpark e.d.).

Een ander knelpunt is de aansluiting van Soest op de A1 ter hoogte van Baarn. Door de weginrichting van de Amsterdamsestraatweg (N221) ter hoogte van Baarn en de oprijdproblemen van de tweestrooksrotonde ter hoogte van kasteel Groenveld, ontstaat met name in de spitsperiodes een belemmering in de doorstroming van het gemotoriseerde verkeer. Hierdoor wordt een belangrijke ontsluiting van Soest richting Amsterdam gehinderd.

Lokaal

Mede als gevolg van de regionale problematiek ontstaat in Soest-Zuid een knelpunt in de doorstroming. De kruispunten Vondellaan-Birkstraat en Soesterbergsestraat-Ossendamweg vormen een bottle-neck. Het gevolg hiervan is niet alleen de negatieve effecten op de bereikbaarheid. Ook de aanrijdtijden voor hulpdiensten en de reistijd en betrouwbaarheid van het openbaar vervoer komen

hierdoor onder druk te staan. Daarnaast rijdt er onnodig verkeer via de route Van Beuningenlaan - Bartolottilaan.

Wachtrij problematiek ontstaat ook als gevolg van de gelijkvloerse kruising van de spoorwegovergang Ossendamweg en het direct in de invloedssfeer daarvan liggende NS- en busstation. Zowel treinen als bussen zorgen op dit punt voor oponthoud voor het overige verkeer.

In de Van Weedestraat komen verschillende functies samen. De weg maakt deel uit van de hoofdwegenstructuur en heeft bovendien een winkelfunctie. Belangrijk hierbij is de ambitie die de gemeente Soest heeft voor het versterken van de winkelfunctie in de Van Weedestraat. Door de winkelfunctie wordt er echter geparkeerd, bevoorraad en overgestoken. Samen met de verouderde verkeerslichten en het negeren van het stopverbod door met name vrachtverkeer zorgt dit voor congestie. De combinatie van de verkeers- en winkelfunctie en de hoeveelheid verkeer geeft bovendien verkeersonveilige situatie.

Ook op andere wegen zorgt laden- en lossen in de spits voor congestie. Bovendien zijn niet alle bushaltes voorzien van een haven, zodat de bus naast de weg kan staan. Halterende bussen op de rijbaan hinderen het overige verkeer.

De hoofdwegenstructuur van Soest kenmerkt zich, met uitzondering van de Koningsweg, door de vele zijstraten en uitritten. Daardoor wordt de doorstroming belemmerd en bovendien de verkeersveiligheid in gevaar gebracht. Een voorbeeld is de Birkstraat, waar het afslaande verkeer naar de vele (recreatieve) bestemmingen voor oponthoud en ongevallen zorgt.

De interne ontsluiting van woonwijken is niet optimaal. Door straten af te sluiten worden andere straten zwaarder belast. Verkeersproblemen zijn hierdoor in het verleden verschoven. Ook ontstaan er binnen woonwijken onnodige omrijdbewegingen en wordt de hoofdwegenstructuur hierdoor onnodig belast.

Op verschillende plekken heeft langzaam verkeer voorrang ten opzichte van het gemotoriseerde verkeer. De redenen daarvoor zijn met name het goed willen faciliteren van het langzame verkeer en het verbeteren van de oversteekbaarheid van de hoofdwegenstructuur. Voor het gemotoriseerde verkeer geeft dat belemmering in de doorstroming.

Binnen de kom van Soesterberg zijn er geen knelpunten in de bereikbaarheid. Soesterberg wordt goed ontsloten door de provinciale wegen N237 en N413 en de A28. Knelpunten ontstaan met name voor doorgaand verkeer, bijvoorbeeld bij de Tammerrotonde. Het woon-werkgebied Soesterberg-Noord heeft echter maar één volledige aansluiting op de N237. Al het verkeer van het woon-werkgebied richting Amersfoort moet via de Veldmaarschalk Montgomeryweg. Een tweede volledige

aansluiting van het woon-werkgebied Soesterberg noord is hier gewenst. Planvorming gaat er vanuit dat deze aansluiting komt ter hoogte van de ontwikkelingen bij terrein Abrona

De hierboven genoemde knelpunten zijn niet alleen van belang voor bijvoorbeeld woon-werkverkeer, maar ook voor hulpdiensten. Wanneer er voor hulpdiensten onvoldoende ruimte op het wegennet aanwezig is resulteert dit in het niet halen van aanrijtijden van bijvoorbeeld ambulance en brandweer. Het halen van deze aanrijtijden is voor de veiligheid van de inwoners van de gemeente Soest van groot belang.

Uit de prognoses met het verkeersmodel voor 2020 blijkt dat de genoemde knelpunten zonder maatregelen in de meeste gevallen zullen verergeren. De druk op het wegennet neemt steeds verder toe en daarmee de bereikbaarheid voor gemotoriseerd verkeer, hulpdiensten en openbaar vervoer af.

6.4 Tactieken en oplossingsrichtingen

Regionale aanpak

Voor een groot deel van de problemen op het Soester wegennet is een regionale aanpak noodzakelijk. Rücksichtslos toevoegen van capaciteit betekent in veel gevallen extra verkeer door de gemeente met daarbij mogelijk negatieve gevolgen voor verkeersveiligheid en leefbaarheid. Daarom wordt ingezet op de regionale pakketstudies¹² 'Driehoek Utrecht - Hilversum – Amersfoort'. Hieruit moeten in de periode vanaf 2011 maatregelen komen die extra capaciteit toevoegen. Een belangrijke vraag daarbij is of regionaal verkeer binnen de driehoek juist via de snelwegen of via het onderliggend wegennet moet worden afgewerkt. Regionaal verkeer op de snelwegen zorgt voor veel in- en uitvoegbewegingen, wat het interregionaal verkeer hindert, terwijl het verkeer op het onderliggend wegennet juist voor knelpunten op het gebied van verkeersveiligheid en leefbaarheid zorgt.

Soest zet binnen de pakketstudies hoofdzakelijk in op het opwaarderen van de snelwegen en knooppunten in de driehoek om het regionaal verkeer te kunnen verwerken. Gedacht wordt bijvoorbeeld aan 2x4 rijstroken op de A28. Daarnaast moeten belangrijke knelpunten in het onderliggend wegennet, die voor de ontsluiting van Soest richting het hoofdwegennet van groot belang zijn, worden opgelost. Daarbij wordt gedacht aan het aanleggen van de Westtangent Amersfoort in combinatie met het aanleggen van een tunnel. Daarmee moet het capaciteitsknelpunt bij de spoorwegovergang bij Dierenpark Amersfoort en het knelpunt bij de Biltseweg richting de A1 bij Baarn worden opgelost. Als in regionaal verband toch gekozen wordt voor een belangrijke rol voor het onderliggend wegennet moet ook het onderzoek naar een rondweg aan de oostzijde van Soest hierin worden hervat, om problemen met bereikbaarheid en leefbaarheid in de kern Soest te voorkomen.

¹² Het doel van de pakketstudies is het ontwikkelen van een samenhangend pakket van verkeer- en vervoermaatregelen. Samenhangend in de zin van gebiedsgericht en een zo optimaal mogelijke combinatie van openbaar vervoer, fiets, auto en mobiliteitsmanagement. Dit om een zo effectief en efficiënt mogelijk verkeer- en vervoersnetwerk te realiseren.

Eerst benutten, dan bouwen

De geveleugelde uitspraak “benutten of bouwen” komt uit het vigerende landelijke verkeer- en vervoersbeleid. Dit geldt ook voor Soest. Om problemen ten aanzien van bereikbaarheid en doorstroming op te lossen wordt eerst gekeken naar het benutten van de bestaande infrastructuur. In dat licht wordt mede gekeken naar het mogelijk opheffen van bestaande afsluitingen op het wegennet van Soest. De benuttingsmaatregelen moeten nader onderzocht worden en vervolgens afgewogen worden ten aanzien van de thema's leefbaarheid, bereikbaarheid en verkeersveiligheid. Wanneer het benutten van het bestaande wegennet geen optie is of onvoldoende soulaas biedt, dan wordt gekeken naar het aanleggen van nieuwe infrastructuur.

Aanpak kruispunten

De problemen met de capaciteit van wegen worden voor het grootste deel op de kruispunten veroorzaakt. Hier komen immers verschillende verkeersstromen in een klein gebied bij elkaar. De afgelopen jaren zijn al een groot aantal rotondes aangelegd, die de doorstroming hebben bevorderd. Waar mogelijk wordt dit beleid ook op andere kruispunten voortgezet. Dit is echter niet overal mogelijk. Zwaar belaste kruispunten kunnen beter met verkeerslichten worden geregeld. Ook als er congestie is of als veel verkeer linksaf slaat zijn verkeerslichten vaak een betere optie.

De knelpunten op de kruispunten in Soest-Zuid moeten in eerste instantie via de regionale aanpak verminderen. Als dit onvoldoende oplossing biedt wordt bekeken of kruispunten eenvoudiger kunnen worden ingericht. Door de gewijzigde functie van de Soesterbergsestraat als winkelcentrum (Soest-Zuid) wordt de aansluiting op de Vondellaan-Ossendamweg gewijzigd. Variantenonderzoek moet uitwijzen welke maatregelen het gewenste effect sorteren.

Scheiden van autoverkeer en openbaar vervoer

Het scheiden van autoverkeer en openbaar vervoer heeft positief effect op beide modaliteiten doordat de doorstroming beter gegarandeerd kan worden. Denk daarbij aan (vrijliggende) busstroken en de aanleg van ongelijkvloerse kruisingen met het spoor. Deze maatregelen zijn over het algemeen vrij kostbaar, maar worden vaak financieel ondersteund door de provincie en/of het rijk. Overleg met de hogere overheden en het definiëren van mogelijkheden en onmogelijkheden is dan ook van belang.

In het stationsgebied rond Soest-Zuid komen daarnaast een groot aantal knelpunten samen. Het gaat over ketenmobiliteit, parkeervoorzieningen, fietsenstallingen, toegankelijkheid van openbaar vervoer (trein en bus) en problemen met doorstroming en oversteekbaarheid. Bussen en treinen hinderen het doorgaande verkeer op de route Ossendamweg-Koningsweg. Een herinrichting van het volledige stationsgebied is daarom gewenst, waarbij in ieder geval de mogelijkheid van een ongelijkvloerse kruising van de Ossendamweg met het spoor verder wordt uitgewerkt.

Stimuleren van fietsgebruik en openbaar vervoer

Om de congestie op het hoofdwegennet te verminderen is het ook van belang dat er meer gebruik wordt gemaakt van het openbaar vervoer en de fiets. In de betreffende hoofdstukken worden oplossingsrichtingen uitgewerkt om dit te bewerkstelligen.

Nadere analyse Van Weedestraat

De verkeersfunctie en de winkelfunctie van de Van Weedestraat moeten uit elkaar worden gehaald. Zowel voor de doorstroming als de verkeersveiligheid is dat van belang. In het kader van het detailhandelsbeleid wordt dit nader uitgewerkt en worden verschillende varianten bekeken. Daarbij is het in elk geval noodzakelijk dat een gebiedsontsluitende weg met voldoende capaciteit de oostkant van Soest ontsluit.

Stopverbod op de hoofdwegenstructuur

Conform de inrichtingsprincipes voor gebiedsontsluitende wegen wordt op alle hoofdwegen een dubbele doorgetrokken asmarkering aangebracht. Hierdoor ontstaat een inhaalverbod, waarbij het bovendien verboden is om op de rijbaan stil te staan. Daarmee wordt immers de doorgang voor achteropkomend verkeer belemmerd, omdat zij de doorgetrokken asmarkering niet mogen passeren. In overleg met bedrijven langs de hoofdwegenstructuur moet gezocht worden naar alternatieven voor laden- en lossen. Gedacht kan worden aan venstertijden zoals in de Van Weedestraat.

Ruimtelijke ontwikkelingen Soesterberg faciliteren

Rond Soesterberg zijn vele ruimtelijke ontwikkelingen gepland. Daarbij wordt gedacht aan de herontwikkeling van de vliegbasis en de vernieuwing en uitbreiding van Soesterberg dorp. Deze ruimtelijke ontwikkelingen hebben een behoorlijke impact op de verkeersbewegingen in en door het gebied. Soest faciliteert deze ruimtelijke ontwikkelingen door op gebied van verkeer en vervoer ondersteunende maatregelen te nemen die de bereikbaarheid van Soesterberg en de doorstroming van het verkeer door en langs Soesterberg waarborgen. Uitwerkingen daarvan zijn opgenomen in het Verkeerscirculatieplan Soesterberg e.o. (VCP). Het waarborgen van de bereikbaarheid en de doorstroming van gemotoriseerd verkeer geldt voor alle ruimtelijke ontwikkelingen in de gemeente Soest, de nadruk ligt de aankomende jaren echter op Soesterberg en omgeving. Daarbij wordt bijvoorbeeld gedacht aan het strekken van de versprongen wegaansluiting in de Richelleweg, over de N237 naar de N413 van Weerden Poelmanweg om een verbeterde doorstroming te krijgen op dit kruispunt en een goede ontsluiting te vormen voor het geplande Defensiemuseum. Andere belangrijke aanpassingen zijn het herinrichten van de Kampweg, de Veldmaarschalk Montgomeryweg (eventueel met ondertunneling van de N237 ter hoogte van het dorp Soesterberg) en de Banningstraat. Alle ruimtelijke planvorming zoals het Masterplan Soesterberg en het Ruimtelijk plan voor de Vliegbasis heeft tot gevolg dat de verkeerssituatie in Soesterberg de aankomende jaren flink kan veranderen.

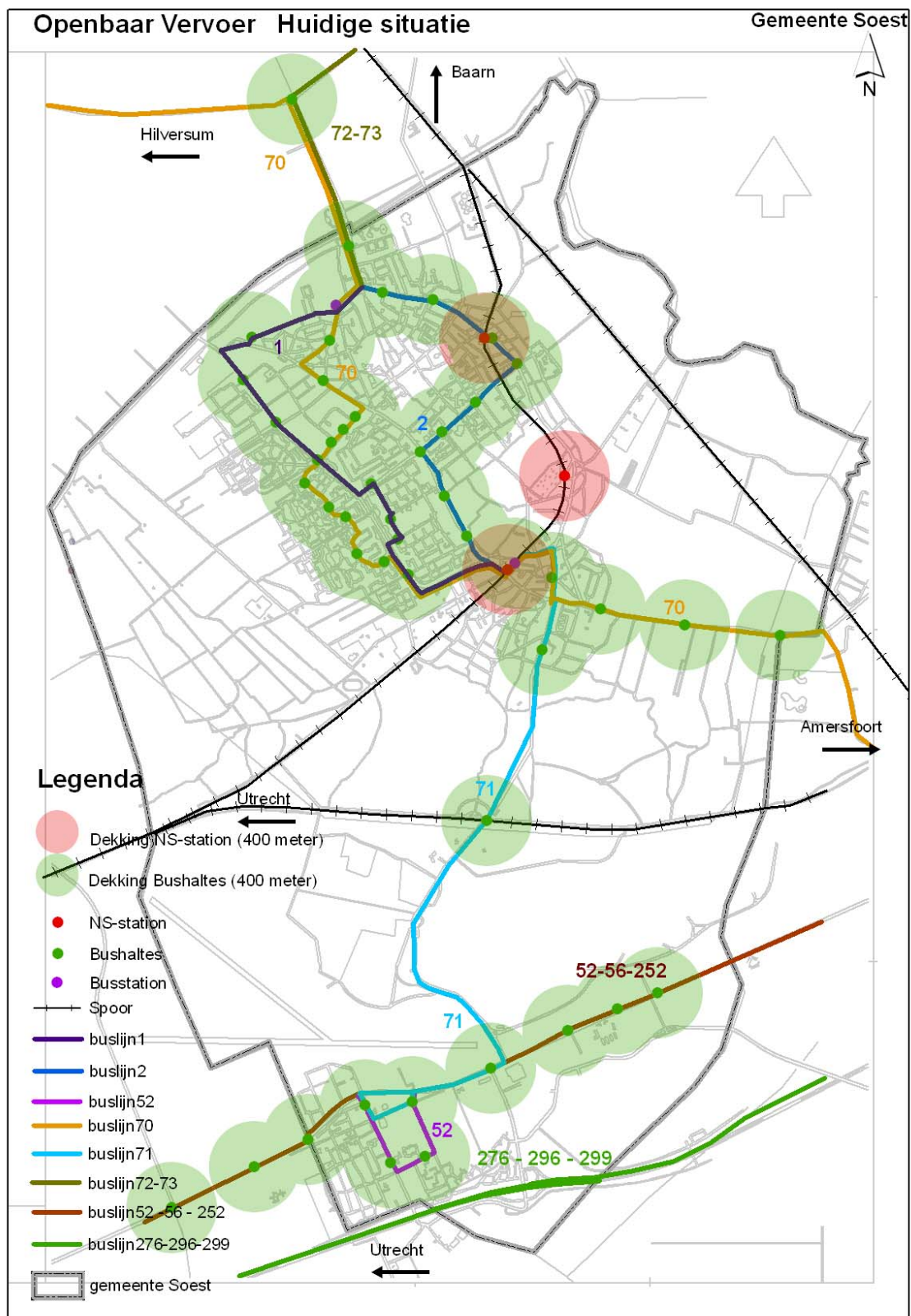
Opzetten van een permanent monitoringsprogramma

Een belangrijk hulpmiddel bij het maken van afwegingen op het gebied van verkeer en vervoer is monitoren. Middelen die daarvoor ingezet worden zijn verkeerstellingen (zowel op wegen als op kruispunten), kentekenonderzoeken om verkeersstromen in beeld te brengen en onderscheid te maken tussen bestemmingsverkeer en doorgaand verkeer, reistijdmetingen om vertragingen op het wegennet te kunnen bepalen en het onderhouden van een gedegen verkeersmodel om op basis van de gegevens prognoses te kunnen doen ten aanzien van verwachte intensiteiten en verkeersstromen in toekomstige scenario's. Met een permanent programma van monitoring kunnen problemen ten aanzien van bereikbaarheid vroegtijdig geconstateerd worden en kunnen de effecten van maatregelen beter inzichtelijk worden gemaakt. Door monitoring kan bovendien worden getoetst of het wegennet voldoet aan het strategische doel ten aanzien van gemotoriseerd verkeer.

Implementeren van dynamisch verkeersmanagement

Dynamisch verkeersmanagement (DVM) is een verzamelnaam voor geautomatiseerde real-time maatregelen om de verkeersafwikkeling te reguleren. Sommige maatregelen kunnen in een verkeerscentrum worden gecoördineerd en aangestuurd. Vanuit een verkeerscentrum kan bijvoorbeeld worden ingegrepen in verkeerslichten om richtingen waar file ontstaat langer groen licht te geven, afhankelijk van het verkeersaanbod. Dit kan bijvoorbeeld in Soest-Zuid een bijdrage leveren aan het oplossen van het knelpunt. Ook kunnen weggebruikers via dynamische borden worden geïnformeerd over files en de snelste route. Het verkeer kan daarmee worden beïnvloed. De provincie Utrecht doet al onderzoek naar de effecten en mogelijkheden van dynamisch verkeersmanagement. De gemeente Soest haakt daarbij aan.

Voor goed verkeersmanagement zijn veel en actuele gegevens nodig. Verkeersmonitoring is daartoe een belangrijk hulpmiddel. Door middel van DVM kan gestuurd worden in doorgaande verkeersstromen. Voorbeeld daarvan is het plaatsen van zogeheten BermDrips (digitale route informatie panelen in de berm van de weg) die de weggebruiker informatie geven over de files op het Rijkswegennet. Op de N413 komt een BermDrip te staan ter plaatsen van de aansluiting op de N237. Indien er file is op de A28 richting Amersfoort of Utrecht, dan kan de weggebruiker, op basis van de digitale informatie, op dat punt de keuze maken om via de N237 te rijden. Dat verbetert de doorstroming aanzienlijk.



7.1 Aanvullende analyse

Huidige situatie

De gemeente kent drie vormen van openbaar vervoer: de bus, trein en regiotaxi. Op dit moment wordt het busvervoer binnen de gemeente verzorgd door twee bedrijven, Stadsvervoer Nederland (Soest) en Connexxion (Soesterberg). De huidige concessie loopt tot 14 december 2008. Er rijden twee stadslijnen in de kern Soest, tussen Soestdijk-Noord en Soest-Zuid. De overige lijnen zijn regionaal en verbinden de kern Soest onder andere met Amersfoort, Baarn en Hilversum. Soesterberg is verbonden met Amersfoort en Utrecht middels regionale lijnen. Via de A28 passeren enkele spitslijnen Soesterberg. Er wordt daar niet gehalteerd. Lijn 2 en 70 zijn het drukst¹³.

Sinds 1993 is er binnen de gemeente sprake van het zogenaamde “busplan”. Op twee overstappunten ontmoeten de bussen elkaar ieder kwartier en kunnen passagiers overstappen. Op het overstappunt Soest-Zuid wordt daarnaast aansluiting gegeven op de trein van en naar Utrecht. Op dit moment valt een deel van de bebouwde kom van Soest buiten het bereik van 400 meter van de openbaar vervoerhaltes.

Binnen de gemeente zijn drie spoorlijnen aanwezig. Utrecht – Amersfoort, Hilversum – Amersfoort en Utrecht – Baarn. Alleen die laatste is op dit moment van belang, op de andere twee lijnen stoppen geen treinen binnen de gemeente. De lijn Utrecht-Baarn heeft binnen de gemeentegrenzen drie stations: Soest-Zuid, Soest en Soestdijk. Op deze lijn stopt twee keer per uur een trein, in beide richtingen¹⁴.

¹³ Gemeente Soest (2007). Tariefverlaging openbaar vervoer.

¹⁴ Op werkdagen tussen 6.30 en 0.30 2 keer per uur, op zaterdag vanaf 7.30 en op zondag vanaf 8.30 2 keer per uur.

Autonome ontwikkelingen tot 2020

De eerstvolgende concessie van het busvervoer in de regio gaat eind 2008 in en heeft een looptijd van acht jaar. Het jaar 2020 valt halverwege de concessie die in 2016 van start gaat. Nieuwe concessies brengen altijd veranderingen met zich mee. Zo worden er vaak striktere eisen gesteld aan dienstverlening en toegankelijkheid. Ook de milieubelasting door het materieel wordt steeds meer aan banden gelegd. Of er ook sprake zal zijn van een verdichting van het netwerk van buslijnen kan op dit moment nog niet bepaald worden. De spoorlijn Utrecht-Baarn blijft tot het einde van de NS-concessie in 2015 deel uitmaken van het landelijk hoofdrailnet. Wat er daarna mee gebeurt is nog onduidelijk. Een scenario kan zijn dat de NS deze lijn afstoot waarna de provincie deze lijn overneemt om hem apart aan te besteden, analoog aan de Valleilijn. Op dit moment is binnen het project Randstadspoor een onderzoek gaan hoe de rentabiliteit van de spoorlijn te verhogen en hem daarmee te behouden.

De drie stations in Soest verwerken dagelijks ongeveer 3000 reizigers. Station Soest-zuid is het drukst, gevolgd door Soestdijk. Op station Soest stappen dagelijks niet meer dan 425 reizigers in en uit (tellingen ns 2006).

7.2 Van wensstructuur naar voorkeursstructuur

Strategische doelen

De doelstelling voor het openbaar vervoer uit de kadernota zijn als volgt:

- De bezettingsgraad van het OV is in 2020 met 20% gestegen ten opzichte van het huidige niveau;
- Het aandeel verplaatsingen per openbaar vervoer blijft in ieder geval gelijk aan het huidige niveau (relatief) en op ritten tot 7 km is dit aandeel verplaatsingen in 2020 toegenomen ten koste van het aandeel autoritten;
- Gratis openbaar vervoer in de daluren voor gedefinieerde doelgroepen;
- Alle woningen in de bebouwde kom van Soest liggen in 2020 binnen de (in de concessie vast te leggen) normafstand van een halte van het OV;
- De reistijd van iedere halte naar een hoogstedelijk of stedelijk knooppunt bedraagt in 2020 minder dan 30 minuten.

Netwerkeisen

Voor het openbaar vervoer spelen drie elementen een belangrijke rol:

- Beschikbaarheid: Te vertalen in loopafstand, voor- en natransport, lijnvoering, frequentie, diensttijden en toegankelijkheid.
- Betrouwbaarheid: Wordt bepaald door de mate waarin het systeem volgens de dienstregeling kan functioneren.
- Comfort: Heeft te maken met de kwaliteit van het materieel en de haltes en stations.

De meeste invloed op de beschikbaarheid wordt uitgeoefend bij de opzet van een nieuwe concessie. Daarin worden lijnvoeringen bepaald, halteafstanden, frequenties etc. De betrouwbaarheid wordt naast de kwaliteit van het systeem zelf sterk beïnvloed door zaken van buitenaf. Het comfort tenslotte is een algemeen kwaliteitskenmerk dat veel invloed heeft op het imago van het product openbaar vervoer. Alle hierboven genoemde elementen zijn van belang om de in de kadernota geformuleerde doelstellingen te behalen.

Netwerkopbouw

Het openbaar vervoer netwerk wordt gevormd door verschillende typen verbindingen:

- Verbindende lijnen vormen een verbinding tussen belangrijke woon- en werkconcentraties, met relatief grote halteafstanden waardoor de reis met een hoge gemiddelde snelheid wordt afgelegd. De verbindende lijnen worden gevormd door de spoorverbindingen en de regionale buslijnen. Deze zijn de drager van het openbaar vervoer netwerk in de provincie Utrecht. De spoorverbindingen voorzien daarnaast in een interregionale verbinding.
- Ontsluitende lijnen: zijn de verbindingen binnen de concentraties van wonen en werken, met relatief korte halteafstanden, waardoor de gebieden goed worden ontsloten. De ontsluitende lijnen worden voornamelijk gevormd door de lokale buslijnen.

Vraaggebonden openbaar vervoer (de Regiotaxi Eemland), vult de buslijnen aan.

Verbindende lijnen

Voor de kern Soest zijn drie verbindende lijnen van belang: richting Utrecht, richting Amersfoort en richting Hilversum. Voor de kern Soesterberg zijn er ook drie verbindende lijnen: eveneens naar Utrecht en Amersfoort, maar ook naar Zeist. De zwaarste verbindingen zijn de verbindingen van Soest met Utrecht en met Amersfoort. Dit zijn dan ook de lijnen waaraan de hoogste kwaliteitseisen worden gesteld.

Ontsluitende lijnen

Belangrijk kenmerk van deze lijnen is de dekkingsgraad die de lijnen tezamen hebben. Juist deze lijnen vormen de verbinding tussen de herkomsten of bestemmingen en het openbaar vervoer netwerk.

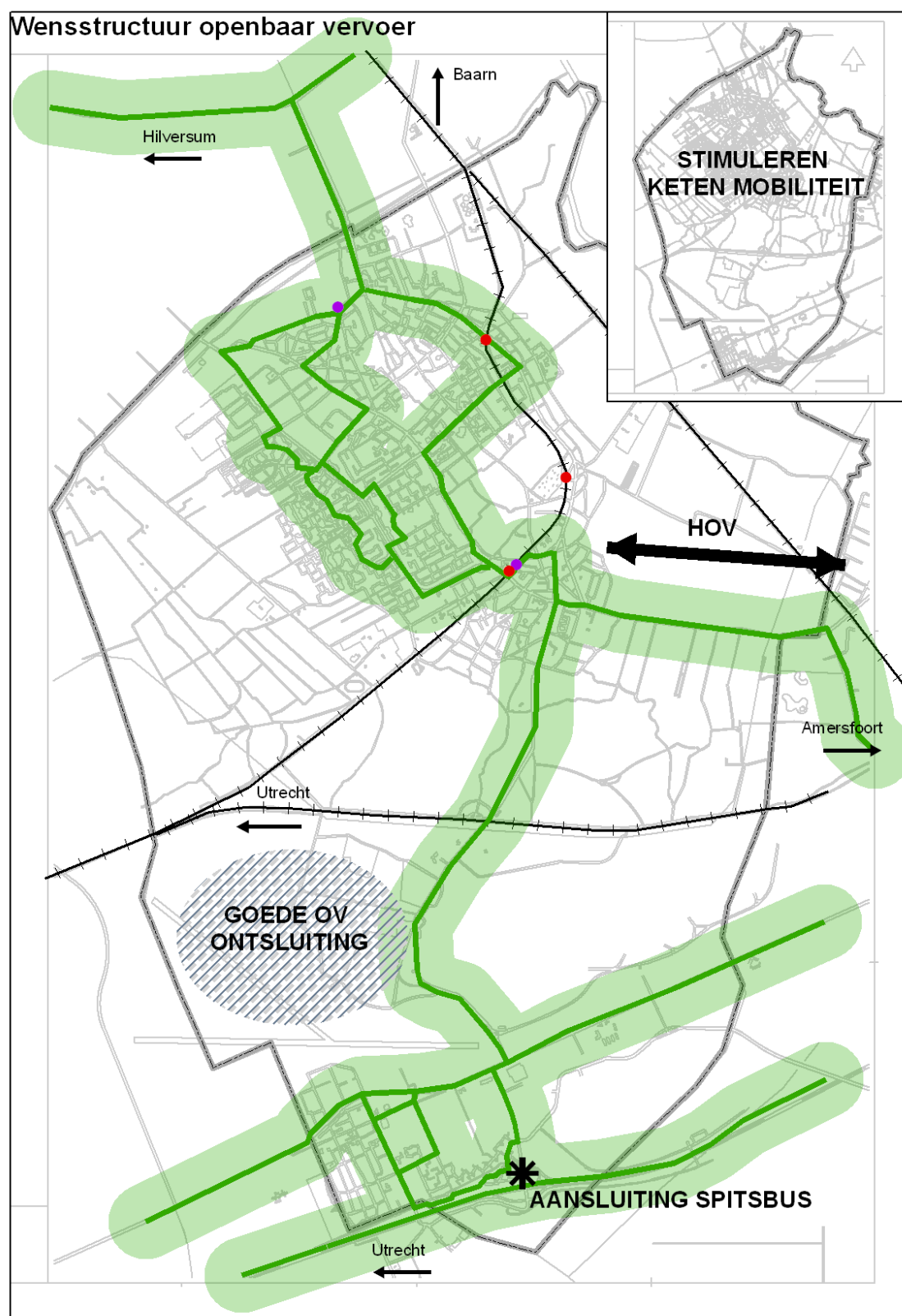
Het wensnetwerk

Uiteindelijk kan al het voorgaande worden vertaald in het volgende wensnetwerk:

- Hoogwaardig openbaar vervoer (HOV) tussen de kern Soest en Amersfoort
- HOV tussen de kern Soest en Utrecht
- Spitsbus van Soesterberg naar de Uithof
- Goede openbaar vervoer ontsluiting nieuwe ontwikkelingen Soesterberg
- Bestaande buslijnen in Soest uitbreiden, zoals de wijk Boerenstreek
- Bestaande buslijnen in Soesterberg minimaal op peil houden
- Stimuleren van ketenmobiliteit

Deze wensen sluiten goed aan bij de visie van de concessieverlener, de provincie Utrecht. In het SMPU 2004-2015 heeft de provincie haar visie, doelen en strategie voor het openbaar vervoer beschreven. Belangrijk voor de gemeente Soest is dat hierin wordt gesteld dat om de kwaliteit van het netwerk te verbeteren de frequentie en trajectsnelheid op de corridor Amersfoort–Soest moet worden verbeterd. Het busverkeer op deze corridor voorziet in de behoefte van een snelle verplaatsing met het openbaar vervoer en biedt een alternatief voor het drukke autoverkeer.

Bovenstaande aanvullingen op de visie van de provincie Utrecht zijn zeer belangrijk voor de (interregionale) openbaar vervoerrelatie tussen de gemeente Soest en Utrecht/Amersfoort (en verder). De gemeente Soest heeft geen bevoegdheid binnen de aanbesteding van het openbaar vervoer. Zij moet zich wel sterk maken voor deze aanpassing ter verbetering van de kwaliteit van het openbaar vervoer bij de concessie verlener.



7.3 Knelpunten

Rijtijden van de bus onder druk

Het openbaar vervoer heeft momenteel als voornaamste knelpunt dat, door congestie op enkele punten in de hoofdwegenstructuur en snelheidsremmende maatregelen in met name verblijfsgebieden, de bus letterlijk vertraging oploopt. Hierdoor staat de rijtijd onder druk en is deze onbetrouwbaar. Bovendien wordt de dienstregeling niet gehaald.

Overstapmogelijkheid onder druk

Uit bovenstaand knelpunt volgt logischerwijs dat ook de overstapmogelijkheden tussen bus en trein onder druk staan. Een voorbeeld daarvan is de Birkstraat en Vondellaan tijdens de spitsuren. Daarnaast is er tot op heden weinig aandacht geweest voor de bus bij reconstructies van wegen binnen verblijfsgebieden. Dit knelpunt zal toenemen door de autonome groei van het autogebruik.

OV-verbinding Soest - Amersfoort onvoldoende

De OV-verbinding Soest - Amersfoort wordt als onvoldoende ervaren. Er is geen directe treinverbinding tussen Soest en Amersfoort. Vanwege de keuze voor de overstapmogelijkheden bij station Soest-zuid tussen bus en trein is bij station Amersfoort buiten de spitsuren een slechte overstapmogelijkheid van de bus op de treinen naar het noorden en oosten. Beide overstappen faciliteren is tot op heden niet mogelijk. De voorkeur is tot op heden uitgegaan naar de zwaarste reizigersstroom (Soest-Utrecht).

Soest heeft geen zeggenschap over openbaar vervoer

De invloed die de gemeente kan uitoefenen gaat niet verder dan een adviserende rol. Zeggenschap heeft de gemeente niet. Alleen bij het initiëren van tariefacties in de bus kan de gemeente met de vervoerder afspraken maken, waarbij wel de instemming van de provincie nodig is.

Voor wat betreft de trein is de afstand nog groter. In de concessie van de NS is wel vermeld dat bij wijzigingen van de dienstregeling op de lijn Utrecht-Baarn overleg moet worden gevoerd met de aanliggende gemeenten. Er bestaat niet zoiets als instemmingrecht.

Mogelijkheden onbekend bij bewoners

De bus wordt vaak niet gebruikt, omdat men niet weet wat de mogelijkheden zijn. Daardoor wordt de bus veel minder vaak gebruikt als vervoermiddel dan eigenlijk zou kunnen. Hier een oplossing voor vinden is een belangrijke speerpunt, want: Hoe voller de bussen zijn, hoe meer kans dat de buslijn in stand blijft.

Openbaar vervoer t.o.v. gemotoriseerd verkeer

Weliswaar worden voor het gemotoriseerd verkeer ook kwaliteitseisen gesteld aan de infrastructuur, voor het openbaar vervoer zijn deze onvoldoende. Het gewenst maximale verschil in reistijd tussen daluren en spitsuren is voor de dienstregeling van het openbaar vervoer te groot. Uiteindelijk zal

zonder extra maatregelen de situatie voor het openbaar vervoer per bus vanwege de toename van het autoverkeer verslechteren.

Openbaar vervoer t.o.v. langzaam verkeer

Met name in de verblijfsgebieden waar langzaam verkeer en bussen dezelfde infrastructuur delen kan dat aanleiding zijn tot objectieve en subjectieve verkeersveiligheidsconflicten.

Dekkingsgraad

In de huidige situatie woont niet iedereen binnen een hemelsbrede afstand van 400 tot een halte van het openbaar vervoer. Dit geldt voor het westelijk deel van de Boerenstreek, het centrum van de wijk Soestdijk, het zuid-westelijk deel van Soest-zuid, het noordelijk deel van de Stadhouderslaan, het zuid-westelijk deel van Soesterberg-kom en de gehele wijk Apollo. Ook het detentiecentrum Kamp Zeist en het militaire luchtvaartmuseum liggen op te grote afstand van het openbaar vervoer.

7.4 Tactieken en oplossingsrichtingen

De tactieken oplossingsrichtingen moeten erop gericht zijn dat de gemeente de hiervoor beschreven knelpunten weet te overwinnen om de doelstellingen te halen. In zijn algemeenheid betekent dit dat het openbaar vervoer een aantrekkelijker alternatief vormt voor de auto dan dat dit heden ten dag het geval is. Dat geldt zeker op reisafstanden tot 7 km. Om dit te bereiken kan aan de volgende zaken gedacht worden.

Verbindende lijnen (HOV)

Voor dit type verbinding is snelheid en betrouwbaarheid van groot belang. De tactieken en oplossingsrichtingen moeten erop gericht te zijn dit na te streven.

Soest-Utrecht:

Dit is nu een treinverbinding met een halfuursfrequentie. Er moet naar gestreefd worden het huidige kwaliteitsniveau tenminste te handhaven of zelfs te verhogen. Versterking is te bereiken door de frequentie te verhogen en/of de reistijd te verkorten.

Soest-Amersfoort:

Dit is een busverbinding met een halfuursfrequentie en in de spitsuren een kwartierfrequentie. De Birkstraat staat tot 2020 een forse toename van de intensiteit te wachten. De conclusie mag worden getrokken dat de Birkstraat voor een HOV-verbinding in 2020 niet geschikt is. Aangezien er geen alternatieve infrastructuur beschikbaar is, betekent dit dat er nieuwe infrastructuur aangelegd zal moeten worden. Daarbij bestaan er twee mogelijkheden:

- Eigen businfrastructuur tussen Soest-zuid en station Amersfoort
- of
- Een railverbinding tussen diezelfde twee punten.

Soest-Hilversum:

Naar Hilversum is er zowel een bus- als een treinverbinding (via Baarn). Beide hebben een halfuursfrequentie. 's Avonds en in het weekend is de busverbinding teruggebracht naar een uursfrequentie. Via beide systemen is nog voldoende capaciteit beschikbaar. Hier en daar speelt voor de bus congestie een rol tijdens de spitsuren. Hieraan moet blijvend aandacht besteed worden.

Soesterberg naar Amersfoort, Utrecht en Zeist:

Soesterberg is met deze drie plaatsen verbonden door buslijnen met een halfuursfrequentie. Deze moeten tenminste behouden worden. De nieuwe ontwikkelingen rondom Soesterberg en de vliegbasis vragen om uitbreiding van het openbaar vervoer, met name gericht op het aan- en afvoeren van bezoekers uit het gehele land. Er moet daarvoor op korte afstand een treinverbinding van voldoende kwaliteit beschikbaar moet zijn (bijvoorbeeld Den Dolder). Voor het voor- en natransport kan over diverse alternatieven nagedacht worden. Belangrijk is wel een hoge frequentie en voldoende capaciteit.

Ontsluitende lijnen

Voor alle ontsluitende lijnen geldt dat zij tezamen voldoende dekkingsgraad bieden zoals in de doelstellingen verwoord. Dat wil zeggen dat ten opzicht van de huidige situatie gekeken dient te worden naar een herschikking en/of toevoeging van buslijnen om aan de doelstelling te kunnen voldoen. Ook moeten frequentie en bediening een relatie hebben met de verbindende lijnen. De hoofdproblematiek van deze lijnen is het feit dat ze veelal door verblijfsgebieden voeren. Veel aandacht zal dan ook gegeven moeten worden aan de routes van de buslijnen in die gebieden. Ook de ontsluitende buslijnen moeten een grotere concurrentie voor de auto worden. Dat is niet alleen te verwezenlijken door een snelle lijnvoering. Flankerende maatregelen zoals parkeerregulering horen daar ook bij.

Tariefacties

Tariefacties kunnen een belangrijke bijdrage leveren aan een beter gebruik van het openbaar vervoer. Tariefacties in de spitsuren kunnen leiden tot een verschuiving in de modal split, zodat op die verbindingen de congestie afneemt. Tariefacties buiten de spits zijn veel meer gericht op een betere benutting van het toch al rijdende materieel. Gebleken is dat juist door het houden van tariefacties meer mensen, ook buiten de groep op wie de tariefactie is gericht, bekend raken met het openbaar vervoer en het meer dan vroeger meenemen in hun afweging hoe een bepaalde reis te maken. Hoe groter het gebied waar een tariefactie wordt gehouden des te groter het succes.

Modal Split is de vervoerswijzeverdeling, de verdeling van zich verplaatsende personen of van verplaatsende goederen over de gebruikte vervoerwijze.

8 PARKEREN

8.1 Aanvullende analyse

Binnen de kernen van de gemeente Soest vraagt het parkeren om bijzondere aandacht. Het toenemende autobezit vraagt om een steeds groter ruimtebeslag voor het parkeren. Het autobezit is in Soest relatief hoog¹⁵. Daarnaast blijkt dat het autogebruik op de korte afstand in Soest hoger dan gemiddeld is¹⁶. Deze beide aspecten zijn van belang op het parkeren binnen de gemeente. Enerzijds is dit van invloed op de vraag naar parkeerruimte bij de eigen woning. Anderzijds zorgt dit voor vraag naar parkeerruimte bij de diverse voorzieningen die binnen de gemeente Soest aanwezig zijn. In deze paragraaf worden de resultaten van het parkeeronderzoek dat is uitgevoerd in de winkelgebieden Van Weestraat en Soest-Zuid beschreven. Daarnaast wordt aangegeven wat de bevindingen zijn van de inventarisatie van de parkeercapaciteit in woonwijken.

Parkeren in de belangrijkste winkelgebieden

In november 2007 is rond de Van Weestraat een parkeeronderzoek uitgevoerd¹⁷. Daarbij is de totale capaciteit (725 parkeerplaatsen) geïnterviewd. In de nachtelijke situatie is maar een klein deel van de parkeerplaatsen bezet, vooral door bewoners die in het gebied wonen. Op een doordeweekse dag loopt de bezettingsgraad op tot gemiddeld 75%. Op een aantal plekken is de bezettingsgraad op een doordeweekse dag zelfs hoger dan 85%. Bij een bezetting boven de 85% lijkt een straat of een terrein vol te staan en kunnen ongewenste effecten optreden zoals foutief parkeren of zoekverkeer. Op zaterdag is de bezettingsgraad gemiddeld 80%, met uitschieters op enkele locaties tot bijna 100%. De resultaten zijn opgenomen in bijlage II.

Parkeren in woonwijken

Voor het parkeren in de woonwijken is een inventarisatie gemaakt van het parkeeraanbod. Dit aanbod is gerelateerd aan het aantal huishoudens en het gemiddelde autobezit in een wijk. Op basis hiervan kan op een pragmatische manier de nachtelijke parkeerdruk worden in de verschillende wijken worden ingeschat. In onderstaande tabel zijn de verschillende resultaten weergegeven.

¹⁵ CBS Statline (2007). met 480 personenauto's per 1000 inwoners, ten opzichte van het gemiddelde van 442 voor Nederland

¹⁶ O.b.v. AVV (2006). Mobiliteitsonderzoek Nederland (MON). Autogebruik in de gemeente Soest op korte afstand (minder dan 7,5 km).

¹⁷ Het onderzoek is op vergelijkbare wijze uitgevoerd als het parkeeronderzoek van mei 2002.

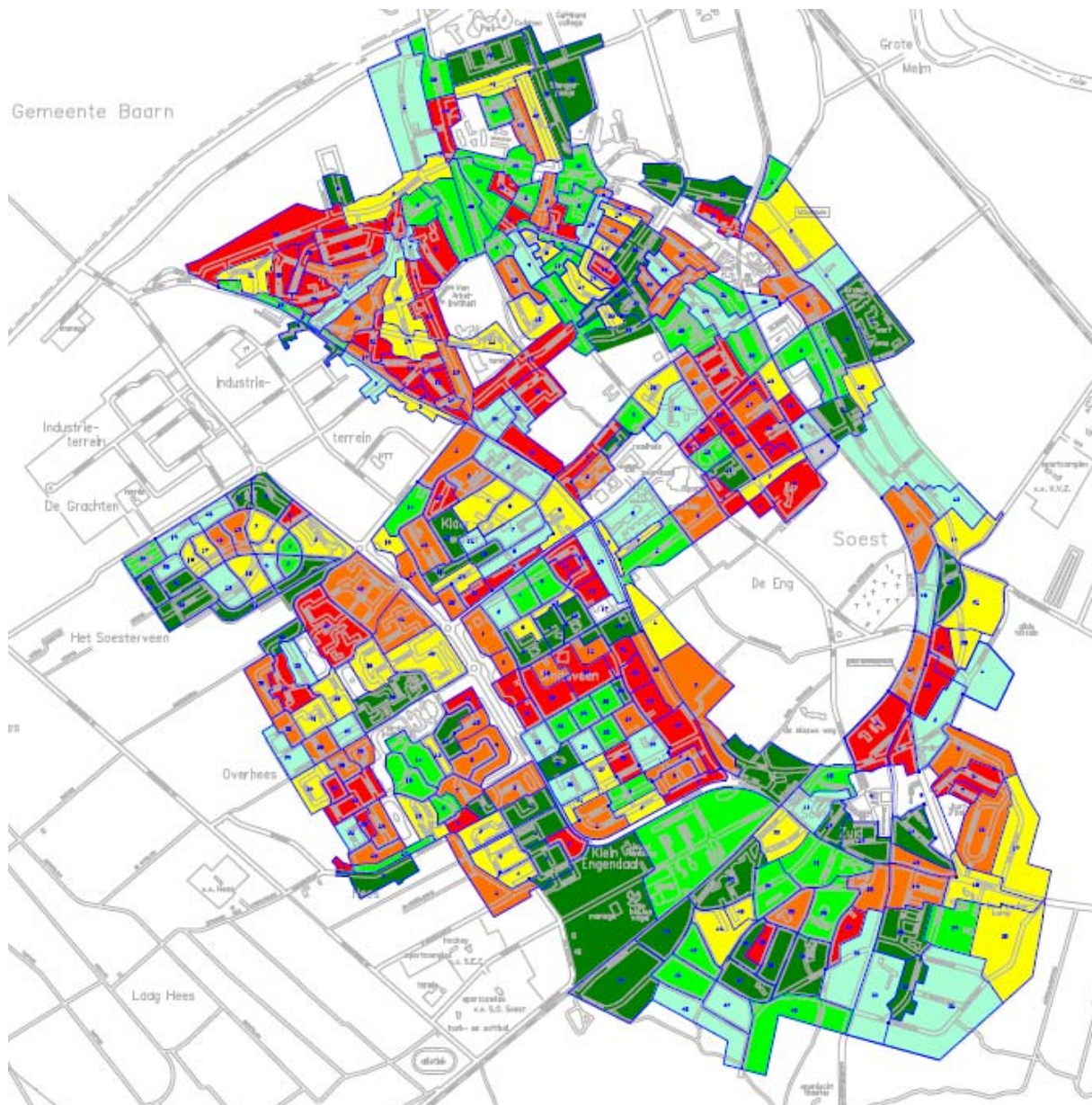
Motorvoertuigen per 1000 inwoners verdeeld naar postcode (per 1-1-2007) en I/C -verhouding						
postcode	wijk	aantal inw.	aantal pers.auto's	auto's/1000 inw	capaciteit	I/C
3761	Soestdijk	4920	2401	488	2223	1,08
3762	Industrieterrein / 't Hart / Klaarwater	8520	3869	454	3752	1,03
3763	Boerenstreek	2515	1239	493	1297	0,96
3764	De Eng / Soest-midden	4890	2191	448	2881	0,76
3765	De Eng zuid / Smitsveen	4990	2101	421	2945	0,71
3766	Overhees / Hees / Klein Engendaal	7710	3279	425	3447	0,95
3768	Soest-zuid / Soestduinen	5620	3361	598	3242	1,04
3769	Soesterberg	6190	3137	507	4120	0,76

Het blijkt dat in veel wijken die capaciteit nagenoeg bereikt is. Uiteraard zijn er wel verschillen per buurt.



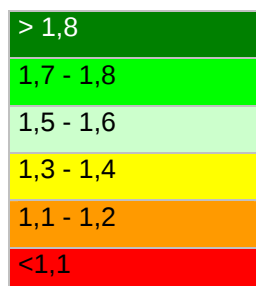
Parkeren in woonwijken (Soesterberg)

Capaciteit parkeren versus wonen



Parkeren in woonwijken (Soest)
Capaciteit parkeren versus wonen

Verklaring kleuren:
Parkeercapaciteit
gem. per woning



Parkeerregulering

Op dit moment wordt op een aantal locaties in beperkte mate het parkeren gereguleerd. Regulering vindt vooral rond de winkelcentra plaats door middel van een blauwe zone. Er worden geen ontheffingen uitgegeven voor de blauwe zone. Daarnaast zijn een aantal locaties aangewezen voor laden en lossen. Gedurende bepaalde tijden worden parkeerplaatsen beschikbaar gesteld voor laden en lossen. Buiten de laad- en lostijden kan wel gewoon geparkeerd worden.

Om de bereikbaarheid en veiligheid te garanderen wordt verder gewerkt met parkeerverboden. Bij de meeste scholen zijn parkeerverboden ingesteld, maar ook op de bedrijventerreinen wordt met parkeerverboden gewerkt (behalve op de Oostergracht). Parkeren is daar alleen binnen de vakken toegestaan. Uitgangspunt is hier dat de parkeervraag van bedrijven op het eigen terrein wordt opgelost.

Autonome ontwikkeling

Om een goed beeld van de situatie in 2020 te kunnen vormen wordt eerst teruggeblikt naar 2002. In 2002 is ook een parkeeronderzoek uitgevoerd in Soest Centrum en Soest-Zuid. Afgezien van een afwijkende onderzoeksperiode¹⁸ en beperkte wijzigingen in de parkeercapaciteiten de ruimtelijke situatie, is de parkeerdruk in 2007 op de drukkere momenten gemiddeld genomen 10% tot 15% hoger dan in 2002.

De hogere parkeerdruk in 2007 ten opzichte van 2002 kan niet als een directe groei van de parkeervraag gezien worden. Autonome groei van het verkeer zal voor een deel hebben bijgedragen in deze hogere parkeerdruk. Een ander deel is mogelijk te verklaren door de onderzoeksperiode waarin de onderzoeken in 2002 en 2007 zijn uitgevoerd. De ervaring leert dat in de periode mei/juni het autogebruik meestal minder hoog is dan in de periode oktober/november.

Voor de beschrijving van de autonome situatie 2020 is een aantal aspecten van belang. Een deel van het toekomstige beeld kan gebaseerd worden op de autonome ontwikkeling van de mobiliteit. Er wordt aangenomen dat binnen de gemeente Soest tot 2020 een gemiddelde autonome groei van de automobilititeit plaats zal vinden. Ten tweede zijn eventuele ruimtelijke en economische ontwikkelingen binnen de gemeente van belang. Immers nieuwe ruimtelijke functies of meer inwoners betekenen een groter verzorgingsgebied voor winkelfuncties en dus een toenemende parkeervraag. Ten slotte is ook het totale verkeer en vervoerbeleid van invloed op de parkeersituatie. Locaties die per auto goed bereikbaar zijn, stimuleren het autogebruik. Indien daarnaast goede openbaar vervoer- en fietsvoorzieningen beschikbaar zijn, dan zijn deze modaliteiten een volwaardig alternatief voor de auto.

¹⁸ Mei/juni in 2002 en november in 2007.

Bovenstaande aspecten zijn te vertalen in een te verwachten gemiddelde groei van de parkeervraag. Uitgaande van een gemiddelde groei per jaar van 1,5% in de periode van 2008 tot en met 2020, betekent dit een totale toename van 15% tot 20% in de parkeervraag.

8.2 Van wensstructuur naar voorkeursstructuur

Ruimte, en parkeerruimte in het bijzonder, is een schaars goed en het is dan ook gewenst die zo goed mogelijk te benutten. Dat betekent dat er zoveel mogelijk naar wordt gestreefd dat parkeerruimte op verschillende tijdstippen van de dag wordt gebruikt door verschillende groepen parkeerders. De winkelgebieden bieden bij uitstek kansen voor dit dubbelgebruik omdat er verschillende groepen zijn die er willen parkeren. Parkeerplaatsen kunnen overdag door winkelbezoekers en werkers worden gebruikt en 's avonds en 's nachts door bewoners die er overdag in mindere mate zijn. Voor andere gebieden met meer solitaire functies, zoals werk- of woongebieden, zijn de mogelijkheden voor dubbelgebruik vaak wat beperkter. Als er niet voldoende parkeerruimte is om aan de vraag van alle groepen parkeerders tegemoet te komen, dan is het nodig het gebruik van de ruimte te reguleren.

Woongebieden

Opgemerkt moet worden dat de gemeente Soest de mogelijkheden voor kleinschalige bedrijvigheid in woongebieden wil stimuleren.

<i>Wensbeeld:</i> de leefbaarheid waarborgen en voldoende parkeerruimte bieden aan bewoners en hun bezoek	
Primaire gebruikersgroepen: - bewoners - bezoek van bewoners	Secundaire gebruikersgroepen: - bezoekers van kleinschalige bedrijvigheid - overige parkeerders
Criteria: - Parkeerdruk overdag niet hoger dan 85% op buurniveau; - Parkeerdruk 's nachts niet hoger dan 90% op buurniveau; - Voldoende parkeergelegenheid voor primaire gebruikersgroepen binnen acceptabele loopafstand (maximaal 5 minuten lopen); - Criteria zijn in 95% van alle dagen in het jaar haalbaar.	

Winkelcentra

Binnen Soest ligt het hoofdwinkelcentrum rond de Van Weedestraat. Daarnaast bevinden zich winkelcentra in Soest-Zuid, aan de Tamboerijn en de Smitshof. In Soesterberg bevindt het winkelcentrum zich aan de Rademakerstraat.

<i>Wensbeeld:</i> het waarborgen van de vitaliteit van economische en maatschappelijke functies	
Primaire gebruikersgroepen: - Winkelend publiek	Secundaire gebruikersgroepen: - Bewoners - Bezoek van bewoners - Personeel - Overige parkeerders
Criteria: - Parkeerdruk tijdens openingstijden maximaal 85%; - Parkeerdruk tijdens piekmomenten (koopavond, zaterdagmiddag) niet hoger dan 90%; - Voldoende parkeergelegenheid voor primaire gebruikersgroepen binnen acceptabele loopafstand (maximaal 3 minuten lopen); - Voldoende parkeergelegenheid voor secundaire gebruikersgroepen binnen acceptabele loopafstand (maximaal 5 minuten lopen); - Criteria zijn in 95% van alle dagen in het jaar haalbaar.	

Stationslocaties

Een stationslocatie kent een autoaantrekkende werking als de verbinding interessant is voor P+R gebruik. Het is mogelijk dat in de directe omgeving van stationslocaties een specifieke parkeersituatie ontstaat. Binnen de gemeente Soest bevinden zich drie stationslocaties. Deze zijn alle gelegen aan de spoorverbinding tussen Utrecht en Hilversum. Bij twee stations (Soestdijk en Soest-Zuid) is een parkeerterrein aanwezig. P+R wordt alleen bij station Soest-Zuid gestimuleerd.

<i>Wensbeeld:</i> het stimuleren van ketenmobiliteit en het gebruik van het openbaar vervoer	
Primaire gebruikersgroepen: - OV-reizigers	Secundaire gebruikersgroepen: - Bewoners - Bezoek van bewoners - Overige parkeerders
Criteria: - Parkeerdruk op werkdagen maximaal 90%; - Voldoende parkeergelegenheid voor primaire gebruikersgroepen binnen acceptabele loopafstand (maximaal 5 minuten lopen); - Criteria zijn in 95% van alle dagen in het jaar haalbaar.	

Bedrijventerreinen

Soest kent een tweetal bedrijventerreinen. Dit zijn De Soestdijkse grachten en Soesterberg-Noord. Het parkeren op deze locaties vindt plaats op eigen terrein en in principe niet op de openbare weg.

<i>Wensbeeld:</i> het waarborgen van de bereikbaarheid en de vitaliteit van economische functies	
Primaire gebruikersgroepen: - Personeel - Bezoekers van kantoren en bedrijven	Secundaire gebruikersgroepen: - Overige parkeerders - Geparkeerde vrachtwagens
Criteria: - Voldoende parkeergelegenheid voor primaire gebruikersgroepen op eigen terrein; - Parkeren voor vrachtwagens in avonden en/of weekenden bij voorkeur op aangewezen locaties op terreinen of langs secundaire wegen; - Criteria zijn in 95% van alle dagen in het jaar haalbaar.	

Overige gebieden

Verspreid over de gemeente bevindt zich een grote diversiteit aan functies, zoals sportvoorzieningen en recreatieve bestemmingen. In principe moeten deze functies in hun eigen parkeervoorzieningen voorzien. Algemeen kunnen de volgende criteria worden gesteld.

<i>Wensbeeld:</i> het waarborgen van de leefbaarheid en bereikbaarheid van gebieden
Gebruikersgroepen: - Sporters - Bezoekers - Recreanten
Criteria: - Parkeerdruk tijdens maatgevende periode maximaal rond 85%; - Parkeerdruk tijdens piekmomenten niet hoger dan 90%; - Voldoende parkeergelegenheid voor primaire gebruikersgroepen binnen acceptabele loopafstand (5 minuten lopen); - Criteria zijn in 95% van alle dagen in het jaar haalbaar.

8.3 Knelpunten

Huidig

Uit de parkeeronderzoeken om de Van Weestraat blijkt dat er vooral op zaterdagen een hoge vraag naar parkeerplaatsen is. Op enkele locaties komt de bezettingsgraad zelfs tegen de 100%. Bij een bezettingsgraad boven de 85% kunnen ongewenste effecten optreden zoals foutief parkeren of zoekverkeer.

Al eerder is aangegeven dat Soest een hoog autobezit kent. Als dit autobezit in woonwijken wordt gelegd naast de aanwezige parkeercapaciteit dan blijkt dat grote delen van de gemeente krap in hun jasje zitten (een bezetting van meer dan 95%), waarbij er uiteraard verschillen zijn per buurt. Door de toename van het autobezit wordt deze problematiek alleen maar erger. Ook vormt deze uitkomst een signaal voor inbreidingsprojecten, waarvan één van de opgaven zou moeten luiden om te zorgen voor extra parkeercapaciteit.

Knelpunten in 2020

Het is te verwachten dat de bestaande parkeerknelpunten toenemen. Niet alleen door de autonome groei van het autobezit en –gebruik, maar ook omdat de wensbeelden criteria inhouden die om meer parkeercapaciteit vragen. Specifiek zijn te noemen de winkelgebieden Van Weestraat en Soest-zuid. Uitbreiding van het aantal vierkante meters winkelvloeroppervlak vraagt om meer parkeercapaciteit. Als vuistregel kan gehanteerd worden dat iedere 100 m² extra winkelruimte ook bruto 100 m² parkeerruimte verlangt. Voor de kleinere wijkwinkelcentra geldt dit uiteraard ook. De woonwijken zullen steeds meer te maken krijgen met een tekort aan parkeercapaciteit. Als eerste zal dat merkbaar zijn in de oudere wijken met een hoge woningdichtheid zoals 't Hart en het gebied rondom de Hartmanlaan.

Analoog aan de problematiek van de uitbreiding van winkelgebieden is de functieuitbreiding op andere locaties zoals rondom station Soest-zuid. Een verdere uitbouw van dit punt tot OV-knooppunt heeft tot gevolg dat er ook meer parkeerruimte gerealiseerd dient te worden. De auto fungeert in dat geval als voortransport voor verder vervoer per bus of trein.

8.4 Tactieken en oplossingsrichtingen

Als op basis van de wensbeelden een onacceptabele parkeersituatie geconstateerd wordt, moet daarvoor een (pakket van) maatregel(en) worden voorgesteld om tot een oplossing te komen. Daarbij wordt in primair bekeken of de vraag naar parkeerplaatsen wordt beïnvloed. Pas daarna komt uitbreiding van parkeerplaatsen aan de orde.

OV- en fietsbeleid

Het stimuleren van het gebruik van de fiets en openbaar vervoer dient een bijdrage leveren aan het verminderen van de parkeerdruk. Passende maatregelen worden in de betreffende hoofdstukken beschreven.

Parkeerregulering

Om parkeerruimte voor de primaire gebruikersdoelgroepen beschikbaar te houden kan parkeerregulering noodzakelijk zijn. Daarbij kan bijvoorbeeld gedacht worden aan parkeren voor vergunninghouders. Hoewel het parkeerbeleid in Soest door velen wordt gewaardeerd vanwege het gratis parkeeraanbod, wordt ook betaald parkeren niet langer uitgesloten. Betaald parkeren kan noodzakelijk zijn om uitbreiding van parkeervoorzieningen te kunnen financieren, maar ook om de

vraag naar parkeerruimte te beïnvloeden. Een belangrijk aandachtspunt bij het invoeren van betaald parkeren is verschuiving van parkeerdruk naar omliggende gebieden.

Parkeernormen voor nieuwe ontwikkelingen

Vanwege het hoge autobezit en gebruik worden hoge parkeernormen gehanteerd om aan de genoemde wensbeelden te kunnen blijven voldoen. De parkeernormen zijn opgenomen in de bouwverordening. Bij de vastgestelde parkeernormen is rekening gehouden met de verwachte groei van de parkeervraag, maar landelijke ontwikkelingen rond de parkeerkencijfers worden gevolgd. Indien nodig worden de parkeernormen bijgesteld.

Extra parkeerruimte bij reconstructies

Parkeernormen bieden alleen een oplossing bij nieuwbouw of een aanpassing van de toegestane functie in een bestemmingsplan. Naar de toekomst is dat erg belangrijk, maar in veel bestaande situaties levert het geen oplossing. Daarom wordt bij reconstructies van wegen bekeken of de parkeercapaciteit kan worden uitgebreid. De openbare ruimte is echter beperkt en in veel gevallen zal dit ten koste gaan van groen of speelvoorzieningen. Dit heeft nadelige gevolgen voor de leefbaarheid in een wijk. Per situatie moet daarom een afweging worden gemaakt van het gewenste kwaliteitsniveau. De parkeernormen zoals bij nieuwbouw kunnen in bestaande situaties niet één op één worden vertaald. Een deel van het parkeerprobleem moet hier worden geaccepteerd.

Efficiënter gebruik van beschikbare ruimte

Met name parkeerruimte op privé-terreinen kan vaak beter worden benut. Bedrijven en instellingen sluiten een hek of plaatsen bordjes verboden te parkeren. Buiten werktijden staan deze parkeerplaatsen leeg, terwijl er in de omgeving mogelijk parkeerproblemen zijn voor bewoners of andere bedrijven. Ook in die gevallen is dubbelgebruik van parkeerruimte gewenst. Hoewel de gemeente dit niet kan afdwingen, is er wel de mogelijkheid om overleg tussen bijvoorbeeld een wijkbeheerteam en het bedrijfsleven te faciliteren.

Parkeerfonds

De verplichting om te voldoen aan de parkeernorm kan de ontwikkeling van door de gemeente gewenste functies op bepaalde locaties in de weg staan. Een parkeerfonds kan hier een oplossing voor bieden. Het is wel van belang om de balans tussen vraag en aanbod op niet al te grote schaal te beoordelen. Immers met inzet van het instrument parkeerfonds ontstaat per definitie een capaciteitsprobleem in de directe omgeving. Criteria voor gebruik van het parkeerfonds worden strikt geformuleerd.

Door degenen die niet aan de parkeernorm of capaciteitscriteria kunnen voldoen wordt per ontbrekende parkeerplaats een bijdrage gestort in het parkeerfonds. Met inzet van deze gelden creëert de gemeente parkeercapaciteit in de directe omgeving.

Parkeren bij winkelgebieden

Zoals bij de knelpunten ook als is aangegeven betekent een uitbreiding van het aantal vierkant meters winkelvloeroppervlak ook een uitbreiding van het aantal parkeerplaatsen. Er spelen daarbij meer dingen een rol dan alleen het toepassen van de rekenregel. Het al of niet faciliteren van de parkeerbehoefte is een instrument dat inzetbaar is als flankerend beleid in de bevordering van het gebruik van de fiets op korte afstand en het gebruik van het openbaar vervoer. Daarnaast voorkomt een goede situering van de parkeerfaciliteiten en het op een juiste wijze vormgeven van de bereikbaarheid van de parkeerplaatsen veel problemen van sluipverkeer en te grote parkeerdruk in omliggende wijken.

P+R Soest-zuid

Voor Soest-zuid als OV-knooppunt geldt een analoge redenering als voor de winkelgebieden. Hier zal afgewogen dienen te worden welke functie aan de auto toegekend wordt als voor- of natransport van het openbaar vervoer. De maximale afstand binnen de kom van Soest tot het OV-knooppunt is immers minder dan 3,5 km, terwijl alle bussen die door Soest heen rijden het station aandoen. Voor Soesterberg is het OV-knooppunt minder relevant. Voor reizen op grotere afstand per openbaar vervoer zijn de stations Amersfoort en Den Dolder meer voor de hand liggend.

Bijlagen I en II

BIJLAGE I

Bepalen Duurzaam Veilig score¹⁹

De Duurzaam Veilig score wordt berekend door een opsomming te maken van Duurzaam Veilige vormgeving. Hieronder wordt voor iedere wegcategorie aangegeven voor 6 kenmerken welke waarde voldoet aan de eisen zoals deze in de CROW-116 publicatie golden. Daarnaast is wordt er een punt berekend voor de aanwezigheid van drempels, snelheidscamera of politiecontrole. Het totale aantal punten dat kan worden gehaald bedraagt dus 7.

Duurzaam Veilige waarden voor een stroomweg:

1. Parallelvoorziening: ventweg, anders, geen voorziening, niet van toepassing
2. Rijrichtingscheiding: geleiderail
3. Gesloten verklaring: voor langzaam verkeer, bromfiets en fiets of anders
4. Parkeervoorziening: verboden te parkeren aan beide kanten van de weg
5. Huidige verharding: ZOAB/geluidsarm asfalt, overig asfalt, beton, zeer open beton
6. Huidige snelheidsregime: 120 km/u of 100 km/u

Duurzaam Veilige waarden voor een gebiedsontsluitingsweg buiten de bebouwde kom:

1. Parallelvoorziening: ventweg, fiets-/bromfietspad aan 1 of 2 zijden, fietspad aan 1 of 2 zijden, anders, geen voorziening, niet van toepassing
2. Rijrichtingscheiding: trottoirband/middenberm/dubbele asstreep met vulling
3. Gesloten verklaring: voor langzaam verkeer, bromfiets en fiets of anders
4. Parkeervoorziening: verboden te parkeren aan beide zijden van de weg, aan beide zijden in vakken of aan 1 zijde in vakken en de andere zijde verboden
5. Huidige verharding: ZOAB/geluidsarm asfalt, overig asfalt, beton, zeer open beton
6. Huidige snelheidsregime: 80 km

Duurzaam Veilige waarden voor een gebiedsontsluitingsweg binnen de bebouwde kom:

1. Parallelvoorziening: ventweg, fiets-/bromfietspad aan 1 of 2 zijden, fietspad aan 1 of 2 zijden, anders, geen voorziening, niet van toepassing
2. Rijrichtingscheiding: dubbele asstreep, met uitsluitend markering (overrijden niet toegestaan)
3. Gesloten verklaring: bromfiets en fiets, bromfiets, fiets, geen voorzieningen of anders
4. Parkeervoorziening: in vakken aan beide zijden, verboden te parkeren aan beide zijden van de weg, aan 1 zijde verboden aan de andere zijde in vakken, anders
5. Huidige verharding: ZOAB/geluidsarm asfalt, overig asfalt, beton, zeer open beton
6. Huidige snelheidsregime: 50 km/u of 70 km/u

¹⁹ Bron: Adviesdienst Verkeer en Vervoer (2003). Handleiding applicatie Wegkenmerken+. Meer theoretische achtergrondinformatie over de Duurzaam Veilig score is te vinden in Houwing (2003). Praktijktest van de DV-meter. Stichting Wetenschappelijk Onderzoek Verkeersveiligheid SWOV.

Duurzaam Veilige waarden voor een erftoegangsweg buiten de bebouwde kom:

1. Parallelvoorziening: ventweg, fiets-/bromfietspad aan 1 of 2 zijden, fietspad aan 1 of 2 zijden, anders, geen voorziening, niet van toepassing
2. Rijrichtingscheiding: geen rijrichtingscheiding, niet van toepassing
3. Gesloten verklaring: fiets, anders of geen voorzieningen
4. Parkeervoorziening: geen voorzieningen aan beide zijden, in vakken aan beide zijden, verboden te parkeren aan beide zijden van de weg, aan 1 zijde verboden aan de andere zijde geen voorzieningen, aan 1 zijde verboden aan de andere zijde in vakken, aan 1 zijde geen voorzieningen aan de andere zijde in de vakken, anders
5. Huidige verharding: klinkers, keien en natuursteen, onverhard, anders
6. Huidige snelheidsregime: 60 km/u

Duurzaam Veilige waarden voor een erftoegangsweg binnen de bebouwde kom:

1. Parallelvoorziening: fietspad aan 1 of 2 zijden, anders, geen voorziening, niet van toepassing
2. Rijrichtingscheiding: geen rijrichtingscheiding, niet van toepassing
3. Gesloten verklaring: anders of geen voorzieningen
4. Parkeervoorziening: geen voorzieningen aan beide zijden, aan 1 zijde geen voorzieningen aan de andere zijde in de vakken, in vakken aan beide zijden, anders
5. Huidige verharding: klinkers, keien en natuursteen, onverhard, anders
6. Huidige snelheidsregime: 30 km/u

Voor alle wegcategorieën wordt een punt bij de DV-score geteld als:

7. Op het wegvak 1 of meer drempels of plateaus liggen en/of er een snelheidscamera is en/of er snelheidscontrole door de politie heeft plaatsgevonden.

8. BIJLAGE II

Parkeren in het centrum van Soest

In mei 2002 is in het centrum van Soest rond de Van Weedestraat een parkeeronderzoek uitgevoerd. In november 2007 is dit onderzoek op soortgelijke wijze herhaald. In totaal zijn ongeveer 723 parkeerplaatsen beschikbaar in het centrum van Soest. Hiervan zijn er 18 invalidenparkeerplaatsen wat $\pm 2,5\%$ van de totale capaciteit is²⁰.

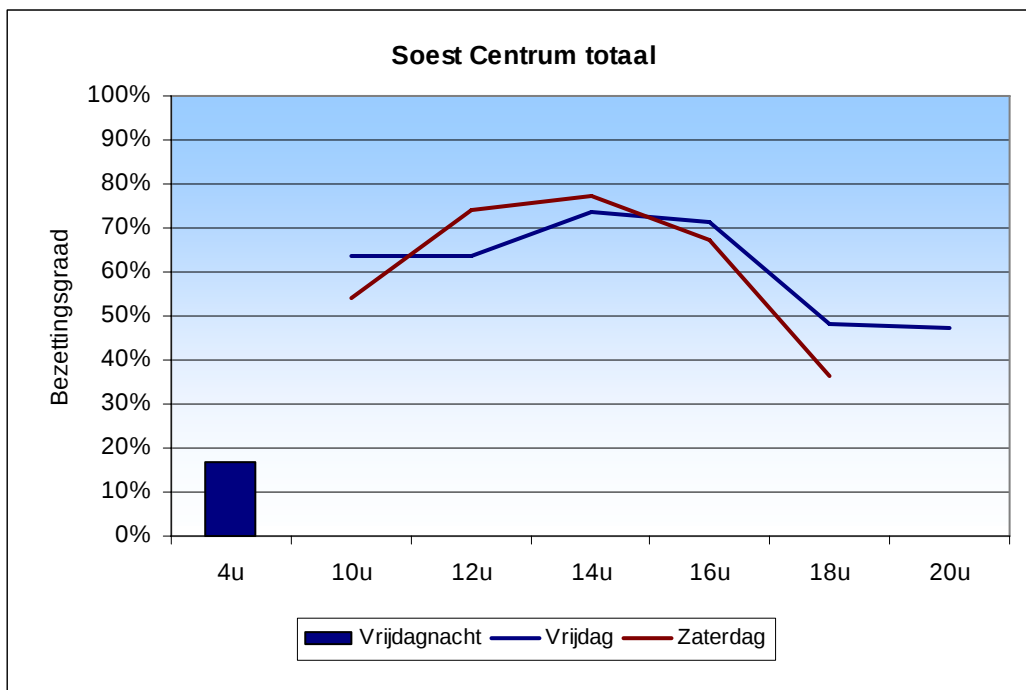
In de ***nachtelijke situatie*** is maar een klein deel van de parkeerplaatsen bezet. Dit gebeurt vooral door bewoners die in het gebied wonen.

Op een ***doordeweekse dag*** kan de bezettingsgraad oplopen tot gemiddeld 75%. Er zijn echter verschillende locaties in het centrum waarop de bezettingsgraad op momenten oploopt tot boven de 90%. Dit betreft vooral de parkeerterreinen bij de Albert Heijn. Op een aantal straten kan de bezettingsgraad oplopen tot boven de 85%. Dit betreffen voornamelijk de straten die direct voor de winkels gelegen zijn. Bij een bezettingsgraad van boven de 85% op straatniveau lijkt een straat "vol" te staan en kunnen ongewenste effecten optreden zoals foutief parkeren of zoekverkeer. Dit vertaalt zich deels in de percentages foutparkeerders. Gemiddeld ligt dit op 1 à 2 % in het centrum terwijl dit voor een aantal straten kan oplopen tot bijna 5%.

Voor de ***zaterdag*** kan de bezettingsgraad oplopen tot gemiddeld 80%. In het bijzonder de terreinen bij de Albert Heijn zijn dan druk bezet met een bezettingsgraad die oploopt tot bijna 100%. Ook op de zaterdag is er een aantal straten met op momenten een hoge bezettingsgraad. Dit vertaalt zich ook in het foutief parkeren dat gemiddeld kan oplopen tot 2 à 3%. Op straatniveau kan dit oplopen tot iets meer dan 5%.

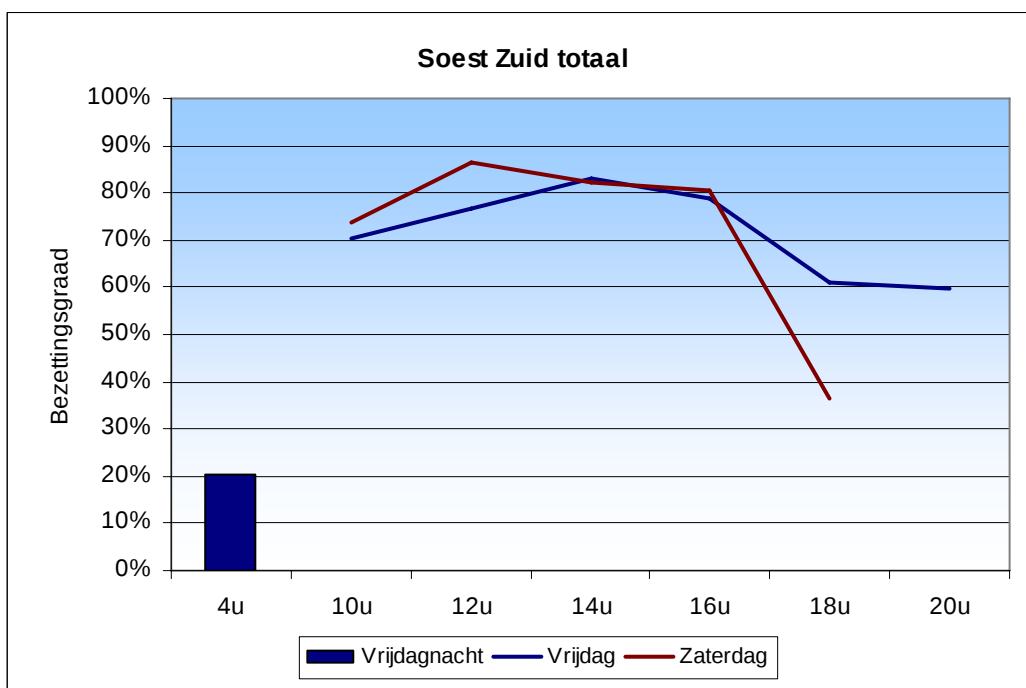
Onderstaande grafiek geeft een visueel beeld van de gemiddelde bezettingsgraad in het centrum van Soest.

²⁰ Gemiddeld genomen wordt uitgegaan van een richtlijn van 1 à 2% invalidenparkeerplaatsen ten opzichte van de totale parkeercapaciteit.



Parkeren in Soest Zuid

Net als in het centrum van Soest (Van Weedestraat) is in mei 2002 ook in Soest Zuid (Soesterbergsestraat) een parkeeronderzoek uitgevoerd. In november 2007 is dit onderzoek op soortgelijke wijze herhaald. In totaal zijn ongeveer 329 parkeerplaatsen beschikbaar in dit winkelgebied. Hiervan zijn er 5 invalidenparkeerplaatsen wat ongeveer 1,5% van de totale capaciteit is.





Gemeente Soest