

Gemeentelijk Verkeers- en Vervoerplan (GVVP) Zeewolde 2021-2030

Zeewolde nog beter op (de) weg!



Zeewolde

Voorwoord

Beste Zeewoldenaar,

Voor u ligt het nieuwe Gemeentelijk Verkeers- en Vervoerplan van de gemeente Zeewolde. Een plan dat tot stand is gekomen door de inbreng van veel inwoners en belangenorganisaties. Met een inspirerend participatieproces zijn er veel reacties binnengekomen over bijvoorbeeld de bereikbaarheid en veiligheid van onze mooie gemeente. Mooi om de betrokkenheid en het enthousiasme voor dit onderwerp bij onze inwoners te proeven.

In dit nieuwe GVVP staat de visie op de mobiliteit van de gemeente beschreven en de wijze waarop deze tot stand komt. Daarbij gaat het vooral om het verbeteren van de bereikbaarheid en leefbaarheid en het verhogen van de verkeersveiligheid. Belangrijk item is het blijvend stimuleren van fietsverkeer.

Wat is onze wereld veranderd ten opzichte van het vorige verkeers- en vervoerplan. Niet alleen zijn we veel meer thuis gaan werken door de Covid-19 pandemie maar ook zijn elektrische auto's niet meer weg te denken uit ons straatbeeld. En welke ontwikkelingen gaan wij de komende jaren zien in ons dorp? Buurt Batterijen en deelauto's zullen waarschijnlijk toenemen en zal onze automobilititeit verder afvlakken of ...? Feit is dat er meer en meer tijd- en plaatsafhankelijk gewerkt wordt en dat dit zeker invloed zal hebben op de verkeersstromen en dus ook op de behoefte aan bereikbaarheid en toegankelijkheid.

Zeewolde, ons dorp, de plek waar wij graag wonen, leven, groeien en ontdekken. Een plaats die in de zomermaanden niet alleen door eigen inwoners maar zeker ook door toeristen graag bezocht wordt. En wat wordt er dan veel gewandeld en gefietst door onze bossen, langs het water, door ons uitgestrekte agrarische gebied. En dat wandelen en fietsen houdt ons gezond en vitaal, laten we zuinig blijven op onze leefomgeving en ervan blijven genieten!

En met al die ontwikkelingen ligt er nu een nieuw Gemeentelijk Verkeers- en Vervoerplan voor u. Een plan waarin is nagedacht over de mobiliteitsvragen die op ons af komen. Ook een plan waarin is beschreven wat wij hebben geleerd en op hoofdlijnen is beschreven wat beter kan. Na de vaststelling van het nieuwe GVVP gaan wij verder aan de slag om Zeewolde nog veiliger, beter bereikbaar en toegankelijk te houden voor onze inwoners en gasten van buiten ons mooie dorp.

Alvast veel leesplezier! En heeft u een suggestie, vraag of opmerking? Stel deze gerust, wij helpen u graag. Mail dan naar mobiliteit@zeewolde.nl.

Verkeersveilige groet,

Ewout Suithoff



Inhoudsopgave

Het Gemeentelijk Verkeers- en Vervoerplan (GVVP) vormt het punt op de horizon voor hoe we willen dat Zeewolde er uit ziet op verkeerskundig vlak. We kijken in dit GVVP allereerst waar we nu staan en welke trends en ontwikkelingen we zien in Nederland, Flevoland en Zeewolde. We formuleren vervolgens onze visie en doelstellingen. Dit laat zien waar we willen staan als Zeewolde in 2030. Dit leidt ten slotte tot een set aan maatregelen op hoofdlijnen.



1. Huidige situatie

Waar staan we nu?

Hoe staat Zeewolde er voor op het gebied van mobiliteit? We kijken naar vier thema's: bereikbaarheid, verkeersveiligheid, leefbaarheid en duurzaamheid.

Pag. 5 →



2. Trends en ontwikkelingen

Mobiliteit in breder perspectief

Welke maatschappelijke trends en ontwikkelingen zijn relevant en wat betekenen ze voor de mobiliteit in Zeewolde?

Pag. 9 →



3. Visie

De stip op de horizon

Hoe willen we dat Zeewolde er in 2030 uit ziet op het gebied van bereikbaarheid, verkeersveiligheid, leefbaarheid en duurzaamheid?

Pag. 12 →



4. Doelstellingen

Wat hebben we in 2030 bereikt?

Welke samenhangende doelstellingen willen we in 2030 behaald hebben op het gebied van bereikbaarheid, verkeersveiligheid, leefbaarheid en duurzaamheid?

Pag. 17 →



5. Maatregelen

Hoe bereiken we de doelstellingen?

Welke hoofdmaatregelen zijn de basis voor een uitvoeringsplan, waarmee we onze doelstellingen willen behalen?

Pag. 22 →

De totstandkoming van dit GVVP

De opbouw

Het GVVP Zeewolde is opgebouwd aan de hand van vier thema's: Bereikbaarheid, Verkeersveiligheid, Leefbaarheid en Duurzaamheid.

Ieder thema is uitgewerkt in een visie, doelstellingen en maatregelen.

- De visie beschrijft de stip aan de horizon. Waar werken we als gemeente naartoe? Wat is ons 'ideaalbeeld'?
- De doelstellingen maken de visie concreter. Waar willen we in het jaar 2030 staan? Wat hebben we dan bereikt?
- De maatregelen beschrijven welke principeoplossingen we in de komende 10 jaar willen realiseren om de doelstellingen te behalen. Deze principeoplossingen zijn richtinggevend voor de uitwerking in concrete locatiegebonden maatregelen in een nader op te stellen en periodiek te monitoren / herijken maatregelenprogramma.

Een GVVP staat uiteraard niet op zichzelf. Het houdt rekening met ontwikkelingen in de maatschappij en het kijkt naar andere beleidsopgaven in Zeewolde zoals de woningbouwopgave en energietransitie. Het GVVP past zodoende binnen de bredere koers zoals beschreven in onze omgevingsvisie.

De aanpak

Bij het opstellen van dit GVVP is gebruik gemaakt van verschillende bronnen. Er zijn gesprekken gevoerd met deskundigen binnen de gemeente Zeewolde, buurgemeenten, provincie Flevoland en belangenorganisaties waaronder Veilig Verkeer Nederland en de Fietzersbond. Daarnaast zijn de Zeewoldenaren actief betrokken. Allereerst hebben we gebruik gemaakt van een enquête onder inwoners, bedrijven en scholen. Vervolgens hebben we de Zeewoldenaren gevraagd op een digitale kaart van Zeewolde met markeringen op specifieke locaties input te geven.

De stappen hiernaast laten zien welke stappen ondernomen zijn om dit GVVP te ontwikkelen en welke stappen genomen gaan worden om de doelstellingen te behalen. De gemeente Zeewolde heeft van het GVVP een handzaam en gedragen document gemaakt. Met dank aan de verschillende vormen van participatie is er veel bruikbare en belangrijke informatie opgehaald. Niet voor alles is plek in een GVVP. Alle ingewonnen informatie is ook belangrijke input voor de verbetering van mobiliteit in Zeewolde op specifieke locaties en voor bepaalde mobiliteitsthema's. Deze informatie wordt meegenomen in (de periodieke herijking van) het maatregelenprogramma.

1. Bureauonderzoek en data-analyses

Juli & augustus 2020

2. Interviews met stakeholders en experts

Juli & augustus 2020

3. Participatieavond gemeenteraad

September 2020

4. Enquête FlevoPanel (> 1000 reacties)

September & oktober 2020

5. PraatMee participatiekaart (> 1200 reacties)

Oktober – december 2020

6. Opstellen GVVP

December 2020 – maart 2021

7. Feedback op GVVP verwerken

Februari & maart 2021

8. Inzage GVVP, reactienota en vaststelling

April & mei 2021

9. Periodieke herijking maatregelen

Elke drie jaar



1. Huidige situatie

Hoe staat Zeewolde er voor op het gebied van mobiliteit?



Huidige situatie: bereikbaarheid

Veel Zeewoldenaren werken of studeren buiten het dorp, hierdoor is er veel woon-werk verkeer. Zeewolde heeft een groot buitengebied wat, naast bestemmingsverkeer, ook recreatief verkeer aantrekt. De logistieke en agrarische sector zijn groot in Zeewolde. Daarom is een goede bereikbaarheid buiten de kern belangrijk. Deze pagina beschrijft hoe de gebruikers van verschillende vervoerswijzen van Zeewolde aankijken naar de mobiliteit in Zeewolde.

Hoe beoordeelt men in Zeewolde de bereikbaarheid?



Auto- en vrachtverkeer: Zeewolde is te bereiken via een netwerk van N-wegen die aansluiten op de rijkswegen (A28, A27 en A6). Door de centrale ligging van de gemeente zijn steden zoals Amsterdam, Apeldoorn, Deventer, Zwolle, Arnhem en Utrecht binnen een uur met de auto te bereiken.

Knelpunten op het wegennet zijn er beperkt. Files op de N305 zorgden voor een slechte bereikbaarheid en sluipverkeer door het landelijk gebied, maar met de verdubbeling van de N305 zal dat waarschijnlijk tot het verleden behoren. De grote verkeersknelpunten voor Flevolandse doen zich verder voor bij de oeververbindingen en veroorzaken zowel op de wegen binnen als buiten de provincie vertragingen. Bij de oeververbinding Nijkerk hebben de brug en de toeleidende weg beperkte capaciteit. Bij de oeververbinding Harderwijk geldt dit voor de turbotraverse Harderhaven. Door de toekomstige vervanging van deze rotonde door een ongelijkvloerse aansluiting, zal het knelpunt nabij Harderwijk waarschijnlijk tot het verleden behoren.

Binnen de dorpskern kent Zeewolde geen bereikbaarheidsproblemen in de zin van files. Uit de enquête onder Zeewoldenaren blijkt wel dat de logica in routevorming als een probleem wordt ervaren (gevoel van onlogische routes en moeten omrijden). Ook de hoge parkeerdruk in het centrum en in de eigen woonwijk en de vele drempels worden door de Zeewoldenaren als probleempunt benoemd. Het feit dat er geen verkeerslichten zijn in de kern wordt als een bijzonder voordeel gezien.

Openbaar vervoer: Zeewolde ligt niet aan een spoorlijn en beschikt daardoor niet over een eigen treinstation. De dichtstbijzijnde stations liggen in Harderwijk en Nijkerk. Deze treinstations zijn zonder filevorming binnen 20 minuten per auto te bereiken. Verder rijden er bussen richting gemeenten Harderwijk, Nijkerk en Almere. Zeewoldenaren geven aan dat zij het aanbod van openbaar vervoer beperkt vinden (weinig aanbod, grote afstanden tot bushaltes). Mede vanwege het beperkte openbaar vervoer is de auto voor veel inwoners de aangewezen keuze. Dit geldt zeker voor avonden en de weekenden, omdat dan het OV minder vaak rijdt. Carpoolen biedt soms een oplossing.

Lopen en fietsen: Zeewolde heeft een uitgebreid netwerk van fiets- en voetgangersverbindingen. Alle belangrijke voorzieningen, zoals het winkelcentrum, de bibliotheek, het zwembad, de sportvoorzieningen en de scholen hebben de beschikking over fietsparkeervoorzieningen. De routes naar de openbare gebouwen zijn voor iedereen goed toegankelijk. Daarbij geldt dat de routes voor voetgangers voldoen aan de toegankelijkheidseisen voor voetgangers en mindervaliden. Verbeterpunten zijn er echter ook. Omrijafstanden met de fiets en weinig veilige fietsparkeergelegenheden in het centrum worden door de inwoners van Zeewolde als knelpunt genoemd.

Huidige situatie: verkeersveiligheid

De huidige verkeersveiligheidssituatie is geanalyseerd met een enquêteonderzoek onder Zeewoldenaren en met behulp van het Strategisch Plan Verkeersveiligheid (SPV2030). Het SPV2030 beschrijft de belangrijkste risico's voor verkeerveiligheid. Elke regio in Nederland maakt een eigen uitwerking. Ook voor de provincie Flevoland en Zeewolde is een analyse gemaakt. De analyse beschrijft het huidige aantal ongevallen en verkeersslachtoffers en het beschrijft de belangrijkste risicothema's en risicolocaties.

Hoe beoordeelt men in Zeewolde de verkeersveiligheid?



De SPV analyse omvat de periode 2014-2018. In die periode zijn er in Zeewolde 5 ongevallen geregistreerd met dodelijke afloop en 99 met letsel. Gemiddeld zijn dat er 21 per jaar. Dat zijn maandelijks bijna 2 verkeersslachtoffers. Dat geeft aan dat het probleem urgent is en verbetering van de verkeersveiligheid ruim aandacht vraagt.

De risicothema's in de SPV analyse zijn geordend naar doelgroepen, vervoerwijzen en type wegen. Kijken we naar de doelgroepen dan zien we dat in Zeewolde vooral (onervaren) jongvolwassenen en ouderen (65+) als bestuurders van personenauto's of motoren de belangrijkste risicogroepen vormen. Zij hebben namelijk een vrij groot aandeel in het totale aantal slachtoffers. Daarbij geldt dat het aantal personenauto's de komende jaren naar verwachting zal toenemen. Kijken we naar de typen wegen, dan geldt dat het grootste aantal slachtoffers valt op 50 km/uur wegen. Het risicocijfer is het hoogst op 50 km/uur wegen en daarnaast hebben ook 80 km/uur wegen een hoog risicocijfer. Op 50 en 80 km/uur wegen geldt dat er relatief veel snelheidsovertredingen zijn. Locaties met een verhoogd ongevalsrisico zijn:

- Sportlaan: Hoge snelheid, vooral op het traject tussen de rotondes met de Naarderweg en Diamantweg.
- Gelderseweg/Industrieweg (industrieterrein): Hoge snelheid, ongevallen op kruispunten.
- Gelderseweg (winkelert): Hoge snelheid i.c.m. verblijfsfunctie (veel oversteekbewegingen).

- Kruisboog/Bolwerk/Gelderseweg: Hoge snelheid Kruisboog, kruising met fietsroute, oversteken fiets naar bedrijven op Bolwerk.
- 80 km/uur wegen in het buitengebied: Verhoogd ongevalsrisico specifiek voor de jongere automobilist (18-24 jaar) en motorrijders.

In het enquêteonderzoek is gevraagd naar knelpunten op het gebied van verkeersveiligheid in Zeewolde. Het daarin meest genoemde probleem op het gebied van verkeersveiligheid is onveilige fietsoversteken. Daarna volgt te weinig handhaving. Dit houdt verband met een eveneens veel genoemd punt van te hoge snelheid op uitvalswegen en in de eigen woonwijk. Ook voorrang is veel genoemd. Hiermee samenhangende genoemde punten zijn: gevaarlijke kruispunten en onveilige fiets- en voetgangersoversteekplaatsen. Ondernemers noemen het onderhoudsniveau van de wegen als aandachtspunt. Inwoners noemen specifiek het grote aantal geparkeerde auto's in de woonwijk als aandachtspunt. De verkeersveiligheid rondom scholen wordt overwegend als goed beoordeeld, afgaande op het feit dat dit slechts weinig als knelpunt is benoemd.

Huidige situatie: leefbaarheid en duurzaamheid

Voor een betere leefbaarheid en een verdere verduurzaming wil de gemeente Zeewolde inzetten op mobiliteit die weinig ruimtebeslag vraagt, weinig energie verbruikt en schoon is. Daarom wil de gemeente mobiliteit prioriteren volgens het STOMP principe: Stappen (lopen), Trappen (fiets), Openbaar vervoer, MaaS (deelmobiliteit), Privéauto. In de huidige vervoerwijzekeuzes zien we dat vooral de fiets en eigen auto veel gebruikt worden. De fiets vooral op korte afstanden, de auto op langere afstanden. Er wordt weinig gelopen en weinig gebruik gemaakt van het openbaar vervoer. Autodelen gebeurt nog zelden in Zeewolde.

Hoe beoordeelt men in Zeewolde de leefbaarheid?



Voor verplaatsingen tot 7,5 km is de fiets favoriet. Dit geldt voor alle reismotieven, behalve voor winkelen/boodschappen doen, waar ook op de korte afstand tot 7,5 km de auto favoriet is. Voor de langere afstanden boven de 7,5 km wordt meestal gebruik gemaakt van de eigen auto. Openbaar vervoer speelt een relatief kleine rol. We zien OV-gebruik vooral terug bij scholieren.

Meer dan de helft van alle ritten naar het werk zijn meer dan 15 km. Voor onderwijs volgen geldt eveneens dat meer dan de helft van de ritten langer is dan 15 km. Bijna 40% is korter dan 7,5 km. Door de relatief lange verplaatsingsafstanden en het hoge aandeel autogebruik scoort Zeewolde niet zo goed op het aspect duurzaamheid. Daar tegenover staat dat het aantal elektrische auto's per 1.000 inwoners in Zeewolde hoog is. Wanneer de trend van elektrificatie van het wagenpark doorzet, zal ook de score op het gebied van CO₂ uitstoot verbeteren.

Voor bijna de helft van de sociaal/recreatieve ritten wordt de fiets gepakt. Opvallend is dat 84% van die fietsritten korter is dan 7,5 km. Een blokje om met de fiets is dus populair. Een blokje om lopen is minder populair (sinds corona is het wandelen echter in populariteit toegenomen).

Mobility as a Service (MaaS): multimodaal reisadvies op maat

MaaS gaat om het plannen, boeken en betalen van al het mogelijke vervoer via apps. Bijvoorbeeld de deelfiets, deelauto, deelscooter, trein, tram of (water)taxi. Het gaat ook over de combinaties van al deze soorten vervoer zodat reizen op maat en volgens de wensen van de reiziger mogelijk is. Dit verbetert het mobiliteitssysteem.

MaaS houdt een verschuiving van bezit naar gebruik in. Dit betekent bijvoorbeeld dat niet iedereen een eigen auto hoeft te hebben, maar dat er in een wijk meerdere deelauto's beschikbaar zijn die door iedereen te gebruiken zijn. Mensen maken daardoor bewuster de afweging of ze een auto zullen pakken of wellicht net zo goed met de fiets kunnen gaan. In de praktijk betekent dit dat er minder auto's nodig zijn en dus ook minder parkeerplaatsen.



2. Trends en ontwikkelingen

Welke maatschappelijke trends en ontwikkelingen zijn relevant en wat betekenen ze voor de mobiliteit in Zeewolde?



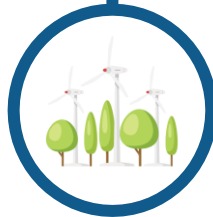
Trends en ontwikkelingen

We leven in een snel veranderende samenleving. Maatschappelijke ontwikkelingen hebben een effect op de manier waarop we ons verplaatsen. Aansluitend op de mobiliteitsvisie Flevoland 2030 en de Toekomstvisie Zeewolde 2040 zien we voor de komende 10 jaar de volgende (landelijke en regionale) trends die ook impact hebben op Zeewolde en daarmee relevant zijn voor het GVVP.



Wonen en gezondheid

Nederland vergrijsd en dat geldt ook voor Zeewolde. Rond 2050 is een kwart van de Nederlandse bevolking 65+. Ouderen wonen bovendien langer zelfstandig en zijn mobieler. Dit vraagt in toenemende mate om infrastructuur die mensen in staat stelt zo lang mogelijk zelfstandig deel te nemen aan het verkeer. Aandachtspunt is het op orde houden van collectieve mobiliteit, zeker ook voor ouderen die niet meer goed zelfstandig kunnen autorijden of fietsen. Naast vergrijzing zien we ook een toename van eenpersoonshuishoudens (alle leeftijden). Deze ontwikkeling biedt kansen voor het stimuleren van deelmobiliteit, vooral bij appartementen. Een individu is namelijk flexibeler dan een gezin met kinderen.



Klimaat en energie

Toenemende aandacht voor klimaat en energie leidt tot gebruik van duurzamere energiebronnen en een toenemende vraag naar elektrische mobiliteit. (Elektrische) fietsen zijn populair en zijn op steeds grotere afstanden een aantrekkelijke keuze. En net als in de rest van Nederland neemt ook in Zeewolde het aantal elektrische auto's en laadpalen toe. Aandachtspunt is dat we met zijn allen steeds verder reizen, zowel voor werk als recreatie. Dit vraagt om extra inzet op de verduurzaming van die toenemende reiskilometers.



Digitalisering

Digitalisering zorgt voor betere informatievoorziening, zodat de reiziger een betere afweging kan maken tussen vervoermiddel, route en tijdstip van vertrek. Ook biedt het mogelijkheden voor communicatie tussen slimme voertuigen en infrastructuur. Denk aan auto's die automatisch de maximumsnelheid naleven. En digitalisering maakt het delen van mobiliteit (mobility as a service) eenvoudiger, waardoor dit een aanvulling kan zijn op openbaar vervoer. Aandachtspunt is dat niet iedereen in hetzelfde tempo mee kan of wil in deze ontwikkeling. We moeten er dus op letten dat iedereen mee moet kunnen blijven doen, ongeacht leeftijd, culturele achtergrond of financiële mogelijkheden.

Participerende samenleving

Steeds meer bewoners en organisaties doen actief mee en pakken initiatieven op in de eigen leefomgeving. Concrete voorbeelden in Zeewolde zijn het Vraaghuis in het centrum en de grote hoeveelheid reacties tijdens het participatieproces van dit GVVP. Hierbij past dat de gemeente kaders aangeeft en principeoplossingen aanreikt en dat bewoners actief betrokken worden bij de invulling in hun eigen buurt. Aandachtspunt is dat iedereen mee kan doen en dat ieders stem telt.



Economie

We bestellen steeds meer goederen online. Dit betekent dat logistieke stromen veranderen. Minder grote stromen naar fysieke winkels, meer kleinere stromen tot aan de voordeur. Ondernemers van Zeewolde spelen in op deze trend door o.a. het centrum aantrekkelijk te houden en door lokale bezorging van hun producten aan te bieden op de dag van bestellen. Daarnaast groeit de kenniseconomie. Dit zorgt er gemiddeld genomen voor dat bedrijven vragen om hoger opgeleide werknemers. Ook leent het type werk in de kenniseconomie zich steeds meer voor thuiswerken.



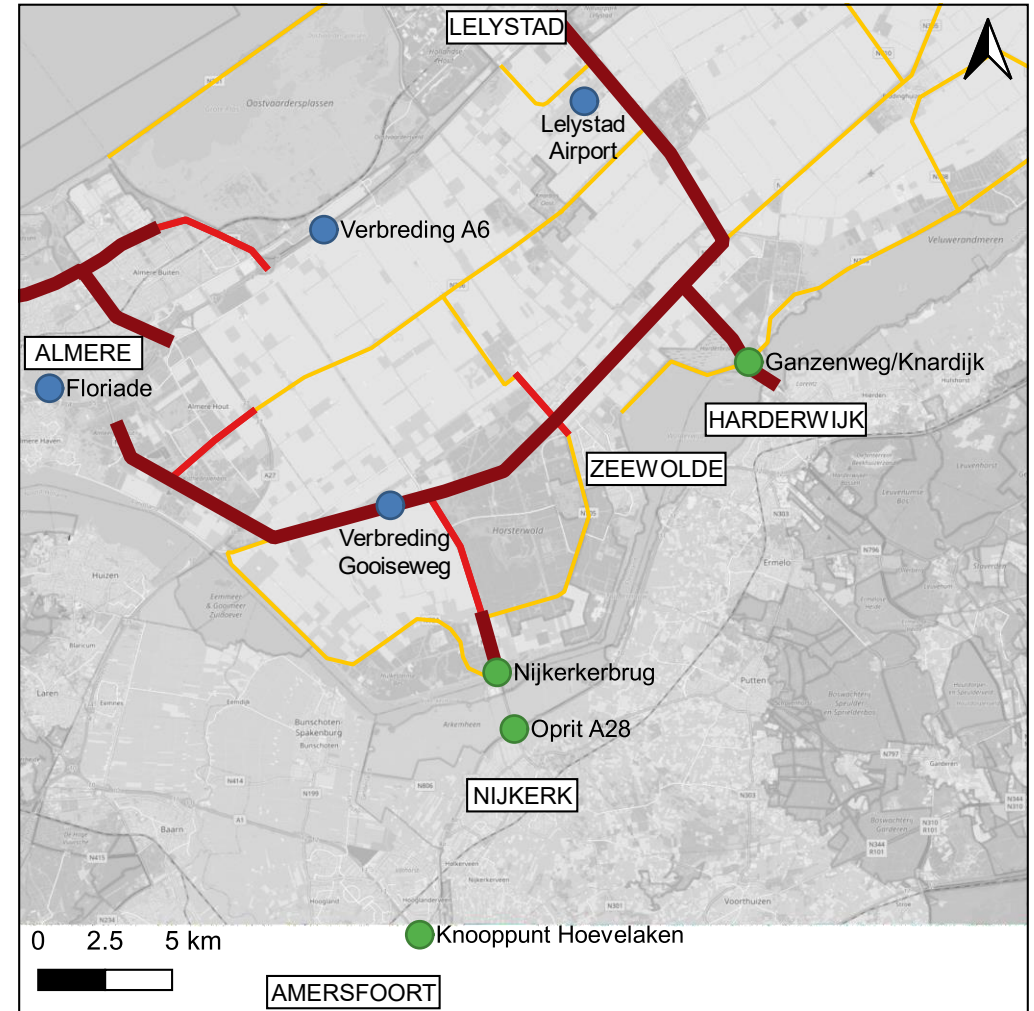
Trends en ontwikkelingen: ingezoomd op Zeewolde

De bevolking in Zeewolde bestaat uit circa 22.650 personen in 2020. In de prognose gaat deze bevolking mede als gevolg van woningbouw groeien naar 26.500 personen in 2037. Het aantal woningen in de prognose neemt met 1.995 toe. Het aantal mensen per woning daalt van 2,72 in 2017 naar 2,58 in 2037. De woningbouw in Zeewolde is deels inbreiding, maar grotendeels vindt nieuwbouw plaats aan de randen van Zeewolde. De afstanden binnen Zeewolde nemen daardoor toe. De uitdaging voor de komende jaren is om de nieuwe woonwijken goed te ontsluiten en om ze goed te verbinden met de rest van Zeewolde, met een heldere ontsluitingsstructuur (voor de auto) en aantrekkelijke routes (voor langzaam verkeer) vanuit de verschillende wijken naar de voorzieningen in het centrum.

Ook buiten Zeewolde worden (forse) ruimtelijke ontwikkelingen gerealiseerd. Denk aan de ontwikkeling van de Floriade, Lelystad Airport en woningbouw (vooral Almere groeit fors). Dit leidt tot meer inwoners en meer arbeidsplaatsen in Flevoland en daarmee ook tot meer mobiliteit.

De infrastructuur groeit mee met de toenemende mobiliteitsvraag. Hoewel investeringen in capaciteitsuitbreiding van het wegennet minder vanzelfsprekend zijn dan bijvoorbeeld 20 jaar geleden, zijn recent enkele grote projecten afgerond en staan er nog projecten gepland. De verruiming van de A6 en de N305 zorgen voor een betere doorstroming in Flevoland. Maar bijvoorbeeld ook de reconstructie van knooppunt Hoevelaken van 2021 heeft effect op de reistijd vanuit Flevoland / Zeewolde richting de randstad. En de aanpak van de rotonde Harderhaven zorgt voor betere doorstroming richting Harderwijk, Apeldoorn en Zwolle.

De verwachte stijging van de hoeveelheid verkeer op provinciale wegen rondom Zeewolde vormt wel een aandachtspunt. Enerzijds is het prettig dat Zeewolde goed ontsloten is voor auto- en vrachtverkeer, anderzijds kunnen bestaande knelpunten zoals de polderverbinding bij Nijkerk verergeren. De urgentie om deze knelpunten aan te pakken neemt toe.



Aantal voertuigen per dag

- meer dan 20.000
- 10.000 tot 20.000
- minder dan 10.000

Aandachtspunten

- Huidige en recente ontwikkelingen
- Toekomstige en wenselijke ontwikkelingen

3. Visie

Hoe willen we dat Zeewolde er in 2030 uit ziet op het gebied van bereikbaarheid, verkeersveiligheid, leefbaarheid en duurzaamheid?



Visie: bereikbaarheid

Wanneer we kijken naar Zeewolde in 2030, dan zien we een dorp met een goede bereikbaarheid. In Zeewolde hebben we namelijk een ruime keuze aan verschillende vervoerwijzen, zodat inwoners en goederen zich op een (kosten)efficiënte manier kunnen verplaatsen. We zijn daarbij wel realistisch. Afstanden tot omliggende gemeenten zijn relatief groot en Zeewolde heeft geen eigen treinstation. Dit heeft invloed op de vervoerwijzekeuze.

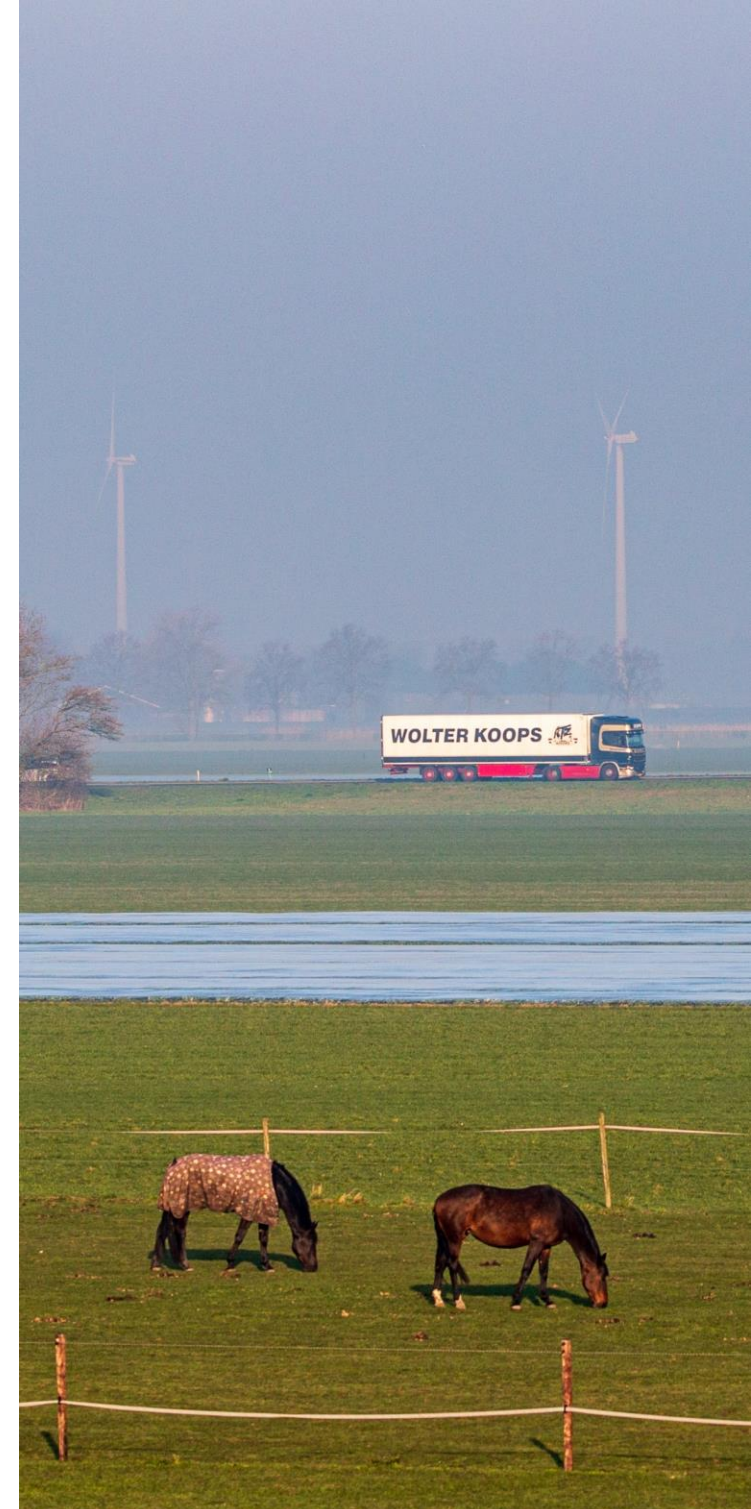
In 2030 is het minder vanzelfsprekend geworden om de auto te pakken. Zeker voor interne verplaatsingen – binnen de kern van Zeewolde – geven we prioriteit aan de fietser en voetganger. De trend van meer fietsen en lopen is al ingezet en die willen we verder stimuleren. Zeewolde heeft in 2030 een fiets- en voetgangersnetwerk van goede kwaliteit, met weinig ontbrekende schakels. In Zeewolde is het prettig fietsen en lopen.

Vanwege de ligging en mogelijkheden zijn Zeewoldenaren voor verplaatsingen naar bestemmingen buiten de gemeente meestal aangewezen op de auto. Men is hier in de afgelopen decennia ook gewend aan geraakt. In 2030 is de auto nog altijd een aantrekkelijke reisoptie, maar gebruiken we wel minder vaak de eigen privéauto. We maken meer gebruik van innovatieve vormen van mobiliteit zoals deelmobiliteit. Inwoners delen hun eigen auto bijvoorbeeld met de burens (we noemen dit Peer to Peer autodelen) of maken gebruik van een deelauto van een zogenaamde 'serviceprovider' (we noemen dit MaaS). Het gebruik van deelmobiliteit is in 2030 in onze visie omarmd door inwoners van Zeewolde.

Het resultaat hiervan is dat het aantal (tweede en derde) auto's per huishouden afneemt en dat we bewuster kiezen welke vervoerwijze het beste past bij de rit die we op dat moment willen maken. We verkiezen vaker de (elektrische) deelauto boven onze eigen auto, maar we kiezen bijvoorbeeld ook vaker de (elektrische) fiets boven de auto. Met deze ontwikkeling neemt het totaal aantal auto's in woonwijken af. Daarmee wordt ook de parkeerdruk lager.

Het openbaar vervoer in Zeewolde zal in 2030 naar verwachting op het huidige niveau liggen. Het busvervoer is gericht op de verbindingen tussen de belangrijkste woon- en werkgebieden en scholen in en om Zeewolde. We hebben de ambitie om de kwaliteit van het openbaar vervoer te verbeteren voor specifieke doelgroepen, bijvoorbeeld voor scholieren op de vrijdagavond. Daarnaast stimuleren we vervoer over water, met als vertrekpunt de huidige pontverbinding. Vervoer over water krijgt in de toekomst een grotere betekenis. Naast een recreatieve functie biedt vervoer over water ook een alternatief voor woon-werkverkeer en voor scholieren.

In Zeewolde speelt naast personenvervoer ook goederenvervoer een grote rol. De goede bereikbaarheid van het bedrijventerrein Trekkersveld is een kracht. Hier zetten we blijvend op in en knelpunten (voor zover aanwezig of voorzien) worden aangepakt. Dit is ook een regionaal vraagstuk, waarbij Zeewolde zich inzet om samen met buurgemeenten en provincies de regionale bereikbaarheid te verbeteren.





Visie: verkeersveiligheid

De gemeente Zeewolde streeft naar nul verkeersdoden en ernstige gewonden, want elk verkeersslachtoffer is er één te veel. Daarom is er de komende 10 jaar een continu dalende trend zichtbaar in het aantal verkeersslachtoffers: ieder jaar is het veiliger dan het jaar ervoor. In 2030 is het aantal verkeersveiligheidsrisico's op het Zeewolder wegennet tot een minimum teruggebracht (geen black spots, en geen bijzondere aandachtspunten in ongevals categorieën, locaties of doelgroepen) en verkeersdeelnemers voelen zich veilig. Speerpunten zijn daarbij gedragsverandering en het veiliger maken van de infrastructuur met nadruk op veilige fietspaden en gescheiden voetpaden langs drukke fietsroutes.

Verkeersveiligheid wordt voor een belangrijk deel bepaald door hoe we ons (bewust of onbewust) in het verkeer gedragen. Het merendeel van de verkeersongelukken, ruim 95 procent, is het gevolg van menselijk falen. Ieder mens maakt nu eenmaal onbewust of ongewild fouten. Onze inzet is dat mensen zo min mogelijk risicogedrag vertonen of bewust de regels overtreden (positief gesteld vertaalt dit zich naar bijvoorbeeld: nuchter aan het verkeer deelnemen, beveiligingsmiddelen gebruiken, verlichting voeren, je aan de snelheid houden). We richten ons op een combinatie van gedragsmaatregelen, infrastructurele maatregelen en als sluitstuk handhaving.

We zetten sterk in op gedragsverandering door middel van toegespitste gedrags- en educatieprogramma's voor elke leeftijdsgroep. Hiermee zorgen we ervoor dat het aantal menselijke fouten dat leidt tot ongevallen afneemt.

Om veilig verkeersgedrag te bevorderen moet uiteraard ook de infrastructuur verkeersveilig ingericht zijn. De Duurzaam Veilig principes voor een verkeersveilige weginrichting (voorspelbaarheid, herkenbaarheid en vergevingsgezindheid) voeren we zoveel mogelijk door. Daarbij stimuleren we innovaties die bijdragen aan verkeersveiligheid. We bekijken per geval welke rol we als gemeente kunnen pakken. Denk aan innovaties in voertuigtechnologie, zoals verkeersbordherkenning en ISA (intelligente snelheid assistent). Dit helpt bestuurders van auto's en vrachtauto's om een passende snelheid te kiezen. Deze technologie vertrouwt op goed leesbare verkeersborden en daar ligt een rol voor de gemeente. Een ander voorbeeld is het toenemend gebruik van snelle elektrische fietsen zoals speed-pedelecs. We stimuleren het fietsgebruik, maar als we niet opletten kunnen hogere snelheden en grote snelheidsverschillen op het fietspad juist zorgen voor meer onveiligheid. Als gemeente zorgen we daarom voor veilige fietspaden en gescheiden voetpaden langs drukke fietsroutes. Het geven van een hoge prioriteit aan de verkeersveiligheid en de bereikbaarheid voor fiets en voetganger, bijvoorbeeld door de aanleg van veilige fietspaden, kan ten koste gaan van de bereikbaarheid van de auto voor verplaatsingen binnen Zeewolde.

Duurzaam onderhoud en kwaliteitsverbetering van het wegennet gaan hand in hand met verkeersveiligheid en staan daarom hoog op onze agenda.

Visie: leefbaarheid

De gemeente Zeewolde zorgt ervoor dat mobiliteitsontwikkeling samengaat met een verbetering van de leefbaarheid. Zeewoldenaren waarderen het dorpse karakter en de aantrekkelijke natuur. Daarom mag mobiliteit niet ten koste gaan van het prettige woonklimaat.

We hanteren daarom het STOMP principe. STOMP is een afkorting die staat voor Stappen, Trappen, Openbaar vervoer, MaaS en Privéauto. Het geeft onze prioritering aan voor hoe mensen idealiter reizen. We zetten als eerste in op lopen en fietsen. Daarna benutten we de mogelijkheden van openbaar vervoer. MaaS staat voor een transitie van bezit naar gebruik, zoals de inzet op deelmobiliteit. En als laatste volgt de privéauto. Deze prioritering draagt bij aan gezondheid (gezonde lucht, beweging), efficiënt gebruik van mobiliteit (openbaar vervoer, deelmobiliteit) en daarmee ook efficiënt gebruik van de openbare ruimte. Allemaal aspecten die zorgen voor een verbetering van de leefbaarheid.

Ons beleid is erop gericht dat mensen van nature mobiliteitskeuzes maken die aansluiten bij deze prioritering. We richten onze omgeving daar op in. Denk bijvoorbeeld aan de ontsluiting van nieuwe wijken, waarbij buurtjes onderling vooral goed verbonden zijn met fiets- en voetpaden en de ontsluiting voor het gemotoriseerd verkeer gericht is op de wijk- of gebiedsontsluitingswegen. Hiermee ontmoedigen we het gebruik van de auto en voorkomen we sluipverkeer door woonwijken.

Een compleet en kwalitatief goed fiets- en voetgangersnetwerk zorgt er niet alleen voor dat men zich binnen de kern verkeersveilig verplaatst, maar ook gezond en milieuvriendelijk. Daarnaast draagt het bij aan het vergroten van de levendigheid van de dorpskern en het stimuleren van ontmoeting.

Beplanting kan de weggebruiker helpen zijn weg te vinden (bijvoorbeeld laanbeplanting langs gebieds- of wijkontsluitingswegen) en het kan bijdragen aan de verkeersveiligheid (uitstraling verblijfsfunctie). In woonwijken vechten openbaar groen enerzijds en parkeren anderzijds om de beperkt beschikbare ruimte. Openbaar groen heeft een belangrijke functie (afwatering/infiltratie van regen, hittestress tegengaan, het geven van schaduw, CO₂ reductie, ruimte om te spelen en ruimtelijke kwaliteit in het algemeen). Daarom mag parkeren niet ten koste gaan hiervan. Het verminderen van de parkeerdruk lossen we niet primair op door de aanleg van meer parkeerplaatsen, maar juist door het aantal auto's in woonwijken te verminderen.





Visie: duurzaamheid

Zeewolde is een duurzame gemeente, maar er is verbetering mogelijk op het gebied van mobiliteit. Op het deelaspect vervoerswijze (particulier autobezit en aantal auto's op aardgas en elektriciteit) scoort de gemeente een rapportcijfer 5,5, tegen een landelijk gemiddelde van 4,0. Voor een top 5 positie is minimaal een rapportcijfer 6,8 nodig. Op het deelaspect CO₂ uitstoot scoort Zeewolde 2,08 ton CO₂ per inwoner, tegen een landelijk gemiddelde van 0,89 ton CO₂ per inwoner. De top 5 gemeenten hebben maximaal 0,43 ton CO₂ per inwoner. Weliswaar is het aantal elektrische auto's per 1.000 inwoners in Zeewolde relatief hoog, maar tegelijkertijd is het particulier autobezit en autogebruik ook hoog. Dit resulteert in de hogere CO₂ uitstoot.

De score op het aspect mobiliteit kan en moet beter. We streven naar een top 5 positie. Het duurzaamheidsbeleid van de gemeente Zeewolde is erop gericht om de samenleving in beweging te krijgen. Een belangrijke stap daarin is om meer bewustzijn rondom duurzame mobiliteit te creëren. Schone auto's en vooral ook minder autorijden zijn de knoppen waar we aan kunnen en willen draaien. We stimuleren daarom lopen en fietsen met gerichte maatregelen voor deze doelgroepen. We zetten in op openbaar vervoer en vervoer over water. Ook stimuleren we het gebruik van elektrische (deel)mobiliteit. We prioriteren volgens het eerder genoemde STOMP principe. Innovaties en ontwikkelingen op het gebied van nieuwe vormen van brandstof, energieopslag en energieopwekking worden meegenomen in de uitwerking van maatregelen.

Een voorbeeld van hoe we duurzame mobiliteit in de praktijk stimuleren, is het duurzaamheidskader dat we hanteren bij nieuwe woningbouwlocaties zoals de Polderwijk. We stimuleren projectontwikkelaars hiermee om bij te dragen aan duurzame woningen, een duurzame leefomgeving en een duurzame leefstijl voor onze inwoners. Duurzame mobiliteit is hier een onderdeel van. Te denken valt aan laadvoorzieningen voor elektrische auto's en het aanbieden van elektrische deelmobiliteit.

Duurzaamheid speelt ook een belangrijke rol bij het onderhoud en de aanleg van infrastructuur. Dit onderwerp valt verder buiten de scope van het GVP. Maar het is goed om te benoemen dat we duurzaam aanbesteden en circulair bouwen als norm hanteren.

Uiteraard is duurzaamheid niet iets van Zeewolde alleen. We werken samen met buurgemeenten en de provincie Flevoland. De provinciale duurzaamheidsvisie is hierbij een belangrijke leidraad. Daarin is onder andere opgenomen dat Flevoland in 2030 draait op duurzame energie en dat in 2050 geen fossiel gas meer gebruikt wordt. De gevolgen van de energietransitie zijn hiermee ook merkbaar in de mobiliteit, vooral waar dit het gebruik van fossiele brandstoffen betreft. Duurzaamheid is daarom een vast onderdeel in het afwegingskader voor mobiliteitsmaatregelen.

4. Doelstellingen

Welke doelstellingen willen we in 2030 behaald hebben?



Doelstellingen

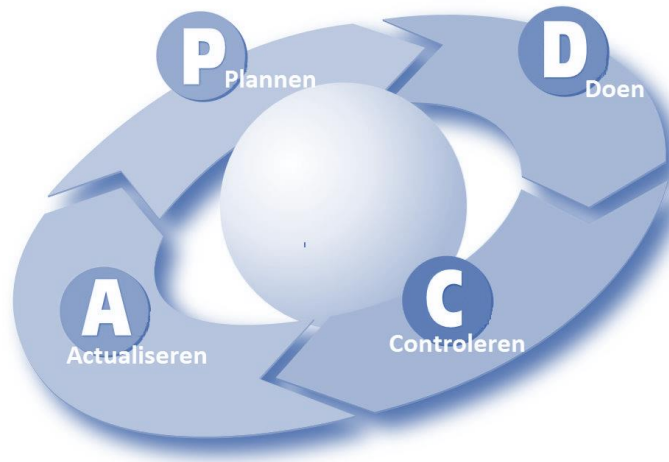
In de voorgaande hoofdstukken hebben we de huidige situatie en onze visie op de toekomst beschreven. We deden dit aan de hand van vier thema's: bereikbaarheid, verkeersveiligheid, leefbaarheid en duurzaamheid. Op de volgende pagina's leest u, opnieuw aan de hand van deze thema's, welke doelstellingen we hebben geformuleerd. Hiermee maken we concreet hoe we invulling geven aan de visie. Het laat zien waar we over 10 jaar willen staan.

Voor de samenhang tussen thema's zoals mobiliteit, economie en gezondheid sluiten we aan bij de omgevingsvisie van Zeewolde. De doelstellingen die we in het GVVP opnemen sluiten dan ook aan op de omgevingsvisie. Voor de samenhang tussen doelstellingen en gemaakte afwegingen is de eerder geïntroduceerde STOMP prioritering toegepast.

Doelen bereiken, stap voor stap

De looptijd van een Gemeentelijk Verkeers- en Vervoerplan is 10 jaar. In zo'n lange periode kan er veel veranderen. De wereld ziet er nu bijvoorbeeld heel anders uit dan in 2010. Om die reden beschrijft het plan de hoofdlijnen van het gemeentelijke mobiliteitsbeleid. Het is niet mogelijk om nu al in detail vast te leggen welke maatregelen we de komende 10 jaar gaan nemen. Wel hebben we de maatregelen die we zinvol vinden om onze doelen te behalen in dit GVVP al op hoofdlijnen uitgewerkt. De verdere uitwerking en realisatie van die maatregelen gaan de komende jaren stap voor stap.

Daarbij meten we tussentijds (elke drie jaar) of we 'op koers' liggen om onze doelen te behalen en bekijken we of er nieuwe ontwikkelingen zijn waar we rekening mee moeten houden. Op basis daarvan richten we vervolgmaatregelen in. Dit is de cyclus van Plannen – Doen – Controleren – Actualiseren.



Doelstellingen: bereikbaarheid

B1 De reistijd voor het wegverkeer in 2030 blijft hetzelfde ten opzichte van 2020.

Door de ligging van Zeewolde zijn veel Zeewoldenaren aangewezen op de auto. De afstanden naar andere gemeenten en steden zijn groot (>20 km). Daarom is het behouden van een betrouwbare reistijd belangrijk voor de bereikbaarheid van Zeewolde.

B2 De verbinding over water is in 2030 verbeterd, waardoor het aantal personen dat vervoerd wordt is toegenomen.

Zeewolde is gelegen in een waterrijk gebied. Het randmeer/Wolderwijd aan de oostkant van de gemeente kan als barrière werken. Intensiever vervoer over water behoort tot de mogelijkheden om de bereikbaarheid en directheid van verplaatsingen te vergroten.

B3 Het imago van actief vervoer is verbeterd; inwoners waarderen fietsen en lopen gemiddeld met 1 punt (schaal 1-10) hoger in 2030 ten opzichte van 2020.

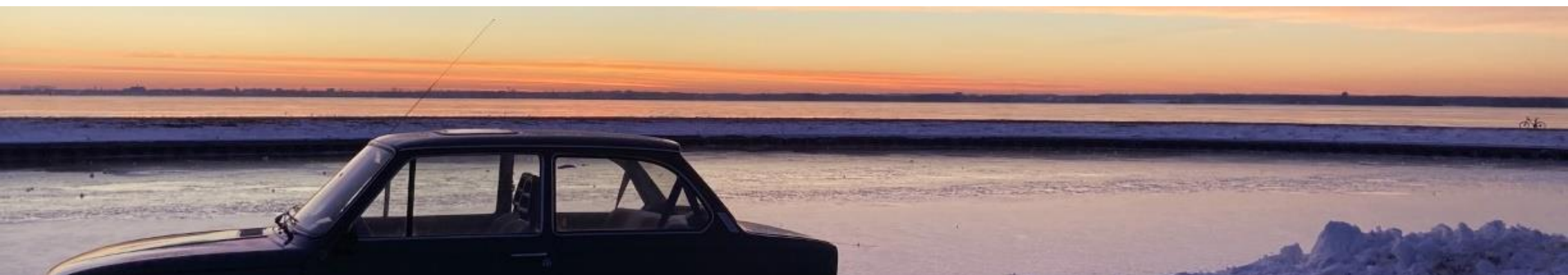
Het imago van de fietsen en lopen bij de inwoners van Zeewolde is verbeterd door in te zetten op het promoten van actief vervoer op de korte afstanden. Meer bewustwording heeft ervoor gezorgd dat meer mensen bij korte ritten gaan lopen en fietsen. De elektrische fiets maakt langere afstanden acceptabel. Inwoners die veel fietsen en lopen als hoofdvervoerswijze waarderen Zeewolde in 2020 met een 6,8 op het thema bereikbaarheid en een 6,4 op het thema verkeersveiligheid.

B4 In 2030 zijn alle bedrijventerreinen multimodaal (auto, OV en fiets) goed bereikbaar.

Een belangrijk punt is de multimodale bereikbaarheid van bedrijventerreinen. Vaak is hier de auto de dominante vervoerswijze, bijvoorbeeld bedrijventerrein Trekkersveld. We besteden extra aandacht aan de infrastructuur voor de fiets, en het aanbod van openbaar vervoer.

B5 In 2030 geven Zeewoldenaren de gemeente een rapportcijfer 7,5 op het aspect Bereikbaarheid.

Naast het uitvoeren van objectieve maatregelen is juist ook de beleving van de Zeewoldenaren een belangrijke graadmeter. Daarom vragen we, bijvoorbeeld via een enquête, om de gemeente een cijfer te geven op dit thema.



Doelstellingen: verkeersveiligheid

V1 In 2030 vinden er maximaal 10 ernstige verkeersongevallen per jaar op het wegennet van de gemeente Zeewolde plaats.

Deze doelstelling komt voort uit de ambitie van de provincie Flevoland om een continue dalende trend in het aantal ernstige verkeersslachtoffers te hebben tussen 2015 en 2030. Gemeente Zeewolde kiest een ambitieus maximum aantal in 2030 en streeft op de lange termijn naar nul verkeersslachtoffers.

V2 De grootste risicolocaties zijn met gerichte maatregelen meetbaar veiliger geworden.

In het kader van het Strategisch Plan Verkeersveiligheid zijn de grootste risicolocaties in beeld gebracht. Met gerichte maatregelen op het gebied van infrastructuur en/of gedrag en/of handhaving wordt de situatie hier meetbaar veiliger. De maatregelen worden uitgewerkt in een maatregelenprogramma.

V3 Elke twee jaar wordt voor de grootste risicogroepen een activiteit of programma ondernomen dat gericht is op het verbeteren van verkeersveilig gedrag.

De meeste ongevallen hebben een menselijke fout als oorzaak. Daarom is het verbeteren van verkeersveilig gedrag van risicogroepen een effectieve manier om de verkeersveiligheid te verbeteren. Dit wordt gericht op (onervaren) jong volwassenen en oudere (65+) bestuurders van personenauto's, motorrijders, en op oudere fietsers.

V4 In 2030 geven Zeewoldenaren de gemeente een rapportcijfer 7,5 op het aspect Verkeersveiligheid.

Naast het uitvoeren van objectieve maatregelen is juist ook de beleving van de Zeewoldenaren een belangrijke graadmeter. Daarom vragen we regelmatig, bijvoorbeeld via een enquête, om Zeewolde een cijfer te geven op dit thema. Het rapportcijfer in 2020 was 6,8.

V5 Het Zeewoldense wegennet is in 2030 ingericht volgens de verkeersveiligheidsvisie Duurzaam Veilig (DV).

Inrichting conform DV vermindert de kans op en de ernst van ongevallen. De inrichting in de kern Zeewolde scoort al goed. Toepassing van DV vraagt vooral aandacht in het buitengebied (lange, rechte en soms smalle wegen waar vaak hard wordt gereden). Ook in het coalitieakkoord (2018-2022) ligt de focus op de veiligheid en duurzaamheid van de wegen in het buitengebied.



Doelstellingen: leefbaarheid

L1 **Parkeren blijft gratis, vindt plaats binnen acceptabele loopafstand en voldoet aan de parkeernormen.**

De parkeernorm wordt ingezet als een van de instrumenten om lopen en fietsen te stimuleren. De gemeente Zeewolde kiest voor een ingroeimodel naar minder ruime parkeernormen binnen de CROW bandbreedte. We maken daarbij ten minste onderscheid naar woonwijken (doelstelling: 10% minder parkeerruimte in 2030) en de voorzieningen in het centrum (doelstelling: huidige parkeerruimte handhaven, ook bij toenemende omvang voorzieningen).

L2 **In 2030 is het aandeel fiets- en voetverplaatsingen op afstanden tot 7,5 km toegenomen.**

Het motief 'werk' aandeel stijgt van 65% naar 80% en het motief 'winkelen' aandeel stijgt van 50% naar 75%. In het kader van het Strategisch Plan Verkeersveiligheid zijn de grootste risicolocaties in beeld gebracht. Met gerichte maatregelen op het gebied van infrastructuur, gedrag en/of handhaving wordt de situatie hier meetbaar veiliger. De maatregelen worden uitgewerkt in een maatregelenprogramma.

L3 **In 2030 geven Zeewoldenaren de gemeente een rapportcijfer 8,0 op het aspect Leefbaarheid (en Duurzaamheid).**

Naast het uitvoeren van objectieve maatregelen is juist ook de beleving van de Zeewoldenaren een belangrijke graadmeter. Daarom vragen we, bijvoorbeeld via een enquête, om de gemeente een cijfer te geven op dit thema. Het rapportcijfer in 2020 was een 7,8.

Doelstellingen: duurzaamheid

D1 **In 2030 zijn Zeewoldenaren zich in toenemende mate bewust van hun mogelijkheden in duurzame mobiliteit.**

Inwoners en bedrijven in Zeewolde zijn zich, blijkend uit bijvoorbeeld enquêtes over dit onderwerp, in toenemende mate bewust van de mogelijkheden die zij hebben op het gebied van duurzame mobiliteit. Gemeente Zeewolde pakt de rol als gids (voorbeeldfunctie) en facilitator.

D2 **Openbare laadinfrastructuur is voor 80% van de inwoners zonder parkeergelegenheid op eigen terrein beschikbaar binnen 100 meter van de eigen woning.**

Zeewoldenaren zijn voor externe verplaatsingen veelal aangewezen op de auto en daarom is het huidige autogebruik hoog. Verplaatsingen die toch met de eigen auto worden gemaakt, zijn zo duurzaam mogelijk. In het huidige coalitieakkoord is opgenomen om voldoende aandacht te hebben voor de laadinfrastructuur. Het aandeel nul-emissievoertuigen moet vergroot worden.

D3 **In 2030 kennen Zeewoldenaren het principe van een wijkhub met elektrische deelauto's en kunnen zij dit op minimaal één locatie in Zeewolde gebruiken.**

Zeewoldenaren zijn voor externe verplaatsingen veelal aangewezen op de auto en daarom is het huidige autobezit hoog. Het aanbieden van deelauto's stimuleert het verminderen van het (tweede/derde) autobezit per huishouden. We starten met uitleg over de toegevoegde waarde en laten Zeewoldenaren deelmobiliteit uitproberen.

5. Maatregelen

Met welke maatregelen gaan we onze doelstellingen behalen?



Maatregelen: de 3 E's: Engineering, Education, Enforcement

In dit hoofdstuk vertalen we de doelstellingen naar de belangrijkste maatregelen die de gemeente Zeewolde wil treffen in de periode tot aan 2030. Bij alle maatregelen wordt benoemd aan welke doelstellingen op het gebied van bereikbaarheid, verkeersveiligheid, leefbaarheid en duurzaamheid deze maatregelen bijdragen.

De maatregelen op de volgende pagina's zijn ingedeeld in 3 E's. De 3 E's zijn een icoon in de verkeerskunde. Ze staan voor Engineering (het ontwerp van voertuig, weg en omgeving), Education (educatie en voorlichting) en Enforcement (toezicht en handhaving). Engineering kan worden toegepast daar waar de infrastructuur niet optimaal is vormgegeven. De educatieve benadering kan gedragsverandering in gang zetten door het verbeteren van vaardigheden en kennis middels educatie en voorlichting. Enforcement is in de regel het sluitstuk. Het kan worden toegepast waar de andere E's te kort schieten en waar sprake is van bewuste overtredingen.

Het Strategisch Plan Verkeersveiligheid van de provincie Flevoland maakt ook gebruik van de 3 E's. Het GVVP neemt deze indeling over. Bovendien zijn de maatregelen in het GVVP van de gemeente Zeewolde afgestemd op de maatregelen die in het provinciale Strategisch Plan Verkeersveiligheid worden voorgesteld. De beschreven '3 E'-maatregelen vormen tevens de kern van een lokaal uitvoeringsprogramma SPV dan wel de input voor het regionale uitvoeringsprogramma SPV.

In onderstaand kruisdiagram valt te zien hoe de maatregelen bijdragen aan de doelstellingen van de vier verschillende thema's.

		Bereikbaarheid	Verkeersveiligheid	Leefbaarheid	Duurzaamheid
Engineering	Doorontwikkelen logica hoofdstructuur binnen de bebouwde kom	✓		✓	
	Inrichten centrumcarré als 30 km/uur zone	✓	✓	✓	
	Verbeteren (risicolocaties op) 50 km/uur wegen: oversteken langzaam verkeer	✓	✓	✓	
	Duurzaam Veilige weginrichting	✓	✓	✓	
	Stimuleren openbaar vervoer	✓		✓	✓
Education	Stimuleren duurzame (deel)mobilititeit	✓		✓	✓
	Educatie verkeersveiligheid, voor elke leeftijdsgroep	✓	✓	✓	
Enforcement	Handhavingsprioriteiten (VAARS-feiten: veelplegers, afleiding, alcohol/drugs, rood licht, en snelheid)		✓		
	Belonen gewenst mobiliteitsgedrag		✓		

Maatregelen: engineering

Doorontwikkelen logica hoofdstructuur binnen de bebouwde kom

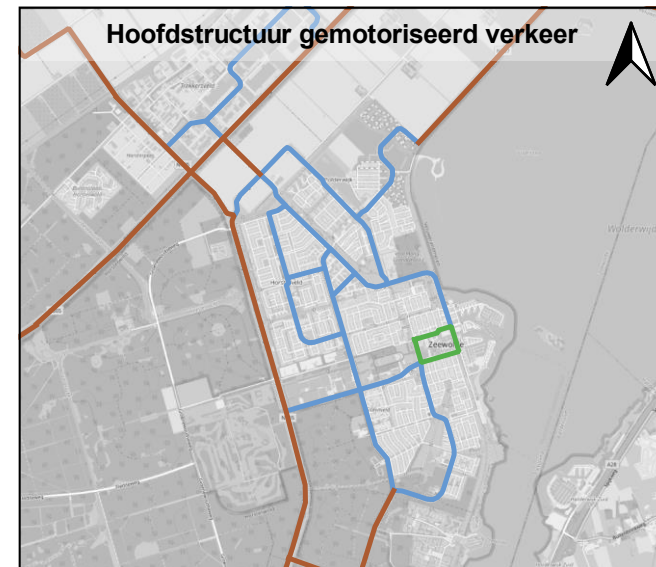
Maatregel draagt bij aan doelstellingen:



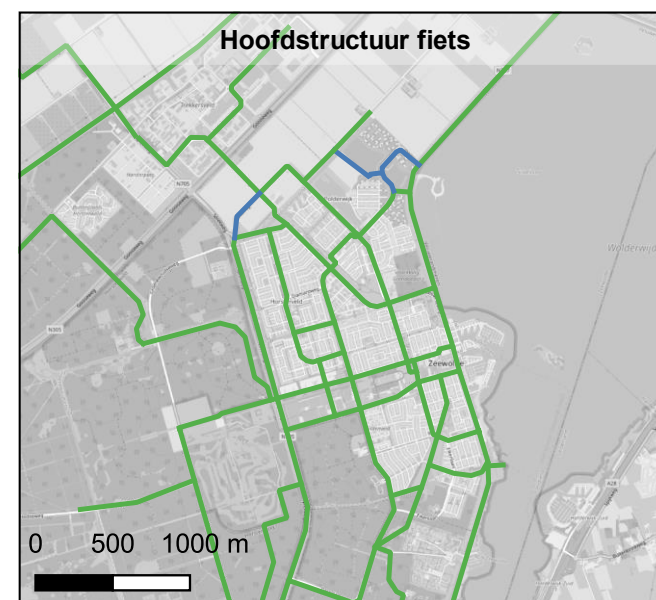
Tot aan 2030 zal binnen de bebouwde kom de hoofdstructuur voor zowel gemotoriseerd verkeer als voor langzaam verkeer worden doorontwikkeld. De hoofdstructuur is zichtbaar op de kaarten rechts. Grotendeels is deze structuur al goed gefaciliteerd. Mogelijke verbeteringen zijn:

- Op wegen waar fiets en auto van dezelfde rijbaan gebruik maken, dus ook bij fiets(suggestie)stroken, wordt de **maximalsnelheid teruggebracht naar 30 km/uur**. Binnen 30 km/uur zones zijn infrastructurele maatregelen op de eerste plaats gericht op de leefbaarheid en veiligheid van de kwetsbare verkeersdeelnemers.
- Het **centrumcarré wordt op den duur als 30 km/uur ingericht**. Deze maatregel is op de volgende pagina in meer detail uitgewerkt.
- Voor fietsverkeer willen we **oversteken en rotondes consistent inrichten**. Dit geeft meer duidelijkheid over de voorrangssituatie. Zie ook pagina 26.
- De **uniformiteit van voorrangssituaties voor fietsers** in 30 km/uur zones, waarbij we verkeer van rechts, inclusief fietspaden, zoveel mogelijk voorrang geven.
- Vrijliggende fietspaden worden zoveel mogelijk uitgevoerd in **rood asfalt of beton**. Realisatie wordt meegenomen binnen het onderhouds- en vervangingsregime.

- In het participatietraject van dit GVVP kwamen locaties in de fietsinfrastructuur naar voren welke door de respondenten worden gezien als onlogisch qua routevorming. De hoofdstructuur fiets laat zien waar mogelijkheden zijn om in de toekomst **ontbrekende schakels in het fietsnetwerk te realiseren**. Ook lokale routevorming rondom kruispunten en oversteken werd genoemd, zoals een directe oversteek naar de Gamma en naar de Dekamarkt. We gaan onderzoeken of een kortere, maar wel logische en veilige langzaam verkeer route mogelijk is.
- In het participatietraject zijn locaties genoemd waar voetpaden ontbreken langs fietspaden. Vanwege de beperkte hoeveelheid fietsers en voetgangers is echter veelal bewust gekozen dat fietsers en voetgangers daar samen een fiets/voetpad delen. Om lopen en fietsen te stimuleren en het toenemend gebruik van de fietspaden te faciliteren, willen we ten minste **ontbrekende schakels realiseren**, zoals langs de Horsterweg (tegenover Havikskruid) richting het winkelcentrum.
- De gemeente blijft bij de provincie het belang aangeven van **goede regionale ontsluiting**. De doorstroming op de N301 (polderingang bij Nijkerk) in het bijzonder is daarbij een aandachtspunt, evenals de multimodale bereikbaarheid van bedrijventerreinen zoals het Trekkersveld.



- Centrumcarré (30 km/uur)
- Gebiedsontsluitingswegen BIBEKO (50 km/uur)
- Wegen buiten de kom (70 km/uur >)



- Regionale en/of lokale hoofd fietsroutes
- Toekomstige en/of wenselijke fietsroutes

Maatregelen: engineering

Inrichten centrumcarré als 30 km/uur

Maatregel draagt bij
aan doelstellingen:



Het centrumcarré in Zeewolde wordt op den duur ingericht als 30 km/uur zone. Dit om consistentie, voorspelbaarheid en verkeersveiligheid te verhogen. Op de kaart is te zien hoe dit er uit komt te zien. De Zuiderzeeweg, Flevoweg en Stevinweg zijn gericht op bestemmingsverkeer naar het centrum en de omliggende woonwijken. De auto is daar te gast. De Horsterweg en Gelderseweg hebben een doorstroombaanfunctie en vormen de aanrijroute naar de parkeergarage. Om die reden kiezen we daar voor scheiding van auto- en fietsverkeer.

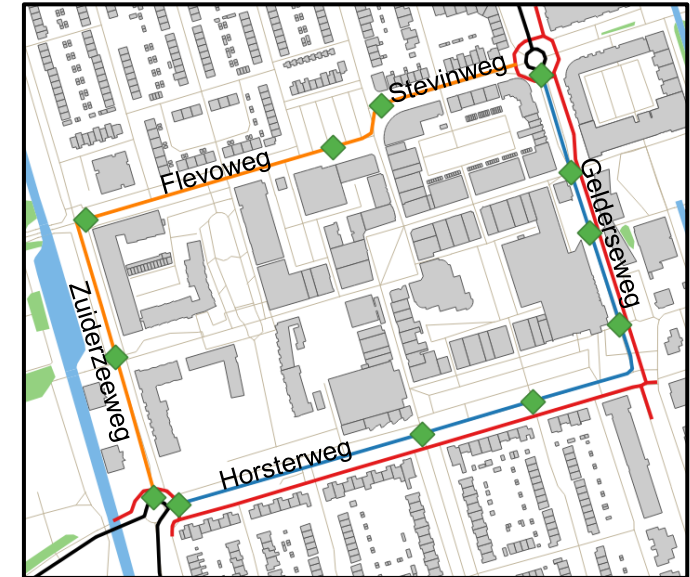
Bij het (her)ontwerp van het centrumcarré wordt uitgegaan van de volgende uitgangspunten:

- **30 km/uur zone:** Door op de Horsterweg en Gelderseweg de wegbreedte te versmallen en belijning spaarzaam aan te brengen worden lage snelheden gestimuleerd. Op de Zuiderzeeweg, Flevoweg en Stevinweg krijgt de fiets de ruimte door brede fietssuggestiestroken aan te brengen.
- **Geleiden doorgaand verkeer:** Het doorgaand gemotoriseerd en fietsverkeer zal langs de Horsterweg en Gelderseweg worden geleid.
- **Aandacht voor langzaam verkeer:** Het centrum dient goed bereikbaar te zijn per fiets en te voet. De fietsverbindingen naar het centrum en de toegankelijkheid voor de voetganger binnen het centrum staan daarbij centraal.



▲ Sfeerbeeld inrichting Zuiderzeeweg, Flevoweg en Stevinweg.

- **Gelijkwaardige kruispunten:** Het centrumcarré wordt consequent voorzien van eenduidig vormgegeven gelijkwaardige kruispunten met zijwegen en woonstraten. Dit om de verblijfsfunctie te benadrukken.
- **Heldere voetgangersoversteken:** Heldere voetgangersoversteekplaastruimte vormgegeven op een drempel met middeneiland. Ter illustratie zijn op de kaart voorgestelde locaties aangeduid waar het centrum veilig binnen gewandeld kan worden.



- ◆ Voetgangersoversteken
- Fietspaden
- 30 km/uur autowegen met fietsstroken
- 30 km/uur autowegen
- 50 km/uur autowegen

Maatregelen: engineering

Verbeteren (risicolocaties op) 50 km/uur wegen: oversteken langzaam verkeer

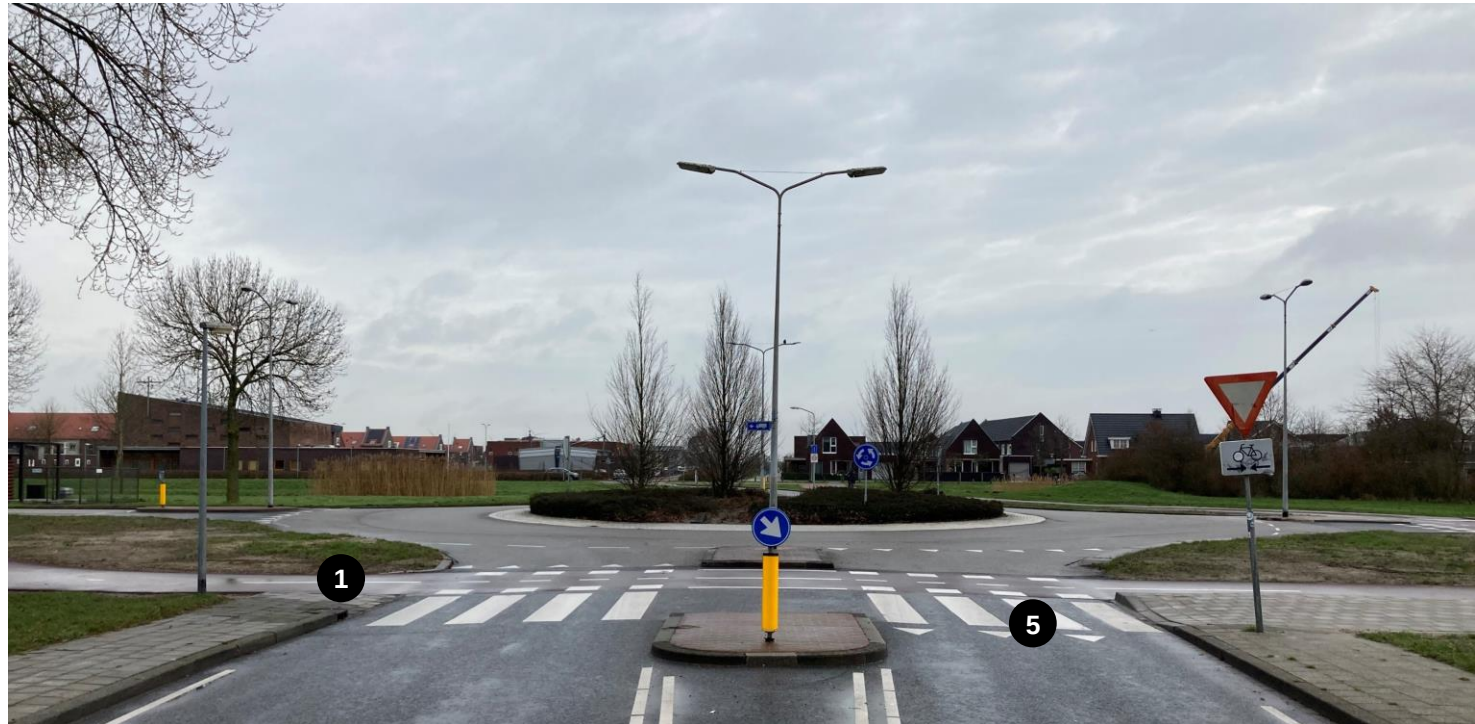
Maatregel draagt bij aan doelstellingen:



Zeewolde kent een groot aantal 50 km/uur wegen. Deze wegen hebben vaak lange rechte stukken. Dit nodigt uit tot harder rijden dan toegestaan. In ieder geval wordt dit, vooral ter hoogte van oversteken, zo ervaren door fietsers en voetgangers. Bijvoorbeeld op de Sportlaan, Kringloop en Horsterweg. Om de veiligheid te bevorderen hanteren we in Zeewolde de volgende eenduidige uitgangspunten voor de inrichting van de langzaam verkeer oversteken op 50 km/uur wegen:

1. Fietsers op rotondes in de voorrang.
2. Fietsers bij aansluitingen op voorrangswegen (fietsers parallel aan voorrangsweg) in de voorrang.
3. Fietsers op overige oversteken van 50 km/uur wegen uit de voorrang. De afgelopen jaren zijn hier in Zeewolde goede ervaringen mee opgedaan; door fietsers uit de voorrang te halen is het aantal ongevallen met circa driekwart gereduceerd.
4. Oversteken zijn voorzien van een ruim middeneiland (naast oversteken op 50 km/uur wegen geldt dit ook bij oversteken op 70 km/uur wegen, zoals het goede voorbeeld Spiekweg-Golflaan)
5. Voetgangers in de voorrang middels een zebrapad, eveneens met middeneiland.
6. Vrijliggende fietspaden zijn uitgevoerd in rood asfalt.

Zeewolde kiest hiermee consistente beleidsuitgangspunten, passend bij de aard en omvang van het gemotoriseerd en langzaam verkeer in Zeewolde. Lokaal maatwerk kan in uitzonderingsgevallen gewenst zijn. Bijvoorbeeld bij de rotonde N705-Horsterweg, waar het gelet op de stroomfunctie van de wegen en het lage aantal fietsers logischer is om fietsers bij de rotonde uit de voorrang te houden. De foto's op deze pagina laten een principe-oplossing zien van een fiets-/voetgangersoversteken op 50 km/uur wegen. De nummers op de foto's verwijzen naar de genummerde uitgangspunten. Deze principeoplossing wordt zo goed als mogelijk toegepast bij nieuw in te richten oversteken en waar mogelijk gecombineerd met beheer en onderhoud.



Maatregelen: engineering

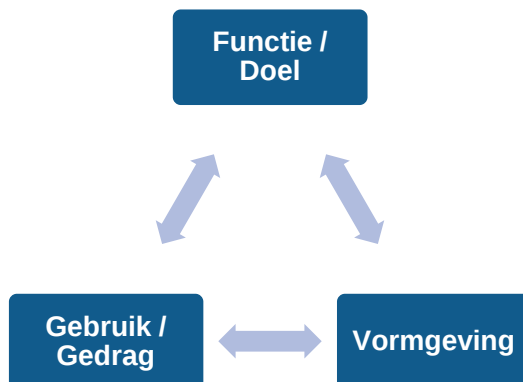
Duurzaam Veilige weginrichting

Maatregel draagt bij aan doelstellingen:



De verkeersveiligheidsvisie Duurzaam Veilig houdt in dat het verkeer zo wordt ingericht dat ernstige ongevallen worden voorkomen en waar toch een ongeval plaatsvindt, de ernst van de afloop beperkt blijft. De mens is hierbij de 'maat der dingen': de mens die kwetsbaar is, fouten maakt en soms regels overtreedt. De wegomgeving, voertuigen en technologie moeten de mens ondersteunen en beschermen zodat verkeersveiligheid zo min mogelijk afhankelijk is van individuele handelingen.

De gemeente Zeewolde wil haar wegennet voor alle verkeersstromen Duurzaam Veilig inrichten. Op dit moment is dat niet voor alle wegen het geval. De uitvoering van deze maatregel betekent concreet dat als er nieuwe wegen komen of als bestaande wegen worden heringericht, deze worden ingericht volgens de Duurzaam Veilig-principes. Uitgangspunt is het hanteren van de ideale maatvoering conform CROW richtlijnen (denk aan brede fietspaden en trottoirs).



De komende jaren gaat speciale aandacht uit naar:

- **De wegen in het buitengebied:** Vaak geldt hier nu een maximumsnelheid van 80 km/uur. Het zijn vaak echter relatief smalle wegen met gemengd verkeer (auto's, vrachtwagens, tractoren, fietsers en bromfietzers). Het scheiden van deze verkeersstromen, bijvoorbeeld door de aanleg van vrijliggende fietspaden, is een ingrijpende maatregel (ruimtelijk, financieel) en staat niet in verhouding tot de lage verkeersdruk op deze wegen. De voorkeur gaat dan uit naar het inrichten van de wegen als 60 km/uur regime. Hiermee wordt gemotoriseerd verkeer in het gebied tussen Zeewolde, Almere en Lelystad ook meer gestuurd naar routes via de provinciale wegen (dat beperkt sluipverkeer door het buitengebied van Zeewolde). Ook richten we ons op het verwijderen of afschermen van obstakels (obstakelvrije ruimte).
- **Breedte van de fietspaden:** Om het fietsen te stimuleren, willen we beschikken over kwalitatief goede fietspaden met speciale aandacht voor de fietspaden binnen de bebouwde kom en de recreatieve fietspaden buiten de bebouwde kom. Dit betekent ook dat ze voldoen aan een ruime maatvoering. Zeker wanneer fietspaden in twee richtingen bereden worden en fietsers elkaar dus tegen kunnen komen op dit fietspad, is een breed fietspad gewenst. Voor fietspaden die in één richting bereden worden hanteren we 2,50 meter als minimale breedtemaat. Bij fietspaden die in twee richtingen bereden worden is dit minimaal 3,00 meter. Bij herinrichting van fietspaden hanteren we zoveel mogelijk deze maatvoering. Bromfietzers rijden in principe op de rijbaan, niet op het fietspad.



- **Gescheiden voetpaden langs drukke fietsroutes:** Daar waar nu nog geen voetpaden aanwezig zijn, is in de meeste gevallen de bewuste keuze gemaakt dat fietsers en voetgangers daar samen een fiets/voetpad met elkaar delen. Gezien de intensiteiten in Zeewolde is dat daar verantwoord. Met de toenemende drukte op fietspaden en de toenemende populariteit van wandelen, is de aanleg van meer voetpaden op termijn echter te verantwoorden. Daarbij starten we met het realiseren van ontbrekende schakels in belangrijke looproutes. Bij gemeenschappelijk gebruik van fietspaden met voetgangers is een goede straatverlichting gewenst (voorbeeld Sportlaan). Plaatsing van verlichting is altijd een afweging van belangen, denk aan verkeer en flora en fauna.

Maatregelen: engineering

Stimuleren openbaar vervoer

Maatregel draagt bij
aan doelstellingen:



Openbaar vervoer is bij uitstek een regionaal vraagstuk, al is het alleen maar omdat de provincie de concessieverlener is voor het openbaar vervoer. Als gemeente oefenen we onze invloed uit op de provincie(s) zodat het aanbod van OV van en naar Zeewolde aansluit op de mobiliteitsvraag. Reizen via het openbaar vervoer gaat vaak samen met een andere vervoerswijze. Een ontwikkeling zoals MaaS laat het belang zien van het OV-netwerk als essentieel onderdeel van multimodale reizen. We kijken bij de keuze voor maatregelen dan ook naar het volledige mobiliteitssysteem.

Voor het stimuleren van het openbaar vervoer zetten we in op de volgende maatregelen:

- **Uitbreiding van het aanbod van busvervoer.**
We gaan onderzoeken of een voor aantal locaties en tijden een verruiming van het OV aanbod wenselijk is. In het bijzonder gaat het om het OV in de avond en weekenden (in het bijzonder richting Nijkerk en Almere) en het OV richting het Trekkersveld.
- Daarnaast zien we de uitbreiding van Almere aan de zuidzijde als kans om het **openbaar vervoer tussen Almere en Zeewolde** (huidige lijn 159) te verbeteren. Samen met de gemeente Almere en de provincie Flevoland willen we hier invulling aan geven (lijnvoering, frequentieverhoging).
- Voor alle gewenste aanpassingen aan het OV geldt dat we met de provincie afstemmen hoe deze worden verwerkt in het **bestek voor de nieuwe OV concessie IJssel-Vecht**.

- Naast busvervoer **stimuleren we ook het vervoer over water**, met als vertrekpunt de huidige pontverbinding naar Ermelo. Vervoer over water krijgt wat ons betreft een grotere betekenis in het vervoersaanbod van en naar Zeewolde. Naast een recreatieve functie kan het vervoer over water ook een alternatief bieden voor woon-werkverkeer en voor scholieren. We verkennen de mogelijkheden om het aanbod te vergroten. Denkrichtingen zijn intensivering van de huidige pontverbinding of de realisatie van een vaste verbinding voor het langzame verkeer.
- We willen het **voor- en natransport verbeteren**, specifiek voor bestemmingslocaties met een grote afstand tot de dichtstbijzijnde halte, zoals de bedrijven op het Trekkersveld. Dit moet ervoor

zorgen dat het eenvoudiger wordt om zo'n bestemming per OV te bereiken, en daarmee dat het gebruik van het OV naar deze bestemmingen toeneemt. Qua invulling denken we bijvoorbeeld aan een extra bushalte of het aanbieden van deelfietsen bij de bushalte waarmee de reistijd van halte naar eindbestemming afneemt. MaaS aanbieders kunnen daar een rol in spelen. Belangrijk daarbij is dat het mobiliteitsbeleid van de bedrijven en de te treffen maatregelen op elkaar aansluiten en dat de maatregelen aansluiten op de daadwerkelijke behoefte bij de werknemers. De gemeente kan ook samen met de bedrijven voorlichting geven over het (nieuwe) vervoersaanbod zodat iedereen hier optimaal gebruik van kan maken.

▼ Huidig OV aanbod in en om Zeewolde



Maatregelen: education

Stimuleren duurzame (deel)mobiliteit

Maatregel draagt bij aan doelstellingen:



We stimuleren duurzame (deel)mobiliteit op twee manieren. Ten eerste zetten we in op het gebruik van schone mobiliteit. Denk aan lopen en fietsen, maar ook aan elektrificatie van voertuigen. Ten tweede zetten we in op een verschuiving van bezit van eigen mobiliteit naar gebruik van gedeelde mobiliteit (MaaS). Verduurzaming van mobiliteit en MaaS dragen bij aan een afname van het autobezit en -gebruik. Dit biedt voordelen op het gebied van bereikbaarheid en verkeersveiligheid (vooral door minder autoverkeer), leefbaarheid (minder parkeerdruk, meer ruimte voor groen) en duurzaamheid (nieuwe vormen van brandstof, minder uitstoot schadelijke stoffen). We dragen daarmee ook bij aan ontwikkelingen op het gebied van energieopslag (elektriciteit in voertuigen) en energieopwekking (bij thuisladen van elektrische auto's wordt de aanschaf van zonnepanelen sneller rendabel).

We stellen een plan “duurzame (deel)mobiliteit” op waarin we diverse maatregelen verder uitwerken. Daarin gaan we in ieder geval in op de volgende maatregelen om duurzame (deel)mobiliteit te stimuleren:

- **Stimuleren elektrisch rijden** door middel van een ruimhartiger laadpalenbeleid. Het wordt ook mogelijk om een laadpaal te plaatsen op locaties met grote parkeerdruk. Hiermee wordt het (nog) eenvoudiger om een laadpaal in de openbare ruimte aan te vragen.

- We maken een **stappenplan eHubs** voor deelvervoer in de buurt. Het parkeren van auto's in de woonwijken neemt veel kostbare ruimte in beslag. Daarom zoeken we naar nieuwe oplossingen, zoals het delen van vervoermiddelen via een hub. Daarbij denken we aan elektrische deelauto's, maar ook bijvoorbeeld elektrische bakfietsen. Een hub kan zo ook een rol spelen in de lokale energieopwekking en -opslag. Omdat dit voor Zeewolde een nieuwe aanpak is, gaan we met de Zeewoldenaren op zoek naar de meest gewenste invulling (locaties, aanbod). En via een campagne met uitprobeeracties geven we voorlichting en laten we iedereen kennismaken met deze vorm van mobiliteit.
- Door **afspraken te maken met de aanbieders van deelmobiliteit** en het gebruik te monitoren zoeken we naar een situatie waarbij deelmobiliteit een volwaardig onderdeel wordt van het mobiliteitssysteem in Zeewolde. Via een slimme (MaaS-) app van deze aanbieders kunnen verschillende vormen van deelmobiliteit worden ontsloten.
- Naast het aanbieden van deelauto's via een hub, is het ook mogelijk dat **Zeewoldenaren hun eigen auto meer gaan delen**, bijvoorbeeld met burens. De gebruiker van de deelauto heeft op deze manier geen eigen (tweede) auto meer nodig en de eigenaar van de auto krijgt een vergoeding voor het gebruik van de auto. Indien gewenst is een auto vaak ook geschikt te maken om via een abonnementspasje te openen, zodat de sleuteloverdracht overbodig wordt. We onderzoeken wat gewenst is en hoe we dit kunnen stimuleren.

- We willen een **experiment doen met een liftpaal**, voor reizigers richting Harderwijk. Hiermee is het mogelijk om zonder eigen vervoer te reizen op momenten dat de bus niet rijdt. Het idee is aangedragen door bewoners en we werken daar als gemeente graag aan mee.

Maatregelen die elders in dit GVVP worden toegelicht, en ook bijdragen aan meer duurzame (deel)mobiliteit zijn:

- **Meer ruimte voor fietsers.** Denk aan ruime fietspaden en het realiseren van ontbrekende schakels in het fietsnetwerk, om comfortabel door te kunnen fietsen (zie pagina 24). Ook realiseren we voldoende fietsenrekken bij winkels, waarbij de fietsenrekken liefst dichterbij de winkels staan dan de parkeerplaatsen voor auto's en waarbij we een snelle en veilige aanfietsroute realiseren.
- **Meer openbaar vervoer.** Denk aan uitbreiding van het aanbod van busvervoer, maar ook aan het verkorten van de reistijd van halte naar eindbestemming door bijvoorbeeld het aanbieden van deelfietsen (zie pagina 28).
- **Duurzame mobiliteit als onderdeel van planvorming woningbouw** (zie pagina 16).



Maatregelen: education

Educatie verkeersveiligheid, voor elke leeftijdsgroep

Maatregel draagt bij aan doelstellingen:



De gemeente Zeewolde heeft de afgelopen jaren ingezet op het verbeteren van verkeersveiligheid door middel van educatie en voorlichting. Dit willen wij blijven doen voor elke leeftijdsgroep, waarbij gangbare groepen in leeftijdsjaren zijn: 4-12, 12-17, 17-25, 25-55 en 55+. Door educatie en voorlichting te focussen op specifieke leeftijdsgroepen en/of type verkeersdeelnemers werken we gericht aan het verbeteren van de verkeersveiligheid in Zeewolde. Uiteraard zijn de genoemde leeftijden geen harde grenzen, maar een indicatie op welke doelgroep een maatregel gericht is.

In onze campagnekalender verkeersveiligheid bepalen we, in afstemming met VVN, de acties die we per jaar ondernemen per leeftijdsgroep. Onderstaand geven we enkele voorbeelden.

Een goed voorbeeld van educatie voor de leeftijdsgroep 4-12 jaar is het Verkeersveiligheidslabel dat alle basisscholen in Zeewolde hebben behaald. Basisscholen met het label laten zien dat zij actief en structureel bezig zijn met de verkeersveiligheid van hun leerlingen. Kinderen tot en met twaalf jaar zijn een kwetsbare groep verkeersdeelnemers. Daarom vindt de gemeente Zeewolde het belangrijk dat alle basisscholen het Verkeersveiligheidslabel behouden. Daarom volgt er elke twee jaar een her-certificering die garandeert dat de school nog steeds aan de criteria van het label voldoet. De gemeente

Zeewolde heeft een verkeersveiligheidscoördinator die de basisscholen stimuleert en waarmee de basisscholen kunnen afstemmen wat nodig is om het label te behouden.

Voor basisschoolkinderen zijn er daarnaast nog educatieprogramma's zoals 'VerkeersLokaal' en 'Op voeten en fietsen naar school', welke gericht zijn op de verkeersveiligheid en vervoerswijze keuze van de jeugd en hun ouders.

Voor jonge automobilisten zijn er tal van initiatieven waar de gemeente Zeewolde op in kan zetten. Onze acties zijn vooral gericht op het risico van alcohol en drugs in het verkeer en op snelheidsgedrag. Op het gebied van alcohol en drugs zijn er meerdere bewustwordingscampagnes. Bijvoorbeeld het project Witte Waas, waarbij jonge evenementbezoekers bewust worden gemaakt van de gevaren van drugs en alcohol in het verkeer. Een vergelijkbare campagne is 3Dtripping, waarbij jonge deelnemers na het (virtuele) gebruik van alcohol of drugs naar huis rijden in een rijsimulator.

Voor de jonge en de meer ervaren automobilisten kan een campagne gericht op het snelheidsgedrag worden vormgegeven. Te denken valt aan een campagne in combinatie met het belonen van het rijden met de juiste snelheid door middel van spaarcamera's. In het bijzonder ouders met kinderen kunnen hiermee worden aangesproken indien er bijvoorbeeld gespaard kan worden voor een nieuw speeltoestel of vergroening van de wijk. Meer over het belonen van gewenst mobiliteitsgedrag staat beschreven op pagina 32.

Specifiek voor de leeftijdsgroep 55+ zijn er educatieprogramma's die gericht zijn op het blijvend veilig deelnemen aan het verkeer. Het programma Doortrappen is daar een goed voorbeeld van. Doortrappen motiveert ouderen zelf maatregelen te nemen om veilig te blijven fietsen. Ook kan specifieke uitleg gegeven worden over het veilig fietsen op een e-bike. Een ander voorbeeld is de "Opfriscursus rijvaardigheid voor ouderen" gericht op blijvend veilig autorijden.



Maatregelen: enforcement

Handhavingsprioriteiten (VAARS-feiten)

Maatregel draagt bij
aan doelstellingen:



Handhaving (Enforcement) is van de drie E's in de regel het sluitstuk: handhaving kan worden toegepast waar de andere twee E's (Engineering en Education) te kort schieten en waar sprake is van bewuste overtredingen (zie ook pagina 23). Daarom wordt ook bij Engineering en Education al aandacht besteed aan verkeersveiligheid. Door bijvoorbeeld allereerst de weg zo in te richten dat de weggebruiker wordt gestimuleerd zich aan de snelheid te houden en ook in de rijlessen hier aandacht aan te besteden zullen veel weggebruikers zich al aan de maximum snelheid houden. Enforcement kan als sluitstuk worden ingezet op de locaties en voor de verkeersdeelnemers voor waar en voor wie de Engineering en Education maatregelen nog niet voldoende zijn om de maximumsnelheid na te leven. In Zeewolde geldt dit bijvoorbeeld op een aantal 50 km/uur wegen, zoals genoemd in de risicoanalyse verkeersveiligheid.

Het Openbaar Ministerie heeft een vijftal prioriteiten voor verkeershandhaving vastgesteld. Deze prioriteiten, afgekort als VAARS, zijn:

- **Verkeersveelplegers**; het aanpakken van verkeersdeelnemers die regelmatig bewust in de fout gaan, hebben prioriteit.
- **Afleiding**; houdt in dat er extra gelet wordt op onder andere bellen met de telefoon in de hand en Whatsappen achter het stuur.

- **Alcohol**; de hoeveelheid personen die met alcohol achter het stuur gaat zitten, is in Nederland de afgelopen jaren flink afgenomen. Ook het aantal verkeersslachtoffers wat (indirect) veroorzaakt wordt door alcohol, neemt daardoor af. Dit is mede te danken aan de handhaving van de politie. Daarom heeft het controleren op alcoholgebruik in het verkeer blijvend prioriteit.
- **Roodlichtnegatie**; extra aandacht voor personen die te voet, met de fiets of met een gemotoriseerd voertuig door het rode licht rijden of lopen.
- **Snelheid**; snelheidsovertreders worden actief opgespoord en bestraft.

De effecten van deze handhavingsmethoden op het aantal ongevallen is groot, daarom is van belang dat ook in Zeewolde wordt ingezet op de VAARS-feiten.

In de SPV analyse worden voor de gemeente Zeewolde concrete maatregelen voorgesteld, als nadere invulling voor de handhavingsinspanningen.

- We nemen verkeersveiligheid op in het **Integrale Veiligheidsplan**. Dit plan bepaalt de politie-inzet voor de komende jaren, gericht op de genoemde VAARS prioriteiten. De nadere uitwerking is onderdeel van het uitvoeringsprogramma.



Aanvullende maatregelen zijn:

- **Opzet (regionaal) alcoholmeetnet**; de alcoholcontroles binnen dit meetnet vinden plaats op vergelijkbare dagen en tijdstippen. De controles zijn verdeeld over de verschillende geografische eenheden in de regio en over de verschillende kwartalen van het jaar om een zo representatief mogelijk beeld van het verkeer te verkrijgen.
- **Opzet afleidingsmeetnet**; insteek is vergelijkbaar met alcoholmeetnet.
- **Continuïteit snelheidsmetingen en focus op risicowegen**; de bestaande snelheidscontroles worden doorgezet. Daarnaast worden ook snelheidscontroles uitgevoerd op risicolocaties waar het risico hoog is, mede door de snelheid, maar de inrichting ook nog niet voldoet. Dit om het risico omlaag te brengen. We willen verkennen of de inzet van trajectcontrole op gemeentelijke wegen ook mogelijk is.
- **Continuïteit handhaving op asociaal gedrag**; handhaving door politie op uitingen van normervaging in het verkeer, zoals bumperkleven, geen voorrang verlenen, doorrijden bij rood licht en te hard rijden
- **Afstemmen handhaving en campagneactiviteiten**; handhaving door politie combineren met voorlichting door aansluiting te zoeken op campagnes die geïnitieerd zijn vanuit het Rijk, provincie, regio of gemeente.

Samen met de politie geven we periodiek verdere invulling aan de maatregelen.



Maatregelen: enforcement

Belonen gewenst mobiliteitsgedrag

Maatregel draagt bij aan doelstellingen:



De gemeente zet in op het vergroten van de verkeersveiligheid door middel van educatie (zie pagina 29 en 30). Naast educatie is ook handhaving een manier op de verkeersveiligheid te vergroten. Gelukkig kan handhaving positief worden ingestoken waarbij er een link te maken is met educatie. De gemeente Zeewolde zet daarbij in op het belonen van gewenst mobiliteitsgedrag.

Concrete maatregelen zijn het plaatsen van een snelheidsdisplay en het plaatsen van een snelheidsmeterspaarpot. Deze instrumenten worden vaak gedurende enkele weken op een bepaalde locatie ingezet.

Een snelheidsdisplay toont de werkelijk gereden snelheid en belooft de automobilist met een smiley wanneer de maximumsnelheid nageleefd wordt. Het is dus een positieve prikkel; het belooft goed gedrag. De ervaring leeft dat de inzet van dergelijke snelheidsborden een gunstig effect heeft op de gereden snelheid. De ervaring leert echter ook dat het snelheidseffect vaak van tijdelijke aard is (na verloop van tijd gaan mensen toch weer harder rijden).

Een snelheidsmeterspaarpot is gebaseerd op hetzelfde principe als het snelheidsdisplay, maar geeft nog een extra beloning bij naleving van de toegestane snelheid. Elke passage waarbij de toegestane snelheid nageleefd wordt, levert dan een

bepaald bedrag op dat gestort wordt in de snelheidsmeterspaarpot. Zo wordt door de inwoners van een wijk gespaard voor een (zelf te kiezen) spaardoel. Dit kan een doel zijn dat de verkeersveiligheid verhoogt (zoals het plaatsen van mooie bloembakken), maar ook een ander soort wens uit de wijk (zoals een nieuw speeltoestel voor kinderen of een buurtbarbecue). De snelheidsmeterspaarpot is in de regel een tijdelijke maatregel (de meter wordt enkele weken op een bepaalde locatie geplaatst) die roulerend in de regio wordt ingezet. We zetten ons in voor toepassing van deze maatregel in Zeewolde.





Colofon

Dit is een uitgave van de gemeente Zeewolde. Hoewel de inhoud met zorg is samengesteld, kunt u hieraan geen rechten ontlenen.

Vaststelling:
Mei 2021

Opdrachtgever:
Gemeente Zeewolde

Opdrachtnemer:
Keypoint Consultancy

Met medewerking van:
KiekendiefPerspectief (Enquête, FlevoPanel)
MapGear (PraatMee participatiekaart)
Nico Westerink (Fotograaf)

Het GVVP is mede mogelijk gemaakt middels de ASF-subsidie van de provincie Flevoland.

Bronnen

KiekendiefPerspectief: enquêteonderzoek inclusief FlevoPanel
MapGear: reacties via Praatmee
SPV: Strategisch Plan Verkeersveiligheid Flevoland 2030
SPV viewer Flevoland
Mobiliteitsvisie Flevoland 2030
Toekomstvisie Zeewolde 2040
GD Index – kompas voor de duurzame gemeente
Bevolkingsprognose gemeente Zeewolde 2017-2037

