



Gemeente

IJsselstein

Mobiliteitsagenda 2016 - 2018

Mobiliteit is van vitaal belang voor het economisch functioneren van de samenleving en biedt mensen de kans om zich te ontplooiën en te ontspannen. Mensen verplaatsen zich, omdat ze op verschillende locaties wonen, werken, winkelen of op visite willen gaan. Mobiliteit heeft ook een keerzijde. Te veel mobiliteit zorgt voor files en vertragingen. Hierdoor nemen de reistijden toe en komt de bereikbaarheid onder druk te staan. Verplaatsingen en veiligheid is een aspect dat in de mobiliteit met elkaar verbonden staat. Daar waar verplaatsingen zijn komen mensen bij elkaar wat tot onveilige situaties kan leiden.

Instrumenten

Om te sturen op mobiliteit zijn er verschillende technieken en instrumenten om dit te doen. Dit kan door wet- en regelgeving, maar ook door bijvoorbeeld verkeerscirculatiemaatregelen, het plaatsen van borden en het aanleggen van drempels of verkeerslichten.

De gemeente IJsselstein beschikt over een Verkeers- en Vervoerplan (GVVP). Dit plan is vastgesteld in 2007 en heeft als planhorizon het jaar 2020. Hierin staat de ambitie beschreven hoe om te gaan met mobiliteit binnen de gemeente. Dit heeft zijn uitwerking in lokale regelgeving en keuzes met betrekking tot de inrichting van de infrastructuur.

Provinciaal is de Mobiliteitsvisie voor grootstedelijk Utrecht vastgesteld¹, waarin het regionale mobiliteitsbeleid staat beschreven. Dit is een belangrijk aanknopingspunt van het verkrijgen van regionale cofinanciering. Ook specifieke mobiliteitsprogramma's, zoals Beter Benutten² geven mogelijkheden tot cofinanciering van mobiliteitsprojecten.

Gedrag

Naast de techniek van mobiliteit speelt ook het gedrag een belangrijke rol. Het kan dan gaan over keuzegedrag op strategisch niveau (keuze voor fiets, auto of OV) of over gewoontegedrag in het verkeer zelf (hoe reageert de mens op zijn omgeving en welke actie dit geeft).

Mogelijkheden om te sturen op gedrag zit deels in het inrichting van de openbare ruimte, maar kan ook bereikt worden door voorlichtings- of bewustwordingscampagnes. Aansluiting vinden bij initiatieven van inwoners draagt ook bij aan het verbeteren van de mobiliteit, deze richten zich vaak

¹ Deze visie is vastgesteld door het Algemeen Bestuur van Bestuur Regio Utrecht en overgenomen door de provincie Utrecht.

² Beter Benutten is een programma vanuit het Rijk. Het heeft als doel de bereikbaarheid te verbeteren door een combinatie te maken tussen maatregelen. Bijvoorbeeld toevoegen van fietsenstallingen, maar ook verbeteren van de reisinformatie bij OV-knooppunten.

op het gedrag en creëert maatschappelijk draagvlak voor te nemen maatregelen.

Mobiliteitsagenda 2016-2018

In het collegeprogramma (2014-2018) is de ambitie opgenomen om te komen tot een nieuw Gemeentelijke Verkeers- en vervoersplan (GVVP).

De in de GVVP omschreven hoofddoelstelling *“het garanderen van een betrouwbare bereikbaarheid nu en in de toekomst ten behoeve van het sociaal en economisch functioneren van de gemeente IJsselstein”* wordt nog steeds onderschreven en hoeft niet te worden herzien. Wel is er behoefte om concrete doelen te stellen voor de komende jaren. In de Mobiliteitsagenda wordt inzicht gegeven welke thema's en onderwerpen voor de periode 2016-2018 reeds geprogrammeerd staan en op welk vlak er nog keuzes gemaakt moeten worden. Per onderwerp is een korte omschrijving gemaakt, wat het doel is en hoe dit bereikt wordt.

Het is niet de bedoeling dat dit programma beperkend werkt op initiatieven en mogelijkheden die niet expliciet benoemd zijn in deze agenda, maar wel bijdragen aan het verbeteren van de mobiliteit in IJsselstein. Indien dergelijke situaties zich voordoen wordt beoordeeld of deze zijn in te passen in dit programma, of dat het nodig is hier apart inhoud aan te geven.

Thema's

In de Mobiliteitsagenda wordt onderscheid gemaakt in een aantal hoofdthema's:

Bereikbaarheid (BE):

Wij streven naar een goede bereikbaarheid voor het sociaal en economisch functioneren van de gemeente.

Fiets (FI):

IJsselstein is een compacte gemeente en leent zich uitstekend voor het gebruik van de fiets. Dat gebeurt ook al in hoge mate. In 2004 is reeds een fietsbeleidsplan opgesteld en in 2008 geactualiseerd. In 2011 heeft D'66 een inventarisatie opgesteld van verbeterpunten en suggesties om het fietsen te stimuleren. Op regionaal niveau is het bevorderen van het gebruik van de fiets een speerpunt. Er liggen dan ook kansen voor cofinanciering (subsidies), vooral als de aanpak een samenhang heeft met de regionale bereikbaarheid.

Voetganger (VO):

In een vergrijzende samenleving is het van belang dat voorzieningen voor alle verkeersdeelnemers zo optimaal mogelijk bereikbaar zijn. Verkeersveiligheid en kwaliteit van voetgangersverbindingen is dan ook een thema dat de aandacht verdient.

Verkeersveiligheid en gedrag (VV):

Verkeersveiligheid wordt in zekere mate bepaald door gedrag en hoe gestuurd wordt op gedragsverandering. Veel opmerkingen uit het Analyse verkeersmeldpunt (2014, VVD) hadden betrekking op gedrag. Er zijn diverse maatregelen te bedenken die direct of indirect het

gedrag beïnvloeden waardoor met beperkte middelen de verkeersveiligheid wordt verhoogd.

Openbaar vervoer (OV):

Wij streven naar een kwaliteitsverbetering en het stimuleren van het gebruik van openbaar vervoer

Parkeren (PA):

Het centrale doel van het parkeerbeleid in de gemeente IJsselstein is het efficiënt faciliteren van het parkeren voor alle doelgroepen. Specifiek voor de binnenstad geldt dat het parkeerbeleid moet bijdragen aan het verbeteren van de verblijfskwaliteit in de binnenstad en tevens moet voorzien in een gezonde parkeerexploitatie.

Per thema worden verschillende onderwerpen benoemd, hiervan is een korte omschrijving opgesteld. Met daarbij het doel van het programmapunt, de fase waarin het zich bevindt, de verwachte uitvoeringsperiode en hoe de kosten van de uitvoering gedekt wordt en/of een indicatie van de (voorbereidings)kosten.

Programmapunten

De Mobiliteitsagenda is opgebouwd uit vier delen. De eerste twee delen betreffen onderdelen die reeds in uitvoering zijn, waar al besluiten over genomen zijn (bijvoorbeeld eerdere raadsbesluiten of in de kadernota) en die al in uitvoering zijn of al op de planning staan.

In het derde deel van de agenda zijn programmapunten opgenomen waarover het college besloten heeft om deze de komende jaren (2016-2018) op te pakken en de kosten hiervan ten laste te brengen van het reguliere mobiliteitsbudget. Het gaat hierbij om relatief kleine bedragen voor programmaonderdelen met een beperkte impact.

Het vierde deel bestaat uit een aantal onderwerpen met mogelijke grote impact. Dit kan zijn financieel, maar ook maatschappelijk of strategisch. Hiervoor wordt nog geen voorstel gedaan wanneer deze tot uitvoering gebracht worden, maar wordt aan de raad voorgelegd of en wanneer deze onderwerpen opgepakt gaan worden. De financiële consequenties daarvan worden meegenomen bij de kadernota 2017.

Planning en kosten

In de agenda is een jaartal opgenomen met de verwachte uitvoeringsperiode (uitgezonderd deel IV). Bij *interne capaciteit* en *bestaand* wordt er vanuit gegaan dat de kosten vallen binnen de huidige begroting en capaciteit. Waar bedragen staan opgenomen is sprake van inhuur van externe (specialistische) kennis, het verrekenen van interne uren³ of onderzoek. De uitvoeringskosten van de

³ Voor de uitvoering van een project is een voorbereidingskrediet nodig. Dit behelst plankosten zoals uren projectleiding, communicatie en eventueel inhuur van specialisten. Bij de uitvoering van het project dient opnieuw

projecten en acties zijn, indien mogelijk, indicatief opgenomen en dienen in de nadere planuitwerking verder uitgewerkt te worden. Deze indicatieve getallen zijn opgenomen om inzicht te geven in de verwachte uitvoeringskosten. Dit kan betrokken worden in de afweging om nieuwe onderwerpen al dan niet op te pakken in de periode 2016 – 2018. Op een later moment volgt op basis van uitgewerkte plannen een definitief besluit.

Hoe is de Mobiliteitsagenda tot stand gekomen?

De context waarbinnen de Mobiliteitsagenda is ontwikkeld is beschreven in bijlage 1. De Mobiliteitsagenda is opgesteld op basis van de volgende inbreng:

- Een **themasessie Mobiliteit met de raadsfracties** op 25 juni 2015. De opbrengst van deze themasessie is opgenomen op bijlage 2.
- Een **sessie met beleidsadviseurs** van de gemeente. Deze sessie was vooral gericht op de integrale aanpak tussen de verschillende disciplines. De volgende beleidsvelden hebben inbreng geleverd: Leefomgeving en Duurzaamheid, Wonen en Ruimte, Ruimtelijke Ontwikkeling, Economische Zaken, Wegbeheer en Openbare Ruimte en tot slot Mobiliteit.

krediet beschikbaar gesteld te worden voor de verdere begeleiding en uitvoering van het project.

- **Analyse verkeersmeldpunt (2014)**: in maart 2014 heeft de VVD-afdeling IJsselstein een digitaal verkeersmeldpunt gelanceerd. Op het verkeersmeldpunt konden verkeersknelpunten en onveilige verkeerssituaties in de gemeente gemeld worden. De analyse van de meldingen is als input meegenomen.
- **Verbeterpunten en suggesties om het fietsen te stimuleren (inventarisatie D66, 2011)**. Deze inventarisatie is gebaseerd op suggesties uit de bevolking voor het verbeteren van de fietsvoorzieningen en het fietsklimaat. De verbeterpunten en suggesties zijn als input meegenomen.

Deel I: Programmapunten in vergaande ontwikkeling of uitvoering

Thema	Naam	Omschrijving en doel	Periode	Kosten (€)
BE	Verbeteren ontsluiting Paardenveld	Doel: Het verbeteren van de bereikbaarheid van bedrijventerrein Paardenveld. In het project Panoven wordt een nieuwe ontsluiting van bedrijventerrein Paardenveld op De Baronieweg gerealiseerd. Hierdoor wordt het bedrijventerrein ook direct vanaf De Baronieweg ontsloten en kan De Beneluxweg ontlast worden (ook voor wat betreft vrachtverkeer). Daarnaast zorgt deze ontsluiting ervoor dat er een betere scheiding komt tussen auto- en fietsverkeer die voorheen beiden gebruik maakten van De Parallelweg.	2016	Bestaand
VV	Terugdringen verkeersborden	Doel: Het creëren van een meer overzichtelijke verkeersomgeving. Het terugdringen van het aantal verkeersborden heeft doorlopend onze aandacht waarbij ieder jaar een wijk wordt opgepakt. De komende jaren worden in ieder geval Oranje- en Europakwartier, Zenderpark en de Bedrijventerreinen opgepakt.	2016 - 2018	Interne capaciteit
VV	Herinrichting Touwlaan	Doel: Het verbeteren van (het gevoel van) verkeersveiligheid. Herinrichting met als doel om (het gevoel van) verkeersveiligheid te verbeteren (opgenomen in begroting 2016).	2016	Bestaand
VV	Verbeteren oversteekbaarheid Zomerdijk	Doel: Het verbeteren van de oversteekbaarheid van de Zomerdijk. In het kader van de woningbouwontwikkeling van het gebied tussen De Zomerdijk en de Hollandsche IJssel wordt een plan uitgewerkt om de oversteekbaarheid van de Zomerdijk te verbeteren. Hierdoor wordt een verkeersveiliger route gecreëerd voor met name fietsers (en ook voetgangers) vanuit de nieuwe woonwijk richting winkelcentrum De Clinckhoeff.	2016	Bestaand
PA	Programma parkeerdruk woonwijken	Doel: Het terugdringen van de parkeerdruk in de woonwijken. Inwoners ervaren parkeerdruk in IJsselstein. Zij geven aan dat het vaak lastig is een parkeerplaats voor hun auto in de directe nabijheid van de woning te vinden. In het jaar 2012 is een meting uitgevoerd naar de parkeerdruk in de woonwijken. Dit onderzoek is in maart 2015 herhaald. Om de grootste problematiek aan te pakken is een uitvoeringsprogramma samengesteld. In het najaar van 2015 is gestart met informatiebijeenkomsten in de wijken om de voorgestelde oplossingen met de bewoners te bespreken waarna deze tot uitvoering worden gebracht. Het uitvoeringsprogramma heeft een doorlooptijd tot 2017.	2016	Bestaand

Deel I: Programmapunten in vergaande ontwikkeling of uitvoering

Thema	Naam	Omschrijving en doel	Periode	Kosten (€)
PA	Parkeer- voorziening Klooster- plantsoen	Doel: Het verbeteren van de parkeerfaciliteiten rond de binnenstad. Om aan de parkeerbehoefte tegemoet te komen en om aan alle zijden van de binnenstad voldoende parkeeraanbod te creëren, wordt op de locatie Kloosterplantsoen een parkeervoorziening van 41 parkeerplaatsen aangelegd.	2016	Bestaand
PA	Parkeerplaatsen Nieuwpoort	Doel: Het vergroten van de parkeer capaciteit in de wijk Nieuwpoort. Door de ontwikkelingen aan de Koningshof-Schuttersgracht is er voor binnenstadbewoners (met name Walkade en Havenstraat) onvoldoende parkeergelegenheid binnen een redelijke loopafstand. Als gevolg hiervan wordt in de wijk Nieuwpoort, waar nu al een erg hoge parkeerdruk is, extra parkeergelegenheid gerealiseerd.	2016	Bestaand

Deel II: Programmapunten onderdeel van bestaande plannen en planning

Thema	Naam	Omschrijving en doel	Periode	Kosten (€)
BE	Doorstroming kruispunt Utrechtseweg – A2 – N210	<p>Doel: Het verbeteren van de bereikbaarheid van IJsselstein.</p> <p>Vanuit economisch perspectief is bereikbaarheid van stad en regio een voorwaarde. We streven dan ook naar een betere doorstroming op het kruispunt Utrechtseweg - A2 - N210. Als IJsselstein blijven we participeren in de regionale projectgroep die onder leiding van de provincie de mogelijkheden voor een extra aansluiting van de N210 op de A2 onderzoekt om de belangen van IJsselstein te behartigen en dringen we aan op evaluatie van de maatregelen die eind 2014 zijn genomen. Daarnaast wordt ingehaakt op het Rijksprogramma Beter Benutten waarin Rijk, regio en bedrijfsleven samenwerken om de bereikbaarheid in de drukste regio's over weg, water en spoor te verbeteren.</p> <p>Bij de provincie wordt ook aangedrongen op het realiseren van een turborotonde op het Nelson Mandelaplein (rotonde bij de carpoolplaats). Op dit moment heeft verkeer vanaf de Baronieweg voorrang op het verkeer vanaf N210 uit zuidelijke richting. Hierdoor wordt, met name in de ochtendspits, de doorstroming van het verkeer vanaf de N210 belemmerd en is dit geen aantrekkelijke route om te nemen. Een herinrichting van de deze rotonde tot een zgn. turborotonde kan dit verhelpen waarmee gebruik van de N210 als rondweg wordt gestimuleerd. Met als gevolg dat de Baronieweg ontlast kan worden.</p>	2016 - 2018	Interne capaciteit
FI	Doortrekken fietspad Utrechtseweg / Ringoven	<p>Doel: Het verbeteren van het (regionale) fietsnetwerk en verbeteren van de verkeersveiligheid in de wijk Overwaard.</p> <p>De fietsroute aan de zuidzijde van de Utrechtseweg is een belangrijke regionale fietsroute tussen de gemeente IJsselstein en de gemeente Nieuwegein waar veel schoolgaand fietsverkeer gebruik van maakt (uit tellingen blijkt zo'n 600 fietsers in het drukste uur). Bij de herinrichting van de Utrechtseweg is de kwaliteit van een gedeelte van deze fietsroute al verbeterd. Vanaf de Beneluxweg is namelijk een vrijliggend fietspad gerealiseerd aan de zuidzijde van de Utrechtseweg wat vlak voor de woning Utrechtseweg 38 terugbuigt op de Ringoven.</p> <p>Conform de oorspronkelijke plannen voor de herinrichting van de Utrechtseweg is de bedoeling nog steeds om het fietspad door te trekken tot na de bocht in de Ringoven (dit is destijds belangrijk geweest voor het verkrijgen van draagvlak voor de herinrichting). Hierdoor worden 2 verkeersonveilige situaties verbeterd: de fietsoversteek bij het kruispunt van De Overwaard met de Utrechtseweg en de bocht in de Ringoven die mede door de woning erg onoverzichtelijk is.</p> <p>Om het fietspad door te kunnen trekken wordt gewerkt aan het verwerven van Utrechtseweg 38.</p>	2016 - 2018	<p>Voorbereiding: Interne capaciteit</p> <p>Kosten voor de uitvoering volgt in een apart raadsvoorstel</p>

Deel II: Programmapunten onderdeel van bestaande plannen en planning

Thema	Naam	Omschrijving en doel	Periode	Kosten (€)
		<p>De kosten van de sloop van het pand, het bouwrijp maken van de grond en het doortrekken van het fietspad worden geraamd op een bedrag van 80.000 euro. Hiervoor zijn geen financiële middelen meer gereserveerd (deze zijn toegevoegd aan de algemene reserve bij afsluiting van het krediet voor de herinrichting van de Utrechtseweg). Mogelijk kan een deel met subsidiegelden van de provincie worden bekostigd.</p> <p>Ook voor de verwerving van het pand aan de Utrechtseweg zijn nog geen financiële middelen beschikbaar. De inzet hierbij is een verwerving via minnelijk overleg overeenkomstig de Nota Grondbeleid. In het verwervingstraject moet rekening worden gehouden met de mogelijkheid van onteigening tegen actuele, getaxeerde waarde.</p>		
FI	Verbeteren stallingsvoorzieningen binnenstad en OV haltes	<p>Doel: Verhogen fietsgebruik binnen IJsselstein.</p> <p>Het moet fietsers aantrekkelijk worden gemaakt om voor kleine boodschappen of winkelen de binnenstad met de fiets te bezoeken. Daarvoor is het noodzakelijk dat de fietser dicht bij de winkels kan parkeren. Om het fiets en OV-gebruik te stimuleren moet iedereen die met het openbaar vervoer reist de mogelijkheid hebben om zijn fiets te stallen in, en vast te ketenen aan, een vandalismebestendig fietsenrek.</p> <p>Recent zijn in het kader van Beter Benutten, door middel van rijks gelden, de stallingsvoorzieningen bij de bushaltes Binnenstad en Beneluxweg en alle tramhaltes verbeterd en ook in de binnenstad zijn in de afgelopen jaren al extra voorzieningen aangebracht. In 2016 wordt de capaciteit en kwaliteit van stallingsvoorzieningen in de binnenstad en OV worden opnieuw geïnventariseerd op basis waarvan een actieplan wordt opgesteld (stimuleren gebruik van de fiets, D'66). Overigens is een uitbreiding van fietsenstallingen in de Molenstraat al voorzien bij het woonrijp maken als onderdeel van het project Koningshof-Schuttersgracht (hiervoor zijn financiële middelen gereserveerd).</p> <p>Voor de aanleg van extra fietsparkeervoorzieningen moet, afhankelijk van locatie specifieke omstandigheden, rekening worden gehouden met een bedrag van € 250 - € 600 per klem. Voor dergelijke maatregelen zijn mogelijk ook subsidiegelden beschikbaar.</p>	2016	Interne capaciteit
BE	Verkeerskundig beheer verkeerslichten	<p>Doel: Verbeteren van de bereikbaarheid, door betere doorstroming.</p> <p>Verkeerskundig beheer en onderhoud van een verkeerslichtenregeling is een hulpmiddel om onnodige verliestijd te voorkomen. Wanneer een verkeerslichtenregeling geloofwaardig is en zorgt voor een efficiënte verkeersafwikkeling zal dit leiden dat minder door roodlicht wordt gereden. Dit verhoogt de verkeersveiligheid. Een vermindering van</p>	2016	Interne capaciteit

Deel II: Programmapunten onderdeel van bestaande plannen en planning

Thema	Naam	Omschrijving en doel	Periode	Kosten (€)
		<p>onnodige stops kan zorgen voor een verbetering van de luchtkwaliteit in de nabijheid van de kruising. Op dit moment is dit echter niet structureel georganiseerd en uit het verkeersmeldpunt bleek duidelijk dat hier wel behoefte aan is.</p> <p>Bij het organiseren van het verkeerskundig beheer wordt indien mogelijk aansluiting gezocht bij de businesscase Civiel. Voor het optuigen van het verkeerskundig beheer wordt een inventarisatie gemaakt van de huidige afstelling, worden verbeterpunten opgesteld en regelscenario's uitgewerkt.</p>		
OV	OV-knooppunt Podium (binnenstad)	<p>Doel: Stimuleren gebruik OV.</p> <p>In het kader van Beter Benutten worden verbeterpunten, op basis van een schouw door de Provincie Utrecht, voor het verbeteren van de knooppuntfunctie van halte binnenstad voorgesteld.</p>	2016	Interne capaciteit
PA	Evaluatie parkeerbeleid binnenstad	<p>Doel: Evaluatie maatregelen met betrekking tot parkeren en gebruik fiets in en rond de binnenstad.</p> <p>Zoals opgenomen in het collegeprogramma 2014 – 2018 wordt uiterlijk één jaar na realisatie van de Schuttersgracht het parkeerbeleid integraal geëvalueerd. Hierin wordt ook meegenomen hoe we (beleidsmatig) om willen gaan met fietsers in de winkelstraten.</p>	< 2019	Interne capaciteit

Deel III: Programmapunten uit te voeren binnen regulier budget				
Thema	Naam	Omschrijving en doel	Periode	Kosten (€)
PA	Actualisatie parkeernormen systematiek	<p>Doel: Actualisatie van de parkeernormen.</p> <p>Recente ervaringen bij ruimtelijke ontwikkelingen, de actualisatie van parkeerkencijfers door het CROW en de nieuwe Wet Ruimtelijke Ordening, waarin verplicht wordt gesteld om parkeernormen op te nemen in bestemmingsplannen, maken het noodzakelijk om de huidige parkeernormensystematiek (vastgesteld in 2007) te actualiseren.</p> <p>De kosten voor deze actualisatie passen binnen het reguliere budget voor 2016.</p>	2016	regulier budget
BE	Quick scan Verkeersafwikkeling hoofdwegennet	<p>Doel: Verbeteren van de bereikbaarheid, door kansen te benutten bij geplande (ruimtelijke) ontwikkelingen.</p> <p>We 'scannen' de kwaliteit van de verkeersafwikkeling op de hoofdontsluitingswegen en beoordelen waar snel en eenvoudig winst is te halen. Doel hiervan is om waar mogelijk aansluiting te zoeken bij ruimtelijke ontwikkelingen en beheer en onderhoud (zoals bij vervanging en afstelling van bestaande verkeerslichten) voor het verbeteren van bestaande knelpunten.</p> <p>De kosten voor het uitvoeren van deze scan passen binnen het reguliere budget voor 2016.</p>	2016	regulier budget
OV	Onderzoek verplaatsen tramhalte Hooghe Waerd	<p>Doel: Stimuleren gebruik OV.</p> <p>Er komt een vervoerkundige koppeling tussen De Uithoflijn en de SUNIJ lijn waarbij op de SUNIJ lijn ook lagevloertrams komen te rijden. Door adviesbureau Movares is in 2014, in nauw overleg met de gemeenten Utrecht, Nieuwegein en IJsselstein, een studie naar de ruimtelijke consequenties van het verlagen en verlengen van alle haltes van de SUNIJ-lijn verricht. De conclusie van deze studie is dat alle haltes op de huidige locatie kunnen worden omgebouwd zonder grote consequenties voor de omgeving. In de rapportage van Movares wordt aanbevolen om de ombouw van de halte Hooghe Waerd in IJsselstein nader te onderzoeken voor wat betreft de ligging op een andere locatie. Een alternatief is namelijk het verplaatsen van deze halte richting de Europalaan. Deze optie wordt nader onderzocht waarbij aansluiting wordt gezocht bij de uitwerking van het gebiedsperspectief Duitslandstraat.</p> <p>De kosten voor het uitvoeren van dit onderzoek passen binnen het reguliere budget voor 2017.</p>	2017	regulier budget

OV-03	Verkenning verbeterpunten OV	<p>Doel: Stimuleren gebruik OV.</p> <p>In beeld brengen welke regionale verbindingen verbeterd zouden moeten/kunnen worden om als alternatief voor de auto te kunnen dienen: naar locaties van werkgelegenheid op basis van reistijdverhoudingen.</p> <p>De kosten voor het uitvoeren van deze verkenning passen binnen het reguliere budget voor 2018.</p>	2018	regulier budget
-------	------------------------------	---	------	-----------------

Deel IV: Programmapunten te maken keuzes

Thema	Naam	Omschrijving en doel	Periode	Kosten (€)
BE	Variantenstudie ontsluiting binnenstad en herinrichting Panoven-Eiteren	<p>Doel: Het verbeteren van de bereikbaarheid van de binnenstad en bevorderen van het fietsgebruik.</p> <p>In de afgelopen jaren zijn er diverse verkeerscirculatiemaatregelen getroffen in en rondom de binnenstad met als doel het autoluw maken van de binnenstad. Op dit moment is aan de noordkant van de binnenstad slechts één route mogelijk om de binnenstad met de auto te verlaten, namelijk via De Panoven. Aan de Panoven (vanaf De Poortdijk tot aan De Beneluxbrug) en aan Het Eiteren (vanaf de Poortdijk tot aan de Touwlaan) moet op korte termijn onderhoud worden gepleegd. Op Eiteren is bovendien nog een kleinschalige gebiedsontwikkeling voorzien ten noorden van de parkeergarage.</p> <p>In het kader van de uitbreiding van het Cals college zijn knelpunten geconstateerd in de verkeerssituatie door de grote stroom fietsers naar en van de school. Op korte termijn worden een aantal maatregelen getroffen om de verkeerssituatie te verbeteren. In het onderzoek naar de verkeerssituatie is ook de optie voor de inrichting van de Panoven als fietsstraat belicht. Hierover is voorgesteld om dit mee te nemen in de mobiliteitsagenda.</p> <p>Bovenstaande vormt aanleiding om een studie te verrichten naar de inrichting van het gehele tracé Panoven, vanaf Baronieweg, en Eiteren tot aan de Touwlaan. In deze studie worden verschillende varianten uitgewerkt voor de inrichting van dit tracé waarbij de ontsluiting van de binnenstad en verkeersveiligheid centraal staan. De resultaten van deze studie worden vervolgens ter besluitvorming aan de gemeenteraad aangeboden.</p> <p>De kosten voor de voorbereidingsfase waarin diverse alternatieven worden uitgewerkt bedragen € 30.000. De kosten van de uitvoering worden op dit moment ingeschat op een bedrag van € 1.000.000. Hierin zijn meegenomen het aanbrengen van rood asfalt, het aanleggen van enkele drempels en verschillende profielaanpassingen. Een deel van de financiële dekking kan gevonden worden in de voorziening groot onderhoud waarvoor in de komende jaren een bedrag van € 40.000 is begroot voor onderhoud aan Eiteren en de Panoven. Mogelijk kan ook een beroep worden gedaan op subsidiegelden bij de provincie.</p>	Afstemming gemeenteraad	<p>Voorbereiding: 30.000</p> <p>Kosten voor de uitvoering worden ingeschat op 1.000.000</p>
FI	Kruispunt Baronieweg - Tuinensingel	<p>Doel: Verbeteren fietsnetwerk, bereikbaarheid binnenstad en verhogen verkeersveiligheid.</p> <p>Over de inrichting van het kruispunt Baronieweg-Tuinensingel komen regelmatig meldingen binnen (onder andere uit het verkeersmeldpunt). Deze meldingen hebben betrekking op een viertal knelpunten:</p> <ol style="list-style-type: none"> 1. Bij de fietsoversteek van de Tuinensingel, parallel aan de Baronieweg, moeten fietsers voorrang verlenen. Vanuit eenduidigheid van de voorrangssituaties is het wenselijk om de voorrang om te draaien. De kosten hiervan worden 	Afstemming gemeenteraad	<p>Voorbereiding: 9.000</p> <p>Kosten voor de uitvoering worden ingeschat op 157.500</p>

Deel IV: Programmapunten te maken keuzes				
Thema	Naam	Omschrijving en doel	Periode	Kosten (€)
		<p>ingeschat op een bedrag van € 2.500.</p> <p>2. Er is geen directe voetgangers- en fietsverbinding vanaf dit kruispunt naar het Podium. Het inpassen van een dergelijke verbinding is ruimtelijk een forse uitdaging waarvan de (on)mogelijkheden nader onderzocht moeten worden. Indien dit ruimtelijk inpasbaar blijkt moet rekening worden gehouden met een bedrag van € 100.000 tot € 150.000 voor de uitvoering.</p> <p>3. Het autoverkeer wat vanaf de Baronieweg linksaf wilt naar de Tuinensingel heeft zeer beperkt opstelruimte. Hierdoor ontstaat regelmatig een wachtrij op de Baronieweg. Een oplossing kan gevonden worden in het verlengen van deze opstelstrook. De kosten hiervan worden ingeschat op een bedrag van € 30.000.</p> <p>4. Er is geen directe voetgangersverbinding vanaf de Tuinensingel naar het Hogebeezenpark (en de binnenstad). De kosten voor het realiseren van deze voetgangersverbinding worden ingeschat op een bedrag van € 25.000.</p> <p>De kosten voor het voorbereiden en uitwerken van deze vier maatregelen wordt ingeschat op een bedrag van € 10.000 en de totale uitvoeringskosten worden ingeschat op een bedrag van € 157.500 tot € 207.500.</p>		tot 207.500
VV	Strategisch verkeersveiligheidsplan	<p>Doel: Verhogen verkeersveiligheid.</p> <p>Bij het verkeersmeldpunt (VVD, 2014) zijn veel meldingen gedaan die te maken hadden met gedrag. Bij verkeersveiligheid draait het om de 3 E's: engineering (ontwerp van voertuig, weg en omgeving), education (veranderen van kennis, vaardigheden en houding) en enforcement (opstellen, bekendmaken en handhaven van regels door de wetgever respectievelijk de politie).</p> <p>Uit de analyse van het verkeersmeldpunt is gebleken dat snelheidsgedrag en verkeersgedrag belangrijke thema's zijn naast de inrichting van de infrastructuur (zoals de aansluiting Tuinensingel – Praagsingel, de Tuinensingel en het Willen van Oranjeplein). Snelheidsgedrag is ook een terugkerend thema in de tweejaarlijkse monitor veiligheid en leefbaarheid.</p> <p>Er zijn strategieën om mensen te beïnvloeden op zo'n manier dat ze automatisch het gewenste gedrag vertonen. Aan de hand van bijvoorbeeld bewonersinitiatieven (zoals 'hartjes-borden' in Montfoort) kunnen op locaties initiatieven genomen worden om het ongewenste snelheids- en verkeersgedrag te beïnvloeden. Ook kan gedacht worden aan het faciliteren van verkeerseducatie (op basisscholen) of het plaatsen van matrixborden (met positieve feedback).</p> <p>In 2011 is het Utrechts Verkeersveiligheidslabel (UVL) toegekend aan een aantal basisscholen. Hierbij is aandacht</p>	Afstemming gemeenteraad	<p>Voorbereiding: 25.000</p> <p>Kosten voor de uitvoering zijn afhankelijk van te onderzoeken (strategische) keuzemogelijkheden</p>

Deel IV: Programmapunten te maken keuzes				
Thema	Naam	Omschrijving en doel	Periode	Kosten (€)
		<p>besteed aan verkeerseducatie en de inrichting van de schoolzones. Dit wordt geëvalueerd zodat de ervaringen en resultaten gebruikt kunnen worden voor het verbeteren verkeerssituaties bij schoollocaties, locaties van kinderopvang, BSO's en andere voorzieningencusters.</p> <p>Om de beperkte middelen zo efficiënt mogelijk te besteden willen we een strategisch verkeersveiligheidsplan maken, gebaseerd op een analyse van de knelpunten, evaluaties, principes voor duurzaam veilige infrastructuur en de inzet van de 3 E's (samenhang en waar welk middel). In het verkeersveiligheidsplan wordt een actieplan opgenomen die snel en kosteneffectief kunnen worden gerealiseerd door gedragswijzigingen. De kosten hiervan, en eventuele infrastructurele maatregelen, zijn op voorhand niet in te schatten.</p>		
BE	Knelpunten-analyse bereikbaarheid	<p>Doel: Verbeteren van de bereikbaarheid.</p> <p>We brengen in beeld waar de bereikbaarheid (verkeersrelaties) te wensen overlaat. Dit doen we door vooraf de gewenste kwaliteit te definiëren en deze te toetsen. Dit kan voor meerdere vervoerwijzen worden uitgevoerd.</p> <p>De opgaven die voortkomen uit deze analyse gebruiken we voor het nieuw op te stellen Mobiliteitsplan voor de periode vanaf 2020. Het nieuwe Mobiliteitsplan dient tevens als input voor de nieuw op te stellen ruimtelijke visie voor de gemeente. We betrekken hierbij ook de ruimtelijke ontwikkelingen die nog op ons afkomen.</p>	Afstemming gemeenteraad	<p>Voorbereiding: 25.000</p> <p>Kosten voor de uitvoering zijn afhankelijk van te onderzoeken (strategische) keuzemogelijkheden</p>
FI	Uitwerken fietsvisie	<p>Doel: Verbeteren fietsnetwerk, stimuleren fietsgebruik.</p> <p>Inventariseren en evalueren assenstelsel van fietsroutes (Fietsbeleidsplan 2008) met kwaliteitseisen (comfort, doorstroming, beleving, veiligheid, voorrangregelingen, directheid, continuïteit van fietspaden in twee richtingen onder andere bij rotondes) door IJsselstein en die aansluiten op regionale verbindingen en regionale kernen (schoolverkeer, woon-werk en recreatief).</p> <p>Bij de inventarisatie wordt rekening gehouden met verkeersveiligheid (met name de plekken waar de fietser voorrang heeft op de automobilist), visie op het buitengebied (o.a. Noord-IJsseldijk), verzwaring Lekdijk, het verkleinen van de omrijd afstand tussen Vianen en het Calscollege en de bewegwijzering tussen de recreatieve routes en de markante (toeristische) punten in IJsselstein. Op basis van de resultaten wordt een actieplan opgesteld waarvan de kosten op voorhand niet zijn in te schatten.</p>	Afstemming gemeenteraad	<p>Voorbereiding: 20.000</p> <p>Kosten voor de uitvoering zijn op voorhand niet in te schatten</p>

Deel IV: Programmapunten te maken keuzes

Thema	Naam	Omschrijving en doel	Periode	Kosten (€)
		Waar mogelijk wordt, vooruitlopend op het uitwerken van de fietsvisie, ingespeeld op kansen om de kwaliteit van het bestaande fietsnetwerk te verbeteren. Een goed voorbeeld hiervan is de te realiseren fietsverbinding tussen Marnemoende en de Nedereindseweg wat wordt meegenomen in het kader van de recreatieontwikkeling aan de Noord-IJsseldijk. Hier wordt bij de provincie, de trekker van deze ontwikkeling, op aangedrongen.		

Mobiliteitsagenda 2016-2018			
Thema	Naam	Periode	Kosten
Deel I: Programmapunten in vergaande ontwikkeling of uitvoering			
BE	Verbeteren ontsluiting Paardenveld	2016	Bestaand
VV	Terugdringen verkeersborden	2016 - 2018	Interne capaciteit
VV	Herinrichting Touwlaan	2016	Bestaand
VV	Verbeteren oversteekbaarheid Zomerdijk	2016	Bestaand
PA	Programma parkeerdruk woonwijken	2016	Bestaand
PA	Parkeervoorziening Kloosterplantsoen	2016	Bestaand
PA	Parkeerplaatsen Nieuwpoort	2016	Bestaand
Deel II: Programmapunten onderdeel van bestaande plannen en planning			
BE	Doorstroming kruispunt Utrechtseweg – A2 – N210	2016 - 2018	Interne capaciteit
FI	Doortrekken fietspad Utrechtseweg / Ringoven	2016 - 2018	Interne capaciteit, PM uitvoering
FI	Verbeteren stallingsvoorzieningen binnenstad en OV haltes	2016	Interne capaciteit
BE	Verkeerskundig beheer verkeerslichten	2016	Interne capaciteit
OV	OV-knooppunt Podium (binnenstad)	2016	Interne capaciteit
PA	Evaluatie parkeerbeleid binnenstad	< 2019	Interne capaciteit
Deel III: Programmapunten uit te voeren binnen regulier budget			
PA	Actualisatie parkeernormensystematiek	2016	regulier budget
BE	Quick scan Verkeersafwikkeling	2016	regulier budget
OV	Onderzoek verplaatsen tramhalte Hooghe Waerd	2017	regulier budget
OV	Verkenning verbeterpunten OV	2018	regulier budget
Deel IV: Programmapunten te maken keuzes			
BE	Variantenstudie ontsluiting binnenstad en herinrichting Panoven-Eiteren	Afstemming raad	30.000 voorbereiding, 1.000.000 uitvoering
FI	Kruispunt Baronieweg - Tuinensingel	Afstemming raad	9.000 voorbereiding, 157.500 - 207.500 uitvoering
VV	Strategisch verkeersveiligheidsplan	Afstemming raad	25.000 voorbereiding, PM uitvoering
BE	Knelpunten-analyse hoofdwegenet	Afstemming raad	25.000 voorbereiding, PM uitvoering
FI	Uitwerken fietsvisie	Afstemming raad	20.000 voorbereiding, PM uitvoering

Thema's: BE = Bereikbaarheid, FI = Fiets, VO= Voetganger, VV = Verkeersveiligheid en gedrag, OV = Openbaar vervoer, PA = Parkeren

BIJLAGE 1: Positioneren Mobiliteitsagenda

Bij het opstellen van de Mobiliteitsagenda worden in ieder geval de volgende kaders, ambities en inventarisaties betrokken:

Het gemeentelijk Verkeers- en Vervoerplan (GVVP)

De hoofddoelstelling van het GVVP is: het garanderen van een betrouwbare bereikbaarheid nu en in de toekomst ten behoeve van het sociaal en economisch functioneren van de gemeente IJsselstein. Hierbij worden eisen op het gebied van milieu, veiligheid en leefbaarheid als uitgangspunt genomen. Dit is gedifferentieerd in een aantal subdoelstellingen:

- Gemotoriseerd verkeer: het niet-noodzakelijke verkeer terugdringen en voor het noodzakelijke verkeer de bereikbaarheid verbeteren.
- Parkeren: elk gebied, elk bedrijf of iedere woning moet, indien mogelijk, voorzien in zijn eigen parkeerbehoefte, zodat de openbare ruimte minder wordt belast. Hiervoor is een parkeerbeleidsplan opgesteld.
- Vrachtverkeer: het in standhouden en zo mogelijk bevorderen van het vrachtverkeer op routes van het kwaliteitsnet en weren van niet noodzakelijk vrachtverkeer op routes in, van en naar woongebieden.
- Openbaar vervoer: verbeteren van het interne OV door de regio taxi een grotere rol te laten spelen in

het lokale vervoer terwijl de kwaliteit van het externe openbaar vervoer verder moet worden bevorderd.

- Fietsverkeer: het verbeteren van de fietsvoorzieningen om het fietsgebruik in de gemeente te stimuleren. Het verbeteren en in stand houden van een dicht en samenhangend netwerk van directe en veilige route, samen met goede fietsparkeervoorzieningen. Hiervoor is een fietsverkeersplan opgesteld.
- Voetgangers: zorg voor een logisch, verkeers- en sociaal veilig en kwalitatief goed netwerk van voetpaden zonder barrières en ontbrekende verbindingen.
- Hulpdiensten: de infrastructuur in IJsselstein dient zo te worden vormgegeven dat voldaan kan worden aan de noodzakelijke opkomsttijden.

Toekomstvisie 2025: 'IJsselstein Dichtbij'

- IJsselstein wil in 2025 koploper zijn als duurzame gemeente.
- Bevorderen van het gebruik van de fiets en het openbaar vervoer. IJsselstein wil de fietsroutes door de stad aantrekkelijker maken, om zo het fietsgebruik aan te moedigen. Daarnaast stimuleert de gemeente mogelijkheden voor milieuvriendelijker autogebruik. Zij denkt hierbij aan bijvoorbeeld het plaatsen van oplaadpunten voor elektrische auto's.

- IJsselstein wordt omringd door drukke verkeersaders. Het openbaar vervoer lijkt goed vanwege de aanwezige tram. Deze tram (en ook de bussen) hebben echter alleen een oriëntatie op de stad Utrecht. Openbaar vervoer naar andere delen van de regio is heel beperkt. Naast openbaar vervoer is ook de aansluiting van IJsselstein op de rijkswegen A2 en A12 voor de bereikbaarheid van IJsselstein van belang. De aansluitingen staan echter steeds vaker vast. Dit zal in de toekomst na de bouw van Rijnenburg nog meer het geval zijn.

Economische visie: Ontmoet ondernemend IJsselstein

In de visie is een aantal thema's en ambities opgenomen die een relatie hebben met mobiliteit:

- Een florerende binnenstad en stadsmarketing.
- De ontwikkeling van de A2-zone.
- Een goede bereikbaarheid is essentieel voor een goed functionerend bedrijfsleven en een florerende binnenstad. Voor de binnenstad is de interne bereikbaarheid enorm belangrijk, maar voor bezoekers van buitenaf moet de externe bereikbaarheid ook in orde zijn. Voor bedrijven op de bedrijventerreinen en ZZP'ers is de externe bereikbaarheid het belangrijkste. IJsselstein heeft een hoge inkomende en uitgaande pendel. Uit gegevens van het CBS blijkt dat 72,6% van de beroepsbevolking een baan buiten IJsselstein heeft (Nieuwegein 63,1%). Tegelijkertijd wordt 46,2%

van de banen in IJsselstein vervuld door mensen van buiten IJsselstein (Nieuwegein 26,7%). De aansluiting op de A2 is een belangrijke verbindingsweg voor zowel IJsselstein als ook het bestemmingsverkeer van en naar Lopik en Schoonhoven. Provincie Utrecht erkent de druk bij IJsselstein en wil vooral inzetten op gedragsverandering van de weggebruikers. De provincie voert hiervoor het programma Beter Benutten uit dat er op gericht is op forensen meer van alternatieve vervoerswijzen gebruik te laten maken. Recent zijn er fysieke aanpassingen doorgevoerd, afhankelijk van de resultaten van deze aanpassingen bekijkt de provincie er nog andere fysieke maatregelen genomen moeten worden.

- Recreatief fietsnetwerk

Mobiliteitsvisie grootstedelijk Utrecht (2014)

- Kiezen voor het verantwoord accommoderen van de mobiliteitsgroei: de ruimtelijke en economische groei in de regio Utrecht leidt tot een grote mobiliteitsopgave. Verantwoord accommoderen betekent dat het stedelijk gebied leefbaar en aantrekkelijk blijft.
- Kiezen voor de meest geschikte vervoerwijze per gebied: voor sommige locaties en reizen is het openbaar vervoer geschikt, voor andere de auto. Soms is het beter om te lopen of te fietsen. Hierbij is het van belang dat het overstappen tussen

vervoerwijzen vlot en soepel verloopt. Daarom versterkt de regio knooppunten en bevordert het de ketenmobiliteit.

- Kiezen voor kwaliteit voor de OV-reiziger: topprioriteiten daarbinnen zijn de verbetering van de betrouwbaarheid van het totale openbaarvervoersysteem, vergroting van de capaciteit door een schaa sprong in het openbaarvervoersysteem en het ontlasten van het Utrechtse stationsgebied.
- Kiezen voor kwaliteit voor de fietser: hiermee kiest de regio voor een schaa sprong van het fietsnetwerk omdat fietsen een goedkope, ruimte-efficiënte en gezonde wijze van verplaatsen is.
- Kiezen voor een gezamenlijke aanpak van leefbaarheid en bereikbaarheid bij de Ring Utrecht: op veel plekken in de regio blijft de auto het belangrijkste vervoermiddel. Denk hierbij aan de werkgebieden met voldoende parkeergelegenheid of aan landelijke woongebieden. Veel autoritten gaan over een deel van de Ring Utrecht. Als de Ring Utrecht vaststaat, kiezen automobilisten voor alternatieven door steden en dorpen wat negatieve effecten heeft voor de leefbaarheid van grootstedelijk Utrecht.

De Mobiliteitsvisie grootstedelijk Utrecht is een belangrijk aanknopingspunt van het verkrijgen van regionale cofinanciering voor onderdelen van de Mobiliteitsagenda die aansluiten bij de regionale visie.

Verbeterpunten en suggesties om het fietsen te stimuleren (inventarisatie D66, 2011)

- Diverse onderzoeken tonen aan dat 50% van de autoritten korter is dan 7,5 kilometer. De fiets is hier een goed en snel alternatief voor.
- Diverse suggesties uit de bevolking voor het verbeteren van de fietsvoorzieningen en het fietsklimaat. Het fietsbeleid is goed, maar kan op diverse punten nog verbeteren.

Analyse verkeersmeldpunt (2014)

In maart 2014 heeft de VVD-afdeling IJsselstein een digitaal verkeersmeldpunt gelanceerd. Op het verkeersmeldpunt konden verkeersknelpunten en onveilige verkeerssituaties in de gemeente gemeld worden. De ontvangen meldingen hadden betrekking op: bereikbaarheid en verkeerscirculatie, onderhoud (wegen, groen, verlichting, verkeerslichten), parkeren, verkeersgedrag en verkeersveiligheid. Bijna de helft van het aantal meldingen ging over verkeersgedrag en verkeersveiligheid. Tevens waren er veel melding over de (afstelling van) verkeerslichten. In de aanbevelingen is opgenomen op het beheer van de verkeerslichten structureel te verankeren. Voor het thema bereikbaarheid en verkeerscirculatie hebben de meeste meldingen betrekking op Zenderpark, de Baronieweg en de N210. Ongeveer twee derde van het aantal meldingen gaat over de verkeerscirculatie in Zenderpark en de N210.

BIJLAGE 2: Samenvatting themasessie raadsfracties (25 juni 2015)

De looptijd van het vastgestelde gemeentelijk Verkeers- en Vervoerplan (GVVP) van de gemeente IJsselstein is tot 2020. In plaats van het traject op te starten om een nieuw GVVP op te stellen wordt een 'Mobiliteitsagenda' opgesteld. De Mobiliteitsagenda bestaat uit de focus op het gebied van mobiliteit voor de komende jaren. De Mobiliteitsagenda bestaat uit thema's, opgaven en projecten. Op 25 juni 2015 heeft een themasessie Mobiliteit met de raadsfracties plaatsgevonden. Deze themasessie had als doel om input te definiëren voor de op te stellen Mobiliteitsagenda. In deze bijlage is samengevat welke thema's besproken zijn en hoe deze een plaats kunnen krijgen in de Mobiliteitsagenda. Het project parkeren woonwijken is een apart project en maakt geen onderdeel uit van de Mobiliteitsagenda, hetzelfde geldt voor het terugdringen van het aantal verkeersborden (uiteraard wordt hier bij de verschillende uitvoeringsopgaven wel aandacht aan gegeven).

Ontsluiting autoverkeer IJsselstein

Rond dit thema spelen de volgende zaken:

- IJsselstein heeft één aansluiting, via de N210, op de A2. De heeft tot gevolg dat het externe verkeer sterk gebundeld wordt op de N210 zelf (tussen de A2 en de Utrechtseweg), de Utrechtseweg en de

Baronieweg. De Utrechtseweg en de Baronieweg liggen midden in de bebouwde woonomgeving en hebben tevens een belangrijke functie voor de interne ontsluiting en het langzame verkeer (waaronder oversteekbaarheid).

- Daar staat tegenover dat de N210 ten zuiden van de Utrechtseweg en aan de zuidkant van IJsselstein buiten de bebouwde omgeving ligt en niet optimaal wordt benut. De verbindingen 'binnendoor' zijn blijkbaar sneller en logischer. Daarbij speelt mee dat de afwikkeling op de rotonde N210/Baronieweg in de spitsuren te wensen overlaat (verkeer vanaf Baronieweg heeft voorrang op verkeer vanaf N210-zuid). Als oplossing is gesproken over het maken van een 'turbo-rotonde' op deze plek.
- Het terrein tussen de A2 en de N210 van circa zeven hectare wordt mogelijk ontwikkeld als A2-zone. Dit terrein is bedoeld voor bedrijven die gevestigd zijn in de Lopikerwaard die willen uitbreiden.
- De gemeente IJsselstein is gesprek met de Provincie (en Rijkswaterstaat) om de hoofdontsluiting aan de westzijde structureel te verbeteren. Dat hangt mede samen met het vorige punt. De Provincie geeft aan dat maatregelen die eind 2014 zijn genomen het beoogde effect lijken te hebben, en heeft in een eerder stadium aangegeven dat effecten van Beter Benutten 2 af te willen wachten.

Fietsverkeer

- IJsselstein is een compacte gemeente en leent zich uitstekend voor het gebruik van de fiets. Dat gebeurt ook al in hoge mate. Voor de aanpak van het fietsverkeer is het verstandig om een onderscheid te maken tussen de korte termijn en de langere termijn. Op regionaal niveau is het bevorderen van het gebruik van de fiets een speerpunt. Er liggen dan ook kansen voor cofinanciering (subsidies), vooral als de aanpak een samenhang heeft met de regionale bereikbaarheid.
- De aanpak van de verkeersonveilige locaties (op basis van ongevallenbeeld).
- De aanpak van knelpunten onder andere op basis van onder andere 'Verbeterpunten en suggesties om het fietsen te stimuleren (D66)' en de analyse van het verkeersmeldpunt wat door de VVD IJsselstein is gelanceerd.
- De stallingsvoorzieningen in en rond de binnenstad (vooral vrijdag en zaterdag) en bij haltes en knooppunten van het openbaar vervoer.
- Het fietsen in de binnenstad (bijvoorbeeld Utrechtsestraat): de fietser is 'welkom' maar levert ook ergernis op. Hoe kunnen we daar meer omgaan (handhaving, toestaan of niet, inrichting, gedrag)?
- Het fietsen naar de binnenstad: directheid, veiligheid vanuit de verschillende wijken.
- Het beoordelen van de logica en continuïteit van de fietsroutes, vooral de continuïteit en verkeersveiligheid bij rotondes (twee richtingen)

- en de behoefte van de fietsers aan fietspaden in twee richtingen.
- Het beoordelen en verbeteren van de fietsroutes naar het voorgezet onderwijs: vanuit de verschillende wijken, de verbindingen naar de regionale routes (verkeersveiligheid, directheid en continuïteit) en de directe schoolomgeving (bijvoorbeeld Cals College).
 - Een voorbeeldproject met een fietsstraat (als onderdeel van een belangrijke fietsverbinding zoals de Panoven).

Voor het GVVP zelf zal het meer gaan om een samenhangend beeld van het fietsnetwerk (functie en kwaliteitseisen), de regionale verbindingen, directe verbindingen naar de werkgebieden en de binnenstad, de stallingsvoorzieningen, voorzieningen die nodig zijn in verband met de toename van het gebruik van de elektrische fiets (snelheidsverschillen, stallingen) en het stimuleren van het fietsgebruik, de ontvlechting van het hoofdwegenet en het fietsnetwerk en de onderlinge prioriteiten (daar waar de netwerken elkaar kruisen).

Verkeersveiligheid

- Onveilige situaties, routes en gebieden (op basis van ongevallenbeeld).
- Voorbeeldprojecten schoolomgeving (basisschool) in samenhang met halen/brengen (wel of niet parkeren tot de voordeur) en stimuleren lopen/fiets naar school.
- Voorbeeldprojecten looproutes omgeving voorzieningen (bijvoorbeeld winkelcentrum, wijk/buurtcentrum): verkeersveiligheid, directheid, oversteekbaarheid, toegankelijkheid (rolstoelen, rollator, kinderwagen).
- Praagsingel, Tuinensingel: veranderen of juist niet (verkeersveiligheid, langzaam verkeer, verkeersafwikkeling)? Deze vraag geldt ook voor Overtoom, Touwlaan/Utrechtseweg, Utrechtseweg/Overwaard, Parklaan (bij motorbedrijf Molenaar), Baronieweg/Tuinensingel (linksaf slaan, heeft ook effect op de doorstroming).
- Meer rotondes: eerst definiëren (in samenhang met verkeersstructuur en functie van wegen) waar wel/niet rotondes gewenst zijn, vervolgens keuze maken waar nieuwe rotondes gewenst zijn inclusief de prioriteit (mede op basis van functie van wegen, verkeersveiligheid en hoofdroutes fietsnetwerk).
- Noord IJsseldijk, recreatief en regionaal fietsverkeer.

Openbaar vervoer

- In beeld brengen welke regionale verbindingen verbeterd zouden moeten/kunnen worden om als alternatief voor de auto te kunnen dienen: naar locaties van werkgelegenheid op basis van reistijdverhoudingen (relatie met Beter Benutten en mobiliteitsmanagement), behoefte van werkgevers.
- P+R-functie (voor het achterland Lopikerwaard) voor de tramlijn.