

# Zeist op de Fiets biedt zich aan

(329501)

## Heel Zeist op de fiets

- Er wordt in Zeist al best veel gefietst. Het vaakst fietsen we voor ons plezier, gevolgd door fietsen naar het werk, school en de winkel. Maar er kan nog veel vaker worden gefietst. Zeker over de korte afstanden, tot 7,5 kilometer. Want die maken 70 procent uit van al onze verplaatsingen en de helft daarvan vindt nog steeds plaats met de auto.
- Fietsen is ook heel populair: acht van de tien Nederlanders is positief over de fiets en tweederde associeert fietsen met vreugde.
- Het is belangrijk dat we met z'n allen vaker de fiets nemen in plaats van de auto, want zo dragen we bij aan onze gezondheid, een schoner milieu, minder files en een veiliger verkeer.

## Factoren die de keuze tussen auto en fiets beïnvloeden

- Fysieke omstandigheden (ruimtelijke ordening, reliëf, temperatuur en neerslag).
- De karakteristieken van de bevolking (die leiden tot verschillen in 'fietscultuur' en kwaliteitseisen aan fietsvoorzieningen).
- Concurrentieverhouding van de fiets ten opzichte van andere vervoermiddelen (reistijd – onder andere directheid, geld, moeite).
- Fietscomfort en veiligheid (inrichtingskwaliteit van het fietsnetwerk en parkeervoorzieningen, fietserstevredenheid, verkeersveiligheidsbeleving en verkeersveiligheid).

Er is een grote samenhang tussen deze factoren.

## Wat de gemeente Zeist moet doen om heel Zeist op de fiets te krijgen

- Maak in de nieuwe Omgevingsvisie duidelijke keuzes als het gaat om mobiliteit en de prioritering van verschillende verkeersstromen. Een gelijkwaardige positie van de fiets en de auto binnen de bebouwde kom.
- Benoem een fietscoördinator. Een ambtenaar die stimuleert dat bij alle gemeentelijke activiteiten wordt gewerkt aan een gelijkwaardige positie van de fiets.
- Een fietsnetwerk dat voldoet aan de verkeerskundige hoofdeisen samenhang, directheid, comfort, aantrekkelijkheid en veiligheid.
- Check wegconstructies, ontwerpen van de openbare ruimte en wegenonderhoud op een echt gelijkwaardige positie van de fiets. Doe dit transparant en in samenspraak met fietsers, Fietsersbond enz.
- Fietsparkeervoorzieningen die op het gebied van kwaliteit, kwantiteit en locatie voldoen aan de vraag. Fietsdiefstal terugdringen.
- Promotie van het fietsgebruik en kennisoverdracht. Steun activiteiten die het fietsen bevorderen: leuke routes, evenementjes waarin fietsen centraal staat enz.

## Zeist op de fiets wil meedoen

Zeist op de Fiets is een groep betrokken burgers die zich aanbiedt om:

- activiteiten te organiseren die fietsen stimuleren,
- vrijwillig maar niet vrijblijvend met de gemeente mee te denken en te praten over de integrale mobiliteitsvisie en het oplossen van de knelpunten voor het langzaamverkeer en
- de samenleving daar actief bij te betrekken.

# Zeist op de Fiets – een verkenning

Maart 2019

## 1 Inleiding

Op het internet is een enorme hoeveelheid informatie beschikbaar over het thema fietsen. Hieronder volgt een greep daaruit. De cijfers in superscript verwijzen naar de bronnen die aan het einde van paragraaf 2 worden vermeld. Tot besluit geven we in paragraaf 3 aan wat Zeist op de Fiets concreet kan betekenen.

## 2 Verkenning

### **De brede milieuvisie 2016 van de gemeente Zeist: Samen het milieu in Zeist verbeteren<sup>1</sup>**

De gemeente Zeist heeft deze visie samen met inwoners opgesteld. Men heeft op een rijtje gezet wat er allemaal moet gebeuren om de leefomgeving (het milieu) te verbeteren, door ons handelen te richten op een toekomstbestendige balans tussen mens, natuur en omgeving (duurzaamheid). Vanuit de kernwaarden groen, cultuurhistorie, duurzaam en zorgzaam en eigen identiteit van wijken en kernen, overgenomen uit de gemeentelijke structuurvisie<sup>2</sup>.

De milieuvisie steunt op vier pijlers:

1. Klimaat en energie: we zijn op weg naar een klimaatneutraal Zeist in 2030;
2. Circulaire economie: we handelen vanuit kringlopen en hergebruik, delen en gebruiken, in plaats van bezitten;
3. Levend netwerk van natuur, landschap en cultuurhistorie: we zorgen voor een met groen dooraderd Zeist;
4. Gezonde leefomgeving en kwaliteit van leven: we zetten ons in voor een goede lucht- en waterkwaliteit, minder geluidshinder en een duurzame voedselvoorziening.

Voor wat betreft de vierde pijler stelt de visie: we dromen van een zó prettige leefomgeving, dat we als Zeistenaren elke dag het gevoel hebben op vakantie te zijn in ons eigen dorp! In een prachtig groene omgeving, met minder auto's in de straten, met aantrekkelijke en comfortabele fietsverbindingen, zodat het vanzelfsprekend en uitermate prettig wordt om de fiets te pakken. Dat is goed voor de luchtkwaliteit én voor onze gezondheid: zo ruiken we weer volop de boslucht!

We dragen allemaal een eigen verantwoordelijkheid voor de kwaliteit van onze leefomgeving. Ons gedrag heeft invloed op de ontwikkeling van ons milieu. Onze directe, individuele invloed op die ontwikkelingen is weliswaar beperkt, maar gezamenlijk is onze invloed op bijvoorbeeld luchtkwaliteit, schone straten of ons energieverbruik des te groter. In het uitvoeren van onze ambities zit hier een belangrijke uitdaging: alleen als we *allemaal* ons gedrag veranderen, slagen wij erin om onze directe leefomgeving positief te beïnvloeden.

Kortom: *Mobiliteit op de fiets stimuleren door verbeteren infrastructuur en fietscomfort.*

### **Fietsen is de nieuwe rijkdom**

Het moet voor iedereen weer de normaalste zaak van de wereld worden dat we de fiets pakken om ergens naartoe te gaan of ons een poosje te ontspannen. Daar zijn goede redenen voor<sup>3</sup>:

- Fietsen maakt mensen mobieler, actiever, gezonder<sup>4</sup> en gelukkiger; het is flexibel, snel, goedkoop en ontspannend. En fietsen biedt grote maatschappelijke baten: het vermindert oponthoud en files

(bereikbaarheid), het vergt geen brandstof (energie, klimaat, milieu), het vraagt weinig ruimte (groei steden), het is gezond (zorgkosten) en het kost weinig (financiën).

- Fietsen houdt onze economische centra bereikbaar: Als 10% van de autoforensen op de fiets stapt, zijn er geen files meer.
- Fietsen en openbaar vervoer zijn in hoge mate aanvullend: de fiets is favoriet op kortere afstanden, het openbaar vervoer op langere afstanden.
- Meer fietsers en minder auto's maken een stad groener, rustiger, gezonder en veiliger, kortom aantrekkelijker. Fietsers maken een stad ook socialer: anders dan automobilisten hebben fietsers direct interactie met elkaar en met de mensen op straat; jong en oud, arm en rijk, iedereen fietst en op de fiets is iedereen gelijk. Fietsen spaart ruimte: rijdende en parkerende fietsers kosten veel minder ruimte dan auto's.
- De fiets biedt bereikbaarheid voor vrijwel iedereen, ongeacht afkomst, leeftijd of inkomen.
- Investeren in fietsen is goedkoop (de infrastructuurkosten per reizigerskilometer voor de fiets bedragen € 0,03 tegen € 0,10 voor auto-infrastructuur, € 0,14 voor bus en € 0,18 voor trein) terwijl de totale maatschappelijke baten (wat betreft opstoppingen, ruimte, CO<sub>2</sub>-uitstoot, geluid, leefbaarheid en gezondheid) veel hoger zijn.
- Fietsen draagt direct bij aan de klimaat- en energiedoelen van ons land door een vele malen geringere CO<sub>2</sub>-uitstoot (een factor 13).

In Nederland wordt al veel gefietst, in 2015 maar liefst 15 miljard kilometer<sup>5</sup>. 26% van de verplaatsingen wordt met de fiets afgelegd (47% met de auto, 19% lopend, 5% met het OV en 3% met de scooter, motor en dergelijke). En het fietsgebruik in Nederland zit nog steeds in een stijgende lijn, vergeleken met 2002. Bij de verplaatsingen tot 7,5 kilometer is het fietsaandeel opgelopen tot 35% en zowel in de middelgrote gemeenten als in heel Nederland is de fiets voor korte verplaatsingen inmiddels weer een net zo belangrijke vervoerwijze als de auto. Bij verplaatsingen tussen de 1 en 3,7 kilometer is de fiets de meest gebruikte vervoerwijze. Bij nog kortere verplaatsingen wordt er meer gelopen en bij langere verplaatsingen wordt er meer auto gereden. Pas bij ritten van meer dan 15 kilometer is het aandeel verplaatsingen met het OV (trein, bus, tram en metro bij elkaar opgeteld) hoger dan het fietsaandeel.

Ook als we kijken naar de verdeling van de mobiliteit over de dag blijkt het belang van de fiets: tussen 8.00 en 8.30 uur, rond 12.00 uur, rond 13.00 uur en rond 15.00 uur zijn er meer fietsers dan automobilisten op de weg.

Kortom, de fiets levert in Nederland een zeer belangrijke bijdrage aan de bereikbaarheid en is een belangrijk vervoermiddel voor mensen om in hun mobiliteitsbehoefte te voorzien.

In Zeist is de fiets de laatste vijftien jaar het belangrijkste vervoermiddel geworden. Het gemiddelde autogebruik op de korte afstand is in Zeist iets kleiner dan gemiddeld in de middelgrote gemeenten, evenals alle autoverplaatsingen.

Ongeveer de helft van alle autoverplaatsingen van de Zeistenaar is korter dan 7,5 km en voor de busverplaatsingen is dat 45% (naar/van De Uithof/het USP). Voor een substantieel deel van deze verplaatsingen vormt de fiets dus mogelijk een alternatief.

Er kan nog veel meer gefietst worden.<sup>5</sup> 84% van de Nederlanders oordeelt positief over de fiets en op sommige punten scoort die beter dan de auto: vooral de lage kosten, de rust, het op je zelf zijn, de onafhankelijkheid, het altijd op tijd komen en het ontbreken van vertragingen en ergernissen wordt hoog gewaardeerd. Tweederde van de Nederlanders associeert de fiets met vreugde.

Vooraf op de relatief korte afstand concurreert de fiets goed met andere vervoerwijzen. 70% van alle verplaatsingen is korter dan 7,5 kilometer en 52% (in Zeist 50%) van alle autoverplaatsingen is eveneens korter dan 7,5 kilometer.

De fiets is ook heel populair, met name bij ouderen.<sup>6</sup> Een gemiddeld huishouden bezit drie fietsen en er worden steeds meer e-bikes verkocht. Fietsen is voor de meeste mensen nog steeds een hobby: 31% van de ritten is recreatief, 22% woon-werkverkeer, 18% onderwijs, 14% winkelen en 16% overig. Opmerkelijk is wel dat de grootste bevolkingsgroep (57%), van 12 tot en met 49 jaar, maar 17% uitmaakt van het fietsverkeer.

### **Waarom wordt er dan niet veel vaker gefietst?**

Factoren die de keuze tussen auto en fiets beïnvloeden<sup>5</sup>:

- Fysieke omstandigheden (ruimtelijke ordening, reliëf, temperatuur en neerslag).
- De karakteristieken van de bevolking (die leiden tot verschillen in ‘fietscultuur’ en kwaliteitseisen aan fietsvoorzieningen).
- Concurrentieverhouding van de fiets ten opzichte van andere vervoermiddelen (reistijd – onder andere directheid, geld, moeite).
- Fietscomfort en veiligheid (inrichtingskwaliteit van het fietsnetwerk en parkeervoorzieningen, fietserstevredenheid, verkeersveiligheidsbeleving en verkeersveiligheid).

Er is een grote samenhang tussen deze factoren. En op veel plekken hebben fietsnetwerken een matige tot slechte kwaliteit, schort het aan de verkeersveiligheid, is er onvoldoende capaciteit voor de rijdende en stilstaande fiets, is het autonetwerk te fijnmazig en wordt het de automobilist wel heel gemakkelijk gemaakt om bij belangrijke bestemmingen te parkeren. Vandaar ook dat het nationale fietsbeleid provincies en gemeenten oproept tot het scheppen van meer fysieke en financiële ruimte voor de fiets; binnen de steden moet meer prioriteit worden gegeven aan voetgangers en fietsers. Dit kan alleen door extra fysieke ruimte te creëren of de bestaande ruimte te herverdelen op pleinen, in straten en op kruispunten.<sup>3</sup>

De Provincie Utrecht verwoordt haar Realisatieplan Fiets ongeveer zo<sup>7</sup>:

1. Zorg voor een optimaal en veilig regionaal fietsnetwerk. Om het fietsen te beter mogelijk te maken moeten het Regionaal fietsnetwerk en de bijbehorende voorzieningen op orde zijn.
2. Vorm een sterke mobiliteitsketen. De fiets is een belangrijke schakel in de hele mobiliteitsketen; denk hierbij aan voor- en natransport bij openbaar vervoer en de laatste kilometer (vanaf de bushalte of het station naar het bedrijventerrein, de school of het winkelcentrum).
3. “Slim fietsen”. Om veiligheid en doorstroming te verbeteren en fietsgebruik te laten toenemen, is het belangrijk om voldoende gegevens beschikbaar te hebben, kennis verder te verdiepen en innovaties aan te jagen. Door kennisopbouw over fietsgebruik en het meenemen van de fiets in modelanalyses en afwegingsmethoden ontstaat meer inzicht in het effect van fietsmaatregelen in de keten.
4. Bevorder veilig en gezond gedrag. Om verschillende redenen anders dan reistijd en afstand, stappen mensen (nog) niet op de fiets. Denk hierbij aan gewoontes, bekendheid met het aanbod en middelen. Daarnaast vragen o.a. technologische ontwikkelingen, de toenemende druk op het hele mobiliteitssysteem en de vergrijzing om meer aandacht voor veilig gedrag. Het gaat hier dus over het treffen van maatregelen om mensen te verleiden om (veiliger) te gaan fietsen.

### **Hoe doet Zeist het als Fietsdorp?**

De Fietsersbond heeft in 2008 en 2014 voor Zeist de Fietsbalans<sup>®</sup> opgemaakt en daarin aangeven wat er hier allemaal te verbeteren valt om meer mensen op de fiets te krijgen.<sup>5</sup>

(In de Fietsbalans 2014 wordt melding gemaakt van een gemeentelijk actieplan lopen, fietsen en verkeersveiligheid. Op de website van de gemeente Zeist is dat niet zomaar te vinden.)

### *Samenhang*

Volgens de (in 2014 geldende) Ontwerpwijzer fietsverkeer (van het Kennisplatform CROW) moet 70% van het fietsverkeer op hoofdfietsroutes worden afgewikkeld.

In Zeist behoort 55% van de gefietste wegvlakken tot het hoofdfietsrouten netwerk. Omdat de steekproef van de Fietsbalans-praktijkmeting uitgebreid is onderzocht op representativiteit voor wat betreft de wijze waarop fietsers zich door de gemeente verplaatsen, zou dit erop kunnen duiden dat het Zeister hoofdfietsrouten netwerk nog niet voldoende de veelgebruikte routes van fietsers bevat.

Fietsers in Zeist hebben op kruispunten onvoldoende recht op voorrang en ze moeten nog te vaak afslaan. Dat duidt erop dat Zeist een aantal moeilijk herkenbare 'kruip-door-sluip-door' routes bevat waar relatief veel gebruik van wordt gemaakt.

#### *Directheid*

Ontwerpeisen: Fietsers hoeven zo min mogelijk om te rijden en op hoofdfietsroutes is de omrijdfactor maximaal 1,2. Verbindingen garanderen een zo vlot mogelijke doorstroming en op hoofdfietsroutes is de ontwerpsnelheid 30 km/uur en bij kruispunten met verkeerslichten wordt de prioriteit ten gunste van de fietsroute ingesteld. In de Fietsbalans worden de omrijdfactor, het oponthoud en de gemiddelde snelheid gemeten.

De directheid voor fietsers in Zeist is 'goed' en het beste van alle onderzochte middelgrote gemeenten. Daarbij moet worden opgemerkt dat de omrijdfactor 'matig' scoort omdat fietsers in Zeist bij een aantal verplaatsingen ten opzichte van de hemelsbrede afstand teveel extra meters rijden.

#### *Comfort*

Ontwerpeisen: Ontmoetingen tussen fiets en auto worden geminimaliseerd door drukke fietsverbindingen zo min mogelijk te combineren (in langs- en dwarsrichting) met drukke autoverbindingen. (Hoofd)fietsroutes zijn gebaat bij een onbelemmerde doorgang (voorrang, weinig stops, ontwerpsnelheid 30 km/uur). (Hoofd)fietsroutes zijn voorzien van asfalt. Wijken en publiek aantrekkende voorzieningen zijn bewegwijzerd.

De Fietsbalans onderscheidt bij comfort hinder en wegdek.

#### *Comfort - Hinder*

Het fietsnetwerk moet zo zijn ingericht dat zowel snelle, vaardige als langzame, kwetsbare fietsers veilig kunnen fietsen zonder elkaar te hinderen of hinder te ondervinden van gemotoriseerd verkeer, inclusief bron- en snorfietsen.

Zeist scoort 'matig' op comfort als het om hinder gaat. Dat komt vooral door andere verkeersdeelnemers – met name op het zuidelijk deel van de Oude Arnhemseweg door smalle infrastructuur, het ontbreken van recht op voorrang en/of afslaan manoeuvres. De hoge infrahinder wordt vooral veroorzaakt door smalle fietsstroken en fietspaden en door hinderlijk geplaatste paaltjes.

Ten opzichte van 2004-2007 kon iets beter worden doorgefietst en hoefde er minder te worden gelopen tussen de fietsparkeerlocaties en de toegang van de bestemmingen.

Zeist scoort in dit opzicht ongeveer gelijk aan het gemiddelde van de onderzochte middelgrote gemeenten. Verbeteringen moeten met name worden gezocht in verbreding van fietsstroken en fietspaden, andere inrichting van drukke fietsroutes door woonstraten en een flinke vermindering van het aantal paaltjes.

#### *Comfort - Wegdek*

De fiets is een niet of nauwelijks geveerd vervoermiddel en daarmee is het fietsen meer dan enige andere vervoerswijze gevoelig voor de kwaliteit van het wegdek. Naast comfort geldt hierbij ook veiligheid.

Op het onderdeel wegdekkwaliteit scoort Zeist bijna 'goed' (nog net 'matig'). Weliswaar is 80% (bovengemiddeld) van de fietsroutes voorzien van asfalt, maar de gemiddelde kwaliteit ervan is substantieel lager dan die in de onderzochte middelgrote gemeenten.

#### *Aantrekkelijkheid (geluidhinder)*

Ontwerpwijzer: Fietsroutes zijn sociaal veilig en lopen door een afwisselende omgeving met een goed ontworpen en onderhouden openbare ruimte. De Fietsbalans gebruikt geluidhinder als criterium.

Zeist scoort 'goed' op het aspect aantrekkelijkheid. Zeist heeft een duidelijk kleiner aandeel 50 km/uur-wegen dan gemiddeld. Hinder is er waar doorgaande fiets- en autoroutes samenvallen en de afstand tot het gemotoriseerde verkeer er klein is.

#### *Veiligheid*

Bij de hoofdeis veiligheid gaat het erom dat de fietsinfrastructuur de verkeersveiligheid van fietsers en de overige weggebruikers waarborgt. De fietser is vooral kwetsbaar als hij zich begeeft in een ruimte met gemotoriseerd verkeer, waardoor er verschillen ontstaan in massa en snelheid.

Toename van het fietsgebruik leidt per saldo niet tot meer verkeersslachtoffers. Als automobilisten jonger dan 40 jaar overstappen op de fiets leidt dat zelfs tot een verbetering van de verkeersveiligheid. Bij een hoog fietsgebruik binnen de gemeente daalt gemiddeld genomen het risico voor fietsers om slachtoffer te worden van een ernstig ongeval.

Fietsers lopen in Zeist een hoger dan gemiddeld (objectief) risico het slachtoffer te worden van een ernstig ongeval, waardoor de score op het aspect verkeersveiligheid voor fietsers 'matig' is.

Ontwerpwijzer: Conflicten met kruisend verkeer moeten worden vermeden. Bij (grote) snelheden (50 km/uur-wegen) moeten routes voor fietsers van routes voor motorvoertuigen worden gescheiden. Als scheiden niet gaat, moeten snelheidsverschillen worden geminimaliseerd en intensiteiten van het gemotoriseerd verkeer omlaag. Op kruispunten worden snelheidsverschillen van gemotoriseerd verkeer en fietsverkeer geminimaliseerd. Fietsvoorzieningen en kruispuntoplossingen op (hoofd)fietsroutes zijn herkenbaar en uniform karakteristiek voor het type weg of kruispunt. Op (hoofd)fietsroutes worden in principe geen paaltjes toegepast. Autoparkeren op en langs (hoofd)fietsroutes wordt zoveel mogelijk voorkomen.

Het fietsnetwerk en het autonetwerk in Zeist zijn vanuit verkeersveiligheid voor fietsers redelijk goed op elkaar afgestemd. De meeste fietsers moeten er weinig drukke verkeersaders volgen of kruisen: 27% van de in de Fietsbalans-praktijkmeting gefietste infrastructuur heeft een snelheidsregime van 50 km/u en van 16% van de kruispunten die de fietsers zijn gepasseerd heeft de kruisende weg een snelheidsregime van 50 km/u.

In Zeist ontbreken gescheiden fietsvoorzieningen van de onderzochte wegen met een snelheidsregime van 50 km/uur op slechts één wegvak: het Badmeester Schenkpad dat leidt naar het zwembad en de camping.

Op 15% van de gereden routes, veel vaker dan in andere onderzochte gemeenten, worden fietsers gedwongen om achter elkaar te fietsen door de aanwezigheid van auto's, andere fietsers en te smalle fietsinfrastructuur. Op het onderzochte deel van het hoofdfietsroutenetwerk gaat het om 17%.

In de Fietsbalanspraktijkmeting Zeist lagen langs de gefietste 50 km/uur-wegen nergens parkeervakken rechts van de fietser.

### *Fietsparkeren*

Fietsers hebben niet alleen behoefte aan veilige, comfortabele en snelle fietsroutes, maar ook aan mogelijkheden om hun fietsen veilig, gemakkelijk en ordelijk te parkeren. Angst voor fietsdiefstal is een veelgenoemde reden voor automobilisten om op korte afstand niet te fietsen. En slechte fietsparkeervoorzieningen bij huis zijn vaak een reden om geen fiets aan te schaffen of slechts op een onveilig en oncomfortabel 'krot' te rijden.

In de Fietsbalans gaat het om een afgebakend onderzoek naar de hoeveelheid (kwantiteit), antidiefstalbescherming (kwaliteit) en situering van onbewaakte fietsparkeervoorzieningen bij 41 belangrijke (fiets)publieksaantrekkende bestemmingen verspreid over de gemeente. Behalve de (drukste) bushalte Jordanlaan behoren de overige bushaltes niet tot de 41 locaties. Zeist scoort 'matig' op het aspect fietsparkeren. De onderzochte locaties in de categorieën Winkelgebied en Leisure scoren gemiddeld 'slecht' en de andere onderzochte categorieën (OV, Onderwijs, Sport en Overig) scoren gemiddeld 'matig'. Uit het onderliggend materiaal blijkt dat deze slechte en matige scores bijna overal worden veroorzaakt door zowel onvoldoende capaciteit als onvoldoende kwaliteit van de fietsparkeervoorziening. Vooral in het centrum, bij de winkelcentra in de wijken en buurten, op de onderzochte drukke OV-locaties en de scholen staan onvoldoende rekken en klemmen. Alleen bij de meeste sportvoorzieningen staan wel voldoende rekken.

De andere onderzochte middelgrote gemeenten scoren eveneens 'matig', maar Zeist scoort op verschillende categorieën nog lager.

### *Concurrentiepositie ten opzichte van de auto (en openbaar vervoer)*

Hierbij gaat het zowel om de reistijd als de kosten. Fietsverbindingen moeten dan ook zo direct mogelijk zijn met zo weinig mogelijk oponthoud op kruispunten. Ook helpt het om het autogebruik op de korte afstanden te ontmoedigen door parkeerregulering (beprijzen) en circulatiemaatregelen.

In de Fietsbalanspraktijkmeting zijn de verplaatsingen van deur tot deur zowel met de fiets als met de auto gemaakt. Daarnaast zijn de parkeerkosten voor de auto onderzocht.

De fiets heeft in Zeist een 'matige' concurrentiepositie ten opzichte van de auto en zelfs in 2014 matiger dan in 2008. In 2014 is de reistijd met de fiets 5% langer dan met de auto en is de fiets in 50% van de in de praktijkmeting gereden ritten sneller dan de auto. Bij de ritten langer dan 4 km die niet van of naar het centrum of het station gaan is de automobilist vaak sneller dan de fietser. De gemeente heeft redelijk sturende parkeerkosten voor de auto, in het centrum en bij het ziekenhuis.

De concurrentiepositie van de fiets ten opzichte van de auto scoort in Zeist iets minder dan gemiddeld in de onderzochte middelgrote gemeenten.

Ten opzichte van de bus heeft de fiets binnen Zeist een uitstekende concurrentiepositie qua reistijdverhouding.

Overige aspecten van het fietsklimaat in Zeist:

### *Stedelijke dichtheid*

Het kort houden van de verplaatsingsafstanden, een compacte bouwwijze en zorgen voor dagelijkse voorzieningen op fietsafstand bevordert het fietsgebruik. Stedelijke dichtheid is een maat voor de bruikbaarheid van de fiets om verplaatsingen met de fiets te maken. In de Fietsbalans wordt gebruik gemaakt van de 'omgevingsadressendichtheid' van het CBS.

Zeist heeft een hoge relatieve omgevingsdichtheid en scoort dan ook 'goed' op het aspect stedelijke dichtheid, net als in 2008. De relatieve omgevingsadressendichtheid is in Zeist wel iets lager dan het gemiddelde van de onderzochte middelgrote gemeenten.

### *Fietserstevredenheid*

De fietsers in Zeist zijn gemiddeld genomen 'matig' te spreken over het fietsklimaat. Veel fietsers zijn tevreden over het fietscomfort en de sociale veiligheid, maar over de aanpak van fietsendiefstal en fietsparkeren zijn veel fietsers ontevreden. Op de aspecten fietsparkeren, de ambities (plannen) van de gemeente en het rapportcijfer (gegeven door de fietsers) scoort Zeist lager dan de onderzochte middelgrote gemeenten. Over de aanpak van fietsendiefstal is overigens een ruime meerderheid van de fietsers in het hele land nog steeds ontevreden. De totale tevredenheid is weliswaar iets toegenomen, maar over het fietsparkeren en de ambities van de gemeente is men minder tevreden dan in 2008.

### *Beleid op papier*

Gekeken is naar de aanwezigheid van beleid en niet naar de inhoud ervan.

Het fietsbeleid staat globaal genomen in Zeist redelijk goed op de kaart, maar net als in 2008 is er een beperkte integrale aanpak van het fietsparkeren en is het fietsbeleid nog niet voldoende verankerd in de begrotings- en verantwoordingscyclus van de gemeente. Het fietsbeleid op papier van Zeist scoort iets hoger dan de gemiddelde onderzochte middelgrote gemeente.

### *Beleid met betrekking tot gezondheid en bewegen*

Integraal lokaal beleid, bijvoorbeeld beleid dat zich richt op het stimuleren van bewegen in het ruimtelijk ordeningsbeleid of het verkeersbeleid, komt in de praktijk zeer moeizaam van de grond, terwijl dit door deskundigen, inclusief de Inspectie voor de Volksgezondheid, wel gezien wordt als de meest effectieve manier om het beleid vorm te geven.

Zeist Kerngezond 2013-2016 (<https://www.mulierinstituut.nl/publicaties/12354/zeist-kerngezond/>):  
"Als het gaat om gezondheidsbevordering heeft de gemeente een bescheiden rol. Uiteraard doet de gemeente Zeist er zoveel mogelijk aan om gezonde leefomstandigheden te garanderen. Openbare ruimte kan uitnodigen tot bewegen, of juist veel minder. Verkeersbeleid kan het fietsen ontmoedigen of juist stimuleren. Zo kunnen we in alles wat als gemeente (toch al) doen, onze invloed ook aanwenden voor een bijdrage aan een betere gezondheid van onze inwoners."

Naast fysieke maatregelen kunnen de mensen door middel van voorlichting en promotie worden verleid tot lopen en fietsen. Vooral door inactieven te bereiken valt daarmee de meeste gezondheidswinst te behalen. Bij voorlichting en promotie moet onderscheid worden gemaakt naar verschillende doelgroepen. Belangrijke doelgroepen zijn migranten, ouderen, kinderen, mensen met jonge kinderen, mensen met fysieke beperkingen en werknemers. Deze doelgroepen hebben allemaal andere eisen met betrekking tot fietspromotie, voorlichting of soms zelfs training. Maatwerk is geboden.

In het Gemeentelijk verkeers- en vervoerplan (GVVP) actualisatie 2014-2023 wordt opvallend genoeg niet vermeld dat de blootstelling van ultrafijnstof (PM<sub>2,5</sub>) voor driekwart afkomstig is van het gemotoriseerde verkeer binnen de gemeente. De luchtkwaliteit mag niet verslechteren, streven is verbeteren. Hierbij wordt de saldobenadering gehanteerd, waarbij het effect van verkeersprojecten niet beperkt hoeft te zijn tot de projectlocatie zelf. Het stimuleren van het fietsgebruik als alternatief voor korte stadsritten met de auto wordt niet genoemd als een belangrijke maatregel voor de verbetering van de luchtkwaliteit.

Fietsers hebben overwegend last van kortdurende maar wel hoge pieken (uitlaten van auto's en bromfietsen). Automobilisten hebben zittend in hun auto gemiddeld lagere pieken die wel veel langer duren (ventilatiesysteem). Een automobilist bevindt zich in rust en een fietser verricht een inspanning. Dat betekent dat de blootstelling in de longen voor de fietser uiteindelijk hoger ligt dan voor de automobilist.

Hoge blootstellingswaarden op de fiets zijn direct gerelateerd aan de ontmoeting met vervuilende voertuigen: op of naast drukke wegen met of tussen veel gemotoriseerd verkeer, met name op fietsstroken, bij het wachten bij verkeerslichten of bij het wachten bij het oversteken van voorrangswegen. Opvallend is tevens het hoge piekrisico op solitaire bromfietspaden: passerende brommers leiden relatief vaak tot hogere blootstelling bij fietsers.

#### *Het fietsklimaat in Zeist in 2014 samengevat*

Sterk: *aantrekkelijkheid* en *fietsgebruik* voldoen aan de in de Fietsbalans gestelde norm. Van alle onderzochte middelgrote gemeenten heeft Zeist de beste *directheid* dankzij een laag oponthoud en een hoge gemiddelde snelheid. Daarnaast is de *stedelijke dichtheid* goed.

Het fietsgebruik is in 2014 ten opzichte van 2008 flink gestegen. Het oordeel bij de rest van de hoofdaspecten (*comfort [hinder en wegdek]*, *aantrekkelijkheid*, *fietsparkeren*, *concurrentiepositie t.o.v. de auto*, *verkeersveiligheid*, *fietserstevredenheid* en *beleid op papier*) is licht verbeterd of ongeveer gelijk gebleven.

Ten opzichte van het gemiddelde van de onderzochte middelgrote gemeenten is het beeld wisselend. Directheid, comfort (wegdek), aantrekkelijkheid en het fietsgebruik scoren aanmerkelijk beter, maar verkeersveiligheid, stedelijke dichtheid en fietserstevredenheid duidelijk slechter. Comfort (hinder), fietsparkeren, concurrentiepositie en het beleid op papier scoren ongeveer gelijk aan het gemiddelde. Inzoomend op de onderliggende aspecten valt op dat Zeistse fietsers veel vaker paaltjes tegenkomen en ontevredener zijn over de fietsparkeervoorzieningen en de ambities van de gemeente. Het beleid scoort overwegend beter, behalve op het gebied van fietsparkeren en de budgettaire verankering van het fietsbeleid.

#### *Conclusies*

Het verkeersbeleid van de gemeente Zeist heeft in de periode 2008-2014 een lichte verbetering van het fietsklimaat opgeleverd. Het fietsnetwerk en het autonetwerk zijn in Zeist redelijk goed ontvlochten waardoor de meeste fietsers relatief weinig drukke verkeersaders hoeven te volgen of kruisen. Zeistenaren kunnen dan ook nog steeds met meestal weinig oponthoud lekker doorfietsen waardoor ze bij ritten tot 4 km bijna altijd sneller zijn dan met de auto. Wel hebben fietsers relatief vaak last van paaltjes en met name in de buurt van het centrum hinder van het autoverkeer. Hoewel de fietsroutes erg vaak zijn voorzien van asfalt is deze verharding op een aantal routes toe aan vernieuwing. Op de plaats van bestemming gekomen treffen fietsers te vaak te weinig fietsparkeervoorzieningen aan die bovendien meestal kwalitatief ondermaats zijn.

De opvallendste positieve verandering ten opzichte van de Fietsbalans 2008 is het toegenomen fietsgebruik, dat overeenkomt met de door de gemeente beoogde gemiddelde groei van 1,5% per jaar. De groei zal wellicht mede zijn veroorzaakt door de groeiende populariteit van fietsen als hippe en gezonde manier om je op korte ritten te verplaatsen en waarbij de recessie aan die populariteitsgroei heeft bijgedragen. Niettemin is het voorsnog onduidelijk waarom de groei veel groter dan gemiddeld is geweest. Hoe dan ook, omdat het behalen van elke 1,5% groei van het al bovengemiddelde fietsgebruik in Zeist steeds meer inspanning zal vragen, is het erg belangrijk de concurrentiepositie van de fiets ten opzichte van de auto verder te verbeteren.

Er zijn in Zeist twee ontwikkelingen die ervoor kunnen zorgen dat het fietsklimaat op een hoger plan komt:

- Allereerst heeft de gemeente de ambitie om op de *lange termijn* (Anno 2019 geldt 2030 als uitgangspunt) een klimaatneutrale gemeente te worden. Het GVVP neemt dit als uitgangspunt en hierdoor komt de noodzaak tot verbetering van de fietsinfrastructuur duidelijk naar voren.

- Daarnaast maakt het coalitieakkoord (was ten tijde van de Fietsbalans 2014-2018, is nu 2018-2022) duidelijk dat het college en een meerderheid van de gemeenteraad de ambitie hebben om op *korte termijn* verdere verbeteringen in het fietsklimaat door te voeren.

Het is belangrijk zich te realiseren dat een hoogwaardige fietsparkeervoorziening bij elke belangrijke bestemming een essentieel aspect is van een uitstekend fietsklimaat in een gemeente. Immers, fietsdiefstal en de angst er voor is nog steeds een groot probleem. In het Zeister actieplan verdient een substantiële verbeterslag, zowel in kwantitatieve als kwalitatieve zin, daarom zeer veel aandacht.

#### *Specifieke aanbevelingen*

Uitgaande van de criteria hoge (geschatte) vervoerswaarde, snellere en comfortabelere doorstroming en verbetering verkeersveiligheid (zowel subjectief als objectief) ontstaat de volgende prioritering: (N.B.: We hadden deze opsomming graag samen met de gemeente geactualiseerd, maar dat had van die zijde geen prioriteit.)

1. Geef prioriteit aan de realisering van een rechtstreekse fietsverbinding tussen Zeist en de Uithof/het USP. Het negatieve effect ervan op het ecologisch gebied dient te worden geminimaliseerd. Een breedte van 3,00 meter is voldoende omdat 's morgens de werk/studeerpendel van oost naar west gaat en 's middag omgekeerd.
2. Maak van de gehele Oude Arnhemseweg een fietsstraat en begin met het zuidelijk deel.
3. Asfalteer de Voorheugel met een gestanst klinkerpatroon (naar eigen voorkeur).
4. Door vereenvoudiging van de fietsoversteekmogelijkheid van de Utrechtseweg bij de kruising Montaubanstraat zijn op dit kruispunt met verkeerslichten kortere wachttijden voor alle modaliteiten mogelijk.
5. Op de Utrechtseweg tussen 1<sup>e</sup> Dorpsstraat en Montaubanstraat de fietsstrook voldoende breed houden en rood maken. Maak het fietspad en de oversteekopstelruimte gelijkvloers met de rijstrook.
6. Verbreed de fietsuggestiestroken op de Weeshuislaan en maak deze rood.
7. Asfalteer het tegelfietspad aan de Waterigeweg.
8. Maak van de Woudenbergseweg een fietsstraat.
9. Verbeter de fietsparkeerlocatie bij de bushalte Jordanlaan/Kroostweg. De parkeerdruk zal hier overigens afnemen na realisatie van het fietspad Zeist-West – Uithof/USP. Verbreed de fietsoversteek, verbeter de fietsparkeervoorziening en realiseer er ook een aan de westzijde (Kroostweg).
10. Waardeer de Dolderseweg af ten zuiden van het station naar 30 km-regime; realiseer één rijstrook met twee brede rode fietsstroken (huidig profiel met haakparkeervakken is niet Duurzaam Veilig).
11. Verbreed het fietspad langs De Dreef tussen de Oude Arnhemseweg en Panweg; verbreed het twee richtingen-fietspad en herasfalteer met een betere fundering.
12. Maak van een deel van de Korte Bergweg een fietsstraat als de autointensiteit dat toelaat of verleg anders het hoofdnetwerk naar het andere deel van de Korte Bergweg.
13. Maak van de Hobbemalaan een sobere fietsstraat met knip in het midden en breng in de zijtak een busluis aan.
14. Maak van de verbinding Noordweg-Kroostweg een fietsstraat.
15. De gemeente beschikt over een inventarisatie van kleinere verbeterpunten die het risico op een enkelvoudig fietsongeval wegnemen.
16. De gemeente beschikt over een advies van het Fietsberaad met betrekking tot fietspaaltjes.

#### *Algemene aanbevelingen*

1. Voer een actief vraagvolgend fietsparkeerbeleid in.
2. Neem fietsparkeren (op straat en inpandig) inclusief aanrijroutes integraal mee in de ontwerpfase van (ver)nieuwbouwprojecten.
3. Veranker het fietsbeleid in de gemeentelijke begroting- en verantwoordingssystematiek.
4. Ontwikkel een communicatieplan Fietspromotie

5. Onderscheid daarbij verschillende doelgroepen die een specifieke aanpak vragen.
6. Draag uit dat fietsers net zoveel in de winkels besteden als automobilisten (per bezoek geven zij minder uit maar een hogere bezoekfrequentie compenseert dat).
7. Maak duidelijk dat het gebruik van de fiets gewaardeerd wordt.
8. Communiceer de aanpak van fietsdiefstal en de verbeteringen in de infrastructuur.
9. Geef de belangrijke veilige fietsroutes aan en de fietsopstelplekken.
10. Geef als gemeente het goede voorbeeld als het gaat om fietsgebruik en zet bedrijven aan tot het nemen van fietsstimulerende maatregelen.
11. Pas een integrale aanpak toe ten behoeve van bewegingsstimulering in het dagelijks verplaatsingspatroon.
12. Ondersteun maatschappelijke organisaties die fietsvaardigheidstrainingen organiseren voor verschillende doelgroepen.

### **De Maaltijd van Zeist met betrekking tot fietsen**

De vier politieke partijen die het nieuwe college van B&W vormen hebben een hoofdlijnenakkoord<sup>8</sup> opgesteld, dat na een dialoog met de inwoners nader ingevuld zal worden en vervolgens zal worden vastgesteld als Inwonersakkoord. Een greep uit het hoofdlijnenakkoord:

“We gaan nog steviger inzetten op duurzaamheid, we gaan aan de slag met veiligheid en met de woonopgave waar we in Zeist voor staan. Ook gaan we fors investeren in beter onderhoud van wegen en fietspaden en in de gemeentelijke informatievoorziening en dienstverlening.”

“Kinderen moeten zorgeloos naar school of (sport)vereniging kunnen fietsen en ouderen moeten ongehinderd over straat kunnen.”

“Mobiliteit is een voorwaarde voor persoonlijke ontwikkeling, voor werk, voor opleiding, maar ook voor sport, cultuur en recreatie en natuurlijk voor persoonlijk contact. De komende jaren zal de mobiliteitsvraag in Zeist en de regio flink gaan toenemen. Tegelijkertijd gaat de manier waarop we ons vervoeren veranderen. Als we niets doen gaat Zeist vastlopen, zullen kernen minder goed bereikbaar worden, komt de gezonde leefomgeving onder druk te staan en gaat de verkeersonveiligheid toenemen. De opgave voor Zeist is er in gelegen goed in te spelen op deze veranderingen teneinde Zeist leefbaar, veilig en bereikbaar te houden. We maken een nieuwe visie op mobiliteit die nader uitgewerkt wordt in een nieuw gemeentelijk verkeer- en vervoersplan (GVVP).<sup>9</sup> Gelijkwaardigheid van de diverse vervoersmiddelen is uitgangspunt, zodat de keuzevrijheid van mensen is geborgd. Het nieuwe GVVP is gebaseerd op een heldere toekomstvisie op verkeer en mobiliteit. De positie van de fietser is sterk en zichtbaar verbeterd. We houden daarbij specifiek rekening met de ontwikkeling van sneller en veiliger fietsverkeer. We faciliteren het gebruik van duurzame vervoersmiddelen – met name het elektrisch vervoer – zo goed mogelijk. Dat vereist de komende jaren aanvullende investeringen in de infrastructuur. Goede kwaliteit van de wegen vormt de basis voor veilig gebruik; de komende jaren maken we een inhaalslag in het onderhoud. In combinatie met wijkveiligheidsplannen worden verkeersveiligheidsplannen uitgewerkt.”

“De lucht in Zeist wordt aanmerkelijk schoner door een meetbare afname van fijnstof.”

“Het parkeren in het centrum maken we aantrekkelijker. De parkeergarages zijn beter benut en overlast van parkerende bezoekers in de omliggende wijken is fors gedaald.”

De Zeister bevolking is vervolgens uitgenodigd om ‘recepten’<sup>10</sup> aan te leveren. Hieronder de inbreng van inwoners op het vlak van fietsen:

#### *Algemeen*

De meeste ideeën over veiligheid komen uit de hoek van verkeer. De (vele) drempels in Zeist remmen misschien de snelheid af, maar voor de hulpdiensten zijn ze een doorn in het oog. Voor zowel hulpdiensten als fietsers is een hoofdrouthenetwerk met snelle doorstroom zeer gewenst.

Fietsers hebben het niet altijd gemakkelijk. Fietspaden lijden onder wortelopdruk, de verlichting (ook in

tunneltjes) laat nog wel eens te wensen over en op “auto te gast”-wegen worden fietsers weggedrukt. Selectief strooien in wintertijd leidt voor mensen die minder goed ter been zijn tot een beperking van hun mobiliteit. Tot slot is er veel gezegd over onveilig weggedrag op kruispunten en rotondes.

Inwoners:

- Motiveer meer inwoners om met de fiets te gaan. Verhoog de parkeertarieven om het onaantrekkelijk te maken om met de auto naar het centrum te gaan. Voer campagne voor de fiets en zorg dat alle kinderen in Zeist beschikking hebben over een fiets, bijvoorbeeld door subsidies te verstrekken.
- Deelauto en deelfiets.
- Investeer in fietspaden, goed voor toerist, werkenden in Utrecht en het klimaat.
- Met het oog op toerisme: Zorg voor verbetering van fietspaden. Toeristen fietsen veel.
- Er worden nogal eens fietsen gestolen in Zeist. Een voorstel is om een (bewaakte) fietsenstalling te laten plaatsen zoals die er ooit eens is geweest.
- Zeist qua verkeer overzichtelijker maken. Slotlaan minder gevaarlijk voor fietser maken.
- Zoals we allen weten hebben regels alleen zin als men weet dat er een grote pakkans is of boete kan volgen. De gemeente moet zorgen voor veel meer handhavers of snelheidsmeters die de wetsovertreders kunnen beboeten. Dat geldt voor zowel verkeerd rij- en parkeergedrag van alle weggebruikers als voor de verkeershuffers die aanmerkelijk harder rijden dan de aangegeven snelheid. Het zal het gevoel van veiligheid bij de meerderheid van goedwillende burgers verhogen. Tevens zal dan de geluidsoverlast en uitstoot van schadelijke stoffen verminderen, wat de volksgezondheid weer ten goede komt.
- Er is in Zeist behoorlijk wat overlast door hardrijders (b.v. in de Burgemeester Patijnlaan), dubbel- en foutparkeerders (bij ophaalmomenten bij scholen), slecht onderhouden wegen en fietspaden. Dat draagt bij aan onveiligheid. De gemeente kan dit oplossen door handhaving, voorlichting of voorzieningen te treffen. Wat betreft voorzieningen: verkeer remmende maatregelen (b.v. eenrichtingsverkeer, drempels, 30km zone) helpen onvoldoende.
- Kan de gemeente helpen dat kinderen veilig naar huis kunnen fietsen vanaf hun sportclub (ook in de winter als t donker wordt). Voorbeeld van een onveilig stuk is de oude Woudenbergse Zandweg maar ook bijvoorbeeld ‘t paadje tussen Bergweg en Burg. Korthals Alteslaan. Onverlicht en slecht overzicht en daardoor onveilig en geeft een onveilig gevoel.
- Er zijn locaties in Zeist waar veel fietsende scholieren met groepen tegelijk oversteken, denk aan Blikkenburgerlaan/Schoonrewoerd en De Breul/Kerckebosch. Dit geeft een chaotische situatie en maakt het erg onoverzichtelijk en onveilig. De veiligheid van scholieren komt ook in andere gesprekken tijdens de Maaltijd regelmatig aan de orde. Recept: Meer verbreding voor de fietser en het creëren van een duidelijke situatie zal meer overzicht geven.
- In de donkere avonden zijn vooral veel fietspaden onverlicht, wat toch een onveilig gevoel geeft. Dit geldt voor het gehele grondgebied van Zeist.
- Fietspaden moeten beter belicht worden met behulp van zonnepanelen (en de paden te Kerckebosch zitten vol hobbels, aldus opknappen)
- Adequaat snoeiwerk rondom fietspaden verhoogt de veiligheidsbeleving.
- Aandachtspunt is de fietsveiligheid. Er wordt steeds meer gefietst en er is steeds meer variatie in de manier van fietsen: langzaam - snel (racefiets, e-bike), jong - oud (op een snelle e-bike), gewone fiets - bakfiets, scooter, brommer. Om al dat fietsverkeer de ruimte te kunnen geven, zouden sommige fietspaden breder moeten. Fietspaden zijn vaak smal en onduidelijk aangegeven. Denk aan de Baarnseweg of Austerlitz. We zouden die fietspaden beter moeten markeren. Oversteekpunten vanuit bosrijke gebieden leveren de nodige gevaarlijke momenten op. Het is voor een auto vaak bijna niet te overzien hoe snel deze fietsers ineens uit het bos tevoorschijn komen (vooral E-bikes). Een oplossing kan zijn om eerder in het bos al aan te geven dat er een oversteekpunt aankomt. Fietsveiligheid, bredere fietspaden, enz. zijn onderwerpen die ook in andere gesprekken tijdens de Maaltijd steeds naar

voren komen. Recept: bredere fietspaden voor alle soorten fietsverkeer. Meer overzicht op kruispunten zodat je (snelle) fietsers op tijd ziet naderen.

- Door heel Zeist is het mogelijk en wenselijk om aparte fietswegen en fietspaden te hebben. Dus afgescheiden van het autoverkeer. Dit kan op veel plaatsen waar het nu nog gevaarlijk fietsen is, bijvoorbeeld op de Antonlaan. Of op de rotonde Schaerweijdelaan-Oude Arnhemseweg. Of langs de hele Weteringlaan. Daarnaast is het wenselijk om in de hele gemeente 15 of 20 km max in wijken te mogen rijden, en 30 km in de buurt aanvoerwegen daarnaartoe. Alleen op de grotere en bredere wegen zonder direct aanwonenden is 50 km de maximum snelheid.
- Ruimte voor de fiets door brede roze fietsstroken met slechts een dunne zwarte middenstrook voor de auto. Bijvoorbeeld op de oprijlaan naar het Slot. De weg is daar bol en fietsen worden vaak laat gezien in het donker en auto's rijden te hard.
- Een veilig fietspad volgens 8-jarigen: U heeft ons gevraagd om ons plan met een klasgenootje te tekenen. Dat hebben wij met veel plezier gedaan. Dit zijn de uitkomsten. Wij hopen dat er met een veiliger fietspad er meer kinderen op de fiets naar school komen. En dat is beter voor het milieu. Kijkt u er maar gerust naar en lees de rest ook nog. Groetjes Jesse, Sigrid en Famke (8). Dit zijn de dingen die we graag nieuw willen: een veilig fietspad naar de stalling, naast het looppad dat er al is.
- Beter fietspaden zonder hobbels en breed genoeg. Dan fiets/scootmobiel je sneller.

### *Zeist Centrum*

De onoverzichtelijke situatie als gevolg van de shared space is een rode draad die ook in andere gesprekken tijdens de Maaltijd steeds terugkomt. Recept: creëer meer duidelijkheid en veiligheid voor voetgangers en fietsers in het centrum. Dring de rol van de auto terug.

Veel mensen vinden het concept van shared space, zoals dat in het centrum is uitgewerkt, onduidelijk en onveilig. Wat dat betreft springen vooral de 2<sup>e</sup> Hogeweg, het Emmaplein en het midden Slotlaan eruit. Op de 2<sup>e</sup> Hogeweg is het onderscheid tussen fiets- en voetpad bijna niet te herkennen. Op het Emmaplein is helemaal geen pad te herkennen, al zijn er banen te zien. Weinig mensen weten echter welke baan waarvoor is en fietsers, voetgangers en auto's gaan door elkaar heen. Het recht van de sterkste lijkt te gelden. Halverwege de Slotlaan houdt het fietspad ineens op en gaat het later weer verder. Dat geeft verwarring, ook voor verder op de Slotlaan. Het geeft de fietser een onzeker en onveilig gevoel. Een aantal mensen vindt dat de aanwezigheid van de auto in het centrum niet meer kan; het centrum moet autovrij worden.

### Inwoners:

- (Uit Austerlitz) Een andere suggestie is om een bewaakte fietsstalling in het centrum van Zeist te realiseren. Vooral voor de stalling van een E-bike kan dat een uitkomst zijn. Zo verleid je mensen om nog meer op de fiets naar het centrum te komen.
- (Uit Austerlitz) Een volgende suggestie is de leenbuggy. Je gaat met je kind achterop de fiets naar het centrum. Daar kan je (bijvoorbeeld bij de bewaakte fietsstalling of bij een aantal winkels) een buggy lenen. Zo wordt het makkelijker om als ouder en kind op de fiets naar het centrum te gaan. Iemand anders merkte op: "Dat lijkt mij smerig zo'n buggy waar ook andere kinderen in gezeten hebben."
- Voor mij is de Slotlaan veel te donker wat er qua veiligheid niet beter op maakt.
- De laatste tijd zijn er diverse wegen vernieuwd of aangepast. Bijvoorbeeld in het centrum waar de auto te gast is op fietspaden. Men ervaart de nieuwe situatie als niet goed overzichtelijk en zelfs gevaarlijk. Mindervalide weggebruikers ervaren zelfs nog meer overlast; auto's die hard rijden, auto's die geparkeerd staan op fietspaden of slecht staan voorgesorteerd.
- Op de Slotlaan, Emmaplein en Hogeweg is het voor slechtzienden, blinden of ouderen moeilijk om te lopen. Op de strook met ribbels staan vaak borden, terrassen, fietsen enz. Daarnaast zijn ze voor slechtzienden niet goed zichtbaar omdat er te weinig contrast in aangebracht is.
- Één auto én fiets én wandelaar én parkeren gaat niet altijd samen.
- Slotlaan is onoverzichtelijk.

- Onveilige situatie verkeer in het centrum. Verkeerschaos in centrum door nieuwe situatie. Niet duidelijk wat fietspad is en weg vooral voor kleine kinderen en mensen met beperkingen. Verkeerssituaties voor kinderen op de fiets slecht geworden in het centrum, Krakelingenweg, 1<sup>e</sup> Hogeweg en Verlengde Slotlaan. De gemeente Zeist zou aanpassingen moeten doen, waardoor er weer een duidelijk beeld ontstaat tussen hoofdweg, trottoir en fietspad. Daarnaast moet de gemeente Zeist consistent zijn in de verkeersaanpassingen. Nu erg onduidelijk allemaal.
- Verkeerssituatie in het centrum. Er is geen zichtbaar verschil tussen voet en fietspad in het centrum. Dit is onduidelijk en levert gevaarlijke situaties op. De gemeente Zeist zou een duidelijk onderscheid moeten maken tussen fiets en voetpaden in het centrum.
- Verkeersveiligheid Slotlaan moet beter, onduidelijk wie waar moet fietsen of lopen
- Centrum verschil tussen voet en fietspad onduidelijk. Gevaarlijke situaties.
- Slotlaan is moeilijk over te steken. De plekken waar je zou moeten kunnen lopen om over te steken, worden ook gebruikt als parkeerplaats voor fietsen.
- Het verkeer in het centrum rijdt veel te hard; er zouden meer drempels moeten komen en meer controle op de snelheid.
- Racebaan door de Slotlaan en Antonlaan. De 2<sup>e</sup> Hogeweg, is de racebaan door het centrum, de weg is te druk en te smal, er rijden teveel fietsers over veel te smalle fietspaden, voetgangers lopen over te smalle stoepen. In het hele centrum van Zeist en ook veel wijken buiten het centrum geldt een 30 km zone, behalve op de 2e Hogeweg. Ook is hier pas nog een nieuwe laag op het asfalt aangebracht waardoor er veel meer lawaai is ontstaan.
- Hogeweg (verschil fietspad en voetpad onduidelijk)
- Het fietspad bij de friettent aan de 1<sup>e</sup> Hogeweg is levensgevaarlijk. Daar zit een bocht in de weg, er is een fietsenstalling en daar direct naast het fiets- en wandelpad. Iedereen fietst en loopt daar door elkaar heen.” Recept: andere inrichting.
- Fietsen in Zeist is prettig. Maar dan moeten er wel voldoende plaatsen zijn om de fiets ook te kunnen stallen. Op de Slotlaan is het op mooie dagen soms flink zoeken naar een plekje, net als bij de AH in het centrum.
- Verkeerssituatie centrum is gevaarlijk. Auto's rijden te hard (Voorheuvel). Geen borden, strepen, vage kleuren
- Gevaarlijke situaties bij de Voorheuvel fietsers komen voetgangers tegen.
- Verkeer bij de bibliotheek: het is niet duidelijk waar je mag lopen en waar fietsen en dan is daar ook nog de nieuwe bushalte: dat is te veel, maakt het onoverzichtelijk.
- Het is voor mij onduidelijk hoe het zit met het verkeer op het Emmaplein. Iedereen rijdt en fietst voor de Albert Heijn, aan het begin van de Voorheuvel door elkaar. Oplossing: het symbool van de witte fiets op de straatstenen spuiten.

#### *Zeist overig*

- Hoofdfietsroutenetwerk. Inwoner wil graag brainstormen over een hoofdfietsroutenetwerk in Zeist. Zeist wil het fietsen bevorderen en dan moet er ook wat gebeuren.
- Bewaakte fietsenstalling. Nabij het gemeentehuis zou het beste een bewaakte fietsenstalling kunnen komen net als in Utrecht het geval is.
- Op de 2<sup>e</sup> Dorpsstraat zijn veel gevaarlijke stukken voor kinderen. Het is lastig om veilig bij huiswerkinstituut Hip te komen. Ondernemers op Slotlaan geven aan elke week wel incidenten te zien. Kunnen er stoplichten geplaatst worden op kruising 2e Dorpsstraat en Het Rond, en de kruising 2e Dorpsstraat en de Utrechtseweg?
- Tweerichtingsverkeer op fietspaden langs de Utrechtseweg. Zodra je Zeist vanuit De Bilt in komt fietsen, wordt het fietspad enkelbaans. Niet iedereen houdt zich daaraan en het is ook niet altijd even logisch om rechts van de Utrechtseweg te fietsen (soms omdat je dan 2 x moet oversteken in korte tijd; en bijv. het fietspad naar Crosestein tussen de kantoren van ABN Amro en Triodos is vanuit het

- centrum het makkelijkst bereikbaar via een stukje "spookfietsen"). Het verbreden van de fietspaden zodat je overal 2 kanten op mag, maakt het makkelijker om de fiets te pakken.
- Spookrijders van het fietspad af en bekeuren.
  - Wanneer de schooldag van het Jordan college erop zit, komen er honderden scholieren tegelijkertijd naar buiten. Dat geeft op straat problemen. Het voetgangerslicht gaat te snel op rood. Daarnaast zijn er voetgangers die naar het verkeerslicht voor fietsers kijken, dat levert gevaarlijke situaties op. Deze verkeerslichten gaan namelijk niet tegelijkertijd op groen. Fietsers stellen zich op voor het stoplicht en blokkeren daardoor een gedeelte van het fietspad voor anderen. Oplossing: rond de tijden wanneer de school uit is de stoplichten anders instellen. De doorstroming van fietsers verbeteren.
  - Chopinlaan eenrichtingsverkeer. De bocht van de Chopinlaan naar de vijver is erg onoverzichtelijk. Daar komt ook nog eens het fietspad op uit met veel scholieren. Het plaatsen van een spiegel is al besproken, maar dit geeft alleen maar schijnveiligheid. De Chopinlaan voor dit stuk eenrichtingsverkeer maken zou een oplossing kunnen zijn.
  - Fietspad Schermerslaan. Dit fietspad is onvoldoende verlicht. Ik voel me daardoor onveilig. Ik mag in het donker daar niet van mijn ouders fietsen (meisje, 15 jaar). Oplossing: Meer verlichting.
  - Verbeter de verbinding met Utrecht/USP
  - Zorg voor verbetering van verbinding met Utrecht. Door o.a. de fietsverbinding met de Uithof te verbeteren. (Bijv. door auto's te weren uit de bisschopsweg).
  - Heroverweeg beslissingen/plannen oversteek Amersfoortseweg, bij Huis ter Heide. Het is geen gevaarlijk kruispunt (heel erg overzichtelijk). Dit proces is niet goed gelopen. Buurt- en belangenverenigingen zijn te laat betrokken en er is geen draagvlak in de wijk. Het is erge geldverspilling en vertroebeling van publieke en private belangen (eigenaar van paardenveldjes)
  - Kruispunt Amersfoortseweg richting Panbos: Het is de bedoeling dat fietsers aan de rechterkant oversteken en als je dan naar het Panbos wilt, moet je een lastige oversteek maken. Wens is om aan de linkerkant een tweezijdige oversteek te maken (en dus ook een tweerichtingsfietspad er naar toe), zodat dit veiliger is.
  - Ook graag een oplossing voor linker fietspad Panweg
  - De ovonde (ovale rotonde) bij de A28/Zandbergerlaan is onduidelijk. Vaak weten mensen niet waar ze heen moeten, belanden op de verkeerde baan en uit schrik willen ze herstellen en gaat het mis. Daarnaast is hier geen fatsoenlijke manier om de rotonde over te steken of zelfs om met de fiets bij de gemeentelijke afvaldepot te komen. Eerder voor de rotonde moet al duidelijk worden aangegeven hoe de situatie is en wat de keuzes zijn op de rotonde. Recept: rotonde aanpassen. Bebording aanpassen.
  - Medewerkster van Achmea heeft een uitgewerkt voorstel om de bereikbaarheid van Achmea/ het Handelscentrum met de fiets te verbeteren.
  - Fietspad bij Boulevard (vanaf Handelscentrum aan de linkerkant zou dubbelzijdig moeten worden, maar is nu 1 richtingsverkeer). Wordt gebruikt door de school jeugd die naar vrije school fietst.
  - De bestrating van de Rozenstraat is zeer slecht (hobbelig).
  - Verkeerslicht Schaerweijdelaan duurt veel te lang. We wachten op niks.
  - Kruising Bergweg/Schaerweijdelaan/Panweg is levensgevaarlijk voor fietsers. Stoep moet smaller en er zou een rood doorgetrokken fietspad moeten komen.
  - Blij met verbreding van fietspad van de Traayweg. Wel nog een dringend beroep om ook verlichting aan te brengen in verband met de veiligheid. Mensen zijn bang om hier in het donker te rijden.
  - Verlichting Kromme Rijnlaan. Het fietspad is erg donker.
  - Kruispunt Waterigeweg/ Weteringenlaan wordt als gevaarlijk beschouwd voor fietsers. De gemeente zou samen met de gebruikers/ bewoners het kruispunt overzichtelijker kunnen maken
  - Verlichting tussen de Griffel en de flats.
  - Fietspad bij de Griffel heeft geen ruimte voor voetgangers / schoolkinderen. Dit is een gevaarlijke situatie.

- 's Ochtends steken veel kinderen de 2<sup>e</sup> Hogeweg over, komend uit de Krullelaan. Dat is een gevaarlijk punt omdat er veel verkeer is en auto's vaak flink gas geven als ze van de rotonde Laan van Beek en Royen komen. Volgens mij is de situatie eenvoudig veiliger te maken. Als het fietspad tussen de Krullelaan en de rotonde tweerichtingsverkeer zou worden (aan de kant van de Krullelaan), kunnen kinderen naar de rotonde fietsen en daar veilig oversteken. Het gaat om een meter of 30, schat ik in.
- Het fietspad bij de Rotonde Kerckebosch (Arnhemse Bovenweg) is slecht. Bovendien liggen er veel eikels op het voetpad wat naar is voor rollators. Die gaan dan op het fietspad lopen, extra gevaarlijk.
- Fietspad 'Spoorlaan' is erg smal maar wordt intensief gebruikt door scholieren. Dit mag wel worden verbreed voor de verkeersveiligheid en het comfort.
- Rotonde Schaerweijdelaan is te smal.
- Bij Stan&Co (hoek Steynlaan/Antonlaan) is er onvoldoende ruimte om fietsen te stallen. Dit geeft overlast en de locatie is moeilijker te bereiken voor hulpdiensten. Bovendien is er geen veilige vluchtweg bij brand.
- 2 richtingsverkeer na rotonde Dreef/Dijnselburgerlaan
- Kruising Bergweg/Schaerweijdelaan/Panweg is levensgevaarlijk voor fietsers. Stoep moet smaller en er zou een rood doorgetrokken fietspad moeten komen
- Spookrijders van het fietspad af en bekeuren. Van Renesselaan versmalling: op de fiets wordt je opzij gedrukt door tegenliggers met de auto

#### *Den Dolder*

- Den Dolder: De aanwezigen geven aan problemen te hebben met de fietsen die gestald worden bij het spoor richting de AH-supermarkt. Kunnen die niet verwijderd worden?
- Fietspad Dolderseweg houdt ineens op! Fietspaden zijn vaak niet schoon.
- Nieuwe Dolderseweg: fietspad niet verlicht. Er wordt gepleit om dat te verlichten. Het gevoel van onveiligheid is groot.
- Paduaweg: Er is nu geen voetpad langs het geluidsscherm. In verband met de hondenuitlaat wordt gepleit voor een pad. Een andere suggestie die werd gedaan om een fietspad te realiseren langs de Paduaweg.
- Paltzerweg: er is nu geen voet- en fietspad en er wordt hiervoor gepleit om dit aan te leggen.
- Maak een fietspad Paltzerweg - Reelaan - Hertenlaan.
- Graag fietspad op de Pleineslaan realiseren en dan parkeerverbod. Nu is het gevaarlijk voor fietsers en de geparkeerde auto's.
- Verbeter de fietsveiligheid (t.o.v. parkerende auto's) bij Pleineslaan.
- Er wordt nagedacht om het bruggetje over de provinciale weg bij Almata te gebruiken voor fietsen en wandelen. Dan kunnen bewoners en andere gebruikers makkelijker de provinciale weg oversteken.

#### *Austerlitz*

- De opslag in de middenberm van de Austerlitzerweg tussen de hoofdweg en het fietspad neemt een deel van de straatverlichting voor automobilisten en fietsers weg. Het belet ook het zicht van de automobilist op fietsers en op reeën/wild. Recept: opslag weghalen.
- Fietspaden moeten beter belicht worden met behulp van zonnepanelen (en de paden te Kerckebosch zitten vol hobbels, aldus opknappen)
- Ontzettend blij met verbreding van fietspad van de Traayweg. Wel nog een dringend beroep om ook verlichting aan te brengen in verband met de veiligheid. Mensen zijn bang om hier in het donker te rijden.

#### **Oproep van D66 aan de inwoners om verbeterpunten met betrekking tot fietsen te melden**

Kort na de Maaltijd van Zeist riep D66 de inwoners op om knelpunten en verbeterpunten op het vlak van fietsen bij deze partij te melden. (<https://zeist.d66.nl/2018/11/15/veilig-fietsen-meld-uw-knelpunten/>)

Er werden tot en met 13 december 2018 34 meldingen gedaan, waaronder twee doublures.

- 1 Lageweg / Nassau Odijklaan: Oversteekplaats Lageweg / Slot Zeist (Nassau Odijklaan). Probeer er met de fiets maar eens tussen te komen... (13 “likes”)
- 2 Bisschopsweg van Zeist naar de Uithof: Een drukke route van Zeist-West naar de Uithof, echter in het donker zie je geen hand voor ogen (er is geen straatverlichting), daarnaast is de weg zeer smal, waardoor gevaarlijke situaties met auto's ontstaan. Verder kan de route korter worden gemaakt door een fietspad door landgoed Oostbroek te trekken. (10 likes)
- 3 De Slotlaan wordt een stuk veiliger om te fietsen als deze auto vrij wordt. (9 likes)
- 4 Oude Arnhemseweg: Zeer gevaarlijk en fietsonvriendelijk. Fiets deze route eens!! Vanaf Duetz naar de Schaerweijdelaan (Oude Arnhemseweg), soms met driftig toeterende auto's achter je aan. De weg is abominabel slecht door het zware vrachtverkeer dat ook met enige regelmaat deze route neemt, kuilen en geulen in het wegdek veroorzaken slingerende fietsers, ouders met fietsende kinderen naast zich, voelen zich opgejaagd wild. veel automobilisten gebruiken deze route als sluiproute: geen stoplichten die ze op de Utrechtseweg wel tegenkomen. Naar het centrum toe is er een fietspad, waar men zo nu en dan fietsers tegenkomt die het te gevaarlijk vinden om gewoon op het weggedeelte te fietsen. (8 likes)
- 5 Ronde Schaerweijdelaan / Oude Arnhemseweg: Door het ontbreken van fietspaden is het levensgevaarlijk voor fietsers. (7 likes)
- 6 Zeist-Centrum: Onzichtbare voet-en-fietspaden-centrum Zeist. Het prachtige nieuwe stadscentrum is een drama voor alle verkeersdeelnemers. Door het minimale kleurverschil in stenen voor voetpad, fietspad en rijbaan is het volkomen onoverzichtelijk wie zich waar moet begeven. Vooral op het plein aan de Voorheuvel bij de AH, waar ook een parkeergarage uitgang is, is dit wachten op ongevallen. Bijvoorbeeld op te lossen d.m.v. witte goed reflecterende belijning. Onbegrijpelijk dat dit ontwerp goedgekeurd is. (7 likes)
- 7 Kapervijver / Hernhutterssingel: Fietspad weggehaald Jonathan: Hier is de weg en het fietspad aangepast t.b.v. ....?? De fietser zit opeens op hoofdbaan, auto's mogen om kiss and ride zone heen. Als je fietspad af fietst, staat er bord begin fietspad. Onoverzichtelijk geworden voor Jonathan leden en kinderen van Comenius. Waarom geen gehele fietsstraat in het mooie slotgebied! Fiets er 4 x per dag en het gaat daar binnenkort keer fout. (6 likes)
- 8 Grensweg + Woudenbergseweg, fietsverkeer naar Austerlitz: 's Avonds gaan veel mensen, ook veel scholieren, van Zeist naar Austerlitz. In de winter is het 's morgens nog donker als de scholieren naar school fietsen. Zowel via de Grensweg - Kerckebosch als via de Woudenbergseweg is er nauwelijks verlichting. Zeker op de Woudenbergseweg zie je geen hand voor ogen omdat er ook geen straatverlichting is langs het stuk 80km/u (!) autoweg. Kan eenvoudig opgelost worden met beter reflecterende belijning of kattenoojes zodat natuur niet verstoord wordt. (6 likes)
- 9 Kruising Bergweg / Schaerweijdelaan / Panweg: Een complexe kruising met veel auto's en bussen. Erg onveilig voor fietsers! (5 likes)
- 10 Dribergseweg / De Breul: Oversteekplaats op de Dribergseweg voor leerlingen naar Scholengemeenschap De Breul. (5 likes)
- 11 Oversteekplaats Dribergseweg/Blikkenburgerlaan: Een gevaarlijke oversteekplaats voor leerlingen naar het Openbaar Lyceum en ouders naar de basisschool. (4 likes)
- 12 Laan van Beek en Royen: Fietspad (Laan van Beek en Royen) is onverlicht, terwijl het een belangrijke Oost-West verbinding is. (4 likes)
- 13 Utrechtseweg / Sanatoriumlaan: Lange wachttijd stoplicht kruising Utrechtseweg – Sanatoriumlaan. Het stoplicht om vanaf de Sanatoriumlaan de Utrechtseweg over te steken (en omgekeerd) is bijzonder langzaam afgesteld voor fietsers, met zeer lange wachttijd. Bovendien zijn de 2 richtingen om over te steken niet op elkaar afgestemd. Het is nu regelmatig zo dat je, komend vanuit Utrecht, eerst moet wachten om de Oirschotlaan over te steken, en dan net het stoplicht om naar de Sanatoriumlaan over te steken rood is geworden. Twee keer wachten dus alleen om linksaf de

- Sanatoriumlaan op te gaan. Misschien kan dit stoplicht voor fietsers gunstiger afgesteld worden. (3 likes)
- 14 Utrechtseweg: Tweerichtingsfietspaden langs Utrechtseweg. Steeds vaker fietsen mensen "tegen het verkeer in" langs de Utrechtseweg. Soms is dat ook best logisch, als daarmee 2x oversteken wordt voorkomen. Ook worden de fietspaden steeds drukker. Met aan beide kanten van de weg een tweerichtingsfietspad wordt het veiliger en komt er meer capaciteit. Omdat rond Eikenstein nog beslissingen moeten worden genomen, het terrein op de hoek van de Utrechtseweg en de Kromme Rijnlaan nog moet worden ingericht en er plannen voor Veldheim worden gemaakt, is er nu gelegenheid om hiervoor grond te verwerven. (3 likes)
- 15 Bergweg (tussen Jacob van Lenneplaan en Schaerweijdelaan?): Bergweg is 30km-weg. Er wordt hier té hard gereden. Vrachtwagens, bussen en auto's passeren elkaar met te hoge snelheid. Ze verdringen daarbij de fietsers, die op hun beurt de voetgangers verdringen. (3 likes)
- 16 Schaerweijdelaan / Jacob van Lenneplaan: 'Tijdelijke' verkeerslichten Schaerweijdelaan. Door klachten over onveiligheid is het pas verbouwde kruispunt begin van dit jaar in allerhaast voorzien van verkeerslichten. Dit is duidelijk een tijdelijke oplossing maar werkt bijvoorbeeld niet op aanbod en werkt stug een groot aantal verschillende stromen af. Je staat dan ook al snel een paar minuten te wachten op bijna niets. (2 likes)
- 17 Voorheuvelplein: Gevaarlijke kruising. Gemotoriseerd verkeer komt uit parkeergarage en weg (vroegere tunnel tracé). Fietser die de Voorheuvel op moet laveert er tussendoor. Wat zijn hier de regels? (1 like)
- 18 Amersfoortseweg / Panweg: Lange wachttijd verkeerslichten en raar bochtje. Komend vanaf Den Dolder over het prachtige, goed geasfalteerde fietspad zoef ik richting Zeist. Bij het verkeerslicht voor de Amersfoortseweg gaat de wachttijd voor fietsers pas in na het indrukken van de knop. Op zich begrijpelijk maar door de verschillende verkeersstromen loopt de wachttijd aardig op. Mag je dan oversteken en wil je rechtdoor de Panweg op dan zit daar nog een raar stoeprandje links. Een 'olifantspaadje' oftewel een logische fietsroute zou fijn zijn. (1 like)
- 19 Dorpsstraten / Het Rond: oversteekplaats gevaarlijk. Net als het kruispunt bij de Lageweg zou ik hier (Dorpsstraten/Het Rond) verwachten dat fietsers op de as van/naar het slot voorrang krijgen. (1 like)
- 20 (en 22) Nijenheim + De Clomp: Fietspad in De Clomp. Wie uit de Deen komt loopt een trapje af en staat direct op een fietspad. Dan verwacht je geen fietsverkeer van twee kanten. Ook voor automobilisten die het parkeerterrein naast het Kerkelijk Centrum willen gebruiken is het volstrekt onduidelijk in hoeverre en waar ze een fietspad oversteken. En als we toch bezig zijn: tussen de moskee en de fiets/voetganger tunnel is het ook allemaal niet echt duidelijk. Natuurlijk begrijp ik dat er aan De Clomp gewerkt wordt, en dat de inrichting aldaar nog niet definitief is. Maar wat kost een bus witte verf en wat strepen. Goed idee, suggestie '**voetganger in Zeist**'. Op diverse punten ontbreken trottoirs en zijn er andere onverwachte situaties die ook daarvoor een inventarisatie nuttig maken. (1 like)
- 21 Grensweg van Kerckebosch naar Beauforthuis: Fietspad in zeer slechte staat door boomwortels, gevaarlijk. (1 like)
- 23 Oversteek Boulevard – Burg. Van Holthelaan/Ester van Nuneslaan: Voetgangers moeten hier of door het gras om over te steken, of over het fietspad. Het is een school fietsroute, waar het op spijtstijd erg druk is. De boulevard heeft voorrang, dat is ook goed aangegeven, maar door de hoeveelheid fietsers met name in de spits (combi van scholieren op middelbare en basisonderwijs), geven veel auto's hen voorrang. Veel middelbare scholieren pakken zelf voorrang. Maar niet elke auto stopt natuurlijk, dus vaak onveilige situaties. Ook omdat er te weinig ruimte is voor fietsers om te wachten. Gewenst, voorrang vanuit de zijstraten, dan gaat de snelheid op de Boulevard er ook uit, met zebrapaden aan weerszijden voor de voetgangers. (1 like)
- 24 Fietspad Arnhemse Bovenweg: Fietspad tussen Driebergen en Zeist in zeer slechte staat, gevaarlijk. (1 like)

- 25 Utrechtseweg / Sanatoriumlaan: fietsers verkeerslicht (Utrechtseweg/Sanatoriumlaan). Deze fietsverkeerslichten blijven enorm lang op rood. meer dan 2min. je vraag je hier echt af of er in Zeist wel enig belang is dat men de fiets neemt? (1 like)
- 26 (en 28) Station NS Driebergen-Zeist: Zeer gevaarlijke situatie voor fietsende scholieren vanuit Odijk bij Station Driebergen Zeist. Het is een zeer gevaarlijke en onoverzichtelijke situatie. Fietsers rijden over een smal fietspad in 2 richtingen. De scholieren rijden in grote groepen. Bussen moeten er langs vanuit de bushalte bij het station. Vanuit verschillende richtingen komen auto' s. Ik snap dat deze situatie te maken heeft met de werkzaamheden rond het station Driebergen Zeist. Maar deze situatie duurt al best lang en is ook nog niet op korte termijn opgelost. Zeker in de spits 's ochtends (grote groepen scholieren, bussen, gehaaste automobilisten) is dit een erg gevaarlijke situatie. Kan dit niet anders? (1 like)
- 27 Oude Arnhemseweg / Schermerslaan: Onhandige oversteek. Het dubbelzijdige fietspad van de Oude Arnhemse weg is echt geen veilige fietsroute. De splitsing bij deze kruising (Schermerslaan) is erg onhandig. De kruising is op zich al onhandig ook voor autoverkeer, maar een fietser die zijn weg langs de Arnhemseweg wil vervolgen moet eerst de weg oversteken, en vervolgens afslaan over een onhandig breed kruispunt. Zou voor de veiligheid van alle verkeersdeelnemers bij die twee kruispunten het niet een goed realiseerbare oplossing zijn dat het tweezijdig fietspad wordt doorgetrokken tot het tweede kruispunt met de Sanatoriumlaan, dan hoeft autoverkeer gelijk met één oversteek punt minder rekening te houden en kan verkeer van de Sanatoriumlaan in de richting van Vollenhove afslaan zonder om wachtende fietsers die verder willen op de Arnhemse weg heen te hoeven rijden. (1 like)
- 29 Kerckebosch: Fietspaden vanuit Kerckebosch naar omgeving zijn niet verlicht en hierdoor sociaal onveilig. (1 like)
- 30 Bergweg (tussen de Jacob van Lenneplaan en de Schaerweijdelaan): Water op straat, smal, weinig ruimte voor de fiets. Bij de herinrichting heeft de fiets weinig ruimte en comfort gekregen. Vanuit het centrum over de Bergweg is het fietspad smal. De slingers erin met scherpe boogstralen maken dat je meer moet kijken of je niet tegen een stoeprand op fietst, dan dat je op het verkeer let. Als het regent staat er water op het fietspad (terwijl het in 2018 is aangelegd). Ook een helder fietspad dat de Bergweg volgt en in één lijn door gaat naar de Panweg zonder over de Gerolaan te slingeren zou fijn zijn. (1 like)
- 31 Kroostweg: Doorgaande fietsroute, met basisschool en kinderopvang, waar auto's te hard rijden. Ook erg gevaarlijke oversteek naar fietspad bij de school. Idee: maak er een echte fietsstraat van met brede rode fietsstroken en smal middendeel voor 1 auto. Zoals in Van Renesselaan. (1 like)
- 32 Verkeerslichten Utrechtse weg: Stoplichten zijn niet op elkaar afgestemd, er lijkt echt nooit sprake van een groene golf voor fietsers (ik realiseer me dat het moeilijk is met alle verschillende fietssnelheden). Sommige 'timers' bij de stoplichten kloppen niet: die zijn bijna 'op groen' en springen dan weer terug. Ik weet zeker dat dit meerdere keren bij de kruising met de Griftlaan is gebeurd (komend vanuit Utrecht). Ook 's avonds sta je vaak als fietser stil voor stoplichten terwijl auto's vrij baan hebben- zou voor de veiligheid wel goed zijn als fietsers 's avonds eerst mogen. Als er ooit een regensensor voor stoplichten komt (als het regent springt het licht op groen voor fietsers), hoop ik dat Zeist de pilot heeft ;-) (1 like)
- 33 Oude Arnhemseweg / Nicolaas Beetslaan: Verkeerssituatie school Ichthus Lindenhof. Verkeerssituatie rondom school (Nicolaas Beetslaan/Oude Arnhemseweg) zeer onoverzichtelijk. Er is genoeg ruimte om dit aan te pakken. Bijv. alleen fietspad voor de school langs en verkeer omleiden via de Shell. (1 like)
- 34 Zeist-Centrum: Gevaarlijke verkeerssituatie. Er zijn shared spaces aangelegd in de stad. Levensgevaarlijk. Iedereen loopt, fietst en rijdt maar lukraak door elkaar. Vooral voor kinderen, ouderen en mensen met een beperking is het onoverzichtelijk. Ik fiets dagelijks door de stad en heb nog nooit zo'n onveilige en onduidelijke verkeerssituatie meegemaakt. Letterlijk iedere keer loopt er wel iemand bijna onder je wielen.

Overigens zijn ook Montaubanstraat en Slotlaan erg onoverzichtelijk en onveilig sinds de nieuwe inrichting - kinderen zien geen verschil tussen trottoir en fietspad. Je vraagt je af wie dit in hemelsnaam heeft bedacht. Graag een stoep, fietspad en zebrapaden. Duidelijkheid! (1 like)

### Samenvatting Fietsbalans 2014, Maaltijd van Zeist 2018, Inventarisatie D66 2018

De bijlage bij deze notitie bevat een overzicht van alle unieke knelpunten en/of adviezen die zijn opgenomen uit de Fietsbalans 2014, de Maaltijd van Zeist 2018 en de inventarisatie van D66 in 2018. Doublures worden in de kolom 'likes' vermeld. Het onderdeel Fietsbalans 2014 moet nog worden geactualiseerd.

Houden we de opzet van de Fietsbalans aan (*aantrekkelijkheid* van de omgeving waarin wordt gefietst, het fietscomfort qua (*geluids*)hinder en *wegdek*, de *concurrentiepositie* van de fiets ten opzichte van de auto en het OV, de *directheid* van de fietsroutes van A naar B, het *fietsparkeren*, de *samenhang* van fietsroutes en de *veiligheid en veiligheidsbeleving*), dan valt het volgende op:

- Diverse aanbevelingen uit de Fietsbalans van 2014 zijn nog steeds actueel:
  - Uitbreiding van het hoofdfietsrouten netwerk (samenhang),
  - een rechtstreekse fietsverbinding tussen Zeist en het USP/de Uithof (directheid),
  - de aanleg van fietspaden (en voetpaden), met name in Den Dolder (veiligheid),
  - verbreding en markering van fietsstroken (veiligheid),
  - transformatie van bestaande wegen naar fietsstraten (samenhang en veiligheid), en
  - verbetering van fietswegdekken (comfort en veiligheid).
- Van de 118 unieke items hebben er 86 (73%) betrekking op veiligheid en/of de veiligheidsbeleving en een fors deel daar weer van – 25 – op veiligheid in combinatie met onderwijs (de fietsroute van huis naar school en omgekeerd en dan met name het oversteken van kruispunten), maar ook een flink deel – 16 – in combinatie met de (het ontbreken van) verlichting van de fietspaden. Over de verlichting van fietspaden wordt in de Fietsbalans overigens niet gesproken.
- Het pas heringerichte kernwinkelgebied wordt door behoorlijk veel mensen – 52 – op een of andere manier als onveilig ervaren.

Wijken	Buurtten	Oppervlak % van het totaal	Inwoners % van het totaal	Knelpunten % van het totaal
1 Centrum Zeist	Carré, Centrumschil-Zuid, Centrumschil-Noord, Lyceumkwartier, Het Slot en omgeving	7	24	44
2 Zeist-Noord	Patijnpark, Dijnselburg en verzetswijk, Staatsliedenkwartier, Mooi Zeist, Sanatorium en omgeving, Vollenhove, Utrechtseweg	21	27	12
3 Zeist-West	Griffensteijn en Kersbergen, Nijenheim, Crosestein, Vogelwijk, Brugakker en De Clomp, Couwenhoven, Blikkenburg en omgeving, Weidegebied	14	23	8
4 Zeist-Oost	Hoge Dennen, Kerckebosch, Dribergseweg, Station NS, Zeister Bos, Austerlitz	28	13	11
5 Huis ter Heide, Bosch en Duin	Huis ter Heide-Zuid, Huis ter Heide-Noord, Bosch en Duin, Beukbergen, Den Dolder-Zuid, Den Dolder-Noord, Soestdijkerweg en omgeving	38	13	6

Knelpunten in relatie tot de bewoningsdichtheid

De meeste knelpunten (52 ofwel 44 procent) doen zich voor in het Carré, het hart van het Centrum van Zeist, dat omsloten wordt door de 1<sup>e</sup> en 2<sup>e</sup> Hogeweg, de Voorheuvel, de (Korte) Steynlaan en de Slotlaan met (delen van) de zijstraten.

Het Carré, met een oppervlak van 26 hectare en ca. 2.500 bewoners, is een van de kleinste buurten in Zeist en de dichtstbevolkte.

In 2017 en 2018 werden de hieronder geel gemarkeerde lanen heringericht, de groen gemarkeerde gedeeltelijk. Zij vormen tezamen het kernwinkelgebied zoals dat in de Centrumvisie van 2015 is gedefinieerd (de Slotlaan tot aan de Middellaan).

Achterheuvel	Huydecoperweg	Rozenstraat
Antonlaan	Jagerlaan	Slotlaan
Bergweg	Joubertlaan	Stationslaan
Costerlaan	Korte Steynlaan	Steynlaan
Cronjélaan	Krugerlaan	Van Doornlaantje
De Heuvel	Markt	Voorheuvel
Emmaplein	Meester de Klerkstraat	Weeshuislaan
1 <sup>e</sup> Hogeweg	Middellaan	Wilhelminalaan
2 <sup>e</sup> Hogeweg	Promenade	Woudenbergseweg

De meeste knelpunten hebben betrekking op de Slotlaan, de 1<sup>e</sup> Hogeweg en de Voorheuvel (van de 1<sup>e</sup> Hogeweg / Oude Arnhemseweg tot de Rozenstraat). Deze straten zijn heringericht volgens het concept Shared Space (Gedeelde Ruimte). Shared Space is een in Nederland ontwikkeld verkeersconcept dat de multifunctionaliteit, en daarmee de relatie tussen verkeersveiligheid en de omgeving, van de openbare ruimte centraal stelt. Het is bedacht door verkeerskundige Hans Monderman. Zijn motto was: ‘Liever veiligheid met onzekerheid dan ongelukken met duidelijkheid’. Belangrijk uitgangspunt is dat als verkeersruimtes zijn ingericht als verblijfsruimte, ze niet in de eerste plaats geïnterpreteerd zullen worden als verkeersruimte. Daartoe zijn richtinggevend kenmerken als verkeersborden, verkeerslichten en stoepranden zoveel als mogelijk afwezig. Verkeersremmende obstakels als fietsklemmen, zitbanken en bloembakken zijn wel in ruime mate geplaatst. Zo ontstaat in een verblijfsruimte waarin ook het verkeer van voetgangers, fietsen, scooters en auto’s dient te worden afgewikkeld. Iedere verkeersdeelnemer wordt ter plekke aangesproken op eigen verantwoordelijkheidsgevoel en inzicht omdat aanwijzingen en ge- en verboden ontbreken. Er dienen zo min mogelijk hoogteverschillen in het straatwerk te komen. Wel moeten de rijstroken voor auto’s en fietsers duidelijk worden gemarkeerd. Voldoende opstelplekken voor fietsen en – waar van toepassing – auto’s. En er moet voldoende ruimte overblijven om te kunnen wandelen. Ook voor mensen met een (visuele) handicap.

Om de snelheid van auto’s en bussen eruit te halen is gekozen is voor as-verspringingen in plaats ‘hobbels en bobbel’s’. Bij de zijstraatjes zijn in het straatwerk van gevel tot gevel licht verhoogde pleintjes gevormd in eenzelfde kleur bestrating. Daartussen zijn in verschillende tinten rijstroken voor auto’s, fietsers en wandelaars aangebracht, waarbij de fietsstrook naast het tegemoetkomend autoverkeer licht verhoogd is aangelegd.

Er is veel kritiek op de toepassing van dit concept op het kernwinkelgebied:

- er is behoefte aan een overzichtelijker straatbeeld, met duidelijk gemarkeerde voetpaden en rijstroken voor fietsen en auto’s. Volgens een aantal mensen lijkt alles en iedereen door elkaar heen te bewegen;
- een aantal mensen wil meer verkeersborden en een strakkere handhaving van de rijnsnelheid en het (fiets)parkeren. Automobilisten rijden vaak te hard, bezorgers parkeren hun bussen veelal op de fietsstroken op de pleintjes en nogal wat fietsers parkeren hun fietsen buiten de gemarkeerde fietsparkeerplekken;
- er is behoefte aan minder bochten;

- de straatverlichting wordt door een enkeling als te zwak ervaren;
- bij de uitrit van de parkeergarage de Slof aan de Voorheuvel wordt de situatie als het meest verwarrend ervaren omdat routes van voetgangers, fietsers, auto's en bussen elkaar kruisen.
- Er worden in Zeist 17 gevaarlijke oversteekplekken (voor met name scholieren) aangewezen:
  - Amersfoortseweg met de Panweg;
  - Arnhemse Bovenweg met de 'Sporlaan' (Breullaan ?);
  - Arnhemse Bovenweg met de Oranje Nassaulaan;
  - Bergweg met de Schaerweijdelaan en de Panweg;
  - Boulevard met de Burgemeester Van Holthelaan;
  - 1<sup>e</sup> en 2<sup>e</sup> Dorpsstraat met de Slotlaan en de Nassau Odijklaan;
  - Driebergseweg met De Breul;
  - Driebergseweg met de Blikkenburgerlaan;
  - 2<sup>e</sup> Hogeweg met de Krullelaan;
  - Karpervijver met de Hernhutterssingel;
  - Lageweg met de Nassau Odijklaan;
  - Oude Arnhemseweg met de Nicolaas Beetslaan (Ichthus-school);
  - Oude Arnhemseweg met de Schaerweijdelaan (rotonde);
  - Oude Arnhemseweg met de Schermerslaan;
  - Utrechtseweg met de Jordanlaan;
  - Utrechtseweg met de Montaubanstraat;
  - Waterigeweg met de Weteringlaan.
- Fietspaden die volgens de respondenten onvoldoende of geheel niet verlicht zijn:
  - Bisschopsweg;
  - Het pad van de Bergweg naar de Burg. Korthals Alteslaan;
  - Buurt Kerckebosch;
  - Grensweg;
  - Kromme Rijnlaan;
  - Laan van Beek en Royen;
  - Nieuwe Dolderseweg;
  - Oude Woudenbergse Zandweg;
  - Schermerslaan;
  - Traayweg;
  - Woudenbergseweg.

### **De Omgevingswet<sup>13</sup>**

De Omgevingswet en de Nationale Omgevingsvisie (NOVI) worden in 2021 verwacht, de concept-NOVI begin 2019. De nieuwe wet heeft onder andere tot doel de fysieke leefomgeving veilig en gezond te maken. Daartoe gaat vóór die tijd elke gemeente een omgevingsvisie maken waarin het beschermen en bevorderen van de gezondheid van mensen wordt meegenomen. Vanaf 2021 vervangt de omgevingsvisie alle tot dan vigerende visies over het gebruik van de openbare ruimte, dus óók de mobiliteitsvisie, het beleidsdeel van een GVVP, van een fietsnota e.d. Juist hier ligt er een grote kans voor de fiets. Wanneer er letterlijk meer ruimte komt voor de fiets, maakt dat bewegen laagdrempelig en nodigt het uit tot gezond gedrag. De Fietsersbond heeft in het kader van deze ontwikkeling reeds een Fiets Visie 2040 opgesteld ([www.Fietsersbond.nl](http://www.Fietsersbond.nl)) en het is de moeite waard om die bij het ontwikkelen van de omgevingsvisie als inspiratiebron te gebruiken. Kennisplatform CROW heeft in 2016 een nieuwe Ontwerpwijzer fietsverkeer uitgebracht ([www.crow.nl](http://www.crow.nl)), die zeker ook door de gemeente Zeist zal worden gebruikt bij het opstellen en uitwerken van de omgevingsvisie.

In het eerdergenoemde Hoofdlijnenakkoord van de coalitiepartners wordt een schone en groene omgeving met aantrekkelijke en comfortabele fietsverbindingen gekoppeld aan minder auto's in de straten. Dat gaat veel verder dan 'vaker op de fiets in plaats van met de auto.' In 2030 – al over 11 jaar! - rijden er in Nederland naar verwachting 2 miljoen elektrische auto's en worden er alleen nog elektrische auto's verkocht/gekocht.<sup>11</sup> Door deze ontwikkeling zal de leefomgeving weliswaar een heel stuk schoner worden, maar zitten we nog steeds met het energievraagstuk en het ruimteprobleem. De auto zal het straatbeeld voorlopig nog wel blijven domineren. Hoe wordt daar straks in de omgevingsvisie mee omgegaan? In het Hoofdlijnenakkoord, onder punt 9 - Economie als versneller - luidt een van de maatschappelijke opgaven: "Het parkeren in het centrum maken we aantrekkelijker. De parkeergarages zijn beter benut en overlast van parkerende bezoekers in de omliggende wijken is fors gedaald." Men gaat er kennelijk van uit dat meer Zeistenaren op de fiets naar het centrum zullen gaan in plaats van met de auto, maar dat is slechts een deel van de oplossing. Het centrum kent immers een hoge bewoningsdichtheid. Bewoners en bezoekers zullen met de auto door het centrum blijven (om)rijden. Bovendien kent Zeist nog een fors woningtekort en dus zal (ook) het centrum de komende jaren naar verwachting nog dichter worden bebouwd en zullen er nog meer auto's bij komen. Tenzij er (meer) buiten het centrum moet worden geparkeerd. De omgevingsvisie zal hier uitspraken over moeten doen.

### Bronnen

- 1 [www.zeist.nl](http://www.zeist.nl) - Visiedocumenten - Brede milieuvisie
- 2 [www.zeist.nl](http://www.zeist.nl) - Visiedocumenten - Structuurvisie
- 3 <https://www.google.com/search?client=safari&rls=en&q=Agenda+Fiets+2017-2020+Tour+de+Force&ie=UTF-8&oe=UTF-8>
- 4 <https://gezondnu.nl> - alle dossiers – wandelen en fietsen
- 5 Rapportage Fietsbalans® Zeist in 2014 – Deel 2
- 6 <https://raivereniging.nl/ecm/?id=workspace://SpacesStore/593cd6bd-0491-4807-95a4-45e8e729b97e>
- 7 [www.provincie-utrecht.nl](http://www.provincie-utrecht.nl) realisatieplan fiets 2016 - 2020
- 8 <https://www.zeist.nl/inwoner/uitgelicht/nieuws/nieuws-bericht/detail/hoofdlijnenakkoord-2018-2022-op-weg-naar-een-inwonersakkoord/>
- 9 [http://beterzeist.nl/?wpfb\\_dl=506](http://beterzeist.nl/?wpfb_dl=506)
- 10 <https://www.omzeist.nl/maaltijdvanzeist/receptenboek/default.aspx>
- 11 <https://nos.nl/artikel/2261387-iedereen-aan-de-elektrische-auto-6000-euro-subsidie-in-2021.html>
- 12 <http://www.verkeerskunde.nl/Uploads/2011/11/Windesheim-Wienk-Wienk-bijlage1documentanalyse-Een-duurzaamheidstoets-voor-mobiliteitsbeleid-van-lagere-overheden.pdf>
- [https://nl.wikipedia.org/wiki/Ladder\\_van\\_Verdaas](https://nl.wikipedia.org/wiki/Ladder_van_Verdaas)
- [https://nl.wikipedia.org/wiki/Ecologische\\_voetafdruk](https://nl.wikipedia.org/wiki/Ecologische_voetafdruk)
- <https://www.wnf.nl/doe-mee/doe-mee-1/groene-tips/hoe-groot-is-jouw-voetafdruk/wat-is-ecologische-voetafdruk.htm>
- <http://www.janjuffermans.nl/>
- 13 <https://www.rijksoverheid.nl/onderwerpen/omgevingswet>

### **3 Wat kan Zeist op de Fiets concreet betekenen?**

Ons is gevraagd om vorm en inhoud te geven aan het thema fietsen, dat deel uitmaakt van de vierde pijler van het gemeentelijke milieubeleid: Een gezonde leefomgeving en kwaliteit van leven; een goede lucht- en waterkwaliteit, minder geluidshinder en een duurzame voedselvoorziening. Een groene omgeving met minder auto's in de straten en aantrekkelijke en comfortabele fietsverbindingen, zodat het vanzelfsprekend en uitermate prettig wordt om de fiets te pakken. Onze missie: Mobiliteit op de fiets stimuleren door verbeteren infrastructuur en fietscomfort.

Wij zijn inwoners van Zeist die graag fietsen, houden van ons dorp met haar prachtige omgeving en begaan zijn met het milieu. Wij zetten ons als vrijwilligers in voor vaker fietsen in plaats van autorijden. Dat doen wij middels fietspromotie in brede zin, bij zowel de inwoners als de politici en de ambtenaren. Wij gaan voor een gelijkwaardige positie binnen de bebouwde kom van de fiets ten opzichte van de auto. Te bereiken in dialoog.

Concreet biedt Zeist op de Fiets zich aan om:

- activiteiten te organiseren die fietsen stimuleren,
- vrijwillig maar niet vrijblijvend met de gemeente mee te denken en te praten over de integrale mobiliteitsvisie en het oplossen van de knelpunten voor het langzaamverkeer, en
- de samenleving daar actief bij te betrekken.

Ton van Rijnsoever (trekker), Erik Notenboom, Ernest Schüler, Hans Wortel en Gerrit Nellestein.

[www.zeistopdefiets.nl](http://www.zeistopdefiets.nl)

	A	B	C	D	E	F	G	H	I	J	K	L	M	N	O	P	Q	R	S	T	U
1	Nummer	algemeen	boodschappen etc.	diversen	onderwijs	OV	sport	recreatie	werk	Aantrekkelijkheid	Concurrentie (auto/OV)	Directheid	Fietsparkeren	Comfort Hinder	Samenhang hoofdrouthenen	Veiligheid(sbeleving)	Comfort Wegdek	Wijk	Likes	Straat	Kruising
2	F01				1	1		1			1			1	1			3	3	Bisschopsweg	
3	F02	1														1			1	Oude Arnhemseweg	
4	F03		1														1		1	Voorheuvel	
5	F04	1									1								1	Utrechtseweg	Montaubanstraat
6	F05	1													1				1	Utrechtseweg	
7	F06	1													1				1	Weeshuislaan	
8	F07	1														1			1	Waterigeweg	
9	F08	1													1				1	Woudenbergseweg	
10	F09	1			1	1		1			1								2	Utrechtseweg	Jordanlaan
11	F10	1													1				5	Dolderseweg	
12	F11	1													1	1			2	De Dreef	
13	F12	1													1				5	Korte Bergweg	
14	F13	1													1				5	Hobbemalaan	
15	F14	1													1				2	2 Kroostweg + Noordweg	
16	F15	1													1				0		
17	M01										1									0	
18	M03	1						1	1											0	
19	M04							1												0	
20	M05											1								0	
21	M06												1		1				1	4 Slotlaan	
22	M09							1							1				1	Oude Woudenbergse Zandweg	
23	M09							1							1				1	Pad Bergweg - Burg. Korthals Alteslaan	
24	M10				1										1				4	Arnhemse Bovenweg	De Breul
25	M11	1													1				0		
26	M12	1													1				0		
27	M12															1			0		
28	M13	1													1				0		
29	M14	1													1				0		
30	M14																		4		
31	M14																		5	Baarnseweg	
32	M15	1													1				1	Antonlaan	
33	M15														1				1	3 Schaerweijdelaan	Oude Arnhemseweg
34	M15														1				3	Weteringlaan	
35	M16	1													1				1	Nassau Odijklaan	
36	M17				1										1				2		
37	M18	1															1		1		
38	M19											1							1		

	A	B	C	D	E	F	G	H	I	J	K	L	M	N	O	P	Q	R	S	T	U
1	Nummer	algemeen boodschappen etc.	diversen	onderwijs	OV	sport	recreatie	werk	Aantrekkelijkheid	Concurrentie (auto/OV)	Directheid	Fietsparkeren	Comfort Hinder	Samenhang hoofdrouthenen	Veiligheid(sbeleving)	Comfort Wegdek	Wijk	Likes	Straat	Kruising	
39	M21																1	1		Slotlaan	
40	M22																1	1			
41	M23									1								1			
42	M26										1		1					1			
43	M30										1								1	Slotlaan	
44	M32										1		1						1	2e Hogeweg	
45	M33										1		1						1	1e Hogeweg	
46	M34										1		1						1	1e Hogeweg	
47	M35									1									1		
48	M36										1		1						1	Voorheuvelplein	
49	M37										1		1						1	Voorheuvelplein	
50	M38										1		1						1	2 Voorheuvelplein	
51	M40	1											1						0		
52	M41									1									1	Het Rond	
53	M42			1									1						1	2e Dorpsstraat	
54	M43	1		1				1		1		1	1						2	Utrechtseweg	
55	M44	1																	0		
56	M45				1								1						2	Utrechtseweg	Jordanlaan
57	M46				1								1						2	Chopinlaan	
58	M47				1								1						2	Schermerslaan	
59	M50												1						5	Amersfoortseweg	Pr. Alexanderweg
60	M51									1		1	1	1					5	Amersfoortseweg	Panweg
61	M52									1		1	1	1					2	Panweg	
62	M53									1			1						5	Zandbergerlaan	
63	M54									1			1	1					1	Boulevard	
64	M55			1								1	1						1	Boulevard	
65	M56									1							1		1	Rozenstraat	
66	M57									1									1	Schaerweijdelaan	Jacob van Lennepaan
67	M58												1						1	2 Bergweg	Schaerweijdelaan
68	M59												1						4	2 Traayweg	
69	M60												1						3	Kromme Rijnlaan	
70	M61												1						1	Waterigeweg	Weteringlaan
71	M62				1								1						3	Njenheim	
72	M63				1								1						3	Nijenheim	
73	M64				1								1						1	2e Hogeweg	Krullelaan
74	M65												1	1					4	Arnhemse Bovenweg	Oranje Nassaulaan
75	M66				1								1	1					4	Breullaan	

	A	B	C	D	E	F	G	H	I	J	K	L	M	N	O	P	Q	R	S	T	U
1	Nummer	algemeen boodschappen etc.	diversen	onderwijs	OV	sport	recreatie	werk	Aantrekkelijkheid	Concurrentie (auto/OV)	Directheid	Fietsparkeren	Comfort Hinder	Samenhang hoofdrouthenen	Veiligheid (sbeleving)	Wijk	Likes	Straat	Kruising		
76	M68											1					1	1	Antonlaan	Steynlaan	
77	M69								1		1	1	1					2	Dijnselburgerlaan (?)		
78	M71																	1	3	Van Renesselaan	
79	M72			1							1							5	NS station Den Dolder		
80	M73								1							1		5	Dolderseweg		
81	M74																1	5	Nieuwe Dolderseweg		
82	M75																1	5	Paduaweg		
83	M76																1	5	Paltzerweg		
84	M77																1	5	Paltzerweg/Reelaan/Hertenlaan		
85	M78																1	5	Pleineslaan		
86	M79																1	5	Pleineslaan		
87	M80																1	5	N228	Almata	
88	M81																1	4	Austerlitzerweg		
89	M82	1															1	1	3		
90	D01																1	1	13 Lageweg	Nassau Odijklaan	
91	D02			1				1		1							1	3	10 Bisschopsweg		
92	D03																1	1	9 Slotlaan		
93	D04								1								1	1	8 Oude Arnhemseweg		
94	D06																1	3	7		
95	D07			1			1	1									1	1	6 Karpervijver	Hernhutterssingel	
96	D08	1		1													1	1	6 Woudenbergseweg		
97	D08	1		1													1	4	6 Grensweg		
98	D10			1													1	4	5 Driebergseweg	De Breul	
99	D11			1													1	4	5 Driebergseweg	Blikkenburgerlaan	
100	D12																1	1	4 Laan van Beek en Royen		
101	D13								1				1				2	3	Utrechtseweg	Sanatoriumlaan	
102	D14			1				1		1			1				2	3	Utrechtseweg		
103	D15																1	1	3 Bergweg		
104	D16								1					1			1	1	2 Schaerweijdelaan	Jacob van Lennepaan	
105	D17																1	1	1 Voorheuvelplein		
106	D18								1					1			5	1	Amersfoortseweg	Panweg	
107	D19								1				1	1			1	1	1 1e en 2e Dorpsstraat	Het Rond	
108	D20							1									1	3	1 De Clomp		
109	D21															1	4	1	Grensweg		
110	D23			1													1	1	1 Boulevard	Burg. Van Holthelaan	
111	D24															1	1	4	1 Arnhemse Bovenweg		
112	D25								1					1			2	1	Utrechtseweg	Sanatoriumlaan	

	A	B	C	D	E	F	G	H	I	J	K	L	M	N	O	P	Q	R	S	T	U
1	Nummer	algemeen boodschappen etc.	diversen	onderwijs	OV	sport	recreatie	werk	Aantrekkelijkheid	Concurrentie (auto/OV)	Directheid	Fietsparkeren	Comfort	Hinder	Samenhang	Veiligheid (sbeleving)	Comfort Wegdek	Wijk	Likes	Straat	Kruising
113	D26			1	1		1								1		4		1	NS station	
114	D27	1													1		1		1	Oude Arnhemseweg	Schermerslaan
115	D29														1		4		1		
116	D30										1				1		1		1	Bergweg	
117	D32								1								2		1	Utrechtseweg	
118	D33			1											1		1		1	Oude Arnhemseweg	Nicolaas Beetslaan
119	D34														1		1		3		
120	<b>TOT</b>	<b>28</b>	<b>1</b>	<b>0</b>	<b>25</b>	<b>3</b>	<b>3</b>	<b>3</b>	<b>10</b>	<b>0</b>	<b>4</b>	<b>17</b>	<b>9</b>	<b>17</b>	<b>12</b>	<b>86</b>	<b>12</b>				

	V	W	X	Y
1	<b>Knelpunt/maatregel</b>			
2	Rechtstreekse fietsverbinding met USP met behoud ecologische waarde			
3	Fietsstraat, te beginnen met zuidelijk deel			
4	Asfalteren			
5	Fietsoversteek vereenvoudigen			
6	Fietsstrook tussen 1e Dorpsstraat en Montabanstraat te smal en ongelijkvloers			
7	Fietsstroken verbreden en gelijkvloers en rood maken			
8	Tegelfetspad asfalteren			
9	Fietsstraat			
10	Verbeteren en uitbreiden fietsparkeren + verbreden fietsoversteek			
11	Ten zuiden station 30 km + 1 rijstrook en 2 brede rode fietsstroken + langsparkeren			
12	Fietspad tussen Oude Arnhemseweg en Panweg verbreden en beter asfalteren			
13	Deels fietsstraat of hoofdnetwerk verleggen naar ander deel Korte Bergweg			
14	Sobere fietsstraat met knip in het midden en busluis in zijtak			
15	Fietsstraat			
16	Volg advies Fietsberaad op inzake fietspaaltjes			
17	Motiveer en subsidieer zonodig fietsen + verhoog parkeertarieven			
18	Investeer in fietspaden			
19	Verbeter fietspaden			
20	(Bewaakte) fietsenstalling terugbrengen			
21	Verkeersveiliger (overzichtelijker) maken + Slotlaan minder gevaarlijk voor fietsers			
22	Veilig fietsen sportclub: overzicht en verlichting			
23	Veilig fietsen sportclub: overzicht en verlichting			
24	Veilig oversteken scholieren door verbreding en overzicht			
25	Fietspaden verlichten			
26	Fietspaden verlichten met zonnepanelen			
27	Fietspaden vol hobbels en bobbel			
28	Tijdig snoeien bij fietspaden verhoogt veiligheidsbeleving			
29	Bredere fietspaden door diversificatie voertuigen + overzichtelijke kruispunten			
30	Fietspaden beter markeren (Austerlitz)			
31	Fietspaden beter markeren			
32	Aparte fietspaden en -straten + 15 km/h in wijken en 30 km/h in toegangswegen			
33	Apart fietspad op de rotonde			
34	Apart fietspad			
35	Brede roze fietsstroken met smalle rijstrook auto			
36	Veilige fietspaden naar school en de fietsenstalling (schoolkinderen Zeist-West)			
37	Fietspaden zonder hobbels en bobbel			
38	Bewaakte fietsenstalling (op e-bike vanuit Austerlitz)			

**Dubbel**

M48, M49

D31

M25, M28, M29

M67, D05

	V	W	X	Y
1	Knelpunt/maatregel		Dubbel	
39	Te donker			
40	Onoverzichtelijk + wangedrag automobilisten (snelheid, parkeren, voorsorteren)			
41	Foutparkeren fietsers			
42	Consequent onderscheid hoofdweg, trottoir en fietspad			
43	Bezette fietsparkeerplekken bemoeilijken oversteken			
44	Fietspaden en voetpaden te smal, 30 i.p.v. 50 km/h,			
45	Onderscheid fietsstrook en voetpad te gering			
46	Gevaarlijke bocht rijweg/fietspad bij Kwalitaria veranderen			
47	Voldoende fietsenstalling maken (m.n. op de Slotlaan en bij AH)			
48	Verkeersborden en duidelijke markeringen ontbreken			
49	Voetgangers en fietsers kruisen elkaars wegen			
50	onoverzichtelijke situatie bij De Klinker: lopen, fietsen en busbaan	M39		
51	Brainstormen over hoofdfietsroutenetwerk			
52	Bewaakte fietsenstalling bij het gemeentehuis, net als in Utrecht			
53	Onveilig voor kinderen t.p.v. Hip. Verkeerslichten bij Het Rond en de Utrechtseweg			
54	Verbreden en tweerichtingsverkeer fietspaden			
55	Spookrijders op fietspaden aanhouden en bekeuren			
56	Verkeerslichten anders instellen met voorrang voor fietsers (schooltijden)			
57	In de bocht naar de vijver eenrichtingsverkeer maken om meer overzicht te krijgen			
58	Fietspad (beter) verlichten			
59	Isal een overzichtelijk kruispunt; heroverweeg voorgenomen verandering			
60	Tweerichtingsoversteek linkerzijde Panweg maakt oversteek veiliger			
61	Linker fietspad Dreef - Amersfoortseweg tweerichtingsverkeer			
62	Afvaldepot met de fiets beter bereikbaar maken			
63	Bereikbaarheid Handelscentrum voor de fietser verbeteren (Uitgewerkt voorstel)			
64	Fietspad vanaf Handelscentrum richting Vrije School tweerichtingsverkeer maken			
65	Hobbelige bestrating			
66	Verkeerslichten beter instellen (lange wachttijden)			
67	Kruising Bergweg/Schaerweijdelaan/Panweg: stoep smaller en rood fietspad doortrekken	D09		
68	Verlichting aanbrengen op het fietspad	M83		
69	Verlichting fietspad verbeteren			
70	Kruispunt overzichtelijker maken voor fietsers			
71	Verlichting tussen de Griffel en de flats verbeteren			
72	Voetpad naast fietspad aanleggen bij de Griffel			
73	Fietspad tussen rotonde en Krullelaan aan de zijde Krullelaan tweerichtingsverkeer			
74	Slecht wegdek en veel eikels op voetpad waardoor voetgangers op fietspad			
75	Fietspad 'Sporlaan' (Breullaan?) te smal			

	V	W	X	Y
1	<i>Knelpunt/maatregel</i>			
76	Fietsparkeren bij Stan&Co verbeteren, nu doorgang voetgangers en hulpdiensten te smal			
77	Fietspad tweerichtingsverkeer na rotonde Panweg			
78	Bij wegversmalling worden fietsers door tegemoetkomende auto's van de weg gedrukt			
79	Overlast van geparkeerde fietsen richting AH			
80	Fietspad houdt ineens op! Fietspaden schoonhouden			
81	Verlichting fietspad aanbrengen			
82	Fiets- en voetpad aanleggen langs het geluidsscherm			
83	Fiets- en voetpad aanleggen			
84	Fietspaden aanleggen			
85	Fietspad aanleggen in combinatie met parkeerverbod			
86	Fietsveiligheid verbeteren (parkerende auto's)			
87	Brug geschikt maken voor fietsers en wandelaars (veilige oversteek N228)			
88	Opslag (begroeiing) tijdiger snoeien of verwijderen voor betere verlichting en overzicht			
89	Fietspaden beter verlichten (zonnepanelen). Paden Kerckebosch vol hobbels en bobbel			
90	Oversteek voor fietsers veiliger maken			
91	Verlichting aanbrengen + weg verbreden + route verkorten via Oostbroek			
92	Slotlaan autovrij			
93	Slecht wegdek + te smal voor zowel auto's als fietsers			
94	Onderscheid fietsstrook en voetpad te gering; belijning aanbrengen			
95	Fietspad terugbrengen + fietsstraat rondom het Slot Zeist aanleggen			
96	Verlichting fietspad verbeteren door reflecterende belijning of kattenogjes			
97	Verlichting fietspad verbeteren door reflecterende belijning of kattenogjes			
98	Oversteekplaats voor scholieren maken			
99	Oversteekplaats maken voor scholieren en ouders kinderen basisschool	M10		
100	Verlichting fietspad aanbrengen			
101	Verkeerslichten anders instellen (nu twee keer wachten) met voorrang voor fietsers			
102	Tweerichtingsverkeer op de fietspaden aan beide zijden			
103	Tussen Jacob van Lenneplaan en Schaerweijdelaan: auto's, fietsers en voetgangers verdringen elkaar			
104	Tijdelijke' verkeerslichten beter inregelen			
105	Gevaarlijke situatie (auto's, fietsers en voetgangers) bij uitrit parkeergarage			
106	Verkeerslichten anders instellen (wachtijden fietsen) en stoeprand fietspad verleggen			
107	Voorrangssituatie wijzigen (voorrang fietsers op de Slotlaan)			
108	Fietspad te dicht op Deen. Ook aandacht voor voetgangers!			
109	Wegdek tussen Kerckebosch en Beauforthuis slecht door boomwortels			
110	Voorrangssituatie wijzigen: zijstraten voorrang en zebrapaden en voetpaden aanleggen			
111	Fietspad tussen Driebergen en Zeist in zeer slechte staat			
112	Verkeerslichten anders instellen met voorrang voor fietsers			

	V	W	X	Y
1	<b>Knelpunt/maatregel</b>			
113	Tijdelijk tweerichtingen fietspad vanuit Odijk te smal voor zoveel scholieren tegelijkertijd			
114	Tweezijdig fietspad doortrekken tot de kruising met de Sanatoriumlaan			
115	Verlichting aanbrengen op de fietspaden in Kerckebosch			
116	Tussen Jacob van Lenneplaan en Schaerweijdelaan: te sterk slingerend en te smal fietspad vol plassen			
117	Groene Golf voor fietsers met voorrang voor fietsers (en regensensor :)			
118	Verkeerssituatie rond Ichthus Lindenhof overzichtelijker maken door fietspad langs de school en overig verkeer langs bezinestation			
119	Shared space centrum onoverzichtelijk en onveilig; verschil tussen fiets- en voetpad onduidelijk M24, M27			
120				

**Dubbel**