

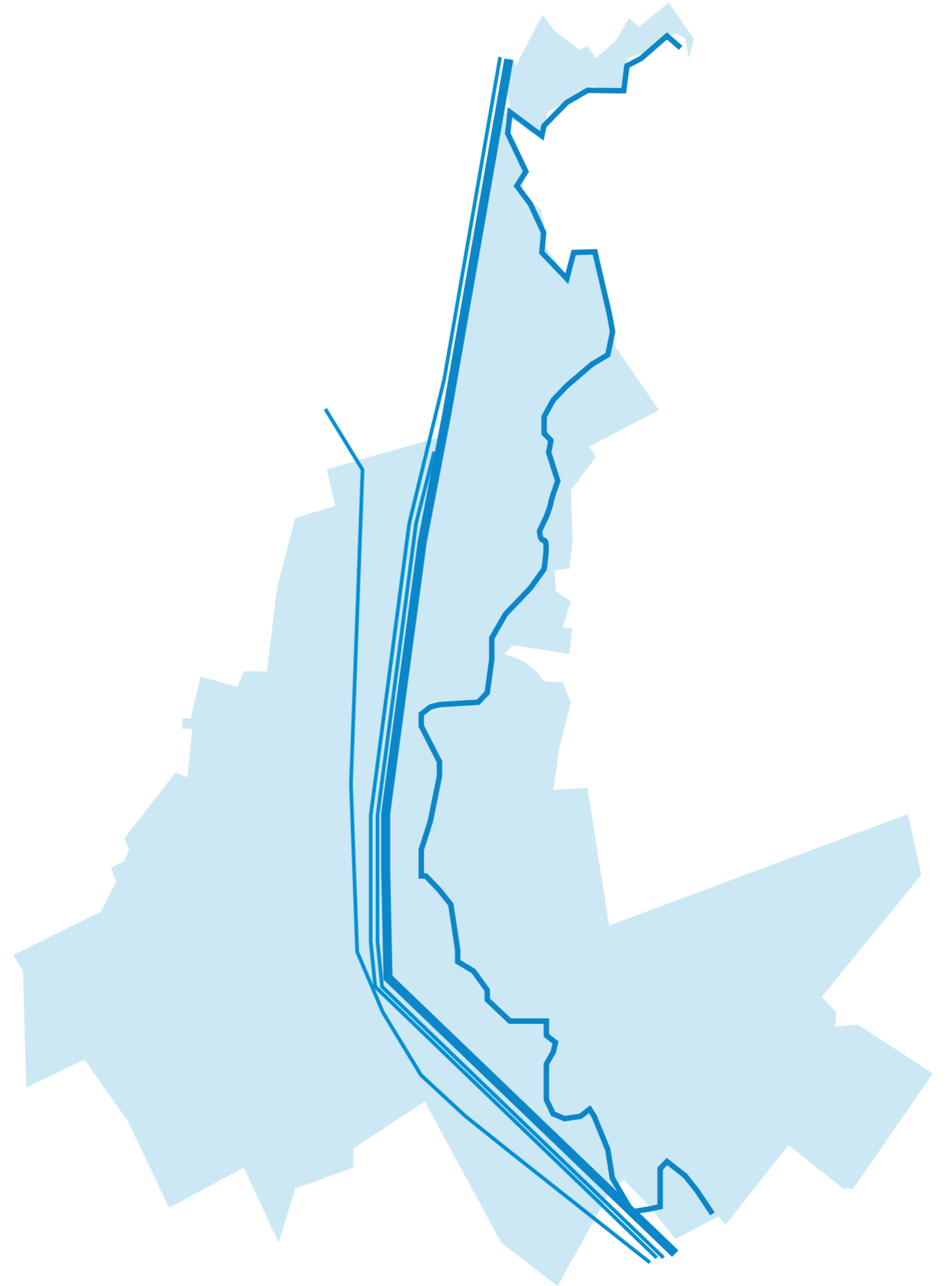
Startnotitie Mobiliteitsprogramma Gemeente Stichtse Wacht

September 2022



gemeente
Stichtse Wacht

Startnotitie
Mobiliteitsprogramma
Gemeente Stichtse Vecht



Inhoudsopgave

1. Inleiding	5
2. Contextomschrijving	7
3. Visie en Doelen	11

1. Inleiding

1.1 Aanleiding mobiliteitsprogramma

Bij de totstandkoming van de gemeente Stichtse Vecht in 2011 is het beleid op het gebied van verkeer en vervoer van de drie voormalige gemeenten geactualiseerd en samengevoegd. Dit heeft geleid tot het gemeentelijk verkeers- en vervoersplan (GVVP) dat in 2013 is vastgesteld. Sindsdien zijn er verschillende deelnota's vastgesteld (Parkeren in 2015, Langzaam Verkeer in 2016, Auto-Vracht- Landbouwverkeer in 2017), maar is het GVVP in haar totaliteit niet meer herzien. Het beleid is daarmee bijna 10 jaar oud en tenminste toe aan actualisatie. Bijna op geen enkel beleidsterrein zijn de maatschappelijke ontwikkelingen de laatste 10 jaar zo snel gegaan. Mobiliteit kan alleen toekomstbestendig zijn als we kijken naar bereikbaarheid, duurzaamheid, leefbaarheid en verkeersveiligheid in onderlinge samenhang. Het huidige GVVP is niet toegerust op de uitdagingen van vandaag en morgen. Daarnaast moet aangesloten worden op de ruimtelijke inrichting, economische ontwikkeling, klimaatbeleid en werkgelegenheid binnen onze gemeente.

Het huidige beleid en de uitvoering van het beleid is daardoor te vaak reactief en leidt tot inconsistent handelen. Dit zorgt voor een lappendeken van wegbeelden, beleidsinterventies en verkeersmaatregelen in onze gemeente. Door het ontbreken van geactualiseerde kaders en beleid zijn medewerkers een groot deel van de tijd bezig met het behandelen van individuele wensen en klachten van inwoners en bedrijven. Bij nieuwe gebiedsontwikkelingen is er geen actueel mobiliteitsbeleid waar op geleund kan worden, wat vaak veel extra onderzoek vergt en waardoor steeds het wiel opnieuw uitgevonden moet worden. Dit komt nog boven op de (regionale) mobiliteitsvraagstukken (regionale bevolkingsgroei,

congestie, duurzaamheid, deelmobiliteit) die op ons afkomen waar we nu onvoldoende antwoord op hebben.

Naast deze maatschappelijke aanleidingen zijn er ook politieke aanleidingen voor dit plan. Zo is op 30 september 2020 een motie ingediend (120); hierin wordt opgeroepen voor eind 2020 met een startnotitie te komen voor een nieuw en te actualiseren GVVP. Door capaciteitsproblemen is deze deadline meerdere malen verschoven. Deze startnotitie is de startnotitie zoals bedoeld in de betreffende motie. Daarnaast wordt ook in de Omgevingsvisie het Programma Mobiliteit genoemd (wat gelijk staat aan het Mobiliteitsprogramma waar deze startnotitie het begin van is) en staat het mobiliteitsprogramma en deze startnotitie aangekondigd in het coalitieakkoord 2022-2026.

Het mobiliteitsprogramma is de voorlopige werktitel van het nieuw te vormen beleid. Dit betekent dat de term GVVP enkel nog wordt gehanteerd voor een verwijzing naar het GVVP van 2013.

1.2 Opbouw mobiliteitsprogramma

Om te komen tot een nieuw mobiliteitsprogramma is gekozen voor een opbouw in drie delen. Eerst wordt een analyse gemaakt van de huidige situatie. Dit vertalen we naar een overkoepelende toekomstvisie en bijbehorende doelen. Daarna wordt pas de diepte ingegaan over het te voeren beleid. Hieronder is de gekozen driedeling weer gegeven, waarna deze ook wordt toegelicht.

1. Contextomschrijving
2. Visie en doelen
3. Beleid

1. Contextomschrijving

Om het nieuwe mobiliteitsprogramma verder vorm te geven is het van belang om eerst de context te kennen. Zo moeten de landelijke trends en ontwikkelingen op het gebied van verkeer en mobiliteit worden meegewogen, zoals bijvoorbeeld de opkomst van de elektrische fiets en auto, de inzet van deelauto's en de bouw van grote aantallen woningen. Op regionale schaal zijn er tevens andere belangrijke aspecten die moeten worden meegewogen. Amsterdam en Utrecht groeien fors op het gebied van woningen en werkgelegenheid wat de landelijke verkeersaders (en daarmee ook de routes) in onze gemeente extra onder druk zet. Het nieuwe mobiliteitsprogramma moet daarop afgestemd zijn.

Daarnaast zijn er meerdere nationale, provinciale en regionale beleidsstukken waar het mobiliteitssprogramma op moet worden afgestemd. Ook hebben gemeenten om ons heen mobiliteitsbeleid vastgesteld (of zijn dat aan het doen) wat van invloed kan zijn op onze gemeente.

2. Visie en Doelen

Op basis van de analyse in de contextomschrijving kunnen we de visie en de doelen formuleren voor het mobiliteitsbeleid. De visie geeft richting aan de inzet van de gemeente op mobiliteit in de toekomst. De doelen worden concreet en eenduidig geformuleerd. Deze doelen zijn leidend en bieden het raamwerk voor het nader uit te werken mobiliteitsbeleid. Verderop in deze notitie worden de visie en de doelen weergegeven.

3. Beleid

Naar aanleiding van de visie en de doelen wordt het beleid verder uitgewerkt. Dit gebeurt langs drie lijnen:

- Strategisch. Met dit beleid wordt op grote lijnen gestuurd op de doelen en visie van de gemeente. Denk hierbij aan regionale ontwikkelingen waar we onze doelen proberen te realiseren, maar ook hoe we ontwikkelingen op andere beleidsterreinen inpassen en laten aansluiten op de visie en de doelen van het mobiliteitsbeleid.
- Tactisch: Met de beleidsinstrumenten wordt gekeken hoe op netwerkniveau het mobiliteitssysteem kan worden verbeterd, door binnen en buiten het grondgebied van de gemeente verkeersaders aan elkaar te knopen en programma's op elkaar af te stemmen. Ook wordt hier gekeken welke maatregelen er per type gebied (gerangschikt naar mate van verstedelijking, of 'snelle Vecht', 'langzame Vecht', 'Veenweidegebied') nodig zijn om het beleid te bereiken.
- Operationeel: Ook op het niveau dat het dichtst bij de inwoner staat wordt gekeken hoe het beleid kan worden geïmplementeerd. Denk aan aanpassingen in de openbare ruimte, of flexibele parkeernormen.

1.3 Startnotitie en vervolgproces

De startnotitie zoals deze nu voorligt bevat deel 1 en 2, de contextomschrijving en de visie en de doelen. Er is voor gekozen om eerst deze twee onderdelen ter goedkeuring aan de raad voor te leggen, waarmee ook de richting van het nader te vormen beleid wordt meegegeven. Het gesprek over specifiek beleid of specifieke verkeerssituaties, wordt dan ook op een later moment met de raad gevoerd aan de hand van de bepaalde visie en doelen.

Na vaststelling van het mobiliteitsprogramma worden de verschillende onderdelen van het beleid uitgewerkt. Denk hierbij aan onder andere een nota strategisch beleid, een nota duurzaam vervoer, of het nieuw te voeren parkeerbeleid. Door eerst deze startnotitie met daarin de visie en doelen vast te stellen verhoudt het onderliggende nieuw te vormen beleid zich op een logische wijze tot elkaar. Sommige onderdelen van dit nader uit te werken beleid worden later ook vervat in Omgevingsplannen.

Om het beleidsproces op de verschillende onderdelen te stroomlijnen wordt een plan van aanpak mobiliteitsprogramma uitgewerkt. Hier kunt u als raad de planning van de verschillende onderdelen terug vinden. Dit plan van aanpak hangt nauw samen met de ruimte die er is binnen de ambtelijke organisatie. Ook spelen de ambities en prioritering van het college hierin een belangrijke rol. Het plan van aanpak wordt ter informatie aan de raad toegestuurd, naar verwachting in Q3 van 2022.

1.4 Participatie

Voor deze startnotitie heeft nog geen participatie plaatsgevonden. Er is voor gekozen om met de visie en de doelen de eerste pennenstrepen op papier te zetten. Daarmee ontstaat er een basis om samen met inwoners, ondernemers en maatschappelijke organisaties het gesprek te voeren. De vaststelling van deze startnotitie is dan ook het begin van het participatieproces.

2. Context-omschrijving

Mobiliteit is continu in beweging. In dit hoofdstuk schetsen we de ontwikkelingen van de afgelopen jaren en geven we aan welke ontwikkelingen we kunnen verwachten in de komende jaren. Daarmee wordt zowel landelijk als regionaal een beeld geschetst van de opgaven en uitdagingen voor het mobiliteitssysteem. Daarnaast geven we een overzicht van de relevante beleidsstukken die elders zijn vastgesteld waar we ons toe moeten houden.

2.1 Ontwikkelingen: Algemeen

Sinds de vaststelling van het GVVP in 2013 is er veel veranderd in het mobiliteit in Nederland. Zo is de druk op het mobiliteitssysteem toegenomen door de economische groei en de groei van de bevolking in ons land. Ook de komende jaren neemt de mobiliteit verder toe, mede doordat technologische mogelijkheden (elektrische fietsen, autodelen, reisplanners) mobiliteit toegankelijk maken. Het CPB en PBL deden in 2020 onderzoek (zie onderstaande tabel uit Ontwikkeling Mobiliteit).

In de tabel (volgende blz.) is gebruik gemaakt van de zogeheten WLO-scenario's (de toekomstverkenning Welvaart Leefomgeving). Hierin worden twee scenario's onderscheiden: een scenario met veel groei van de economie en bevolking (WLO hoog) en een scenario met weinig groei van de economie en de bevolking (WLO laag). Deze cijfers worden in meerdere studies gebruikt. Voor 2030 en 2040 zijn hiervoor scenario's opgenomen

in deze tabel. In deze tabel is geen rekening gehouden met de gevolgen van corona. Gezien het onderzoek is gedaan in 2020 zijn de stijgende brandstofkosten hier ook nog niet in verwerkt. Wat opvalt is dat de mobiliteit toeneemt, voor alle modaliteiten. Ook het vrachtvervoer (in bestel- en vrachtauto's) neemt toe. Dit zet het mobiliteitssysteem in Nederland verder onder druk, wat ook te zien is in het aantal voertuigverliesuren die voertuigen op het hoofdwegennet (uren in de file) ervaren. Ondanks de investeringen in infrastructuur die de afgelopen jaren gedaan zijn (en de komende jaren gedaan worden).

In het toekomstige mobiliteitssysteem speelt technologie een grote rol. Denk aan apps voor deelauto's, navigatiesystemen die je om een file heen loodst via alternatieve routes of Strava dat jouw ideale wielrenronde uitstippelt. Hier liggen veel kansen voor innovatie en biedt tegelijkertijd veel flexibiliteit voor reizigers om te kiezen uit verschillende modaliteiten en tijdstippen om te vertrekken. Beleid moet hier op inspelen, waarbij de kansen in bijvoorbeeld dichtbevolkte gebieden en dunbevolkte gebieden anders zijn. De zelfrijdende auto lijkt hier vooralsnog een beperkte invloed op te hebben.

Naast de technologie speelt ook duurzaamheid een steeds grotere rol. De elektrische fiets biedt kansen voor grotere afstanden voor bijvoorbeeld woon-werkverkeer. Daarnaast is er een forse toename van elektrische auto's (afgelopen jaar met 38% volgens het CBS) en voeren steeds meer steden milieuzones in. Daarbij lijken ook de kansen voor waterstof voor weg- en watertransport groter te worden. Welke kansen duurzaamheid in de toekomst verder biedt (mogelijk in combinatie met technologische innovaties) is nu nog moeilijk te voorspellen, maar de ontwikkelingen wijzen er volgens het eerder aangehaalde onderzoek van het CPB en het PBL op dat deze trends zich voortzetten.

De invloed van corona op het mobiliteitssysteem lijkt nog redelijk ongewis. Corona heeft het thuiswerken een boost gegeven, maar dat lijkt niet direct samen te hangen met het verminderen van de drukte op de wegen. In het openbaar vervoer is wel een (vooralsnog) blijvende afname van het aantal reizigers te meten. Het KIM (kennisinstituut voor mobiliteit) gaat er vooralsnog vanuit dat de blijvende effecten van corona beperkt zijn en bijvoorbeeld minder relevant zijn dan de groei van de economie en de bevolking (WLO hoog en laag).

	2014	2018	2030		2040	
			WLO laag	WLO hoog	WLO laag	WLO hoog
Bevolking	100	102	101	107	99	111
BBP per inwoner	100	108	117	131	131	153
Brandstofkosten per inwoner	100	89	93	72	88	65
Personenautokilometers	100	107	111	130	119	145
Treingebruik in reizigerskilometers	100	108	123	134	130	151
Gebruik bus/tram/metro in reizigerskilometers	100	106	104	116	106	128
Fietsgebruik in reizigerskilometers	100	104	104	108	99	107
Totaal reizigerskilometers	100	107	113	132	122	149
Bestelautokilometers	100	113	108	121	112	132
Vrachtautokilometers	100	114	105	116	107	125
Gebruik hoofdwegennet	100	109	116	140	128	161
Voertuigverliesuren hoofdwegennet	100	142	97	165	103	215
Verkeersdoden	100	119	82-95	89-101	-	-
Ernstig gewonden	100	100	140	146	-	-
CO₂-uitstoot personenauto per kilometer	100	97	70	68	63	55

De oorlog in Oekraïne heeft gezorgd voor een stijging van de energielasten en de brandstofkosten, die eind 2021, begin 2022 toch al aan het stijgen waren. Met de accijnsverlaging van het kabinet lijkt deze stijging echter beperkt waardoor er nog niet direct een effect op het mobiliteitsgedrag in Nederland zichtbaar is. Daarnaast hebben mensen bijvoorbeeld voor woon-werkverkeer geen passend alternatief. Wij zullen nauw monitoren hoe dit zich in de toekomst gaat ontwikkelen.

2.2 Ontwikkelingen: regionaal

De gemeente Stichtse Vecht ligt tussen twee grootstedelijke regio's in: de U16 en de Metropoolregio Amsterdam (MRA). De afgelopen jaren zijn beide regio's (meer specifiek de

steden Utrecht en Amsterdam) reeds hard gegroeid, maar er komen nog meer woningen en werkgelegenheid bij.

	Groei aantal woningen	Banen
U16	105.000-125.000 (2040)	80.000 (2040)
MRA	230.000 (2040)	36.000 (2030)

Deze ontwikkelingen zorgen voor een groeiende druk op het mobiliteitssysteem. Gezien de ligging van de gemeente Stichtse Vecht heeft dat voor woon-werkverkeer grote invloed op de slagaders van Nederland die dwars door onze gemeente lopen (A2, Spoor, Amsterdam-Rijnkanaal).

Door het toevoegen van het aantal banen in met name de steden (wat nu de verwachting is), wordt ook verwacht dat de sub-urbane gebieden in de stadsregio's nog meer de functie van 'slaapstad' krijgen. Ook dit heeft gevolgen voor het mobiliteitssysteem. Zo is het aantal vertrekkende automobilisten tijdens de spits in Stichtse Vecht de afgelopen jaren gegroeid ten opzichte van het aantal aankomende automobilisten in de spits. De werkgelegenheid heeft geen gelijke tred gehouden met de groei van het aantal inwoners, voor de toekomst lijkt deze lijn zich verder door te zetten.

De enorme groei in het aantal woningen en werkgelegenheid kent ook neveneffecten. De nieuwe inwoners moeten namelijk ook recreëren op verschillende locaties in de regio en 'grote boodschappen doen' op bijvoorbeeld een woonboulevard. Ook kan een groei van bijvoorbeeld distributiecentra van goederen verwacht worden op strategische locaties niet ver van deze steden af.

2.3 Beleidsontwikkelingen Stichtse Vecht

In januari 2022 is de Omgevingsvisie vastgesteld waarbij bereikbaarheid in een steeds vollere regio één van de zeven thema's is. Centraal daarbij staat de balans tussen bereikbaarheid aan de ene kant en gezondheid en leefbaarheid aan de andere kant. De transitie naar schoon en duurzaam vervoer is daarbij belangrijk, waarbij het verder gebruik van stations, het stimuleren van deelvervoer en het verbeteren van het fietsnetwerk speerpunten zijn. Ook beschrijft de Omgevingsvisie de zorgen over het toenemend aantal recreanten (met name aan de Vecht) en de ambitie om meer Oost-West verbindingen te creëren over de infrastructuur die van Noord naar Zuid door Stichtse Vecht lopen (Spoor, A2, Amsterdam-Rijnkanaal, elektriciteitsleidingen, Vecht). Het in juni gepresenteerde coalitieakkoord ('Bouwen aan een stevig fundament'), kondigt deze startnotitie en het nieuwe mobiliteitsprogramma aan. Centraal daarbij staan het openbaar vervoer, de fiets en verkeersveiligheid. Het coalitieakkoord maakt daarbij ook een uitsplitsing naar verschillende delen van de gemeente en daarbij passende vervoerstromen. Ook staat beschreven dat er gekeken moet worden naar nieuwe meer flexibele parkeernormen. Bij nieuwe ontwikkelingen kijken we daarom naar meer passende parkeernormen zowel overdag als 's nachts.

2.4 Beleidsontwikkelingen landelijk

Vanuit de NOVI (Nationale Omgevingsvisie) stelt het Rijk in te zetten om in 2050 goede en betrouwbare infrastructuur te hebben als onderdeel van een veilig, robuust en duurzaam mobiliteitssysteem. Ondanks dat de exacte uitwerking van de NOVI (en het onlangs uitgebrachte kabinetsbeleid) nog moet plaatsvinden, lijkt de MIRT-systematiek hiervoor de meest logische locatie. Het MIRT (Meerjarig Investeringsprogramma Ruimte en Transport) is het financieringsvehikel van landelijke investeringen in de infrastructuur. Op het gebied van duurzame mobiliteit heeft het Rijk zich gecommitteerd aan de klimaatdoelstellingen van het Parijs akkoord (55% reductie van CO₂ in 2030). Hiertoe wordt extra ingezet op lopen en fietsen (onder andere door de ontwikkeling van extra fietspaden in Nederland, middels de zogeheten 'Tour de Force'). Ook is er afgesproken dat er vanaf 2030 enkel nog emissieloze personenauto's mogen worden verkocht. Om de duurzaamheidsdoelen te halen heeft het Rijk zowel individuele subsidiemogelijkheden ontwikkeld als middelen om ook regionale en lokale overheden te ondersteunen.

Op het gebied van verkeersveiligheid heeft het Rijk in 2018 het SVP (Strategisch Verkeersveiligheidsplan) gelanceerd. Hierin worden maatregelen voorgesteld om de verkeersveiligheid van deur tot deur te verbeteren. Dit plan richt zich bijvoorbeeld op kwetsbare en onervaren verkeersgebruikers, maar ook op het verbeteren van de infrastructuur en de aanpak van hardrijders en beschonken bestuurders. Middels co-financiering van andere overheden zijn hier ook middelen voor gemeenten en provincies voor beschikbaar.

2.5 Beleidsontwikkelingen Provinciaal/regionaal

De Provincie Utrecht heeft in maart 2021 haar Omgevingsvisie vastgesteld (POVI). In deze omgevingsvisie heeft mobiliteit een belangrijke plaats, waar de Provincie Utrecht op het gebied van mobiliteit met name inzet op het bereikbaar houden van de regio met fiets, openbaar vervoer en auto in een gezonde en verkeersveilige omgeving. Speciale aandacht gaat bij naar de knooppunten die verschillende modaliteiten aan elkaar kunnen verbinden. Binnen de U16 is het IRP (Integraal Ruimtelijk Perspectief) vastgesteld eind 2021.

Daarnaast wordt ingezet om nieuwe woningbouw toe te voegen op plaatsen die met het OV of de fiets goed bereikbaar zijn.

Met het OV-netwerkperspectief 2035 geeft de Provincie Utrecht een doorkijk naar hoe zij de toekomst van het OV voor zich ziet. Voor de periode van 2025-2035 wordt gekeken naar de mogelijkheden binnen de huidige situatie (zowel netwerk als infrastructuur), terwijl er ook wordt gekeken naar extra investeringen voor na 2035, waarmee het OV-bereik in de provincie wordt uitgebreid, bijvoorbeeld middels een tramlijn in Utrecht. Belangrijke uitgangspunten zijn het strekken van de lijnen (met name inzetten op het doorrijden van lijnen en dus weinig overstappen) en de inzet op lijnen met veel draagvlak. Daarnaast is het relevant dat met het OV-netwerkperspectief in de hand de Provincie Utrecht de aanbesteding wil opknippen in twee delen voor meer stadsvervoer en meer streekvervoer. De grens van deze aanbesteding loopt door de gemeente Stichtse Vecht..

Eind 2022 heeft de Provincie Utrecht samen met verschillende gemeenten (waaronder Stichtse Vecht) de intentieovereenkomst verkeersveiligheid ondertekend, waarmee meteen de Regionale Uitvoeringsagenda is vastgesteld. Dit is de regionale vertaling van het SVP waarin provincie met gemeenten de komende jaren de verkeersveiligheid binnen de provincie proberen te verbeteren. In het Netwerkperspectief Provinciale Wegen spreekt de Provincie de wens uit om op zoveel mogelijk wegen in de provincie het plan door te voeren '60km tenzij'. Dit betekent voor veel wegen in de provincie ene verlaging van de maximale snelheid wat de veiligheid ten goede komt. De wegen moeten ook geloofwaardig worden ingericht, wat inhoudt dat een aantal provinciale wegen wordt versmald en er bijvoorbeeld wordt ingezet op de aanleg van bomen langs de wegen.

2.6 Beleidsontwikkelingen buurgemeenten

In de gemeente Utrecht is in Juli 2021 het Mobiliteitsplan 2040 vastgesteld, waarmee Utrecht haar visie op de toekomst van de stad en meer in het bijzonder de rol van mobiliteit daarbij beschrijft. Hierin wordt nogmaals bevestigd dat Utrecht de groei van de stad zoveel mogelijk binnen de bestaande stad wil faciliteren. Daarbij wil de stad de groei van de mobiliteit opvangen met lopen, fietsen, OV en deelmobiliteit, omdat dit gezonde en ruimte-efficiënte oplossingen zijn voor het

opvangen van de mobiliteitsopgave. Utrecht zet daarbij in op 5 punten:

1. Slim bestemmen. De gemeente kijkt goed waar en hoe verstedelijkt wordt en functie bij elkaar worden geplaatst. Op die manier is minder mobiliteit nodig en kunnen mensen bijvoorbeeld lopend naar de supermarkt.
2. Anders Reizen. Utrecht zet in op anders reizen, door bijvoorbeeld met bedrijven en onderwijsinstellingen afspraken te maken om buiten te spits te reizen en door het thuiswerken te stimuleren.
3. Netwerken op orde. Utrecht wil haar netwerken aanpassen op de mobiliteit en meer ruimte bieden aan Fiets, Voetganger en OV. Voor die laatste wordt het Wiel met Spaken verder uitgewerkt en wordt bijvoorbeeld gezorgd dat alle belangrijke treinverbindingen elke 10 minuten rijden.
4. Slim parkeren. Utrecht zet in op minder parkeerplaatsen en ook op het anders inrichten van parkeerplekken. Daarnaast is er de ambitie om de P+R's buiten de ring actiever in te zetten waarmee de auto verder uit het stadsbeeld verdwijnt.
5. Slim sturen. In integrale gebiedsontwikkelingen wordt de kwaliteit van Openbare ruimte belangrijker, krijgt de auto minder ruimte en wordt fietsen en wandelen gestimuleerd.

De gemeente Wijdmeren heeft onlangs haar mobiliteitsplan 2045 ter inzage gelegd. Deze wordt nu voorbereid voor besluitvorming in de gemeenteraad van Wijdmeren. Het concept-mobiliteitsplan Duurzaam, Veilig & Vooruit beschrijft de voorgestelde langetermijnvisie van de gemeente op de thema's verkeer en vervoer. Het plan schetst onder andere de gewenste infrastructuur met aandacht voor verkeersveiligheid, bereikbaarheid en leefbaarheid voor alle typen verkeer: fietsers, voetgangers, bussen, auto's en vrachtauto's.

De visie kent daarbij drie speerpunten:

1. Verbeteren verkeersveiligheid en leefbaarheid
2. Stimuleren duurzame mobiliteit
3. Bereikbaarheid en toegankelijkheid zijn noodzakelijk

In Ronde Venen is onlangs de strategisch OV-plan vastgesteld waarmee de gemeente de grote lijnen voor het OV in haar gemeente voor langere periode vaststelt. Daarbij wordt ingezet op strekking van een aantal lijnen, veilige bushaltes en een flex-systeem in de hele gemeente. Ook wordt bedoeld op een treinstation nabij Loenersloot.

3. Visie en Doelen

Na de contextomschrijving van hoofdstuk 2 worden in dit hoofdstuk de visie en de doelen van het nieuw te vormen mobiliteitsplan vastgesteld. Deze visie en doelen zijn gebaseerd op de contextomschrijving en vormen de ambities van het college voor de komende jaren op het gebied van mobiliteit.

Visie

Het mobiliteitssysteem in de gemeente Stichtse Vecht is:



1. Veilig



2. Duurzaam en schoon



3. Toegankelijk voor iedereen



Bereikbaar voor iedereen



5. Data gedreven



6. Gericht op doorstroming

Doelen



1. Veiligheid

- We investeren in verkeersveiligheid, waarbij we inzetten op knelpunten. We zetten in op langzamer verkeer en richten onze wegen daar op in.
- We zetten in op het scheiden van verkeersstromen en een consequent verkeersbeeld en bijbehorende consistente verkeersmaatregelen.



2. Duurzaam/schoon

- We stimuleren het OV (intensiveren stations), de fiets en elektrisch rijden.
- We staan welwillend tegenover deelmobiliteit wanneer daar vanuit de markt of bewoners om gevraagd wordt.
- We reduceren luchtverontreiniging en geluidsoverlast.



3. Toegankelijk voor iedereen

- We zetten ons in voor betaalbaar OV
- We behouden de regiotaxi.
- Onze infrastructuur is ook ingericht op het gebruik door mindervaliden.
- OV haltes zijn voor iedereen toegankelijk.



4. Bereikbaar voor iedereen

- We zorgen dat al onze wegen van goede kwaliteit zijn
- We spannen ons in voor voldoende OV in kleine kernen.
- We zetten ons in voor meer oost-west-verbindingen waarmee we de infrastructuurle barriere (ARK, spoor, A2, hoogspanningsnet) slechten en tweedeling in de gemeente tegengaan.
- We flexibiliseren de parkeernorm voor (hoog)stedelijke gebieden en bij transformatie.



5. Datagedreven

- We hebben (actueel) zicht op intensiteiten en gereden snelheden van motorvoertuigen op onze belangrijkste wegen.
- We simuleren voor in een verkeersmodel de haalbaarheid van aanpassingen (zoals de aanleg van rotondes, VRI's, afsluitingen, instellen eenrichtingsverkeer etc.)
- We bekijken in de toekomst hoe we nog beter gebruik kunnen maken van data voor het nemen van onze beslissingen, zoals floating car data.



6. Doorstroming

- Inwoners, ondernemers en bezoekers in onze gemeente kunnen gemakkelijk van A naar B, met OV, de auto, op de fiets en lopend.
- We zetten ons in dat rijks- en provinciale wegen in onze gemeente goed doorstromen, waarmee we omrijden voorkomen. Om hier te komen denken we eerder aan verlaging van de snelheid dan verbreding van de weg.
- We geleiden het verkeer waar nodig met bijvoorbeeld VRI's en rotondes.

