

Mobiliteits- en Verkeersveiligheidsplan 2023-2030

1. INLEIDING

1.1 Aanleiding

Mobiliteit is volop in ontwikkeling. Zo neemt de behoefte aan mobiliteit toe, blijven mensen steeds langer mobiel en komen er nieuwe vormen van vervoer. Deze ontwikkelingen zorgen ervoor dat de toekomstige bereikbaarheid en leefbaarheid van de gemeente onder druk staan. Daarnaast is verkeersveiligheid een zorgpunt. Landelijk neemt het aantal verkeersslachtoffers toe. Deze trend is er in De Ronde Venen niet en dat willen we zo houden. Verkeersveiligheid is – terecht – een belangrijk onderwerp voor onze inwoners. Een andere belangrijke ontwikkeling op het gebied van mobiliteit is dat er in 2019 in het Nationale Klimaatakkoord is afgesproken dat alle mobiliteit in 2050 emissieloos is. Daardoor verandert de manier waarop we ons verplaatsen.

Zelf wil de gemeente De Ronde Venen in 2040 een leefbare, vitale en bereikbare gemeente zijn voor al haar inwoners. Daarom bouwen we de komende jaren veel woningen en ontwikkelen we een nieuw bedrijventerrein. Meer woningen en bedrijvigheid betekent echter ook meer mobiliteit, met gevolgen voor de bereikbaarheid en leefbaarheid. Hiermee komen de bereikbaarheid en leefbaarheid in de toekomst nog verder onder druk te staan. Uit verschillende studies blijkt dat de groei van mobiliteit in de gemeente voor een groot deel zal worden opgevangen door meer autogebruik, als de alternatieven voor de auto niet voldoende voorradig, aantrekkelijk of gewenst zijn. Dit gaat, bovenop de hierboven beschreven ontwikkelingen, ten koste van de bereikbaarheid, verkeersveiligheid en leefbaarheid en kan ruimtelijke ontwikkelingen in de weg staan.

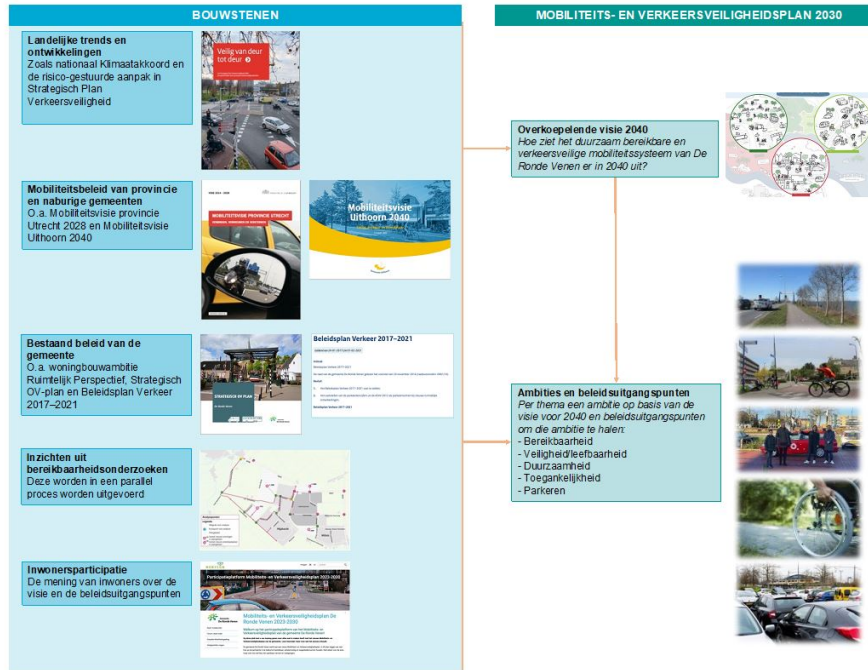
Als we onze doelstelling willen bereiken om in 2040 een bereikbare, leefbare en verkeersveilige gemeente te zijn, dan moeten we nu keuzes maken in hoe we omgaan met mobiliteit. De ontwikkelingen wat betreft woningbouw en bedrijvigheid die gaan plaatsvinden in onze gemeente vragen om een verandering in ons mobiliteitssysteem. De zogenoemde mobiliteitstransitie moet de komende jaren in De Ronde Venen vormkrijgen: actieve en duurzame mobiliteit moet een grotere plaats in het mobiliteitssysteem krijgen, naast de automobiliteit.

Momenteel is het mobiliteitsbeleid van de gemeente vastgelegd in het Beleidsplan Verkeer 2017-2021. Dit beleidsplan is verlopen en geeft bovendien onvoldoende handvatten voor de beschreven ontwikkelingen en opgaven die op dit moment spelen. In dit nieuwe beleidsplan, het Mobiliteits- en Verkeersveiligheidsplan 2023-2030, maken we de keuzes voor hoe we het gemeentelijke mobiliteitssysteem vormgeven tot 2030, om zo de ambitie te halen om ook in 2040 een leefbare, vitale en bereikbare gemeente te zijn. Dit Mobiliteits- en Verkeersveiligheidsplan bestaat uit een overkoepelende visie en een ambitie en beleidsuitgangspunten voor vijf thema's:

1. Bereikbaarheid
2. Veiligheid & leefbaarheid
3. Duurzaamheid
4. Toegankelijkheid
5. Parkeren

1.2 Bouwstenen

Diverse bouwstenen hebben bijgedragen aan de totstandkoming van dit Mobiliteits- en Verkeersveiligheidsplan. Onderstaand figuur vat samen hoe we van deze bouwstenen tot een overkoepelende visie, ambities en beleidsuitgangspunten zijn gekomen. Met deze verschillende bouwstenen borgen we dat het plan goed aansluit bij landelijke en lokale ontwikkelingen en het vigerende landelijke, provinciale en (omliggende) gemeentelijk beleid, maar ook bij de wensen en behoeften van inwoners en lokale partijen. We beschrijven deze bouwstenen in hoofdstuk 2.



Figuur 1 – Bouwstenen totstandkoming Mobiliteits- en Verkeersveiligheidsplan

1.3 Proces

Het proces voor het Mobiliteits- en verkeersveiligheidsplan is verdeeld in drie fases: de visiefase, de beleidsuitwerkingsfase en de zienswijzefase.

1.3.1 Visiefase

De visiefase vond plaats van oktober 2022 tot en met januari 2023. In deze fase hebben we alle informatie en inzichten verzameld om een visie op de mobiliteit in 2040 te kunnen vormgeven. We hebben in deze fase de volgende informatie betrokken: landelijke trends en ontwikkelingen, bestaand beleid van de gemeente, mobiliteitsbeleid van de provincie en naburige gemeenten en inzichten uit onderzoeken naar huidige bereikbaarheidsknelpunten.

Mobiliteit is een onderwerp dat alle inwoners van De Ronde Venen aangaat. Daarom hebben we naast deze objectieve data en vigerend beleid ook inwoners betrokken. We hebben een tweetal enquêtes onder de inwoners verspreid en breed gecommuniceerd, waarvan de eerste in de visiefase. Met deze enquête hebben we een indicatief beeld gekregen van de visie van de inwoners op de mobiliteit in de gemeente. De eerste enquête is door 689 inwoners ingevuld. In bijlage 1 vindt u de resultaten van deze enquête, met daarin ook onder andere de leeftijdsverdeling en de verdeling tussen de dorpen van de respondenten. In deze fase hebben we ook samengewerkt met een klankbordgroep, bestaande uit lokale partners (zoals wijkraden, ondernemers, welzijnsorganisaties, de JAC en de woningbouwcorporatie) en regionale partners (zoals de provincie, omliggende gemeenten en organisaties LTO, Veilig Verkeer Nederland en de Fietzersbond). Deze partijen hebben ons input gegeven voor de visie en ze hebben meegedacht over de participatie in de ambitie- en beleidsuitwerkingsfase.

1.3.2 Ambitie- en beleidsuitwerkingsfase

De ambitie- en beleidsuitwerkingsfase liep van februari 2023 tot en met april 2023. In deze fase hebben we per thema (bereikbaarheid, verkeersveiligheid & leefbaarheid, duurzaamheid, toegankelijkheid en parkeren) een ambitie en beleidsuitgangspunten geformuleerd. Ook in deze fase hebben we inwoners betrokken om hun wensen, behoeften en ideeën te achterhalen. Waar zij in de visiefase op een algemener niveau konden laten weten wat zij belangrijk vinden als het gaat om mobiliteit, hebben we ze in deze fase concretere vraagstukken voorgelegd. Inwoners konden digitaal meedenken of met ons in gesprek op de markt in Mijdrecht en Abcoude. 1.327 inwoners hebben de tweede enquête ingevuld, we hebben 155 knelpunten op de kaart binnengekregen, en 29 suggesties op open vragen zoals wat we als gemeente moeten doen op het gebied van mobiliteit om de gemeente in 2050 klimaatneutraal te maken. In bijlage 1 vindt u de resultaten van de tweede enquête inclusief informatie over de respondentenverdeling.

1.3.3 Zienswijzefase

Weleggen het Ontwerp Mobiliteits- en Verkeersveiligheidsplan 2023-2030 vanaf juli 2023 acht weken ter inzage (als de raad daarmee instemt), zodat inwoners en geïnteresseerden een zienswijze kunnen

geven. Deze zienswijzen verwerken we in een zienswijzennota, waarin we aangeven of, hoe en waarom we de zienswijze wel of niet hebben verwerkt. Waar nodig en mogelijk passen we het Mobiliteits- en Verkeersveiligheidsplan op basis van de zienswijzen aan, waarna de gemeenteraad het plan in november vaststelt.

1.4 Leeswijzer

Het Mobiliteits- en Verkeersveiligheidsplan bestaat uit een overkoepelende visie, gevolgd door ambities en beleidsuitgangspunten voor de 5 thema's. In hoofdstuk 2 schetsen we eerst het vertrekpunt van 2023: hoe ziet mobiliteit in de gemeente er op dit moment uit en welke ontwikkelingen spelen er? Vervolgens geven we in datzelfde hoofdstuk een overzicht van de trends en ontwikkelingen waar we in Nederland mee te maken hebben en de uitdagingen die dat met zich meebrengt. Ook geven we een overzicht van het huidige beleid en lichten we toe wat inwoners van De Ronde Venen belangrijk vinden als het gaat om mobiliteit.

Op basis van al deze informatie komen we in hoofdstuk 3 tot een visie op de mobiliteit in 2040: hoe ziet de mobiliteit eruit in de gemeente zoals die er dan uit ziet? In hoofdstuk 4 geven we vervolgens per thema een ambitie en beleidsuitgangspunten tot 2030 om een verkeersveilig en bereikbaar mobiliteitsstelsel in 2040 te kunnen bereiken. In hoofdstuk 5 geven we een doorkijk naar de uitvoeringsplannen: hoe komen we van alle genoemde beleidsuitgangspunten tot concrete maatregelen?

2. HET VERTREKpunt IN 2023

De mobiliteit in gemeente De Ronde Venen is in beweging. In dit hoofdstuk schetsen we het huidige vertrekpunt: hoe ziet de mobiliteit er op dit moment uit in de gemeente, en met welke lokale ontwikkelingen moeten we rekening houden? Vervolgens verbreden we de horizon en beschrijven we welke trends en ontwikkelingen er landelijk spelen die van invloed zijn op de mobiliteit in onze gemeente. Ook lichten we toe wat onze inwoners belangrijk vinden als het gaat om mobiliteit.

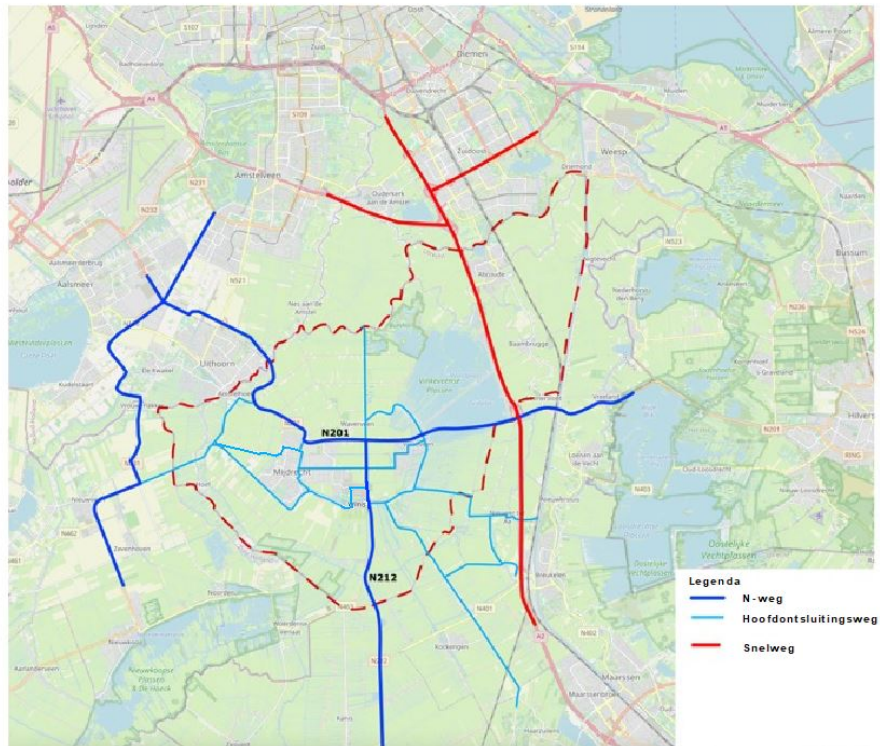
2.1 Mobiliteit in De Ronde Venen

Om een visie en plan te maken voor de mobiliteit en verkeersveiligheid tot aan 2030, is het van belang om te weten waar we op dit moment staan. In deze paragraaf geven we daarom een overzicht van het huidige mobiliteitsnetwerk en mobiliteitsgedrag in de gemeente.

2.1.1 Mobiliteitsnetwerk

Autoverkeer

Er lopen twee provinciale wegen door de gemeente: de N212 die in noord-zuidelijke richting loopt en de N201 die in oost-westelijke richting door de gemeente loopt. De N201 heeft een hoge verkeersintensiteit met verkeer dat de N201 als doorgaande route gebruikt doordat de weg een belangrijke ontsluitingsweg van de gemeente is. Daarnaast loopt snelweg de A2 door de gemeente.



Figuur 2 – Wegennet in gemeente De Ronde Venen

Openbaar Vervoer

Inwoners van gemeente De Ronde Venen wonen gemiddeld 500 meter van een bushalte af en ruim 9 kilometer van een treinstation. Het ov-netwerk bestaat uit de volgende trein- en busverbindingen:

- Treinen met de (eind)bestemmingen Uitgeest, Driebergen-Zeist, Amsterdam Centraal, Utrecht Centraal Station en Rotterdam Centraal passeren station Abcoude.
- Lijn 120 rijdt tussen Utrecht Centraal Station en station Amsterdam Bijlmer ArenA, deze lijn verbindt binnen de gemeente Abcoude met Baambrugge v.v.
- Lijn 121 verbindt Mijdrecht met Hilversum.
- Streekbus 123 verbindt Mijdrecht met Station Woerden, in de ochtendspits zijn Uithoorn en Oudewater ook aangesloten op deze verbinding. Vanaf station Woerden vertrekken Intercity's naar Leiden en Utrecht.
- Lijn 126 verbindt Mijdrecht met trein- en metrostation Amsterdam Bijlmer ArenA.
- Bus 130 verbindt Uithoorn via Mijdrecht met Station Breukelen, vanwaar sprinters vertrekken in de richting van Amsterdam, Utrecht en Rotterdam.
- Daarnaast rijdt er doordeweeks en op zaterdagen een buurtbus tussen Uithoorn, Amstelhoek, De Hoef, Mijdrecht, Wilnis, Vinkeveen en Breukelen.
- Naast streekbussen is ook een vraaggestuurde dienst actief. SyntusFlex opereert zonder vaste dienstregeling op afroep tussen verschillende haltes in Mijdrecht, Wilnis en Waverveen.



Figuur 3 – Openbaar vervoersnetwerk in en rondom gemeente De Ronde Venen

Fietsverkeer

Het fietsnetwerk in gemeente De Ronde Venen bestaat uit een aantal fietspaden en wegen die zijn aangesloten op het landelijke knooppuntennetwerk. Langs de relatief drukke wegen liggen vrijliggende fietspaden. De dorpen Mijdrecht, Wilnis, Vinkeveen en Waverveen liggen op fietsafstand van elkaar. Dat geldt ook voor de dorpen Abcoude en Baambrugge.

Met de komst van de elektrische fiets zijn de afstanden die met de fiets (in redelijkheid) kunnen worden afgelegd, toegenomen. Voor afstanden tot aan 15 kilometer wordt de e-bike als meest logische vervoerskeuze beschouwd¹. Als deze afstand op maximaal 15 kilometer wordt gesteld, dan liggen delen van grote steden en belangrijke werklocaties (Amsterdam, Amstelveen, Uithoorn, Aalsmeer, Breukelen etc.) op (elektrische) fietsafstand (<15 km) van Abcoude, en sommige van Mijdrecht. In onderstaand figuur zijn de gebieden binnen 15 kilometer fietsafstand van respectievelijk Mijdrecht en Abcoude weergegeven. De bestemmingen binnen deze gebieden liggen daarmee in potentie op fietsafstand, uitgaande van een elektrische fiets.

1) Aanschaf en gebruik van de elektrische fiets (2022). Kennisinstituut voor Mobiliteitsbeleid

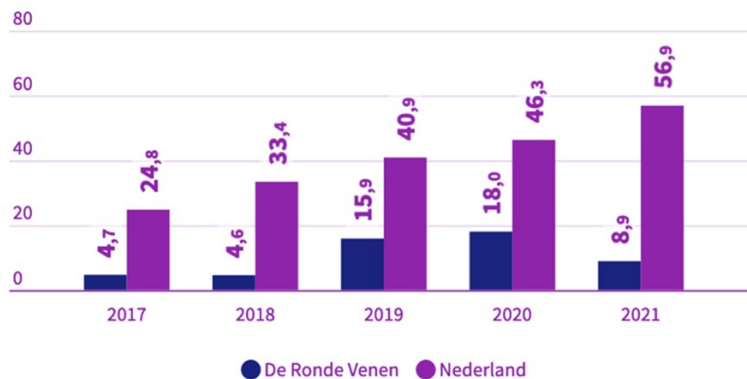


Figuur 4 – Gebieden binnen 15 kilometer fietsafstand van Mijdrecht en Abcoude

Deelauto's

Het aanbod van deelauto's in De Ronde Venen is beperkt. Het stijgende aanbod van deelauto's op landelijk niveau (zie onderstaande figuur) wordt vooral beïnvloed door de grote steden. Hier is het aanbod en het gebruik relatief hoog, omdat niet alle inwoners daar een (tweede) auto hebben. In landelijk gebied, zoals in onze gemeente, is het autobezit hoger en daardoor de vraag (en het aanbod) van deelauto's lager.

Deelauto's per 100.000 inwoners



CROW | 2017 - 2021

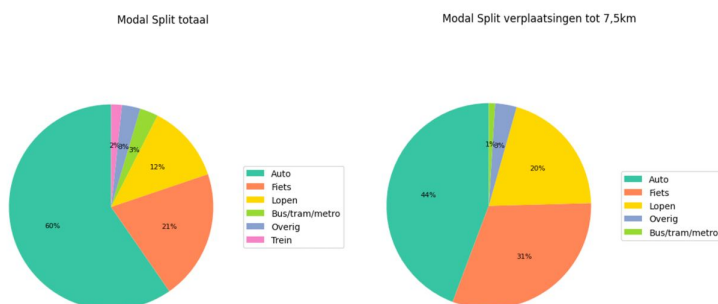
Figuur 5 – Aanbod deelauto's per 100.000 inwoners. Bron: CROW

2.1.2 Mobiliteitsprofiel

Van de werkende inwoners blijkt dat 40% tot 50% binnen de gemeente werkt². Daarnaast werkt een groot aandeel (40%) van de inwoners in de regio van Amsterdam. De overige werkende inwoners hebben een andere werkbestemming, veelal richting het zuidoosten.

Modal split (verdeling van vervoerswijzen)

De cirkeldiagrammen in onderstaande figuur tonen de modal split (de verdeling van vervoerswijzen) van inwoners van De Ronde Venen voor verschillende reisafstanden (op basis van data van ODIN).



Figuur 6 – Modal splits (bron: ODIN data 2015-2019)

Opvallend is het grote aandeel verplaatsingen tot 7,5 km dat gemaakt wordt met de auto (44%).

De Ronde Venen in relatie tot vergelijkbare gemeenten

In relatie tot gemeenten met een vergelijkbare omgevingsadressendichtheid en nabijheid van grote steden, valt op dat in gemeente De Ronde Venen relatief veel wordt autogereden (zie tabel 1). Voor de fiets is een tegengesteld beeld te zien. Dit laat zien dat het autogebruik in De Ronde Venen voor een gemeente met onze ruimtelijke context relatief hoog is, terwijl het fietsgebruik relatief laag is. Het auto-gebruik van inwoners ligt bij woon-werkverkeer nog hoger, namelijk op 69,6%.

Modal split (verdeling van vervoerswijzen)				
Modaliteit	De Ronde Venen (totaal)	Vergelijkbare gemeenten (totaal)	De Ronde Venen (afstanden tot 7,5 km)	Vergelijkbare gemeenten (afstanden tot 7,5 km)
Auto	59,6%	53,5%	44,3%	39,1%

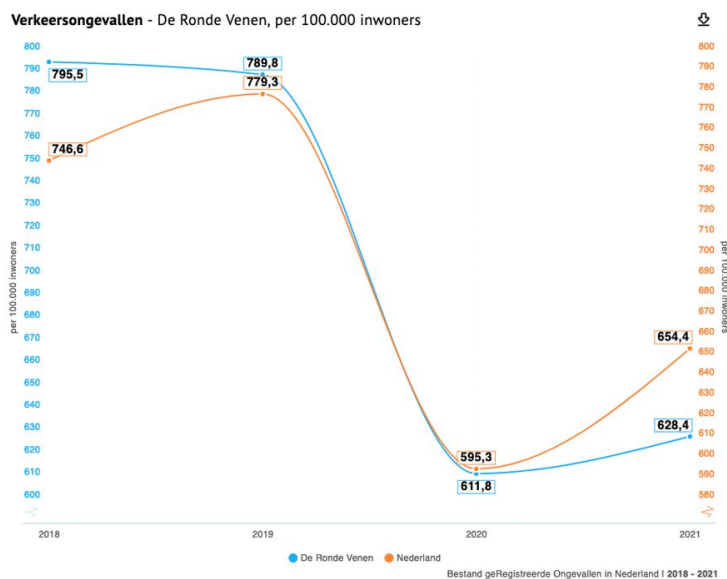
2) Bron: Mobiliteitsvisie De Ronde Venen, raadsbijeenkomst 3 maart 2021

Fiets	20,5%	26,2%	31,2%	36,3%
Lopen	12,3%	14,2%	20,2%	21,9%
BTM (bus, tram, metro)	2,9%	1,2%	1,0%	0,3%
Trein	1,7%	1,4%	-	-
Overig	2,9%	3,4%	3,4%	2,4%

Tabel 1 – Vergelijking modal split gemeente De Ronde Venen en vergelijkbare en andere gemeenten

2.1.3 Verkeersveiligheid

Het aantal ernstig verkeersgewonden en verkeersdoden in Nederland stijgt de laatste jaren (zie onderstaande figuur; let op: de schaal links en rechts in de figuur verschillen enigszins van elkaar). Deze stijging is onze gemeente (gelukkig) zeer beperkt. Het onderwerp vraagt wel om aandacht om een stijgende trend te voorkomen.



Figuur 7 – Verkeersongevallen per 100.000 inwoners (Bron: Bestand geRegistreerde Ongevallen in Nederland)

2.2 Beleidskader

In deze paragraaf geven we een beknopt overzicht van het landelijke, regionale en gemeentelijke beleid, dat van invloed is op dit Mobiliteits- en Verkeersveiligheidsplan.

2.2.1 Landelijk beleid

Nationale Omgevingsvisie (NOVI)

Op 11 september 2020 is de Nationale Omgevingsvisie (NOVI) naar de Tweede Kamer gestuurd. Een belangrijk onderdeel is de verwachting dat we ons in 2050 anders verplaatsen dan nu. Het is echter nog te vroeg om exact in te kunnen vullen hoe wij ons in de toekomst verplaatsen. De verwachting is wel dat vraaggestuurd vervoer ('Mobility-as-a-Service') belangrijker wordt. Verder wordt bijna al het vervoer in de toekomst schoon en duurzaam.

Strategisch Plan Verkeersveiligheid

Zoals eerder benoemd neemt het aantal ernstige verkeersgewonden en -doden landelijk toe. Het ministerie van Infrastructuur en Waterstaat heeft daarom het Strategisch Plan Verkeersveiligheid (SPV) opgesteld met het doel om het aantal verkeersgewonden en -doden terug te brengen en te streven naar nul verkeersslachtoffers. Aan de basis van dit plan ligt een risicogestuurde aanpak. Dit betekent dat voortaan de locaties waar het risico op een ongeval het hoogst is het vertrekpunt zal zijn voor het nemen van maatregelen, ongeacht of er een incident is geweest. Daarnaast is een aantal gedragingen en doelgroepen vastgesteld als risicovol. De thema's vormen het kader voor landelijk, regionaal en lokaal beleid. Regio's bepalen zelf welke risico's het belangrijkste zijn om op te pakken.

Een belangrijke ontwikkeling op het gebied van verkeersveiligheid is het hanteren van 30 km/h als norm voor de maximumsnelheid binnen de bebouwde kom. Op 27 oktober 2020 heeft de Tweede Kamer hierover een motie aangenomen. Dit heeft nog niet geleid tot wetgeving. In 2021 heeft het CROW een afweegkader voor 30 km/h binnen de bebouwde kom gepubliceerd. Het CROW werkt op dit moment aan inrichtingsrichtlijnen voor gebiedsontsluitingswegen met een maximumsnelheid van 30 km/h.

Nationaal Klimaatakkoord

In 2015 ondertekenden 192 landen het Klimaatakkoord van Parijs. In navolging hierop zet de Nederlandse overheid in op het verminderen van de CO₂-uitstoot in 2030 met 49%. Verduurzaming van mobiliteit is steeds belangrijker en met de gevolgen voor het klimaat zelfs noodzakelijk. In het Nationale Klimaatakkoord uit 2019 is afgesproken dat alle mobiliteit in 2050 emissieloos is en is de ambitie gesteld dat in 2030 alle nieuw verkochte auto's uitstootvrij zijn. In het Klimaatakkoord is een aantal afspraken opgenomen die relevant zijn voor dit Mobiliteits- en Verkeersveiligheidsplan:

- inzetten op het uitbreiden van oplaadinfrastructuur;
- tankstations uitbreiden met laadpalen en waterstofstations;
- nieuwe subsidies om schone en slimme mobiliteit te stimuleren;
- fietssnelwegen worden met elkaar verbonden;
- het delen van automobilititeit wordt makkelijker gemaakt.

2.2.2 Beleid provincie Utrecht en omliggende gemeenten

Mobiliteitsvisie Provincie Utrecht

De Provinciale Ruimtelijke Structuurvisie (PRS) wordt uitgewerkt in de Mobiliteitsvisie Provincie Utrecht 2014-2028. In de visie ligt de focus vooral op een duurzaam gebruik van de openbare ruimte door de bestaande infrastructuur te verbeteren of her te gebruiken. Daarnaast zet de provincie met de visie in op het versterken van de netwerken door de keuzemogelijkheden voor reizen uit te breiden zodat ketenmobiliteit efficiënter wordt. Het doel voor de bereikbaarheid in 2028 ligt in de visie bij een robuuster openbaar vervoersnetwerk die nauw aansluit op het fiets- en autonetwerk bij grote knooppunten. Daarnaast start de provincie met de trajectgewijze aanpak waarin de streefwaarden voor de bereikbaarheid van de auto, fiets en ov achterhaalt en verbeterd worden. Daarbij streeft de provincie naar het beter benutten van de infrastructuur en een goede doorstroming op de aansluiting met de rijkswegen. In de visie gaat de provincie ook in op het doel voor het bieden van flexibiliteit bij een toename van mobiliteit, namelijk één integraal, multimodaal mobiliteitssysteem waarin het ov-product herkenbaar en multifunctioneel is. Op fietsersgebied stelt de provincie het doel dat in 2028 alle belangrijke werklocaties, middelbare scholen, en knooppunten veilig, comfortabel en snel bereikbaar zijn met de fiets. Het doel voor de verkeersveiligheid is gesteld op een continue daling van het aantal verkeersdoden en ernstig gewonden tussen 2013 en 2028.

Integraal Ruimtelijk Perspectief 2021-2040

Het regionale samenwerkingsverband (U16) heeft het ruimtelijk perspectief waaronder mobiliteit tot 2040 vastgelegd in het Integraal ruimtelijk perspectief (IRP) 2021-2040. Dit samenwerkingsplan omvat het gezamenlijk en integraal perspectief van de regio en bevat de opgaven voor de komende jaren op het gebied van landschap, mobiliteit, wonen, werken en energie. De belangrijkste opgave voor de bereikbaarheid ligt bij het verbeteren en stimuleren van de alternatieven van de auto door bij goed bereikbare locaties voor de fiets en het openbaar vervoer woningen, voorzieningen en werkgelegenheid te realiseren. De regio moet daarin een schaa sprong maken in het regionale ov-systeem en bij knooppunten zoals multimodale hubs aangesloten zijn op goede fietsroutes. Het doel is in 2040 duurzame mobiliteit te zien als logische keuze. De opgave voor verkeersveiligheid ligt bij het verbeteren van de mobiliteitsknelpunten over de N201 (bijv. door het strekken van de bocht) en bij nieuwe ontwikkelingen. Daarnaast ligt de focus op het samenbrengen van functies en het stimuleren van gedragsverandering zodat verkeersonveilige situaties verminderen. De opgave voor leefbaarheid, vitaliteit en toegankelijkheid ligt in het teken van een gezonde leefomgeving wat uitnodigt tot gezonde mobiliteit. Dit doel sluit aan op de opgave voor bereikbaarheid en duurzaamheid.

Convenant Duurzame Woningbouw van Provincie Utrecht

Het Convenant Duurzame Woningbouw van provincie Utrecht is een initiatief dat voortkomt uit een samenwerking tussen de provincie Utrecht, de gemeenten Utrecht en Amersfoort en ROM Utrecht. Ook de gemeente De Ronde Venen heeft dit convenant ondertekend. Dit convenant brengt de belangrijkste duurzaamheidsthema's samen en biedt een kader om de duurzaamheidsambities in de woningbouw-opgave te integreren. De thema's waar dit convenant zich op richt zijn: circulariteit, energie, klimaatadaptatie, duurzame mobiliteit, natuurinclusiviteit en gezondheid. Uitgangspunt zijn de landelijke doelstellingen op het gebied van CO₂-reductie, circulariteit en de energietransitie. Een belangrijk onderdeel van dit convenant is een toetsingskader, met uitgangspunten op verschillende ambitieniveaus voor o.a. duurzame mobiliteit. De gemeente De Ronde Venen heeft hierin gekozen voor ambitieniveau 'brons'.

Regionaal MobiliteitsProgramma Midden-Nederland

In de Regio Midden-Nederland werken bedrijfsleven, maatschappelijke organisaties en overheden onder leiding van de provincie actief samen aan een schoon, slim en energiezuinig mobiliteitssysteem. In dat kader werkt de regio Midden-Nederland aan een Regionaal MobiliteitsProgramma (RMP). Deze vloeit voort uit het Nationale Klimaatakkoord. In dit RMP worden voor de 5 thema's plannen van aanpak opgesteld. Vervolgens gaan verschillende coalities in de regio aan de slag met het uitvoeren van de plannen van aanpak voor deze thema's.

- Stads-/centrumlogistiek: De doelstellingen van dit thema zijn om de luchtkwaliteit in centra te verbeteren en de overlast van vrachtwagens te verminderen. Bijkomend voordeel is dat maatregelen binnen dit thema leiden tot een lagere CO2-uitstoot.
- Fiets: Onder dit thema vallen het aanleggen van hoogwaardige fietsverbindingen, het realiseren van fietsparkeervoorzieningen bij knooppunten en het stimuleren van fietsgebruik.
- Ruimtelijke inrichting nieuwbouwlocaties: Bij ruimtelijke ontwikkelingen speelt tot op heden de auto een centrale rol. Door bij ruimtelijke ontwikkelingen duurzame mobiliteit (fiets, lopen, laadinfra of deelvervoer) meer prioriteit te geven, kan worden bijgedragen aan een duurzaam mobiliteitssysteem. Bovendien kan het inzetten op andere vervoermiddelen leiden tot een lagere parkeernorm, waardoor de ruimte efficiënter kan worden ingericht.
- Werkgeversaankpak: Het doel van een werkgeversaankpak is om woon-werk- of zakelijke kilometers te verminderen (bijv. door thuiswerken), veranderen (door op andere tijden te reizen) of verschonen (door met een duurzamer vervoermiddel te reizen). Het RMP verwijst naar Goed Op Weg voor de werkgeversaankpak.
- Stimuleren elektrisch vervoer en laadinfrastructuur: De verduurzaming van auto's levert een grote bijdrage aan CO2-reductie. De provincie Utrecht ondersteunt samen met de provincies Noord-Holland en Flevoland gemeenten met de uitbreiding van laadinfrastructuur

Regionale Risicoanalyse Verkeersveiligheid provincie Utrecht 2020

De Provincie Utrecht heeft in overleg met de gemeenten het Strategisch Plan Verkeersveiligheid van het Rijk vertaald naar een plan voor de provincie. Een belangrijk onderdeel van dit plan is de een verkeersveiligheidsmonitor. Deze monitor geeft inzicht in de prioritering van wegvakken en kruisingen bij de verbetering van de verkeersveiligheid. Deze monitor maakt gebruik van de verkeersveiligheidsrisico's per thema. In onderstaande tabel zijn deze verkeersveiligheidsrisico's weergegeven, met in de linker kolom de belangrijkste risicogroepen en risicogedrag, en in de rechter kolom de belangrijkste risico's in het verkeerssysteem (oftewel de meest risicovolle locaties). Aan de hand van de monitor worden vervolgens lokale en regionale uitvoeringsagenda's bepaald, met concrete maatregelen en een investeringsstrategie.

UTRECHTSE RISICOGROEPEN EN GEDRAG (WIE EN WAARDOOR)	RISICO'S IN HET UTRECHTSE VERKEERSSYSTEEM (WAAR)
 Basisschoolleerlingen onderweg naar school en in de schoolomgeving	 Drukke heterogene fietspaden
 Middelbare scholieren onderweg naar school	 Onveilige inrichting van fietspaden
 Jongere brom- en snorfietsers	 Ongeloofwaardige 30-wegen
 Oudere fietsers	 Onvoldoende fietsvoorzieningen over- en langs 50-wegen
 Snelheidsovertredingen	 Snelheidsverschillen op 60-wegen
 Rijden onder invloed	 Onveilige berm naast 60- en 80-wegen

Tabel 2 – Risicofactoren en verkeersveiligheidsrisico's volgens provincie Utrecht (Bron: Regionale Risicoanalyse Verkeersveiligheid provincie Utrecht 2020)

Omliggende gemeenten

Ook omliggende gemeenten werken aan de mobiliteitstransitie en geven daarin alternatieven voor de auto een prominentere plaats in het mobiliteitssysteem. Zo heeft de gemeente Utrecht in 2022 besloten om in de komende jaren buurt voor buurt betaald parkeren in te voeren. Dit heeft gevolgen voor het autoverkeer vanuit onze gemeente. Automobilisten zullen sneller een alternatief kiezen. De gemeente Amsterdam heeft besloten om op alle wegen binnen de bebouwde kom 30 km/h als maximumsnelheid in te stellen. Het doel hiervan is om de verkeersveiligheid, leefbaarheid en bereikbaarheid te vergroten

door het autogebruik naar de stad te verlagen en te stimuleren dat bezoekers en werknemers alternatieve mobiliteitsvormen zoals de fiets en het ov gaan gebruiken.

2.2.3 Gemeentelijk beleid

Beleidsplan Verkeer 2017-2021

Het huidige mobiliteitsbeleid is vastgelegd in het Beleidsplan Verkeer 2017-2021. Dit beleidsplan is *“vooral een afwegingskader om sneller en beter in te spelen op initiatieven van bewoners, ondernemers en andere overheden en ook op de uitvoering van het onderhoud van de gemeentelijke wegen. Het is geen uitgebreide opsomming van verkeerskundige oplossingen voor de nabije toekomst.”* Hiermee is dit beleid hoofdzakelijk reactief, met een beperkt aantal ambities om bijvoorbeeld de bereikbaarheid en verkeersveiligheid in 2030 op hetzelfde peil te houden als in 2014.

Onderdeel van dit beleidsplan is de Parkeervisie voor Abcoude. De directe aanleiding is de parkeersituatie rondom het station en het parkeervraagstuk rond enkele ruimtelijke ontwikkelingen in het centrum. De Parkeervisie beoogt om na te denken over én regie te voeren op het gebruik van de beschikbare ruimte. Dan gaat het erom een goed evenwicht te vinden tussen verschillende functies, belangen en wensen, waaronder de functie parkeren. De Parkeervisie bevat maatregelen om de huidige parkeersituatie acceptabel te houden en geeft een systematiek om de parkeereis bij nieuwbouw te bepalen.

Strategisch OV Plan

De provincies zijn verantwoordelijk voor het busvervoer. De Ronde Venen kiest met het Strategisch OV plan voor een proactieve rol, waarmee zij aan de Provincie Utrecht haar visie op het openbaar vervoer in de gemeente weergeeft. Het OV-plan is bedoeld als gemeentelijke input voor de nieuwe concessie voor het OV, die in december 2025 start. De Provincie heeft het Strategisch OV-plan positief ontvangen. Als gemeente zijn wij verantwoordelijk voor de halten en hun accommodatie, met (mede)financiering door de provincie Utrecht. De belangrijkste kernpunten uit het plan zijn de volgende:

- Lijnen worden gestrekt via de route Mijdrechtse Dwarsweg, N212 en N201 en gaan zo mogelijk vaker rijden
- Lijnen met een lage frequentie rijden door de kernen Mijdrecht, Wilnis en Vinkeveen
- Een Flex-systeem vult de lijnen aan, ook in Vinkeveen, Abcoude, Baambrugge en Loenen
- De bushaltes van de gestrekte lijnen worden veilig en comfortabel uitgevoerd en tijdig aangelegd
- De gemeente is voor aanpassing van de route van buslijn 120 via Station Abcoude
- Op langere termijn is in te spelen op de Amsteltram (2024, door middel van een haalbaarheidsonderzoek) en eventueel station Loenersloot

Laadvisie

In het Nationale Klimaatakkoord is de ambitie gesteld dat in 2030 alle nieuw verkochte auto's uitstootvrij zijn. Om deze ambitie te verwezenlijken ligt er een grote nationale opgave in het versneld realiseren van nieuwe laadinfrastructuur. Hiervoor is op nationaal niveau een regionale aanpak afgesproken. De MRA-E is de regio waar gemeente De Ronde Venen onder valt. Gemeente De Ronde Venen heeft samen met MRA-E een laadvisie voor de gemeente opgesteld, die begin 2023 is vastgesteld. De verwachting is dat er in 2030 een behoefte is aan 1.000 publieke laadpunten in de gemeente. Op dit moment zijn 225 laadpunten in de gemeente. Het plaatsen van laadpalen gaat volgens de 'Ladder van Plaatsen'.

Deze bevat de volgende stappen:

1. Vraaggestuurd – verzoeken van inwoners en bedrijven: inwoners of bedrijven doen een aanvraag voor een laadpunt op een bepaalde locatie.
2. Vraaggestuurd – data: wanneer er gedetailleerde en actuele laaddata beschikbaar is in een straat of buurt kan snel op de oplopende vraag in gespeeld worden.
3. Aanbodgestuurd: de gemeente kan naar eigen inschatting op bepaalde locaties een publieke laadvoorziening realiseren.

De Ronde Venen geeft voorkeur aan vraaggestuurd plaatsen, zowel op basis van data als op basis van verzoeken van inwoners en bedrijven.

2.3 Lokale ambities en landelijke trends en ontwikkelingen

De gemeente De Ronde Venen is continu in ontwikkeling. Sterker nog: we komen in een versnellingsfase terecht, bijvoorbeeld ten aanzien van het realiseren van extra woningen en werkplaatsen. Hiermee groeit de druk op de ruimte. Ook op landelijk niveau spelen er veel ontwikkelingen die van invloed zijn op mobiliteit. In deze paragraaf beschrijven we de ambities van de gemeente en de ontwikkelingen die van nationaal tot lokaal niveau spelen, waarbij we ingaan op de gevolgen voor de mobiliteit in de gemeente.

2.3.1 Meer woningen en werkgelegenheid

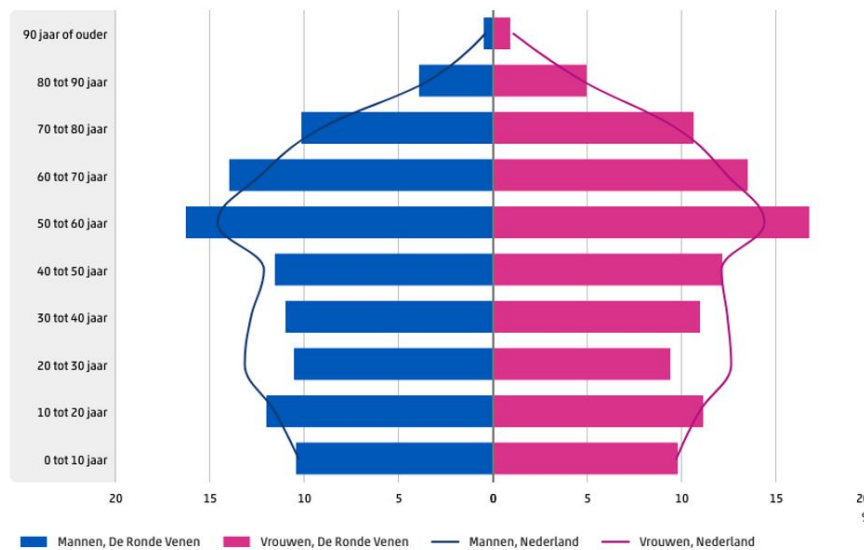
De woningbouwambitie van de Gemeente De Ronde Venen is opgenomen in het Ruimtelijk Perspectief, dat een indicatie van de ruimtelijke ontwikkelingen voor wonen en werken tot 2040 bevat. In dit Ruim-

telijk Perspectief zijn 4.800 woningen opgenomen. De verdeling van deze woningen gebeurt op basis van het versterken van de vitaliteit en leefbaarheid van bestaande kernen. Daarom worden de meeste woningen voorzien in en rond Mijdrecht, Abcoude en Vinkeveen. Met deze extra woningen willen we jongeren, starters en ouderen de mogelijkheid bieden om in hun eigen gemeente te blijven wonen. Ook bouwen we voor inwoners die de volgende stap in hun woningcarrière willen zetten. Daarnaast willen we ons inzetten, in lijn met het Coalitieakkoord 2022-2026, om de uitbreiding van bedrijventerreinen met 12 hectare officieel toegekend te krijgen van provincie Utrecht. Ook buiten de gemeente worden woningen en bedrijven gebouwd. Uit verschillende studies blijkt dat de bereikbaarheid van de gemeente daardoor in de toekomst afneemt, ook zonder onze eigen woningbouwambitie.

2.3.2 Demografische ontwikkelingen

De Nederlandse bevolking vergrijst in toenemende mate. Dit zien we ook terug in gemeente De Ronde Venen, waarbij de leeftijdsgroep 50 tot 60 jaar relatief groter is dan gemiddeld in Nederland. De toekomstige vergrijzing zal in De Ronde Venen daarom sterker zijn dan gemiddeld in Nederland.

Leeftijdsofbouw, De Ronde Venen, 2022



Figuur 8 – Bevolkingsopbouw De Ronde Venen – Bron: CBS

Het aantal ouderen neemt niet alleen toe, ook blijven ouderen tot steeds oudere leeftijd mobiel. Uit onderzoek van de Stichting Wetenschappelijk Onderzoek Verkeersveiligheid blijkt dat fietsgebruik onder ouderen toeneemt, onder andere door de opkomst van de elektrische fiets. Ouderen zijn een kwetsbare groep in het verkeer; zij hebben een grotere kans om ernstig gewond te raken bij een verkeersongeval.

Daarnaast zien we een toename in het aantal eenpersoonshuishoudens. Momenteel telt Nederland 3,2 miljoen eenpersoonshuishoudens. Dit neemt de komende jaren toe tot 3,5 miljoen eenpersoonshuishoudens in 2030. Met de groei van de bevolking, groeit ook het aantal personen dat zich verplaatst. Dit noemen we de 'autonome' groei van de mobiliteitsvraag, die ervoor zorgt dat de wegen en fietspaden in de toekomst meer gebruikt worden.

2.3.3 Mobiliteitstransitie

De mobiliteit zelf staat niet stil: er is ook een brede mobiliteitstransitie bezig, waarbij innovatieve vervoerswijzen elkaar de laatste jaren snel opvolgen. Ook de voertuigen zelf worden steeds meer datagedreven en autonoom. Er komen steeds meer nieuwe vormen van mobiliteit, zoals deelfietsen, deelauto's, elektrische fietsen, speed pedelecs en andere licht elektrische voertuigen (LEV's). De elektrificatie zien we niet alleen op het gebied van de fiets, maar natuurlijk ook voor de auto en het openbaar vervoer: de verwachting is dat 75% van de bussen in 2025 elektrisch is. De verwachting is ook dat het gebruik van een elektrische auto de komende jaren steeds goedkoper wordt.

De samenleving verandert langzamerhand van mobiliteitsbehoefte: de verwachting is dat we toegaan naar minder voertuigbezit en meer voertuigdelen³. Deelmobiliteit biedt ons de kans om efficiënter om

3) Jorritsma, P., Witte, J., González, M. & Hamersma, M. (2021). Deelauto- en deelfietsmobiliteit in Nederland. Kennisinstituut voor Mobiliteitsbeleid

te gaan met de openbare ruimte. Omdat een deelauto meerdere personenauto's vervangt, zijn er in totaal minder parkeerplaatsen nodig. Ook zien we een verschuiving in type verplaatsingen: mensen reizen steeds vaker multimodaal. Dit betekent dat verschillende vervoerswijzen worden gecombineerd tijdens een reis: iemand fietst bijvoorbeeld naar het station, stapt daar op de trein en legt het laatste stuk met de bus af. Dit noemen we ook wel een ketenreis.

Er zijn daarnaast tal van innovaties die bijdragen aan een betere spreiding van drukte op de weg en een betere leefbaarheid in kernen, denk bijvoorbeeld aan dynamische reisinformatie. Ook kunnen apps op onze smartphone steeds beter berekenen wat de meest comfortabele route en vervoerswijze is voor onze reis, op basis van de actuele reisinformatie. Dit noemen we Mobility as a Service (MaaS).

Het huidige beleid en de huidige infrastructuur zijn niet altijd klaar voor innovatieve ontwikkelingen. Zo is het soms onduidelijk of een voertuig op het fietspad of op de autoweg moet rijden. Denk hierbij aan de speed pedelec met het uiterlijk van een fiets, die binnen de bebouwde kom 30 km/h mag rijden en buiten de bebouwde kom 45 km/h. De verwachting is dat de komende jaren meer van deze 'slimme' vervoerswijzen op de markt komen. We dienen op bovenstaande ontwikkelingen te anticiperen.

2.3.4 Toerisme en beleving

Het inkomend toerisme (toeristen uit het buitenland) is in 2023 inmiddels weer bijna op het niveau van voor de Covid-pandemie. Het binnenlandse toerisme is sinds 2019 gegroeid met 14%⁴. Dat betekent dat het totale aantal toeristen de afgelopen jaren is toegenomen. Naar verwachting blijft dit ook toenemen. De Ronde Venen heeft de ambitie om verblijfsrecreatie gematigd te laten groeien, gemiddeld met 3% per jaar tot aan 2030⁵. Toeristen hebben een ander verplaatsingspatroon dan andere typen reizigers. Omdat toeristen vooral op feestdagen, weekenden en in de vakanties de gemeente bezoeken, kunnen er op deze dagen leefbaarheids- of parkeerknelpunten ontstaan. Met het stijgende aantal toeristen stijgt ook het aantal recreatieve fietsers. Voor recreatieve fietsers zijn, anders dan voor utilitaire fietsers, beleving en comfort van groot belang. Hierbij gaat het voornamelijk om de aantrekkelijkheid en onderhoud van fietsroutes, en de koppeling met natuurlocaties of andere toeristische punten. Hier dienen we rekening mee te houden in ons recreatieve fietsnetwerk.

Mobiliteit en verkeersveiligheid onder druk

Het landelijke en regionale beleid en de beschreven trends en ontwikkelingen hebben gevolgen voor de mobiliteit in de gemeente: mobiliteit moet duurzamer en verkeersveiliger worden, ruimtelijke ontwikkelingen zetten de bereikbaarheid en verkeersveiligheid onder druk en de veranderingen van de bevolking en van mobiliteit vragen om aandacht. Als alternatieven voor de auto niet voldoende voorradig, aantrekkelijk of gewenst zijn, dan zal de groei van mobiliteit in de gemeente voor een groot deel worden opgevangen door meer autogebruik. Dit gaat verder ten koste van de bereikbaarheid, verkeersveiligheid en leefbaarheid en staat ruimtelijke ontwikkelingen in de weg. Voor een bereikbare, leefbare, vitale en verkeersveilige gemeente is daarom een verandering nodig van het huidige reactieve beleid naar actief mobiliteitsbeleid dat inspeelt op de trends en ontwikkelingen en rekening houdt met de bredere mobiliteitstransitie.

2.4 Wat vinden inwoners belangrijk?

Middels een enquête hebben we inwoners betrokken bij het opstellen van de visie: wat vinden inwoners van De Ronde Venen belangrijk als het gaat om mobiliteit? Vanuit deze enquête hebben 689 inwoners met ons meegedacht. In bijlage 1 is achtergrondinformatie over de respondenten weergegeven. Samengevat vallen de volgende punten op met betrekking tot de kenmerken of het reisgedrag van de respondenten:

- In totaal heeft 71% van de respondenten betaald werk. Van deze 71% werkt 64,9% buiten de gemeente en 35,1% in de gemeente.
- Ruim de helft van de respondenten (54,4%) reist het vaakst met de auto. De (elektrische) fiets wordt door 34,7% van de respondenten het vaakst gebruikt.
- Slechts 3,5% van de respondenten heeft geen auto in het huishouden. 44,4% van de respondenten heeft één auto in het huishouden, en 51,2% van de respondenten heeft meer dan één auto in het huishouden.

4) Bron: Verblijfstoerisme in Nederland in 2023 (<https://www.nbtcs.nl/nl/site/download/download-toelichting-bij-verwachting-verblijfs-toerisme-in-nederland-in-2023.htm?disposition=inline>)

5) Bron: Visie verblijfsrecreatie (2020)

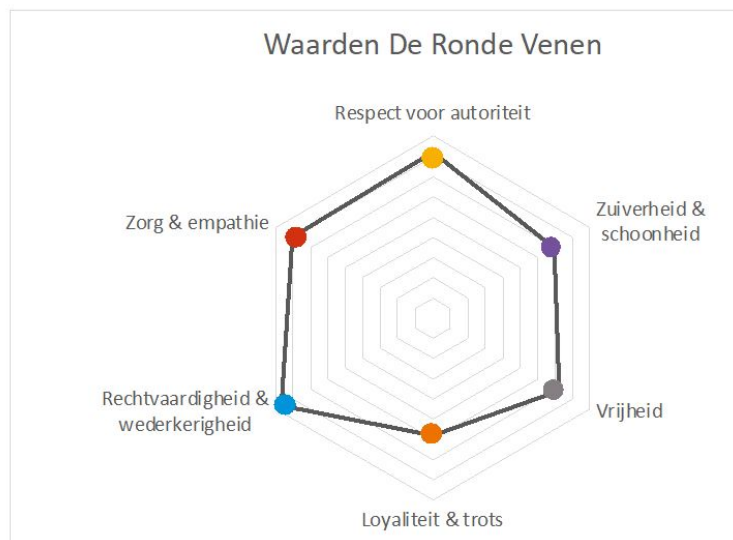
2.4.1 Mobiliteitswaarden

Er bestaan uiteenlopende opvattingen over mobiliteit. Het is van belang om opvattingen over mobiliteit en deze variëteit hierin te herkennen en te begrijpen. Allerlei onderliggende waarden spelen daarbij een rol. Waarden zijn diepgevoelde voorkeuren, idealen, wensbeelden en principes. Zo kan 'bereikbaarheid' op verschillende manieren worden geïnterpreteerd en ervaren, bijvoorbeeld afhankelijk van het type vervoersmiddel. Voor anderen is 'status' verbonden aan mobiliteit, bijvoorbeeld het bezit van een oldtimer of het bewust bezitten van een auto uit bereikbaarheidsoverwegingen.

De Waardenkaart Mobiliteit is ontwikkeld door de Hogeschool Windesheim en functioneert als een analyse-instrument om deze veelkleurigheid aan waarden in beeld te brengen. De Waardenkaart Mobiliteit voorziet in een overzicht van waarden die ten grondslag liggen aan opvattingen over mobiliteit.

Aan de hand van de Waardenkaart Mobiliteit zijn de opvattingen over mobiliteit in gemeente De Ronde Venen geïdentificeerd. Op de Waardenkaart Mobiliteit worden zes categorieën onderscheiden (zie figuur 3).

In de enquête is de respondenten verschillende vragen gesteld waarvan de antwoordopties corresponderen met de waarden uit de Waardenkaart. In figuur 4 zijn de resultaten hiervan weergegeven. Hieruit blijkt dat de categorieën 'rechtvaardigheid & wederkerigheid', 'zorg & empathie' en 'respect voor autoriteit' het meest belangrijk worden gevonden. Dit lichten we hieronder toe.



Figuur 9 – Mobiliteitswaarden in De Ronde Venen



Figuur 10 – Waardenkaart Mobiliteit

Rechtvaardigheid & wederkerigheid

Rechtvaardigheid & wederkerigheid wordt door inwoners gezien als meest belangrijke fundamentele waarde gelinkt aan mobiliteit. Deze waarde omvat de volgende onderwerpen:

- mobiliteit is de basisvoorwaarde voor het functioneren van steden/dorpen en omgeving;
- het effect van mobiliteit op milieu en mens dient minimaal te zijn;
- ieder heeft recht op mobiliteit.

Inwoners die deze waarde belangrijk vinden, hechten er waarde aan dat de reismogelijkheden die mensen hebben en de bereikbaarheid van gebieden eerlijk verdeeld moeten zijn. Toegang tot mobiliteit dient op alle vlakken en alle modaliteiten in de basis op orde te zijn. Hierdoor moeten alle dagelijkse en noodzakelijke bezigheden zonder belemmeringen kunnen plaatsvinden. Het is van belang om voorzieningen toegankelijk en bereikbaar te houden. Tegelijkertijd dienen we ons zo te verplaatsen dat negatieve consequenties voor komende generaties minimaal zijn. Duurzaam reisgedrag moet worden gestimuleerd.

Zorg & empathie

De een na belangrijkste mobiliteitswaarde is volgens inwoners van De Ronde Venen zorg & empathie. Bij deze waarde gaat het om de volgende onderwerpen:

- verkeersdeelnemers zijn veilig;
- mobiliteit draagt bij aan de gezondheid van mensen;
- mobiliteit draagt bij aan de kwaliteit van leven;
- mobiliteit maakt het mogelijk om deel te nemen aan de samenleving.

Hoewel het wellicht vanzelfsprekend is dat veiligheid een belangrijke rol speelt bij mobiliteitsvraagstukken, is het van belang dat deze vanzelfsprekendheid goed wordt geborgd. Bijvoorbeeld door het uitvoeren van verkeersveiligheidsmaatregelen gericht op aanpassingen aan de infrastructuur en gedragsbeïnvloeding. Ook het stimuleren van actieve mobiliteit (fietsen en lopen) hoort bij deze waarde. De waarden geven weer dat toereikende mobiliteit voor iedereen de mogelijkheid dient te bieden om deel te nemen aan de samenleving, ook op hogere leeftijd, voor huishoudens met een minimaal inkomen of mensen met een beperking.

Respect voor autoriteit

De waarde respect voor autoriteit omvat de volgende onderwerpen:

- mobiliteit dient te worden gefaciliteerd door de overheid;

- mobiliteit wordt geordend in verkeerssystemen en -netwerken;
- verkeersregels moeten verkeersgedrag sturen.

Inwoners vinden het belangrijk dat de overheid het mobiliteitsnetwerk onderhoudt en uitbreidt. De gemeente is aan de lat om te zorgen voor een passende verdeling van ruimte voor de verschillende modaliteiten, gebaseerd op de gebruikersfunctie. Zo dienen woonomgevingen met name als prettige leefomgevingen te functioneren en niet als doorgaande routes voor verkeer.

Samengevat vinden de inwoners van De Ronde Venen dat iedereen het recht heeft op hetzelfde basisniveau mobiliteit. Mobiliteit stelt iedereen in staat om deel te nemen aan de samenleving en iedereen heeft hier recht op. Ook is het van belang dat we rekening houden met de negatieve effecten die mobiliteit kan hebben voor toekomstige generaties. De gemeente is (samen met andere overheden zoals de provincie) verantwoordelijk voor het onderhouden en uitbreiden van het mobiliteitsnetwerk en het faciliteren van mobiliteit.

2.4.2 Mobiliteitsdilemma's

Ook is de inwoners van De Ronde Venen een vijftal mobiliteitsdilemma's voorgelegd (zie hiervoor bijlage 1). Hieruit trekken wij de volgende conclusies:

- Inwoners vinden het overwegend acceptabel dat de doorstroming van de auto verslechtert als hierdoor de verkeersveiligheid op straat verbetert of de fietsdoorstroming verbetert;
- Inwoners vinden het overwegend minder acceptabel om in nieuwe woonwijken verder te moeten lopen naar de auto of bij voorzieningen met een brandstofauto verder te moeten parkeren dan met een elektrische auto;
- Inwoners vinden het overwegend acceptabel om te moeten omrijden met de auto als dat de leefbaarheid van bepaalde straten ten goede komt.
- Kortom: inwoners van De Ronde Venen lijken het belangrijk te vinden om de mogelijkheid te hebben om dichtbij huis of de eindbestemming te kunnen parkeren. Als inwoners echter in de auto zitten, hebben ze er overwegend begrip voor dat ze langer onderweg zijn of om moeten rijden als dat ten goede komt van de verkeersveiligheid, leefbaarheid of doorstroming van de fiets.

3. VISIE MOBILITEIT 2040

De gemeente De Ronde Venen is in 2040 een leefbare, vitale en bereikbare gemeente. Er zijn echter ontwikkelingen die deze ambitie in de weg staan: de behoefte aan mobiliteit neemt toe, mobiliteit moet duurzamer worden, er komen nieuwe vormen van vervoer en de verkeersveiligheid staat onder druk. Uit verschillende studies blijkt dat de groei van mobiliteit in de gemeente voor een groot deel wordt opgevangen door meer autogebruik, als alternatieven voor de auto niet voldoende voorradig, aantrekkelijk of gewenst zijn. Hierdoor neemt de bereikbaarheid, verkeersveiligheid en leefbaarheid verder af, wat de ontwikkeling van woningen en bedrijventerreinen in de weg kan staan. De gemeente heeft verder de opgave om landelijk en regionaal beleid voor duurzame mobiliteit en verkeersveiligheid te implementeren.

Als we ook in 2040 een bereikbare, leefbare en verkeersveilige gemeente willen zijn, dan moet de zogenoemde mobiliteitstransitie ook in De Ronde Venen vorm krijgen: actieve en duurzame mobiliteit moet een grotere plaats in het mobiliteitssysteem krijgen, naast de automobilititeit. Er zijn dus maatregelen nodig om de noodzakelijke wijzigingen in het mobiliteitsgedrag van de bewoners en bezoekers te bewerkstelligen. Dit betekent dat maatregelen minder op basis van meldingen van bewoners worden genomen (zoals in het huidige beleid) en meer op basis van analyses en prognoses. Hiermee kunnen we zowel huidige knelpunten oplossen als toekomstige mobiliteitsknelpunten voorkomen.

We kiezen daarom voor actief mobiliteitsbeleid dat bijdraagt aan onze ambitie. In dit actieve beleid staat actieve en duurzame mobiliteit (Stappen en Trappen) qua prioriteit voorop, gevolgd door het Openbaar Vervoer en op maat gemaakte mobiliteitsdiensten (MaaS). De privéauto krijgt hierbij de minste prioriteit. Het gaat hierbij niet om het belemmeren van autogebruik, maar om het verbeteren van de voorzieningen en infrastructuur voor alternatieven. **Door het toepassen van dit principe, genaamd STOMP⁶, geven we prioriteit aan kwetsbare en actieve verkeersdeelnemers, zonder de auto(infrastructuur) als oplossing uit te sluiten.**

6) <https://www.crow.nl/downloads/pdf/mobiliteit/toepassen-stomp.aspx>



Door het toepassen van het STOMP-principe De Ronde Venen **versterken we de kwaliteit van de leef- en verblijfsomgevingen en stimuleren we gezond reizen**. Door bijvoorbeeld de verkeersveiligheid en aantrekkelijkheid van het fietsnetwerk te verbeteren beperken de negatieve effecten op de leefbaarheid (denk aan geluidsoverlast en luchtvervuiling) en maken we gezonde mobiliteit aantrekkelijker. Niet alleen voor 'utilitaire' verplaatsingen (zoals woon-werkverkeer), maar ook voor recreatieve verplaatsingen.

Mobiliteit is tot slot ook een middel om deel te nemen aan de samenleving. In gemeente De Ronde Venen doet iedereen mee en dat betekent dat **in 2040 alle inwoners, werknemers en bezoekers beschikking moeten hebben over passende mobiliteit**. Daarbij gaat het om de gehele (keten)verplaatsing van deur tot deur. Voor mensen die minder goed zelfstandig kunnen reizen, bieden wij voldoende alternatieven.

4. AMBITIES EN BELEIDSUITGANGSPUNTEN

In dit hoofdstuk beschrijven we voor de verschillende thema's welke ambitie we vanuit de beschreven visie hebben en welke beleidsuitgangspunten we tot (in ieder geval) 2030 hanteren om de visie en de ambitie per thema voor 2040 te bereiken. Ook gaan we per thema kort in op de opbrengst vanuit de participatie.

4.1 Thema A: Bereikbaarheid

4.1.1 Ambitie

Om de gemeente ook in de toekomst bereikbaar te houden is het noodzakelijk om actieve mobiliteit een grotere plaats in het mobiliteitssysteem te geven naast de automobilititeit. Dit betekent dat meer ritten op een andere wijze dan met de auto moeten worden afgelegd. Hiervoor moeten de voorzieningen voor fiets, openbaar vervoer en voetganger als alternatieven voor de auto actief worden versterkt en verbeterd. Vooral voor de fiets is er potentie. Uit onderzoek blijkt namelijk dat een groot deel van de verplaatsingen korter dan 7,5 kilometer per auto wordt afgelegd en het fietsgebruik in de gemeente laag is vergeleken met andere gemeenten (zie paragraaf 2.1.2). Daarnaast zijn door de komst van de e-bike en speed pedelec ook werkgebieden buiten de gemeente binnen een acceptabele fietsafstand komen te liggen. **Daarom is onze ambitie dat we de gemeente bereikbaar houden door met het STOMP-principe in te zetten op een modal shift (een verschuiving in gebruik van vervoerwijzen), waarbij vooral de T (trappen) een bijdrage kan leveren aan de bereikbaarheid.**

4.1.2 Wat is er tijdens de inwonersparticipatie gezegd?

Tijdens de inwonersparticipatie zijn veel opmerkingen gemaakt over het verbeteren van de fiets- en ov-bereikbaarheid. Wat betreft de fietsbereikbaarheid vinden inwoners het belangrijk dat fietsers meer voorrang krijgen op belangrijke doorgaande fietsroutes en bij verkeerslichten. Ook is gesuggereerd om op drukke fietsverbindingen fietsstraten te realiseren, waar de auto te gast is. Wat betreft ov willen inwoners een betere busverbinding tussen de dorpen (bijv. tussen Mijdrecht en Abcoude) en naar omliggende steden (Amsterdam, Utrecht, Hilversum, Woerden etc.).

4.1.3 Beleidsuitgangspunten

De ambitie van het thema bereikbaarheid gaan we invullen met de volgende beleidsuitgangspunten:

- A1. We realiseren voetgangersvriendelijke inrichtingen rondom belangrijke bestemmingen
- A2. We stellen een prioritering op van benodigde bereikbaarheids- en verkeersveiligheidsmaatregelen en geven hierin prioriteit aan fietsverkeer
- A3. We stellen een hoogwaardig hoofd fietsnetwerk vast
- A4. We streven naar een fijnmazig onderliggend fietsnetwerk
- A5. We geven fietslocaties die niet voldoen aan de landelijke inrichtingseisen voorrang in herinrichtingsafwegingen
- A6. Het Strategisch OV-plan blijft de basis voor ons OV-beleid
- A7. Voor het aanbieden van deelmobiliteit in bestaande gebieden volgen we de kansen van de markt en hogere overheden
- A8. Voor de autobereikbaarheid maken we zoveel mogelijk gebruik van bestaande infrastructuur
- A9. We onderzoeken de grootschalige ruimtelijke ontwikkelingen en nemen waar nodig maatregelen

A10. De N201 zien we primair als ontsluitende weg van de gemeente. Daarom gaan we in overleg met provincie, omliggende gemeenten en bovengemeentelijke gebruikers over het tegengaan van het doorgaande verkeer richting de bloemenveiling en Schiphol op de N201

4.1.4 Toelichting

A1. **We realiseren voetgangersvriendelijke inrichtingen rondom belangrijke bestemmingen**

Een goed voetgangersklimaat is voor iedereen belangrijk. Elke verplaatsing begint te voet en verplaatsingen die te voet worden afgelegd nemen weinig ruimte in, zijn duurzaam, geven geen overlast, hebben weinig kosten en zijn goed voor de gezondheid. De voetganger dient als volwaardige verkeersdeelnemer te worden gezien en alle belangrijke essentiële voorzieningen in de gemeente moeten ook te voet bereikbaar worden. Uit onderzoek van het CROW⁷ blijkt dat acceptabele loopafstand vanaf huis naar voorzieningen zoals winkels, horeca, sport of gezondheidszorg ongeveer 500 meter is. De verplaatsing naar deze bestemmingen zouden primair te voet moeten worden afgelegd om ongewenst autoverkeer te voorkomen. Voetgangersvriendelijke inrichtingen zijn voldoende breed, obstakelvrij en hebben rechtstreekse verbindingen.

We bepalen de belangrijke bestemmingen, waarvoor deze beleidslijn geldt, en definiëren het begrip "voetgangersvriendelijk".

Koppeling met andere thema's: toegankelijkheid

A2. **We stellen een prioritering op van benodigde bereikbaarheids- en verkeersveiligheidsmaatregelen en geven hierin prioriteit aan fietsverkeer**

Om fietsen aantrekkelijk en verkeersveilig te maken, dient de fietser een prominente plek in het beleid en op de weg te krijgen. Bij bereikbaarheidsknelpunten onderzoeken we daarom eerst of deze opgelost kunnen worden door het faciliteren en stimuleren van fietsgebruik. Bij concrete maatregelen (zoals de herinrichtingen van wegen) hanteren we binnen de beschikbare ruimte zoveel mogelijk de maximale maatvoeringen voor fietsvoorzieningen en de minimale maatvoering voor het gemotoriseerde verkeer (zie uitgangspuntenkader in bijlage 2 en uitgangspunt B3). Daarnaast is het uitgangspunt dat de maximumsnelheid binnen de bebouwde kom zoveel mogelijk 30 km/h wordt (zie uitgangspunt B4). Ook het wijzigen van de voorrangssituatie ten gunste van de fietser en kwalitatief goede stallingsvoorzieningen voor fietsers kunnen een bijdrage leveren aan het faciliteren en stimuleren van fietsverkeer.

Om tot een volgorde te komen van aan te pakken locaties, stellen we een prioritering op van locaties waar bereikbaarheids- en verkeersveiligheidsmaatregelen genomen dienen te worden. Deze prioritering baseren we op de volgende beleidsuitgangspunten:

- (Fiets)locaties met een hoog verkeersveiligheidsrisico (B2)
- Fietslocaties die niet voldoen aan de landelijke inrichtingseisen (A5)
- Maatregelen die wandelen en fietsgebruik faciliteren en stimuleren (A2 en B1)

Koppeling met andere thema's: verkeersveiligheid & leefbaarheid en toegankelijkheid

A3. **We stellen een hoogwaardig hoofdfietsnetwerk vast**

De gemeente wil het fietsgebruik stimuleren om de bereikbaarheid en leefbaarheid van de gemeente te behouden, zeker ook in het licht van de gemeentelijke ambities voor wonen en werken. Een hoger fietsgebruik levert een positieve bijdrage aan de toekomstige bereikbaarheid en de leefbaarheid van de gemeente. Het is noodzakelijk om de fietsinfrastructuur in de gemeente op een kwalitatief hoger niveau te brengen om dit te realiseren. Daarbij is het onvoldoende om uitsluitend aanpassingen in de bestaande fietsinfrastructuur aan te brengen: de mogelijkheden van de bestaande fietsinfrastructuur zijn te beperkt om het te laten voldoen aan de kwalitatieve eisen van een hoogwaardig fietsnetwerk. De eisen aan zo'n netwerk zijn (1) aaneengesloten, (2) direct, (3) aantrekkelijk, (4) veilig en (5) comfortabel.

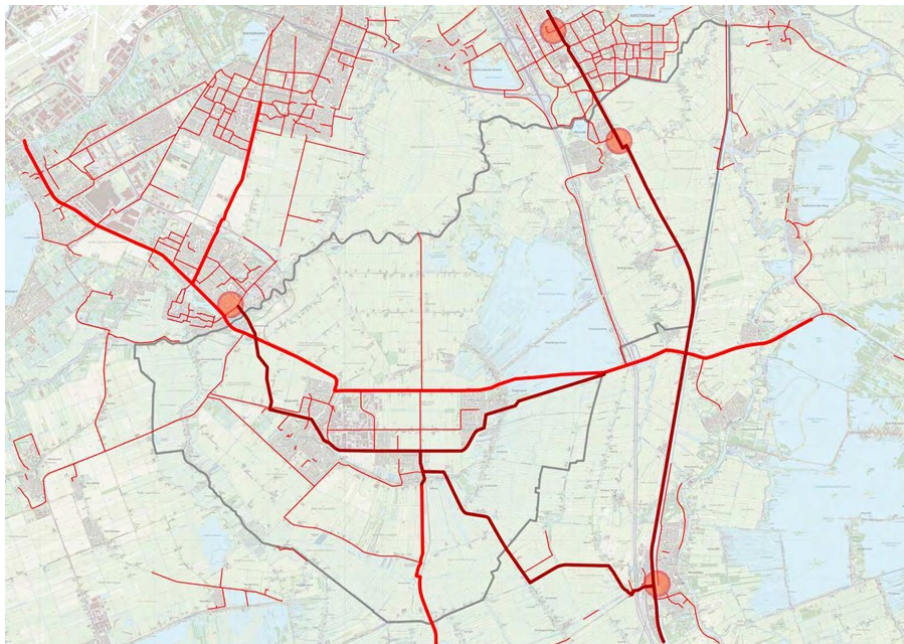
We stellen daarom een hoofdfietsroutenetwerk vast, waarbij het tracé als weergegeven in Figuur 11 uitgangspunt is, maar op basis van vervolgonderzoeken nader bepaald zal worden. Dit netwerk bestaat binnen de gemeente uit verbindingen tussen Mijdrecht, Wilnis, Vinkeveen en het Bedrijventerrein Mijdrecht. We faciliteren en stimuleren hiermee het fietsgebruik binnen de gemeente; voor woon-werkverkeer, naar voorzieningen en naar scholen. Dit netwerk verbindt de dorpen ook met de belangrijke ov-bestemmingen (A'dam-Zuid-Oost, Uithoorn en Breukelen) en met de omliggende fietsnetwerken. Hiermee stimuleren we ook fietsritten over een grotere afstand, van en naar bestemmingen buiten de gemeente.

7) CROW-KpVV publicatie Inzicht in acceptabele loopafstanden

We maken de fietspaden en fietsvoorzieningen van dit hoofdfietsrouten netwerk aantrekkelijk, veilig en comfortabel (zie uitgangspuntenkader in bijlage 2 en uitgangspunt B3). We maken ze ook voldoende breed, zodat fietsen met verschillende snelheden op een veilige manier hiervan gebruik kunnen maken.

Het hoofdfietsrouten netwerk is opgebouwd uit verschillende deeltrajecten. Deze deeltrajecten verkeren in verschillende projectfasen, namelijk van initiatief tot onderzoek. Bij bepaalde deeltrajecten is er sprake van een vastgesteld tracé; bij meerdere deeltrajecten moet nog onderzoek plaatsvinden naar het exacte tracé. Factoren die daarin meespelen zijn onder andere de eigendomssituatie, de consequenties voor omgevingsfactoren en andere modaliteiten. Alle trajecten vergen een zorgvuldige inpassing in de omgeving.

Er zijn in het kader van de zienswijzeprocedure meerdere zienswijzen ingediend wat betreft twee delen, namelijk het gedeelte Mijdrecht-Centrum tot de N212 in Wilnis en het gedeelte N212-Vinkeveen. Wat betreft het laatstgenoemde traject vindt een tracéstudie plaats.



Figuur 11 – Hoofdfietsrouten netwerk – De aanleg van een deel van deze routes is onderdeel van het Coalitieakkoord. Voor de overige delen is nader onderzoek nodig naar de uitvoering en inrichting

Koppeling met andere thema's: geen

A4. We streven naar een fijnmazig onderliggend fietsnetwerk

Om het fietsnetwerk aaneengesloten te maken, streven we naar een fijnmazig onderliggend fietsnetwerk. Dit fietsnetwerk 'voedt' het hoofdfietsroutes en zorgt ervoor dat alle bestemmingen binnen de gemeente goed per fiets bereikbaar zijn. Dit betekent dat bestaande fietsvoorzieningen moeten worden verbeterd en nieuwe moeten worden aangelegd. Het onderliggend netwerk stellen we bij de uitvoeringplannen vast.

Koppeling met andere thema's: geen

A5. We geven fietslocaties die niet voldoen aan de landelijke inrichtingseisen voorrang in herinrichtingsafwegingen

Er zijn landelijke richtlijnen voor de inrichting van fietspaden en fietsoversteken bij kruispunten en rotondes, die borgen dat fietsen veilig en comfortabel is. Locaties die niet aan deze richtlijnen voldoen geven we prioriteit bij afwegingen over de volgorde waarin locaties in de gemeente aangepakt moeten worden (zie uitgangspunt A2). Dit betekent dat er intensieve afstemming plaatsvindt tussen het beheer van de wegen en verkeer.

Koppeling met andere thema's: verkeersveiligheid en leefbaarheid

A6. Het Strategisch OV-plan blijft de basis voor ons OV-beleid

Het uitgangspunt van het Strategisch OV Plan is het inzetten op een robuust, toekomstbestendig en inclusief ov-netwerk. Dit bestaat uit snelle en frequente verbindingen naar drie OV-knooppunten (Amsterdam Bijlmer/Arena, Breukelen NS en Uithoorn-Busstation) en een onderliggend, flexibel netwerk. Het Strategisch OV-plan is de gemeentelijke input voor de nieuwe OV-concessie voor

het busvervoer van de provincie Utrecht. Het busvervoer is een verantwoordelijkheid van de provincie. De provincie stelt de eisen vast voor de lijnvoering en dienstregeling van de bus. De gemeente is continue in gesprek met de provincie om dit te bereiken, onder andere met hoogwaardige haltevoorzieningen. De gemeente doet samen met de provincie onderzoek om van de haltes langs de versnelde lijnen multimodale hubs te maken, met bijvoorbeeld deelmobiliteit en pakketophaalpunten en de overige haltes toegankelijker te maken. De huidige halte Mijdrecht-Centrum moet daarbij uitgroeien tot een mobiliteitsknooppunt, waarbij meerdere vervoersstromen samenkomen.

Koppeling met andere thema's: toegankelijkheid

A7. Voor het aanbieden van deelmobiliteit in bestaande gebieden volgen we de kansen van de markt en hogere overheden

Het aanbod van deelmobiliteit in de gemeente is op dit moment beperkt (zie paragraaf 2.1.2). Het is nog onzeker hoe de ontwikkeling hiervan in onze gemeente gaat verlopen. De gemeente volgt de ontwikkelingen van andere overheden daarin en speelt in als daarvoor aanleiding is. De gemeente staat open voor initiatieven vanuit de markt om het aanbod van deelmobiliteit in de gemeente te vergroten. Vooral nog realiseert de gemeente zelf geen deelmobiliteit. Wel onderzoeken we de mogelijkheid om deelmobiliteit bij de multimodale hubs (uitgangspunt A6) aan te bieden. Ook blijven we de vraag naar deelmobiliteit faciliteren met bijvoorbeeld gereserveerde parkeerplaatsen voor deelauto's.

Koppeling met andere thema's: parkeren

A8. Voor de autobereikbaarheid maken we zoveel mogelijk gebruik van bestaande infrastructuur

De mogelijkheden om de auto-infrastructuur uit te breiden zijn beperkt. Daarom maken we voor de autobereikbaarheid zoveel mogelijk gebruik van de bestaande infrastructuur. We sluiten hiermee uitbreiding of aanpassingen aan de infrastructuur niet als oplossing uit, maar nemen eerst maatregelen om alternatieven, zoals de fiets en het ov, te stimuleren.

Koppeling met andere thema's: verkeersveiligheid & leefbaarheid

A9. We onderzoeken de grootschalige ruimtelijke ontwikkelingen en nemen waar nodig maatregelen

De gemeente wil haar ruimtelijke ambities op het gebied van wonen en werken realiseren. Daarnaast heeft de provincie een plan voor de toekomst van de provinciale weg N201 vastgesteld. Dit plan moet aan het einde van de looptijd van dit Mobiliteits- en Verkeersveiligheidsplan (2030) zijn gerealiseerd. De ruimtelijke ontwikkelingen hebben gevolgen voor de verkeersstromen in en rond Mijdrecht, Wilnis en Vinkeveen. Zo blijkt uit een eerder uitgevoerde netwerkstudie dat er een noodzaak is om het extra autoverkeer afkomstig uit nieuwe ruimtelijke ontwikkelingen te beperken om de gemeente ook in de toekomst bereikbaar te houden.

We stellen een procesvoorstel vast, waarin we beschrijven hoe we de precieze gevolgen van de ruimtelijke ontwikkelingen op het mobiliteitsnetwerk onderzoeken en hoe we kunnen komen tot maatregelen om de bereikbaarheid en leefbaarheid op en rond het onderliggend wegennet op peil te houden.

Koppeling met andere thema's: verkeersveiligheid & leefbaarheid

A10. De N201 zien we primair als ontsluitende weg van de gemeente. Daarom gaan we in overleg met provincie, omliggende gemeenten en bovengemeentelijke gebruikers over het tegengaan van het doorgaande verkeer richting de bloemenveiling en Schiphol op de N201

De N201 is van cruciaal belang voor de bereikbaarheid van de gemeente. Tegelijkertijd zien we dat het gebruik door verkeer van buiten de gemeente steeds meer toeneemt, terwijl een deel van dit verkeer ook via andere (grotere) wegen kan rijden zoals de A9 en A2. Omdat de N201 een provinciale weg is, blijven we daarom in overleg met provincie (de wegbeheerder van de N201), omliggende gemeenten en bovengemeentelijke gebruikers over de mogelijkheden voor het tegengaan van het doorgaande verkeer op de N201.

Koppeling met andere thema's: veiligheid en leefbaarheid

4.2 Thema B: Veiligheid & leefbaarheid

4.2.1 Ambitie

We streven naar nul verkeersslachtoffers in 2030 en de gemeente behoudt haar dorpse karakter. We werken bij het verbeteren van de verkeersveiligheid risicogestuurd om toekomstige ongevallen te voorkomen. We blijven straten inrichten conform Duurzaam Veilig om zo verkeersdeelnemers duidelijk te maken welk gedrag van ze wordt verwacht. We behouden het dorpse karakter door de auto een minder prominente plek te geven in het straatbeeld. Hierdoor ontstaat er meer ruimte voor verblijven en actieve mobiliteitsvormen en gaan we doorgaand verkeer tegen.

4.2.2 Wat is er tijdens de inwonersparticipatie gezegd?

Over het thema veiligheid & leefbaarheid zijn de meeste reacties binnengekomen. De volgende onderwerpen komen kwamen vaker terug:

- De veiligheid voor fietsers en voetgangers is niet altijd voldoende. Op sommige locaties is bijv. een extra oversteek gewenst en sommige locaties voelen onveilig door te weinig verlichting.
- Sommige trottoirs of fietspaden zijn toe aan onderhoud.
- Het is gewenst dat de snelheid wordt verlaagd in dorpen.
- Er is extra handhaving op verkeersveiligheid gewenst.
- Het ontwerp van sommige straten zorgt voor onveilige situaties, bijv. in het centrum van Abcoude, waar veel smalle straten en kleine bruggetjes zijn.
- In nieuwe woonwijken worden vaak weinig voorzieningen voor langzaam verkeer gerealiseerd, waardoor veel mensen de auto moeten gebruiken voor dagelijkse tripsjes.

4.2.3 Beleidsuitgangspunten

De ambitie van het thema veiligheid & leefbaarheid gaan we invullen met de volgende beleidsuitgangspunten:

- B1. We gaan de verkeersveiligheid van wandelaars en fietsers actief verbeteren (zie uitgangspunt A1 en A2)
- B2. We gaan werken met de risico-gestuurde aanpak verkeersveiligheid
- B3. We gaan werken met een uitgangspuntenkader voor de inrichting van wegen
- B4. We stellen op basis van Duurzaam Veilig een geactualiseerde wegencategorisering op, waarbij we als uitgangspunt nemen dat voor alle wegen binnen de bebouwde kom de maximumsnelheid 50 km/u wordt, tenzij dit niet gewenst is vanwege de verkeersveiligheid, en richten wegen conform de richtlijnen van Duurzaam Veilig in
- B5. We behouden het dorpse karakter door het tegengaan van doorgaand verkeer
- B6. We behouden en verbeteren bestaande voetgangersoversteekplaatsen, maar zijn terughoudend met het realiseren van nieuwe
- B7. We houden schoolomgevingen in overleg met de school en ouders verkeersveilig
- B8. We zoeken constant naar mogelijkheden voor verkeershandhaving

4.2.4 Toelichting

- B1. **We gaan de verkeersveiligheid van wandelaars en fietsers actief verbeteren (zie uitgangspunt A1 en A2)**

Verkeersveilig kunnen wandelen en fietsen is de basis van het faciliteren en stimuleren van actieve mobiliteit. Door wegen vanuit het STOMP-principe te ontwerpen, geven we de eerste prioriteit aan wandelen en fietsen en daarna aan het faciliteren van het gemotoriseerde verkeer. Dit doen we door prioriteit te geven aan wandel- en fietsverkeer in maatregelen voor bereikbaarheid en verkeersveiligheid en in wegontwerp (zie uitgangspunt A2 en het uitgangspuntenkader in bijlage 2). Voor voetgangers betekent dit voorzieningen van voldoende breedte, obstakelvrij en rechtstreekse verbindingen.

Koppeling met andere thema's: bereikbaarheid

- B2. **We gaan werken met de risico-gestuurde aanpak verkeersveiligheid**

Om aan te sluiten bij het landelijke beleid van het Strategisch Plan Verkeersveiligheid 2030 (SPV) en de Regionale Risicoanalyse Verkeersveiligheid van de provincie Utrecht gaan wij werken met de risico-gestuurde aanpak verkeersveiligheid. Deze risicoanalyse geeft op basis van de belangrijkste factoren inzicht in het verkeersveiligheidsrisico per thema (zie onderstaande tabel). In deze tabel hebben we de vertaalslag gemaakt van de risicofactoren en verkeersveiligheidsrisico's naar het mobiliteitsplan door te benoemen welk risico in welk beleidsuitgangspunt wordt behandeld. De komende jaren gaan we verkeersveiligheid monitoren, bijvoorbeeld door middel van de verkeersveiligheidsmonitor van de provincie Utrecht. Uit deze verkeersveiligheidsmonitor blijkt dat met name de wegen op het Bedrijventerrein Mijdrecht (o.a. Constructieweg en Industrierweg) een hoog ongevalrisico hebben. We betrekken deze risico's in de prioritering van de aan te pakken locaties (zie uitgangspunt A2).

UITRECHTSE RISICOGROEPEN EN GEDRAG (WIE EN WAARDOOR)	VERTALING NAAR MOBILITEITSPLAN	RISICO'S IN HET UITRECHTSE VERKEERSSTEL (WAAR)	VERTALING NAAR MOBILITEITSPLAN
Basisschoolleerlingen onderweg naar school en in de schoolomgeving	Beleidsuitgangspunt B9	Drukke heterogene fietspaden	Beleidsuitgangspunt A2, A3, A4, A5 en B1
Middelenbare scholieren onderweg naar school	Beleidsuitgangspunt B9	Onevige inrichting van fietspaden	Beleidsuitgangspunt A2, A3, A4, A5 en B1
Jongere brom- en scootfietzers	Beleidsuitgangspunt D3	Ongelofwaardige 30-wegen	Beleidsuitgangspunt B4
Oudere fietsers	Beleidsuitgangspunt D3	Onvoldoende fietsvoorzieningen over- en langs 50-wegen	Beleidsuitgangspunt A2, A3, A4, A5 en B1
Snelheidsveranderingen	Beleidsuitgangspunt B4	Snelheidsverschillen op 60-wegen	Beleidsuitgangspunt B4
Rijden onder invloed	Beleidsuitgangspunt D3	Onevige bermen naast 60- en 80-wegen	Beleidsuitgangspunt B4

Tabel 3 – Risicofactoren en verkeersveiligheidsrisico's volgens provincie Utrecht (Bron: Regionale Risicoanalyse Verkeersveiligheid provincie Utrecht 2020)

Koppeling met andere thema's: bereikbaarheid

B3. We gaan werken met een uitgangspuntenkader voor de inrichting van wegen

Om per weg die wordt heringericht op een consistente en uniforme wijze keuzes af te maken, gaan we werken met een uitgangspuntenkader. Dit uitgangspuntenkader bevat de keuzes die gemaakt moeten worden bij herinrichtingen. Het kader is opgenomen in bijlage 2 en wordt waar mogelijk verwerkt in de Leidraad Inrichting Openbare Ruimte. Het is daarmee een leidraad tijdens het proces voor het aanpakken van concrete locaties.

Koppeling met andere thema's: bereikbaarheid, toegankelijkheid en parkeren

B4. We stellen op basis van Duurzaam Veilig een geactualiseerde wegencategorisering op, waarbij we als uitgangspunt nemen dat voor alle wegen binnen de bebouwde kom de maximumsnelheid 50 km/u wordt, tenzij dit niet gewenst is vanwege de verkeersveiligheid, en richten wegen conform de richtlijnen van Duurzaam Veilig in

Het Duurzaam Veilig-principe geldt sinds de jaren '90 landelijk als de optimale aanpak om de verkeersveiligheid te verbeteren. Duurzaam Veilig wegverkeer voorkomt verkeersdoden, ernstig verkeersgewonden en blijvend letsel door onderliggende risico's van het gehele verkeerssysteem systematisch terug te dringen. Onderdeel van Duurzaam Veilig is een wegencategorisering met het uitgangspunt dat elke weg maar één functie heeft: verblijven (erftoegangswegen met 30 of 60 km/h) of ontsluiten (gebiedsontsluitingswegen met 50, 70 of 80 km/h). Hierbij wordt onderscheid gemaakt tussen wegen binnen de bebouwde kom en buiten de bebouwde kom. Per wegcategorie zijn landelijke inrichtingsrichtlijnen opgesteld. De meest recente ontwikkeling binnen Duurzaam Veilig is de introductie van gebiedsontsluitingswegen met een snelheid van 30 km/h. Deze categorie van gebiedsontsluitingswegen met een snelheid van 30 km/u kan worden toegepast op doorgaande wegen waar leefbaarheid of de verkeersveiligheid van bijvoorbeeld fietsers onder druk staat.

Het Duurzaam Veilig-principe was al het uitgangspunt in het Beleidsplan verkeer 2017-2021 en is dat ook voor dit Mobiliteits- en Verkeersveiligheidsplan 2023-2030. We stellen daarom een geactualiseerde wegencategoriseringskaart op, waarbij we (de meest recente ontwikkelingen van) Duurzaam Veilig als basis nemen.

De gemeente heeft op dit moment een aantal wegen binnen de bebouwde kom met een snelheid van 50 km/h. Om de verkeersveiligheid en leefbaarheid te vergroten, hanteren we in deze wegencategorisering het uitgangspunt dat de maximumsnelheid binnen de bebouwde kom 50 km/u wordt, tenzij dit niet gewenst is vanwege de verkeersveiligheid. Bij het opstellen van een nieuwe wegencategorisering onderzoeken we of het wenselijk is om deze 50 km/h-wegen in te richten als 30 km/h of juist als 50 km/h te behouden. Dit heeft consequenties voor het openbaar vervoer, het vrachtverkeer, maar ook uitwijkgedrag naar andere wegen. Bij het onderzoek naar de uiteindelijke categorisering gaat het in Mijdrecht bijvoorbeeld om wegen als de Rondweg-Noord, de Oosterlandweg en Dutakon, in Wilnis om de Burgemeester Padmosweg en de Pastoor Kannelaan en in Vinkeveen om de Baambrugse Zuwe en Vinkenkaade, omdat deze wegen niet alleen een verkeersfunctie, maar ook een verblijfsfunctie vervullen. We betrekken de hulpdiensten bij de uiteindelijke wegencategorisering. De impact voor de bereikbaarheid en aanrijdtijden van hulpdiensten (inclusief opkomsttijden voor brandweervrijwilligers) wordt in kaart gebracht. De uitkomsten betrekken we bij de uiteindelijke categorisering van de wegen en de uiteindelijke herinrichting.

Wanneer een weg wordt heringericht, doen we dit conform de landelijke inrichtingsrichtlijnen van Duurzaam Veilig (zie ook uitgangspunt B3).

Koppeling met andere thema's: geen

B5. We behouden het dorpse karakter door het tegengaan van doorgaand verkeer

De Ronde Venen is een leefbare gemeente met een kleinschalige uitstraling. Dit betekent dat het kenmerkende dorpse karakter van alle acht dorpen in stand wordt gehouden. Daarvoor wordt het

doorgaand verkeer in en rond de kernen teruggedrongen. Dit doen we door de maximumsnelheid binnen de bebouwde 30 km/h te maken (zie beleidsuitgangspunt B4). Hierdoor wordt het voor doorgaand (sluip)verkeer aantrekkelijker om via de provinciale wegen te rijden, omdat die route sneller en qua weginrichting aantrekkelijk wordt dan de route door de dorpen heen.

Koppeling met andere thema's: geen

B6. We behouden en verbeteren bestaande voetgangersoversteekplaatsen, maar zijn terughoudend met het realiseren van nieuwe

In de gemeente liggen veel voetgangersoversteekplaatsen. We behouden deze voetgangersoversteekplaatsen en uniformeren deze. Dit doen we aan de hand van de uitgangspunten uit het uitgangspuntenkader (zie bijlage 2). We zijn echter terughoudend met het realiseren van nieuwe voetgangersoversteekplaatsen. Voetgangersoversteekplaatsen blijken in de praktijk voor schijnveiligheid te zorgen. We verbeteren de oversteekbaarheid binnen de bebouwde kom in eerste instantie door voor de maximumsnelheid binnen de bebouwde kom uit te gaan van 30 km/h (zie uitgangspunt B4). We streven naar een uniforme inrichting van de voetgangersoversteekplaatsen.

Koppeling met andere thema's: geen

B7. We houden schoolomgevingen in overleg met de school en ouders verkeersveilig

Schoolomgevingen zijn aandachtsgebieden wat betreft verkeersveiligheid, met name tijdens haal- en brengmomenten. Als er bij een school verkeersveiligheidsknelpunten zijn tijdens haal- en brengmomenten, dan gaan we in overleg met de school en de ouders over mogelijke maatregelen. Hierbij is het uitgangspunt dat het goed laten functioneren van de bestaande haal- en brengvoorziening bij de school en de ouders ligt. Als het knelpunt gelegen is in de haal- en brengvoorziening zelf, kunnen infrastructurele aanpassingen overwogen worden.

Koppeling met andere thema's: geen

B8. We zoeken constant naar mogelijkheden voor verkeershandhaving

Snelheidshandhaving is een taak van de politie. Politie en Openbaar Ministerie leggen weinig prioriteit bij snelheidscontroles op wegen binnen 30 km-zones. Op wegen met andere maximumsnelheden is handhaving vaak wel mogelijk. Het is op dit moment nog onduidelijk in hoeverre de prioriteit voor handhaving op snelheid wijzigt, als de wettelijke maximumsnelheid binnen de bebouwde kom zou wijzigen van 50 naar 30 km/u.

De gemeente is doorlopend in gesprek met de (verkeers)politie over de handhaving. Bij nieuwe verkeersmaatregelen gebeurt dit bij het nemen van een verkeersbesluit, waarbij overleg met de politie een vast onderdeel is. Verder vraagt de gemeente om aandacht voor verkeersknelpunten in de gemeente. Dit gebeurt in de gemeentelijke verkeerscommissie, waar beleidsmakers en handhavers samenkomen op verkeerskundige zaken te bespreken. Het is voor de gemeente ook mogelijk om "eigen" boa's in bij voorbeeld handhaving parkeren. Dit kan ook op projectmatige basis.

Koppeling met andere thema's: geen

4.3 Thema C: Duurzaamheid

4.3.1 Ambitie

Mobiliteitskeuzes zijn van grote invloed op het klimaat. **We dragen vanuit mobiliteit actief bij aan de ambitie van de gemeente om in 2050 klimaatneutraal te zijn.** Door het inzetten van het STOMP-principe dragen we actief bij aan de transitie naar duurzame vormen van mobiliteit. Hiermee bijdragen we bij aan een gezonde en duurzame leefomgeving, voor deze en volgende generaties.

4.3.2 Wat is er tijdens de inwonersparticipatie gezegd?

Wat betreft het thema duurzaamheid hebben de meeste reacties te maken met het stimuleren van duurzaam reizen. Ook is bijvoorbeeld gesuggereerd om meer groen toe te voegen, bijvoorbeeld langs fiets- en wandelroutes. De volgende suggesties kwamen meerdere keren terug:

- Zet in op betere ov-verbindingen naar grote steden.
- Realiseer minder parkeerplaatsen bij nieuwbouw en bied hier alternatieven zoals deelmobiliteit.
- Realiseer overdekte (fiets)parkeerterreinen waarbij het dak wordt voorzien van zonnepanelen.
- Realiseer extra laadplekken (ook voor fietsers).
- Realiseer goede fietsverbindingen richting omliggende steden en stimuleer fietsgebruik.
- Geef de auto minder prioriteit op straat.
- Investeer in extra deelmobiliteit en maak het gebruik van de deelauto laagdrempeliger.
- Stimuleer carpoolen.

4.3.3 Beleidsuitgangspunten

De ambitie van het thema duurzaamheid gaan we invullen met de volgende beleidsuitgangspunten:

- C1. We handhaven het beleid zoals vastgelegd in de Laadvisie De Ronde Venen
- C2. We faciliteren en stimuleren een duurzame manier van reizen door de inzet van het STOMP-principe
- C3. We zoeken koppeling met het Regionaal MobiliteitsProgramma (RMP)

4.3.4 Toelichting

C1. We handhaven het beleid zoals vastgelegd in de Laadvisie De Ronde Venen

In 2019 sloten overheden en verschillende marktpartijen het nationaal Klimaatakkoord. Hierin staat dat zij zorgen voor voldoende laadpunten voor het groeiend aantal elektrische voertuigen. In het Klimaatakkoord staat ook dat in 2030 alle nieuw verkochte auto's uitstootvrij moeten zijn. Het is een taak voor de gemeente De Ronde Venen om samen met de regio te zorgen voor voldoende voorzieningen voor elektrisch opladen in de openbare ruimte.

Elektrische voertuigen hebben een oplaadpunt nodig om de accu's op te laden, net zoals een brandstofauto een tankstation nodig heeft om te tanken. Eigenaren van elektrische voertuigen zijn afhankelijk van de laadgelegenheid in de openbare ruimte, indien zij geen beschikking hebben over parkeergelegenheid op eigen terrein. Door laadpunten te realiseren in de openbare ruimte, wordt het voor eigenaren van elektrische voertuigen gemakkelijker om hun voertuigen op te laden in de gemeente De Ronde Venen.

Voor het realiseren van laadpalen in de openbare ruimte en bij woningbouwontwikkelingen volgen we op basis van de Laadvisie de 'bronzen' lijn uit het convenant Duurzame Woningbouw van provincie Utrecht. Dit betekent dat we vraaggestuurd plaatsen, zowel op basis van data als op basis van verzoeken van inwoners en bedrijven. Bij woningbouwontwikkelingen zorgen we ervoor dat elke woning met oprit een loze leiding heeft voor het aanleggen van een laadpunt. Daarnaast moet minimaal het aantal parkeerplaatsen dat is vastgesteld in de Europese Energy Performance of Buildings Directive worden voorzien van laadinfrastructuur. We borgen dit door dit uitgangspunt als eis op te nemen in het toetsingskader parkeren in bijlage 3.

Op dit moment zijn er binnen De Ronde Venen zo'n 225 publieke oplaadpunten. Er is landelijk een prognose voor de behoefte aan laadpalen gemaakt en deze prognose is vertaald naar de gemeente De Ronde Venen (zie Laadvisie Gemeente De Ronde Venen). De prognose gaat ervan uit dat er in 2030 1.000 publieke oplaadpunten in de gemeente nodig zijn. De gemeente ontwikkelt tussen 2023 en 2027 ca. 125 laadlocaties (conform de verzamelverkeersbesluiten), met minimaal twee oplaadpunten. Dit zijn dus minimaal 250 oplaadpunten. Dit betekent dat er in de periode 2027 tot 2030 nog een forse opgave ligt van 400 tot 450 laadpunten (ca. 200 palen). Het jaarlijks te plaatsen palen moet van ca. 25 per jaar in de periode 2023-2027 naar ca. 50 in de periode 2027-2030.

Koppeling met andere thema's: parkeren

C2. We faciliteren en stimuleren een duurzame manier van reizen door de inzet van het STOMP-principe

Door de maatregelen bij de thema's bereikbaarheid en veiligheid & leefbaarheid faciliteren we hoofdzakelijk het duurzaam reizen. Daarnaast gaan we inwoners ook stimuleren om duurzamer te reizen. Dat doen we op de volgende manieren.

Stimuleren gebruik deelmobiliteit

Deelmobiliteit is een efficiënte en duurzame mobiliteitsoplossing, omdat het reizigers de mogelijkheid biedt om gebruik te maken van een relatief kleine hoeveelheid (duurzame) vervoermiddelen. Door het inzetten van deelmobiliteit zijn er bijvoorbeeld minder parkeerplaatsen nodig in de openbare ruimte, waardoor deze ruimte anders kan worden ingericht (denk aan meer groen of een betere verblijfskwaliteit).

In de gemeente zijn al enkele deelauto's en deelfietsen beschikbaar. Uit de enquête die in het kader van dit Mobiliteits- en Verkeersveiligheidsplan is uitgezet blijkt dat 10% van degenen die vaak met de auto rijden openstaat voor het gebruik van een deelauto, en nog eens 10% dit nog niet weet. We gaan onderzoeken hoe we het gebruik van deelmobiliteit op de huidige en toekomstige locaties bij bijvoorbeeld mobiliteitshubs (zie beleidsuitgangspunt A7) kunnen stimuleren.

Stimuleren van duurzaam reizen bij werkgevers

Een groot deel van de verplaatsingen in de gemeente bestaat uit woon-werkverkeer of zakelijk verkeer. Om minder, anders of schöner reizen te stimuleren, maken we gebruik van de werkgeversaanpak vanuit Goedopweg (geïnitieerd door onder andere provincie Utrecht, het ministerie van I&W en Rijkswaterstaat). Vanuit deze werkgeversaanpak willen we samen met Goedopweg het gesprek aangaan met werkgevers over bijvoorbeeld de mobiliteitsvraagstukken voor woon-werkverkeer, stimuleren van fietsplannen of een mobiliteitsbudget, waarbij de werknemer gestimuleerd wordt voor het gebruik van andere vervoersmiddelen dan de auto, en het stimuleren van thuis- en/of hybride werken. In eerste instantie richten we ons op de grote werkgevers (> 100 werknemers), daarmee behalen we het grootste effect.

De gemeente heeft een voorbeeldfunctie voor duurzaam mobiliteitsbeleid op het gebied van woon-werkverkeer en het gebruik van elektrische voertuigen. Dit eerste vertaalt zich in het stimuleren van de fiets en het openbaar vervoer in het woon-werkverkeer en ook bij dienstreizen.

Mogelijkheden verkennen realiseren pakketophaalpunten

Niet alleen vanuit duurzaamheid, maar ook vanuit leefbaarheid en verkeersveiligheid is het wenselijk om bezorgverkeer in woonwijken te beperken. Daarom gaan we verkennen wat kansrijke locaties zijn om pakketophaalpunten te realiseren die centra of woonwijken kunnen ontzien van bezorgverkeer. Het gaat om centrale locaties waar inwoners hun online bestelde pakketje kunnen laten bezorgen om ritten van de pakketbezorger door woonwijken te beperken. Denk aan locaties zoals mobiliteitshubs (zie uitgangspunt A6). Het gebruik van een pakketpunt is echter ook sterk afhankelijk van het (koop)gedrag van inwoners. Wanneer we pakketpunten realiseren zien we het dan ook als rol van de gemeente om inwoners te stimuleren om van deze pakketpunten gebruik te maken.

Koppeling met andere thema's: bereikbaarheid, veiligheid & leefbaarheid en toegankelijkheid

C3. We zoeken koppeling met het Regionaal MobiliteitsProgramma

In de Regio Midden-Nederland werken bedrijfsleven, maatschappelijke organisaties en overheden actief samen aan een schoon, slim en energiezuinig mobiliteitssysteem. In dat kader stelt de provincie Utrecht in samenwerking met gemeenten in de provincie het Regionaal MobiliteitsProgramma (RMP) op. Deze vloeit voort uit het nationale Klimaatakkoord. In dit RMP worden voor 5 thema's plannen van aanpak opgesteld. Vervolgens gaan verschillende coalities in de regio aan de slag met het uitvoeren van de plannen van aanpak voor deze thema's. In onderstaande opsomming leest u in welke mate wij als gemeente De Ronde Venen gaan inzetten op de vijf thema's.

- *Stads-/centrumlogistiek:* De doelstellingen van dit thema zijn om de luchtkwaliteit in centra te verbeteren en de overlast van vrachtwagens te verminderen. Gemeente De Ronde Venen gaat als onderdeel van dit thema kansrijke locaties voor pakketpunten op potentiële locaties verkennen (zie beleidsuitgangspunt C2).
- *Fiets:* Onder dit thema vallen het aanleggen van hoogwaardige fietsverbindingen, het realiseren van fietsparkeervoorzieningen bij knooppunten en het stimuleren van fietsgebruik. Beleidsuitgangspunten A3 en A4 beschrijven hoe we tot een hoogwaardig hoofdfietsroute-netwerk en een onderliggend fijnmazig fietsnetwerk komen. Maatregel E4 gaat in op fietsparkeren bij nieuwbouwlocaties.
- *Ruimtelijke inrichting nieuwbouwlocaties:* Bij ruimtelijke ontwikkelingen speelt tot op heden de auto een centrale rol. Door bij ruimtelijke ontwikkelingen duurzame mobiliteit (fiets, lopen, laadinfra of deelvervoer) meer prioriteit te geven, kan worden bijgedragen aan een duurzaam mobiliteitssysteem. Bij beleidsuitgangspunt E2, E3 en E4 beschrijven we hoe we omgaan met parkeren bij nieuwe ontwikkelingen.
- *Werkgeversaanpak:* Het doel van een werkgeversaanpak is om woon-werk- of zakelijke kilometers te verminderen (bijv. door thuiswerken), veranderen (door op andere tijden te reizen) of verschonen (door met een duurzamer vervoermiddel te reizen). Het RMP verwijst naar Goedopweg voor de werkgeversaanpak. Beleidsuitgangspunt beschrijft hoe we Goedopweg gaan inzetten voor de werkgeversaanpak.
- *Stimuleren elektrisch vervoer en laadinfrastructuur:* De verduurzaming van auto's levert een grote bijdrage aan CO2-reductie. De provincie Utrecht ondersteunt samen met de provincies Noord-Holland en Flevoland gemeenten met de uitbreiding van laadinfrastructuur. Beleidsuitgangspunt C1 beschrijft de aanpak van gemeente De Ronde Venen om het aantal laadpunten uit te breiden.

Koppeling met andere thema's: bereikbaarheid en parkeren

4.4 Thema D: Toegankelijkheid

4.4.1 Ambitie

Zo veel mogelijk mensen moeten zelfstandig mee kunnen doen in de maatschappij. Daar moet de openbare ruimte op worden ingericht. **Daarom zorgen we ervoor dat belangrijke voorzieningen in de**

gemeente voor iedereen bereikbaar en toegankelijk zijn. Hier houden we rekening mee vanaf het ontwerpproces tot aan onderhoudswerkzaamheden.

4.4.2 Wat is er tijdens de inwonersparticipatie gezegd?

Tijdens de inwonersparticipatie zijn hoofdzakelijk de volgende reacties gegeven:

- Er wordt ervaren dat niet alle stoepranden rolstoelvriendelijk zijn.
- Er zouden meer bankjes op routes tussen woonwijken en parken of andere belangrijke bestemmingen moeten worden geplaatst.
- De stoepen in de dorpscentra zijn op veel locaties te smal.
- De hellingsgraad op kleine bruggetjes is soms te groot voor een rolstoel
- Bij nieuwe ontwikkelingen ervaringsdeskundigen kunnen (mindervaliden, ouderen of slechtzienden) meer worden gevraagd naar hun expertise.

4.4.3 Beleidsuitgangspunten

De ambitie van het thema toegankelijkheid gaan we invullen met de volgende beleidsuitgangspunten:

- D1. We borgen de bereikbaarheid en toegankelijkheid door thema A (Bereikbaarheid)
- D2. We maken en houden de gemeente toegankelijk voor mensen met een mobiliteitsbeperking
- D3. We sluiten aan bij bestaande educatie- en gedragscampagnes om de verkeersvaardigheden van jongeren en ouderen te vergroten

4.4.4 Toelichting

D1. We borgen de bereikbaarheid en toegankelijkheid door thema A (Bereikbaarheid)

Bij thema A (bereikbaarheid) beschrijven we hoe we alle bestemmingen in de gemeente bereikbaar houden te voet, met de fiets, het ov of de auto. Wanneer je een locatie goed kunt bereiken per fiets, openbaar vervoer of auto, dan is de locatie voor de meeste doelgroepen al redelijk toegankelijk. Voor doelgroepen die minder mobiel zijn (denk aan mindervaliden, slechtzienden, ouderen of juist kleine kinderen) nemen we aanvullende maatregelen. Deze beschrijven we in beleidsuitgangspunt D2.

Koppeling met andere thema's: bereikbaarheid

- ##### D2. We maken en houden de gemeente toegankelijk voor mensen met een mobiliteitsbeperking
- Het toegankelijk maken en houden van de gemeente doen we op de onderstaande manieren.

Openbare ruimte inrichten conform het VN-verdrag Handicap

Sinds 2016 geldt het VN-verdrag Handicap in Nederland. Dit verdrag verbetert de positie van mensen met een beperking en zorgt ervoor dat zij beter en vaker mee kunnen doen in de samenleving. Wat betreft mobiliteit staan hierin opgenomen dat passende maatregelen worden genomen om personen met een handicap op voet van gelijkheid met anderen de toegang te garanderen tot de fysieke leefomgeving, vervoer en andere voorzieningen. Deze maatregelen zijn van toepassing op onder andere gebouwen, wegen, vervoer en andere voorzieningen in gebouwen en daarbuiten.

Hier gaan wij in de gemeente De Ronde Venen mee aan de slag door per dorp een Toegankelijkheidsplan op te stellen. Hierin nemen we de belangrijkste bestemmingen en routes voor slechtzienden en mindervaliden op en beschrijven we waar deze routes aan moeten voldoen.

Fietsnetwerk inrichten volgens 8-80-principe

Het 8-80-principe komt van de Fietsersbond en wil zeggen dat alle fietsvoorzieningen zo ontworpen moeten worden dat ze gebruikt moeten kunnen worden door iedereen tussen de 8 en 80 jaar. Wanneer een fietsverbinding uit het hoofdnetwerk wordt aangepakt, wij deze volgens de principes uit 8-80 in. Concreet betekent dit:

- Fietsroutes zo veel mogelijk gescheiden realiseren van drukke autoroutes
- Fietsroutes laten aansluiten op belangrijke eindbestemmingen voor gebruikers
- Veilige oversteken realiseren bij 50 km/h-wegen en drukke 30 km/h-wegen
- Eenduidige verkeerssituaties realiseren
- Consistent zijn in kwaliteit: zo veel mogelijk eenduidigheid creëren in materiaal en maatvoering
- Onnodig grote bochten en kronkels vermijden
- Conflicten vermijden met tegemoetkomend verkeer
- Vergevingsgezinde fietspaden realiseren
- Langsparkeren vermijden

Dit uitgangspunt is opgenomen in het uitgangspuntenkader in bijlage 2.

Basisnet openbaar vervoer bieden

Zoals benoemd onder beleidsuitgangspunt A6 is het Strategisch OV Plan de basis van het OV. Het uitgangspunt van dit plan is een onderliggend, flexibel ov-netwerk voor de gebieden waar minder vraag en aanbod van openbaar vervoer is. Hiermee zorgen we ervoor dat we de inwoners een gemeente-breed basisnetwerk openbaar vervoer bieden.

Bushaltes toegankelijk maken

Een ander uitgangspunt van het Strategisch OV Plan is het toegankelijk maken van bushaltes. Hierbij letten we erop dat de hoogte van het perron en de haltebreedte aansluiten bij de CROW-richtlijnen en dat er op elke halte geleidelijnen en visuele markeringen aanwezig zijn. Er is extra aandacht voor het onderhoud van de haltes.

Voldoende gehandicaptenparkeerplaatsen borgen

Voor het borgen van voldoende gehandicaptenparkeerplaatsen hanteren we de CROW-normen voor gehandicaptenparkeerplaatsen. Deze geven aan dat bij publieke voorzieningen 5% van het parkeeraanbod zou uit algemene gehandicaptenparkeerplaatsen moet bestaan en 2% van het parkeeraanbod op parkeerterreinen en in parkeergarages. Wanneer we klachten ontvangen over een tekort aan gehandicaptenparkeerplaatsen op een bepaalde locatie, gaan we na of de hoeveelheid gehandicaptenparkeerplaatsen voldoet aan de CROW-richtlijn en of dat in dat geval voldoende parkeergelegenheid biedt voor mindervaliden of dat er aanvullende maatregelen nodig zijn om het aantal gehandicaptenparkeerplaatsen te laten aansluiten bij de vraag. Ook bij het ontwerpen en aanleggen van gehandicaptenparkeerplaatsen houden we de CROW-richtlijnen aan.

Koppeling met andere thema's: bereikbaarheid, veiligheid & leefbaarheid en parkeren

D3. **We sluiten aan bij bestaande educatie- en gedragscampagnes om de verkeersvaardigheden van jongeren en ouderen te vergroten**

Als gemeente gaan we inzetten op verkeerseducatie voor jongeren, ouderen en andere doelgroepen die weinig ervaring hebben met fietsen (bijv. mensen met een migratieachtergrond). Er zijn verschillende externe partijen betrokken bij het verzorgen van fietseducatie in de gemeente. De volgende initiatieven lopen al:

- Veilig Verkeer Nederland organiseert de nationale verkeersexamens voor basisscholen;
- Daarnaast organiseert Veilig Verkeer Nederland in de gemeente onder andere dode hoek trainingen, scootmobiel workshops en opfriscursussen voor ouderen;
- De Fietzersbond organiseert fietslessen voor nieuwe Nederlanders;
- De provincie Utrecht biedt een breed programma verkeerseducatie aan voor onder meer 0-tot 15-jarigen, jonge bestuurders en ouderen. De provincie werkt daarbij samen met gemeenten, basis- en middelbare scholen en aanbieders van educatieve producten;
- Veilig Verkeer Nederland heeft een wijkgerichte aanpak om verkeersgedrag bespreekbaar te maken en onveilige situaties op te lossen, bijvoorbeeld in Vinkeveld.

Als gemeente sluiten we aan bij deze initiatieven en werken we graag samen met deze partijen om deze verder te brengen. Daarnaast brengen we via basisscholen in kaart welke ouders en kinderen geen fiets hebben en fietslessen of reparatie van fietsen nodig hebben.

Koppeling met andere thema's: veiligheid & leefbaarheid

4.5 Thema E: Parkeren

4.5.1 Ambitie

De thema's bereikbaarheid, leefbaarheid, veiligheid, duurzaamheid en toegankelijkheid zijn allemaal van toepassing op parkeren. **Anders gezegd: met parkeren dragen we bij aan een bereikbare, leefbare, veilige, duurzame en toegankelijke gemeente.** We gaan slim om met de beschikbare openbare ruimte. Door het stimuleren van het gebruik van andere vervoersmiddelen (bijvoorbeeld door het realiseren van hoogwaardige fietsparkeervoorzieningen) kunnen we het aantal benodigde autoparkeerplaatsen beperkt houden.

4.5.2 Wat is er tijdens de inwonersparticipatie gezegd?

De meeste reacties over het thema parkeren hebben te maken met een te hoge parkeerdruk (zowel voor auto's als fietsen) die wordt ervaren in het centrum van Mijdrecht en bij het station van Abcoude. Aan de andere kant wil men niet dat groen ten koste gaat van parkeren. Daarnaast wordt lokaal parkeeroverlast ervaren door bijvoorbeeld foutgeparkeerde auto's, fietsen die op de stoep parkeren of bezoekers vakantiewoningen die langdurig parkeerplaatsen bezetten.

4.5.3 Beleidsuitgangspunten

De ambitie van het thema parkeren gaan we invullen met de volgende beleidsuitgangspunten:

- E1. We monitoren (fiets)parkeerknelpunten en stellen indien nodig per dorp een parkeervisie op
- E2. We behouden de huidige parkeernormen en we kijken daarvan alleen af na instemming van de gemeenteraad
- E3. Waar nodig passen we bij ruimtelijke ontwikkelingen parkeerregulering toe om alternatieve mobiliteit te stimuleren
- E4. We gaan werken met fietsparkeernormen op basis van de kentallen van CROW/Fietsberaad en met inrichtingsrichtlijnen voor fietsparkeervoorzieningen

4.5.4 Toelichting

- E1. **We monitoren (fiets)parkeerknelpunten en stellen indien nodig per dorp een parkeervisie op**
De parkeerdruk is op sommige locaties en op sommige momenten hoog. Zo ervaren veel bewoners een hoge parkeerdruk in hun straat en bij bepaalde voorzieningen. We blijven de parkeersituatie monitoren en als daar aanleiding voor is, gaan we knelpunten doordacht en integraal tegen. Dit doen we door voor het dorp waar het knelpunt speelt een Parkeervisie op te stellen. Het basisuitgangspunt van deze visies wordt om eerst effectiever gebruik te maken van bestaande parkeerplaatsen (zowel openbaar als op eigen terrein) en (als dit niet kan of niet toereikend is) een ander parkeerregime toe te passen, zoals blauwe zones of vergunninghoudersparkeren, of het instellen van een parkeerverbod. In het uiterste geval onderzoeken we de mogelijkheid om in de toekomst betaald parkeren te introduceren. We zijn terughoudend met het realiseren van nieuwe parkeerplaatsen, omdat deze ten koste gaan van het groen in de wijk en juist ook extra verkeer kan aantrekken. Alleen als de bereikbaarheid van de hulpdiensten daartoe aanleiding geven, is het realiseren van extra parkeerplaatsen een mogelijkheid.

Voor Abcoude is al een Parkeervisie opgesteld, die bijlage was van het Beleidsplan Verkeer 2017-2021. We behouden deze visie.

De parkeersituatie in de zomer in Vinkeveen verdient speciale aandacht. Dat staat op dit moment ook op de planning, bijvoorbeeld in het Achterbos en op een gedeelte van de Herenweg. Het is voor Vinkeveen nodig om te zoeken naar alternatieve vormen van bereikbaarheid om de leefbaarheid en (verkeers)veiligheid te garanderen.

Koppeling met andere thema's: alle andere thema's

- E2. **We behouden de huidige parkeernormen en we kijken daarvan alleen af na instemming van de gemeenteraad**
Met het STOMP-principe willen we het gebruik van alternatieven voor de auto stimuleren. Toch zal de auto een belangrijke plaats in het mobiliteitssysteem blijven innemen. Daarom blijven we de parkeernormen hanteren zoals deze zijn opgenomen in het Beleidsplan Verkeer 2017-2021. Daarnaast passen we het Toetsingskader parkeren bij ruimtelijke ontwikkelingen (dat in de Parkeervisie Abcoude is opgenomen) in dit plan toe op alle ruimtelijke ontwikkelingen in de gemeente. Dit toepassingskader is opgenomen in bijlage 3, de parkeernormen (inclusief die van Abcoude) en aanwezigheidspercentages in bijlage 4. We werken niet met correctiefactoren voor de aanwezigheid van deelmobiliteit of hoogwaardig openbaar vervoer. We gaan niet uit van het ambitieniveau 'brons' uit het convenant Duurzame Woningbouw van provincie Utrecht met een reductie van 10% van de parkeernorm als een nieuwbouwontwikkeling zich in de nabijheid van een HOV-halte bevindt en er aanvullende fietsmaatregelen worden genomen. We houden de komende jaren de ontwikkeling van het aanbod van deelmobiliteit in de gaten en sluiten daarbij aan met de correctiemogelijkheden op de parkeernorm.

Omdat het aanbod van deelmobiliteit nog in ontwikkeling is, passen we op dit moment nog geen generieke correctie op de parkeernorm toe voor het aanbieden van deelmobiliteit. Wel stimuleren we ontwikkelaars conform het ambitieniveau 'brons' om deelmobiliteitsconcepten aan te bieden. Zij kunnen per ontwikkeling in een mobiliteitsplan aangeven op welke manier zij deelmobiliteitsconcepten willen inzetten en welk effect dit heeft op de parkeervraag. Het afwijken van de in bijlage 4 opgenomen parkeernormen is alleen mogelijk met instemming van de gemeenteraad.

Koppeling met andere thema's: alle andere thema's

- E3. **Waar nodig passen we bij ruimtelijke ontwikkelingen parkeerregulering toe om alternatieve mobiliteit te stimuleren**
Het gebruik van alternatieve vormen van mobiliteit kan verder gestimuleerd worden als het auto-bezit- en gebruik minder aantrekkelijk wordt gemaakt. Dit kan door het inzetten van parkeerregulering, zoals vergunninghoudersparkeren. Per ruimtelijke ontwikkelingen bepalen we op basis van het effect van de ontwikkeling op de verkeersafwikkeling op het omliggende wegennetwerk

in combinatie met het aanbod van fietsnetwerk, openbaar vervoer en deelmobiliteit of de toepassing van parkeerregulering noodzakelijk is. Als er aanleiding is om parkeerregulering toe te passen geven we dit zo vorm dat overloop van parkeervraag naar de omgeving van de ruimtelijke ontwikkeling wordt voorkomen (bijvoorbeeld door parkeervoorzieningen aan de rand van een nieuwbouwwijk).

Koppeling met andere thema's: alle andere thema's

E4. We gaan werken met fietsparkeernormen op basis van de kentallen van CROW/Fietsberaad en met inrichtingsrichtlijnen voor fietsparkeervoorzieningen

Het goed en veilig kunnen stallen van de fiets is een basisvoorwaarde voor fietsgebruik. Dit geldt ook voor het kunnen stallen van fietsen bij woningen en voorzieningen. Om te borgen dat bij nieuwe woningen en voorzieningen voldoende fietsstalvoorzieningen worden gerealiseerd, gaan we naast de parkeernormen voor autoparkeerplaatsen werken met fietsparkeernormen. Deze normen baseren we op de meest recente kentallen van CROW/Fietsberaad, waarbij we uitgaan van het maximale kentel. De fietsparkeernormen zijn opgenomen in bijlage 5.

De fietsparkeerplaatsen dienen goed toegankelijk te zijn, nabij de entree (max. 25 m), op de begane grond. Bij niet grondgebonden complexen dient de fietsstalling inpandig te worden gerealiseerd. Indien de fietsenberging op een verdieping wordt gerealiseerd, dient deze met een hellingbaan toegankelijk te zijn. De fietsstalling dient te voldoen aan de eisen volgens de Stichting Fietsparkeur (zie www.fietsparkeur.nl) en er dient rekening gehouden te worden met verschillende fiestypes zoals bakfietsen en elektrische fietsen. Er dient aandacht te zijn voor en bij ruimtelijke ontwikkelingen inzicht te worden gegeven in:

- De verbindingen met bestaande voorzieningen voor voetgangers en fietsers
- De verbindingen voor fietsers met het hoofdfietsnetwerk
- Verbindingen voor voetgangers en fietsers met OV-halte
- Maatregelen ter stimulering wandelen, fietsen ten gunste van auto

Koppeling met andere thema's: alle andere thema's

5. DOORKIJK NAAR UITVOERINGSPLANNEN PER DORP

In dit Mobiliteits- en Verkeersveiligheidsplan zijn per thema beleidsuitgangspunten geformuleerd waarmee we de gemeente tot aan 2040 bereikbaar, leefbaar en veilig gaan houden. Sommige beleidsuitgangspunten zijn vrij concreet, daar kunnen we op korte termijn mee aan de slag. Denk bijvoorbeeld aan het werken met correcties op de parkeernormen. Andere beleidsuitgangspunten vereisen (een continuering van) een samenwerking of dialoog met andere partijen, bijvoorbeeld de OV-gerelateerde uitgangspunten.

Daarnaast zijn er overkoepelende beleidsuitgangspunten waar verdere uitwerking voor benodigd is, bijvoorbeeld omdat we in beeld moeten krijgen welke locaties aangepakt moeten worden of we onderzoek moeten doen naar het effect van een bepaalde maatregel. Voor deze vervolgstapen die we in de beleidsuitgangspunten noemen dienen we budgetten aan te vragen.

Het vervolg van het Mobiliteits- en Verkeersveiligheidsplan bestaat uit het opstellen van een uitvoeringsplan per dorp. In deze uitvoeringsplannen maken we concreet welke maatregelen we wanneer en op welke locatie gaan uitvoeren. Ook nemen we hierin budget- en subsidieaanvragen op voor de maatregelen. Bij het opstellen van deze uitvoeringsplannen nemen we de input van inwoners en ondernemers mee.

Tabel 4 bevat een samenvatting van alle acties die voortkomen uit de beleidsuitgangspunten waar budgetten voor aangevraagd moeten worden. Ook is in deze tabel aangegeven welke acties in de uitvoeringsplannen per dorp onder worden gebracht, en welke gemeentebreed uitgewerkt gaan worden.

Beleidsuitgangspunt		Actie	Uitvoeringsplan
A1	We realiseren voetgangersvriendelijke inrichtingen rondom belangrijke bestemmingen	We bepalen de belangrijke bestemmingen, waar we voetgangersvriendelijke inrichtingen gaan realiseren, en definiëren het begrip "voetgangersvriendelijk"	Per dorp
A2	We stellen een prioritering op van benodigde bereikbaarheids- en verkeersveiligheidsmaatregelen en	We stellen een prioritering op van locaties waar bereikbaarheids- en verkeersveiligheidsmaatregelen genomen dienen te worden.	Per dorp

	geven hierin prioriteit aan fietsverkeer		
A3	We stellen een hoogwaardig hoofdfietsrouten netwerk vast	We realiseren aantrekkelijke, veilige en comfortabele fietsroutes als onderdeel van het hoofdfietsrouten netwerk.	Gemeentebreed
A4	We streven naar een fijnmazig onderliggend fietsnetwerk	We stellen een onderliggend fietsnetwerk vast.	Gemeentebreed
A7	Voor het aanbieden van deelmobiliteit in bestaande gebieden volgen we de kansen van de markt en hogere overheden	We onderzoeken de mogelijkheid om deelmobiliteit bij multimodale hubs aan te bieden.	Per dorp
A9	We onderzoeken de gevolgen van de grootschalige ruimtelijke ontwikkelingen en nemen waar nodig maatregelen	We stellen een procesvoorstel vast, waarin we beschrijven hoe we de gevolgen en mogelijke maatregelen t.a.v. de ruimtelijke ontwikkelingen onderzoeken om de bereikbaarheid en leefbaarheid op en rond het onderliggend wegennet op peil te houden.	Gemeentebreed
B4	We stellen op basis van Duurzaam Veilig een geactualiseerde wegcategorisering op, waarbij we als uitgangspunt nemen dat voor alle wegen binnen de bebouwde kom de maximumsnelheid 50 km/u wordt, tenzij dit niet gewenst is vanwege de verkeersveiligheid, en richten wegen conform de richtlijnen van Duurzaam Veilig in	We stellen een geactualiseerde wegcategoriseringskaart op, waarbij we (de meest recente ontwikkelingen van) Duurzaam Veilig als basis nemen. Bij het opstellen van een nieuwe wegcategorisering onderzoeken we of het wenselijk is om een aantal 50 km/h-wegen in te richten als 30 km/h of juist als 50 km/h te behouden.	Gemeentebreed
C2	We faciliteren en stimuleren een duurzame manier van reizen door de inzet van het STOMP-principe	We gaan onderzoeken hoe we het gebruik van deelmobiliteit kunnen stimuleren.	Gemeentebreed
		We gaan verkennen wat kansrijke locaties zijn om pakketophaalpunten te realiseren die centra of woonwijken kunnen ontzien van bezorgverkeer.	Per dorp
D2	We maken en houden de gemeente toegankelijk voor mensen met een mobiliteitsbeperking	We gaan per dorp een Toegankelijkheidsplan opstellen.	Per dorp
		We maken bushaltes toegankelijk.	Per dorp
D3	We sluiten aan bij bestaande educatie- en gedragscampagnes om de verkeersvaardigheden van jongeren en ouderen te vergroten	We brengen in kaart welke ouders en kinderen geen fiets hebben en fietsles of reparatie van fietsen nodig hebben.	Gemeentebreed

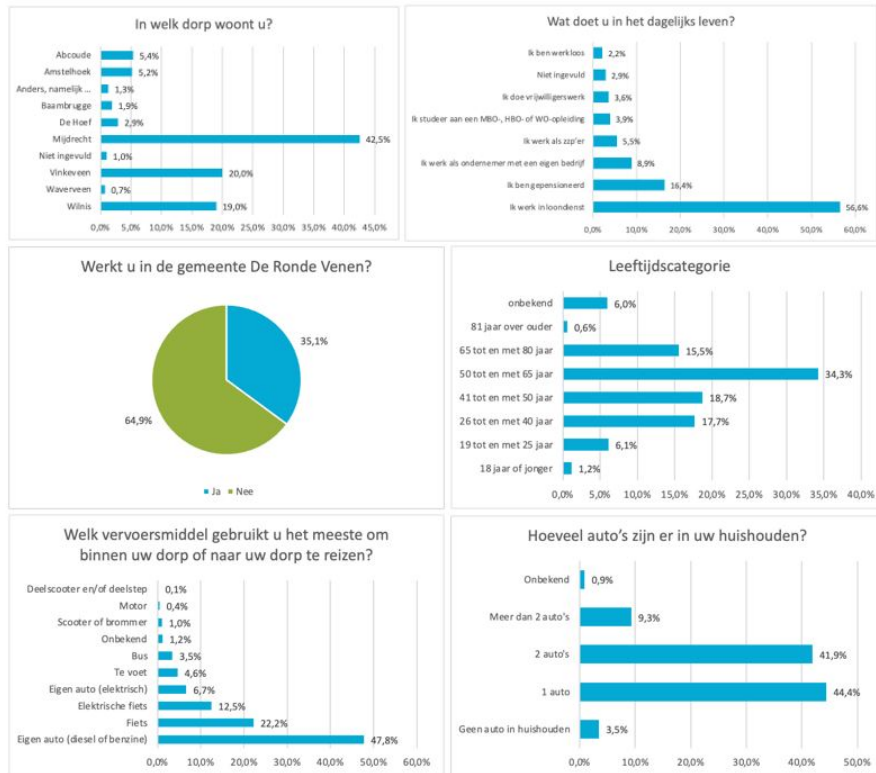
Tabel 4 – Acties uit beleidsuitgangspunten waar via uitvoeringsprogramma's budget voor zal worden gezocht

BIJLAGE 1 – RESULTATEN ENQUÊTES

Enquête 1: Waarden mobiliteit

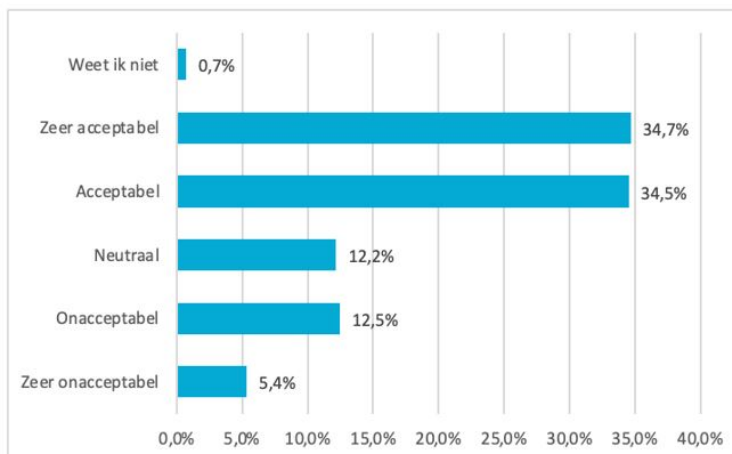
Achtergrondinformatie

Van december 2022 tot maart 2023 hebben inwoners van De Ronde Venen de mogelijkheid gehad om een enquête in te vullen over wat men belangrijk vindt als het gaat om mobiliteit. De enquête is 689 keer ingevuld. In onderstaande grafieken is achtergrondinformatie over de respondenten weergegeven.

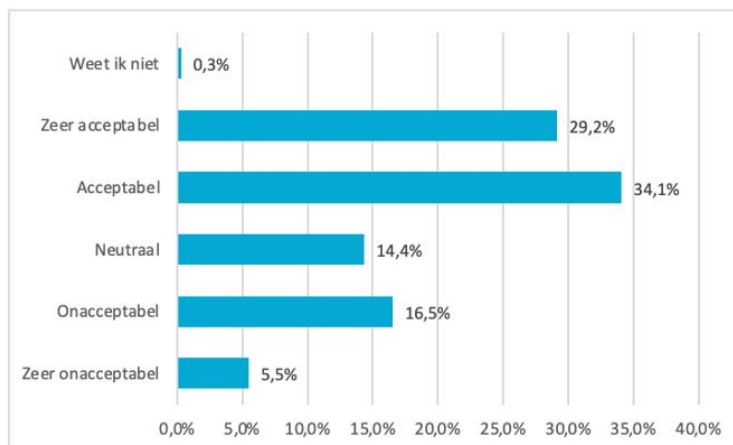


Mobiliteitsdilemma's

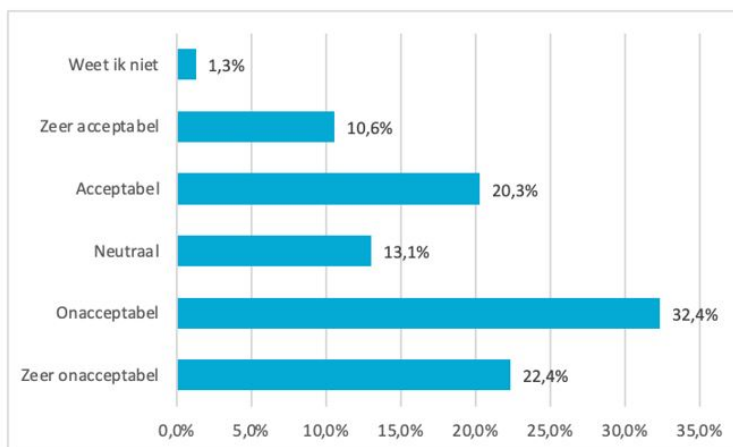
1. Als we veel investeren in verkeersveiligheid betekent dit vaak méér reistijd voor auto's. Bijvoorbeeld als we van (bepaalde) wegen binnen de bebouwde kom 30km-wegen maken, omdat dit veiliger is voor alle verkeersdeelnemers. In hoeverre vindt u het acceptabel dat een verbeterde verkeersveiligheid ten koste gaat van de doorstroming per auto?



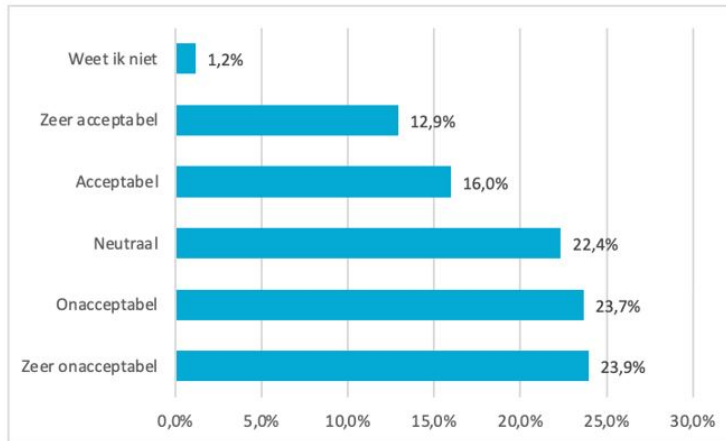
2. Als we veel investeren in fietsdoorstroming betekent dit vaak méér reistijd voor auto's. Bijvoorbeeld als we snelfietsroutes aanleggen, waarbij verkeerslichten voor fietsers gunstig zijn afgesteld. Hierdoor moet het autoverkeer langer wachten. In hoeverre vindt u het acceptabel dat een verbeterde fietsdoorstroming ten koste gaat van de doorstroming per auto?



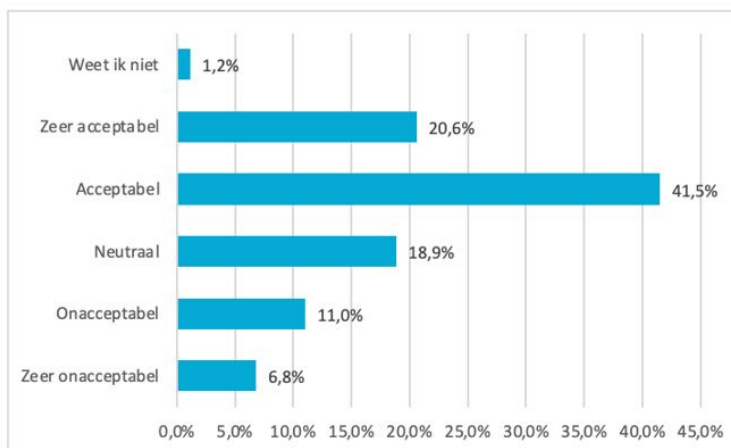
3. In nieuwe woonwijken kunnen we ervoor kiezen om minder parkeerplaatsen te maken, zodat er meer ruimte is voor groen en om te verblijven. U kunt dan bijvoorbeeld wel gebruik maken van een deelauto die in de buurt staat. In hoeverre vindt u het acceptabel dat u verder moet lopen naar uw eigen parkeerplaats, als hierdoor meer ruimte ontstaat voor groen en verblijven?



4. Om het gebruik van elektrische auto's aantrekkelijker te maken, kunnen we ervoor kiezen de parkeerplaatsen die het dichtst bij de ingang van een winkel- of werklocatie liggen, te reserveren voor het opladen van elektrische auto's. Gebruikers van brandstofauto's moeten hierdoor verder lopen. In hoeverre vindt u het acceptabel dat u wellicht verder moet lopen, als hierdoor het gebruik van elektrische auto's aantrekkelijker wordt?



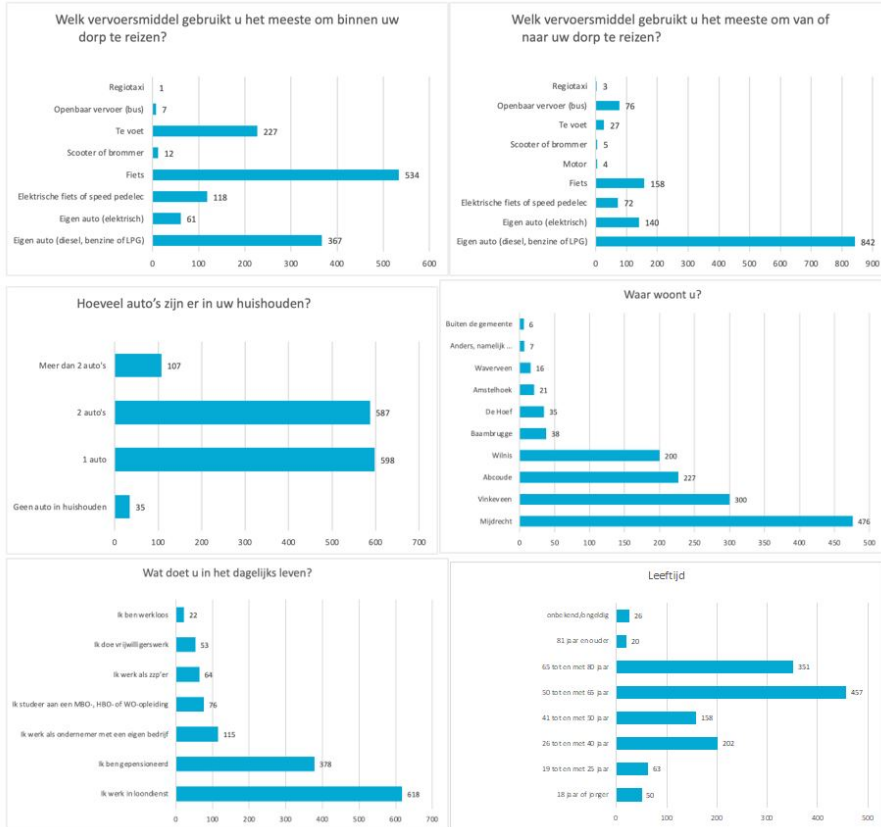
5. In sommige straten zorgt te veel (auto)verkeer ervoor dat de leefbaarheid wordt verstoord. Om deze straten leefbaarder te maken, moet het aantal auto's dat gebruikt maakt van deze straten omlaag. Dit kan voor u betekenen dat u om moet rijden om niet door zo'n straat met leefbaarheidsproblemen te rijden. In hoeverre vindt u dit acceptabel?



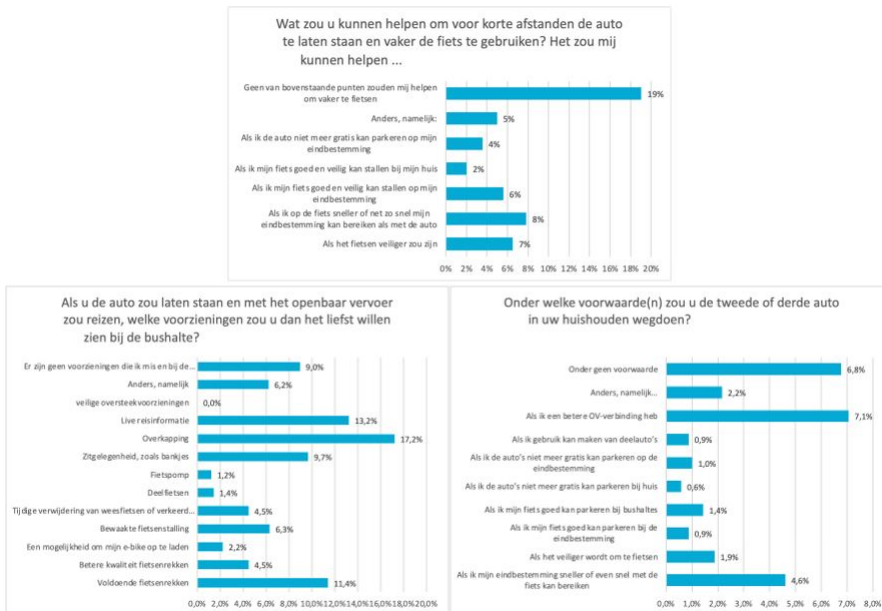
Enquête 2: Mobiliteitsbedrag

In maart 2023 hebben inwoners opnieuw de gelegenheid gehad om een enquête in te vullen. In deze enquête is inwoners gevraagd hoe zij reizen, wat ze zou kunnen helpen om anders te reizen en welke knelpunten zij ervaren wat betreft verkeersveiligheid. De enquête is 1.327 keer ingevuld.

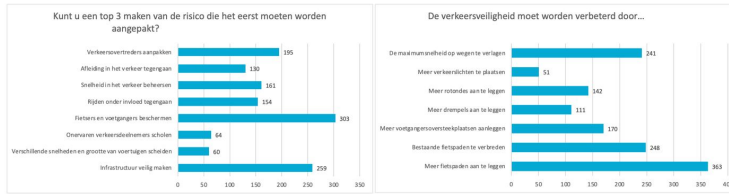
Achtergrondinformatie



Voorwaarden ander vervoersmiddel



Verkeersveiligheid



BIJLAGE 2 – UITGANGSPUNTENKADER

Per locatie die wordt aangepakt, kunnen verschillende keuzes worden gemaakt en afgewogen: welke weggebruiker krijgt de meeste ruimte? Wat is de basisinrichting van een 60 km/h-weg? Al deze keuzes hebben we opgenomen en verwerkt in het onderstaande uitgangspuntenkader. Dit kader wordt waar mogelijk verwerkt in de Leidraad Inrichting Openbare Ruimte en is een leidraad tijdens het proces voor het aanpakken van concrete locaties.

Generieke uitgangspunten

1. We ontwerpen vanuit actieve vormen van mobiliteit, dus geven in het ontwerp eerst de maximale ruimte aan lopen en fietsen.
2. We richten straten Duurzaam Veilig in en gaan daarbij uit van de landelijke CROW-richtlijnen.

Voetganger

3. We hanteren aan minimaal een zijde van de weg zoveel mogelijk de maximale maatvoering voor voetpaden, zodat deze toegankelijk zijn voor mindervaliden (voldoende breed).
4. Voetpaden worden aangelegd aan de hand van de landelijk ontwerpprincipes voor voetpaden.

Fietsen

5. We hanteren zoveel mogelijk de maximale maatvoering voor fietspaden.
6. Fietspaden worden aangelegd en ingericht aan de hand van de landelijk ontwerpprincipes voor fietsinfrastructuur (aaneengesloten, direct, aantrekkelijk, veilig en comfortabel).
7. We ontwerpen fietspaden conform het principe van de Fietsersbond dat kinderen van 8 jaar en ouderen van 80 jaar zich zelfstandig voort kunnen bewegen.

Openbaar vervoer

8. Haltes worden conform het Strategisch OV Plan toegankelijk, comfortabel, verkeers- en sociaal veilig en met voldoende fietsparkeerplaatsen ingericht.

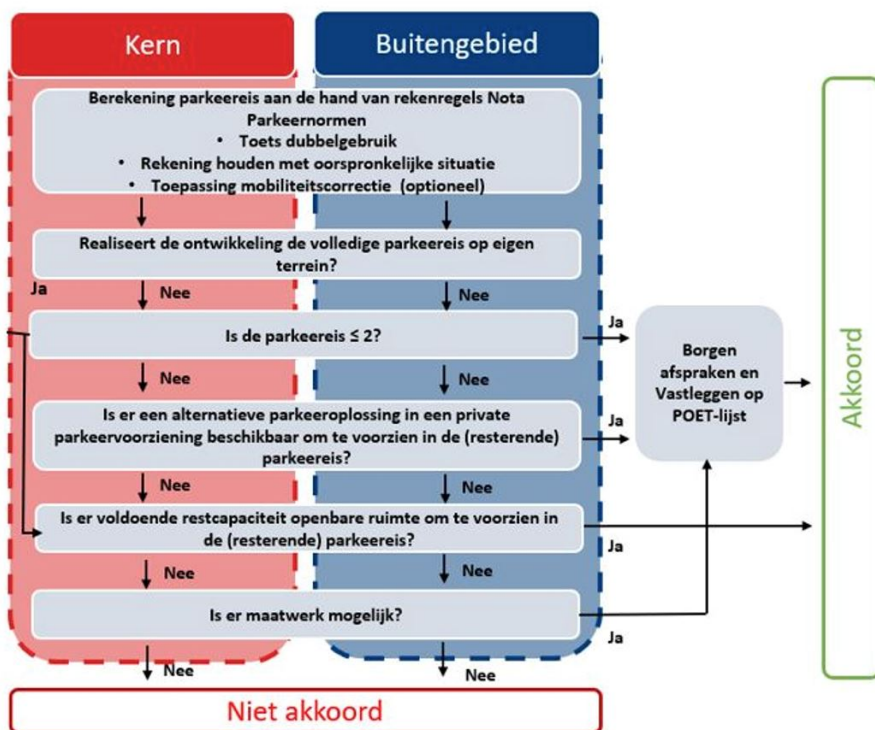
Personenauto en parkeren

9. We hanteren zoveel mogelijk de minimale maatvoering voor de rijbaan voor gemotoriseerd verkeer.

BIJLAGE 3 – TOETSINGSKADER PARKEREN RUIMTELIJKE ONTWIKKELINGEN

In deze bijlage wordt beschreven welke stappen worden doorlopen om tot een parkeereis te komen bij een nieuwe functie of transformatie. Deze zijn gevisualiseerd in onderstaande figuur en worden in de paragrafen hierna verder toegelicht. Het uitgangspunt is dat de volledige parkeereis binnen de contouren van de ontwikkeling wordt opgelost. Als het feitelijk onmogelijk of onwenselijk is om geheel of gedeeltelijk te voldoen aan de parkeereis, dan kan deze ook op andere wijzen worden opgelost. In het toepassingskader worden deze mogelijkheden beschreven. Per stap in dit kader geven we aan of dit van toepassing is op het auto- en/of fietsparkeren.

In het toepassingskader wordt een onderscheid gemaakt tussen de parkeervraag (hoeveel parkeerplaatsen zijn er nodig?) en het parkeeraanbod (hoe lossen we de parkeervraag op?). De parkeervraag wordt veroorzaakt door verschillende gebruikersgroepen, welke in omvang van functie tot functie verschillen. De gebruikersgroepen bestaan uit vaste gebruikers (bewoners, werknemers) en bezoekers (bezoekers van bewoners, bezoekers van winkelfuncties en bedrijven etc.). Het parkeeraanbod wordt vormgegeven door de realisatie van nieuwe of gebruik van bestaande parkeerplaatsen. Deze kunnen op verschillende locaties op, onder of rondom een ontwikkellocatie gelegen zijn. Deze parkeerplaatsen kunnen in eigendom van private organisaties of in eigendom van de gemeente De Ronde Venen.



Wat | Vaststellen van normatieve parkeerbehoefte

De eerste stappen is het vaststellen van de parkeerbehoefte bij een nieuwe ontwikkeling aan de hand van de parkeernormen. Daarbij worden de volgende stappen doorlopen:

Stap 1) Bepaling van de normatieve parkeerbehoefte (auto en fiets)

De normatieve parkeerbehoefte wordt berekend door als eerste te bepalen in welk gebied (centrum, schil of buitengebied) de ontwikkellocatie is gelegen. Vervolgens door de betreffende functie (in omvang bepaald door oppervlakte in m² bvo of vermelde eenheden) te vermenigvuldigen met de parkeernorm die van toepassing is voor de betreffende functie in het betreffende gebied.

Wanneer binnen één ontwikkeling verschillende functies worden gerealiseerd, geldt dat de parkeervraag wordt berekend door de omvang van de losse functies te vermenigvuldigen met de bijbehorende parkeernorm en deze bij elkaar op te tellen.

Stap 2) Toetsen op dubbelgebruik (auto en fiets)

In sommige situaties worden verschillende functies gecombineerd binnen één bouwontwikkeling. Dan dient gekeken te worden naar de momenten in de week waarop per functie de parkeervraag zich voordoet. Omdat de parkeerbehoefte van een specifieke functie zich slechts op bepaalde momenten

voor kan doen, is soms dubbelgebruik van parkeerplaatsen met andere functies te realiseren. Het moment waarop alle gecombineerde functies tezamen de hoogste parkeerbehoefte genereren is leidend bij het vaststellen van de parkeereis. De maatgevende parkeerbehoefte wordt bepaald aan de hand van de aanwezigheidspercentages zoals opgenomen in bijlage 4.

Bij de toepassing van dubbelgebruik wordt ervan uitgegaan dat de aanwezige parkeercapaciteit uitwisselbaar is. Parkeercapaciteit die niet gebruikt kan worden voor dubbelgebruik (bijvoorbeeld omdat parkeerplaatsen exclusief bij een woning verkocht worden) worden buiten beschouwing gelaten bij de berekening van de maatgevende parkeerbehoefte.

Stap 3) Rekening houden met oorspronkelijke situatie (alleen auto)

Bij het bepalen van de parkeerbehoefte bij wijziging of sloop van een bestaande functie wordt rekening gehouden met de parkeerbehoefte en parkeeroplossing van de oorspronkelijke situatie (voorafgaand aan de wijziging of sloop). Het uitgangspunt is dat de parkeerbehoefte van het laatste legaal gebruik van de oorspronkelijke situatie (< 2 jaar; voor zover die parkeerbehoefte werd gefaciliteerd in het openbare parkeerareaal) - negatief wordt opgenomen bij de te berekenen parkeerbehoefte van de nieuwe situatie. Daarbij dient rekening te worden gehouden met de aanwezigheidspercentages die voor de oorspronkelijke functie gelden. De berekening van de 'oude' versus de 'nieuwe' situatie is dus per dagdeel uitgewerkt. Hoewel de normatieve parkeerbehoefte van een oude functie groter kan zijn dan die van een nieuwe functie, kan de nieuwe functie op bepaalde momenten in de week een hogere parkeerbehoefte genereren dan de oude functie. Voor die momenten moet een parkeeroplossing worden geboden.

Als een gebouw of terrein gedurende een langere periode (> 2 jaar) ongebruikt of 'tijdelijk' gebruikt is gebleven, wordt de parkeerbehoefte van de bestaande situatie geacht nihil te zijn. Tijdelijk gebruik ter overbrugging van een permanent gebruik wordt (als het niet langer dan 2 jaar heeft geduurd) buiten beschouwing gelaten bij de beoordeling van het laatste legale gebruik. Het is ter beoordeling van de gemeente of er sprake is van tijdelijk gebruik.

Stap 4) Mobiliteitscorrecties (alleen auto)

De normatieve parkeerbehoefte die volgt uit stap 3 mag met 10% worden verlaagd als de ontwikkeling binnen 400 meter van een HOV-halte ligt. Met een mobiliteitsplan kan daarnaast worden onderbouwd op welke manier deelmobiliteitsconcepten worden ingezet en welk effect dit heeft op de parkeervraag van de ontwikkeling. Bij gebruik van deze stap 4 is ook stap 11 van toepassing.

Stap 5) Vaststellen normatieve parkeereis (auto en fiets)

De normatieve parkeereis is het aantal parkeerplaatsen dat minimaal nodig is om in de eigen parkeerbehoefte van de bouwontwikkeling te voorzien. In veel situaties zal de parkeereis gelijk zijn aan de maatgevende parkeerbehoefte, eventueel gecorrigeerd met de mobiliteitscorrecties. Bij bouwplannen waarbij bestaande (openbare) parkeercapaciteit verloren gaat, moet het verlies van deze capaciteit worden gecompenseerd. Het aantal openbare parkeerplaatsen dat verdwijnt, wordt daarom opgeteld bij de maatgevende parkeerbehoefte om zo te komen tot de parkeereis.

Bij het berekenen van de parkeerbehoefte wordt tussentijds niet afgerond. Pas bij het bepalen van de parkeereis wordt naar boven afgerond op hele parkeerplaatsen. Een parkeereis tot 0,5 wordt naar beneden afgerond. Een parkeereis van 0,5 of hoger wordt naar boven afgerond.

Hoe | Voldoen aan de parkeereis

De volgende vraag is hoe de parkeereis wordt opgelost. Aan de parkeereis kan worden voldaan door de realisatie van nieuwe- of het gebruik van bestaande parkeerplaatsen. Deze kunnen op verschillende locaties op, onder of rondom een bouwlocatie gelegen zijn. Deze parkeerplaatsen kunnen in eigendom van private partijen of in eigendom van de gemeente De Ronde Venen zijn.

Stap 6) Oplossen op eigen terrein (auto en fiets)

Het uitgangspunt is dat een bouwontwikkeling in de parkeereis voorziet op eigen terrein – zowel voor vaste gebruikers als bezoekers. De parkeerplaatsen moeten voldoende toegankelijk zijn en moeten voldoen aan de maatvoeringen uit de NEN 2443_2013. Wanneer niet (volledig) aan dit uitgangspunt kan worden voldaan, moet de initiatiefnemer aantonen waarom realisatie van de benodigde parkeerplaatsen op eigen terrein niet mogelijk is. In dat geval dient te worden bezien of een aanpassing van het bouwplan of mogelijk andere oplossingen kunnen leiden tot het wel voldoen aan de parkeereis op eigen terrein.

Bij woningbouwontwikkelingen moet bij iedere oprit een loze leiding heeft voor het aanleggen van een laadpunt en moet minimaal het aantal parkeerplaatsen dat is vastgesteld in de Europese Energy Perfor-

mance of Buildings Directive worden voorzien van laadinfrastructuur. Ook moet de positionering van alle parkeerplaatsen van de parkeereis voldoende ruimte bieden voor het realiseren van een laadpunt.

Fietsparkeerplaatsen dienen goed toegankelijk te zijn, nabij de entree (max. 25 m), op de begane grond. Bij niet grondgebonden complexen dient de fietsenstalling inpandig te worden gerealiseerd. Indien de fietsenberging op een verdieping wordt gerealiseerd, dient deze met een hellingbaan toegankelijk te zijn. De fietsenstalling dient te voldoen aan de eisen volgens de Stichting Fietsparkeur (zie www.fietsparkeur.nl) en er dient rekening gehouden te worden met verschillende fietstypes zoals bakfietsen en elektrische fietsen.

Stap 7) Vrijstelling kleine ontwikkelingen (alleen auto)

Voor kleine bouwontwikkelingen wordt geen parkeereis gesteld dat parkeren op eigen terrein opgelost moet worden. Kleine ontwikkelingen hebben in de regel een marginaal effect op een toename van de parkeerdruk in de omgeving. Onder kleine bouwontwikkelingen wordt verstaan ontwikkelingen met een (toename van de) parkeerbehoefte van maximaal 2 parkeerplaatsen. Als de (toename van de) parkeerbehoefte bij een bouwontwikkeling niet meer dan 2 parkeerplaatsen bedraagt op het maatgevende moment mag het parkeren worden opgelost door gebruik te maken van parkeerplaatsen in de openbare ruimte. Dit geldt ongeacht de locatie van de ontwikkeling. Voorwaarde is wel dat er (aantoonbaar) voldoende restcapaciteit in de openbare ruimte is – zie stap 8.

Stap 8) Gebruik private parkeerplaatsen (alleen auto)

In sommige gevallen kan het fysiek onmogelijk of onwenselijk zijn om op het eigen terrein parkeergelegenheid te realiseren, maar bestaat wel de mogelijkheid om de parkeerbehoefte in de directe nabijheid van het bouwplan op te lossen door gebruik te maken van private parkeerplaatsen.

Als de normatieve parkeeropgave (incl. dubbelgebruik) aantoonbaar (deels of geheel) niet oplosbaar is binnen de contouren van de eigen ontwikkeling, is het mogelijk om een gedeelte van de normatieve parkeeropgave in private parkeervoorzieningen op te lossen door parkeerplaatsen te huren of te kopen. Hiervoor gelden een aantal voorwaarden:

- De parkeerplaatsen moeten binnen acceptabele loopafstand van de te realiseren functie(s) (zie bijlage 4)
- De parkeerplaatsen moeten, op ieder moment van de dag, toegankelijk zijn (rekening houdend met de openingstijden van private parkeervoorzieningen). Op het moment dat een parkeervoorziening niet toegankelijk is, vormt de betreffende voorziening geen geschikte parkeeroplossing
- De parkeerplaatsen moeten langjarig beschikbaar zijn voor de te faciliteren parkeerbehoefte van de te realiseren functie(s). De initiatiefnemer dient een bewijsstuk aan te leveren in de vorm van een koop- of huurovereenkomst met daarop het overeengekomen gebruik van het aantal plaatsen en de daarbij behorende gebruikstijden, de termijn (een periode van tenminste 10 jaar) en de mate van kettingsbeding. Daarnaast dient aangetoond te worden dat het aantal parkeerplaatsen dat benodigd is ook daadwerkelijk beschikbaar is (rapportage bezetting parkeervoorziening met data-analyse of parkeeronderzoek).

Alle met het voldoen aan de voorwaarden gemoeide kosten zijn voor rekening van de aanvrager van de omgevingsvergunning.

Stap 9) Benutten restcapaciteit omgeving (alleen auto)

Als de realisatie van de benodigde parkeerplaatsen binnen de contouren van de eigen ontwikkeling niet mogelijk is en de parkeerbehoefte middels een privaatrechtelijke overeenkomst niet elders kan worden gecompenseerd is het mogelijk om gebruik te maken van (structurele) restcapaciteit van parkeerplaatsen in de openbare ruimte. In sommige gevallen wordt een gedeelte van deze parkeerplaatsen (op bepaalde tijden) minder intensief gebruikt of staat zelfs leeg.

Hiervoor gelden een aantal voorwaarden:

- De parkeerplaatsen moeten binnen acceptabele loopafstand van de te realiseren functie(s) liggen (zie bijlage 4)
- De parkeerplaatsen moeten op die momenten dat ze benodigd zijn ook daadwerkelijk beschikbaar (en toegankelijk) zijn. Bij het beoordelen hiervan dient door en voor rekening van de initiatiefnemer een parkeeronderzoek te worden uitgevoerd (ten minste een 0-meting en een herhaalonderzoek/monitorings-onderzoek tijdens de maatgevende dagen en dagdelen van de week). De gemeente zal vervolgens aangeven of de door de initiatiefnemer benoemde parkeerplaatsen geschikt en beschikbaar zijn om (een deel van) de normatieve parkeeropgave te faciliteren. Eén van de toetsingscriteria daarbij is dat de bezetting van de betreffende parkeerplaatsen, inclusief het beoogde gebruik van de door de initiatiefnemer te realiseren functies, niet hoger mag uitkomen dan 85%.
- De gemeente heeft altijd het recht om het toekennen van eventuele bestaande vrije capaciteit op parkeerplaatsen van de gemeente als oplossing voor de parkeeropgave van de initiatiefnemer te weigeren, bijvoorbeeld in relatie tot andere voorziene ontwikkelingen of ambities.

Belangrijk uitgangspunt daarbij is dat daarmee de parkeerdruk in de omgeving acceptabel blijft en de nieuwe ontwikkeling niet voor overlast mag zorgen.

Stap 9) Maatwerkoplossing (alleen auto)

In bijzondere gevallen zijn er ontwikkelingen denkbaar (met name in en rondom het centrum) waarbij het niet mogelijk is om parkeerplaatsen op eigen terrein te realiseren en waar geen beschikbaar alternatief in de omgeving (zowel private parkeerplaatsen als restcapaciteit in de openbare ruimte) kan worden gevonden. Dan kijken we naar maatwerkoplossingen. Bijvoorbeeld door afspraken te maken met een initiatiefnemer over het realiseren van extra parkeerplaatsen (inclusief de financiële verplichting die daarbij hoort) in de openbare ruimte of een parkeeroplossing op grotere loopafstand toe te staan. Het is aan de gemeente om mee te werken aan een dergelijke maatwerkoplossing.

Stap 10) Borgen parkeeroplossing (auto en fiets)

Wanneer de normatieve parkeerbehoefte voor een ontwikkeling (zie stap 1 t/m 5) kan worden opgelost (zie stappen 6 t/m 9) dan voldoet de aanvraag omgevingsvergunning aan het onderdeel 'parkeren'.

De resultaten en de daartoe gemaakte afspraken dienen nauwkeurig te worden vastgelegd in de omgevingsvergunning en eventuele overige overeenkomsten (o.a. anterieure overeenkomst), zodat de initiatiefnemer en zijn rechtsopvolger(s) aan de benoemde parkeeroplossing kan(kunnen) worden gehouden. Dit geeft de gemeente de mogelijkheid om altijd te kunnen controleren of de parkeeroplossing wordt gebruikt zoals is afgesproken.

De adressen die behoren tot bouwontwikkelingen waarvan het parkeren op eigen terrein en/of op privaat terrein wordt gerealiseerd, worden daarnaast opgenomen in een POET (Parkeren op eigen terrein) - overzicht. Aan deze adressen worden geen ontheffingen (of vergunningen) voor parkeren in de openbare ruimte verstrekt.

Registratie parkeren op eigen terrein (POET-lijst)

Het grootste deel van de parkeerplaatsen in de gemeente is op dit moment niet gereguleerd. Voor ontwikkelingen in ongereguleerd gebied heeft het vastleggen op de POET-lijst geen consequenties in de praktijk. Er is op die plekken immers geen ontheffing nodig om te kunnen parkeren. Op het moment dat de parkeerdruk in bepaalde delen van de gemeente te hoog oploopt, dan is uitbreiding van parkeerregulering mogelijk wel aan de orde. In dat geval komen deze adressen niet in aanmerking voor een parkeerontheffing of vergunning. Hiermee wordt geborgd dat, zodra ook in de omgeving van de ontwikkeling parkeerregulering wordt ingevoerd, grip wordt gehouden op de parkeerdruk. Parkeren op eigen terrein wordt hiermee gestimuleerd en afgedwongen zodat er voldoende parkeerplaatsen beschikbaar blijven voor doelgroepen die afhankelijk zijn van parkeerplaatsen in de openbare ruimte.

Stap 11) Buffercapaciteit na toepassen mobiliteitscorrectie (stap 4; auto)

Indien gebruik wordt gemaakt van mobiliteitscorrectie(s) (stap 4), dan dient de ontwikkelaar het ruimtelijk mogelijk te houden om het verschil tussen de normatieve parkeerbehoefte na stap 3 en de gecorrigeerde parkeerbehoefte na stap 4 alsnog te kunnen realiseren in de toekomst. Dit kan door bijvoorbeeld groenstroken te realiseren, die omgebouwd kunnen worden naar parkeerplaatsen. Deze zogenaamde buffercapaciteit wordt voor 10 jaar bestemd als verkeer. Als het na deze 10 jaar niet nodig is geweest om hier parkeerplaatsen van te maken, dan wordt deze ruimte automatisch bestemd als groen. Deze buffercapaciteit voorkomt dat zich in de toekomst een parkeerknelpunt kan voordoen dat niet ruimtelijk kan worden opgelost.

BIJLAGE 4 – PARKEERNORMEN, AANWEZIGHEID EN LOOPAFSTANDEN

Parkeernormen

Functie	Gemeente De Ronde Venen				Abcoude		Aandeel bezoekers
	Centrum	Schil centrum	Rest bebouwde kom	Buitengebied	Kern	Buitengebied	
1. Winkelen en boodschappen (per 100m2 bvo)							
Bouwmarkt	Nvt	1,45	1,95	2,45	1,5	2	87
Tuincentrum	Nvt	2,25	2,55	2,85	2,3	2,6	89
Groencentrum	Nvt	2,25	2,55	2,85	2,3	2,6	89
Bruin- en witgoedzaken	3,95	5,8	7,85	9,25	5,8	7,9	92
Woonwarenhuis (zeer groot)	Nvt	Nvt	5,05	5,15	5,1	5,1	95
Kringloopwinkel	Nvt	1,25	1,85	2,25	1,3	1,9	89
Woonwarenhuis/woonwinkel	1,25	1,65	1,85	1,95	1,7	1,9	91
Meubel/woonboulevard	Nvt	2,05	2,35	Nvt	2,1	2,4	93
Winkelboulevard	Nvt	3,75	4,15	Nvt	3,8	4,2	94
Outletcentrum	Nvt	9,2	10,1	10,4	9,2	10,1	94
Buurtsupermarkt	1,9	2,7	3,5	Nvt	2,7	3,5	89
Discountsupermarkt	3,3	4,9	6,5	Nvt	4,9	6,5	96
Fullservice supermarkt (laag en middellaag prijsniveau)	3,1	4,7	5,4	Nvt	4,7	5,4	93
Fullservice supermarkt (middelhoog en hoog prijsniveau)	3,6	4	4,9	Nvt	4	4,9	93
Grote supermarkt	6	6,9	7,7	Nvt	6,9	7,7	84
Groothandel in levensmiddelen	Nvt	6,4	5,75	Nvt	6,4	5,8	80
Binnenstad of hoofdwinkel (stads)centrum 20.000–30.000 inwoners	3,3	Nvt	Nvt	Nvt	-	-	82
Buurt- en dorpscentrum	Nvt	3,1	3,7	Nvt	3,1	3,7	72
Wijkcentrum (klein)	Nvt	3,7	4,5	Nvt	3,7	4,5	76
Wijkcentrum (gemiddeld)	Nvt	4,4	5,1	Nvt	4,4	5,1	79
Wijkcentrum (groot)	Nvt	4,8	5,7	Nvt	4,8	5,7	81
Weekmarkt (1)	0,195	0,195	0,195	Nvt	0,2	0,2	85

Functie	Gemeente De Ronde Venen				Abcoude		Aandeel bezoekers
	Centrum	Schil centrum	Rest bebouwde kom	Buitengebied	Kern	Buitengebied	
2. Sport, cultuur en ontspanning (per 100 m2 bvo)							
Bowlingcentrum	1,6	2,3	2,8	2,8	1,6	2,8	89
Biljartcentrum	0,85	1,15	1,35	1,75	0,9	1,4	87
Fitnessstudio/sportschool	1,4	3,4	4,8	5,5	1,4	4,8	87
Fitnesscentrum	1,7	4,5	6,3	7,4	1,7	6,3	90

Dansstudio	1,6	3,9	5,5	7,4	1,6	5,5	93
Golfbaan (18 holes) – per baan 60ha	nvt	nvt	96	118,3	nvt	96	98
Golfoefencentrum – per centrum	nvt	nvt	51,1	56,2	nvt	51,1	93
Sporthal	1,55	2,15	2,85	3,45	1,6	2,9	96
Sportzaal	1,15	1,95	2,75	3,55	1,2	2,8	94
Kunstijsbaan (kleiner dan 400m)	1,25	1,55	1,85	2,05	1,3	1,9	98
Kunstijsbaan (400 meter)	nvt	2,25	2,55	2,75	nvt	2,6	98
Indoorspeeltuin(kinder-speelhal) gemiddeld en kleiner	3,1	3,9	4,7	5,1	3,1	4,7	97
Idem, groot	3,7	4,6	5,6	6,1	3,7	5,6	98
Idem, zeer groot	3,9	4,9	5,8	6,4	3,9	5,8	98
Tennishal	0,3	0,4	0,5	0,5	0,3	0,5	87
Squashhal	1,6	2,4	2,7	3,2	1,6	2,7	84
Zwembad, overdekt (per 100m2 bassin)	nvt	10,7	11,5	13,3	nvt	11,5	97
Zwembad, openlucht (per 100m2 bassin)	nvt	10,1	12,9	15,8	nvt	12,9	99
Wellnesscentrum (thermen, kuurcentrum, beautycentrum)	nvt	nvt	9,3	10,3	nvt	9,3	99
Sauna, hammam	2,5	4,6	6,7	7,3	2,5	6,7	99
Bibliotheek	0,45	0,75	1,15	1,35	0,5	1,2	97
Bioscoop	3,2	8	11,2	13,7	3,2	11,2	94
Filmtheater/filmhuis	2,6	5,3	7,9	9,9	2,6	7,9	97
Theater/schouwburg	7,4	8	9,8	12	7,4	9,8	87
Musicaltheater	2,9	3,4	4	5,1	2,9	4	86
Casino	5,7	6,1	6,5	8	5,7	6,5	86
Volkstuin	nvt	1,25	1,35	1,45	nvt	1,4	100
Attractie- en pretpark per ha netto terrein	8	8	8	Nvt	8	8	99
Dierenpark	8	8	8	nvt	8	8	99
Jachthaven (per ligplaats)	0,6	0,6	0,6	nvt	0,6	0,6	nvt
Manege – per box	nvt	nvt	nvt	0,4	-	-	90
Museum	0,6	0,8	1,1	Nvt	0,6	1,1	95
Stadion (per zitplaats)	0,12	0,12	0,12	Nvt	0,1	0,12	99
Sportveld (per ha netto terrein)	20	20	20	Nvt	20	20	95

Functie	Gemeente De Ronde Venen				Abcoude		Aandeel bezoekers
	Centrum	Schil centrum	Rest bebouwde kom	Buitengebied	Kern	Buitengebied	
3. Horeca en (verblijfs)recreatie							
Bungalowpark (huisjescomplex) – per bungalow	Nvt	Nvt	1,7	2,1	Nvt	1,7	91
Camping (kampeerterrein) – per standplaats	Nvt	Nvt	Nvt	1,2	-	-	90

1*hotel – per 10 kamers	0,4	0,8	2,4	4,5	0,4	2,4	77
2*hotel – per 10 kamers	1,45	2,25	4,05	6,25	1,5	4,1	80
3*hotel – per 10 kamers	2,1	3,3	5	6,8	2,1	5	77
4*hotel – per 10 kamers	3,4	5,1	7,2	9	3,4	7,2	73
5*hotel – per 10 kamers	5,3	7,9	10,6	12,8	5,3	10,6	65
Discotheek	6,9	13,9	20,8	20,8	6,9	20,8	99
Café/bar/cafetaria	5	5	6	nvt	5	6	90
Restaurant	9	9	13	nvt	9	13	80
Evenementenhal/beursge- bouw /congresgebouw	5,5	6,5	8,5	nvt	5,5	8,5	99
4. Gezondheid en (sociale) voorzieningen							
Huisartsenpraktijk (centrum) (2)	2,05	2,45	2,95	3,25	2,1	3	57
Fysiotherapiepraktijk (cen- trum) (2)	1,25	1,45	1,75	1,95	1,3	1,8	57
Consultatiebureau (2)	1,35	1,55	1,85	2,15	1,4	1,9	50
Gezondheidscentrum (2)	1,55	1,85	2,15	2,45	1,6	2,2	55
Consultatiecentrum voor ouderen (2)	1,3	1,6	1,9	2,2	1,3	1,9	38
Tandartsenpraktijk (-cen- trum) (2)	1,55	1,85	2,35	2,65	1,6	2,4	47
Apotheek (per apotheek)	2,25	2,75	3,15	Nvt	2,3	3,2	45
Ziekenhuis – per 100 m2 bvo	1,4	1,6	1,7	2	1,4	1,7	29
Crematorium (per (deels) gelijktijdige plechtigheid)	nvt	nvt	30,1	30,1	nvt	30,1	99
Begraafplaats (per (deels) gelijktijdige plechtigheid)	nvt	nvt	31,6	31,6	nvt	31,6	97
Penitentiaire inrichting (per 10 cellen)	1,65	2,15	3,25	3,65	1,7	3,3	37
Religiegebouw (per zitplaats)	0,15	0,15	0,15	nvt	0,2	0,2	Nvt
Verpleeg- en verzorgingste- huis (per wooneenheid)	0,6	0,6	0,6	nvt	0,6	0,6	60

Functie	Gemeente De Ronde Venen				Abcoude		Aandeel bezoek- kers
	Centrum	Schil cen- trum	Rest be- bouwde kom	Buitenge- bied	Kern	Buitenge- bied	
5. Onderwijs							
Kinderdagverblijf (crèche) – per 100m2	1	1,2	1,4	1,5	1	1,4	0
Basisschool – per leslokaal	0,75	0,75	0,75	0,75	0,8	0,8	0
Middelbare school – per 100 leerlingen	3,7	4,5	4,9	4,9	3,7	4,9	11
ROC – per 100 leerlingen	4,7	5,4	5,8	5,9	4,7	5,8	7
Hogeschool – per 100 studen- ten	9,3	10	10,7	10,9	9,3	10,7	72
Universiteit – per 100 studen- ten	13,2	15,2	16,5	16,8	13,2	16,5	48
Avondonderwijs – per 10 stu- denten	4,5	5,6	6,8	10,5	4,5	6,8	95
6. Wonen (per woning)							

Koop, vrijstaand	1,8	1,9	2,2	2,4	1,8	2,2	0,3
Koop, twee-onder-een-kap	1,7	1,8	2,1	2,2	1,7	2,1	0,3
Koop, tussen/hoek	1,5	1,7	1,9	2	1,6	1,9	0,3
Koop, etage, goedkoop ¹	1,3	1,4	1,6	1,6	1,3	1,6	0,3
Koop, etage, midden ²	1,4	1,6	1,8	1,9	1,4	1,8	0,3
Koop, etage, duur ³	1,6	1,7	2	2,1	1,6	2	0,3
Huur, etage, midden/goedkoop ⁴	1,1	1,2	1,4	1,4	1,1	1,4	0,3
Huur, etage, duur ⁵	1,4	1,6	1,8	1,9	1,4	1,8	0,3
Huurhuis, sociale huur ⁶	1,3	1,4	1,6	1,6	1,3	1,6	0,3
Huurhuis, vrije sector	1,5	1,7	1,9	2	1,5	1,9	0,3
Kamerverhuur – per kamer	0,55	0,65	0,7	0	0,6	0,7	0,2
Kamerverhuur, studenten, niet-zelfstandig – per kamer	0,25	0,25	0,25	0	0,2	0,2	0,2
Aanleunwoning/serviceflat	1,05	1,1	1,1	1,2	1	1,1	0,3
7. Werken							
Kantoor (zonder baliefunctie)	1,55	1,95	2,05	2,55	1,6	2,1	5
Commerciële dienstverlening (kantoor met baliefunctie)	2,05	2,35	2,85	3,55	2,1	2,9	20
Bedrijf arbeidsintensief/bezoekersextensief (industrie, laboratorium, werkplaats)	1,55	1,95	2,35	2,35	1,6	2,4	5
Bedrijf arbeidsextensief/bezoekersextensief (loods, opslag, transportbedrijf)	0,65	0,85	1,05	1,05	0,7	1,1	5
Bedrijfsverzamelgebouw	1,25	1,55	1,85	1,95	1,3	1,9	Nvt

Tabel 5 – Parkeernormen – (1) Per m² kraam, betreft globale cijfers – (2) Per behandelkamer

1 Bedrag van maximaal €200.000 (prijspeil 2023)

2 Bedrag van €200.000 tot €355.000 (prijspeil 2023)

3 Bedrag van minimaal €335.000 (prijspeil 2023)

4 Maandelijks huurbedrag van €808,06 tot €1.000 (prijspeil 2023)

5 Maandelijks huurbedrag van minimaal €1.000 (prijspeil 2023)

6 Maandelijks huurbedrag van maximaal €808,06 (sociale huurgrens 2023; prijspeil 2023)

Aanwezigheidspercentages

	Werkdag ochtend	Werkdag middag	Werkdag avond	Werkdag nacht	Koop-avond	Zaterdag middag	Zaterdag avond	Zondag middag
Woning bewoners	50%	50%	90%	100%	80%	60%	80%	70%
Woning bezoekers	10%	20%	80%	0%	70%	60%	80%	70%
Kantoor/bedrijven	100%	100%	5%	0%	5%	0%	0%	0%
Commerciële dienstverlening	100%	100%	5%	0%	75%	0%	0%	0%
Detailhandel	30%	60%	10%	0%	75%	100%	0%	0%
Grootschalige detailhandel	30%	60%	70%	0%	80%	100%	0%	0%
Supermarkt	30%	60%	40%	0%	80%	100%	40%	0%
Sportfuncties binnen	50%	50%	100%	0%	100%	100%	100%	75%
Sportfuncties buiten	25%	25%	50%	0%	50%	100%	25%	100%

Bioscoop/theater/ podium/enzovoort	5%	25%	90%	0%	90%	40%	100%	40%
Sociaal medisch: arts/therapeut/consultatiebureau	100%	75%	10%	0%	10%	10%	10%	10%
Verpleeghuis/verzorgingstehuis	100%	100%	50%	25%	50%	100%	100%	100%
Ziekenhuis: patiënten inclusief bezoekers	60%	100%	60%	5%	60%	60%	60%	60%
Ziekenhuis: medewerkers	75%	100%	40%	25%	40%	40%	40%	40%
Dagonderwijs	100%	100%	0%	0%	0%	0%	0%	0%
Avondonderwijs	0%	0%	100%	0%	100%	0%	0%	0%

Tabel 6 – Aanwezigheidspercentages

Loopafstanden

Functie	Dorpen	Buitengebied
Wonen: bewoners	400	100
Wonen: bezoekers	400	250
Winkelen	400	400
Werken	600	600
Ontspanning	500	500
Gezondheidszorg	100	100
Onderwijs	100	100

Tabel 7 – Acceptabele loopafstanden (in meters)

BIJLAGE 5 – FIETSPARKEERNORMEN

Woningen	Locatie	Fietsparkeernorm	Per eenheid
Rij- en vrijstaande woning		6,0	woning
Appartement (met fietsenberging)*		3,0	woning
Appartement (zonder fietsenberging)		1,0	woning
Studentenhuis		1,0	kamer
Woningen bezoekers		1,0	woning

*Bij appartement met berging is de fietsparkeernorm exclusief de berging zelf

Kantoor	Locatie	Fietsparkeernorm	Per eenheid
Kantoor (personeel)	Centrum en schil	3,5	100 m2 bvo
	Rest bebouwde kom	2,5	
Kantoor (bezoekers)		8,0	Balie

Winkelen en boodschappen	Locatie	Fietsparkeernorm	Per eenheid
Winkelcentrum		4,0	100m2 bvo
Supermarkt		4,3	100m2 bvo
Bouwmarkt		0,4	100m2 bvo
Tuincentrum		0,4	100m2 bvo

Sport, Cultuur & Ontspanning	Locatie	Fietsparkeernorm	Per eenheid
Bibliotheek		5,0	100m2 bvo
Bioscoop	Centrum	12,0	100m2 bvo
	Schil centrum	7,0	
	Rest	2,2	
Fitness	Centrum	8,5	100m2 bvo
	Schil centrum	5,8	
	Rest	3,0	
Museum		1,4	100m2 bvo
Sporthal*		3,9	100m2 bvo
Sportveld		85,0	ha netto terrein
Sportzaal*		6,2	100m2 bvo
Stadion		14,0	100 zitplaatsen
Stedelijke evenement		50,0	100 bezoekers
Theater	Centrum	38,0	100 zitplaatsen
	Schil centrum	33,0	
	Centrum	28,0	
Zwembad (openlucht)		43,0	100 m2 bassin
Zwembad (overdekt)		32,0	bassin

Horeca en verblijfsrecreatie	Locatie	Fietsparkeernorm	Per eenheid
------------------------------	---------	------------------	-------------

Fastfoodrestaurant	Centrum en schil	35,0	100m2
	Rest bebouwde kom	10,0	
Restaurant (eenvoudig)		20,0	100m2
Restaurant (luxe)		4,0	100m2
Café		10,0	100m2

Gezondheidszorg en maatschappelijke voorzieningen	Locatie	Fietsparkeernorm	Per eenheid
Apotheek (bezoekers)		10,0	Locatie
Apotheek		7,0	Locatie
Begraafplaats/ crematorium		8,0	(Deels) gelijktijdige plechtigheid
Gezondheidscentrum (bezoekers)		3,0	100m2 bvo
Gezondheidscentrum (medewerkers)		0,7	100m2 bvo
Kerk/moskee		62,0	100 zitplaatsen
Ziekenhuis (bezoekers)		0,6	100m2 bvo
Ziekenhuis (medewerkers)		0,8	100m2 bvo

Onderwijs	Schoolgrootte	Fietsparkeernorm	Per eenheid
Basisschool (leerlingen)	< 250 leerlingen	5,0	10 leerlingen
	250 tot 500 leerlingen	5,8	
	> 500 leerlingen	7,2	
Basisschool (medewerkers)		0,7	10 leerlingen
Middelbare school (leerlingen)		16,0	100m2 bvo
Middelbare school (medewerkers)	Centrum	1,1	100m2 bvo
	Schil centrum	0,9	100m2 bvo
	Rest bebouwde kom	0,7	100m2 bvo
ROC (leerlingen)		14,0	100m2 bvo
ROC (medewerkers)		1,0	100m2 bvo