

Mobiliteitsvisie 2035

Visie op een duurzame, veilige en toegankelijke mobiliteit

23 maart 2023



Inhoudsopgave

1 Inleiding	4
2 Bereik Mobiliteitsvisie	5
2.1 <i>Doelstelling mobiliteitsvisie</i>	5
2.2 <i>Mobiliteitsvisie en omgevingsvisie</i>	5
3 Trends en ontwikkelingen	6
4 Huidige situatie: netwerken en feiten mobiliteit	8
5 Visie	11
5.1 <i>Van verkeer naar mobiliteit</i>	11
5.2 <i>Samen op pad naar een duurzame, veiliger en toegankelijke gemeente</i>	11
5.3 <i>Wensen van de bewoners</i>	11
6 Kernthema's	13
7 Thema : Duurzaam	15
7.1 <i>Stikstof</i>	15
7.2 <i>Mobiliteit die duurzame groei mogelijk maakt</i>	15
7.3 <i>Versnellen van de energie- en mobiliteitstransitie</i>	16
7.4 <i>Leefbare dorpen en wijken</i>	17
8 Thema: Veilig	19
8.1 <i>Nul ernstige verkeersslachtoffers</i>	19
8.2 <i>Robuust en toekomstbestendig mobiliteitsnetwerk</i>	20
8.3 <i>Slim gebruikmaken van data</i>	22
8.4 <i>Inzetten op duurzame logistiek</i>	23
9 Thema 3: Toegankelijk	24
9.1 <i>Vrijheid van bewegen: voor iedereen toegankelijk</i>	24
9.2 <i>Vergroten van mobiliteitsgeluk</i>	24
9.3 <i>Versterken van de positie in de metropoolregio Utrecht</i>	25
10 Actiepunten	26

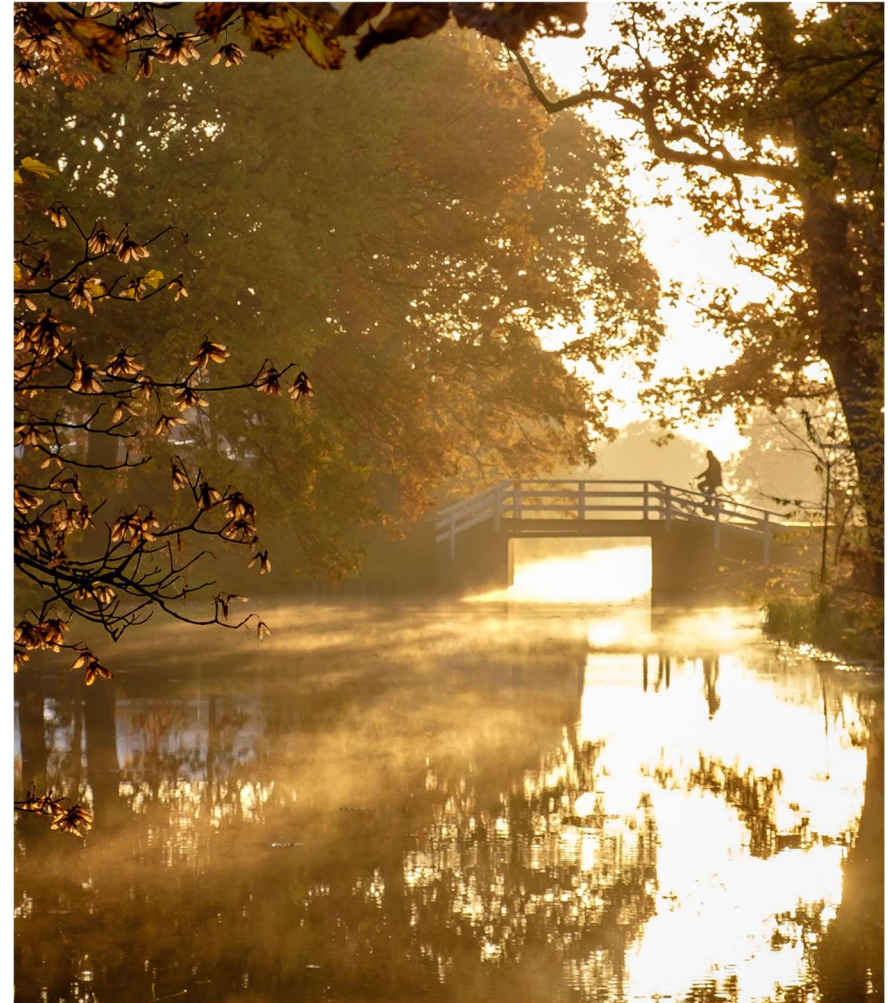
1 Inleiding

Bij mobiliteit wordt snel gedacht aan auto's, parkeren en doorstroming. Maar mobiliteit is veel meer dat. Mobiliteit gaat om het verbinden van mensen en activiteiten: Mobiliteit is de brandstof voor de samenleving en de economie. We hebben allemaal met mobiliteit te maken. We verplaatsen ons, we lopen, we fietsen, we pakken de bus, de trein of rijden in de auto. En hoe we bewegen vormt mede onze dorpen, leefomgeving en samenleving.

Mobiliteit vraagt ook het nodige van de ruimte en het milieu. Er is een zoektocht naar locaties voor nieuwe woningen, naar het versterken van het groene karakter van onze omgeving en naar verduurzaming, in het licht van een veranderende demografie. Voor al deze zaken moet ruimte zijn en iedereen die dat wil moet mobiel kunnen blijven, ongeacht leeftijd of financiële positie.

Daardoor draagt mobiliteit bij aan doelstellingen van maatschappelijke thema's zoals leefbaarheid, verkeersveiligheid, duurzaamheid en vitaliteit.

Voor u ligt de Mobiliteitsvisie van de gemeente De Bilt. Deze visie beschrijft uitgangspunten voor mobiliteit in De Bilt in 2035 met een doorkijk naar 2040. Hierin is verwerkt hoe de gemeente omgaat met uitdagingen, trends en ontwikkelingen. Die kaders en uitgangspunten zijn gebaseerd op de Startnotitie Mobiliteitsbeleid De Bilt, de motie M2-2021 met de inbreng voor herijking vanuit de raad, uitkomsten uit het (participatie)proces van de omgevingsvisie en de resultaten die zijn opgehaald uit een ambtelijke en een externe expertsessie ten behoeve van de Mobiliteitsvisie. Daarnaast zijn de aanvullingen van de kant van de raad meegenomen zoals deze zijn aangegeven bij de raadsinformatieavond van 17 januari 2023.



2 Bereik Mobiliteitsvisie

Mobiliteit en bereikbaarheid veranderen in snel tempo. In 2012 verscheen het huidige Gemeentelijk Verkeer- en Vervoerplan (GVVP). Dit plan hield op grond van de toenmalige inzichten rekening met de ontwikkelingen van verkeer en vervoer met een planhorizon tot het jaar 2020. Het was vooral gericht op het weghalen van knelpunten en het verder ontwikkelen van de afzonderlijke netwerken voor de verschillende vervoersmiddelen.

Technologische, economische en maatschappelijke ontwikkelingen vragen om een nieuwe mobiliteitsvisie. Ook de toekomstige Omgevingswet eist een integrale ambitie voor de fysieke leefomgeving, zo ook op het gebied van mobiliteit. Mobiliteitsoplossingen hebben meerdere dimensies gekregen en moeten in samenhang met andere disciplines worden bekeken. Mobiliteit draagt immers voor een groot deel bij aan de inrichting en leefbaarheid van een gemeente.

De invloed van met name autoverkeer op het ruimtegebruik, de energietransitie en het milieu is dagelijks voelbaar. De afweging met welk vervoermiddel een verplaatsing wordt gemaakt krijgt meer belang. De gemeente De Bilt zet in op mobiliteit die bijdraagt aan een groen, veilig en toegankelijk De Bilt.

2.1 Doelstelling mobiliteitsvisie

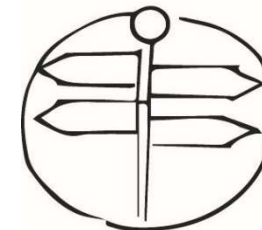
De gemeente geeft met de Mobiliteitsvisie uitwerking aan de huidige en toekomstige mobiliteitsopgaven en speelt in op de nieuwe trends en ontwikkelingen. De Mobiliteitsvisie bevat de ambities voor mobiliteit voor de periode tot en met 2035 met een doorkijk naar 2040 en geeft beleidskaders voor het uitwerken van andere beleidsstukken.

Concrete maatregelen worden opgenomen in onderliggende uitvoeringsprogramma's en niet in deze mobiliteitsvisie.

2.2 Mobiliteitsvisie en omgevingsvisie

Mobiliteit heeft invloed op heel veel onderdelen in de maatschappij. Door ons te verplaatsen bereiken we plekken die voor ons belangrijk zijn. Hoe we ons verplaatsen geeft invulling aan hoe de openbare ruimte wordt ingericht en gebruikt. In de mobiliteitsvisie behandelen we mobiliteit daarom op een integrale manier, door steeds het verband te leggen met andere maatschappelijke opgaven zoals leefbaarheid, verkeersveiligheid, duurzaamheid, bereikbaarheid en vitaliteit. Het doel van deze integrale benadering is om duidelijk te maken welke bijdrage mobiliteit kan leveren aan de opgaven en ambities op die thema's.

Deze benadering sluit aan op de aanpak van de Omgevingsvisie waarin integrale afwegingen worden gemaakt en de afstemming tussen de verschillende onderdelen wordt geborgd. Deze mobiliteitsvisie geeft aan hoe de gemeente De Bilt omgaat met de ontwikkelingen, trends en uitdagingen van de komende jaren en hoe mobiliteit kan bijdragen aan een duurzaam, veilig en toegankelijk De Bilt.



3 Trends en ontwikkelingen

De ontwikkelingen in de wereld gaan snel en sommige hebben invloed op de manier waarop wij ons verplaatsen. Apps op smartphones geven direct de snelste route naar de bestemming, videobellen maakt reizen soms helemaal overbodig en elektrische fietsen maken langere ritten ook met de fiets aantrekkelijk.

In dit hoofdstuk worden de voornaamste trends en maatschappelijke ontwikkelingen uiteengezet. Deze ontwikkelingen zijn veelal van invloed op mobiliteit en bereikbaarheid. Mobiliteitsbeleid staat niet op zichzelf maar dient bredere maatschappelijke belangen. Daarom is het belangrijk dat het mobiliteitsbeleid goed is afgestemd op ontwikkelingen in de maatschappij.

In de mobiliteitsvisie staat hoe de gemeente De Bilt vanuit de optiek van mobiliteit een antwoord wil geven op deze ontwikkelingen.

Klimaatcrisis

Op Europees en landelijk niveau zijn afspraken gemaakt om de CO₂-uitstoot te reduceren. De gemeente wil zich aan de (inter)nationale doelstellingen houden en hieraan bijdragen. Om te voldoen aan de landelijke en regionale doelstellingen moet ook mobiliteit schoner worden.

Daarnaast dwingt klimaatverandering ons tot het anders inrichten van de leefomgeving, om beter bestand te zijn tegen hitte, droogte en wateroverlast. Bij mobiliteit gaat het dus om emissievrije verplaatsingen, maar ook om ruimte-efficiënte vervoersmiddelen en autoluwe gebieden.

Demografie en bevolkingsontwikkeling

Het aantal inwoners van de gemeente De Bilt groeide de afgelopen jaren licht. De prognose is dat het inwonertal de komende jaren licht blijft stijgen. De mate van stijging zal voornamelijk afhangen van in hoeverre de beoogde nieuwbouwontwikkelingen daadwerkelijk worden gerealiseerd. Daarnaast zal ook het aantal ouderen blijven toenemen.

Er wonen in de gemeente De Bilt relatief veel mensen met een leeftijd boven de 65 (23%) en kinderen tot 18 jaar (21%). De ouderen blijven langer vitaal en pas op hogere leeftijd (80+) neemt doorgaans de vitaliteit af. Kinderen zijn in Nederland al op vrij jonge leeftijd autonoom en kunnen vaak zelfstandig naar school en vrienden lopen of fietsen.

Voor mobiliteit betekent dit dat de loop- en fietsroutes naar scholen en binnen wijken veilig moeten zijn voor kinderen. Ouderen blijven langer zelfstandig wonen, autorijden en fietsen. Het is daarom van belang dat verkeersroutes overzichtelijk en veilig zijn.

Elke kern moet goed bereikbaar zijn en daarom zijn ontsloten met openbaar vervoer. De buurtbus kan hiervoor een oplossing bieden.

Ontwikkelingen in de metropoolregio Utrecht

Op regionaal niveau speelt de woningbouwopgave en de bereikbaarheid van de dorpen. De druk op het wegennet rondom Utrecht leidt ook in De Bilt tot meer verkeersbelasting door sluipverkeer. Het toevoegen of uitbreiden van weginfrastructuur is hiervoor niet een vanzelfsprekende oplossing maar dient zorgvuldig worden afgewogen.

De ontwikkelingen op het gebied van openbaar vervoer in de regio hebben invloed op de bereikbaarheid. De afwegingen op het gebied van leefbaarheid en bereikbaarheid spelen op regionaal niveau.

Tegelijkertijd hebben keuzes op individueel niveau effect op de omgeving. De keuze hoe we reizen heeft invloed op de CO₂-uitstoot en op ruimtegebruik. Om de nadelige effecten voor de omgeving en het milieu tegen te gaan is het nodig om op een andere manier te kijken naar mobiliteit. Voor de verplaatsingen die worden gemaakt is essentieel dat deze op een veilige manier kunnen plaatsvinden.

Digitalisering als vijfde modaliteit

Technologische innovaties kunnen bijdragen aan veiligere, duurzamere en gezondere mobiliteit. Steeds meer zaken kunnen online worden geregeld waardoor de noodzaak voor mensen om zich te verplaatsen voor met name inkopen en werken afneemt. Van een verjaardagscadeau kopen tot een hypotheek afsluiten en van een werkoverleg tot een luxe diner: veel kan via internet in huis worden gehaald. De coronapandemie heeft deze ontwikkeling in een stroomversnelling gebracht. Hierdoor is bijvoorbeeld het aantal pakketbezorgingen toegenomen en worden ook nieuwe vormen van pakketbezorging geïntroduceerd, bijvoorbeeld met (elektrische) bakfietsen. Voorkomen moet worden dat door de toename van pakketbezorging de hoeveelheid autoverkeer in de woonomgeving teveel toeneemt.

Technologische innovaties in mobiliteit

In de mobiliteitswereld zijn technologische ontwikkelingen in volle gang. Elektrische fietsen zorgen ervoor dat ouderen langer kunnen blijven fietsen, maar zijn allang niet meer alleen voor ouderen aantrekkelijk. Door elektrische fietsen kunnen grotere afstanden eenvoudiger op de fiets worden afgelegd. Speedpedelecs kunnen sneller rijden dan een reguliere elektrische fiets en kunnen qua reistijd op regionaal niveau goed concurreren met de auto. De toenemende aantrekkelijkheid van elektrische fietsen zorgt er wel voor dat het steeds drukker is op fietspaden en de onderlinge snelheidsverschillen toenemen.

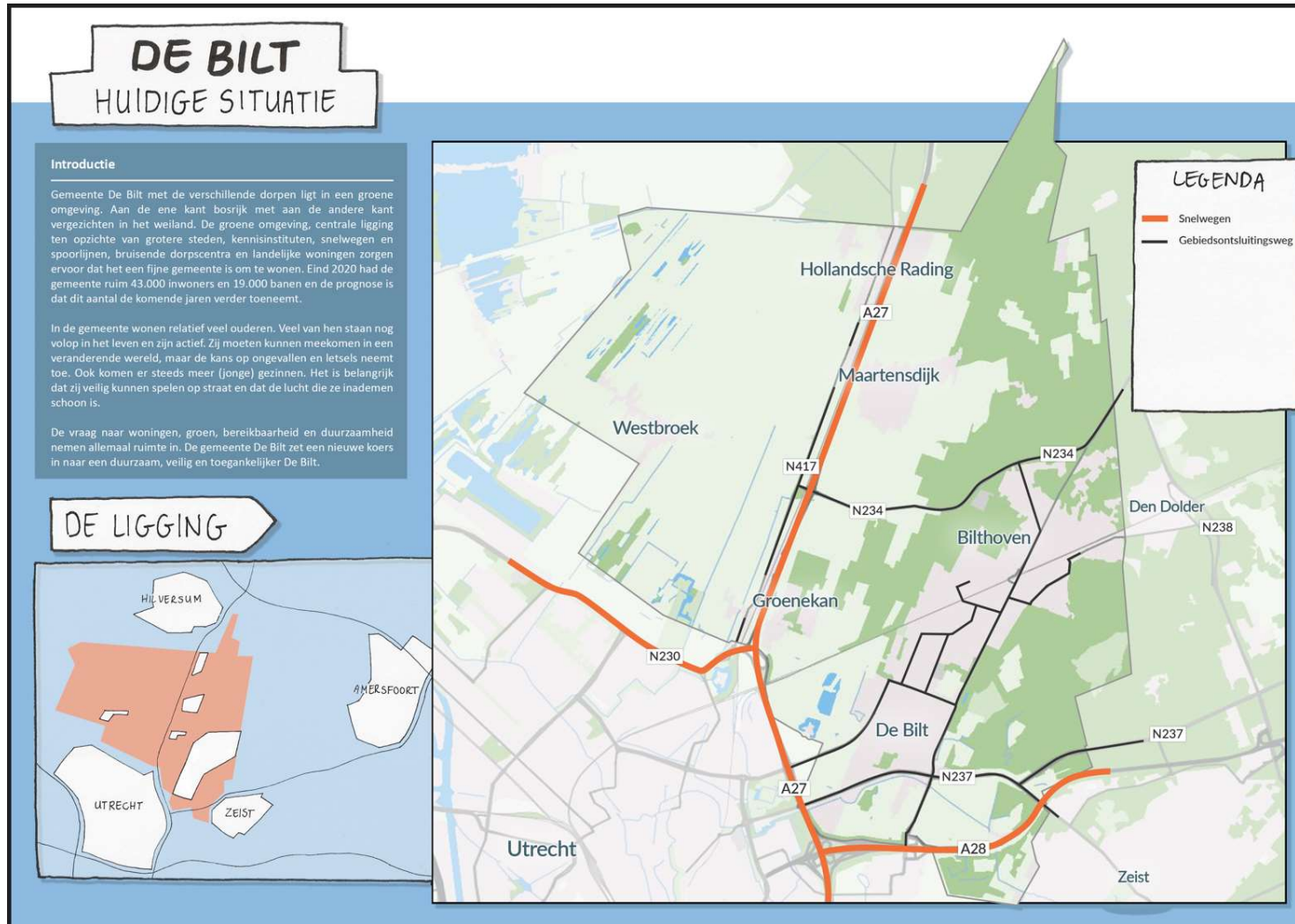
Naast de elektrische fietsen zien we op de weg steeds meer nieuwe elektrische mobiliteit zoals elektrische auto's, bussen en scooters. De steeds grotere beschikbaarheid van data maakt reisinformatie snel toegankelijk en biedt nieuwe mogelijkheden om de optimale reisoctie aan te bieden en te sturen op mobiliteitsgedrag. Een voorbeeld hiervan is dat voor een reis van deur tot deur via één app verschillende vervoersmiddelen gebruikt en betaald kunnen worden. In deze ontwikkeling is een goede samenwerking tussen publiek en private organisaties heel belangrijk.

Deeleconomie: ontwikkeling van bezit naar gebruik

De laatste jaren is in de samenleving een verschuiving zichtbaar van bezit naar gebruik. Het aantal abonnementsdiensten stijgt explosief. Diensten zoals Spotify en Netflix bieden bijvoorbeeld on demand muziek en series aan. On demand mobiliteit is een snel groeiende markt. Er ontstaan nieuwe vervoerconcepten, vormen van dienstverlening en verdienmodellen. Het aantal deelauto-gebruikers stijgt en ook deelfietsen en deelscooters zijn in opkomst.

Autodelen kan leiden tot een vermindering van de parkeerdruk en een afname van het autogebruik in de stad. Voor bedrijven (op bedrijventerreinen) kan een pool van deelauto's voor zakelijke verplaatsingen (financieel) aantrekkelijk zijn.

4 Huidige situatie: netwerken en feiten mobiliteit



DE BILT HUIDIGE SITUATIE

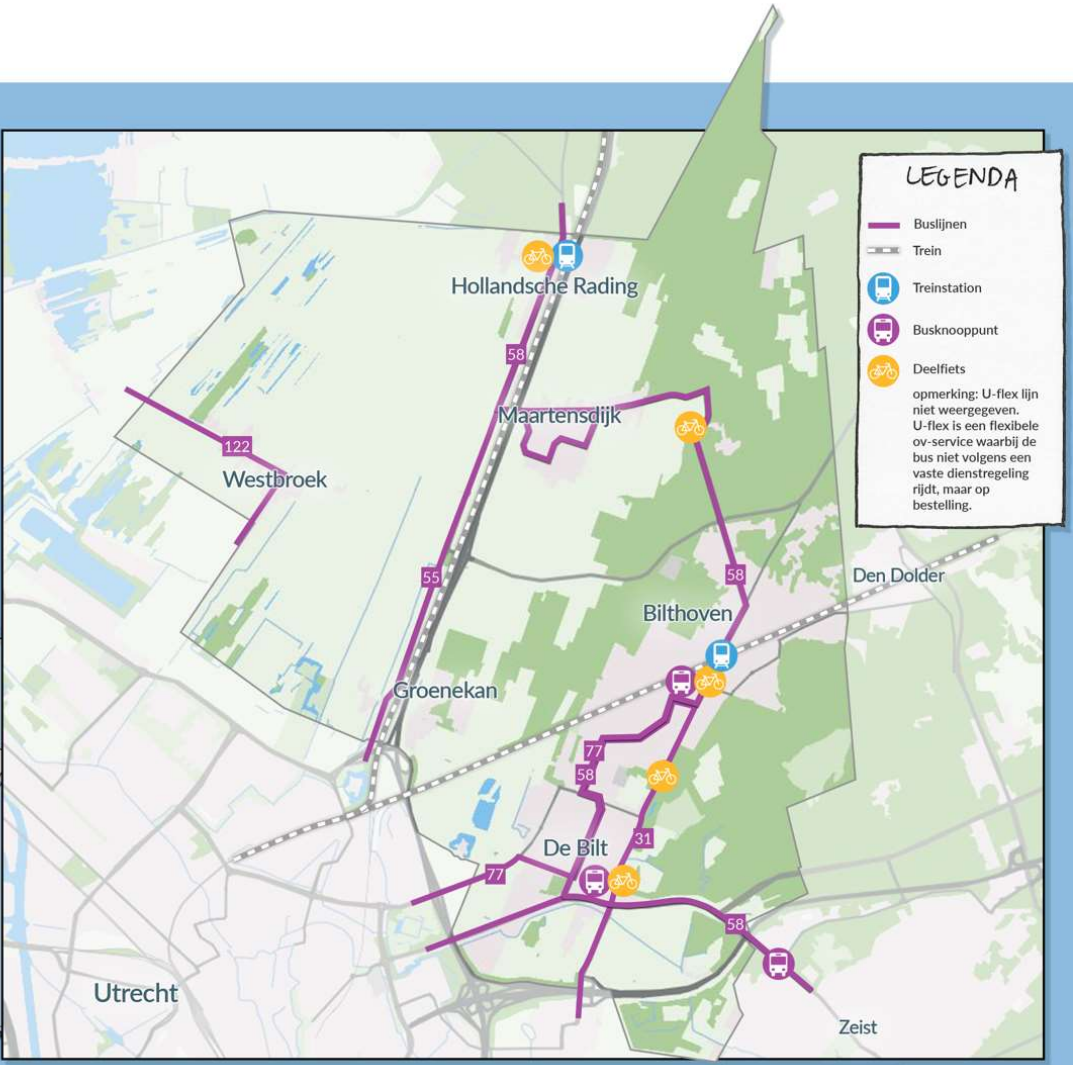
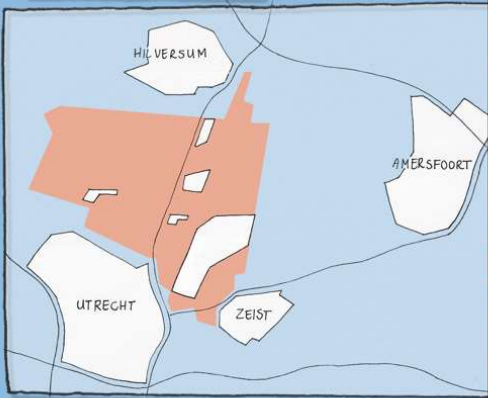
Introductie

Gemeente De Bilt met de verschillende dorpen ligt in een groene omgeving. Aan de ene kant bosrijk met aan de andere kant vergezichten in het weiland. De groene omgeving, centrale ligging ten opzichte van grotere steden, kennisinstututen, snelwegen en spoorlijnen, bruisende dorpscentra en landelijke woningen zorgen ervoor dat het een fijne gemeente is om te wonen. Eind 2020 had de gemeente ruim 43.000 inwoners en 19.000 banen en de prognose is dat dit aantal de komende jaren verder toeneemt.

In de gemeente wonen relatief veel ouderen. Veel van hen staan nog volop in het leven en zijn actief. Zij moeten kunnen meekomen in een veranderende wereld, maar de kans op ongevallen en letsels neemt toe. Ook komen er steeds meer (jonge) gezinnen. Het is belangrijk dat zij veilig kunnen spelen op straat en dat de lucht die ze inademen schoon is.

De vraag naar woningen, groen, bereikbaarheid en duurzaamheid nemen allemaal ruimte in. De gemeente De Bilt zet een nieuwe koers in naar een duurzaam, veilig en toegankelijker De Bilt.

DE LIGGING



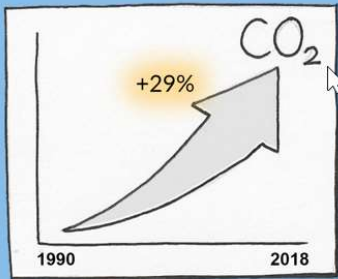
LEGENDA

- Buslijnen
- Trein
- Treinstation
- Busknooppunt
- Deelfiets

opmerking: U-flex lijn niet weergegeven.
U-flex is een flexibele ov-service waarbij de bus niet volgens een vaste dienstregeling rijdt, maar op bestelling.

DE BILT FEITEN OP EEN RIJ

Uitstoot van het wegverkeer¹



Verkeersongevallen in 2019-2020³



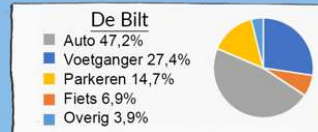
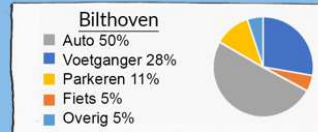
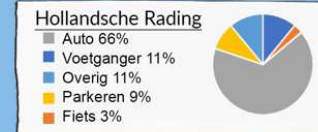
Gemiddeld aantal personenauto's per huishouden³



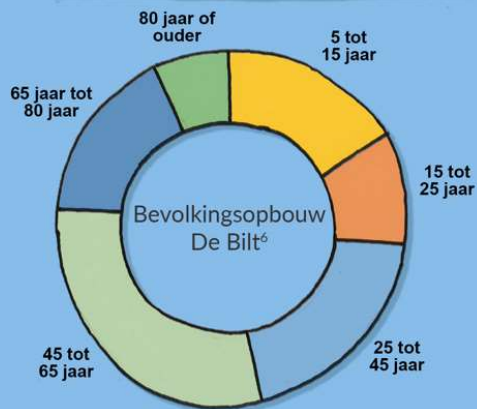
Laadpunten voor elektrische auto's⁴



Verdeling ruimte op straat per kern⁸



Verdeling van de personenverplaatsingen per vervoersmiddel⁵



Bronnen: ¹Rijksoverheid (2021), www.emmissieregistratie.nl. ²VIA Statistiek Ongevallen De Bilt 2019/2020. ³CBS (2021), *Gemiddeld aantal personenauto's per huishouden naar gemeenten naar 1 januari 2019*. ⁴<https://laadkaart.mrae.nl/>. ⁵OVIN bewerking Goudappel Coffeng (2015) *Modal Split per gemeente*. ⁶CBS (2021) *Regionale kencijfers*. ⁷CBS (2021), *Banen van werknemers naar woon- en werkregio*. ⁸BGT.

5 Visie

5.1 Van verkeer naar mobiliteit

Een leefbare gemeente is een fijne gemeente om in te wonen en te werken; een gemeente die aandacht heeft voor haar inwoners en de uitdagingen waar zij voor staan. Mobiliteit draagt bij aan een leefbare gemeente, maar mobiliteit is geen doel op zich. Door verplaatsingen kunnen bestemmingen bereikt worden die noodzakelijk zijn en het leven kleur geven zoals school, werk, vrienden en familie, recreatie. Door te fietsen blijf je vitaal, lopend ontmoet je mensen en de auto geeft vrijheid. Maar auto's nemen ook veel ruimte in, fossiele brandstoffen stoten schadelijke stoffen uit en in het verkeer vallen geregeld slachtoffers.

Daarnaast heeft de gemeente te maken met opgaven zoals de klimaatcrisis, schaarse ruimte en de woningbouwopgave waarbij de bereikbaarheid niet verder onder druk mag komen te staan. Zonder integraal plan geeft een traditionele oplossing als extra asfalt niet altijd het gewenste effect, draagt daardoor niet bij aan de uitdagingen en kan ervoor zorgen dat het juist drukker op de weg wordt.

De opgaven van deze tijd vragen om een integrale en nieuwe visie op mobiliteit, want als er niets verandert groeien deze opgaven met ons mee.

5.2 Samen op pad naar een duurzame, veiliger en toegankelijke gemeente

De ontwikkelingen van de afgelopen jaren hebben ingrijpende invloed op ons leven. Elektrische auto's zijn niet meer weg te denken uit het straatbeeld, werken op afstand is in een stroomversnelling gekomen door de maatregelen tegen het coronavirus, en de gevolgen van de klimaatcrisis zijn steeds meer voelbaar.

Door slimme keuzes te maken, geven we ruimte aan de gewenste ontwikkelingen en geven we antwoord op uitdagingen. De gemeente De Bilt zet een toekomstgerichte koers in voor een **duurzame, veilige en toegankelijke** gemeente. Mobiliteit draagt voor een groot deel bij aan deze doelstellingen. Aan de hand van deze drie thema's geven we vorm aan deze Mobiliteitsvisie De Bilt 2035. In hoofdstuk 7, 8 en 9 worden deze thema's uitgewerkt en wordt de bijdrage van mobiliteit aangegeven..

5.3 Wensen van de bewoners

Als onderdeel van het opstellen van de Omgevingsvisie De Bilt 2040 organiseert de gemeente verschillende participatierondes voor bewoners en ondernemers. In de Omgevingsvisie komt te staan hoe onze kernen zich de komende twintig jaar gaan ontwikkelen. Inmiddels hebben twee participatierondes onder de benaming de 'Maand van de Leefomgeving' plaatsgevonden. In deze participatierondes hebben bewoners en ondernemers hun mening kunnen geven over verschillende thema's, waaronder mobiliteit. De inbreng van de bewoners is daarom relevant voor de Mobiliteitsvisie.

Het doel van de eerste *Maand van de Leefomgeving* was om zoveel mogelijk inbreng op te halen over knelpunten, oplossingen, wensen en dromen. In de uitkomsten kwam naar voren dat bewoners en ondernemers een voorkeur hebben voor meer ontwikkelingen op het gebied van de duurzame vormen van mobiliteit, fietsen en lopen, de ontwikkeling van een fijnmaziger OV-netwerk, dat sluiptverkeer zoveel mogelijk moet worden tegengegaan en dat daarnaast parkeren en elektrische laadpalen meer aandacht dienen te krijgen.

Tijdens de tweede *Maand van de Leefomgeving* is aan bewoners en ondernemers gevraagd hoe zij de toekomst van De Bilt zien, onder andere op het gebied van mobiliteit. Uit de resultaten bleek dat onder de respondenten en deelnemers de voorkeur uitgaat naar meer inzet op openbaar vervoer, brede fietspaden en ruimte voor ontmoeting in het openbaar gebied. Daarnaast zijn er ook deelnemers voor de inzet op het stimuleren van elektrisch autorijden

en wordt er benadrukt dat autobezit vooral voor de kleinere kernen van belang blijft. Alle vervolgstappen op weg naar de Omgevingsvisie De Bilt 2040 zijn opgenomen in de tijdlijn op [DoeMeeDeBilt.nl](https://www.doeMeeDeBilt.nl).

In het kader van het opstellen van de voorliggende Mobiliteitsvisie is op 2 november 2021 een bijeenkomst geweest met bewoners en stakeholders die zijn georganiseerd in de verschillende gemeentelijke belangengroepen. In de discussie over het Mobiliteitsbeleid is vooral aandacht gevraagd voor verkeersveiligheid, parkeren en samenwerking tussen gemeente en bewoners. Op 28 januari 2021 is in de Raad gesproken over de Herijking van het Gemeentelijke Verkeer- en Vervoerplan. Belangrijke aandachtspunten die hierbij naar voren zijn gekomen betreffen de bereikbaarheid voor alle doelgroepen, navolging van de landelijke trend om meer 30 km/u straten en gebieden in te richten mede in combinatie met beperking van sluipverkeer. Voorts is het belang benadrukt van openbaar vervoer ook in de kleine kernen en een meer sturend parkeerbeleid wanneer goede alternatieven zoals OV beschikbaar zijn. Ten aanzien van verkeersveiligheid is met name aandacht gevraagd voor de veiligheid van kinderen en fietsers en de aanpak van fietsknelpunten en onveilige kruispunten. Voor luchtkwaliteit en klimaat blijven de ambities voor de reductie van CO₂ in beeld, waarbij één van de aandachtspunten het beheersen van het verkeer van vracht- en bestelwagens en het stimuleren van het gebruik van schone (elektrische) vracht- en bestelwagens en kleine logistieke voertuigen en bakfietsen.

6 Kernthema's

De gemeente De Bilt zet een toekomstgerichte koers in voor een duurzaam/groene, veiliger en toegankelijke gemeente. Oftewel, **samen op pad naar een duurzamer, veiliger en toegankelijke gemeente**. Deze overkoepelende mobiliteitsvisie heeft een horizon tot en met 2035 en geeft een doorkijk naar de jaren daarna. De mobiliteitsvisie is opgebouwd naar de volgende kernthema's:



Duurzaam

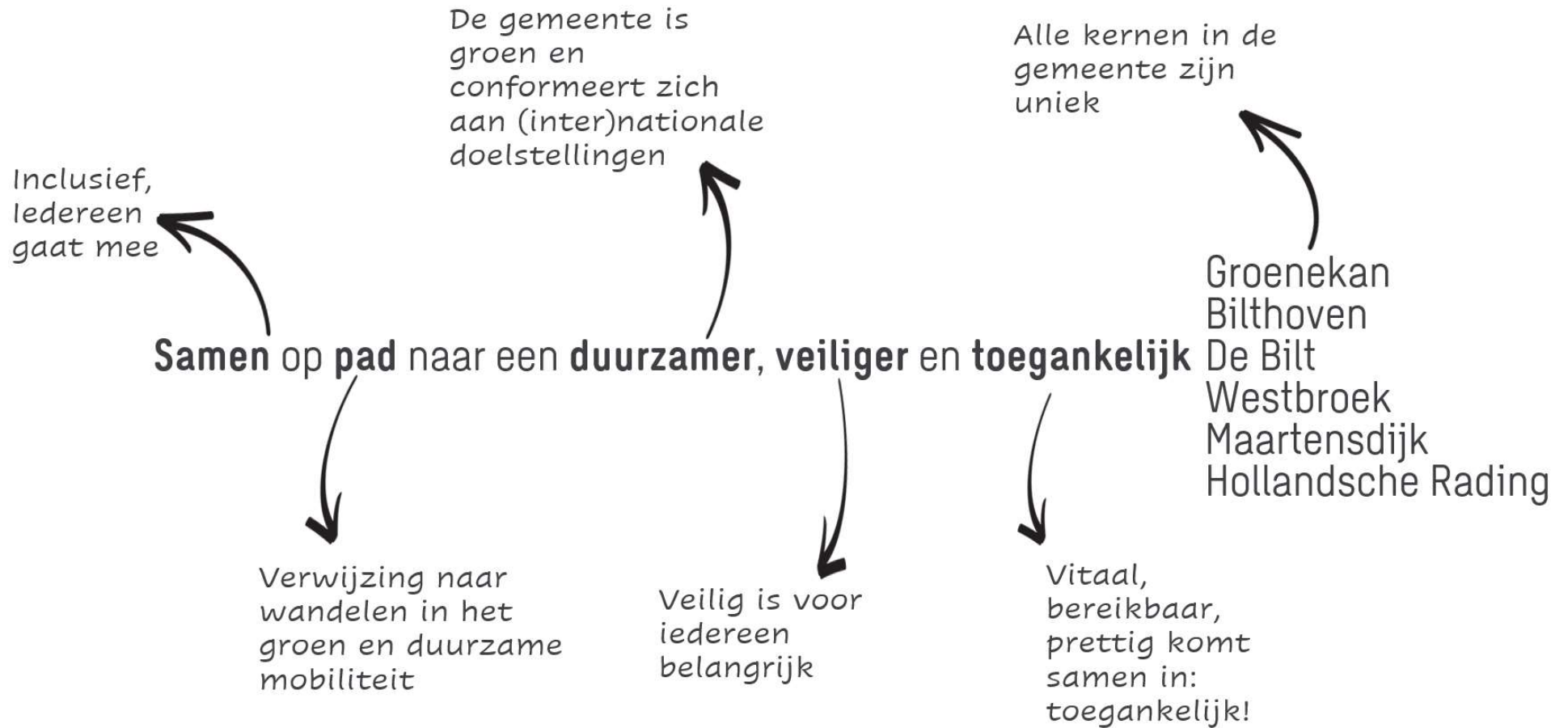


Veilig



Toegankelijk

De gemeente De Bilt kent een diversiteit aan kernen met elk hun eigen karakteristieken in woon- en werkgebieden en daarmee ook elk een eigen mobiliteitsprofiel. De invulling en uitvoering van de bovenstaande drie kernthema's in de overkoepelende mobiliteitsvisie kan per kern of locatie binnen een kern verschillen. Zo ontstaan er accenten per kern. De gebied specifieke uitwerking van de thema's wordt in de onderliggende uitvoeringsprogramma's verder uitgewerkt.



Figuur 6.1: Kernzin Mobiliteitsvisie De Bilt 2035

7 Thema : Duurzaam



Duurzaam en – in directe samenhang daarmee leefbaar - zijn belangrijke thema's voor de gemeente. Mobiliteit speelt een rol in het tegengaan van de klimaatcrisis en draagt bij aan de leefbaarheid in de gemeente. Door slimme keuzes te maken, blijft het een prettige gemeente om te wonen, werken en verblijven.

Duurzaam gaat over het verminderen van de invloed van mobiliteit op het milieu, over klimaatadaptatie en over groen. De gemeente heeft veel groen en wil dat graag zo houden. Een gezonde leefomgeving nodigt uit tot bewegen, biedt openbare ruimte om elkaar te ontmoeten en een aantrekkelijke woonomgeving.

Bij dit thema zijn er veel uitdagingen. De nationale opgave is om een CO₂-reductie van 49% in 2030 ten opzichte van 1990 te realiseren. Gemeente De Bilt heeft de doelstelling uitgesproken in totaal zelfs 60% CO₂ te reduceren. Voor de gemeente De Bilt betekent dit een ambitieuze doelstelling. De uitstoot van wegverkeer in de gemeente is sinds 1990 met 29% toegenomen en vormt bijna de helft van de totale CO₂-uitstoot van de gemeente. De fijnstofuitstoot (PM₁₀) van wegverkeer is echter met ruim 75% afgenomen en ultrafijnstof (PM_{2,5}) zelfs met 88%.

De straat is in principe voor iedereen, maar wordt in de gemeente vooral ingericht voor auto's. Van 83% van de straatruimte in Westbroek tot 47% in De Bilt. Deze ruimte is ook bedoeld voor andere vervoersmiddelen, spelende kinderen en ontmoetingen. Door in te zetten op duurzame vervoersmiddelen en stimuleren van deelmobiliteit kan deze ruimte eerlijker verdeeld worden. De trend van bezit naar gebruik wordt steeds meer zichtbaar. De gemeente De Bilt zet hier actief op in. Ook verkent de gemeente de ontwikkeling van duurzame logistiek door het stimuleren van emissievrije en kleine logistieke voertuigen en het opzetten van mobiliteitsknooppunten (zie pagina 19).

In de volgende paragrafen worden de uitgangspunten binnen dit thema aangegeven.

7.1 Stikstof

Het verkeer veroorzaakt 11% van alle stikstofuitstoot in Nederland. Het landelijk beleid richt zich primair op aanpak van grote vervuilers zoals vrachtverkeer en scheepvaart. In het kader van de wet- en regelgeving voor stikstof en CO₂ uitstoot levert de gemeente haar bijdrage aan het nationale en provinciale beleid.

De gemeente De Bilt heeft met name invloed op de lokale omstandigheden. Bij Westbroek ligt een klein gedeelte van de gemeente in Natura-2000 gebied. Maar ook op wat grotere afstand van Natura-2000 gebieden is stikstof een aandachtspunt. Conform het stikstofbeleid moet bijvoorbeeld bij nieuwbouwwontwikkelingen worden getoetst of de nieuwe vervoersbewegingen die door de ontwikkeling worden gegenereerd niet leiden tot extra belasting van Natura-2000 gebieden door de depositie van stikstof. Dit kan effect hebben voor de wijze waarop nieuwe woningbouw wordt gesitueerd en voor autoverkeer wordt ontsloten. Een kritische factor hierbij is het effect van nieuw verkeer over nieuwe ontsluitingswegen en substantieel extra verkeer op bestaande verkeersroutes.

Het belang dat de gemeente hecht aan de thema's Duurzaam en Leefbaar zal in de toekomst leiden tot minder uitstoot van schadelijke stoffen door het autoverkeer.

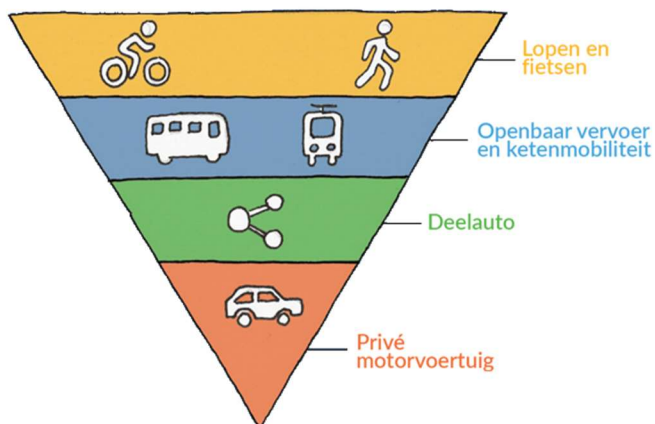
7.2 Mobiliteit die duurzame groei mogelijk maakt

De gemeente De Bilt ligt in een groene omgeving. Aan de ene kant bosrijk en aan de andere kant zijn er vergezichten over het weiland. De Bilt wil deze uitstraling graag behouden en versterken. Dat is ook belangrijk, want door klimaatverandering krijgen we steeds meer te maken met intensieve regenval of juist perioden van hitte en droogte. Groen in en rondom de bebouwde gebieden zorgt ervoor dat water kan worden vastgehouden en de omgeving

afkoelt. Daarnaast worden er meer woningen in de gemeente gerealiseerd waardoor het drukker op de wegen wordt.

Om op de hiervoor genoemde uitdagingen in te spelen zet de gemeente in op de volgende aanpak.

- Ruimtelijke ordening heeft veel invloed op mobiliteit en omgekeerd. Door bij de ruimtelijke ordening zo veel mogelijk rekening te houden met prioriteit voor ruimte-efficiënte en duurzame vervoermiddelen, blijft er meer ruimte over voor groen. Dit wordt gedaan op basis van de duurzame **mobiliteitshiërarchie**, of het STOMP-principe. Dit geeft de prioriteitsvolgorde tussen vervoermodaliteiten aan: Stappen – Trappen – Openbaar Vervoer – MaaS – Privé auto. Hierbij wordt eerst gekeken naar lopen en fietsen, dan openbaar vervoer en de mogelijkheden tot ketenmobiliteit en hierna naar de oplossingen die deelmobiliteit kan bieden. Tot slot wordt onderzocht welke rol privé motorvoertuigen spelen. Soms zijn deze noodzakelijk voor bepaalde verplaatsingen.



Figuur 7.1: Duurzame mobiliteitshiërarchie in de gemeente De Bilt

- Bij bouwontwikkelingen staat niet meer alleen de parkeernorm centraal, maar een **MobiliteitsProgramma van Eisen** (MPvE, zie ook het kader op pagina 19). Het MPvE wordt gebaseerd op de duurzame mobiliteitshiërarchie en op het op te stellen Parkeerbeleid. Dit kan per gebied en/of doelgroep verschillen. Door **mobiliteitsmaatregelen** wordt de extra druk op het omliggende wegennet beperkt. Bij alle nieuwe ontwikkelingen staan fietsers en voetgangers centraal en wordt middels een verplicht mobiliteitsplan aangegeven hoe hier invulling aan wordt gegeven. Grote woningbouwontwikkelingen (>30 woningen) bieden namelijk een kritische massa om kansen te benutten waarmee wordt bijgedragen aan de filosofie ‘auto te gast’, optimale condities voor voetgangers en fietsers en aan de bereikbaarheid van voorzieningen op maximaal 15 minuten fietsafstand. Een mogelijkheid hiervoor zou kunnen zijn dat **initiatiefnemers** een mobiliteitsfonds opzetten om zo de mobiliteitsconcepten (zoals autodelen) een financiële prikkel te geven. De verantwoordelijkheid voor de inzet en het in stand houden van dit mobiliteitsfonds ligt dan wel bij de initiatiefnemer.

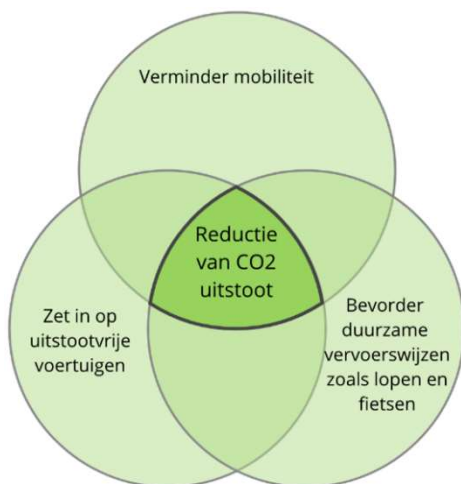
7.3 Versnellen van de energie- en mobiliteitstransitie

Mobiliteit speelt een belangrijke rol bij het tegengaan van de klimaatcrisis. Circa 48% van de totale CO₂-uitstoot van de gemeente De Bilt komt van wegverkeer. Deze CO₂-uitstoot is tussen 1990 en 2018 met 29% toegenomen. De totale uitstoot van CO₂ in de gemeente is in dezelfde tijd met 13% toegenomen.

De gemeente De Bilt wil voldoen aan de (inter)nationale doelstellingen waarbij in 2030 de CO₂-uitstoot met minimaal 49% verminderd moet zijn, in 2030 al het openbaar vervoer emissievrij is en datzelfde geldt voor 20% van de verkochte personenauto's.

Om De Bilt toekomstbestendig te maken moeten er keuzes worden gemaakt en is een transitie in mobiliteitsgebruik en -type gewenst. Dit noemen we de mobiliteitstransitie. Om de mobiliteitstransitie in gang te zetten wordt ingezet op:

1. Het verminderen van mobiliteit met fossiele brandstoffen.
2. Een *verschuiving van het gebruik van vervoermiddelen*, waarbij duurzame vervoerswijzen – zoals lopen, fietsen en openbaar vervoer – meer worden gebruikt.
3. Voor verplaatsingen waar de auto echt voor nodig is, stimuleren van flexibel gebruik (bijvoorbeeld deelmobiliteit) en uitstootvrije voertuigen.



Figuur 7.2: Principes om de energie- en mobiliteitstransitie te versnellen op basis van de Trias Mobilica, bewerking Sweco 2021

Deze mobiliteitstransitie wordt behaald door op de volgende onderwerpen in te zetten:

- Door verschillende functies gemakkelijker, sneller en comfortabeler bereikbaar te maken voor fietsers en voetgangers, verbetert de **nabijheid**. Functies zoals een supermarkt, horeca, openbaar

vervoer, apotheek en scholen, worden dan beter bereikt met de fiets of te voet. In De Bilt komt centraal te staan dat ten minste de hierboven genoemde functies binnen vijftien minuten per fiets te bereiken moeten zijn.

- Bij elke bouwontwikkeling in de gemeente staat de **duurzame mobiliteitshiërarchie** centraal (zie de onderdelen bij paragraaf 7.1: *Mobiliteit die duurzame groei mogelijk maakt*).
- Het aantal emissievrije voertuigen zal de komende jaren steeds verder groeien. **Elektrische laadpunten** en andere energiedragers moeten op strategische plekken beschikbaar zijn. De gemeente werkt een laadpuntenstrategie uit om hier invulling aan te geven.
- Tijdens de maatregelen tegen het coronavirus, hebben veel mensen thuis moeten werken en werd hun werk zo georganiseerd dat er minder hoefde te worden gereisd. Daardoor was er minder hinder en uitstoot door verkeer. Door **mobiliteitsmanagement en werkgeversaanpakken** zetten we in op een langdurige implementatie van duurzaam reisgedrag. Hierbij wordt de samenwerking gezocht met de omliggende gemeenten en regio.

7.4 Leefbare dorpen en wijken

Steeds meer mensen wonen in stedelijk gebied. De gemeente De Bilt ligt op een unieke plek in een groengebied nabij grote steden als Utrecht, Amersfoort en Hilversum. De Bilt is aantrekkelijk als woonlocatie. Om het groen te behouden, worden nieuwe woningen zoveel mogelijk in de bestaande woonkernen gerealiseerd. Dit betekent dat als er geen maatregelen worden genomen, de bestaande ontsluitende wegen steeds drukker worden.

De openbare ruimte is er echter niet alleen om snel en veilig van A naar B te gaan. Die is er ook voor ontmoetingen, verblijven en spelen. De woonomgeving ondervindt regelmatig druk van mobiliteit op de leefbaarheid. Wijken hebben te maken met parkeerdruk en soms wordt te hard gereden.

Op de volgende onderwerpen wordt ingezet:

- In woongebieden nodigen de straten uit tot ontmoetingen, verblijven, lopen en fietsen waarbij past dat de **auto te gast** is. Om dit te waarborgen gaat zo snel mogelijk de toegestane snelheid naar maximaal 30 km/u en wordt een verdere verlaging onderzocht in enkele specifieke gebieden zoals schoolomgevingen of een gebied met veel kwetsbaren. Daarbij gaat het niet alleen om het verlagen van de snelheid, maar ook om het realiseren van een straatbeeld dat past bij de gewenste snelheid en functionaliteit. We volgen hierbij de uitwerking van het landelijke beleid voor de nieuwe inrichting voor gebiedsontsluitingswegen (GOW) met 30 km/u maximale snelheid of oplossingen die door andere gemeenten in de regio worden gerealiseerd en ook passen bij De Bilt.
- De centra van de kernen worden zo veel mogelijk **autoluw**. Per kern kan dit een andere betekenis hebben, zoals beperken van doorgaand verkeer of beperken van parkeerplaatsen.
- De **openbare ruimte nodigt uit tot fietsen** en verplaatsingen te **voet**. Bij woningen en andere bestemmingen moeten hiervoor voldoende, aantrekkelijke, veilige en comfortabele voorzieningen worden getroffen.
- Verharding in woongebieden wordt zoveel mogelijk **klimaatadaptief** aangelegd.

Technologische ontwikkelingen kunnen het mobiliteitssysteem schoner en veiliger maken. Denk hierbij aan deelfietsen, *Mobility-as-a-Service* en elektrische fietsen. Met aandacht voor het vermijden van een rommelig straatbeeld. De invloed van deze technologische ontwikkelingen wordt regionaal opgepakt.

8 Thema: Veilig



Onder het thema 'Veilig' scharen we zowel de verkeersveiligheid als het goed kunnen bereiken van alle gebieden binnen de gemeente. Het vergroten van de verkeersveiligheid is een thema dat landelijk veel aandacht krijgt en waar gemeenten een grote rol in spelen. Zo ook De Bilt. Sinds 2015 is, na jaren van afname, een stagnatie te zien in de daling van het aantal verkeersslachtoffers (met 'coronajaar' 2020 als positieve uitzondering). Een belangrijke ambitie van de gemeente is om dit cijfer verder te laten dalen naar nul verkeersslachtoffers.

Het is daarnaast belangrijk dat men zich veilig voelt. Dit geldt voor deelname aan het verkeer en sociale veiligheid op straat voor iedereen. Met een elektrische fiets blijft fietsen ook voor ouderen aantrekkelijk en kunnen grotere afstanden met de fiets worden afgelegd. Hierdoor nemen wel de snelheidsverschillen en drukte op fietspaden toe. Daarnaast zorgen meer personen op straat voor vergroting van de sociale veiligheid en lagere snelheden zorgen voor een overzichtelijkere verkeerssituatie voor alle verkeersdeelnemers.

Voor veel bewoners van de gemeente is de bereikbaarheid en de ligging van de gemeente erg aantrekkelijk. Echter, zij ervaren in sommige wijken een hoge parkeerdruk en een toename van sluipverkeer. Ook de bereikbaarheid van het openbaar vervoer staat steeds meer onder druk. De trend is dat buslijnen steeds meer worden 'gestrekt'. Hierdoor rijden bussen effectiever en wordt het bereik per buslijn groter. Maar bushaltes verplaatsen mede hierdoor steeds meer richting de randen van de kernen en verdwijnen uit de woonwijken, waardoor toegang voor iedereen tot het OV netwerk een aandachtspunt is geworden.

Mobiliteitsknooppunten

Een mobiliteitsknooppunt is een locatie waar meerdere vervoersmiddelen beschikbaar zijn, zoals in De Bilt zuid en spoorzone Bilthoven. Grote mobiliteitsknooppunten zijn trein- en busstations. De laatste jaren is er een ontwikkeling waarbij kleinschalige knooppunten, in bijvoorbeeld woonwijken, op werklocaties of aan randen van de gemeente worden ontwikkeld. Hier worden bijvoorbeeld deelauto's aangeboden of een deelfiets om het laatste stukje vanaf de bushalte naar een werklocatie af te leggen. Vaak worden mobiliteitsknooppunten gecombineerd met andere voorzieningen dan vervoersmiddelen. Zo kan er een kiosk zijn of een pakketbrievbus waar online bestellingen opgehaald worden. Voor de gemeente De Bilt biedt deze ontwikkeling een kans om mogelijk te maken dat iedereen gemakkelijk gebruik kan maken van duurzame mobiliteit.

Specifieke knooppunten voor logistiek kunnen bijdragen aan vermindering van de overlast door zwaar verkeer in woongebieden.

De bereikbaarheid van de gemeente is ook van belang voor de ondernemers en bedrijventerreinen. Hoe zorgen we voor een goede bereikbaarheid van de centra in de kernen en van de bedrijven(terreinen), ook in de buitengebieden?

8.1 Nul ernstige verkeersslachtoffers

Het is van belang dat iedereen zich in de gemeente veilig kan bewegen. Veiligheid is een randvoorwaarde om je goed te kunnen verplaatsen. Gemeente De Bilt onderschrijft daarom de ambities uit het Strategisch Plan Verkeersveiligheid 2030 (SPV). Het streven is nul verkeersslachtoffers in 2030.

Dit betreft doden en ernstig gewonden. Dat doen we proactief via een risico-gestuurde aanpak. We kijken dan niet alleen naar waar ongevallen hebben plaatsgevonden, maar vooral naar veiligheidsrisico-indicatoren.

Verkeersveiligheid is de laatste jaren landelijk weer hoog op de agenda komen te staan. Dat komt doordat er sinds 2015 landelijk geen sprake meer is van een dalende trend in het aantal verkeersdoden. In De Bilt is ook vanaf 2015 een stagnatie te zien. Vooral op locaties waar verschillende vervoersmiddelen bij elkaar komen is het aantal ongevallen relatief groot.

Daarnaast is sociale veiligheid een belangrijk aspect. De belangrijkste fiets- en voetgangersverbindingen moeten sociaal veilig zijn. Dat betekent onder ander voldoende verlichting en bij voorkeur een verloop langs of nabij woningen. Hier ligt ook een duidelijke relatie met het groenbeheer. Een onveilig gevoel op straat kan ertoe leiden dat mensen niet op pad gaan en in het ergste geval kan dit sociale uitsluiting tot gevolg hebben

De gemeente zet in op volgende onderwerpen:

- Door meer fietsgebruik en de opkomst van snelle elektrische fietsen, fietsbezorgers en (elektrische) bakfietsen wordt het steeds **drukker en nemen de snelheidsverschillen op fietspaden toe. Kwetsbare verkeersdeelnemers** worden beschermd en verkeersveiligheid heeft prioriteit boven doorstroming.
- Het is van belang dat de **schoolomgeving** veilig is voor kinderen en het stimuleert om lopend of met de fiets naar school te gaan. Daarom wordt Kiss en Ride (voor auto's) bij scholen minimaal en alleen bij uitzondering gerealiseerd op die plekken waar dat qua ligging van de school nodig is of voor scholen met speciale doelgroepen.
- **Subjectieve veiligheid** wordt vergroot om inclusieve mobiliteit en sociale veiligheid te verbeteren. De vormgeving van de straten en wegen sluit beter aan op de omgeving, hierbij mag ook out-of-the-box

worden gedacht. Zo kan een schoolomgeving autoluw worden gemaakt, kunnen er bij en rondom zorginstellingen bredere stoepen worden gerealiseerd en krijgen de routes naar sportscholen en -velden specifieke aandacht.

- **Educatie** voor de onervaren verkeersdeelnemers en risicogroepen wordt verbeterd. Voor scholieren en jongeren is de verkeersveiligheid rondom scholen een speerpunt.

8.2 Robuust en toekomstbestendig mobiliteitsnetwerk

De Bilt ligt op een unieke plek in Nederland. Voor veel inwoners is de ligging en bereikbaarheid van de kernen in de gemeente erg aantrekkelijk.

Door bewoners wordt echter ook vaak verkeers- en parkeerdruk ervaren. Naast de autonome groei komt dit volgens bewoners ook door sluipverkeer. De drukte en snelheidsverschillen op fietspaden nemen toe, sommige woonstraten zijn druk en er wordt soms hard gereden. De toename van verkeer en uitbreiding van infrastructuur wordt ook als bedreiging van het groen gezien.

Het uitbreiden van infrastructuur of toevoegen van parkeerplaatsen lost niet altijd het probleem op, maar zorgt ervoor dat het probleem met de gemeente meegroeit. Daarbij is de ruimte schaars. Met een nieuwe koers wordt de gemeente De Bilt groener, veiliger en toegankelijker.

De gemeente zet in op de volgende onderwerpen:

- Om de ruimte op een rechtvaardige manier te verdelen, hanteert de gemeente De Bilt de **duurzame mobiliteitshiërarchie** (zie pagina 16). Bij alle ontwikkelingen in de gemeente wordt eerst gekeken naar de toegankelijkheid en bereikbaarheid voor voetgangers en fietsers, daarna naar openbaar vervoer en tot slot naar de (deel)auto. Dit kan concreet worden gemaakt door bij het ontwerpen van nieuwe

woongebieden het STOMP-principe toe te passen (zie ook pagina 16).

- **Voetgangers** krijgen een prominentere plek in het vervoerssysteem. Straten in woonwijken moeten uitnodigen tot verblijven en stoepen moeten voldoende breed zijn voor verplaatsingen en verblijven. Zoveel mogelijk barrières worden weggehaald en de centra van de kernen zijn gemakkelijk en veilig te bereiken voor voetgangers.
- **Fietsers** spelen een belangrijke rol in het mobiliteitssysteem van De Bilt. Binnen vijftien minuten fietsen is ten minste een supermarkt, school, openbaar vervoer en **apotheek** te bereiken. Zoveel mogelijk barrières voor de fiets worden weggehaald en het netwerk sluit aan op regionale doorgaande fietsroutes (doorfietsroutes). De stallingsvoorzieningen bij woningen, OV-knooppunten en bestemmingen zijn hoogwaardig, comfortabel en gemakkelijk te bereiken. Bij de realisatie van fietsvoorzieningen wordt rekening gehouden met verschillende typen fietsers. Mogelijk is op sommige plaatsen ontvlechting van fietsinfrastructuur gewenst voor de qua snelheid verschillende typen fietsers.
- In De Bilt zijn circa 100 bushaltes en in Bilthoven en Hollandsche Rading liggen treinstations. Hiermee is het netwerk voor **openbaar vervoer** relatief fijnmazig. Het is van belang dat het openbaar vervoer op peil blijft en waar mogelijk qua frequentie en verbindingen wordt verbeterd. Indien openbaar vervoer niet mogelijk is zijn er voldoende en hoogwaardige alternatieven voor collectief vervoer of deelvervoer beschikbaar zoals een deelauto of een (door inwoners zelf georganiseerde) buurtbus.
- Het bereik van het openbaar vervoer wordt vergroot door in te zetten op het verknopen van verschillende mobiliteitsstromen: dit wordt ketenmobiliteit genoemd. Door hoogwaardige, veilige en

gemakkelijke (deel)fietsvoorzieningen bij bushaltes en het station is het aantrekkelijker om het openbaar vervoer te nemen.

- De gemeente De Bilt wil meer doen om **deelmobiliteit** te stimuleren en ook meer bekend te maken onder de inwoners.
- **Mobiliteitsknooppunten** verbinden verschillende vervoersmiddelen op een fysieke plek. Met name station Bilthoven vervult in de huidige situatie deze functie. De rol van het station wordt versterkt door de inrichting van het gebied aantrekkelijker en veiliger te maken en in te zetten op verdere verbetering van het voor- en natransport, ook met deelmobiliteit. Daarnaast stimuleert de gemeente kleinschalige mobiliteitsknooppunten bij bushaltes en in woonwijken.
- De woongebieden en centra van de kernen worden zoveel mogelijk autoluw. Doorgaand verkeer en sluijverkeer wordt zo tegengegaan. Om dit in goede banen te leiden, is het belangrijk dat op enkele wegen de doorstroming van verkeer centraal staat. Dit is ook van belang om de bereikbaarheid van nood- en hulpdiensten te waarborgen. Hiervoor worden enkele routes geoptimaliseerd vanuit het oogpunt van doorstroming voor fiets, OV of auto.
- De **uitstraling van de straten past bij de functie van de straat** in het mobiliteitsnetwerk van de gemeente. Hierbij is het voor elke verkeersdeelnemer direct duidelijk welk verkeersgedrag verwacht wordt.
- **Duurzame mobiliteitsconcepten** worden **bewaakt** om ze waar mogelijk aan te scherpen en te verbeteren.
- Nieuwe Mobiliteitsprogramma's van Eisen worden in plaats van volgend, vormgevend aan het mobiliteitsgedrag van de toekomstige gebruikers. Hiervoor wordt de mobiliteitsoplossing aangepast aan de **doelgroep en locatie**.

- Met (de richtlijnen voor) het nieuwe *Mobiliteitsprogramma van Eisen* wordt ook nader onderzocht welke **parkeerregulering** bijdraagt aan de bredere doelen in de gemeente. Dit kan betekenen dat een systeem van parkeervergunningen voor sommige gebieden bijdraagt aan de oplossing.

8.3 Slim gebruikmaken van data

Om de ruimte op wegen optimaal te benutten, zet de gemeente in op mobiliteits- en verkeersmanagement. Door het verkeer beter te verspreiden, mensen indien mogelijk anders te laten reizen of gebruik te maken van technologie om de doorstroming te verbeteren kunnen deze knelpunten worden opgelost. Zelfs zonder de aanleg van meer infrastructuur.

Mogelijkheden hiervoor zijn het stimuleren van werkgevers om hun werknemers anders en duurzaam te laten reizen in het woon-werkverkeer en zakelijk verkeer, of een aanspreekpunt om bedrijven in de logistieke sector te helpen hun vervoer slimmer en schoner te organiseren. Eén van de doelstellingen is om 'spitsmijden' te stimuleren, zodat de overbelasting op knelpunten in de spits wordt verminderd.

Met verkeersmanagement wordt beoogd om het verkeer op de weg zo goed mogelijk te laten doorstromen. De gemeente wil dit op enkele routes bevorderen, zoals op de Soestdijkseweg en de Biltse Rading, om het gebruik van deze routes aantrekkelijker te maken dan het gebruiken van kleinere wegen binnendoor. Daarom worden op deze wegen de verkeerslichten vervangen door i-VRI's. Dit zijn 'slimme' verkeerslichten die dynamisch kunnen worden geregeld, waardoor ze beter inspelen op de drukte in het verkeer. Verkeersmanagement kan ook worden ingezet om het verkeer beter te kunnen regelen bij incidenten of bij drukte. Automobilisten worden dan geïnformeerd over de beste route naar hun bestemming. De gemeente zet verkeersmanagement in op drukke dagen, bijvoorbeeld tijdens evenementen.

Mobiliteitsprogramma van Eisen ('Parkeernota')

In een nieuw beleidsstuk worden de richtlijnen waaraan nieuwe ontwikkelingen moeten voldoen ten aanzien van mobiliteit opgenomen. Voorheen werden alleen parkeernormen voorgeschreven.

In dit nieuwe beleidsstuk wordt een stap verder gegaan. Alle vormen van mobiliteit worden bij een nieuwe ontwikkeling meegenomen om mobiliteit optimaal vorm te geven. De uitgangspunten, zoals opgenomen in dit document, zijn het startpunt van het mobiliteitsprogramma van eisen waarin we het parkeerbeleid verankeren.

Bij dit thema wordt ingezet op:

- Door intelligente verkeerslichten (i-VRI's) krijgt de gemeente **meer grip op de doorstroming**. Op enkele locaties in de gemeente wordt de doorstroming hierdoor verbeterd, zodat meer mensen deze route kiezen. Dit kan ook worden gerealiseerd door het toepassen van venstertijden voor vrachtverkeer of bij scholen.
- In de gemeente zijn verschillende kennisinstellingen, bedrijven en veel ondernemers gevestigd. Door een duidelijk aanspreekpunt, zoals een **mobiliteitsmanager** voor bedrijven en instellingen vanuit de gemeente, kunnen deze bedrijven hun mobiliteit verduurzamen en slimmer inregelen. Bij voorkeur wordt deze rol in regionaal verband opgepakt.
- De gemeente stimuleert, in regionaal verband, de implementatie van applicaties die mobiliteitsconcepten duurzamer, slimmer en beter op elkaar afstemt. Dit heet **Mobility as a Service (MaaS)**.

- De uitwisseling van data is belangrijk voor een goed en robuust mobiliteitsnetwerk. Hierbij wordt de **samenwerking gezocht met de omliggende gemeenten en regio**.

8.4 Inzetten op duurzame logistiek

Steeds vaker worden producten online besteld en dat leidt tot veel verkeer van bezorgers in de woonbuurten. De snelle groei van pakket- en maaltijdbezorging vraagt ook om een aanpak. De toename van bestelbusjes in de wijken zorgt voor onveilige situaties en schaadt de leefbaarheid. Onderzocht moet worden welke mogelijkheden er zijn om pakketbezorging te bundelen op centrale locaties of misschien zelfs aan de randen van de wijken. Door de bedrijvigheid in de verschillende kernen, rijdt er ook regelmatig (zwaar) vrachtverkeer.

Op de volgende onderwerpen zetten we in:

- **Zwaar vrachtverkeer** en landbouwverkeer wordt zoveel mogelijk geweerd op kwetsbare straten in de kernen en in de wijken.
- Bij **mobilitetsknooppunten** of andere strategische locaties, zoals een grote supermarkt, wordt de komst van **pakketkluisen** gestimuleerd om zo het bezorgen van pakketten aan huis te beperken.
- De gemeente zet in op **duurzame logistiek**. Door ruimte te maken voor **logistieke knooppunten** waardoor met kleine, emissievrije voertuigen de zogenaamde *last-mile* kan worden afgelegd. Grotere voertuigen hoeven hierdoor niet meer in de kernen te rijden of hebben alleen in venstertijden toegang. Hier ligt een kans om dit in regionaal verband aan te pakken.

9 Thema 3: Toegankelijk



Mobiliteit, oftewel mobiel zijn, is een belangrijke voorwaarde voor deelname aan de maatschappij. Het stelt mensen in staat om naar school of werk te gaan, familie te bezoeken, naar het ziekenhuis te gaan maar ook om te kunnen genieten van de natuur. Het verkeer en vervoer moet daarom voor iedereen toegankelijk zijn en blijven.

Hieraan gerelateerd heeft vitaliteit betrekking op het kunnen deelnemen aan de samenleving, zelfredzaamheid en vrijheid van bewegen. Landelijk is de toenemende vergrijzing een aandachtspunt en we zien ook in De Bilt dat het aandeel ouderen groot is. In De Bilt is het aandeel inwoners in de leeftijdscategorie 45-80 jaar nu 46%.

In de gemeente De Bilt moet iedereen kunnen deelnemen aan de samenleving en is de toenemende vergrijzing een aandachtspunt. Naast ouderen moet er ook aandacht zijn voor minder mobiele inwoners, zoals mensen met een beperking en jonge kinderen. Ook zij hebben vaak specifieke behoeften om deel te kunnen nemen aan het verkeer.

Een belangrijke ambitie van De Bilt is het versterken van de positie in de Metropoolregio Utrecht. Een goede toegankelijkheid van de gemeente gekoppeld aan een aantrekkelijk vestigingsklimaat, maar ook een optimale multimodale bereikbaarheid van het centrum en de bedrijventerreinen dragen hieraan bij.

9.1 Vrijheid van bewegen: voor iedereen toegankelijk

De gemeente De Bilt vindt goede toegankelijkheid van de openbare ruimte belangrijk. Iedereen moet kunnen deelnemen aan de samenleving. In De Bilt wonen relatief veel ouderen. Veel van hen staan nog volop in het leven en zijn actief. Hiermee neemt echter de kans op ongevallen en letsel ook toe. Ook komen er steeds meer (jonge) gezinnen naar de gemeente. Kinderen moeten

duus veilig kunnen spelen in de openbare ruimte en de lucht die zij inademen moet schoon zijn.

Om te kunnen deelnemen aan de samenleving is het essentieel dat inwoners van de gemeente op eigen gelegenheid in staat moeten zijn om op plekken te komen waar zij willen zijn. De gemeente heeft hierin een faciliterende rol.

Op de volgende onderwerpen wordt ingezet:

- De straten of ten minste de trottoirs in woongebieden en de centra **nodigen uit om te bewegen** (verplaatsen) **en ontmoeten** (verblijven). Hierbij wordt rekening gehouden met ouderen, kinderen en mensen met een fysieke beperking.
- Bij nieuwe ontwikkelingen wordt de mobiliteitsbehoefte van de betreffende **doelgroep** in kaart gebracht en de voorzieningen worden gebaseerd op de duurzame mobiliteitshiërarchie.
- Bij herinrichtingen en ruimtelijke ontwikkelingen in de gemeente wordt rekening gehouden met mensen met een **(fysieke) beperking**.
- **Barrières** in de gemeente, bijvoorbeeld drukke wegen, worden zoveel mogelijk weggenomen. Zeker in gebieden rondom scholen en zorginstellingen heeft verblijven en veiligheid prioriteit, boven autobereikbaarheid. Deze gebieden worden zoveel mogelijk autoluw. Daarnaast wordt aansluiting gezocht bij regionale initiatieven om de barrièrewerking van (spoor)wegen te minimaliseren. Zoals het beperken van de snelheid van 80 naar 60 km/u.
- Bij **innovatieve mobiliteitsconcepten** wordt rekening gehouden met mensen met minimale financiële middelen.

9.2 Vergroten van mobiliteitsgeluk

Hoe men reist, heeft invloed op de gezondheid, ervaring en stressniveau. Door bijvoorbeeld te lopen en te fietsen blijven mensen fit. In het toekomstige De Bilt draagt mobiliteit **bij** aan het geluksgevoel van haar bewoners.

Bij dit thema wordt ingezet op:

- De mobiliteitsstructuur in de gemeente nodigt uit tot **bewegen** en zorgt voor **mentale gezondheid**. Hiervoor krijgen mogelijkheden voor recreatieve fiets- en wandelroutes speciale aandacht. Ditzelfde geldt voor mogelijkheden om in de eigen woonomgeving een 'rondje te lopen'.
- **Sociale veiligheid** is belangrijk in de gemeente. Hierop wordt ingezet door er bij de inrichting van de straat door zoveel mogelijk rekening mee te houden en fiets- en voetpaden goed te verlichten.
- De gemeente faciliteert de vervoersmiddelen aan de hand van de duurzame mobiliteitshiërarchie (zie figuur 7.1). Hiermee kan **iedereen zich verplaatsen zoals hij of zij dat wil**, maar wordt het gemak waarmee het gefaciliteerd wordt gebaseerd op het ruimtegebruik, het effect op het milieu en op veiligheid. Mensen met minimale (financiële) mogelijkheden kunnen worden ondersteund, bijvoorbeeld via de U-Pas. De gemeente zoekt hier mogelijkheden voor in samenwerking met de regio.

9.3 Versterken van de positie in de metropoolregio Utrecht

De omliggende gemeenten nemen stappen in de mobiliteitstransitie. In de steden Utrecht en Amersfoort is de auto te gast in het centrum. Mogelijk parkeren werkers en bezoekers die hun bestemming hebben in deze steden bij knooppunten in De Bilt, zoals bij bushaltes en stations. Door slim om te gaan met de knooppunten en deze als kracht te zien, kunnen negatieve effecten worden voorkomen.

Er wordt ingezet op:

- Samenwerking met de **U10 gemeenten** aan het versterken van de regionale mobiliteitsnetwerken zoals het fietsnetwerk.
- De gemeente zet zich in de regio in voor het versterken van de **openbaar vervoersverbindingen** met de trein en de bus. Door middel van het faciliteren van (hoogwaardige) busverbindingen en knooppunten die meerwaarde bieden voor het mobiliteitsnetwerk in de gemeente. Daarnaast hecht de gemeente veel belang aan het behoud en de versterking van de 'gewone' buslijn door woonwijken en kernen. De vergrijzing vraagt daarnaast om maatwerk oplossingen, bijvoorbeeld door verdere versterking van het U-flex concept.
- Samen met de regio versterkt de gemeente de bereikbaarheid van de **Life Science, zorg- en kennisinstellingen** zoals het KNMI, Sweco, USP Bilthoven met o.a. het RIVM en de instellingen die zijn gevestigd op Berg en Bosch.

10 Actiepunten

In dit hoofdstuk worden de punten waarop de Mobiliteitsvisie inzet beknopt samengevat. Snel na vaststelling van de Mobiliteitsvisie wordt in de acties een prioritering aangebracht naar ambtelijke capaciteit, financiering en effect. Parkeerbeleid zal als eerste worden opgepakt. Onderdeel hiervan zijn onder meer de parkeernormen, zonering en parkeerregulering (1).

Thema 1: Duurzaam & leefbaar
Stikstof - bij ontsluiting nieuwe (woon)locaties keuzes maken die de uitstoot zoveel mogelijk beperken
Mobiliteit die duurzame groei mogelijk maakt - toepassen mobiliteitshiërarchie (STOMP): <i>(Richtlijnen voor) Mobiliteitsprogramma van Eisen opstellen</i> <i>Parkeerbeleid opstellen</i>
Versnellen van de energie- en mobiliteitstransitie - transitie naar duurzame vervoerwijzen (lopen, fietsen, OV) - elektrische laadpunten op strategische plekken beschikbaar - inspelen op reisgedrag, mobiliteitsmanagement <i>Relatie energie en mobiliteit verwerken in Planwijzer</i>
Leefbare dorpen en wijken - in woongebieden auto te gast (o.a. 30 km/uur en herinrichting) - centra van kernen autoluw - openbare ruimte nodigt uit tot fietsen en lopen - verharding klimaatadaptief <i>Werkwijzer opstellen voor (her)inrichting openbaar gebied</i>

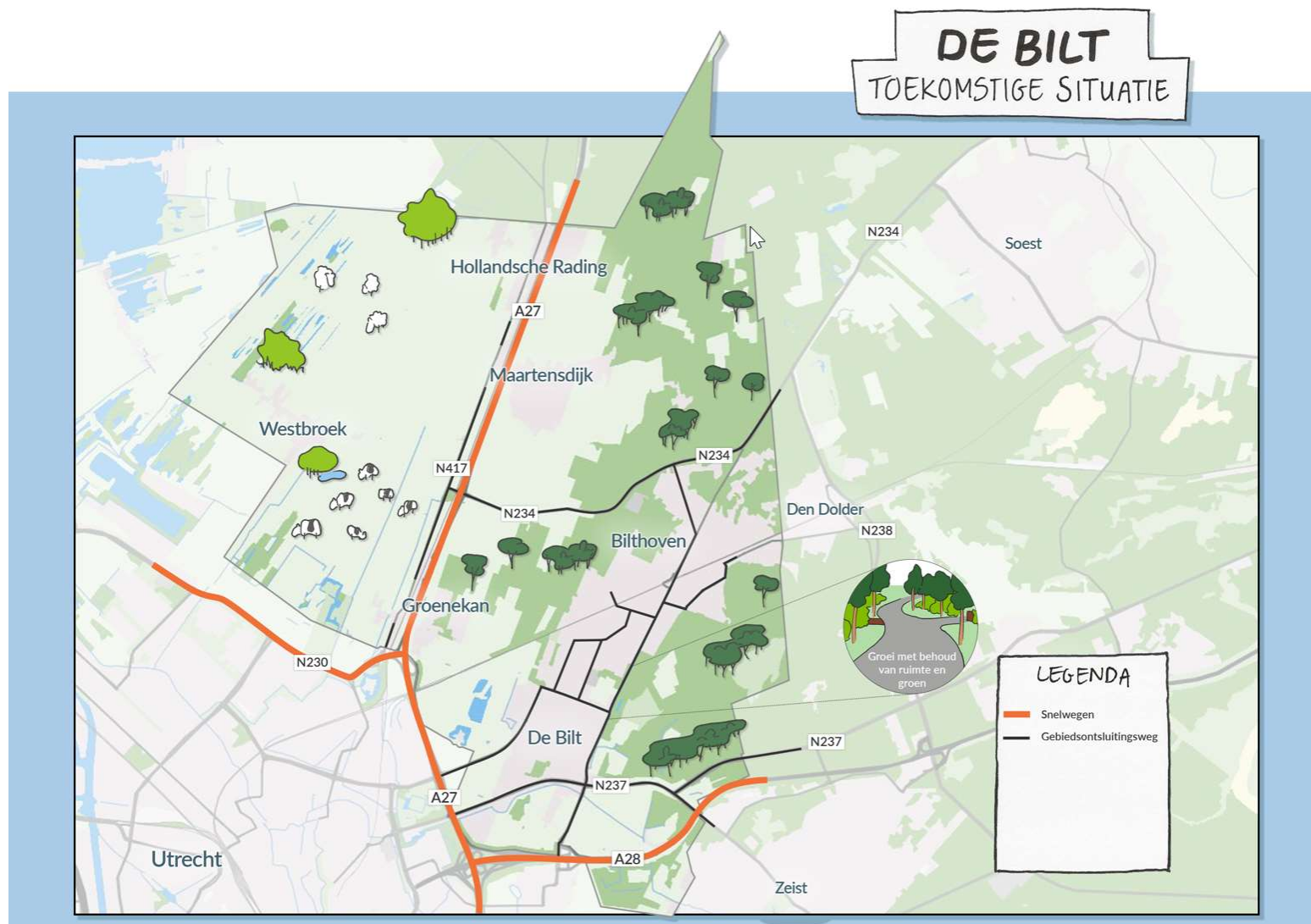
Thema 2: Veilig en bereikbaar
Nul verkeersslachtoffers - kwetsbare verkeersdeelnemers beschermen - veilige schoolomgeving en educatie op scholen - subjectieve veiligheid vergroten <i>Actieprogramma verkeersveiligheid opstellen</i>
Robuust en toekomstbestendig mobiliteitsnetwerk - prominenter plek voor voetgangers - ruimte voor de fiets maken - openbaar vervoer behouden en bereik vergroten - mobiliteitsknooppunten om duurzame mobiliteit te stimuleren - uitstraling van straten passend bij hun functie - parkeernormen niet volgend maar sturend <i>Uitgangspunten meenemen in de verschillende uitvoeringsprogramma's</i>
Slim gebruik maken van data - doorstroming verbeteren o.a. door slimme VRI's - aanspreekpunt, bijvoorbeeld een mobiliteitsmanager - stimuleren van Mobility as a Service (MaaS) <i>Aanpak en uitwisseling data in samenwerking met de omliggende gemeenten</i>
Inzetten op duurzame logistiek - zwaar vrachtverkeer weren van kwetsbare locaties - pakketkluisen en andere innovatieve oplossingen om het bezorgverkeer aan huis te beperken <i>Actieplan lokale logistiek opstellen</i>

(1) De Raad wordt hierin actief meegenomen

Thema 3: Toegankelijk & vitaal
<i>Vrijheid van bewegen: voor iedereen toegankelijk</i> <ul style="list-style-type: none">- straten uitnodigend om te bewegen en te ontmoeten- rekening houden met mensen met een fysieke beperking- barrières wegnemen- bij innovatieve mobiliteitsconcepten rekening houden met mensen met minimale financiële middelen <i>Toegankelijkheid en vitaliteit meenemen in Planwijzer en Werkwijzer openbare ruimte</i>
<i>Vergroten van mobiliteitsgeluk</i> <ul style="list-style-type: none">- mobiliteitsstructuur nodigt uit tot bewegen- aandacht voor sociale veiligheid
<i>Versterken van positie in de metropoolregio Utrecht</i> <ul style="list-style-type: none">- samenwerking U10 gemeenten voor duurzame netwerken- inzetten voor versterken openbaar-vervoerbindingen- duurzame bereikbaarheid van Life Science instellingen <i>Actief deelnemen aan de regionale gremia</i> <i>Actief bepleiten openbaar vervoer bij Provincie</i>

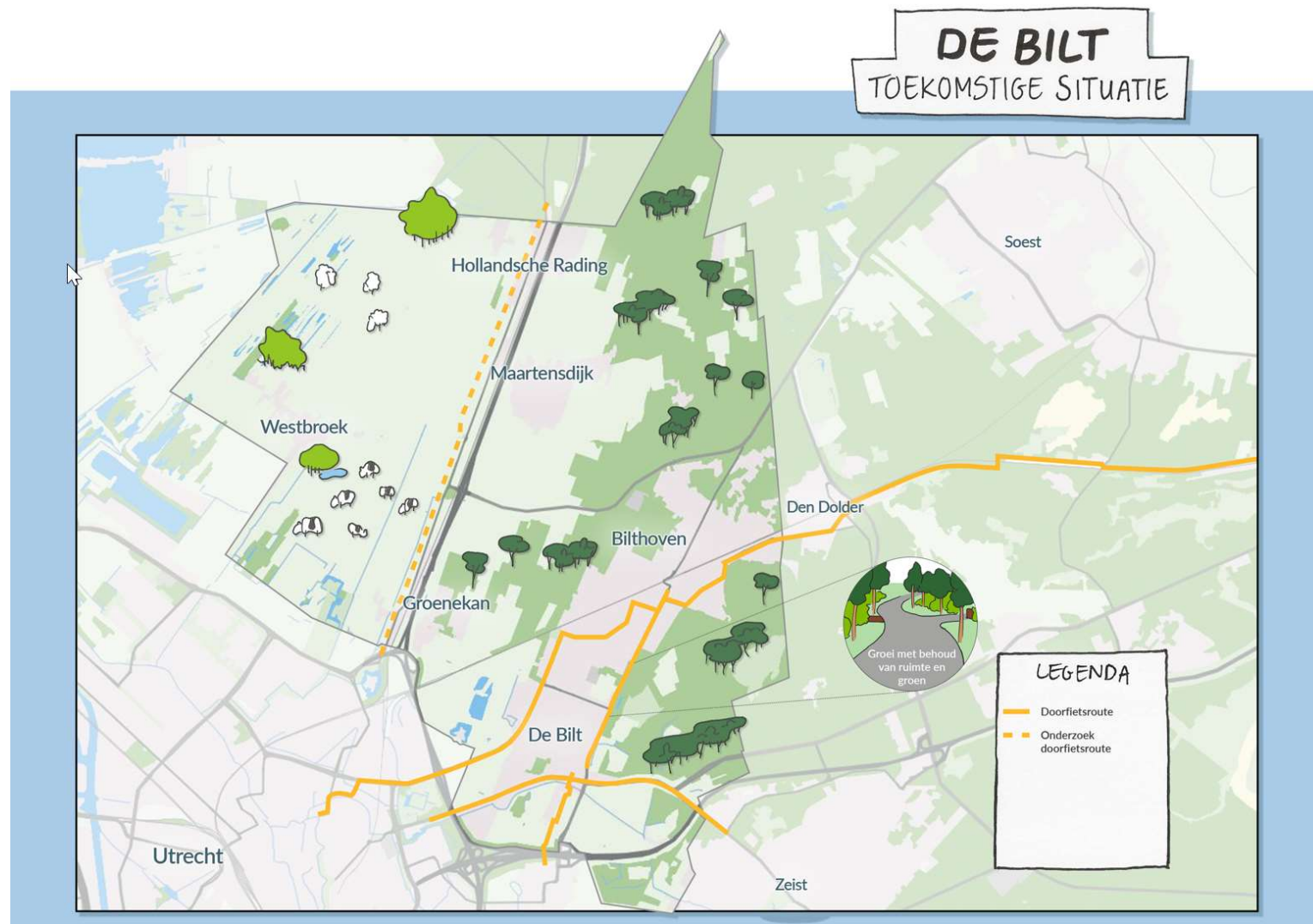
Met de uitgangspunten zoals in de bovenstaande hoofdstukken is beschreven, streven we naar een duurzame, veilige en toegankelijke gemeente De Bilt. In de afbeeldingen op de volgende pagina's is een mogelijke uitwerking van deze uitgangspunten weergegeven.

Netwerk auto

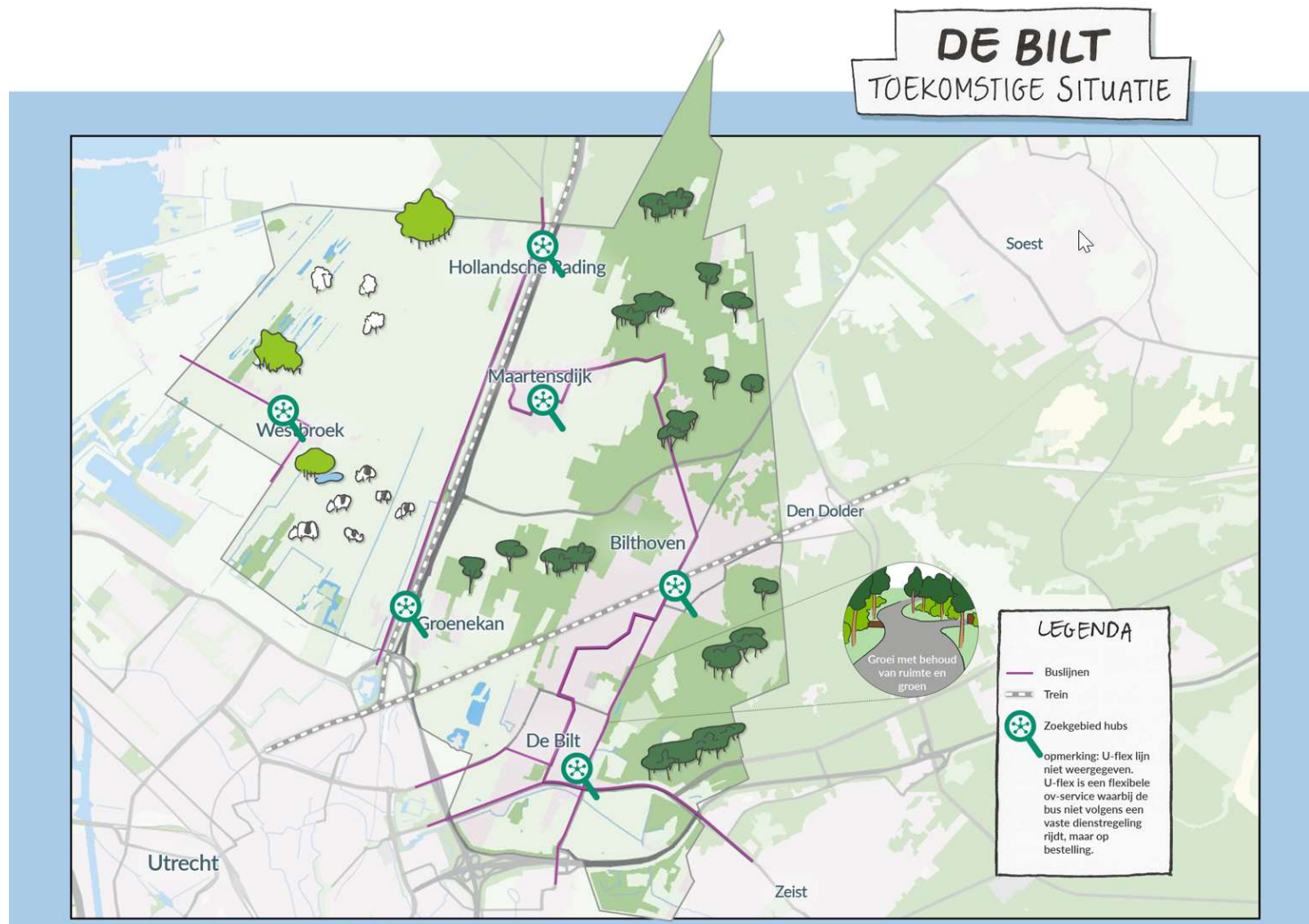


Netwerk fiets

Opmerking: momenteel is de provincie in samenwerking met gemeentes het netwerk van doorfietsroutes verder aan het onderzoeken op mogelijkheden voor verdere versterking. Potentiële aanvullende verbindingen, zoals richting Baarn, zijn nog niet op de kaart weergegeven.



Netwerk Openbaar vervoer en MaaS (Mobility as a Service)



Colofon

Projectteam: Wouter Le Fèvre en Mathijs Pronk
Jeroen Quee (Sweco) en Maarten van der Leck (Sweco)
Vormgeving: Sweco
Infographics: Evelyn van de Bildt (Sweco)
Fotografie: Cover beeld Stationsgebied Bilthoven vanaf Soestdijkseweg
Noord (Maarten van der Leck)
Pagina 2 Shutterstock

