

Mobiliteitsplan

Gemeente Utrechtse Heuvelrug



GEMEENTE
UTRECHTSE HEUVELRUG

INHOUDSOPGAVE

HOOFDSTUK 1 INLEIDING	3	HOOFDSTUK 5 THEMATISCHE UITWERKING	27
1.1 Aanleiding: een nieuw Mobiliteitsplan	3	5.1 Thema A: Verkeersveiligheid	27
1.2 Werkwijze	3	5.2 Thema B: Voetganger	28
HOOFDSTUK 2 DE OMGEVING	4	5.3 Thema C: Fiets	28
2.1 Trends en ontwikkelingen	4	5.4 Thema D: Openbaar vervoer	29
2.2 Beleidskader	6	5.5 Thema E: Gemotoriseerd verkeer	30
HOOFDSTUK 3 HET VERTREKPUNT	9	5.6 Thema F: Parkeren	31
3.1 Hoe ziet het huidige mobiliteitssysteem eruit?	9	5.7 Thema H: Toegankelijkheid en rechtvaardige mobiliteit	32
3.2 Wat vinden bewoners en belanghebbenden van mobiliteit?	14	5.8 Thema I: Natuur, toerisme en recreatie	32
HOOFDSTUK 4 VISIE OP MOBILITEIT	21	HOOFDSTUK 6 GEBIEDSGEWIJS AAN DE SLAG	33
4.1 Leefbaar, duurzaam, bereikbaar en veilig Utrechtse Heuvelrug	21	6.1 Knooppunt station Driebergen-Zeist	33
4.2 Verkeersoverlast beperken	21	6.2 Doorn en Driebergen-Rijsenburg	33
4.3 Duurzame bereikbaarheid	23	6.3 Maarn, Amerongen, Leersum, Maarsbergen en Overberg	33
4.4 Verkeersveiligheid verbeteren	24	6.4 Buitengebied	33
4.5 Efficiënt ruimtegebruik	25		
4.6 Monitoring en evaluatie	26		

BIJLAGEN

BIJLAGE 1: BELEIDSANALYSE	35
BIJLAGE 2: DATA-ANALYSE	42
BIJLAGE 3: RESULTATEN PARTICIPATIE	58



HOOFDSTUK 1 INLEIDING

1.1 Aanleiding: een nieuw Mobiliteitsplan

In 2010 heeft de gemeente Utrechtse Heuvelrug een Gemeentelijk Verkeers- en Vervoersplan (GVVP) vastgesteld. Hierin is het mobiliteitsbeleid vastgelegd voor ongeveer vijf tot tien jaar. Dit huidige beleid is verouderd en er is behoefte aan nieuw mobiliteitsbeleid dat aansluit op actuele ontwikkelingen en ambities van de gemeente.

Dit nieuwe Mobiliteitsplan geeft invulling aan deze wens. In het Mobiliteitsplan staan de ambities van de gemeente beschreven op het gebied van mobiliteit voor de komende jaren. Verschillende ambities uit het GVVP uit 2010 zijn nog actueel, maar het nieuwe plan speelt in op de ontwikkelingen van de afgelopen vijftien jaar in de wereld van mobiliteit. Dit vraagt om het actualiseren en aanpassen van verschillende doelstellingen. Het plan is een uitwerking van de Omgevingsvisie van de gemeente Utrechtse Heuvelrug die in 2023 is vastgesteld. De belangrijkste uitgangspunten uit de Omgevingsvisie zijn dan ook het vertrekpunt voor het Mobiliteitsplan, namelijk veiligheid en leefbaarheid. Daarnaast is er aandacht voor de samenhang in de regio, mobiliteit stopt immers niet bij de gemeentegrens. Het Mobiliteitsplan geeft een doorkijk tot 2035. Aansluitend op dit Mobiliteitsplan wordt een Uitvoeringsagenda opgesteld voor de komende vijf jaar met concrete acties en maatregelen die nodig zijn om de ambities te bereiken.

1.2 Werkwijze

Het proces rondom het Mobiliteitsplan is gestart in 2024. De belangrijkste uitgangspunten voor het proces waren:

- Snel: De afronding van het proces vindt plaats begin 2025 met een raadsbesluit.
- 'Fact-based': Het beleid wordt zoveel mogelijk gebaseerd op actuele data, onderzoeken en feiten.
- Uitvoeringsgericht: Het Mobiliteitsplan dient uitvoeringsgericht te zijn.

Het Mobiliteitsplan is tot stand gekomen in nauwe samenwerking met stakeholders binnen en buiten de gemeentelijke organisatie van de gemeente Utrechtse Heuvelrug:

- Een brede werkgroep, bestaande uit medewerkers van de gemeente, regio en provincie;
- De klankbordgroep, bestaande uit diverse (belangen)organisaties en ondernemers binnen de gemeente;
- Regionale partners, zoals buurgemeenten, de provincie en regio;
- Inwoners en bezoekers;
- College van B&W en gemeenteraad.



HOOFDSTUK 2 DE OMGEVING

2.1 Trends en ontwikkelingen

Het nieuwe Mobiliteitsplan wordt opgesteld omdat er behoefte is aan nieuw mobiliteitsbeleid dat aansluit bij actuele ontwikkelingen. Zowel gemeentelijk, landelijk als wereldwijd zijn er allerlei ontwikkelingen die met mobiliteit te maken hebben. In dit hoofdstuk schetsen we een beeld van relevante trends en ontwikkelingen die de basis leggen voor het nieuwe Mobiliteitsplan.

2.1.1 Het belang van duurzame mobiliteit neemt toe

Om de opwarming van de aarde te beperken, ondertekenden in 2015 192 landen het klimaatakkoord van Parijs. Nederland heeft in juni 2019 de eerste stap gezet door het klimaatakkoord te sluiten tussen veel grote organisaties en bedrijven in Nederland. Doel van dit akkoord is de CO₂-uitstoot in 2030 met 49% te verminderen. Verduurzaming van mobiliteit is steeds belangrijker en met de gevolgen voor het klimaat zelfs noodzakelijk geworden.

Via haar deelname aan het Regionaal Mobiliteitsprogramma (RMP) Midden-Nederland, een samenwerking tussen de provincie Utrecht, de Utrechtse gemeenten en Rijkswaterstaat, heeft de gemeente Utrechtse Heuvelrug zich ook aangesloten bij de regionale vertaling van dit klimaatakkoord. Dit is binnen de gemeente Utrechtse Heuvelrug ook voor mobiliteit verwerkt in de Routekaart 'Samen Duurzaam Doen'¹. Daarom vraagt deze ontwikkeling ook binnen de gemeente om een *shift* richting duurzame mobiliteit. Het gaat hierbij bijvoorbeeld om:

- Een duidelijke vermindering van de CO₂-uitstoot;
- Meer aandacht voor regionale fietsverbindingen en doorfietsroutes;
- Groeiende vraag naar laainfrastructuur voor elektrische voertuigen;
- Bewustwording en gedragsverandering creëren onder inwoners richting duurzame mobiliteit.



2.1.2 Mobiliteitstransitie

Het speelveld van mobiliteit is continu in verandering. Het is de afgelopen jaren steeds drukker geworden op de weg, in het openbaar vervoer en op de fietspaden. De mobiliteit zelf staat niet stil. Er is ook een brede mobiliteitstransitie bezig, waarbij innovatieve vervoerswijzen elkaar de laatste jaren snel opvolgen. Er komen steeds meer nieuwe vormen van mobiliteit, zoals deelfietsen, deelauto's, elektrische fietsen, speedpedelecs en andere licht elektrische voertuigen (LEV's). Zo werden er in 2023 453.000 nieuwe elektrische fietsen verkocht. Deze type fietsen rijden over het algemeen sneller dan reguliere fietsen, wat de toenemende snelheidsverschillen op het fietspad tot een nieuwe uitdaging maakt. De samenleving verandert langzamerhand van mobiliteitsbehoefte: de verwachting is dat we toegaan naar minder voertuigbezit en meer voertuigdelen². Dit biedt kansen. Zo kan door een deelauto efficiënter worden omgegaan met de openbare ruimte.

Deze ontwikkeling speelt vooral in stedelijk gebied, in landelijk gebied verplaatst men zich nog traditioneler. Ook zien we een verschuiving in type verplaatsingen: mensen reizen steeds vaker multimodaal (combinatie van verschillende vervoerswijzen). Ook kunnen apps op onze smartphone steeds beter berekenen wat de meest comfortabele route en vervoerswijze is voor onze reis.

¹ <https://www.heuvelrug.nl/samen-duurzaam-doen>

² Jorritsma, P., Witte, J., González, M. & Hamersma, M. (2021). Deelauto- en deelfietsmobiliteit in Nederland. Kennisinstituut voor Mobiliteitsbeleid



Het huidige beleid en de huidige infrastructuur zijn niet altijd klaar voor innovatieve ontwikkelingen. De verwachting is dat de komende jaren meer van deze 'slimme' vervoerswijzen op de markt komen. Het is belangrijk om op bovenstaande ontwikkelingen te anticiperen. Het gaat hierbij bijvoorbeeld om:

- (Fiets)infrastructuur aanpassen op nieuwe gebruikers (o.a. e-bikes, elektrische bakfietsen, speedpedelecs, fatbikes, elektrische auto's met rij-ondersteuning);
- Verbeteren ov-verbindingen met de regio;
- Ontwikkelen en stimuleren van first- and last-mile oplossingen, aanvullend op het ov;
- Slim omgaan en inspelen op nieuwe ontwikkelingen met data en innovaties.

2.1.3 Risicogestuurde verkeersveiligheidsaanpak

Verkeersveiligheid raakt ons allemaal. In een dichtbevolkt land als Nederland is het een grote uitdaging om ervoor te zorgen dat alle weggebruikers veilig aan het verkeer kunnen deelnemen. De situatie is landelijk de laatste jaren verslechterd; het aantal ernstig verkeersgewonden blijft stijgen en ook het aantal verkeersdoden neemt weer toe. Deze trend is binnen de gemeente Utrechtse Heuvelrug nog niet zichtbaar, maar er moet nadrukkelijk inspanning geleverd worden om dit te voorkomen. Er is al veel kennis over het ontstaan van ongelukken maar de kennis over de preventie van ongelukken blijkt vaak niet volledig te zijn of is verspreid over verschillende partijen. Een goede registratie van verkeersongelukken ontbreekt. De Rijksoverheid heeft daarom in 2019 het Strategisch Plan Verkeersveiligheid (SPV 2030) gelanceerd waar het doel wordt gesteld dat het aantal verkeersgewonden en -doden terug wordt gebracht en nul verkeersslachtoffers het streven is. In deze aanpak is veel aandacht voor proactief beleid in plaats van reactief.

Met deze risicogestuurde verkeersveiligheidsaanpak gaat het om het aanpakken van de plekken met de hoogste risico's in plaats van de eerdere aanpak waarbij voornamelijk wordt gefocust op het aanpakken van black spots (locaties waar relatief veel ongevallen plaatsvinden). De gemeente verkiest een (pro-)actieve aanpak van problemen door herinrichting boven het steeds willen meeliften met onderhoud- en beheerswerkzaamheden op de probleemlocaties, omdat dit laatste tot vele jaren vertraging kan leiden.

Voor de gemeente is deze ambitie ook een belangrijk uitgangspunt en vraagt om verschillende aandachtspunten als het gaat om verkeersveiligheid, bijvoorbeeld:

- Meer aandacht voor kwetsbare verkeersdeelnemers, zoals fietsers, voetgangers, kinderen, jongeren en ouderen;
- Zowel de infrastructuur als de verkeerseducatie verbeteren;
- Richten op nul verkeersdoden in 2030.

2.1.4 Bevolkingsgroei en vergrijzing

Net zoals in de meeste gemeenten neemt het aantal inwoners ook in de Utrechtse Heuvelrug toe. Tussen 2014 en 2024 is de bevolking met ongeveer 5% gegroeid. In 2024 heeft de gemeente iets meer dan 50.000 inwoners. Bovendien groeit niet alleen het aantal inwoners in de eigen gemeente, maar ook in buurgemeenten, waardoor het in de gehele regio drukker wordt.

Als we de bevolkingssamenstelling naar leeftijd binnen de gemeente Utrechtse Heuvelrug vergelijken met provinciale en landelijke cijfers zien we dat het aantal jongvolwassenen (tussen 20 en 40 jaar) lager ligt. Het aandeel 50-plussers is daarentegen hoger. Utrechtse Heuvelrug heeft dus te maken met een bovengemiddelde vergrijzing. Voor het Mobiliteitsplan betekent dit extra aandacht voor toegankelijkheid van vervoermiddelen, verkeersveiligheid van ouderen en het tegengaan van gezondheidsproblematiek bij ouderen.





2.2 Beleidskader

Naast de trends en ontwikkelingen in de samenleving, is er de afgelopen jaren verschillend nieuw beleid vastgesteld dat een belangrijk kader is voor het Mobiliteitsplan van de Utrechtse Heuvelrug. Hiermee hebben de Rijksoverheid, provincie en gemeenten zich gecommitteerd aan diverse ambities op het gebied van mobiliteit. In dit hoofdstuk gaan we kort in op de belangrijkste beleidsdocumenten voor de gemeente Utrechtse Heuvelrug. In bijlage 1 is een uitgebreide beleidsanalyse te vinden.

2.2.1 Landelijk

Op landelijk niveau zijn er verschillende beleidsstukken die kaders vormen voor het Mobiliteitsplan. Het gaat bijvoorbeeld om de Nationale Omgevingsvisie, het Strategisch Plan Verkeersveiligheid, het Nationaal Klimaatakkoord en het nieuwe regeerakkoord (2024). Hierbij zijn de volgende kernpunten relevant voor het Mobiliteitsplan:

- Werken naar een snel, duurzaam en comfortabel mobiliteits- en transportsysteem;
- Het ontsluiten van (nieuwe) woningbouw- en ontwikkellocaties;
- Toegankelijk, veilig en betrouwbaar ov om voorzieningen ook in landelijke omgeving bereikbaar te houden, eventueel met slimme combinaties van vraagafhankelijk of flexibel vervoer;
- De ambitie om nul verkeersdoden te hebben in 2030 en een risicogestuurde aanpak voor verkeersveiligheid;
- Gebruik van hernieuwbare energie in het vervoer en het uitbreiden van oplaadinfrastructuur voor elektrische voertuigen;
- Een mobiliteitssysteem dat voldoet aan de normen voor duurzaamheid, gezonde leefomgeving en veiligheid.

2.2.2 Regionaal en provinciaal

Op regionaal en provinciaal niveau zijn er diverse beleidsdocumenten opgesteld die betrekking hebben op mobiliteit: Omgevingsvisie Provincie Utrecht, Ontwerp bereikbaarheidsprogramma 2024-2029, Regionaal Mobiliteitsprogramma Midden-NL, Ontwikkelperspectief verstedelijking en bereikbaarheid 2040, Integraal ruimtelijk perspectief U10, RUA, RTE, Ov-netwerkperspectief, Uitvoeringsprogramma multimodale knooppunten, Netwerkperspectief provinciale wegen 2040, Uitvoeringsprogramma goederenvervoer & Gebiedsgerichte aanpak stikstof. De belangrijkste kernpunten zijn als volgt:

- Beperking van de groei van het autogebruik;
- Mobiliteit van de toekomst is veilig, schoon en slim;
- Knelpunten zullen ontstaan voor alle modaliteiten. Er wordt ingezet op een samenhangend en multimodaal mobiliteitssysteem;
- Schaalsprong ov en fiets: Ontwikkelen ov-knooppunten om de overstap tussen modaliteiten te stimuleren en regionale (door-)fietsroutes worden verder uitgerold;
- Optimaliseren en beter benutten van bestaande infrastructuur;
- Waar de auto de enige optie is, wordt deze gefaciliteerd;
- De aanpak van de belangrijkste veiligheidsrisico's is gericht op specifieke doelgroepen, gedrag en weginrichting;
- De snelheidslimiet op provinciale wegen zijn geloofwaardig en doelmatig met aandacht voor mens en dier. De provincie Utrecht heeft inmiddels het voornemen om de provinciale wegen binnen de gemeente Utrechtse Heuvelrug buiten de bebouwde kom vrijwel geheel naar 60 km/u terug te brengen;
- Negatieve gevolgen van goederenvervoer beperken.



2.2.3 Lokaal

Op gemeentelijk niveau zijn er diverse beleidskaders van belang. Er zijn drie documenten die het belangrijkste uitgangspunt vormen voor het Mobiliteitsplan, namelijk de Omgevingsvisie, de Raadsbrede Afspraken met het daarbijhorende uitvoeringsprogramma Groen en Duurzaam Doen! De parkeerbeleidsnota en het GVV markeren het huidige en historische verkeersbeleid in de gemeente en zijn daarom relevant. Daarnaast is er bestaand beleid vanuit verschillende beleidsvelden dat kaders vormt voor het nieuwe Mobiliteitsplan. In deze paragraaf lichten we de overkoepelende kaders en ambities toe.

Omgevingsvisie Utrechtse Heuvelrug

De in juli 2023 vastgestelde Omgevingsvisie van de gemeente Utrechtse Heuvelrug is het overkoepelend juridisch beleidskader voor de fysieke leefomgeving. Verkeer en vervoer maakt ook integraal onderdeel uit van deze visie. In de Omgevingsvisie wordt richting gegeven aan de uitgangspunten voor verkeer en vervoer en zet een stip op de horizon voor 2040. Het Mobiliteitsplan is een korte(re) termijn uitwerking en aanscherping van dit beleid.

De drie belangrijkste ambities zijn het realiseren van een kwalitatief hoogwaardige leefomgeving, vitale dorpen en toekomstgerichtheid. Daarbij is het belangrijk dat er wordt ingezet op duurzame bereikbaarheid.

De volgende kernpunten vormen de basis voor de toekomst van verkeer in de gemeente Utrechtse Heuvelrug:

- De gemeente streeft ernaar dat verstedelijking in de regio niet mag leiden tot extra of zwaardere bewegingen van auto- of vrachtverkeer;
- De gemeente zet in op het (door)ontwikkelen van Station Driebergen-Zeist als belangrijk ov-knooppunt. Evenals het behoud van het treinstation voor Maarn en Maarsbergen;
- Er wordt ingezet op een vermindering van het vrachtverkeer in de gemeente;
- De bereikbaarheid en ontsluiting van de gemeente zijn cruciaal om vitaal en toekomstbestendig te blijven;
- We willen een fietsvriendelijke gemeente worden. Fietser en wandelaar staan centraal, bijvoorbeeld door (snel)fietspaden. Ook worden oversteekplaatsen in de dorpscentra goed gemarkeerd en is de snelheid voor autoverkeer op deze plekken laag;
- De gemeente streeft naar een duidelijk verbeterde leefbaarheid, onder andere door een permanente verbetering van de luchtkwaliteit en overlast door geluid te voorkomen. Ook streeft de gemeente naar verbetering van verkeersveiligheid (met name voor voetgangers) en gaat zij verder met het landelijk concept Duurzaam Veilig;
- De gemeente wil met name de intensiteit van het gemotoriseerd verkeer zoveel mogelijk verminderen, zowel in het buitengebied (m.n. ook in de hoogwaardige natuur), als in de kernen, met het doel de leefbaarheid en veiligheid te verbeteren. 'Verstedelijking in de regio mag niet leiden tot extra of zwaardere verkeersbewegingen van auto- en vrachtverkeer door onze gemeente';
- Om reizen met het ov te stimuleren faciliteren we ketenmobiliteit: de bus en/of trein als hoofdvervoermiddel en voor- en natransport met de fiets of te voet. Station Maarn wordt beter ontsloten met het ov. Daarnaast moeten er goede en frequentie busverbindingen (blijven) bestaan, c.q. ontwikkeld worden zowel richting oost-west als noord-zuid. Er wordt ingezet op behoud van de kleinschalige ov-systemen, zoals de buurtbus en belbus;



- Voor de veiligheid en de natuur wordt de maximumsnelheid zoveel mogelijk verlaagd van 80 km/u naar 60 km/u (buiten de bebouwde kom)³ en van 50 naar 30 km/u (binnen de bebouwde kom);
- Het gebruik van elektrische auto's wordt gestimuleerd door het faciliteren van de aanleg van oplaadvoorzieningen en het faciliteren van (elektrische) deelauto's;
- De bereikbaarheid van natuur en landschap wordt verbeterd voor fiets en ov. Het uitgangspunt is betere fiets- en ov-verbindingen binnen het Heuvelruggebied en het Krommerijngedebied enerzijds en tussen deze gebieden en het Stedelijk Gebied Utrecht anderzijds. 'We willen recreanten verleiden om de auto thuis te laten of te parkeren bij zogenaamde regiopoorten';
- Er is een wens om geen aansluiting op de A12 in Maarn in de richting van Arnhem te realiseren, tenzij aantoonbaar is dat dit niet anders kan;
- 'Voorzieningen in de dorpen zijn te voet, met de fiets en het ov bereikbaar. Daarom onderzoeken we waar er sprake is van knelpunten en gaan we aan de slag om die weg te nemen.'

De **Parkeerbeleidsnota 2021** legt de basis voor het parkeerbeleid, met aandacht voor juridische waarborgen rond de nieuwe parkeercapaciteit voor auto's en fietsen binnen nieuwe projecten. Specifieke handhaving voor verkeers- en parkeergedrag wordt versterkt en de openbare ruimte wordt anders ingericht om dit te ondersteunen. Recreatief parkeergedrag wordt gereguleerd en de meest actuele parkeernormen van CROW worden gevolgd.

In de **Beleidsregels laadinfrastructuur elektrische voertuigen** zijn in 2023 bepaalde beleidslijnen vastgelegd. Voor het stimuleren van elektrisch vervoer en de realisatie van oplaadinfrastructuur is de gemeente een samenwerking aangegaan met de MRA-E⁴. Het uitgangspunt is dat iedereen die een elektrisch voertuig bezit of leaset, de mogelijkheid moet hebben om het voertuig op te laden.

³ Concreet zijn hier al plannen voor vanuit de provincie Utrecht voor vrijwel het gehele provinciale wegennet binnen de gemeente.

⁴ MRA-E staat voor Metropool Regio Amsterdam Elektrisch en is een projectorganisatie voor het aanbesteden en plaatsen van laadpalen. Het is een samenwerkingsverband in de provincies Noord-Holland, Flevoland en Utrecht.



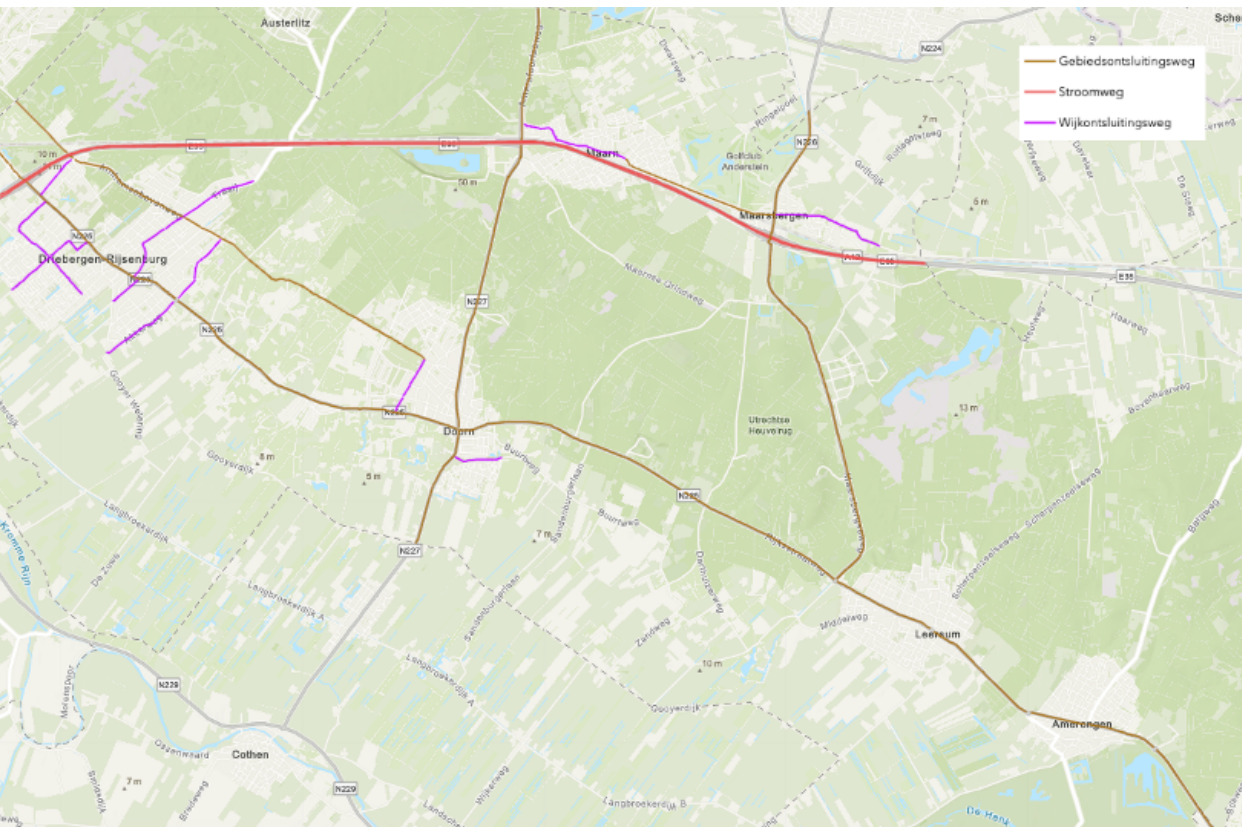
Het **uitvoeringsprogramma 'Groen en Duurzaam Doen'** voor 2023-2026 zet in op verkeersveiligheid en een integrale aanpak van verkeersproblemen, met thema's als doorgaand verkeer, schoolroutes en duurzame mobiliteit. Het programma benadrukt een regionale aanpak vanwege de druk op doorgaande wegen, waarbij vrachtverkeer ongeschikt wordt geacht. Provinciale wegen worden samen met de wegbeheerder verbeterd voor betere leefbaarheid en veiligheid. Er wordt gewerkt aan het behoud van de stations Maarn en Driebergen-Zeist en gebiedsontwikkeling rondom het laatste station. Bedrijven met grote vervoersbehoeften worden selectief aangetrokken en de focus ligt op veilige en toegankelijke voorzieningen voor dorpsbewoners, met name kinderen.

Gemeentelijk verkeers- en vervoersplan (GVVP) Het driedelige doel van het GVVP 2010 'Sturen naar duurzame mobiliteit' staat nog overeind voor dit Mobiliteitsplan:

- 1. Beleidskader:** Het Mobiliteitsplan biedt een realistisch en concreet beleidskader voor het optreden van de gemeente op het gebied van verkeer en vervoer. Concrete verzoeken van inwoners en herinrichtingsplannen van de gemeente worden getoetst aan dit beleid, maar het bepaalt ook het gemeentelijk standpunt bij regionale ontwikkelingen en projecten;
- 2. Prioritering:** Het Mobiliteitsplan geeft prioriteit aan investeringen van de gemeente in verkeer en vervoer. Er is duidelijkheid en transparantie over de projecten, zowel voor de financiering als de planning;
- 3. Integraal beleid:** Het Mobiliteitsplan brengt samenhang tussen de verschillende onderdelen van het verkeers- en vervoerbeleid en andere beleidsterreinen (onder andere natuur en landschap, milieu, duurzaamheid, ruimtelijke ontwikkeling, werk en economie, gezondheid en dierenwelzijn).

Daarnaast zijn diverse inhoudelijke doelstellingen nog steeds actueel. Om de gemeente Utrechtse Heuvelrug goed bereikbaar te houden is er een vraag naar een degelijk wegennet, goed openbaar vervoer, goede fietsinfrastructuur en efficiënt goederenvervoer. Bij dit alles moet óók verantwoord worden omgegaan met de kostbare groene leefomgeving. De verplaatsingen moeten dus veilig en schoon zijn. Duurzaam houdt in: schonere lucht, minder energieverbruik, meer gebruikmaken van 'groene' energiebronnen en minder lawaai en sluit daarmee autogebruik niet uit. Om de negatieve gevolgen van gemotoriseerd vervoer zoveel mogelijk te beperken is het wel van belang dat gemotoriseerd verkeer wordt afgeremd, zowel in aantallen als snelheid.

HOOFDSTUK 3 HET VERTREKPUNT



Figuur 1: Autonetwerk

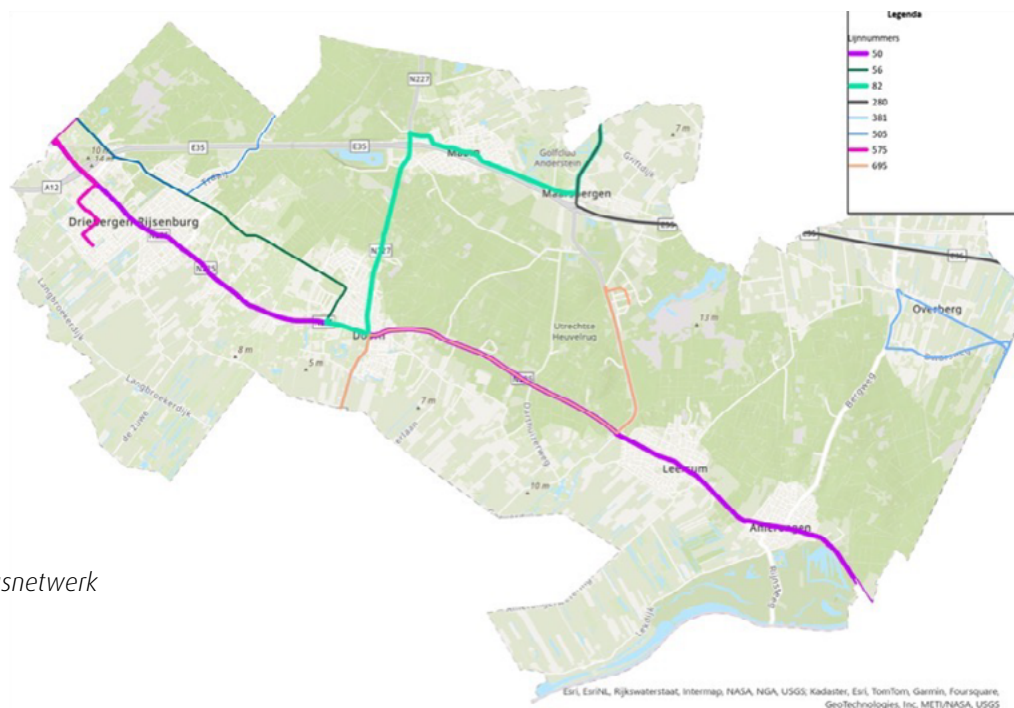
3.1 Hoe ziet het huidige mobiliteitssysteem eruit?

Om een goed beeld te krijgen van de huidige verkeerssituatie in de gemeente Utrechtse Heuvelrug is er op diverse manieren data verzameld en geanalyseerd. In deze paragraaf geven we een korte toelichting van de belangrijkste conclusies. In bijlage 2 is de uitgebreide analyse van de data te vinden.

3.1.1 Verkeersnetwerk

Wegen

De grootste weg die door de gemeente Utrechtse Heuvelrug loopt is de A12 aan de noordkant van de gemeente. Deze biedt een verbinding naar Utrecht en Arnhem. De A12 heeft afslagen bij Maarsbergen, Maarn (alleen van en naar het westen) en Driebergen-Rijsenburg en trekt veel doorgaand verkeer. Daarnaast lopen er enkele provinciale wegen door de gemeente. Hiervan is de N225 de belangrijkste verbinding tussen oost en west. Van noord naar zuid loopt de N227 door Doorn en de N226 van Maarsbergen naar Leersum. Aan de zuid(-oost)kant vormen het Amsterdam-Rijnkanaal en de Nederrijn een natuurlijke barrière voor het verkeer van en naar het zuiden, die alleen maar via de veerponten bij Wijk bij Duurstede, Amerongen en Elst gepasseerd kunnen worden. Ook wegen als de N229 en de N224 zijn belangrijke wegen rond en in de buurt van de gemeente. De N229 is de doorgaande weg vanuit Bunnik naar Wijk bij Duurstede en loopt vanuit het noordwesten naar het zuidoosten. De laatste provinciale weg is de N224. Deze loopt ten noorden van de gemeente. In het kader van de regionale bereikbaarheid is deze van groot belang en verloopt hierbij als een parallelweg aan de A12. Ten westen van de gemeente loopt de A27 en ten oosten de N233 (Veenendaal-Oost).

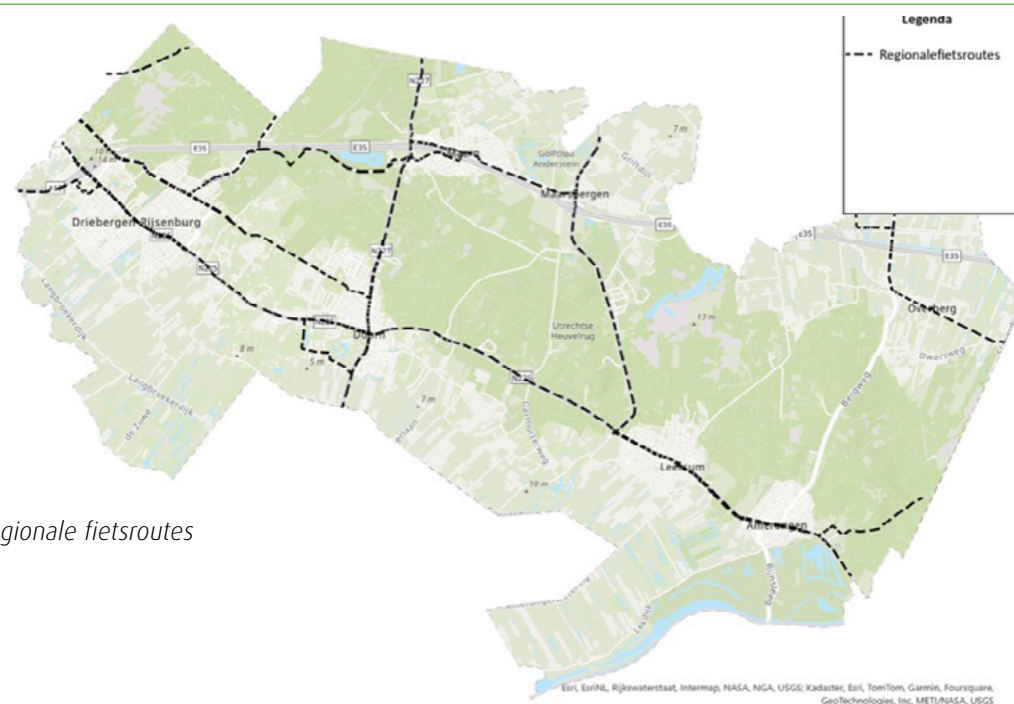


Figuur 2, busnetwerk

Ov-netwerk

Voor het openbaar vervoer kunnen inwoners van Utrechtse Heuvelrug gebruik maken van de trein en bus. In de gemeente zijn twee treinstations aanwezig, namelijk station Maarn en Driebergen-Zeist. Gemiddeld gaan er ongeveer 1500 reizigers per dag via station Maarn en ongeveer 8500 reizigers via Driebergen-Zeist. Station Driebergen-Zeist, hoewel decentraal gelegen voor de gemeente en voor de gemeente Zeist, wordt dus actief gebruikt en is een waardevolle verbinding voor veel inwoners, onder meer vanwege de intercityverbinding richting Utrecht, Arnhem en Amsterdam. Deze IC-stop is van groot belang voor ov-bereikbaarheid van de gemeente, de functie als Regiopoort met nieuwbouw en de P+R-functie van Driebergen-Zeist. Het belang van het station Maarn als ov-knooppunt is groot voor deze gemeente. Ook de bushalte Doorn Centrum is een erkend ov-knooppunt.

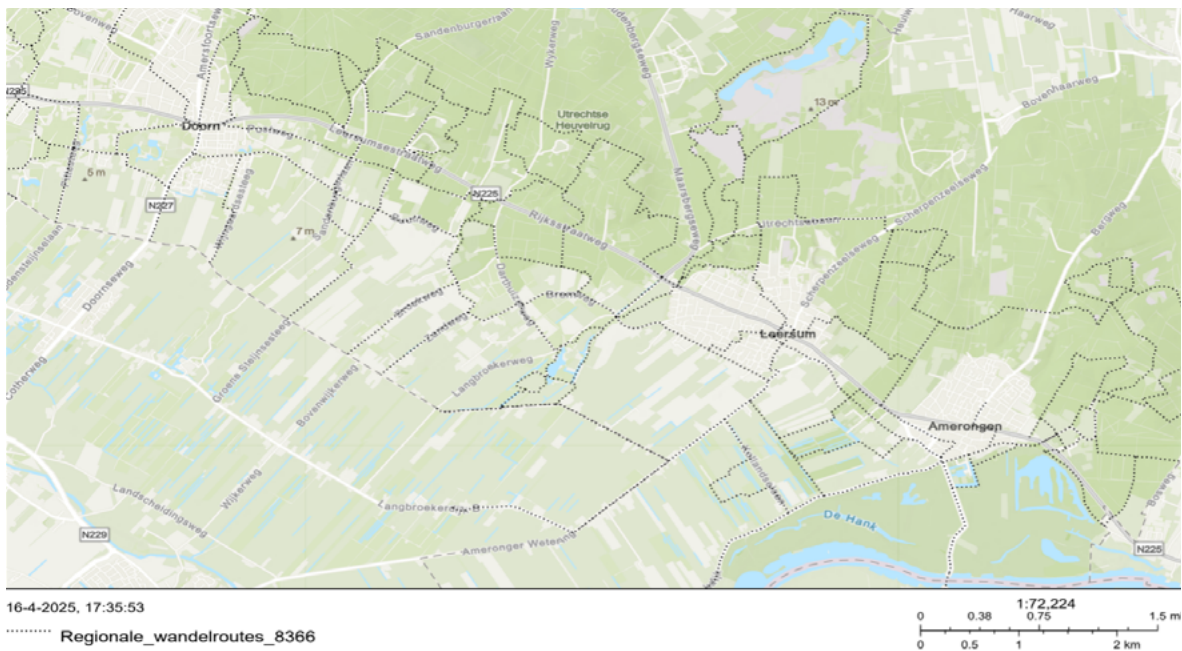
Daarnaast zijn er verschillende buslijnen. Vanuit de gemeente gaan buslijnen naar onder andere Zeist, Amersfoort, Veenendaal, Wageningen en Utrecht. Ook zijn er enkele scholierenlijnen en nachtbusen. De buslijn die het meeste gebruikt wordt is lijn 50 tussen Utrecht en Veenendaal/Wageningen. De meeste reizigers reizen met de bus binnen de gemeentegrenzen, bijvoorbeeld van Doorn naar Leersum. Daarna zijn Utrecht, Veenendaal en Zeist de belangrijkste bestemmingen.



Figuur 3: Regionale fietsroutes

Fietsnetwerk

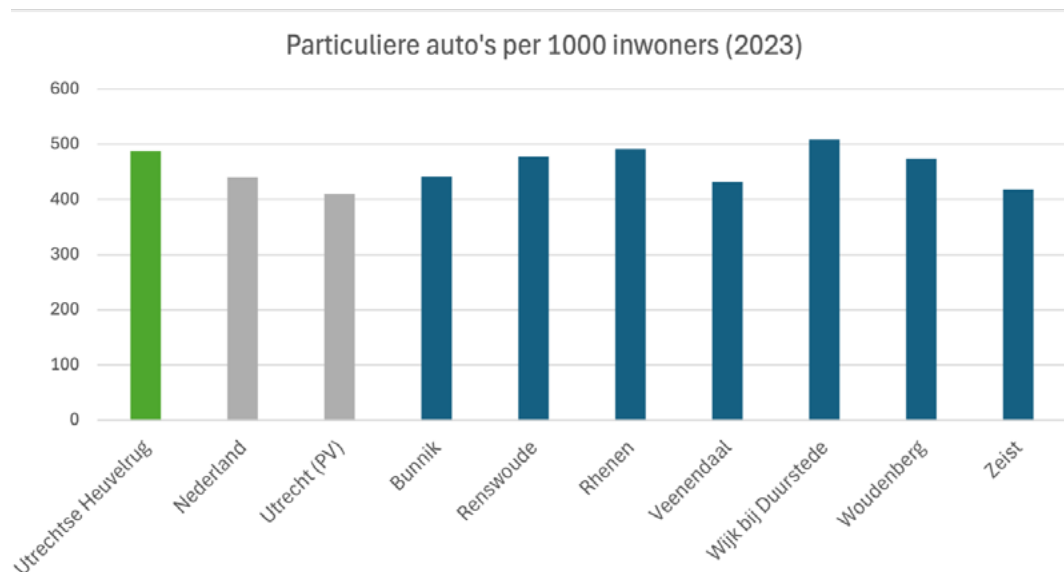
Door de hele gemeente zijn fietspaden en fietsroutes aanwezig. De belangrijkste fietsroutes zijn opgenomen als regionale fietsroutes door de provincie Utrecht. In onderstaande figuur is het regionale fietsnetwerk weergegeven. Het regionale fietsnetwerk volgt grotendeels de provinciale wegen. Er is een belangrijke verbinding tussen oost en west te zien parallel aan de N225. Door de gemeente Utrechtse Heuvelrug loopt ook de (geplande) Doorfietsroute van Utrecht Science Park naar Veenendaal. De Doorfietsroute is volop in aanleg en wordt naar verwachting in oktober 2025 opgeleverd.



Figuur 4: regionale wandelnetwerk

Wandelnetwerk

In figuur 4 is het regionale wandelnetwerk te zien. Daarnaast lopen er door de gemeente Utrechtse Heuvelrug verschillende recreatieve wandelroutes zoals de Lange-Afstand-Wandeling (LAW), Trekvogelpad en het streekpad Utrechtpad. In het noordelijke gedeelte van de gemeente is een wandelnetwerk in de maak en daarom nog niet zichtbaar op deze kaart.



Vervoermiddel	Utrechtse Heuvelrug		Provincie	NL
	Tot 7,5 km	Totaal	Totaal	Totaal
Auto	29%	47%	39%	44%
Fiets	37%	26%	32%	27%
Lopen	31%	19%	21%	21%
Openbaar vervoer	0%	4%	5%	4%
Overig	3%	4%	3%	4%

Figuur 5: Aantal auto's en vervoersgebruik (data uit. OViN-ODiN onderzoek)

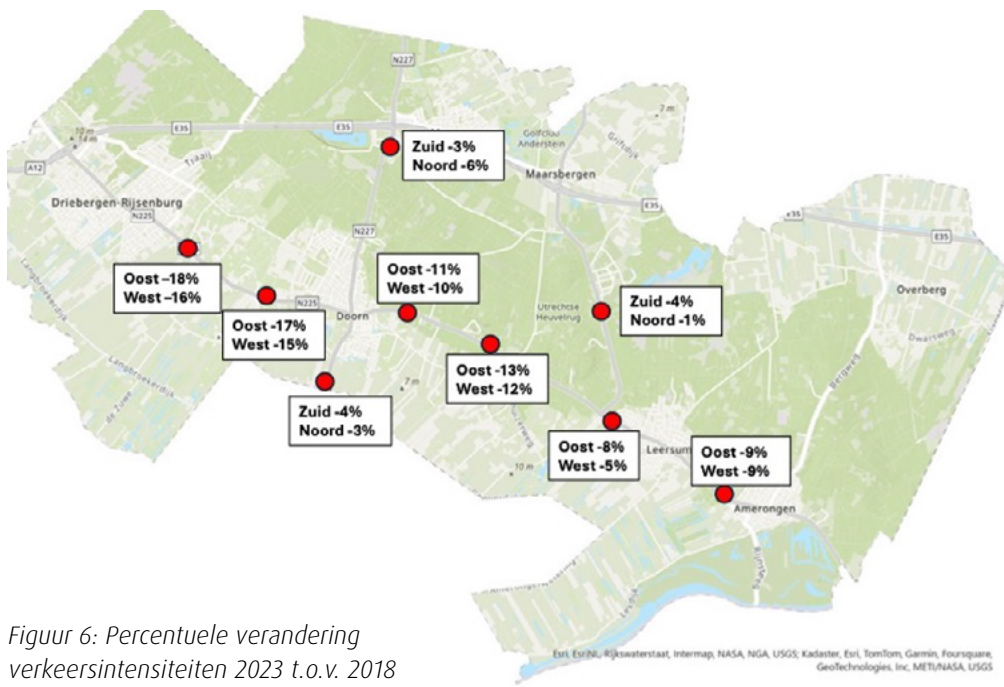
3.1.2 Vervoermiddelen en autobezit

Uit de modal split (verdeling gebruik vervoermiddelen) van de gemeente blijkt dat de auto in totaal het meest gebruikte vervoermiddel is onder bewoners (voor 47% van de verplaatsingen). Actieve modaliteiten (fietsen en lopen) hebben in totaal een aandeel van 45% in de verplaatsingen. Dit is in lijn met landelijke cijfers. Provincie Utrecht heeft in totaal een kleiner aandeel autogebruik in verhouding tot gemeente Utrechtse Heuvelrug. Dit is echter te verklaren door grote steden zoals Utrecht en Amersfoort, waardoor er eerder gebruik wordt gemaakt van fiets, ov of lopen. Voor de korte afstand (tot 7,5 km) is de fiets het belangrijkste vervoermiddel in de Utrechtse Heuvelrug. De actieve modaliteiten (fietsen en lopen) hebben in reizen tot 7,5 km een aandeel van 68% ten opzichte van 29% van de auto. Toch is het aandeel auto nog steeds best hoog. Ook als we kijken naar het reismotief zien we dat ongeveer 52% de auto gebruikt voor winkelen/boodschappen, zowel op landelijk niveau als in de provincie ligt dit percentage lager.

In cijfers over autobezit zien we ook dat het aantal auto's hoger is dan in de provincie en landelijk. Per 1000 inwoners zijn er ongeveer 488 auto's. Dit aantal is de afgelopen jaren beperkt gestegen, terwijl er landelijk een sterkere stijging was. Als we het autobezit vergelijken met omliggende gemeenten zien we dat in 2023 het autobezit iets hoger was in Rhenen en Wijk bij Duurstede. Voornamelijk in Veenendaal en Zeist ligt het autobezit lager dan in Utrechtse Heuvelrug. Het aandeel elektrische auto's ligt momenteel op 4% van de auto's. Dit is gelijk aan het aandeel elektrische auto's in Nederland, maar in de provincie Utrecht ligt dit aandeel hoger.

3.1.3 Intensiteiten en doorgaand verkeer

Het autoverkeer in de gemeente Utrechtse Heuvelrug is naast de A12 voornamelijk geconcentreerd op de provinciale wegen binnen de gemeente; de N225, N226 en N227. Dit zijn in feite grotendeels ook de hoofdwegen binnen de gemeente. Op basis van de telpunten blijkt dat op een gemiddelde werkdag de meeste voertuigen gemeten zijn op de N227 ten noorden van Doorn en op de N225 ten westen van Leersum. In 2024 rijden hier ongeveer 7000 motorvoertuigen per richting per etmaal. De belangrijkste knelpunten qua drukte die kunnen worden aangewezen zijn in de Hoofdstraat in Driebergen-Rijsenburg, het kruispunt in Doorn (N225-N227) en op de Donderbergrotonde in Leersum (N225-N226). Op de meeste locaties binnen de gemeente zijn de intensiteiten sinds 2018 iets gedaald. Op de N225 tussen Driebergen-Rijsenburg



Figuur 6: Percentuele verandering verkeersintensiteiten 2023 t.o.v. 2018

	Intern	Extern	Doorgaand	Intern	Extern	Doorgaand
N225 Driebergen-Doorn	4523	1697	223	70.2%	26.3%	3.5%
N225 Doorn-Leersum	6773	2014	68	76.5%	22.7%	0.8%
N225 Leersum-Amerongen	4814	4161	2814	40.8%	35.3%	23.9%
N227 Doorn-Maarn	2788	7363	3028	21.2%	55.9%	23.0%
N226 Leersum-Maarsbergen	5829	4857	3283	41.7%	34.8%	23.5%
Oude Arnhemse Bovenweg tussen Driebergen en Doorn	3483	1656	5	67.7%	32.2%	0.1%
Scherpenzeelseweg tussen Leersum en Maarsbergen/Overberg	2241	165	0	93.1%	6.9%	0.0%
Bergweg tussen Amerongen en Overberg	3848	469	223	84.8%	10.3%	4.9%
Langbroekerdijk tussen De Zuwe en de Rijsenburgselaan	525	802	41	38.4%	58.7%	3.0%
Broekhuizerlaan tussen Middelweg en Donderbergrotonde	928	1187	829	31.5%	40.3%	28.2%
Gemiddeld GUH				51%	35%	15%

Tabel 1: Aantallen intern, extern en doorgaand verkeer



en Doorn is het aantal motorvoertuigen met iets meer dan 10% gedaald. Niet duidelijk is waarom het aantal is gedaald, terwijl dit in de rest van Nederland alweer is gestegen sinds COVID. Mogelijk kent de gemeente relatief veel kenniswerkers die na de coronaperiode meer dan gemiddeld vanuit huis werken.

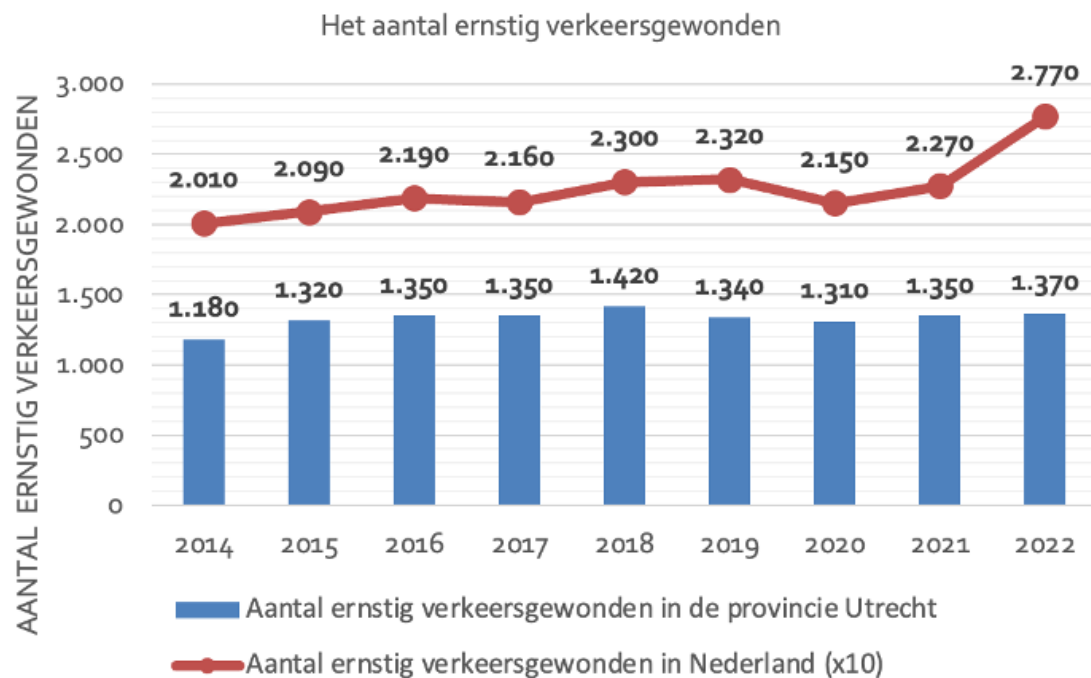
De lange termijn landelijke trend geeft een doorgaande stijging van het autoverkeer aan, omdat inkomens, autobezit en bevolking blijven toenemen. De aanname is daarom dat ook binnen de gemeente Utrechtse Heuvelrug het autoverkeer weer zal toenemen bij ongewijzigd beleid.

Doorgaand verkeer

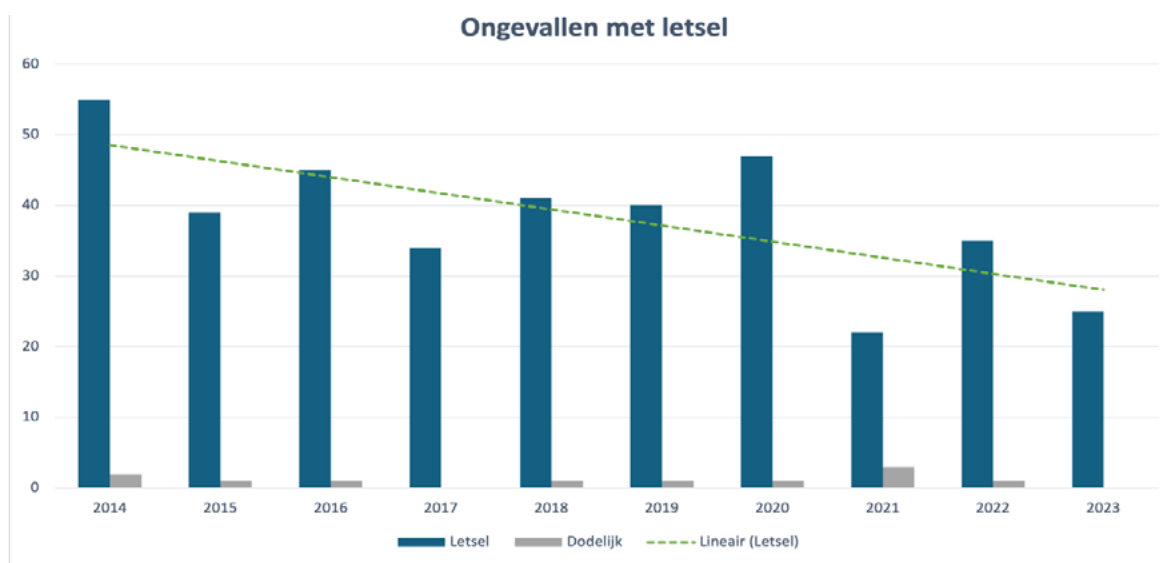
De hoofdwegen van de gemeente zijn diverse provinciale wegen die gebruikt worden voor de verplaatsingen binnen, van of naar de gemeente. Maar ze hebben ook een belangrijke doorgaande functie. Zij worden gebruikt door weggebruikers die niet in de gemeente wonen of daar een bestemming hebben. Dit is het zogeheten doorgaand verkeer. Voor diverse punten in de gemeente is een analyse gemaakt op basis van telpunten van de gemeente, Floating Car data⁵ en verkeersmodellen. Hierbij is de A12 buiten beschouwing gelaten. Uit de analyse halen we de intensiteiten per locatie, de hoeveelheid intern verkeer (binnen de gemeente), extern verkeer (verkeer van of naar gemeente) en doorgaand verkeer (geen herkomst of bestemming binnen gemeente). In de tabel hiernaast staan de locaties en resultaten.

Gemiddeld ligt het percentage doorgaand verkeer binnen de gemeente op ongeveer 15%. Op veel locaties ligt het aandeel zeer laag, onder de 5%. Op een paar locaties zien we een aandeel doorgaand verkeer tussen de 23% en 28%. Dit is op de N225 en N226 bij Leersum en Broekhuizerlaan. Dit zal naar verwachting vooral gaan om verkeer van en naar Wijk bij Duurstede, Elst (wellicht Rhenen) en van en naar de A12 richting Arnhem. Op de N227 tussen Doorn en Maarn zien we ook 23% doorgaand verkeer. Dit verkeer zal naar verwachting voornamelijk tussen Amersfoort, A12 van en naar Utrecht en Wijk bij Duurstede zijn.

⁵ Floating car data zijn data uit voertuigen of mobiele systemen zoals navigatie- en trackingsystemen, reisapps op smartphones, vlootmanagementsystemen en andere data van auto's met een internetverbinding



Figuur 7: Aantal ernstige verkeersgewonden in provincie Utrecht en in Nederland



Figuur 8: Aantal ongevallen met letsel in gemeente Utrechtse Heuvelrug 2014-2023 (bron: ViaStat)



Op de Scherpenzeelseweg en Bergweg is het aandeel intern verkeer het grootst. Ongeveer 84-93% van het verkeer rijdt daar een rit binnen de gemeente. Voor de toekomst wordt verwacht dat het verkeer de komende jaren zal toenemen. De buurgemeenten van Utrechtse Heuvelrug groeien, net als het verkeer. Specifiek gaat het hierbij om de N226 en de N227 en kleine wegen in het buitengebied. Dit zijn de noord-zuid verbindingen binnen de gemeente. Er zijn momenteel nog geen cijfers beschikbaar, vervolgonderzoek naar deze wegen zal zeker nodig zijn.

3.1.4 Verkeersveiligheid

In de afgelopen 10 jaar is het aantal geregistreerde ongevallen in de gemeente Utrechtse Heuvelrug gestegen. Op landelijk en provinciaal niveau neemt het aantal verkeersdoden en (ernstig) verkeersgewonden toe (zie figuur 7). Zowel landelijk als provinciaal wordt er veel aandacht besteed aan deze problematiek. In de provincie Utrecht zijn de belangrijkste risicogroepen basisschool- en middelbare schoolleerlingen, jongere brom- en snorfietsers en oudere fietsers. Snelheidsovertredingen en rijden onder invloed vormen het grootste risicogedrag.

De meeste geregistreerde ongevallen in de Utrechtse Heuvelrug zijn ongevallen met uitsluitend materiele schade (UMS). In figuur 8 is het aantal geregistreerde ongevallen met letsel weergegeven. Deze categorie is juist afgenomen de afgelopen jaren. In de trendlijn is ook een duidelijke daling te zien. Toch blijft aandacht hiervoor belangrijk omdat de landelijke en provinciale trend laat zien dat het aantal verkeersdoden en ernstig verkeersgewonden toeneemt.

3.2 Wat vinden bewoners en belanghebbenden van mobiliteit?

3.2.1 Enquête

Als onderdeel van de participatie is in maart 2024 een enquête uitgezet onder bewoners, bedrijven en bezoekers. Er zijn 1190 personen die hebben gereageerd op de enquête. De resultaten geven de volgende uitkomsten: **Vervoersgebruik:** De (elektrische) fiets wordt dagelijks het meest gebruikt als vervoermiddel. Ruim een derde van de respondenten die een fiets heeft gebruikt deze dagelijks. Het vervoermiddel wordt het meeste gebruikt voor school, boodschappen, vrije tijd en winkelen. Daarnaast wordt de (elektrische) auto door ongeveer een kwart van de respondenten dagelijks gebruikt.



Het vervoermiddel wordt het meeste gebruikt voor werk en bezoek aan familie/vrienden. Iets meer dan de helft van de respondenten maakt maandelijks gebruik van het ov. Ongeveer 85% van de respondenten maakt nooit gebruik van deelmobiliteit.

Tevredenheid: Wandelen wordt het meest positief beoordeeld, ongeveer 50% van de respondenten geeft een rapportcijfer tussen 9 en 10. Fietsen en autorijden krijgt van ongeveer 50% een rapportcijfer tussen 7 en 8.

Verkeersveiligheid: Op de meeste locaties krijgt verkeersveiligheid een rapportcijfer tussen een 7 en 8. Het percentage respondenten dat dit rapportcijfer geeft ligt iets hoger bij N-wegen, hoofdwegen en rotondes dan bij oversteekplaatsen, fietspaden en in de wijk.

Beperking mobiliteit: Bijna de helft van de respondenten voelt zich nooit beperkt in mobiliteit. Ongeveer 9 procent voelt zich vaak beperkt.

3.2.2 Dorpsbijeenkomsten en online platform

Voor de bewonersparticipatie rondom het Mobiliteitsplan zijn vier dorpsbijeenkomsten geweest in verschillende kernen en is er een online participatieplatform opgezet. In totaal zijn er ongeveer 550 opmerkingen vanuit bewoners gedaan op diverse verkeersthema's. Daarnaast zijn er ongeveer 500 locaties op de gemeentekaart aangewezen waar men knelpunten ervaart of verbeterpunten ziet voor de toekomstige verkeerssituatie. In deze paragraaf lichten we de belangrijkste resultaten toe aan de hand van een aantal thema's. In bijlage 3 is een uitgebreide toelichting te vinden. In de figuur hieronder worden verschillende wensen en knelpunten zichtbaar die in het participatietraject naar voren zijn gekomen.

Verkeersveiligheid

Verkeersveiligheid is een belangrijk thema voor bewoners, met de wens voor een integrale aanpak, waarbij zowel inrichting, regelgeving als gevaarlijk gedrag wordt aangepakt. De input over verkeersveiligheid gaat veelal om wegontwerp, fietsveiligheid of regelgeving. Ook zijn regelmatig specifieke locaties genoemd zoals schoolomgevingen, winkelgebieden, supermarkten en verzorgingstehuizen. De belangrijkste punten om dit in de toekomst te verbeteren zijn volgens bewoners:

- Het invoeren van snelheidsbeperkende maatregelen en 30 km/u binnen de dorpskernen;
- Onveilige kruispunten door onduidelijke inrichting of gevaarlijk gedrag aanpakken;
- Onderhoud van wegen en snoeien van groen voor zichtbaarheid;
- Veiliger wegontwerp voor specifiek voetgangers en fietsers toepassen;
- In beperkte mate het invoeren van autoluwe of autovrije zones of eenrichtingsverkeer;
- Veiligheid rondom scholen en andere belangrijke voorzieningen garanderen;
- Bewustwording en gedragsverandering (onder andere bij ouders met schoolgaande kinderen) over het belang van veilige omgeving.

Parkeerproblematiek

Parkeren komt ook regelmatig terug in de participatie. Bewoners geven aan dat zij overlast ervaren door drukte van auto's of foutparkeren. Ze ervaren regelmatig verkeersonveilige situaties door deze problematiek. Aan de andere kant vinden bewoners het belangrijk dat er voldoende (gehandicapten) parkeerplaatsen zijn bij voorzieningen voor bereikbaarheid, maar op sommige



plekken mag parkeren beperkt worden. De belangrijkste punten om dit in de toekomst te verbeteren zijn volgens bewoners:

- Het invoeren van betaald parkeren of blauwe zones met handhaving op bepaalde locaties;
- Het verminderen van parkeerplaatsen op sommige locaties voor meer ruimte voor groen en langzaam verkeer;
- Het sturen van bezoekers en toeristen om te parkeren aan de randen of om met het ov te komen;
- Beperken van parkeergelegenheid bij scholen, dorpshuizen en centrumgebieden;
- Een combinatie van betaald parkeren en bewonersvergunningen invoeren;
- Het verbeteren van fietsparkeerfaciliteiten bij belangrijke voorzieningen.

Duurzame mobiliteit

De meeste bewoners zijn voorstander van het stimuleren van duurzame mobiliteit. Daarbij vinden bewoners het investeren in de fiets het belangrijkste en meest realistische alternatief om duurzaam te reizen. Het openbaar vervoernetwerk wordt gezien als een beperkte optie. Voor sommigen is het treinstation te ver en bussen vindt men niet altijd prettig of betrouwbaar. De belangrijkste punten om in de toekomst de ontwikkeling van duurzame mobiliteit te stimuleren zijn volgens bewoners:

- Het investeren in een kwalitatief hoogwaardig fietsnetwerk met goede infrastructuur en ruime paden;
- Het creëren van voldoende fietsparkeerfaciliteiten bij belangrijke voorzieningen of ov-haltes;
- Investeren in meer oplaadpunten voor elektrische voertuigen;
- Het ontmoedigen van autogebruik via snelheidsbeperkingen en parkeerregulering, zodat mensen minder vaak met de auto gaan;
- Campagnes voor duurzaam gedrag en samenwerking met lokale bedrijven om duurzaam vervoer onder werknemers, bezoekers en logistiek te bevorderen;
- Betere ov-verbindingen en het stimuleren van elektrische vervoermiddelen;
- Investeren in flexibele vervoersopties zoals deelauto's en deelfietsen.



Dorpsbijeenkomsten in Amerongen, Doorn, Maarn en Driebergen-Rijsenburg

Meer balans tussen vervoersvormen

Om zowel de leefbaarheid als bereikbaarheid in de gemeente op peil te houden is het belangrijk om meer balans te vinden tussen verschillende vervoersvormen. Daarnaast is het belangrijk dat de doorstroming in de gemeente goed geregeld is, maar dat de verkeersoverlast wordt beperkt. Bewoners vinden zowel bereikbaarheid als leefbaarheid belangrijk. Om te zorgen dat beide op peil blijven zijn de belangrijkste punten in de toekomst volgens bewoners om in te zetten op:

- Het promoten van fietsen en langzaam verkeer;
- De bescherming van groene gebieden, door het tegengaan van verkeersdrukte en gemotoriseerde recreatie;
- Veiligheidsmaatregelen nemen op drukke wegen;
- Het beperken van groot verkeer (vrachtverkeer of landbouwverkeer) door kleine dorpskernen;
- Het stimuleren van ov-gebruik onder bezoekers;
- Het voorkomen van ervaren sluipverkeer door de gemeente;
- Het stimuleren van doorstroming op hoofdwegen;
- Duidelijk onderscheid in de functie en inrichting van ontsluitingswegen en woonwijken;
- Het gebruiken van data en innovatie voor het verbeteren van de doorstroming en bereikbaarheid;
- Het onderzoeken van de optie om rondwegen, tunnels en eenrichtingsverkeer in te stellen om overlast te beperken.



Figuur 9 Overzicht van ingevoerde locaties op het online platform

3.2.3 Prikker op de kaart

Uit de prikker op de kaart kwamen vergelijkbare punten aan bod als in de rest van het participatieproces. Op de [online kaart](#) zijn alle punten te zien die door bewoners zijn ingevoerd. Een groot aandachtspunt is de veiligheid van voetgangers en fietsers. Veel bewoners geven aan dat er in de gemeente een gebrek is aan veilige fietspaden, bijvoorbeeld gescheiden van autoverkeer. Daarnaast worden verschillende kruispunten aangewezen die druk zijn of in de buurt van scholen. Er wordt aangegeven dat er behoefte is aan meer verkeersmaatregelen, zebrapaden, het anders instellen van verkeerslichten en bredere fietspaden, om de veiligheid te verbeteren. Een punt dat ook regelmatig wordt aangehaald is gevaarlijk gedrag van andere verkeersdeelnemers. In veel gevallen wordt aangegeven dat auto's te hard rijden of dat verkeersdeelnemers zich niet aan de regels houden.

Naast de verkeersveiligheid gaan veel van de aangegeven punten over verkeersdruk in de gemeente. Bewoners vinden dat er op sommige plekken een slechte doorstroming is van auto's en dat er gevaarlijke situaties ontstaan door de drukte. Dit speelt met name op de hoofdwegen en wegen die redelijk smal zijn maar waar veel verschillende vervoermiddelen gebruik van maken. Daarnaast ervaren verschillende bewoners problemen op locaties, zoals woonwijken of dorpskernen, waar veel geparkeerde auto's staan. De grootste problematiek is rondom foutparkeren, waardoor bijvoorbeeld de stoep wordt geblokkeerd of gevaarlijke situaties ontstaan voor langsfietsende mensen. Op sommige plekken ervaart men een tekort aan parkeerplaatsen, terwijl op andere locaties juist parkeerplaatsen mogen worden weggehaald volgens verschillende bewoners.



CONCLUSIES EN UITDAGINGEN VOOR DE TOEKOMST

Uit hoofdstuk 2 en 3 ontstaat een duidelijk overkoepelend verhaal van de belangrijkste uitdagingen voor de toekomst als het gaat om verkeer.

De gemeente Utrechtse Heuvelrug heeft te maken met **overlast en druk op de leefbaarheid voortkomend uit de verkeerssituatie**. Er is een wens om (doorgaand) gemotoriseerd verkeer in de gemeente te beperken, omdat dit zorgt voor een verbetering van de luchtkwaliteit en dit de vermindering van geluidsoverlast ten goede komt. Tegelijkertijd laten cijfers zien dat er een afname van het aantal verkeersbewegingen met de auto in de afgelopen jaren is geweest, in tegenstelling tot de landelijke trend. Niettemin valt er in de toekomst weer een stijging van het aantal autobewegingen te verwachten. Er blijkt een beperkt aandeel van het doorgaand verkeer te zijn. Toch komen de **grootste (ervaren) knelpunten voort uit verkeersdruk**. Het gaat hierbij bijvoorbeeld om de N225, N227, N226 en de Broekhuizerlaan. De drukte valt gedeeltelijk te verklaren door de verkeersstructuur van de gemeente, waarbij N-wegen de verschillende kernen doorkruisen. Echter zijn deze **wegen van essentieel belang voor de bereikbaarheid** van de gemeente. Hierdoor ontstaat er een zoektocht naar de **balans tussen het behouden van bereikbaarheid en het beperken van verkeersoverlast**. De semi-stedelijke en landelijke omgeving van bepaalde dorpskernen, zorgen voor een bepaalde mate van **autoafhankelijkheid**. We zien ook dat men voor de korte afstanden veelal de auto blijft pakken. Tegelijkertijd is er een **wens om het autogebruik onder zowel bewoners als bezoekers te verminderen**. Om dit in de toekomst te bereiken zijn er maatregelen nodig zoals parkeerregulering, herinrichting van wegen en/of het aanwijzen van autoluwe of autovrije gebieden. Dit soort **ingrijpende maatregelen** vragen om een zorgvuldig proces bij de realisatie.

Een andere manier om het autogebruik te verminderen is om **duurzame alternatieven te stimuleren**. Het huidige **ov- en spoorstelsel biedt een beperkt alternatief** en is bovendien de bevoegdheid van de provincie Utrecht (bus) en het Rijk (spoor). Het ov-systeem binnen de provincie is



van belang om het voorzieningenniveau op peil te houden. Met name het spoornet heeft zijn capaciteitsgrenzen op dit moment bereikt. De gemeente heeft beperkte mogelijkheden op dit gebied. Door Station Driebergen-Zeist aan te wijzen als nieuwbouwlocatie zal dit gebied in de toekomst verder uitbreiden wat ten goede komt aan de toekomstvastheid van het station. Er kan worden geïnvesteerd in de **voor- en natransport richting ov-haltes** en het verbeteren van treinstations door voldoende en goede fiets- en (deel-) autoparkeervoorzieningen te realiseren.

Een interessante ontwikkeling is het inzetten op flexibele vervoersvormen zoals **deelmobiliteit**. De geografische spreiding van de gemeente is hierbij een uitdaging. Daarnaast is een kwalitatief hoogwaardig fietsnetwerk richting ov-knooppunten essentieel.

In de gemeente is een duidelijke wens om de **positie van de fiets te versterken** zowel op de weg als in beleid. De (elektrische) fiets kan een goed alternatief bieden voor de auto op de korte afstanden. Hierbij speelt het vraagstuk of dit ten koste mag gaan van de auto. Een belangrijke aanwas van verkeersstromen komt uit woon-werkverkeer. Hierbij zien we dat een redelijk aandeel van de bewoners in de eigen gemeente werkt. Het **stimuleren van duurzaam woon-werkverkeer** kan dus een belangrijke oplossing bieden. Hoewel de mogelijkheden om dit te beïnvloeden beperkt zijn, kan de gemeente met verschillende instrumenten hier zoveel mogelijk op inzetten. Een werkgeversaanpak is elders in Nederland al succesvol toegepast. Het **samenwerken met bedrijven en ondernemers speelt een belangrijke rol**. De gemeente Utrechtse Heuvelrug is en blijft een **aantrekkelijke plek om te recreëren**, zowel voor bewoners als bezoekers. Het aantal bezoekers groeit en zal in de toekomst verder gaan groeien, dit zorgt voor **(parkeer)overlast en een groei aan recreatief vervoer**. Tegelijkertijd wil de gemeente deze groei op een duurzame manier gedeeltelijk kunnen faciliteren, dus maatregelen zijn nodig om overlast tegen te gaan en de verduurzaming te realiseren. Bijvoorbeeld door met het ruimtelijk beleid in te zetten op de spreiding van recreatie. Ook kan de gemeente de ruimte bij de natuurgebieden beperken voor de auto, maar tegelijkertijd mag de **bereikbaarheid niet in het geding komen**.



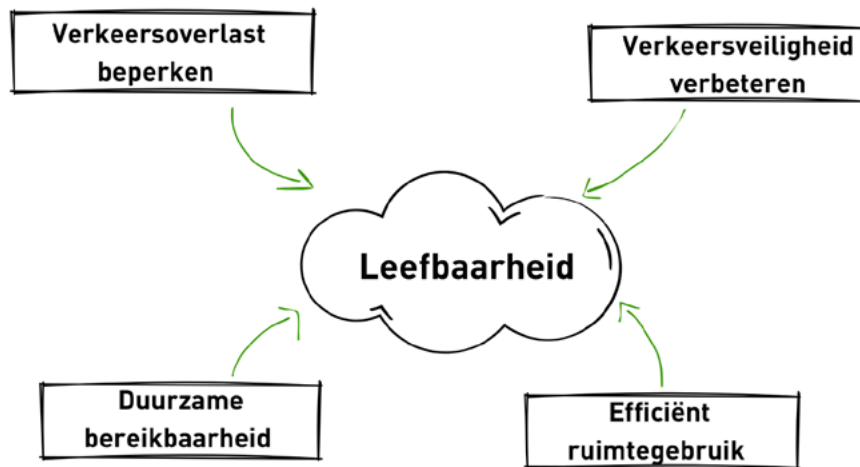
Dit is niet alleen aan de gemeente, maar is er ook een **rol weggelegd voor lokale organisaties**. Samenwerking met lokale ondernemers, bezienswaardigheden en het Nationaal Park is essentieel.

Binnen verkeersveiligheid is er een aantal locaties dat aangepakt moet worden. Een voorbeeld hiervan is het buitengebied, waar op veel wegen de **leefbaarheid en veiligheid** onder druk staan door het gebruik van de wegen. Daarnaast is het belangrijk om rekening te houden met **kwetsbare doelgroepen**. Voetgangers zijn kwetsbaar. Dit moet in ieder geval rondom voorzieningen zoals scholen, sportverenigingen en in de centra goed geregeld zijn. Dit geldt ook voor de (normale) fietser die steeds meer te maken krijgt met snellere deelnemers zoals e-bikes, speedpedelecs en fatbikes. Een risicogestuurde aanpak is nodig waarbij er aandacht is voor kwetsbare deelnemers, zoals voetgangers, fietsers, jongeren en ouderen. Daarnaast is een ergernis onder bewoners **asociaal rijgedrag**, zoals te hard rijdend verkeer. Om dit probleem aan te pakken is gedragsverandering en bewustwording belangrijk, maar ook een **eenduidige inrichting door ontwerpprincipes consistent toe te passen**, is essentieel. Het is een uitdaging om dit te realiseren met de lokale context en de huidige capaciteit bij de gemeente.

Hoe geven we invulling aan de doelstelling over de hoeveelheid gemotoriseerd verkeer uit de Omgevingsvisie?

De doelstelling uit de Omgevingsvisie om gemotoriseerd verkeer te verminderen in de Utrechtse Heuvelrug is ambitieus, ook gezien andere ontwikkelingen die de gemeente wil realiseren zoals met name woningbouw en groei van het aantal inwoners. De aanpak in het Mobiliteitsplan is erop gericht om aan deze ambitie invulling te geven, met als eerste stap het realiseren van een trendbreuk waarbij de groei wordt omgebogen tot een stabilisatie van het autoverkeer. Als dit gerealiseerd is kunnen we verdere stappen zetten om het autoverkeer te verminderen. Het gaat daarbij niet alleen om het doorgaand verkeer, want dit is maar een klein deel van het verkeer in de gemeente. Om deze reden wordt het beïnvloeden van het gemotoriseerd verkeer als geheel als uitgangspunt gehanteerd in dit Mobiliteitsplan.

HOOFDSTUK 4 VISIE OP MOBILITEIT



4.1 Leefbaar, duurzaam, bereikbaar en veilig Utrechtse Heuvelrug

In de toekomst streven we naar een gemeente met een kwalitatief hoogwaardige leefomgeving en vitale dorpskernen. De leefbaarheid van de dorpskernen en het buitengebied behouden en versterken is de belangrijkste ambitie. De ontwikkeling van de mobiliteit speelt hierbij een belangrijke en deels bepalende rol. Zo is het belangrijk dat we dorpskernen en voorzieningen bereikbaar houden voor zoveel mogelijk bewoners, maar ook bezoekers. Tegelijkertijd willen we de ervaren verkeersoverlast, in de vorm van onveiligheid, drukte, geluid en slechte luchtkwaliteit, beperken. Het stimuleren van duurzaam vervoer is essentieel om de CO₂-uitstoot te verminderen en luchtvervuiling en geluidsoverlast tegen te gaan. Ook is het belangrijk om de natuur in de gemeente te beschermen. Bovendien brengen we bewoners met actieve mobiliteit meer in beweging en beperken we het ruimtegebruik van verkeer. We gaan zo efficiënt mogelijk om met de ruimte, zodat er voldoende ruimte overblijft voor groen en verblijven. Daarnaast is verkeersveiligheid een belangrijke voorwaarde voor leefbaarheid.

We zetten in op een veilige deelname aan het verkeer voor iedereen. Om de leefbaarheid te verbeteren stellen we vier overkoepelende ambities vast. In dit hoofdstuk staat de aanpak per ambitielijn beschreven. Het volgende hoofdstuk geeft een concrete uitwerking aan de hand van een aantal thema's.

4.2 Verkeersoverlast beperken

De overlast die wordt ervaren komt met name voort uit de aanwezigheid van gemotoriseerd verkeer. Het gaat hierbij vermoedelijk om drukte, geluidsoverlast, luchtvervuiling, snelheid of de fysieke ruimte die gemotoriseerd verkeer inneemt. Het merendeel van dit verkeer heeft een herkomst of bestemming in de gemeente. Het is mogelijk om het gemotoriseerde verkeer te beperken. Dit kan spanning opleveren met het bereikbaar houden van de gemeente. Er zal altijd een bepaalde mate van gemotoriseerd verkeer door de gemeente blijven gaan. Rekeninghoudend met een toename van autogebruik op landelijk niveau is het een uitdaging om deze ambitie te behalen. Toch is het belangrijk voor een prettige leefomgeving dat we inzetten op het zoveel mogelijk beperken van de verkeersoverlast en het daarmee verbeteren van de leefbaarheid. Op korte termijn willen we hiermee stapsgewijs aan de slag gaan.

- De focus ligt op voorzieningen, centrumgebieden en sommige woonwijken waar in de huidige situatie de meeste overlast wordt ervaren. We volgen op deze locaties het STOMP-principe (zie pag. 22), waardoor er meer ruimte voor voetgangers en fietsers ontstaat. Met een herziene wegcategory zal op sommige plekken al sprake zijn van een nieuwe wegcategory met een andere gewenste snelheid en inrichting.
- De balans tussen groot verkeer (landbouw en vrachtverkeer) en langzaam verkeer. Er wordt verder uitgezocht waar de grootste knelpunten zitten en hoe deze op korte termijn verbeterd kunnen worden. Onder andere door aanpassingen in de inrichting of het aanpassen van routing.
- In het buitengebied worden waar mogelijk maatregelen genomen om de snelheid en de hoeveelheid van het doorgaande verkeer te verlagen om de (fiets)veiligheid te verbeteren.



- Door slimme verkeersregelininstallaties worden kruispunten en de doorstroming op hoofdwegen optimaal geregeld.
- Bij nieuwe gebiedsontwikkelingen wordt het uitgangspunt dat er minder ruimte komt voor gemotoriseerd verkeer, mits de (elektrische) fiets en het openbaar vervoer een redelijk alternatief bieden. Waar mogelijk zetten we in op de inzet van deelmobiliteit. Deze doelstelling wordt op basis van maatwerk gerealiseerd.
- De gemeente trekt veel recreanten en bezoekers aan, waaruit ook verkeersoverlast ontstaat (in de vorm van drukte, geluid of vervuiling bij bijvoorbeeld parkeerplaatsen). Om dit tegen te gaan, zetten we in op het aantrekken van met name duurzame recreanten en wordt het ongewenst parkeren (waar mogelijk) gereguleerd en op gewenste plekken beter gefaciliteerd. In Amerongen bijvoorbeeld worden motorrijders ontmoedigd om door het centrum te rijden.
- Een andere manier om minder gemotoriseerd verkeer aan te trekken is door minder parkeerruimte te bieden of parkeerruimte aan te passen (zie §5.6). Deze maatregel wordt altijd gecombineerd met andere instrumenten, zoals parkeerregulering, om ongewenste effecten te voorkomen.

- De gemeente bekleedt een actieve rol in het faciliteren en stimuleren van elektrisch rijden, iets wat de luchtkwaliteit en geluidsoverlast ten goede komt voor de bewoners.
- Tot slot onderzoekt de gemeente de mogelijkheden tot het opzetten van deelmobiliteit. Dit kan bewoners minder afhankelijk van de auto maken en een lager autobezit faciliteren.
- De gemeente gaat aan de slag met een werkgeversaankpak in samenwerking met de regio en bedrijven waarbij onder andere het stimuleren van de fiets en ov als vervoermiddel voor woon-werkverkeer centraal staat.

Met deze aanpak wordt de verkeersoverlast beperkt. Tegelijkertijd blijft dit een uitdaging, omdat gemotoriseerd verkeer in bepaalde mate in de gemeente zal blijven bestaan. We kijken daarom met monitoring (zie §4.6) in hoeverre deze ambitie behaald wordt. Als blijkt dat niet het gewenste resultaat wordt behaald, er geen een afname van ervaren verkeersoverlast is, wordt heroverwogen of een nieuwe aanpak nodig is.



STOMP staat voor Stappen, Trappen, Openbaar vervoer, Mobiliteitsdiensten en Privéauto. Het is een ontwerpprincipes waarmee prioriteit wordt gegeven aan duurzame vervoermiddelen. Het wordt op steeds meer plekken in Nederland toegepast.

In nabijheid van voorzieningen is het uitgangspunt dat er zoveel mogelijk beloopbare gebieden zijn. Op de kortere afstanden hebben lopen en fietsen (Stappen en Trappen) de voorrang omdat het gezonde en schone vervoermiddelen zijn. Voor langere afstanden wordt gebruik gemaakt van de fiets en het ov, omdat dit schone en ruimte-efficiënte vervoermiddelen zijn. Door mobiliteitsdiensten kan het gebruik makkelijker en meer gestimuleerd worden. De positie van de privéauto wordt minder sterk, maar niet per definitie beperkt. Op deze manier krijgen duurzame vervoermiddelen voorrang.



4.3 Duurzame bereikbaarheid

Bereikbaarheid van voorzieningen, winkels, horeca, werk en woonwijken is belangrijk voor de leefbaarheid. Bovendien is het waardevol dat de gemeente duurzaam bezoekers blijft trekken voor de vitaliteit van de dorpskernen. Tegelijkertijd is het van belang om voorgaande ambitielijnen te volgen om minder ruimte te bieden aan gemotoriseerde bereikbaarheid. We zetten daarom in op duurzame bereikbaarheid. We stimuleren duurzaam vervoer volgens het STOMP-principe (zie pag. 22). Het gaat hierbij om een acceptabele reistijd met de (elektrische) fiets voor de korte afstanden en het openbaar vervoer voor de lange afstanden. Ook een goede overstap tussen ov en andere modaliteiten en voldoende fiets- en autoparkeerfaciliteiten bij de overstappunten spelen hierin een rol. Het blijft belangrijk dat de voorzieningen bereikbaar en toegankelijk zijn voor alle doelgroepen. Voor autobereikbaarheid is er aandacht voor de doorstroming van autoverkeer op hoofdwegen.

⁶ Een mobiliteitshub is een knooppunt waar diverse reizen en vervoersvormen samenkomen: openbaar vervoer, deelmobiliteit, de fiets, voetganger en auto



Daarentegen kijken we naar het vertragen van autoverkeer op secundaire wegen. Om langzaam verkeer een verbeterde positie te geven wordt er meer ruimte gemaakt voor deze modaliteiten. Dit kan onder andere door het faciliteren van minder ruimte voor autoparkeren daar waar het kan.

- Het toegankelijk en inclusief maken van het mobiliteitssysteem is belangrijk. Duurzame bereikbaarheid voor iedereen is daarbij een belangrijke voorwaarde. Daarom ondersteunt de gemeente kwetsbare doelgroepen (laaggeletterden, fysiek en/of mentaal beperkten, migranten, huishoudens met lage inkomens) bij het (leren) gebruik te maken van de fiets, het ov en het doelgroepenvervoer. Ook de bescherming van kwetsbare verkeersdeelnemers zoals voetgangers en fietsers wordt meegenomen om de verkeersveiligheid voor deze deelnemers te vergroten.
- Het gemotoriseerd verkeer wordt zoveel mogelijk gestimuleerd om gebruik te maken van gebiedsontsluitingswegen. Deze wegen zijn bedoeld als aantrekkelijkste route voor het gemotoriseerd verkeer.
- Door slimme verkeersregelsystemen worden kruispunten en de doorstroming op hoofdwegen optimaal geregeld.
- Bij belangrijke voorzieningen zoals winkels en verzorgingstehuizen zijn er voldoende invalideparkeerplaatsen.
- Met de nieuwe gebiedsontwikkelingen rondom Driebergen-Zeist zetten we in op de ontwikkeling van een mobiliteitshub⁶ met meerdere modaliteiten.
- Bij bedrijven of instellingen die veel verkeer aantrekken kijken we naar de mogelijkheden om dit te beperken. We blijven aangesloten op regionale initiatieven zoals Goed op Weg om het verplaatsingsgedrag van werknemers en vervoerskeuze van transport te beïnvloeden.
- We zetten in op voldoende ruimte voor voetgangers rondom voorzieningen, ov-haltes en centrumgebieden. Op deze locaties komt meer aandacht voor het veilig inrichten van bestaande oversteekvoorzieningen en het toevoegen van nieuwe waar nodig. Hier is ook rekening gehouden met toegankelijkheid.
- Een hoogwaardig, fijnmazig fietsnetwerk is essentieel om van fietsen een aantrekkelijk vervoermiddel te maken voor zowel korte als middellange afstanden. We wijzen een hoofdfietsnetwerk en onderliggend utilitair netwerk aan met bepaalde kwaliteitseisen (zie §5.3). Het (door)ontwikkelen van doorfietsroutes blijft een belangrijke ambitie.
- Een soepele en veilige overstap voor automobilisten, fietser en voetganger op het ov is belangrijk. Dit doen we onder andere door te zorgen voor voldoende (fiets)parkeervoorzieningen bij ov-haltes.



- De gaten in het huidige ov-netwerk proberen we op te vullen door nieuwe, flexibele vervoersvormen te introduceren of te versterken waar deze al bestaan. Hierbij gaat het om deelmobiliteit, vraaggestuurd - of vrijwilligersvervoer.
- Om een transitie te maken richting duurzame mobiliteit werken we samen met grote bedrijven en werkgevers in de gemeente. Ook bij logistiek/ bezorgen gaan we richting duurzaam, naar voorbeeld van andere steden.
- Bij nieuwe ontwikkellocaties is het STOMP-principe het uitgangspunt.
- De al opgestelde laadvisie zorgt voor een laadinfrastructuurbeleid waarmee elektrisch rijden wordt gestimuleerd.

Om te monitoren hoe duurzame bereikbaarheid de komende jaren doorontwikkelt kijken we naar aantallen en soort reizigers, modal split, kwaliteit van het netwerk et cetera (zie §4.6). Als er geen toename van gebruik van duurzame vervoermiddelen en verbetering van kwaliteit van het netwerk plaatsvindt wordt er heroverwogen of een nieuwe aanpak nodig is.

4.4 Verkeersveiligheid verbeteren

Onze leefomgeving en deelname aan het verkeer moet voor iedereen veilig en mogelijk zijn. We zien dat er momenteel een dalende lijn is in het aantal ongevallen in de gemeente, tegelijkertijd is er landelijk en regionaal een stijging zichtbaar. Het blijft dus belangrijk om aandacht te houden voor dit onderwerp. Bovendien gaat verkeersveiligheid zowel over objectieve als subjectieve veiligheid. Uit de bewonersparticipatie blijkt dat er binnen de gemeente diverse knelpunten worden ervaren.

- Met een herziene wegcategorysering worden ook actuele ontwerpprincipes toegepast in de weginrichting. Dit betekent dat sommige wegen verkeersveiliger worden ingericht. De transitie van 80km/u naar 60km/u buiten de bebouwde kom en van 50km/u naar 30km/u binnen de bebouwde kom is daarbij een belangrijke stap in de goede richting. Ook kunnen bestaande 60km/u wegen verkeersveiliger worden ingericht, met name daar waar buurtschappen worden doorsneden.



- Er is in de aanpak extra aandacht voor bepaalde locaties, zoals schoolomgevingen, verzorgingstehuizen en centrumgebieden. Er komt meer ruimte voor de voetganger, ook is hier aandacht voor snelheidsverlagende maatregelen.
- Kwetsbare verkeersdeelnemers, zoals kinderen, ouderen en fietsers krijgen meer aandacht. Zowel in de inrichting, waar Duurzaam Veilig het uitgangspunt is, als met verkeerseducatie.
- Om asociaal en gevaarlijk rijgedrag tegen te gaan, gaan we aan de slag met regionale gedragscampagnes. Ook kijken we waar en hoe we waarschuwingssignalen (zoals schoolzones) kunnen inzetten om alertheid van automobilisten te verbeteren.
- We gaan aan de slag met de verkeersveiligheidsrisico's van overstekend wild. Dit hangt samen met de snelheidsverlaging van 80 km/u naar

60 km/u. Verder wordt gekeken naar aanpassing van bermen of waarschuwborden en/of wildspiegels.

- De sociale veiligheid wordt verbeterd voor fietsers en voetgangers, met name op het hoofdfietsnetwerk en in het buitengebied. Onder andere door kwaliteitseisen voor verlichting, kantmarkering en inrichting.
- Er wordt ingezet op het organiseren van extra handhaving in verkeer en parkeren. Een voorbeeld hiervan is cameratoezicht, om betere inzichten te krijgen en hiervoor passende maatregelen te nemen.
- Door STOMP als uitgangspunt te gebruiken geven we prioriteit aan kwetsbare verkeersdeelnemers, zoals fietsers en voetgangers ten opzichte van de auto.

Met deze aanpak verbeteren we verkeersveiligheid in de gemeente. Om te monitoren hoe de verkeersveiligheid de komende jaren zich verder ontwikkelt kijken we naar aantallen ongevallen, veiligheidsanalyses en klachten vanuit de burgers, et cetera (zie §4.6). Als er geen afname van ongevallen plaatsvindt wordt er heroverwogen of een nieuwe aanpak nodig is.

4.5 Efficiënt ruimtegebruik

Het is belangrijk dat er efficiënt wordt omgegaan met de bestaande ruimte. Verkeersbewegingen zorgen voor druk op de ruimte. Wanneer het drukker wordt neemt verkeer steeds meer ruimte in, waardoor er minder ruimte overblijft voor groen en verblijven. Met de diverse opgaven waar de gemeente voor staat, zoals verdichting en klimaatadaptatie, is ruimte schaars en is efficiënt ruimtegebruik waardevol. Om bij te dragen aan de leefbaarheid is het bovendien waardevol dat op sommige plekken gemotoriseerd verkeer ruimte maakt voor andere vervoermiddelen of functies.

- Bij nieuwe gebiedsontwikkelingen is het STOMP-principe leidend. Dit betekent dat er in eerste instantie wordt gekeken naar voldoende ruimte voor voetganger en fietser. Er blijft plek voor de auto, maar dit wordt, waar mogelijk, beperkt door lagere parkeernormen en/of op afstand parkeren.
- In de locatiekeuze van gebiedsontwikkelingen wordt mobiliteit op voorhand meegenomen in beslissingen. De aanwezigheid van een ov-verbinding of aansluiting op het fietsnetwerk wordt een voorwaarde.
- Op sommige locaties met name in centrumgebieden en rondom ov-knooppunten zal auto parkeren plaats moeten maken voor groen, wandelen, fietsen en/of verblijven.
- Nieuwe parkeerplaatsen worden zoveel mogelijk klimaat adaptief ingericht, onder andere door waterdoorlatende of groene ondergrond.





- Met duidelijke routing naar parkeerplaatsen voor bezoekers voorkomen we zoekverkeer en drukte in de kernen.
- We kijken hoe we creatief met ruimte om kunnen gaan op incidenteel drukke locaties, zoals recreatiegebieden. Zo kan een terrein het ene moment ingezet worden als parkeerterrein en het andere moment voor een evenement. Onder andere door tijdelijke bestemmingen aan locaties te geven.
- Er wordt ingezet op parkeerregulering voor recreatieve bezoekers, zowel rond natuurgebieden als in dorpskernen.
- Bij station Driebergen-Zeist en andere potentiële ov-knooppunten of in dorpskernen worden multimodale mobiliteitshubs ontwikkeld.

Met deze aanpak verbeteren we efficiënt ruimtegebruik in de gemeente. Om te monitoren of de ambitie bereikt wordt, kijken we onder andere naar parkeerdruk en soort en aantal parkeerplaatsen. Daarnaast houden we deze doelstelling bij aan de hand van bewonerspeilingen.

4.6 Monitoring en evaluatie

Om de voortgang van het Mobiliteitsplan goed bij te houden hebben we extra aandacht voor de monitoring. Als onderdeel van het opstellen van het Mobiliteitsplan is uitgebreid informatie en data verzameld (zie bijlage 2). We beschouwen deze analyse als een 0-meting van de huidige verkeerssituatie. De komende jaren gaan we aan de slag met bovenstaande ambitielijnen en aanpak. In de Uitvoeringsagenda zijn allerlei maatregelen opgenomen die zullen worden uitgevoerd (zie hoofdstuk 5). Met tussentijdse monitoring en evaluatie controleren we of de aanpak en maatregelen nog steeds aansluiten bij de actualiteit en of het gewenste resultaat wordt behaald. We gebruiken daarvoor onderstaande aanpak en stellen een aantal meetbare doelen vast.

- **Bewonerspeiling** over verkeersoverlast, kwaliteit van het wandel- en fietsnetwerk en subjectieve verkeersveiligheid worden gemeten. We starten met een 0-meting op het moment dat het Mobiliteitsplan is vastgesteld (2025). Na 5 jaar volgt een 1-meting.
- **Tellingen** om intensiteiten te meten. Dit gebeurt tweejaarlijks voor zowel autoverkeer als fietsers (op het hoofdfietsnetwerk). We werken in regionaal verband aan (het actueel houden van) een verkeersmodel.
- **Modal split gegevens** bepalen vervoersgebruik op reisafstand en -motief.
- **Reizigersaantallen in het ov** geven aanvullend inzicht in het gebruik van openbaar vervoer.
- **Ongevallen data** bepalen de objectieve veiligheid in het verkeer.
- **Parkeerdrukmeting**. We weten hoe hoog of laag de parkeerdruk is, zodat we goed kunnen anticiperen op de situatie. Op deze manier krijgen we inzicht waar parkeren kan worden beperkt.
- **Evaluatiegesprekken** zowel intern bij de gemeente als met grote werkgevers en scholen over de transitie naar duurzaam vervoer en verkeersveiligheid.

Meetbare doelen

Afname of constant aantal autobewegingen	Toename loop- en fietsbewegingen en ov-reizen	0 verkeersdoden & daling ongevallen,	Verminderen verkeersoverlast, verbetering kwaliteit wandel- en fietsnetwerk
Gemeten door tellingen, modal split	Gemeten door tellingen, modal split	Gemeten door ongevallen data	Gemeten door bewonerspeiling



HOOFDSTUK 5 THEMATISCHE UITWERKING



Om de ambities uit de visie en actielijnen te realiseren werken we deze hier per thema uit. Aan de hand van deze uitwerking wordt een Uitvoeringsagenda opgesteld met voor de komende 5 jaar concrete projecten, maatregelen en een planning.

5.1 Thema A: Verkeersveiligheid

- A1** We hanteren het principe '30, tenzij' voor de wegen binnen de bebouwde kom en waar haalbaar en zinvol binnen buurtschappen en op zandwegen. Dat vereist een herziening van de huidige wegcategorisering en een introductie van de categorie GOW30⁷ voor de ontsluitende wegen met ook een sterke verblijfsfunctie.
- A2** 50 km/u wordt binnen de bebouwde kom alleen gecontinueerd op gebiedsontsluitingswegen waar gemotoriseerd verkeer fysiek gescheiden is van het langzame verkeer.
- A3** Op locaties waar de werkelijk gereden snelheid (V85, de gemiddelde snelheid van 85% van de auto's) 20% hoger ligt dan de maximumsnelheid en dit leidt tot onveilige situaties, brengen we in kaart welke maatregelen er mogelijk zijn om de snelheid sterker af te dwingen.

⁷ GOW30 staat voor een gebiedsontsluitingsweg met een snelheidslimiet van 30km/u. Dit is sinds een aantal jaar een nieuw wegtype. Hierdoor wordt het mogelijk om op drukke wegen de snelheid te verlagen

- A4** Voor de wegen buiten de bebouwde kom hanteren we het uitgangspunt een zo laag mogelijke maximumsnelheid binnen de richtlijnen van Duurzaam Veilig. Voor de wegen in eigen beheer betekent dit 60 km/u. De provincie is voornemens de provinciale wegen binnen de gemeente vrijwel geheel van 80km/u naar 60km/u aan te passen, mits de evaluatie van de lopende pilots in de provincie positieve resultaten laat zien. Het streven is de wegen in het buitengebied qua snelheid (op verharde wegen) een onaantrekkelijk alternatief te laten zijn voor de gebiedsontsluitingswegen.
- A5** We hebben nadrukkelijk aandacht voor het verbeteren van veiligheid van langzaam verkeer (fietsers en voetgangers) ten opzichte van groot verkeer, zoals landbouw- en vrachtoertuigen. Er wordt uitgezocht waar de grootste knelpunten zitten en hoe deze (op korte termijn) verbeterd kunnen worden. Onder andere door kleine aanpassingen in de inrichting of het aanpassen van routing.
- A6** We brengen schoolroutes in kaart voor wandelaars en fietsers, zowel voor basisscholen als middelbare scholen en nemen deze op in het op te stellen hoofdfietsnetwerk. Er wordt uitgezocht waar de grootste knelpunten zitten en hoe deze verbeterd kunnen worden door kleine herinrichtingen of aanpassingen.
- A7** Op locaties waar sociale veiligheid een probleem vormt, bijvoorbeeld bij tunnels of in het buitengebied, onderzoeken we oplossingen zoals het toevoegen van verlichting en/of kantmarkering. Naast de bekende probleemplaatjes krijgt sociale veiligheid extra aandacht op het hoofdfietsnetwerk en op de belangrijke looproutes richting scholen en voorzieningen.



- A8** In samenwerking met de scholen en sportclubs kijken we naar de inrichting van respectievelijk schoolzones en sportlocatiezones. Als de huidige inrichting verbeterd kan worden, wordt dit met prioriteit opgepakt. Ook willen we het halen en brengen met voet en fiets zoveel mogelijk stimuleren en het gebruik van de auto ontmoedigen. Als er scholen zijn die mee willen werken, wordt er ondersteund bij een schoolstraten pilot (afsluiting van de straat voor gemotoriseerd verkeer).
- A9** Om verkeersonveilig gedrag in het verkeer tegen te gaan wordt aangesloten bij de bewustwordingscampagnes die op regionaal niveau worden uitgezet, zoals MONO, BOB, Doortrappen, Licht Aan campagne.
- A10** We zetten in op gedragsbeïnvloedingsactiviteiten, zoals educatieprogramma's, waarbij we ons met name richten op de meest kwetsbare groepen: scholieren, jongvolwassenen en ouderen.
- A11** Bij werk in uitvoeringen werken we met een BLVC-plan (bereikbaarheid, leefbaarheid, veiligheid en communicatie). Het initiatief hiervoor leggen we bij de aannemers. In dit document krijgt de veiligheid van fietsers en voetgangers nadrukkelijk de aandacht.



5.2 Thema B: Voetganger

- B1** We wijzen een logisch, utilitair voetgangersnetwerk aan. Daarbinnen kunnen verschillende niveaus gedefinieerd worden met een bijpassend kwaliteitsniveau. Het utilitair netwerk wordt zoveel mogelijk verbonden met het recreatieve wandelnetwerk.
- B2** We hanteren in de dorpscentra en bij voorzieningen (zoals scholen, locaties met een zorgfunctie, winkels en sportfaciliteiten) het STOMP-principe. De voetganger staat op plek één en dat betekent dat we in ieder geval zorgen voor toegankelijke trottoirs en veilige oversteekvoorzieningen op en rond deze locaties.
- B3** We verbeteren de inclusiviteit, toegankelijkheid en kwaliteit van looproutes richting ov-haltes en binnen de centra waar mogelijk. Onder andere door de oversteekvoorziening(en) veilig in te richten.
- B4** We zorgen dat recreatieve wandel- en ruiterroutes goed onderhouden zijn en breiden deze, waar mogelijk, uit met inachtneming van de zonering vanuit natuurwaarden. Oversteeklocaties van recreatieve routes richten we (duurzaam) veilig in.
- B5** Bij herinrichtingen hanteren we het STOMP-principe. Voor voetgangers betekent dit een hoge prioriteit. Het ontwerp dient altijd een basisniveau voor voetgangers in zich te hebben. Dit werken we verder uit in een vervolgproject.
- B6** Kleine infrastructurele aanpassingen, zoals het weghalen van obstakels of onderhoudsmaatregelen van trottoirs.

5.3 Thema C: Fiets

- C1** We stellen een hoogwaardig hoofdfietsnetwerk vast binnen en tussen de dorpen en belangrijke voorzieningen en realiseren nieuwe verbindingen op ontbrekende schakels. Binnen het netwerk definiëren we verschillende niveaus met bijbehorend kwaliteitsniveau volgens de actuele CROW-richtlijnen. Veiligheid en zichtbaarheid zijn hierbij leidend.
- C2** Op het hoofdfietsnetwerk krijgen fietsers zoveel mogelijk voorrang ten opzichte van gemotoriseerd verkeer. Dit doen we door VRI's (verkeerregelinstallaties) anders in te stellen of oversteekvoorzieningen aan te passen of toe te voegen.
- C3** In samenwerking met de provincie, de regio en recreatieve trekpleisters zetten we in op veilige en aantrekkelijke recreatieve fietsroutes.



- C4** We maken een actualisatie op de huidige fietsparkeernota, waarin fietsparkeernormen worden vastgesteld voor nieuwe ontwikkellocaties, gebaseerd op actuele CROW-richtlijnen. Hiermee vergroten we de ambities en schaven we de prioritering bij.
- C5** Bij dorpskernen en voorzieningen, zoals ov-haltes, scholen, winkels, sportfaciliteiten en toeristische locaties, wordt meer ruimte gemaakt door het toevoegen van fietsparkeervoorzieningen voor verschillende soorten fietsen, bijvoorbeeld elektrische fietsen, bakfietsen of driewielers.
- C6** Kleine infrastructurele aanpassingen zoals het weghalen van obstakels, vergevingsgezinde randen (in het kader van verkeersveiligheid) of onderhoudsmaatregelen op het fietspad, voeren we met prioriteit uit.
- C7** We zetten in op een werkgeversaanpak in samenwerking met de regio en bedrijven waarbij onder andere het stimuleren van de fiets als vervoermiddel voor woon-werkverkeer centraal staat. Ook het stimuleren van thuiswerken is een element. Daarnaast wordt het gebruik van het ov gestimuleerd.
- C8** Naast het verbeteren van het aantal fietsparkeerplekken zetten we in op het verbeteren van de veiligheid van fietsparkeervoorzieningen. Ook geven we aandacht aan het toevoegen van oplaadmogelijkheden voor elektrische fietsen.
- C9** Bij herinrichtingen en planontwikkelingen hanteren we het STOMP-principe. Voor fietsers betekent dit een hoge prioriteit. Het ontwerp dient altijd een basisniveau voor fietsers in zich te hebben. Dit werken we verder uit in een vervolgproject.

5.4 Thema D: Openbaar vervoer

- D1** We zetten in op een verbetering van betrouwbaarheid, frequentie en kwaliteit van bestaande ov-verbindingen, waarbij we met name ook de door de provincie gewenste opwaardering van Lijn 50, mogelijk naar Bus Rapid Transit-status, ondersteunen. Ook pleiten we voor (studie naar) nieuwe verbindingen (zoals noord-zuid aan de oostkant van de gemeente) die de bereikbaarheid vergroten.
- D2** We zetten in op het (door)ontwikkelen van ov-hubs waar het ov samenkomt met auto, fiets, flexibel of vraaggestuurd vervoer bij de knooppunten Driebergen-Zeist, Maarn, Doorn en/of in de grote dorpskernen.
- D3** De kwaliteit van al bestaande ov-hubs en haltes wordt aangepast door verbeteringen door te voeren voor comfortabel en aangenaam verblijven en goede informatievoorziening. Hierdoor wordt het ov-systeem zo inclusief en toegankelijk mogelijk.
- D4** We stimuleren de komst van deelmobiliteit op enerzijds strategische plekken bij belangrijke voorzieningen en ov-knooppunten. Anderzijds stimuleren we deelmobiliteit in de dorpen, bij voorkeur vraaggestuurd.
- D5** We verbeteren de overstap tussen openbaar vervoer, de auto, de fiets en te voet door de aanleg van (verbeterde) loop- en fietsinfrastructuur en fiets- en autoparkeervoorzieningen, indien mogelijk.
- D6** We zetten in op uitbreiding van een vraaggestuurd vervoerssysteem voor diverse doelgroepen woonachtig in kleine dorpskernen en buitengebied. Het gaat hierbij bijvoorbeeld om de inzet van oproepgestuurd vervoer met eventuele inzet van vrijwilligers.
- D7** In samenwerking met bedrijven en toeristische locaties wordt ingezet op het stimuleren van ov-gebruik onder bezoekers.
- D8** Absolute en onwrikbare voorwaarde voor de ov-bereikbaarheid als echt alternatief voor de auto én de met de Regiopoortstatus verbonden ruimtelijke ontwikkeling, is het behouden van de huidige reguliere intercity (IC)-bediening van het intercitystation Driebergen-Zeist. De gemeente ondersteunt het streven van de provincie voor 6-8 treinen per uur of meer met gelijke intervallen.
- D9** Wij volgen de lijn van de provincie gedeeltelijke viersporigheid van het spoortrace Utrecht - Arnhem, intercity's en internationaal treinvervoer. Daarbij is er een wens vanuit de gemeente dat ook Driebergen-Zeist van een eventueel mogelijke frequentieverhoging zou kunnen profiteren.

- D10** Ook de status van het station Maarn dient zonder meer ongewijzigd te blijven. Een meer regelmatig verdeelde tijdligging van de stoptreinen is daarbij wel een wens. Station Maarn zal een flinke impuls krijgen om ook in de toekomst verzekerd te kunnen zijn van bereikbaarheid met de trein. Hierbij gaat het om het verbeteren van de overstap, looproutes en oversteekplaatsen rondom de stationsomgeving en het toevoegen en verbeteren van (fiets)parkeerplaatsen.
- D11** Naast voldoende overstapmogelijkheden voor wandelaars, fiets, auto of ov, stimuleren we een toegangspoort (entree) voor bezoekers, die van daaruit te voet of met de fiets het Nationaal Park in kunnen trekken.



5.5 Thema E: Gemotoriseerd verkeer

- E1** Voor de bereikbaarheid van gemotoriseerd verkeer maken we zoveel mogelijk gebruik van de bestaande infrastructuur met de A12, N225, N226 en N227 als primaire ontsluitingswegen door de gemeente. De gebiedsontsluitingswegen maken we zoveel mogelijk geschikt als aantrekkelijkste route voor het gemotoriseerd verkeer. Erftoegangswegen zijn primair voor het toegankelijk maken van de directe woon- en leefomgeving. We streven ernaar de nog resterende grote knelpunten (Hoofdstraat Driebergen-Rijsenburg, kruispunt Doorn, Donderbergrotonde Leersum), samen met de provincie op te pakken. Daarbij is er aandacht voor zowel leefbaarheid, veiligheid als doorstroming.
- E2** Door stimulering van het gebruik van alternatief vervoer zetten we in op dat bestaande wegen niet drukker worden.
- E3** Het uitgangspunt om '30, tenzij' te hanteren binnen de dorpen en buurtschappen draagt bij aan het verbeteren van de leefbaarheid en het weren van verkeer dat geen bestemming heeft in onze gemeente. Als blijkt dat dit niet voldoende is, brengen we in kaart welke aanvullende maatregelen er mogelijk zijn in de verkeerscirculatie. Zowel binnen de dorpen als in het buitengebied.
- E4** Voor het behouden van de bereikbaarheid maken we zoveel mogelijk gebruik van het huidige hoofdnetwerk. Het beheren en goed onderhouden van deze infrastructuur is het uitgangspunt. Het is ons streven om het netwerk alleen uit te breiden met erftoegangswegen om eventuele gebiedsontwikkelingen te ontsluiten indien nodig.
- E5** We zetten in op een spreiding van het recreatieverkeer over wegen en locaties en op minder bezoekers met gemotoriseerd verkeer in samenwerking met bedrijven en de toeristische sector.
- E6** We leggen meer laadinfrastructuur aan om de transitie naar elektrisch autorijden te stimuleren. Dit doen we gedeeltelijk proactief om tijdig te kunnen anticiperen op de groeiende vraag. We onderzoeken daarbij de haalbaarheid van snellaadpalen.
- E7** We nemen een faciliterende rol aan in de transitie van fossiele brandstoffen naar duurzame(re) varianten als elektriciteit en waterstof. We volgen hierin de regionale beleidsontwikkelingen.



- E8** Om schonere voertuigen te bevorderen en de leefbaarheid te verbeteren onderzoeken we op termijn de haalbaarheid van een milieuzone. In eerste instantie om de meest vervuilende voertuigen te kunnen weren (zoals verouderde en tweetakmotoren).
- E9** De groeiende regio zorgt ook voor meer automobilititeit. Wij willen negatieve effecten voor onze gemeente tegengaan en gaan daarom in overleg met de regio om ook buiten de gemeentegrenzen knelpunten te benoemen en te streven naar een regionale aanpak. Denk aan de aansluiting van de N229 op de A12 bij Bunnik.
- E10** We richten wegen duurzaam veilig in, met extra aandacht voor de balans tussen grote voertuigen en langzaam verkeer wanneer deze gebruikmaken van dezelfde rijbaan. Afgelopen jaren liften we mee met wegbeheer. We kiezen er nu ook voor om wegen actief her in te richten, ook al ligt er geen actuele beheeropgave. Hiermee beogen we overal een veilige inrichting te behalen.
- E11** We beperken de ruimte voor bedrijven met veel gemotoriseerde verkeersbewegingen of vervuilende gemotoriseerde evenementen in de gemeente.

- E12** We stimuleren bedrijven in de gemeente om zich in te zetten voor duurzame verplaatsingen en stimuleren we de verduurzaming van het wagenpark van deze bedrijven met een werkgeversaanpak. Dat geldt ook voor pakketbezorgers. We onderzoeken de haalbaarheid van pakkethubs op logische en bereikbare locaties aan de rand van wijken en buurten.
- E13** Bij nieuwe gebiedsontwikkelingen streven we naar zo min mogelijk ruimte voor gemotoriseerd verkeer door alternatieven als fiets en deelmobilititeit, waar mogelijk, te stimuleren. Het STOMP-principe is hiervoor het uitgangspunt.

5.6 Thema F: Parkeren

- F1** Parkeren bij voorzieningen blijft belangrijk, zodat de bereikbaarheid behouden blijft, waarbij aandacht is voor toegankelijkheid en inclusiviteit voor specifieke doelgroepen. Maar daar waar er goede alternatieven beschikbaar zijn voor het gebruik van andere vervoermiddelen worden de parkeermogelijkheden beperkt. De blauwe zones zijn primair bedoeld om kort parkeren bij voorzieningen te faciliteren. De bestaande blauwe zones binnen de gemeente worden gemonitord en geëvalueerd, om te kijken of verbetering mogelijk is.
- F2** We hanteren lage parkeernormen (minimale CROW-normen volgens de Parkeernota) bij nieuwe ontwikkellocaties en herontwikkelingen. We hanteren daarbij acceptabele loopafstanden van en naar een parkeerplaats.
- F3** Waar wenselijk, bijvoorbeeld om de juiste doelgroep op de juiste plek te laten parkeren zonder dat overlast ontstaat, onderzoeken we de inzet van parkeerregulering. Dit doen we ook om alternatieve mobiliteit te stimuleren. En proberen we het parkeren in groenstroken en bermen zoveel mogelijk te voorkomen.
- F4** Bij de nieuwe grootschalige gebiedsontwikkeling rondom station Driebergen-Zeist wordt in samenspraak met de gemeente Zeist, minimale parkeernormen toegepast om zo autogebruik te ontmoedigen.
- F5** In de dorpskernen worden waar mogelijk op basis van maatwerk (bij een lagere parkeerdruk dan 70%) parkeerplaatsen weggehaald om ruimte te maken voor bijvoorbeeld langzaam verkeer, groen en verblijven.



- F6** Bij recreatieve en toeristische locaties wordt in samenspraak met de regio onderzoek gedaan naar de invoering van betaald parkeren om gebruik van fiets en ov onder bezoekers te stimuleren. Waterbedeffecten, bijvoorbeeld parkeren in nabijgelegen woonwijken, dienen hierbij te worden tegengegaan.
- F7** We hanteren de actuele fietsparkeernormen op basis van kengetallen van CROW/Fietsberaad.

5.7 Thema H: Toegankelijkheid en rechtvaardige mobiliteit

- H1** Door het vaststellen van verschillende kwaliteitseisen voor het voetgangers- en fietsnetwerk wordt er gewerkt aan een verbeterde toegankelijkheid.
- H2** Om veilige en prettige deelname aan het verkeer mogelijk te maken voor kwetsbare doelgroepen wordt er aangesloten bij het regionale programma Doortrappen en ondersteuning geboden aan initiatieven die fietslessen organiseren.
- H3** Iedereen moet deel kunnen nemen aan het verkeer. Bij wegontwerp, de ontwikkeling van de openbare ruimte of ov-haltes houden we hier rekening mee. Voorzieningen worden zo toegankelijk en inclusief mogelijk en er wordt rekening gehouden met bijv. mindervalide reizigers en dementievriendelijkheid. We werken hierbij samen met specialisten, zoals Bartimeus.

5.8 Thema I: Natuur, toerisme en recreatie

- I1** Tijdens (groot) onderhoud proberen we de weginrichting zoveel mogelijk klimaat adaptief toe te passen, bijvoorbeeld door waterdoorlatende parkeerplaatsen.
- I2** Infrastructuur heeft een negatief effect op de natuur (wildaanrijdingen, geluid, licht, barrièrewerking). We proberen de negatieve effecten zoveel mogelijk te verminderen.
- I3** We zetten in op het aantrekken van duurzame recreanten (fietsers, wandelaars) en het stimuleren van bezoekers om met het ov naar en door het gebied te reizen. Dit doen we samen met het Nationaal Park en recreatie aantrekkende locaties.
- I4** Om overlast van toerisme te beperken onderzoeken we de mogelijkheden om parkeerregulering in te voeren en waar gewenst de parkeermogelijkheden te beperken. Dit mag niet leiden tot overlast op andere locaties. Ook onderzoeken we de mogelijkheid om hinderlijke activiteiten met veel en/of vervuilende vervoersbewegingen te ontmoedigen.

HOOFDSTUK 6

GEBIEDSGEWIJS

AAN DE SLAG

De diverse dorpskernen en gebieden van de Utrechtse Heuvelrug hebben allemaal een eigen karakter en verkeerssituatie. Om goed bij de lokale context aan te sluiten gaan we gebiedsgewijs aan de slag. In de Omgevingsvisie is een uitwerking per gebied omschreven van waaruit we werken. We kiezen ervoor om vier gebieden te onderscheiden. Per gebied zijn er (andere) belangrijke uitgangspunten die leidend zijn. Ook verschilt het per gebied waar prioriteit aan wordt gegeven. We plaatsen de beleidsuitgangspunten uit het vorige hoofdstuk daarom in de gebiedscontext. We onderscheiden vier soorten gebieden.



6.1 Knooppunt station Driebergen-Zeist

Station Driebergen-Zeist is een belangrijk ov-knooppunt voor gemeente Utrechtse Heuvelrug en gemeente Zeist. Het gebied is benoemd als regiopoort in de provincie Utrecht. De komende jaren zal de ontwikkeling van woningen met eventueel voorzieningen ervoor zorgen dat dit gebied verder uitgroeit. De nieuwe bewoners van het gebied wonen dicht bij een goede ov-aansluiting. Om deze reden willen we de ruimte voor de auto beperken.



6.2 Doorn en Driebergen-Rijsenburg

Doorn en Driebergen-Rijsenburg zijn de grootste dorpen in de gemeente Utrechtse Heuvelrug. Veel voorzieningen liggen in de dorpskernen. Aan de andere kant reizen bewoners voor onderwijs en werk regelmatig buiten de dorpen. Een goede ov-verbinding is belangrijk en in deze context is de fiets een kansrijk vervoermiddel. Af en toe de auto pakken blijft realiteit, maar in de dorpscentra wordt de ruimte voor voetganger en fietser aantrekkelijker ingericht. Autoparkeren faciliteren we meer aan de randen van de centra.

6.3 Maarn, Amerongen, Leersum, Maarsbergen en Overberg

Maarn, Amerongen, Leersum, Maarsbergen en Overberg zijn kleinschalige dorpen van de gemeente. Binnen de dorpen zijn sommige voorzieningen aanwezig, maar voor veel voorzieningen is reizen naar Doorn en Driebergen-Rijsenburg of buiten de gemeente nodig. Een goede aansluiting met het ov en de fiets blijven kansrijk, maar hier zal de auto ook een grotere rol blijven spelen in verplaatsingen. In de dorpskernen is de ruimte beperkt, daarom wordt er kritisch gekeken naar de huidige inrichting en voldoende ruimte voor parkeren.



6.4 Buitengebied

Het buitengebied van de Utrechtse Heuvelrug karakteriseert zich door natuurgebieden, landbouw en een aantal kleinere buurtschappen. Het Nationaal Park en het landschap trekken het hele jaar door veel bezoekers en recreanten. Het aantrekken van duurzame bezoekers en recreanten is een belangrijke wens van gemeente en haar bewoners. Om dit te bereiken zal het autogebruik (onder bezoekers) ontmoedigd moeten worden. De wegen in het buitengebied worden zo veilig mogelijk ingericht, met extra aandacht voor landbouwverkeer, fietsers en voetgangers. Met de juiste inrichting wordt verkeer zonder herkomst/bestemming in het gebied ontmoedigd, dit verkeer dient primair van de (provinciale) gebiedsontsluitingswegen gebruik te maken. Op deze wijze streven we zoveel mogelijk een autoluw gebruik van deze wegen na.



Bijlagen



BIJLAGE 1: BELEIDSANALYSE

Mobiliteitsvisie 2050

In de Mobiliteitsvisie 2050 (2023) worden de belangrijkste hoofdlijnen benoemt waarmee de Rijksoverheid het integrale mobiliteitsbeleid van de toekomst gaat vormgeven. Deze hoofdlijnen zijn:

- Integrale doelen voor bereikbaarheid;
- Het inzetten van de juiste mobiliteit op de juiste tijd en plaats;
- Een mobiliteitssysteem dat voldoet aan de normen voor duurzaamheid, gezonde leefomgeving en veiligheid;
- Een gebiedsgerichte uitwerking van deze hoofdlijnen.

Nationale Omgevingsvisie (NOVI)

In de Nationale Omgevingsvisie (NOVI) uit september 2020 wordt de langetermijnvisie op de toekomstige ontwikkelingen van de leefomgeving in Nederland gegeven. Een belangrijk onderdeel naar 2050 is dat Nederland functioneert als een netwerk van onderling goed met elkaar verbonden steden en regio's gedragen door een snel, duurzaam en comfortabel mobiliteits- en transportsysteem. Er wordt meer gelopen en gefietst wat ook zorgt voor een schonere leefomgeving en gezondere leefstijl. De auto is en blijft buiten de stedelijke regio's het belangrijkste vervoermiddel. Extra inzet op aanvullende fietsvoorzieningen, aanpassen van parkeerbeleid en -normen, verbetering ov en betere overstapfaciliteiten tussen verschillende vormen van vervoer is onderdeel hiervan. Innovaties in het mobiliteitssysteem zoals 'Mobility as a Service' (MaaS) en slimme ov- en deelmobiliteitssystemen worden ook belangrijker.

Strategisch Plan Verkeersveiligheid (SPV) 2030

Met het SPV wordt landelijk een nieuwe impuls gegeven aan verkeersveiligheidsbeleid. Het SPV kent een nulambitie: 'elk verkeersslachtoffer is er één te veel' en heeft het doel om het aantal verkeersgewonden en -doden terug te brengen en te streven naar nul verkeersslachtoffers. Er wordt

onder andere ingezet op een risicogestuurde en integrale aanpak. Het SPV is geen pakket aan maatregelen maar een visie op een nieuwe aanpak. Regio's bepalen zelf welke risico's het belangrijkste zijn om aan te pakken. Structurele aandacht voor verkeersveiligheid in uitvoeringsprogramma's is nodig en het verminderen van de grootste risico's vergroot de verkeersveiligheid.

Nationaal Klimaatakkoord

Na ondertekenen van het Klimaatakkoord van Parijs in 2015, 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 Klimaatakkoord is een aantal hoofddoelstellingen geformuleerd op het onderwerp mobiliteit:

- Het gebruik van hernieuwbare energie en een transitie naar 0% fossiele brandstoffen in het vervoer;
- Het stimuleren van het verduurzamen van het wagenpark van bedrijven en nieuwe subsidies om schone en slimme mobiliteit aan te schaffen;
- Autodelen wordt gefaciliteerd, gestimuleerd en geëlektrificeerd;
- Via de Nationale Agenda Laadinfrastructuur wordt er ingezet op het uitbreiden van oplaadinfrastructuur;
- Het verduurzamen van personenmobiliteit, zoals een CO₂-reductie in zakelijk mobiliteit en woon-werkverkeer door middel van publieksvoorlichting over verduurzamen van mobiliteit, gemeentelijk beleid en koppelmogelijkheden tussen lopende programma's.

Omgevingsvisie Provincie Utrecht

In de paragraaf 'Duurzaam, gezond en veilig bereikbaar' van de Omgevingsvisie worden de hoofdlijnen geschetst van de ambities en beleid op het gebied van bereikbaarheid. Mobiliteit van de toekomst moet veilig, schoon en slim zijn. Er wordt primair ingezet op ontsluiting van (nieuwe) ov-knooppunten en vergroten van het fietsgebruik. Er wordt gekeken naar de reistijd



en betrouwbaarheid van de gehele verplaatsing afhankelijk van het verstedelijkingsniveau van een gebied. Gemeente Utrechtse Heuvelrug zal dus niet streven naar een gelijkwaardige bereikbaarheidskwaliteit in vergelijking tot het stadscentrum van Utrecht. Daarnaast worden ontwikkelingen geconcentreerd rond bestaande en nieuwe ov-knooppunten en worden netwerken van wegen, ov en fiets geoptimaliseerd.

Ontwerp Bereikbaarheidsprogramma 2024-2029 'Op weg naar groei'

Dit programma vertaalt langetermijnambities uit de Omgevingsvisie van de provincie naar concrete doelen voor mobiliteit en bereikbaarheid. De provincie zet in op de mobiliteitstransitie en werkt drie uitvoeringsprogramma's uit waarin naar een goede, gezonde, veilige en duurzame bereikbaarheid wordt gestreefd. Deze programma's zijn: Publieke mobiliteit (versterken en duurzaam beheer en realisatie van ov-infrastructuur en knooppunten), Gezonde en veilige mobiliteit (meer fietsen, verkeersveiligheid, verschonen) en Infrastructuur en benutten (beter benutten en versterken netwerken en duurzame realisatie en beheer van infrastructuur).

Regionaal Mobiliteitsprogramma Midden-Nederland 1.0

Voorvloeiend uit het Klimaatakkoord is het uitgangspunt dat er regionaal maatwerk nodig is voor de transitie naar schone, slimme en energiezuinige mobiliteit. Het programma kent een aantal concrete verduurzamingsmaatregelen gericht op de lange termijn en geeft inzicht in de (kosten)effectiviteit van de maatregelen per maatregel of gebiedstype.

- Slimme en innovatieve mobiliteit: Werkgeversaankpak en het stimuleren deelmobiliteit en/of Mobility as a Service (MaaS).
- Goederenvervoer en logistiek: Stimuleren modal shift richting water en spoor (off-road programma), stimuleren bouw hubs voor efficiënte en duurzame bevoorrading van bouwlocaties en efficiënte en duurzame stadsdistributie.

- Zero emissie en laadinfra: Versnellen van de uitrol van laadinfrastructuur voor Elektrisch Vervoer (EV), convenant waterstof (i.e. het gebruik en productie van groene waterstof voor mobiliteit stimuleren), Netwerk Clean Energy Hubs (i.e. waterstoftankstations).
- Fiets: Programma Snelfietsroutes, Programma Fietsparkeervoorzieningen en stimuleren fietsgebruik.
- Ruimtelijk beleid en parkeerbeleid: Bij ruimtelijke ontwikkelingen duurzame mobiliteit meenemen en gedifferentieerd parkeerbeleid.
- Openbaar Vervoer: Bestuursakkoord Zero Emissie Bus, aantrekken van reizigers die anders gebruik zouden maken van meer vervuulende vervoerwijzen zoals de auto met verbrandingsmotor.
- OV-knooppunten: Ruimtelijke verdichting en kwalitatief aantrekkelijk en meer duurzame inrichting rond knooppunten, visie op het P+R-concept.

Utrecht Nabij – Ontwikkelperspectief verstedelijking en bereikbaarheid MRU 2040

In het programma U Ned, een samenwerking tussen ministeries, de provincie Utrecht, de gemeente Utrecht en de U16, wordt een toekomstbeeld geschetst van de Metropoolregio Utrecht (MRU) tot 2040, met een doorkijk naar 2050. Slimme, gezonde en veilige mobiliteit voor mens en logistiek is een uitgangspunt, waarbij nieuwe vervoermiddelen en diensten worden gestimuleerd, er wordt geïnvesteerd in actieve mobiliteit, alternatieven voor de (vracht)auto worden gestimuleerd en daar waar de auto de enige optie is, wordt dit gefaciliteerd. Dit zorgt voor minder autoritten in de MRU. Omdat er voor de verschillende mobiliteitsvormen knelpunten zullen ontstaan, wordt er ingezet op alle modaliteiten voor een samenhangend en multimodaal mobiliteitssysteem. Het verminderen van de autoafhankelijkheid is hiervan een onderdeel, bijvoorbeeld door ontmoedigingsbeleid op het gebied van autoparkeren.



Integraal Ruimtelijk Perspectief U10

Het samenwerkingsverband U10 geeft visie op hoe de regio ruimte kan maken voor verschillende functies. De regio zal door sterke autonome groei en door verdere verstedelijking vastlopen op alle modaliteiten. Op de meeste corridors van het hoofdwegennet is er niet of nauwelijks ruimte voor groei van de automobilititeit. Als de problematiek op wegen moeten verminderen, is het verbeteren van de alternatieven de belangrijkste optie. Er moeten schaa sprongen plaatsvinden voor het regionale ov-systeem en fiets. De aanleg van een regionaal ov-systeem 'wiel met spaken' is onderdeel hiervan; het ov-wiel als een ring rondom Utrecht en spaken als verbindingen met het wiel. Ook in meer landelijk gelegen gebieden liggen kansen voor alternatieve maatregelen zoals MaaS, spitsmijden en overstapmogelijkheden aanbieden tussen de auto en andere modaliteiten.

Regionale Uitvoeringsagenda Verkeersveiligheid (RUA)

Het RUA brengt de twaalf belangrijkste verkeersveiligheidsrisico's in de provincie Utrecht in beeld. Er worden vier belangrijke doelgroepen en twee gedragingen benoemd: kinderen te fiets en te voet, scholieren onderweg naar school, jongere brom- snorfietsers, oudere fietsers en snelheidsovertredingen en rijden onder invloed. Het gaat om de jonge en kwetsbare doelgroepen en overtredingen op de weg. Risicovolle situaties zouden ook veroorzaakt worden door elementen van het verkeerssysteem zoals risico's aan de fietsinfrastructuur: drukke fietspaden, onjuiste of onvolledige inrichting en ontbrekende fietsinfrastructuur en risico's aan de weginrichting: ongeloofwaardige 30-wegen, onvoldoende fietsvoorzieningen over en langs 50-wegen en risico's op 60-wegen.

Regionaal Toekomstbeeld Fiets (RTF) provincie Utrecht en Uitvoeringsprogramma Fiets 2019-2023

De fiets draagt bij aan verschillende maatschappelijke opgaven. Met een grote potentie aan fietsbereikbaarheid, ook in combinatie met ov, worden er in dit document uitdagingen voor de fiets benoemd als het gaat om drukte,

infrastructurele barrières, de toename van de verkeersonveiligheid. Volgens het RTF Utrecht is de meest effectieve manier om fietsen te stimuleren om in te zetten op zes aspecten:

- Het aanleggen van hoogwaardig netwerk van snel- en doorfietsroutes.
- Het op orde brengen van het regionaal fietsnetwerk, wat betreft veiligheid en directheid.
- Het slechten van (rijks)barrières in het regionaal fietsnetwerk.
- Een tangentiële fietsring in de stad Utrecht.
- Gezonde en aantrekkelijke stad-land verbindingen naar de natuur- en recreatiegebieden in het buitengebied.
- Het aanbieden van voldoende, veilige en aantrekkelijke fiets(parkeer) voorzieningen bij de multimodale knooppunten en ontwikkellocaties.

Naast infrastructurale maatregelen voor fietsstimulering zijn gedragscampagnes, wet- en regelgeving en het op orde hebben van fietsdata belangrijk.

In het Uitvoeringsprogramma Fiets 2019-2023 wordt ook het versterken van de mobiliteitsketen van deur tot deur genoemd, met de fiets als belangrijke schakel voor de last mile naar bedrijventerreinen, scholen en winkels. De snelfietsroute Veenendaal-Utrecht loopt door gemeente Utrechtse Heuvelrug en worden knelpunten benoemd in de regionale fietsroutes in de gemeente.

Ov-netwerkperspectief 2025-2035

Dit document beschrijft de ambities voor het ov in de provincie Utrecht. Er wordt ingezet op het benutten van de kansen voor goed openbaar vervoer die er nog zijn in de huidige en geplande infrastructuur. De samenhang in de mobiliteitsketen wordt vergroot met meer P+R en de combinatie ov en fiets. Het netwerk wordt ook uitgebreid op verschillende onderdelen van het ov-systeem en moet meegroeien met de aantallen inwoners en werknemers in de provincie. De keuze in weginrichting door wegbeheerders beïnvloeden de doorstroming van ov en daarmee de algehele kwaliteit van het ov.



Uitvoeringsprogramma Multimodale Knooppunten 2019-2023

De kwaliteit van een multimodaal knooppunt hangt af van het aanbod van ov, de kwaliteit van de aanvoerroutes voor langzaam verkeer en de beschikbaarheid van parkeer- en stallingsvoorzieningen. Deze knooppunten kunnen overbelaste wegverbindingen en ov-verbindingen ontlasten. Er worden zeven aspecten van kwaliteit en diversiteit van reisvoorzieningen benoemd welke voornamelijk gaan over de fysieke inrichting van de knooppunten. Deze aspecten zijn samengevoegd tot een kwaliteitskader voor knooppunten. In het netwerk van knooppunten in de provincie is Driebergen-Zeist een regionaal knooppunt. Maarn en Doorn Centrum zijn kleine overstapknooppunten. Het Multimodaal Netwerkkader (MNK) Midden-Nederland dient om een eerlijke afweging te maken tussen de verschillende modaliteiten in aangewezen kerngebieden en multimodale knooppunten. Het geeft antwoord op de vraag welke modaliteit in welke situatie prioriteit dienen te krijgen. Het MNK vormt een leidraad om het gevormde multimodale beleid toe te passen. Voor het regionale knooppunt Driebergen-Zeist kunnen zogenoemde voorkeursroutes per modaliteit uitgewerkt worden.

Netwerkperspectief Provinciale Wegen 2040

Dit document bevat een integraal afwegingskader voor provinciale wegen voor een betere balans tussen leefbaarheid voor mensen en dieren langs provinciale wegen, de verkeersveiligheid, de oversteekbaarheid en bereikbaarheid. Een belangrijk uitgangspunt is dat de geloofwaardigheid en doelmatigheid van de snelheidslimiet aantoonbaar moeten zijn en dat er aandacht is voor de belangen van ov en hulpdiensten die gebruik maken van de provinciale wegen.

Uitvoeringsprogramma Goederenvervoer 2019-2023

Wat betreft goederenvervoer wordt er rekening gehouden met twee aspecten: het ontwikkelen van de economie in de provincie en beperken van de negatieve gevolgen voor de leefomgeving zoals overlast, onveiligheid en doorstromingsproblemen. De provincie zet zich in op het doorontwikkelen van het kwaliteitsnet goederenvervoer, het monitoren van de externe veiligheid en het verduurzamen van goederenvervoer.

Handelingskader Gebiedsgerichte Aanpak Stikstof Provincie Utrecht

Dit document schets de kaders waarbinnen de gebiedsgerichte aanpak verder wordt vormgegeven en in uitvoering wordt gebracht, zoals het halen van stikstofdoelstellingen. Alle sectoren moeten een bijdrage leveren, onder andere ook de klimaatopgave voor mobiliteit. In een onderzoek 'Provinciale wegen Utrecht: van 80 naar 60 km/h, een verkenning' is de conclusie dat aanpassing van snelheden niet leidt tot een reductie van de uitstoot van stikstofdioxide. Ook zijn er veel recreatieve gebruikers in en rondom de Natura 2000-gebieden: fietsers, wandelaars en voetgangers. Dit leidt tot grote drukte en potentieel gevaarlijke situaties op de wegen en paden in het gebied.

Omgevingsvisie Utrechtse Heuvelrug

De in juli 2023 vastgestelde Omgevingsvisie van de gemeente Utrechtse Heuvelrug is het overkoepelend juridisch beleidskader voor de fysieke leefomgeving. Verkeer en vervoer maakt ook integraal onderdeel uit van deze visie. In de Omgevingsvisie wordt richting gegeven aan de uitgangspunten voor verkeer en vervoer en zet een stip op de horizon voor 2040. Het Mobiliteitsplan is een korte(re) termijn uitwerking en aanscherping van dit beleid.

De drie belangrijkste ambities zijn het realiseren van een kwalitatief hoogwaardige leefomgeving, vitale dorpen en toekomstgerichtheid. Daarbij is het belangrijk dat er wordt ingezet op duurzame bereikbaarheid.

De volgende kernpunten vormen de basis voor de toekomst van verkeer in de gemeente Utrechtse Heuvelrug:

- De gemeente streeft ernaar dat verstedelijking in de regio niet mag leiden tot extra of zwaardere bewegingen van auto- of vrachtverkeer.
- De gemeente zet in op het (door)ontwikkelen van Station Driebergen-Zeist als belangrijk ov-knooppunt. Evenals het behoud van het treinstation voor Maarn en Maarsbergen.
- Er wordt ingezet op een vermindering van het vrachtverkeer in de gemeente.
- De bereikbaarheid en ontsluiting van de gemeente zijn cruciaal om vitaal en toekomstbestendig te blijven.
- Heuvelrug wil een fietsvriendelijke gemeente worden. Fietser en wandelaar staan centraal, bijvoorbeeld door (snel)fietspaden. Ook worden oversteekplaatsen in de dorpscentra goed gemarkeerd en is de snelheid voor autoverkeer op deze plekken laag.

- De gemeente streeft naar een duidelijk verbeterde leefbaarheid en verkeersveiligheid (met name voor voetgangers) en gaat verder met het landelijk concept Duurzaam Veilig.
- De gemeente wil met name de intensiteit van het gemotoriseerd verkeer zoveel mogelijk verminderen, zowel in het buitengebied (m.n. ook in de hoogwaardige natuur), als in de kernen, met het doel de leefbaarheid en veiligheid te verbeteren. 'Verstedelijking in de regio mag niet leiden tot extra of zwaardere verkeersbewegingen van auto- en vrachtverkeer door onze gemeente.'
- 'Om reizen met het ov te stimuleren faciliteren we ketenmobiliteit: de bus en/of trein als hoofdvervoermiddel en voor- en natransport met de fiets of te voet.' Station Maarn wordt beter ontsloten met het ov. Daarnaast moeten er goede en frequente busverbindingen (blijven) bestaan, c.q. ontwikkeld worden zowel richting oost-west als noord-zuid. Er wordt ingezet 'op behoud van de kleinschalige ov-systemen, zoals de buurtbus en belbus.'
- Voor de veiligheid en de natuur wordt de maximumsnelheid zoveel mogelijk verlaagd van 80 km/u naar 60 km/u (buiten de bebouwde kom) en van 50 naar 30 km/u (binnen de bebouwde kom).
- Het gebruik van elektrische auto's wordt gestimuleerd door het faciliteren van de aanleg van oplaadvoorzieningen en het faciliteren van (elektrische) deelauto's.
- De bereikbaarheid van natuur en landschap wordt verbeterd voor fiets en ov. Het uitgangspunt is betere fiets- en ov-verbindingen binnen het Heuvelruggebied en het Krommerijgebied enerzijds, en tussen deze gebieden en het Stedelijk Gebied Utrecht anderzijds. 'We willen recreanten verleiden om de auto thuis te laten of te parkeren bij zogenaamde regiopoorten.'
- Er is een wens om geen nieuwe aansluiting op de A12 in Maarn in de richting van Arnhem te realiseren, tenzij aantoonbaar is dat dit niet anders kan.
- 'Voorzieningen in de dorpen zijn te voet, met de fiets en het ov bereikbaar. Daarom onderzoeken we waar er sprake is van knelpunten en gaan we aan de slag om die weg te nemen.'

Met betrekking tot parkeren is de **Parkeerbeleidsnota** uit 2021 het vertrekpunt, met daarin als speerpunten:

- Juridisch waarborgen van afspraken voor gebruik van de nieuwe parkeer capaciteit, zowel voor auto's als fietsen, binnen de ontwikkelingen.

- Extra handhaving organiseren specifiek voor verkeershandhaving en parkeergedrag, evenals het anders inrichten van de openbare ruimte tezamen met andere opgaven.
- Het recreatieve parkeergedrag wordt gereguleerd.
- De meest actuele parkeernormen van CROW zijn van toepassing.
- Pas verschillende stedelijke zones toe in de gemeente Utrechtse Heuvelrug voor de kernen Driebergen en Doorn op basis van de indeling uit het GVVP.
- Handhaaf de minimale parkeernormen (GVVP 2008). Dit versterkt de relatie tot onder andere onze duurzaamheidsopgave, woningbouwopgave (verdichting) en de gewenste ombuiging in modal split vanwege de belasting van het lokale wegennet, et cetera.

In de **Beleidsregels laadinfrastructuur elektrische voertuigen** zijn in 2023 bepaalde beleidslijnen vastgelegd. Voor het stimuleren van elektrisch vervoer en de realisatie van oplaadinfrastructuur is de gemeente een samenwerking aangegaan met de MRA-E. Het uitgangspunt is dat iedereen die een elektrisch voertuig bezit of leaset de mogelijkheid moet hebben om het voertuig op te laden.

Toekomstvisie Utrechtse Heuvelrug

De in 2022 vastgestelde Toekomstvisie Utrechtse Heuvelrug is de voorloper van de omgevingsvisie van de gemeente. Deze Toekomstvisie biedt een inkijk in de visie van de gemeente tot 2040, waarin mobiliteit, duurzaamheid en een verminderd autogebruik kernwaarden zijn. Tevens worden hierin ook nog de belangrijkste opgaven per kern besproken. De belangrijkste uitgangspunten van dit beleidsdocument zijn:

- De gemeente heeft te maken met vele ontwikkelingen waarbij zij proactief moet reageren. Denk hierbij aan de landelijke woonopgave en de bijbehorende vergrijzing. De verdere verstedelijking van de regio geeft extra druk om dit te faciliteren.
- Klimaatverandering is een belangrijke opgave voor de gemeente en wil hier in de toekomst een actieve rol in spelen. Dit wil de gemeente doen door de biodiversiteit te vergroten en bewoners en bezoekers duurzamer te laten reizen.
- Utrechtse Heuvelrug wil verdere recreatie faciliteren, mits dit op een duurzame manier gebeurt. Er is ruimte voor recreatie, maar binnen de gemeente moet er sprake zijn van een duurzame spreiding.



- De gemeente wil duurzaam bereikbaar zijn voor haar inwoners en bezoekers. Dit wil zij doen door de knooppuntfunctie van de stations Driebergen-Zeist en Maarn te versterken. Ook door inwoners en bezoekers actief te stimuleren in het gebruik van duurzame vervoermiddelen zoals het openbaar vervoer of de fiets.
- Uit de specifieke doelstellingen voor de kernen van de gemeente komt een duidelijk beeld naar voren: minder auto's. Doorgaand verkeer wordt geweerd uit de kernen, parkeren gebeurt aan de randen en de auto is nadrukkelijk een gast in de dorpen.

Uitvoeringsprogramma Groen en Duurzaam Doen

Met het Uitvoeringsprogramma Groen en Duurzaam Doen, gebaseerd op de Raadsbrede Afspraken, bepaalt de gemeenteraad de koers voor de huidige vier jaar (2023-2026). Mobiliteit speelt hierin een belangrijke rol. De volgende kernpunten zijn vastgesteld:

- Er wordt ingezet op een integrale benadering voor verkeersproblematiek. Waarbij de thema's doorgaand verkeer, fietsveilige schoolroutes, parkeren, duurzame mobiliteit en de balans tussen vervoersvormen een belangrijke plek krijgen. Het belangrijkste uitgangspunt is verkeersveiligheid.
- Oplossing van onze verkeersproblematiek vraagt een bovengemeentelijke aanpak. De druk op de doorgaande wegen vraagt om een actieve rol van het college in de regionale overleggen: doorgaand verkeer en zeker doorgaand vrachtverkeer past niet in onze gemeente.
- De provinciale N-wegen worden in samenspraak met de wegbeheerder aangepakt met het oog op leefbaarheid en veiligheid.
- In het openbaar vervoer werken we aan het behoud van de huidige situatie van het station Maarn en station Driebergen-Zeist. Er wordt ingezet op gebiedsontwikkeling rondom het station Driebergen-Zeist.
- Er wordt terughoudend omgegaan met het aantrekken van bedrijven met veel vervoersbewegingen en/of grote ruimtevraag.
- Het college benut samen met de inwoners en verenigingen mogelijkheden voor optimalisatie van de voorzieningen in de dorpen en óver de dorpen heen mits dat de voorzieningen veilig en bereikbaar zijn te houden voor met name kinderen.

Gemeentelijk Verkeer- en Vervoersplan (2010)

In het GVVP staan verschillende ambities en doelstellingen voor het verkeer in de gemeente. Het beleidsplan is vastgesteld in 2010.

De overkoepelende doelstelling luidt als volgt:

'De gemeente Utrechtse Heuvelrug moet goed bereikbaar zijn. Dat vraagt om een degelijk wegennet, goed openbaar vervoer, goede fietsinfrastructuur en efficiënt goederenvervoer. Bij dit alles moet óók verantwoord worden omgegaan met de zo kostbare groene leefomgeving. De verplaatsingen moeten dus veilig en schoon zijn. Een bereikbare Utrechtse Heuvelrug is dan ook onlosmakelijk verbonden aan een duurzame Utrechtse Heuvelrug. Duurzaam houdt in: schonere lucht, minder energieverbruik, meer gebruik maken van 'groene' energiebronnen en minder lawaai.'

Ketenmobiliteit

Ambities: De verschillende vervoersnetwerken sluiten goed op elkaar aan. Knooppunten spelen hierbij een belangrijke rol waar overstappen naar een ander netwerk of wijze van vervoer weinig inspanning kost. De overstap naar de fiets wordt gefaciliteerd met meer OV-fiets locaties. De OV-fiets is beperkt aanwezig, wel op station Driebergen-Zeist. Ook door de ontwikkeling van andere vormen van deelmobiliteit is actualisatie nodig.

Openbaar vervoer

Ambities: Hoogfrequent ov als alternatief voor het gemotoriseerd verkeer. De betrouwbaarheid, bereikbaarheid en de frequentie van het ov moet worden verbeterd. De status van IC-station Driebergen-Zeist en huidige bediening van station Maarn behouden. Hoogfrequent ov wordt aangeboden op de N225 voor de oost-west verbinding. Daarnaast moet de noord-zuid verbinding per ov versterkt worden. Bushaltes moeten kwalitatief voldoende zijn.

Fiets

Ambities: Verbeteren en veiliger maken van het bestaande netwerk. Daarnaast wordt een uitbreiding en verdichting van het netwerk voorgesteld. Stallingsmogelijkheden moeten kwalitatief en kwantitatief verbeteren en er moet publiciteit komen voor de elektrische fiets.



Voetganger

Ambities: Verplaatsingen te voet moeten eenvoudig, snel en schoon overbrugbaar zijn. Voetgangersvoorzieningen moeten volledig en toegankelijk zijn, juist voor mensen met een functiebeperking.

Gemotoriseerd verkeer

Ambities: Er moet een optimum bereikt worden in het vinden van goede bereikbaarheid met zo min mogelijk overlast voor de (directe) omgeving voor mens en dier. De relatie tussen functie en inrichting is logisch en direct. Verkeer moet zo snel mogelijk afgewikkeld worden naar het landelijk net van stroomwegen. Doorgaand verkeer over erftoegangswegen is ongewenst.

Parkeren

Ambities: Het parkeerbeleid heeft te maken met een spanningsveld tussen enerzijds bereikbaarheid en mobiliteit en anderzijds leefbaarheid en stedelijke kwaliteit. Een sterke groei van het aantal parkeerplaatsen is niet wenselijk. Woonwijken waar de auto nadrukkelijk aanwezig is in het straatbeeld is geen aanwinst voor het aanzien van het dorp. Het gebruik van auto's naar winkels hoeft niet meer gefaciliteerd te worden. Bij nieuwbouw worden de minimale parkeernormen van CROW gehanteerd. Ook is er voldoende aandacht voor gehandicaptenparkeerplaatsen.

Verkeersveiligheid

Ambities: In een veilig verkeers- en vervoerssysteem zijn de zogenaamde drie E's (Engineering, Enforcement en Education) goed op elkaar afgestemd en ondersteunen elkaar. Er worden fysieke maatregelen getroffen. Handhaving moet erop toezien dat wetgeving wordt nageleefd. Kennis over hoe verkeersdeelnemers zich moeten gedragen binnen het verkeerssysteem wordt bijgebracht.

Leefbaarheid

Ambities: mobiliteit draagt bij aan de leefbaarheid van de samenleving maar beïnvloedt ook aspecten van de leefbaarheid in minder gunstige zin. Het doel is om nu en voor toekomstige generaties de leefbaarheid te waarborgen en te verbeteren op bepaalde aspecten waar de gemeente daadwerkelijk voor verbetering kan zorgen.

Economie en goederenvervoer

Ambities: bedrijventerrein binnen de gemeente kennen bereikbaarheidsproblemen. Toch zorgen deze bedrijven slechts voor een klein deel van de werkgelegenheid. Verplaatsingen naar congrescentra kunnen duurzamer en dagelijkse boodschappen kunnen meer op de fiets gedaan worden. Vervoersmanagement wordt toegepast bij bedrijven in de gemeente.

Recreatie en toerisme

Ambities: Het is wenselijk dat bezoekers en eigen inwoners zoveel mogelijk gebruik maken van milieuvriendelijke vervoerwijzen. Op toeristisch interessante wegen moet gemotoriseerd verkeer worden ontmoedigd om ruimte te maken voor fietsers en wandelaars. Het ov naar recreatiegebieden moet ook gestimuleerd worden.

Natuur en landschap

Ambities: De doorsnijding van het natuurlandschap moet zo veel mogelijk worden voorkomen en wegen moeten zoveel mogelijk autoluw worden gemaakt. Bij gebiedsontsluitingswegen staat de verkeersfunctie voorop.



BIJLAGE 2: DATA-ANALYSE

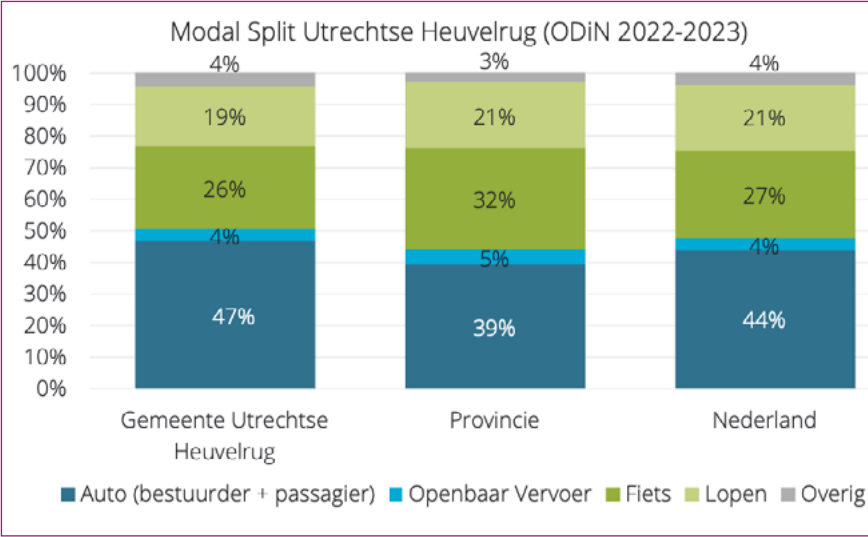
Modal split

De modal split is de verdeling van de vervoerwijzen over de verplaatsingen¹¹. De modal split voor de gemeente Utrechtse Heuvelrug (GUH) is gebaseerd op gegevens uit het onderzoek Onderweg in Nederland (ODiN) van het CBS. Dit steekproefonderzoek¹² bevat informatie over het verplaatsingsgedrag van de Nederlandse bevolking van 6 jaar of ouder in particuliere huishoudens, dus exclusief bewoners van instellingen, inrichtingen en tehuizen. Om voldoende betrouwbare¹³ uitspraken te doen op gemeentelijk niveau hebben we ervoor gekozen data van de jaren 2022 en 2023 samen te voegen.

¹¹Een verplaatsing is: een reis of een gedeelte van een reis die is afgelegd met één motief ongeacht of hierbij één of meerdere vervoermiddelen worden gebruikt.

¹²Dat wil zeggen dat slechts een gedeelte van de totale bevolking is onderzocht. Uitspraken op het niveau van de totale bevolking gaan daardoor gepaard met een bepaalde onzekerheid.

¹³Dat wil zeggen met een 95% betrouwbaarheidsinterval en foutmarge van 5%. Bij een herhaling van het onderzoek zullen de waarden 95 van de 100 keer tussen de bovenste en onderste waarden van het betrouwbaarheidsinterval vallen (+/-5%).



Modal Split inwoners Utrechtse Heuvelrug, inwoners Provincie Utrecht, inwoners Nederland (ODiN, 2022-2023)

Als we de Modal Split binnen de GUH vergelijken met de landelijke en provinciale cijfers zien we geen significante verschillen tussen het landelijk gemiddelde en de GUH. Als we de modal split onder inwoners van GUH vergelijken met het gemiddelde binnen de provincie ligt het autogebruik in GUH hoger dan gemiddeld. Ook het aantal verplaatsingen per fiets is lager dan gemiddeld in de provincie. Kanttekening hierbij is dat verplaatsingsgedrag van inwoners van de stad Utrecht zwaar weegt op het gemiddelde van de provincie, in Utrecht is, net zoals in andere grote steden in Nederland, het autogebruik een stuk lager dan buiten de steden.

Vervoermiddel	Utrechtse Heuvelrug		Provincie	NL
	Tot 7,5 km	Totaal	Totaal	Totaal
Auto (bestuurder + passagier)	29%	47%	39%	44%
Fiets	37%	26%	32%	27%
Lopen	31%	19%	21%	21%
Openbaar Vervoer	0%	4%	5%	4%
Overig	3%	4%	3%	4%

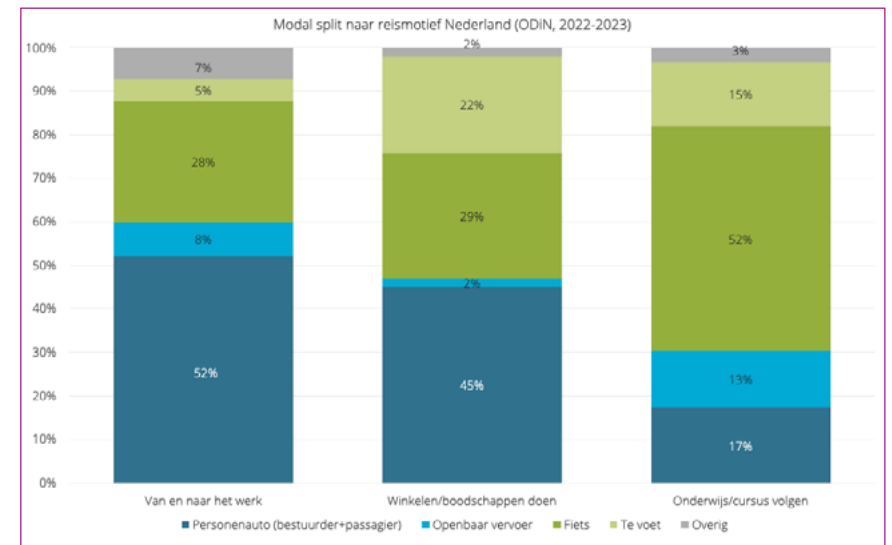
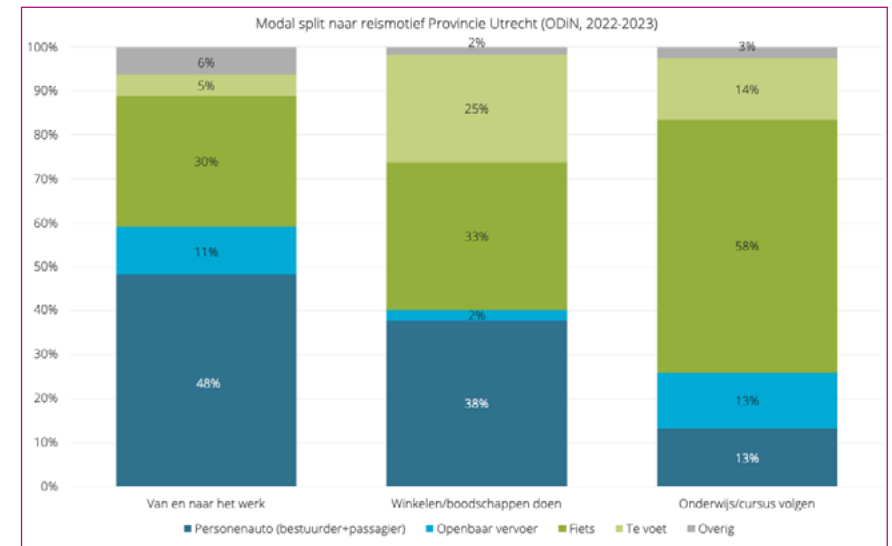
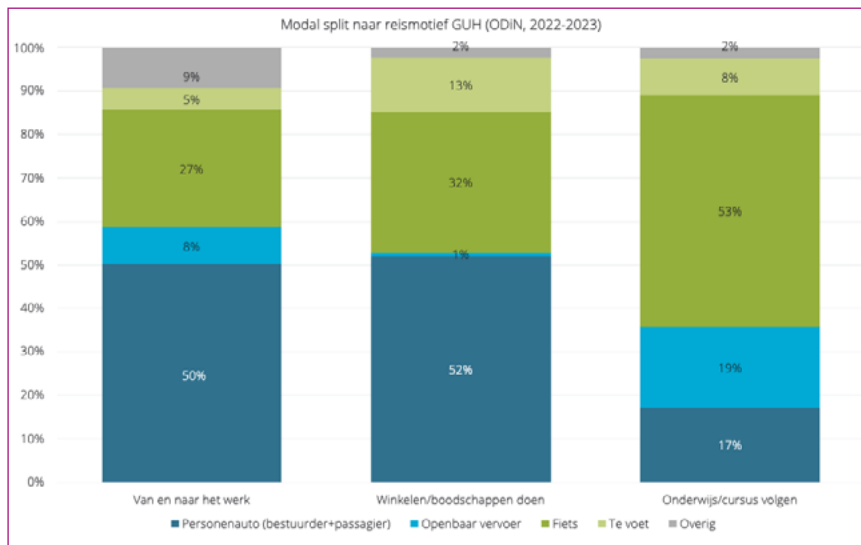


Per reismotief

Dezelfde ODIN data zijn gebruikt om per reismotief de modal split te bepalen. Hieronder zijn de modal splits per motief voor de GUH gegeven.

We zien dat de inwoners van de GUH voor de motieven werk en winkelen/boodschappen de auto de meest gebruikte modaliteit is. Voor onderwijs zien we dat de fiets het populairst is, dit is in lijn met de verwachtingen aangezien vooral kinderen en jongeren verplaatsingen maken voor school. We zien ook een relatief groot aandeel verplaatsingen met ov.

Als we de modal split binnen de gemeente vergelijken met die binnen de provincie en de landelijke modal split zien we vooral verschillen in de gekozen modaliteiten voor winkelen/boodschappen doen. Binnen de gemeente Utrechtse Heuvelrug wordt de auto vaker gebruikt dan dat we in de provincie en landelijk zien.



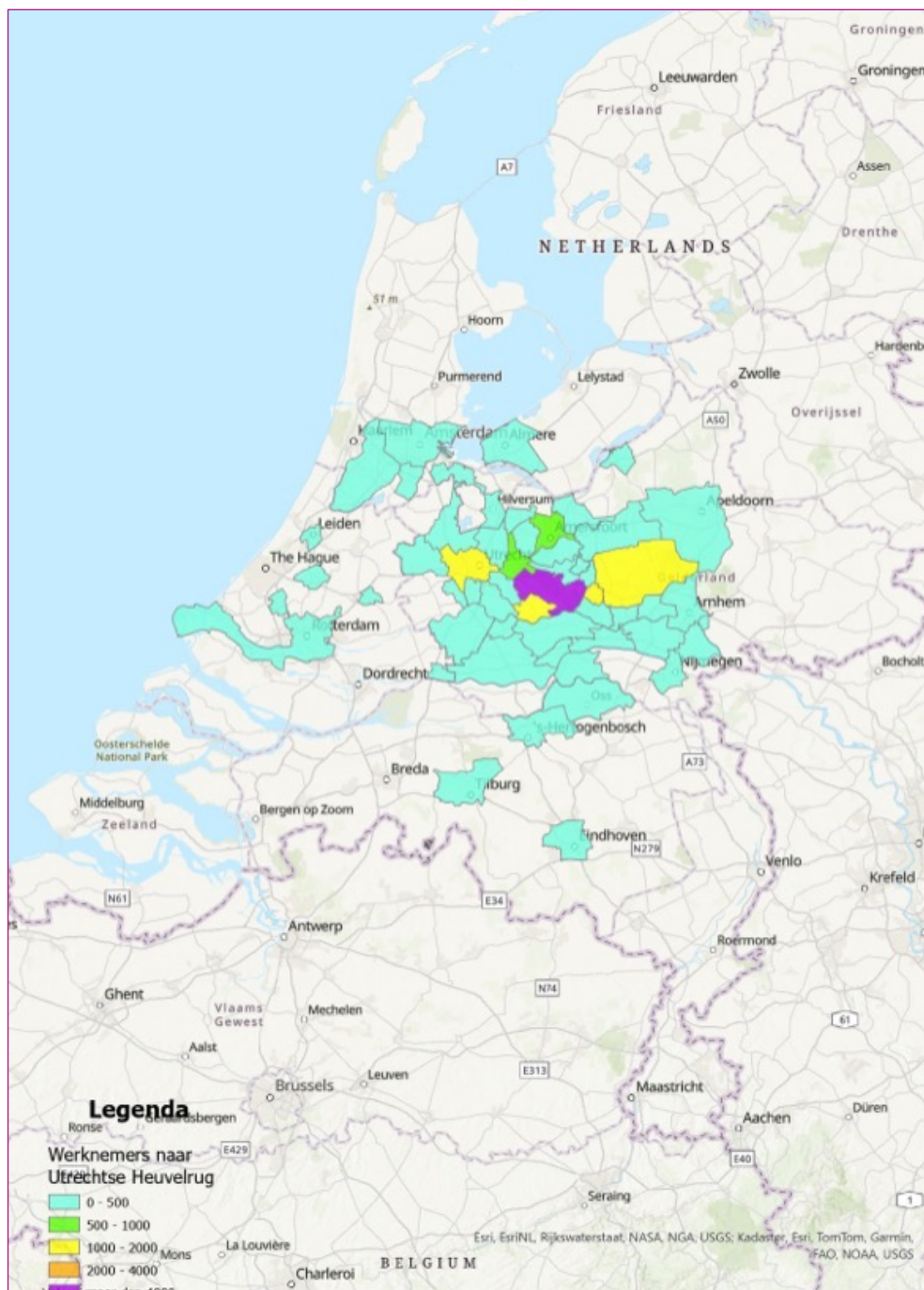
Modal split verplaatsingen inwoners Gemeente Utrechtse Heuvelrug naar reismotief

Aantallen en aandelen banen per afstandsklasse

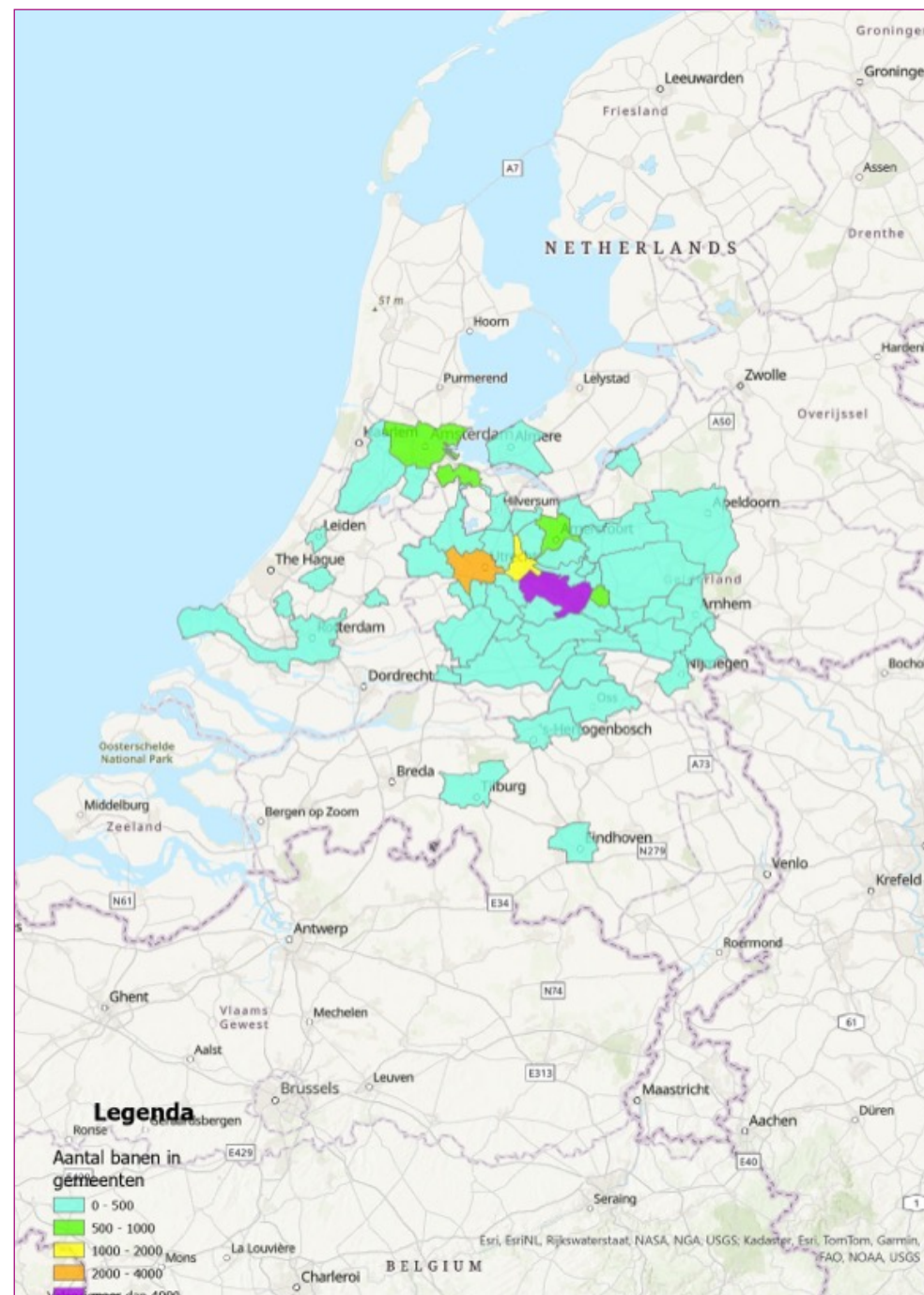
Het overgrote deel van de werknemers in de GUH woont ook in de gemeente. Daarnaast zien we dat een grote groep werknemers uit de omliggende gemeenten Utrecht, Wijk bij Duurstede en Ede komen. En dat zo'n 30% van de

werkende inwoners van GUH binnen de eigen gemeente werkzaam is. Daarna is de grootste groep werkzaam in Utrecht (gemeente). Ook Zeist, Amersfoort en Amsterdam zijn locaties waar veel inwoners van de gemeente werkzaam zijn.





Woonlocatie van personen werkzaam in de gemeente Utrechtse Heuvelrug



Werklocaties van inwoners Utrechtse Heuvelrug



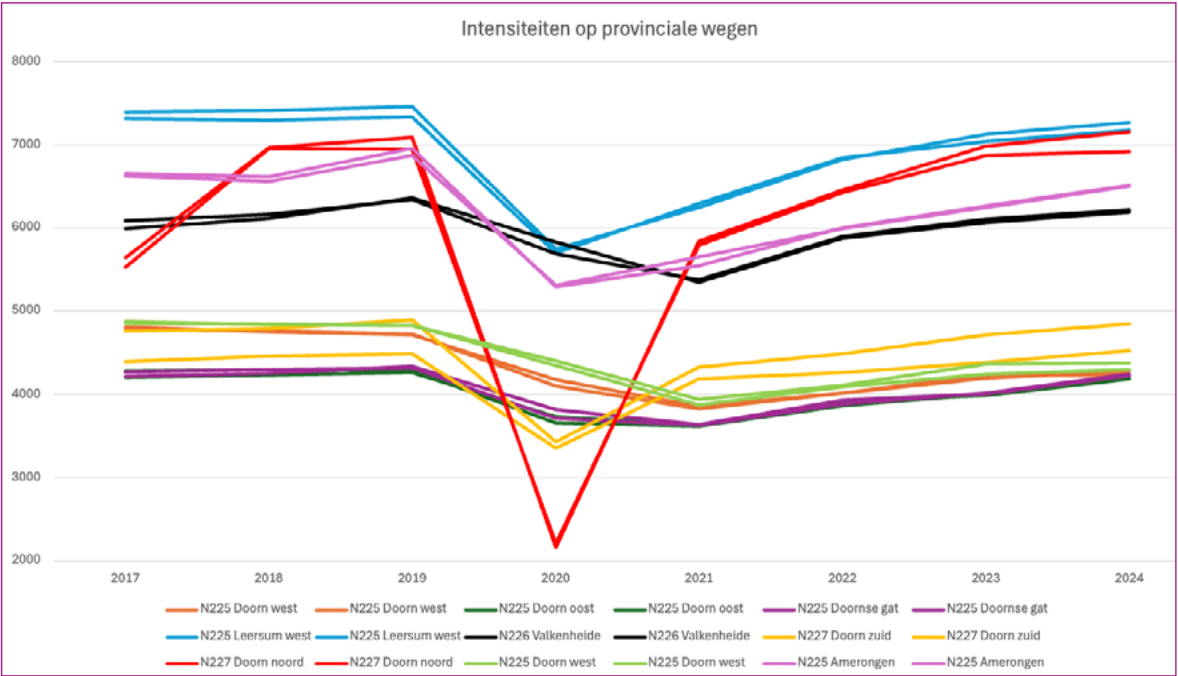


Ontwikkeling autoverkeer Utrechtse Heuvelrug

Het autoverkeer in de gemeente Utrechtse Heuvelrug is voornamelijk geconcentreerd op de provinciale wegen binnen de gemeente; de N225, N226 en N227. Op deze provinciale wegen zijn permanente telpunten aanwezig op verschillende locaties. Met deze telpunten kunnen we een beeld geven van de huidige intensiteiten en van de afgelopen jaren.

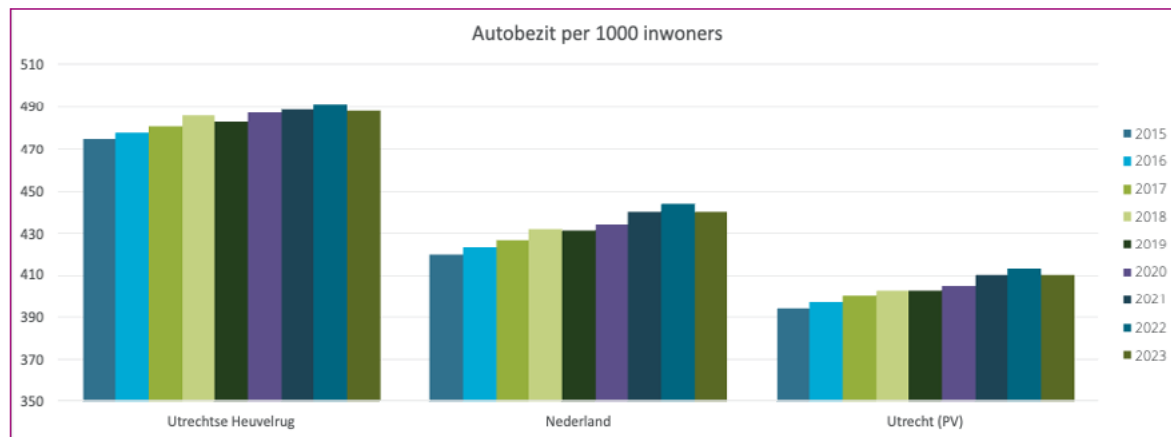
Voor 18 locaties (op 9 punten in twee richtingen) op de provinciale wegen zijn de tellingen tussen 2017 en 2024 opgehaald voor de maand maart. Dit is een representatieve maand zonder feestdagen of vakantiedagen. Voor elke locatie bekijken we de intensiteiten op een gemiddelde werkdag. In onderstaande tabel staan de gemiddelde werkdagintensiteiten per locatie. Hierin is te zien dat op een gemiddelde werkdag de meeste voertuigen gemeten zijn op de N227 ten noorden van Doorn. In 2024 rijden hier ongeveer 7.000 motorvoertuigen per richting. Om een beeld te krijgen of de intensiteiten de afgelopen jaren zijn veranderd, is ook gekeken naar de intensiteiten van 2018. Dit is nog voor de coronaperiode en het laatste jaar dat de gegevens van alle punten volledig zijn. Ten opzichte van 2018 zijn de intensiteiten bij het noorden van Doorn iets gestegen (2,7%) en bij Leersum iets gedaald (-1,9%). Bij de meeste locaties binnen de gemeente zijn de intensiteiten sinds 2018 iets gedaald. Op de N225 tussen Driebergen-Rijsenburg en Doorn is het aantal motorvoertuigen met iets meer dan 10% gedaald. In de figuur en tabel op pagina 46 zijn de locaties en de intensiteiten van 2018 en 2024 weergegeven.

Locatie		2017	2024	Vershil
N225	Doorn west	4764	4235,2	-11,1%
N225	Doorn west	4753	4278,4	-10,0%
N225	Doorn oost	4299	4193,2	-2,5%
N225	Doorn oost	4227	4180,4	-1,1%
N225	Doornse gat	4300	4238,5	-1,5%
N225	Doornse gat	4251	4225,3	-0,6%
N225	Leersum west	7410	7267,3	-1,9%
N225	Leersum west	7295	7169,5	-1,7%
N226	Valkenheide	6109	6191,5	1,3%
N226	Valkenheide	6163	6221,3	0,9%
N227	Doorn zuid	4794	4851	-11,1%
N227	Doorn zuid	4463	4520,9	-10,0%
N227	Doorn noord	6961	7151,5	-2,5%
N227	Doorn noord	6956	6918,8	-1,1%
N225	Doorn west	4848	4294,6	-1,5%
N225	Doorn west	4837	4378,4	-0,6%
N225	Amerongen	6612	6510	-1,9%
N225	Amerongen	6559	6498,5	-1,7%

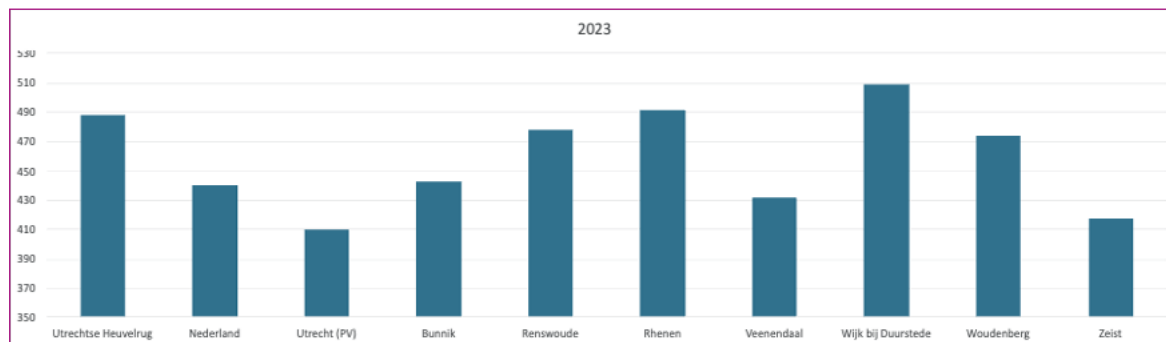


Ontwikkeling autobezit

De auto is voor veel mensen een belangrijk vervoermiddel. Om het autogebruik te kunnen beperken is het relevant te weten hoeveel auto's inwoners van de gemeente bezitten. Vanuit het CBS zijn data beschikbaar over het aantal personenauto's (in eigen bezit) per 1000 inwoners. In 2023 was het autobezit in Utrechtse Heuvelrug 488 voertuigen per 1000 inwoners, dus ongeveer een halve auto per inwoner gemiddeld. In deze aantallen zijn alle inwoners meegenomen.



Autobezit 2015 - 2023



Autobezit Utrechtse Heuvelrug en omliggend

Het autobezit in de gemeente is de afgelopen jaren niet veel gewijzigd. In heel Nederland is het autobezit iets harder gestegen de afgelopen jaren. Ten opzichte van heel Nederland is het autobezit in Utrechtse Heuvelrug ongeveer 10% hoger. In provincie Utrecht is het autobezit 20% lager, hier zit ook de stad Utrecht bij waar het autobezit fors lager ligt, zoals in de meeste grote steden. Als we kijken naar omliggende gemeenten zien we dat in 2023 het autobezit iets hoger was in Rhenen en Wijk bij Duurstede. Voornamelijk in Veenendaal en Zeist ligt het autobezit lager dan in Utrechtse Heuvelrug.

Aandeel elektrische auto's

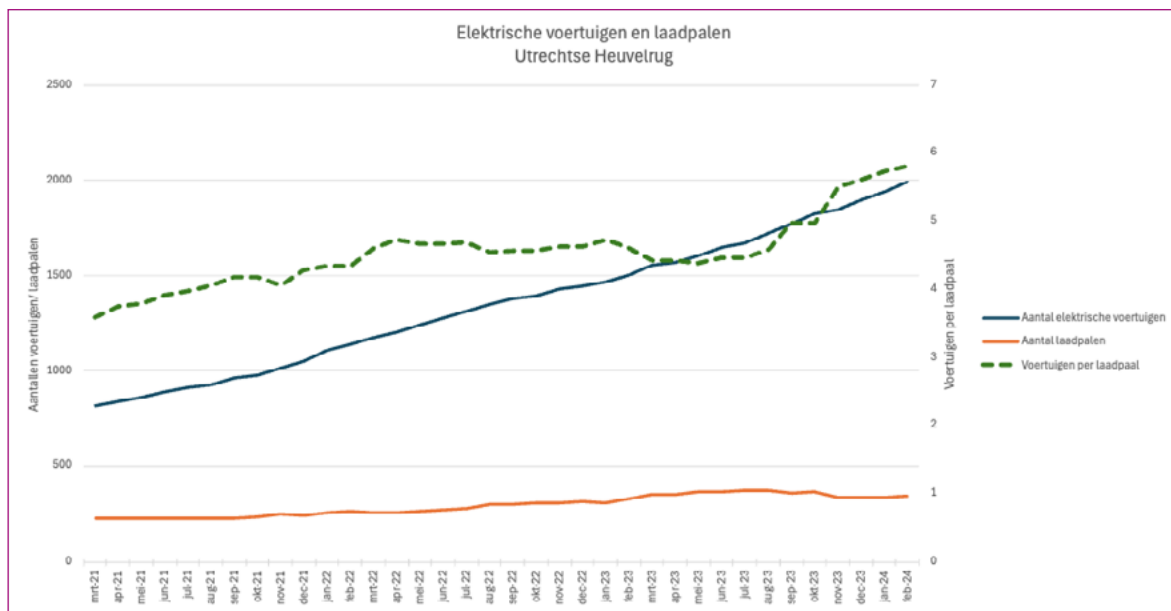
Elektrische auto's kunnen bijdragen aan het doel duurzamer vervoer. Voornamelijk in de laatste jaren neemt het aantal elektrische voertuigen in Nederland toe. Vanuit het RDW is het huidige wagenpark in de gemeente, provincie en in Nederland bekeken.

Op dit moment is 4% van de auto's in de Utrechtse Heuvelrug elektrisch, dit is gelijk aan het aandeel elektrische auto's in Nederland. In de gehele provincie Utrecht ligt het aandeel elektrische auto's hoger.

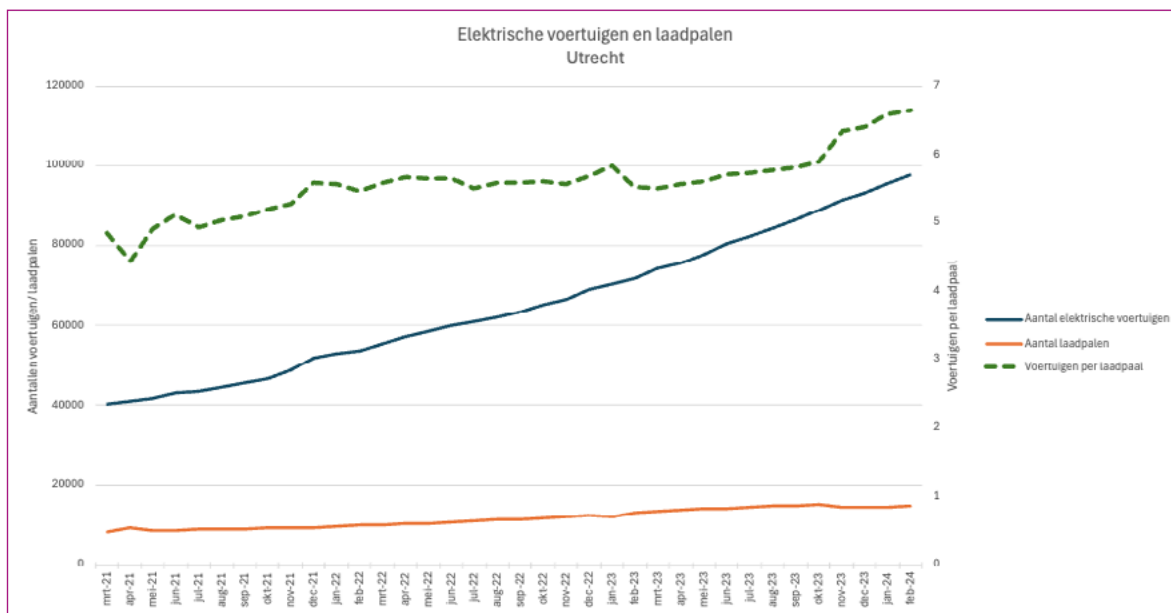
Brandstof	Gemeente Utrechtse Heuvelrug	Provincie Utrecht	Nederland
Benzine	75%	70%	76%
Hybride (benzine-elektrisch)	10%	13%	10%
Diesel	9%	7%	8%
Elektrisch	4%	9%	5%
Benzine - LPG	1%	1%	1%

Aandelen personenauto's naar brandstof gemeente Utrechtse Heuvelrug, provincie Utrecht en Nederland 2024





Elektrische voertuigen en laadpalen gemeente Utrechtse Heuvelrug



Elektrische voertuigen en laadpalen provincie Utrecht

Laadpunten en elektrische auto's

Voor de periode maart 2021 – februari 2024 is gekeken naar het aantal elektrische voertuigen en het aantal openbare laadpunten. Een toename van elektrisch vervoer vraagt immers ook meer mogelijkheden om deze voertuigen op te laden.

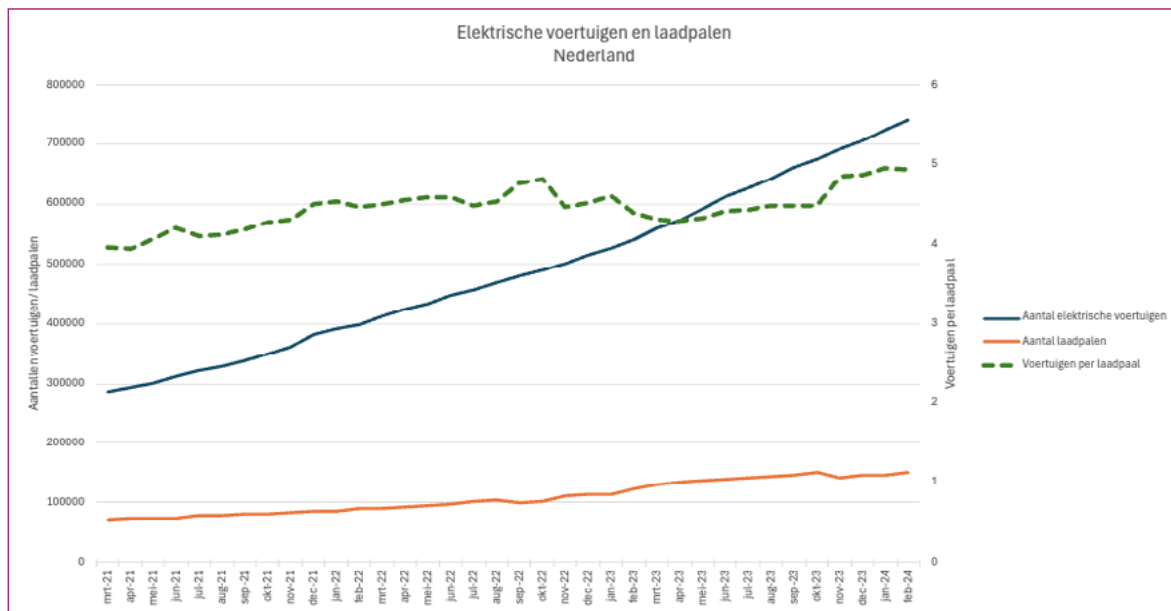
In de hiernaast getoonde tabel is te zien dat het aantal elektrische voertuigen binnen de gemeente met ongeveer 140% is gestegen in ongeveer drie jaar tijd. Het aantal openbare laadpunten is met ongeveer 50% gestegen. Hoeveel laadpunten op eigen terrein er zijn is niet bekend. Op dit moment is er voor elke (afgerond) 6 elektrische voertuigen een laadpaal beschikbaar.

Als we kijken naar de provincie Utrecht en Nederland zien we dat in de provincie het aantal elektrische voertuigen ook met ongeveer 140% is gestegen en in heel Nederland met bijna 160%. Het aantal openbare laadpunten is in de provincie met ongeveer 75% gestegen en in heel Nederland met 105%. Het aantal openbare laadpunten in de gemeente is dus iets minder hard gestegen. In de provincie zijn er 6,5 elektrische voertuigen per openbaar oplaadpunt en in heel Nederland 5.

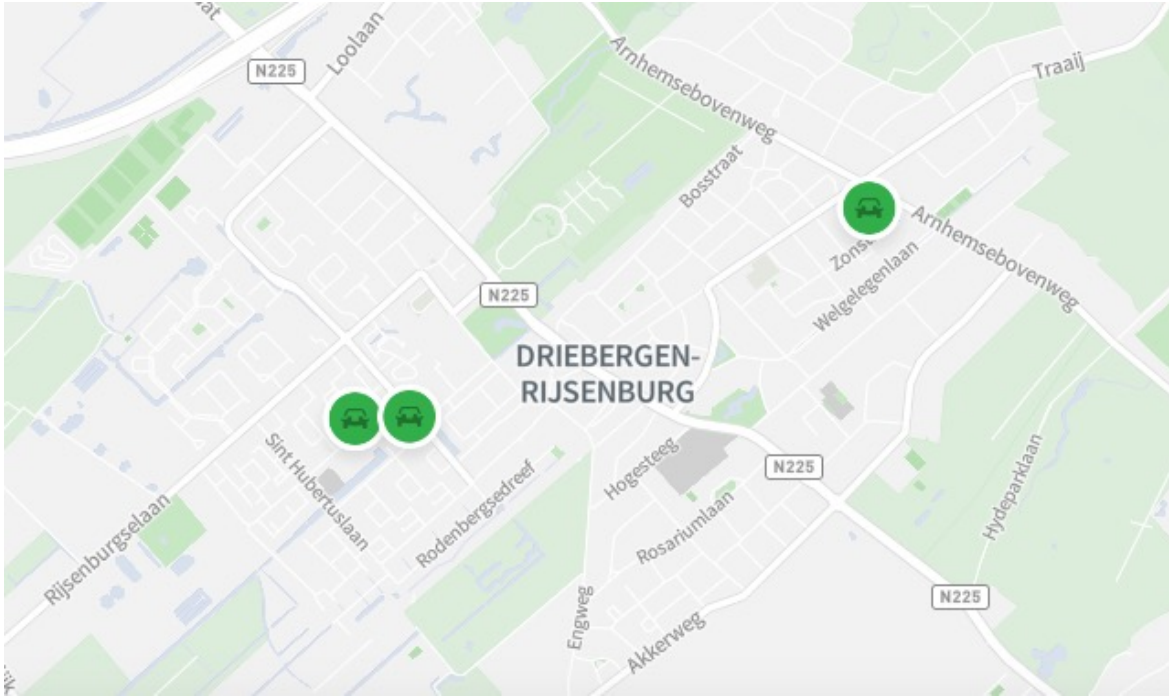
Normen oplaadpunten

CROW heeft in de recente publicatie 'Parkeernormen 2024' normen opgenomen voor het aantal te realiseren oplaadpunten per ontwikkeling (woning of voorziening). Deze normen zouden gebruikt kunnen worden bij nieuwe ontwikkelingen binnen de gemeente om daarmee het gebruik van elektrische voertuigen te stimuleren.





Elektrische voertuigen en laadpalen Nederland



Deelauto's MyWheels juli 2024

Deelmobiliteit

Binnen de gemeente Utrechtse Heuvelrug zijn enkele aanbieders van deelmobiliteit actief: Greenwheels, MobiGo en MyWheels. Greenwheels biedt deelauto's aan in 4 kernen van de gemeente: 1 auto in Maarn, 1 in Leersum, 2 in Doorn en 5 in Driebergen-Rijsenburg. Vanuit Greenwheels zijn enkele gegevens over het gebruik in de kernen en in Nederland opgestuurd. Bij de grotere kernen Doorn en Driebergen zien we de meeste gebruikers. De gemiddelde duur van een rit is hier lager dan bij Maarn en Leersum en het Nederlandse gemiddelde. Het gemiddeld aantal kilometers is het laagst bij de gebruikers in Driebergen. Bij Maarn, Leersum en Doorn is het gemiddeld aantal kilometers per rit hoger dan het Nederlands gemiddelde. Bij alle kernen is de bezettingsgraad lager dan in heel Nederland. De deelauto in Leersum heeft de laagste bezettingsgraad en aantallen gebruikers.

MobiGo heeft binnen de gemeente Utrechtse Heuvelrug 2 deelauto's in Maarn en Driebergen- Rijsenburg en een deelauto in Doorn. Daarnaast biedt MobiGo een deelbakfiets aan in Doorn. De gemiddelde lengte van de ritten uit Maarn is 53,7 kilometer, in Doorn 47,5 en in Driebergen- Rijsenburg 88,1 kilometer. Hier zien we dus dat vanuit Driebergen juist meer kilometers gereden worden. De deelbakfiets is nog maar net aangeboden. De bakfiets wordt gebruikt voor kortere ritten. Gemiddeld voor 2,7 kilometer.

Via MyWheels zijn drie deelauto's beschikbaar in Driebergen- Rijsenburg. Het gebruik van deze voertuigen is niet bekend.

Gebied	Gemiddelde kilometers	Gemiddelde duur	Bezettingsgraad	Aantal gebruikers
Maarn	94,3	8,8	15%	54
Leersum	118,4	9,6	6,1%	13
Doorn	81,1	6,1	13,7%	83
Driebergen-Rijsenburg	58,6	5,2	16,1%	232
Nederland	78,7	8,9	20,9%	

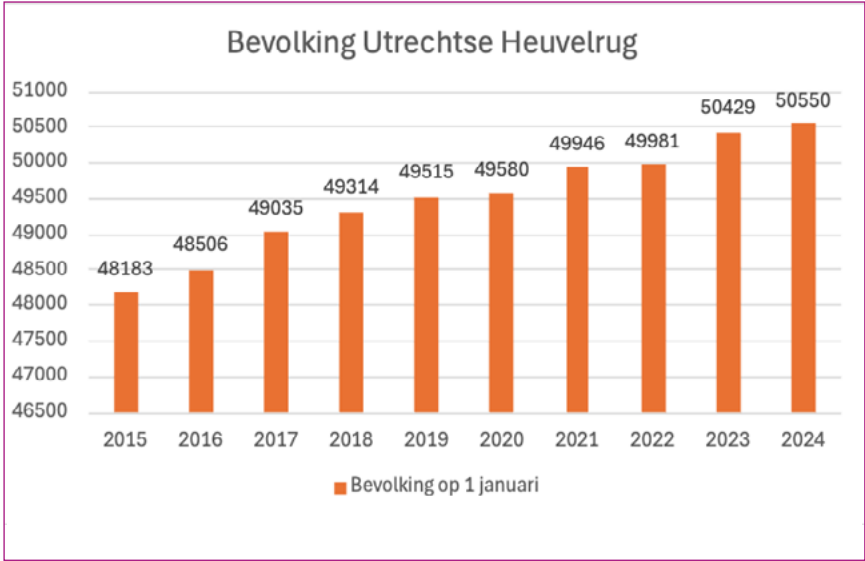
Tabel 2. Gebruik Greenwheels 2023



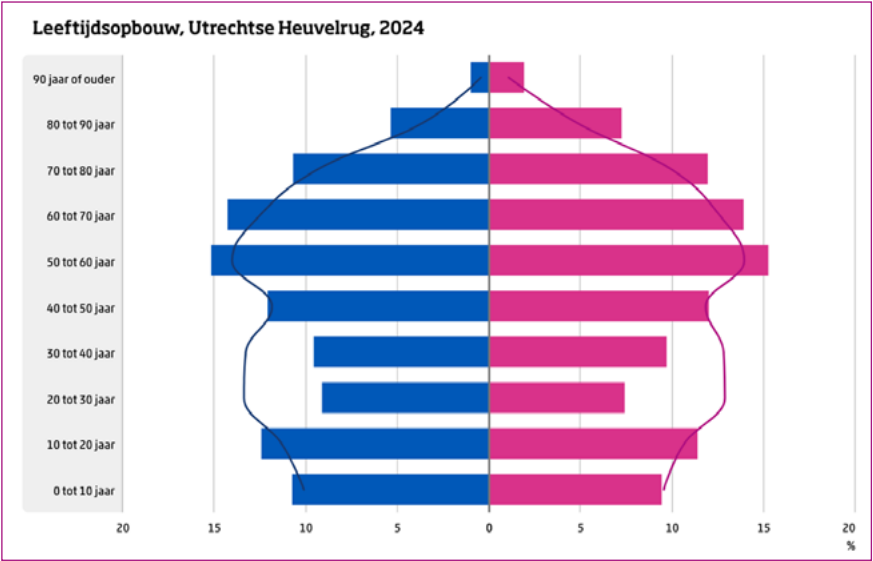
Ontwikkelingen bevolkingssamenstellingen

Net zoals in de meeste gemeenten neemt het aantal inwoners ook in de Utrechtse Heuvelrug toe. Tussen 2014 en 2024 is het bevolkingsaantal met circa 5% gegroeid. In 2024 heeft de gemeente iets meer dan 50.000 inwoners. Als we de bevolkingssamenstelling naar leeftijd binnen de GUH vergelijken met provinciale en landelijke cijfers zien we dat het aantal jongvolwassenen (tussen

20 en 40 jaar) lager ligt in de GUH. Het aandeel 50-plussers is daarentegen hoger. Utrechtse Heuvelrug heeft dus te maken met problematiek rondom vergrijzing. Voor het Mobiliteitsplan betekent dit extra aandacht voor toegankelijkheid van vervoermiddelen, verkeersveiligheid van ouderen en het tegengaan van gezondheidsproblematiek bij ouderen.



Bevolking Utrechtse Heuvelrug



Leeftijdopbouw Utrechtse Heuvelrug 2024

Bevolking op 1 januari Nederland, Utrecht (PV), Utrechtse heuvelrug, 2015-2024, naar leeftijd

	Totaal	0-10 jaar	10-20 jaar	20-30 jaar	30-40 jaar	40-50 jaar	50-60 jaar	60-70 jaar	70-80 jaar	80-90 jaar	90 jaar en ouder
Regio's	aantal	aantal	aantal	aantal	aantal	aantal	aantal	aantal	aantal	aantal	aantal
Nederland	100%	10%	11%	13%	13%	12%	14%	13%	10%	4%	1%
Utrecht (PV)	100%	11%	12%	14%	14%	12%	14%	11%	8%	4%	1%
Utrechtse Heuvelrug	100%	10%	12%	8%	10%	12%	15%	14%	11%	6%	2%

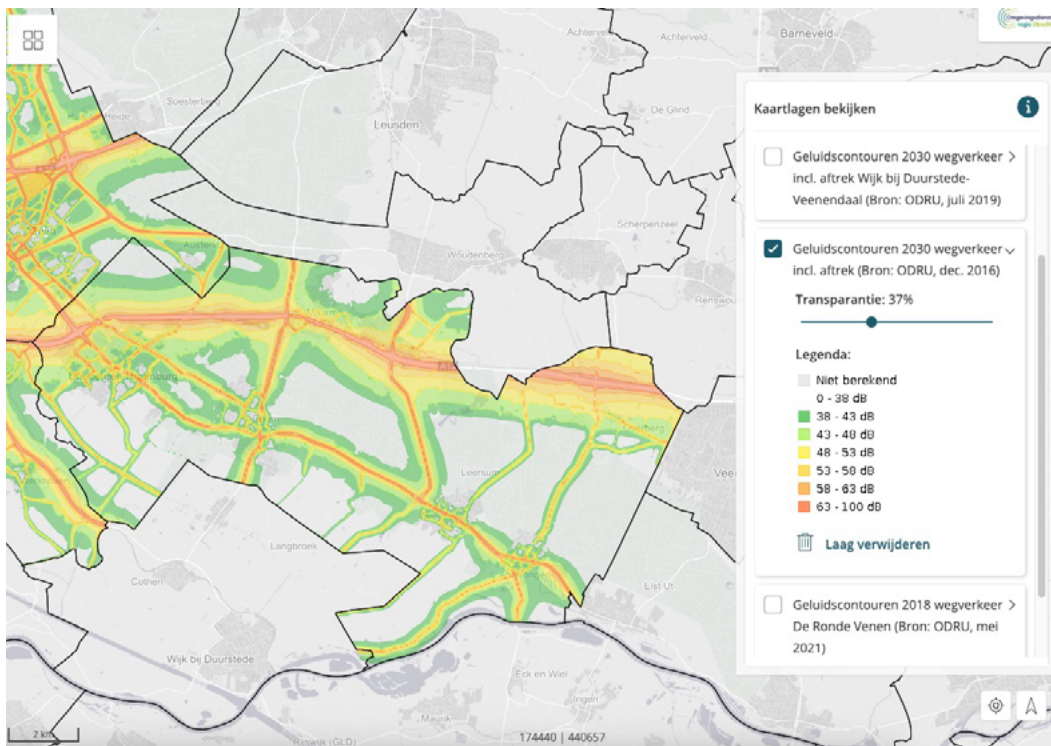


Milieueffecten verkeer

Er zijn data beschikbaar over de milieueffecten van verkeer, namelijk de geluidseffecten en luchteffecten. Deze gegevens zijn weergegeven op het geoportaal van de Omgevingsdienst Regio Utrecht.

Geluidskaart

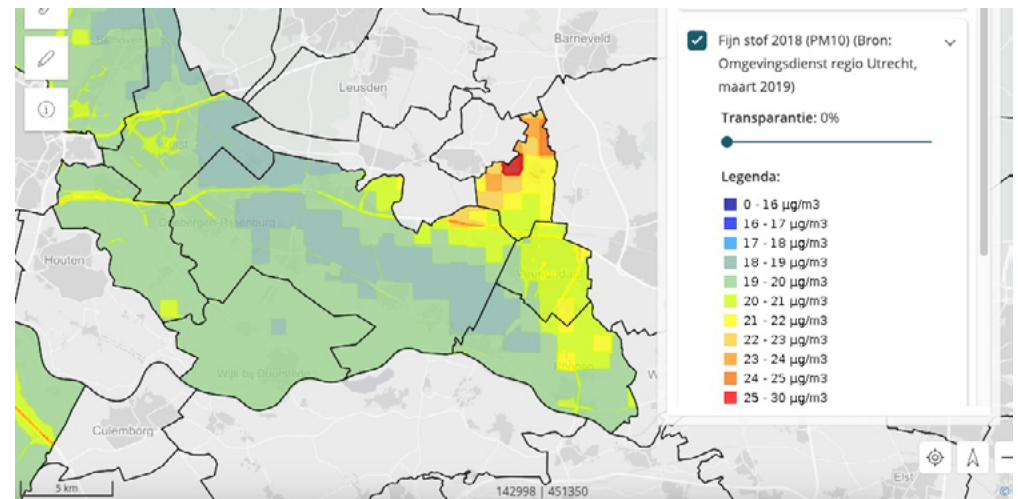
De geluidscontouren 2030 wegverkeer zijn te vinden op het volgende geoportaal: <https://www.odru.nl/omgeving/geoportaal/geluidskaart/>. Databestand op te vragen bij Omgevingsdienst Regio Utrecht.



Geluidscontouren 2030 wegverkeer

Luchtkwaliteitskaart

Verschillende kaarten met gegevens over de luchtkwaliteit zijn ook te vinden via het portaal van de omgevingsdienst: <https://www.odru.nl/omgeving/geoportaal/>.

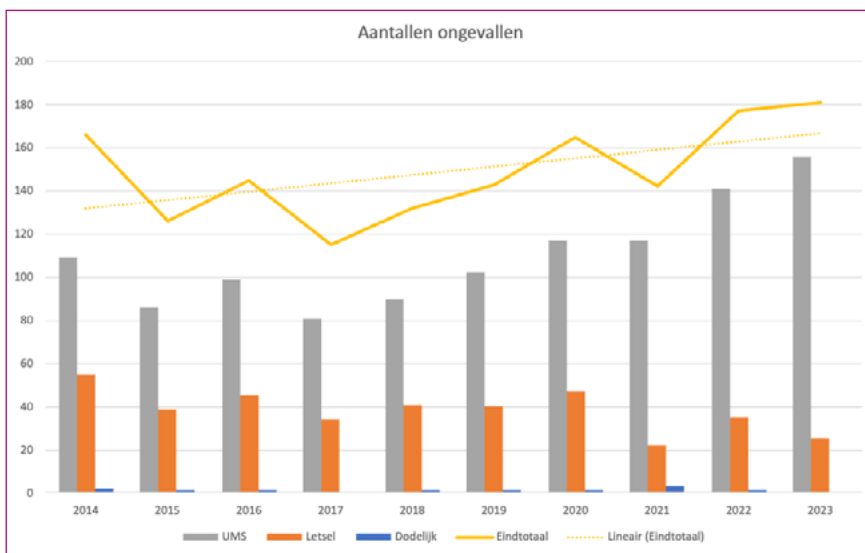


Fijnstof 2018

Verkeersveiligheid

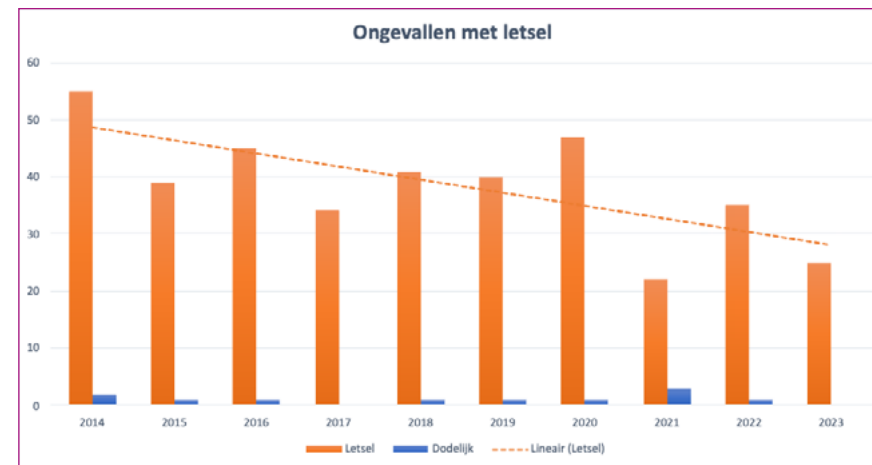
Ongeval data

Voor een objectief beeld van de verkeersveiligheid binnen de gemeente kan gekeken worden naar de geregistreerde ongevallen. Hiervoor kan gekeken worden naar BRON-data (Bestand geregistreerde Ongevallen in Nederland). In deze database worden alle ongevallen opgenomen die door de politie en/of wegininspecteurs zijn vastgelegd. Niet alle ongevallen die plaatsvinden worden geregistreerd. Dit is voornamelijk het geval bij ongevallen zonder letsel. Over de afgelopen 10 jaar is gekeken naar de geregistreerde ongevallen binnen de gemeente (op wegen waarvan de gemeente wegbeheerder is). Hierin is te zien dat het aantal geregistreerde ongevallen in de afgelopen jaren is gestegen. Ook de trend van het aantal ongevallen laat een stijgende lijn zien.



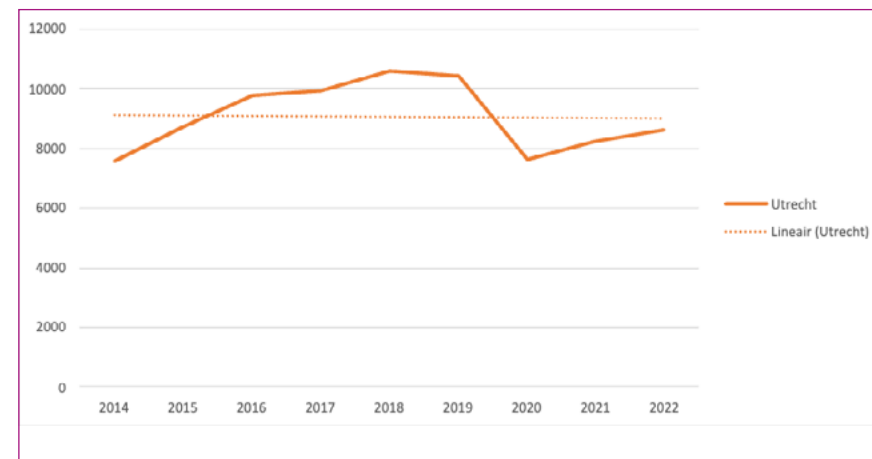
Aantal ongevallen

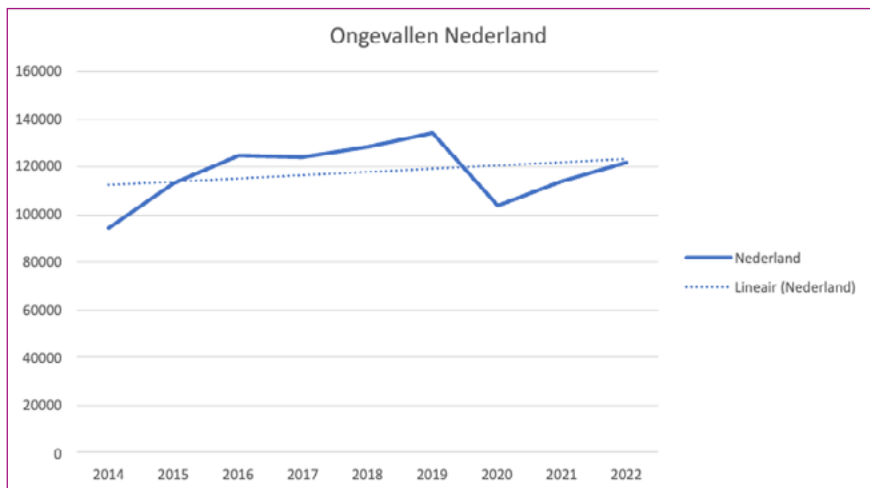
De meest geregistreerde ongevallen zijn ongevallen met uitsluitend materiële schade (UMS). In het volgend figuur is het aantal geregistreerde ongevallen met letsel weergegeven. Hierin is te zien dat het aantal geregistreerde ongevallen met letsel als gevolg juist is afgenomen de afgelopen jaren. Ook als we een trendlijn maken zien we een duidelijke daling.



Ongevallen met letsel

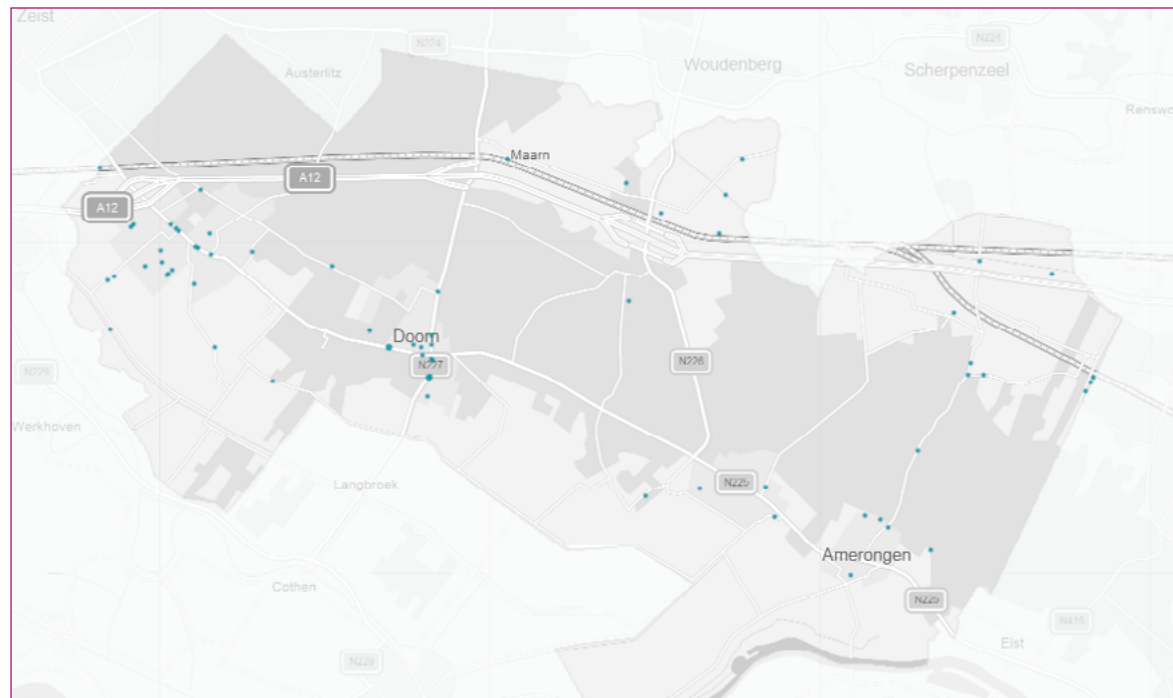
Voor de provincie Utrecht en heel Nederland is gekeken naar het aantal geregistreerde ongevallen tussen 2014 en 2022. Net zoals bij de gemeente zien we hierin een stijging van het aantal geregistreerde ongevallen in de laatste paar jaar. Op provinciaal niveau en in Nederland is een duidelijke dip te zien in het aantal ongevallen in de coronaperiode.





Black spots

Een mogelijkheid om onveilige locaties te identificeren is kijken naar zogeheten black spots. Een black spot is een locatie waar in de afgelopen 3 jaar 6 of meer ongevallen zijn geweest met letsel als gevolg. Binnen de gemeente Utrechtse Heuvelrug zijn er in de periode 2021-2023 geen locaties die hieraan voldoen. Op het kruispunt Langbroekerweg – de Beaufortweg zijn 3 ongevallen met letsel geregistreerd en op de kruispunten Dorpsstraat – Berkenweg en Dorpsstraat – Langbroekerweg 2 ongevallen.



Ongevallocaties met letsel 2021-2023

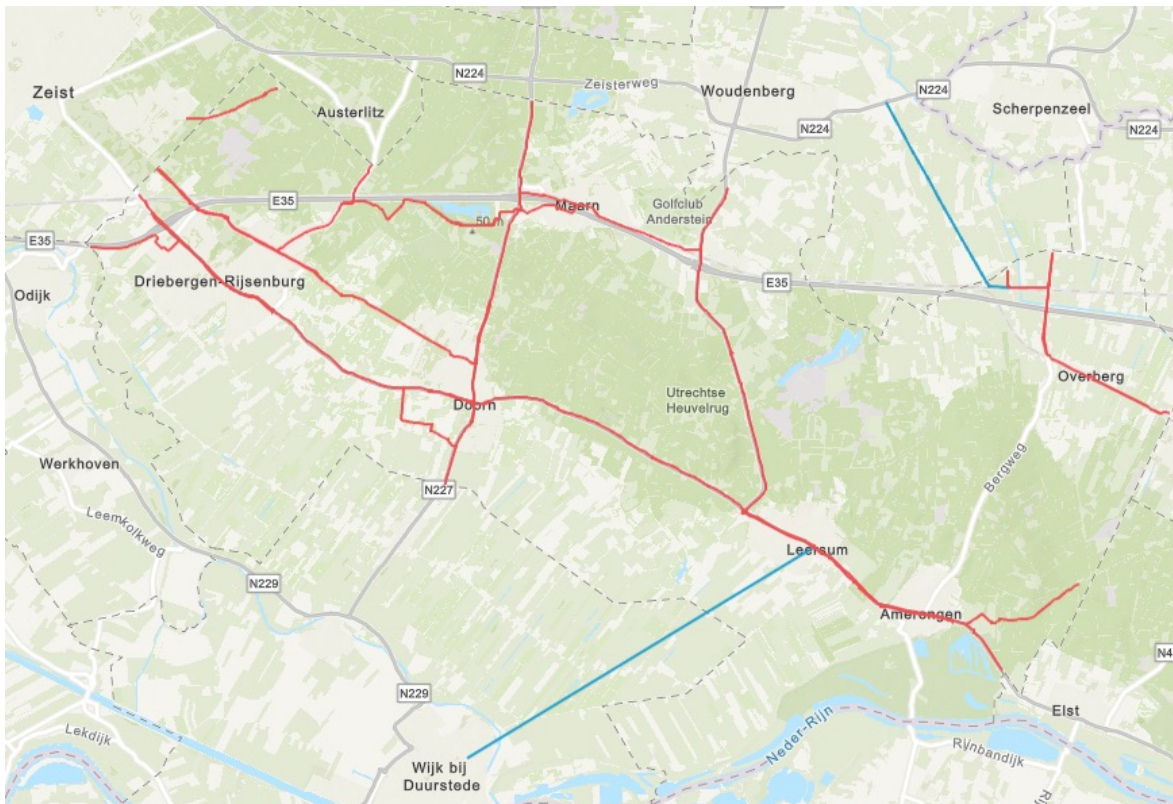
Fiets- en voetgangerssituatie

Fietsnetwerk

In de onderstaande figuren is het regionaal fietsnetwerk van provincie Utrecht te zien. Deze zijn samengesteld op basis van de dataset 'links' van de Fietzersbond en aangevuld met opmerkingen van de gemeenten met betrekking tot type netwerk. Het bestand had de laatste wijziging op 26-10-2023.

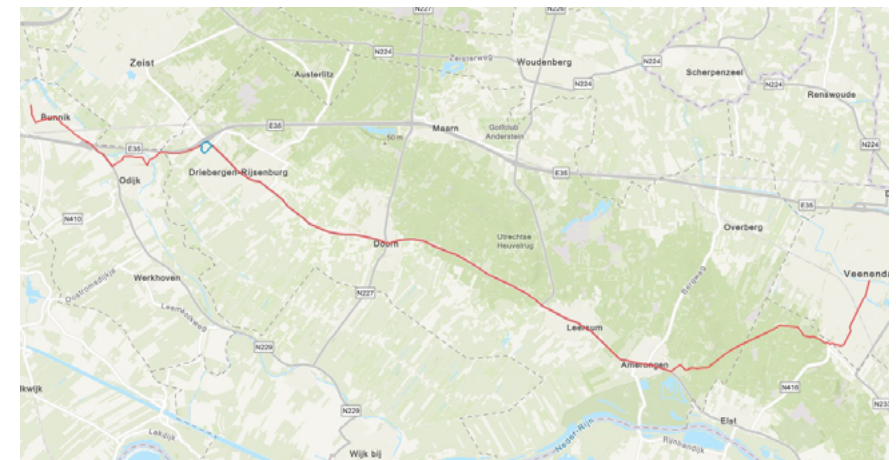
De routes worden weergegeven in de online omgeving:

<https://metadata.geodata-utrecht.nl/metadata/dataset/d6b08cf9-fdf1-4fe9-b906-02d0feb39e4e.xml>.



Regionaal Fietsnetwerk van provincie Utrecht.

Door de gemeente Utrechtse Heuvelrug loopt de (geplande) doorfietsroute van Utrecht Science Park naar Veenendaal. Meer informatie over de route is te vinden op: <https://storymaps.arcgis.com/stories/5eb1c9df6395405594f6d383529e7336>. Voor aanleg is een 0-meting uitgevoerd die de tevredenheid van de huidige gebruikers over de huidige route meet, deze informatie is te vinden op de volgende pagina: https://geotest.provincie-utrecht.nl/publiek/AGO/doorfietsroutes/20230912_R2023-014768_rapportage_nulmeting_doorfietsroutes_5-9_provincie_Utrecht-definitief.pdf. Na voltooiing wordt gebruikelijk een 1-meting uitgevoerd.



Doorfietsroutes die zijn opgenomen in het Mobiliteitsplan van provincie Utrecht. Route weergegeven in online omgeving. Laatste wijziging bestand: 12-05-2023. <https://metadata.geodata-utrecht.nl/metadata/dataset/ba482144-3f4e-4070-9039-2ea0b79560f2.xml>

Voetgangersnetwerk

Het voetgangersnetwerk is toegevoegd aan de GIS-omgeving (link). Dit is het regionale voetgangersnetwerk. Databron is afkomstig van Wandelnet (<https://metadata.geodata-utrecht.nl/metadata/dataset/e9fac99b-6f50-43b3-a1a1-943005074049.xml>).



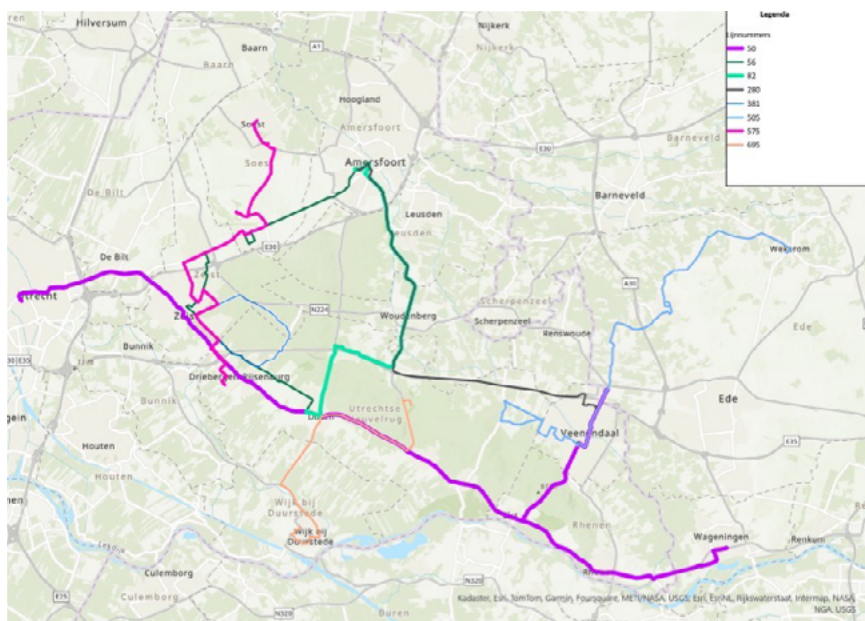
Schoolomgeving

Locaties van scholen zijn weergegeven in onze GIS-omgeving: [link](#). In de omgeving zijn de locaties van de scholen weergegeven en het type onderwijs (basisschool, middelbaar, speciaal onderwijs). Indien beschikbaar is ook het aantal leerlingen zichtbaar in de pop-up. De ingewonnen data is afkomstig van <https://scholenopdekaart.nl/>, de data zijn ingewonnen bij DUO en Inspectie van het Onderwijs.

Openbaar vervoer

Bus

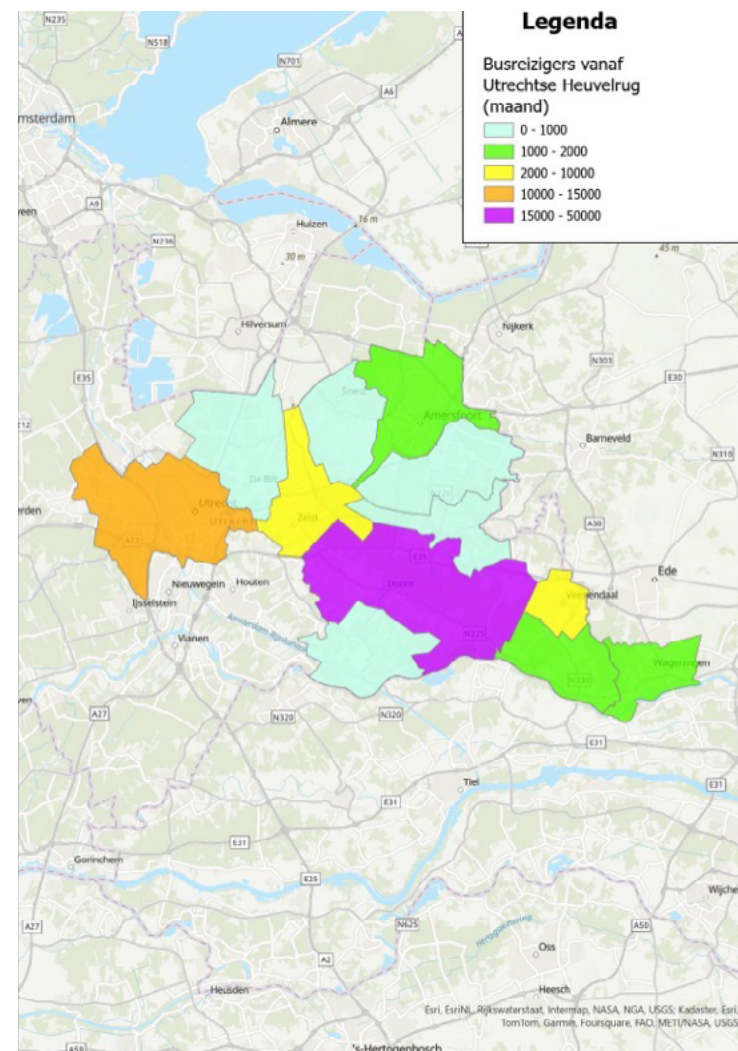
Door de gemeente Utrechtse Heuvelrug lopen verschillende buslijnen. Vanuit de gemeente gaan buslijnen naar onder andere Zeist, Amersfoort, Veenendaal en Utrecht. Daarnaast zijn er nog enkele scholierenlijnen en nachtbusen. In onderstaand figuur zijn de buslijnen weergegeven.



De provincie Utrecht is verantwoordelijk voor het busvervoer binnen de provincie. Zij hebben gegevens gedeeld over het gebruik van de buslijnen en bushaltes binnen Utrechtse Heuvelrug over maart 2024. De buslijn die het

meest gebruikt wordt is lijn 50 tussen Utrecht en Veenendaal/Wageningen, gevolgd door lijn 82 tussen Amersfoort en Doorn.

De reizigers die binnen Utrechtse Heuvelrug op de bus stappen reizen voornamelijk binnen de gemeente. Daarna is Utrecht de populairste bestemming, gevolgd door Zeist en Veenendaal. Reizigers naar Utrechtse Heuvelrug komen ook voornamelijk uit Utrecht, Zeist en Veenendaal.



Top 10 bushaltes

Voor de bushaltes die binnen de gemeente Utrechtse Heuvelrug vallen is een top 10 gemaakt van instap- en uitstaphaltes. Deze zijn gebaseerd op het aantal check ins/check outs met de ov-chipkaart.

De meest gebruikte instap- en uitstaphaltes komen grotendeels met elkaar overeen. De haltes bij station Driebergen- Zeist en centrum Doorn worden het meest gebruikt.

Top 10 instaphaltes	Top 10 uitstaphaltes
Driebergen, Station Driebergen-Zeist	Driebergen, Station Driebergen-Zeist
Doorn, Centrum	Doorn, Centrum
Driebergen, Traaij	Driebergen, Traaij
Leersum, Hoogstraat	Leersum, Hoogstraat
Doorn, Woestduinlaan Zuid	Amerongen, Dorp
Amerongen, Dorp	Doorn, Woestduinlaan Zuid
Leersum, De Schermerij	Driebergen, Rijsenburg
Driebergen, Hoge Steeg	Driebergen, Hoge Steeg
Leersum, Lomboklaan	Leersum, De Schermerij
Driebergen, Beukenstein	Driebergen, Akkerweg

Trein

Binnen de gemeente Utrechtse Heuvelrug zijn twee treinstations gelegen: station Maarn en station Driebergen-Zeist. Deze stations vallen onder het beheer van NS. Vanaf station Maarn rijdt een sprinter naar Breukelen via Utrecht en naar Rhenen via Veenendaal. Vanaf Driebergen-Zeist kan ook met de intercity gereisd worden naar Utrecht, Amsterdam, Den Helder en via Arnhem naar Nijmegen. In het jaarverslag van NS 2023 vermelden zij voor dit station het gemiddeld aantal reizigers per werkdag. Hierin is te zien dat er op een gemiddelde werkdag ruim 8600 reizigers van, naar of via station Driebergen-Zeist reizen. Ongeveer 7% van de reizigers zijn overstappers. Van en naar station Maarn reizen gemiddeld 1452 mensen per dag.

Station	Reizigers per werkdag	In- uitchecks	Overstappers
Maarn	1452	1452	0
Driebergen -Zeist	8612	7966	646

Naast de reizigersaantallen is het relevant om te weten hoe de reizigers naar de stations komen en hoe ze vanaf het station verder reizen naar hun bestemming. De NS voert hier jaarlijks onderzoek naar uit voor alle stations. In onderstaande tabel is per station weergegeven hoeveel procent van de reizigers een vervoermiddel gebruiken voor het voor- en natransport.

Station	Modaliteit	Voortransport	Natransport
Maarn	Lopend	37%	56%
	Fiets	34%	27%
	Bus/tram/metro	5%	2%
	Auto (bestuurder)	17%	0%
	Auto (passagier)	7%	15%
Driebergen- Zeist	Lopend	6%	36%
	Fiets	53%	27%
	Bus/tram/metro	15%	22%
	Auto (bestuurder)	12%	1%
	Auto (passagier)	14%	14%

Bij station Maarn is lopen de meest gebruikte methode om naar en van het station te gaan. Ongeveer 24% van de reizigers die naar station Maarn reizen komt met de auto. Bij station Driebergen-Zeist zien we dat de fiets het meest populair is om naar het station te reizen. Vanaf het station wordt vaker gelopen dan gefietst.



BIJLAGE 3: RESULTATEN PARTICIPATIE

Voor de bewonersparticipatie rondom het Mobiliteitsplan zijn vier dorpsbijeenkomsten geweest in verschillende kernen en is er een online participatieplatform opgezet. In totaal zijn er ongeveer 550 opmerkingen vanuit bewoners gemaakt op diverse verkeersthema's. Daarnaast zijn er ongeveer 500 locaties op de gemeentekaart aangewezen waar men knelpunten ervaart of verbeterpunten ziet voor de toekomstige verkeerssituatie.

Verkeersveiligheid

Bewoners vinden verkeersveiligheid een belangrijk onderwerp. Bewoners zien graag dat er een integrale aanpak voor het verbeteren van de verkeersveiligheid komt, waarbij zowel infrastructurele verbeteringen als verkeersbepenkende maatregelen worden gedaan. Op deze manier verbetert de verkeersveiligheid bij belangrijke voorzieningen en wordt de leefbaarheid in de dorpskernen behouden.

Uit de resultaten van de dorpsbijeenkomsten en het online platform zien we dat er verschillende zaken belangrijk zijn als het gaat om dit onderwerp. Waarbij een aantal onderwerpen regelmatig naar voren komen, zoals de inrichting van wegen, regelgeving, fietsveiligheid en schoolomgevingen of -routes. Een aantal van de belangrijkste knelpunten of verbeterpunten die bewoners aandragen zijn:

- Op veel locaties in de gemeente wordt ervaren dat auto's de maximumsnelheid overschrijden. Daarnaast hebben verschillende bewoners de wens om binnen dorpskernen en woonwijken meer snelheidsbeperkingen in te voeren, zoals 30 km/u.
- Diverse kruispunten worden als onveilig ervaren. Dit wordt veroorzaakt door een onoverzichtelijke of onduidelijke inrichting of gevaarlijk gedrag van verkeersdeelnemers. Een oplossing is volgens sommigen om duidelijke markeringen toe te voegen bij oversteekplaatsen en verkeersdrempels toe te voegen.
- Ook het beter bijhouden van groen snoeien om de zichtbaarheid op de weg te waarborgen en het opnieuw instellen van verkeerslichten kan voor verbeteringen in de veiligheidsservaring zorgen.
- Op diverse locaties is er een wens om de weg veiliger in te richten. Het gaat hierbij met name om het verbeteren van de fietsveiligheid of toegankelijkheid van de trottoirs. Een aantal wensen die wordt genoemd zijn het toevoegen van meer fietspaden gescheiden van gemotoriseerd verkeer, bredere fiets- en voetpaden, obstakels weghalen op het voetpad en het verbeteren van de kwaliteit van het wegdek.
- Onder sommige bewoners is er ook een wens om drastische maatregelen te nemen in de infrastructuur of regelgeving, zoals het invoeren van een autoverbod of autoluwe inrichting, het aanpassen van wegen naar eenrichtingsverkeer of alleen bestemmingsverkeer toestaan in woonwijken.
- De meeste bewoners zijn voorstander van een aanpassing in de inrichting van de schoolomgeving om veiligheid te waarborgen. Voorstellen die worden gedaan is het inrichten van schoolzones met snelheidsbeperkende maatregelen, zoals verkeersdrempels en veilige oversteekplaatsen met duidelijke signalering voor zowel auto's als fietsers.
- Diverse bewoners benoemen het belang van het creëren van bewustwording en gedragsverandering onder ouders over de manier van reizen naar school, waarbij fietsen en lopen een gezonde, duurzame en veilige optie is. Ook wordt de suggestie gedaan om samen met scholieren prettige wandel- en fietsroutes naar school aan te wijzen.



Parkeerproblematiek

Verschillende bewoners hebben input geleverd die te maken heeft met de parkeerproblematiek.

Belangrijkste knelpunten en verbeterpunten rondom parkeren zijn:

- Een gedeelte van de bewoners is voorstander van het invoeren van betaald parkeren of blauwe zones, mits er voldoende wordt gehandhaafd. In de algemene zin is er een wens onder bewoners dat er meer gehandhaafd wordt op onder andere foutparkeren, met name tijdens belangrijke evenementen of drukke weekenddagen.
- Op sommige plekken mag de ruimte voor parkeren wel beperkt worden ten behoeve van meer ruimte voor groen en langzaam verkeer (fietsen en wandelen). Het gaat hierbij met name om de dorpskernen.
- Er is een voorkeur voor het beperken van parkeren voor bezoekers en toeristen, met name door parkeerplaatsen naar de randen van de dorpskernen te verplaatsen en betaald parkeren in te voeren in de dorpscentra van Driebergen en Doorn. Ook geeft men aan dat bewegwijzering moet worden verbeterd naar bestaande parkeerfaciliteiten.
- Sommige bewoners staan ook open voor het beperken van parkeergelegenheden in de nabijheid van scholen en dorpshuizen of andere belangrijke voorzieningen om de veiligheid te verbeteren.
- Voor bewoners moet parkeren grotendeels en op de meeste plekken wel gefaciliteerd blijven, maar verschillende bewoners staan wel open voor betaald parkeren in combinatie met bewonersvergunningen. Verder is belangrijk dat parkeren op eigen terrein meer gestimuleerd wordt.
- Voor fietsparkeren is er beperkte input gekomen. De input gaat voornamelijk over het creëren van voldoende, veilige stallingen van goede kwaliteit. Het tegengaan van fietsdiefstal speelt hierin een belangrijke rol.

Duurzame mobiliteit

Het investeren in actieve mobiliteit zien bewoners als een belangrijke voorwaarde om bovenstaande knelpunten van verkeersveiligheid en parkeren op te lossen. Daarnaast vinden bewoners het belangrijk dat hierin geïnvesteerd wordt omdat hiermee de kans groter is dat mensen duurzamer gaan reizen. Met name het investeren in een kwalitatief hoogwaardig fietsnetwerk vinden de meeste bewoners erg waardevol. Daarnaast is er ook input verzameld op thema's zoals ov en deelmobiliteit.

- Stimuleren van fietsgebruik: Bewoners benadrukken het belang van de aanleg van bredere en veiligere fietsinfrastructuur, met verbeterde fietsparkeervoorzieningen, vooral bij belangrijke voorzieningen.
- Meer oplaadpunten: Er is een duidelijke vraag naar meer oplaadplekken voor elektrische auto's en fietsen, om het gebruik van elektrische vervoermiddelen te ondersteunen.
- Ontmoediging van autogebruik: Bewoners zien graag dat het autogebruik wordt ontmoedigd door snelheidsbeperkingen, het beperken van autoverkeer in dorpscentra en door parkeerregulering.
- Informatie en bewustwording: Er is behoefte aan campagnes en informatie die duurzaam gedrag promoten, waarbij ook de samenwerking met lokale bedrijven wordt gezocht.
- Verbeteringen in het ov: Een sterke wens voor betere openbaar vervoer verbindingen, met het stimuleren van gratis of elektrisch ov en betere P+R-faciliteiten.
- Flexibel vervoer: gemeente kan dit actiever stimuleren (deelauto's, fietsen en scooters, deelbakfiets) op strategische plekken zoals in de buurt van supermarkten of andere voorzieningen en bushaltes.

Leefbaar en bereikbaar

Om balans te houden tussen de verschillende vervoersvormen is het doel om ook een balans te vinden tussen leefbaarheid en bereikbaarheid van de gemeenten. Bewoners erkennen dit dilemma en hebben een aantal belangrijke punten aangedragen over dit thema:

- De promotie van fietsen en langzaam verkeer is essentieel voor een afname in autogebruik en zorgt daarmee voor een verbetering van de leefbaarheid van de dorpskernen. Met name in woonwijken en dorpskernen is er behoefte aan autoluwe gebieden en meer voorrang voor fiets en voetganger.
- Verschillende groene gebieden en groene zones moeten beschermd worden van verkeersoverlast en verkeersdruk. Het verminderen van lawaai en vervuiling in deze groene en stille gebieden vinden de meeste bewoners belangrijk.
- Ook hier is veiligheid een belangrijk thema om de leefbaarheid te waarborgen. Met name op drukke wegen wordt opgeroepen tot snelheidsverlaging of beperkingen voor het (doorgaande) autoverkeer.



- Ook beleid rondom vrachtverkeer vindt men nodig, het gaat hierbij met name om het weren van groot, doorgaand vrachtverkeer door kleine dorpskernen en smalle straten. Bewoners zouden graag willen dat er wordt gewerkt met venstertijden, duidelijke routeaanduiding en het weren van bepaalde grote voertuigen. Ook worden suggesties gedaan zoals het inzetten van hubs en overladen in kleine elektrische voertuigen. Samenwerking met lokale ondernemers is belangrijk.
- Bewoners vinden dat er ook balans moet komen in het aandeel recreatief verkeer dat de gemeente aantrekt. De meeste bewoners erkennen dat dit een belangrijk onderdeel is om de dorpskernen vitaal te houden, maar ervaren regelmatig overlast van bijvoorbeeld auto's of motoren en wielrenners die in de gemeente komen recreëren. Bewoners willen op bepaalde locaties het recreatieve verkeer beperken en zien graag dat het ov-gebruik meer wordt gestimuleerd onder de bezoekers ten opzichte van de auto.

Doorstroming en doorgaand verkeer

Doorgaand verkeer komt regelmatig terug als een probleem waar men overlast van ervaart. Het gaat hierbij om de ervaring dat dit verkeer voor veel drukte op de weg zorgt. Ook de doorstroming speelt hierbij een belangrijke rol. Een aantal belangrijke punten die worden aangedragen zijn:

- Sluipverkeer zou meer moeten worden voorkomen. Met name op wegen waar het al redelijk druk is of waar beperkte plek is voor de verschillende vervoermiddelen.
- Het onderzoeken van eenrichtingsverkeer voor verschillende locaties wordt aangedragen als een manier om sluipverkeer of ongewenst doorgaand verkeer tegen te gaan.
- Op bepaalde wegen geeft men aan dat de doorstroming juist gefaciliteerd moet worden, zodat het verkeer zich niet ophoopt. Dit gaat om de hoofdwegen en andere cruciale routes. Het anders afstellen van VRI's of het aanpassen van de weginrichting of maximumsnelheid kan hierbij helpen. In woonwijken moet de doorstroming juist beperkt worden.
- Er is een wens onder bewoners om een duidelijk onderscheid te geven tussen ontsluitingswegen en woonstraten/ erftoegangswegen. Dit moet zowel in het beleid, regelgeving als inrichting duidelijk worden.
- Sommige bewoners staan ook open voor het idee van een 'knip' of het afsluiten van sommige gebieden zoals winkelstraten voor autoverkeer.
- Sommige bewoners zouden graag een rondweg zien of tunnels om de

doorstroming te verbeteren, maar de verkeersoverlast te beperken.

- Sommige bewoners hebben een wens dat de gemeente zich beter ontwikkelt op het gebruiken van data en innovaties om de doorstroming te verbeteren.

Prikker op de kaart

Naast het ophalen van input op specifieke thema's hebben we ook gevraagd aan bewoners om specifieke locaties aan te wijzen waar ze knelpunten ervaren of wensen hebben met betrekking tot verkeer. Hieruit zijn 507 reacties gekomen, zowel online als op de bewonersavonden. De meeste punten die bewoners hebben aangeleverd hebben betrekking op (fiets)veiligheid of de doorstroming van het verkeer.

Een groot aandachtspunt is dus de **veiligheid van voetgangers en fietsers**. Veel bewoners geven aan dat er een gebrek is in de gemeente aan veilige fietspaden, bijvoorbeeld gescheiden van autoverkeer. Daarnaast worden verschillende kruispunten aangewezen die druk zijn of in de buurt van scholen. Er wordt aangegeven dat er behoefte is aan meer verkeersmaatregelen, zebrapaden, het anders instellen van verkeerslichten en bredere fietspaden, om de veiligheid te verbeteren.

Een punt dat ook regelmatig wordt aangehaald is **gevaarlijk gedrag van andere verkeersdeelnemers**. In veel gevallen wordt aangegeven dat auto's te hard rijden of dat verkeersdeelnemers zich niet aan de regels houden.

Naast de verkeersveiligheid gaan veel van de aangegeven punten over **verkeersdrukke** in de gemeente. Bewoners geven aan dat er op sommige plekken een slechte doorstroom is van auto's en dat er gevaarlijke situaties ontstaan door de drukte. Dit speelt met name op de hoofdwegen en wegen die redelijk smal zijn, maar waar veel verschillende vervoermiddelen gebruik van maken. Ook bij sommige kruispunten ervaart men dat er opstoppen ontstaan, zowel voor fietser en voetgangers als autoverkeer. Deze drukte zorgt er in algemene zin voor dat diverse bewoners verkeersoverlast ervaren, door onveiligheid, geluidsoverlast, uitlaatgassen en trillingen.

Daarnaast ervaren verschillende bewoners problemen op locaties, zoals woonwijken of dorpskernen, waar veel **geparkeerde auto's** staan. De grootste problematiek is rondom foutparkeren, waardoor bijvoorbeeld de stoep wordt geblokkeerd of gevaarlijke situaties ontstaan voor langsfietsende mensen. Op sommige plekken ervaart men een tekort aan parkeerplaatsen, terwijl op andere locaties juist parkeerplaatsen mogen worden weggehaald volgens verschillende bewoners.



De belangrijkste locaties die zijn aangedragen door bewoners zijn:

- Hoofdstraat (verkeersdrukte, opstoppen tijdens piekuren)
- Diverse schoolzones (smalle en drukke wegen, hard rijdende auto's, gevaarlijke oversteek)
- Sportlaan (drukte tijdens evenementen, hard rijdende auto's)
- Langbroekerdijk (te hard rijdende auto's)
- Ronde Nijendal - Rijsenburgsestraat (gevaarlijk kruispunt)
- Kruispunt Loolaan - hoofdstraat (onprettig voor fietsers, VRI's anders afstellen)
- Arnhemse Bovenweg (kwaliteit fietspad/ voetpad slecht, verkeersdrukte, diverse oversteken onveilig)
- Traaij (hard rijden, diverse kruispunten voelen onveilig)
- Van der Muelenstraat (sluiproute, hard rijden, parkeeroverlast)
- Kruispunt Arnhemse Bovenweg - Horstlaan (gevaarlijk)
- Engweg (hard rijdende auto's en drukte)
- Nijendal - Faunalaan (schoolomgeving kan veiliger worden ingericht, gevaarlijke oversteek)
- Dorpsstraat in Doorn (fietsinrichting/ veiligheid kan beter)
- Kruispunt Maarnse Grindweg - N227 (hard rijdende auto's, gevaarlijk)
- Langbroekerweg - (hard rijdende auto's, verkeersdrukte)
- Scherpenzeelseweg in Leersum - (hard rijdende auto's en verkeer, waaronder wielrenners, komt vanaf 'heuvel' naar beneden, weinig overzicht, landbouwverkeer)
- Koenestraat in Amerongen (verkeersdrukte, landbouwverkeer, vrachtverkeer, wielrenners, geparkeerde auto's zorgen voor overlast)
- Kruispunt Hoofdstraat - Nijendal (hoge snelheid, rood licht negeren)
- Akkerweg (te hard rijden)



Colofon

Dit is een uitgave van gemeente Utrechtse Heuvelrug.

Auteur: Jan Willem Hut/ Peter Andersson, met medewerking van Mobycon.

Foto's: nb

Opdrachtgever: Anouk Haaxma

14 juli 2025 | www.heuvelrug.nl | info@heuvelrug.nl



GEMEENTE
UTRECHTSE HEUVELRUG