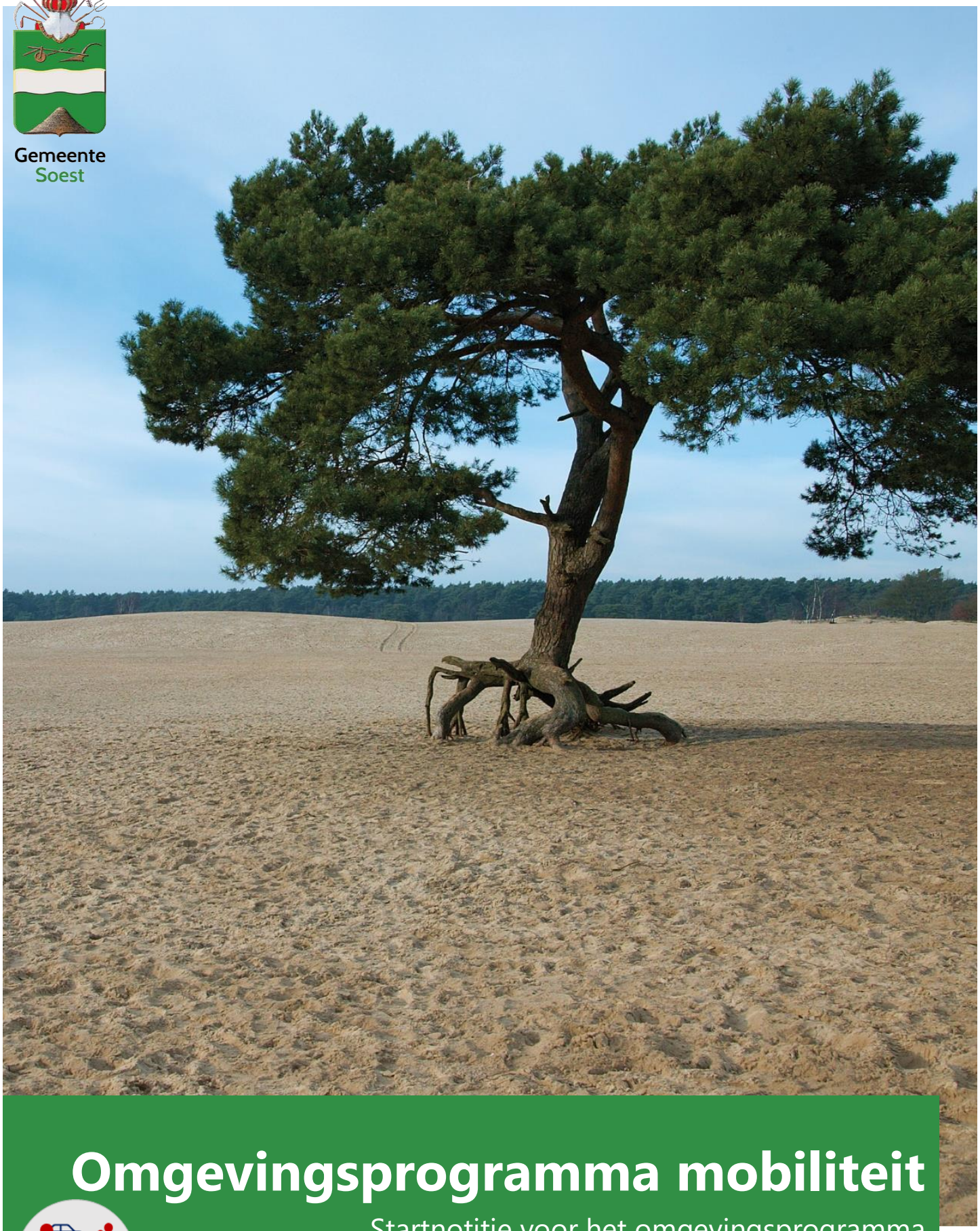
Gemeente
Soest



Omgevingsprogramma mobiliteit

Startnotitie voor het omgevingsprogramma

Versie 1.0 - 22-02-2023

Inhoudsopgave

1 Aanleiding 3

1.1 Achtergrond 4

1.2 Probleem 4

1.3 Doelstelling 6

1.4 Rol van de gemeente 8

1.5 Rol van het omgevingsprogramma 9

2 Kaderstelling 11

2.1 Europese en landelijke kaders 11

2.2 Provinciale en regionale kaders 13

2.3 Omgevingsvisie en lokale kaders 15

2.4 Kaders van partners 16

2.5 Financiële en organisatorische kaders 17

2.6 Aandachtspunten bij kaderstelling 17

3 Opdracht 19

3.1 Opdrachtformulering 19

3.2 Raakvlakken en samenhang met andere programma's 22

3.3 Afbakening van het programma 25

3.4 Randvoorwaarden en vereisten voor het opstellen van het programma 26

3.5 Strategie en afwegingskader 26

3.6 Eindresultaat 28

4 Plan van Aanpak 30

4.1 Globale aanpak 30

4.2 Onderzoek, informatie en kwaliteit 31

4.3 Programma-organisatie 33

4.4 Participatie 34

4.5 Procedures 37

4.6 Budget 39

4.7 Planning 39

4.8 Communicatie 40

4.9 Uitvoering van het programma 41

1 Aanleiding

Eind 2021 is de Omgevingsvisie Soest en Soesterberg 'Stap voor Stap ver komen' door de gemeenteraad vastgesteld. In de omgevingsvisie staan de ambities, doelen en uitdagingen van de gemeente voor de komende jaren. De omgevingsvisie geeft een beeld van waar de gemeente naartoe werkt in de periode tot 2040.

Alle instrumenten van de Omgevingswet sturen, zoals de wetgever dat zegt, op 'beschermen en benutten van de fysieke leefomgeving'. Bijna alle beleidsvelden waar we als gemeente mee te maken hebben, hebben wel een raakvlak met de fysieke leefomgeving. De bedoeling is om de ruimtelijke component van al die beleidsvelden in samenhang te benaderen.
Twee instrumenten, de omgevingsvisie en de omgevingsprogramma's sturen in samenhang op de overgang van de bestaande situatie naar de gewenste situatie.

- In de omgevingsvisie geven we als gemeente aan wat de gewenste situatie voor de fysieke leefomgeving is.
- In omgevingsprogramma's geven we aan hoe we van de bestaande situatie naar de gewenste situatie willen komen en welk beleid en welke gebiedsprojecten daarvoor nodig zijn.

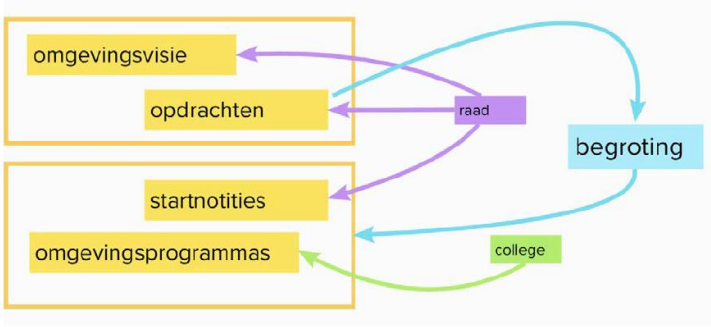
De omgevingsprogramma's waar we nu aan werken (wonen, mobiliteit, werken, energietransitie, water en groen) dekken, samen met het reeds bestaande Landschap- en natuurontwikkelingsplan, de belangrijkste ruimtevragers in onze gemeente af en zullen de hoofdlijnen uit de omgevingsvisie de komende jaren verder in moeten kleuren. Voor alle programma's geldt dat er in meer of mindere mate een samenhang en/of (in)directe afhankelijkheid is met andere programma's.

Bij de vaststelling van de omgevingsvisie is de afspraak gemaakt om bij het uitwerken van een omgevingsprogramma te beginnen met het opstellen van een startnotitie.
In de startnotitie staat op welke wijze de opdracht concreet uitgewerkt wordt. De kern van die startnotitie wordt later verwerkt in de inleiding van het programma, zodat iedereen weet wat het verband is tussen dat programma en de opdrachten die naar aanleiding van de visie zijn vastgesteld.

De startnotities voor de omgevingsprogramma's zijn kaderstellend (bedoeld voor een nadere beleidsmatige inkadering). Doel van de kaderstellende startnotitie is immers dat de raad aan de voorkant het (door college voorgestelde) nadere kader toetst. Het college geeft daarna het betreffende programma verder invulling en gaat daadwerkelijk aan de slag met het behalen van de strategische doelen zoals door de raad vastgelegd in de omgevingsvisie.

Het omgevingsprogramma Mobiliteit is een sectoraal (thematisch) programma. In het programma mobiliteit staat in grote lijnen hoe de gemeente Soest met verkeersstromen om wil gaan. Mobiliteit gaat over alle verplaatsingen van locatie naar locatie, van en naar de gemeente Soest of daarbinnen. Dit kan bijvoorbeeld met de fiets, de auto, het openbaar vervoer of te voet. Ook duurzame keuzes horen hierbij, zoals het gebruik van (elektrische) deelauto's. Mobiliteit gaat niet alleen over rijdende voertuigen maar bijvoorbeeld ook over (auto- en fiets) parkeren.

Er is op veel vlakken behoefte aan vernieuwing of vorming van beleid. Door het formuleren van beleid zetten we een duidelijke stip op de horizon. Daarnaast biedt beleid de mogelijkheid goed te sturen op particuliere initiatieven; het biedt een toetsingskader en bewaakt op deze manier de wijze waarop Soest zich ontwikkelt op langere termijn.



Samenhang omgevingsvisie en omgevingsprogramma's

In de bijlage is een overzicht opgenomen van afkortingen, begrippen en digitale vindplaatsen van documenten die in de startnotitie worden genoemd.

1.1 Achtergrond

Mensen willen zich verplaatsen. Bijvoorbeeld van huis naar school, werk, sport, vrienden en een winkelcentrum. In de coronapandemie hebben we gezien hoe belangrijk die verplaatsingen voor ons als mens en voor ons als samenleving zijn.

Al die verplaatsingen hebben ook een schaduwkant. Het is soms te druk of zelfs gevaarlijk op de weg. De auto's die we gebruiken nemen veel ruimte in beslag. En die verplaatsingen hebben effect op onze gezondheid en het klimaat. Het lukt ook niet iedereen om zich te verplaatsen. Door mentale, fysieke of financiële problemen kan niet iedereen reizen en meedoen in onze maatschappij.

Het omgevingsprogramma Mobiliteit gaat in op deze onderwerpen en dilemma's. Hoe gaan we om met mobiliteit en met de nadelige effecten van mobiliteit? Welke keuzes maken we daarin? Hoe willen we dat Soest er straks uitziet? Dat doen we in een omgevingsprogramma Mobiliteit, een blik op de toekomst!

1.2 Probleem

Mobiliteit is een belangrijke randvoorwaarde voor ruimtelijke ontwikkeling. Een omgevingsprogramma Mobiliteit is daarom nodig om antwoord te geven op de vraag hoe Soest duurzaam kan groeien en een vitale en kwalitatief prettige gemeente kan blijven. Dat is voor de gemeente Soest een uitdagende opgave, want de bereikbaarheid van de gemeente Soest komt de komende jaren onder druk komen te staan. Dat heeft te maken met een aantal ontwikkelingen:

<u>Groei van inwoners en arbeidsplaatsen zorgt voor extra verkeersdruk</u>
De kern Soest is in de afgelopen 20 jaar nauwelijks gegroeid. Na de bouw van de woonwijk Boerenstreek eind jaren ‘90 heeft er geen grootschalige uitbreiding meer plaatsgevonden. Het aantal inwoners is door inbreiding wel licht gestegen. Dat zorgt ervoor dat het op de wegen in Soest de laatste jaren niet veel drukker is geworden.

Het autogebruik groeide overigens nog wel. Vooral onder senioren die langer mobiel blijven. En het aantal inwoners in onze regio groeide ook, vooral in de stad Amersfoort. De

verbreding van de A1, A27 en A28 zorgden er de afgelopen 10 jaar echter voor dat de groei van het verkeer werd opgevangen door de rijkswegen om ons heen.

Voor Soesterberg geldt een ander beeld. Daar groeide het aantal inwoners naar verhouding harder dan in Soest. Met het Masterplan Soesterberg is ook de verkeersstructuur aangepast. Daardoor werd het op sommige plekken, vooral aan de randen van het dorp, wel veel drukker.

Als we naar de toekomst kijken zien we een ander beeld dan de jaren met relatief beperkte groei van het autoverkeer die achter ons liggen. De woningbouwopgave is groot. In de gemeente Soest verwachten we 100 tot 200 woningen per jaar te bouwen. Ook in de provincie Utrecht groeit het aantal woningen tot 2040 fors. In de regio Amersfoort komen er ongeveer 36.000 woningen bij en in de regio Utrecht worden tot 2040 ongeveer 100.000 nieuwe woningen verwacht. Dat geldt ook voor het aantal arbeidsplaatsen. In de metropoolregio Utrecht (regio Utrecht en Amersfoort) wordt een toename van 112.000 arbeidsplaatsen verwacht. Al deze mensen willen zich verplaatsen. En omdat Soest een aantrekkelijke gemeente is om te wonen, werken en te recreëren, zal een deel van deze verplaatsingen ook binnen onze gemeentegrenzen terecht komen. Dat kan voor problemen zorgen, omdat er binnen de kern Soest een aantal wegen zijn die tegen de capaciteitsgrenzen aanlopen of er al boven zitten.

<u>In de regio staat de autobereikbaarheid van onze gemeente niet meer centraal</u>
Als er files ontstaan op de A1, A27 en A28, dan merken we dat op alle wegen binnen de driehoek van deze snelwegen. Het wordt dan drukker op de wegen binnendoor en dus ook in Soest.

De kern Soest grenst niet aan een snelweg. Voor de bereikbaarheid in de kern Soest zijn we afhankelijk van de Provincie Utrecht en gemeenten om ons heen. Bij die overheden zien we dat de keuzes met betrekking tot mobiliteit veranderen. Daar waar in het verleden de focus lag op doorstroming en bereikbaarheid, ligt tegenwoordig de nadruk op veiligheid en leefbaarheid. Zo wil de provincie Utrecht een deel van de provinciale wegen afwaarderen van 80 km/h naar 60 km/h om de balans te verbeteren tussen de leefbaarheid voor mensen en dieren (langs provinciale wegen), de verkeersveiligheid (plus oversteekbaarheid) en de bereikbaarheid. De gemeente Amersfoort kiest ervoor om geen nieuwe auto-infrastructuur aan te leggen en om hoofdwegen af te waarderen naar 30 km/h. En de gemeente Baarn kiest ervoor om het verkeer van Soest naar de A1 door het centrum te weren. Kortom: het aantal verplaatsingen neemt toe en de capaciteit op de wegen van en naar Soest neemt af. We verwachten dat we de effecten daarvan meer dan nu gaan merken.

<u>Openbaar vervoer staat onder druk</u>
De hiervoor genoemde effecten zien we niet alleen op de weg. Ook in het openbaar vervoer was het aantal reizigers jarenlang stabiel. Op een aantal verbindingen is dat zorgelijk, omdat er niet genoeg reizigers zijn om busverbindingen in stand te houden. We zien dat buslijnen de afgelopen jaren zijn afgewaardeerd. Twee voorbeelden: in de Van Weedestraat komt in het weekend geen bus meer. En Soesterberg is de directe busverbinding met Utrecht Centraal verloren. De coronapandemie en personeelstekorten zorgden ervoor dat het aanbod

aan bussen en treinen de afgelopen twee jaar nog verder is afgenomen. Ook het aantal reizigers is flink gedaald en nog niet op het niveau van voor de coronapandemie.

In onze omgevingsvisie constateerden we al dat er niet genoeg reizigers zijn om de spoorlijn van Baarn naar Utrecht in stand te houden. Die opgave is de afgelopen jaren alleen maar groter geworden. We bevinden ons daardoor in een neerwaartse spiraal. De spoorlijn van Baarn naar Utrecht is belangrijk voor Soest omdat er vanuit Baarn een directe spoorlijn is met Hilversum en Amsterdam.

De klimaatverandering vraagt om forse ingrepen
Het lokale verkeersbeleid ging tot nu toe vooral over vraagstukken als bereikbaarheid, verkeersveiligheid en de leefbaarheid van onze woonomgeving. Onze verplaatsingen hebben daarbij ook invloed op het klimaat. De uitstoot van CO_2 door onze verplaatsingen zorgt voor opwarming van de aarde. In het klimaatakkoord spraken we af dat we de CO_2 uitstoot in 2030 met 49% terugdringen ten opzichte van 1990. Op dit moment is de uitstoot zelfs hoger dan in 1990. We hebben dus nog een flinke weg te gaan.

Met alleen elektrische auto's gaan we het doel voor 2030 niet halen. Er worden op dit moment nog steeds meer nieuwe fossiele auto's dan elektrische auto's verkocht. Die nieuwe auto's rijden gemiddeld nog 20 jaar over onze wegen. De Provincie Utrecht bracht in beeld dat de reductieopgave van onze mobiliteit tot 2030 in totaal 1,47 Megaton CO_2 is. Om een gevoel te geven wat dit doel in de praktijk kan betekenen voor het te voeren mobiliteitsbeleid, heeft zij een aantal rekenvoorbeelden uitgewerkt. Een voorbeeld: als we alle autoritten tot 15 kilometer afstand met de fiets of e-bike gaan doen, besparen we tot 2030 in de provincie 0,20 Megaton CO_2. Daarmee zijn we er dus nog lang niet. De klimaatopgave is immens.

Samengevat: onze opgave
Als we geen antwoord geven op de hierboven genoemde ontwikkelingen, komt de veiligheid, leefbaarheid en bereikbaarheid van Soest in het geding. De gemeente Soest staat daarom voor de opgave om de bereikbaarheid in stand te houden en de leefkwaliteit te verbeteren. We vertalen dat in onze hoofdopgave:

"HOE HOUDEN WE SOEST BEREIKBAAR EN HOE VERBETEREN WE DE LEEFKWALITEIT"

1.3 Doelstelling

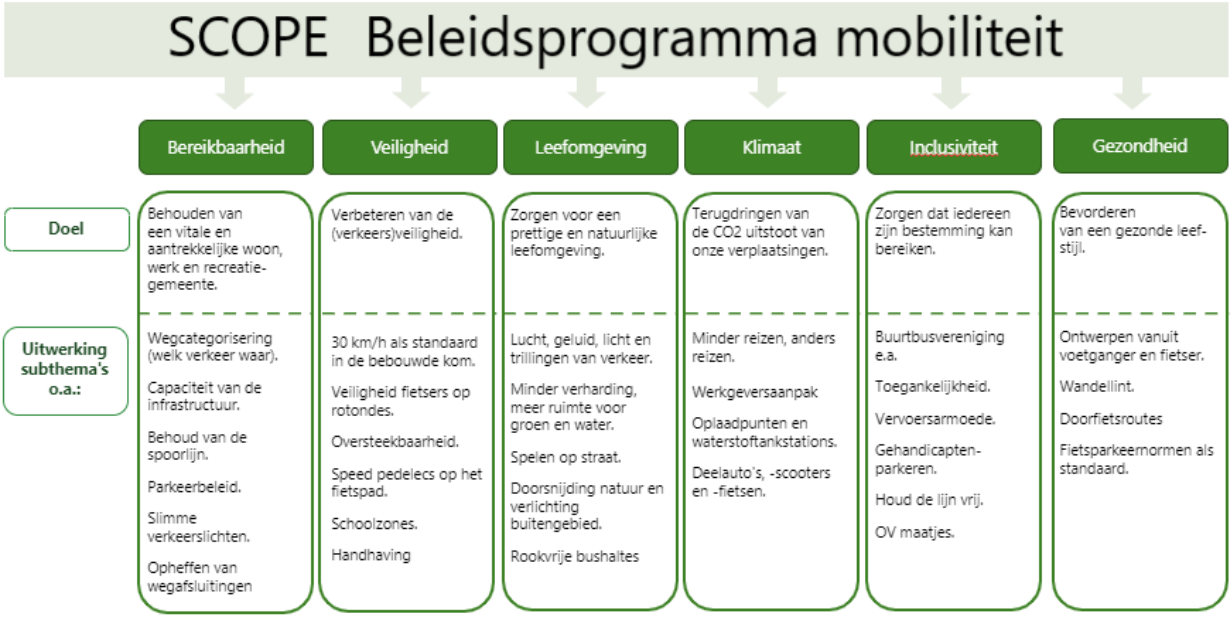
De hoofdopgave: hoe behouden we Soest bereikbaar en hoe verbeteren we de leefkwaliteit wordt uitgewerkt in zes thema's:

1. Bereikbaarheid
2. Veiligheid
3. Leefomgeving
4. Klimaat
5. Inclusiviteit
6. Gezondheid

Deze thema's vormen de scope van het omgevingsprogramma Mobiliteit. Dat is een uitbreiding van de scope ten opzichte van het vorige Gemeentelijk Verkeers- en Vervoersplan (GVVP). Het GVVP uit 2008 ging over de thema's bereikbaarheid, veiligheid en leefomgeving. In het omgevingsprogramma Mobiliteit voegen we klimaat, inclusiviteit en gezondheid als thema's toe.

Binnen deze thema's werken we aan zes doelen:

1. Behouden van een vitale en aantrekkelijke woon, werk en recreatiegemeente
2. Bevorderen van een gezonde leefstijl
3. Zorgen voor een prettige en natuurlijke leefomgeving.
4. Terugdringen van de CO_2 uitstoot van onze verplaatsingen
5. Verbeteren van de (verkeers)veiligheid
6. Zorgen dat iedereen kan verplaatsen



De zes doelen zijn hogere doelen. Dat betekent dat niet alleen het omgevingsprogramma Mobiliteit bijdraagt aan het behalen van de doelen, maar bijvoorbeeld ook de andere omgevingsprogramma's (wonen, werken, energietransitie, water en groen). De doelen die geformuleerd zijn, sluiten aan bij de global goals van de Verenigde Naties.
Binnen de zes hoofdthema's wordt ingegaan op subthema's (bijvoorbeeld wegcategorisering, oversteekbaarheid en vervoersarmoede). Voor elk subthema worden in het omgevingsprogramma doelen geformuleerd die meetbaar en te monitoren zijn.

De hoofddoelen van het omgevingsprogramma mobiliteit sluiten aan bij de volgende global goals:

1.4 Rol van de gemeente

De gemeente Soest heeft verschillende verantwoordelijkheden in de mobiliteitsopgave. Op sommige onderwerpen kunnen wij direct invloed uitoefenen om onze doelen te behalen (oversteekbaarheid verbeteren op gemeentelijke wegen) op andere onderwerpen, zoals openbaar vervoer en laadpalen, hebben we anderen daarvoor nodig. In deze paragraaf beschrijven we aan de hand van vijf belangrijke thema's wat de invloed van de gemeente is op het thema en welke rol de gemeente in de uitvoering van het omgevingsprogramma daarin kan pakken.

Het is belangrijk om op te merken dat in deze paragraaf niet alle thema's aan bod komen. De bedoeling van deze paragraaf is om te laten zien dat de gemeente verschillende rollen heeft, de mate van invloed van de gemeente per onderwerp verschilt en dat er veel stakeholders zijn waar we als gemeente mee te maken hebben.

<u>Weginrichting</u>
Als gemeente gaan we over de inrichting van de meeste openbare wegen, fietspaden en voetpaden. Als eigenaar van deze infrastructuur beslissen wij hoe die infrastructuur eruitziet en hoe die moet functioneren. Bij herinrichtingen leunen we daarbij sterk op de wensen van bewoners en bedrijven. Zij hebben inspraak hoe onze wegen eruitzien. Als we de functie van een weg veranderen, dan kunnen belanghebbenden vaak ook bezwaar en beroep aantekenen. Bij het inrichten van wegen hebben we veel vrijheid, maar er zijn ook regels en wetgeving waar we ons aan moeten houden. Als we van landelijke richtlijnen willen afwijken, dan moeten we dat goed motiveren.

Naast de wegen van de gemeente zelf, zijn er in Soest ook openbare wegen en paden van het rijk, de provincie, het waterschap en particulieren. Bij wegen van het rijk, de provincie of het waterschap heeft de gemeente de rol om de belangen van onze inwoners te behartigen. Dit kunnen we doen door lobby. Bij openbare wegen van particulieren moeten wij erop toezien dat deze veilig zijn.

<u>Openbaar vervoer</u>
Op het openbaar vervoer hebben we beperkt invloed. Als wegbeheerder zijn we verantwoordelijk voor de aanleg van bushaltes. En we kunnen zorgen voor fietsenstallingen en parkeervoorzieningen. Het rijk (spoor) en de provincie (bus) zijn verantwoordelijk voor het openbaar vervoer. De vervoerders (NS en busmaatschappijen) geven daar invulling aan binnen de vrijheden die zij van het rijk en de provincie krijgen. Via lobby proberen we daar invloed op uit te oefenen. Dit doen we waar mogelijk samen met reizigersorganisaties. Daarnaast leveren vrijwilligers in Soest een belangrijke bijdrage in het aanvullend openbaar vervoer, zoals de buurtbusvereniging. Dit kunnen we als gemeente stimuleren. Hoewel onze invloed beperkt is zien we in ons mobiliteitsbeleid een belangrijke rol weggelegd voor het openbaar vervoer. Samen met de andere omgevingsprogramma’s (wonen en werken) kunnen we sturen op voldoende reizigers. Door woningbouw en werklocaties aan te wijzen in de nabijheid van OV-knooppunten stimuleren we het gebruik van het openbaar vervoer.

Gedrag
Hoe veilig we de wegen ook maken, ons gedrag speelt een belangrijke rol in verkeersveiligheid. Dit gedrag kunnen we bijvoorbeeld beïnvloeden met voorlichting en educatie. Dat doen we op dit moment door gericht campagnes te voeren op scholen of via informatieborden langs onze wegen. We doen dit samen met de Provincie Utrecht. In het omgevingsprogramma Mobiliteit bekijken we hoe we effectief het verkeersgedrag kunnen beïnvloeden en welke aanpak dit van ons vraagt. Daarnaast is handhaving van de verkeersregels belangrijk. De politie is als eerste verantwoordelijk voor deze handhaving. De gemeentelijk handhavers (BOA's) kunnen een deel van deze taken uitvoeren. Zij zijn niet bevoegd om tegen alle overtredingen op te treden, bijvoorbeeld bij te hard rijden. Voor handhaving door middel van flitspalen is het Openbaar Ministerie het eerste aanspreekpunt.

Bij gedrag gaat het ook over de keuzes die we maken hoe we ons verplaatsen. Het stimuleren van fietsgebruik is daar een voorbeeld van. Ook hierbij leunen we op campagnes vanuit de Provincie Utrecht. Daarnaast hebben werkgevers een belangrijke rol in het woon-werkverkeer en bij zakelijke verplaatsingen. De gemeente heeft daar als werkgever voor haar eigen medewerkers een directe verantwoordelijkheid. Bij andere werkgevers heeft de gemeente een faciliterende en voorbeeldrol.

Duurzaamheid
In het omgevingsprogramma Mobiliteit willen we de CO_2 uitstoot van onze verplaatsingen verminderen. Een van de manieren om dat te bewerkstelligen is het stimuleren van elektrisch vervoer of deelmobiliteit. Hierbij zijn we afhankelijk van energiebedrijven, netbeheerders en aanbieders van deelvervoersystemen. Zonder laadpalen of netcapaciteit is elektrisch vervoer niet mogelijk. Met betrekking tot het reserveren van parkeerplaatsen voor elektrisch laden heeft de gemeente een faciliterende en stimulerende rol. Niet iedereen heeft namelijk een eigen oprit of garage waar een laadpunt aangelegd kan worden. Laadpunten in de publieke ruimte zijn daarom nodig. Deze zorgen ook voor een grotere zichtbaarheid van elektrisch vervoer. De overstap naar elektrisch rijden wordt hierdoor aantrekkelijker.

Parkeerbeleid
Tot slot hebben we een belangrijke rol in het parkeerbeleid. Voor openbare parkeerplaatsen kunnen wij besluiten wie er mag parkeren (vergunninghouders), hoe lang ergens geparkeerd mag worden (parkeerschijf) of eventueel tegen welk tarief (betaald parkeren). In de praktijk zijn ook veel parkeerplaatsen particulier, ook in de winkelgebieden. Onze invloed is dan beperkt. Daarnaast bepalen wij hoeveel (fiets)parkeerplaatsen bij ruimtelijke ontwikkelingen aangelegd moeten worden. Ons parkeerbeleid is daarmee een belangrijk sturingsinstrument in de ruimtelijke ordening.

1.5 Rol van het omgevingsprogramma

Op dit moment is het nog verplicht om als gemeente een 'samenhangend en uitvoeringsgericht verkeers- en vervoersbeleid' te voeren. Wij hebben dit uitgewerkt in het Gemeentelijk Verkeers- en Vervoersplan (GVVP). De gemeenteraad heeft dit verkeersbeleid in 2008 vastgesteld. De Planwet verkeer en vervoer en de verplichting om een mobiliteitsbeleid te voeren vervallen op het moment dat de Omgevingswet wordt ingevoerd.

Zoals al aangegeven is een omgevingsprogramma een uitwerking van de omgevingsvisie. In de omgevingsprogramma's werken we uit hoe we van de bestaande situatie naar de gewenste situatie willen komen. We formuleren beleid en maatregelen die leiden tot de gewenste kwaliteit van de fysieke leefomgeving

Het programma bevat de volgende onderdelen:

- De uitwerking van het beleid voor ontwikkeling, gebruik, beheer, bescherming en behoud van de fysieke leefomgeving (artikel 3.5, onder a, Omgevingswet).
- maatregelen om aan omgevingswaarden te voldoen of maatregelen om 1 of meer andere doelstellingen voor de fysieke leefomgeving te bereiken (artikel 3.5, onder b, Omgevingswet).

Het programma mobiliteit is een vrijwillig programma onder de Omgevingswet. Een vrijwillig programma wil zeggen dat dit type programma uit eigen initiatief en behoefte inzetbaar is. De Omgevingswet (Ow) noemt dit onverplicht programma.

Onder de Omgevingswet vormen onze omgevingsprogramma's straks een belangrijke schakel tussen (de strategische beleidsdoelen uit) de omgevingsvisie en (de juridische doorvertaling in de regels van) het Omgevingsplan. Een van de doelen van(uit) de programma's is dan ook om (zo mogelijk) (nieuwe) regels voor het toekomstig Omgevingsplan op te leveren. De regels in het Omgevingsplan bepalen immers uiteindelijk welke ontwikkelingen/initiatieven we willen toestaan.

2 Kaderstelling

In dit hoofdstuk beschrijven we de kaders die vanuit het bestaande beleid aan het programma mobiliteit gesteld worden. Het gaat daarbij om zowel de Europese, landelijke, provinciale, regionale als lokale 'Soester' en financiële kaders. Ook is gekeken naar mogelijke relevante kaders van overige partners.

We hebben een vertaling gemaakt naar wat deze kaders voor ons programma betekenen. We hebben daarbij aangegeven welke beleidsruimte er is, of dat deze mogelijk gecreëerd moet worden. Ook kijken we naar relevante kaders die vanuit ander beleid, andere omgevingsprogramma's of andere documenten zijn vastgesteld. Tot slot is gekeken of er naast een inkadering van de opdracht in paragraaf 3.1 Opdrachtformulering ook inhoudelijke kaders voor de uitwerking zijn meegegeven in het coalitieakkoord, in de begroting (bijvoorbeeld financiële kaders) of in toezeggingen aan de gemeenteraad.

In paragraaf 2.6 Benodigde aanpassing van kaders is aangegeven of er kaders ontbreken of dat juist kaders in tegenspraak met elkaar zijn. Wat dit mogelijk betekent, of bestaand beleid wellicht moet worden aangepast en wat daarvoor nodig is, wordt hierbij aangegeven.

2.1 Europese en landelijke kaders

Klimaatakkoord Parijs

De nieuwe klimaatwet uit het voorjaar van 2022 zet in op 55% CO_2 reductie in 2030 en 95% CO_2 reductie in 2050. De Rijksoverheid heeft deze doelstelling overgenomen in het coalitieakkoord en roept op om beleidsmatig in te zetten op 60% CO_2 reductie om de beoogde 55% CO_2 reductie te halen. Hiermee wordt verder invulling gegeven aan het Klimaatakkoord van Parijs uit 2015 waarin afgesproken is om de gemiddelde mondiale temperatuurstijging te beperken tot 2°C met inspanningen om het te beperken tot 1,5°C. In Nederland is met vele klimaatpartners een klimaatakkoord gesloten met de volgende doelstellingen CO2 reductie per thema:

- Elektriciteit: 20,2 Mton
- Industrie: 14,3 Mton
- Gebouwde omgeving 3,4 Mton
- Mobiliteit 7,3 Mton
- Landbouw en landgebruik 3,5 Mton

Regeerakkoord

In het regeerakkoord 'Omzien naar elkaar, voortuitkijken naar de toekomst' zijn voor mobiliteit CO_2 reductie, verkeersveiligheid en bereikbaarheid de belangrijke speerpunten. Nederland wil koploper in Europa zijn bij het tegengaan van de opwarming van de aarde. Om uiterlijk in 2050 klimaatneutraal te zijn, wordt het doel voor 2030 (Klimaatweg) aangescherpt tot tenminste 55% CO_2 reductie. Met betrekking tot verkeersveiligheid wordt gekeken waar binnen de bebouwde kom de maximumsnelheid verlaagd kan worden naar 30 km/uur. De snelheid op andere wegen blijft ongewijzigd. Om de bereikbaarheid te verbeteren wordt ingezet op uitbreiden en verbeteren van infrastructuur voor alle modaliteiten en het

ontwikkelen van hubs waar reizigers makkelijk kunnen overstappen naar trein, metro, deelauto en deelfiets.

Nationale omgevingsvisie

De Nationale Omgevingsvisie (de NOVI) is een langetermijnvisie voor het omgevingsbeleid van Nederland. Voor mobiliteit zijn drie nationale belangen geformuleerd:

1. Waarborgen en realiseren van een veilig, robuust en duurzaam mobiliteitssysteem.
2. In stand houden en ontwikkelen van de hoofdinfrastructuur voor mobiliteit.
3. Waarborgen van een goede toegankelijkheid van de leefomgeving.

Hierbij is organiseren en inrichten van steden en regio's op nabijheid het uitgangspunt. Het organiseren en inrichten van steden op nabijheid leidt tot kortere verplaatsingsafstanden, meer lopen, fietsen en OV-gebruik. In de NOVI wordt de focus gelegd op een systeemsprong in het OV in grote steden, vervoerhubs aan de rand van steden en regio's, inzet van smart mobility-oplossingen en gebiedsgerichte bereikbaarheidsprogramma's. In de NOVI ligt de nadruk minder op de bereikbaarheid van landelijke gebieden. In het omgevingsprogramma Mobiliteit zien we verstedelijking op nabijheid als een sturend principe. Dat betekent dat we ontwikkelingen nabij voorzieningen/OV knooppunten willen stimuleren, maar dat het geen bindend principe is.

Planwet verkeer en vervoer

Zolang de omgevingswet niet is ingevoerd, geldt de Planwet verkeer en vervoer. Daarin staat dat elke gemeente 'samenhangend en uitvoeringsgericht verkeers- en vervoersbeleid' moet voeren. Zodra de Omgevingswet in werking treedt, vervalt de Planwet verkeer en vervoer uit 1998.

Strategisch plan verkeersveiligheid (2020-2030)

Het nationale verkeersveiligheidsbeleid is vastgesteld in het Strategisch Plan voor Verkeersveiligheid (SPV). Verkeersveiligheid is van groot maatschappelijk belang. Het aantal ernstig gewonde verkeersslachtoffers blijft toenemen en de daling van het aantal verkeersdoden stagneert. Om de verkeersveiligheid te verbeteren wordt gewerkt met een proactieve aanpak (op basis van risico's). Hiervoor moet data worden verzameld over risico's die er nu zijn of zich in de nabije toekomst voor kunnen doen. Het Rijk heeft in de periode 2020-2030 €500 mln. beschikbaar gesteld om een impuls te geven aan het verbeteren van de verkeersveiligheid van gemeentelijke, provinciale en waterschapswegen. In het vorige GVVP werkte we al op basis van een risicogestuurde/proactieve aanpak. Het inrichten van wegen volgens het Duurzaam Veilig principe is daar een voorbeeld van. In het omgevingsprogramma Mobiliteit continueren we de risicogestuurde aanpak waarbij SPV gelden worden ingezet om de verkeersveiligheid op locaties te verbeteren.

Nationaal toekomstbeeld Fiets

De doelstelling van nationaal toekomstbeeld fiets is 20% meer fietskilometers in 2027 om steden bereikbaar en leefbaar te houden. We willen deze groei doorzetten richting 2040. Het voordeel van het inzetten op de fiets is dat investeringen snel zijn uit te voeren en erg kosteneffectief zijn. Alleen door de fiets, in combinatie met lopen en OV, bij de ontsluiting van de nieuwe woningen centraal te stellen, zal het lukken de woningbouwopgave te

realiseren. Er is simpelweg onvoldoende ruimte om (zoals voorheen) genoeg infrastructuur en parkeergelegenheid voor de auto aan te leggen.

Vrachtwagenheffing
Het kabinet werkt aan een zo snel mogelijke invoering van een vrachtwagenheffing in Nederland. Nederlandse en buitenlandse vrachtwagenchauffeurs betalen deze heffing voor het gebruik van de Nederlandse wegen. Het beleidskader gaat uit van een heffing op de autosnelwegen en die wegen waarop naar verwachting substantiële uitwijk plaats zal vinden als gevolg van een heffing op de autosnelwegen. Hierdoor gaat er mogelijk meer vrachtverkeer op de N221 en gemeentelijke wegen rijden. In het omgevingsprogramma Mobiliteit bekijken we welk effect dit kan hebben op de bereikbaarheid en verkeersveiligheid in de kern Soest en of daar al dan niet op basis van monitoring aanvullende maatregelen voor nodig zijn.

2.2 Provinciale en regionale kaders

Provinciale omgevingsvisie
In de provinciale omgevingsvisie (POVI, maart 2021 vastgesteld) staat hoe de provincie Utrecht de komende jaren wil omgaan met thema's als groeiende woonbehoefte, de aantrekkende economie, bereikbaarheid en de energietransitie. De provincie Utrecht wil in 2050 duurzaam, gezond en veilig bereikbaar zijn. Omdat de ruimte in de provincie beperkt is, is het uitgangspunt (waar mogelijk) slim combineren en concentreren.

Bij de locatiekeuze voor nieuwe verstedelijking gelden de volgende basisprincipes:

- Zo veel mogelijk binnenstedelijk/binnen-dorps (binnen het stedelijk gebied) nabij knooppunten;
- Daarnaast in overig stedelijk gebied;
- Eventuele nieuwe (grootschalige) uitleg koppelen aan hoogwaardig openbaar vervoer en aan (bestaande of nieuwe) knooppunten van de belangrijkste infrastructurele corridors.

Dit leidt waarschijnlijk tot minder automaatregelen en een sterkere inzet op het STOMP[1] principe. Daarmee vergroten we ook de kans dat de spoorlijn naar Utrecht blijft.

Woondeal regio Amersfoort
Alle twaalf provincies hebben met minister Hugo de Jonge voor Volkshuisvesting en Ruimtelijke Ordening provinciale woningbouwafspraken gemaakt. Per provincie is vastgelegd hoeveel nieuwe woningen er worden opgeleverd. Voor de provincie Utrecht gaat het om 83.500 woningen. Deze afspraken worden omgezet in regionale woondeals. Voor de huidige woondeal regio Amersfoort gaat het om 23.000 woningen tot en met 2030. In de nieuwe/geactualiseerde woondeal (verwachting is maart 2023) zal de afspraak worden gemaakt om 27.000 woningen te realiseren tot en met 2030.

[1] Bij het STOMP-ontwerpprincipe staat de auto niet langer centraal bij de inrichting van de ruimte, maar wordt eerst uitgegaan van de voetganger (Stappen) en vervolgens de fietser (Trappen), OV en MaaS (deelmobiliteit). Als laatste wordt de privé-auto meegenomen in de inrichting.

Deze woningen zorgen voor extra verplaatsingen (wonen, werken en recreëren) in de gemeente Soest. Dat kan zorgen voor problemen, omdat er binnen de kern Soest een aantal wegen zijn die tegen de capaciteitsgrenzen aanloopt of er al boven zitten. Als we daar geen goed antwoord op geven, kan de veiligheid, leefbaarheid en bereikbaarheid van de kern Soest in het geding komen.

Ontwikkelbeeld regio Amersfoort Centraal!

In het ontwikkelbeeld regio Amersfoort Centraal wordt ingezet op wonen en werken in focusgebieden rondom bestaande knopen, inzetten op gezonde mobiliteit als volwaardig keuze-alternatief en Integraal aanpakken bereikbaarheid op multimodale corridors.
De aanwezigheid van bestaande stations en een voorgenomen HOV-lijn langs Soesterberg maken de gemeente Soest aantrekkelijk voor knooppuntontwikkeling. Het ontwikkelbeeld is bedoeld om eventuele extra woningbouwmogelijkheden rondom een HOV- knooppunt in Soesterberg te verkennen. Extra woningen bij stations in de kern Soest kunnen bijdragen aan het in stand houden van de directe spoorlijn Utrecht-Baarn. Dat is nodig omdat deze spoorlijn onder druk staat vanwege lage reizigersaantallen.

Convenant duurzame woningbouw

Om nieuwe woningen op een duurzame en toekomstbestendige manier te kunnen bouwen, hebben de provincie Utrecht en de Metropoolregio Amsterdam (MRA) een convenant voor duurzame woningbouw opgesteld. Hierin staan ambitieuze afspraken, strenger dan de huidige wettelijke normen, zodat er sneller, goedkoper en duurzame woningen gebouwd kunnen worden. Het convenant introduceert een kader waarbinnen ruimte is voor drie ambitieniveaus ‘brons’, ‘zilver’ en ‘goud’. Brons ligt dicht tegen het wettelijk minimum aan, zilver stijgt daar bovenuit en goud is een koplopersambitie.

De gemeente Soest heeft dit convenant getekend, waarbij gekozen is voor het ambitieniveau brons. Het ambitieniveau brons betekent concreet voor mobiliteit dat de parkeernormen verlaagd worden met 10% ten opzichte van de gemiddelde parkeerkencijfers voor matig stedelijk gebied (gemeente Soest valt daaronder), zodat woningen makkelijker gerealiseerd kunnen worden. Feitelijk voldoen onze huidige parkeernormen daar al aan. De parkeernormen voor woningen zijn al aanmerkelijk lager dan de gemiddelde parkeerkencijfers voor matig stedelijk gebied. Het convenant is overigens niet juridisch bindend. Het convenant is een overeenkomst waarbij men elkaar vertrouwt op de gemaakte afspraken.

Mobiliteitsstrategie U Ned

Het doel van de mobiliteitsstrategie Uned is een robuust, duurzaam en samenhangend regionaal en multimodaal mobiliteitssysteem waarmee de verwachte groei van de mobiliteit in de regio beheersbaar kan worden opgevangen, in combinatie met een betere leefkwaliteit.
De richtinggevende principes van de mobiliteitsstrategie zijn:

1. Verstedelijkingskeuzes en bereikbaarheid afstemmen: inzet op nabijheid. De strategie is willen verstedelijken in “de grote U” in de stad Utrecht en rondom ov-knooppunten in de regio.
2. Vraag naar mobiliteit afremmen en spreiden.
3. Betere stedelijke en regionale wandel- en fietsnetwerken.
4. Ontvlechting auto-draaischijf en verlangzaming auto in stedelijk gebied.

5. Soepele ketenreizen van deur tot deur met mobiliteitshubs.

De P&R Soesterberg (mobiliteitshub) wordt in de mobiliteitsstrategie genoemd als maatregel om de ketenmobiliteit te faciliteren. Binnen één reis worden de voordelen van de auto gecombineerd met die van fiets, OV, taxidiensten, besloten vervoer of deelmobiliteit.
P+R Soesterberg biedt aansluiting op het beoogde Bus Rapid Transit (BRT)-netwerk tussen Amersfoort en het Utrecht Science Park (USP).

Netwerkperspectief provinciale wegen

De provincie wil de veiligheid en leefbaarheid verbeteren door de maximumsnelheid op provinciale wegen te verlagen (bijvoorbeeld in woonwijken en in gebieden met veel wildaanrijdingen). Het doel is om in 2040 bij 20 procent van de totale lengte van de provinciale wegen de maximumsnelheid te verlagen naar 60 kilometer per uur. Voor de gemeente Soest gaat het om de N413 (tussen Soest en Soesterberg) en de N237 (tussen Soesterberg en Amersfoort). Ook de N221 tussen Soest en Baarn (richting de A1) wordt afgewaardeerd. Dat betekent dat de capaciteit op deze wegen afneemt. Het gevolg kan zijn dat het drukker gaat worden op andere wegen.

OV netwerkperspectief

In het OV-netwerkperspectief (NWP) beschrijft de provincie Utrecht hoe zij de toekomst ziet van het openbaar vervoernetwerk in samenhang met de maatschappelijke opgaven en ontwikkelingen die op hen afkomen. Voor de gemeente Soest kan dat gevolgen hebben voor de directe verbinding Utrecht Centraal-Soest-Baarn. Omdat het aantal reizigers op deze lijn gering is, is het de vraag of deze lijn behouden kan blijven in relatie tot het toenemende aantal reizigers tussen knooppunt Utrecht Centraal en Amersfoort Centraal. Het inkorten van de Soesterlijn tot de verbinding Baarn-Soest-Den Dolder wordt als mogelijke oplossing aangedragen voor de capaciteitsproblemen tussen Utrecht en Amersfoort. Bij inkorting van de Soesterlijn verslechtert de OV-bereikbaarheid tussen Soest en Utrecht.

Rond Amersfoort zijn er drie kansrijke busverbindingen die de provincie wil opwaarderen naar U-link. Door directere verbindingen te maken tussen plaatsen als Soest en Leusden (lijnen 17 en 70) via het Amersfoortse stadscentrum en het station wordt het mogelijk op een hoge frequentie te rijden en meer directe verbindingen te bieden. Bij opwaardering van lijn 70 wordt het voor Soesters aantrekkelijker om met de bus te rijden.

Regionaal Toekomstbeeld Fiets / Uitvoeringsprogramma Fiets 2019-2023

Dit uitvoeringsprogramma is een actualisatie van het Realisatieplan Fiets 2016-2020. Hierin zijn de ambities van het provinciaal fietsbeleid concreet gemaakt in een programmering en in maatregelen. Relevant voor de gemeente Soest is de snelfietsroute tussen Amersfoort, Soest, Baarn en Hilversum. Realisatie van deze route vindt vanaf 2023 plaats.

2.3 Omgevingsvisie en lokale kaders

Omgevingsvisie Soest

In de omgevingsvisie willen we met betrekking tot mobiliteit uitgaan van het STOMP principe. Voor mobiliteit hebben we als wensbeeld:

- Er is procentueel minder autobezit, we maken veel meer gebruik van deelauto's en andere mobiliteitsdiensten.

- De openbare ruimte is comfortabeler voor voetganger en de fietser
- In 2040 hebben we veel meer fietsinfrastructuur met snelfietsroutes naar Amersfoort, Hilversum en Utrecht en voldoende stallingscapaciteit voor fietsen bij voorzieningen, winkels en stations.
- De stations zijn belangrijke ov-knooppunten. Reizigersaantallen zijn zo gegroeid dat de toekomst van de spoorlijn door Soest gewaarborgd is.
- Soesterberg is aangesloten op hoogwaardig openbaar vervoer tussen Amersfoort en Utrecht.
- Vraag en aanbod naar parkeerplaatsen zijn in balans. Waar we geen ruimte hebben voor extra parkeerplaatsen is de vraag beperkt door vergunning parkeren of betaald parkeren.
- Dat recreatief verkeer afgevangen moeten worden aan de randen van het gebied + recreatief aantrekkelijker maken van het poldergebied (Eemvallei).

Coalitieakkoord Soest
In het coalitieakkoord van Soest 'Bouwen aan de toekomst, samen aan de slag' is verkeersveiligheid een belangrijk speerpunt. In het akkoord wordt ingezet op de verkeersveiligheid van met name kwetsbare verkeersdeelnemers (fietsers, voetgangers). Er wordt prioriteit gegeven aan de veiligheid op en bij rotondes (aanbrengen waarschuwingsverlichting), voetgangersoversteekplaatsen en de fietspaden in het buitengebied. Verder wil de coalitie uitvoering geven aan het Regionaal Fietsplan Soest en de daarin opgenomen fietsverbindingen. In het coalitieakkoord wordt verder aangegeven dat het parkeren gratis blijft.

2.4 Kaders van overige partners

Coalitieakkoord Amersfoort
In het Amersfoortse coalitieakkoord (2022-2026) wordt stevig ingezet op vergroening van Amersfoort. In het coalitieakkoord wordt aangegeven dat er een nieuw integraal programma voor verkeer en vervoer komt waarbij de nadruk wordt gelegd op duurzame modaliteiten. Het autobezit wordt minder aantrekkelijk gemaakt. De belangrijke speerpunten voor het nieuwe programma voor verkeer en vervoer zijn:

- Parkeervoorzieningen aan de rand van de stad met overstapmogelijkheid naar OV en fiets.
- Van ring naar park op de Stadsring.
- Bij de Westelijke Ontsluiting alleen doorgaan met verbeteringen voor fietsers, voetgangers en hulpdiensten, passend bij de nieuwe manier van denken over mobiliteit.

Voor Soest betekent dit dat het centrum van Amersfoort (inclusief centraal station) veel moeilijker met de auto bereikbaar wordt. Andere modaliteiten (fiets, bus) worden hierdoor (relatief) aantrekkelijker.

Mobiliteitsvisie Baarn
De nieuwe fietsroute van Soest naar Hilversum (belangrijk voor woon-werkverkeer) is voorlopig van de baan. De gemeenteraad van Baarn heeft in mei een motie aangenomen om voorlopig niets te doen, totdat er een gebiedsvisie is opgesteld. Dat zal minimaal één jaar in

beslag nemen. Het huidige college zal dan opnieuw afwegen of de voordelen van de fietsroute opwegen tegen de aantasting van de natuur. Verder kiest de gemeente Baarn ervoor om het verkeer van Soest naar de A1 door het centrum te weren. Dat betekent dat het vermoedelijk drukker gaat worden op de N221. De druk op de N221 wordt versterkt door de ontwikkeling van Paleis Soestdijk. De gemeenteraad van Baarn heeft het nieuwe bestemmingsplan voor Paleis Soestdijk vastgesteld. In dat plan staat onder andere dat er op het landgoed huizen mogen worden gebouwd, een hotel met 120 kamers kan vestigen en dat er maximaal 40 evenementen per jaar op het terrein mogen plaatsvinden.

Daar staat tegenover dat de provincie Utrecht, de gemeente Baarn en gemeente Eemnes samenwerken aan een plan om de verkeersveiligheid en de doorstroming op de provinciale weg N221 ten noordwesten van Baarn te verbeteren (rondom de Poort van Baarn).

2.5 Financiële en organisatorische kaders

Op dit moment is structureel € 200.000 per jaar beschikbaar binnen de reserve onderhoud wegen om invulling te geven aan de doelen vanuit het Gemeentelijk Verkeers- en Vervoersplan. De helft van dit geld wordt ingezet bij groot onderhoud van wegen. Per saldo blijft hierdoor € 100.000 per jaar over voor specifieke verkeersprojecten zoals de aanleg van nieuwe fietspaden of het verbeteren van oversteekplaatsen.

Daarnaast zijn structurele budgetten beschikbaar voor kleine verkeerskundige aanpassingen op basis van vragen en wensen van bewoners, fietsbeleid, monitoring en onderhoud van verkeerslichten.

Afhankelijk van de instrumenten die ingezet worden voor de uitvoering van het nieuwe programma mobiliteit moet worden bezien of binnen beschikbare budgetten uitvoering gegeven kan worden of dat extra middelen beschikbaar gesteld moeten worden. Met de integrale aanpak van meerdere omgevingsprogramma's, doen zich koppelkansen voor. Dit kan leiden tot meer effectiviteit en efficiency.

Waar nodig worden in projecten aanvullende voorbereidingskosten geraamd, om tijdelijke capaciteit in te huren of projecten extern te kunnen beleggen.

2.6 Aandachtspunten bij kaderstelling

We nemen de in dit hoofdstuk omschreven kaders mee bij het schrijven van het omgevingsprogramma Mobiliteit. We beschouwen dit als richtinggevende kaders. Daarmee bedoelen we dat deze kaders wel het uitgangspunt vormen voor het programma, maar dat ze niet bindend zijn. Waar nodig kunnen we bij het schrijven van het programma gemotiveerd van deze kaders afwijken. Dat betekent dat we bij afwijkingen van kaders terugkomen bij de gemeenteraad voor aanpassing van de kaders.

In lijn met het voorgaande doen we op basis van het coalitieakkoord in deze periode geen onderzoek naar betaald parkeren, maar we sluiten dat op grond van de omgevingsvisie in het programma mobiliteit voor 2040 niet bij voorbaat uit.

Bovendien gaan we uit van het verhogen van de doelstelling voor het reduceren van de CO_2 uitstoot in 2030 tot 55% ten opzichte van 1990, zoals voorgesteld wordt in de startnotitie van het omgevingsprogramma energietransitie.

3 Opdracht

In dit hoofdstuk staat de opdracht om te komen tot een omgevingsprogramma centraal. Wat doet het programma wel en niet, wat is nodig om tot een programma te komen en wat verwachten we van het eindresultaat?

3.1 Opdrachtformulering

In het programma mobiliteit kijken we vooruit tot 2040 en brengen we in beeld hoe we de noodzakelijke woningbouwopgave en werkopgave ook op het gebied van infrastructuur en mobiliteit duurzaam mogelijk kunnen maken. We gaan in op de aanbevelingen van de rekenkamercommissie over de effectiviteit van ons fietsbeleid. We kijken naar het terugdringen van het aantal verkeersslachtoffers en hoe we met al onze verplaatsingen de klimaatverandering kunnen beperken.
De bovenstaande tekst staat in de begroting en is samengevat de opdracht voor het omgevingsprogramma Mobiliteit. Bij de vaststelling van de omgevingsvisie is in het document 'Stap voor stap ver komen' (opdrachten voor omgevingsprogramma's) de opdracht in meer detail beschreven. Daarbij komen ook nog de ambities uit het coalitieakkoord. In deze paragraaf schrijven we de opdracht voor het omgevingsprogramma Mobiliteit aan de hand van de zes doelstellingen die in paragraaf 1.3 staan:

<u>Behouden van een vitale en aantrekkelijke woon, werk en recreatiegemeente</u>

1. In de omgevingsvisie staat dat er in 2040 meer mensen wonen in de gemeente Soest, meer arbeidsplaatsen zijn op onze bedrijventerreinen en meer (regio)recreanten. De opgaven voor wonen, werken en recreëren gaan hand in hand met het werken aan een goede bereikbaarheid. Om de bereikbaarheid te waarborgen moeten we gemeentebrede voorstellen ontwikkelen door verbetering, aanpassing en uitbreiding van het mobiliteitssysteem voor alle modaliteiten. We werken dit uit volgens het STOMP-principe.
2. In de opdrachten voor de omgevingsprogramma's staat dat er in het omgevingsprogramma Mobiliteit een strategie ontwikkeld moet worden rond stations en belangrijke ov-knooppunten, waarbij de reizigersaantallen zo groeien dat de toekomst van de spoorlijn door Soest gewaarborgd blijft en waarmee Soesterberg aansluit op hoogwaardig openbaar vervoer tussen Amersfoort en Utrecht.
3. In de omgevingsvisie wordt aangegeven dat de Birkstraat en de Amersfoortsestraat hoofdverbindingen in de gemeente Soest zijn. Deze wegen hebben primair tot doel verkeer te laten doorrijden. Dit zijn in 2040 nog meer de toegangswegen geworden die Soest en Soesterberg bereikbaar maken. Langs de Birkstraat en de Amersfoortsestraat kunnen om die reden niet alle gewenste ontwikkelingen aangesloten worden. In de omgevingsvisie staat dat op de Birkstraat meer autobewegingen mogelijk gemaakt moeten worden (van 20.000 naar 25.000), waarbij de percelen langs deze weg op een veilige manier worden ontsloten en hier ook weer ontwikkelmogelijkheden ontstaan. Het omgevingsprogramma Mobiliteit bepaalt de randvoorwaarden voor gebiedsontwikkeling de Birkt. Op het raakvlak van het omgevingsprogramma Mobiliteit en de sturing op de ontwikkelingen aan de Amersfoortsestraat zal vanuit het STOMP-principe moeten worden onderzocht of er mogelijkheden zijn om in het gebied rond de Amersfoortsestraat goede alternatieven te bieden voor het gebruik van de privéauto.

4. In het omgevingsprogramma Mobiliteit gaan we onderzoeken wat de gevolgen zijn van de geplande snelheidsverlagingen van de N413 en N237 op de N221 (Birkstraat).

Terugdringen van de CO_2 uitstoot van onze verplaatsingen

1. In de omgevingsvisie staat dat we de uitstoot van CO_2 met 49% verminderen. Daarin heeft mobiliteit ook een opgave. Een van de manieren om dat te bewerkstelligen is door minder te reizen, inzetten op multimodaliteit en doorstroming van het verkeer. In het omgevingsprogramma gaan we een antwoord geven op de vraag hoe we kunnen zorgen voor minder autoverplaatsingen voor de gemeentelijke organisatie en hoe we andere werkgevers kunnen stimuleren om datzelfde te doen. Dat wordt uitgewerkt volgens het STOMP-principe.
2. In de omgevingsvisie staat dat we willen overstappen naar CO_2 neutrale vormen van vervoer. In het omgevingsprogramma Mobiliteit onderzoeken we daarom of een verbod op brandstofscooters mogelijk is. Verder gaan we beleid maken op elektrische deelvoertuigen zoals scooters, fietsers en elektrische deelauto's. Ook kijken we hoe we elektrische deelauto's kunnen bevorderen met als doel om het persoonlijk autobezit te verminderen/niet verder te laten stijgen.

Verbeteren van de verkeersveiligheid

1. In de omgevingsvisie staat dat we het aantal verkeersslachtoffers in 2040 naar 0 willen terugbrengen. Daarvoor moeten we een strategie ontwikkelen.
2. In het coalitieakkoord is het verbeteren van de verkeersveiligheid van kwetsbare verkeersdeelnemers een speerpunt, waarbij prioriteit wordt gegeven aan de veiligheid op en bij rotondes (aanbrengen waarschuwingsverlichting), voetgangersoversteekplaatsen en de fietspaden in het buitengebied. Dit nemen we mee in het uitvoeringsprogramma.
3. Rond scholen moet er extra aandacht zijn voor stappen en trappen, want het zijn korte afstanden van huis naar school (STOMP-schoolomgeving). Ook dat staat in de opdrachten voor de omgevingsprogramma's.
4. De fietsfamilie van e-bikes, wielrenfietsen, bakfietsen, speedpedelecs en ligfietsen wordt steeds groter. Op de fietspaden wordt het drukker. Daar komen in de toekomst waarschijnlijk meer lichte elektrische voertuigen (LEV's) bij. In de beantwoording van raadsvragen hebben we in 2021 toegezegd de positie van de speedpedelec op de rijbaan en de veiligheid daarvan mee te nemen in het omgevingsprogramma Mobiliteit.
5. In opdracht van de Tweede Kamer is een afwegingskader ontwikkeld met een maximumsnelheid van 30 km/h als uitgangspunt in de bebouwde kom. Alleen als dat wenselijk en veilig mogelijk is, houden wegen met de ontsluitings- en/of doorstromingsfunctie een maximumsnelheid van 50 km/h. In het regeerakkoord 2021 staat daarover dat samen met de gemeenten wordt bezien waar binnen de bebouwde kom de maximumsnelheid zinvol verlaagd kan worden naar 30 km/h. In het overdrachtsdocument voor de raadsperiode 2022-2026 hebben we toegezegd om het afwegingskader, de uitkomsten van diverse landelijke onderzoeken naar de effecten daarvan en de financiële consequenties te betrekken in het omgevingsprogramma Mobiliteit.

Bevorderen van een gezonde leefstijl

1. In de omgevingsvisie willen we dat scholieren veel meer met de fiets of lopend naar school gaan. In beweging zijn is namelijk gezond en goed voor de weerstand. In het rapport van de rekenkamercommissie is geconcludeerd dat ons fietsbeleid niet doeltreffend is. De rekenkamer kwam daarbij tot de conclusie dat Soest niet op weg is om de eigen doelstelling te halen. De getroffen maatregelen zijn te kleinschalig om daadwerkelijk een verschil te maken. Het beschikbare budget is in de periode 2014-2020 bovendien ontoereikend geweest om een schaalsprong te maken die nodig is om het aandeel fiets te verhogen, zeker binnen de randvoorwaarde om het autogebruik niet te ontmoedigen. Om het fietsgebruik te laten stijgen is volgens de commissie samenhangend fietsstimuleringsbeleid met strategische doelen nodig. Deze aanbeveling is overgenomen door de raad. De rekenkamer adviseerde onder andere om de diverse vervoersmodaliteiten (auto, fiets, bus etc.) in het mobiliteitsbeleid in relatie met elkaar te zien, zodat realistische doelen geformuleerd kunnen worden. Het omgevingsprogramma Mobiliteit moet daarom ook antwoord geven hoe we automobilisten wél vaker op de fiets krijgen. Dat draagt bij aan onze gezondheid, de veiligheid en bereikbaarheid van de gemeente Soest. Het programma moet ook in beeld brengen hoeveel geld nodig is om het fietsbeleid wél effectief te laten zijn.

Zorgen dat iedereen kan verplaatsen

1. In het coalitieakkoord staat dat we een 'global goals gemeente' zijn. Een van de global goals van de Verenigde Naties (VN) is het verminderen van ongelijkheid. Dat gaat over sociale, economische en politieke *insluiting* voor iedereen. Mobiliteit kan een rol spelen in sociale *uitsluiting*. Voor een groep mensen is het namelijk niet zo vanzelfsprekend om te komen waar ze willen of moeten zijn. De gemeente Soest vindt het belangrijk dat iedereen zich kan verplaatsen ongeacht wat iemands lichamelijke, psychische of economische gesteldheid is. In het omgevingsprogramma Mobiliteit gaan we daarom onderzoeken hoe we mobiliteit inclusiever kunnen maken.

Zorgen voor een prettige en natuurlijke leefomgeving

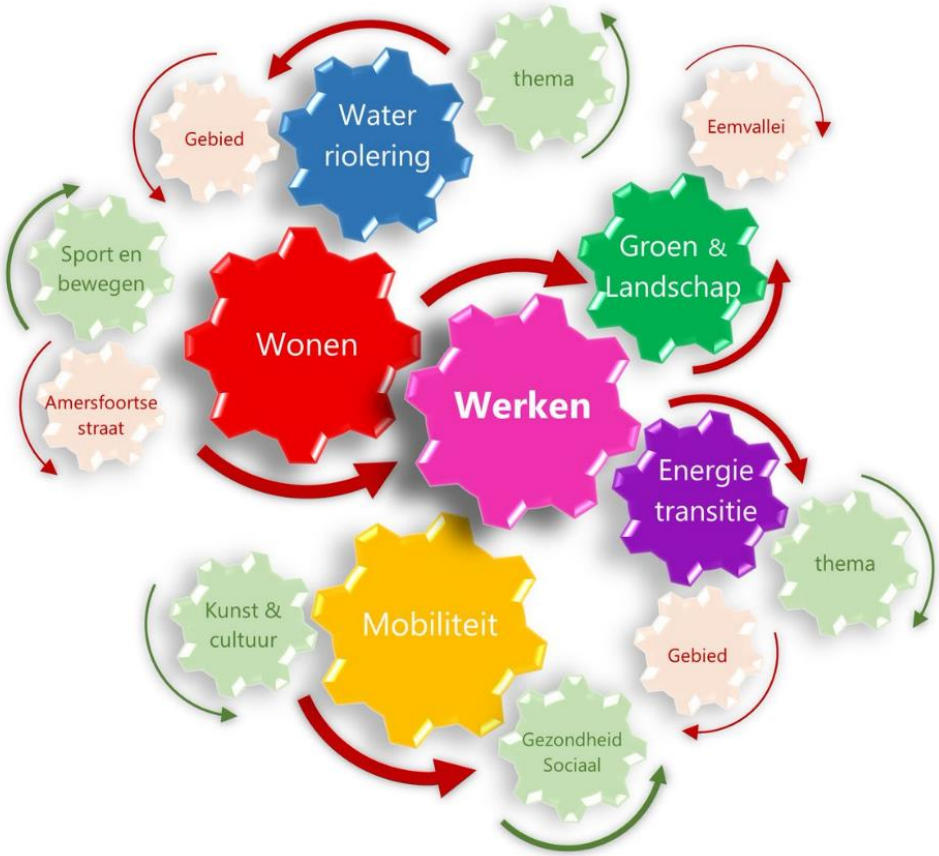
1. In de omgevingsvisie staat dat we minder gemotoriseerd verkeer in de bossen willen hebben. We willen dat een groot deel van het verkeer wordt opgevangen aan de randen van de bossen. We doen dit door een sturings- en monitoringprogramma van de recreatiedruk op te zetten. De vraag 'Hoe kan de opvangcapaciteit van de bossen worden vergroot door auto's op te vangen aan de randen?' is een opgave voor het omgevingsprogramma Mobiliteit.
2. In de omgevingsvisie staat dat de openbare ruimte in de kernen in 2040 meer groen, natuurlijker en klimaatrobuuster is. In het omgevingsprogramma Mobiliteit zetten we in op een verschuiving van gebruik van de auto naar andere vervoerwijzen. Als dat lukt en als er daardoor minder parkeerplaatsen nodig zijn, is er minder verharding nodig in de openbare ruimte.
3. In het omgevingsprogramma Mobiliteit doen we voorstellen hoe we straten kunnen vergroenen en leefbaarder kunnen maken. Een herinrichting van een straat/weg biedt daar een goede mogelijkheid voor (door een straat te versmallen ontstaat meer ruimte voor groen). Het omgevingsprogramma gaat in hoe vergroening en leefbaarheid opgenomen kunnen worden in het wegontwerp.

4. In het programma bekijken we tot slot hoe we omgaan met luchtkwaliteit (voornamelijk op een groter schaalniveau dan de gemeente bv A28), lichtvervuiling, trillingen en geluid. Ook die opdracht is meegeven in de opdrachten voor het omgevingsprogramma.

Uitvoerings- en monitoringsprogramma
In de omgevingsvisie staat tot slot dat de beleidsontwikkeling meer datagericht moet zijn. Dat betekent dat er meer met meetbare doelstellingen moet worden gewerkt. Monitoring laat zien wat de effecten van beleid zijn. Maar ook is het een essentieel instrument in de (bij)sturing. Op basis van de resultaten uit de monitoring kan per periode gevolgd worden hoe de mobiliteit in, van en naar Soest zich ontwikkelt.

3.2 Raakvlakken en samenhang met andere programma's

Een van de doelen van de Omgevingswet is het in samenhang benaderen van de fysieke leefomgeving, om zo een balans te bereiken tussen het beschermen en het benutten van de fysieke leefomgeving. Het omgevingsprogramma Mobiliteit kan dan ook niet los worden gezien van andere ruimtevragers in de fysieke leefomgeving. Het gaat hierbij niet alleen over de thema's wonen, werken, energietransitie, water en groen waarvoor nu de omgevingsprogramma's worden opgesteld. Ook andere ruimtevragers, zoals groen, natuur en sporten hangen nauw samen met het programma mobiliteit. Evenals op te stellen gebiedsvisies, zoals de ontwikkeling rond Defensie/Amersfoortsestraat. De ruimtevragers zijn allen onlosmakelijk verbonden met elkaar, net als radars waarbij het draaien aan een radar direct invloed heeft op een ander radar.



Dit betekent dat het opstellen van het omgevingsprogramma vanuit deze integrale benadering bezien wordt.

Ook in de uitvoering van het programma krijgen we te maken met een integrale aanpak. Doelstellingen die een integrale aanpak vergen, buiten de kaders van het eigen omgevingsprogramma, worden integraal aangepakt. Deze integrale 'projecten' komen dan ook terug in de verschillende (uitvoerings-)programma's.

Samenhang met de andere omgevingsprogramma's in meer detail:

<u>Wonen</u>

1. De opgave voor het omgevingsprogramma wonen is om voor doelgroepen woninglocaties aan te wijzen. In het omgevingsprogramma Mobiliteit gaan we met behulp van een verkeersmodel onderzoeken wat de effecten zijn van woningbouw op het wegennet in Soest. Daarbij zal op kaart inzichtelijk worden gemaakt waar kansen liggen voor woningbouw (bijvoorbeeld aan de hand van mobiliteitsprofielen). Dat betekent concreet: waar in Soest is er ruimte voor woningbouw, rekening houdend met de wegcapaciteit?

Werken

1. In de omgevingsvisie staat dat stations belangrijke OV-knooppunten zijn en dat de reizigersaantallen zo zijn gegroeid dat de toekomst van de directe spoorlijn Baarn-Utrecht (via Soest) is gewaarborgd. Een van de manieren om de reizigers te laten groeien is meer werknemers met de trein te laten reizen. In het omgevingsprogramma werken moet daarom onderzocht worden welke kansen er zijn om stationslocaties ook als werklocatie te ontwikkelen in de toekomst.
2. In de omgevingsvisie staat dat in het participatietraject besproken is hoe bestaande bedrijventerreinen intensiever gebruikt kunnen worden. Denk bijvoorbeeld aan een mix van bedrijven en woningen. In het omgevingsprogramma werken zal daarom onderzocht waar mogelijkheden zijn voor functiemenging van bedrijven en woningen. Dit biedt op het gebied van mobiliteit kansen zoals dubbelgebruik van het parkeerareaal, antispitsgebruik van de wegen en nabijheid van werk voor eigen bewoners zorgt voor minder verkeersbeweging
3. In de omgevingsvisie willen we In 2040 vijf ontmoetings-/centrumgebieden in Soest en twee in Soesterberg. Daarbij moeten centrumgebieden goed bereikbaar zijn, maar er moeten zo min mogelijk auto's in de centrumgebieden komen. Deze gebieden moeten namelijk vooral bijdragen aan het 'ontmoeten'. In het coalitieakkoord staat dat betaald parkeren wordt uitgesloten. Het omgevingsprogramma Mobiliteit moet daarom antwoorden geven op de vraag hoe we de bestaande centrumgebieden in de toekomst bereikbaar houden en tegelijkertijd kunnen bijdragen aan het verblijfsklimaat in die gebieden.

Energietransitie

1. In de omgevingsvisie staat dat we in 2030 een CO_2-reductie van 49% willen en in 2050 CO_2 neutraal willen zijn. In het omgevingsprogramma energietransitie moet aangegeven worden wat de bijdrage van mobiliteit moet zijn om de CO_2 doelstellingen van 2030 en 2050 te halen.

Water

1. Het programma Water, Riolering en Klimaatadaptatie geeft aanleiding om uitgangspunten op te stellen voor de afweging van ruimte voor water en verkeer in de openbare ruimte.

Groen

1. In het programma Groen staan enerzijds het stedelijk groen en anderzijds het landschap rondom de kernen centraal. Het in stand houden en het ontwikkelen van groen en hoe dit bijdraagt aan een gezonde leefomgeving is de basis van dit programma. Voor het programma Mobiliteit is groen belangrijk voor de leefbaarheid van straten. Straten zijn niet alleen bedoeld om te verplaatsen, maar ook om te verblijven. We willen daarom integrale kansen benutten door samen te werken aan vergroening van onze wegen.

3.3 Afbakening van het programma

Het omgevingsprogramma Mobiliteit gaat over alle verplaatsingen van mensen met een herkomst en/of bestemming in de gemeente Soest. Daarnaast kijken we naar doorgaande verplaatsingen met de auto of op de fiets over onze gemeentelijke wegen. Het programma gaat niet over doorgaande verplaatsingen via provinciale wegen (N237 en N413) en rijkswegen (A28). Daar hebben we als gemeente geen invloed op. We beschouwen dat als een gegeven. We nemen het wel mee in onze analyses en daar waar nodig komen we tot lobbymaatregelen voor aanpassingen op bovengemeentelijke wegen.

In het beleidsprogramma Mobiliteit gaan we ook niet in op verplaatsingen op ruiterpaden en mountainbikeroutes. Deze onderwerpen worden opgenomen in het beleidsprogramma Groen en Landschap.

Een belangrijke (wettelijke) taak van de gemeente Soest is wegbeheerder. Een gemeente is volgens de Wegenverkeerswet verplicht om haar wegen te beheren. Dat betekent dat de gemeente zorg moet dragen dat de gemeentelijke wegen in goede staat moeten verkeren. Dit borgen we in het Wegenbeheerplan. Het omgevingsprogramma Mobiliteit gaat niet in op deze rol van de gemeente. In het omgevingsprogramma gaan we wel over de inrichting van de weg. Als een weg niet veilig is ingericht, komt dat aan de orde in het omgevingsprogramma Mobiliteit. Uiteraard bekijken we ook de consequenties van maatregelen die we voorstellen op het beheer en onderhoud van onze wegen.

Het omgevingsprogramma Mobiliteit gaat dus over gewenste aanpassingen van ons gedrag en over de infrastructuur die daarvoor nodig is. Dat kan bijvoorbeeld gaan over nieuwe fietspaden, over laadpalen of parkeerruimte voor (elektrische) deelauto's. Bij de beïnvloeding van ons gedrag speelt ook handhaving van de verkeersregels een belangrijke rol. Dit wordt geborgd door de politie en in het handhavingsplan van onze toezichthouders. Daarin worden integrale afwegingen gemaakt over prioriteiten. Het omgevingsprogramma Mobiliteit gaat daar niet over.

Het omgevingsprogramma Mobiliteit legt daarnaast ook de basis voor ons parkeerbeleid. De parkeernormen zelf zijn vastgelegd in de ‘Nota parkeernormen auto en fiets’. In het omgevingsprogramma Mobiliteit stellen we geen nieuwe parkeernormen vast. De visie in het omgevingsprogramma Mobiliteit vormt wel de basis voor een volgende herziening van de ‘Nota parkeernormen’. We bekijken in het omgevingsprogramma Mobiliteit dus wel hoe (fiets)parkeernormen kunnen helpen in de woningbouwopgave en de mobiliteitstransitie.

Het omgevingsprogramma Mobiliteit gaat primair over verplaatsingen van mensen. Via de weg worden ook goederen verplaatst. We houden bij het ontwerp van het verkeersysteem rekening met vrachtverkeer en bevoorrading van bijvoorbeeld de winkelgebieden. Vanuit het omgevingsprogramma werken kan daar eventueel een nadere invulling aan worden gegeven, om de doelstellingen op het gebied van mobiliteit te bereiken. Vrachtverkeer en stadsdistributie maken geen deel uit van de reikwijdte van het omgevingsprogramma Mobiliteit.

Bij het opstellen van het omgevingsprogramma Mobiliteit kijken we naar 2040. Dat is de opdracht vanuit de begroting. Maar ver vooruitkijken is ook nodig omdat we onze infrastructuur moeten voorbereiden op toekomstige ontwikkelingen. Er gaan meestal heel wat jaren aan vooraf totdat veranderingen op straat zichtbaar zijn. Zeker als we ons gedrag structureel willen veranderen is dat een kwestie van een lange adem. Daarnaast is mobiliteit een belangrijke randvoorwaarde voor ruimtelijke ontwikkeling. In het omgevingsprogramma wonen zoeken we naar woningbouwlocaties na 2030. We moeten daarom ook een beeld hebben van onze mobiliteit na 2030.

3.4 Randvoorwaarden en vereisten voor het opstellen van het programma

Voor het opstellen van het omgevingsprogramma Mobiliteit is in de begroting voor 2022 eenmalig € 100.000 beschikbaar gesteld. Dit geld is geoormerkt om ook in 2023 aan de totstandkoming van het omgevingsprogramma te kunnen besteden. Wij gaan ervan uit dat een budget van € 100.000 voldoende is om het programma te kunnen maken (zie ook paragraaf 4.6).

Belangrijk is daarnaast de beschikbaarheid van mensen. De participatie en het schrijven van de stukken is voor een groot deel afhankelijk van de eigen medewerkers van de gemeente. Het opstellen van het programma loopt parallel aan de programma's wonen, werken, energietransitie, water en groen. Daarmee kunnen we de integraliteit tussen de verschillende uitwerkingen van de omgevingsvisie beter borgen.

3.5 Strategie en afwegingskader

Met het omgevingsprogramma Mobiliteit willen we een aantal doelen bereiken. Deze doelen gaan over hoe we ons verplaatsen en het beïnvloeden van deze verplaatsingen.

We onderscheiden in het programma straks meerdere strategieën om onze verplaatsingen te beïnvloeden, namelijk:

1. Reguleren, bijvoorbeeld met het parkeerbeleid.
2. Faciliteren, bijvoorbeeld door fietspaden aan te leggen.
3. Stimuleren, bijvoorbeeld via deelmobiliteit.
4. Zelf uitvoeren, bijvoorbeeld door als werkgever het goede voorbeeld te geven.

We zetten daarbij ook verschillende instrumenten in. De kern van het uitvoeringsprogramma bestaat waarschijnlijk uit fysieke maatregelen in de openbare ruimte. Daarnaast zetten we ook juridische instrumenten in, zoals de parkeernota, en mogelijk ook financiële instrumenten, zoals subsidie voor voorlichting en educatie op scholen.

We verwachten dat tijdens het proces een groot aantal maatregelen naar voren komt. Bij het samenstellen van het uitvoeringsprogramma maken we daarin keuzes, leggen we prioriteiten en scoren we de maatregelen op de volgende criteria:

- **Oplossend vermogen:** Draagt de maatregel bij aan één of meerdere doelen van het omgevingsprogramma Mobiliteit? Daarbij wegen ook negatieve effecten voor andere doelen van het omgevingsprogramma Mobiliteit of voor de doelen van andere omgevingsprogramma's mee.

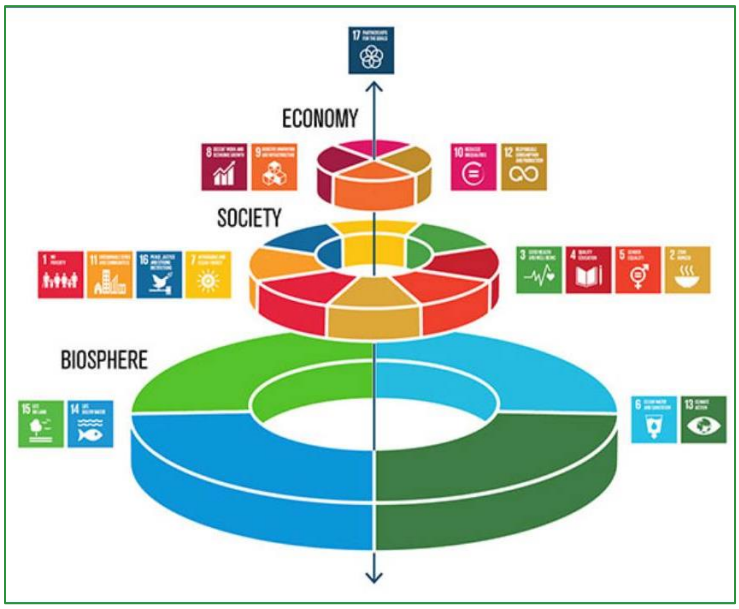
- **Draagvlak:** Is er maatschappelijk (bij verschillende doelgroepen) en politiek draagvlak voor de maatregel? Zijn direct betrokkenen bereid om aan de maatregel mee te werken?
- **Haalbaarheid:** Is de maatregel voldoende concreet? Als dit niet het geval is, is de maatregel te vervangen door een vervolgonderzoek waarin de maatregel concreet gemaakt kan worden? Dit geldt met name voor maatregelen die we opnemen in het uitvoeringsprogramma 2024-2029.
- **Uitvoerbaarheid:** Is de maatregel vanuit het perspectief van de gemeente uitvoerbaar? Een nieuwe busverbinding ligt bijvoorbeeld buiten de rol van de gemeente, maar lobby voor een nieuwe buslijn is voor de gemeente wel uitvoerbaar.
- **Kosten:** Hoe duur is de maatregel en wie moet daarvoor betalen? Is de maatregel door de gemeente te financieren en is de maatregel kosteneffectief?
- **Planning:** Op welke termijn is de maatregel uitvoerbaar? We onderscheiden maatregelen in perioden van 6 jaar, namelijk 2024 t/m 2029, 2030 t/m 2035 en na 2035.

Op dit moment sluiten we nog geen maatregelen of oplossingsrichtingen uit, maar gaan (en staan) voor de gestelde doelstellingen en de hierbij behorende optimale aanpak. In de uitwerking van het omgevingsprogramma maken we vervolgens keuzes dan wel zullen we er voor kiezen sommige maatregelen te temporiseren/ achtereenvolgens te realiseren. Bij het prioriteren van maatregelen die op de bovenstaande criteria positief scoren, geven we volgens het STOMP principe prioriteit aan de uitvoering.

Bij de keuze voor een te nemen maatregel moet over de grenzen van het programma Mobiliteit heen gekeken worden. Daarbij zullen maatregelen die ook bijdragen aan andere omgevingsprogramma's meer voor de hand liggen. Ook zal blijken dat niet op elke plek alle doelstellingen optimaal behaald kunnen worden en niet elke maatregel bijdraagt aan andere beleidsdoelstellingen buiten het programma Mobiliteit. Het koppelen van kansen verhoogt de effectiviteit van te nemen maatregelen.

Daar waar belangen tussen de verschillende programma’s tegengesteld zijn, zullen bestuurlijk keuzes gemaakt moeten worden. Vooralsnog is het beeld van mogelijk tegengestelde belangen niet concreet, zo ook het afwegingskader niet.

Op grond van de Global Goals is in 2016 een model ontwikkeld dat zou kunnen dienen als afwegingskader, de zogenaamde ‘Wedding cake’. In dit model wordt uitgegaan van de randvoorwaardelijkheid van de biosfeer voor de maatschappij en economische activiteiten. Simpel gesteld: zonder aandacht voor de biosfeer is er eenvoudig geen maatschappij of economie meer mogelijk.



Wedding Cake bij de Global Goals

3.6 Eindresultaat

Het omgevingsprogramma Mobiliteit wordt een compact, positief en inspirerend geschreven document. We zorgen voor een fris en visueel aantrekkelijk stuk door inzet van een grafisch vormgever en professionele fotografie. In het document krijgen een visiekaart en overzichtskaarten een centrale plek. Deze kaarten moeten lange lappen tekst helpen vervangen. In het stuk komen geen uitgebreide verantwoordingen en vakjargon proberen we zoveel mogelijk te vermijden. Onderzoeksresultaten en verantwoording van onze werkwijze komen waar mogelijk in bijlagen. In het omgevingsprogramma Mobiliteit staan de maatschappelijke doelen die we willen bereiken centraal en wordt aangegeven hoe we dit willen bereiken.

Het uitvoeringsprogramma wordt eveneens een compact document waarin concrete acties/maatregelen benoemt worden die een bijdrage leveren aan de gestelde maatschappelijke doelen.
Per actie/maatregel wordt aangegeven wat de kosten zijn en wanneer die uitgevoerd kunnen worden. Het uitvoeringsprogramma is eigenlijk een projectenlijst aan de hand van de zes doelen die in het omgevingsprogramma zijn gesteld. Het omgevingsprogramma Mobiliteit en het uitvoeringsprogramma worden tegelijkertijd vastgesteld.

<u>Kostenverhaal</u>
De programma's wonen en werken leiden uiteindelijk tot initiatieven en projecten, waarvoor allerlei maatregelen binnen het fysieke domein (vanuit de programma's Groen, Water, Mobiliteit en Energietransitie) nodig zijn en waar dus kosten aan hangen. De gemeente is verplicht om deze kosten te verhalen op (woning)bouwprojecten. Lukt dat niet privaatrechtelijk (via een anterieure overeenkomst met bijvoorbeeld een ontwikkelaar) dan moet dat publiekrechtelijk. Indien gebruik wordt gemaakt van de publiekrechtelijke regeling

zal het bevoegde bestuursorgaan in het besluit dat de activiteit mogelijk maakt regels of voorschriften opnemen over het verhaal van kosten.

We onderscheiden hierbij twee typen gebiedsoverstijgende kosten:

- Kosten voor bovenwijkse voorzieningen waarvoor een PTP toets nodig is. PTP staat voor profijt, toerekenbaar, en proportionaliteit: heeft de ontwikkeling profijt van de investering, doe je de investering vanwege de ontwikkeling, en in hoeverre heeft de ontwikkeling profijt van de investering. Per ontwikkeling bepalen we het bedrag aan bovenwijkse voorzieningen in de zogenaamde kostenverhaalsbeschikking;
- Financiële bijdrage. Naast het kostenverhaal kunnen we ook een financiële bijdrage vragen. Daar is niet per se een PTP toets nodig. Wel de functionele samenhang tussen de investering en de ontwikkeling die we vastleggen in de omgevingsvisie, (via het programma) richting een uiteindelijke vergunning of wijziging van het omgevingsplan. Ook rekenen we met de proportionaliteit van de investering. Per ontwikkeling is dit een vaste bijdrage per woning.

Voorgaande tekst vloeit voort uit de (nieuwe) Nota Kostenverhaal, waarin uitgebreid wordt aangegeven hoe wij in onze gemeente om willen gaan met kostenverhaal en waarin een relatie wordt gelegd met de omgevingsprogramma's. De Nota Kostenverhaal wordt in dezelfde raadscyclus als de startnotities ter besluitvorming voorgelegd. Via kostenverhaal kan vaak slechts een deel van de kosten verhaald worden. In de uitvoeringsparagraaf van het programma wordt tevens aangegeven hoe wij voornemens zijn om de resterende kosten te dekken.

4 Plan van Aanpak

Dit hoofdstuk geeft antwoord op de organisatorische vraag hoe het programma tot stand komt. De vaststelling van dit hoofdstuk is in principe aan het college van B&W en ter kennisgeving voor de gemeenteraad.

4.1 Globale aanpak

Om tot het programma te komen onderscheiden we globaal vier fasen:

Analysefase
In de eerste fase na vaststelling van deze startnotitie doen we nader onderzoek op basis van de opdrachten voor dit programma in hoofdstuk 3. We onderzoeken hoe het staat met de mobiliteit in Soest en hoe zich dit verhoudt tot de doelstellingen van het programma. Welke trends en ontwikkelingen zien we op het gebied van mobiliteit, welke ontwikkelingen we daarnaast zien in de regio en in de nauw verbonden beleidsterreinen zoals economie, woningbouw en duurzaamheid? Dit brengen we in beeld en een samenvatting hiervan vormt straks het eerste inhoudelijke hoofdstuk voor het programma. Welke onderzoeken we precies doen in de analysefase staat uitgewerkt in paragraaf 4.2.

Participatiefase
Als tweede stap en deels parallel aan de analysefase brengen we in beeld wat inwoners, ondernemers, belangenverenigingen en andere belangrijke stakeholders vinden van de mobiliteit in Soest. Hoe waarderen zij de bereikbaarheid, de verkeersveiligheid en de leefbaarheid? En wat vinden zij belangrijke aspecten die een plek moeten krijgen in het programma? Daarnaast inventariseren we in de participatiefase alle mogelijke ideeën die er in de samenleving bestaan voor het uitvoeringsprogramma. De participatie staat verder uitgewerkt in paragraaf 4.4.

Ontwerpfase
In de ontwerpfase stellen we een conceptprogramma Mobiliteit op. Dat doen we op basis van de kaderstelling en de opdracht uit deze startnotitie, aangevuld met de informatie die we verzamelen in de analyse en uit de participatie. Op welke trends en ontwikkelingen willen we inspelen en welke beleidskeuzes maken wij daarbij? We vertalen de zes hoofddoelen uit deze startnotitie in een strategie, meetbare subdoelen of indicatoren en wat we daarin willen bereiken en onder welke randvoorwaarden.

Naast het omgevingsprogramma maken we in deze fase ook een uitvoeringsprogramma. Dit wordt een actieplan met concrete maatregelen om de doelstellingen die in het omgevingsprogramma Mobiliteit staan te realiseren. We brengen in beeld welke acties, plannen, welke fasering, en welke budgetten hiervoor nodig zijn. Een onderdeel daarvan is ook het monitoringsprogramma.

In het uitvoeringsprogramma Mobiliteit trekken we integraal op met de uitvoeringsprogramma's van de andere omgevingsprogramma's. Dat betekent daar waar overlap is, wordt afgestemd welk omgevingsprogramma wat gaat doen.

Besluitvormingsfase
Het omgevingsprogramma en het uitvoeringsprogramma vormen uiteindelijk één geheel en kunnen niet zonder elkaar. We stellen ze daarom ook tegelijk vast. Voordat we dat kunnen doen volgt eerst een zienswijzeprocedure. In die periode kan iedereen nog aandachtspunten meegeven. In de zienswijzennota geven we aan hoe we de input die we in deze fase krijgen meenemen in het definitieve programma. Dat programma leggen we ter besluitvorming voor.

4.2 Onderzoek, informatie en kwaliteit

Inzichtelijk maken van wandel, fiets en OV-knelpunten
Op basis van een kwalitatieve knelpuntenanalyse bekijken we waar de grootste knelpunten in de wandel-, fiets- en ov-infrastructuur zich voordoen. Daarbij gaan we in op de vijf hoofdeisen voor een vriendelijk wandel-, fiets-, en OV-infrastructuur (aantrekkelijkheid, comfort, directheid, samenhang en veiligheid). Voor deze analyse gebruiken we onder andere ongevallengegevens en de verkeersveiligheidsmeter van de provincie.

Inzichtelijk maken van knelpunten met het verkeersmodel
Als tweede stap in de analysefase bekijken we met behulp van het Verkeersmodel Regio Amersfoort hoe het wegennet voor de auto in 2040 functioneert. Het verkeersmodel wordt hiervoor op dit moment al geactualiseerd. Knelpunten in de verkeersveiligheid en autobereikbaarheid die hieruit naar voren komen, kunnen we meenemen bij het opstellen van het (uitvoerings)programma.

We kijken daarbij ook naar de (toekomstige) knelpunten in de wegcapaciteit die we al kennen:
- Capaciteit van de Birkstraat en Amersfoortsestraat
- Capaciteit op de kruispunten Koningsweg/Beckeringhstraat/Biltseweg

Verkeersstructuur en 30 kilometer per uur als standaard in de bebouwde kom
De functies van wegen in Soest en de hoofdwegenstructuur staan in een kaart in de omgevingsvisie. In principe is deze kaart leidend bij de uitwerking in het omgevingsprogramma Mobiliteit. Deze kaart zegt echter nog niets over de inrichting van de wegen.

Landelijk speelt de discussie om ook op hoofdwegen de maximumsnelheid te verlagen naar 30 kilometer per uur. We brengen daarom in beeld welke hoofdwegen ‘veilig 50’ zijn, welke hoofdwegen we veiliger kunnen inrichten op de maximumsnelheid van 50 kilometer per uur en welke wegen op termijn mogelijk een lagere maximumsnelheid krijgen. Daarbij brengen we ook in beeld wat de gevolgen daarvan kunnen zijn voor omliggende straten.

Daarnaast spelen op structuurniveau een aantal discussies waarvoor we alternatieven in beeld willen brengen:
- Verlagen van de verkeersdruk in de winkelgebieden Van Weedestraat, Soesterbergsestraat en Rademakerstraat in relatie tot de verblijfskwaliteit.
- Verlagen van de verkeersdruk op de Koninginnelaan tussen het busstation en het Nieuwerhoekplein in relatie tot de verkeersveiligheid.

Veranderen van de formele functie van de Dorresteinweg tussen de Koningsweg en de komgrens in relatie tot de eerdere afwaardering van de Wieksloterweg.

Oversteekbaarheid en verkeersveiligheid rotondes
In een korte analyse brengen we in beeld waar de oversteekbaarheid in het geding is en bij welke rotondes extra signalering (verlichting in het wegdek) inpasbaar is.

Onderzoek naar stationsomgevingen en belangrijke OV-knooppunten
De Regio Amersfoort is sinds het BO MIRT in oktober 2022 volwaardig partij in het rijk-regio programma U Ned. In het onderzoeksprogramma U Ned werken rijk, provincie en gemeenten samen aan maatregelen op het gebied van wonen, werken en bereikbaarheid. Het Ontwikkelbeeld Regio Amersfoort Centraal! vormt samen met Utrecht Nabij (van de U10) één verstedelijkingsstrategie. Daarin zijn metropoolpoorten opgenomen (Amersfoort en Utrecht) waar grootschalige verstedelijking plaatsvindt. Daarnaast zijn regiopoorten gedefinieerd. Dit zijn openbaar vervoer knopen in de regio waar tevens een deel van de groei wordt geaccommodeerd, maar waar ook kansen liggen als verbinding van de metropoolpoorten met vitale kernen, het buitengebied en de groenblauwe netwerken.

Binnen de U Ned programmalijn Regiopoorten is afgelopen jaar een ruimtelijk programmatische verkenning uitgevoerd naar de potentie van de 8 regiopoorten uit "Utrecht Nabij" (U10). De bevindingen geven inzicht in de kansen en potenties van regiopoorten. In de uitwerking is ook een doorkijk gemaakt voor de periode na 2030 en de verbinding met de Regio Amersfoort. Hierbij kwam onder andere de potentie van Soest en/of Soesterberg als mogelijke regiopoort naar voren. Omdat dit aansluit bij de opdracht voor de omgevingsprogramma's wonen, werken en mobiliteit, willen we dit graag samen met U Ned en Regio Amersfoort verkennen.

Onderzoeksvragen die hier aan de orde komen zijn bijvoorbeeld:
- hoe we wonen en werken nabij OV-knopen kunnen versterken, waarbij verstedelijking wordt gecombineerd met een mobiliteitsprofiel gericht op lopen, fietsen en openbaar vervoer;
- hoe knooppuntontwikkeling bijdraagt aan een betere HOV-ontsluiting van Soest/Soesterberg en het versterken van de Soesterlijn;
- hoe OV-knopen in Soest (Soesterlijn, maar ook P+R Soesterberg of eventuele nieuwe knopen) bijdragen aan de bereikbaarheid van de Metropoolregio Utrecht, inclusief de toegankelijkheid van groene/blauwe gebieden.

Toekomstperspectief Soesterlijn in beeld brengen
We gaan in overleg met NS om te bespreken hoeveel reizigers nodig zijn om de directe spoorlijn Utrecht-Baarn duurzaam in stand te kunnen houden. De spoorlijn van Baarn naar Utrecht is belangrijk voor Soest omdat er vanuit Baarn een directe spoorlijn is met Hilversum en Amsterdam. We willen, bij voorkeurs samen met de andere gemeenten langs de spoorlijn Utrecht-Baarn en de provincie Utrecht, een toekomstperspectief voor de Soesterlijn opstellen. De uitkomst hiervan vormt één van de bouwstenen voor het omgevingsprogramma Mobiliteit.

Wanneer er op lange termijn geen perspectief blijkt voor de Soesterlijn onderzoeken we welke alternatieven denkbaar zijn om de bereikbaarheid met het openbaar vervoer in stand te houden.

Opstellen waardenkaart en ambitiekaart voor programma's wonen en werken
Het programma Mobiliteit moet input leveren voor de programma's wonen en werken. Mede op basis van de uitkomsten van ons verkeersmodel maken we op kaart inzichtelijk waar kansen liggen voor woningbouw. Dat betekent concreet waar in Soest is er ruimte voor woningbouw rekening houdend met de wegcapaciteit. Daarnaast maken we ambitiekaart. Daarin nemen we welke locaties het op basis van het STOMP-principe het meest geschikt zijn om woningen te bouwen. Lopen en fietsen hebben het meeste kans in de nabijheid van voorzieningen. Voor het maken van deze themakaarten wordt een GIS-specialist ingeschakeld, die ook vergelijkbare kaarten voor andere programma's gaat maken.

Onderzoek welke mobiliteitsmaatregelen een grote bijdrage leveren aan de CO_2-reductie
Het verminderen van CO_2 uitstoot van onze verplaatsingen is een van de zes doelstellingen in het omgevingsprogramma Mobiliteit. We gaan daarom onderzoeken welke maatregelen de meeste bijdrage leveren aan de CO_2-reductie. Een verbod op brandstofscooters is daarin ook opgenomen. Dat is een concrete opdracht die we hebben meegekregen. We brengen daarom in beeld hoeveel CO_2 scooters in Soest uitstoten, in hoeverre een verbod een effectieve maatregel is die bijdraagt aan de doelstelling vanuit de energietransitie en of een verbod juridisch mogelijk is.

Opstellen van een monitoringsprogramma
De zes doelstellingen voor het omgevingsprogramma Mobiliteit in deze startnotitie zijn op zichzelf nog niet meetbaar. Daarom stellen we per doel indicatoren op waarmee we het effect van het beleid en de trends en ontwikkelingen wel in beeld kunnen houden. In het omgevingsprogramma Mobiliteit komen ook drie tussenevaluaties/monitoringsmomenten (2024-2029, 2030-2035 en 2036-2041). Een belangrijke vraag bij het opstellen van dit plan is hoe we bijvoorbeeld gedrag(sverandering) en het effect van ingrepen kunnen meten.

Opstellen van 'De Natuurlijke Aard' van Soest
Om ruimtelijk richting te kunnen gaan geven aan wat belangrijk is voor de gemeente (wat we willen) en hoe dat past in het ruimtelijk karakter van de Soest en Soesterberg, onderzoeken we wat de natuurlijke aard van Soest is. Het is een algeheel ruimtelijk onderzoek dat van kwantitatieve en kwalitatieve aard is en de ruimtelijke capaciteit definieert.

4.3 Programma-organisatie

De vier wethouders treden gezamenlijk op als bestuurlijk opdrachtgever. De ambtelijk opdrachtgever is de manager 'fysieke leefomgeving'. Het programma wordt opgesteld onder leiding van een regievoerder. In dit geval een medewerker uit het team mobiliteit. Daarbij zijn er de volgende overlegvormen:

Stuurgroep
De vier wethouders vormen een stuurgroep samen met een compact ambtelijk kernteam bestaande uit de ambtelijk opdrachtgever en de regievoerder van het programma en de

integrale regievoerder. Zij bespreken op regelmatige basis de belangrijkste issues die bij de totstandkoming van het programma naar voren komen.

Programmateam
In het programmateam zitten alle collega's van het cluster mobiliteit en als agendalid een communicatieadviseur en een financieel adviseur. Zij verdelen de werkzaamheden en voeren individueel of gezamenlijk deelopdrachten uit.

Interdisciplinair team omgevingsprogramma's
De regievoerders van de zes programma's wonen, werken, mobiliteit, water, energietransitie en groen & landschap vormen samen met een integrale regievoerder, eventuele adviseurs vanuit andere vakdisciplines en een ondersteuner een interdisciplinair team. In dit team wordt de integraliteit tussen de programma's geborgd.

Bijeenkomsten interne organisatie
Tijdens het opstellen van de omgevingsprogramma’s vindt op een aantal momenten een terugkoppeling en uitwisseling plaats met de interne organisatie. Dus niet alleen met de collega’s die zich bezighouden met de fysieke leefomgeving. Ook de collega’s uit het sociaal domein worden hierbij betrokken. Daarmee bereiken we een nog grotere samenhang tussen de verschillende programma’s, de andere thema’s uit het fysiek domein, de projecten van het projectbureau en de thema’s van het sociaal domein. Wij informeren de organisatie over waar we staan in het proces. Daarnaast halen we relevante informatie op om tot integrale afwegingen te kunnen komen.

4.4 Participatie

Omgevingsvisie Soest en Soesterberg
Met het omgevingsprogramma dat volgt op deze startnotitie gaan wij gericht aan de slag met de doelen, ambities en kwaliteiten zoals opgenomen in onze omgevingsvisie. Voor die omgevingsvisie heeft tussen 2019-2021 ook al een uitgebreid participatietraject plaatsgevonden, waarbij vanaf het begin is gekozen voor een aanpak die uitging van het zo vroeg mogelijk betrekken van de samenleving en het bereiken van een zo divers en representatief mogelijke groep. De vraag die destijds voor lag is echter anders dan de vraag die nu voor ligt. In het visieproces was de vraag aan de samenleving: ‘Wat voor Soest en Soesterberg willen we zijn (in 2040)?’. De uitkomsten van dat proces zijn uiteindelijk vertaald naar onze omgevingsvisie (met onze doelen, ambities en kwaliteiten). Rond de programma’s stellen wij straks verdiepende vragen op die visie. Wij gaan (opnieuw) met de samenleving in gesprek, maar nu over de vraag hoe we die gestelde ambities en doelen willen bereiken? Ondanks dat de vraag aan de samenleving nu anders is, kunnen wij veel van de informatie en inzichten die in het traject van de omgevingsvisie zijn opgehaald ook gebruiken in de uitwerking naar de programma’s. Het gaat dan om input die is verkregen in zowel de ophaalfase (441 straatinterviews, 25 groepsinterviews met in totaal ca. 60 maatschappelijke partijen, aparte interviews met jongeren, vlogs en gesprekken met leerlingen van het Griftland en de Carolusschool en ca. 15 ambtelijke interviews) als in de vervolgfase, waarin samen met de samenleving is nagedacht over ideeën en oplossingen voor de opgaven uit de ophaalfase. De vervolgfase startte destijds met de Week van de Omgeving waarin fysieke en

digitale workshops werden gehouden rondom allerlei verschillende thema's (ca. 250 deelnemers, waaronder 50 jongeren) en die gevolgd werd door een (laagdrempelige) internetconsultatie met ruim 30 polls over verschillende onderwerpen (1965 uitgebrachte stemmen en 225 geschreven reacties).

Omgevingsprogramma
We willen met het omgevingsprogramma Mobiliteit een bijdrage leveren aan de opgaven die in de Soester samenleving spelen. Van inwoners, belangenverenigingen en andere belangrijke stakeholders horen we graag welke knelpunten zij zien en welke oplossingen daarbij horen. We maken het beleid ten slotte niet voor onszelf. Daarnaast maken we ook graag gebruik van de ideeën van de mensen voor en met wie we dit allemaal doen.

Integrale aanpak
De participatie zetten we integraal op, voor alle zes de omgevingsprogramma's tegelijk, omdat het traject tegelijk loopt en we deze zo optimaal mogelijk met elkaar willen verweven. Neemt niet weg dat de stakeholders per programma deels zullen verschillen, waardoor er voor diverse specifieke doelgroepen aparte bijeenkomsten nodig zullen zijn. Het voorstel is om een extern bureau in te schakelen voor het uitwerken en uitvoeren van de participatie. Vanuit de gemeente begeleidt de afdeling communicatie het traject, in nauwe afstemming met de regievoerder.

Stakeholderanalyse: voor en met wie? We hebben helder wie onze stakeholders zijn. Specifieke groepen voor mobilteit zijn bijvoorbeeld de fietsersbond, NS en Prorail en Veilig Verkeer Nederland. Ook hebben we inzichtelijk waar een overlap zit met stakeholders van andere programma's. Bij mobiliteit zijn dat naast inwoners en omwonenden bijvoorbeeld ouderenbonden, ondernemers en scholen.

Wat gaan we ophalen en hoe? We weten wie we welke vragen willen stellen. In onze participatie zoeken we ook naar de raakvlakken met de andere programma's. Waar thema's elkaar raken, bundelen we de vragen zodat we onze stakeholders maar één keer bevragen en niet apart voor de verschillende thema's gaan overvragen.

Het participatieplan met nadere uitwerking van de volgende instrumenten maken we in de analysefase.

Bewoners - enquête
Van bewoners willen we graag weten wat ze belangrijker vinden. Daarbij krijgen ze dan steeds een keus voorgelegd die aansluit bij de belevingswereld. Hierbij worden ze gevraagd een afweging te maken over wat belangrijker is, bijvoorbeeld meer parkeerplekken in de straat of meer groen? Minder hoogbouw of minder wateroverlast? Dergelijke keuzes helpen ons bij de beleidsafwegingen die we in de programma's maken.

Als eerste stap in de participatiefase vragen we het inwonerpanel om hun mening. Daarmee kunnen we een representatief beeld geven van de mening van onze inwoners. We vullen dit aan met een participatie-instrument dat specifiek gericht is op jongeren. We voorkomen daarmee dat we in de participatie alleen de mening van belangengroepen en inwoners met een bovenmatige interesse in het gemeentelijk beleid horen.

De vragenlijst bevat niet alleen vragen over mobiliteit, maar ook over wonen, werken, energie, water en groen. Omdat de participatie van deze omgevingsprogramma's op hetzelfde moment in de tijd loopt, bundelen we dit in één enquête. Dat geeft ons ook de kans om integrale afwegingen voor te leggen.

Trede op de participatieladder: raadplegen.

Bewoners - de markt op
We willen de samenleving breed vragen om ons te voeden, zodat iedereen de mogelijkheid heeft om inbreng te leveren. Ook op de thema's bereikbaarheid, veiligheid en leefomgeving. Voor veel inwoners is beleid abstract. Het staat soms ver van het bed. Daarom maken we het zo concreet mogelijk. We vragen om maatregelen aan te leveren voor ons uitvoeringsprogramma. Dat zegt ook veel over de thema's die inwoners belangrijk vinden.

Het idee is om concreet op de markt dan wel in de centrumgebieden en bij de supermarkten met een kraam te gaan staan. Zo bereiken we ook de mensen die niet zo snel naar een avond in het gemeentehuis komen. Inwoners leggen we keuzes voor en vragen we om een uitspraak. Hoe we dit precies gaan doen is ter uitwerking, we zullen zoeken naar een ludieke manier. Doel is in elk geval om op een laagdrempelige manier inwoners zich te laten uitspreken wat zij het belangrijkste vinden. Daarnaast willen we ook inwoners de mogelijkheid geven met concrete maatregelen en ideeën te komen. Dit zullen we faciliteren.

Trede op de participatieladder: raadplegen

Bewoners – participatieplatform Denk mee over
Naast het digitale inwonerpanel kunnen we ook ons digitale platform Denkmeeover.nl inzetten. Hier kunnen inwoners zelf informatie vinden over de programma's, hun mening achterlaten en die van anderen zien. Deze participatietool zetten we regelmatig succesvol in. Waar in het inwonerspanel gezocht wordt naar gedeelde waarden en de vraagstelling een meer gesloten (meerkeuze) karakter heeft, biedt 'Denk mee over' alle ruimte voor creatieve en deskundige inbreng van inwoners. Op die manier combineren we de inbreng van mensen die géén bovenmatige interesse hebben in gemeentelijk beleid met de inbreng van specialisten, liefhebbers en andere belanghebbenden bij beleid. Ook draagt de tool bij aan de communicatie over het omgevingsprogramma Mobiliteit.

Trede op de participatieladder: raadplegen

Belangenverenigingen – drie themasessies
Ten opzichte van het Gemeentelijk Verkeers- en Vervoerplan wordt het omgevingsprogramma Mobiliteit met drie nieuwe thema's uitgebreid, namelijk klimaat, inclusiviteit en gezond bewegen. Voor deze drie nieuwe thema's organiseren wij een werksessie met belangenverenigingen en andere belangstellenden. Tijdens deze sessies verkennen wij wat er in het omgevingsprogramma Mobiliteit zou moeten staan en mogelijke maatregelen die daarbij horen.

Klimaat
Bij deze sessie nodigen we belangenverenigingen uit, zoals bijvoorbeeld de Soester Zakenkring, specialisten uit van MRA-E en aanbieders van deelmobiliteit. We zorgen ook voor aansluiting van medewerkers uit het team energietransitie van de gemeente Soest.

Inclusiviteit
De tweede sessie zoomt in op vervoerarmoede. We nodigen een brede groep deelnemers uit, zoals bijvoorbeeld ROCOV afdeling Amersfoort e.o., Buurtbusvereniging Soest e.o., het Ouderenfonds en ProRail. Een specifieke uitnodiging gaat naar de deelnemers van de mobiliteitscafés van het Ouderenfonds in 2022. We zorgen ook voor aansluiting van medewerkers uit het sociaal domein.

Gezond bewegen
Bij deze sessie nodigen we bijvoorbeeld de Fietsersbond, buurtsportcoaches en SWOS uit. We zorgen ook voor aansluiting van medewerkers uit het sociaal domein.

Bij alle drie de themasessies zijn raadsleden welkom als toehoorder.

Trede op de participatieladder: raadplegen

Adviesorganen – aansluiten bij vergadering
Binnen de gemeente kennen we een tweetal ruimtelijke adviesorganen die advies geven over een breed scala van ruimtelijke aspecten bij vergunningen, bestemmingsplannen en beleid. Dit zijn de commissie Ruimtelijke Kwaliteit en de adviescommissie Milieu en Ruimte. Vanuit de zes programma's sluiten we aan bij een bijeenkomst van beide adviescommissies om hun advies in te winnen.

Trede op de participatieladder: adviseren

Andere overheden - bestuurlijke gesprekken
We voeren ook bestuurlijke gesprekken met de gedeputeerde van de Provincie Utrecht, de wethouders van de gemeenten Amersfoort, Baarn en Zeist en met de regiodirecteuren van NS en ProRail. Uiteindelijk moeten we ervoor zorgen dat het beleid van de gemeente Soest goed aansluit op de keuzes die door andere overheden en beleidsmakers worden gemaakt.

Trede op de participatieladder: adviseren

4.5 Procedures

Vaststelling
In lijn met de Omgevingswet stellen burgemeester en wethouders omgevingsprogramma's vast (Omgevingswet artikel 3.4). De gemeenteraad stelt de omgevingsvisie vast, zoals zij dat hebben gedaan in december 2021. Als op 1 januari 2024 (naar verwachting) de Omgevingswet in werking treedt, is er dus geen rol voor de raad bij de vaststelling van het programma.

Indien de Omgevingswet niet in werking is getreden ten tijde van de vaststelling van het programma, dan stelt de raad het programma vast.
Als het omgevingsprogramma aanleiding geeft tot het aanpassen van kaders uit de omgevingsvisie, dan vragen wij de raad dit vaststellen.

Tegelijk met het omgevingsprogramma wordt ook het uitvoeringsprogramma vastgesteld. Ook dat is aan het college. Als voor de uitvoering meer geld nodig is dan nu beschikbaar, dan vragen wij de raad om meer budget. De gemeenteraad blijft gaan over de financiële kaders voor het uitvoeringsprogramma (het budgetrecht).

Participatie
Onder de Omgevingswet is participatie niet vrijblijvend. In het programma moet staan hoe burgers, bedrijven, maatschappelijke organisaties en andere bestuursorganen bij de voorbereiding betrokken zijn. En wat de resultaten daarvan zijn. Deze motiveringsplicht is geregeld in artikel 10.8 van het Omgevingsbesluit.

Afstemmings- en consultatieverplichtingen
In artikel 2.2 van de Omgevingswet staat: "Een bestuursorgaan houdt bij de uitoefening van zijn taken en bevoegdheden op grond van deze wet rekening met de taken en bevoegdheden van andere bestuursorganen en stemt zo nodig met deze andere bestuursorganen af." Dat betekent dat we bij het vaststellen van het programma met andere partijen in overleg moeten. Hoe we dat moeten doen wordt vrijgelaten. Bepalingen over mededelingen, toezendverplichtingen en overlegverplichtingen zijn geschrapt. Het Omgevingsbesluit vermindert het aantal procedurele bepalingen, waardoor procedures inzichtelijker worden. De procedurele bepalingen gaan uit van het vertrouwen tussen overheden.

Mer-beoordelingsplicht
Op het omgevingsprogramma Mobiliteit is een mer-beoordelingsplicht van toepassing. Die beoordeling moet plaatsvinden als het programma een kader biedt voor de aanleg, wijziging of uitbreiding van wegen. Waarschijnlijk komt uit die beoordeling dat geen plan-mer-plicht geldt omdat het plan gaat over een klein gebied op lokaal niveau én dat voor het programma een bestuursorgaan van een gemeente het bevoegd gezag is. Een plan-mer-plicht geldt bijvoorbeeld wel als het plan een kader biedt voor de aanleg van autowegen, autosnelwegen of wegen die langer zijn dan 10 km.

Publicatie
Het programma zelf moeten we publiceren in het Omgevingsloket van het Digitaal Stelsel Omgevingswet (DSO). Om dat te kunnen doen moeten we bij het maken van het programma gebruik maken van een nieuwe standaard, de Standaard officiële publicaties met Toepassingsprofielen voor omgevingsdocumenten (STOP/TPOD). We moeten het programma publiceren via de 'Landelijke voorziening bekendmaken en beschikbaar stellen' (LVBB).

Zienswijzen
Bij het opstellen van een programma geldt de Uniforme openbare voorbereidingsprocedure volgens afdeling 3.4 van de Algemene wet bestuursrecht (Awb). Dat staat in artikel 16.27 lid 1

Omgevingswet. Dat betekent dat iedereen zienswijzen kan indienen, dus niet alleen belanghebbenden. Deze procedure duurt zes weken na publicatie van het ontwerp-programma.

Bezwaar en beroep
Een omgevingsprogramma bindt alleen de gemeente zelf. Vanwege het zelfbindende karakter staat er geen beroep open tegen het besluit tot vaststelling van een programma (artikel 1 van bijlage 2 van de Awb).

4.6 Budget

Voor het opstellen van het omgevingsprogramma Mobiliteit is € 100.00 beschikbaar. Dit budget besteden we ongeveer als volgt.

€ 30.000	Analyses met het verkeersmodel met betrekking tot knelpunten in de wegcapaciteit en aanpassingen van de verkeersstructuur.
€ 10.000	Onderzoek verkeersveiligheid en met name 30 km/h als standaard in de bebouwde kom.
€ 15.000	Onderzoek toekomstperspectief Soester spoorlijn, bij voorkeur samen met de andere gemeenten langs de spoorlijn.
€ 15.000	Onderzoek naar stationsomgevingen en belangrijke OV-knooppunten (U Ned programmalijn Regiopoorten).
€ 5.000	Onderzoek verbod op brandstofscooters, de juridische mogelijkheden en de effectiviteit in relatie tot de klimaatdoelen.
€ 5.000	Uitvoering van de wettelijke verplichte Mer-beoordeling van het omgevingsprogramma Mobiliteit.
€ 5.000	Opstellen waardekaart en ambitiekaart mobiliteit voor de omgevingsprogramma's wonen en werken
€ 15.000	Participatietraject, communicatie, grafische vormgeving rapportages, professionele fotograaf etc.

Het budget wordt per onderdeel hierboven bewaakt. Daarmee proberen we overschrijding van het budget te voorkomen. Let wel, dit betreft alleen budget voor het opstellen van het omgevingsprogramma. In paragraaf 2.5 is ingegaan op onder meer de financiële middelen die nodig zijn voor de uitvoering.

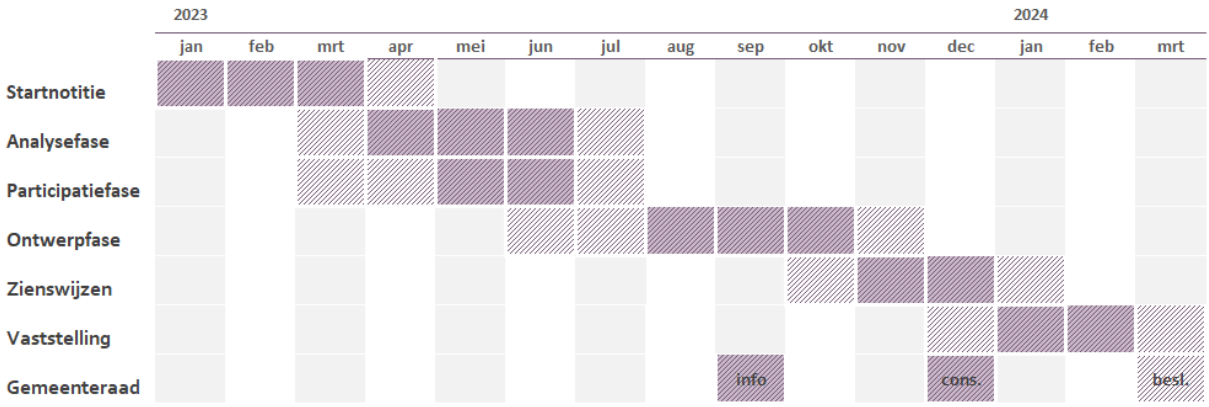
4.7 Planning

In de onderstaande figuur is de planning op hoofdlijnen samengevat. Dit betreft een ambitieuze planning waarbij de analyse- en participatiefase voor de zomer worden afgerond. Zodra hierin vertraging optreedt betekent dit dat de participatiefase vanwege de zomervakantie direct een aantal maanden opschuift. Dat heeft ook gevolgen voor het vervolg van de planning. We zetten erop in om dat te voorkomen.

Ervan uitgaande dat we de onderstaande planning volgen, starten we direct na de zomer met het opstellen van het inhoudelijke programma en vervolgens de vaststelling van een

conceptprogramma dat gedurende zes weken voor zienswijzen wordt vrijgegeven. Na het maken van een zienswijzennota kan in februari 2024 de besluitvorming in het college worden afgerond. Eventuele besluitvorming in de gemeenteraad volgt daarna in maart 2024.

Deze planning loopt parallel aan de planning van andere omgevingsprogramma's die we tegelijkertijd opstellen. Vertraging in één van de andere programma's kan daarom ook gevolgen hebben voor deze planning.



Zie over het proces met de gemeenteraad ook de volgende paragraaf.

4.8 Communicatie

Het doel van communicatie is:

- Informeren over het proces van totstandkoming
- Informeren over de inhoudelijke uitgangspunten van het programma
- Informeren over de inhoudelijke opbrengst vanuit de participatie

<u>Vorm: mensen in beweging in beeld</u>
Een omgevingsprogramma Mobiliteit wordt al snel een vaktechnisch document met ingewikkelde termen. Dat willen we voorkomen. We willen de mens en zijn/haar verplaatsingen in het stuk centraal stellen. Dat is waar we het voor doen. We hebben daarbij het idee om een aantal inspirerende personen in beeld (foto) en tekst (quote) een plek te geven in het beleidsstuk en ook in de communicatie hier omheen. We vragen daarom een aantal mensen die we in het participatietraject tegenkomen of ze mee willen doen. We vragen een professionele fotograaf om hen in beeld te brengen tijdens hun verplaatsing (bij een deelauto, op de fiets etc.) of bij een activiteit (opladen van een auto via een kabelgoot). En we vragen een quote waarom zij voor deze manier van vervoer of deze maatregel kiezen. Zo krijgen we een beleidsstuk met bijbehorende communicatie waarin onze inwoners centraal staan.

<u>Communicatieplan</u>
In de analysefase wordt een communicatieplan opgesteld, waarin ook de momenten waarop we communiceren worden bepaald.

Gemeenteraad
Met de omgevingsprogramma's wonen, werken, mobiliteit, energietransitie, water en groen wordt een groot deel van de ruimtelijke koers die de gemeenteraad heeft vastgesteld richting 2040 geconcretiseerd. We kunnen ons voorstellen dat er vanuit de gemeenteraad behoefte bestaat om dit proces op de voet te volgen om ook haar controlerende taak uit te kunnen voeren. Tijdens een informatiebijeenkomst in september 2023 presenteren we de uitkomsten van de analysefase en de participatiefase aan de gemeenteraad. Parallel aan de zienswijzenprocedure consulteren we de gemeenteraad in december 2023 over de ontwerpprogramma's, voordat het college van burgemeester en wethouders deze vaststelt. In maart 2024 komen we indien nodig terug bij de gemeenteraad voor vaststelling van onderdelen. Dat kan bijvoorbeeld het geval zijn als het niet lukt om een programma binnen de nu voorgelegde kaders te ontwikkelen en daarop aanpassingen nodig zijn. Waar dat nodig is komen we ook via de P&C cyclus terug voor het beschikbaar stellen van aanvullend budget voor de uitvoering van de omgevingsprogramma's.

4.9 Uitvoering van het programma

Het programma wordt na vaststelling uitgevoerd door de gemeente. Waar mogelijk nemen we maatregelen op gezamenlijk met andere publieke of private organisaties.

Financiering
Voor het uitvoeringsprogramma is waarschijnlijk aanvullend budget nodig. Het uitvoeringsprogramma wordt tegelijk met het omgevingsprogramma vastgesteld en is daar onlosmakelijk mee verbonden. Besluitvorming over de financiering van het programma vindt echter plaats via de P&C cyclus.

Doorwerking in (onderliggend) beleid
Bij het vaststellen van het omgevingsprogramma Mobiliteit wordt de beleidsnota 'Gemeentelijk Verkeers- en Vervoersplan (GVVP)' ingetrokken, inclusief de daarbij horende kadernota, het uitvoeringsprogramma, de oplegnotitie en de tussenevaluatie. Dit geldt ook voor de beleidsnotitie opheffen afsluitingen van wegen. Nieuwe kaders hiervoor staan straks in het omgevingsprogramma Mobiliteit.

Na vaststelling van het omgevingsprogramma volgt een doorwerking in andere beleidsstukken. Mogelijk volgen er ruimtelijke maatregelen die moeten worden vertaald in het omgevingsplan. Naar verwachting wordt ook de Nota parkeernormen herzien. Deze nota is op dit moment gebaseerd op de uitgangspunten in het Gemeentelijk Verkeers- en Vervoersplan. Tot slot volgen waarschijnlijk ook aanpassingen aan de weginrichtingen. De uitgangspunten daarvoor vertalen we in de Leidraad Fysieke Leefomgeving en de richtlijn verkeersdrempels. Deze processen volgen in 2024 of later, na vaststelling van het programma.

Andere beleidsstukken die gebaseerd zijn op het verkeersbeleid blijven waarschijnlijk ongewijzigd. Dit betreft:
- Beleidsregels inritvergunningen, 1e herziening (2019)
- Komgrenzenbesluit wegenverkeerswet (2013)

- Beleidsregels bewegwijzering, toeristisch en recreatief (2013)
- Beleidsregels verkeersontheffingen (2013)
- Beleidsnota gehandicaptenparkeerplaats op kenteken (2010)
- Wegsleepverordening (2001)

Bijsturing van beleid

Het monitoringsprogramma dat onderdeel is van het uitvoeringsprogramma moet inzicht geven in de effecten van het beleid. Op basis van het monitoringsprogramma kan het beleid en de uitvoering worden bijgestuurd.