

# Mobiliteitsvisie

Nieuwegein 2030



Nieuwegein



## Colofon

### Redactie

Gemeente Nieuwegein  
Ecorys

### Fotografie

De foto's in dit rapport komen uit verschillende bronnen. Van de gemeentelijke website en de communicatieafdeling Nieuwegein, architectenbureau's tot Shutterstock. Indien er sprake is van een creative common license dan vindt u de accreditatie hierbij rechtsonderin de pagina.

### Datum

April 2021



Nieuwegein staat stevig in de sterke en populaire Utrechtse regio, die zich onderscheidt met ‘gezond stedelijk leven’ voor iedereen. Economisch doet Nieuwegein het goed. We zijn na Utrecht en Amersfoort de grootste banenmotor in de regio en groeien nog steeds wat betreft werkgelegenheid. Met een ROC in onze stad, liggen er kansen om onderwijs en praktijk goed op elkaar aan te laten sluiten. Ook qua inwoners groeit Nieuwegein gestaag door, komende jaren vullen we een substantieel deel in van de regionale woningbouwopgave. We willen dat Nieuwegein kan groeien en tegelijk voor de toekomst aantrekkelijk, verkeersveilig en bereikbaar is. Daarmee bedoelen we dat iedereen zo snel als mogelijk op zijn of haar bestemming kan zijn, dat auto’s en het openbaar vervoer zoveel mogelijk rijden op schone energie en dat de stad uitnodigt om te fietsen en te lopen.

Het huidige netwerk van wegen, openbaar vervoer en fietspaden is ontwikkeld in een tijd, waarin een stad met 50.000 inwoners werd voorzien. Inmiddels is Nieuwegein uitgegroeid tot een stad met meer dan 63.000 inwoners en 43.000 arbeidsplaatsen. De Mobiliteitsvisie Nieuwegein 2030 biedt een antwoord op hoe wij willen dat de mobiliteit en bereikbaarheid van Nieuwegein er in 2030 uitziet.

Mobiliteit draagt bij aan ambities op het gebied van leefbaarheid, economie, duurzaamheid, gezondheid en deelname aan de maatschappij. Daarbij is het van belang dat mensen met en zonder beperking zich goed en veilig kunnen verplaatsen. Dit betekent dat we ook in de toekomst wonen, werken, onderwijs en vrije tijdsbesteding voor alle inwoners bereikbaar houden. En dat we de kansen van een veranderende mobiliteit benutten, zoals deelfietsen, deelauto’s en carpoolen. Zo leggen we de fundamenten om ook de komende 10 jaar in beweging te blijven.

Deze Mobiliteitsvisie is een visie van en voor de stad, tot stand gekomen na participatiesessie met inwoners, ondernemers, onderwijs- en zorginstellingen en een groot aantal belangengroeperingen.

In de visie komt duidelijk naar voren wat Nieuwegein belangrijk vindt voor mobiliteit. De komende maanden wordt deze visie verder uitgewerkt naar een Mobiliteitsprogramma, met concrete maatregelen. Voor Nieuwegein als geheel en voor de wijken en buurten in het bijzonder.

Tijdens de totstandkoming van deze mobiliteitsvisie werd steeds duidelijker dat de effecten van Covid-19 langer doorwerken. De exacte consequenties voor mobiliteit zijn nog niet duidelijk. Bij het opstellen van het Mobiliteitsprogramma en de monitoring hiervan brengen we deze consequenties in beeld.

Ellie Eggengoor

Wethouder Economische Zaken en Mobiliteit



## Nieuwegein blijvend in beweging

|                                          |   |
|------------------------------------------|---|
| Totstandkoming van de Mobiliteitsvisie   | 5 |
| Mobiliteit in verbinding met de omgeving | 6 |
| Leeswijzer                               | 7 |

## Mobiliteit in Nieuwegein

|                                  |    |
|----------------------------------|----|
| Huidige mobiliteitsbeeld         | 8  |
| Ontwikkelingen naar toekomst     | 9  |
| Toekomstbeeld mobiliteit in 2030 | 10 |
| Hoofdpijnen Mobiliteitsvisie     | 12 |
|                                  | 13 |

## Behouden autobereikbaarheid ook bij groei

|                                                 |    |
|-------------------------------------------------|----|
| Doorgaand verkeer                               | 16 |
| Korte autoritten                                | 18 |
| Efficiënt goederenvervoer                       | 18 |
| Werkgeversaanpak                                | 19 |
| Alternatieven over water                        | 20 |
| Verkeersmanagement en aanpassing infrastructuur | 20 |
| Op weg naar 2030                                | 21 |
|                                                 | 22 |

## Toekomstbestendige mobiliteit

|                  |    |
|------------------|----|
| Openbaar vervoer | 23 |
| Fiets            | 24 |
| Lopen            | 25 |
| Op weg naar 2030 | 26 |
|                  | 27 |

## Integrale aanpak bij veranderende mobiliteit

|                                   |    |
|-----------------------------------|----|
| Deelmobiliteit                    | 28 |
| Parkeren                          | 29 |
| P&R voorzieningen                 | 29 |
| Geïntegreerde mobiliteitsdiensten | 30 |
| Stadslogistiek                    | 30 |
| Op weg naar 2030                  | 31 |

## Zorgen dat iedereen kan verplaatsen

|                                     |    |
|-------------------------------------|----|
| Vervoersarmoede en toegankelijkheid | 32 |
| Doelgroepenvervoer                  | 33 |
| Op weg naar 2030                    | 34 |

## Verkeersveilig houden

|                                 |    |
|---------------------------------|----|
| Veilig inrichten                | 35 |
| Gedragsbeïnvloeding en educatie | 36 |

|                    |    |
|--------------------|----|
| Handhaving         | 36 |
| Sociale veiligheid | 36 |
| Op weg naar 2030   | 37 |

## Bijdragen aan leefbaarheid, duurzaamheid en gezondheid

|                  |    |
|------------------|----|
| Op weg naar 2030 | 38 |
|                  | 40 |

## Mobiliteitsvisie samen met de stad

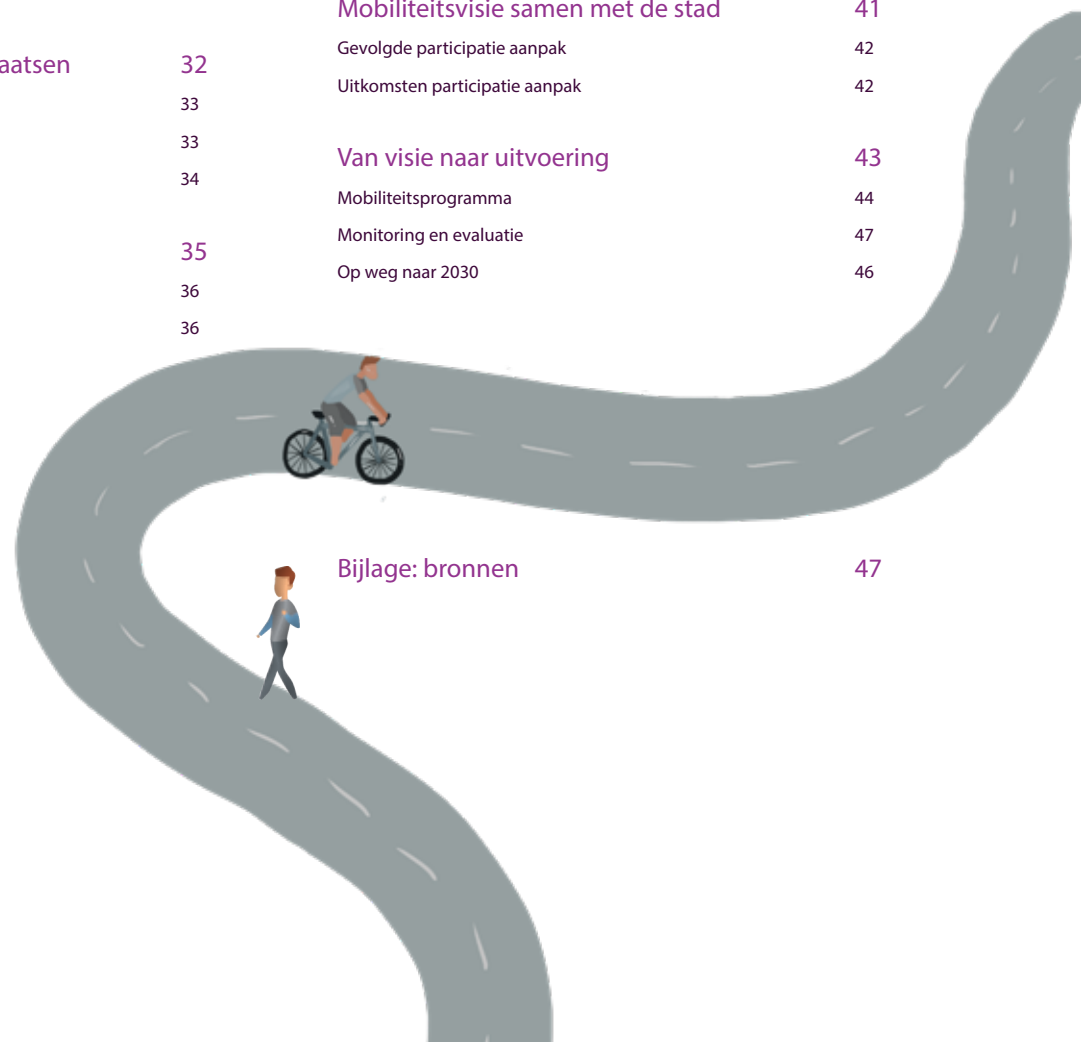
|                                |    |
|--------------------------------|----|
| Gevolgd participatie aanpak    | 41 |
| Uitkomsten participatie aanpak | 42 |

## Van visie naar uitvoering

|                         |    |
|-------------------------|----|
| Mobiliteitsprogramma    | 43 |
| Monitoring en evaluatie | 44 |
| Op weg naar 2030        | 47 |
|                         | 46 |

## Bijlage: bronnen

47



# Nieuwegein blijvend in beweging

---



Nieuwegein heeft een sterke positie in de regio en ontwikkelt zich continu. De hoeveelheid woningen en de werkgelegenheid neemt ook de komende jaren verder toe, in Nieuwegein én in de Utrechtse regio. Voor de huidige bewoners en ondernemers en de generaties na ons is het van belang dat Nieuwegein leefbaar, gezond, aantrekkelijk, verkeersveilig en bereikbaar blijft. Samen met de Nieuwegeiners en betrokkenen uit de stad, heeft de gemeente deze visie op de toekomstige mobiliteit van Nieuwegein opgesteld.

Nieuwegein wil doorgroeien in haar bevolking en economie, net als de hele regio Utrecht. Het verbeteren van de bereikbaarheid is inmiddels randvoorwaardelijk voor het realiseren van ruimtelijke ontwikkelingen. Zonder verdere maatregelen staat het verkeer in onze regio binnen enkele jaren nog vaker vast. Voor het verbeteren van de bereikbaarheid is de samenwerking met andere overheden nodig. De beleidskeuzes van Nieuwegein hebben effect over de gemeentegrenzen heen. Daarnaast is er een sterke pendel waar we niet alleen vanuit Nieuwegein op kunnen sturen en zijn er afhankelijkheden in infrastructuur en openbaar vervoer.

De toenemende bevolking en werkgelegenheid stellen eisen aan de mobiliteit, maar dit doen ook trends als de vergrijzing, de verduurzamingsopgave en de verschuiving van bezit naar gebruik (deeleconomie). We willen ons daarom meer richten op een beweegvriendelijke en toekomstbestendige mobiliteit; oftewel meer alternatieven bieden voor verplaatsingen met de auto.

Door de ligging en inrichting van Nieuwegein is de auto vrijwel altijd de snelste en meest comfortabele manier om een bestemming te bereiken, zowel binnen Nieuwegein als daarbuiten. Deze bereikbaarheid per auto is waardevol voor de gemeente en willen we nadrukkelijk overeind houden, maar met meer aandacht voor de negatieve effecten ervan op gezondheid, leefbaarheid en duurzaamheid en met goede alternatieven met OV en fiets.

### Totstandkoming van de Mobiliteitsvisie

Deze Mobiliteitsvisie is een vervolg op het Gemeentelijk Mobiliteitsplan+ uit 2014 en is afgestemd met de Ontwerp Omgevingsvisie. In de Omgevingsvisie staan de lange termijn ambities van Nieuwegein voor de fysieke leefomgeving en de samenhang met ambities op gebied van economie, mobiliteit, woningbouw en leefbaarheid.

Als eerste stap om te komen tot deze Mobiliteitsvisie is een Mobiliteitsbeeld opgesteld, waarin de huidige mobiliteitspatronen zijn beschreven en verschillende

aandachtspunten zijn benoemd. Vervolgens zijn in de Startnotitie Mobiliteitsvisie de doelstellingen van de Mobiliteitsvisie vastgesteld. In deze Mobiliteitsvisie maken we richtinggevende keuzes over de toekomstige mobiliteit en bereikbaarheid binnen en van/naar Nieuwegein.

Samen met de stad hebben we inzichtelijk gemaakt welke mobiliteitsonderwerpen belangrijk zijn om op te nemen in de visie. We hebben we een breed participatietraject doorlopen om op te halen welke kansen er zijn en en welke onderwerpen aandacht vragen. Er zijn sessies geweest voor bewoners, ondernemers, onderwijsinstellingen, omliggende gemeenten en Provincie. Ook zijn er meerdere interviews geweest met partijen als Rover, Fietsersbond, Veilig Verkeer Nederland, Adviesraad Sociaal Domein, Solgu, St. Antonius ziekenhuis en de politie. Aanvullend hieraan is er een online vragenlijst uitgezet onder alle inwoners van Nieuwegein. Deze is door meer dan duizend Nieuwegeiners ingevuld.

In een volgende fase wordt de Mobiliteitsvisie uitgewerkt tot een Mobiliteitsprogramma met concrete maatregelen op wijk- en buurtniveau, acties in de tijd en budgetten. Hierbij is tevens aandacht voor de toetsing en monitoring van de effectiviteit, om zo eventueel bij te kunnen sturen tijdens de uitvoeringsperiode. Bij deze monitoring worden concrete indicatoren opgenomen, zoveel mogelijk voorzien van een norm waarnaar we streven.

## Mobiliteit in verbinding met de omgeving

Mobiliteit is verweven met de economie, sociale activiteiten en leefbaarheid van de stad. Daarmee raakt deze visie aan tal van andere beleidsdoelen, zowel lokaal als regionaal. In de figuur is een beknopt overzicht opgenomen van beleid waar eerder relevante keuzes zijn gemaakt, binnen de gemeente (paars) en in de regio (groen). De regionale mobiliteitsdoelstellingen zijn het behouden van de doorstroming op het hoofdwegenet, het ontlasten van Utrecht Centraal Station en het vergroten van de bereikbaarheid van Utrecht Science Park.

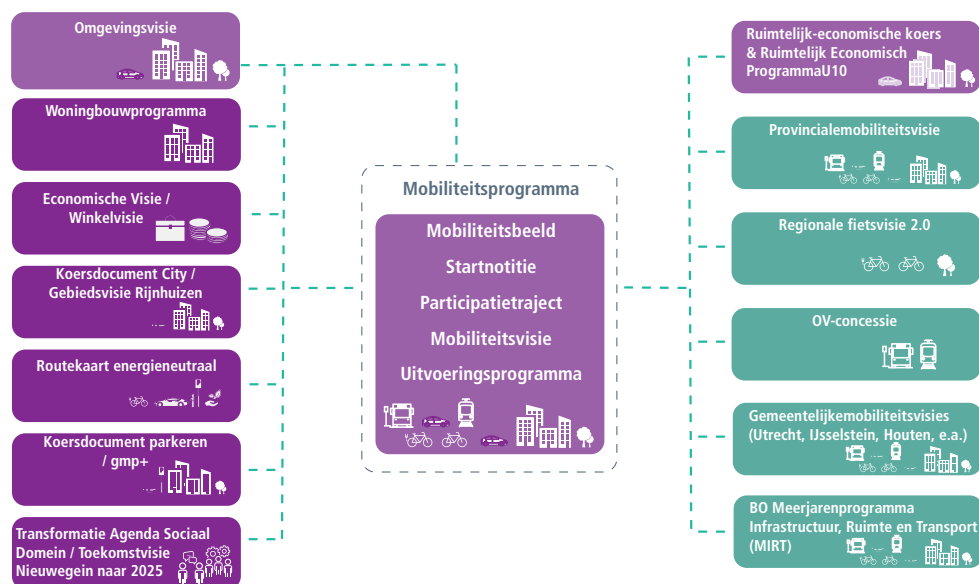
Met deze Mobiliteitsvisie stellen we de koers voor Nieuwegein vast en geven daarmee richting aan onze samenwerking met regionale partners. De doelstellingen van onze Mobiliteitsvisie doen recht aan de urgentie van de regionale opgave om de bereikbaarheid op orde te houden. Dit is nodig om de mogelijkheden voor gebiedsontwikkelingen te kunnen benutten en om de leefbaarheid te verbeteren.

## Leeswijzer

Deze Mobiliteitsvisie bestaat uit de volgende onderdelen:

- Hoofdstuk 2: Toelichting op de huidige mobiliteit in Nieuwegein en de verwachtingen naar de toekomst.
- Hoofdstuk 3 t/m 8: Beschrijving van de verschillende doelstellingen met bijbehorende thema's.
- Hoofdstuk 9: Toelichting op het doorlopen participatietraject.
- Hoofdstuk 10: Doorkijk naar vervolg op deze Mobiliteitsvisie; de verdere uitwerking naar een Mobiliteitsprogramma.

De hoofdstukken 3 t/m 8 sluiten af met een samenvatting van onze ambities tot 2030. Deze zijn in het witte kader opgenomen.



## Relatie omgevingsvisie

Een belangrijk beleidsdocument waaraan wordt gewerkt binnen de gemeente, is de eerste Omgevingsvisie van Nieuwegein. Hierin worden de opgaven geschetst op het gebied van economie, mobiliteit, woningbouw en leefbaarheid en de samenhang daartussen. De Mobiliteitsvisie is een verdieping op de Omgevingsvisie.

De Omgevingsvisie Nieuwegein verstedelijkt en vergroent legt de opgaven op het gebied van duurzaamheid, veiligheid en gezondheid vast in ruimtelijke speerpunten. Het integraal functioneren van het mobiliteitssysteem vraagt om een passende balans in het gebruik van de verschillende modaliteiten; lopen, fietsen, openbaar vervoer en autogebruik. Vanuit die overwegingen zijn de volgende doelstellingen voor deze Mobiliteitsvisie geprioriteerd.

Voor binnenstedelijke verplaatsingen hebben lopen en fietsen de voorkeur. Voor verplaatsingen van, naar en binnen Nieuwegein speelt het openbaar vervoer een belangrijke rol. De openbare ruimte moet levensloopbestendig zijn ingericht, zodat iedereen zich kan verplaatsen, met of zonder beperking. Het functioneren van het mobiliteitssysteem is toekomstbestendig en duurzaam, onder andere door het bevorderen van ketenmobiliteit en het gebruik van elektrische of waterstofvoertuigen. Het autoverkeer met een herkomst of bestemming in Nieuwegein en autoverkeer tussen wijken maakt gebruik van de hoofdstructuur (H-structuur). Hierbij moeten verkeersveiligheid, leefbaarheid en gezondheid randvoorwaardelijk altijd verbeterd worden.

# Mobiliteit in Nieuwegein

---



In aanloop naar deze Mobiliteitsvisie is een Mobiliteitsbeeld Nieuwegein opgesteld, met een brede beschrijving van de huidige mobiliteitspatronen. Daarbij zijn aandachtspunten benoemd voor een toekomstbestendige bereikbaarheid per auto en beweegvriendelijke mobiliteit met de fiets, wandelend en/of met het openbaar vervoer. We beschrijven dit huidige mobiliteitsbeeld hierna kort en leggen dit naast de verwachte ontwikkelingen. Dit samen geeft een beeld waar we in 2030 willen staan qua mobiliteit in Nieuwegein; de ambitie voor deze Mobiliteitsvisie



Mobiliteitsbeeld Ecorys, 2020

### Huidige mobiliteitsbeeld

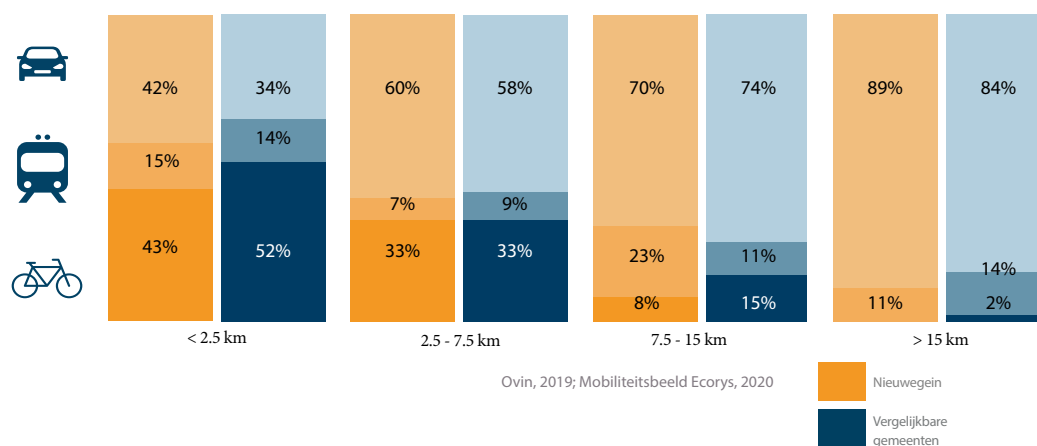
Nieuwegein is een belangrijke speler in de regionale economie, met circa 43.000 arbeidsplaatsen in belangrijke sectoren als logistiek en handel, zakelijke dienstverlening en zorg. Kenmerkend voor de stad is de omvangrijke pendel, zowel van Nieuwegeiners die buiten de stad werken, als mensen van buiten de stad die banen in Nieuwegein vervullen. Deze pendelrelatie is vooral sterk met Utrecht, Houten en IJsselstein.

Deze ligging aan meerdere snelwegen en uitgebreide hoofdstructuur zorgt voor een goede autobereikbaarheid. Mede hierdoor gebruiken Nieuwegeiners de auto relatief vaak op korte afstanden, ook voor verplaatsingen binnen de stad. De combinatie van pendelbewegingen, korte autoritten en sluipverkeer legt op sommige locaties een behoorlijke druk op het wegennet. Zowel op de hoofdstructuur als

op andere wegen, wordt regelmatig de streefwaarde voor intensiteiten uit het GMP+ overschreden. Dit leidt vooralsnog niet tot grote doorstromingsproblemen. Maar met verdere groei in het aantal verplaatsingen zal dit steeds vaker wel gebeuren.

Doorgaand sluipverkeer heeft geen herkomst of bestemming binnen de stad, maar rijdt er slechts doorheen. Deze kans neemt toe als er files staan op de snelwegen. Maar er is ook intern sluipverkeer, dat van en/of naar de stad moet en geen gebruik maakt van de hoofdstructuur maar door de wijken rijdt of dat door de stad naar een andere snelweg rijdt. We zien de afgelopen jaren een groei van het elektrisch vervoer, deelauto's en fietsgebruik. Er ligt een opgave voor een verdere verschuiving naar meer toekomstbestendige vormen van mobiliteit, waarin de fiets en het openbaar vervoer ook een belangrijke rol spelen.

Modal split naar afstandsklasse Nieuwegein



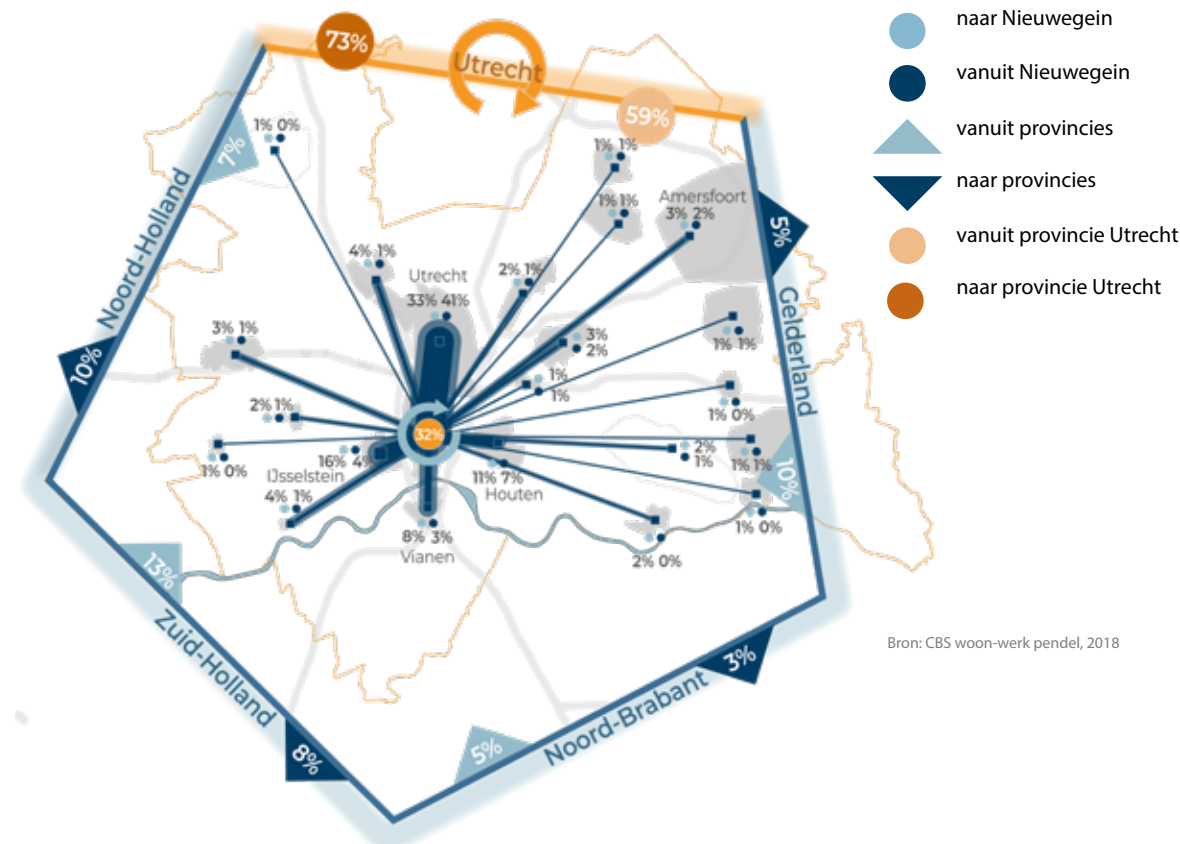
Tegelijkertijd zijn er aandachtspunten voor het openbaar vervoer en de fiets. De afgelopen jaren is geïnvesteerd in beide vervoerswijzen en ook de komende jaren zijn meerdere maatregelen voorzien. Dit is ook nodig, want het gebied dat in een uur met het openbaar vervoer vanuit Nieuwegein bereikt kan worden, is beperkt. Daarnaast is de werk-as niet voldoende aangesloten op het openbaar vervoer, zeker niet wat betreft bedieningstijden. Voor de fiets geldt dat ingezet is en wordt op goede regionale verbindingen, maar er zijn nog aandachtspunten binnen de stad.

### Ontwikkelingen naar toekomst

De komende jaren blijft Nieuwegein groeien, zowel qua inwoneraantal als qua bedrijvigheid. Door de toenemende vergrijzing is in 2040 naar verwachting 1 op de 4 inwoners ouder dan 65 jaar. Dit stelt naast eisen aan de inrichting van de openbare ruimte ook eisen aan de mobiliteit. Tegelijkertijd kunnen we door de verdere verstedelijking en betere bereikbaarheid aantrekkelijk worden en blijven voor de jongere generatie.

Naast deze inwonersgroei is er ook een groei in bedrijvigheid voorzien. Onze ligging aan de A2, A12 en A27 maakt dat we één van de best bereikbare plekken in Nederland zijn en op de draaischijf van Nederland liggen. Nieuwegein is economisch complementair in de regio en is zich duurzaam aan het ontwikkelen tot dé logistieke hot-spot van de

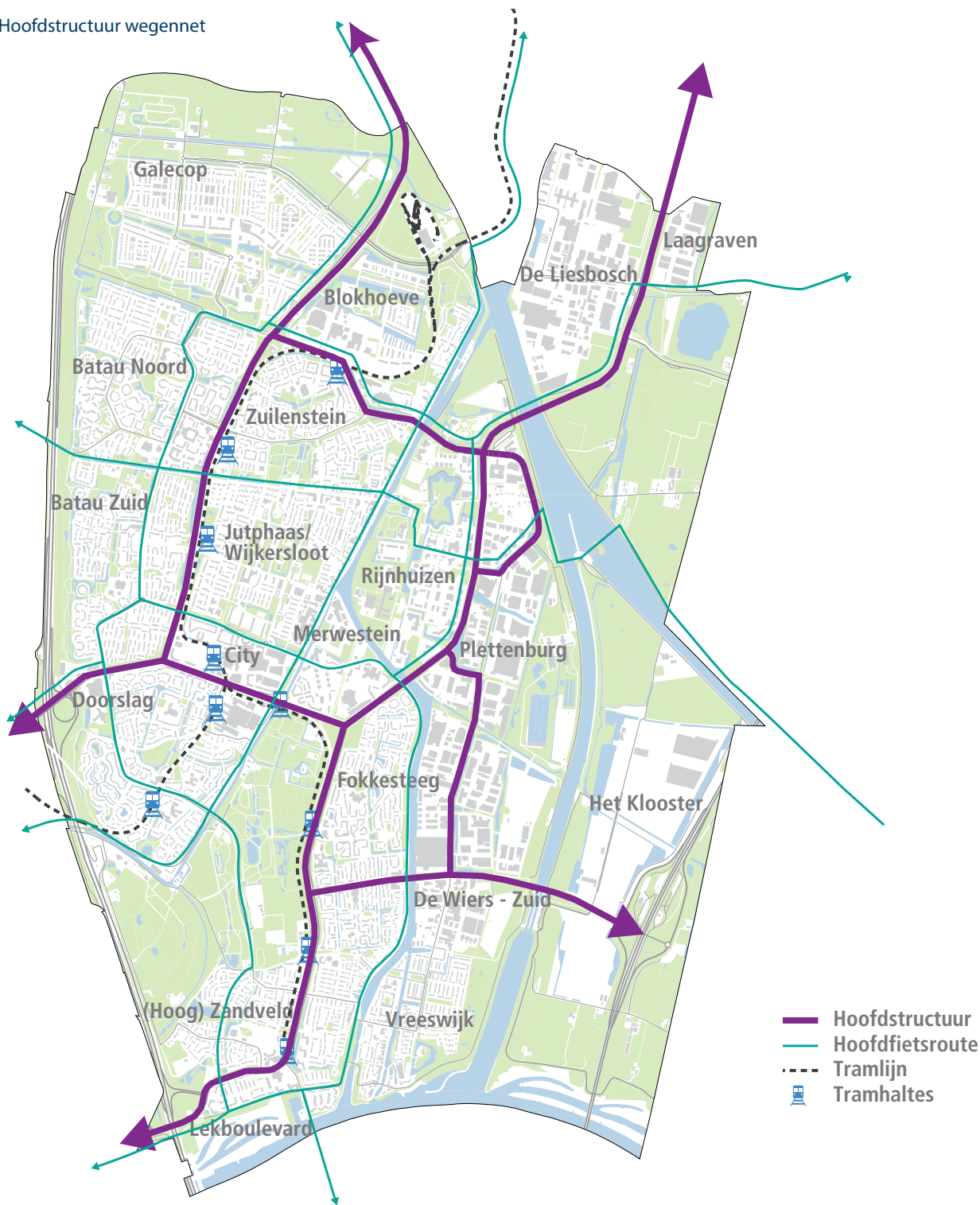
Woon-werk pendel Nieuwegein



Bron: CBS woon-werk pendel, 2018

regio. Naast aandacht voor de bereikbaarheid van vrachtauto's vraagt dit om een duidelijke stadslogistiek. Er zijn verdere plannen voor bijvoorbeeld de A12 zone, als de strategische ontwikkellocatie voor Nieuwegein op lange termijn. Om hier een ontwikkeling mogelijk te maken, is onder andere een systeemsprong in mobiliteit nodig.

Voor Nieuwegein is een goede OV- en fietsbereikbaarheid een harde randvoorwaarde voor ontwikkeling van dit gebied. De mobiliteitsoplossing die hiervoor gekozen wordt, moet bijdragen aan de verbetering van de bereikbaarheid van Nieuwegein als geheel. Zodat de stad profiteert van deze ontwikkeling.



Op de werkas bevinden zich meerdere bedrijven met regionale verzorgingsgebieden. En met zeven miljoen bezoekers per jaar is City Plaza een belangrijk winkelcentrum voor Nieuwegeiners en inwoners uit de regio. Al deze functies vragen om specifieke aandacht voor bereikbaarheid, in samenhang met de gebiedsontwikkelingen.

De groei van Nieuwegein vindt plaats in een regio die ook op andere plaatsen sterk groeit. Zonder verdere maatregelen zorgt dit ervoor dat het verkeer tijdens spitsuren op de wegen vast komt te staan. Uit het regionale MIRT Onderzoek blijkt dat het verkeer zelfs met voorziene aanpassingen aan het wegennet op grote delen van dit wegennet in 2030 vaststaat. Tot die tijd is er sprake van verkeershinder door een aantal omvangrijke werkzaamheden, ook op de snelwegen rond Nieuwegein.

Het verbeteren van de bereikbaarheid van de regio is daarom een randvoorwaarde vanuit de leefbaarheid van de huidige inwoners en ondernemers, vanuit de vergrijzing van de gemeente en vanuit het realiseren van de bestaande woningbouwplannen én de verstedelijkingsopgave voor wonen en werken op de langere termijn. Daarom trekken we in regionaal verband samen op om een noodzakelijke mobiliteitssprong mogelijk te maken.

### Toekomstbeeld mobiliteit in 2030

Als we de balans opmaken waar we staan in 2030, dan zien we een stad die stedelijker en groener geworden is, met veel ruimte voor lopen en fietsen. De stad is verder gegroeid qua inwoners in Rijnhuizen en City. De A12 zone wordt ontwikkeld en is vanaf het begin goed ontsloten met OV en fiets. De werkgelegenheid is verder gegroeid, we zijn een logistieke hotspot, City is een levendig centrum met regionale functie en de overige winkelcentra hebben een sterke lokale functie. De belangrijke voorzieningen als winkelcentra en gezondheidscentra zijn goed bereikbaar met auto en fiets.

Binnen de wijk worden verplaatsingen hoofdzakelijk fietsend en lopend gedaan. De wijken zijn verbonden door aantrekkelijke fietspaden en fietsstraten. Hierdoor is het rustiger in de woonwijken. De auto wordt voor verplaatsingen binnen Nieuwegein gericht gebruikt, zoveel mogelijk via de hoofdstructuur, waarop je goed kunt doorrijden. Het verkeer wordt door intelligente verkeerslichten over de kruispunten geleid, waardoor de prioriteit per moment van de dag toegewezen kan worden aan de verkeersstromen.

Voor verplaatsingen buiten Nieuwegein profiteer je met de auto van de gunstige ligging op de draaischijf van Nederland. De werkzaamheden aan de A12 en A27 zijn afgerond en door een combinatie van aanvullende maatregelen is de doorstroming op de snelwegen op orde.

Maar ook met het openbaar vervoer kun je een groot gebied bereiken. Het openbaar vervoer biedt snelle verbindingen. Vanaf de regionale OV knoop City ben je in een klein kwartier op Utrecht Centraal en ook

Utrecht Science Park is goed ontsloten. Daarnaast kun je zowel met de fiets als met het openbaar vervoer makkelijk naar regionale stations als Houten en busstation Lekbrug Vianen en intercity station Utrecht Lunetten/Koningsweg. Er is een onderliggend OV netwerk, waardoor het gebruik van openbaar vervoer voor zoveel mogelijk mensen toegankelijk is.

De openbaar vervoer haltes zijn goed ontsloten voor fiets en wandelen. Westraven fungeert als regionale mobiliteitshub waar functies gecombineerd zijn, mensen makkelijk overstappen tussen modaliteiten en zonder moeite gebruik kunnen maken van deelmobiliteit. City vervult een rol als regionale OV knoop. Door de compacte verstedelijking en de verbetering van fiets en OV, is het autogebruik niet evenredig meegegroeid met de ontwikkelingen in inwoners en werkgelegenheid.



### Hoofdpijnen Mobiliteitsvisie

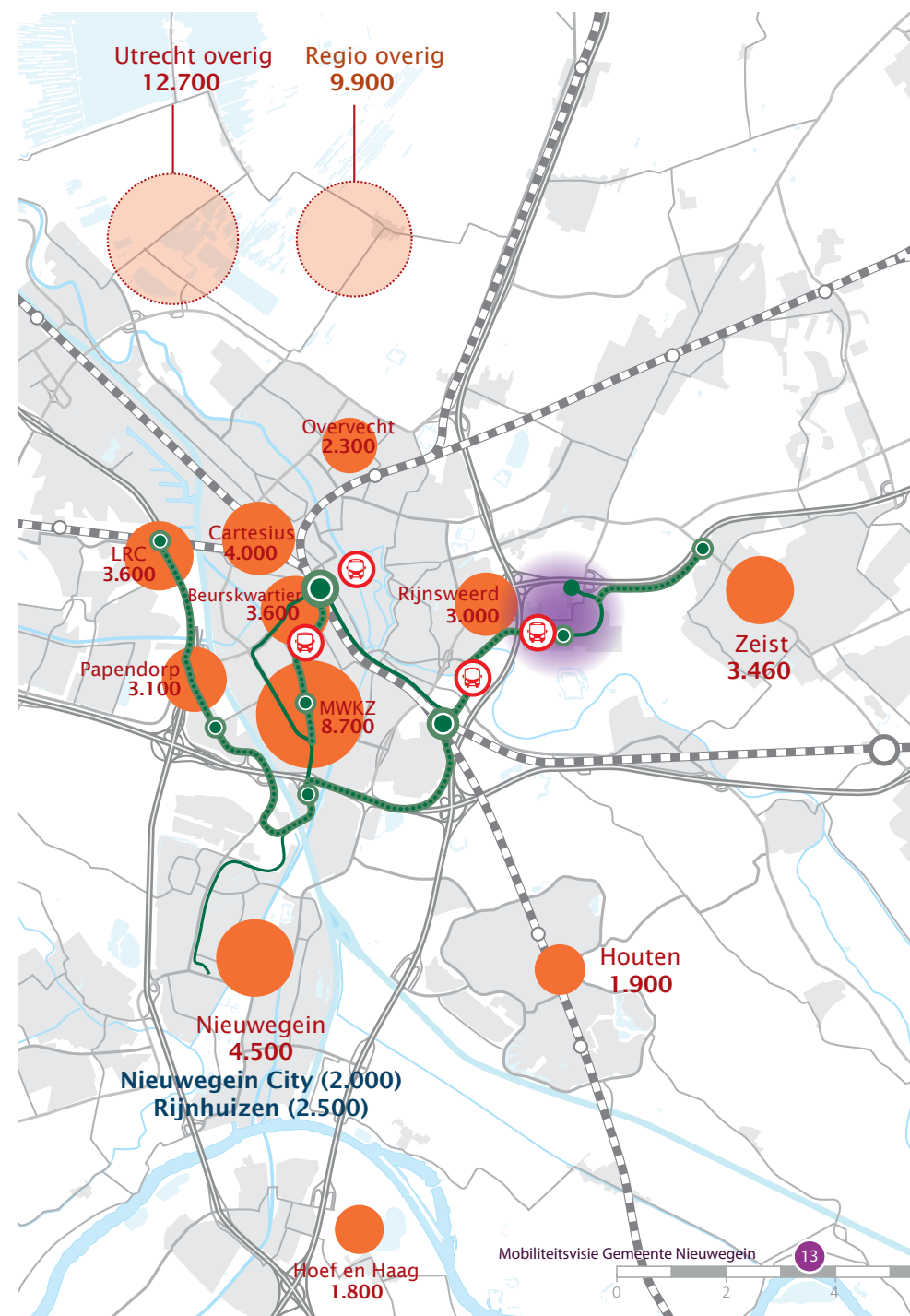
Vanuit het huidige mobiliteitsbeeld en het gewenste toekomstbeeld zijn de volgende geprioriteerde doelstellingen voor de Mobiliteitsvisie opgesteld:

- voor binnenstedelijke verplaatsingen hebben lopen en fietsen de voorkeur;
  - voor verplaatsingen van, naar en binnen Nieuwegein moet openbaar vervoer een belangrijke rol spelen;
  - de openbare ruimte / verkeersruimte moet levensloopbestendig zijn ingericht, zodat iedereen zich kan verplaatsen, met of zonder beperking;
  - het functioneren van het mobiliteitssysteem is toekomstbestendig en duurzaam, onder andere door het bevorderen van ketenmobiliteit en het gebruik van elektrische of waterstofvoertuigen;
  - autoverkeer met een herkomst of bestemming in Nieuwegein en autoverkeer tussen wijken maakt gebruik van de hoofdstructuur (H-structuur);
- waarbij verkeersveiligheid, leefbaarheid en gezondheid randvoorwaardelijk altijd verbeterd moeten worden.

In de volgende hoofdstukken worden deze doelstellingen verder uitgewerkt. In de volgende infographic staan de hoofdpijnen samengevat.

Woningbouwambitie regio Utrecht

Bron: Bestuurlijk overleg Meerjarenprogramma, Infrastructuur, Ruimte en Transport (BO MIRT) 2019





## Hoe is de mobiliteit nu

We benaderen mobiliteit steeds integraler en in samenhang met gebiedsontwikkeling. De nieuwe OV Knoop City en het Koersdocument Parkeren en Koersdocument City geven hier invulling aan.

Nieuwegein heeft met de tramlijn een rechtstreekse verbinding met Utrecht Centraal. Het gebied dat binnen een uur bereikt kan worden met het openbaar vervoer is echter beperkt.

Nieuwegein kent weinig zware ongevallen, maar elk ongeval is er een teveel. De toenemende drukte en verschil in snelheden vraagt om nieuw beleid, vanuit de bestaande pijlers veilige infrastructuur, handhaving en gedragsbeïnvloeding (educatie).

Nieuwegein is door haar ligging aan meerdere snelwegen, de hoofdstructuur van wegen in de stad en de aanwezige parkeervoorzieningen goed bereikbaar voor auto's. Naast de voordelen die dit biedt als aantrekkelijke woon- en werklocatie vraagt dit veel van de infrastructuur en belast dit de leefbaarheid van de stad.

Nieuwegeinse gebruiken de auto relatief vaak voor korte autoritten. Daarnaast is er een sterke pendel van en naar omliggende gemeenten en is Nieuwegein aantrekkelijk voor sluipverkeer (zowel voor personen als vracht). Deze combinaties van verplaatsingen leggen op sommige locaties een behoorlijke druk op het wegennet.

We hebben de afgelopen jaren geïnvesteerd in verbeteringen van regionale fietscorridors. Binnen de stad zijn nog aandachtspunten qua ontsluiting van wijken, aansluitingen op bestemmingen en goed vindbare fietsstallingen.

Momenteel is er aanvullend openbaar vervoer en is er de regiotaxi in het kader van de WMO. Het is nog niet duidelijk hoe dit na 2024 georganiseerd wordt. Dit werken we uit met betrokken partijen. Rond City en wijk-winkelcentra zijn enkele oversteken onvoldoende veilig en toegankelijk.



## Waar willen we naartoe tot 2030

Nieuwegein



We zorgen voor een **toekomstbestendige mobiliteit** door het bereikbaar gebied per OV te vergroten. Dit doen we door de verbinding met Utrecht te versnellen, betere verknoping te realiseren met regionale stations en het voor- en natransport naar de haltes te verbeteren. Verder zorgen we dat de fiets een concurrerend alternatief voor de auto is op afstanden tot 15 kilometer.

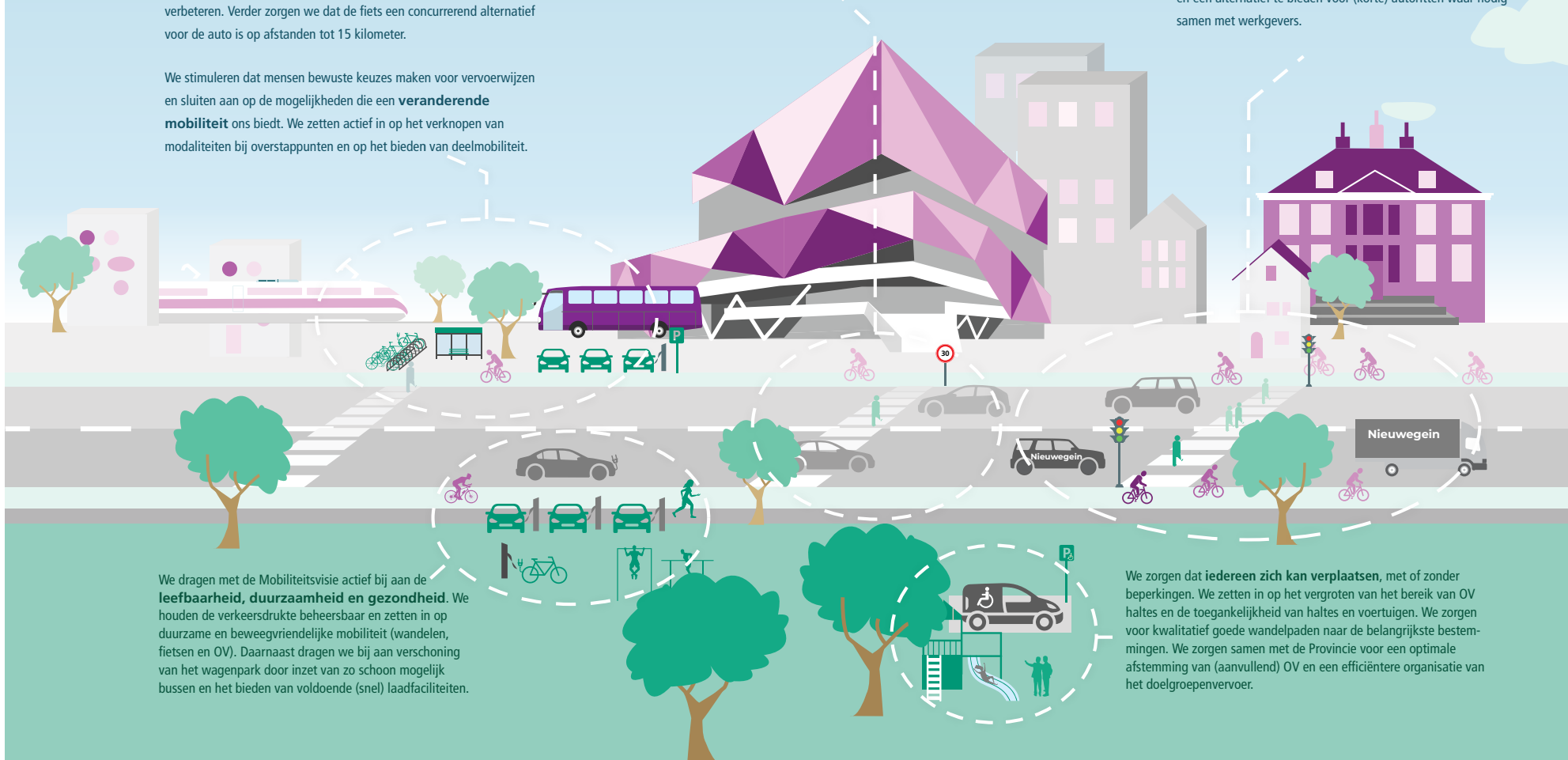
We stimuleren dat mensen bewuste keuzes maken voor vervoerwijzen en sluiten aan op de mogelijkheden die een **veranderende mobiliteit** ons biedt. We zetten actief in op het verknopen van modaliteiten bij overstappunten en op het bieden van deelmobiliteit.

We houden Nieuwegein **verkeersveilig** door een veilige inrichting van (school) routes, het spreiden van drukte en een passend snelheidsregime. Daarnaast zetten we in op handhaving en gedragsbeïnvloeding (educatie). Het uitgangspunt hierbij is dat elk verkeersslachtoffer er één te veel is.

Om de autobereikbaarheid te waarborgen, ook bij groei in inwoners en arbeidsplaatsen, willen we de **verkeersdrukke** op de Nieuwegeinse wegen **beheersbaar houden**. Dit doen we door het tegen gaan van het doorgaand sluipverkeer, en een alternatief te bieden voor (korte) autoritten waar nodig samen met werkgevers.

We dragen met de Mobiliteitsvisie actief bij aan de **leefbaarheid, duurzaamheid en gezondheid**. We houden de verkeersdrukke beheersbaar en zetten in op duurzame en beweegvriendelijke mobiliteit (wandelen, fietsen en OV). Daarnaast dragen we bij aan verschoning van het wagenpark door inzet van zo schoon mogelijk bussen en het bieden van voldoende (snel) laadfaciliteiten.

We zorgen dat **iedereen zich kan verplaatsen**, met of zonder beperkingen. We zetten in op het vergroten van het bereik van OV haltes en de toegankelijkheid van haltes en voertuigen. We zorgen voor kwalitatief goede wandelpaden naar de belangrijkste bestemmingen. We zorgen samen met de Provincie voor een optimale afstemming van (aanvullend) OV en een efficiëntere organisatie van het doelgroepenvervoer.





## Behouden autobereikbaarheid ook bij groei

---

Nieuwegein is door haar ligging, infrastructuur en parkeerfaciliteiten goed bereikbaar voor het autoverkeer. Dit zorgt ervoor dat we een aantrekkelijke locatie zijn voor (logistieke) bedrijven en veel werkgelegenheid hebben. Daarnaast maakt het ons tot een aantrekkelijke woonlocatie voor mensen die buiten de gemeente werken. Naast alle voordelen die de goede autobereikbaarheid biedt, leidt het bij een aantal punten op het wegennet tot overschrijding van de streefwaarden voor intensiteiten en ondervinden bewoners in sommige wijken verkeersoverlast. Bij verdichting in inwoners en arbeidsplaatsen komt de autobereikbaarheid verder onder druk te staan. Zonder maatregelen staat het verkeer tijdens de spitsuren al snel steeds vaker vast. Vandaar dat we de verkeersdrukke beheersbaar moeten houden, zowel voor de bestaande stad als bij nieuwe gebiedsontwikkelingen.

We hebben in Nieuwegein een duidelijke hoofdstructuur in het wegennet, de zogeheten ladderstructuur. Het gemotoriseerd verkeer willen we zoveel mogelijk afwikkelen op de hoofdstructuur.

Op meerdere plekken in de stad ligt de verkeersintensiteit (het aantal passerende voertuigen) per etmaal echter boven de streefwaarden die opgenomen zijn in het GMP+, zowel op de hoofdstructuur als daarbuiten.

De streefwaarden uit het GMP+ houden naast capaciteit van de weg, ook rekening met de leefbaarheid in de stad. Denk hierbij aan geluidsoverlast, luchtvervuiling en oversteekbaarheid. De rode bolletjes in de figuur geven plekken weer waar deze intensiteit hoger ligt dan gewenst.

#### Verkeersintensiteiten wegennet

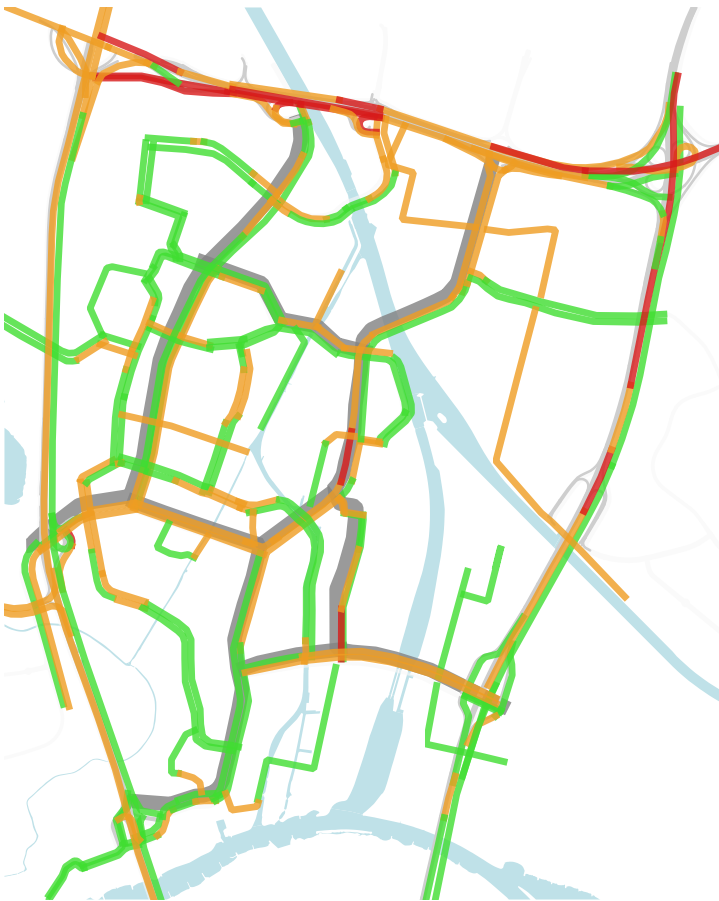
| gmp+streefwaarde<br>aantal motorvoertuigen/etmaal | Intensiteit/<br>gmp+ streefwaarde |
|---------------------------------------------------|-----------------------------------|
| 15.000                                            | >100%                             |
| 15.000                                            | 85 - 100%                         |
| 10.000                                            | 0 - 85%                           |
| 3.000                                             |                                   |



Verkeerstellingen Sweco, 2019, Mobiliteitsbeeld Nieuwegein, Ecorys.2020

### Doorstroming avondspits

snel ———— langzaam



Typical traffic, Google 2020

De overschrijding van de streefwaarde leidt daarmee nog niet direct tot doorstromingsproblemen. De verkeersdruk zorgt met name in de avondspits tot vertragingen op sommige wegen. Dit geldt voor de wegen die in de figuur oranje en rood gekleurd zijn. De wegen met de meeste doorstromingsproblemen zijn de Noordstedeweg, Zuidstedeweg, Waterliniedok en Plettenburgerbaan. We hebben een streefwaarde in het GMP+. Deze herijken we in het Mobiliteitsprogramma. Er kan een locatiespecifieke aanpassing gedaan worden op basis van een afweging tussen de overlast voor de omgeving, de wensen rond verdichting en de haalbaarheid van mogelijke oplossingen.

Om de verkeersdruk te beheersbaar te houden, bieden we goede alternatieven voor de auto, doen we gerichte aanpassingen aan de infrastructuur en benutten we de mogelijkheden van verkeersmanagement.

### Doorgaand verkeer

Nieuwegein beschikt over zes op- en afritten op de drie omliggende snelwegen (A12, A2 en A27). Hierdoor is het mogelijk om (buiten de spitsuren) vanuit heel Nieuwegein binnen 5 minuten op een snelweg te zitten, vaak via meerdere op- en afritten. De figuur op de volgende pagina laat dit zien. Juist door de goede ontsluiting vanuit de snelwegen en de doorstroming op het wegennet binnen Nieuwegein is het voor meerdere doorgaande relaties interessant om door Nieuwegein

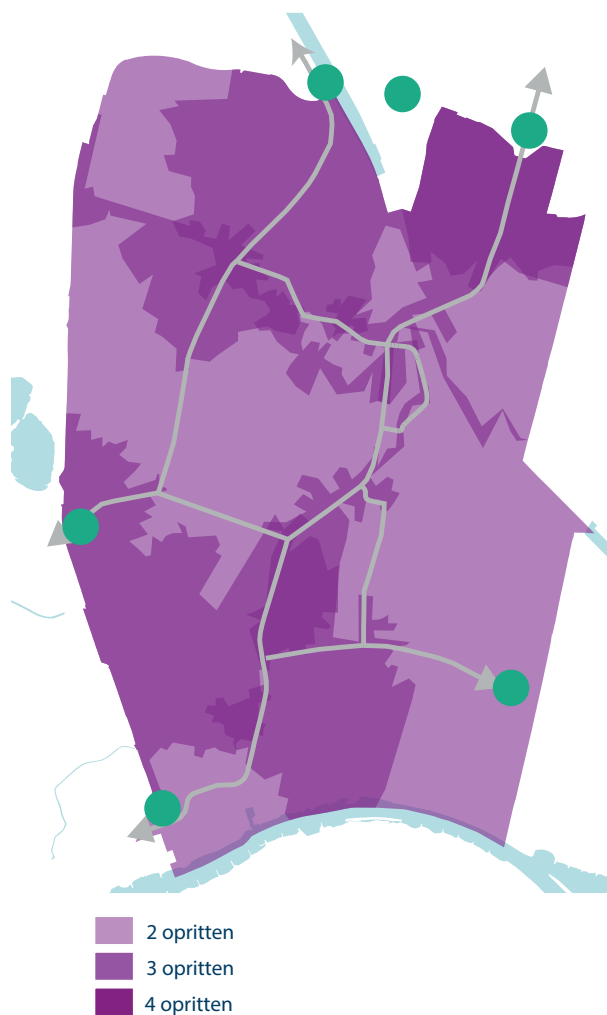
te rijden. Dit is al het geval bij goede doorstroming op de snelwegen, maar wordt nog aantrekkelijker bij (toenemende) vertragingen op de snelwegen. Omdat dit verkeer geen relatie heeft met Nieuwegein, ontmoedigen we dit verkeer om gebruik te maken van onze wegen. Dit doen we door te zorgen dat de route door de stad niet sneller is dan via de snelweg, zonder dat het verkeer in de stad hier last van heeft.

Naast dit doorgaande sluipverkeer (van de ene snelweg naar de andere door de stad) is er in sommige wijken sprake van intern sluipverkeer. Dit is verkeer dat wel een herkomst en/of bestemming heeft in de stad, maar niet van de hoofdstructuur gebruik maakt en door de wijken rijdt. Daarnaast zijn dit bijvoorbeeld (vracht) auto's die door de stad naar een andere op- en afrit rijden. Dit gebeurt zeker op momenten dat er files op de snelwegen staan. Dit interne sluipverkeer laten we zoveel mogelijk gebruik maken van de hoofdstructuur en van de best passende op- en afrit.

### Korte autoritten

Er wordt binnen Nieuwegein opvallend veel gebruik gemaakt van de auto op korte afstandsverplaatsingen. Dit terwijl veel van de verplaatsingen over een fietsbare afstand plaatsvinden. Op afstanden tot 2,5 kilometer wordt bijvoorbeeld meer dan 40% van de verplaatsingen met de auto gemaakt. Uit onderzoek blijkt dat 1 op de 5 autoritten vanuit Nieuwegein binnen de stad blijft. En van alle auto aankomsten

### Bereikbaarheid snelwegen binnen 5 minuten



Bron: eigen berekening Ecorys, netwerk NWB, 2020

in City is meer dan de helft afkomstig uit Nieuwegein zelf. Maar het gaat niet alleen om verplaatsingen binnen Nieuwegein, ook verplaatsingen op relaties met Houten, IJsselstein en (delen van) Utrecht vallen binnen de fietsbare afstand. En juist deze relaties kennen een aanzienlijke pendel. Het meerendeel van de pendelverplaatsingen op deze relaties wordt met de auto gedaan. Maar ook in recreatieve verplaatsingen tussen deze gemeenten wordt vaak de auto gebruikt.

Om het gebruik van de fiets verder te stimuleren, wordt ingezet op kwalitatief voldoende goede en rechtstreekse fietsverbindingen. Dit wordt in het volgende hoofdstuk toegelicht.

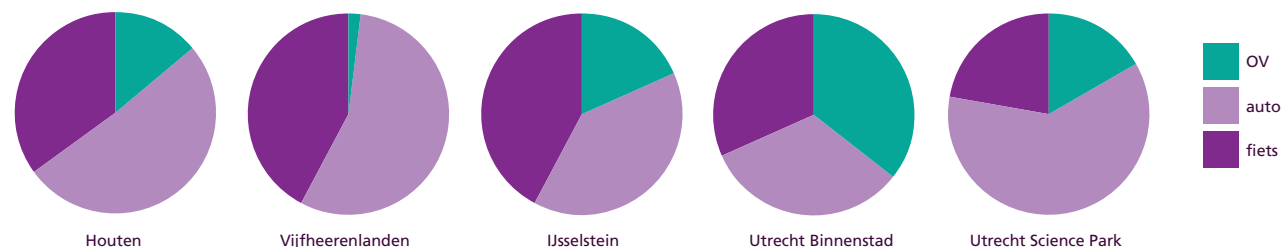
### Efficiënt goederenvervoer

Nieuwegein heeft een duidelijke werkas met op terreinen als Het Klooster een sterke nadruk op logistieke bedrijven en distributiecentra. Dit zorgt voor verkeersbewegingen die in goede banen geleid

moeten worden. Door de toenemende logistieke stromen en bedrijvigheid neemt ook de vraag naar vrachtwagenparkeerplaatsen toe. Behalve logistieke en distributie bedrijven hebben veel van de winkels op bedrijventerreinen als De Liesbosch een regionale verzorgingsmarkt (bijvoorbeeld bouwmarkten, tuincentra en showrooms). Dit brengt aanvullend vrachtverkeer en regionaal winkelbezoek met zich mee.

We willen dat het vrachtverkeer de directe aansluitingen op de snelwegen gebruikt en niet door woongebieden rijdt. Dit vraagt om goede aansluitingen op de naastgelegen snelwegen en afspraken met bedrijven. De komende jaren wordt er veelvuldig aan de snelwegen A12 en A27 gewerkt. Dit vraagt om een goed doordachte aanpak om de bereikbaarheid van de werkas te waarborgen, zonder de leefbaarheid en bereikbaarheid van de gemeente teveel te belasten.

### Verdeling modaliteiten in uitgaande pendel vanuit Nieuwegein



Notitie Mobiliteit in de Zuidregio Utrecht, 2019

Tegelijkertijd vraagt de stedelijke distributie rond City en een aantal wijkwinkelcentra aandacht. Om het overig wegverkeer niet te hinderen, moeten er voldoende laad- en losgelegenheden zijn, waarbij rekening gehouden wordt met zowel de belangen van de winkeliers als die van de inwoners. Ook bekijken we de mogelijkheden van een regionale logistieke hub. Dat is een commercieel bedrijf dat een overslagpunt biedt waar andere bedrijven vracht en/of pakketjes kunnen afleveren. Deze worden vervolgens meer gebundeld en met schone en stille voertuigen verder verspreid. Omdat de schaal van Nieuwegein wellicht onvoldoende is om dit renderend te krijgen, bekijken we in samenwerking met de buurgemeenten of en waar een dergelijke regionale hub gefaciliteerd kan worden. Dit moet wel ondersteund worden met lokaal beleid rond stadsdistributie.

### Werkgeversaanpak

We zijn onderdeel van een regionale arbeidsmarkt. Nieuwegein kent een sterke pendel, zowel inkomend als uitgaand. Ruim 75% van de banen in Nieuwegein wordt ingevuld door mensen van buiten Nieuwegein. Tegelijkertijd werkt bijna 70% van de werkende Nieuwegeiners buiten onze stad. Bij verdere groei in Nieuwegein en in de regio neemt deze pendel in absolute zin toe.

Dit betekent dat de werkgevers een belangrijke gesprekspartner zijn in het beheersbaar houden van de verkeersdrukke. Immers, zij kunnen bijdragen aan het verminderen van het aandeel auto in de woon-werkverplaatsingen van hun personeel. Bijvoorbeeld door maatregelen te nemen om hun personeel te stimuleren om meer gebruik te maken van een andere vervoerswijzen, mogelijkheden te bieden om thuis te werken of om op een andere tijd te reizen. De aanwezigheid van voldoende goed openbaar vervoer is hiervoor een voorwaarde.

### Alternatieven over water

Nieuwegein ligt aan het water; de Lek in het zuiden en het Lekkanaal in het oosten (dat aansluit op het Amsterdam-Rijnkanaal). De oversteekbaarheid van het water is een blijvend aandachtspunt. De openingstijden van bruggen en het pontje naar Vianen bekijken we in samenhang met alle belangen en we kijken naar de noodzaak van nieuwe kruisingen over het water.

Tegelijkertijd biedt dit water in potentie een alternatief voor verplaatsingen over de weg. In de regio Rotterdam is een goedwerkend systeem van waterbussen en watertaxi's opgezet en ook in Utrecht wordt gekeken naar mogelijkheden voor vervoer over water (waaronder goederenvervoer).

De directe waterwegverbinding met Utrecht, het feit dat Utrecht in haar Mobiliteitsvisie aangeeft meer met vervoer over water te willen doen en de grote pendel tussen Nieuwegein en Utrecht bieden op termijn wellicht kansen aan de oostkant van de stad. In overleg met de buurgemeenten zoeken we de mogelijkheden uit en maken ons hier sterk voor richting Provincie.



### Verkeersmanagement en aanpassing infrastructuur

De bovengenoemde thema's zetten in op het bieden van alternatieven voor verplaatsingen over de weg, om zo de verkeersdrukte beheersbaar te houden en de autobereikbaarheid te behouden. In aanvulling hierop wordt gekeken naar de mogelijkheden van verkeersmanagement. Hierbij gaat het om een slimme routing van verkeer, maar ook om intelligente doorstroming op de kruisingen.

De resterende regelruimte op een aantal belangrijke kruisingen is beperkt. Binnen Nieuwegein zetten we daarom de komende jaren in op de verdere uitrol van intelligente verkeerslichten (iVRI). Deze iVRI's kunnen communiceren met voertuigen en fietsers en zo de kruispunten efficiënter regelen. De iVRI weet hoeveel verkeer eraan komt en wat voor verkeer het is. Dit biedt mogelijkheden om bepaalde verkeersstromen prioriteit te geven boven andere, variërend per locatie en moment van de dag.

Op de belangrijke fiets en OV routes geven we zoveel mogelijk voorrang aan deze modaliteiten op de kruisingen. We maken daarbij een integrale afweging van doorstroming en veiligheid voor alle modaliteiten.

Daar waar de verkeersdrukte structureel te hoog is of de verschillende vervoerswijzen elkaar teveel hinderen om een vlotte doorstroming mogelijk te maken, wordt gekeken naar mogelijkheden om de vervoerswijzen te ontvlechten of om aanpassingen in de infrastructuur te doen.



## Op weg naar 2030

De autobereikbaarheid van (voorzieningen in) de stad is van belang voor het functioneren van de stad. We willen een groei van inwoners en werkgelegenheid realiseren, zonder dat het autogebruik evenredig meegroeit. Anders staat het verkeer zowel op onze wegen als op de snelwegen in 2030 vast. Daarom zetten we in op het bieden van alternatieven voor de auto, doen we gerichte aanpassingen aan de infrastructuur en benutten we de mogelijkheden van verkeersmanagement.

Het doorgaande verkeer door de stad willen we van onze wegen door te zorgen dat de route door Nieuwegein heen niet sneller is dan via de snelweg, zonder het verkeer binnen Nieuwegein te hinderen. Het verkeer van en/of naar de stad maakt zoveel mogelijk gebruik van de hoofdstructuur en van de best passende op- en afritten. Voor de korte autoritten bieden we goede alternatieven met de fiets, zodat de modale split van autoverplaatsingen binnen de stad omlaag gaat.

Samen met werkgevers zetten we in op andere modaliteiten en/of andere tijdstippen voor de woon-werk pendel. Hiermee willen we de modale split van auto in pendelverplaatsingen tot 10 kilometer (onder kantoor tijden) omlaag brengen.

In aanvulling op het bieden van alternatieven voor de auto zetten we in op verkeersmanagement. We zorgen voor IVRIs op cruciale kruisingen in de hoofdstructuur. Deze IVRIs benutten we om verkeersstromen te sturen en te prioriteren, vanuit een integrale afweging van doorstroming en verkeersveiligheid. Op punten waar desondanks teveel verkeersdruk is, worden gerichte aanpassingen aan het wegennet gedaan. We willen geen overschrijding van de GMP+ streefwaarde op het onderliggend wegennet in de stad.

Nieuwe bovenregionale infrastructuur door Nieuwegein moet een meerwaarde hebben voor Nieuwegein en bijdragen aan doelstellingen van deze Mobiliteitsvisie. Indien er vanuit nationale of regionale overwegingen ingezet wordt op beprijzing, nemen wij een actieve rol in regionaal verband aan om te zorgen dat dit niet uitsluitend door de gemeenten wordt opgepakt.

BEHOUDEN AUTOBEREIKBAARHEID OOK BIJ GROEI



# Toekomstbestendige mobiliteit

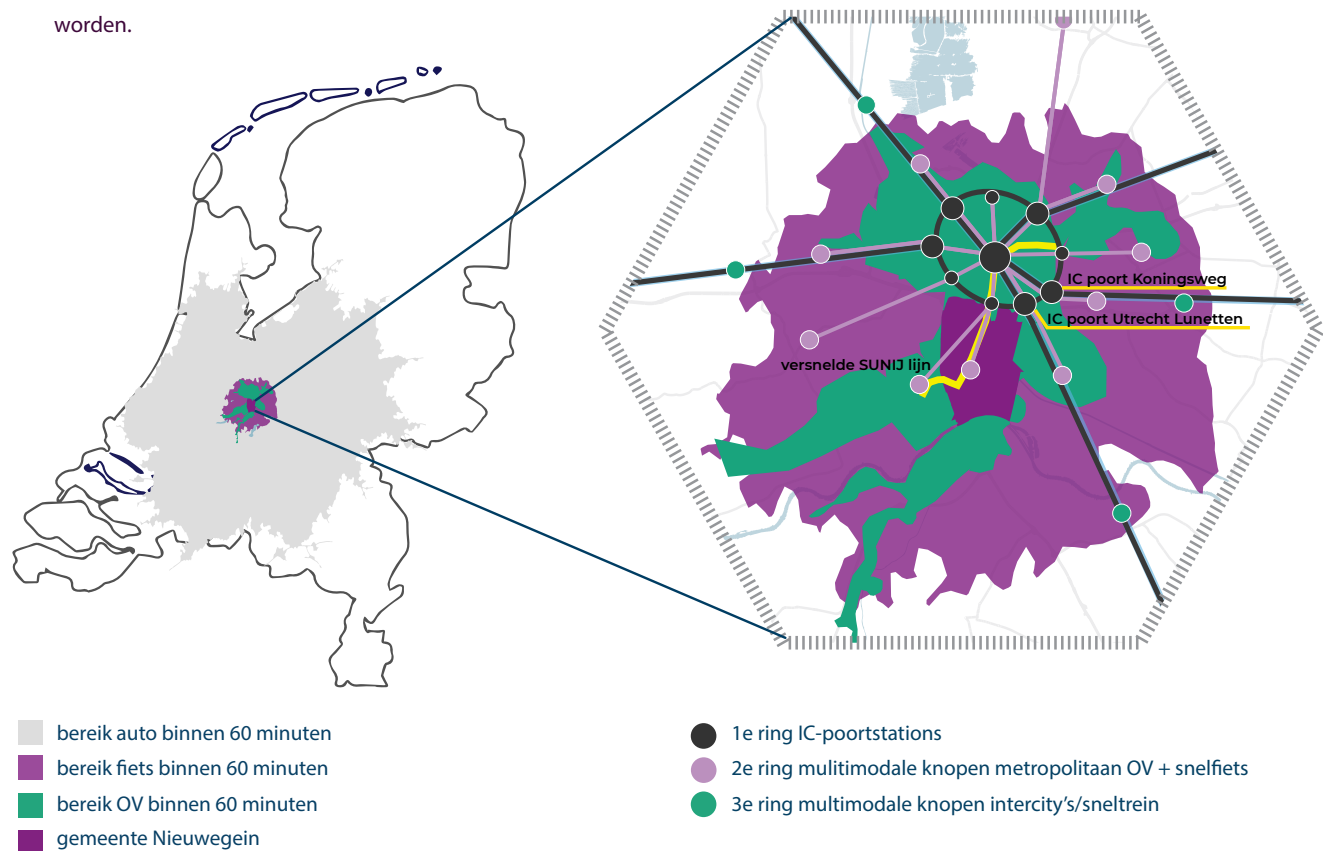


We kiezen voor een verschuiving naar beweegvriendelijke en toekomstbestendige mobiliteit. Naast dat de auto steeds schoner wordt, willen we dat het gebruik van de auto een bewuste keuze is. Niet alleen om bij te dragen aan een betere leefbaarheid en gezondheid van de inwoners, maar ook omdat dit noodzakelijk is om de verkeersdruk te beheersen bij een verdere groei. Hiervoor is het nodig dat openbaar vervoer en fiets, in voldoende mate een alternatief zijn en blijven voor de auto. Niet alleen voor de huidige inwoners, maar ook bij nieuwe ontwikkelingen. Zoals de intensivering en opwaardering van gebieden, de transformatie van werkgebieden naar woongebieden of bijvoorbeeld de ontwikkeling van de A12 zone.

### Openbaar vervoer

Het openbaar vervoer in Nieuwegein bestaat uit meerdere buslijnen en een tramlijn en is met name gericht op Utrecht. Hierdoor is het gebied dat vanuit Nieuwegein binnen een uur per openbaar vervoer bereikt kan worden, relatief klein ten opzichte van het gebied dat in dezelfde tijd per auto of fiets bereikt kan worden.

In de figuur is naast dit bereikbaar gebied de toekomstvisie op het OV vanuit de regio opgenomen. In die visie gaat niet langer alles via Utrecht, maar worden regionale knooppunten opgewaardeerd. Het wiel staat voor een ringlijn, waarmee je makkelijk van het ene naar het andere knooppunt kan komen.



Knooppunten openbaar vervoer (Berekeningen Ecorys, 2020; Dashboard deur-tot-deur ov, 2019; Ovin, 2019; Programma U Ned, 2018)

De spaken staan voor de routes van die knooppunten naar Utrecht Centraal. Deze visie biedt kansen om ons bereikbaar gebied te vergroten. Door te zorgen voor snellere verbindingen op de spaken, door betere verknoping aan het wiel van regionale OV knooppunten en door betere ontsluiting van OV haltes ("first and last mile"). Dit is nodig om onze OV positie te versterken, zowel voor de bestaande inwoners als bij nieuwe gebiedsontwikkelingen. Voor de drukke verbindingen met Utrecht Centraal zetten we in op verkorting van de reistijd en verbetering van de betrouwbaarheid.

Door een betere aansluiting te bieden op bestaande OV knopen als Houten station, het regionale busstation Vianen Lekbrug of het toekomstige Lunetten/ Koningsweg, kan het bereik per openbaar vervoer verder vergroot worden. Dit sluit ook goed aan bij de omvangrijke pendelrelaties met niet alleen Utrecht, maar ook Houten en IJsselstein. Tenslotte zetten we in op voldoende ontsluiting van Utrecht Science Park als belangrijke werk- en onderwijsbestemming.

Samen met de Provincie en buurgemeenten zetten we in op betere "first and last mile" concepten. De bijdrage van de Provincie aan de Regiotaxi wordt afgebouwd en dus wordt er naar vernieuwende concepten gezocht. In het programma vernieuwing doelgroepenvervoer wordt gezamenlijk met buurgemeenten en Provincie gezocht naar een

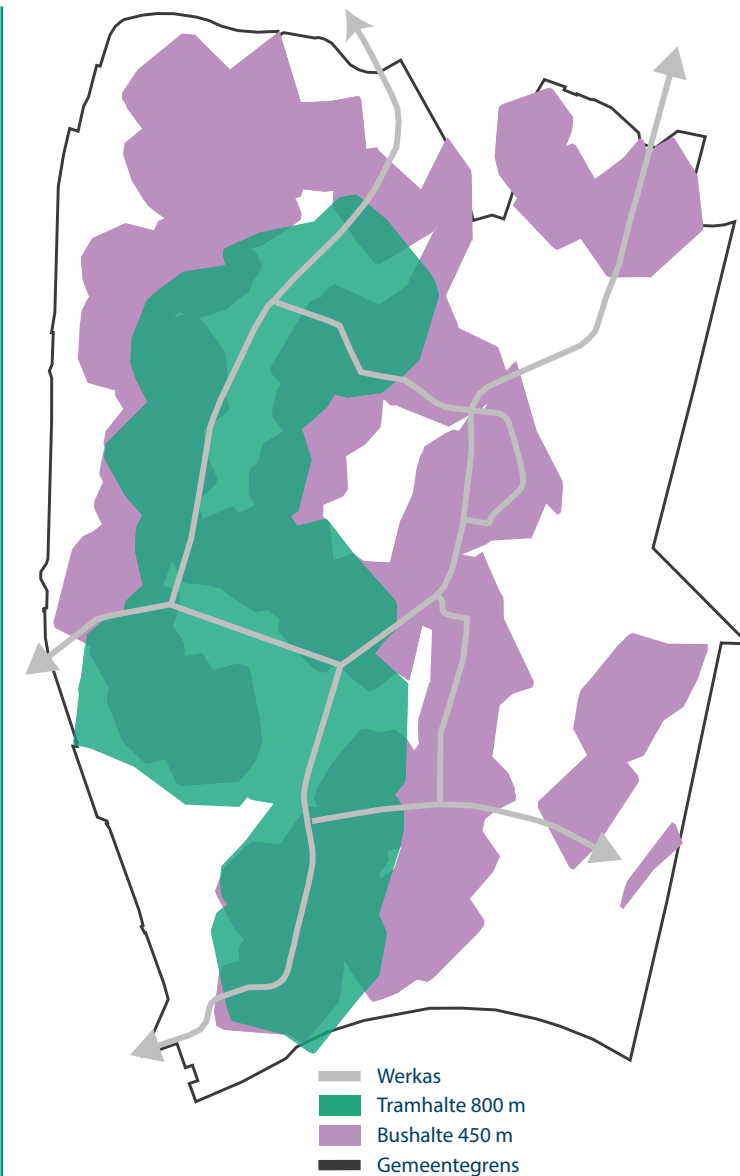
goede aansluiting tussen regulier openbaar vervoer, aanvullend openbaar vervoer en doelgroepenvervoer.

Het nieuwe OV-knooppunt City krijgt een hoogwaardige kwaliteit met stedelijke uitstraling en een duidelijke herkenbaarheid. Hiermee zijn alle faciliteiten aanwezig om te fungeren als een lokale mobiliteitshub.

Samen met de werkgevers wordt gezocht naar mogelijkheden om het gebruik van het openbaar vervoer en fiets te vergroten. Via de werkgeversaanpak wordt gekeken wat de werkgevers kunnen bijdragen en wat de gemeenten kan doen samen met andere overheden. Hiervoor is in ieder geval nodig dat het aanbod van openbaar vervoer voldoende is. We verkennen onder andere de mogelijkheden voor de gezamenlijke inzet van kleinschalig openbaar vervoer.

### Fiets

De fiets kan een belangrijk onderdeel zijn van het verbeteren van het voor- en natransport (de "first and last mile") van het openbaar vervoer. Hiervoor zijn goede verknoppingen met het openbaar vervoer nodig. De haltes moeten voldoende en veilige stallingsmogelijkheid hebben en goed ontsloten zijn door de fietsinfrastructuur. Dit geldt niet alleen voor de tramhaltes binnen Nieuwegein, maar ook voor de regionale busknoop Vianen Lekbrug of het treinstation in Houten.



Loopafstanden ov-haltes, netwerkanalyse Ecorys, 2019

Maar de fiets kan op zichzelf ook een grotere rol spelen bij verplaatsingen tot circa 7,5 kilometer. Als het gebruik van de ebike verder toeneemt, kan deze afstand zelfs groter zijn, tot circa 15 kilometer.

De regionale fietsverbindingen bieden voldoende mogelijkheden voor de fiets. Met name op de relatie met Utrecht zijn de laatste jaren belangrijke verbeteringen doorgevoerd en staan er nog meer op de planning. Op de oost-west as zijn nog mogelijkheden voor het beter ontsluiten van relaties met IJsselstein en Houten. Hier is sprake van voldoende vervoersvraag, maar tegelijk is er een behoorlijke omrijfactor voor de fiets. Door in te zetten op directere en comfortabele fietsverbindingen voor dergelijke drukke relaties en hierbij de fiets voorrang te geven op kruisingen, kan het gebruik van de fiets gestimuleerd worden.

Binnen Nieuwegein zijn er aandachtspunten voor het beter verknopen van de fietsinfrastructuur aan de bestemmingen.

Met name rond City ontbreken op een aantal plekken doorgaande fietsroutes of worden deze doorbroken en ontbreekt een duidelijke verwijzing naar de stallingen. Maatregelen hiervoor zijn opgenomen in het Koersdocument City en in de gebiedsopgave. Maar ook voor bestemmingen als onderwijs- en zorginstellingen of kleinere wijkwinkelcentra geldt dat deze goed ontsloten moeten zijn, net als de werkas. Daarbij willen we voorkomen dat er een fragmentarisch netwerk ontstaat in de stad, maar streven we naar een doorlopend netwerk van verbindende fietsroutes. In de Fietsvisie 2040 van de Fietsersbond worden drie mogelijke routenetwerken voor de fiets benoemd.

Tenslotte verdienen de recreatieve routes in en rond Nieuwegein voldoende aandacht. Niet alleen voor het recreatief fietsen binnen Nieuwegein, maar ook voor de ontsluiting per fiets van recreatieve groengebieden om de gemeente, waaronder Park Oudegein en de Nieuwe Hollandse Waterlinie.

## Lopen

Mensen zijn eerder geneigd korte afstanden te voet af te leggen als de route plezierig is om te lopen. Dit draagt bij aan de gezondheid van mensen. In het vervoer van OV-haltes is lopen een belangrijk aandachtspunt, maar ook naar winkelcentra, scholen en werklocaties. Specifiek geldt hierbij dat er aandacht gegeven wordt aan de oversteekbaarheid van de hoofdstructuur.

Voor het recreatief wandelen zorgen we voor een goede bereikbaarheid en toegankelijkheid van Park Oudegein en andere groengebieden. Op meer plekken moet het mogelijk worden om langs het water of door het groen te wandelen.



## Op weg naar 2030

Het gebied en het aantal arbeidsplaatsen dat in een uur per openbaar vervoer bereikt kan worden, moet groter worden om een goed alternatief te kunnen zijn voor de auto. Dit betekent dat we inzetten op het versnellen van verbindingen richting Utrecht Centraal, zowel in Nieuwegein als in Utrecht. Het streven is dat de reistijd tussen City en Utrecht Centraal een klein kwartier is. Daarnaast zetten we in op een rechtstreekse verbinding met Utrecht Science Park en het beter verknopen met relevante regionale OV knopen als treinstation Houten, busstation Vianen Lekbrug of het toekomstige intercitystation Lunetten/Koningsweg. Tegelijkertijd zetten we in op verbetering van de “first & last mile” naar OV haltes via fiets, lopen of aanvullend OV.

We zorgen ervoor dat de fiets een concurrerend alternatief is voor de auto op afstanden tot 15 kilometer. Op deze afstand willen we de modal split van de fiets vergroten. We zetten in op belangrijke routes met veel pendelbewegingen of recreatieve verplaatsingen en zorgen voor voldoende doorstroming op de kruisingen en een acceptabele omrijfactor. Naast relaties met Utrecht, zijn dit ook relaties met Houten, IJsselstein en Vianen. Daarnaast zorgen we dat de OV haltes goed bereikbaar zijn met de fiets en lopend en dat recreatieve voorzieningen, winkelcentra, scholen en zorginstellingen ontsloten zijn per OV en fiets. Deze routes bevatten veilige oversteken en zijn ingericht voor gebruik door mensen met en zonder beperking. We zorgen voor voldoende recreatieve fiets- en wandelroutes, die groenvoorzieningen ontsluiten.

Tussen de wijken zetten we in op aantrekkelijke fietspaden en fietsstraten. Rond City verbeteren we de kwaliteit, herkenbaarheid en comfort van fietsroutes en breiden we het aantal fietsparkeerplaatsen uit. Daarbij wordt rekening gehouden met de opkomst van elektrische fietsen en fietsen met afwijkende formaten.



# Integrale aanpak bij veranderende mobiliteit

---



Net als in andere delen van de maatschappij, zien we ook binnen mobiliteit een maatschappelijke trend van bezit naar gebruik. Bewustzijn van duurzaamheid, toenemende kosten en de beperkte ruimte, stimuleren de opkomst van deelmobiliteit. Tegelijkertijd zien we een transitie richting het bewust combineren van verschillende vervoerswijzen in één verplaatsing (fiets, openbaar vervoer en auto-deelconcepten). De vraag naar gemak en comfort hierbij neemt toe. Deze transities worden ondersteund door nieuwe initiatieven en technologieën die het gebruik ervan vergemakkelijken.

### Deelmobiliteit

Er zijn verschillende vormen van deelmobiliteit, zoals deelauto's, deelfietsen, deelscooters, maar ook carpoolen. Al deze vormen kunnen bijdragen aan minder auto-gebruik en -bezit. Dat zorgt voor een lagere parkeerdruk en is goed voor het milieu, zeker indien de deelauto's elektrisch zijn. Deze kunnen op strategische locaties aangeboden worden, zoals rond OV knooppunten.

### Parkeren

We willen de beschikbare ruimte in de stad zo efficiënt en flexibel mogelijk benutten voor verplaatsen, spelen, groen en water en parkeren.

In het Koersdocument Parkeren hebben we vastgelegd hoe we omgaan met parkeren bij nieuwe ontwikkelingen (nieuwbouw en transformatie). Er wordt ontwikkelaars een alternatief geboden naast de bekende CROW parkeernormen, waarbij meer aandacht is voor de specifieke kenmerken van de omgeving (demografie, autobezit), de parkeerdruk op straat en aanvullende concrete mobiliteitsmaatregelen rond bijvoorbeeld deelauto's en deelfietsen. Op deze wijze draagt Nieuwegein bij aan nieuwe ontwikkelingen actief bij aan het stimuleren van deelmobiliteit en aan een efficiënt ruimtegebruik.

Bij City wordt geparkeerd voor verschillende functies. Dit kan een piek in de parkeerdruk opleveren wanneer grote aantallen bezoekers (voor winkelgebied, markt of theater) parkeren, op momenten dat ook inwoners parkeren. In de parkeergarages zorgen we dat er voldoende parkeergelegenheid is voor bezoekers tijdens de piekmomenten. Daarnaast bieden we vergunninghouders de mogelijkheid om hier te parkeren.

Uiteraard hebben we als Nieuwegein te maken met het parkeerbeleid van omliggende gemeenten en met name van Utrecht. In haar Mobiliteitsvisie geeft Utrecht aan dat zij autoverkeer stimuleert om zo lang mogelijk via de Ring te blijven rijden en om gebruik te maken van één van de grote P&R-voorzieningen (Westraven, Science Park en Overvecht). Dit wordt ondersteund door het tarievenbeleid en door het verlagen van autoparkeernormen in betaald parkeergebied.

Deze ontwikkelingen kunnen als "bedreiging" ervaren worden door Nieuwegein. Maar ze bieden ook kansen, bijvoorbeeld om Westraven als bredere mobiliteitshub te ontwikkelen, mits dit voldoende toegevoegde waarde voor Nieuwegein biedt.

### P&R voorzieningen

P&R voorzieningen zijn locaties waar mensen makkelijk hun auto kunnen parkeren en over kunnen stappen op openbaar vervoer, (deel) fietsen of carpoolen. Bijvoorbeeld P&R Westraven is zo'n terrein waar meerdere functies gecombineerd kunnen worden.

Zeker bij het meer strekken van OV-lijnen is een samenhangend systeem nodig van knooppunten waar het logisch en aantrekkelijk is om over te stappen. Dat betekent dat we P&R terreinen vooral zoeken in combinatie met goed OV, voldoende bereikbaarheid per fiets en de mogelijkheid voor aanbod van deelmobiliteit. In samenwerking met omliggende gemeenten binnen de U10 worden locaties in de regio bekeken, bijvoorbeeld langs de A2 of bij busstation Lekbrug.

### Geïntegreerde mobiliteitsdiensten

Om het combineren van vervoerswijzen mogelijk te maken, worden in deze Mobiliteitsvisie verbeteringen binnen het OV en de fiets benoemd, en wordt ingezet op multimodale P&R knooppunten met voldoende aanbod van deelmobiliteit.

Om het gemakkelijker te maken om een combinatie van vervoerswijze te gebruiken, ondersteunen we ontwikkelingen rond MaaS. Deze "Mobility as a Service" is gericht op het integreren van alle vervoerswijzen en deelmobiliteit, door onder andere het bieden van apps om dit vervoer te kunnen plannen, boeken en betalen. Zo wordt het mogelijk om te reizen op maat en volgens de wensen van de reiziger. Ook voor de proeftuin voor "first and last mile" rond (aanvullend) openbaar vervoer zijn dergelijke apps noodzakelijk.

### Stadslogistiek

Voor de verduurzaming van stadslogistiek zetten we in op het terugdringen van vervoersbewegingen in de stad door efficiëntere organisatie. In samenwerking met de markt wordt een overslagpunt geboden waarvandaan met kleinere (elektrische) voertuigen goederen- en pakketbezorging plaats kan vinden.



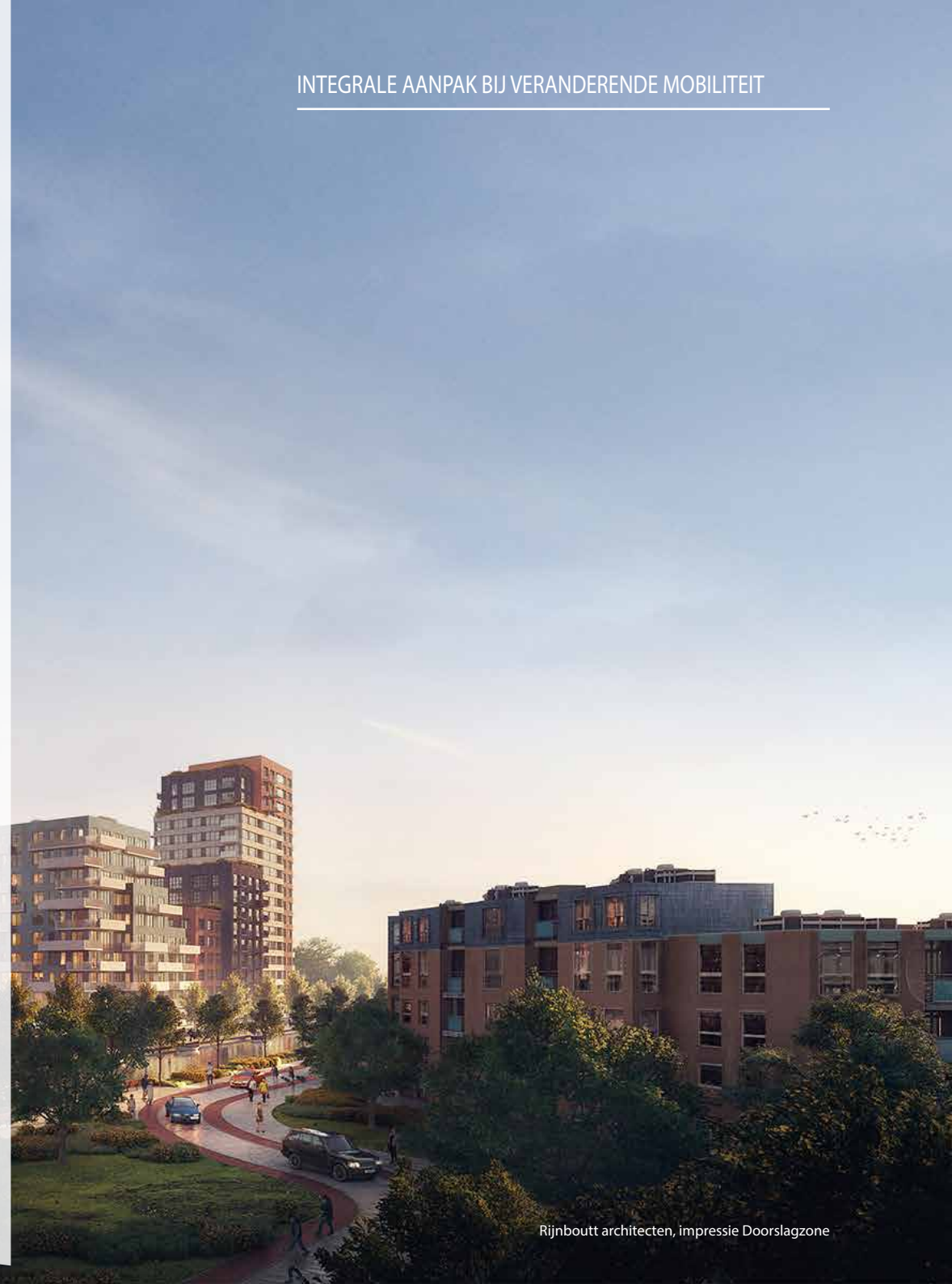
## Op weg naar 2030

We stimuleren dat mensen per verplaatsing een bewuste keuze maken voor een passende modaliteit of een combinatie van modaliteiten. Daarbij willen we dat op korte ritten het gebruik van de fiets een automatisme wordt. We brengen verstedelijking en mobiliteit zoveel mogelijk bij elkaar en verknopen modaliteiten. Op specifieke punten als Westraven en City maken we de stap naar een mobiliteitshub door de verdere combinatie met deelmobiliteit en voorzieningen voor reizigers om te verblijven.

Ook buiten deze mobiliteitshubs bieden we mogelijkheden voor deelmobiliteit bij relevante OV knopen, op de bedrijventerreinen en bij nieuwe gebiedsontwikkelingen.

In de parkeergarages van City zorgen we dat er voldoende parkeergelegenheid is voor bezoekers tijdens de piekmomenten. Daarnaast bieden we bewoners en vergunninghouders de mogelijkheid om er te parkeren. Ook voor het fietsparkeren stemmen we de capaciteit af op de piekmomenten. Op langere termijn is voor het fietsparkeren voldoende financiële dekking nodig.

Vanuit onze ambitie om een logistieke hotspot te zijn, zorgen we voor voldoende laad- en losgelegenheden bij winkelcentra, rekening houdend met belangen van winkeliers en bewoners. We stimuleren daarbij innovaties om de (wijk-) winkelcentra efficiënter te bevoorraden. Voor inwoners van Nieuwegein die een vrachtwagen moeten parkeren buiten werktijd, bieden we voldoende parkeergelegenheid. In wijken waar overlast wordt ervaren van inwoners die bedrijfsmatig een bestelbus parkeren, zoeken we hiervoor voorzieningen.



A photograph of a person in a wheelchair on a tram. The person is wearing a white face mask and a white plastic sheet over their lap. They are seated in a blue wheelchair. The tram has yellow handrails and a window showing a city street. A person is standing in the background. A semi-transparent white box with a purple border is overlaid on the image, containing the text 'Zorgen dat iedereen kan verplaatsen'.

## Zorgen dat iedereen kan verplaatsen

Maartje Kuperus | Fotografie & Tekst

Om te zorgen dat iedere inwoner aan de samenleving mee kan doen, willen we dat mensen met en zonder beperking zich kunnen verplaatsen. Dit vraagt om veilige en goed begaanbare trottoirs en fietspaden, maar ook om een gevarieerd en voor alle inwoners toegankelijk en betaalbaar aanbod van vervoersmogelijkheden. Denk bijvoorbeeld aan openbaar vervoer, deelauto's en deelfietsen. Maar ook aan collectief en individueel (taxi)vervoer, al dan niet door de overheid of vrijwilligers georganiseerd.

### Vervoersarmoede en toegankelijkheid

Mobiliteit draagt in positieve zin bij aan de bewegingsvrijheid van mensen. Een deel van de mensen kan om uiteenlopende redenen niet altijd komen waar ze willen. Omdat ze bijvoorbeeld niet kunnen beschikken over individuele vervoersmiddelen of moeilijk gebruik kunnen maken van collectieve voorzieningen. Deze mensen ervaren vervoersarmoede, wat hun deelname aan de samenleving kan beïnvloeden.

Er zijn diverse sociale onderzoeken die laten zien dat een gebrek aan vervoersmogelijkheden ingrijpende sociale gevolgen kan hebben. Mensen die vervoersarm zijn, hebben minder mogelijkheden om deel te nemen aan bijvoorbeeld werk, opleiding of sociale netwerken. Het is niet eenvoudig om vervoersarmoede kwantitatief uit te drukken, maar het is duidelijk dat aspecten als inkomen, vervoermiddelenbezit, afstand tot voorzieningen en beschikbaarheid van openbaar vervoer een rol spelen, zeker voor mensen met een beperking.

Om vervoersarmoede zoveel mogelijk tegen te gaan, is het belangrijk dat ook reizigers met een beperking zelfstandig met het openbaar vervoer kunnen reizen. Dit vraagt om voldoende toegankelijkheid van haltes en vervoermiddelen. Een goede toegankelijkheid is niet alleen relevant voor mensen met een beperking, maar vergroot ook het gebruiksgemak voor reizigers met bijvoorbeeld kinderwagens of bagage.

### Doelgroepenvervoer

Samen met Provincie Utrecht hebben we een verantwoordelijkheid dat iedereen zich kan verplaatsen. Provincie Utrecht voor het reguliere en aanvullende openbaar vervoer en wij als gemeente voor het doelgroepenvervoer. Doelgroepenvervoer is het vervoer dat geboden wordt aan mensen die niet zelfstandig kunnen reizen met het (aanvullend) openbaar vervoer. Denk bijvoorbeeld aan leerlingenvervoer, jeugdhulpvervoer en Wmo-vervoer.

Momenteel werken de gemeenten en provincie Utrecht via een programmatische aanpak aan een vernieuwing van het doelgroepenvervoer en aanvullend openbaar vervoer. Hierin wordt ingezet op het verbeteren van de toegankelijkheid van het openbaar vervoer, het efficiënter organiseren van het doelgroepenvervoer en het beter laten aansluiten van het doelgroepenvervoer en aanvullend openbaar vervoer. In 2024 moet dit leiden tot een samenhangend, duurzaam en betaalbaar vervoersysteem.

Hoe toegankelijker het (aanvullend) openbaar vervoer is, hoe meer mensen hier gebruik van kunnen maken, in plaats van het doelgroepenvervoer. De tramhaltes in Nieuwegein zijn aangepast zodat de instap makkelijker is. Maar ook maatregelen als het kwalitatief verbeteren van trottoir en fietspaden, zorgen er voor dat meer mensen met een beperking zich zelfstandig kunnen verplaatsen.

## Op weg naar 2030

We zetten er op in dat het (aanvullend) openbaar vervoer zo goed mogelijk aansluit bij de behoeften van mensen met een beperking, ook qua routes en frequentie. Hiervoor voeren we actief overleg met de provincie. We bekijken de hele verplaatsingsketen en zorgen voor goed ontsloten haltes met veilige loop- en fietsroutes en voor toegankelijke voertuigen. Op deze manier gaan we vervoersarmoede tegen.

Voor mensen die niet zelfstandig kunnen reizen met dit (aanvullend) openbaar vervoer zorgen we voor passend doelgroepenvervoer. Samen met buurgemeenten zetten we in op een betere aansluiting van (aanvullend) openbaar vervoer en doelgroepenvervoer en voor een efficiëntere organisatie van het doelgroepenvervoer. We zorgen er zo voor dat zo min mogelijk mensen afhankelijk zijn van doelgroepenvervoer en dat dit alleen gebruikt wordt door mensen en voor ritten waarvoor het bedoeld is.

ZORGEN DAT IEDEREEN KAN VERPLAATSEN



# Verkeersveilig houden

---



Verkeersveiligheid is een belangrijke voorwaarde om prettig te kunnen leven, wonen, werken en recreëren. Binnen Nieuwegein gaat het goed met de verkeersveiligheid, maar ieder ongeval blijft er één teveel. Vandaar dat het behoud en verder verbeteren van de verkeersveiligheid een uitgangspunt is. De gemeente zet zich in voor een veilige inrichting van wegen, fietspaden, kruispunten en overgangen. Maar het gaat niet alleen om het realiseren van veilige (school) routes, we zetten ook in op gedragsbeïnvloeding, educatie en handhaving.

Met een toename van de mobiliteit en de opkomst van het gebruik van elektrische fietsen groeit ook het risico op verkeersongevallen. Dit zorgt voor uiteenlopende snelheidsverschillen tussen (langzaam) vervoersmiddelen. Dit risico neemt toe in situaties waar fietsers en voetgangers (de zogenoemde kwetsbare verkeersdeelnemers) en gemotoriseerd verkeer elkaar tegenkomen. Dit wordt versterkt door de vergrijzing in Nieuwegein. Ouderen hebben in het verkeer een grotere kans op ongevallen en/of letsel. Het tegengaan van verkeersongevallen start met een veilige inrichting,

oftewel het oplossen van knelpunten. Maar een duurzaam veilige inrichting alleen is niet voldoende. Ook het gedrag van verkeersdeelnemers heeft grote invloed op het aantal verkeersongevallen en het gevoel van verkeersveiligheid. Samen met belangrijke partners in de stad (bijvoorbeeld scholen en politie) zetten we blijvend in op educatie, gedragsbeïnvloeding en handhaving. Dit om een extra stap te zetten om het verkeer veilig te houden.

### Veilig inrichten

Belangrijke aspecten bij een duurzaam veilig verkeerssysteem zijn een passende en herkenbare inrichting, zoveel mogelijk afgestemd op de verkeersstromen. Veilige schoolroutes zijn hierbij een extra aandachtspunt.

Er zijn meerdere punten in de stad, waar samen met de gebruikers en belangenorganisaties gekeken wordt naar mogelijke verbeteringen. Bijvoorbeeld door ruimte te bieden voor veilige oversteken, verkeerslichten af te stemmen, een passende maximumsnelheid te hanteren of voldoende scheiding tussen de verkeersstromen te realiseren.

### Gedragsbeïnvloeding en educatie

We willen mensen stimuleren om verantwoordelijkheid te nemen voor hun gedrag en keuzes in het verkeer. De diverse verkeersexamens (fiets, brommer, auto, etc.) dragen hieraan bij, maar we willen via educatie

en informatieverstrekking verkeersdeelnemers in alle leeftijdsfasen bewust maken en houden van mogelijke gevolgen van hun keuzes. Hiervoor sluiten we aan bij landelijke informatie campagnes en educatie trajecten. Sinds enkele jaren organiseren we via Nieuwegein Fietst! diverse fietsactiviteiten voor bijvoorbeeld senioren, forenzen, basisschoolleerlingen en nieuwkomers.

Tijdens de ochtendspits is er een piek van schoolgaande kinderen en pendel van volwassenen. In overleg met scholen verkennen we de mogelijkheden om de verkeersdruk te spreiden. Ook tijdens evenementen komt meer verkeer dan anders samen en kan een goede afstemming en handhaving bijdragen aan een veiliger situatie.

### Handhaving

Handhaving is van belang om te zorgen dat de verkeersdeelnemers zich bewust zijn van hun gedrag. We zorgen daarom dat er voldoende controle is door handhavende instanties.

### Sociale veiligheid

Naast de verkeersveiligheid speelt ook sociale veiligheid een rol; het veiligheidsgevoel dat mensen ervaren als ze zich verplaatsen. Overzichtelijke en goed verlichte situaties spelen hierbij een rol. Samen met de omgeving en gebruikers worden aandachtspunten en mogelijke verbeteringen in kaart gebracht en waar mogelijk doorgevoerd.

## Op weg naar 2030

We behouden en verbeteren de huidige verkeersveiligheid en de beleving ervan door weggebruikers. Op plekken waar knelpunten optreden, bekijken we samen met gebruikers en belangenorganisaties mogelijke verbeteringen.

De schoolroutes krijgen extra aandacht. Samen met de onderwijsinstellingen wordt gekeken naar mogelijke maatregelen, waarbij we breed kijken naar inrichting van de route en oversteken, maar ook naar vermindering van de drukke momenten. We gaan door met het bieden van educatie en informatie voor bewustwording van verkeersdeelnemers in alle leeftijdsfasen.

We zorgen voor voldoende handhaving op onveilige plekken of plekken die extra aandacht vragen vanuit de weggebruikers. We houden vast aan het regime van verschillende snelheden (30, 50 of 70 km/uur). Dit snelheidsregime past bij de functie van de weg en de weginrichting, rekening houdend met de aantallen en kwetsbaarheid van weggebruikers.



A photograph of a person riding a bicycle on a red brick path. The path is bordered by a field of vibrant red and yellow flowers. In the background, there are trees, a red brick building, and a white car. A semi-transparent white box with a purple border is overlaid on the left side of the image, containing the text 'Bijdragen aan leefbaarheid, duurzaamheid en gezondheid'.

## Bijdragen aan leefbaarheid, duurzaamheid en gezondheid

Mobiliteit heeft invloed op de leefbaarheid in de stad. Bij een te grote verkeersdruk neemt de leefbaarheid af als gevolg van verminderde oversteekbaarheid van wegen, luchtvervuiling of geluidshinder. Tegelijk kan een meer beweegvriendelijke mobiliteit bijdragen aan de gezondheid van de inwoners. Nieuwegein streeft ernaar dat de stad aantrekkelijk, schoon en fris is, met zo min mogelijk geluidshinder. Dit is ook een van de doelen uit het 'Schone Lucht Akkoord' waarop Nieuwegein is aangesloten.

De andere vijf doelstellingen van deze Mobiliteitsvisie dragen bij aan de leefbaarheid, duurzaamheid en gezondheid van de stad. Vanuit die doelstellingen zetten we bijvoorbeeld in op het beheersbaar houden van de verkeersdruk. Dit doen we door het bieden van goede alternatieven voor autogebruik met OV, fietsen en wandelen. Bij nieuwe gebiedsontwikkelingen houden we hier rekening mee door vroegtijdig te zorgen voor voldoende bereikbaarheid per fiets. Verder gaan we het sluipverkeer door de stad tegen. We sluiten aan bij de veranderende vraag naar deelmobiliteit en soepele integratie van meerdere vervoerswijzen per verplaatsing.

Op deze manier dragen we bij aan het bereikbaar houden van de stad en dragen we bij aan de doelstelling op gebied van leefbaarheid, duurzaamheid en gezondheid. Als mensen minder gebruik maken van de auto en meer gebruik maken van beweegvriendelijke modaliteiten als fietsen en wandelen (al dan niet in combinatie met openbaar vervoer), draagt dit rechtstreeks bij aan de gezondheid van de inwoners en het verminderen van geluidsoverlast en luchtvervuiling.

De hoofdstructuur van het Nieuwegeinse wegennet vormt een duidelijke verkeersader door de stad. Om de leefbaarheid en sociale cohesie in de stad te versterken,

is het van belang dat de oversteekbaarheid van deze en andere wegen door de stad voldoende is, voor mensen met en zonder beperking. We zorgen voor voldoende en veilige oversteekplaatsen op de belangrijke routes naar bijvoorbeeld scholen, wijkwinkelcentra en zorginstellingen, waarbij we de oversteekbaarheid afwegen tegen de doorstroming.

Met de doorvertaling van het Klimaatakkoord van Parijs in het Nederlandse Klimaatakkoord van 2019 wordt ingezet op een forse reductie van broeikasgassen. Ook mobiliteit, één van de vervuilers en energievragers, speelt hier een rol in. Er wordt in het Klimaatakkoord rond mobiliteit ingezet op verduurzamen van het personenvervoer en de logistiek.

Het gemotoriseerd verkeer is steeds schoner en stiller. We faciliteren de verdere verschoning van het wagenpark. We bieden voldoende laadfaciliteiten voor elektrische voertuigen, inclusief snelladen voor taxi's, doelgroepenvervoer en openbaar vervoer op strategische plaatsen. Bij het aanbieden van deelmobiliteit wordt ingezet op elektrische voertuigen. Naast een bijdrage aan schonere lucht levert dit ook een bijdrage aan het verminderen van geluidsoverlast. We houden het geluidsniveau als gevolg van wegverkeer binnen de daarvoor gestelde normen.

## Op weg naar 2030

De andere vijf doelstellingen van deze Mobiliteitsvisie dragen bij aan de leefbaarheid, duurzaamheid en gezondheid van de inwoners. Daarnaast dragen we bij aan de verschoning van het wagenpark door in te zetten op zo schoon mogelijke bussen en het bieden van voldoende (snel) laadfaciliteiten voor elektrische voertuigen.

Vanuit de andere vijf doelstellingen houden we de verkeersdrukke beheersbaar, vergroten we het bereik van het OV, zorgen we dat iedereen zich kan verplaatsen en stimuleren we lopen en fietsen op korte afstanden.



# Mobiliteitsvisie samen met de stad

---



Deze mobiliteitsvisie is een visie van de stad. Om te zorgen voor een gedragen mobiliteitsbeleid hebben we bewoners, ondernemers en maatschappelijke organisaties actief betrokken bij het uitwerken hiervan. Er is een participatietraject opgezet dat gebruikt is bij deze mobiliteitsvisie en straks bij het vervolg hiervan; de uitwerking naar het Mobiliteitsprogramma.

### Gevolgde participatie aanpak

De participatie is aangekondigd via diverse sociale media kanalen (gemeentelijke website, ikbennieuwegein.nl, wijkplatforms en Facebook), via de lokale krant de Molenkruier en via een directe uitnodiging aan ondernemers (per email en schriftelijk).

Met het participatietraject is bij de betrokkenen achterhaald welke onderwerpen een rol moeten spelen in de Mobiliteitsvisie. De vertaling naar concrete oplossingen is onderdeel van het participatietraject dat voorzien is voor het opstellen van het Mobiliteitsprogramma. Vanwege de beperkte mogelijkheden als gevolg van Covid-19, heeft de participatie grotendeels online plaatsgevonden.

De volgende vormen van participatie zijn gebruikt:

- Groepssessies: er zijn online groepssessies georganiseerd met:
  - Inwoners;
  - Ondernemers;
  - Onderwijsinstellingen;
  - Directe buurgemeenten (Houten, IJsselstein, Nieuwegein, Vijfheerenlanden en Utrecht);
  - De Provincie Utrecht;

- Bewonersenquête: er is een online vragenlijst opgesteld en rondgestuurd aan het inwonerspanel. De enquête stond ook online open voor alle andere inwoners en er was een mogelijkheid om de vragenlijst schriftelijk te ontvangen, dan wel ondersteuning te krijgen bij het invullen. Deze vragenlijst is ingevuld door ruim duizend inwoners.
- Interviews: er zijn in kleiner verband online interviews gehouden met:
  - Fietsersbond Nieuwegein;
  - Rover;
  - Boa's;
  - Politie;
  - Adviesraad Sociaal domein;
  - Solgu (Stedelijk Overleg Gehandicapten Utrecht);
  - Veilig Verkeer Nederland;
  - Sint Antoniusziekenhuis.

### Uitkomsten participatie aanpak

De uitkomsten van de participatie aanpak zijn integraal verwerkt in de voorgaande hoofdstukken en zijn niet apart beschreven. Wel zijn de uitkomsten van de enquête beschikbaar en de terugkoppeling van de participatie tijdens de Avond van de Raad.

## Van visie naar uitvoering

---



Deze Mobiliteitsvisie is een vervolg op het Gemeentelijk Mobiliteitsplan+ dat in 2014 in werking is getreden. Het is een nadere uitwerking van de Omgevingsvisie, waarin ambities op gebied van mobiliteit in samenhang bekeken worden met ambities op gebied van economie, woningbouw en leefbaarheid. De Mobiliteitsvisie wordt in de volgende fase uitgewerkt in een concreet Mobiliteitsprogramma.

### Mobiliteitsprogramma

In het Mobiliteitsprogramma worden concrete acties opgenomen. Het is uiteraard van belang dat deze acties in samenhang bekeken worden. Het bieden van alternatieven voor bijvoorbeeld auto verplaatsingen is het meest effectief te bereiken door “push and pull” acties te combineren. Dat houdt in dat acties om mensen te verleiden het gewenste gedrag te vertonen, gecombineerd worden met acties om het ongewenste gedrag tegen te gaan. Dat betekent dat er slimme combinaties gemaakt moeten worden tussen acties vanuit verschillende thema's.

In het Mobiliteitsprogramma benutten we de suggesties die genoemd zijn tijdens de inspraakperiode van inwoners, de fietsersbond en anderen, en tijdens de participatieronde (de open vragen bij de bewonersenquête en tijdens de online groepsessies/interviews). Hierbij zijn diverse suggesties genoemd en aanbevelingen gedaan voor onder andere verbeteringen van specifieke fietsroutes, oversteekplaatsen, toegankelijkheid voor mensen met een beperking, dilemma's rond prioritering van verkeersstromen en verkeersveiligheid. Veel van deze suggesties sluiten aan bij de ambities van de Mobiliteitsvisie. In het mobiliteitsprogramma worden de concrete acties in de tijd uitgezet (korte, middellange en lange termijn) en voorzien van een indicatief budget. Daarbij wordt tevens ingegaan op de wijze van toetsing en monitoring van de effectiviteit voor mogelijke bijsturing tijdens de uitvoeringsperiode.

Los van slimme combinaties van acties kan het ook lonen om ruimte te geven aan experimenten. Bijvoorbeeld in het kader van de proeftuin first&last mile, maar het kan ook breder door bijvoorbeeld aanpassingen in inrichting of infrastructuur tijdelijk in te voeren. Op deze wijze ervaren we of het een effectieve actie is en of er draagvlak is in de directe omgeving. Dit doet bijvoorbeeld gemeente Rotterdam met het programma 'Test de Toekomst'.

In de Omgevingsvisie is aangegeven dat voor nieuwe programma's de volgende uitgangspunten worden gehanteerd:

1. Een programma is uitvoeringsgericht en levert dus zichtbaar meerwaarde op voor de stad.
2. Een programma is een concrete vertaling van één of meerdere ambities uit de omgevingsvisie naar concrete doelen, maatregelen en acties.
3. De scope van een programma is de middellange termijn.
4. Een programma beschrijft de middelen waarmee de doelen worden bereikt.
5. Een programma beschrijft de planning, capaciteit en middelen voor de uit te voeren acties.
6. Een programma wordt gemonitord.
7. Een programma wordt opgesteld met een integrale aanpak, waarbij kansen en bedreigingen van andere beleidsthema's zijn afgewogen tegen het doel van het programma. We streven naar programma's die zijn opgesteld met zorgvuldige participatie en die thematisch of gebiedsgericht worden uitgewerkt.

### Monitoring en evaluatie

Er zijn veel maatschappelijke transitie en trends die doorwerken in het mobiliteitssysteem. De onzekerheid in het tempo van de verschillende trends vraagt om meer denkwerk, sneller acteren en voldoende ruimte in beleid. Beleid moet niet alleen integraal zijn, maar ook adaptief zijn. Dit vraagt om voldoende, actuele en heldere beslisinformatie. Juist de brede en efficiënte beschikbaarheid van data maakt een goede monitoring mogelijk van ontwikkelingen en effecten van beleidsmaatregelen.

Monitoring en evaluatie zorgt ervoor dat de effectiviteit van beleidsmaatregelen toeneemt, omdat zij gericht op de juiste doelgroep genomen kunnen worden. En het zorgt ervoor dat de effectiviteit van het programma als geheel toeneemt. Doordat er beter inzicht is in de trends en ontwikkelingen, de effectiviteit van het programma en de aandachtspunten die verdere bijsturing behoeven.

Tegelijkertijd creëert monitoring en evaluatie mogelijkheden voor kennisopbouw en kennisdeling. In dit kader werken we toe naar een regionaal mobiliteitskader U10, waarmee we bevorderen dat gemeenten elkaars taal spreken, dezelfde informatie over mobiliteit monitoren en zo kunnen leren van elkaar. Maar het gaat niet alleen om kennisdelen met omliggende gemeenten, maar ook binnen onze gemeente. Bijvoorbeeld door het beschikbaar stellen van mobiliteitsgegevens rond gebiedsontwikkelingen.

We stellen daarom een Monitoringsprogramma Mobiliteit op, waarin we aangeven welke informatie we met welke frequentie verzamelen. Hiervoor maken we gebruik van landelijke en openbare databronnen, aangevuld met specifieke tellingen en verkeerskundige onderzoeken in Nieuwegein.



## Op weg naar 2030

We vertalen deze Mobiliteitsvisie in 2021 in een Mobiliteitsprogramma, waarin concrete acties in de tijd worden uitgezet, voorzien van een indicatief budget. We houden daarbij ruimte voor het uitvoeren van experimenten. We stellen een Monitoringsprogramma Mobiliteit op en geven dit een centrale plek in de opzet en uitvoering van het Mobiliteitsprogramma.





## Bijlage: bronnen

---

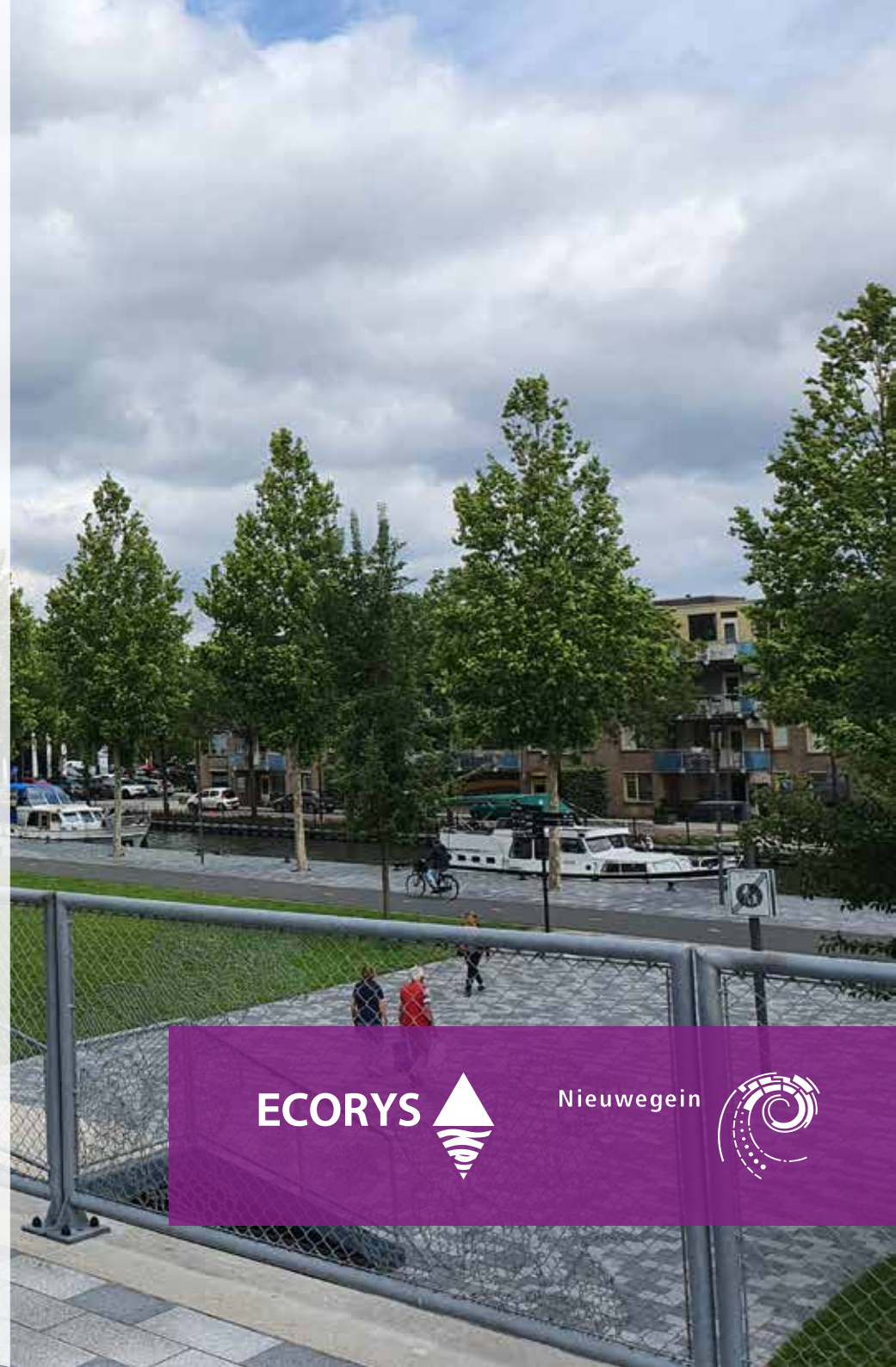
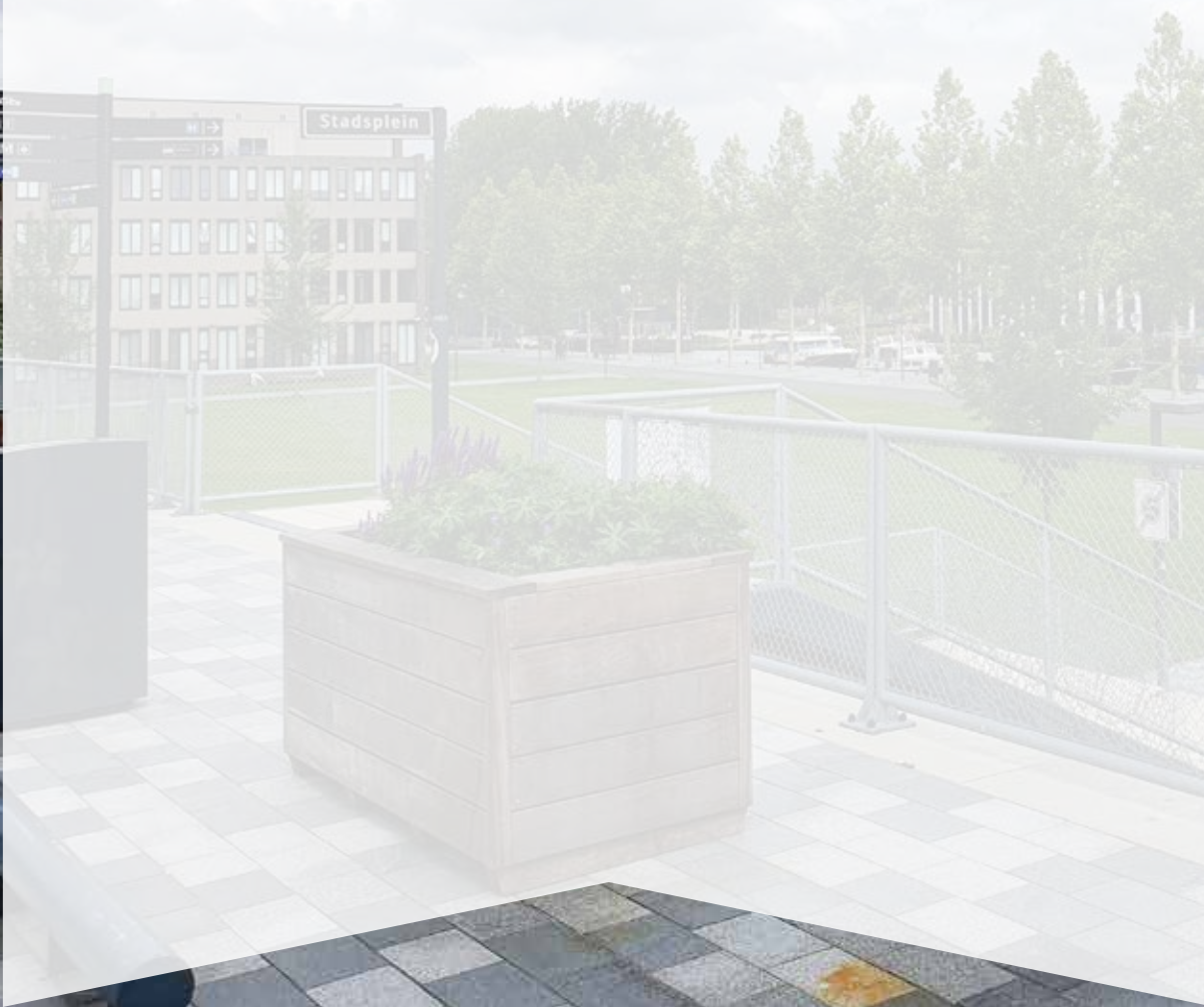
Tijdens het opstellen van de mobiliteitsvisie is in ieder geval, maar niet limitatief, gebruik gemaakt van de volgende beleidsdocumenten:

- Mobiliteit in Nieuwegein: Analyse van mobiliteitsbeeld en knelpunten, januari 2020
- Ontwerp omgevingsvisie, november 2020
- Raadsbesluit Omgevingswet: richtinggevende uitspraken omgevingsvisie en omgevingsplan, 27 februari 2020
- Ontmoetingsplaats voor Healthy Urban Living: Ruimtelijk-economische koers U10, april 2018
- Regionale Fietsvisie 2.0 U10, februari 2018
- Gebiedsvisie Mooi Rijnhuizen, november 2019
- Koersdocument City Nieuwegein
- Gemeentelijk Mobiliteitsplan+, februari 2014
- Economische Visie Nieuwegein - Samenwerken vanuit verbinding, november 2017
- Winkelvisie Nieuwegein, januari 2017
- Routekaart Energieneutraal Nieuwegein 2040 - Op weg naar een klimaatneutrale gemeente, juli 2017
- Coalitieakkoord Nieuwegein 2018 – 2022: Samen maken we het verschil, mei 2018
- Woningbouwprogramma 2030, mei 2017
- Fietsvisie 2040 Fietsersbond
- Vervoerspact en Plan van Aanpak Vernieuwing Doelgroepenvervoer en Aanvullend Openbaar Vervoer 2019-2023

# Mobiliteitsvisie

## Nieuwegein 2030

---



Nieuwegein

