Mobiliteit

Inhoudsopgave

Inhoudsopgave 2
Voorwoord 3
Leeswijzer 4
Deel A 5
1. Inleiding op de Omgevingsprogramma's 6
1.1 Inleiding: Omgevingsvisie en Afwegingskader 6
1.1.1 Waarom een Omgevingsprogramma? 6
1.1.2 Context van de Omgevingsprogramma's 7
1.1.3 Kaders en Ontwikkelingen 7
1.2 Afwegingskader 9
1.2.1 Ruimtelijke vraagstukken 9
1.3 Integraal: samen bouwen aan een groen, dorps en vitaal Soest 13
1.4 Totstandkoming en vervolg 17
1.4.1 Inwoners denken mee 17
1.4.2 Adviescommissies 18
1.4.3 Plan MER 18
1.4.4 Uitvoering kost geld 18
Overzichtstabel 19
Deel B 22
2. Doelen en Ambities Mobiliteit 23
2.1 Inleiding 23
2.1.1 Algemeen 23
2.2 Kaders 23
2.2.1 Algemeen 23
2.3 Context 23
2.3.1 Trends en ontwikkelingen 23
2.4 Doelen 25
2.4.1 Doel 1: Verbeteren van de (verkeers)veiligheid met de ambitie van nul verkeersslachtoffers in 2040 25
2.4.2 Doel 2: Het bevorderen van een gezondere leefstijl door toepassing van het STOMP-principe 28
2.4.3 Doel 3: Terugdringen van de CO_2-uitstoot van onze verplaatsingen 29
2.4.4 Doel 4: Behouden van een vitale en aantrekkelijke woon, werk en recreatiegemeente 30
2.4.5 Doel 5: Zorgen dat iedereen zijn bestemming kan bereiken 32
2.4.6 Doel 6: Vraag en aanbod naar parkeerplaatsen zijn in balans 34
2.5 Gebieden 36
2.5.1 Korte toekomstschets van belangrijke gebieden 36
Deel C 38
3. Acties Mobiliteit 39
3.1 Inleiding 39
3.1.1 Algemeen 39
3.1.2 Rollen van de gemeente 39
3.1.3 Uitvoering: P&C en monitoring 40
3.2 Acties 40
3.2.1 Toelichting op geprioriteerde en geordende actieoverzichten 40
3.2.2 Geprioriteerd en geordend actieoverzicht per doel 42
Deel D 48
Bijlagen 49
4.1 Bijlage 1: Ruimtelijke vraagstukken Mobiliteit 49
4.2 Bijlage 2: Beleidskaders 51
4.3 Bijlage 3: Doorwerking in (onderliggend) beleid 53
4.4 Bijlage 4: Wensstructuur fiets 54
4.5 Bijlage 5: Huidige wegenstructuur auto 55
4.6 Bijlage 6: Relevante bronnen 56

Voorwoord

Stap voor stap naar een nog mooier Soest

In 2021 waren we een van de eerste gemeenten in Nederland die een Omgevingsvisie vaststelden: Stap voor stap ver komen. Dit was een ambitieus plan en vroeg om lef. Met datzelfde lef hebben we nu vijf Omgevingsprogramma's opgesteld: Wonen, Werken, Mobiliteit, Groen & Landschap, en Water. Samen vormen ze de basis voor een toekomstbestendig Soest.

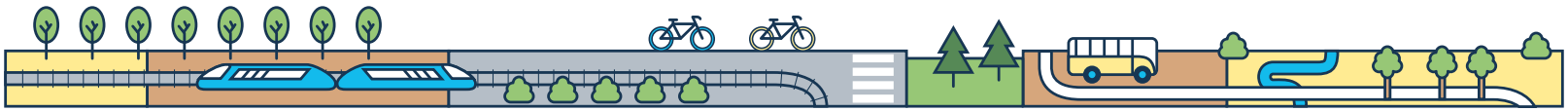
Onze Omgevingsvisie staat sterk op hoofdlijnen. Het maken van de omgevingsprogramma's heeft ons ook laten zien hoe we het nog sterker kunnen maken. Bijvoorbeeld door duidelijker te prioriteren of strategische keuzes te maken op gebiedsniveau. Dit past bij onze pragmatische werkwijze als middelgrote gemeente: leren door te doen. Iedere stap die we zetten, brengt ons dichter bij wat werkt voor Soest. Juist die praktische aanpak heeft ons geholpen om samen met onze inwoners en partners deze programma's op te stellen.

We omarmen deze lessen en zien ze als kansen. Kansen om onze visie te herzien en verder te aan te scherpen. Kansen om nog beter aan te sluiten bij de nieuwe provinciale visie en de grote uitdagingen van onze tijd, zoals het bieden van voldoende woningen, het tegengaan van klimaatverandering en het opvangen van vluchtelingen. In 2025 starten we het proces op voor de herijking.

We realiseren ons dat onze doelen verder reiken dan deze collegeperiode. Daarom is het niet nodig – en vaak niet mogelijk – om alle acties in 2025 direct op te starten. De nieuwe visie helpt ons om prioriteiten te stellen en faseringen te maken, zodat we gericht kunnen blijven werken aan een toekomstbestendig Soest. Tegelijkertijd bieden de huidige programma's een stevige basis waarmee we nu al aan de slag kunnen op weg naar 2040.

Met deze aanpak blijven we trouw aan de gedachte van de Omgevingswet: leren, reflecteren en bijsturen. We weten dat de maatschappelijke opgaven groot zijn en de beschikbare ruimte schaars. Daarom blijven we stap voor stap werken aan oplossingen die recht doen aan onze ambities én de haalbaarheid. We zijn er trots op dat we deze stappen hebben gezet. Dat doen we voor onze inwoners, ondernemers en iedereen die Soest een warm hart toedraagt. Onze dank gaat daarom uit naar alle inwoners, ondernemers en partners die hebben meegedacht en input hebben gegeven. Jullie bijdrage is van grote waarde! Samen zorgen we voor een dorps, groen en vitaal Soest, stap voor stap.

Karin Scholten, Aukje Treep-van Hoeckel,
Anne Sterenberg, Osman Suna



Leeswijzer

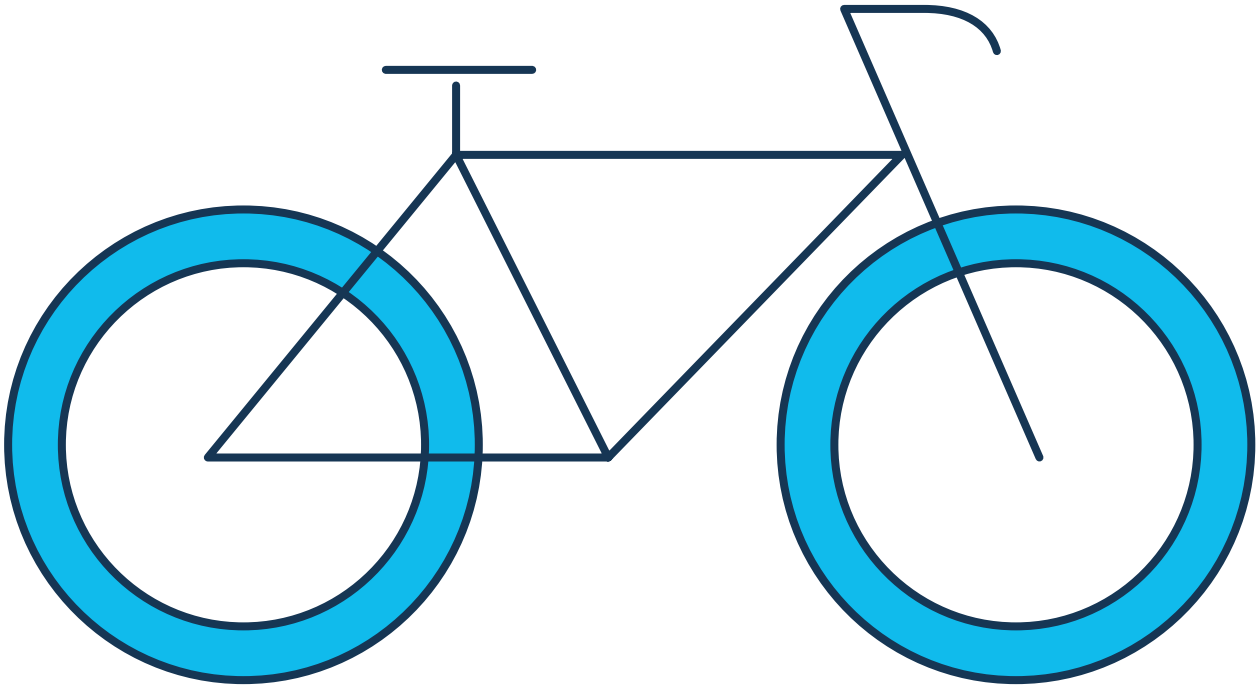
Elk Omgevingsprogramma bestaat uit vier delen. Het eerste deel is voor alle Omgevingsprogramma's hetzelfde. De andere delen gaan in op de inhoud van de verschillende Omgevingsprogramma's.

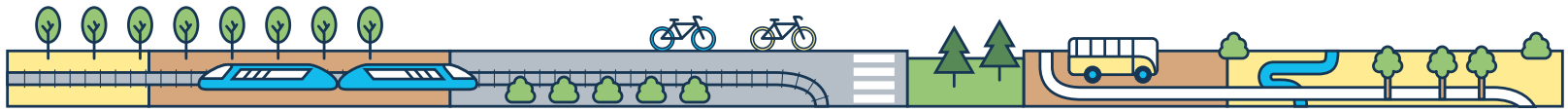
Deel A: dit is een overkoepelende inleiding waarin wij beschrijven hoe de Omgevingsprogramma's met elkaar verbonden zijn.

Deel B: dit is het beleidsdeel. Hierin lichten wij de beleidsdoelen inhoudelijk toe en werken wij deze uit aan de hand van de beleidsuitgangspunten van de verschillende Omgevingsprogramma's.

Deel C: dit is het uitvoeringsdeel, waarin wij de acties per doel uit het Omgevingsprogramma ordenen en prioriteren.

Deel D: in het laatste deel staan de bijlagen van de verschillende delen.





Deel A
Mobiliteit

1. Inleiding op de Omgevingsprogramma's

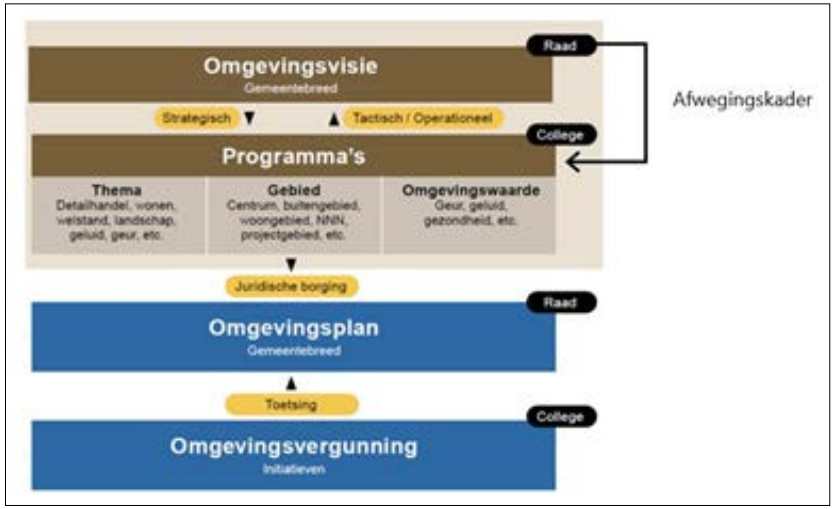
1.1 Inleiding: Omgevingsvisie en Afwegingskader

In dit deel leest u meer over wat een Omgevingsprogramma is.

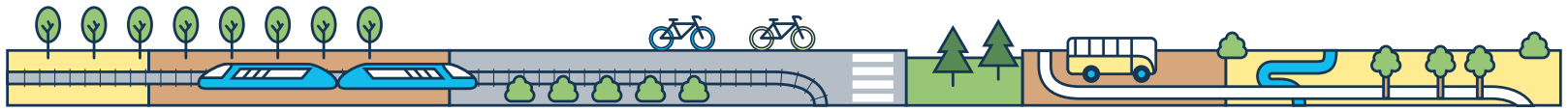
1.1.1 Waarom een Omgevingsprogramma?

Een Omgevingsprogramma is één van de kerninstrumenten binnen de Omgevingswet, zie figuur 1. Er zijn verplichte en vrijwillige Omgevingsprogramma's. Onze Omgevingsprogramma's zijn vrijwillig. Er staan beleidsdoelen en beleidsuitgangspunten in waarmee we onze leefomgeving beter kunnen beschermen, benutten, gebruiken en ontwikkelen. Een Omgevingsprogramma is een belangrijke schakel tussen de strategische doelen van de Omgevingsvisie en de regels van het Omgevingsplan. Het Omgevingsplan bepaalt welke ontwikkelingen zijn toegestaan en is de basis voor omgevingsvergunningen. Het Omgevingsprogramma biedt daarvoor het toetsingskader en onderbouwt nieuwe initiatieven die (nog) niet passen in het Omgevingsplan. Met deze vier kerninstrumenten kunnen we sturen op onze doelen.

In 2021 hebben wij de Omgevingsvisie 'Stap voor stap ver komen' gemaakt. Deze vindt u hier. In de Omgevingsvisie beschrijven wij hoe wij willen dat Soest en Soesterberg er in 2040 uitzien. De Omgevingsprogramma's gaan in op hoe we dat willen bereiken. Er zijn vijf Omgevingsprogramma's die samen de meeste ruimte in onze gemeente vragen: Wonen, Werken, Mobiliteit, Groen & Landschap en Water.



figuur 1



De Omgevingsprogramma's vervangen voor een gedeelte bestaand beleid. In Deel B van elk Omgevingsprogramma staat een overzicht van beleid dat wij nieuw hebben opgenomen en beleid dat blijft gelden.

Met de vijf Omgevingsprogramma's realiseren wij samen ons centrale doel: 'Zorgen voor een prettige en natuurlijke leefomgeving'. Er zijn drie kernwaarden die onze leefomgeving kenmerken:

- 'Dorps': We omarmen ons kleinschalige en rustige karakter. We zijn een veerkrachtige gemeente met veel saamhorigheid waar we voor elkaar zorgen.
- 'Groen': We zijn een gezonde gemeente te midden van verschillende robuuste en open landschappen die goed met elkaar verbonden zijn.
- 'Vitaal': We zijn een ondernemende, toekomstgerichte gemeente met volop levendige ontmoetingsplekken.

Door de vijf Omgevingsprogramma's tegelijkertijd op te stellen, kiezen we voor een integrale basis voor het Omgevingsplan. De Omgevingsprogramma's laten zien hoe we de doelen uit de visie gaan realiseren. Ze bieden een toetsingskader voor de ontwikkeling van Soest. Nu en in de komende decennia.

1.1.2 Context van de Omgevingsprogramma's

De Omgevingsprogramma's staan niet op zichzelf. Ze zijn opgesteld in een context die voortdurend in beweging is. Hieronder beschrijven wij een paar relevante kaders en ontwikkelingen die belangrijk zijn voor de uitvoering van alle Omgevingsprogramma's. Deze kaders en ontwikkelingen kunnen aanleiding zijn om onze Omgevingsvisie of de programma's aan te passen. In Deel B van alle Omgevingsprogramma's beschrijven wij de verdere context die specifiek impact heeft op de Omgevingsprogramma's.

1.1.3 Kaders en Ontwikkelingen

Omgevingsvisie Soest binnen provinciale en nationale kaders

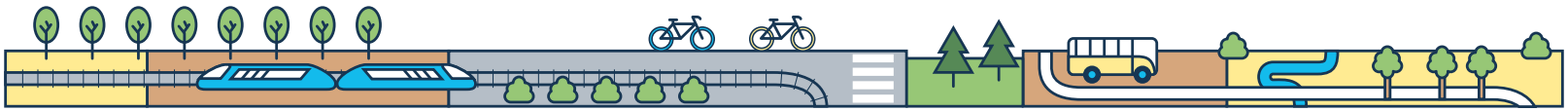
Onze Omgevingsvisie is afgestemd op de Provinciale Omgevingsvisie (POVI, 2021) en de Nationale Omgevingsvisie (NOVI, 2020). De doelen en visies worden op deze verschillende niveaus uitgewerkt in Omgevingsprogramma's en projecten. Onderling beïnvloeden ze elkaar en zijn ze soms afhankelijk van elkaar. Soest werkt samen met de provincie Utrecht en de regio. Bijvoorbeeld aan een gezamenlijke Woondeal met het Rijk tot 2030, de Regionale Energiestrategie (RES), een handelingsperspectief op het buitengebied en een Mobiliteitsagenda.

Ontwikkelbeeld 'Regio Amersfoort Centraal!'

In 2021 hebben we in de Regio Amersfoort een zogenaamd 'gedeeld regionaal beeld' vastgesteld. Hierin staat dat groei in de regio wordt samengebracht in de centrale steden met goed openbaar vervoer. Dat zijn de metropoolpoorten Amersfoort CS-Schothorst en de regiopoorten Barneveld en Nijkerk. In de U10 is Zeist-Noord, vlak bij Soesterberg, aangewezen als regiopoort. Soest blijft een dorps en groen karakter houden, met inzet op vitaliteit. Dit staat ook in onze Omgevingsvisie.

NOVEX-gebied Utrecht-Amersfoort

Amersfoort is samen met Utrecht aangewezen als één van de zeventien zogenaamde 'grootschalige verstedelijkingslocaties' in Nederland. Verstedelijking en de ontwikkeling van het landelijk gebied zijn



hierin grote opgaven. Alle NOVEX-gebieden stellen een Ontwikkelperspectief, Uitvoeringsagenda en Investeringsagenda op. Het Ontwikkelperspectief 2040 van het NOVEX-gebied Utrecht-Amersfoort streeft naar 165.000 woningen en 110.000 extra banen. Om dit op een duurzame manier te bereiken, zijn investeringen nodig op verschillende gebieden. Denk aan klimaatrobuuste inrichting, energie-infrastructuur en bereikbaarheid.

Gebiedsgericht onderzoek Amersfoort

Bij het uitwerken van het NOVEX-gebied Utrecht-Amersfoort wordt samen met het Rijk de verstedelijking in Amersfoort verder onderzocht. Dit is inclusief de impact van de verstedelijking op de Heuvelrugzone. Dankzij dit onderzoek kan Soest proactief inspelen op ontwikkelingen. Denk hierbij aan de recreatiedruk op het buitengebied en aan mobiliteitsvraagstukken, aangezien regiopoort Zeist-Noord in de buurt ligt.

Nota Ruimte

In de Nota Ruimte staan de kaders voor de ruimtelijke ordening in Nederland. Daarnaast legt de Nota Ruimte de basis voor een verantwoorde inrichting van het land. De nota richt zich op de verdeling van ruimte voor woningbouw, natuur, infrastructuur en recreatie. De nadruk ligt hierbij op duurzaamheid. Voor Soest en de Regio Amersfoort betekent dit dat bij de ruimtelijke ontwikkeling rekening moet worden gehouden met verschillende onderwerpen.
Denk hierbij aan verstedelijking, maar ook aan het behouden van belangrijke natuurgebieden, zoals de Heuvelrugzone. Een ander voorbeeld is het opnemen van infrastructuurprojecten die de regio beter bereikbaar maken.

Klimaatakkoord

In het Klimaatakkoord staat de ambitie om de komende decennia de CO_2-uitstoot sterk te laten verminderen. Dit versnelt de energietransitie in Nederland. Soest en de Regio Amersfoort spelen een actieve rol in het halen van de klimaatdoelen. Bijvoorbeeld door te investeren in duurzame energie, het verduurzamen van de gebouwde omgeving en het verbeteren van groene mobiliteit. Dit draagt niet alleen bij aan de klimaatdoelen van Nederland, maar biedt ook kansen voor economische groei en het verbeteren van de leefkwaliteit in Soest.

Water- en bodemsturend

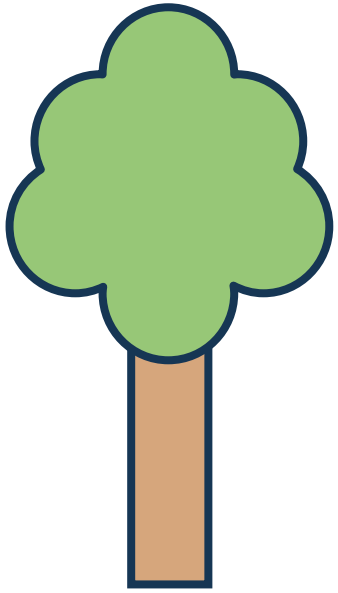
Het principe van 'Water- en bodemsturend' benadrukt hoe belangrijk de integratie van waterbeheer en bodembescherming is in ruimtelijke plannen. Voor Soest betekent dit dat bij nieuwe ontwikkelingen en infrastructuurprojecten, zoals het bouwen van woningen of de aanleg van wegen, altijd rekening gehouden moet worden met het effect op de waterhuishouding en de kwaliteit van de bodem. Dit is heel belangrijk voor het behouden van de ecologische waarde van het gebied. Vooral in gebieden zoals de Heuvelrug en het buitengebied van Soest, waar de natuurlijke balans kwetsbaar is.

Soest circulair in 2050

Het creëren van een circulaire economie is een enorme opgave die steeds belangrijker wordt en ook steeds meer prioriteit krijgt. In 2050 willen we circulair zijn. Dit betekent dat tegen die tijd afval niet meer bestaat. Tot 2030 richten we ons vooral op onze eigen organisatie, door 'circulair denken' steeds meer onderdeel te laten zijn van alles wat we doen. Aan de ene kant om onze eigen directe en indirecte uitstoot te verminderen, en aan de andere kant om met onze inkoop, beleid en projecten zo veel mogelijk circulaire impact te maken in Soest. Op dit gebied is circulariteit dus vooral belangrijk in de uitvoering van ons werk.

Netcongestie

Het elektriciteitsnet verbindt alles aan elkaar, maar is overvol. Dit heet 'netcongestie'. De gevolgen van netcongestie zijn groot. Het raakt bijna al onze ambities. Vanuit het Energieprogramma coördineren wij dit. Dit betekent bijvoorbeeld dat concrete oplossingen om bijvoorbeeld de ontwikkeling van woningbouw mogelijk te maken, binnen de bouwprojecten gezocht moeten worden. Tegelijkertijd is meewerken en meedenken, het leren en toepassen van andere aanpakken, het benutten van financieringsstromen en het beïnvloeden van besluitvorming in ons voordeel onderdeel van die coördinerende rol.



1.2 Afwegingskader

In 2024 hebben wij het Ruimtelijk Afwegingskader Soest vastgesteld. Dit afwegingskader verbindt de Omgevingsvisie en de Omgevingsprogramma's. Het afwegingskader maakt op een duidelijke en herleidbare manier een integrale afweging tussen grote, strategische vragers van ruimte mogelijk. Op basis hiervan maken wij een afweging bij belangrijke keuzes over thema's die gebruik willen maken van dezelfde ruimte. Ook helpt het afwegingskader bij het vinden van koppelkansen.

Het afwegingskader bestaat uit drie delen:

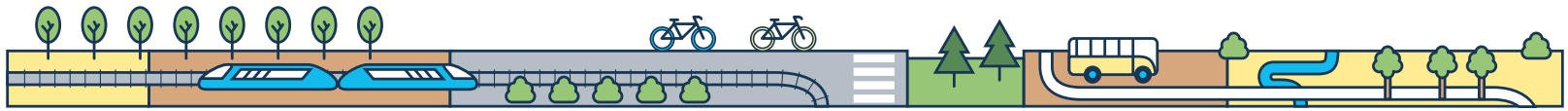
- Waardenkader: De kern van het Waardenkader bestaat uit onze drie kernwaarden, die uiteenvallen in twaalf ruimtelijke aspecten.
  Deze aspecten zijn tijdloos en weergeven de hele fysieke leefomgeving. De doelen van de Omgevingsvisie en andere documenten die kaders stellen, hebben wij aan de twaalf ruimtelijke aspecten gekoppeld.
- Waardenkaarten: Elke kernwaarde is uitgewerkt op een kaart, om de belangrijkste waarden vast te leggen die we aan plekken in de gemeente hebben toegekend. De kaarten helpen, net als de doelen, bij het maken van een afweging.
- Leidraad: Wij hebben een handleiding opgesteld voor het gesprek over grote ruimtelijke vraagstukken, zodat dit gezamenlijk en gestructureerd verloopt. De leidraad geeft daarbij een denkrichting als conclusie.

Het hele afwegingskader vindt u hier.

1.2.1 Ruimtelijke vraagstukken

De Omgevingsprogramma's geven aan hoe we onze doelen gaan bereiken. Dit wierp strategische vragen op over het gebruik van de ruimte in Soest. Keuzes hieronder konden we alleen gezamenlijk maken. Het afwegingskader gaf houvast bij het gezamenlijk in beeld brengen en beantwoorden van deze vraagstukken.

Hieronder vatten we strategische vragen, overwegingen (zoals koppelkansen en risico's) en antwoorden samen voor het onderwerp mobiliteit. De lijst is niet volledig. Sommige vraagstukken vragen een verdere uitwerking. Andere vraagstukken



zullen pas in de toekomst relevant worden. Een uitgebreide beschrijving van de vraagstukken voor mobiliteit vindt u in bijlage 1.

Wonen

1: Is het wenselijk om nabij voorzieningen prioriteit te geven aan nultredenwoningen en zorggeschikte woningen voor ouderen en zorgdoelgroepen?

- Doel: Langer zelfstandig wonen mogelijk maken en druk op intramurale zorg verlagen.
- Koppelkansen: Bevorderen doorstroming, efficiënt gebruik van voorzieningen en mogelijkheid tot wonen boven winkels.
- Risico's: Concentratie van ouderen, financiële haalbaarheid voor projectontwikkelaars en mogelijke daling van vraag naar zorgwoningen in de toekomst.
- Conclusie: Woonzorgzones kunnen zonder belemmeringen worden ingevoerd en bieden koppelkansen met andere functies.

Werken

2: Zetten we in op één bedrijventerrein in Soesterberg, of verdelen we de ruimte over twee locaties: Soest en Soesterberg?

- Doel: Bestaande bedrijventerreinen intensiever benutten zonder oppervlakte te vergroten.
- Koppelkansen: Verbeterde ontsluiting, HOV in Soesterberg, vergroening en ruimtelijke spreiding van zwaar vrachtverkeer.
- Risico's: Beperkte toewijzing van ruimte door de provincie en negatieve impact van bedrijven met zwaar verkeer binnen Soest.
- Conclusie: Spreiding van bedrijventerreinen over twee locaties wordt aanbevolen.

3: Willen we een regionaal bedrijventerrein al dan niet binnen de gemeentegrenzen?

- Doel: Bestaande terreinen intensiever benutten zonder uitbreiding van het totaal oppervlak.
- Koppelkansen: Mogelijkheid om ruimte-extensieve bedrijven te verplaatsen naar een regionaal terrein en HOV verbeteren.
- Risico's: Beperkte bijdrage aan lokale economische behoeften en meer autoverkeer van buiten de regio.
- Conclusie: Inzetten op een regionaal bedrijventerrein buiten de gemeentegrenzen.

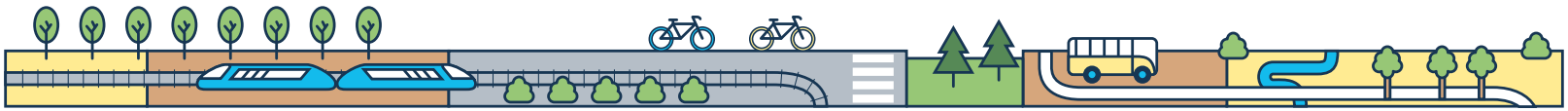
4: Welke locaties zijn realistisch als zoekgebied voor een toekomstig bedrijventerrein?

4a: Locatie: Randen bestaande bedrijventerreinen (met name Soestdijkse Grachten)

- Doel: Intensivering en verduurzaming van bedrijventerreinen met behoud van omvang.
- Koppelkansen: Duurzaamheid en verplaatsing van bedrijven biedt ruimte voor nieuwe functies op oude locaties.
- Risico's: Afstemming met provincie nodig en mogelijke toename verkeersbewegingen.
- Conclusie: Inzetten op de uitbreiding van ca 10 ha (maximaal 15 ha) bedrijventerrein aansluitend aan bestaande bedrijventerreinen.

4b: Locatie: Defensieterrein Soesterberg en eventueel aanliggende gronden

- Doel: Intensiever gebruik van terreinen en versterking van werkgelegenheid.
- Koppelkansen: Duurzaamheid, verplaatsing van bedrijven en extra ruimte voor woningbouw in Soesterberg-Noord.
- Risico's: Afhankelijk van toestemming van de provincie en betrokken partijen zoals Defensie.
- Conclusie: Inzetten op het realiseren van ca. 15 ha bruto bedrijventerrein op terrein van Defensie en aanliggende gronden.



5: Hoe kansrijk is het om een bestaand bedrijventerrein te transformeren naar wonen?

- Doel: Evenwichtige werkgelegenheid en behoud van werkplekken per hectare.
- Koppelkansen: Kleinschalige bedrijven dichtbij woningen verhogen leefbaarheid.
- Risico's: Onzekerheid over beschikbare ruimte voor bedrijventerreinen en afhankelijkheid van provinciale goedkeuring.
- Conclusie: Geen transformatie naar wonen, wel kansen voor intensivering en gemengd gebruik.

6: Hoe belangrijk vinden we het behoud van de historische linten als gemengd milieu met behoud van werkgelegenheid?

- Doel: Een heldere ruimtelijke structuur behouden met functiemenging (wonen, werken, voorzieningen) langs de historische linten.
- Koppelkansen: Meer ruimte voor kleinschalige kantoren, maatschappelijke voorzieningen en woonzorgfuncties.
- Risico's: Parkeerdruk moet op eigen terrein worden opgelost; afwentelen op de omgeving is niet mogelijk.
- Conclusie: Behoud van werkgelegenheid en functiemenging is essentieel; transformatie zonder behoud van werkgelegenheid wordt afgeraden.

7: Hoe gaan we om met de diverse (gewenste) functies in de polder? Welke functies prevaleren?

- Doel: Balans vinden tussen natuurbehoud, landbouw en recreatie om een prettige leefomgeving te creëren met voldoende recreatiemogelijkheden.
- Koppelkansen: Nieuwe verdienmodellen voor agrarische ondernemers, zoals kleinschalige horeca, kamperen bij de boer en agrarisch natuurbeheer.
- Risico's: Meer recreatie kan leiden tot druk op natuurwaarden en meer autoverkeer in de polder.
- Conclusie: Een integrale aanpak is nodig om een goed evenwicht te vinden tussen natuur, landbouw en recreatie, waarbij keuzes per gebied gemaakt worden.

Mobiliteit

8: Hoe wenselijk is het om hoofdwegen binnen Soest als 30 km/uur-zone in te richten?

- Doel: Verkeersveiligheid verbeteren en nul verkeersslachtoffers nastreven.
- Koppelkansen: Groene herinrichting en vermindering van geluidsoverlast.
- Risico's: Hoge kosten en gefaseerde uitvoering noodzakelijk.
- Conclusie: Hoofdwegen behouden hun ontsluitingsfunctie; waar nodig concessies aan bereikbaarheid voor verkeersveiligheid.

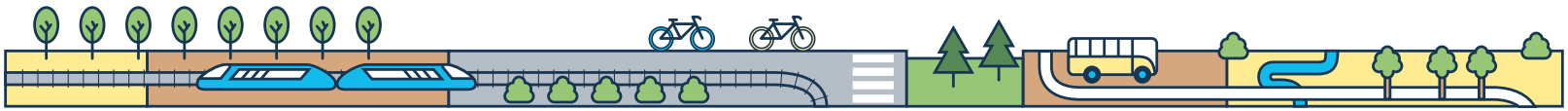
9: Hoe gaan we om met de vraag naar parkeergelegenheid in relatie tot andere functies en straatinrichting?

- Doel: Balans tussen vraag en aanbod van parkeerplaatsen behouden.
- Koppelkansen: Combinatie met groot onderhoud om budget efficiënt te benutten.
- Risico's: Beperkte parkeervoorzieningen voor tweede en derde auto's
- Conclusie: Parkeeruitbreiding koppelen aan groot onderhoud en herinrichting.

Groen & Landschap

10: Waar is ruimte voor natuurlijke bossen zoals agroforestry of voedselbossen?

- Doel: Duurzame natuurontwikkeling en verbeterde waterkwaliteit.



- Koppelkansen: Recreatie, toerisme en het versterken van lokale biodiversiteit.
- Risico's: Verlies van open landschap en kwetsbare waterkwaliteit rond de Wieksloot.
- Conclusie: Potentie voor voedselbossen is aanwezig, maar impact op landschap en waterkwaliteit moet worden onderzocht.

11: Is er ruimte voor grootschalige horeca in de polder van Soest?

- Doel: Versterken van recreatieve functie en verblijfsduur verlengen.
- Koppelkansen: Verbinden van horeca aan waterspeelplaatsen en waterberging.
- Risico's: Drukte en verkeer leggen extra belasting op natuur en infrastructuur.
- Conclusie: Alleen kleinschalige horeca voor wandelaars en fietsers is passend.

12: Waar vangen we recreanten op en waar geven we natuur de voorrang?

- Doel: Inrichten van recreatie- en stiltegebieden om drukte te reguleren.
- Koppelkansen: Aanleggen van parkeerplaatsen aan de rand van drukke gebieden en spreiding door zonering.
- Risico's: Grotere parkeerlocaties kunnen leiden tot extra drukte.
- Conclusie: Zonering voor recreatie en natuurbehoud toepassen met specifieke keuzes per gebied.

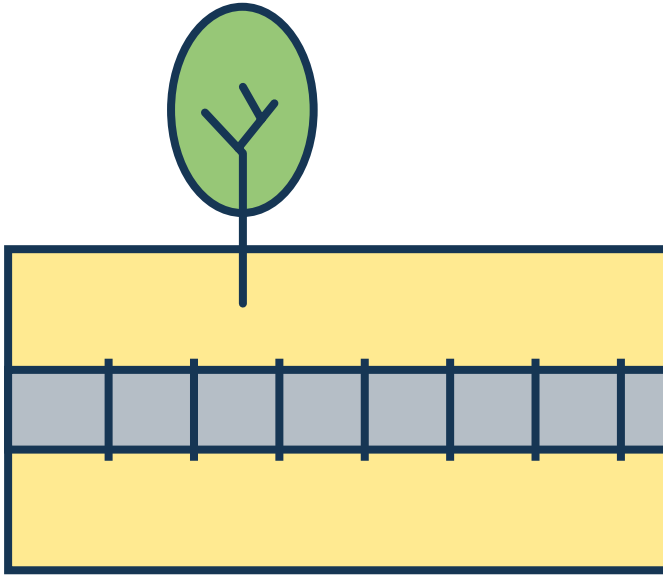
13: Hoe gaan we om met nieuwe transformatorstations en hoe zorgen we voor een groene inpassing?

- Doel: Zorgen voor een prettige leefomgeving en het waarborgen van een betrouwbaar energienetwerk.
- Koppelkansen: Groene inrichting rond transformatorstations verhoogt de acceptatie en draagt bij aan de leefbaarheid.
- Risico's: Het niet plaatsen van transformatorstations kan leiden tot netcongestie en vertraging van ruimtelijke ontwikkelingen.
- Conclusie: Transformatorstations zijn essentieel, maar groene inpassing is belangrijk om de impact op de omgeving te beperken.

Water

14: Hoe ver willen we gaan in het verplichten tot afkoppelen van hemelwaterafvoer?

- Doel: Ontlasting van het riool en behoud van de zoetwatervoorraad.
- Koppelkansen: Gescheiden rioolsystemen koppelen aan integrale buurtontwikkelingen.
- Risico's: Weerstand en juridische complicaties bij verplichting voor particulieren.
- Conclusie: Afkoppeling stimuleren waar mogelijk; verplichting wordt pas overwogen bij onvoldoende voortgang.



15: Willen we hemelwater overal laten infiltreren?
- Doel: Voorkomen van overbelasting van het riool en behoud van grondwater.
- Koppelkansen: Combineren met vergroening en behoud van cultuurhistorische waterstructuren.
- Risico's: Risico op wateroverlast en verontreiniging van grondwater.
- Conclusie: Maatwerk per locatie vereist; effecten van infiltratie monitoren voor verdere beleidskeuzes.

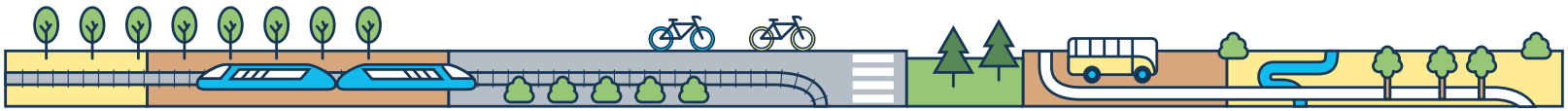
16: Willen we een actievere rol spelen in de bescherming van de zoetwaterbel onder de Heuvelrug?
- Doel: Beschermen van de nationale grondwaterreserve als toekomstige drinkwaterbron.
- Koppelkansen: Bewustwordingscampagnes koppelen aan andere acties zoals vergroening.
- Risico's: Extra maatregelen buiten wettelijke verplichtingen vragen om draagvlak en samenwerking.
- Conclusie: Gemeente neemt een actieve rol in de bescherming van de zoetwaterbel.

17: Hoe sturend zijn water en bodem bij ruimtelijke ontwikkelingen in Soest?
- Doel: Behouden van het historische karakter en klimaatbestendige inrichting.
- Koppelkansen: Combineren met natuur- en landschapsdoelen.
- Risico's: Politieke en maatschappelijke weerstand tegen beperkende voorwaarden voor nieuwe bouw.
- Conclusie: Water en bodem worden leidend in ruimtelijke plannen.

18: Hoe hoog prioriteren we de ruimtevraag van klimaatadaptieve maatregelen?
- Doel: Klimaatbestendige leefomgeving met ruimte voor waterbuffers, schaduwrijke zones en evacuatieroutes.
- Koppelkansen: Combineren met doelen voor vergroening en duurzame infrastructuur.
- Risico's: Lange termijn investeringen versus directe kosten en baten.
- Conclusie: Hoge prioriteit voor klimaatadaptatie met kosten-batenanalyse en monitoring van maatregelen.

1.3 Integraal: samen bouwen aan een groen, dorps en vitaal Soest

De Omgevingsprogramma's van Soest vormen samen het fundament van onze fysieke leefomgeving. Vanuit de kernwaarden 'groen', 'dorps' en 'vitaal' werken we aan een duurzame toekomst waarin natuur, gemeenschap en economie in balans zijn. Deze ambitie bereiken we niet alleen binnen de Omgevingsprogramma's, maar vraagt brede samenwerking binnen de gemeente. Denk hierbij bijvoorbeeld aan samenwerking met Sociaal Domein, het Energieprogramma en het team Realisatie, die allemaal onmisbaar zijn voor het bereiken van onze doelen uit de Omgevingsvisie. Tegelijkertijd dragen we met de Omgevingsprogramma's bij aan de Sustainable Development Goals (SDG's). Hieruit komen onze doelen voort. Door onze krachten te bundelen, ontstaan oplossingen die het welzijn van inwoners direct verbeteren en tegelijkertijd bijdragen aan een duurzaam Soest. Hieronder beschrijven wij hoe de vijf Omgevingsprogramma's samenkomen rond vijf thema's:



1. Klimaatbestendigheid en duurzaamheid
2. Sociale cohesie en leefkwaliteit
3. Duurzame mobiliteit en toegankelijkheid
4. Economische vitaliteit
5. Biodiversiteit en natuurinclusiviteit

Elk thema toont hoe deze samenwerking de kernwaarden van Soest versterkt. Zo leggen we samen de basis voor een leefomgeving die functioneel, gezond en aantrekkelijk is. In tabel 1 op pagina 19 staat hoe de verschillende doelen van de Omgevingsprogramma's bijdragen aan de SDG's en aan elkaar.

Thema 1: Klimaatbestendigheid en duurzaamheid

Klimaatverandering vraagt om een concrete en daadkrachtige aanpak. Water en bodem zijn voor ons daarbij zo veel mogelijk sturend in onze ruimtelijke ordening. In wijken zoals Smitsveen en Klaarwater hebben wij bijvoorbeeld wadi's (Water Afvoer Drainage en Infiltratie) en waterdoorlatende bestrating aangelegd om wateroverlast tegen te gaan. Deze maatregelen verminderen niet alleen de druk op het rioolstelsel, maar verbeteren ook de grondwaterstand en dragen bij aan de biodiversiteit in de wijk. Daarnaast maken deze ingrepen de openbare ruimte groener en aantrekkelijker voor bewoners.

Het Omgevingsprogramma Wonen speelt hierin een heel belangrijke rol. Bij nieuwbouwprojecten wordt standaard rekening gehouden met klimaatadaptieve maatregelen. Dit zijn maatregelen die rekening houden met klimaatverandering en bijdragen aan het tegengaan daarvan. Zo worden er systemen om het regenwater op te vangen geïnstalleerd en wordt gebruikgemaakt van groene daken en gevels die bijdragen aan isolatie en het vasthouden van water. Samen met het Energieprogramma stimuleren we het gebruik van duurzame energiebronnen, zoals zonnepanelen en warmtepompen. Hierdoor worden woningen niet alleen comfortabeler, maar ook energiezuiniger. Deze samenwerking tussen het Omgevingsprogramma Wonen en het Energieprogramma zorgt ervoor dat nieuwe projecten duurzaam en betaalbaar blijven.

Op bedrijventerreinen wordt ook gewerkt aan duurzaamheid. Niet alleen van de panden en bedrijfsprocessen, maar ook bijvoorbeeld door aandacht te hebben voor groene buffers die hittestress verminderen, door een aangename werkomgeving te creëren en door bij te dragen aan de waterhuishouding. Wij stimuleren het gebruik van duurzame en energieoplossingen die niet het elektriciteitsnet op hoeven. Ook stimuleren wij het gebruik van circulaire materialen. Door natuurvriendelijke zones aan te leggen, worden bedrijventerreinen aantrekkelijk voor mensen, dieren en planten. We zorgen voor plekken voor laadpalen en voldoende fiets- en voetgangersroutes. Bermen en bomenrijen met veel schaduw zorgen niet alleen voor verkoeling, maar versterken ook de groene uitstraling van de omgeving. Daarnaast zijn ze ook 'snelwegen' voor flora en fauna. Het team Realisatie zorgt ervoor dat deze voorzieningen door regelmatig onderhoud effectief blijven functioneren.

Thema 2: Sociale cohesie en leefkwaliteit

De kern van ons dorpse karakter is een hechte gemeenschap. We willen dat de fysieke leefomgeving een gezonde levensstijl mogelijk maakt en stimuleert. Daarom werken we aan plekken om elkaar te ontmoeten. Dit zijn plekken waar buurtbewoners samenkomen om te spelen, sporten, ontspannen of om gewoon te genieten van de omgeving. Deze plekken zorgen niet alleen voor meer verbinding, maar geven ook ruimte aan groen en water. Hierdoor helpen deze plekken ook tegen zogenaamde 'hittestress'.

Denk hierbij aan vijvers met natuurvriendelijke oevers die ruimte bieden voor rust, waterberging en biodiversiteit.

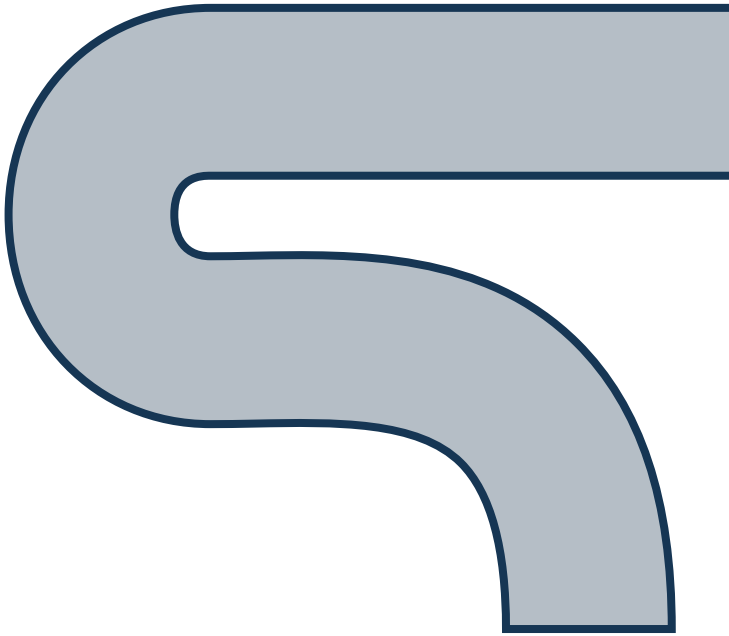
Het Omgevingsprogramma Mobiliteit draagt bij door voetgangersgebieden beter te verbinden met deze plekken, zodat ze voor iedereen makkelijk bereikbaar zijn. Het Omgevingsprogramma Groen & Landschap speelt hierin een belangrijke rol, omdat dit Omgevingsprogramma groene zones en plekken die uitnodigen tot ontmoeting aanlegt.

Vanuit het Omgevingsprogramma Wonen versterken we de leefkwaliteit door te investeren in diverse en toegankelijke woningen. De aanwezigheid van voldoende voorzieningen op de juiste plek heeft de aandacht vanuit de Omgevingsprogramma's Wonen, Werken en het team Sociaal Domein. Tegelijkertijd draagt het Omgevingsprogramma Water bij aan de leefbaarheid, door natuurlijke infiltratiegebieden te creëren. De wadi's zijn hier een voorbeeld van. Deze voorzieningen verminderen wateroverlast en zorgen voor een groene, aantrekkelijke omgeving. Deze groene plekken maken wijken niet alleen functioneel, maar geven hen ook een unieke uitstraling.

Vanuit het team Sociaal Domein stimuleren we buurtinitiatieven zoals bijvoorbeeld buurtfeesten. Deze initiatieven versterken de band tussen inwoners onderling en de band met hun leefomgeving. Zo zorgen de initiatieven voor een inclusieve samenleving. Het team Realisatie zorgt voor het onderhoud van deze gebieden, zodat zij veilig, schoon en heel blijven voor dagelijks gebruik. Zo werken we samen aan het sociale en fysieke netwerk dat Soest kenmerkt.

Thema 3: Duurzame Mobiliteit en toegankelijkheid

Een vitale gemeenschap heeft behoefte aan duurzame en toegankelijke mobiliteit. Wij hebben nu een kans om duurzaamheid en de leefkwaliteit in Soest te verbeteren. Daarom zetten wij in Soest in op het STOMP-principe, dat mobiliteit in volgorde van voorkeur aangeeft: Stappen, Trappen, Openbaar vervoer, Mobiliteit als dienst en Privéauto. Dit betekent dat wij lopen en fietsen stimuleren boven het gebruik van de auto. Een voorbeeld hiervan is de aanleg van meer wandel- en fietspaden. We investeren in veilige oversteekplaatsen en duidelijke bewegwijzering, zodat iedereen, van jong tot oud, zich lopend en op de fiets makkelijk kan verplaatsen.



Deze aanpak maakt het reizen niet alleen praktisch, maar ook plezierig.

Natuurlijk blijven we ook werken aan goed openbaar vervoer en een sterke laadinfrastructuur voor elektrische mobiliteit. Wij verduurzamen de infrastructuur onder andere door waterinfiltratie te combineren met onze infrastructuur. Bijvoorbeeld via waterdoorlatende verharding. Dit zorgt ervoor dat het regenwater op een natuurlijke manier in de grond kan trekken. Dit is belangrijk is wanneer er langere tijd droogte is. Ook voorkomen we zo wateroverlast. Beplanting langs wegen en paden draagt bij aan een aantrekkelijke en gezonde leefomgeving, en dus aan de beleving van ons groene karakter. Het team Realisatie zorgt voor goed onderhouden wegen en paden. Hierdoor is mobiliteit niet alleen duurzaam, maar ook comfortabel. Door deze samenwerking worden infrastructuur en natuur aan elkaar verbonden.

Thema 4: Economische vitaliteit

Een sterke economie is onmisbaar voor een vitale gemeente. Het aantal werkplekken moet meegroeien met het aantal inwoners. Alleen zo kunnen we voorkomen dat we vergrijzen of een ‘slaapdorp’ worden waarin iedereen overdag ergens anders is. Dat vraagt aandacht. Daarom richt het Omgevingsprogramma Werken zich onder meer op het verdichten van de bedrijventerreinen. Op hetzelfde oppervlakte kunnen dan meer mensen werken. Bedrijven die zich bezighouden met duurzaamheid en technologie trekken andere bedrijven aan en creëren tegelijkertijd ook banen voor inwoners. Dit stimuleert niet alleen de lokale economie, maar maakt Soest ook aantrekkelijk voor ondernemers die duurzaamheid belangrijk vinden. Wij stimuleren duurzame mobiliteit door te zorgen voor goede verbindingen tussen woon- en werkgebieden. Bijvoorbeeld door het aanleggen van veilige fietsroutes.

Onze bedrijventerreinen moeten aansluiten op de behoeften van ondernemers én die van het klimaat. Dit zorgt voor een prettige werkomgeving en vermindert de negatieve gevolgen van hitte en zware regenval. Groene buffers en waterdoorlatende bestrating dragen bij aan een betere waterhuishouding en een gezondere werkomgeving. Samen met het Energieprogramma ondersteunen wij bedrijven bij het verduurzamen van hun processen, oplossingen tegen netcongestie en het overstappen op schone energiebronnen. Ook gaan we aan de slag met de ontwikkeling naar een circulaire economie.

Thema 5: Biodiversiteit en natuurinclusiviteit

Onze kernwaarde ‘groen’ komt het sterkst tot uiting in onze inzet voor biodiversiteit en natuurinclusiviteit. Natuur staat namelijk niet op zichzelf, maar is verbonden aan de leefomgeving. Ecologische corridors, zoals de routes tussen de Soester Duinen en omliggende natuurgebieden, geven flora en fauna de ruimte om zich vrij te bewegen. Dit draagt direct bij aan het vergroten van de biodiversiteit. Tegelijkertijd bieden deze routes mogelijkheden om te recreëren voor wandelaars en fietsers. Ze versterken zo niet alleen de natuur, maar ook de beleving van het landschap door inwoners en bezoekers.

Water speelt een onmisbare rol in het versterken van de biodiversiteit. Water met een goede waterkwaliteit zorgt bijvoorbeeld voor leefgebieden voor watervogels, vissen en amfibieën. Het Omgevingsprogramma Wonen ondersteunt deze visie door natuurinclusieve bouwprincipes te stimuleren. Bijvriendelijke gevels en groene daken zijn charmante voorbeelden die passen bij onze kernwaarde ‘groen’. Wandel- en fietsroutes die de

groene gebieden met elkaar verbinden, zijn aantrekkelijk voor recreatie. Daarnaast zorgen zij voor meer bewustzijn van de natuur bij inwoners en bezoekers. Goed beheer van de natuur door het team Realisatie zorgt voor duurzaam beheer en behoud van de natuur. Zo blijven deze groene structuren bijdragen aan de biodiversiteit en het welzijn van alle inwoners.

Conclusie

Dankzij intensieve samenwerking tussen de Omgevingsprogramma's met externe partners, geven wij vorm aan een Soest dat klaar is voor de toekomst. Onze kernwaarden 'groen', 'dorps' en 'vitaal' zijn de basis van alles wat we doen. Wij werken integraal aan oplossingen die elkaar versterken. Of het nu gaat om klimaatadaptatie, sociale cohesie, duurzame mobiliteit, economische groei of biodiversiteit. Met deze integrale aanpak versterken we niet alleen onze leefomgeving, maar bouwen we ook aan een veerkrachtig en toekomstbestendig Soest. Samen bouwen we aan een gemeente waar het prettig wonen, werken en recreëren is. Voor onze generatie en voor de generaties die nog komen.

Tabel 1 laat in één oogopslag zien wat de raakvlakken zijn tussen de Omgevingsprogramma's en aan welke SDG's zij bijdragen.

1.4 Totstandkoming en vervolg

Wij hebben de Omgevingsprogramma's opgesteld na een zorgvuldig proces, waarin inwoners, adviescommissies en andere belanghebbenden input hebben geleverd. Nu wij de Omgevingsprogramma's hebben vastgesteld, beginnen we met de uitvoering. Hieronder gaan wij hier iets dieper op in. Alle Omgevingsprogramma's hebben daarnaast een uitvoeringsdeel (Deel C), dat dieper ingaat op de uitvoering.

1.4.1 Inwoners denken mee

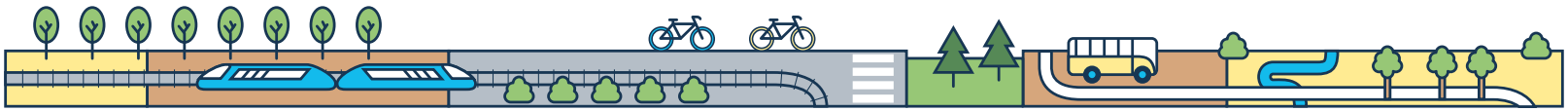
We werken aan een groen, dorps en vitaal Soest en Soesterberg voor onze inwoners. Daarom vinden wij het belangrijk dat inwoners, ondernemers en partners nu en in de toekomst blijven meedenken over Soest en Soesterberg. Voor de Omgevingsvisie en de Omgevingsprogramma's hebben we daarom een participatietraject uitgevoerd. De opgehaalde input is verwerkt in de verschillende Omgevingsprogramma's.

Participatietraject Omgevingsvisie

Tussen 2019 en 2021 vond een uitgebreid participatietraject plaats. Het doel was om zo vroeg mogelijk een diverse groep inwoners te betrekken bij de vraag: 'Wat voor Soest en Soesterberg willen we zijn in 2040?' De resultaten hiervan vormden de basis voor de Omgevingsvisie en hebben wij doorvertaald naar de Omgevingsprogramma's.

Brede betrokkenheid van inwoners en belanghebbenden

In 2023 hebben we inwoners en belanghebbenden in bijeenkomsten verdiepende vragen gesteld over het uitvoeren van de visie. Deze input is verwerkt in de Omgevingsprogramma's, waarin wij aangeven wat wij met de input hebben gedaan. Wij hebben inwoners gevraagd via het inwonerpanel, met bijna 1700 deelnemers, en de app Swipocratie, ingevuld door zo'n 1400 mensen. Hieronder bevonden zich veel jongeren. Via Denkmeeover.nl kwamen bijna 700 reacties binnen. In een camper bij (super)



markten werden driehonderd straatinterviews afgenomen. Dit alles heeft ons goede inzichten gegeven, die wij hebben meegenomen in de Omgevingsprogramma's.

Hier vindt u volledige resultaten van de participatie. In de verschillende Omgevingsprogramma's werken wij uit wat de participatie voor dat Omgevingsprogramma heeft betekend.

1.4.2 Adviescommissies

De adviescommissies Milieu en Ruimte (CMR) en Ruimtelijke Kwaliteit (CRK) hebben de concept-Omgevingsprogramma's ontvangen. Beide commissies hebben hierop hun opmerkingen gegeven. Deze hebben wij verwerkt. Tijdens de inzageperiode kunnen beide commissies, als zij dat willen, nog een keer een reactie geven.

1.4.3 Plan MER

De Omgevingsprogramma's blijken na een beoordeling van de RUD niet plan MER-plichtig te zijn. De beschreven activiteit vallen niet onder de criteria die een plan-MER vereisen.

1.4.4 Uitvoering kost geld

De Omgevingsprogramma's bieden inzicht in de beleidsregels en uitvoering, om uiteindelijk de Omgevingsvisie te realiseren. Voor het dekken van de kosten gelden onderstaande aandachtspunten.

Planning & Control-cyclus

Alle Omgevingsprogramma's hebben een uitvoeringsdeel (Deel C), waarin wij de acties beschrijven. Wij prioriteren deze acties, waardoor er een stevige basis voor de komende jaren is. Deze prioriteiten zijn ook de basis om via de gebruikelijke route van de kadernota en de dekking van de begroting aan te vragen. Wij kunnen activiteiten dan integraal afwegen en monitoren.

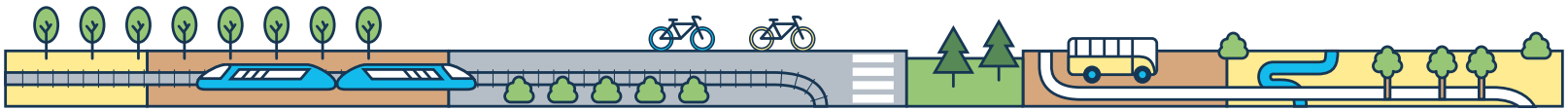
Subsidies

Er is in 2024 een analyse gemaakt van de subsidiemogelijkheden per Omgevingsprogramma. Deze analyse geeft een momentopname van de mogelijkheden, waarvan een deel de komende jaren waarschijnlijk beschikbaar zal blijven. De grootste kansen liggen bij Omgevingsprogramma's die de leefomgeving groener en duurzamer maken, al kunnen subsidies verschillen in beschikbaarheid.

Kostenverhaal

De gemeente heeft een wettelijke plicht om kosten te verhalen die zij volgens het Omgevingsplan maakt voor bouwplannen. De voorkeur gaat uit naar privaatrechtelijke afspraken (dit heet een 'anterieure overeenkomst'). Het kostenverhaal in Soest staat in de Nota Kostenverhaal en kan zowel vrijwillig als afdwingbaar worden ingezet.

Naast projectkosten wordt ook de plankostenscan toegepast om bouwplannen mogelijk te maken. Er wordt geen kostenverhaal toegepast als de kosten onder de tienduizend euro liggen, er geen kosten voor openbare werken zijn, of als het alleen gaat om aansluitingen op openbare ruimte/ nutsvoorzieningen.



Overzichtstabel

Tabel 1: Doelen, SDG's en raakvlakken

Wonen

	Wonen	Werken	Mobiliteit	Groen	Water	Sociaal	Energie	Realisatie
Doel 1: Bouwen voor de woningbehoefte om vitaliteit en een continue bouwstroom te behouden.		X	X	X	X	X	X	
Doel 2: Een passende woning voor alle doelgroepen: met focus op kansen voor jongeren en senioren.		X				X		
Doel 3: Betaalbare woningbouw.			X	X	X	X	X	
Doel 4: Wonen in een prettige en leefbare omgeving.		X	X	X	X	X	X	X
Doel 5: Een vitale en toekomstbestendige samenleving in onze wijken die divers en inclusief is.		X				X	X	X

Werken

	Wonen	Werken	Mobiliteit	Groen	Water	Sociaal	Energie	Realisatie
Doel 1: Zorgen voor een prettige en natuurlijke leefomgeving.			X	X	X			
Doel 2: Een eenduidig functioneel samenhangend geheel van werklocaties.	X		X	X				X
Doel 3: Een eenduidige, heldere ruimtelijke structuur.	X		X	X	X			X
Doel 4: Bevorderen van een gezonde levensstijl.			X	X	X	X		
Doel 5: Verminderen van CO_2 -uitstoot, wateroverlast en hittestress.			X	X	X		X	
Doel 6: Randvoorwaarden voor evenwichtige werkgelegenheid creëren.						X		
Doel 7: In 2040 is de omvang van onze bedrijventerreinen even groot als nu.			X					

Mobiliteit

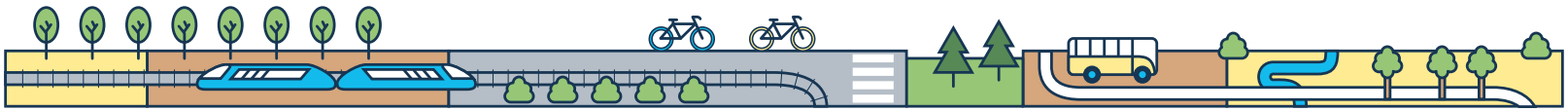
	Wonen	Werken	Mobiliteit	Groen	Water	Sociaal	Energie	Realisatie
Doel 1: Verbeteren van de (verkeers)veiligheid met de ambitie van nul verkeersslachtoffers in 2040.				X	X			X
Doel 2: Het bevorderen van een gezondere leefstijl door toepassing van het STOMP-principe.	X	X				x		
Doel 3: Terugdringen van de CO_2 -uitstoot van onze verplaatsingen.							X	
Doel 4: Behouden van een vitale en aantrekkelijke woon, werk en recreatiegemeente.	X	X		X	X	X	X	X
Doel 5: Zorgen dat iedereen zijn bestemming kan bereiken.	X	X				X		X
Doel 6: Vraag en aanbod naar parkeerplaatsen zijn in balans.	X	X		X	X			X

Groen & Landschap

	Wonen	Werken	Mobiliteit	Groen	Water	Sociaal	Energie	Realisatie
Doel 1: Verbeteren en vergroten van de diversiteit in flora en fauna.	X	X			X	X		X
Doel 2: Verbinden en structureren van groen-blauw in woon- en werkgebieden in stad en land.	X		X		X			X
Doel 3: Verminderen van CO_2, wateroverlast, hittestress en droogte.		X			X		X	X
Doel 4: Zorgen voor een prettige en natuurlijke leefomgeving.	X	X			X			X
Doel 5: Bevorderen van een gezonde leefstijl.		X			X	X		X
Doel 6: Een duurzame landbouw met toekomstperspectief.		X			X			
Doel 7: Zorgen dat de groene leefomgeving voor iedereen bruikbaar is.	X	X	X		X	X		X
Doel 8: In 2040 zijn er meer regionale recreanten.		X	X		X			

Water

	Wonen	Werken	Mobiliteit	Groen	Water	Sociaal	Energie	Realisatie
Doel 1: In stand houden van een gezonde en leefbare omgeving door invulling te geven aan de gemeentelijke watertaken.	X	X	X	X		X	X	X
Doel 2: De grond- en oppervlaktewaterkwaliteit op orde brengen.				X			X	X
Doel 3: Werken aan een duurzaam watersysteem en duurzame waterketen.	X	X	X	X				
Doel 4: Behouden, benutten en herstellen van natuurlijke kenmerken van het watersysteem.	X	X	X	X				X
Doel 5: De leefomgeving toekomstbestendig maken.	X	X	X	X		X	X	X



Deel B
Mobiliteit

2. Doelen en Ambities Mobiliteit

2.1 Inleiding

2.1.1 Algemeen

Het Omgevingsprogramma Mobiliteit richt zich op het duurzaam verbeteren van de bereikbaarheid in Soest en Soesterberg. Hierbij gaat het om het samenbrengen van zowel woningbouw, werkgelegenheid als recreatie met infrastructuur en mobiliteit. Hierbij hebben we veel aandacht voor verkeersveiligheid en het terugdringen van het aantal verkeersslachtoffers. Ook werken we aan minder impact van mobiliteit op het klimaat. Dat bereiken we door het vergemakkelijken van duurzame vervoerskeuzes, zoals (elektrische) deelauto's en fietsen. Het Omgevingsprogramma houdt rekening met de groei van wonen, werken en recreatie.

2.2 Kaders

2.2.1 Algemeen

De Planwet verkeer en vervoer stelt eisen aan een samenhangend en uitvoeringsgericht verkeers- en vervoersbeleid. In 2024 is dit opgegaan in de Omgevingswet. Soest onderbouwt dit beleid door diverse nationale en regionale kaders, zoals het Strategisch Plan Verkeersveiligheid, het Nationaal Toekomstbeeld Fiets, en de Duurzaam Veilig-visie. Deze kaders vormen de basis voor lokale beleidskeuzes en projecten. In bijlage 2 leest u hier meer over.

2.3 Context

2.3.1 Trends en ontwikkelingen

Hieronder beschrijven wij de trends en ontwikkelingen die relevant zijn voor dit Omgevingsprogramma.

Duurzame mobiliteit

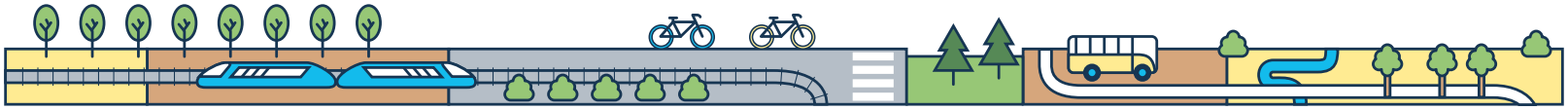
Mobiliteit verduurzaamt snel. Wij zien bijvoorbeeld dat vooral nieuwe brandstofscooters snel elektrisch worden, en dat brandstofscooters verdwijnen. Ook zien we dat brandstofauto's steeds minder vervuilend worden. Daarnaast mogen nieuwe auto's vanaf 2035 alleen nog maar elektrisch worden verkocht. Nieuwe auto's met een verbrandingsmotor mogen vanaf 2035 niet meer worden verkocht. Deze (inter)nationale ontwikkelingen zullen een grote impact hebben op de CO_2-uitstoot van onze verplaatsingen in 2040.

Digitalisering

Technologie speelt een steeds grotere rol in oplossingen voor mobiliteitsvraagstukken. Bijvoorbeeld via innovaties, zoals slimme verkeerslichten, app-gebaseerde vervoerssystemen en het inzetten van data om verkeersstromen beter te monitoren en te reguleren. Zo draagt technologie bij aan het verbeteren van de verkeersveiligheid en het efficiënter maken van het verkeer in de regio.

Verkeersveiligheid en het verminderen van verkeersslachtoffers

Er wordt steeds meer aandacht besteed aan het verbeteren van de verkeersveiligheid. De nadruk ligt hierbij op maatregelen met als doel het aantal verkeersslachtoffers te verminderen. Hieronder vallen een betere infrastructuur, zoals bredere fietspaden,



en maatregelen voor snelheidsbeperkingen in kwetsbare gebieden.

Verkeersgedrag en risico's

Naast een goede inrichting van onze infrastructuur heeft ook het verkeersgedrag invloed op de (ervaren) verkeersveiligheid. Bijvoorbeeld als veel ouders hun kinderen met de auto naar school brengen, in plaats van op de fiets. Als wegbeheerder kunnen we hier niet altijd iets aan doen. Bijvoorbeeld aan het toegenomen gebruik van de mobiele telefoon achter het stuur, of het opvoeren van een fatbike. We brengen deze risico's wel onder de aandacht bij de juiste organisaties.

Verstedelijking en bereikbaarheid

De druk op de infrastructuur in de regio neemt toe. Dit komt door een toename van de bevolking en werkgelegenheid. Hierdoor stijgt ook de mobiliteitsbehoefte. Daarom is het heel belangrijk dat wij werken aan het verbeteren van de bereikbaarheid en mobiliteit in de regio. Dit doen wij bijvoorbeeld door snelwegen en regionale wegen uit te breiden en het openbaar vervoer te versterken.

Klimaatdoelen

Het verminderen van CO_2-uitstoot is een belangrijk klimaatdoel. Hier zet Soest dan ook steeds meer op in. Bijvoorbeeld in het verkeer. Wij doen dit onder andere door alternatieve brandstoffen en duurzame mobiliteit te stimuleren. Dit sluit aan bij bredere regionale plannen voor de energietransitie, waarin mobiliteit een hele belangrijke rol speelt.

Een andere kijk op mobiliteit: STOMP-principe

Het STOMP-principe (Stappen, Trappen, Openbaar vervoer, MaaS (deelmobiliteit), Personenauto's) zet actieve en duurzame vervoerswijzen centraal. Het stimuleert lopen, fietsen en het gebruik van openbaar vervoer boven autogebruik. Dit sluit aan bij de zogenaamde modal shift, waarbij de auto steeds minder wordt gebruikt. Het STOMP-principe vereist dat wij investeren in veilige wandel- en fietspaden en goed openbaar vervoer. Het principe verbetert niet alleen de bereikbaarheid, maar ook de gezondheid. Meer bewegen draagt bij aan een betere conditie en minder leefstijlziekten. Bovendien maakt het de leefomgeving groener en aantrekkelijker.

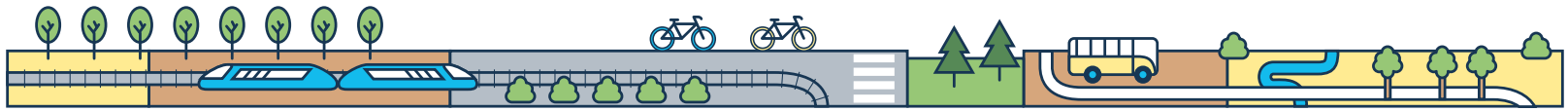
Participatie

In juni 2023 hebben wij participatiemomenten georganiseerd. Tijdens deze bijeenkomsten hebben wij gesproken met belanghebbenden, was er veel participatie vanuit inwoners en hebben wij verschillende adviescommissies geraadpleegd. In deel B zijn deze uitkomsten in de beleidsuitgangspunten uitgewerkt.

Participatie: input van onze inwoners

Tijdens de participatie hebben onze inwoners waardevolle input geleverd. Inwoners:

- Benadrukken hoe belangrijk een groene en veilige leefomgeving is, waarin fietsers en voetgangers prioriteit krijgen. Bijvoorbeeld bij wegwerkzaamheden.
- Zien graag veiligere fiets- en wandelroutes, waarbij zij speciale aandacht voor kinderen vragen.
- Geven aan dat er steeds meer knelpunten ontstaan door verkeersdrukte. De bereikbaarheid staat onder druk. Maar daar waar het echt nodig is, accepteren onze inwoners dat de doorstroming iets vermindert, als dat de verkeersveiligheid verbetert.



- Willen bij herinrichtingsprojecten dat groen zo veel mogelijk behouden blijft, terwijl de infrastructuur veiliger en comfortabeler wordt. Inwoners willen daarbij bereikbaar blijven.
- Vinden onze woonstraten veilig ingericht. Wel zijn er zorgen over snelheidsuitschieters, vooral rond scholen.
- Zijn positief over onze fietsinfrastructuur. Investeren in veilige fietsinfrastructuur blijft belangrijk, vooral op kruispunten.
- Vinden thema's als verkeersveiligheid en bereikbaarheid belangrijker dan duurzame mobiliteit.
- Maken het meest gebruik van de auto. Door lopen en fietsen te stimuleren, kunnen we bijdragen aan duurzame mobiliteitsoplossingen.

Deze inzichten nemen we mee in de verdere uitwerking van ons beleid, zodat het beleid aansluit bij de wensen en behoeften van onze inwoners.

Input van onze belanghebbenden

Belanghebbenden hebben ons input geleverd op de thema's verkeersveiligheid, bereikbaarheid en duurzame mobiliteit. Belanghebbenden:

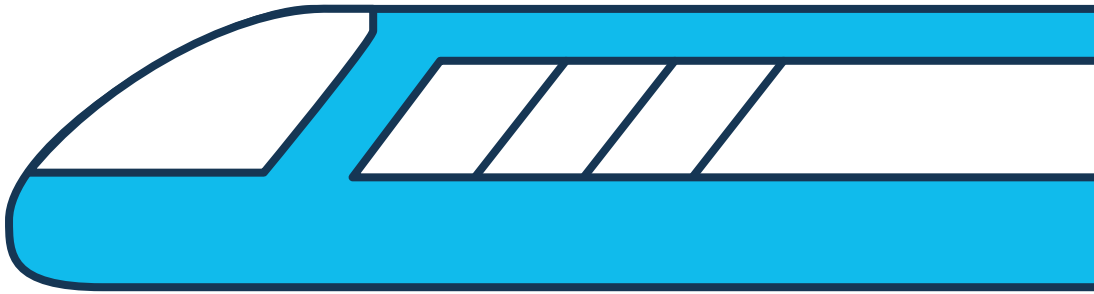
- Benadrukken dat gedrag bij deze thema's een belangrijke factor is.
- Vinden een goede infrastructuur en bijvoorbeeld een soepele overstap tussen verschillende vervoerswijzen belangrijk.
- Vinden dat mensen ook verleid moeten worden om veranderingen in hun gedrag te maken. Bijvoorbeeld bij het naar school brengen van kinderen. Gedragscampagnes kunnen hierbij helpen.

Net als de punten van de participatie van inwoners, nemen wij ook de punten van de belanghebbenden mee in de uitwerking van ons beleid.

2.4 Doelen

2.4.1 Doel 1: Verbeteren van de (verkeers)veiligheid met de ambitie van nul verkeersslachtoffers in 2040

De drukte op onze wegen neemt toe. Hierdoor staat de verkeersveiligheid onder druk. Het verbeteren van de verkeersveiligheid heeft dan ook hoge prioriteit voor de gemeente Soest. Een veilige verkeersomgeving verbetert zowel het welzijn van onze inwoners als de leefbaarheid van de gemeente. In onze Omgevingsvisie streven we naar nul verkeersslachtoffers. Als beheerder van de wegen zijn wij ervoor verantwoordelijk dat onze wegen voor alle vormen van vervoer veilig zijn.



Indicatoren

- Aantal verkeersongevallen: het totaal of uitgesplitst naar soort weggebruikers met een bepaalde snelheidslimiet. Dit geeft inzicht in de hoeveelheid en de ernst van ongevallen. We kijken hierbij ook naar de locaties van ongevallen. Nb: de registratiegraad van ongevallen is niet volledig. Dit betekent dat wij geen volledig beeld hebben van hoeveel ongevallen er zijn. Dit geldt vooral voor minder ernstige ongevallen.
- Het aantal en soort verkeersovertredingen: dit laat zien welke overtredingen worden gemaakt.
- Score voor Soest als 'fietsstad': welk cijfer geven onze inwoners onze fietsinfrastructuur?

Veilig oversteken

De verkeersveiligheid op onze hoofdwegen is voor ons een belangrijke prioriteit. Hierbij streven we naar een balans tussen aan de ene kant een veilige inrichting van het verkeer en aan de andere kant de doorstroming van het verkeer en bereikbaarheid van hulpdiensten en het OV. Wij geven specifiek aandacht aan veilige voetgangersoversteekplaatsen over hoofdwegen, vooral op schoolroutes en binnen woonzorgzones. De reden hiervoor is dat kwetsbare deelnemers aan het verkeer, zoals kinderen en voetgangers, extra bescherming verdienen.

Bovenstaande vertaalt zich in de volgende beleidsuitgangspunten:

- Voetgangers kunnen onze hoofdwegen, waar fietsen en auto's rijden, binnen 400 meter oversteken.
- Voetgangers kunnen onze hoofdwegen, waar fietsen en auto's rijden, veilig oversteken.
- Hoofdwegen zijn in hun inrichting geloofwaardig in de maximum snelheid.
- Verkeersdrempels leggen we aan op wegen met een maximumsnelheid van 30 km/uur. Niet op hoofdwegen.
- Uitzonderingen zijn mogelijk waar schoolroutes en hoofdwegen elkaar kruisen, en waar oversteekplaatsen ruimtelijk niet optimaal passen.

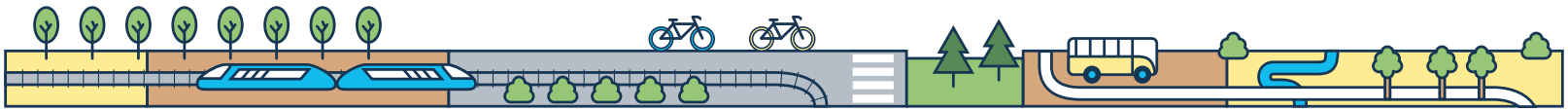
Veilige rotondes

Rotondes spelen een belangrijke rol in onze verkeersinfrastructuur. Ze verbeteren de doorstroming op drukke kruispunten. Tegelijkertijd zorgen ze voor meer verkeersveiligheid, omdat de rijsnelheid lager ligt dan wanneer er geen rotondes zijn. Bovendien bieden rotondes extra voordelen voor fietsers en voetgangers. Zij hebben op rotondes binnen de bebouwde kom altijd voorrang op gemotoriseerd verkeer. Dit maakt deze kruispunten veiliger en aantrekkelijker voor langzaam verkeer.

Toch zijn er zorgen over de verkeersveiligheid op rotondes voor fietsers. Dat ligt vooral aan de hoge snelheid waarop voertuigen op rotondes komen afrijden. Maatregelen die deze snelheid verlagen, vergroten de veiligheid voor fietsers. Voor hulpdiensten hebben snelheidsremmende maatregelen dicht op rotondes de minste gevolgen voor hun aanrijtijden. Daarnaast zorgt dynamische LED-verlichting voor een betere zichtbaarheid van voetgangers en fietsers.

Bovenstaande leidt tot de volgende beleidsuitgangspunten:

- De naderingssnelheid van auto's brengen we omlaag, omdat dit het verkeer veiliger maakt en aansluit op het STOMP-principe.



- We plaatsen dynamische LED-verlichting als daarvoor voldoende ruimte is en op de hoofdweg de maximumsnelheid 50 km/uur is.

Netwerkeisen fietsinfrastructuur

Soest kent een uitgebreid netwerk aan utilitaire (oftewel: een functioneel fietspad, bedoeld voor dagelijks gebruik) en recreatieve fietspaden in onze kernen en in de buitengebieden. Denk hierbij aan duin- en bosgebieden en de Eempolder.

Wij vinden het belangrijk dat fietsers zich veilig en comfortabel kunnen verplaatsen in onze gemeente. Daarom hebben we een zogenaamde 'wensstructuur fiets'. Zie hiervoor bijlage 4.

Bovenstaande vertaalt zich in het volgende beleidsuitgangspunt:

- De functionele en recreatieve fietsnetwerken moeten minimaal met elkaar verbonden, direct, aantrekkelijk, comfortabel en verkeersveilig zijn.

Aandachtspunten bij fietsinfrastructuur

Verkeersveiligheid staat centraal in onze aanpak voor verschillende groepen weggebruikers in Soest. Het gaat dan bijvoorbeeld om speedpedelecs, die steeds populairder worden als duurzaam alternatief voor de auto. Ook richten we ons op het verbeteren van de verkeersveiligheid rondom school-sportroutes en schoolomgevingen.

Bovenstaande vertaalt zich in de volgende beleidsuitgangspunten:

- We stimuleren het gebruik van speedpedelecs door deze, onder voorwaarden, op het fietspad te houden.
- Kinderen moeten zich veilig van en naar school en de sportvereniging kunnen verplaatsen.

Hoofdwegen

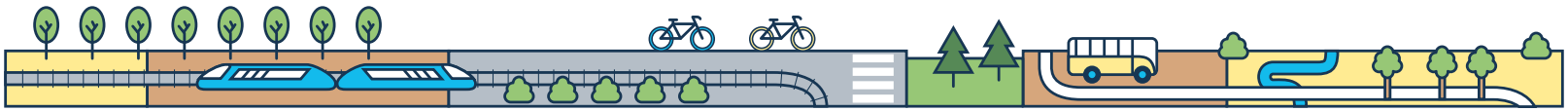
In Soest willen we zowel de verkeersveiligheid als de bereikbaarheid van onze hoofdwegen zo hoog mogelijk houden. Op hoofdwegen geldt daarom een maximumsnelheid van 50 km/uur. Echter, dit moet op gebied van veiligheidsrichtlijnen en ruimte wel kunnen. Hiervoor stellen we een nieuwe wensstructuur op. Deze aanpak maakt deel uit van een bredere strategie om de verkeersveiligheid te verbeteren, zonder dat dit ten koste gaat van de bereikbaarheid van de gemeente. Bij het toepassen van de wensstructuur zal een prioritering komen, om verkeersveiligheidsknelpunten zoals op de Torenstraat en Birkstraat op te lossen met de beschikbare middelen.

Bovenstaande vertaalt zich in de volgende beleidsuitgangspunten:

- Op hoofdwegen heeft doorstroming voorrang, zolang dit veilig en ruimtelijk kan.

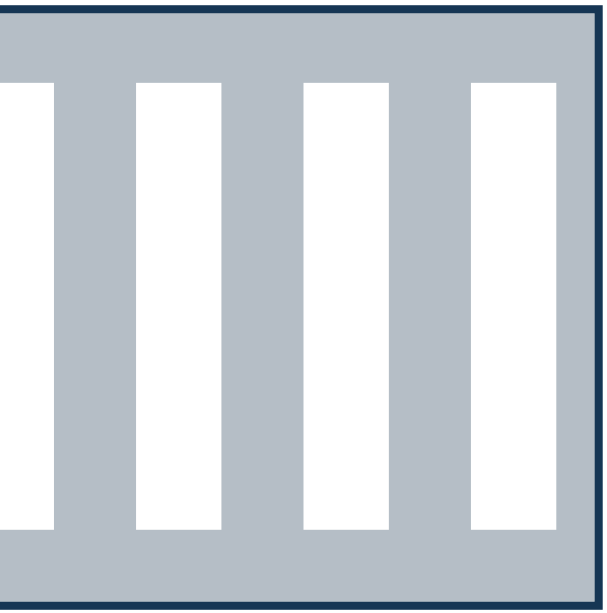
Polderwegen

Polderwegen zijn zogenaamde 'erftoegangswegen' buiten de bebouwde kom. Dit zijn wegen waar de maximumsnelheid 60 km/uur is. Voor deze wegen volgen we de veiligheidsrichtlijnen die bij deze wegen hoort. Naast omwonenden maken ook agrariërs en recreanten gebruik van deze wegen. Deze weggebruikers moeten allemaal gebruik kunnen (blijven) maken van deze wegen. Door de doorstroming op de Birkstraat voorrang te geven voorkomen we sluipverkeer over de polderwegen. We voorkomen daarnaast de grootste snelheidsovertredingen.



Bovenstaande vertaalt zich in het volgende beleidsuitgangspunt:

- De polderwegen blijven zoals ze zijn. Wel voegen we verkeersplateaus toe op wegen waar (veel) langzaam verkeer rijdt.



2.4.2 Doel 2: Het bevorderen van een gezondere leefstijl door toepassing van het STOMP-principe

Wij willen een gezondere leefstijl bevorderen door te stimuleren dat inwoners meer gaan lopen en fietsen en beter gebruik maken van het openbaar vervoer. Specifiek streven we ernaar dat scholieren veel meer met de fiets of lopend naar school gaan en dat het percentage autobezitters daalt. Wij willen dit onder andere bereiken door het STOMP-principe toe te passen.

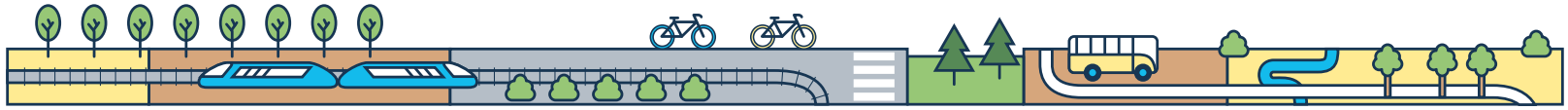
Het STOMP-principe geeft prioriteit aan voetgangers, fietsers, het openbaar vervoer en MaaS (deelmobiliteit) boven privé-auto's, met als doel dat de leefomgeving gezonder en duurzamer wordt. Door ons te richten op lopen, fietsen, openbaar vervoer en deelmobiliteit, willen wij in Soest niet alleen de klimaatdoelen halen, maar ook bijdragen aan de gezondheid van onze inwoners en het verbeteren van de verkeersveiligheid.

Indicatoren

- Modal split: Hiermee monitoren we hoe verplaatsingen van inwoners zijn verdeeld over verschillende vervoerswijzen. We kunnen zo veranderingen volgen.

STOMP-principe

Het STOMP-principe speelt een centrale rol in het mobiliteitsbeleid van Soest en draagt actief bij aan een gezonde levensstijl. Door prioriteit te geven aan lopen en fietsen, stimuleren wij inwoners om in hun dagelijks leven meer te bewegen. Dit verlaagt het risico op welvaartsziekten, vermindert stress en is goed voor het algemeen welzijn. Bij de inrichting van de openbare ruimte ligt de nadruk op comfortabele, veilige en snelle routes voor voetgangers en fietsers. Vooral rondom stations en winkel- en recreatiegebieden. Dit maakt het eenvoudiger en aantrekkelijker om gezonde vervoersopties te kiezen. Tegelijkertijd versterkt het STOMP-principe de leefbaarheid van Soest, omdat het een groene, efficiënte en duurzame omgeving creëert. Het voorkomt ook dat steeds meer infrastructuur het enige antwoord is op toenemende drukte. Voor ons betekent STOMP:



- Stappen: We verbeteren de verkeersveiligheid voor voetgangers, waarbij wij ons vooral richten op veilige oversteekplaatsen en schoolroutes.
- Trappen: We verbeteren de fietsinfrastructuur en lossen knelpunten op om het fietsgebruik te bevorderen. We richten ons op gedragsverandering om fietsen te stimuleren.
- Openbaar vervoer: We versterken de Soesterlijn en stations als OV-knooppunten om de bereikbaarheid te verbeteren.
- MaaS (deelmobiliteit): We stimuleren het gebruik van elektrische deelvoertuigen om het autobezit te verminderen.
- Privé-auto's: We ondersteunen de transitie naar CO_2-neutrale voertuigen. Bijvoorbeeld via laadpalen en door ons in het beleid minder te richten op privé-auto's.

Bovenstaande vertaalt zich in het volgende beleidsuitgangspunt:

- In Soest blijft er ruimte voor gemotoriseerd verkeer, maar deze voertuigen zijn niet meer alleen maar leidend bij het maken van beleidskeuzes en (her)inrichtingsplannen.

2.4.3 Doel 3: Terugdringen van de CO_2-uitstoot van onze verplaatsingen

We werken toe naar een duurzame en leefbare toekomst voor al onze inwoners. Een onmisbaar onderdeel van deze ambitie is het terugdringen van de CO_2-uitstoot die ontstaat door onze verplaatsingen. Mobiliteit verduurzaamt snel, bijvoorbeeld aan de hand van de opkomst van elektrische scooters en de afname van brandstofscooters. Ook worden brandstofauto's steeds minder vervuilend. Vanaf 2035 mogen er alleen nog nieuwe elektrische auto's worden verkocht, wat de CO_2-uitstoot van verplaatsingen in 2040 sterk zal verminderen.

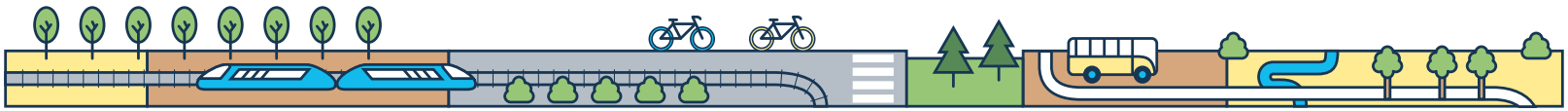
Indicatoren

- CO_2-uitstoot als gevolg van mobiliteit: CO_2-uitstoot van het autoverkeer, exclusief auto(snel) wegen.
- Autobezit en aandeel elektrische auto's.
- Deelmobiliteit: aantallen en gebruik van deelvoertuigen.

Duurzame alternatieven voor fossiel vervoer
Duurzame alternatieven voor fossiel vervoer dragen bij aan het verlagen van CO_2-uitstoot. Investeren in deze vervoersopties helpt niet alleen het milieu, maar verbetert ook de leefbaarheid van Soest. We hebben op dit gebied verschillende onderzoeken en experimenten gedaan die (nog) niet succesvol of haalbaar waren. Bijvoorbeeld een onderzoek naar een verbod op brandstofscooters en het opzetten van een werkgeversaanpak. Voor de komende periode richten wij ons op het verbeteren en veiliger maken van de infrastructuur voor voetgangers en fietsers, het bevorderen van voorzieningen dicht bij woonwijken en het verbeteren van het openbaar vervoer, inclusief de last-mile connecties. Deelmobiliteit(hubs) en laadpunten zijn hierbij ook relevant. Voor het ontwikkelen van deelmobiliteit zoeken we de verbinding met de regio. Tegelijkertijd staan we open voor lokale initiatieven. Binnen deelmobiliteit, maar ook om minder te reizen (zoals plaatsonafhankelijk werken). Tot slot staan wij open voor ontwikkelingen die het gebruik van waterstof aanmoedigen.

Bovenstaande vertaalt zich in het volgende beleidsuitgangspunt:

- We richten ons op minder en anders reizen.



Duurzame materiaalkeuzes

We erkennen de impact van onze materiaalkeuzes op de CO_2-uitstoot. Daarom is het belangrijk om duurzaamheid mee te nemen bij het maken van deze keuzes. Door in te spelen op de nieuwste ontwikkelingen en innovaties, zetten we in op het gebruik van duurzame en circulaire materialen. Dit draagt niet alleen bij aan het terugdringen van CO_2-uitstoot, maar sluit ook aan bij onze bredere ambitie om een positieve bijdrage te leveren aan de circulaire economie. Dit vraagt ook om een andere manier van werken.

Bovenstaande vertaalt zich in het volgende beleidsuitgangspunt:

- We kiezen voor duurzame en circulaire materialen volgens het (gemeentebrede) circulaire actieplan.

2.4.4 Doel 4: Behouden van een vitale en aantrekkelijke woon, werk en recreatiegemeente

We zetten ons in voor een leefomgeving waarin onze inwoners zich prettig en gezond voelen. Samen werken we aan een Soest waar iedereen met plezier kan wonen, werken en recreëren. We streven naar een balans tussen ontwikkeling en behoud van de natuurlijke omgeving die Soest zo uniek maakt. We zorgen voor een inclusief vervoerssysteem. Hierdoor kan iedereen elkaar ontmoeten.

Indicatoren

- Luchtkwaliteit en verkeersgeluid: onderzoeken op plekken waar dat belangrijk is.
- Lengte netwerk: geeft inzicht in het netwerk per vervoerswijze.
- Afstand tot voorzieningen in gemeente Soest: geeft inzicht in de afstand tussen wonen en voorzieningen.

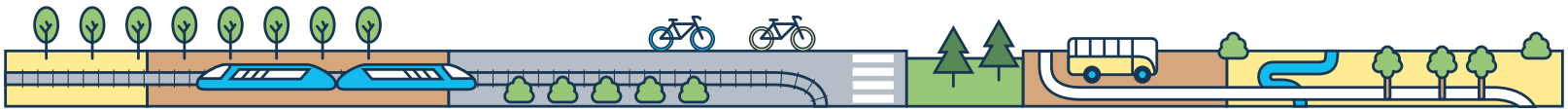
Minder verharding, meer ruimte voor groen en water
We werken aan een groene, leefbare en duurzame omgeving voor iedereen. Om dit te bereiken, verminderen we onnodige verharding. Onnodige verharding veroorzaakt onnodige hittestress en wateroverlast, en doet afbreuk aan de natuurlijke uitstraling van onze gemeente. Ook kijken we bij herinrichtingsprojecten naar het vergroten van ruimte voor groen en water. Zo ontstaat er meer ruimte voor groen en water.

Bovenstaande vertaalt zich in de volgende beleidsuitgangspunten:

- We leggen alleen extra verharding aan als dit de verkeersveiligheid verbetert.

Meer fietsen

We willen het gebruik van de fiets stimuleren. Fietsen is gezond, brengt geen schade toe aan het milieu en draagt bij aan een betere bereikbaarheid. We brengen fietsgebruik daarom zo goed mogelijk onder de aandacht. Zo proberen we structurele gedragsverandering te creëren. Dit vraagt ook wat van de inrichting van de openbare ruimte. Wanneer de ruimte niet groot genoeg is voor alle vervoersmiddelen, geven wij daarom vaker prioriteit aan de voetganger en fietser, in plaats van de auto. Ook het recreatieve fietsnetwerk is belangrijk om onze inwoners gezond van onze natuur te laten genieten. Deze houden we in stand.



Bovenstaande vertaalt zich in de volgende beleidsuitgangspunten:

- We volgen het STOMP-principe.
- Bij ruimtelijke knelpunten krijgen fietsers en voetgangers voorrang op auto's in de inrichting. Vooral op locaties die verkeer aantrekken.
- Meer mensen gaan fietsen, omdat we inzetten op passende infrastructuur en gedragsverandering.

Verplaatsingsmogelijkheden

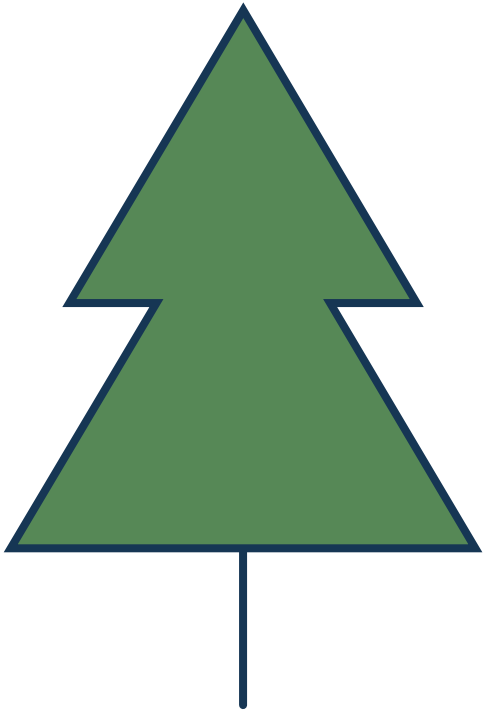
Iedereen heeft recht op goede verplaatsingsmogelijkheden. Dit betreft toegang tot betrouwbaar, betaalbaar en geschikt vervoer, maar ook de toegankelijkheid van de openbare ruimte. Verminderde verplaatsingsmogelijkheden raken in Soest en Soesterberg mensen in gebieden zonder openbaar vervoer, mensen die zich geen privé-voertuig kunnen veroorloven, of mindervaliden en ouderen vanwege ontoegankelijke infrastructuur. Het belemmert kansen op werk, gezondheidszorg en sociale participatie. Dit is een groeiend aandachtspunt bij het maken van mobiliteitsbeleid. We zetten in voor het waarborgen en beschikbaarder maken van vervoerswijzen zoals (passend) OV, samen met het Sociaal Domein. We voorkomen daarnaast zo veel mogelijk dat de openbare ruimte fysiek een belemmering is om buiten te komen.

Bovenstaande vertaalt zich in het volgende beleidsuitgangspunt:

- We dragen bij aan het waarborgen van verplaatsingsmogelijkheden voor iedereen door de fysieke leefomgeving op orde te maken.
- We zorgen ervoor dat stoepen voor iedereen toegankelijk zijn.
- Samen met team Sociaal Domein organiseren we sociaal vervoer en bestrijden we vervoersarmoede.

Toegankelijke bushaltes

Goed bereikbaar en toegankelijk openbaar vervoer is een belangrijk onderdeel van onze mobiliteitsvisie. Het moet voor iedereen mogelijk zijn om veilig en comfortabel gebruik te maken van bushaltes en andere (overstap)voorzieningen. Wij werken aan een inclusiever en beter bruikbaar netwerk van openbaar vervoer. Zowel via fysieke aanpassingen als via begeleiding door ambassadeurs van het openbaar vervoer. Daarnaast stimuleren we het combineren van de fiets en de bus om de bereikbaarheid van bijvoorbeeld bedrijventerreinen te verbeteren. Ook hebben wij bushaltes rookvrij gemaakt om een gezondere omgeving te creëren voor alle inwoners.



Bovenstaande vertaalt zich in de volgende beleidsuitgangspunten:

- Iedereen moet gebruik kunnen maken van het openbaar vervoer.
- Er zijn voldoende fietsvoorzieningen bij bushaltes. Drukke haltes krijgen daarbij prioriteit.
- Bushaltes zijn rookvrij.

Spelen op straat

We willen een leefomgeving creëren die zowel prettig als natuurlijk is. Een belangrijke stap in deze richting is het bevorderen van 'spelen op straat'. Wij vinden dit belangrijk, want de openbare ruimte is van iedereen. Toch zien we in Soest dat veel straten vol staan met geparkeerde auto's. Dit gaat ten koste van de ruimte voor groen en speelplekken. We staan open voor veranderingen waar dat kan.

Bovenstaande vertaalt zich in het volgende beleidsuitgangspunt:

- Wanneer er wel veel vraag naar parkeerplaatsen is, moet er wel voldoende draagvlak voor 'spelen op straat' aanwezig zijn.

Geluid, lucht en licht van verkeer

Hoe minder overlast van verkeersgeluid, luchtvervuiling en trillingen, hoe prettiger het leven is. Geluidreducerend asfalt op wegen met een maximumsnelheid van 50 km/uur werkt verminderend voor het verkeersgeluid. Om de luchtkwaliteit te verbeteren, stimuleren wij 'zero-emissievoertuigen'. Dit zijn voertuigen die zonder uitstoot, zoals elektrische auto's. Verder gaan wij in het buitengebied voorzichtig om met openbare verlichting. Zo proberen wij de natuur zo min mogelijk te verstoren, zonder in te leveren op veiligheid.

Bovenstaande vertaalt zich in de volgende beleidsuitgangspunten:

- Geluidsoverlast beperken door passend materiaal te gebruiken, in combinatie met de toegestane snelheid.
- Met betrekking tot licht is er per locatie een balans tussen verkeersveiligheid, sociale veiligheid en natuur.

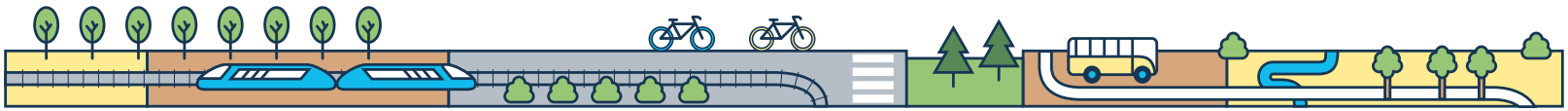
2.4.5 Doel 5: Zorgen dat iedereen zijn bestemming kan bereiken

Met dit doel willen wij een sociaal inclusief vervoersnetwerk bevorderen. Daarnaast willen wij bekende knelpunten voor fietsers, voetgangers, openbaar vervoer en gemotoriseerd verkeer oplossen.

We willen Soest en Soesterberg behouden als een vitale en aantrekkelijke gemeente om in te wonen, werken en recreëren (zie doel 4). Dit betekent dat de gemeente goed bereikbaar moet zijn, dat inwoners gemakkelijk ontmoetingsplekken kunnen bereiken, dat ondernemers goed bereikbaar zijn voor klanten en leveranciers, en dat recreanten kunnen genieten van onze natuur.

Indicatoren

- Afstand tussen woningen en voorzieningen in de gemeente Soest.
- Score fietsstad: welk cijfer geven onze inwoners onze fietsinfrastructuur?
- Aantal in- en uitstappers in het openbaar vervoer.
- Werknemersbanen en reisafstand: tussen woon- en werkregio.



Doorfietsroutes en directe fietsverbindingen

Met de groei van de regio Amersfoort neemt de druk op fietspaden toe. Hierdoor groeit het belang van een goede fietsinfrastructuur. We richten ons zowel lokaal als regionaal op veilige en snelle (door)fietsroutes om autogebruik te verminderen en dorpen en steden bereikbaar te houden. Hiervoor volgen we onze wensstructuur. Zie hiervoor bijlage 4.

Bovenstaande vertaalt zich in het volgende beleidsuitgangspunt:

- (Door)fietsroutes zijn een aantrekkelijk alternatief voor autogebruik.

Openbaar vervoer

Openbaar vervoer als duurzaam alternatief voor de auto is onmisbaar in Soest en Soesterberg. Het verbindt ons met elkaar en omliggende kernen, vermindert uitstoot en ruimtegebruik en helpt vervoersarmoede te bestrijden door mensen zonder auto meer vervoersopties te geven. De Soesterlijn vormt de ruggengraat van het OV-netwerk, aangevuld met snelle busverbindingen en buurtbussen. De Soesterlijn moet blijven bestaan. We zetten ons in voor een beter gebruik We streven naar verbeteringen in toegankelijkheid, overstapmogelijkheden en knooppunten van het openbaar vervoer.

Bovenstaande vertaalt zich in de volgende beleidsuitgangspunten:

- De Soesterlijn en de snelle busverbindingen vormen de ruggengraat van het openbaar vervoer.
- De OV-knooppunten en de P+R Soesterberg maken het gebruik van openbaar vervoer makkelijker.
- We streven ernaar Soesterberg onderdeel te maken van de HOV-as tussen Amersfoort en Utrecht.

Verkeersknelpunten

De groei van woningen in de regio zorgt voor meer verkeer, wat kan zorgen voor meer drukte op bestaande wegen in Soest. Het wegennet van Soest, Soesterberg en daaromheen maakt ons lokaal en regionaal toegankelijk voor gemotoriseerd verkeer. Het is belangrijk dat onze hoofdwegen dit verkeer aankunnen. Anders ontstaan er knelpunten en gaan meer mensen op wegen rijden die daar niet voor bedoeld zijn, zoals door woonstraten. Dit geeft druk op onze kernwaarden ‘dorps’, ‘groen’ en ‘vitaal’.

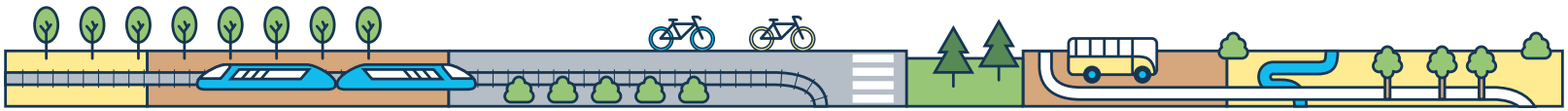
We onderscheiden zogenaamde ‘structuurknelpunten’, wat betekent dat de hoeveelheid verkeer niet klopt bij de functie en inrichting van de weg, en ‘capaciteitsknelpunten’. Dit betekent dat er meer verkeer is dan de weg gezien zijn functie aankan. De verschillende knelpunten vragen om verschillende oplossingen.

Bovenstaande vertaalt zich in de volgende beleidsuitgangspunten:

- Ruimtelijke ontwikkelingen mogen niet leiden tot knelpunten op onze wegen.
- Wij verwijderen wegafsluitingen als dit niet leidt tot capaciteitsknelpunten op andere plekken.
- We gebruiken slimme verkeerslichten, omdat die de doorstroming verbeteren.

Gemeentelijke wegencategorisering

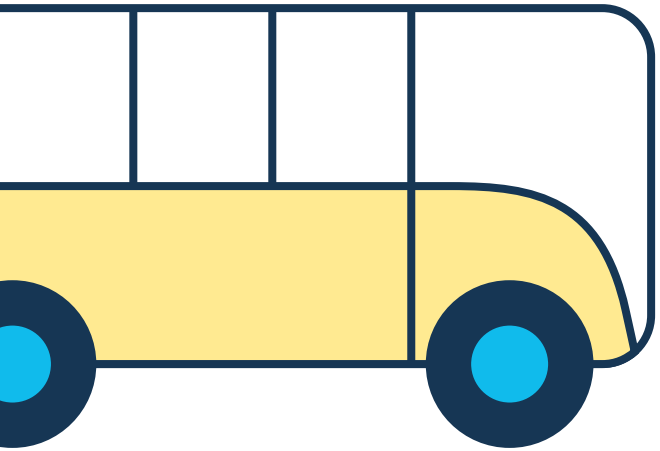
Een heldere wegcategorisering zorgt voor een veilig en goed ingericht wegennet. Hier is al eerder een wegencategorisering voor opgesteld, gebaseerd



op keuzes rond de landelijke inrichtingsrichtlijnen van Duurzaam Veilig. Het herkennen van verschillende wegtypen draagt namelijk bij aan een juist gebruik van de weg en aan positief gedrag van de weggebruikers.

Bovenstaande vertaalt zich in het volgende beleidsuitgangspunt:

- Een juiste wegencategorisering leidt tot veilige en herkenbare wegen.



Calamiteitenplannen

Onze hoofdwegen zijn belangrijk voor de bereikbaarheid van hulpdiensten. Ze zijn een belangrijk onderdeel van calamiteitenplannen. Daarom moeten onze hoofdwegen ook bij bijvoorbeeld zware regenval toegankelijk zijn.

Bovenstaande vertaalt zich in het volgende beleidsuitgangspunt:

- Onze hoofdwegen zijn bij calamiteiten beschikbaar voor hulpdiensten.

2.4.6 Doel 6: Vraag en aanbod naar parkeerplaatsen zijn in balans

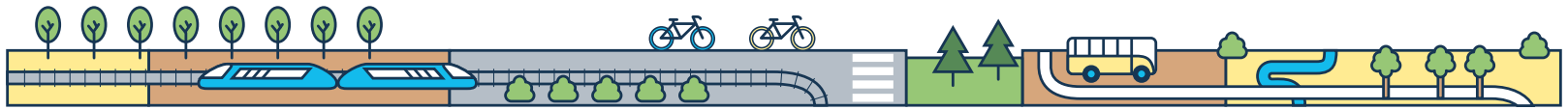
Een goed parkeerbeleid is onmisbaar voor een leefbare, toegankelijke en duurzame gemeente Soest. Voldoende parkeerruimte is belangrijk voor de bereikbaarheid en vitaliteit van onze gemeente. Tegelijkertijd moeten we ook rekening houden met de gevolgen van verharding, zoals hittestress en minder goede infiltratie van regenwater. We willen een balans vinden tussen de parkeerbehoefte (Nota Parkeernormen, hierna de Parkeernota) aan de ene kant en het behoud van groene, leefbare straten aan de andere kant. Daarbij hebben we speciale aandacht voor de toegankelijkheid voor mensen met een beperking.

Indicatoren

- Parkeerdrukonderzoek: dit onderzoek geeft inzicht in de parkeerdruk in woonstraten.

Parkeernormen

Onze parkeernormen dragen bij aan de vitaliteit en leefbaarheid van onze wijken. We volgen de landelijke richtlijnen van het Centrum voor Regelgeving en Onderzoek in de Wegenbouw en Verkeerstechniek (CROW), maar passen deze aan naar de behoefte van Soest. We gaan de parkeernormen herzien, waarbij we het STOMP-principe toepassen en de ruimtevraag van parkeren efficiënter maken. We zoeken de balans in het gebruik van parkeerplaatsen, ook in relatie tot de nabijheid voorzieningen. Ook zijn de andere omgevingsprogramma's input voor de herziening. Bij ontwikkelingsprojecten nabij OV-knooppunten zorgen we ervoor dat minder parkeerplaatsen nodig zijn, in lijn met het Convenant Toekomstbestendig Bouwen (link).



Bovenstaande vertaalt zich in de volgende beleidsuitgangspunten:

- Bij ruimtelijke ontwikkelingen hanteren we de normen volgens de Parkeernota.
- De Omgevingsprogramma's zijn de basis voor de Parkeernota.

Bestaande parkeerruimte

In Soest en Soesterberg is het heel belangrijk om vraag en aanbod van parkeerplaatsen in balans te brengen. Dit geldt vooral voor oudere wijken, omdat hier minder ruimte is. We monitoren de parkeerdruk in onze woonstraten. De gemeente streeft ernaar om daar waar mogelijk de beschikbare ruimte om te parkeren te optimaliseren, zonder dat dit ten koste gaat van groen en waterbeheer. Hierbij kijken wij zorgvuldig naar het behoud van bestaande parkeerplaatsen en de mogelijke toevoeging van nieuwe parkeerplaatsen, zonder dat dit onnodige verharding met zich meebrengt die bijdraagt aan hittestress en wateroverlast. We kijken kritisch naar het verhardingstype dat we toepassen. Door bermen anders in te richten voorkomen we (onnodig) parkeren in bermen.

Bovenstaande vertaalt zich in de volgende beleidsuitgangspunten:

- Bij een hoge parkeerdruk behouden we zoveel mogelijk bestaande parkeerplaatsen.
- Bij een lage parkeerdruk is ander gebruik van parkeerplaatsen mogelijk.

Parkeren in centrumgebieden/parkeerregulatie (blauwe zones)

Voor onze ondernemers is het belangrijk dat hun locaties goed bereikbaar blijven, zodat ze kunnen concurreren met andere winkelgebieden. Toch is er soms een krapte op het gebied van het aantal parkeerplekken. Het parkeerbeleid met een blauwe zone stimuleert bezoekers daarom om meer met de fiets te komen. We streven ernaar om de parkeermogelijkheden te optimaliseren, zonder dat dit ten koste gaat van de leefbaarheid en toegankelijkheid van de openbare ruimte. De bestaande hoeveelheid parkeerplaatsen houden we in stand. Daarvoor blijven we actief monitoren of de parkeerregulatie effectief is.

Bovenstaande vertaalt zich in de volgende beleidsuitgangspunten:

- In de centrumgebieden zoals gesteld door EZ gelden andere parkeernormen voor detailhandel, centrumfuncties en horeca dan in andere gebieden, zoals staat omschreven in de Parkeernota.
- Een wijziging van bestemming leidt hierdoor niet tot een andere parkeernorm.

Parkeren voor mensen met een beperking

Mensen met een beperking moeten zich zo vrij mogelijk kunnen bewegen. Dat vraagt een toegankelijke omgeving. Voor mensen met een lichamelijke beperking is lopen en/of fietsen niet altijd mogelijk, waardoor de auto vaak het beste alternatief is voor langere afstanden. Parkeerplaatsen voor mensen met een beperking spelen hierbij een belangrijke rol, omdat deze ervoor zorgen dat deze groep dicht bij hun bestemming kan parkeren en de loopafstand naar hun bestemming zo kort mogelijk is.

Parkeerplekken voor mensen met een beperking is nu gericht op de fysieke staat van de chauffeur. Hier voegen we maatwerk aan toe. Denk bijvoorbeeld aan de toegankelijkheid voor kinderen met een beperking.

Bovenstaande vertaalt zich in de volgende beleidsuitgangspunten:

- We zijn ruimhartig met aanvragen voor parkeerplaatsen voor mensen met een beperking op kenteken.
- Bij voorzieningen waar veel mensen komen, zijn voldoende parkeerplaatsen voor mensen met een beperking.

2.5 Gebieden

2.5.1 Korte toekomstschets van belangrijke gebieden

Onderstaande toekomstbeelden vatten kort ons beeld samen voor veilig, duurzaam en goed doorstromend verkeer op specifieke locaties. Dit kan als input gebruikt worden als we gebiedsvisies of gebiedsprogramma's willen opstellen.

Soesterberg: dynamische verbindingen

Soesterberg ontwikkelt zich als een belangrijk knooppunt voor mobiliteit. De P+R Soesterberg is een overstappunt voor reizigers die verder willen met de bus. Nieuwe HOV-lijnen moeten Soesterberg minder afhankelijk van de auto maken. Nieuwe woonwijken, zoals Oude Tempel en De Groene Hoogte, krijgen betere verbindingen met het openbaar vervoer. Deze verbeteringen maken Soesterberg aantrekkelijker voor inwoners en bezoekers. Daarnaast verminderen zij de afhankelijkheid van de auto, terwijl het dorp zijn karakter behoudt.

Birkstraat: een groene verkeersader

De Birkstraat verbindt Soest met Amersfoort en is onmisbaar voor onze regionale bereikbaarheid. Tegelijkertijd zijn er ook veel bestemmingen langs de Birkstraat. De huidige inrichting zorgt voor uitdagingen in de doorstroming, bereikbaarheid en veiligheid van deze bestemmingen. Aanpassingen die wij in de toekomst gaan doen, brengen balans tussen de verkeersfunctie en het behoud van de omliggende groenstructuur. Hierdoor blijft de straat aantrekkelijk voor inwoners en weggebruikers.

Van Weedestraat: verkeersveiligheid in het hart van Soest

De Van Weedestraat loopt door het levendige centrum van Soest en is een belangrijke verkeersroute. De intensiteit van het verkeer maakt het oversteken voor voetgangers en fietsers uitdagend. De straat wordt veiliger en vriendelijker voor gebruikers dankzij verbeterde oversteekplaatsen en een focus op langzaam rijdend verkeer, zonder dat dit ten koste gaat van de toegankelijkheid van het winkelgebied.

Koninginnelaan: balans tussen drukte en leefbaarheid

De Koninginnelaan in Soest is een drukke straat waar de hoge verkeersintensiteit de leefbaarheid onder druk zet. Met een herinrichting in de toekomst, krijgt

de straat meer ruimte voor fietsers en voetgangers. Dit zorgt voor een betere balans tussen verkeer en woonomgeving, terwijl de straat zijn verbindingsrol behoudt. Om een herinrichting mogelijk te maken, moeten er wegafsluitingen op een andere plek in de wijk verdwijnen. Zo neemt de verkeersdruk op de Koninginnelaan af en houden we de verkeersveiligheid zo hoog mogelijk.

Rademakersstraat en Novalaan: toegang tot een groeiend Soesterberg

De Rademakersstraat en Novalaan zijn belangrijke wegen in Soesterberg. Dit heeft te maken met een hogere verkeersdruk door nieuwe woningbouw. Een betere inrichting van deze straten zorgt ervoor dat ze hun functie als toegangswegen behouden, terwijl de leefbaarheid en veiligheid verbeteren.

Soest-Zuid en Soesterduinen: recreatief en verbonden

Soest-Zuid geeft toegang tot verschillende recreatiegebieden, zoals bijvoorbeeld de Soesterduinen. Wij verbeteren de huidige fiets- en wandelroutes, zodat deze beter aansluiten op de behoeften van recreanten. Zo blijft het gebied aantrekkelijk en veilig voor inwoners en bezoekers, met een goede balans tussen natuur en ruimtegebruik.

Oude Tempel en De Groene Hoogte: nieuwe buurten, verbonden met de regio

De wijken Oude Tempel en De Groene Hoogte zijn nieuwe woongebieden in Soesterberg. Met verbeterde wandel- en fietsroutes en een aangepaste buslijn verbinden wij deze buurten op een duurzame manier met omliggende gebieden, terwijl de focus blijft op een rustige, groene leefomgeving.

Dalweg: een gebied in ontwikkeling

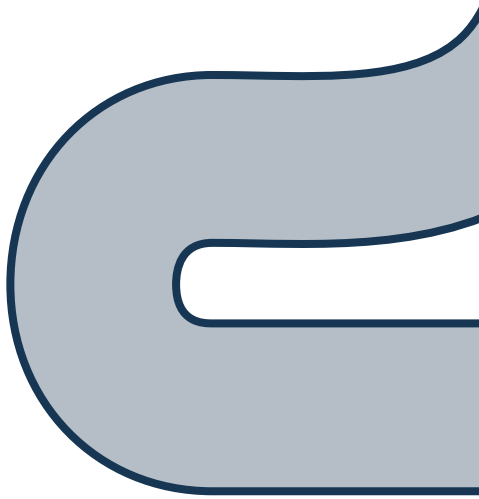
Langs de Dalweg ontstaan nieuwe ontwikkelingen die mogelijk impact hebben op het verkeer. Als er door deze ontwikkelingen verkeersmaatregelen nodig zijn nemen we deze uit de bovenwijkse voorzieningen.

Beckeringhstraat en Vredehofstraat: regionale verbindingen

Deze wegen verbinden Soest met omliggende steden en het provinciale wegennet. De hoge verkeersdruk vraagt om verbeteringen op het gebied van doorstroming en veiligheid, met daarbij speciale aandacht voor fietsers bij oversteekplaatsen. Bij het aanpassen van deze straten blijft het behoud van groenstructuren een belangrijk uitgangspunt.

Torenstraat

De Torenstraat is een hoofdweg en kent een structuurknelpunt. De leefbaarheid en verkeersveiligheid staan onder druk, vanwege het gebruik en profiel (fietsstroken in plaats van vrijliggende fietspaden) van de straat. Wanneer wij onze hoofdwegen verkeersveiliger gaan inrichten, heeft de Torenstraat prioriteit.



Deel C
Mobiliteit

3. Acties Mobiliteit

3.1 Inleiding

3.1.1 Algemeen

In dit deel beschrijven wij per doel de concrete acties die volgen uit het Omgevingsprogramma Mobiliteit. Deze acties voeren wij rolbewust uit, en plaatsen wij in de context van de Planning & Control-cyclus (P&C-cyclus) en de relevante beleidsfase. Zo kunnen we de voortgang van de acties monitoren.

3.1.2 Rollen van de gemeente

Om onze acties efficiënt en effectief te kunnen uitvoeren, is het belangrijk om scherp te hebben op welk moment wij als gemeente welke rol hebben. Bij het beschrijven van onze rol als gemeente gaan we uit van de manier waarop de Nederlandse School voor Openbaar Bestuur (NSOB) de overheid omschrijft. Volgens deze omschrijving zijn er vier rollen die een overheid kan hebben:

1. De samenwerkende overheid. De overheid werkt actief samen met partners om maatschappelijke vraagstukken aan te pakken.
2. De wetmatige overheid. De overheid zorgt voor rechtmatigheid en handelt volgens wet- en regelgeving.
3. De presterende overheid. De overheid richt zich op het halen van concrete resultaten en het leveren van meetbare prestaties.
4. De responsieve overheid. De overheid luistert naar de behoeften van de samenleving en speelt hier flexibel op in.

Samenwerkende overheid

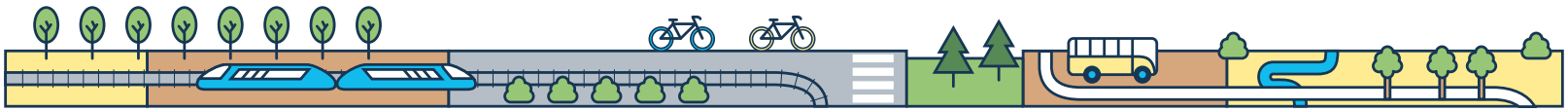
We werken intensief samen met partners binnen en buiten de gemeente. Denk hierbij aan inwoners, bedrijven, maatschappelijke organisaties en andere overheden. We voeren de Omgevingsprogramma's Wonen, Werken, Mobiliteit, Groen & Landschap en Water in nauwe afstemming met het team Sociaal Domein en het Energieprogramma integraal uit. Omdat de verschillende fysieke en sociale domeinen samenwerken aan gezamenlijke doelen, versterken wij elkaar en bereiken we meer dan wanneer wij allemaal apart werken. Denk hierbij bijvoorbeeld aan doelen op het gebied van klimaatadaptatie, sociale cohesie en een gezonde leefomgeving.

Wetmatige overheid

De gemeente zorgt voor rechtmatigheid en dat wet- en regelgeving wordt nageleefd. Denk aan de Omgevingswet en aan verschillende milieuwetgeving. Met alle Omgevingsprogramma's zorgen we voor een veilige, toegankelijke en klimaatbestendige leefomgeving die voldoet aan de wettelijke kaders. Dit wordt ondersteund door de afdeling Realisatie en VTH. Met vergunningverlening en toezicht, duurzaam beheer en onderhoud, dragen zij bij aan de realisatie van de beleidsdoelen.

Presterende overheid

We streven naar concrete resultaten en meetbare impact. Door doelen te koppelen aan prestaties, zoals vergroening van werkplekken en veilige mobiliteitsnetwerken, zijn wij effectief in het halen van onze ambities. Innovatieve oplossingen, zoals aquathermie en groen-blauwe netwerken, zorgen voor tastbare verbeteringen in de leefomgeving.



Responsieve overheid

Soest luistert naar inwoners en speelt in op hun behoeften en ideeën. Door participatie en co-creatie betrekken we de gemeenschap actief bij zowel het maken van beleid als de uitvoering daarvan. Met flexibele oplossingen en maatwerk reageren we op nieuwe uitdagingen als de energietransitie en klimaatverandering. Zo zorgen we dat Soest toekomstbestendig blijft.

3.1.3 Uitvoering: P&C en monitoring

In dit deel beschrijven wij de acties op hoofdlijnen. In het kader van de P&C-cyclus brengen de verschillende beleidsteams en afdelingen al hun activiteiten in beeld. In de P&C-cyclus maken we vervolgens voor alle activiteiten een integrale afweging voor de inzet van mensen en middelen.

Wij monitoren vervolgens de acties en de voortgang van de doelen. Dit doen wij aan de hand van de verschillende indicatoren die wij in Deel B beschrijven. Wanneer er onvoldoende voortgang is en de voortgang kan verbeteren met extra mensen en middelen, wordt deze extra inzet via de P&C-cyclus gevraagd.

Het monitoren van deze voortgang wordt gedaan door de verschillende beleidsteams. We kijken daarbij naar zowel kwantitatieve als kwalitatieve data. Zo kunnen wij acties datagedreven ontwikkelen en uitvoeren. Wij werken dus op basis van inzichten en feiten. Bij het prioriteren van acties in de uitvoering gebruiken we onderstaande criteria:

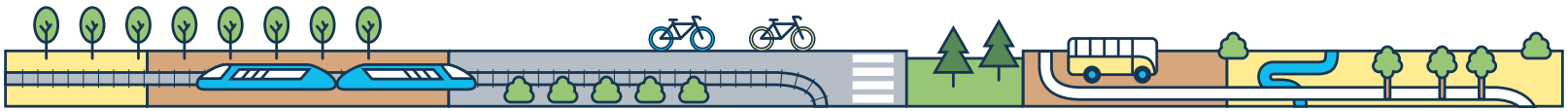
- Oplossend vermogen: draagt de maatregel bij aan één of meerdere doelen van het Omgevingsprogramma?
- Draagvlak: is er bij verschillende doelgroepen maatschappelijk en politiek draagvlak voor de maatregel? Oftewel: zijn direct betrokkenen bereid om aan de maatregel mee te werken?
- Haalbaarheid: is de maatregel voldoende concreet? Zo nee, is aangegeven dat er een onderzoek nodig is, op basis waarvan we wél kunnen overgaan op het uitvoeren van de maatregel?
- Uitvoerbaarheid: is de maatregel, gezien vanuit de gemeente, uitvoerbaar? Daarnaast zijn wij in de praktijk vaak van anderen afhankelijk. Vinden zij het ook uitvoerbaar?
- Kosten: hoe duur is de maatregel en wie moet daarvoor betalen? Is het mogelijk dat de gemeente de maatregel financiert? En zijn de kosten van de maatregel redelijk ten opzichte van wat de maatregel oplevert? Oftewel: is de maatregel kosteneffectief? Hierbij nemen we ook de mogelijkheden voor subsidies mee.
- Planning: op welke termijn is de maatregel uitvoerbaar?

3.2 Acties

3.2.1 Toelichting op geprioriteerde en geordende actieoverzichten

In het actie-overzicht hieronder staat per doel welke acties wij voorzien. Daarnaast laat het zien welke prioriteit wij geven aan de verschillende acties, omdat wij de actie met de meeste prioriteit als eerste noemen. We onderscheiden daarbij acties om aan wettelijke taken te voldoen, acties die de basis op orde brengen en acties die bij onze ambities passen. We laten ook zien in welke beleidsfase de actie past. Hiervoor gebruiken we de zogenaamde ‘beleidscyclus’ uit de Omgevingswet. Deze cyclus vraagt in elke fase om acties. Er zijn vier fases:

- Beleidsontwikkeling: wat willen we? Hier formuleren we onze visie en doelen.
- Beleidsdoorwerking: hoe maken we het mogelijk?

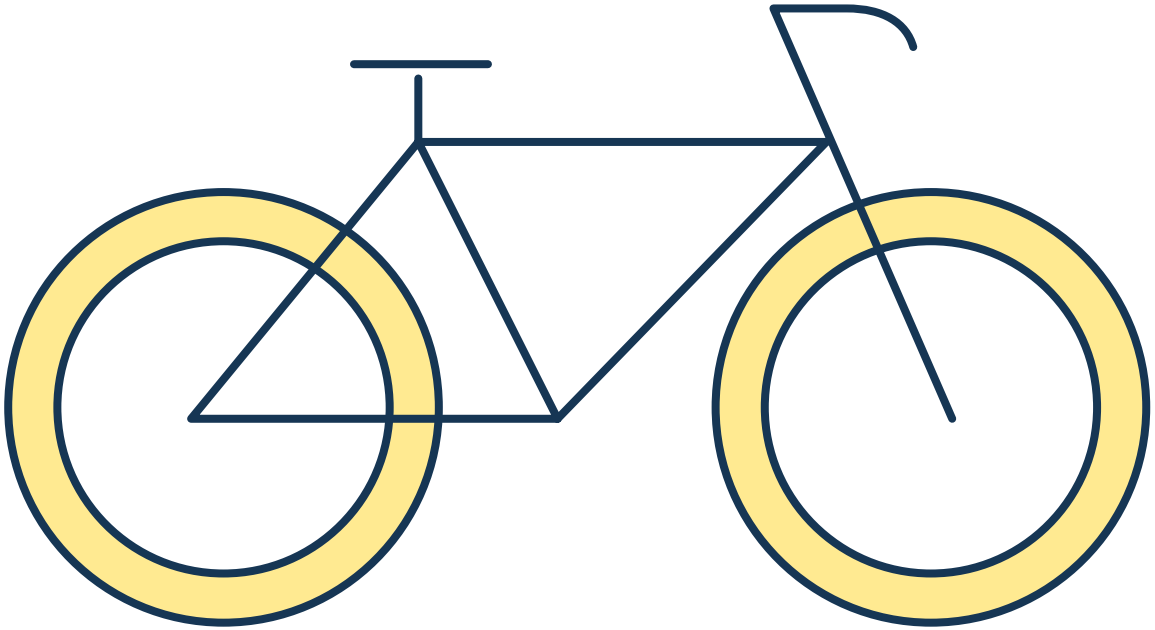


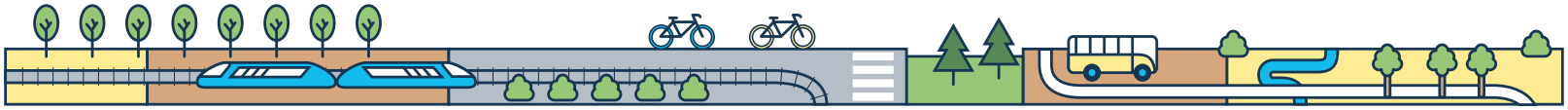
Hier stellen we de kaders, regels en afspraken op en werken deze uit. Zie ook bijlage 3.

- Beleidsuitvoering: hoe voeren we het uit? De fase gaat over de praktische uitvoering en het beheer.

De vierde fase gaat over beleidsevaluatie. Dit volgt onder meer uit de monitoring. Daarom heeft deze fase geen specifieke plek in de geprioriteerde en geordende actie-overzichten. In de uitvoering heeft deze fase natuurlijk wel een plek.

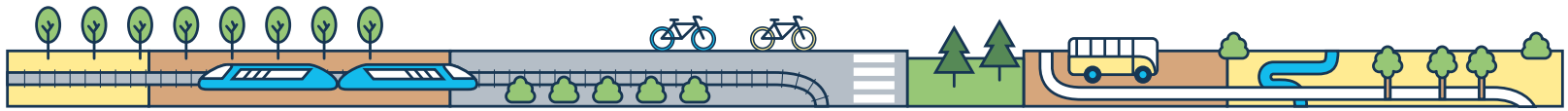
Onderstaande geprioriteerde en geordende actie-overzichten maken het een stuk makkelijker om prioriteiten op hoofdlijnen te blijven stellen, de voortgang te monitoren en flexibel te reageren op ontwikkelingen. Uiteraard pakken we in de uitvoering waar mogelijk acties die elkaar versterken tegelijk en/ of gezamenlijk op.



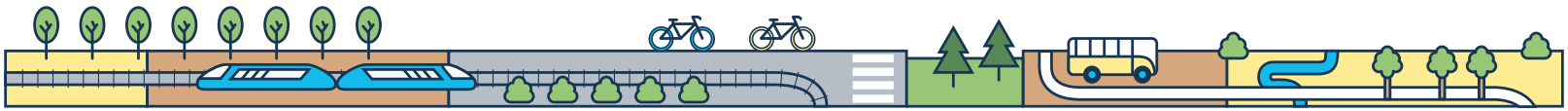


3.2.2 Geprioriteerd en geordend actieoverzicht per doel

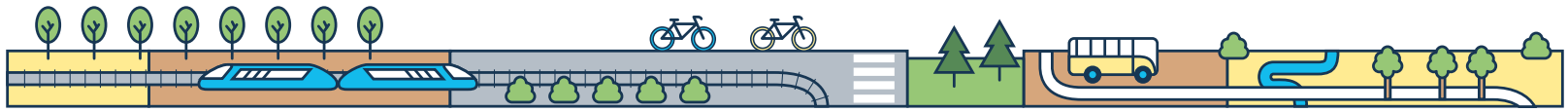
Doel 1: Verbeteren van de (verkeers)veiligheid met de ambitie van nul verkeersslachtoffers in 2040			
	Voldoen aan wettelijke eisen	Basis op orde brengen	Ambitie t.b.v. realisatie doelen
Beleidsontwikkeling			
Op prio		1. Onderzoek naar aanpassingen voor de verkeersveiligheid en leefbaarheid op de Koninginnelaan 2. Onderzoeken wensbeeld hoofdwegen en nieuwste veiligheidsrichtlijnen 3. Onderzoeken hoe we de verkeersveiligheid en doorstroming op de Birkstraat kunnen verbeteren	
Beleidsdoorwerking			
		1. Gefaseerd aanpassen afsluitingen en andere beperkingen voor een veiligere verkeerscirculatie op de Koninginnelaan 2. Herinrichten hoofdwegen volgens wensbeeld hoofdwegen 3. Onderzoeken en uitvoeren mogelijkheden school-sportroutes 3. Aanpassingen maken om verkeer veiliger en soepeler te laten verlopen op de Birkstraat	1. Fietspaden veiliger, breder en overzichtelijker maken op belangrijke routes 1. Snelheidsremmende maatregelen toepassen op polderwegen en woonstraten, waar dit nodig is voor de veiligheid van voetgangers en fietsers
Beleidsuitvoering			
		1. Bestaande zebrapaden zijn uniform en veilig 2. Toevoegen veilige voetgangersoversteekplaatsen 3. Snelheidsremmende maatregelen plaatsen bij rotondes 4. Dynamische LED-verlichting plaatsen en onderhouden bij rotondes langs de Koningsweg	1. Meewerken aan initiatieven voor veiligheidscampagnes en themaweken verkeer op scholen



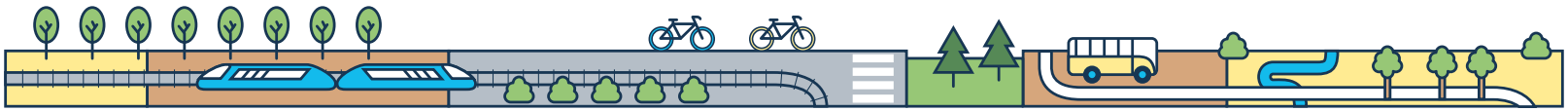
Doel 2: Het bevorderen van een gezondere leefstijl door toepassing van het STOMP-principe			
	Voldoen aan wettelijke eisen	Basis op orde brengen	Ambitie t.b.v. realisatie doelen
Beleidsontwikkeling			
Op prio			
Beleidsdoorwerking			
		1. Meer gezamenlijkheid in fietsbeleid in strategie en gedrag 1. Gebruik van het STOMP-principe om alternatieve vervoerswijzen te stimuleren 2. Stimuleren van lopen en fietsen door waarborgen van aantrekkelijke infrastructuur	1. Wandel- en fietsroutes verbeteren voor comfortabel en veilig gebruik
Beleidsuitvoering			
		1. Bushaltes toegankelijker maken voor alle gebruikers 2. Realiseren van rookvrije zones bij bushaltes en andere OV-knooppunten	1. Meedoen aan een pilot voor deelmobiliteit met bakfietsen



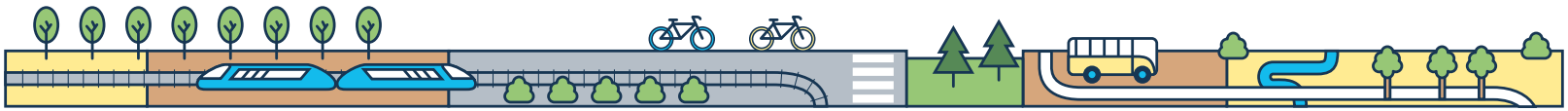
Doel 3: Terugdringen van de CO_2-uitstoot van onze verplaatsingen			
	Voldoen aan wettelijke eisen	Basis op orde brengen	Ambitie t.b.v. realisatie doelen
Beleidsontwikkeling			
Op prio			
Beleidsdoorwerking			
		1. Aandacht voor fietsvoorzieningen bij nieuwe woningbouwontwikkelingen 2. In regioverband deelmobiliteitshubs realiseren	1. In regioverband verkennen hoe deelmobiliteit breder uitgerold kan worden
Beleidsuitvoering			
		1. Laadpalen plaatsen binnen 150 meter van aangevraagde locaties 2. Gebruik van duurzame en circulaire materialen in infrastructuurprojecten	1. Promoten van alternatieven voor de personenauto, zoals deelauto's en fietsen



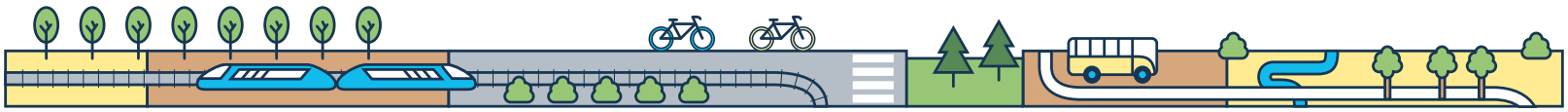
Doel 4: Behouden van een vitale en aantrekkelijke woon-, werk- en recreatie-gemeente			
	Voldoen aan wettelijke eisen	Basis op orde brengen	Ambitie t.b.v. realisatie doelen
Beleidsontwikkeling			
Op prio			
Beleidsdoorwerking			
			1. Toevoegen van groene of speelse elementen aan woonwijken door overbodige verharding weg te halen
Beleidsuitvoering			
		1. Bushaltes toegankelijker maken voor mindervaliden 1. Geluidsreducerend asfalt toepassen op 50 km/uur hoofdwegen, om geluidsoverlast te beperken 2. Fietsbeleid op gedrag richten via het organiseren van fietscampagnes, zoals Doortrappen. Daarnaast ook uitvoeren adhoc projecten 2. Doorfietsroutes realiseren, zoals de verbinding Soest – Hilversum	



Doel 5: Zorgen dat iedereen zijn bestemming kan bereiken			
	Voldoen aan wettelijke eisen	Basis op orde brengen	Ambitie t.b.v. realisatie doelen
Beleidsontwikkeling			
Op prio			
Beleidsdoorwerking			
		1. Realiseren van ketenmobiliteit door OV-knooppunten beter te integreren met fiets- en looproutes	
Beleidsuitvoering			
		1. Soesterlijn aantrekkelijker maken (Beter Benutten Soesterlijn) door uitvoeren van quick wins 2. Verkeersdruk Koninginnelaan beter verdelen door afsluitingen op andere plekken op te heffen 3. Verbeteren van de doorstroming op de Birkstraat 4. Overgaan op slimme verkeerslichten (iVRI's)	



Doel 6: Vraag en aanbod naar parkeerplaatsen zijn in balans			
	Voldoen aan wettelijke eisen	Basis op orde brengen	Ambitie t.b.v. realisatie doelen
Beleidsontwikkeling			
Op prio		1. Parkeerdruk in woonstraten onderzoeken, en mogelijkheden verkennen om woonstraten met een hoge parkeerdruk waar mogelijk te optimaliseren	
Beleidsdoorwerking			
		1. Herzien van de Nota Parkeernormen, en daarin het STOMP-principe en convenant toekomstbestendig bouwen verwerken	1. Ruimhartiger omgaan met parkeerplaatsen voor mensen met een beperking op kenteken
Beleidsuitvoering			
			1. Onnodige parkeerplaatsen verwijderen om ruimte te creëren voor bijvoorbeeld groen, water en ruimtelijke vragen 2. Optimalisatiemogelijkheden van parkeren uitvoeren in woonstraten met een hoge parkeerdruk

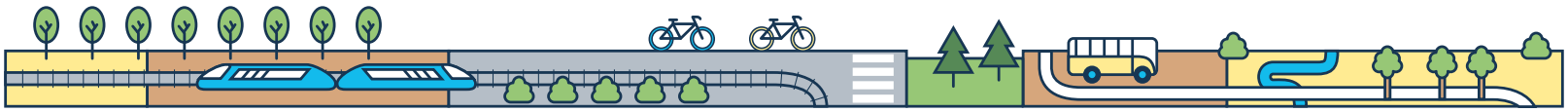


Deel D
Mobiliteit

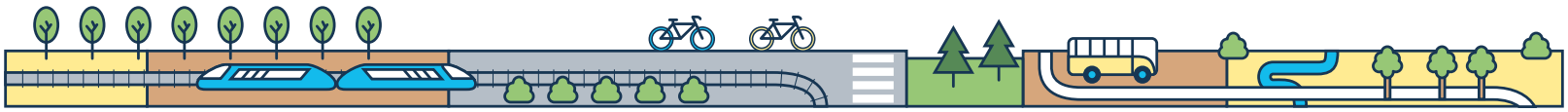
Bijlagen

4.1 Bijlage 1: Ruimtelijke vraagstukken Mobiliteit

Hoe wenselijk is het om hoofdwegen met een 50 km/uur-regiem in kern Soest in te richten als 30 km/uur-regiem?	
Doelstelling	We streven naar nul verkeersslachtoffers. Als wegbeheerder hebben wij de inspanningsverplichting om onze wegen zo veilig mogelijk in te richten. Ook op onze hoofdwegen (50 km/uur-wegen) binnen de bebouwde kom is dit uiteraard het geval. Daarbij zijn verkeersongevallen puur als wegbeheerder nooit volledig uit te sluiten.
Indicator	Het aantal verkeersslachtoffers op onze hoofdwegen (bron: ViaStat).
Consequenties voor andere programma's	Op sommige plekken zal ruimte nodig zijn voor het herinrichten van wegen. Op enkele plekken ontstaat beperkt meer ruimte. Daar kunnen we koppelkansen (bijvoorbeeld voor Groen en Water) benutten. Onze hoofdgroenstructuur is gerelateerd aan onze hoofdwegenstructuur, en dus ook met het groene karakter van Soest. Deze hoofdgroenstructuur moeten we tenminste behouden. Het verplaatsen van groen is daarbij een mogelijkheid.
Koppelkansen	Op strategisch niveau zijn er geen koppelkansen. In de technische uitwerking zijn er wel koppelkansen, waardoor we kunnen bijdragen aan onze doelen (bijvoorbeeld onze doelen voor groen, water en leefbaarheid).
Risico's	Het herinrichten van onze hoofdwegen is erg kostbaar. Het herinrichten van al onze hoofdwegen zal daardoor gefaseerd moeten plaatsvinden. Daarbij moeten we slim prioriteren in wanneer we welk wegvak herinrichten. Waar mogelijk laten we groot onderhoud meeliften.
Conclusie	Verkeerskundig oogpunt willen we de huidige netwerkhiërarchie behouden. Dit houdt in dat onze hoofdwegen ook in het geval van 30 km/uur hun ontsluitingsfunctie moeten behouden. Doen we dat niet, dan gaat verkeer over andere routes rijden die hier niet op berekend zijn. Onze wegen zijn soms veiliger 50 in te richten. Dat heeft verkeerskundig de voorkeur. Is het niet mogelijk om een weg veiliger 50 in te richten, dan doen we concessies op bereikbaarheid voor de verkeersveiligheid. Een hoofdweg gaat dan terug naar 30 km/uur.



Hoe gaan we in de verschillende wijken/buurten om met de vraag naar uitbreiding parkeergelegenheid in relatie tot andere functies en inrichting van de straten?	
Gelinkt aan doel	In de Omgevingsvisie staat dat we vraag en aanbod naar parkeerplaatsen in balans willen houden.
Indicator	Parkeerdrukonderzoek (2025).
Consequenties voor andere programma's	Nadere uitwerking voor een aantal buurten is nodig. Dit doen we naar aanleiding van het parkeeronderzoek. In een aantal wijken/ woonstraten is de beschikbare ruimte beperkt, waardoor we afwegingen moeten maken om onze doelen zo optimaal mogelijk behalen. Daarbij ook groen, water en spelen betrekken. Als we parkeerplaatsen willen toevoegen dan zal dit ten koste gaan van een andere ruimtevrager. Op een parkeerplaats kunnen we bijvoorbeeld ook een boom planten. We moeten een integrale afweging maken.
Koppelkansen	We koppelen het optimaliseren van het parkeerareaal aan groot onderhoud. Zo zetten we onze budgetten zo efficiënt mogelijk in. In straten met een lage parkeerdruk kunnen we parkeerplaatsen gebruiken bij het oplossen van andere ruimtevragers, bijvoorbeeld voor het plaatsen van een trafohuisje.
Risico's	We kunnen niet in elke straat vraag en aanbod aan parkeerplaatsen in balans brengen. In sommige woonstraten is er simpelweg onvoldoende ruimte om extra parkeergelegenheid aan te leggen. Daarnaast is dit ook niet wenselijk. Vanuit het STOMP-principe willen we niet voorzien in het parkeren van alle tweede of derde auto's in Soest. We willen juist dat alternatieven voor de auto worden gestimuleerd.
Conclusie	Deze integrale afweging maken we het beste bij het herinrichten van een weg bij groot onderhoud aan de weg of het riool. We kunnen dan bijvoorbeeld kijken of we elders in de straat onnodige verharding kunnen verwijderen, wat de aanleg van een parkeerplaats weer compenseert. We leggen geen nieuwe parkeerplaatsen aan zonder groot onderhoud.



4.2 Bijlage 2: Beleidskaders

Planwet verkeer en vervoer

De Planwet verkeer en vervoer stelt dat elke gemeente, totdat de Omgevingswet in 2024 werd ingevoerd, een gezamenlijk en uitvoeringsgericht verkeers- en vervoersbeleid moest hebben.

Strategisch Plan Verkeersveiligheid (2020-2030)

Het SPV richt zich op het verbeteren van de verkeersveiligheid via een zogenaamde 'proactieve risicogestuurde aanpak'. Voor de periode 2020-2030 is vijfhonderd miljoen euro beschikbaar gesteld om de verkeersveiligheid op gemeentelijke, provinciale en waterschapswegen te verbeteren.

Nationaal Toekomstbeeld Fiets

Het doel is dat het gebruik van de fiets in 2027 met twintig procent is toegenomen, en dat dit richting 2040 nog verder groeit. Investeren in fietsinfrastructuur levert veel op en is dus kosteneffectief. Het is onmisbaar bij het realiseren van nieuwe woningbouwopgaven.

Vrachtwagenheffing

Het kabinet werkt aan de invoering van een zogenaamde 'vrachtwagenheffing'. Dit kan zorgen voor meer vrachtverkeer op gemeentelijke wegen, zoals de N221. Dit heeft mogelijk gevolgen voor bereikbaarheid en verkeersveiligheid in Soest.

Woondeal regio Amersfoort

Voor 2030 zijn er afspraken gemaakt om 27.000 woningen te realiseren in de regio Amersfoort. Extra verplaatsingen door deze woningen kunnen de verkeersdruk in Soest verhogen.

Convenant Toekomstbestendig Bouwen

Soest heeft gekozen voor het ambitieniveau 'brons' in het convenant voor duurzame woningbouw. Dit betekent onder andere dat de parkeernormen met tien procent dalen op plekken met goede OV-bereikbaarheid.

Mobiliteitsstrategie U Ned

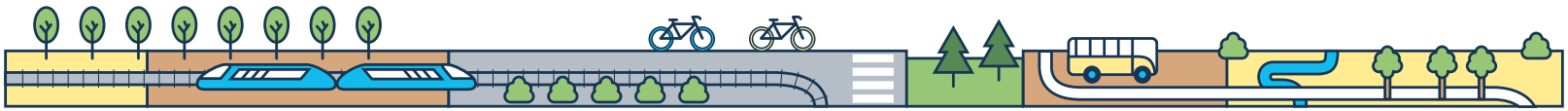
Deze strategie streeft naar een robuust en duurzaam mobiliteitssysteem. Met deze strategie wordt ingezet op nabijheid, betere fiets- en wandelnetwerken, en mobiliteitshubs zoals de P&R (Park & Ride) Soesterberg.

Netwerkperspectief provinciale wegen

De provincie wil de maximumsnelheid op provinciale wegen verlagen, om zo de veiligheid en leefbaarheid te verbeteren. Voor Soest betekent dit veranderingen voor de N413, N237 en N221.

Netwerkperspectief openbaar vervoer

Het behoud van de directe verbinding Utrecht-Soest-Baarn is onzeker, omdat weinig reizigers gebruik maken van deze verbinding. Het opwaarderen van buslijnen in de regio kan het openbaar vervoer aantrekkelijker maken voor inwoners van Soest.



Regionaal Toekomstbeeld Fiets

De provincie werkt aan de snelfietsroute tussen Amersfoort, Soest, Baarn en Hilversum, die vanaf 2023 wordt gerealiseerd.

Mobiliteitsvisie Baarn

Baarn heeft de nieuwe fietsroute naar Hilversum uitgesteld en richt zich op het weren van verkeer door het centrum van Soest naar de A1. De ontwikkeling van Paleis Soestdijk kan extra verkeersdruk op de N221 veroorzaken. 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 te verbeteren. Specifiek gaat het om het stuk ten noordwesten van Baarn, rondom de Poort van Baarn.

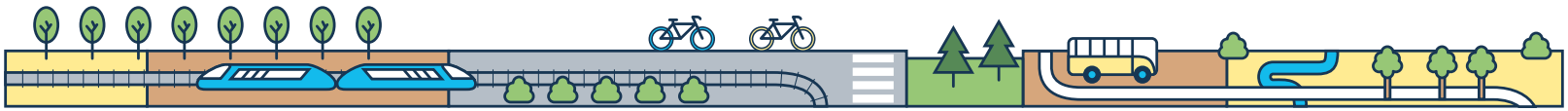
Duurzaam Veilig-visie

Het verkeersveiligheidsbeleid van de gemeente Soest krijgt richting aan de hand van verschillende landelijke kaders en richtlijnen. De "Duurzaam Veilig"-visie vormt de kern van deze kaders en heeft als doel het verkeerssysteem zo in te richten dat de kans op verkeersongevallen minimaal is. Deze visie is gebaseerd op drie pijlers:

- Functionele Wegcategorisering: wegen worden ingedeeld op basis van hun functie. De verschillende functies zijn stroomwegen, gebiedsontsluitingswegen en erftoegangswegen. Elk soort weg heeft specifieke inrichtingseisen en snelheidslimieten, die bijdragen aan de verkeersveiligheid.
- Homogene verkeersstromen: dit principe stelt dat verkeersdeelnemers met vergelijkbare massa's en snelheden zoveel mogelijk van dezelfde wegcategorie gebruik maken. Dit vermindert het risico op ernstige ongevallen.
- Vergevingsgezinde inrichting: wegen worden zo ingericht dat menselijke fouten niet direct tot ernstige ongevallen leiden. Onderdeel hiervan zijn bijvoorbeeld veilige oversteekplaatsen, duidelijke verkeerssignalen en obstakelvrije zones.

Nationale Agenda Verkeersveiligheid (NAV)

De Nationale Agenda Verkeersveiligheid (NAV) stuurt lokale beleidsmaatregelen, door doelen te stellen voor het verminderen van verkeersslachtoffers. Daarnaast stimuleert het gemeenten om risicogroepen en risicolocaties aan te pakken. Verkeersveiligheid is een gedeelde verantwoordelijkheid die we integraal aanpakken. Hiervoor werken wij samen met de politie, scholen, en verkeersorganisaties.



4.3 Bijlage 3: Doorwerking in (onderliggend) beleid

Bij het vaststellen van het Omgevingsprogramma Mobiliteit wordt de beleidsnota 'Gemeentelijk Verkeers- en Vervoersplan (GVVP)' ingetrokken. Dit is 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 in het Omgevingsprogramma Mobiliteit.

Bij het vaststellen van het Omgevingsprogramma Mobiliteit vervalt een aantal nu geldende beleidsnota's. Het gaat hierbij om:

- Gemeentelijk verkeers- en vervoersplan – Beleidsnota, raad 30 oktober 2008
- Beleidsnotitie opheffen afsluitingen van wegen, raad 11 juni 2009

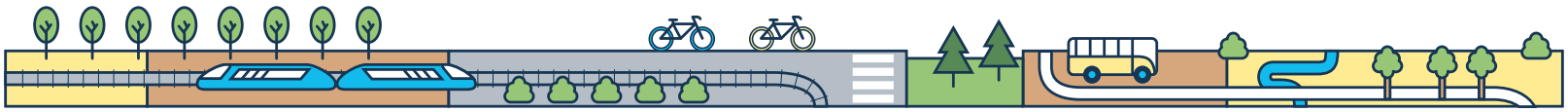
Los van het Omgevingsprogramma werken wij apart aan:

- Nota parkeernormen 4e herziening, raad 14 oktober 2021
- Beleidsnota gehandicaptenparkeerplaats op kenteken, 9 november 2010

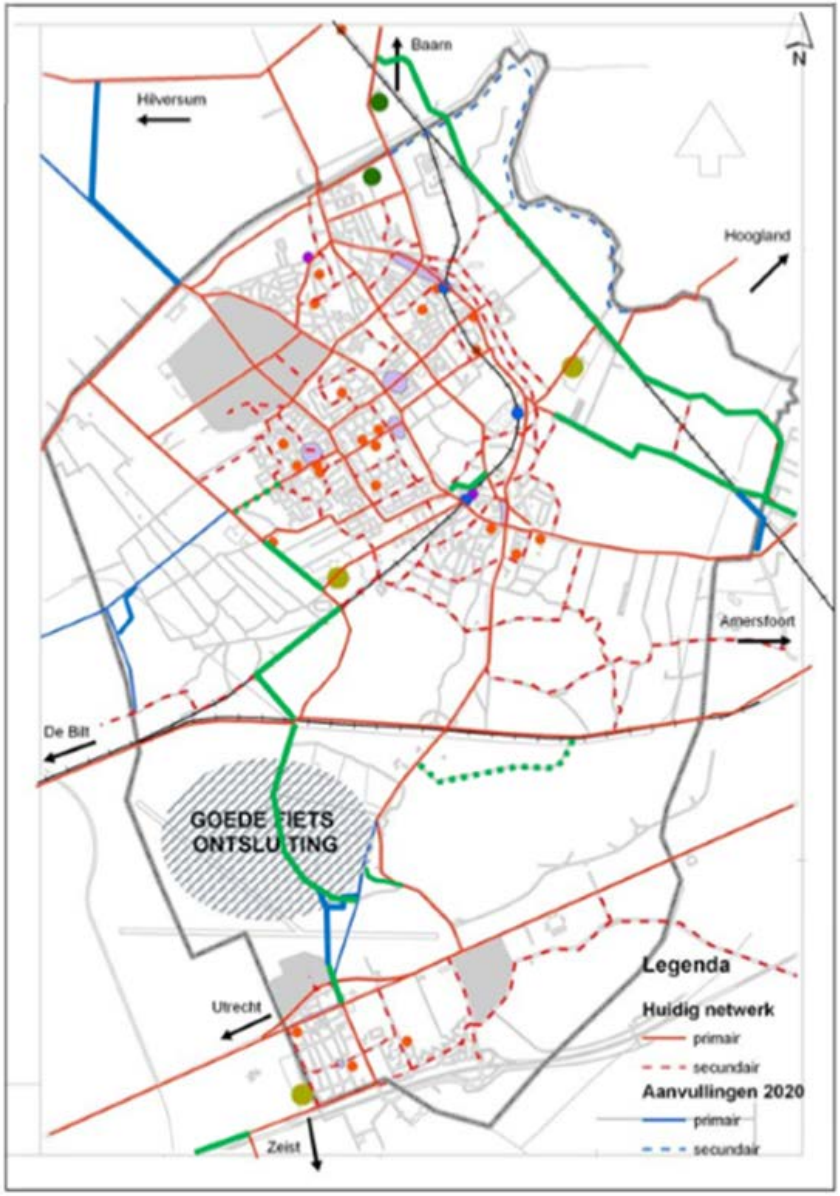
Mogelijk volgen er ruimtelijke maatregelen die we vertalen in het Omgevingsplan. Er volgen waarschijnlijk aanpassingen aan de weginrichtingen naar aanleiding van de beslissing of de maximumsnelheid op onze hoofdwegen 50 km/uur of 30 km/uur wordt. De uitgangspunten daarvoor vertalen we in de Leidraad Fysieke Leefomgeving en de richtlijn verkeersdrempels. Deze processen volgen na vaststelling van het programma.

Andere beleidsstukken blijven voorlopig ongewijzigd. Het gaat hierbij om:

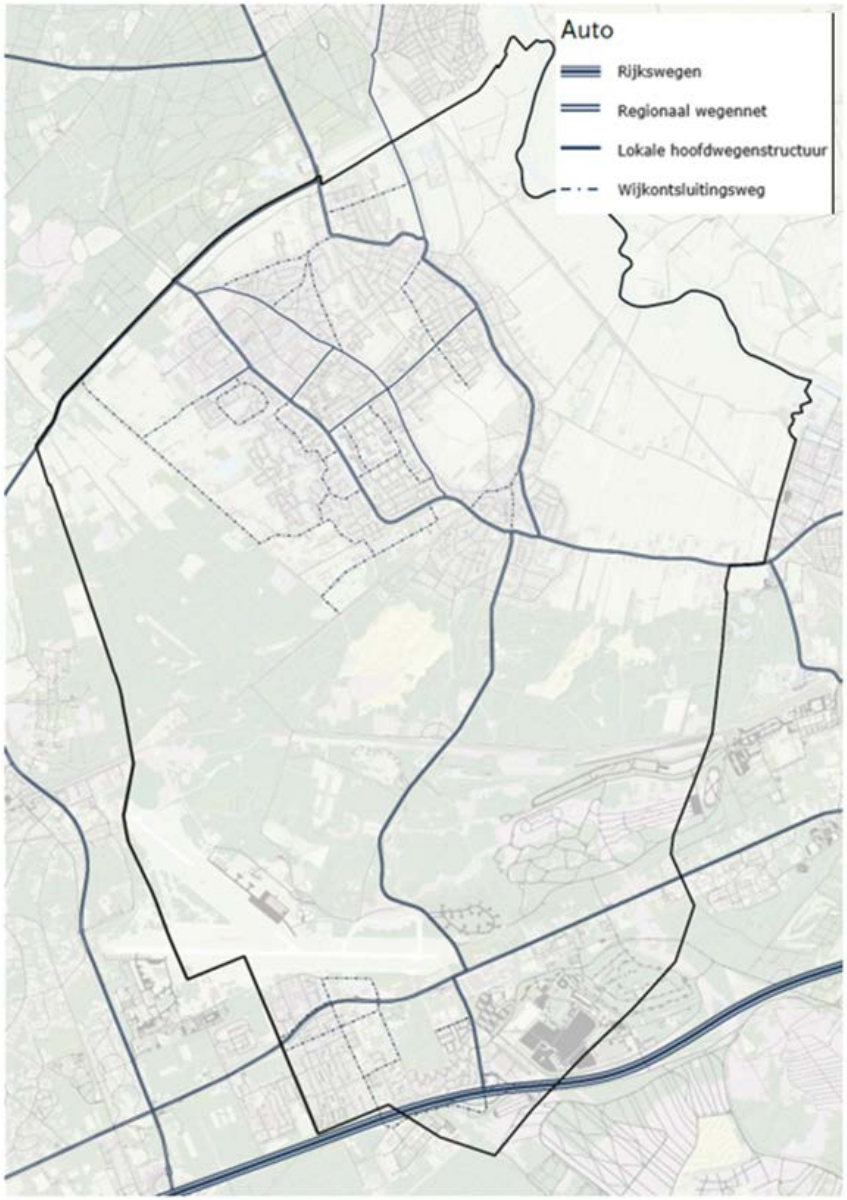
- Beleidsregels inritvergunningen, 1e herziening (2019)
- Komgrenzenbesluit wegenverkeerswet (2013)
- Beleidsregels bewegwijzering, toeristisch en recreatief (2013)
- Beleidsregels verkeersontheffingen (2013)
- Wegsleepverordening (2001)



4.4 Bijlage 4: Wensstructuur fiets



4.5 Bijlage 5: Huidige wegenstructuur auto



Hoofdwegenstructuur gemeente Soest

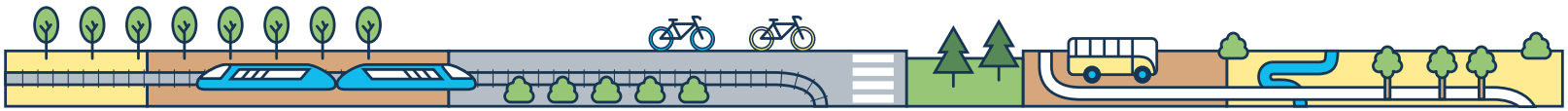
4.6 Bijlage 6: Relevante bronnen

Gemeente Soest, 2023. Stap voor stap ver komen, Omgevingsvisie Soest en Soesterberg. (link).

Goudappel & Rekenkamercommissie Soest, 2021. Soest op de Fiets. Onderzoek rekenkameronderzoek naar het fietsstimuleringsbeleid. (link).

Onderzoeksbureau Opiniepeilers, 2023. Hoe moet uw dorp eruit zien? Participatie inwoners over omgevingsprogramma's.

Provincie Utrecht, 2022. Convenant Toekomstbestendig Bouwen. (link).

Rijksoverheid, 2020. Nationale Omgevingsvisie. (link).

Rijksoverheid, 2024. Omgevingswet. (link).