

Bijlage 1: Hoofdthema's en subthema's – Omgevingsprogramma Mobiliteit

Thema 1: Nabijheid en Inclusiviteit

In een samenleving waarin de afstand tot voorzieningen en kansen bepalend is voor levenskwaliteit, staat nabijheid centraal. Mobiliteit is meer dan vervoer; het is toegang tot werk, onderwijs, zorg en sociale netwerken. Voor de gemeente Woudenberg betekent dit investeren in een mobiliteitssysteem dat de eigen inwoners, jong en oud, vitaal en kwetsbaar, daadwerkelijk ondersteunt in het dagelijks leven. Dit vraagt om een ruimtelijk en sociaal beleid waarin mobiliteit niet beperkend, maar juist faciliterend werkt — met specifieke aandacht voor inclusiviteit en toegankelijkheid.

1.1 Brede welvaart en bereikbaarheid

Goede mobiliteit draagt op meerdere manieren bij aan brede welvaart: het vergroot economische kansen, bevordert sociale participatie, en maakt toegang tot maatschappelijke voorzieningen mogelijk. Wij willen graag dat al onze inwoners op een veilige en betrouwbare manier gebruik kunnen maken van onze infrastructuur, ongeacht hun voorkeur voor vervoersmiddelen. Woudenberg streeft naar een inclusieve bereikbaarheid voor alle doelgroepen, met oog voor verschillen in mobiliteitsbehoefte tussen leeftijdsgroepen, inkomensniveaus en leefstijlen.

Bereikbaarheid moet hierbij breed worden opgevat: niet alleen fysiek (afstand en veilige infrastructuur), maar ook economisch (betaalbaarheid) en sociaal (beschikbaarheid van vervoer voor iedereen). Hierbij speelt (digitale) communicatie ook een belangrijke rol: onze inwoners moeten op de hoogte zijn van de beschikbaarheid van duurzame mobiliteitsvormen zoals deelvervoer en OV, en moeten worden geïnformeerd over omleidingen, werkzaamheden en reisadviezen. Onze inwoners kunnen bij De Kleine Schans terecht voor vragen over ouderenvervoer, regiotaxi, OV, reiskorting voor minima van de Provincie Utrecht en andere inclusieve vervoersvoorzieningen. Daarnaast sluiten we aan bij parkeerapps waar onze inwoners in andere steden gebruik van kunnen maken, en delen we nieuws over wegwerkzaamheden, reisadviezen en omleidingen van Provincie en Rijkswaterstaat.

1.2 De publieke ruimte voor iedereen

De inrichting van de openbare ruimte speelt een sleutelrol in hoe veilig, uitnodigend en toegankelijk onze dorpskern en buitengebieden aanvoelen. De gemeente wil een aantrekkelijke leefomgeving waar voetgangers, fietsers, spelende kinderen, mensen met een

	beperking en ouderen zich veilig en welkom voelen. Dit betekent een verschuiving in ontwerpprincipes: niet langer de auto centraal, maar de mens. Dit vraagt om ruimtelijke keuzes die comfort, beleving en veiligheid voor kwetsbare verkeersdeelnemers vooropstellen.
1.3 Wonen, werken en recreëren	Een toekomstgericht omgevingsprogramma mobiliteit kijkt integraal naar de relatie tussen ruimtelijke functies en mobiliteit. Dankzij de ontwikkeling van nieuwe woonwijken en inbreiding groeit onze gemeente in de komende jaren. Om deze groei op een duurzame en veilige manier mogelijk te maken, moet goed worden nagedacht over de mobiliteitsvragen die deze ontwikkeling met zich meebrengt. Bereikbaarheid, leefbaarheid en veiligheid mogen niet onder druk komen te staan door de bouw van meer woningen, maar dienen juist te worden verbeterd. De nabijheid van wonen, werken, onderwijs en recreatie beperkt de noodzaak tot verplaatsing en stimuleert lopen en fietsen. Recreatie (zoals bij het Henschotermeer, de Grebbelinie en nabijgelegen natuurgebieden) vraagt bovendien om slimme sturing van verkeersstromen en parkeerdruk, zeker in weekends en vakanties.
1.4 Participatie	De totstandkoming van het omgevingsprogramma is een kans om het lokale mobiliteitsbeleid te verrijken met ervaringskennis van inwoners en belanghebbenden. De gemeente zet in op een participatieproces waarbij verschillende perspectieven worden opgehaald, van ouders met jonge kinderen en scholieren tot ondernemers en ouderen. Hiermee wordt niet alleen het draagvlak vergroot, maar ook de kwaliteit en toepasbaarheid van het uiteindelijke beleid. Verder zal de verkeersveiligheidsenquête uit 2024 worden gebruikt als input voor het omgevingsprogramma, en zal bij infrastructuurprojecten altijd worden geparticipeerd met betrokken inwoners. Zo komen wij samen met onze inwoners tot breed gedragen, inclusieve verbeteringen in onze openbare ruimte.

Thema 2: Veilig op weg

Verkeersveiligheid is een kernwaarde binnen het mobiliteitsbeleid van Woudenberg. Het is een voorwaarde voor leefbaarheid en vertrouwen in de openbare ruimte. Juist in een dorp waar kinderen zelfstandig naar school fietsen en ouderen te voet hun boodschappen doen, moet veiligheid geen toeval zijn, maar het resultaat van doordacht ontwerp, bewust gedrag en effectieve handhaving. Daarbij omarmen we het principe van 'Duurzaam Veilig' als structurele aanpak.

2.1 De principes van Duurzaam Veilig

Het concept 'Duurzaam Veilig Verkeer' vormt al jaren de basis voor verkeersveiligheidsbeleid in Nederland. Het draait om vijf ontwerpprincipes: functionaliteit van wegen, inrichting naar de juiste snelheid, herkenbaarheid van de weginrichting, vergevingsgezindheid van de omgeving en gedrag, en verantwoordelijkheid. Woudenberg kiest ervoor deze principes verder te verankeren in beleid én uitvoering.

2.2 Een nieuwe kijk op 30 km/uur wegen

Landelijk is er een verschuiving gaande richting 30 km/uur als norm binnen de bebouwde kom. Dit draagt bij aan verkeersveiligheid, geluidsreductie en leefkwaliteit. In Woudenberg is het tijd voor een integrale herijking van de wegenstructuur: moeten de wegen waar nog 50km/uur geldt, anders worden ingericht om veilig 30 km/uur te kunnen rijden, en hoe wordt de naleving bevorderd? Ook de communicatie naar weggebruikers speelt hierin een cruciale rol. Hoewel de gemeente slechts enkele wegen beheert waar een maximumsnelheid van 50km/uur geldt, is het belangrijk om te overwegen of deze wegen afgewaardeerd kunnen worden naar 30km/h – en hoe deze dan in te richten.

2.3 Een herkenbaar en samenhangend wegennet

Een wegennet dat logisch is opgebouwd, vergroot de verkeersveiligheid en het gebruiksgemak. Wegen met dezelfde functie moeten ook hetzelfde zijn ingericht en herkenbaar zijn voor alle weggebruikers. Woudenberg wil inzetten op een eenduidige weginrichting, met duidelijke herkenning van fietsstraten, verblijfsgebieden en ontsluitingswegen. Dit draagt bij aan voorspelbaarheid, vermindert fouten en ondersteunt handhaving.

2.4 Op weg naar een nieuwe wegencategorisering

Een actualisatie van de categorisering van wegen is noodzakelijk om toekomstige beleidskeuzes op een goed fundament te

	baseren. Hierbij wordt gekeken naar de feitelijke functie van wegen (ontsluiten, verbinden of verblijven), het gebruik (verkeersintensiteit, modaliteit) en de ruimtelijke context (schoolroutes, winkelgebieden, woonstraten). Deze hercategorisering vormt de basis voor toekomstige investeringen, onderhoudsplannen en ruimtelijke ingrepen.
2.5 Gedrag en handhaving	Technische maatregelen alleen zijn niet voldoende voor een veilig verkeerssysteem. Verkeersveiligheid hangt ook sterk af van het gedrag van weggebruikers. Woudenberg wil inzetten op een combinatie van gedragsbeïnvloeding (educatie, campagnes, nudging) en effectieve handhaving. Hierbij is samenwerking met onze eigen BOA's, politie, scholen en buurtverenigingen van groot belang. Met daarbij de kanttekening dat de capaciteit, en daarmee ook de inzet van deze partners, beperkt is. Specifieke aandacht gaat uit naar schoolomgevingen, kwetsbare groepen en risicogedrag (zoals te hard rijden of afleiding).

Thema 3: STOMP en Duurzame Mobiliteit

De STOMP-methodiek biedt een nieuw ordeningsprincipe voor het mobiliteitsbeleid, waarbij de meest duurzame vervoerswijzen – Stappen, Trappen, Openbaar vervoer, Mobility as a Service, Privéauto – leidend zijn voor keuzes in ruimtelijke ordening, investeringen en gedragsverandering. Woudenberg kiest ervoor om deze volgordelijkheid actief te hanteren, met het doel de leefkwaliteit te verbeteren, emissies te reduceren en inwoners gezondere alternatieven te bieden. Een andere belangrijke duurzaamheidsmaatregel is het stimuleren van elektrisch personenvervoer en deelfervoer. Om dit te bereiken, moet er een dekkend netwerk aan elektrische laadvoorzieningen bestaan, dat meegroeit met de vraag van onze inwoners. Hierbij dient ook rekening te worden gehouden met deelauto's, waarvoor permanent parkeerplekken bij laadvoorzieningen gereserveerd moeten worden.

3.1 Wat is STOMP?

STOMP is een strategisch denkkader dat helpt om duurzame mobiliteit concreet vorm te geven. Het gaat niet om het uitsluiten van de auto, maar om het voorkeursvolgorde van vervoerswijzen te hanteren: eerst de voetganger (stappen), dan de fietser (trappen), vervolgens het OV, daarna deelfervoer, en pas als laatste de privéauto. In ruimtelijk en beleidsmatig opzicht betekent dit dat de infrastructuur en het gebruiksgemak voor voetgangers en fietsers prioriteit krijgen boven autoverkeer.

3.2 Stappen: veiligheid voor voetgangers

Wandelen is de meest inclusieve en duurzame vorm van mobiliteit, maar wordt nog vaak onderbelicht in beleid. De gemeente wil voetgangers meer ruimte en prioriteit geven. Dit betekent veilige oversteekplaatsen, obstakelvrije stoepen, logische looproutes en rustpunten voor ouderen of mensen met een beperking. Aandacht is er ook voor schoolomgevingen, winkelgebieden en routes naar openbaar vervoer.

3.3 Trappen: een veilig en fijnmazig fietsnetwerk

Woudenberg wil het fietsgebruik stimuleren, zeker voor korte afstanden binnen het dorp en naar omliggende kernen. Daarvoor is een samenhangend, comfortabel en veilig fietsnetwerk nodig. Knelpunten worden aangepakt, fietsstraten worden waar mogelijk geïntroduceerd, en schoolroutes worden veiliger gemaakt. Ook de mogelijkheid voor doorfietsroutes (regionaal) wordt verkend, in samenwerking met buurgemeenten en de provincie.

3.4 Openbaar vervoer: busverbindingen en de 'last mile'

Hoewel Woudenberg niet beschikt over een eigen treinstation, is goed busvervoer van groot belang. Dit vraagt om afstemming met de provincie en

	vervoerders over dienstregelingen, haltes, toegankelijkheid en overstapmogelijkheden. De 'last mile' (het laatste stuk van de reis) moet worden opgelost via voorzieningen zoals voldoende veilige fietsenstallingen, deelmobiliteit of hubs.
3.5 Mobility as a Service (MaaS): deelvervoer op maat	Deelmobiliteit kan een aanvulling zijn op het bestaande vervoersaanbod, zeker voor mensen die geen eigen auto hebben of duurzamer willen reizen. Wij zien ook kansen om gezinnen die twee of meer auto's hebben, één van deze auto's van de hand te doen en over te stappen op deelauto's. Woudenberg zet in op de implementatie van deelauto's en deelbakfietsen. De gemeente neemt zelf een actieve rol in, waarbij inwoners worden gestimuleerd gebruik te maken van deelvervoer. Ook worden inwoners gewezen op mogelijkheden om zelf vervoer te delen met buurtbewoners.
3.6 Privéauto: slim omgaan met autobezit	Hoewel de auto in Woudenberg een belangrijke rol blijft spelen, wil de gemeente het autobezit en -gebruik waar mogelijk ontmoedigen, vooral binnen de dorpskern. Parkeerbeleid, ruimtelijke inrichting, en goede alternatieven (zoals fiets en OV) spelen hierin een rol. Tegelijkertijd blijft goede bereikbaarheid voor bewoners, ondernemers en bezoekers essentieel. De gemeente zal in navolging van de omgevingsvisie werken aan een nieuwe parkeernota, waarin parkeernormen voor wonen, werken en voorzieningen worden vastgesteld.
3.7 Elektrische laadinfrastructuur, altijd beschikbaar	De overgang naar elektrisch rijden vraagt om een robuuste en toekomstbestendige laadinfrastructuur. Hierin wordt invulling gegeven in het Beleidskader elektrische laadinfrastructuur (2025). Zo worden er stappen ondernomen om onze inwoners de mogelijkheid te bieden hun elektrische auto op te laden via hun eigen stroomvoorziening met kabelgoottegels. Verder zetten we in op strategisch geplaatste laadpalen, met voldoende capaciteit voor groeiend gebruik. Ook wordt gekeken naar slimme laadsystemen en mogelijkheden voor buurtgericht laden, waarbij laadinfrastructuur de openbare ruimte zo min mogelijk belast. Om elektrische deelmobiliteit voor meer woudenbergers te kunnen realiseren, moet bij het ontwikkelen van onze laadinfrastructuur rekening worden gehouden met reservering van laadpunten

	voor elektrische deelauto's. Dit vereist afstemming tussen de gemeente, laadpaalaanbieders en aanbieders van deelvervoer.
--	---