

Bijlagen VERKEERSVISIE 2030

Gemeente Woerden

18 mei 2017

Definitief

Inhoudsopgave

Bijlage 1	Deelnemers werkgroep Verkeersvisie 2030.....	3
Bijlage 2	Begrippenkader	4
	1. Definitie wegcategorieën Verkeersvisie 2030	4
	2. Definitie verkeersmodaliteiten en verkeersstromen/-verbindingen.....	6
	3. Definitie van gemeentedelen of voorzieningen van de gemeente.....	8
	4. Definitie begrippen lucht en geluid.....	10
Bijlage 3	Lokaal beleid.....	11
	1. Inclusiebeleid	11
	2. Parkeerbeleid	12
	3. Klimaatneutraal in 2030 en Actieplan duurzaamheid 2015 en 2016.....	12
	4. Woonvisie.....	13
	5. Nota recreatie en toerisme.....	15
Bijlage 4	Autonome ontwikkelingen	16
	1. Het verplaatsingsgedrag in Woerden	16
	2. Provinciaal beleid met impact op de verkeerssituatie.....	17
	3. Bepalende trends en ontwikkelingen in mobiliteit.....	18

Bijlage 1 Deelnemers werkgroep Verkeersvisie 2030

In deze bijlage is een lijst met deelnemers opgenomen die aan het tweede gedeelte (vervolg) van het participatietraject van de Verkeersvisie 2030 actief hebben deelgenomen en in de discussies een bijdrage hebben geleverd aan de inhoud. Het betreft zowel (gelote) inwoners als vertegenwoordigers van platforms en belangenorganisaties. Het merendeel van deze deelnemers was bij alle vervolgbijeenkomsten aanwezig en de betrokkenheid was dan ook groot. Alle deelnemers van het vervolg (en dus alle op onderstaande lijst genoemde deelnemers) staan **unaniem** achter de inhoud van de Verkeersvisie 2030. Deze lijst bevat alleen de participanten die structureel aanwezig waren en dus niet eventuele incidentele vervangers.

Lijst met deelnemers participatietraject tweede gedeelte (vervolg)

Deelnemer	Dorp/wijk	Organisatie
P.L. van Schaik	Harmelen	Inwoner/CUMELA
H. van Loo	Harmelen	Platform
J. Wesseloo	Harmelen	VVN Harmelen
L.C. Kastelein-Schep	Kamerik	Inwoner
D. Verschoor	Kamerik	Platform
M. van Maren -van Vliet	Bloemen- en Bomenkwartier	Inwoner
R. Vergouwen		VRU
W.J. Tinholt	Hoge Rijndijk e.o.	Platform in oprichting
C. Weerelts	Hoge Rijndijk e.o.	Platform in oprichting
M. Tijsmans	Hoge Rijndijk e.o.	Platform in oprichting
J. van Zuijlen		LTO
R.J.F. Sieffers	Hoge Rijndijk	Inwoner
A. de Goey		POVW
P. Vonk		POVW
A. Bons-Nijlant	Barwoutswaarder	Inwoner
F. van der Worp	Rijnrovers	Platform
T. Kromwijk	Rijnrovers	Platform
T. Streng	Schilderskwartier	Platform
G.A. Hack	Snel & Polanen	Inwoner
M.L.D. Pool	Snel & Polanen	Inwoner
A. Weverling	Snel & Polanen	Inwoner
G. van der Lit	Snel & Polanen	Platform
A. de Boer		SPCO Groene Hart
A. Dierick	Staatsliedenkwartier	Platform
B. Rigter	Staatsliedenkwartier	Platform
J. Verkiel		TLN
A. van Hengel		VVN Woerden Kamerik
P. Brak	Zegveld	Platform
I. van Mourik	Zegveld	Platform
G. Bergman	Zegveld	Inwoner

Bijlage 2 Begrippenkader

In deze bijlage wordt een opsomming gegeven van veel gebruikte begrippen in de Verkeersvisie. Om duidelijk te maken wat we onder deze begrippen verstaan en deze eenduidig te gebruiken in de Verkeersvisie is dit begrippenkader opgesteld.

Wat betreft de definities wegcategorieën benadrukken we vooraf dat deze definities het *wensbeeld* betreffen (in 2030): de huidige infrastructuur zal niet volledig volgens deze definiëring ingericht zijn of ingericht kunnen worden. We streven uiteraard naar een ideaalbeeld, maar er moet ook ruimte zijn om op sommige locaties maatwerk toe te passen.

1. Definitie wegcategorieën Verkeersvisie 2030

Ontsluitingswegen lokaal

De woonstraten vormen de ontsluiting van de gemeente. In het gedachtegoed van 'Duurzaam Veilig' worden deze wegen ook wel gedefinieerd als *erftoegangswegen* binnen de bebouwde kom. Het doel van een erftoegangsweg is om verkeer zo veilig mogelijk (met een geringe snelheid en rekening houdend met het overige verkeer) naar de lokale verbindingswegen te leiden en omgekeerd. Kenmerk van een erftoegangsweg is dat het verblijven voorop staat en zodoende op ieder wegvak uitwisseling tussen verkeersstromen mogelijk is.

Een *erftoegangsweg* heeft de volgende kenmerken:

- Ze maken onderdeel uit van een woonwijk/ er grenzen direct woonhuizen/erven aan;
- Een erftoegangsweg verbindt uitsluitend woonhuizen/erven met een lokale verbindingsweg;
- Er zijn in principe geen extra voorrangregels van kracht ten opzichte van de normale wettelijke regels;
- Fietsers maken gebruik van de rijbaan;
- Voetgangers maken gebruik van het trottoir. Wanneer er geen trottoir aanwezig is maken voetgangers ook gebruik van de rijbaan;
- De snelheid is maximaal 30 km/u;
- De weg is onderdeel van een 30 km/u zone;
- De weg is zodanig ingericht (door middel van wegverloop, parkeersituatie en snelheidsremmende maatregelen) dat gereden snelheden boven de 30 km/u ongebruikelijk zijn;
- De weg is in principe uitgevoerd in klinkers;
- De weg is geen onderdeel van een busroute.

Wegen die nu aan dit profiel voldoen zijn bijvoorbeeld de Guldendreef (Woerden), Hazelaarstraat (Woerden), Kastanjelaan (Zegveld), Batestein (Harmelen).

Verbindingswegen lokaal

Lokale verbindingswegen zijn onderdeel van de hoofdontsluiting van de gemeente. In het gedachtegoed van 'Duurzaam Veilig' worden deze wegen ook wel gedefinieerd als *gebiedsontsluitingswegen* binnen de bebouwde kom. Het doel van een gebiedsontsluitingsweg is om verkeer wat een herkomst of bestemming in de gemeente heeft zo snel en veilig mogelijk op de regionale verbindingswegen of rijkswegen te krijgen en vice versa.

In deze Verkeersvisie onderscheiden we binnen de bebouwde kom twee typen gebiedsontsluitingswegen, namelijk een *hoofdverbindingsweg* en een *wijkverbindingsweg*. Om te

bepalen welke wegen in aanmerking komen om onderdeel uit te maken van de hoofdontsluiting, moet eerst gedefinieerd worden wanneer een weg als hoofdverbindingsweg of als wijkverbindingsweg aangemerkt kan worden.

Een *wijkverbindingsweg* heeft de volgende kenmerken:

- De weg maakt deel uit van een woonwijk/ er grenzen direct woonhuizen/erven aan;
- Een wijkverbindingsweg verbindt verkeer van erftoegangswegen naar een hoofdverbindingsweg maar ontsluit ook verkeer van woonhuizen/erven;
- Bij uitzondering kunnen voorrangregels zoals een fietsstraat, kruising met een vrijliggend fietspad (vaak een hoofdfietsroute) of een zebrapad worden toegepast;
- Fietsers maken gebruik van de rijbaan (al dan niet met behulp van een fietsstrook of fietsstraat);
- De maximumsnelheid is 50 km/u;
- De weg is zodanig ingericht dat, met behulp van snelheidsremmende maatregelen, wordt getracht om de gereden snelheid te reduceren;
- De weg is bij voorkeur uitgevoerd in stille klinkers;
- De weg kan onderdeel zijn van een busroute. Bus halteert op de rijbaan.

Wegen die nu aan dit profiel voldoen zijn bijvoorbeeld de Kievitstraat (Woerden) en de Beukenlaan (Kamerik).

Een *hoofdverbindingsweg* heeft de volgende kenmerken:

- Ze maken geen deel uit van een woonwijk/ er grenzen niet direct woonhuizen/erven aan;
- Er is een strikte scheiding in het gebruik van de te onderscheiden doelgroepen weggebruikers:
 - Fietsers bewegen zich via een vrijliggend fietspad, via fietsstroken of ze volgen een eigen route;
 - Voetgangers volgen een eigen route en worden dus niet langs een hoofdverbindingsweg gefaciliteerd;
- De uitwisseling van verkeer (voetgangers, fietsers en gemotoriseerd verkeer) vindt plaats op kruispunten in de vorm van een (deels) ongelijkvloers kruispunt, een rotonde, een verkeerslicht of een voorrangskruispunt;
- De maximumsnelheid is 50 km/u of 70 km/u (binnen de bebouwde kom) afhankelijk van de weginrichting en omgevingskenmerken;
- Naast de verharding (en, indien van toepassing, naast het vrijliggende fietspad) is een voldoende brede berm aanwezig;
- De weg is uitgevoerd in asfalt;
- De weg kan onderdeel zijn van een busroute. Bus halteert naast de rijbaan in een haltekom.

Wegen die nu aan dit profiel voldoen zijn bijvoorbeeld de Wulverhorstbaan (Woerden) en de Steinhagenseweg (Woerden).

Ontsluitingswegen regionaal

De 60 km/u wegen, ook wel '*buitenwegen*' genoemd, kunnen zowel gemeentelijke wegen¹ als provinciale wegen² zijn. In het gedachtegoed van 'Duurzaam Veilig' worden deze wegen gedefinieerd als erftoegangswegen buiten de bebouwde kom. De weg kan worden herkend aan de volgende kenmerken:

- Buitenwegen maken geen deel uit van een woonwijk;

¹ Wegen waar de gemeente wegbeheerder van is.

² Wegen waar de provincie wegbeheerder van is.

- Er grenzen direct erven aan de weg;
- De weg is altijd één rijbaan voor verkeer in twee richtingen zonder rijstrookindeling;
- De uitwisseling vindt gelijkvloers plaats op voorrangskruispunten, rotondes of gelijkwaardige kruispunten. Dit laatste gebeurt uitsluitend als de weg onderdeel is van een 60 km/u zone;
- De weg wordt bij voorkeur uitgevoerd met een onderbroken kantmarkering/ suggestiestroken al dan niet met een rode kleur als visuele versmalling;
- Voetgangers worden langs deze wegen niet gefaciliteerd. Lopen langs/ op de rijbaan is toegestaan;
- De weg kan ook worden uitgevoerd met fietsstroken of in combinatie met een vrijliggend fietspad;
- De weg is uitgevoerd in asphalt.

Wegen die nu aan dit profiel voldoen zijn bijvoorbeeld de Middenweg (Zegveld), Breudijk (Harmelen) en Teckop (Kamerik).

Verbindingswegen regionaal

De 80 km/u wegen, ook wel 'Provinciale wegen' genoemd, zijn uitsluitend in beheer van de provincie. In het gedachtegoed van 'Duurzaam Veilig' worden deze wegen gedefinieerd als gebiedsontsluitingswegen buiten de bebouwde kom. De weg kan worden herkend aan de volgende kenmerken:

- Ze maken geen deel uit van een woonwijk;
- Er grenzen niet direct erven aan de weg;
- Er is minimaal één rijbaan met twee tegengestelde rijrichtingen voorzien van een rijstrookindeling;
- De uitwisseling met overig verkeer vindt plaats op een ongelijkvloerse kruising, een geregeld kruispunt, een rotonde of een voorrangskruispunt;
- De weg wordt bij voorkeur uitgevoerd met een dubbele asmarkering en onderbroken kantmarkering;
- Voetgangers worden langs deze wegen niet gefaciliteerd. Lopen langs/ op de rijbaan is verboden;
- Fietsers hebben een eigen infrastructuur;
- De weg is uitgevoerd in asphalt.

Wegen die aan dit profiel voldoen zijn bijvoorbeeld de Ing. Enschedeweg of het zuidelijke gedeelte van de Randweg Harmelen.

2. Definitie verkeersmodaliteiten en verkeersstromen/-verbindingen

Verkeersmodaliteit

Modaliteit betekent feitelijk: de manier waarop. Een verkeersmodaliteit is dus de manier waarop personen deelnemen aan het verkeer of de manier waarop goederen worden verplaatst. In deze visie verstaan we onder verkeersmodaliteiten: voetganger, fiets, bus, trein, auto en vrachtauto.

Voetgangers

Een voetganger is iemand die lopend (te voet) deelneemt aan het verkeer. Onder deze categorie worden ook de volgende verkeersdeelnemers geschaard:

wandelaars, (hard)lopers, nordic walkers, rolstoelers en voetgangers met een wandelstok, looprek, rollator of kinderwagen. Scootmobielers en Segway-ers vallen dus niet onder deze categorie. Hier is afwijkende regelgeving op van toepassing.

Voetgangersverbinding

Een stuk openbaar gebied, specifiek ingericht voor het veilig kunnen verplaatsen van voetgangers, die verschillende algemene publiek toegankelijke voorzieningen en gebouwen met elkaar verbindt.

Looproute

Een voetgangersverbinding die met een grote regelmaat door veel voetgangers gebruikt wordt.

Fietsers

Onder fietsers worden zowel bestuurders van normale stadsfietsen verstaan als ook bestuurders van tandems, bakfietsen, snorfietsen, hybride/elektrische fietsen, ligfietsen, eenwieliers, driewielers, mountainbikes, cross(over)fietsen, racefietsen, vouwfietsen en kinderfietsen. Bromfietsen, scooters en speed pedelecs³ vallen onder de categorie brommers.

Fietsverbindingen

Een fietsverbinding is een stuk openbaar gebied, specifiek ingericht voor het veilig kunnen verplaatsen van fietsers. Fietsverbindingen maken gebruik van een vrijliggend fietspad (al dan niet met een eigen route), een fietspad grenzend aan de weg (bijvoorbeeld gescheiden door varkensruggen), een fietsstrook, een fietsstraat of een wijkverbindingsweg.

Fietsmobiliteit

De verplaatsing van de hiervoor genoemde typen fietsers.

Fietsroutes

Aaneenschakeling van verschillende fietsverbindingen.

Gemotoriseerd verkeer

Vervoersmiddelen die worden aangedreven door een verbrandingsmotor of een elektromotor. Voertuigen die niet hoofdzakelijk door een van deze motoren worden aangedreven vallen hier dus niet onder.

Brommers

Bromfietsen, scooters, brommobielen en speed pedelecs.

Automobilisten

Personen die zich met behulp van een auto in het verkeer bewegen. Onder auto's verstaan we alle voertuigen die met een B-rijbewijs bestuurd mogen worden met een maximaal gewicht (auto + lading) van 3500 kilo en maximaal 9 zitplaatsen (incl. bestuurder).

Automobiliteit

Automobiliteit betreft de verplaatsing van auto's en vrachtauto's.

³ Een speed pedelec is een elektrische fiets met trapondersteuning tot snelheden van maximaal 45 km/u. Daarom gelden voor speed pedelecs andere regels dan voor 'normale' (elektrische) fietsen. Sinds 1 januari 2017 wordt de speed pedelec onder de categorie bromfietsers geschaard. Dat betekent dat ze voorzien moeten zijn van een kenteken, dat het dragen van een helm verplicht is en dat ze binnen de bebouwde kom op de rijbaan moeten rijden.

Vrachtauto/vrachtwagen

motorvoertuigen die met een C-rijbewijs bestuurd mogen worden, niet ingericht voor het vervoer van personen, waarvan de toegestane maximum meer dan 3500 kilo bedraagt.

Landbouwverkeer

Voertuigen die zijn ontworpen voor toepassing in de landbouw en bij werkzaamheden in onder meer de bouw, GWW-sector (grond-, weg-, en waterbouw) en het groenonderhoud. Deze voertuigen vallen onder de voertuigcategorieën landbouw of bosbouwtrekkers (LBT), motorrijtuigen met beperkte snelheid (niet zijnde bosbouwtrekkers of een bromfiets) al dan niet in combinatie met een aanhangwagen, een verwisselbare getrokken machine, verwisselbare uitrustingsstukken of een oplegger.

Openbaar Vervoer

Trein, stads-/streekbus, buurtbus, doelgroepenbus (ziekenhuizen), regiotaxi.

Hulpdiensten

Brandweer, politie en ambulancedienst of voertuigen van bijvoorbeeld de Veiligheidsregio of Rijkswaterstaat die gemachtigd zijn om met optische- en/of geluidsignalen te rijden. Bij wegontwerp zijn de voertuigen van de brandweer maatgevend.

Parkeerdruk

Verhouding tussen het aantal beschikbare parkeerplaatsen in een vooraf gedefinieerd gebied en het aantal parkeerplaatsen dat op een bepaald moment bezet is.

3. Definitie van gemeentedelen of voorzieningen van de gemeente

Kernen

Als kernen (plaatsen) zijn te onderscheiden: Harmelen, Kamerik, Woerden en Zegveld. Kanis wordt onder de kern Kamerik geschaard. Er wordt hierbij dus geen onderscheid gemaakt tussen steden en dorpen.

Wijken/Buurten

Harmelen: Harmelen-Noord, Dorpsstraat, Harmelen-Zuid (hier vallen de Molenbuurt en Hofwijk onder);

Kamerik: Westzijde Kamerik, Oostzijde Kamerik, Kamerik centrum, Kanis, Teckop;

Woerden: Schilderskwartier (hier valt de Vogelbuurt onder), Molenvliet (Oost en West), Bloemenbuurt, Bomenbuurt, Binnenstad (Centrum), Staatsliedenkwartier (hier valt De Meander onder), Snel en Polanen (hier valt Waterrijk onder);

Zegveld: Zegveld westzijde, Slotenbuurt, Meije.

Centrum

Met het begrip 'centrum' wordt het stadscentrum van de stad Woerden bedoeld. Het stadscentrum wordt begrensd door de singel die om de vestingwerken ligt en wordt ook wel 'binnenstad' genoemd. Als in het kader van ontsluiting over het centrum wordt gesproken, worden de wegen tussen de Westdam, de Oranjestraat, de Oostdam en de Ravelijnsingel bedoeld.

Winkelcentra

<i>Harmelen:</i>	Dorpsstraat/Kalverstraat/Kloosterweg
<i>Kamerik:</i>	Hallehuis/ De Meent
<i>Woerden:</i>	WC Tournouysveld, WC Molenvlietbrink, WC Snel & Polanen, Centrum (Wagenstraat, Kerkplein, Rijnstraat en Voorstraat)
<i>Zegveld:</i>	Middenweg/Boschsloot

Bedrijventerreinen

<i>Harmelen:</i>	Putkop
<i>Kamerik:</i>	Handel/Nijverheid
<i>Woerden:</i>	Barwoutswaarder, Honthorst, Middelland, Polanen, Breeveld
<i>Zegveld:</i>	Nijverheidsbuurt

Algemene publiek toegankelijke voorzieningen en gebouwen

In ieder geval: Gemeentehuis, politiebureau, buurt-/dorps- en wijkcentra, kerken, musea, bibliotheken, winkels, speeltuinen, sport- en spelactiviteiten (bowling, dans-/zangscholen, gamehal, muziekverenigingen, sportverenigingen, etc.), OV-voorzieningen, inrichtingen voor zorg en verpleging, recreatievoorzieningen (zwembaden, theaters, bioscopen, hotels, campings etc.) supermarkten, horeca (restaurants, cafés, feestlocaties etc.), parkeergarages en begraafplaatsen.

Inrichtingen voor zorg en verpleging

Zuwe Hofpoort Ziekenhuis (St. Antonius en Maartenskliniek), Careyn Weddesteyn, Park Oude Landt, Gaza Woonzorgcentrum, Stichting WZC De Rijnhoven en Verpleeghuis Vijverhof (Harmelen). Daarnaast worden ook de huisartsenpraktijken hieronder geschaard.

Scholen

Middelbare scholen:

<i>Woerden:</i>	Kalsbeek college locatie Kalsbeek en Bredius, Minkema college locatie Mink en Stein, Futura college en ID College
-----------------	---

Basisscholen:

<i>Harmelen:</i>	De Notenbalk, De Horizon, De Fontein, St. Bavo school
<i>Kamerik:</i>	Eben-Haëzer, De Wijde Blik
<i>Woerden:</i>	Willem van Oranjeschool, Willem Alexanderschool, Wilhelminaschool, Margrietschool, De Regenboog, De Schakel, De Kring, De Wegwijzer, Constantijnschool, R. de Jagerschool, Franciscusschool, Johan Frisoschool, Jan de Bakkerschool, De Keerkring, De Achtsprong, Andersenschool, De Molenwiek, Rembrandt van Rijnschool.
<i>Zegveld:</i>	Jorai

4. Definitie begrippen lucht en geluid

Geluidgehinderden

Aantal mensen dat geluidhinder vanwege wegverkeer ondervindt. Het verband tussen geluidniveaus en geluidhinder is in Europees verband bepaald op basis van enquêtes en is wettelijk vastgelegd in de Regeling geluid milieubeheer. Het aantal geluidgehinderden wordt rekenkundig bepaald (objectief).

Geluidshinder

Mate van geluidsniveau dat overlast veroorzaakt (subjectief).

Uitstoot

Verzameling van schadelijke stoffen die, door het verbranden van benzine of diesel door gemotoriseerd verkeer en door het slijten van banden en remmen, in de atmosfeer worden gebracht.

Schadelijke stoffen

Voor de verzameling schadelijke stoffen wordt de concentratie per m³ van de volgende gassen en kleine deeltjes als indicator in beeld gebracht:

Stikstofdioxide = NO₂

Fijnstof = PM_{2,5} of PM₁₀

Roet = Elementair Koolstof (EC)

Luchtkwaliteit

Mate van schadelijke stoffen in de atmosfeer. De kwaliteit wordt bepaald door achtergrondconcentraties, vermeerderd met de lokale uitstoot van wegverkeer, landbouw en/of industrie.

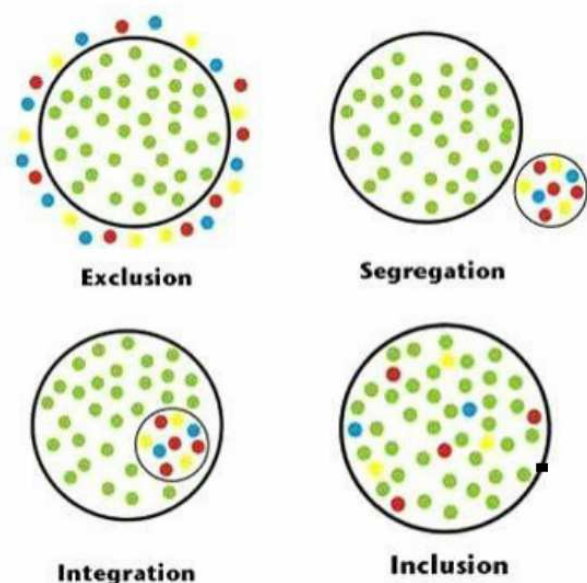
Bijlage 3 Lokaal beleid

In deze bijlage is het lokale beleid van de gemeente, dat een relatie heeft met de Verkeersvisie 2030, samengevat. Waar nodig is een verwijzing naar de Visie opgenomen. Ook is er een beleidsonderwerp (inclusie) waarover op dit moment beleid in ontwikkeling is. Omdat dit veel raakvlakken heeft met verkeer, vestigen we hier ook de aandacht op.

Sommige beleidsstukken worden regelmatig geactualiseerd en zijn aan verandering onderhevig. Het in deze bijlage beschreven beleid is dan ook een momentopname. Het geeft aan met welk beleid de Verkeersvisie 2030 raakvlakken heeft. Wanneer in de toekomst van onderstaande beleidsstukken gebruik gemaakt wordt is het dus aan te bevelen om het actuele beleidsstuk op te vragen en daarmee te werken.

1. Inclusiebeleid

Inclusie betekent een toenemende participatie van elk individu in de samenleving, ongeacht culturele achtergrond, leeftijd, taal, gender, status, talenten en beperkingen. De Inclusieve samenleving is een samenleving waaraan iedereen optimaal kan deelnemen. Een inclusieve buurt is gebouwd op de interesses van alle inwoners.



Schematische weergave van hoe inclusie gezien wordt

verder doorgetrokken kunnen worden door ook bijvoorbeeld bij slechtzienden langs te gaan om te vragen hoe zij bepaalde situaties beleven en om die ervaring te gebruiken bij beleidsvorming.

Inclusie heeft dus niet alleen betrekking op een drempelloze winkel of een obstakelvrij trottoir. Het gaat veel verder dan dat. Door inclusief te ontwerpen maak je een openbare ruimte die door meerdere doelgroepen voor meerdere doeleinden gebruikt kan worden. Hierdoor ontmoeten mensen elkaar/ komen mensen met elkaar in contact die elkaar normaal misschien niet zo snel tegen zouden komen. Dat zorgt voor verbondenheid en een solidaire samenleving. Daarnaast gaat het ook over het laten meedenken van mensen bij bijvoorbeeld gemeentelijke beleidsvorming die dat normaal misschien niet zouden doen. Los van leeftijd, achtergrond en gender zou dit ook nog

Er is op dit moment in de gemeente nog geen inclusiebeleid van kracht. Wel is op 5 april 2016 een motie aangenomen tot het opstellen van een lokaal inclusiebeleid. In een co-creatie van verschillende partijen wordt gewerkt aan een plan om in Woerden richting inclusie te gaan bewegen. Wat dit precies voor het verkeersbeleid gaat betekenen is nog onduidelijk.

2. Parkeerbeleid

Parkeerbeleid richt zich op het reguleren van schaarse parkeerruimte en het aanpakken van de overlast die daarmee gemoeid gaat. Door regulering is het gedrag van parkeerders te sturen. Het huidige parkeerbeleid richt zich uitsluitend op het betaald parkeergebied in het centrum en de uitwerking die dat heeft op omliggende wijken. Het huidige parkeerbeleid heeft de volgende doelstellingen:

- Het verminderen van parkeeroverlast (o.a. als gevolg van uitwijkgedrag);
- Het vergroten van het parkeergemak;
- Een kostendekkende parkeerexploitatie.

Verder is het parkeerbeleid flexibel ingericht zodat kan worden ingespeeld op technologische ontwikkelingen. In het parkeerbeleid staan een aantal maatregelen genoemd die bijdragen aan de genoemde doelstellingen. De meeste van deze maatregelen zijn inmiddels uitgevoerd.

3. Klimaatneutraal in 2030 en Actieplan duurzaamheid 2015 en 2016

In de notitie 'Woerden klimaatneutraal in 2030' staat beschreven waar Woerden nu staat als het gaat om de CO₂-uitstoot. Met behulp van de klimaatmonitor van het Ministerie van Infrastructuur en Milieu is de ontwikkeling van de CO₂-uitstoot in Woerden in de periode 2010-2012 inzichtelijk gemaakt. Dit betreft dus niet alleen de uitstoot van verkeer, maar ook van landbouw, industrie, publieke dienstverlening, commerciële dienstverlening en woningen. In de genoemde periode is een dalende trend waarneembaar. In 2012 was verkeer en vervoer verantwoordelijk voor 19% van alle CO₂-uitstoot. Het streven naar een klimaatneutrale gemeente in 2030 houdt volgens deze notitie in dat alle activiteiten en processen op het gemeentelijk grondgebied geen bijdragen meer leveren aan klimaatveranderingen in de vorm van CO₂-uitstoot. De uitstoot van vervoer op snelwegen en de effecten van methaan en lachgas worden hierbij buiten beschouwing gelaten.

In het Actieplan duurzaamheid 2015 en 2016 is een van de doelen het stimuleren van duurzame energie en vervoer. In het kader van 'sterke samenleving, slanke overheid' beperkt de rol van de gemeente zich tot het stimuleren en faciliteren van initiatieven en het geven van het goede voorbeeld. Op het gebied van mobiliteit kan de gemeente het goede voorbeeld geven door zelf een 'schoon' wagenpark te hebben. Verder wil Woerden een fietsvriendelijke gemeente zijn waarin de fiets uiteindelijk een echt en volwaardig alternatief voor de auto is. In dit kader wordt een aantal veel gehoorde suggesties genoemd, namelijk: vaker voorrang voor de fiets, weghalen van onnodige hindernissen op fietsroutes, fietspaden comfortabeler maken, betere stallingsmogelijkheden, mogelijkheden onderzoeken voor laadpunten voor elektrische fietsen en communicatie over fietsvriendelijke maatregelen.

Verder faciliteert de gemeente eigenaren en leasehouders van elektrische auto's wanneer zij inwoner zijn van de gemeente, geen mogelijkheid hebben om op eigen terrein te parkeren en binnen 300 meter loopafstand nog geen oplaadpunt aanwezig is. De gemeente zorgt ervoor dat twee parkeervakken worden gereserveerd voor het opladen van elektrische auto's door middel van adequate bebording en belijning. Per situatie wordt bekeken welke mogelijkheden er zijn en of de gemeente hieraan wil meewerken. Alle kosten zijn voor de aanvrager zelf.

De notitie 'Woerden klimaatneutraal 2030' zegt in zijn algemeenheid iets over het terugdringen van CO₂ uitstoot. Met name in het Actieplan duurzaamheid wordt dit concreter door te benoemen wat we hier o.a. vanuit mobiliteit aan kunnen bijdragen. Door in te zetten op de fiets wil men de CO₂ uitstoot ten gevolge van mobiliteit terugdringen. Voor de Verkeersvisie 2030 is dat een extra argument om in te zetten op de fiets.

4. Woonvisie

De Woonvisie van de gemeente Woerden heeft als ambitie:

'In Woerden moeten alle inwoners goed kunnen wonen in een door hen gewenste, betaalbare en geschikte woning in het door hen gewenste dorp of in de stad.'

De focus van de Woonvisie ligt op de groepen die extra aandacht nodig hebben, zoals senioren, de mensen met een fysieke of mentale handicap, mensen met een laag inkomen en huishoudens met een middeninkomen. Dit betekent niet dat er niets gedaan wordt voor andere groepen, zoals gezinnen en mensen met hogere inkomens. Ook voor deze huishoudens wordt gebouwd. In samenwerking tussen gemeente en marktpartijen wordt een goede mix aan woningen gerealiseerd, afgestemd op de vraag. De Woonvisie biedt hierbij het kader.

Primair is het woonbeleid gericht op het bouwen voor de eigen inwoners. Daarnaast wordt waar vraag is ook ruimte gegeven aan anderen die zich willen vestigen in Woerden, zoals uit de regio.

De **kernenstrategie** sluit aan op de sterke dorps- en wijkbinding. Elke kern heeft ruimte om te bouwen voor haar eigen inwoners, mits passend binnen de rode contouren. Alle kernen tezamen bieden een gevarieerd palet aan woon- en leefmilieus.

De belangrijkste woningbouwontwikkelingen voor de komende jaren zijn Defensie-eiland, Campinaterrein en Campinaast (het voormalige Pels-terrein), Snellerpoort, Hoge Rijndijk, Waterrijk en Den Oudsten (een volledige lijst van meegenomen ontwikkelingen is in de tabel op de volgende pagina weergegeven). Een nieuwe ontwikkeling die ook speelt is de mogelijke (gedeeltelijke) transformatie van kantoren/bedrijfsterrein Middelland naar wonen. Daarnaast staan er in Harmelen voor de komende 10 jaar 400 woningen in de planning. In de kernen is uitbreiding van woningbouw mogelijk met een dorpse uitstraling.

De woningbouwontwikkeling heeft een belangrijke relatie met verkeer omdat de omvang en locatie van de woningvoorraad de meest bepalende variabele voor mobiliteit is. Wanneer er extra gebouwd wordt, kan dit consequenties hebben voor de huidige wegestructuur. Daarnaast wordt er in de Woonvisie over gesproken dat de dorpse uitstraling van de kernen behouden moet blijven. In dit geval worden met 'kernen' de dorpen bedoeld. Met het definiëren van kenmerken van lokale ontsluitingswegen kan hieraan een bijdrage worden geleverd. Bij het ontwerpen van nieuwbouwlocaties moet de weginfra voldoen aan de eisen die in de Verkeersvisie zijn vastgelegd.

Op de volgende pagina is de woningbouwplanning toegevoegd. Een eerdere versie van deze tabel was ook opgenomen in de concept Verkeersvisie uit augustus 2016. Dit is een goed voorbeeld van hoe beleid geactualiseerd kan worden. In onderstaande tabel zijn de meest recente prognoses opgenomen uit december 2016. Als er nieuwe berekeningen uitgevoerd moeten worden voor de uitwerking (strategie), dan dienen de meest actuele prognoses gebruikt te worden.

Strategische Woningbouwplanning Gemeente Woerden 2016 t/m 2020

(dd november 2016)

WOERDEN (145 woningen per jaar)			Aantal	Sociaal	Waarvan	Start	Status project
Project	Opdrachtgever	woningen	25%	huur	Oplevering		
Binnenstad							
Defensie-eiland	Blauwhoed	158			2016-2020		Lopend project
Snel en Polanen							
Waterrijk	Gemeente	252	15		2016-2020		Lopend project
Snellerpoort	Gemeente	770	231	100	2018-2025		
Vm Minkema	Gemeente	35	9		2019		Ontwikkelaarsselectie
Schilderskwartier							
Pius X naast oudbouw	GroenWest	30	30	30	2018		Aanvraag omgevingsvergunning
Pius X oudbouw	Gemeente	14			2018		In verkoop
Jan Steenstraat vm WA school	Gemeente	26	7		2019		Ontwikkeling kan starten
De Veste	Gemeente	4			2018		Kavelpaspoort opstellen
Van Kempensingel	Gemeente	3			2018		Ontwikkeling brediuspark afw
Leidsestraatweg 229	Heijwaal	12			2019		Omgevingsvergunning afgegeven
Staatsliedenkwartier							
Campina	Hollands Midden	154	36	32	2015-2019		Lopend project
Campinaast	Synchroon	75	19		2019		Intentieovereenkomst
Oudelandseweg 44	Boer projectontw	20	5		2018		Ontwerp bplan
Den Oudsten	DOGMBurgland	180	45	22	2018-2020		Haalbaarheid in onderzoek
t Oude Landt	St. 't Oude Landt	33	20	20	2017		Verbouw, lopend
Bloemen/Bomenkwartier							
Hoge Rijndijk fase C en D	Bunnik	40			2019		Mogelijk herontw.
Prinsenhof (Prinsenlaan)	Heijwaal	22			2018		Intentieovereenkomst
Overigen							
Middelland		pm			>2017		Visieontwikkeling
TOTAAL		1828	417	204			

Planning t/m 2020: 1187 woningen, gemiddeld 237 woningen per jaar, rekening houdend met planuitstel: 165

HARMELEN (32 woningen per jaar)			Aantal	Sociaal	Waarvan	Start	Status project
Project	Opdrachtgever	woningen		huur	Oplevering		
Hof van Harmelen	Tetteroo/Bunnik	110	28	pm	2018-2022		Haalbaarheid onderzoeken
Buitenhof	St. Rijnhoven	120	30	pm	2019-2023		Haalbaarheid onderzoeken
Haanwijk	AM/van Oosterom	90	23	pm	>2023		Inbreiding voor uitbreiding
Rabobank	Kwakkenbos	13	3		2018		Haalbaarheid onderzoeken
Gaza	Zorggroep StMaarten	17			2020		Haalbaarheidsverzoek afwachten
Vm Gemeentehuis	Gemeente	15			2019		Ontwikkeling starten
Vm Zwembad	Gemeente	9			2018		Start Bestemmingsplan
Mauritshof vm Notenbalk	Gemeente	20	20	20	2019		Ontwikkeling starten
CPO Amaliahof (vm Fontein)	Gemeente	7			2018		Start Bestemmingsplan
TOTAAL		401	104	20			

Planning t/m 2020: 186 woningen, gemiddeld 37 woningen per jaar (NB er is een piek in de planning in 2018/2019/2020)

KAMERIK (14 woningen per jaar)			Aantal	Sociaal	Waarvan	Start	Status project
Project	Opdrachtgever	woningen		huur	Oplevering		
Kamerik NO2	Gemeente	23			2018		Ontwikkeling voortzetten
Kamerik NO3	Gemeente	60	15		> 2020		Buiten rode contour
Kanis-Miland (vm zorgcomplex)	Timpaan	13			2018		Herontwikkeling
Vm scholenlocatie(s)	Gemeente	25	8	8	2019		Afhankelijk scholenbouw
TOTAAL		121	23	8			

Planning t/m 2020: 61 woningen

ZEGVELD (10 woningen per jaar)			Aantal	Sociaal	Waarvan	Start	Status project
Project	Opdrachtgever	woningen		huur	Oplevering		
Hoofdweg-Milandweg	Bolton	35	5		2018-2020		Lopend project
Kaaspakhuis vd Sterre	particulier	15	4		> 2020		Afhankelijk van aankoop
Zuidwest	particulier	55	14		>2020		
De Pionier	Gemeente	16	16	16	2018		Ontwikkeling starten
TOTAAL		121	39	16			

Planning t/m 2020: 61 woningen (NB: er is een piek in de planning in 2019)

Plancapaciteit: 2486 woningen

Op te leveren woningen t/m 2020: 1515 (gemiddeld 300 per jaar)

Aantal sociale huur t/m 2020: 210 (gemiddeld 40 per jaar) 14%

Aantal sociale koop t/m 2020: 255 (gemiddeld 51 per jaar) 17%

5. Nota recreatie en toerisme

De koersnota recreatie en toerisme uit maart 2016 heeft een horizon tot 2022. De Missie van de nota is de volgende:

‘Woerden is het startpunt in het Groene Hart voor pure en sportieve beleving van de historische stad en het weidse landschap, zowel voor bewoners en bezoekers.’

Aan de hand van 4 thema's wordt deze missie verder uitgewerkt. Met name in het thema 'Sportief startpunt' wordt een aantal zaken genoemd die relatie hebben met verkeer. Dit thema betreft overwegend watersport en recreatie, recreatieve en sportieve voorzieningen en evenementen, bereikbaarheid en transferpunten, routestructuren met bewegwijzering zoals Toeristische Overstap Punten (TOP's), parkeer- en andere fysieke basisvoorzieningen. Het gaat om samenhang tussen het buitengebied en de kernen.

Onder het thema 'Sportief startpunt' zijn een aantal ambities gedefinieerd die raakvlakken hebben met verkeer:

- We hebben een verbeterd netwerk van P+R c.q. toeristische overstappunten (TOP's), voldoende parkeerplaatsen voor fietsen, auto's, bussen, campers, meer fiets(verhuur)- en oplaad- en rustpunten. Expliciet hoort daarbij een uniforme bewegwijzering tussen vervoersvormen en -punten en aanbod in de hele gemeente.
- Woerden staat bekend als goed bereikbaar startpunt. Het stationsplein is als essentieel en voorbeeldtransferpunt verbeterd.
- We behouden en waar mogelijk optimaliseren de basisroutestructuren (knooppunten) wandelen, fietsen (Woerden fietsstad) en sloepen (inclusief bewegwijzering en rustvoorzieningen).

Om de ambities te concretiseren wordt jaarlijks een nieuw actieprogramma opgesteld. Per thema wordt aangegeven wat er dat jaar bereikt moet worden. Voor 2016 waren dat bijvoorbeeld het realiseren van basic camperparkeerplaatsen en de inrichting en bewegwijzering tussen met name het station en de binnenstad. In het actieprogramma is recreatie leidend. We leveren vanuit verkeer ondersteuning waar nodig.

Bijlage 4 Autonome ontwikkelingen

In deze bijlage is een korte samenvatting opgenomen van de informatie uit de concept Verkeersvisie van augustus 2016. De informatie die in deze bijlage is opgenomen is relevant als achtergrondinformatie voor de Verkeersvisie 2030, waar deze bijlagen onderdeel van uitmaken. De overige informatie uit de concept Verkeersvisie van augustus 2016 is ambtelijk beschikbaar als bronmateriaal voor de uitwerking (strategie) van de Visie. Zoals in de inleiding van deze Verkeersvisie 2030 al is vermeld betreft dit zeer waardevolle informatie. Zonder deze bronnen hadden we de Verkeersvisie 2030 niet op kunnen stellen.

Deze bijlage beschrijft allereerst het huidige verplaatsingsgedrag in de gemeente. Richting 2030 zijn er een tweetal factoren die invloed uitoefenen op dit verplaatsingsgedrag, factoren die in principe losstaan van het beleid van de gemeente. Dit zijn de volgende:

- trends en ontwikkelingen, zowel (milieu)technologisch als demografisch;
- het provinciaal beleid dat invloed heeft op de mobiliteit in de gemeente.

De gemeente kan daarop inspelen door zelf beleid te formuleren en op die manier ook invloed uitoefenen op het toekomstige verplaatsingsgedrag. Het huidige (overige) Woerdense beleid dat invloed heeft op de mobiliteit in de gemeente wordt omschreven in bijlage 3.

1. Het verplaatsingsgedrag in Woerden

Mobiliteit is een afgeleide van een verplaatsingsbehoefte. We willen naar werk, school of winkel en daaruit volgen verplaatsingen. De gemeente functioneert daarin als eigen “daily urban system”. Veel verplaatsingen blijven binnen de gemeentegrenzen. Een relatief hoog aandeel van de inwoners werkt in de kern Woerden en de meeste winkelverplaatsingen en recreatieve verplaatsingen (zoals op bezoek of naar de sportclub) blijven binnen de gemeente. Uitzondering hierop is de kern Harmelen, dat vooral op Utrecht is gericht. De verplaatsingen binnen de gemeente worden hoofdzakelijk met de fiets afgelegd. Daarnaast hebben ook voetgangers- en autoverplaatsingen een behoorlijk aandeel van de verplaatsingen binnen de gemeente.

Verplaatsingen naar bestemmingen buiten de gemeente zijn het meest gericht op werken. Ook is er een stevige inkomende pendel van werknemers naar de bedrijventerreinen. De auto is daarbij het hoofdvervoermiddel, maar ook de trein is in dit specifieke segment (woon-werk over langere afstand) behoorlijk belangrijk. Dit zorgt er ook voor dat het OV-gebruik, voor een gemeente met de omvang van Woerden, hoog is.

Voetganger

In de gemeente wordt er vooral gelopen in het centrum en lokaal in de wijk. De ‘ommetjes’ in de wijk of bijvoorbeeld om de Cattenbroekerplas zijn belangrijke verplaatsingen voor de voetganger. Voor voetgangers vormt het spoor een grote barrière. Alleen bij het station wordt deze barrière door voetgangers geslecht. Omdat het treinverkeer een voetgangersstroom op gang brengt zijn de looproutes van en naar het station belangrijk.

Fiets

Het fietsgebruik in de gemeente ligt boven het landelijk gemiddelde. Ongeveer een derde van alle verplaatsingen van de inwoners van wordt met de fiets gemaakt. Landelijk ligt het gemiddelde rond een vierde van alle verplaatsingen. Het overgrote deel van alle fietsverplaatsingen vindt plaats

binnen de gemeente. Het fietsgebruik is redelijk verdeeld over wonen, werken, winkelen en recreëren. Hier zijn geen grote afwijkingen met het landelijk beeld te zien.

Vanuit de kern Harmelen is de binding van het fietsverkeer richting Utrecht/Leidsche Rijn groter dan richting de kern Woerden. De fiets wordt ook veel gebruikt voor verplaatsingen binnen de gebieden, bijvoorbeeld naar de wijkwinkelcentra.

Openbaar Vervoer

Het aandeel OV is relatief hoog voor een gemeente met de omvang van Woerden. De gunstige ligging van het station Woerden in de Randstad in combinatie met een goede fietsbereikbaarheid speelt hier ongetwijfeld mee. Hoewel het aandeel OV op het absolute aantal verplaatsingen klein is, is het vervoerskundig belang groot. Dit komt omdat de OV-verplaatsingen vooral woon-werk relaties en over langere afstand zijn. Daarmee is het aandeel openbaar vervoer in de spits ten opzichte van de auto behoorlijk hoog. Dat betekent ook dat er een belangrijke relatie is tussen het gebruik van het OV en doorstromingsknelpunten voor het autoverkeer.

De bus wordt gebruikt binnen de gemeente en voor enkele verplaatsingen richting regio Utrecht. De trein wordt over grotere afstand gebruikt met de meeste ritten naar Utrecht, Amsterdam en Den Haag/Rotterdam.

Auto

De auto is het dominante vervoersmiddel voor verplaatsingen van en naar de gemeente. Iets meer dan de helft van de autoritten vinden binnen de gemeente plaats. Daarbuiten gaan de meeste verplaatsingen richting Utrecht. De auto wordt vooral gebruikt voor wonen, recreëren en werken (waar ook het brengen van kinderen naar schoollocaties onder valt). De grootste externe stromen autoverkeer zijn gericht op de regio Utrecht en in iets mindere mate richting Den Haag/Rotterdam/Gouda en de regio Amsterdam. Vanuit de kern Harmelen is de binding met de regio Utrecht nog sterker dan vanuit de kern Woerden.

2. Provinciaal beleid met impact op de verkeerssituatie

De Provincie Utrecht is de belangrijkste hogere overheid op het gebied van ruimte en mobiliteit. Als wegbeheerder van de provinciale wegen is de provincie bepalend op de zwaardere regionale ontsluitingswegen in de gemeente. Op het gebied van ruimte is de provincie kaderstellend en bepaalt zij voor een belangrijk deel welke groei en ontwikkeling van de gemeente wel en niet mogelijk is.

Fiets

De Provincie Utrecht richt zich ook op fietsverkeer: "De provincie investeert 80 miljoen euro in veilige, vlotte en comfortabele fietsverbindingen naar stations, scholen en werklocaties. Hiervoor worden onder andere bestaande fietspaden verbreed, verlichting aangebracht, verkeerslichten slimmer ingesteld en ongelijkvloerse kruisingen (zoals fietstunnels en viaducten) en ontbrekende routes aangelegd. Deze maatregelen krijgen vorm in het Actieplan Fiets, dat de provincie samen met gemeenten opstelt." Dit biedt een kans voor de gemeente om enkele grote belangrijke fietsverbindingen gerealiseerd of verbeterd te krijgen.

Openbaar Vervoer

Voor het OV is de Provincie Utrecht opdrachtgever voor het busvervoer en hierin dus bepalend. De inzet is vooral om de drukkere lijnen te faciliteren die kunnen concurreren met de auto. Daarnaast houdt het OV een ontsluitende functie maar op de rustige lijnen zal er steeds meer met buurtbussen of vormen van maatwerk worden gewerkt. Andere kernpunten zijn het vergroten van de reizigerstevredenheid en het benutten en ontwikkelen van knooppunten/hubs.

Auto

Voor verkeer en bereikbaarheid is het Mobiliteitsplan 2015-2028 van de Provincie Utrecht bepalend. De ruimte voor nieuwe ontwikkeling is zeer beperkt (in principe geen nieuwe wegen). Ambities zijn er vooral op het gebied van OV, stedelijke ontwikkeling, veiligheid en leefbaarheid. Voor de autobereikbaarheid is de doelstelling: *“Rijk, provincie en gemeenten streven ernaar dat de gemiddelde reistijd in de spits van A naar B maximaal anderhalf keer zo lang is als de reistijd buiten de spits tussen steden en twee keer zo lang in en rond steden.”* Wanneer deze doelstelling niet behaald wordt, hebben maatregelen gericht op benutten, innoveren, mobiliteitsmanagement en informatievoorziening de voorkeur boven nieuwe grootschalige ingrepen.

3. Bepalende trends en ontwikkelingen in mobiliteit

Hieronder wordt een korte toelichting gegeven op trends en ontwikkelingen die als algemeen erkend beschouwd kunnen worden en die op enigerlei wijze van invloed (kunnen) zijn op de ontwikkeling van de mobiliteit in de periode tot 2030.

Vergrijzing en kleinere huishoudens

Los van krimp of groei verandert de samenstelling van de bevolking. De vergrijzing zet door. Dat betekent traditioneel afname van de mobiliteit omdat senioren minder reizen. Senioren blijven in de toekomst echter langer mobiel en gaan vooral ook meer reizen door bijvoorbeeld de e-bike maar ook steeds veiliger wordende auto's die een groot deel van de rijtaak overnemen. Ouderen verplaatsen zich vooral sociaal-recreatief maar blijven wel een belangrijke risicogroep als het om verkeersveiligheid gaat.

De huishoudgrootte neemt ook nog steeds af. Alleenstaanden vormen een steeds groter deel van de bevolking. Dat betekent ander reisgedrag. Reizen als autopassagier neemt bijvoorbeeld af. Ook betekent het afnemen van de huishoudgrootte dat de bevolking van de gemeente afneemt als er geen woningen bijgebouwd worden.

Fiets

Het gebruik van de elektrische fiets groeit snel en aan die groei lijkt voorlopig nog geen einde te komen. Waar traditionele fietsverplaatsingen vooral afstanden van 5-7 kilometer bedienen, wordt de elektrische fiets ook voor dagelijkse verplaatsingen van 10-15 kilometer gebruikt. Voor de gemeente betekent dit een kans voor toenemend fietsgebruik vanuit de dorpen naar de Kern Woerden maar ook voor verplaatsingen vanuit de kernen Harmelen en Woerden naar Leidsche Rijn en Utrecht.

De elektrische fiets wordt nog steeds vooral door ouderen gebruikt. Een derde tot de helft van het aantal fietskilometers van ouderen wordt inmiddels met een elektrische fiets afgelegd. Ook voor andere leeftijdsgroepen stijgt het gebruik snel, met name voor langere dagelijkse verplaatsingen.

Auto

De autotechniek ontwikkelt zich zowel in aandrijving, besturing als ten aanzien van veiligheidssystemen. De auto van de toekomst is mogelijk geheel elektrisch, zelfrijdend en 100% verkeersveilig. Het ontwikkelingstempo van deze technologische vernieuwingen kent nog veel onzekerheden. Weinig experts verwachten dat voor 2030 (de focus van de Verkeersvisie) de zelfrijdende auto algemeen geïntroduceerd is. De eerste stappen zijn rijtaakondersteunende systemen die op de snelweg de besturing van de voertuigen gedeeltelijk overnemen. Op gemeentelijk niveau zijn de belangrijkste verwachte ontwikkelingen tussen nu en 2030:

- Toename van elektrische auto's en daarmee de vraag naar laadpalen en andere voorzieningen;
- Verbetering van veiligheid en milieuprestaties van voertuigen;
- Veranderingen in navigatie en informatie waardoor bijvoorbeeld (betaald) parkeren en vergunningparkeren gemakkelijker en gebruikersvriendelijker wordt.

Informatietechnologie en mobiliteitsdiensten

Via smartphone en informatiesystemen in de auto komen steeds meer data en informatie beschikbaar. Technologie als betaald parkeren via een app, navigeren met live verkeersinformatie en actuele OV-informatie is volledig ingeburgerd. Leasemaatschappijen bieden steeds vaker een totale mobiliteitsdienst aan in plaats van alleen een auto. De gebruiker kan dan – ondersteund door zijn smartphone – kiezen uit OV, fiets en autogebruik met slimme planondersteuning voor bijvoorbeeld flexibele werkplekken. Ook privé komen systemen voor deelautogebruik met ondersteunende informatievoorziening op. Andere ontwikkelingen op dit vlak zijn spitsmijden (gebruikers met een beloning “wegkopen” uit de spits) maar ook taxiplatform Uber. Met name jongeren staan steeds meer open voor abonnementen en diensten waarbij het gebruik en niet het bezit van de auto centraal staat.