Gemeente Leusden

Mobiliteitsplan ‘Leusden kijkt vooruit’

Kernopgaven en ambities

Mobiliteitsplan ‘Leusden kijkt vooruit’

Kernopgaven en ambities

Vastgesteld door het College van B en W op 25 februari 2020

Gemeente Leusden

Met Graumans

Inhoudsopgave

1 Mobiliteitsplan Leusden 7

1.1 De gemeente Leusden 7
1.2 Een nieuw Mobiliteitsplan 8
1.3 Ontwikkeling in stappen 8
1.4 Consultaties en sessies 9
1.5 Wat wordt het voor een plan? 9

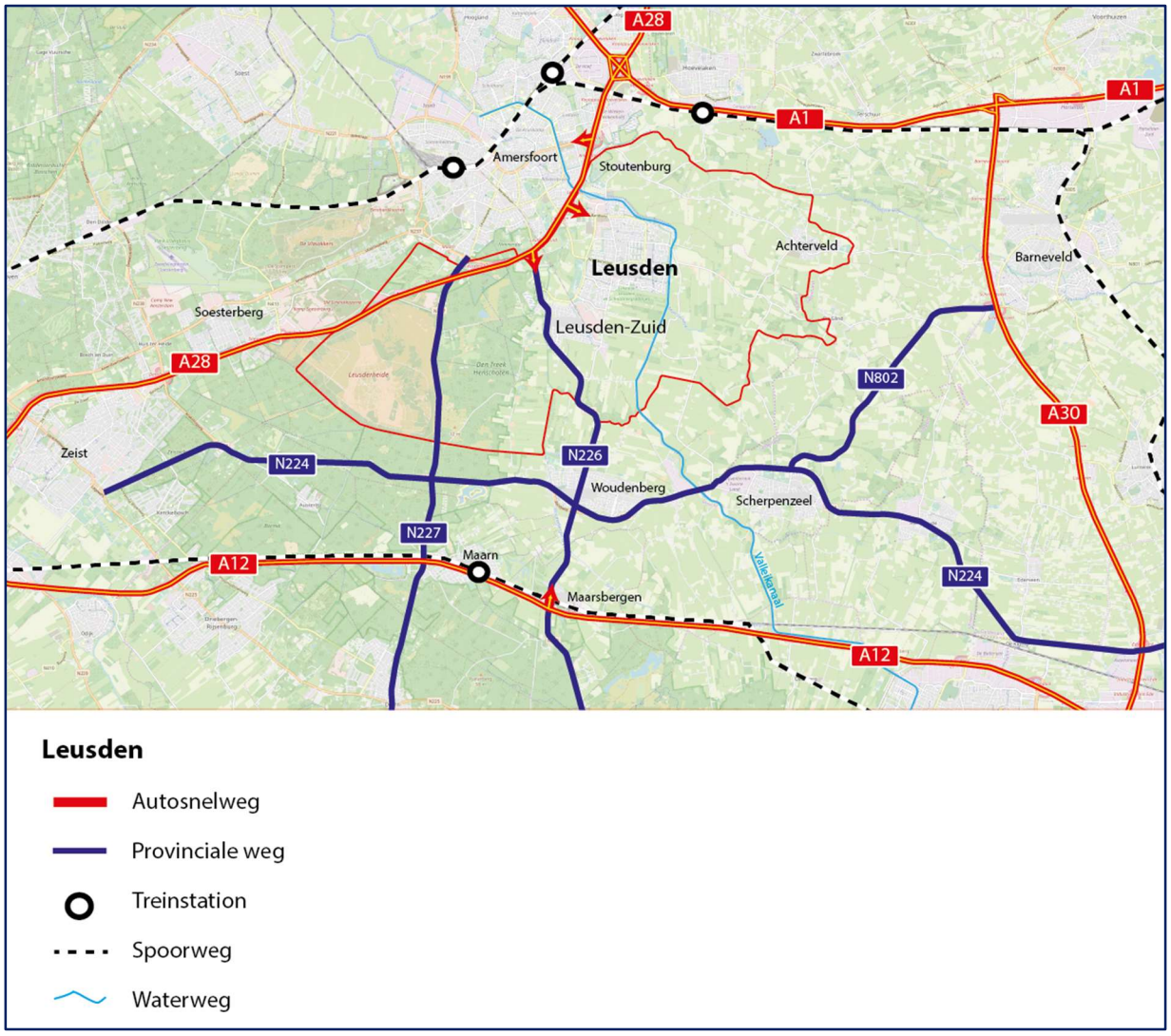
2 Ontwikkelingen, samenhang en gegevens 11

2.1 Ontwikkelingen 11
2.2 Samenhang beleidsvelden 13
2.3 Mobiliteitsgegevens 15

3 Kern opgaven en ambities 21

3.1 De kernopgaven 21
3.2 Ambities mobiliteit bij wonen en economische functies 22
3.3 Ambities duurzame mobiliteit en gezondheid 22
3.4 Ambities leefbaarheid 24
3.5 Ambities basismobiliteit en inclusiviteit 24
3.6 Ambities verkeersveiligheid 25
3.7 Kernopgaven en ambities samengevat 26

Bijlage 1: Mobiliteitsgesprek 3 oktober 2019 29
Bijlage 2: Mobiliteitsgesprek 17 oktober 2019 31
Bijlage 3: Locaties voortgezet onderwijs Amersfoort 33



Leusden

- Autosnelweg
- Provinciale weg
- Treinstation
- Spoorweg
- Waterweg

1 Mobiliteitsplan Leusden

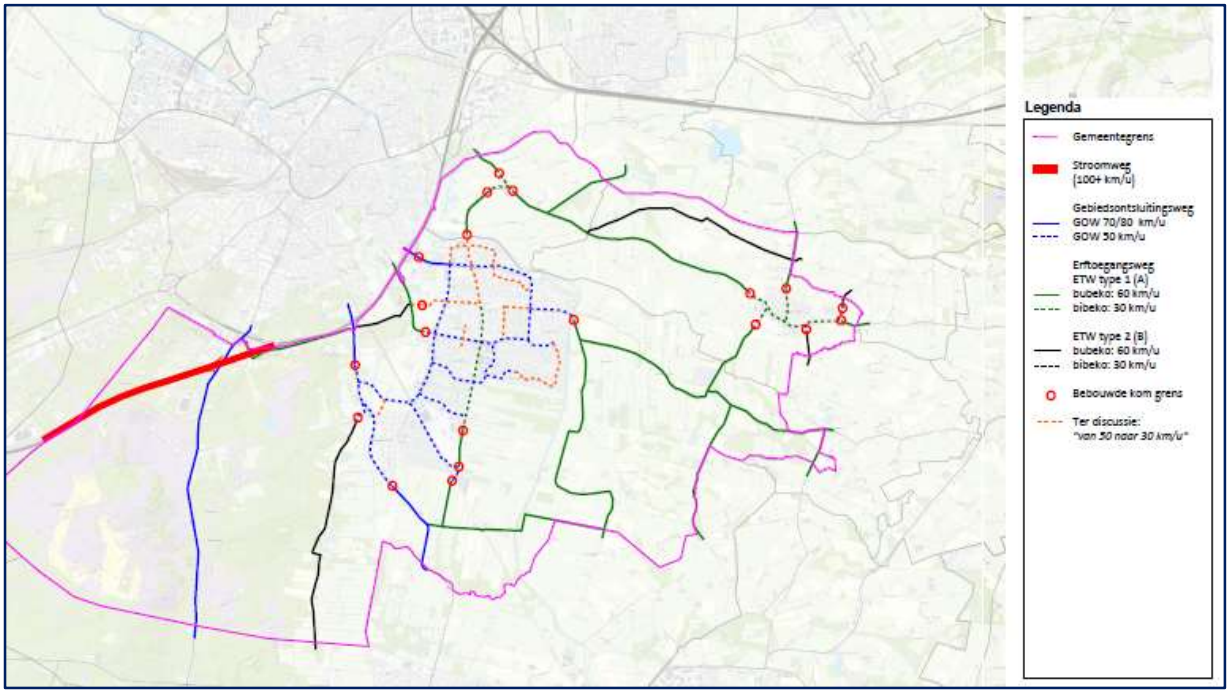
1.1 De gemeente Leusden

De gemeente Leusden heeft ruim 30.000 inwoners (1 januari 2019, bron: CBS). De gemeente Leusden bestaat uit de kernen Leusden (inclusief Leusden-zuid, bijna 27.000 inwoners), Achterveld (ruim 2.500 inwoners) en Stoutenburg (370 inwoners). De verwachting is dat het aantal inwoners groeit naar 31.400 in 2040.

Leusden maakt deel uit van de Regio Amersfoort en grenst aan de regio Utrecht. Deze regio's gaan de komende jaren nog een sterke groei doormaken: ruim 100.000 nieuwe woningen in de regio Utrecht en 15.000 in de regio Amersfoort in de periode tot 2040. Leusden heeft een sterk oriëntatie op het nabij gelegen Amersfoort voor winkelen, onderwijs, werken, medische zorg (ziekenhuis) en het OV-knooppunt station Amersfoort Centraal. Tevens is er een sterke uitwisseling op het gebied van wonen.

Leusden grenst rechtstreeks aan de volgende gemeenten: Amersfoort, Barneveld, Scherpenzeel en Woudenberg. Leusden wordt omsloten door vier autosnelwegen (A1, A12, A28 en A30) en heeft twee aansluitingen op de A28 (Leusden en Leusden zuid). Tevens worden via de aansluiting Amersfoort Leusden-noord en Stoutenburg bereikt. De interne ontsluitingsstructuur (voor het gemotoriseerde verkeer) bestaat uit een rechthoekig stelstel van hoofdwegen (Randweg, Middenweg, Noorderinslag, Groene Zoom) en de N226).

3



Hoofdwegen (gemotoriseerd verkeer) in de gemeente Leusden

De Hessenweg in Stoutenburg sluit aan op de Barnveldseweg in Amersfoort en leidt ook naar de op- en afrit A28 (Amersfoort) en het knooppunt Hoevelaken. De Hessenweg is een ontsluiting vanuit het achterland (Barneveld, Achterveld) naar de autosnelwegen. De op- en afrit wordt ook gebruikt voor de ontsluiting van Leusden Noord (aansluiting Horsterweg, De Horst) en Stoutenburg.

In de directe omgeving van Leusden liggen de treinstations Amersfoort Centraal, Amersfoort Schothorst, Hoevelaken en Maarn.

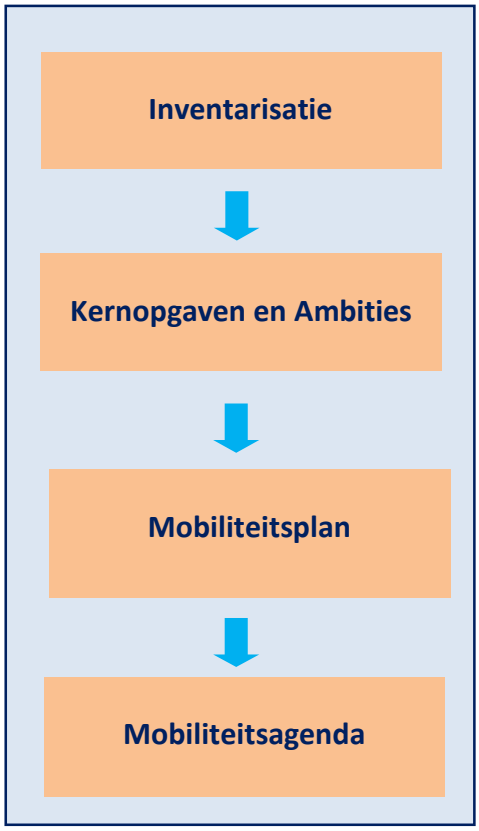
1.2 Een nieuw Mobiliteitsplan

In 2001 is het laatste Gemeentelijk Verkeers- en Vervoerplan (GVVP) vastgesteld. De laatste jaren hebben er diverse ontwikkelingen plaatsgevonden die invloed hebben op de mobiliteit:

- economische groei die gepaard gaat met mobiliteitsgroei;
- technologische ontwikkelingen: elektrisch rijden, e-fiets, duurzame energie en digitalisering;
- demografische ontwikkeling zoals de toenemende vergrijzing;
- de gemeentelijke en nationale ambities op het vlak van duurzaamheid en klimaat (CO_2-reductie);
- de (regionale) woningbouwopgave.

Het is nu tijd om een geactualiseerd mobiliteitsbeleid te ontwikkelen, vast te stellen en uit te voeren. De ontwikkelingen en onze ambities vragen om een Mobiliteitsplan, dat verder gaat dan alleen een visie op het wegennet, fiets of verkeersveiligheid. Het gaat over alle vervoerwijzen, mobiliteitsgedrag, innovatie en het maken van keuzes die nodig zijn voor een gemeente met een economisch en duurzaam perspectief. Daarbij kijken we verder dan onze gemeentegrens. Immers verplaatsingen houden niet op bij onze gemeentegrens.

1.3 Ontwikkeling in stappen



De eerste stap is de inventarisatie. De resultaten daarvan zijn in dit document verwerkt. Voordat het Mobiliteitsplan wordt opgesteld, is het nodig om de richting te bepalen: wat vinden we belangrijk en wat willen we bereiken? Dat is opgenomen in dit document 'Kernopgaven en Ambities'. Dit document is daarmee de basis voor het nog op te stellen Mobiliteitsplan.

Na het vaststellen van de 'Kernopgaven en Ambities' door het College van B en W wordt het concept-Mobiliteitsplan opgesteld en voorzien van een Mobiliteitsagenda (wat moeten we allemaal doen?). Het concept-Mobiliteitsplan wordt vervolgens door het college van B en W aangeboden aan de gemeenteraad voor de besluitvorming.

1.4 Consultaties en sessies

Consultaties voor het opstellen van 'Kernopgaven en Ambities'	
Dialoogsessie raadsleden	12 september 2019
Buurgemeenten (telefonisch)	September 2019
Mobiliteitsgesprekken: (ondernemers, bewoners, organisaties)	3 en 17 oktober 2019
Reactie deelnemers mobiliteitsgesprekken op concept 'Kernopgaven en Ambities'	december 2019

De samenvattingen van de Mobiliteitsgesprekken zijn opgenomen in de bijlagen 1 en 2. Aan de mobiliteitsgesprekken is door ongeveer 25 personen/organisaties deelgenomen. De belangrijkste thema's die ingebracht zijn tijdens de Mobiliteitsgesprekken en de dialoogsessie met de raadsleden zijn:

- De versterking van de **positie van de fiets** met bijzondere aandacht voor de speed-pedelec, het stallen van fietsen en de regionale doorgaande verbindingen.
- De **verkeersveiligheid**: onveilige locaties, verkeersgedrag en handhaving.
- **Openbaar vervoer**: het verbeteren van het bedieningsniveau en –gebied in Leusden, de beschikbaarheid voor ouderen.
- De **bereikbaarheid van de bedrijvenlocaties** (De Horst, De Buitenplaats, Princenhof, Paardenmaat, Ambachtsweg, De Fliert, Larikslaan, Plantage).
- **Stedelijke distributie**: kleiner en schoner.

De deelnemers aan de mobiliteitsgesprekken hebben een reactie kunnen leveren op de conceptversie van de 'Kernopgaven en Ambities'. De reacties zijn opgenomen in het document 'Tweekolommenstuk reacties concept Kernopgaven en Ambities 18122019'. Daarin is ook opgenomen op welke wijze de reacties verwerkt zijn. In de volgende fase wordt het concept-Mobiliteitsplan wordt ook aan dezelfde personen voor een reactie aangeboden.

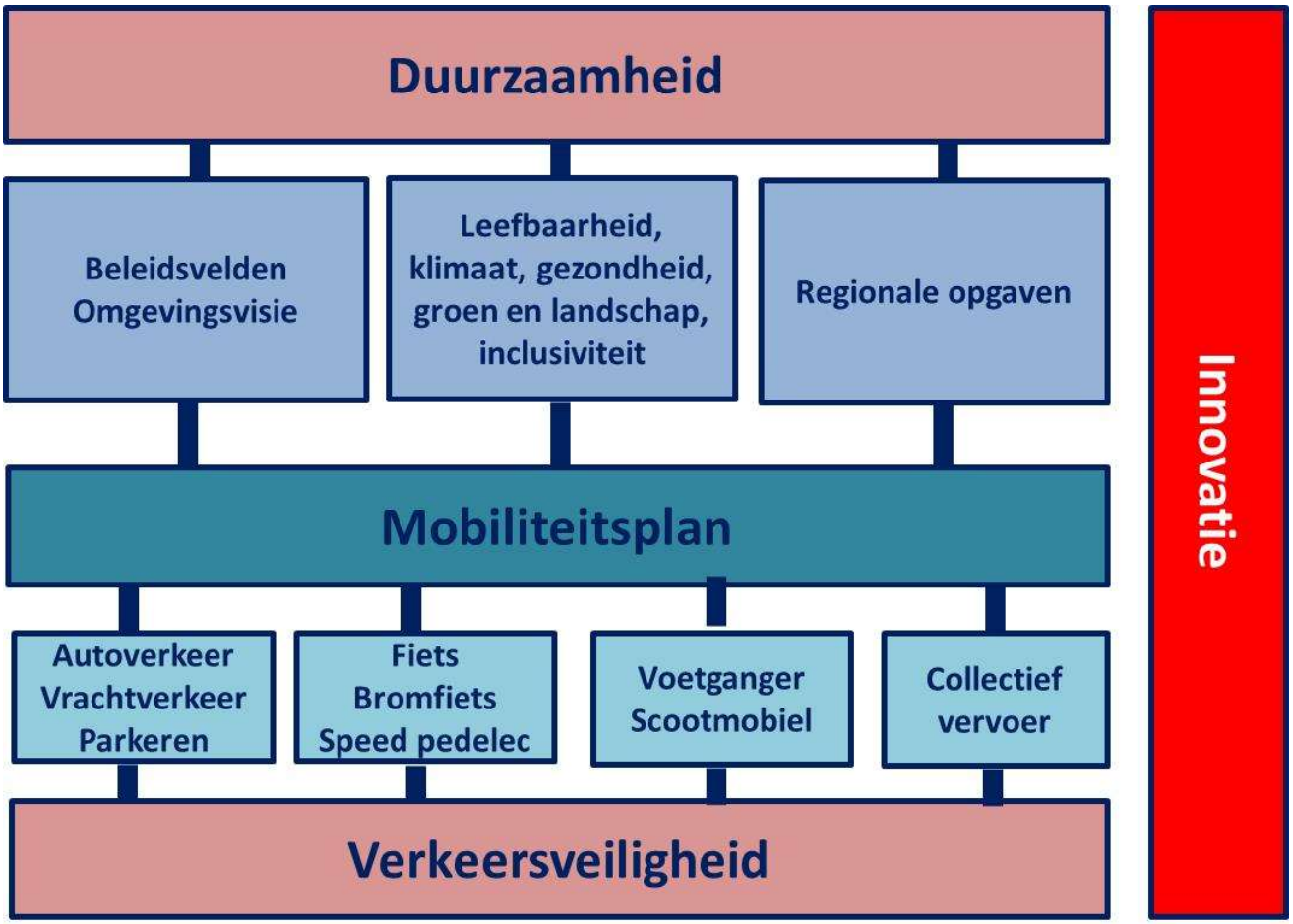
1.5 Wat wordt het voor een plan?

In het Mobiliteitsplan wordt opgenomen wat de gemeente de komende jaren wil bereiken en hoe. Het Mobiliteitsplan gaat vooral over de koers die de gemeente in gaat zetten. Het Mobiliteitsplan is als volgt te karakteriseren:

- Het accent ligt op de **doelstellingen**, **ambities** en de gewenste **effecten**.
- Het Mobiliteitsplan gaat over verschillende **schaalniveaus**: wijken, de gemeente in zijn geheel en de samenhang met de regio.
- Het Mobiliteitsplan is te gebruiken voor het maken van **investeringskeuzes** (mobiliteitsagenda en uitvoeringsplannen), samenwerking, cofinanciering en/of subsidieverlening.
- Het Mobiliteitsplan is te gebruiken als input voor een **Regionaal Mobiliteitsprogramma.**
- Een plan met als **tijdshorizon** 2030 en waar mogelijk en nodig met een doorkijk daarna.
- Het Mobiliteitsplan biedt kaders voor het realiseren van onze ambities en bij ontwikkelingen binnen onze gemeente. Het gaat hierbij om de **samenhang en synergie met andere beleidsvelden** zoals: duurzaamheid, economische en ruimtelijke ontwikkeling, leefbaarheid en milieu, onderwijs, sociaal domein, landschap en groen. Duurzaamheid en veiligheid spelen altijd een rol.
- Het Mobiliteitsplan biedt ruimte voor vernieuwing en **innovatie**. Nieuwe inzichten, werkwijzen en technieken worden ingezet om de mobiliteitsgroei de komende jaren in goede banen te leiden.

Het is niet per definitie zo dat al onze ambities behaald gaan worden. Keuzes zijn noodzakelijk en uiteindelijk kiezen we voor de beste aanpak op basis van de uitvoerbaarheid

(financieel, technisch, fasering), de bereidheid van andere partijen (zoals de Provincie Utrecht, ondernemers) om samen te werken en het draagvlak (maatschappelijk, bestuurlijk). Vooral de financiële mogelijkheden en de samenwerkingsbereidheid zijn doorslaggevend voor de slagvaardigheid en uitvoerbaarheid. Het is overigens de opgave om zo veel mogelijk ambities met elkaar te verenigen. Daar waar het onvermijdbaar is, moeten heldere keuzes gemaakt worden. Deze keuzes worden zichtbaar in de Mobiliteitsagenda. Daarbij verdienen oplossingen die bijdragen aan meerdere doelen de voorkeur.



Vanuit de samenhang met de beleidsvelden, de omgevingsaspecten en de regionale opgaven definiëren we de ambities en de aanpak voor de verschillende vervoerwijzen en doelgroepen. Daarbij spelen duurzaamheid, verkeersveiligheid en innovatie altijd een rol.

2 Ontwikkelingen, samenhang en gegevens

2.1 Ontwikkelingen

Vergrijzing

In 2040 heeft Leusden ongeveer 31.000 inwoners en behoort ongeveer 48% tot de leeftijdscategorie 65 jaar en ouder. Ouderen blijven zo lang mogelijk zelfstandig wonen. Voor het bereiken van voorzieningen worden zij afhankelijker van vervoerdiensten terwijl de bereikbaarheid van het openbaar vervoer in delen van Leusden afgenomen is door grotere loopafstanden en doordat de Regiotaxi gaat verdwijnen. De oudere verkeersdeelnemer is tevens kwetsbaarder in het verkeer.

Het programma 'Doortrappen' is een initiatief van het Ministerie van Infrastructuur en Waterstaat en zet in op het langer blijven fietsen door ouderen. Dit draagt bij aan gezondheid, sociale verbindingen en zelfredzaamheid. Uiteraard vergt dit extra aandacht voor de kwetsbaarheid van ouderen in het verkeer.

Gezondheid en vitaliteit

De aandacht voor een gezonde woon- en werkomgeving neemt toe. Volgens de Omgevingswet die 2021 ingaat is gezondheid één van de centrale doelen. Mobiliteit (gemotoriseerd verkeer) heeft negatieve omgevingseffecten (geluid, emissie, barrièrewerking, ecologie). Actieve mobiliteit zoals lopen en fietsen draagt juist bij aan vitaliteit en gezondheid.

Duurzaamheid en energietransitie

CO_2-reductie is een collectieve opgave op alle schaalniveaus. Meer duurzame mobiliteit (zuinig en schoon) draagt daar aan bij. Mobiliteit in Leusden is goed voor ongeveer een derde van het totale energieverbruik. Om als gemeente energieneutraal te worden moet ook een forse transitie plaatsvinden in de mobiliteitssector.

Volgens de aanbevelingen van de (nationale) Klimaattafel moet binnen de sector mobiliteit het grootste effect komen uit de vergroening van auto's, vrachtwagen en bussen. Rekeningrijden is alleen voorzien voor vrachtverkeer. Voor het vrachtvervoer komt het vooral aan op biobrandstoffen. Voor zwaar verkeer en scheepvaart moeten bio-LNG en waterstof worden ontwikkeld en ingezet. En natuurlijk is iedere autokilometer die wordt omgezet in

lopen, fietsen of duurzaam openbaar vervoer winst.

De auto-industrie is volop bezig met een transitie naar elektrisch rijden. Elektrische auto's verdringen de auto's op fossiele brandstoffen en worden op niet al te lange termijn ook goedkoper (overall costs). Een verbod op auto's met fossiele brandstoffen is op termijn zeker niet uit te sluiten. Overigens moeten we wel blijven beseffen dat de elektrische (en ook autonoom rijdende) auto's geen oplossing zijn voor het ruimtebeslag en de congestie.

De innovatie is niet alleen iets voor de auto. De elektrische fiets en de speed pedelec zijn grote innovaties voor de fiets die aanslaan bij de consument. Het aantal verkochte e-fietsen maakt een spectaculaire ontwikkeling door. De e-fiets is een serieus alternatief geworden voor de auto op afstanden tot 15 km. De gebruikers van de Speed pedelec gaan afstanden van 30 km in het woon-werkverkeer zelfs niet uit de weg.

Innovatie voertuigtechnologie

Nieuwe technologische ontwikkelingen en innovatie bieden kansen voor nieuwe inzichten en oplossingen voor verschillende vraagstukken.

- Elektrisch rijden (en waterstof) vermindert de CO_2-emissie.
- Autonoom rijdende voertuigen kunnen een rol gaan spelen als verbinding naar OV-haltes en knooppunten.
- ADAS (Advanced Driver Assistance System) gaat een belangrijke bijdrage gaan leveren aan de verkeersveiligheid mits dergelijke systemen ingezet worden voor een correct snelheidsgedrag (ISA: Intelligente SnelheidsAanpassing).

Informatisering en digitalisering

Nieuwe apps en digitale platforms bieden nieuwe mogelijkheden en toepassingen zoals:

- Reis-, route- en parkeerinformatie.
- Boeken, reserveren en betalen voor mobiliteitsdiensten (bijvoorbeeld SyntusFlex).
- Het gebruik van deelsystemen (OV-fiets, deelfietsen, deelauto's).
- Fietsstimuleringsprogramma's, vooral in het woon-werkverkeer (zoals 'Ik Fiets').

Autobezit

Het autobezit in Leusden bedraagt ongeveer 0,5 per inwoner (bron: CBS). Per huishouden (12.688) komt dat neer op ongeveer 1,15 auto per huishouden.

Volgens het CBS neemt het aantal autobezitter af in de leeftijdsklasse van 18 tot 30 jaar. Factoren die een rol spelen zijn: meer jongeren wonen in de stad (op het platteland is autobezit twee maal zo hoog onder jongeren), de kosten, parkeervergunningen, studieschuld en

mogelijkheid van private lease. Zij hebben vaak andere financiële prioriteiten en zijn (als student) opgegroeid met het openbaar vervoer. Deelsystemen (deelauto's, deelfietsen) maken het ook gemakkelijk om niet per se over een eigen auto te hoeven beschikken.
Jongeren koppelen het gebruik en bezit meer los (directeur autoleasebranchevereniging VNA). Ook autofabrikanten houden daar rekening mee. In Leusden is de energiegroep COOL (vrijwilligersorganisatie) actief op het gebied van het promoten van het gebruik van deelauto's.

In een aantal (grotere) steden zijn nieuwbouwprojecten in ontwikkeling waarin het vastgoed en het parkeren ontkoppeld worden. De nieuwe bewoners hebben dan een keuze: hun eigen auto tegen betaling parkeren of naar behoefte gebruikmaken van een deelauto.

2.2 Samenhang beleidsvelden

Ruimtelijke ontwikkelingen

De regio Amersfoort bestaat uit de volgende gemeenten: Amersfoort, Soest, Leusden, Nijkerk, Woudenberg, Eemnes, Baarn en Bunschoten. In de regio Amersfoort is een woningbehoefte van ongeveer 15.000 nieuwe woningen na 2025. Leusden bouwt na 2025 alleen voor de eigen woningbehoefte. In de buurregio Utrecht gaat het zelfs om ruim 100.000 woningen en in de gehele provincie Utrecht 124.000-142.000 woningen. Dit heeft uiteraard invloed op de mobiliteitsontwikkeling en de bereikbaarheid. Temeer omdat de wegen rondom Amersfoort en Utrecht een belangrijke nationale functie ('draaischijf' van Nederland) hebben als doorgaande verbinding tussen landsdelen. De mobiliteitsgroei is fors. Mede in combinatie met de opgaven op het gebied van duurzaamheid en klimaat is een trendbreuk noodzakelijk: minder autogebruik (vooral in de spitsuren) en schonere mobiliteit.

Ook in Leusden worden nieuwe woningen ontwikkeld. Het gaat tot 2025 om ruim 950 woningen en voor de periode 2025-2040 om 50 woningen per jaar en daarmee totaal 750 woningen. Bouwen buiten de rode contour is nodig. In Achterveld komen in de periode tot 2025 er nog ruim 200 woningen bij.
Het aantal arbeidsplaatsen in de Regio Utrecht neemt in de periode tot 2040 toe met ruim 85.000 en in de Provincie Utrecht met 100.000.

Omgevingsvisie stedelijk en landelijk gebied

In het Uitvoeringsprogramma (stedelijk gebied) zijn onder andere de volgende thema's opgenomen:

- uiterlijk in 2040 energieneutraal;
- beter verbonden zijn met onze omgeving: 'dichterbij' brengen van station Amersfoort Centraal (waaronder fietsroute), behouden van goede autobereikbaarheid (behouden van de gridstructuur en de aansluitingen op de A28, congestie N226 verminderen), meer focus op de fiets (waaronder Hamersveldseweg faciliteren als hoofdfietsroute), verbeteren OV-bediening;
- werken aan een steeds gezondere samenleving.

Leusden wordt als bijzonder groen ervaren en men is daar tevreden over. Veel mensen voelen zich er ook bij betrokken. Het groene karakter moet behouden blijven. Samen met maatschappelijke organisaties en boeren gaan we op zoek naar de missing links in ons recreatieve netwerk (lopen, fietsen). Dat zijn vooral verbindingen tussen de routes die er al zijn, zodat de keuzemogelijkheden om 'rondjes' te maken worden vergroot. Daarnaast zetten we ons in voor snellere fietsroutes richting Amersfoort, onder andere van en naar onze bedrijventerreinen.

Gezondheid en vitaliteit

Actieve vormen van mobiliteit (lopen, fiets, e-fiets, speed pedelec) brengen mensen letterlijk in beweging. Dat heeft een positief effect op de gezondheid. Dat is niet alleen iets voor volwassenen maar ook voor kinderen die steeds vaker op de 'achterbank' van de auto opgroeien. Daardoor missen ze ook later de vaardigheden die in het verkeer vereist zijn.

Energietransitie

Mobiliteit is goed voor ongeveer een derde van het energieverbruik in Leusden (exclusief autosnelwegen). Dat betekent dat als we in 2040 energieneutraal willen zijn, we een enorme opgave hebben om te besparen op de gebruikte energie en over te schakelen naar duurzamere vormen van vervoer en brandstof.

In dit kader mag de fiets niet onbenoemd blijven. De fiets (en lopen) is een duurzame vorm van mobiliteit avant la lettre. De gemeente Leusden streeft ernaar om in 2020 genomineerd te worden voor de benoeming van fietsgemeente van Nederland. De gemeente Leusden heeft bijvoorbeeld een uitgebreid fietsnetwerk.

Ecologie

De volgende ecologische verbindingen worden nu nog onderbroken door infrastructuur:

- Asschatterweg;
- Moorsterweg/Moorsterbeek;
- Groene Zoom, Heiligerbergerbeek;
- Arnhemseweg;
- Horsterweg/Valleikanaal;
- Koninging Julianaweg/Modderbeek;
- Koningin Schonenbeekerweg/Modderbeek.

Tevens vinden er ongevallen plaats tussen voertuigen en dieren. Zo hebben er in het verleden veel aanrijdingen plaatsgevonden met reeën met gevolg voor mens en dier.

Duurzaamheidsagenda

Op de Duurzaamheidsagenda staat op het gebied van mobiliteit het verhogen van het gebruik van de fiets tussen station Amersfoort en de Leusdense bedrijven. Ook wordt het stimuleren van duurzaam vervoer in het algemeen genoemd. Onderdeel van het uitvoeringsplan van de duurzaamheidsagenda is het Fietsplan (2017). In het Fietsplan zijn diverse verbeteringsvoorstellen opgenomen. Fietscommunity '033opdefiets' is een netwerkorganisatie die zich bezig houdt met allerlei acties om het fietsen te promoten en beter te maken. De Provincie Utrecht richt zich in het Realisatieplan Fiets op vier pijlers:

- infrastructuur;
- ketenmobiliteit;
- slim fietsen;
- gezond & veilig gedrag.

In de 'Dynamische Duurzaamheidsagenda Leusden 2019 -2022' zijn de volgende acties opgenomen:

- stimuleren van het gebruik van deelauto's. Er zijn op dit moment drie deelauto's (Greenwheels) in Leusden beschikbaar. Bij een toename zijn parkeerplaatsen en laadpalen nodig.

- Fietscampagnes stroomlijnen: De werkgroep 033 Op De Fiets organiseert verschillende activiteiten zoals Bike versus Car Challenge en Spring-maar-achterop. Promoten elektrische leenbakfiets en activiteiten met bedrijven. Het is belangrijk dat de acties goed worden afgestemd in een Fietscampagne-programma.

Buurgemeenten en regio Amersfoort

Door de buurgemeenten en de Regio Amersfoort is een aantal aandachtspunten en relaties in gebracht:

Amersfoort

- Stadsdistributie (binnenstad) anders organiseren (kleiner en schoner).
- Zorgen voor voldoende laadinfrastructuur (e-auto) en een tankstation voor waterstof.
- Amersfoort investeert fors in het stimuleren van het gebruik van de fiets.

Barneveld

Beperken sluipverkeer A1 (ook tijdens de reconstructie van het knooppunt Hoevelaken).

Woudenberg

In het verleden is een spitsafsluiting ingesteld op de Voskuilerdijk-Leusbroekerweg om sluipverkeer te weren. Vanwege de verplaatsing van dit sluipverkeer is het wenselijk om de doorstroming op het kruispunt N224-N226 te verbeteren. Dit is een regionaal knooppunt van provinciale wegen. Dit knooppunt wordt omgebouwd naar een turborotonde.

Regio Amersfoort
De Regio Amersfoort heeft een beleidsplan opgesteld voor het doelgroepenvervoer. Het openbaar vervoer wordt als basisvoorziening beschouwd. Waar het reguliere openbaar vervoer niet passend is, wordt maatwerkvervoer geboden. Het gebruik van het reguliere openbaar vervoer heeft, voor zover mogelijk, de voorkeur. De Regio zet in op de volgende maatregelen:

- stimuleren van WMO-reizigers om het OV te gaan gebruiken;
- leerlingen voorbereiden op zelfstandig reizen;
- stimuleren ontwikkelen nieuwe mobiliteitsvoorzieningen;
- ontwikkelen alternatieve mobiliteitsvoorzieningen naar veel voorkomende locaties;
- geven van advies voor het openbaar vervoer.

2.3 Mobiliteitsgegevens

Ontwikkeling autoverkeer

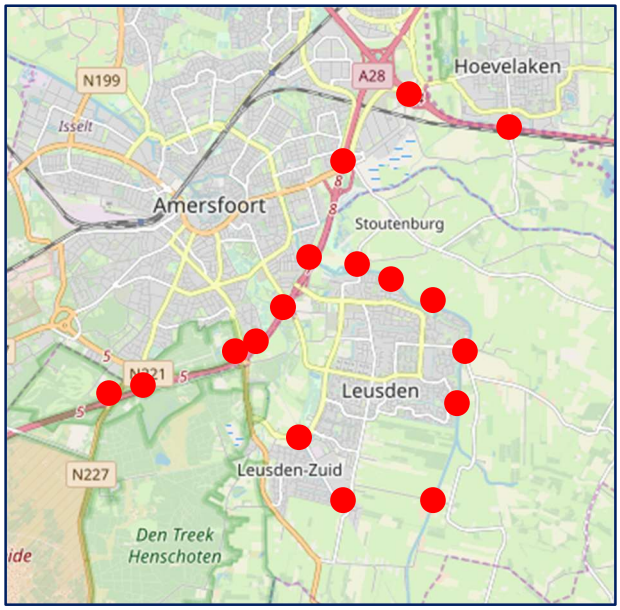
Met het regionale verkeersmodel is een prognose gemaakt voor de ontwikkeling van het autoverkeer. Deze prognose is gebaseerd op het bestaande beleid en de geplande ontwikkelingen (Verkeersmodel Regio Amersfoort).

Extern verkeer is het verkeer dat Leusden verlaat of binnenkomt. Voor 2030 is voor de kern Leusden een omvang berekend van ongeveer 65.000 motorvoertuigen/etmaal. Dit betekent een groei van 15 tot 20%. Het aantal voertuigen dat per etmaal een herkomst en bestemming in Leusden heeft (intern verkeer) blijft vrij constant (ongeveer 15.500 mvt/etmaal). De drukste weg is de Randweg (bij de A28 (38.000 mvt/etmaal in het hoge scenario en ten oosten van de Groene Zoom 18.000 mvt/etmaal, in het lage scenario respectievelijk 35.000 en 16.000 mvt/etmaal).

Fiets binnen Leusden

De fiets speelt een belangrijke rol binnen Leusden. De verplaatsingsafstanden binnen Leusden bedragen namelijk minder dan 5 km. Alle interne verplaatsingen zijn daarom in principe met de fiets af te leggen.
Interne verplaatsingen van wijk naar wijk (> 2 km) per fiets (van deur tot deur) zijn altijd (nagenoeg) sneller dan met de auto. Toch kan het nog beter.

- Leusden heeft relatief veel verkeerslichten. Dat levert nogal wat wachttijd op. De fiets heeft weinig of geen prioriteit in de verkeersregeling. Dat was ook één van de meest voorkomende klachten volgens de enquête die is gehouden voor het Fietsplan (2017).
- Het Valleikanaal, de A28 en de Ponlijn hebben diverse passagepunten. Beoordeeld gaat worden of er schakels ontbreken.



Passagepunten voor langzaam verkeer van A1, A28, Valleikanaal en Ponlijn

- Op een aantal verbindingen is de fietsroute niet direct. Er moet altijd iets worden omgereden. Een omrijfactor onder de 1,25 (in stedelijk gebied) is gewenst. Dat betekent dat de afstand over de weg via de kortste route maximaal 25% langer is dan de hemelsbrede afstand. In het Mobiliteitsplan komt aan de

orde of en hoe op een aantal verbindingen het omrijden verminderd kan worden.

Fiets in de regio

De acceptabele fietsafstand (woon-werkverkeer, onderwijs) bedraagt maximaal 7,5 km bij het gebruik van een gewone fiets. Voor een e-bike ligt dit een factor 2 hoger (15 km). Met de speed pedelec worden afstanden tot 25-30 km afgelegd. In de volgende tabel is aangegeven welke belangrijke werk- en onderwijs- en OV-locaties (zie ook pendel) binnen fietsafstand (tot 15 km) liggen.

Fietsafstand vanaf Leusden centrum naar regionale werklocaties	
OV-knooppunten	**Afstand (m)**
Stationsplein Amersfoort Centraal	5.610
Station Amersfoort Schothorst	6.260
Station Hoevelaken	6.530
Station Maarn	10.680
Achterveld -Station Amersfoort Schothorst	8.910
Achterveld -Station Hoevelaken	7.130
Werken	
Binnenstad Amersfoort	4.880
De Hoef Amersfoort	7.110
Vathorst-noord Amersfoort	9.040
Centrum Soest	12.630
Centrum Zeist	16.970
Utrecht Science Park	21.130
Binnenstad Utrecht	23.790
Jaarbeursplein Utrecht	24.860
Overige regionale kernen	
Woudenberg	7.270
Scherpenzeel	9.240
Maarn	10.710
Nijkerk	12.980
Doorn	14.170
Bunschoten	16.380
Baarn	16.970
Veenendaal	18.500
De Bilt	19.690
Bunnik	20.650
Putten	22.950
Hilversum	22.960
Houten	25.570
Binnen bereik fiets (7,5 km) en e-fiets (15 km)	
Binnen bereik speed pedelec (25-30 km)	

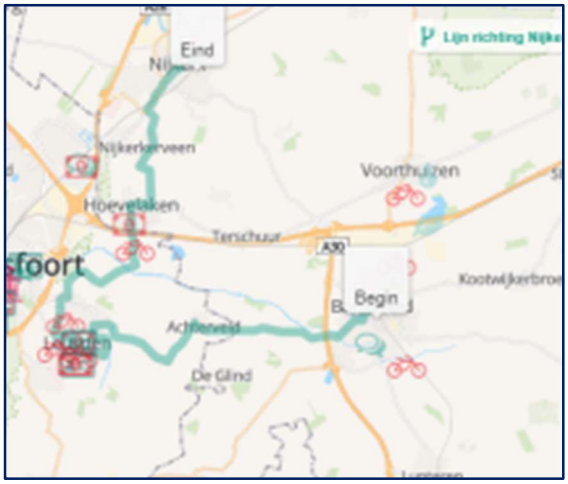
Er liggen vele kernen en werklocaties binnen fietsbereik vanuit Leusden. Met een speed pedelec is het bereik nog een stuk groter. In potentie kan Leusden daarom fors bijdragen aan het verminderen van het autogebruik in het woon-werkverkeer. Dan zijn niet alleen lokale fietsvoorzieningen van belang maar juist ook complete regionale hoogwaardige routes.
In bijlage 3 zijn de locaties van voortgezet onderwijs in Amersfoort opgenomen. Omdat er in Leusden geen voortgezet onderwijs is, zijn de leerlingen uit Leusden vrijwel volledig georiënteerd op Amersfoort.
Voor deze regionale verbindingen zijn directe, veilige en comfortabele fietsroutes gewenst.

Openbaar vervoer

Sinds enige tijd wordt het openbaar vervoer daar een nieuwe vervoerder uitgevoerd (concessie) waardoor een aanzienlijke verschuiving in de bediening van de Leusder wijken is ontstaan. Leusden wordt nu bediend door de volgende buslijnen:

- Lijn 17 geeft een verbinding met station Amersfoort Centraal. Voor het centrale deel van Leusden is de verbinding vrij direct. Dat geldt niet voor het zuidelijk deel. Lijn 17 heeft in de spitsuren in één richting een hoge frequentie: 8 x per uur . In de ochtendspits rijdt lijn 217 namelijk rechtstreeks naar het bedrijventerrein De Horst vanaf Amersfoort Centraal (4x per uur) en gaat dan vanaf het eindpunt van lijn 217 verder als lijn 17. In de avondspits gebeurt dat net andersom. Een deel van Leusden ligt, vooral voor personen met een beperking, buiten het invloedsgebied van deze snelle lijn naar Amersfoort.

De loopafstanden bedragen meer dan 400 m en lopen op tot 1.000 m. Een combinatie met de fiets is wel een optie. Een aantal haltes is van extra fietsklemmen voorzien.



- Lijn 299 rijdt in Leusden gedeeltelijk dezelfde route als lijn 17 en gaat via de Groene Zoom over de A28 rechtstreeks naar Utrecht Science Park en Rijnsweerd-noord. Een gedeelte van Leusden-zuid valt binnen het invloedsgebied van lijn 299. Lijn 299 heeft een beperkte dienstregeling: in de ochtend- en avondspits in de spitsrichting 2-3 x per uur en 1 x rond het middaguuur. Ook is het Utrecht Science Park met een overstap in Amersfoort te bereiken.

- Lijn 509 (buurtbus) rijdt de volgende route Nijkerk –Nijkerkerveen – Hoevelaken – Leusden – Achterveld – Barneveld en terug. De buurtbus rijdt maandag tot en met vrijdag 1 x per uur tussen 7 en 18 uur.

- Lijn 80 en X80 rijden van Amersfoort via Leusden-zuid naar Woudenberg.

- Lijn 82 rijdt van Amersfoort via Leusden naar Woudenberg en Doorn.

In de volgende tabel is de reistijdverhouding (van deur tot deur) weergegeven vanuit Leusden (2 locaties) naar regionale werklocaties.

Reistijdverhouding OV-auto (ochtendspits) naar belangrijkste werklocaties (van deur tot deur)		
Van Naar	Noorder-inslag	Zuider-inslag
Station Amersfoort	1,5	1,7
Binnenstad Amersfoort	1,4	1,6
De Hoef Amersfoort	2,8	3,0
Vathorst-noord Amersfoort	2,2	2,5
Jaarbeursplein Utrecht	1,2	1,5
Binnenstad Utrecht	1,5	1,6
Utrecht Science Park Utrecht	1,5	1,5
Lage Weide Utrecht	1,8	2,0
Centrum Zeist	2,1	2,3
Centrum Soest	2,4	2,5
Woudenberg	2,4	2,2
Doorn	2,0	1,9
Maarn	1,9	1,7
Baarn noord	2,6	3,0
Ov concurrerend		
OV redelijk alternatief i.v.m. parkeren op bestemming		
OV niet concurrerend		

Als de reistijdverhouding groter is dan 1,4 neemt het gebruik van het openbaar vervoer drastisch af tenzij de reistijd met de auto zeer onbetrouwbaar of er is sprake van een strikt parkeerbeleid op de bestemmingslocatie.
Het openbaar vervoer vanuit Leusden is concurrerend met de auto naar de centrale delen van Utrecht en Amersfoort en Utrecht Science Park. De overige werkgebieden in Utrecht, Amersfoort en in de overige kernen in de regio zijn met het openbaar vervoer in vergelijking met de auto minder goed bereikbaar. Voor een aantal regionale locaties is de fiets of de speed pedelec kansrijker. Dat geldt ook omgekeerd voor het bereiken van de werklocaties in Leusden. Juist op de wat langere afstanden van buiten de regio naar Leusden toe, is het openbaar vervoer concurrerender met de

auto. In de volgende tabel zijn als referentie de bestemmingen rondom Noorderinslag en Zuiderinslag genomen. Het bedieningsniveau van Achterveld is beperkt. De frequentie is laag en tussen vrijdagavond en zondagavond is er geen vervoer naar Amersfoort.

Reistijdverhouding OV-auto (ochtendspits) van buiten de regio naar Leusden(van deur tot deur)		
Naar / Van	Noorder-inslag	Zuider-inslag
Amsterdam Zuid	1,2	1,5
Ede centrum	1,6	1,7
Almere centrum	1,4	1,4
Harderwijk centrum	1,3	1,5
Apeldoorn centrum	1,0	1,1
OV concurrerend		
OV redelijk alternatief i.v.m. parkeren op bestemming		
OV niet concurrerend		

De combinatie van een hoogfrequente en snelle bussen en treinen maken deze bovenregionale locaties redelijk tot goed bereikbaar met het openbaar vervoer, waarbij er ook in dit geval een verschil is tussen het noordelijk en zuidelijk deel van Leusden ten gevolge van de loopafstanden naar de OV-haltes.

In de Regio Amersfoort rijdt de regiotaxi. De provincie stopt met het faciliteren (inkoop en mede financieren). Vanaf 2024 zijn de gemeenten hier verantwoordelijk voor.

In Achterveld is vrijwilligersvervoer georganiseerd door DAVA (Door Achterveld Voor Achterveld). AutoMaatje Achterveld is bedoeld voor inwoners van Achterveld met een hulpvraag op het gebied van vervoer. Het is een aanvulling op de bestaande vervoervoorzieningen voor mensen die niet zelf (meer) kunnen voorzien in hun vervoer of geen gebruik (meer) kunnen maken van het openbaar vervoer. ANWB AutoMaatje bemiddelt voor een rit naar de dokter, fysiotherapeut of ziekenhuis, maar ook om boodschappen doen, naar de kapper, shoppen of een ritje naar een kennis tegen een vergoeding van 30 cent per kilometer. Het vervoer wordt uitgevoerd door vrijwilligers. In Leusden is begin 2020 gestart met Automaatje.

Pendel (woon-werkverkeer)

In de volgende tabellen zijn de belangrijkste pendelstromen (woon-werkverkeer) opgenomen. Groen gemarkeerd betekent binnen fietsafstand.

Waar werken de inwoners van Leusden binnen de Provincie Utrecht? (onderzoek Provincie 2015	
	Aantal
Werkgemeenten (>100)	
Leusden	6.425
Amersfoort	3.075
Utrecht	1.150
Zeist	375
Soest	275
Woudenberg, Doorn, Maarn, Baarn, Nieuwegein, De Bilt	Allen 100-200

Waar wonen de personen, binnen de Provincie Utrecht, die werken in Leusden? (onderzoek Provincie 2015	
	Aantal
Woongemeenten (>10)	
Leusden	6.425
Amersfoort	2.150
Utrecht	575
Woudenberg	275
Soest	200
Veenendaal, Zeist, Doorn, Maarn, Bunschoten	Allen 100-200

Waar wonen de personen, buiten de Provincie Utrecht, die werken in Leusden? (onderzoek Provincie 2015	
	Aantal
Woongemeenten (>10)	
Barneveld	300
Amsterdam	225
Ede, Scherpenzeel, Almere, Harderwijk, Apeldoorn	Allen 100-200

De grootste woon-werkrelaties bestaan binnen Leusden zelf en tussen Leusden en Amersfoort en Utrecht.

Sluipverkeer

Leusden ligt binnen de ruit van de A1, A12, A28, en de A30. Het is aantrekkelijk zijn om binnendoor te rijden (routeverkorting of vermijden congestie). Dit leidt op verschillende wegen tot sluipverkeer. Een voorbeeld daarvan is de Hessenweg (Achterveld). De omvang van het sluipverkeer daar is ongeveer 3.000 mvt/etmaal. Een andere weg die belast wordt met sluipverkeer is de Asschatterweg. Sluipverkeer is in dit geval het verkeer dat langer

gebruik kan maken van de autosnelweg. Bepaalde routes zijn binnenkort sneller en/of korter en worden daardoor ook aanbevolen door de (dynamische) routeplanners (in de auto of op de telefoon).

Om sluipverkeer tegen te gaan is er een spitsbeperking (in één richting op bepaalde tijden) op de Stoutenburgerlaan ingesteld. De Stoutenburgerlaan verbindt Leusden/Stoutenburg via Amersfoort met Hoevelaken.

Als doorstroming bij Maarsbergen verbetert (spoorwegovergang en kruispunt N224-N226), wordt de route via de Arnhemseweg (N226) tussen de A12 en de A28 aantrekkelijker. De regionale voorkeursroute bestaat echter uit de route via de N224 en N227.

Een gunstig effect mag worden verwacht van de reconstructie (capaciteitsverhoging) van het knooppunt Hoevelaken in de periode 2021-2025 (onder voorbehoud van planologische en juridische procedures).

Tevens wordt onderzoek gedaan naar het verbeteren van de doorstroming op het knooppunt A1-A30.

VRI's

Op het kaartbeeld zijn de kruispunten weergegeven die voorzien zijn van een verkeersregelinstallatie.

Verkeersongevallen

Geregistreerde gewonde slachtoffers

- Totaal 186 slachtoffers in de periode van 2014 t/m 2018, waarvan 182 gewonden.
- De meeste gewonden vallen in de leeftijdscategorie 18-24 jaar.
- De meeste gewonden vallen in combinatie met een los/vast object. Dit zijn eenzijdige ongevallen met een los of vast obstakel waarbij het vervoersmiddel niet is geregistreerd. Wanneer we kijken naar de geregistreerde voertuig categorieën vallen de meeste ongevallen in combinatie met de personenauto en de fiets.
- Er zijn 39 gewonden gevallen in combinatie met de fiets.
- De meeste gewonden vallen op 50 km/u wegen.
- De meeste gewonden vallen op een weg waarvan de gemeente wegbeheerder is.

Geregistreerde dodelijke slachtoffers

- Totaal 186 slachtoffers in de periode 2014-2018, waarvan 4 doden.
- De doden vallen in de leeftijdscategorie 18-24, 25-39, 60-69 en 70+ jaar.
- De meeste doden vallen in combinatie met de motor.
- Er is 1 dode gevallen in combinatie met de fiets
- De doden vallen op verschillende wegen in de categorie, onbekend, 60km/u, 80km/u en 120km/u.
- De meeste doden vallen op wegen waarvan de gemeente wegbeheerder is.

Verkeersregelinstallaties

In beheer bij gemeente **In beheer bij provincie**

3 Kernopgaven en ambities

3.1 De kernopgaven

Op basis van de ontwikkelingen, de inventarisatie en de consultaties zien we voor Leusden de twee kernopgaven:

Duurzaam

Toekomstbestendig

Duurzame mobiliteitsontwikkeling

Leusden en de regio's Amersfoort en Utrecht groeien nog volop. Dat betekent hoe dan ook extra mobiliteit. Dat hoeft geen probleem te zijn als de mobiliteit schoner en efficiënter wordt.

- De hoofdinfrastructuur voor het autoverkeer is compleet. Deze hoofdinfrastructuur gaan we optimaal **benutten**.

- We versterken de kwaliteit en de positie van de **fietser en de voetganger** en het zetten in op een toename van het gebruik van deze vervoerwijzen. We vangen de mobiliteitsgroei primair op door het vergroten van het aandeel van het langzame verkeer. Dat vraagt voor een aantal doelgroepen om een **gedragsverandering**. Voorbeelden van challenges zijn de Low Car Diet campagne en de Fiets-Auto Challenge.

- We willen dat het **openbaar vervoer** voor alle delen van Leusden **volwaardig** beschikbaar is. Daarbij maken we een onderscheid tussen de economische en sociale functie van het openbaar vervoer. Om dit te realiseren zijn we wel (financieel) in hoge mate afhankelijk van de Provincie Utrecht.

- We dragen bij aan het vergroten van het gebruik van **schone en zuinige voertuigen en deelauto's.**

Toekomstbestendige werk- en woongemeente

- Een leefbare gemeente waarin personen zich kunnen verplaatsen en **de (negatieve) effecten** (geluid, emissie, sluipverkeer, parkeeroverlast, barrièrewerking) beperkt zijn.

- Een gemeente waar werknemers blijven en gaan werken en waar er **keuzemogelijkheden** uit verschillende vervoerwijzen zijn om de werkplek te bereiken.

- Een gemeente die uitnodigt tot **actieve mobiliteit** (fietsen, lopen).

- Een gemeente die rekening houdt met de verandering van de opbouw van de bevolkingssamenstelling. De **vergrijzing** vraagt om specifieke mobiliteitsoplossingen voor ouderen om zelfstandig te blijven deelnemen aan sociale contacten, maatschappelijke activiteiten en het gebruik van voorzieningen.

- Een **verkeersveilige** gemeente wat betreft Duurzaam Veilige infrastructuur en verkeersveilig gedrag van onze bewoners en bezoekers met een afname van het aantal letselongevallen.

Door het hanteren van de principes, die horen bij de kernopgaven, ontwikkelen we een Mobiliteitsplan dat past in de filosofie en doelstellingen van de Omgevingswet en een Omgevingsvisie. Om in te spelen op de kernopgaven hanteren we een aantal uitgangspunten en ambities, die leidend zijn voor het op te stellen Mobiliteitsplan.

3.2 Ambities mobiliteit bij wonen en economische functies

Nieuwe woningen en bedrijvigheid realiseren we bij voorkeur in de nabijheid van het (uitgebreide) hoofdfietsnetwerk en het openbaar vervoer, waardoor het autogebruik mogelijk lager uitvalt.

We staan open voor nieuwe mobiliteitsconcepten zoals deelauto's, die de autoafhankelijkheid verminderen. Dit geldt voor zowel woningen als bedrijven (bestaand en nieuw).

We ontsluiten de (nieuwe) werklocaties goed voor alle vervoerwijzen. Voor de fiets zijn rechtstreekse comfortabele routes nodig, waaronder de routes naar station Amersfoort. We gaan de bereikbaarheid per auto minimaal in stand houden op het niveau van 2019 en daar waar mogelijk door benutten verbeteren. De ruggengraat voor het gemotoriseerd verkeer is het grid van hoofdwegen en de drie aansluitingen op de A28. Onder benutten verstaan we mobiliteits- en verkeersmanagement: veranderen van het mobiliteitsgedrag, waardoor het autogebruik afneemt en het optimaal gebruiken van de bestaande infrastructuur door verkeer.

Uitbreiding van bedrijvigheid realiseren we ook door intensivering (verdichting) op de bestaande bedrijvenlocaties die goed ontsloten worden met alle vervoerwijzen. Daarbij speelt een slimme benutting van de parkeervoorzieningen, mogelijk in combinatie met de fiets en het openbaar vervoer, eveneens een rol.

3.3 Ambities duurzame mobiliteit en gezondheid

We willen in de periode 2020-2025 verkozen worden tot de fietsgemeente van Nederland om meerdere redenen: fietsen is een vorm van duurzame mobiliteit, fietsen is gezond en meer gebruik van de fiets maakt ruimte vrij op de weg voor het economisch weggebonden verkeer.

Ons fietsnetwerk is al goed maar toch gaan we een extra slag maken: meer ruimte, veiligheid en comfort voor de fiets in verband met de snelheidsverschillen, realiseren van ontbrekende schakels, minder wachttijd bij verkeerslichten en eenvoudige kruispunten en goede verlichting. Het verminderen van het aantal verkeersregelinstallaties is tevens een zoekrichting. We gaan een onderscheid maken tussen hoofdfietsroutes, doorfietsroutes en regionale snelfietsroutes. De doorfietsroutes en de regionale snelfietsroutes moeten tevens meer mogelijkheden bieden voor het gebruik door speed pedelec. Daardoor hoeven zij minder gebruik te maken van drukke rijbanen (snelheid 50 km/uur of meer) en wordt de logica voor de automobilist verhoogd. Het gewenste effect van deze routes is uitsluitend te bereiken als deze routes onderdeel uitmaken van een regionale aanpak en over een langere afstand kwaliteit en continuïteit bieden. We gaan de haalbare opties hiervoor in beeld brengen.

We zorgen voor goede loopverbindingen vanuit de wijken naar de voorzieningen zoals scholen, winkels, het centrum en OV-haltes.

Om het aandeel van de fiets en de voetganger te vergroten is verbetering van de infrastructuur niet genoeg. Stallingsvoorzieningen, gedragsverandering en een cultuuromslag moeten tevens daar aan bijdragen. Gedragsverandering komt alleen tot stand als diverse partijen, zoals werkgevers, met ons samenwerken. Voorbeelden van programma's zijn 'Doortrappen' en 'Ik Fiets'.

Een gedeelte van Leusden is goed met het openbaar vervoer ontsloten en een gedeelte (zuidoostelijk deel van Leusden Centrum en Leusden Zuid) minder doordat de afstanden tot de haltes groot zijn. Syntus is er wel in geslaagd om meer reizigers te trekken op lijn 17 maar in zijn totaliteit mogelijk minder. We streven naar een beter resultaat. We maken onderscheid tussen de economische en de sociale functie van het openbaar vervoer. De economische functie is vooral van betekenis voor het woon-werkverkeer, zakelijk verkeer en winkelverkeer. De reizigers met deze reismotieven hebben behoefte aan snel en betrouwbaar openbaar vervoer. We zien een opgave om de economische functie van het openbaar vervoer voor het zuidelijk deel van Leusden te versterken. Dit is voor de toekomst zeker ook van belang in verband met de klimaat- en energie-opgaven.

De sociale functie van het openbaar vervoer moet voorzien in het bereikbaar houden van voorzieningen, sociale en maatschappelijke activiteiten. De doelgroep bestaat vooral uit personen zonder auto. Dat zijn bewust of 'gedwongen' niet-autobezitters inclusief de personen die geen auto meer kunnen of willen rijden. Voor deze doelgroep zijn de belangrijkste kwaliteiten beschikbaarheid en van deur tot deur vervoer. Het combineren van de sociale en economische functie van het openbaar vervoer (van deur tot deur versus snel) is geen goede aanpak. Daarom focussen we op de mogelijkheden om de sociale functie aanvullend op de economische functie te versterken. Dat is extra nodig in verband met de vergrijzing en de toename van het aantal personen met een beperking.

Onze ambitie bestaat dus uit het versterken van de economische functie én de sociale functie. De opties waarop dit tot stand kan worden gebracht komen in het Mobiliteitsplan aan de orde. Elementen die daar mogelijk een rol bij spelen zijn: de lijnvoering, vervoerketens en het benutten van het PON-tracé.

Hoewel het openbaar vervoer de verantwoordelijkheid is van de Provincie Utrecht, scherpen we onze ambities aan en verkennen de mogelijkheden voor de toekomst opnieuw zodat we daarover met de Provincie gaan overleggen.

Voor het reizen per trein is Leusden afhankelijk van het treinstation Amersfoort Centraal. Amersfoort Centraal is ook 'ons' station. We willen het station dichterbij brengen door directe, snelle, betrouwbare en aantrekkelijke verbindingen vanuit geheel Leusden naar het station. Daarvoor is een integrale aanpak met de gemeente Amersfoort noodzakelijk.

De brandstofauto's gaan steeds meer plaatsmaken voor elektrische auto's en auto's op waterstof. Dit vraagt om tijdig voldoende oplaad- en tankmogelijkheden met een voldoende capaciteit van het netwerk. Dat is vooral een zaak van de markt, de netbeheerders en de consument zelf. Volgens de Nationale Agenda Laadinfrastructuur (Klimaatakkoord) brengen provincies en gemeenten de lokale behoefte aan laadinfrastructuur in beeld en nemen dit op in een regionaal mobiliteitsprogramma. Onderdeel daarvan is het maken van afspraken met bedrijven over hun behoefte. Het doel is om de laadinfrastructuur proactief te plaatsen. We zien voor ons vooral een faciliterende (planologisch-juridisch) en stimulerende rol op het vlak van het aanbieden van laad- en tankmogelijkheden. Daarnaast is ook hier een gedragsverandering nodig bij bedrijven en bewoners.

De verkeersinfrastructuur kan bijdragen aan meer actieve mobiliteit (lopen en fietsen). Dat sluit aan van het programma LeusdenFit. Hiervoor zijn goede maar vooral ook leuke (beleving) fiets- en loopvoorzieningen nodig in de vorm van 'netwerken' voor vitale personen, sporters, ouderen en personen met een beperking.

De openbare infrastructuur moet steeds meer berekend zijn op overtollig hemelwater (afwatering en berging) en hittestress. Innovatieve toepassingen op onze infrastructuur bieden mogelijkheden voor duurzame oplossingen (verlichting, energieopwekking, warmte).

3.4 Ambities leefbaarheid

Sluipverkeer	**Barrières**	**Parkeer-overlast**
Autoluw	**Historische linten**	**Recreatie**

We hebben een heldere hoofdwegenstructuur. Die gaan we zo goed mogelijk benutten door het autoverkeer daarop te bundelen en doorgaand verkeer (sluipverkeer) door de wijken te vermijden. Daarvoor blijft een goede doorstroming nodig.

We gaan het sluipverkeer door onze gemeente binnen de ruit van de A1, A12, A28, en A30 tegen. Sluipverkeer treffen we onder andere aan in het buitengebied, Achterveld en Stoutenburg. In het Mobiliteitsplan gaan we definiëren wat we onder sluipverkeer verstaan en wanneer er is dus sprake is van een probleem of ongewenste situatie. De lokale hoofdwegen mogen geen barrière vormen voor fiets- en voetgangersverbindingen die nodig zijn in de netwerken voor het langzaam verkeer. Er moeten voldoende passagepunten zijn.

We gaan extra parkeerdruk en parkeeroverlast van werknemers en sportvoorzieningen in de woonomgeving voorkomen. We brengen, in samenwerking met de belanghebbenden, de mogelijkheden van een meer autoluwe woonomgeving in beeld. Dit draagt bij aan de verkeersveiligheid, de zelfstandigheid van ouderen en kinderen, speelmogelijkheden, vergroening en de kwaliteit van de openbare ruimte.

We behouden het karakter van de historische linten in Stoutenburg en Achterveld behouden en daar de verkeersdruk beperken (bijvoorbeeld: Hamersveldseweg, Burgemeester de Beaufortweg, Asschatterweg, Hessenweg en Horsterweg). Daar waar de recreatieve drukte (automobiliteit) in strijd komt met de kwaliteit van de natuur dan wel leidt tot ongewenst (parkeer)gedrag of verkeersonveiligheid gaan we dit in betere banen leiden.

3.5 Ambities basismobiliteit en inclusiviteit

Toegan-kelijkheid | Basis-mobiliteit | Parkeer-overlast

Autoluw | Historische linten

In het VN-verdrag, dat ook door Nederland geratificeerd is, staat dat personen met een beperking toegang moeten hebben tot de fysieke omgeving en tot vervoer in zowel stedelijke als landelijke gebieden. In een inclusieve samenleving kan iedere burger, met of zonder beperking, volwaardig meedoen. Het huidige overheidsbeleid is gericht op het langer thuis blijven wonen van ouderen. Dat stelt eisen aan de toegankelijkheid van de openbare ruimte en de voorzieningen (levensloopbestendige woonomgeving). In de praktijk treden nogal eens beperkingen op door slecht onderhoud van voetpaden (niet vlak), drempels, fout parkeren, fietsen op het trottoir, uitstallingen (winkelomgeving), smalle voetpaden, afvalbakken of adequate oversteekvoorzieningen. Samenwerking met de 'Duwgroep Leusden', SOL en SMBL ligt daarbij voor de hand. Tevens speelt handhaving een rol.

Naast de kwaliteit van de loopvoorzieningen is het noodzakelijk dat niet-autobezitters zelfstandig voorzieningen kunnen bereiken en deel kunnen nemen aan sociale en maatschappelijke activiteiten. Deze functie wordt slechts voor een gedeelte opgevangen door het reguliere openbaar vervoer. We gaan in beeld brengen op welke wijze voorzien gaat worden in de basismobiliteit (van deur tot deur) voor ouderen, personen met een beperking en niet-autobezitters. Basismobiliteit is het vermogen van iedere inwoner om zich zelfstandig en tegen een redelijk tarief te kunnen verplaatsen.

3.6 Ambities verkeersveiligheid

Duurzaam verkeersveilig | Gedrag en handhaving | Preventie

Landbouw-verkeer | Innovatie

Het verbeteren van de verkeersveiligheid is een permanente opgave. We blijven werken aan het terugdringen van het aantal letselongevallen. Onze rol, in samenwerking met diverse partijen, ligt op meerdere vlakken: duurzaam veilige infrastructuur, educatie, gedrags- en mentaliteitsverandering, speciale aandacht voor de kwetsbare verkeersdeelnemers, goede voorzieningen voor het langzame verkeer en handhaving.

We hanteren voor de maximumsnelheid in het vervolg een omgekeerd principe. De maximumsnelheid is 30 km/uur met uitzondering van de hoofdwegenstructuur. We brengen de vrijheden, de bewegingsmogelijkheden en de verkeersveiligheid voor alle verkeersdeelnemers meer in balans. Voor een aantal wegen of straten is daar wel een behoorlijke transformatie in de inrichting voor nodig. We richten ons niet alleen op locaties waar ongevallen plaatsvinden maar zetten ook in op een risico-gestuurde aanpak (preventie) en combinatie met de klachten over de verkeersonveiligheid (subjectieve verkeersonveiligheid).

De schaalvergroting in het landbouwverkeer vraagt vooral in het buitengebied om speciale aandacht wat betreft de verkeersveiligheid van het langzame verkeer.

Nieuwe technologische ontwikkelingen op het gebied van het inwinnen van data maken het mogelijk om doelgerichter in te zetten op het verminderen van ongewenst snelheidsgedrag en roodlichtovertredingen. Tevens kunnen voertuigtechnieken (snelheidsbegrenzing) daar, op vrijwillige basis, aan bijdragen.

3.7 Kernopgaven en ambities samengevat

Kernopgave 1: zorgen voor een duurzame mobiliteitsontwikkeling
We richten ons mobiliteitsbeleid primair op duurzame vormen van vervoer (schoon, energiezuinig en efficiënt ruimtegebruik):

- De bestaande hoofdinfrastructuur voor het autoverkeer gaan we optimaal benutten. Aanpassing van de hoofdinfrastructuur voor het autoverkeer en de parkeervoorzieningen komen pas aan de orde als het vergroten van het aandeel van de fietsen, lopen en openbaar vervoer en de inzet van mobiliteits- en verkeersmanagement (toekomstige) knelpunten onvoldoende kan oplossen.

- We zetten in op een toename van het fietsgebruik en het lopen door de kwaliteit van de voorzieningen te verbeteren en deze vervoerwijzen ten opzichte van het gebruik van de auto aantrekkelijker te maken. Dit betekent dat een verplaatsing van de fiets binnen onze gemeente (vrijwel) altijd sneller is dan met de auto, de fiets veilig gestald kan worden en het fietsen leuk en veilig is. Onze investeringen verschuiven (ten opzichte van het verleden) dan ook meer naar de actieve duurzame vervoerwijzen.

- De beschikbaarheid van het openbaar vervoer voor alle delen van onze gemeenten en de diverse doelgroepen verbeteren. De doelgroepen zijn de niet-keuzereizigers die afhankelijk zijn van het openbaar vervoer, woon-werkverkeer, schoolverkeer en sociaal-recreatief verkeer. Dit is alleen in samenwerking met en met medewerking van de Provincie Utrecht te bereiken.

- Bijdragen aan het vergroten van het gebruik van schone en zuinige voertuigen en deelauto's. Daarbij hebben we ook oog voor goederenvervoer/stedelijke distributie.

- Het optimaliseren van de afstemming tussen de verschillende mobiliteitsvormen (ketenmobiliteit).

Kernopgave 2: zorgen voor een toekomstbestendige werk- en woongemeente
We richten ons mobiliteitsbeleid tevens op het beperken van de negatieve omgevingseffecten van mobiliteit:

- Bijdragen aan de bereikbaarheid van werklocaties met verschillende vervoerwijzen.

- Het gebruik van de fiets en het openbaar vervoer moet aantrekkelijk worden. Bij een toename van deze vervoerwijzen vermindert de verkeersdruk op de weg.

- Dit heeft positieve effecten op de omgeving, maar ook op de bereikbaarheid voor het weggebonden (economische) gemotoriseerde verkeer.

- Zorgen voor mobiliteitsvoorzieningen voor ouderen zodat deze actief kunnen blijven deelnemen aan de sociale activiteiten en zelfstandig gebruik kunnen blijven maken van voorzieningen.
- Werken aan een afname van het aantal letselongevallen.

De ambities bij de kernopgaven

De kernopgaven zijn vertaald in de volgende ambities:

- Rechtstreekse comfortabele fietsvoorzieningen naar de werklocaties.
- Verkozen worden tot fietsgemeente van Nederland in de periode 2020-2025.
- Het vergroten van het aandeel in het aantal verplaatsingen van het fietsgebruik en het lopen.
- Het realiseren van een kwaliteitsslag voor ons fietsnetwerk en goede loopverbindingen vanuit de wijken naar de voorzieningen.
- Het gebruik van het openbaar vervoer, vooral voor het zuidelijk deel van Leusden, aantrekkelijker maken.
- Het versterken van de sociale functie van het openbaar vervoer voor personen die niet over een auto willen of kunnen beschikken, ouderen en personen met een beperking.
- De bereikbaarheid per auto van de werklocaties minimaal in stand houden op het niveau van 2019.
- Medewerking verlenen en samenwerken op het gebied van laadinfrastructuur voor elektrische auto's zodat het aanbod voorloopt op de vraagontwikkeling.
- Het toepassen van innovatieve klimaatadaptieve technieken voor onze infrastructuur.
- Tegengaan van het sluipverkeer door onze gemeente binnen de ruit van de A1, A12, A28 en A30.
- Het voorkomen van parkeeroverlast door werknemers en in de omgeving van sportvoorzieningen.
- Het karakter van de historische linten behouden en daar de verkeersdruk beperken.
- Zorgen voor toegankelijkheid van onze infrastructuur voor personen met een beperking.
- Terugdringen van het aantal letselongevallen.

Bijlage 1: Mobiliteitsgesprek 3 oktober 2019

Fiets/tweewielers

- Binnen de bebouwde kom moet de speed pedelec op de rijbaan als er een fietspad is dat uitsluitend is opengesteld voor fietsers. Dat is een probleem voor de doorgaande routes. Een maximumsnelheid van 40 km/uur voor al het verkeer op de rijbaan zou dan gewenst zijn. Er zijn ook wegen waar 60 km/uur gereden mag worden. Het snelheidsverschil wordt dan te groot. Daar waar de speed pedelec wel op het fietspad is toegestaan, is een brede voorziening (bijvoorbeeld 3 m met 2 x 1 m) met markering in het midden gewenst.

- Meer fietssnelwegen voor de doorgaande fietsers en speed-pedelecs zou eveneens handig zijn, bijvoorbeeld op de verbinding Station Amersfoort – Veenendaal via de oude Ponlijn op het tracé van de oude spoorbaan. Er zijn ook veel doorgaande fietsers zoals de scholieren uit Barneveld die naar Amersfoort gaan (gereformeerd onderwijs).
  -
- De verwachting is dat er meer speed-pedelecs gaan komen als alternatief voor de auto in het woon-werkverkeer. Twee aanwezigen hebben na jarenlang autogebruik de overstap van de auto naar de speed-pedelec gemaakt en zijn enthousiast.

- Op de Biezenkamp werkt het mengen van fietsers en voetgangers (shared space) niet goed. Dit wordt als onduidelijke en verkeersonveilig ervaren. Er is ook geen alternatief voor de doorgaande fietsers.

- De fiets zou ook meer prioriteit moeten krijgen bij verkeerslichten. Hoe ga daar mee om, welke uitgangspunten hanteer je daarvoor?

- Volgens de aanwezigen heeft Leusden een fietscultuur mogelijk meer op het gebied van recreatief fietsen dan in het woon-werkverkeer. Leusden wil fietsgemeente van Nederland worden in 2020.

- Meer fietsen betekent ook goede stallingsvoorzieningen. Het ontbreken daarvan kan een belemmering zijn voor het gebruik van een dure fiets en om die reden toch maar de auto te gebruiken.

Verkeersveiligheid

- Een aandachtspunt is de omgeving van het multifunctioneel centrum Atlas: woonzorg en basisscholen.

- Er zijn diverse onveilige locaties zoals de Torenakkerweg (diagonaal oversteken op het kruispunten) en de Asschatterweg (onoverzichtelijke kruispunten). De Ruige Velddreef en de Schotkamp worden als gevaarlijk ervaren voor fietsers en voetgangers.

- Overhangend groen en opdruk door boomwortels verslechteren de toegankelijkheid voor voetgangers, personen met een rollator en scootmobielen.

- Goed verkeersgedrag zou zonder handhaving moeten kunnen. De praktijk is mogelijk toch anders. Handhaving kan zeker helpen bijvoorbeeld op snelheidsgedrag (waaronder de 30 km/uur-gebieden) en door rood licht rijden. Volgens de statistieken valt het werkelijke snelheidsgedrag in de 30 km/uur-gebieden wel mee. De uitschieters vallen uiteraard op.

- Sommige verkeersdrempels zijn te hoog/te scherp. Dat veroorzaakt onnodige pijn bij mensen met rugproblemen.

- Een goede verlichting is essentieel op de fietspaden evenals het onderhoud op bruggen. Voor ouderen zijn bankjes, onderhoud en toiletten op de looproutes gewenst.

- Het groen belemmert vaak het uitzicht. Dat kan verkeersonveilig zijn.

- Paaltjes op fietspaden zijn gevaarlijk.

Openbaar vervoer

- Er is een tweedeling ontstaan: delen van Leusden die goed bediend worden met het OV (Noorderinslag) en delen die slecht of niet bediend worden (zuidelijke wijken van Leusden-centrum zoals Munnikhove, Biezenkamp). Daar moet een oplossing voor komen. Loopafstanden van meer

dan 800 of 1.000 m werken niet, zeker niet voor ouderen en personen met een beperking.

- Bij het verbeteren van het OV-aanbod is er weer een gewennings- en ingroeiperiode nodig.

- Het openbaar vervoer moet een zodanige kwaliteit hebben, dat mensen de auto meer laten staan.

- Andere oplossingen zijn nodig, bijvoorbeeld service en verbindingen naar de OV-haltes (kleine busjes, autonoom rijden). We moeten ook geen (nagenoeg) lege bussen laten rijden. Lijn 17 is bijvoorbeeld wel een succes. Ook de verbinding naar de Uithof (Utrecht Science Park) is sneller dan met de auto. Een andere optie is het terugbrengen van de fijnmazigheid.

- Is benutting van het PON-tracé een optie?

De aanwezigen willen ook graag gebruikmaken van de mogelijkheid om op de concepten (Kernopgaven en Ambities, Mobiliteitsplan) te reageren.

Bijlage 2: Mobiliteitsgesprek 17 oktober 2019

Deze bijeenkomst is één van de bouwstenen voor het opstellen van het Mobiliteitsplan. De eerste stap is het formuleren van de kernopgaven en ambities. De deelnemers krijgen de mogelijkheid om daarop hun reactie te geven. Eventuele afwijkende meningen en suggesties worden transparant gerapporteerd aan het bestuur (college van B en W en/of gemeenteraad).

Duurzame Mobiliteit

- Het nieuwe AFAS-theater krijgt een bovenlokale functie (800.000 bezoekers per jaar). Er komen 800 parkeerplaatsen bij. Deze voorziening zou ook goed met het openbaar vervoer te bereiken moeten zijn.

- Distributie: minder vrachtverkeer in de gemeente door overslag aan de rand op duurzame voertuigen (bijvoorbeeld elektrisch), mogelijk te combineren met de gemeente Amersfoort. De aansprakelijkheid is een lastig juridisch punt. De rol van de gemeente ligt vooral op het vlak van de gemeentelijke regelgeving en samenwerken met marktpartijen. Amersfoort voert een proef uit met een kluisjesmuur (Eemplein).

- Autodelen is een optie: minder parkeerruimte, minder CO_2, bewustere keuze voor vervoerwijze. De deelauto's dicht bij de gebruikers plaatsen en vooral in de wijken en locaties die slecht worden bediend met het openbaar vervoer, bijvoorbeeld Achterveld en Stoutenburg. Vanuit Achterveld is weinig OV en moet je minimaal 25 minuten fietsen naar een treinstation. Mobiliteitsconcepten (bij woningen) zijn eveneens een optie. Parkeerverdrijving naar de omgeving moet dan wel voorkomen worden.

- De toegankelijkheid en beschikbaarheid van mobiliteit voor iedereen is essentieel. Er wordt nog input geleverd op welke onderdelen de gemeente daar een rol in kan spelen. In Achterveld is het project 'Automaatje' (vrijwilligers) ingezet.

Slimme mobiliteit: met een app reizigers ontzorgen van deur tot deur door een reis te organiseren die bestaat uit een combinatie van de volgende opties: fiets, deelauto, bus, tram, trein.

Fiets

- De gemeente Leusden heeft de ambitie om fietsgemeente van Nederland te worden. Voor een verhoging van het fietsgebruik is extra inzet en kwaliteit nodig voor: structureel onderhoud, bewegwijzering, stallingsvoorzieningen (waaronder bij station en OV-haltes), verminderen wachttijden bij verkeerslichten.

- In de toekomst is meer scheiding nodig van snelle en langzamere fietsers.

- Je moet als fietsgemeente het ook vooral laten zien dat je de fietser een belangrijke positie wil geven. Daarnaast moeten de fietsers goed op de hoogte zijn van de beschikbare routes.

- Communicatie en fietsstimuleringsprogramma's (bijvoorbeeld 'Ik Fiets') zijn belangrijk.

Verkeersveiligheid

- De vergrijzing is een zorgpunt voor de verkeersveiligheid. Kwetsbare verkeersdeelnemers (kinderen, ouderen, personen met een beperking) vergen extra aandacht, onder andere wat betreft de snelheidsverschillen

- Gedrag en handhaving spelen een grote rol.

- Er zou op grotere schaal 30 km/uur moeten worden ingevoerd.

- Door de ligging tussen de autosnelwegen (A1, A28, A12, A30) heeft de gemeente te maken met sluipverkeer.

- De bereikbaarheid (fietsroute) van station Hoevelaken is niet goed.

- De fiets en vooral de e-fiets kunnen een goede vervanger voor de auto zijn op afstanden tot 15 km. ARAG heeft als werkgever een voorbeeldfunctie. Er zijn grote bedrijven die hun aanpak zouden kunnen overnemen (van de Valk, AFAS, Intergamma).

De aanwezigen willen graag gebruikmaken van de mogelijkheid om op de concepten (Kernopgaven en Ambities, Mobiliteitsplan) te reageren. Dat ontvangen zij naar verwachting in de eerste helft van november.

Bijlage 3: Locaties voortgezet onderwijs Amersfoort

Fietsafstand naar voortgezet onderwijs in Amersfoort vanaf 't Erf Leusden	
Onderwijs in Amersfoort	
Meerwegen College, Lambert Heijnricsstraat	3.720
Corderius College, de Ganskuijl 105	3.740
GSG Guido, Arnhemseweg 65	4.520
Amsfort College, Columbusweg 40	4.650
MAVO Muurhuizen, Zangvogelweg 4	4.760
Luzac Amersfoort, Zonnehof 9	4.890
De Amersfoortse Berg, Hugo de Grootlaan 25	5.230
Meridiaan College, Parelhoenstraat 4	5.630
Trivium College, Dierenriem 11	5.750
Het Element, Hooglandseweg-Noord 55	5.790
Farel College, Paladijnenweg 101	5.970
Gymnasium Amersfoort JvO, Thorbeckeplein 1	6.080
GSG Guido, Paladijnenweg 251	6.190
't Atrium Paladijnenweg 611	6220
Van Lodestein College, Utrechtseweg 228	6.590
Het Nieuwe Eemland, Daam Fockemalaan 12	6.800
't Hooghe Landt, Trompetstraat 1	6.800
Het Element, Kaliumweg 2	6.840
Vathorst College, Lovink 6	8.830
Wellantcollege, Bergenboulevard 11	9.730
Binnen bereik fiets en e-fiets	
Binnen bereik speed pedelec	

3