

Reacties van deelnemers mobiliteitsgesprekken op ‘Kernopgaven en ambities’ Mobiliteitsplan Leusden kijkt vooruit

19 februari 2020



Gemeente Leusden

**Ontvangen reacties op 'Kernopgaven en ambities' Mobiliteitsplan
(conceptversie 5 december 2019)
Reacties deelnemers mobiliteitsgesprekken**

Ontvangen reactie	Hoe is reactie verwerkt?
1. Namens Bedrijvenvereniging Leusden Noord (BVLN)	
<p>Een aanvulling zou kunnen zijn dat parkeerplaatsen 24/7 benut (slim) worden om zo het parkeerprobleem tegen te gaan.</p> <ul style="list-style-type: none"> ○ Het zou ook zo kunnen zijn dat je over 10 +/- jaar je auto oproept en deze ergens anders geparkeerd staat (s 'avonds aan de rand van de stad, overdag bij woningen). ○ Ook zou het OV hier op korte termijn een rol in kunnen spelen. <p>Qua laadinfrastructuur is het erg belangrijk dat het net dit aan kan. Deze partijen zouden erbij betrokken moeten zijn. Dit zou de groei van laadmogelijkheden van elektrisch rijden kunnen beperken.</p>	<p>We hebben de benutting van parkeerplaatsen toegevoegd in paragraaf 3.2.</p> <p>Dit is toegevoegd in paragraaf 3.3.</p>
2. J B.	
<ul style="list-style-type: none"> ○ Pagina 12 'Autobezit'. wil wijzen op een onjuistheid in uw tekst, het is namelijk onjuist dat jongeren minder hechten aan autobezit. Onderzoek van o.a. het CBS laat zien dat dit een fabeltje is. Als men het kan betalen neemt men een auto. Dit heeft niets te maken met het statussymbool! Wel zie je dat studenten geen auto bezitten, omdat er geen geld is. De afgelopen jaren is de groep studenten gegroeid (economische crisis, afschaffen basisbeurs, etc.) waardoor het lijkt dat jongeren minder auto's bezitten. Het zou onjuist zijn op dit soort onjuiste trends beleid te baseren. ○ - Pagina 15 ' Fiets'. Er staat een stukje over verkeerslichten en de wachttijden. Wellicht is het goed toe te voegen dat deze verkeerslichten in de huidige vorm geen prioriteit geven aan de fiets. Het feit dat de verkeerslichten er staan hoeft niet te betekenen dat er lang gewacht moet worden. Dat is een kwestie van beleid! ○ - Pagina 16 ' Openbaar Vervoer'. Ik mis de lijnen 80/82/X80 in uw overzicht. ○ - Typo op pagina 21 bij Fiets en Voetganger. Het is het Low Car Diet (zonder D) <p>Ik ben overigens blij me de oplossingsrichtingen. Wellicht wat degelijk en geen echte nieuwe aanpakken, maar voor een gemeente als Leusden prima.</p>	<p>De tekst is als volgt gewijzigd: Volgens het CBS neemt het aantal autobezitters 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 autolease-branchevereniging VNA). Ook autofabrikanten houden daar rekening mee.</p> <p>Is toegevoegd.</p> <p>Is toegevoegd.</p> <p>Is aangepast.</p>

**Ontvangen reacties op 'Kernopgaven en ambities' Mobiliteitsplan
(conceptversie 5 december 2019)
Reacties deelnemers mobiliteitsgesprekken**

Ontvangen reactie	Hoe is reactie verwerkt?
3. Namens Fietsersbond	
<p>Als opmerking een detail: Wat betreft de verbinding naar Utrecht per openbaar vervoer: ook rond het middaguur rijdt een bus vv en overigens zijn er met een eenvoudige overstap in Amersfoort ook mogelijkheden buiten de kortere periode dat tussen Leusden en Utrecht vv bussen rijden .</p> <p>Daarnaast hopen we dat het uiteindelijke mobiliteitsplan slagvaardig en uitvoerbaar zal zijn.</p>	<p>Er was al opgenomen dat lijn 299 buiten de spitsuren 1 x per uur rijdt. De overstapmogelijkheid in Amersfoort is toegevoegd.</p>
4. Namens Team 033opdefiets	
<p>Mooi stuk! Een paar opmerkingen:</p> <p>1.1: De Hessenweg in Stoutenburg sluit aan op de Barneveldseweg in Amersfoort en leidt ook naar de op- en afrit A28 (Amersfoort), Knooppunt Hoevelaken ook met de A1. Het vormt ook een ontsluiting (en sluipteg) vanuit het achterland (Barneveld, Achterveld, etc.) naar de snelwegen. De op- en afrit wordt ook veel (*wat is veel"?) gebruikt voor ontsluiting Leusden-Noord (aansluiting Horsterweg en dus ook De Horst) en Stoutenburg.</p> <p>2.2: Er is ook een spitsbeperking (1-richting op bepaalde tijden) op de Stoutenburgerlaan. Deze laan verbindt Leusden/Stoutenburg via Amersfoort met Hoevelaken.</p> <p>3.4: We willen het karakter van de historische linten, Stoutenburg en Achterveld behouden en daar de verkeersdruk beperken (Hamersveldseweg, Burgemeester de Beaufortweg, Asschatterweg). Toevoegen Hessenweg en Horsterweg?</p> <p>We willen extra parkeerdruk en parkeeroverlast van werknemers en sportvoorzieningen in de woonomgeving voorkomen. Let op de aanleg extra parkeerplaatsen bij de hockeyvelden en natuurgebied de Schammer een aantal jaren terug.</p> <p>3.6: wellicht hier ook het dilemma van de speed pedelecs noemen of afwegen.</p>	<p>Tekst is, iets aangepast, toegevoegd.</p> <p>In 2.2 zijn de aandachtspunten opgenomen die door de buurgemeenten zijn ingebracht. We hebben uw opmerking opgenomen in paragraaf 2.3 onder het kopje sluipteg.</p> <p>Zijn toegevoegd.</p> <p>Dit is elders al benoemd.</p>
5. Namens de Groene Belevnis	
Voor dit moment geen opmerkingen.	
6. E. W.	
Mist de Hessenweg in de regionale hoofdwegen.	De Hessenweg is een belangrijke verbindingsweg maar heeft geen doorgaande regionale functie.
Mist treinstation Schothorst, is belangrijk voor Achterveld.	Is toegevoegd.
Mist een visie voor bijvoorbeeld AFAS-gebouw. Zet in op OV, auto alleen elektrisch. Zorg dat inwoners met goede	Uw opmerkingen sluiten aan bij de kernopgaven die wij beschreven hebben in paragraaf 3.1. Deze

**Ontvangen reacties op 'Kernopgaven en ambities' Mobiliteitsplan
(conceptversie 5 december 2019)
Reacties deelnemers mobiliteitsgesprekken**

Ontvangen reactie	Hoe is reactie verwerkt?
<p>digitale ondersteuning keuzes kunnen maken. Als je geen keus hebt, pak je de auto. In Achterveld zie je dat (Automaatje). Mooi maar dat had er moeten zijn. Je hebt als bewoner geen keus. Kortom meer visie, lef en keuzes maken, zodat de auto niet meer nodig is.</p>	<p>thema's zullen zeker nog terugkomen in de volgende fase (Mobiliteitsplan).</p>
7. Namens SMBL	
<p>Belangrijk onderwerp is de toegankelijkheid van het openbaar vervoer voor mensen die minder goed ter been zijn. Dit onderwerp vraagt bijzondere aandacht door het vervallen van de voormalige buslijn 77 bij de introductie van Syntus als nieuwe vervoerder eind 2016. Dit mobiliteitsplan kan een rol spelen bij het weer introduceren van die busroute bij de nieuwe concessie (eind 2023). Dat is de achtergrond van een aantal van onze opmerkingen.</p> <p>Hoofdstuk 1.2</p> <p>1. Pag 8: Bij de ontwikkelingen op het gebied van de mobiliteit s.v.p. toevoegen: "de introductie van een nieuwe OV-vervoerder waardoor een aanzienlijke verschuiving in de bediening van de Leusder wijken is ontstaan."</p> <p>Hoofdstuk 2.1</p> <p>2. Pag 11: Het gaat hier over ontwikkelingen, het lijkt beter om in plaats van "terwijl de beschikbaarheid van het openbaar vervoer in delen van Leusden beperkt is (loopafstanden)." te zeggen: "terwijl de bereikbaarheid van het openbaar vervoer in delen van Leusden afneemt door grotere loopafstanden en de Regiotaxi gaat verdwijnen"</p> <p>3. Pag 12: De rol die autonoom rijdende voertuigen zouden kunnen gaan spelen lijkt in de planperiode nog niet van toepassing. Of ADAS dat wel kan is gegeven de genoemde conditie ook nog onduidelijk.</p> <p>4. Pag 12: Misschien zou onder Informatisering en digitalisering de positief lijkende flex-proeven van Syntus en U-OV kunnen noemen.</p> <p>Hoofdstuk 2.2</p> <p>5. Pag 14: de maatregelen van de Regio Amersfoort zien er niet erg uit als relevante ontwikkelingen voor mensen met beperkingen. De enige punten die echt iets kunnen gaan betekenen zijn nieuwe en alternatieve mobiliteitsvoorzieningen, maar dat is voorlopig hoofdzakelijk wensdenken.</p> <p>Hoofdstuk 2.3</p> <p>6. Pag 16: een klein tikfoutje onder Lijn 17. Lijn 217 gaat vanaf het eindpunt van lijn 217 verder als lijn 17.</p> <p>7. Pag 16: de zin "Het deel van Leusden op een afstand van meer dan 300-400 m ten zuiden van de Noorderinslag ligt, in het geval van lopen, buiten het invloedsgebied van deze snelle lijn naar Amersfoort."</p>	<p>We hebben onze uitgangspunten en ambities beschreven in paragraaf 3.5 (basismobiliteit en inclusiviteit). Nadere keuzes en mogelijkheden komen aan de orde in de volgende fase (Mobiliteitsplan).</p> <p>Dit is toegevoegd in paragraaf 2.3 (openbaar vervoer).</p> <p>Is verwerkt.</p> <p>Niet overgenomen. Het gaat in de tekst uitsluitend om de beschrijving van innoverende ontwikkelingen.</p> <p>Is overgenomen en genoemd als voorbeeld.</p>

**Ontvangen reacties op 'Kernopgaven en ambities' Mobiliteitsplan
(conceptversie 5 december 2019)
Reacties deelnemers mobiliteitsgesprekken**

Ontvangen reactie	Hoe is reactie verwerkt?
<p>Is erg onduidelijk en misschien wel fout. Voorgesteld wordtte schrijven: "Het zuidoostelijke deel van Leusden Centrum ligt sinds eind 2016, vooral voor mensen met beperkingen, te ver van deze snelle buslijn naar Amersfoort. Afstanden bedragen soms wel 1000 m naar de dichtstbijzijnde bushalte. T.b.v. fietsers zijn extra rekken bij de bushaltes geplaatst."</p> <p>8. Pag 16: bevat een foutje over lijn 299. Deze rijdt in de spits 2 a 3 keer per uur (heen om 6:40, 7:09, 7:31, 7:46, 8:03, 8:40, 9:10, 10:15) en een keer tussen de middag (heen om 12:15).</p> <p>9. Pag 16: in het overzicht mis ik de bussen door en langs Leusden-Zuid. Bus 80, X80 en 82</p> <p>10. Pag 17: Als het zinvol is om de reistijdverhoudingen van twee punten in Leusden te bekijken, dan lijkt het me niet zo zinvol om Noorderinslag en Zuiderinslag als vertreklocaties te gebruiken. De Zuiderinslag is echt een randweg, met hoofdzakelijk PON er aan. Bovendien is vooral de Noorderinslag nogal lang. Een betere vergelijking, ook met het oog op het Leusder busprobleem lijkt me: hoek Noorderinslag/Hamersveldseweg en Landjonker/Beekridder.</p> <p>11. Pag 17: omdat de achtergrond gegevens er niet bij staan kan je de tabellen niet narekenen, maar op grond van logica lijkt het onwaarschijnlijk dat de reistijdverhoudingen naar station Amersfoort en naar Amsterdam-Zuid gelijk zijn. Het verschil tussen Noord en Zuid moet op het traject naar Amsterdam kleiner zijn dan naar Amersfoort. Naar Harderwijk lijkt het verschil ook heel wonderlijk. En Apeldoorn is heel onwaarschijnlijk.</p> <p>12. Pag 17: er wordt aan het eind van de pagina gesproken over het noordelijk en zuidelijk deel van Leusden. Dat is een beetje wonderlijk omdat het gaat om wegen in Leusden Centrum en Leusden Zuid helemaal niet genoemd wordt.</p> <p>13. Pag 18: Automaatje rijdt tegen een vergoeding van 30 cent per kilometer voor alle kilometers die de chauffeur van huis tot huis aflegt. Dat maakt het een voorziening die veel duurder is dan een bus die over hetzelfde traject rijdt. Automaatje in Leusden begint nog in 2019 is de bedoeling.</p>	<p>Verwerkt</p> <p>Tekst is aangepast.</p> <p>Tekst is aangepast.</p> <p>Is opgenomen.</p> <p>Niet overgenomen. Het gaat slechts om een indicatie van de reistijdverhouding..</p> <p>Het gaat om de reistijdverhoudingen en niet om de reistijden. De reistijden van het openbaar vervoer zijn van deur tot deur. De loopafstanden naar en van de OV-haltes hebben daarom een behoorlijke invloed op de reistijd per openbaar vervoer en de reistijdverhouding. Alle berekeningen zijn gecontroleerd. Dat heeft tot enkele aanpassingen geleid.</p> <p>Het gaat hier niet om de wegen maar om de loopafstanden naar de OV-haltes. Deze verduidelijking is in de tekst opgenomen.</p>

**Ontvangen reacties op 'Kernopgaven en ambities' Mobiliteitsplan
(conceptversie 5 december 2019)
Reacties deelnemers mobiliteitsgesprekken**

Ontvangen reactie	Hoe is reactie verwerkt?
<p>Hoofdstuk 3.1</p> <p>14. Pag 21: bij het punt over het openbaar vervoer is de opmerking "We zijn wel in hoge mate afhankelijk van de Provincie Utrecht." eigenlijk een te onderdanige uitspraak. Openbaar vervoer is ook de verantwoordelijkheid van de gemeente Leusden, maar de provincie gaat over de aanbesteding en nog een aantal zaken. De gemeente Leusden moet daar wel eigen beleid in (binnen het regio beleid) formuleren en moet daarover met de provincie onderhandelen. Deze zinsnede graag wijzigen in iets als: "In verband met de rol die de provincie hierin heeft moet Leusden tijdig initiatief nemen en in gesprek gaan met de provincie over haar wensen". En ditzelfde geldt voor de opmerking op pag. 23. De verantwoordelijkheid van de provincie sluit onze gemeentelijke verantwoordelijkheid niet uit.</p> <p>Hoofdstuk 3.2</p> <p>15. Pag 22: In de eerste zin wordt vermeld dat nieuwe woningen en bedrijvigheid in de nabijheid van openbaar vervoer worden gerealiseerd. Dat raakt aan een structureel probleem rond openbaar vervoer. Een reden waarom we als gemeente erg op het vinkentouw moeten zitten in OV aangelegenheden. We kunnen van alles realiseren in de nabijheid van openbaar vervoer, maar als we dat niet heel goed bewaken is er kans dat het openbaar vervoer daar wordt weggehaald bij een volgende concessieverlening.</p> <p>Dat is ons overkomen, waardoor nu winkelcentrum de Biezenkamp en veel pas gebouwde ouderenwoningen ten zuiden van de Hamershof geen busverbinding meer hebben.</p> <p>Op de een of andere manier moeten we dus vastleggen dat we in Leusden voorzieningen hebben waarvoor een goede OV-bereikbaarheid van belang is. Dat hadden we tot kort geleden en dat willen we zsm (uiterlijk bij de volgende concessie) zaken gerepareerd hebben. . Als we dat ook in ons mobiliteitsplan vastleggen helpt het ons dat om in de volgende ronde sterker te staan in het overleg met de provincie.</p> <p>16. Voorgesteld wordt om de relatie met de ruimtelijke inrichting van Leusden een apart onderwerp in het mobiliteitsplan te maken. Mobiliteit is immers een belangrijk aspect van de ruimtelijke inrichting van Leusden. (dit was ook een punt dat vanuit Amersfoort werd ingebracht in onze bijeenkomst van 17/10</p> <p>17. Pag 22: In de zin "Ons fietsnetwerk is al goed maar toch willen een extra slag maken" is het woordje "we" weggefallen.</p>	<p>De provincie beheert de financiële middelen en bestaat er dus een afhankelijkheidssituatie. We zijn het er mee eens dat de gemeente Leusden een eigen visie kan/moet hebben en daarover met de provincie overlegt en onderhandelt. Daarom is openbaar vervoer een thema in ons Mobiliteitsplan. In het document 'Uitgangspunten en Ambities' hebben we daartoe een eerste aanzet gemaakt door het formuleren van onze ambities. De teksten op bladzijde 21 en 23 zijn enigszins aangevuld.</p> <p>Dit sluit aan bij de vorige opmerking. Daarom willen we onze visie op het openbaar vervoer onderbrengen in het Mobiliteitsplan.</p> <p>Dat kan inderdaad verder in de volgende fase (Mobiliteitsplan) aan de orde komen.</p>

**Ontvangen reacties op 'Kernopgaven en ambities' Mobiliteitsplan
(conceptversie 5 december 2019)
Reacties deelnemers mobiliteitsgesprekken**

Ontvangen reactie	Hoe is reactie verwerkt?
<p>Hoofdstuk 3.3</p> <p>18. Pag 23: Een gedeelte van Leusden is minder goed ontsloten. Voorstel om dit specifieker te maken door aan te geven dat het zuidoostelijke deel van Leusden Centrum sinds de introductie van Syntus minder goed is ontsloten.</p> <p>19. Pag 23: voorstel om de zin "Syntus is er wel in geslaagd om meer reizigers te trekken." aan te passen door er in te verwerken dat het aantal reizigers in de eerste jaren minder was dan in de periode daarvoor en dat door het schrappen van een deel van de route een fors aantal mensen (volgens mijn berekening bijna 200 per dag) geen gebruik van het OV meer kon maken.</p> <p>20. Pag 23: je schrijft over onderscheid tussen de economische en de sociale functie van het openbaar vervoer. Dat is zinvol. Maar zoals het wordt uitgewerkt geeft het niet veel helderheid. De economische functie heeft te maken met vervoerdoelen zoals woon-werkverkeer etc., maar de sociale functie heeft meer te maken met doelgroepen zoals mensen met beperkingen en ouderen. Maar deze doelgroepen hebben voor een deel dezelfde vervoerdoelen, ook zij gebruiken het OV voor woonwerk-, zakelijk- en winkel-verkeer. De omschrijving "het bereikbaar houden van voorzieningen, sociale en maatschappelijke activiteiten" omvat ook woon-werkverkeer, zakelijk verkeer en winkelverkeer, maar is breder. Dat is ook helemaal in lijn met het VN verdrag m.b.t. mensen met beperkingen. De sociale functie doelgroep wordt o.i. ook niet gekenmerkt door het niet hebben van een auto maar door beperkingen. Het OV wordt bijvoorbeeld ook veel gebruikt door scholieren, die hebben meestal geen auto.</p> <p>21. Pag 23: Er staat: "deze doelgroepen hebben behoefte aan snel en betrouwbaar openbaar vervoer". Het gebruik van de term doelgroepen is daar niet erg duidelijk, je kunt daarbij o.i. beter over vervoerdoelen dan over doelgroepen spreken, want je bedoelt hier, denk ik, het woon-werkverkeer, zakelijk verkeer en winkelverkeer, maar even verder bedoel je iets heel anders met een doelgroep.</p> <p>22. Pag 23: En even verderop staat dat we een opgave zien om de economische functie van het openbaar vervoer voor het zuidelijk deel van Leusden te versterken. Het is nogal onduidelijk wat daar mee wordt bedoeld. Gaat het dan ook om het zuidoostelijke deel van Leusden Centrum of gaat het om Leusden Zuid? En waarom de moet de</p>	<p>Is verwerkt.</p> <p>Tekst is uitgebreid.</p> <p>Het openbaar vervoer met een economische functie is eveneens beschikbaar voor personen met een beperking mits goed bereikbaar en toegankelijk.</p> <p>Is aangepast.</p> <p>Het gaat om het zuidoostelijke deel van Leusden Centrum en Leusden-zuid. Het versterken van de sociale functie zoals wij die hebben beschreven in paragraaf 3.5 heeft betrekking op geheel Leusden.</p>

**Ontvangen reacties op 'Kernopgaven en ambities' Mobiliteitsplan
(conceptversie 5 december 2019)**

Reacties deelnemers mobiliteitsgesprekken

Ontvangen reactie	Hoe is reactie verwerkt?
<p>economische functie worden versterkt en niet de sociale functie?</p> <p>23. Pag 23: Er staat: "Het combineren van de sociale en economische functie van het openbaar vervoer is geen goede aanpak. Daarom willen we focussen op de mogelijkheden om de sociale functie aanvullend op de economische functie te versterken." Onvoldoende duidelijk is wat hiermee bedoeld wordt . De sociale en economische functie zijn gecombineerd als het bijvoorbeeld om zakelijk verkeer door mensen met beperkingen gaat. Maar waarschijnlijk wordt iets anders bedoeld omdat geschreven is dat we de sociale functie aanvullend op de economische functie willen versterken.</p> <p>24. Pag 23: Prachtig dat de ambitie is om de sociale en de economische functie te versterken. Voorstel is om het woord "lijnvoering" vooraf te laten gaan door het woord "fijnmazige". Want de teruggang van fijnmazig ontsluitend verkeer naar gestrekt verbindend verkeer is één van de grote problemen van dit moment.</p> <p>25. Pag 23: Het zou o.i ook goed zijn om het verdwijnen van de regiotaxi in dit kader te vermelden. Door de landelijke trend van minder fijnmazig busvervoer en tegelijk het opheffen van de regiotaxi zonder dat daarvoor een echte serieuze algemene vervanging is dreigt de kloof aan de onderkant van het openbaar vervoer steeds groter te worden, ten koste van vooral mensen met beperkingen. Maar dit is ook nadelig voor veel anderen die bijvoorbeeld vanwege het milieu beter voor het openbaar vervoer zouden willen/moeten kiezen maar voor wie de (eigen) auto steeds vaker het meest geschikte alternatief wordt.</p> <p>Hoofdstuk 3.5</p> <p>26. Pag 25: Goed dat de Duwgroep wordt vermeld, graag ook de SOL en/of de SMBL toevoegen. De Duwgroep vertegenwoordigt met name de mensen met een handicap, de SOL vertegenwoordigt de ouderen(bonden). In de SMBL nemen beide organisaties deel en vanuit de SMBL is er een werkgroep Wonen, Mobiliteit en Toegankelijkheid waarin leden van de Duwgroep (Gerrit Wildenboer) en de SOL (Anne van den Dool) zitten.</p> <p>27. Pag 25: De basismobiliteit kan meer dan nu worden bereikt met het openbaar vervoer. De uitdrukking "kan slechts voor een gedeelte worden opgevangen door het reguliere openbaar vervoer" is in principe niet onjuist maar wordt al gauw gebruikt om te gaan zoeken naar aanvullende alternatieve faciliteiten terwijl er met het openbaar vervoer zoveel meer mogelijk is dan nu gebeurt. Aanvullende alternatieve vormen zijn vaak of veel duurder voor betrokkenen of veel minder aantrekkelijk door extra overstappen of</p>	<p>De combinatie die niet handig is, heeft betrekking op van deur tot deur versus snel en concurrerend met de auto. Dat is in de tekst toegevoegd.</p> <p>Dat komt in het Mobiliteitsplan verder aan de orde. We weten thans nog niet wat de beste oplossing zal worden.</p> <p>Het verdwijnen van de regiotaxi is al genoemd in de paragrafen 2.1 en 2.3. In paragraaf 3.5 hebben we onze ambities geformuleerd.</p> <p>Is verwerkt.</p> <p>Dit komt in de volgende fase (Mobiliteitsplan) aan de orde. We weten nu nog niet wat de beste oplossing zal zijn.</p>

**Ontvangen reacties op 'Kernopgaven en ambities' Mobiliteitsplan
(conceptversie 5 december 2019)**

Reacties deelnemers mobiliteitsgesprekken

Ontvangen reactie	Hoe is reactie verwerkt?
<p>wachttijden. Als we de intenties van het VN-verdrag serieus nemen dan richten we het openbaar vervoer zo in dat het zowel voor mensen zonder als voor mensen met fysieke beperkingen bereikbaar en bruikbaar is.</p>	
8. M. v.d.P	
<p>Op pagina 22 staat de kern-opmerking 'meer ruimte, veiligheid en comfort voor de fiets'. Het is echter niet duidelijk hoe deze kernzin zich verhoudt met het beleid van de laatste pakweg vijf jaar. De afgelopen periode was het beleid ten opzichte van de fietser minimalistisch. Er werd voldaan aan basisnormen voor veiligheid, comfort, maar meer ook niet. Wil de gemeente een trendbreuk met het beleid van de afgelopen vijf jaar, of niet?</p> <p>Als de gemeente werkelijk meent dat er 'meer ruimte, veiligheid en comfort voor de fiets' moet komen, dan betekent dat een trendbreuk, en concreet meer fietspaden in plaats van minder (zoals de afgelopen vijf jaar). Als de gemeente geen trendbreuk wil, en doorgaat op de ingeslagen weg (waarbij fietspaden rondom de Biezenkamp en Torenakkerweg zijn verdwenen of gaan verdwijnen), dan moeten mooie woorden als 'meer ruimte, veiligheid en comfort voor de fiets' verdwijnen uit het mobiliteitsplan. Ook in 30-km zones biedt een fietspad 'meer ruimte, veiligheid en comfort voor de fiets'.</p> <p><u><i>Uitwerking/onderbouwing</i></u></p> <p>Op pagina 22 van het mobiliteitsplan staat dat 'Ons fietsnetwerk is al goed maar toch willen een extra slag maken'.</p> <p>Ik denk dat dit rijkelijk optimistisch is, en dat het eerlijker is om vast te stellen dat het fietsnetwerk redelijk is en de laatste paar jaar (omgeving Biezenkamp!) er op achteruit is gegaan. In het vervolg staat '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.' Ik zou er zwaar voor willen pleiten dat hier expliciet staat <u>Meer Fietspaden</u>.</p> <p>Meer algemeen: Fietzers en voetgangers hebben belang bij segregatie met ander verkeer en ook met elkaar. Fietzers en voetgangers dus ook geen behoefte/belang bij 'shared spaces'; en het lijkt me van belang om 'scheiding van verkeersstromen in het belang van de zgn. zwakke verkeersdeelnemers' expliciet te benoemen.</p> <p>Ik denk bovendien dat het Mobiliteitsplan een te grote focus heeft op speed-pedelecs en een vrij kleine groep langeafstandsfietsforenzen. De veel grotere groep van mensen die op een 'gewone' fiets naar school/werk/station fietsen, of binnen Leusden fietsen, komt er bekaaid van af in deze beschrijving. Sterker nog,</p>	<p>We hebben onze ambities beschreven. Op bladzijde 21 staat:</p> <p>"We willen de kwaliteit en de positie van de fietser en de voetganger versterken en het gebruik van deze vervoerwijzen laten toenemen. We willen de mobiliteitsgroei primair opvangen door het vergroten van het aandeel van het langzame verkeer."</p> <p>Dat vergt uiteraard een extra kwaliteitsslag en gedragsverandering. De kwaliteit die we nastreven en de wijze waarop we gedragsverandering willen bereiken, komen aan de orde in het Mobiliteitsplan. Dat geldt ook voor het type fietsvoorziening op de verschillende plekken in het fietsnetwerk. Dan wordt ook duidelijker wat we moeten doen ten opzichte van de bestaande situatie. Meer fietspaden is geen doel op zich, meer gebruik van de fiets wel en mogelijk hebben we daar meer fietspaden voor nodig of andere voorzieningen. En tevens willen we aandacht schenken aan alle (potentiële) gebruikers van het fietspad (fiets, e-fiets, speed pedelec) maar ook de kwetsbare verkeersdeelnemers zoals ouderen en scholieren (zie hiervoor ook paragraaf 3.6, ambities verkeersveiligheid).</p> <p>In het document waarop u gereageerd heeft, gaat het nu om de ambities. Helaas kunnen wij in uw reactie niet terugvinden of u deze ambities onderschrijft. Na het bestuurlijk vaststellen van de ambities vormen deze de basis voor ons Mobiliteitsplan en de verdere praktische uitvoering.</p>

**Ontvangen reacties op 'Kernopgaven en ambities' Mobiliteitsplan
(conceptversie 5 december 2019)
Reacties deelnemers mobiliteitsgesprekken**

Ontvangen reactie	Hoe is reactie verwerkt?
<p>het plan gaat nergens over de problemen en belangen van scholieren en zeer jonge fietsers. Scholieren (12-17 jaar) zijn 'verplichte' fietsers; ze zijn te jong om zelf met de auto naar school te gaan. En juist kleine kinderen (4-12) op weg naar school zijn een risico groep als het gaat om veiligheid; terwijl stimuleren van fietsen en gezond gedrag juist vroeg zou moeten beginnen. We klagen allemaal dat ouders hun kind met de auto naar school brengen en zorgen voor drukte/onveiligheid rondom het schoolplein – dat is de logische consequentie dat fietsende kinderen alle ruimte krijgen.</p> <p>Dit lijkt me daarmee tekenend. De gemeente Leusden slaagt er op dit moment niet in, om uit te stralen werkelijk aandacht te hebben voor (gewone) fietsers, of om werkelijk iets voor fietsers te willen verbeteren.</p> <p>Dit komt terug op pagina 23, citaat: <i>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'.</i></p> <p>Ten eerste zou de gemeente Leusden zelf leidend moeten zijn en het goede voorbeeld moeten geven als het gaat om deze gedrags/cultuurverandering. Die cultuurverandering komt er, door als gemeente Leusden consequent uit te stralen dat de fiets en de fietser gewaardeerd en gestimuleerd worden. Dat is heel concreet: Een plan om fietspaden te verwijderen langs de Torenakkerweg (of het eerder verdwijnen van fietspaden door de Biezenkamp ten gunste van een chaotische shared space) straalt niet uit dat de gemeente Leusden het aandeel van fietsers wil vergroten, rekening houdt met fietsers, een goed voorbeeld geeft, en een cultuurverandering richting fiets wil.</p> <p>Ten tweede, 'stallingsvoorzieningen' worden wel genoemd, in de praktijk zijn bij de renovatie van zowel Biezenkamp als Hamershof alleen maar <u>minder</u> stallingsplekken gekomen. Terwijl Amersfoort inmiddels bij het station een stalling gaat bouwen voor 5200 fietsen! Tenslotte, heel concreet, kan het leven van de voetganger zowel veiliger als aantrekkelijker worden gemaakt door alle zebrapaden te voorzien van een middenvluchtheuvel (dit voorkomt ook dat auto's bij zebrapaden inhalen) en door zgn. grau-akkerpaden beter te onderhouden – die paden veranderen in een modderpoel na een regenbui; en jagen op die manier voetgangers weg. Ook hier gaat het zowel om de concrete verbetering als de uitstraling dat voetgangers belangrijk zijn.</p> <p>Wat opvalt, is dat fietsers en voetgangers in hoofdstukken 3.4 (leefbaarheid) en 3.6 (verkeersveiligheid) nauwelijks</p>	

**Ontvangen reacties op 'Kernopgaven en ambities' Mobiliteitsplan
(conceptversie 5 december 2019)
Reacties deelnemers mobiliteitsgesprekken**

Ontvangen reactie	Hoe is reactie verwerkt?
<p>worden genoemd. Ondanks het feit dat er op pagina 20 staat dat er 1 dode en 39 gewonde fietsers waren. Juist hier valt winst te behalen.</p> <p><i>Feitelijke onvolkomenheden/onduidelijkheden</i></p> <p>Op pagina 16 is de tabel niet helemaal consistent met de lopende tekst. Zeist en Baarn (afstand 16,9km) worden geacht te ver te zijn, maar Bunschoten (op 16,38 km) zou nog te fietsen zijn, terwijl de lopende tekst het over 15 als maximum heeft. Het zou overigens inzichtelijker zijn om fiets en e-fiets (resp 7.5 en 15 km) apart te benoemen. Dat maakt overigens duidelijk dat veel kernen buiten Leusden niet met een 'gewone' fiets te bereiken zijn.</p> <p>Op pagina 16 is de situatie rondom buslijn 299 niet juist beschreven. Lijn 299 rijdt in Leusden <u>deels</u> dezelfde route als lijn 17. Lijn 299 heeft een beperkte dienstregeling: in de ochtend- en avondspits in de spitsrichting 2 x per uur (niet 4 x) , met daarnaast nog een extra retourrit rond lunchtijd, gericht op deeltijdwerkers (er staat nu dat lijn 299 elk uur rijdt, was dat maar waar...) .</p> <p>De tabellen op pagina 17 geven bovendien een niet helemaal zuiver beeld van de reistijd een aantrekkelijkheid OV omdat ze uitgaan van reistijden in de spits. Het toevoegen van de reistijd buiten de spits (met name ook relevant voor overwerkers) als aparte kolom zou een zuiverder beeld geven.</p> <p>Op pagina 19 mist een aparte vermelding van de rotondes hoewel de kop/titel dit wel suggereert.</p>	<p>Is aangepast.</p> <p>De grenswaarden zijn toegevoegd.</p> <p>Is aangepast.</p> <p>Het gaat nu om een eerste indicatie. Buiten de spitsuren is de concurrentiepositie van het OV in het algemeen nog zwakker.</p> <p>Is aangepast.</p>
9. G W	
<p>Ik heb geen nieuwe opmerkingen over de conceptrapportage.</p> <p>Vond het wel lastig lezen, kwam gelukkig regelmatig allerlei dezelfde (voor mij) belangrijke opmerkingen tegen, die dus voor de verschillende focusgroepen ook belangrijk zijn. Maar kon daar dus niet uithalen welke groep over de genoemde uitspraken ging. Ik vroeg me af of overeenkomstige opmerkingen worden samengevoegd, maar langzamerhand dacht ik dat het inderdaad een neerslag van bevindingen is.</p> <p>Opvallend vind ik dat overal het gebrek aan een goed OV in een groot deel van Leusden wordt genoemd. En nog een onderwerp m.b.t. de voorzieningen voor fietsers in het dorp. Dit speelt al jaren, hopelijk heeft het nu wel eens invloed?</p>	

**Ontvangen reacties op 'Kernopgaven en ambities' Mobiliteitsplan
(conceptversie 5 december 2019)
Reacties deelnemers mobiliteitsgesprekken**

Ontvangen reactie	Hoe is reactie verwerkt?
<p>10. H. S.</p> <p>Naar mijn mening moet opgepast worden om de fiets te veel voorrang te geven ten nadele van de auto op doorgaande routes door het dorp. Op dit moment is het zo dat automobilisten enorm vaak stilstaan richting (onder meer) de Noorderinslag omdat er geen afstemming is tussen de stoplichten (geen groene golf). Dit wordt veroorzaakt doordat iedere kruisende fietser of wandelaar die "op de knop drukt" meteen voorrang krijgt. Het gevolg hiervan is dat auto's regelmatig bij ieder stoplicht stilstaan van de kruising Burgemeester van der Postlaan tot de Groene Zoom. Dit vele stilstaan en weer optrekken is buitengewoon slecht voor het (leef)milieu door toename stank, lawaai en CO₂. Deze wegen lopen nota bene dwars tussen woonwijken door. Het argument om langzaam verkeer voorrang te geven is dat fietsen gestimuleerd moet worden. Daarmee wordt echter voorbij gegaan aan het feit dat fietsers en wandelaars sowieso moeten stoppen om op de knop te drukken. Of je dan (iets) langer moet wachten is gevoelsmatig minder relevant (je staat toch al stil) en in ieder geval niet slecht voor het milieu.</p> <p>Als argument tegen een vlotte verkeersdoorstroming wordt meestal gehanteerd dat dit een verkeersaanzuigende werking zou hebben. Daarvan is voor verkeer binnen Leusden geen sprake. Dat moet er toch zijn. Wel is het relevant dat verkeer van buiten de gemeente wordt tegengegaan, bijvoorbeeld door dit naar provinciale wegen te geleiden in plaats van dat er enorm veel sluipverkeer via de Asschatterweg en de Hessenweg de dorpen binnenkomt.</p>	<p>De prioriteit bij de afwikkeling van de verschillende verkeerssoorten bij verkeerslichten is een beleidsmatige keuze. Op diverse punten moeten we belangen afwegen. We willen het gebruik van de fiets stimuleren maar ook een goede doorstroming van het autoverkeer op het hoofdwegennet. In de volgende fase (Mobiliteitsplan) gaan we nadere voorstellen opnemen over de wijze waarop we dat in de toekomst willen doen.</p> <p>Het is niet zo dat fietsers en wandelaars per definitie zullen moeten blijven stoppen. Nieuwe technieken (intelligente verkeerslichten) maken het mogelijk om fietsers en wandelaars al op afstand (GPS) aan te zien komen en tijdig groen te geven.</p> <p>Dat is ook in onze ambities opgenomen. Dat zal tevens verder aan de orde komen in het Mobiliteitsplan.</p>
<p>11. Namens Energiegroep COOL)</p> <p>Ik denk dat het een zeer compleet rapport geworden is, waar Leusden prima mee aan de slag kan gaan. Geen aanvullingen. Het is m.i. nu vooral ook een kwestie van alert blijven bij nieuwe plannen (zoals tijdig inplannen van stallingsplekken voor fietsen in de vernieuwde Hamershof, en voorkomen van de fietschaos in de vernieuwde Biezenkamp).</p> <p>Overigens hebben we vanuit Energiegroep COOL een eerste bijeenkomst georganiseerd om autodelen te promoten. Dat heeft nog niet direct nieuwe deelnemers opgeleverd, dat is een kwestie van lange adem. Maar wel een goed netwerk van betrokkenen, die gaan samenwerken om de verschillende opties in Leusden te blijven promoten en faciliteren.</p>	

**Ontvangen reacties op 'Kernopgaven en ambities' Mobiliteitsplan
(conceptversie 5 december 2019)
Reacties deelnemers mobiliteitsgesprekken**

Ontvangen reactie	Hoe is reactie verwerkt?
<p>12. P.G.</p> <p>Allereerst een compliment over hoe jij een goed zelfstandig leesbaar stuk hebt weten te schrijven over dit ingrijpende en ingewikkelde onderwerp Mobiliteit. Volgens mij zijn alle items benoemd..</p> <p>Zelf heb ik een drietal opmerkingen:</p> <p>1. Wat gaat de Gemeente Leusden met dit Mobiliteitsadvies doen? Is het enkel om een goed geweten te hebben en wordt het fijn opgeslagen, of is de Gemeente Leusden daadwerkelijk van plan om dit Mobiliteitsadvies verder te verwerken tot beleid en uitvoering?</p> <p>2. Op pagina 28 wordt de vraag gesteld: "Is benutting van het PON-tracé een optie?" Zelf denk ik dat dat geen optie is. Het PON-tracé maakt deel uit van de "oude" spoorverbinding Amersfoort - Veenendaal. Enkel het PON-tracé stukje is nog sporadisch in gebruik, met stapvoets vrachtvervoer t.b.v. PON. Tegenwoordig is dit gehele traject de langste aaneengesloten groen verbinding in de Provincie Utrecht en bestempeld als Droge Groene Verbindingszone.</p> <p>Daarnaast is de winst op dit traject beperkt, in het meest extreme geval: van de positie overgang Groene Zoom naar de rotonde in Amersfoort bij Nijtmans (Kersenbaan/Arnhemseweg-Zuid/Gerard Meysterweg/Arnhemseweg/Vermeerstraat/Gasthuislaan). Deze "omweg" valt ruim onder de omrijfactor 1,25 van pagina 15.</p> <p>3. Inmiddels is er binnen de Provincie Utrecht al een poging gedaan met belijning van de snelfietsroutes ter verbetering van de veiligheid.</p>	<p>Na het vaststellen van de Ambities en Uitgangspunten door het college van B en W wordt het Mobiliteitsplan opgesteld. De Ambities en Uitgangspunten vormen dan het fundament voor het op te stellen Mobiliteitsbeleid. Hierover wordt u nog nader geïnformeerd en betrokken bij een vervolgsessie.</p> <p>We willen dit nader beoordelen in het kader van het versterken van het openbaar vervoer.</p> <p>Mogelijk is er sprake van een misverstand. De omrijfactor (1,25) heeft betrekking op fietsverbindingen. De optie van het benutten van het PON-tracé gaat over het benutten door het openbaar vervoer.</p> <p>We betrekken dit bij de kwaliteitseisen voor fietsroutes in het Mobiliteitsplan.</p>
<p>13. D. R.</p> <p>1. Er wordt regelmatig over de regio Amersfoort gesproken maar alleen m.bt. onderwijs, werkgelegenheid en wegennet (statische informatie). Het maken van een mobiliteitsplan voor Leusden zou eigenlijk een uitwerking moeten zijn van een mobiliteitsplan op hoofdlijnen van de regio. In de nota wordt tenslotte opgemerkt dat mobiliteit niet ophoudt bij de gemeentegrenzen. Er wordt ook niet aangegeven in de nota of er in regionaal verband over het mobiliteitsvraagstuk wordt gesproken. Als er regionale doelstellingen/uitgangspunten voor het mobiliteitsvraagstuk zouden zijn, kan in de lokale uitwerking meer 'to the point' worden gewerkt</p>	<p>In 2020 gaat in het kader van het Klimaatakkoord iedere regio een regionale Mobiliteitsagenda opstellen. Het is dan handig om het Mobiliteitsplan van Leusden daarbij tevens te gebruiken, te meer daar wij in het Mobiliteitsplan ook aandacht besteden aan regionale aspecten. We hebben in de inventarisatiefase ook al gesprekken gehad met onze buurgemeenten.</p>

**Ontvangen reacties op 'Kernopgaven en ambities' Mobiliteitsplan
(conceptversie 5 december 2019)
Reacties deelnemers mobiliteitsgesprekken**

Ontvangen reactie	Hoe is reactie verwerkt?
<p>(uitwerkingsniveau) en potentiële conflicten in zienswijze met andere gemeenten en provincie worden beperkt. Nu moet je maar zien of de ambities die verder gaan dan de gemeentegrens wel te realiseren zijn omdat je daar andere partijen voor nodig hebt.</p> <p>2. In het onderdeel mobiliteitsgegevens (hfst. 2.3) mis ik feitelijke gegevens. Bijvoorbeeld hoeveel mensen zich dagelijks verplaatsen binnen Leusden, de gemeente uitgaan en de gemeente binnenkomen en vooral op welke wijze ze zich verplaatsen (vervoerwijze). Gegevens hierover kunnen uit onderzoek bekend zijn en anders geeft het regionale verkeersmodel Eemland een goede indicatie. Als je dit soort cijfers niet hebt, kun je niet vaststellen waar wel, weinig of geen winst is te halen. Bijvoorbeeld: Hoeveel mensen verplaatsen zich binnen en van/naar Leusden over afstanden tussen de 3 en 15 km en welke vervoerwijze gebruiken ze. Uit die cijfers kun je bv. vaststellen dat er relatief veel gebruik wordt gemaakt van de auto en er winst is te halen voor de fiets.</p>	<p>De gemeente Leusden maakt gebruik van een regionaal verkeersmodel. We hebben daarmee inzicht in de gegevens over aantallen verplaatsingen per auto, fiets en het openbaar vervoer (aantal, spits/dal, herkomst/bestemming, afstand). Daar gaan we uiteraard gebruik van maken. Maar in het Mobiliteitsplan zullen we ook aandacht besteden aan een eventuele verfijning en actualisatie van gegevens van bijvoorbeeld het woon-werkverkeer bij bedrijven of clusters van bedrijven. Daarvoor is samenwerking met de bedrijven en een monitorprogramma nodig. We onderschrijven daarmee ook de noodzaak van goede data. We hoeven nu echter nog niet alles tot in detail te weten. Een deel van de nadere gegevens kunnen we ook later verzamelen.</p>