



## Raadsvoorstel

**Zaaknummer** L 235910  
**Datum raadsvergadering** 2 juli 2020  
**Portefeuillehouder** W.R. Vos

**Onderwerp** Mobiliteitsplan – fase 1 kernopgaven en ambities

### Voorstel

Het college stelt u voor:

1. in te stemmen met de in de deelnota geformuleerde kernopgaven en ambities en deze te gebruiken als fundament van het op te stellen mobiliteitsplan.  
Deze kernopgaven en ambities zijn:

#### Kernopgave 1: zorgen voor een duurzame mobiliteitsontwikkeling

*We richten ons mobiliteitsbeleid primair op duurzame vormen van vervoer (schoon, energiezuinig en efficiënt ruimtegebruik)*

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

- o 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.*

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

### **De ambities bij de kernopgaven**

*De kernopgaven zijn vertaald in de volgende ambities:*

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

### **Aanleiding**

De verwachting is dat de mobiliteit de komende jaren nog een stevige groei te zien zal geven. De provincie houdt zelfs rekening met een toename van 35 % tot het jaar 2040. Ook in Leusden gaan wij de gevolgen hiervan merken. En dat vraagt om passende maatregelen om deze groei in goede banen te leiden, zodat wij ook op langere termijn een goed bereikbare gemeente kunnen blijven. In onze ogen vraagt dit om (extra) investeren in andere, innovatieve en duurzamere vormen van mobiliteit (fiets, OV) en in het beter op elkaar laten aansluiten van de verschillende mobiliteitsvormen (ketenmobiliteit). Het inmiddels sterk gedateerde verkeersplan kan hier niet langer in voorzien. Vandaar de behoefte aan een nieuw mobiliteitsplan. De eerste stap in het proces op weg naar een nieuw mobiliteitsplan is het vaststellen van kernopgaven en ambities (die het fundament zullen vormen van het nieuwe plan). In dat kader zijn de afgelopen tijd mobiliteitsgesprekken gevoerd met diverse stakeholders. Het resultaat daarvan is waar mogelijk verwerkt in de deelnota 'uitgangspunten en ambities'. Deze deelnota moet dus de basis worden van het mobiliteitsplan (kaderstellend).



Het vaststellen van de geformuleerde kernopgaven en ambities (paragraaf 3.7) is voorbehouden aan de gemeenteraad. Nadat uw raad deze heeft vastgesteld kan worden gestart met het opstellen van het eigenlijke mobiliteitsplan. Hierin komt te staan wat we willen gaan doen, hoe we dit willen aanvliegen en wat dit gaat kosten.

### **Doel / Effect**

In de nu aangeboden deelnota worden de kernopgaven en ambities benoemd die het fundament c.q. het kader vormen voor het op te stellen mobiliteitsplan. En in het eigenlijke mobiliteitsplan dat in de 2<sup>e</sup> helft van 2020 ter vaststelling wordt aangeboden wordt concreet benoemd wat we gaan doen en wat dit gaat kosten.

### **Argumenten**

#### *1.1 Leusden is geen mobiliteitseiland*

Wij hebben te maken met economische en ruimtelijke ontwikkelingen binnen en buiten onze gemeente. In de regio Amersfoort is een woningbehoefte van ongeveer 15.000 nieuwe woningen na 2025, in de buurregio Utrecht gaat het om ruim 100.000 woningen. Voor de provincie Utrecht als geheel schommelt de opgaaf tussen de 124.000-142.000 woningen. De mobiliteitseffecten (meer congestie, meer fietsgebruik, meer vraag naar openbaar vervoer) zullen ook in onze gemeente merkbaar worden voor onze inwoners en bedrijven. Een omslag in het mobiliteitsgedrag, vooral in de spitsuren, naar meer gebruik van de fiets en het openbaar vervoer is noodzakelijk.

#### *1.2 Meer gebruik van de (elektrische) fiets vermindert de druk op het wegennet*

De waarde van de verkochte elektrische fietsen overstijgt inmiddels de waarde van de verkochte standaardfietsen. Dit biedt grote kansen om de elektrische fiets te gebruiken in het woon-werkverkeer tot afstanden van ongeveer 15 km. Met de speed-pedelec wordt zelfs 25 km haalbaar. Er vindt dan ook, mede ingegeven door de duurzaamheidsopgave en de bereikbaarheidsopgave, een verschuiving plaats van de beleidsinzet naar de fiets. Dit geldt voor de provincie Utrecht die fietsregio van Europa wil worden. De ambitie is dat 50% van de ritten korter dan 15 kilometer op de fiets gaat plaatsvinden. Er worden grote bedragen vrijgemaakt voor het investeren in de fiets. Maar ook de grotere gemeenten zoals Amersfoort en Utrecht intensiveren hun fietsbeleid. Daar liggen dus ook kansen voor onze gemeente. Regionale fietsnetwerken bieden meerwaarde voor alle betrokken gemeenten. Daarbij is ook van belang, dat grootschalige uitbreiding van de auto-infrastructuur, in de meeste gevallen niet meer mogelijk is en tevens een forse realisatietijd en relatief hoge investeringen vergen. Het is dan ook zaak om de auto-afhankelijkheid te verkleinen door de kwaliteit van de alternatieven te vergroten waardoor de keuzemogelijkheden toenemen.

#### *1.3 We hebben de ambitie om in 2040 energieneutraal te zijn.*

Om deze ambitie waar te maken is het noodzakelijk over te schakelen naar duurzame vormen van vervoer en brandstof: de fiets, schoon openbaar vervoer, elektrische auto's en/of waterstofauto's. En dat vraagt om een voortvarende aanpak. Het terugdringen van energiegebruik door mobiliteit heeft als bijkomend voordeel, dat minder duurzame energie opgewekt hoeft te worden in de vorm van zonnevelden en winenergie in het buitengebied.

#### *1.4 Gemotoriseerd verkeer is een bedreiging voor de gezondheid en vitaliteit*

De aandacht voor een gezonde woon- en werkomgeving neemt toe. In de Omgevingswet die in 2021 ingaat is gezondheid zelfs één van de centrale thema's.

Mobiliteit (gemotoriseerd verkeer) heeft negatieve omgevingseffecten (geluid, emissie, barrièrewerking, aantasting ecologie). Een gebrek aan beweging, onder andere ten gevolge



van het autogebruik, is een serieuze bedreiging voor de volksgezondheid. Actieve mobiliteit zoals lopen en fietsen draagt juist bij aan vitaliteit en gezondheid.

#### *1.5 Senioren moeten zo lang mogelijk zelfstandig mee kunnen blijven doen*

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 regulier openbaar vervoer in delen van Leusden is afgenomen door grotere loopafstanden en doordat de Regiotaxi gaat verdwijnen. De oudere verkeersdeelnemer is tevens kwetsbaarder in het verkeer. Het huidige openbaarvervoernet geeft slechts voor een deel een goede bediening voor onze gemeente terwijl vanuit duurzaamheid gezien het aandeel openbaar vervoer juist moet toenemen. Wij hebben als gemeente geen zeggenschap over het openbaar vervoer. De regierol ligt bij de Provincie Utrecht. Toch willen we als gesprekspartner onze visie op het openbaar vervoer voor de toekomst in beeld brengen met als inzet meer beschikbaarheid voor ouderen, personen met een beperking, personen zonder auto en voor het woon-werkverkeer.

#### **Tegenargument / Alternatieve scenario's**

Een alternatief is het faciliteren van de groei van het autoverkeer. Dit houdt in dat de groei van de wegcapaciteit gelijke tred houdt met de groei van het autoverkeer. Dat is niet alleen vrij kostbaar maar leidt ook tot veel ruimtebeslag en (geluid)hinder. Bovendien kan een vraagvolgend beleid ook een verkeersaantrekkende werking hebben. Verder kan een te forse groei van het autoverkeer leiden tot stagnatie op en rond de aansluiting van de Randweg op de A28. En dat kan gevolgen hebben voor de autobereikbaarheid van Leusden. Een verruiming van deze aansluiting is zeer ingrijpend en komt niet voor in de plannen van Rijkswaterstaat (reconstructie Knooppunt Hoevelaken).

#### **Risico's**

Het bevoordelen van de fiets ten opzichte van het autoverkeer zal door mensen die op de auto zijn aangewezen op bezwaren kunnen stuiten. Draagvlak is een onzekere factor. Een ander risico is dat de inspanningen gericht op stimulering van het gebruik van de fiets onvoldoende effect opleveren waardoor de rol van de auto voor (binnengemeentelijke) verplaatsingen (te) hoog blijft. Dat kan de bereikbaarheid van Leusden negatief beïnvloeden.

#### **Plan van aanpak / Tijdsplanning**

Nadat uw raad deze deelnota geaccordeerd heeft wordt gestart met het opstellen van het 'echte' mobiliteitsplan. Het streven is om u dit in de 2<sup>e</sup> helft van dit jaar ter vaststelling aan te bieden.

#### **Bijlagen**

- deelnota 1 'kernopgaven en ambities'
- reactienota (tweekolommenstructuur)

**Het college van de gemeente Leusden,**

**H.W. de Graaf – Koelewijn**  
directeur-secretaris

**W.R. Vos**  
locoburgemeester



## Raadsbesluit

De raad van de gemeente Leusden:

Besluit op basis van het voorstel van het college van 3 maart 2020, nummer: L235910.

### **b e s l u i t:**

in te stemmen met de in deelnota geformuleerde kernopgaven en ambities en deze te gebruiken als fundament van het op te stellen mobiliteitsplan. deze kernopgaven en ambities zijn:

#### [Kernopgave 1: zorgen voor een duurzame mobiliteitsontwikkeling](#)

*We richten ons mobiliteitsbeleid primair op duurzame vormen van vervoer (schoon, energiezuinig en efficiënt ruimtegebruik):*

*o 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 kunnen oplossen.*

*o 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.*

*o 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.*

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

*o 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.*

*o 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.*



*o Zorgen voor mobiliteitsvoorzieningen voor ouderen zodat deze actief kunnen blijven deelnemen aan de sociale activiteiten en zelfstandig gebruik kunnen blijven maken van voorzieningen.*

*o Werken aan een afname van het aantal letselongevallen.*

### **De ambities bij de kernopgaven**

*De kernopgaven zijn vertaald in de volgende ambities:*

*o Rechtstreekse comfortabele fietsvoorzieningen naar de werklocaties.*

*o Verkozen worden tot fietsgemeente van Nederland in de periode 2020-2025.*

*o Het vergroten van het aandeel in het aantal verplaatsingen van het fietsgebruik en het lopen.*

*o Het realiseren van een kwaliteitsslag voor ons fietsnetwerk en goede loopverbindingen vanuit de wijken naar de voorzieningen.*

*o Het gebruik van het openbaar vervoer, vooral voor het zuidelijk deel van Leusden, aantrekkelijker maken.*

*o 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.*

*o De bereikbaarheid per auto van de werklocaties minimaal in stand houden op het niveau van 2019.*

*o Medewerking verlenen en samenwerken op het gebied van laadinfrastructuur voor elektrische auto's zodat het aanbod voorloopt op de vraagontwikkeling.*

*o Het toepassen van innovatieve klimaatadaptieve technieken voor onze infrastructuur.*

*o Tegengaan van het sluipverkeer door onze gemeente binnen de ruit van de A1, A12, A28 en A30.*

*o Het voorkomen van parkeeroverlast door werknemers en in de omgeving van sportvoorzieningen.*

*o Het karakter van de historische linten behouden en daar de verkeersdruk beperken.*

*o Zorgen voor toegankelijkheid van onze infrastructuur voor personen met een beperking.*

*o Terugdringen van het aantal letselongevallen.*

Besloten in de openbare raadsvergadering van 16 april 2020

**I. Schutte - van der Schans**  
griffier

**G.J. Bouwmeester**  
voorzitter