

Reacties van deelnemers mobiliteitsgesprekken op Concept- Mobiliteitsplan 'Leusden kijkt vooruit' (versie 17 november 2020)

Juli 2021



Gemeente Leusden

| Ontvangen reactie | Hoe is reactie verwerkt? |
|--|--|
| 1. H. Former namens de Groene Belevens | |
| Geen opmerkingen | |
| 2. P. Richters namens de gemeente Amersfoort | |
| Geen opmerkingen | |
| 3. E. Winterkamp namens Dorpsraad Achterveld en Stoutenburg | |
| <p>1. Er staan op de A30 geen afritten getekend terwijl die voor Achterveld belangrijk zijn en echter ook veel sluisverkeer realiseren.</p> <p>2. Er is naar Achterveld een Hoofdweg getekend. Die stopt in het centrum. Dat is natuurlijk niet logisch. Klopt de definitie wel en dat het daar stopt. Overigens is de snelheid in het dorp 30km/uur. Dat komt niet overeen met de definitie.</p> <p>3. Achterveld is slecht genoemd in het overzicht voor openbaar vervoer. Daar zie ik weinig over genoemd worden.</p> <p>U geeft aan de behoefte te hebben aan een mondelinge toelichting</p> | <p>Dit is een juiste opmerking. Dit is aangepast eveneens voor de A1 (op bladzijde 6). De definitie van regionaal sluisverkeer is uitgebreid voor het verkeer vanaf de A1 (aansluiting 14) naar Leusden. Het regionale sluisverkeer tussen de A30 en de A28 was al in de definitie opgenomen.</p> <p>Uw opmerking is terecht. De hoofdweg loopt tot de grens van de bebouwde kom (30 km/uur). Daarna is er sprake van een verblijfsgebied met een maximumsnelheid van 30 km/uur. Dit is aangepast op bladzijde 30.</p> <p>Voor het openbaar vervoer is onderscheid gemaakt tussen het kernnet en de basismobiliteit. Het kernnet bestaat onder andere uit lijn 17. Naast het kernnet zetten we in op een systeem van basismobiliteit. Dit geldt voor alle wijken van Leusden, Achterveld en Stoutenburg. Dit was al vermeld op bladzijde 29. Voor Achterveld kan dit inhouden een systeem van de buurtbus en/of een mogelijkheid van vervoer van deur tot deur. Dit laatste vooral belangrijk voor personen met een beperking, ouderen of personen zonder eigen vervoermogelijkheid. Voor de ontwikkeling van een dergelijk systeem moeten we in overleg met de Provincie Utrecht die de regie heeft over het openbaar vervoer.</p> <p>Bij de uitwerking van het voorgestelde beleid zal per project overlegd worden met belanghebbende organisaties. Dit zal plaatsvinden na de vaststelling van het Mobiliteitsplan door de gemeenteraad. De Dorpsraad is uiteraard zo'n belanghebbende organisatie.</p> |
| 4. R. Polak namens Fietzersbond | |
| De Fietzersbond kan zich goed vinden in de opzet van dit plan. | |
| 5. W. Brouwer | |
| <p>Het mobiliteitsplan zoals die er nu ligt is bijzonder mooi te noemen.</p> <p>Ik kan merken dat er wel degelijk wat wordt gedaan met de input van degene die de vergadering hebben bijgewoond.</p> | |

| Ontvangen reactie | Hoe is reactie verwerkt? |
|---|---|
| <p>In het buitengebied ligt de fietsroute van de Buurtweg naar de Waterlooweg. Dit fietspad is vrij smal. Er is ruimte genoeg voor een breed fietspad en apart (onverhard) voetpad. Dit zou een mooie aanvulling zijn. De route wordt namelijk druk bezocht.</p> | <p>Deze fietsroute maakt onderdeel uit van het voorstelde netwerk van recreatieve fietsroutes. Nadat het Mobiliteitsplan door de gemeenteraad is vastgesteld, wordt een Mobiliteitsagenda opgesteld. We beoordelen dan bijvoorbeeld ook welke recreatieve fietsverbindingen voor verbetering in aanmerking komen. We betrekken daarbij uw suggestie.</p> |
| <p>6. M. v.d. Plas</p> | |
| <p>De uitgebreide reactie van M. v.d. Plas is samengevat tot de ingebrachte kernpunten.</p> <p>De heer M.v.d. Plas vat zijn reactie zelf als volgt samen: Dit concept besteedt nauwelijks aandacht aan de 'gewone fietser' en het mobiliteitsplan is alleen bruikbaar als de gewone fietser meer aandacht krijgt. Een grootschalige aanpassing is dus noodzakelijk.</p> <p>De voornaamste tekortkoming is het gebrek aan aandacht voor de 'gewone fietser', en zeker voor kwetsbare fietsers, met name ook schoolkinderen.</p> <p>Dat de speed-pedelec een relevante ontwikkeling vertegenwoordigt, wil ik graag geloven. Maar het aantal speed-pedelec gebruikers is marginaal ten opzichte van het grote aantal scholieren van 4-18 jaar dat dagelijks door Leusden fietst. Dit is de kwetsbare groep, en tegelijk de groep waarvan je om diverse redenen wil dat ze juist WEL op de fiets stappen.</p> <p>Op bladzijde 20 van het concept document wordt terecht vastgesteld: <i>Eigenlijk komt iedere verplaatsing binnen Leusden en naar Amersfoort in aanmerking om de fiets te gebruiken.</i> Als de gemeente deze constatering serieus neemt, en combineert met de ambitie op pagina 8: <i>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; wat is dan de conclusie? Dan is de conclusie dat er in het mobiliteitsplan een apart hoofdstuk gewijd dient te worden aan het fietsverkeer over korte afstanden, in het bijzonder naar (basis)scholen en winkelcentra. Ondertussen is fietsen in Leusden juist steeds minder aantrekkelijk, comfortabel en veilig: Er bevinden zich in diverse slecht vormgegeven verkeerssituaties rondom scholen, winkelcentra en op routes daarnaartoe. Met name rondom de Biezenkamp is na de verbouwing een situatie ontstaan waarvoor 'suboptimaal' een understatement is.</i></p> <p>In dit kader verdient ook het abstracte zinnetje op pagina 36 aandacht: <i>Wegen in de verblijfsgebieden met een verzamel functie waar de verkeersbelasting hoger is dan in de woonstraten (4.000 – 8.000 mvt/etmaal) zijn voorzien</i></p> | <p>Het fundament van ons beleid bestaat uit de vastgestelde ambities. Met betrekking tot het fietsverkeer luiden de hoofdpunten van onze ambities als volgt: We zetten in op een toename van het fietsgebruik (zie bladzijde 8). Dit betekent dat een verplaatsing met de fiets binnen onze gemeente bijna altijd sneller moet zijn dan met de auto, veilig stallen en leuk en veilig fietsen. Tevens werken we aan het terugdringen van het aantal letselongevallen. De investeringen verschuiven meer naar de duurzame vervoerwijzen.</p> <p>Wij zijn het uiteraard met u eens dat scholieren een belangrijke groep vormen binnen de fietsers, vooral op het gebied van de verkeersveiligheid. Wij maken onderscheid tussen de fietsroutes langs de hoofdwegen en de routes door verblijfsgebieden. Langs de hoofdwegen zijn altijd fietspaden nodig. In de verblijfsgebieden (maximumsnelheid gemotoriseerd verkeer 30 km/uur) zijn fietsvoorzieningen nodig (brede fietsstroken of fietsstraten) als de intensiteit van het autoverkeer meer bedraagt dan 4.000 mvt/etmaal. Beneden deze intensiteit zijn aparte fietsvoorzieningen niet nodig. Het profiel en het karakter van de weg moeten namelijk de ondergeschikte functie voor het autoverkeer benadrukken: lage snelheid en geen sluijverkeer. We zullen dan ook steeds moeten toetsen in welke delen van de verblijfsgebieden aanvullende maatregelen nodig zijn: fietsvoorzieningen of juist verkeersremmende en verkeerswerende maatregelen voor het gemotoriseerd verkeer. Dit kunnen we per route doen en specifiek ook voor de belangrijkste schoolroutes. Zo brengen we duurzame verkeersveilige fietsroutes tot stand inclusief het schoolverkeer. Dit sluit volledig aan bij de risico-gestuurde aanpak zoals beschreven in paragraaf 4.2. De gedifferentieerde aanpak (hoofdwegen, verblijfsgebieden) sluit tevens aan bij visie van kennis- en belangenorganisaties zoals CROW, SWOV, VVN en Fietsersbond. De risico-gestuurde</p> |

| Ontvangen reactie | Hoe is reactie verwerkt? |
|--|--|
| <p>van fietspaden of fietsstroken en oversteekvoorzieningen. Concreet; zou op basis hiervan de Torenakkerweg wel of geen fietspad verdienen? Wie verder kijkt dan de abstracte 4000 mvt-etmaal (zijn dat motorvoertuigen per dag, ofwel gemiddeld 3 auto's per minuut, overdag meer, 's nachts minder?) realiseert zich meteen dat de Torenakkerweg hoe dan ook een semi-doorgaande weg is met vrachtwagens en ambulances – het is domweg niet aanvaardbaar dat op deze weg ook jonge kinderen op weg naar school fietsen. Hier moet hoe dan ook een fietspad komen, om verkeersveiligheid van de fietsers te garanderen. Fietsers mogen niet misbruikt worden in een poging om auto's te stimuleren 30 i.p.v. 50 te rijden.</p> <p>Als de gemeente haar eigen ambities op pagina 8 serieus neemt (zoals; <i>o Terugdringen van het aantal letselongevallen. 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.</i>) dan is een majeure aanpassing van het concept om werkelijk te garanderen dat er sprake is van veilige en comfortabele fietsvoorzieningen die een verkiezing tot 'fietsgemeente' rechtvaardigen.</p> | <p>aanpak inclusief de schoolroutes wordt onderdeel van onze Mobiliteitsagenda, die opgesteld wordt nadat de gemeenteraad het voorgestelde beleid bekrachtigd heeft en als ook duidelijker is op welke wijze er financiën voor de aanpak en uitvoering beschikbaar zijn. In ieder geval zullen wij gebruikmaken van de subsidiemogelijkheden die er zijn voor de risico-gestuurde aanpak. We hebben in paragraaf 4.2 de schoolroutes en de routes naar voorzieningen expliciet benoemd en toegevoegd.</p> <p>Wij onderschrijven uw zorg voor de verkeersveiligheid voor de kwetsbare verkeersdeelnemers. We zijn evenwel van mening dat onze visie voldoende basis en ruimte biedt om dit te verankeren in onze Mobiliteitsagenda en hier daadwerkelijk mee aan de slag te gaan.</p> <p>Wat betreft specifiek de Torenakkerweg blijven de geformuleerde uitgangspunten van toepassing. De besluitvorming over het project (her)inrichting Torenakkerweg vindt plaats na vaststelling van het Mobiliteitsplan. De beoogde functiewijziging (van 50 naar 30 km/uur) en de wijze van herinrichting zijn mede afhankelijk worden van de financiële mogelijkheden. De Torenakkerweg behoort volgens onze voorstellen tot de verblijfsgebieden met een maximumsnelheid van 30 km/uur voor het gemotoriseerde verkeer. De Torenakkerweg moet dan ook geen doorgaande of semi-doorgaande functie vervullen. Als dit in de praktijk toch nog wel het geval zou blijken te zijn, zijn daarvoor aanvullende maatregelen nodig in de inrichting en/of de verkeerscirculatie. Wij gaan uit van een inrichting conform de gewenste functie van de weg en het gewenste gedrag. Wij voorzien voor deze weg een intensiteit die fors lager is dan 4.000 mvt/etmaal en gaan daarom uit van een gemengd profiel waarin de verkeersveiligheid en positie van het langzame verkeer voorop staan. Een smal profiel met bijvoorbeeld een open verharding, extra groenvoorzieningen, compacte kruispunten en eventuele snelheidsremmers maken dit mogelijk. Het aanbrengen van een vrijliggend fietspad (met uitzondering van een fietsstraat) zou juist leiden tot het accentueren van de ongewenste doorgaande functie, het verhogen van de snelheid en het accentueren van het exclusieve domein voor de automobilist. Dit laatste gaat dan juist ten koste van de verkeersveiligheid van de fietsers en voetgangers op plaatsen waar overgestoken moet worden.</p> |
| <p>7. A. van den Dool namens Werkgroep Wonen,</p> | |

| Ontvangen reactie | Hoe is reactie verwerkt? |
|--|---|
| <p data-bbox="236 226 576 255">Mobiliteit en Toegankelijkheid</p> <p data-bbox="204 293 831 450">De werkgroep Wonen, Mobiliteit en Toegankelijkheid komt op voor de belangen van de ouderen en de mensen met een beperking in Leusden. Op grond van het VN-verdrag Handicap vragen we voor hen gelijkwaardige mobiliteitsmogelijkheden.</p> <p data-bbox="204 488 831 741">Er is een toename van ouderen, die bovendien actiever zijn dan in het verleden. Een flink deel daarvan betreft oudere weduwen die vaak geen auto en/of geen rijbewijs hebben en daardoor meer dan anderen gebruik willen maken van het openbaar vervoer. Tegelijk ervaren deze mensen steeds meer problemen met ver lopen en/of lang staan. Dat heeft invloed op de ontwikkeling van de mobiliteit.</p> <p data-bbox="204 779 831 1099">Ik was dan ook erg geïnteresseerd wat er over de ambities: “het gebruik van het openbaar vervoer 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“ en “zorgen voor toegankelijkheid van onze infrastructuur voor personen met een beperking“ wordt geschreven. Hoewel dit door de gemeenteraad vastgestelde kernopgaven zijn wordt daar bijna niets mee gedaan.</p> <p data-bbox="204 1137 831 1458">In het concept-Mobiliteitsplan schaart u zich erg achter de drang om het openbaar vervoer steeds meer gestrekt en steeds sneller te laten rijden. Daarmee sluit je aan bij een trend waarbij beleidsmaatregelen worden genomen, waarvan dominante sociale groepen (in dit geval jonge fitte mensen) profiteren terwijl andere sociale groepen (in dit geval ouderen en mensen met een beperking) worden gemarginaliseerd of uitgesloten. In Leusden willen we dat niet hebben en dat hebben we pas nog in bijvoorbeeld het inclusiebeleid afgesproken.</p> <p data-bbox="204 1496 831 2040">In het kader van de basismobiliteit wordt op pag. 33 gezegd dat het daarbij gaat om personen die niet meer zelfstandig kunnen of willen reizen en die behoefte hebben aan service en vervoer van deur tot deur. Voor hen voldoet het reguliere openbaar vervoer niet. Die groep is er inderdaad, maar een grote en door de geschetste aanpak groeiende groep inwoners betreft mensen (m.n. ouderen en andere mensen met een lichte fysieke beperking) die heel goed gebruik kunnen maken van het reguliere openbaar vervoer, maar voor wie dat steeds moeilijker wordt gemaakt als het openbaar vervoer steeds minder goed bereikbaar wordt, dus niet binnen de genoemde 5 minuten loopafstand (hemelsbreed ca 300 meter). Voor hen zijn er geen goede alternatieven. Ook niet in dit plan. Het probleem ligt niet bij deze mensen maar bij een zich terugtrekkend openbaar vervoer. Daardoor worden</p> | <p data-bbox="869 293 1406 450">De ontwikkelingen, waaronder de vergrijzing, zijn beschreven in het vastgestelde document ‘Kernopgaven en Ambities’ (hoofdstuk 2). Deze teksten hebben wij niet herhaald in het Mobiliteitsplan.</p> <p data-bbox="869 488 1406 909">Wij ondersteunen uw zorgpunten over een goed openbaar vervoer in de gemeente Leusden. Wij constateren daarbij dat uw opmerkingen, suggesties en zorgpunten aansluiten bij de vastgestelde ambities (zie bladzijde 8):</p> <ul data-bbox="869 651 1406 909" style="list-style-type: none"> - De beschikbaarheid van het openbaar vervoer voor alle delen van onze gemeente en de diverse doelgroepen verbeteren. - Zorgen voor mobiliteitsvoorzieningen voor ouderen zodat deze actief kunnen blijven deelnemen aan de sociale activiteiten en zelfstandig gebruik kunnen blijven maken van voorzieningen. <p data-bbox="869 947 1406 1167">In onze beleidsvoorstellen zetten wij in op twee sporen:</p> <ol data-bbox="869 1010 1406 1167" style="list-style-type: none"> 1. Een kernnet met snelle verbindingen. 2. Een aanvullend systeem (basismobiliteit) dat de ‘gaten’ opvult in het kernnet en meer service en kwaliteit biedt voor personen met een beperking. <p data-bbox="869 1205 1406 1525">We kunnen daarbij de huidige situatie en de ontwikkelingen niet negeren en moeten realistische keuzes maken, die we met vertrouwen voor kunnen leggen aan de Provincie Utrecht. We achten het niet langer realistisch dat een regulier OV-net een zodanige dekking biedt binnen onze gemeente dat er binnen 300 m (hemelsbreed) een halte aanwezig is. Dat is een niveau dat zelfs in een grotere stedelijke gebieden niet behaald kan worden.</p> <p data-bbox="869 1563 1406 2040">De planhorizon van dit Mobiliteitsplan loopt tot 2030. Inmiddels is wel duidelijk dat de gevolgen van het Covid-19 virus op het gebied van het openbaar vervoer ronduit desastreus zijn. Doordat de reizigersopbrengsten enorm gekelderd zijn lijkt een inkringing van het voorzieningenniveau de komende jaren onontkoombaar. Op zijn beurt komt het versoberen van de dienstregeling de aantrekkelijkheid van het openbaar vervoer niet ten goede. Het is nog maar de vraag of het aantal busreizigers ooit weer het oude niveau van voor de corona-pandemie zal bereiken. Met dit gegeven in het achterhoofd menen wij dat uw pleidooi voor een andere c.q. ruimere opzet van het openbaar vervoer (met</p> |

| Ontvangen reactie | Hoe is reactie verwerkt? |
|---|--|
| <p>zij belemmerd in hun deelname aan het maatschappelijk leven, waardoor hun kwaliteit van leven negatief wordt beïnvloed.</p> <p>Het concept-Mobiliteitsplan van Leusden zou daarom juist voor deze mensen in de bres moeten springen en plannen moeten aangeven om voor deze mensen weer een goed en bereikbaar openbaar vervoer te krijgen. Uiteindelijk gaat de provincie daarover maar er zijn, zeker met het huidige provinciebestuur, veel mogelijkheden om als gemeente daarop invloed te hebben. Een goed mobiliteitsplan kan een belangrijk instrument daarin zijn.</p> <p>Vanaf een afstand wordt vaak gedacht en beweerd dat het openbaar vervoer aansluit op het aanvullend vervoer of doelgroepenvervoer. Maar dat is niet zo. Het gat wordt zelfs steeds groter.</p> <p>Op het doelgroepenvervoer wordt steeds meer bezuinigd. Initiatieven zijn bijna altijd gebaseerd op vrijwilligerswerk en zeer onvolledig. Vrijwilligerswerk is prachtig maar uiterst kwetsbaar zoals we in de afgelopen maanden hebben gezien en het is afhankelijk van de beschikbaarheid van vrijwilligers.</p> <p>Aanvullende alternatieve vormen zijn bovendien vaak of veel duurder voor betrokkenen of veel minder aantrekkelijk door extra overstappen of wachttijden. Ook het psychologische aspect (stigmatisering) speelt een rol. 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> <p>De basismobiliteit zou dan ook veel meer dan nu in ons plan moeten worden ingevuld met het reguliere openbaar vervoer. <u>De kerntaak van het openbaar vervoer is om als nutsvoorziening mensen te vervoeren.</u> Het terugdringen van het autogebruik is hooguit een secundair doel, maar wordt nu als kerndoel gebruikt. Het terugdringen van het autogebruik is ook van veel meer factoren afhankelijk zoals bijvoorbeeld voorlichting, milieubewustzijn, risico's, comfort en parkeermogelijkheden.</p> <p>Natuurlijk kunnen wij in ons Mobiliteitsplan niet bepalen hoe het openbaar vervoer precies zal worden ingericht. Dat wordt door de provincie bepaald, maar het beleid van de provincie is om daarin de gemeenten en belangenorganisaties te betrekken. We moeten daarom m.i. in ons plan opnemen wat we als gemeente willen bereiken. Als we nu al onze ambities opgeven omdat de provincie dat wel niet zal willen dan is de strijd al verloren voordat die begint. We zouden ons daarbij niet op het verleden moeten richten maar op de nieuwe OV-concessie die nu wordt voorbereid.</p> <p>De invulling van de zogenoemde basismobiliteit is inhoudelijk bijna helemaal blanco. Ook t.b.v. mensen met</p> | <p>extra ontsluitende lijnbussen die dan ook nog eens naar het centrum van Amersfoort moeten doorrijden) zo goed als zeker geen kans van slagen heeft. Zo'n aanvullend ov-systeem is ronduit kostbaar, temeer daar het aantal gebruikers van een dergelijke voorziening naar verwachting relatief laag zal zijn omdat de snelle busverbinding (Lijn 17) voor velen simpelweg een aantrekkelijker alternatief zal blijven.</p> <p>Zelfs voor de corona-crisis heeft de provincie Utrecht als concessieverlener de raadsbreed geuite wens om de lijnvoering aan te passen c.q. te kiezen voor een meer evenwichtige gebiedsontsluiting consequent van de hand gewezen. In de afgelopen jaren hebben wij nooit enig signaal ontvangen dat de provincie het uitgangspunt van directe/snelle en hoogfrequente busverbinding ter discussie wil stellen. Het tegendeel is eerder waar.</p> <p>En in de post-coronaperiode achten wij honorering van ons eerdere verzoek zo goed als kansloos omdat de provincie als vervoerautoriteit de schaarse middelen hard nodig zal hebben om de huidige lijnvoering zo goed mogelijk in de benen te kunnen houden.</p> <p>Dat de provincie de komende 10 jaar zal afstappen van het huidige openbaar vervoer-concept achten wij niet realistisch. Snelle en hoogfrequente verbindingen zijn nodig om forensen vanuit de auto in de bus te krijgen. Met name deze doelgroep zorgt voor het merendeel van reizigersopbrengsten. Als deze groep het openbaar vervoer massaal de rug zou toekeren zal het voorzieningenniveau nog verder dalen en belanden we in een negatieve spiraal, waardoor er wellicht nog verder gesneden zal moeten worden. En daarmee komen ook de ambities om de CO₂-uitstoot aanzienlijk te beperken nog verder onder druk te staan. Voor deze aspecten kunnen we de ogen niet sluiten.</p> <p>Wanneer wij het voorstel voor de invoering van een aanvullende ontsluitende buslijn (door de wijken) zouden overnemen houdt dit in dat de kosten van dit vervoersysteem (volledig) vanuit de gemeentebegroting bekostigd moeten worden. Gelet op de financiële positie van de gemeente vinden wij dit niet verantwoord. Daarom zullen wij de gemeenteraad geen voorstel presenteren om middelen vrij te maken voor een aanvullend systeem met een extra ontsluitende directe buslijn tussen Amersfoort-centrum en de woonwijken in Leusden. Uiteraard mag u wel van ons verwachten dat wij in de aanloop naar een nieuwe ov-concessie (Nota van Uitgangspunten) zullen aandringen op een evenwichtiger gebiedsontsluiting. Ook wij blijven van mening dat</p> |

| Ontvangen reactie | Hoe is reactie verwerkt? |
|---|--|
| <p>grotere beperkingen. Er wordt opgemerkt dat AutoMaatje zodanig ondersteund zal worden dat het een volwaardig systeem van basismobiliteit biedt, maar daar staat geen enkel concreet voornemen bij. AutoMaatje kan ook nooit “een volwaardig systeem van basismobiliteit” worden, o.a. omdat het op vrijwilligers is gebaseerd. Het is prachtig maar kwetsbaar en verhoudingsgewijs ook duur.</p> <p>De inrichting van het openbaar vervoer heeft een directe relatie met de ruimtelijke inrichting van Leusden. Bij de planning van winkel- en woonvoorzieningen, m.n. voor ouderen is nabijheid van openbaar vervoer een belangrijk punt. Dat geldt natuurlijk ook andersom, de inrichting van mobiliteit in het algemeen en van openbaar vervoer in het bijzonder moet gerelateerd zijn aan de inrichting van Leusden.</p> <p>Het kaartje op pag. 27 laat duidelijk zien dat dit ontspoord is. Maar het plan doet daar niets mee.</p> <p>Uit het kaartje blijkt dat een zeer groot deel van de inwoners (en in belangrijke mate ook ouderen) van Leusden geen goede toegang hebben tot het openbaar vervoer omdat de bus te ver weg is. Raar genoeg stelt het rapport op blz. 27 ook dat de voor personen met een beperking en/of ouderen te grote loopafstand los staat van het aanbod van het reguliere OV-net. Het probleem in een deel van Leusden is juist dat het aanbod van openbaar vervoer is verschaald en losgekoppeld is van de ruimtelijke inrichting.</p> <p>Niet al het oude hoeft per se terug, maar er was een goed openbaarvervoersaanbod in het zuidelijk deel van Leusden-centrum. Die bus is niet gestopt omdat hij te weinig gebruikt werd, (in 2016 ca 250 instappers per dag) maar omdat het combineren van beide buslijnen tot één gestrekte lijn per saldo voor de busmaatschappij voordeliger was. Dat resulteerde in een afname van ca. 70 instappers per dag die niet meer of met andere middelen gingen reizen.</p> <p>Voor de mensen die daardoor getroffen zijn heeft de gemeente niets gedaan en is dat volgens dit concept ook niet van plan.</p> <p>Het concept-plan gaat nog uit van het bestaan van de buurtbus (lijn 509). Genegeerd wordt dat het gebruik ervan minimaal is en dat de buurtbus al maanden niet functioneert (corona-maatregelen) en dat hij daarvoor ook nauwelijks passagiers trok. Op zich is een buurtbus niet verkeerd maar deze bus is hier ingezet als vervanging voor een directe, goede verbinding met Amersfoort. De buurtbus rijdt echter niet naar Amersfoort, maar naar Hoevelaken/Nijkerk of Achterveld/Barneveld. Natuurlijk kan je overstappen op een echte bus die wel naar Amersfoort gaat maar dat is onzeker en betekent weer een eind lopen en wachten op een bus. En dat is voor veel ouderen problematisch.</p> | <p>de loopafstand tussen halte en bestemming in bepaalde delen van de gemeente (veel) te lang is.</p> <p>Wij willen niet in een situatie geraken waarin we niet verder komen en het openbaar vervoer voor onze inwoners dus niet verbetert. Daarom hebben we keuzes gemaakt waarmee we vooruitgang en voortgang kunnen boeken. De goed functionerende lijnen van het kernnet willen we in stand houden en de toegankelijkheid daarvan vergroten door een goede fietsbereikbaarheid en aansluitingen op enkele buurtbussen. Daarmee hebben we echter nog niet een volledige dekking binnen onze gemeente. Bovendien zullen personen met een beperking zelfs ook moeite hebben met korte loopafstanden. Daarom zetten wij in op een aanvullend systeem dat vervoer biedt van deur tot deur. Wij hebben in ons Mobiliteitsplan nog geen concrete uitgewerkte voorstellen opgenomen. Wel hebben we als oplossingsrichting Automaatje genoemd omdat we dit als een kansrijk concept beschouwen. Maar andere oplossingen willen we zeker niet uitsluiten. Dit hebben we nu ook expliciet zo opgenomen in het Mobiliteitsplan. We hebben wel als voorwaarde gesteld dat het een volwaardig systeem moet zijn waarvan de continuïteit verzekerd is. Hierbij kunnen vrijwilligers een rol spelen zolang de continuïteit maar niet in het geding komt.</p> <p>Dat de gemeente niets gedaan heeft voor mensen die getroffen zijn door het wegvallen van lijn 77 is niet juist. Mensen die hierdoor in de problemen zijn gekomen konden zich bij de gemeente/Lariks melden, waarna in overleg met hen naar een alternatief is gezocht. Een aantal van hen kon via deze aanpak worden geholpen.</p> <p>Indien de gemeenteraad onze beleidsvoorstellen ondersteunt, zal het project basismobiliteit opgenomen worden in de Mobiliteitsagenda en daarna zullen de concrete mogelijkheden ontwikkeld worden in samenwerking met de Provincie Utrecht en de betrokken belangenorganisaties. Dat geldt uiteraard voor de organisatie namens wie u uw reactie heeft ingediend. Met de provincie worden gesprekken gevoerd over de opstart van aanvullend openbaar vervoer. Daarbij moet u denken aan een pilot (die in meerdere gemeenten wordt uitgerold). De kans dat we hier gezamenlijk een succes van kunnen maken wordt groter naarmate afstand wordt genomen van terugkeer van het oude systeem van voor 2016. Het 'op 2 paarden wedden' kan de succesvolle introductie van een op maat gesneden</p> |

| Ontvangen reactie | Hoe is reactie verwerkt? |
|--|---|
| <p>De participatieraad heeft in haar advies op het gemeentelijk inclusiebeleid geschreven: “Wij adviseren u in dit en komend jaar sterk in te zetten op een vervoersaanbod dat meer bereikbaar en toegankelijk is voor alle inwoners en hun bezoekers dan het huidige. In het bijzonder zouden de bushaltes weer geactiveerd moeten worden in de buurt van de Biezenkamp/'t Hamersveld en het zuidelijk deel van Leusden Centrum.” In dit concept plan is daar jammer genoeg niets mee gedaan.</p> <p>In het kader van de HOV-ontwikkelingen wordt o.a. nagedacht over de mogelijkheid om een snelle verbinding Amersfoort – Utrecht (Universiteitsterrein) te ontwikkelen. In dat kader wordt ook geopperd dat reizigers vanuit Leusden dan niet meer rechtstreeks vanuit Leusden naar Utrecht (bus 299) worden vervoerd maar dat zij eerst naar Amersfoort-centrum gaan om dan over te stappen op de snelle lijn naar Utrecht. Voor Leusdense reizigers zal dat altijd een verslechtering betekenen. Het concept plan besteedt daar echter geen aandacht aan.</p> <p>Leusdenaren komen niet alleen in Amersfoort en Utrecht. Behalve verbindingen met de kernen Leusden-Zuid en Achterveld en de Dodeweg (begraafplaats) zijn er ook relevante verbindingen met Woudenberg, Ede, Nijkerk, Barneveld, Zeist etc. Daarover staat niets genoemd in het concept plan. Ook de voormalige spoorlijn naar Veenendaal wordt niet genoemd.</p> <p>Over fietspaden Twee richtingsfietspaden lijken aantrekkelijk voor fietsers maar andere weggebruikers rekenen er niet op. Tweerichtingsfietspaden kunnen daarom juist erg gevaarlijk zijn.</p> | <p>systeem van aanvullend openbaar vervoer in de weg staan. Als we de kansen optimaal willen benutten moeten we hier ook vol en volledig voor gaan.</p> <p>Het terugdringen van het autogebruik is van meerdere factoren afhankelijk. Hier hebben we al de nodige aandacht aan besteed in paragraaf 2.2 (verleiden tot ander mobiliteitsgedrag). Om forensen uit de auto in de bus te krijgen moet de reistijd van de bus wel concurrerend zijn. En dat pleit weer voor snelle en hoogfrequente verbindingen.</p> <p>Het belang van de verbindingen met Utrecht en een aantal omliggende gemeente onderschrijven wij ook. Veel van deze verbindingen zullen naar onze mening via Amersfoort Centraal verlopen. Vandaar dat wij hechten aan een snelle verbinding naar Amersfoort.</p> <p>Wij hebben de tekst nog expliciet aangevuld met het belang van het openbaar vervoer naar de omliggende gemeenten binnen een regionaal netwerk van openbaar vervoer.</p> <p>Deze constatering is juist. Wij passen dit ook alleen toe in combinatie met verkeerslichten en/of drempels/plateau's, goed uitzicht en attentieverhogende maatregelen. Deze kwaliteitseisen hebben we expliciet toegevoegd aan bijlage 1.</p> |
| <p>8. G. Wildeboer namens ROCOV, Stichting Duw Groep en Werkgroep Wonen, Mobiliteit en Toegankelijkheid</p> | |
| <p>Had aanvankelijk ook de nodige zorgpunten over het openbaar vervoer. Heeft daarom aangedrongen op een gesprek met het college.</p> | <p>Na een verhelderend gesprek met de wethouders Van Beurden en Vos kan worden ingestemd met het voornemen om in het kader van de nieuwe ov-concessie bij de provincie te blijven aandringen op een meer evenwichtige oppervlakteontsluiting van het openbaar busvervoer in onze gemeente. Ook omdat de kans dat de provincie deze wens zal honoreren klein wordt geacht wordt het stimuleren van maatwerkoplossingen zoals AutoMaatje van harte ondersteund.</p> |
| <p>9. LTO Noord afdeling Gelderse Vallei</p> | |

| Ontvangen reactie | Hoe is reactie verwerkt? |
|---|---|
| <p>Zullen er geen nieuwe drempels o.i.d. bijkomen in het buitengebied, ik hoop dat jullie dat voornemen ook zullen vasthouden.</p> <p>Wat betreft de optie voor fietsstraten. Graag in overweging nemen dat er grote vrachtwagencombinaties en loonwerkers de bedrijven op de Leusbroekerweg ongehinderd moeten kunnen bereiken, evenals de agrarische ondernemers zelf met hun materieel natuurlijk. Dit geldt ook voor Hamersveldseweg en Langesteeg. Ik heb even gekeken wat een fietsstraat daadwerkelijk inhoudt. Hierin wordt telkens benoemd dat het aandeel fietsers en automobilisten evenredig moet zijn om te gaan realiseren. Ik vraag mij af of er evenveel of meer fietsers gebruik maken van de weg dan er gemotoriseerd vervoer gebruik maakt van de weg. Verder is het een mooi en uitgebreid mobiliteitsplan.</p> | <p>Die garantie kunnen wij niet geven maar hier zullen wij uiterst terughoudend mee zijn. Indien snelheidsremmende maatregelen nodig zijn zullen we eerst de mogelijkheden van de alternatieven voor drempels beoordelen. Bij de uitwerking van het voorgestelde beleid zal per project overlegd worden met belanghebbende organisaties. Dit zal plaatsvinden na de vaststelling van het Mobiliteitsplan door de gemeenteraad. LTO is uiteraard zo'n belanghebbende organisatie.</p> <p>De Leusbroekerweg (gedeelte tussen de Arnhemseweg en het Valleikanaal) is een belangrijke schakel in het regionaal fietsnetwerk. Vanuit dat oogpunt is het wenselijk de veiligheid en het comfort op deze verbinding voor het fietsverkeer te verbeteren. Op welke wijze dat het best kan gebeuren is een punt voor nadere uitwerking. Een fietsstraat is hier overigens niet de meest voor de hand liggende optie.</p> |
| <p>De volgende personen hebben geen gebruik gemaakt van de mogelijkheid om een reactie in te dienen. Volgens de afspraken betekent dit dat zij geen opmerkingen hebben: C. Najafi; R.de Jong; E. van Ginkel; G. Weimar; J. Brouwer; P. Groenendaal; F. Groosmuller; R. Lith; H. Ytsma; E.J. Schipper; K.J. v.d. Hoven (Ondernemers Leusden); H. Fontijn; R. Borghardt (033 Op De Fiets), M. Marseille; H. Scheffer; R. Madiol (LAS/SOL); B. Keus (LAS)</p> | |