



## Raadsvoorstel

<b>Zaaknummer</b>	L278829
<b>Datum raadsvergadering</b>	30 september 2021
<b>Portefeuillehouder</b>	W.R. Vos
<b>Onderwerp</b>	Mobiliteitsplan 'Leusden kijkt vooruit'

### Voorstel

Het college stelt u voor:

1. in te stemmen met de in het Mobiliteitsplan 'Leusden kijkt vooruit' geformuleerde beleidsvoornemens en daarbij de in paragraaf 2.1 genoemde Duurzaamheidsladder Mobiliteit als (specifiek) uitgangspunt te hanteren;
2. het verkeerssysteem zodanig te transformeren dat verplaatsingen binnen de kern Leusden sneller per fiets afgelegd kunnen worden;
3. het college opdracht te verlenen de in het Mobiliteitsplan genoemde beleidsvoornemens te vertalen naar een concreet uitvoeringsprogramma.

### Aanleiding

De verwachting is dat de mobiliteit de komende jaren nog een stevige groei te zien zal geven. Na een stevige 'dip' als gevolg van de corona-crisis moet, ondanks de groei van het thuiswerken, nog steeds rekening worden gehouden met een significante groei van de mobiliteit. We worden immers steeds ouder en blijven langer mobiel. En dat zien we terug in het aantal verkeersbewegingen. De effecten van die mobiliteitsgroei zullen niet aan Leusden voorbij gaan.

In de aanloop naar een nieuw Mobiliteitsplan heeft u op 2 juli 2020 ingestemd met de in deelnota I geformuleerde kernopgaven en ambities en ons opgedragen deze te gebruiken als fundament van het op te stellen Mobiliteitsplan. De kernopgaven zijn: zorgen voor 1) een duurzame mobiliteitsontwikkeling en 2) een toekomstbestendige werk- en woongemeente. Dit Mobiliteitsplan willen wij u nu ter vaststelling aanbieden. Het Mobiliteitsplan heeft het karakter van een visiedocument. Daarin hebben wij inzichtelijk gemaakt welke kant wij op willen en welke keuzes in dat kader moeten worden gemaakt. Nadat deze visie door u is onderschreven willen wij aan de slag met de vertaling van de visie naar concrete maatregelen.

### Participatie/communicatie

Bij de start van het proces op weg naar een nieuw Mobiliteitsplan is iedereen de mogelijkheid geboden hierover mee te denken en mee te praten. Ondanks een brede oproep via de sociale en lokale media is het aantal aanmeldingen relatief beperkt gebleven. Daar staat tegenover dat degenen die zich hadden aangemeld wel kritisch en constructief hebben meegedacht waardoor het eindproduct aan kwaliteit heeft gewonnen.

Ook het concept-Mobiliteitsplan is aan deze 'begeleidingsgroep' voorgelegd. Vanzelfsprekend is hen ook toen de gelegenheid geboden hier op te reageren. Een aantal participanten heeft hier gebruik van gemaakt. Hun inbreng, voorzien van onze reactie daarop, is verwoord in de zienswijzennota die als bijlage is toegevoegd. Daarin kunt u lezen wat wij met deze inbreng hebben gedaan of nog willen doen.



## **Doel / Effect**

Het doel is om Leusden (duurzaam) veilig, bereikbaar en leefbaar te houden. Daarbij is een belangrijke rol weggelegd voor de (elektrische) fiets met name bij binnengemeentelijke verplaatsingen. Meer fietsen is niet alleen goed voor de gezondheid, maar zorgt ook voor minder uitstoot van schadelijke stoffen. Daarnaast draagt minder autogebruik ook bij aan het verminderen van de filekansen. Een ander doel is ervoor zorgen dat ouderen zolang mogelijk kunnen blijven meedoen. En daarvoor is mobiliteit een basisbehoefte. Voor degenen die zich niet langer zelfstandig met de auto of met de fiets kunnen verplaatsen moeten alternatieven beschikbaar zijn.

## **Argumenten**

### *1.1 De mobiliteitsontwikkelingen gaan niet aan Leusden voorbij*

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. En dat vraagt om passende maatregelen. Een omslag in het mobiliteitsgedrag, vooral in de spitsuren, naar meer gebruik van de fiets en het openbaar vervoer is noodzakelijk om Leusden veilig, bereikbaar en leefbaar te houden. Wat ook aandacht behoeft is het beter op elkaar laten aansluiten van de verschillende mobiliteitsvormen (ketenmobiliteit). Verder valt ook winst te halen door het goederenvervoer anders te organiseren (stedelijke distributie).

### *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. De komende jaren worden ook door het Rijk grote bedragen vrijgemaakt voor investeringen in de fietsinfrastructuur (Nationaal Toekomstbeeld 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 kwaliteit van de alternatieven te vergroten waardoor mensen ook eerder voor de fiets zullen kiezen.

### *1.3 Mobiliteitsplan draagt bij aan realisatie 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 automobilititeit heeft als bijkomend voordeel, dat minder duurzame energie opgewekt hoeft te worden in de vorm van zonnepanelen en windenergie 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. Ook in onze gemeentelijke plannen vanuit het Sociaal Domein is gezondheid een belangrijk thema. 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 (geestelijke) gezondheid. Maar dat vraagt dan wel om een infrastructuur waar het langzaam verkeer letterlijk en figuurlijk de ruimte krijgt zoals brede(re) trottoirs. Gemotoriseerd verkeer heeft negatieve omgevingseffecten (geluid, emissie, barrièrewerking, aantasting ecologie). Maar een te dominante rol voor de auto kan ook een bedreiging zijn voor de verkeersveiligheid. Het beleid is erop gericht om het autoverkeer (inclusief het forenzenverkeer) snel en veilig af te wikkelen via de hoofdwegstructuur.

#### *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 openbaar-vervoernet 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 provincie Utrecht is de concessieverlener voor het openbaar busvervoer in onze regio. 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. Daarbij willen wij inzetten op een evenwichtiger gebiedsontsluiting in combinatie met maatwerkvervoer. Op dit vlak zoeken we de aansluiting bij onze in november 2020 vastgestelde inclusieagenda.

#### *1.6 Uitbreiding parkeren minder vanzelfsprekend*

Het al maar toenemend autobezit is een punt van zorg. Het parkeren van al die auto's vraagt immers veel ruimte. En die ruimte kan niet langer voor andere doeleinden worden benut. Ook om die reden is het gewenst het vraagvolgend parkeerbeleid ter discussie te stellen. Door het hanteren van stringenter normen bij nieuwbouwwontwikkelingen kan het autobezit (in de vorm van de tweede of derde auto) worden ontmoedigd. In de praktijk blijken veel nieuwbouwwontwikkelingen niet haalbaar wanneer wordt vastgehouden aan hoge parkeernormen. En dat speelt met name bij inbreidingsplannen in bestaand stedelijk gebied. Het hanteren van een lagere parkeernorm kan dus betekenen dat het niet altijd mogelijk is om de auto dicht bij de woning te parkeren. Door 'te spelen' met parkeernormen willen we (ook) het gebruik van de deelauto stimuleren. Uiteraard geldt dit ook voor het gebruik van elektrische voertuigen.

Wat wel moet worden voorkomen is uitwijkgedrag naar omliggende woonwijken (waterbed-effect). Als gemeente beschikken we over instrumenten om dit te kunnen reguleren.

#### **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 (op/afrit 7) is zeer ingrijpend en maakt geen deel uit van 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 dit Mobiliteitsplan (visiedeel) heeft vastgesteld willen we aan de slag met het opstellen van een uitvoeringsprogramma. Daarin willen wij de ambities/visie vertalen naar concrete projecten. Om u enig gevoel te geven waar wij aan denken hebben wij een soort 'groslijst' bijgevoegd van mogelijke maatregelen. Voor alle duidelijkheid: deze lijst heeft dus geen formele status en is zeker niet uitputtend.

### **Financiën**

Infrastructurele maatregelen kunnen worden bekostigd uit het restant van de Reserve bovenwijkse voorzieningen (ongeveer € 800.000,-). Daarnaast is in de meerjarenramingen rekening gehouden met een jaarlijkse bijdrage van € 750.000,- gedurende een periode van 5 jaar. Dit houdt dus in dat er per saldo ongeveer € 4.500.000,- gereserveerd is voor de uitvoering van infrastructurele maatregelen.

Dit zijn weliswaar forse bedragen maar de realiteit is dat infrastructurele werkzaamheden al snel fors in de papieren lopen. Om de beschikbare middelen zo efficiënt mogelijk in te zetten willen we infrastructurele maatregelen zoveel mogelijk combineren met de uitvoering van (groot) onderhoud. Op die manier kunnen we 'werk met werk' maken. Het uitvoeringsplan wordt opgesteld binnen de financiële kaders zoals hierboven geschetst.

### **Bijlagen**

- deelnota 1 'kernopgaven en ambities'
- reactienota (tweekolommenstructuur)
- groslijst mogelijke maatregelen

**Het college van de gemeente Leusden,**

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

**W.R. Vos**  
locoburgemeester



## Gemeente Leusden

### Raadsbesluit

De raad van de gemeente Leusden:

Besluit op basis van het voorstel van het college van 24 augustus 2021, nummer: L278829.

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

1. in te stemmen met de in het Mobiliteitsplan 'Leusden kijkt vooruit' geformuleerde beleidsvoornemens en daarbij de in paragraaf 2.1 genoemde Duurzaamheidsladder Mobiliteit als (specifiek) uitgangspunt te hanteren;
2. het verkeerssysteem zodanig te transformeren dat verplaatsingen binnen de kern Leusden sneller per fiets afgelegd kunnen worden;
3. het college opdracht te verlenen de in het Mobiliteitsplan genoemde beleidsvoornemens te vertalen naar een concreet uitvoeringsprogramma.

Besloten in de openbare raadsvergadering van 30 september 2021.

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

**G.J. Bouwmeester**  
voorzitter