



# Gemeente Leusden



## Mobiliteitsplan 'Leusden kijkt vooruit'

September 2021



# Mobiliteitsvisie 'Leusden kijkt vooruit'

Vastgesteld door de gemeenteraad van Leusden op 30 september 2021



**Gemeente Leusden**

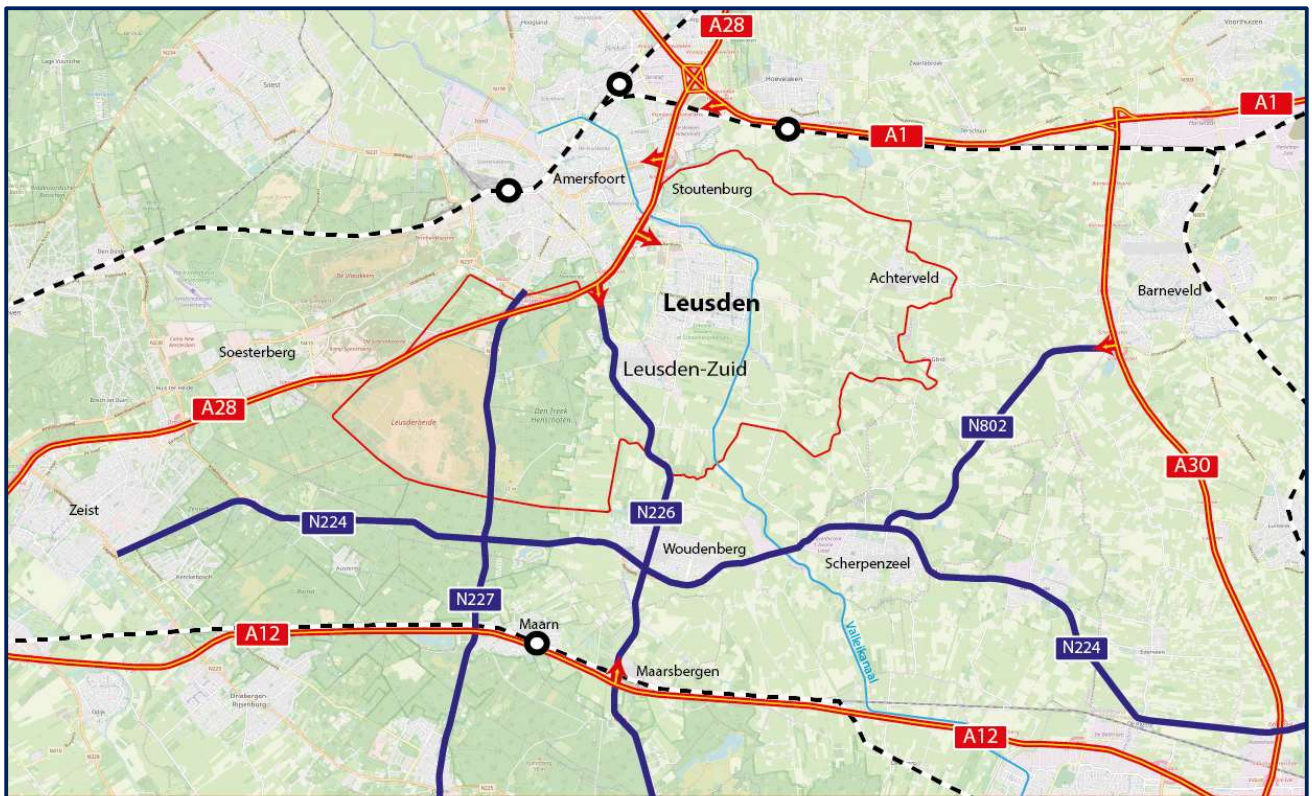


**Met Graumans**



# Inhoudsopgave

<b>1</b>	<b>De kernopgaven en ambities</b>	<b>7</b>
1.1	Mobiliteitsplan Leusden	7
1.2	De twee kernopgaven en de ambities	8
<b>2</b>	<b>Duurzame mobiliteit</b>	<b>11</b>
2.1	Duurzame oplossingen	12
2.2	Verleiden tot ander mobiliteitsgedrag	14
2.3	Schoon en efficiënt rijden	15
2.4	Parkeren	17
2.5	Klimaatadaptatie	18
<b>3</b>	<b>Duurzame bereikbaarheid</b>	<b>19</b>
3.1	Netwerk van hoofdfietsroutes	20
3.2	Lopen	24
3.3	Openbaar vervoer	25
3.4	Hoofdwegenennet	30
3.5	Netwerkkruispunten	31
3.6	Mobiliteit voor iedereen	32
<b>4</b>	<b>Verkeersveiligheid</b>	<b>35</b>
4.1	Duurzaam veilige infrastructuur	36
4.2	Risico-gestuurde aanpak	36
4.3	Maximumsnelheid respecteren	37
4.4	Handhaving blijft nodig	37
<b>5</b>	<b>Mobiliteit en de omgeving</b>	<b>39</b>
5.1	Verblijfsgebieden	40
5.2	Parkeren en ruimte	40
5.3	Linten	43
<b>6</b>	<b>Van visie naar uitvoering</b>	<b>45</b>
6.1	Samenwerken	46
6.2	Uitvoering periodiek actualiseren	46
6.3	Organisatie en werkwijze	46
6.4	Monitoring	47
6.5	Speerpunten	47
	Bijlage 1: uitgangspunten fietsnetwerk	49



### Leusden

- Autosnelweg
- Provinciale weg
- Treinstation
- - - Spoorweg
- ~ Waterweg

Regionale hoofdinfrastructuur rond Leusden



# 1 De kernopgaven en ambities

## 1.1 Mobiliteitsplan Leusden

In 2001 is het laatste Beleidsplan Verkeer van Leusden vastgesteld. In bijna 20 jaren hebben er vele nieuwe ontwikkelingen plaatsgevonden die van invloed zijn op de mobiliteit:

- o economische groei die gepaard gaat met mobiliteitsgroei en een krappe arbeidsmarkt;
- o ruimtelijke ontwikkelingen: de ontwikkeling van nieuwe woningen en bedrijvenlocaties in de provincie Utrecht (> 100.000 woningen), waaronder 8.000 woningen en 35 ha werklocaties in de regio Amersfoort;
- o een toename van de arbeidsparticipatie;
- o vergrijzing en de aandacht voor de inclusieve samenleving;
- o ambities en opgaven op het vlak van duurzaamheid en energietransitie;
- o technologische ontwikkelingen: elektrisch rijden (schoner), autonoom rijden, digitale platforms en dienstverlening;
- o de toename van het gebruik van elektrische fietsen en speed pedelecs. De snelheidsverschillen op het fietspad nemen toe;
- o een toename van marktinitiatieven op het gebied van mobiliteit waardoor de overheid meer in de rol komt van samenwerkingspartner;
- o de Omgevingswet die in 2021 ingaat. De regelgeving rond de Omgevingswet stuurt aan op integraal beleid waarbij gezondheid één van de belangrijkste thema's is. Mobiliteit

hangt samen met gezondheid (bewegen, emissie, geluid).

Gezien deze ontwikkelingen is het tijd voor een nieuw Mobiliteitsplan. Het Mobiliteitsplan gaat over alle vervoerwijzen, doelgroepen, gebieden en het maken van keuzes die nodig zijn voor een gemeente met een economisch en duurzaam perspectief. Het Mobiliteitsplan is als volgt te karakteriseren:

- o Een plan met als **tijdshorizon 2030** en waar mogelijk met een doorkijk daarna.
- o Een plan met het accent op **ambities, doelstellingen**, en de gewenste **effecten**. Het Mobiliteitsplan gaat niet over gedetailleerde maatregelen maar vooral over de koers die de gemeente inzet.
- o De **samenhang en synergie met andere beleidsvelden** zoals: duurzaamheid, economische en ruimtelijke ontwikkeling, leefbaarheid en milieu, onderwijs, landschap en groen. Duurzaamheid en verkeersveiligheid spelen altijd een rol en lopen als een rode draad door deze thema's.
- o Het Mobiliteitsplan gaat over verschillende **schaalniveaus**: wijken, de gemeente in zijn geheel en de samenhang met de regio.
- o Het Mobiliteitsplan is te gebruiken voor het maken van **investeringskeuzes** op basis van de Mobiliteitsagenda. De Mobiliteitsagenda wordt tevens input voor de Regionale Mobiliteitsagenda. In het Klimaatakkoord is opgenomen dat in alle regio's in Nederland een Regionale Mobiliteitsagenda opgesteld wordt. Bij de Mobiliteitsagenda is tevens een uitvoeringsplan voor de periode 2021-2025 opgenomen.

## 1.2 De twee kernopgaven en de ambities

Vóór het opstellen van dit Mobiliteitsplan zijn de 'Kernopgaven en Ambities' op 2 juli 2020 door de gemeenteraad vastgesteld. Dit is opgenomen in de rapportage 'Mobiliteitsplan, Leusden kijkt vooruit, kernopgaven en ambities'. In die rapportage zijn tevens de trends en ontwikkelingen opgenomen. Op basis van deze trends en ontwikkelingen en de samenhang met andere beleidsvelden zijn **twee kernopgaven en de ambities** voor Leusden gedefinieerd:

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

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

- De bestaande hoofdinfrastructuur voor het autoverkeer gaan we optimaal benutten. Aanpassing van de bestaande hoofdinfrastructuur voor het autoverkeer en van de parkeervoorzieningen komt pas aan de orde als het vergroten van het aandeel van fietsen, lopen en openbaar vervoer en de inzet van mobiliteits- en verkeersmanagement de (toekomstige) knelpunten onvoldoende kunnen oplossen. Wij voorzien geen noodzaak voor nieuwe hoofdinfrastructuur voor het autoverkeer.
- We zetten in op een toename van het fietsgebruik en het lopen door de kwaliteit van de voorzieningen te verbeteren en deze vervoerwijzen ten opzichte van het gebruik van de auto aantrekkelijker te maken. Dit betekent dat een verplaatsing van de fiets binnen onze gemeente (vrijwel) altijd sneller is dan met de auto, de fiets veilig gestald kan worden en het fietsen leuk en veilig is. Onze investeringen verschuiven (ten opzichte van het verleden) dan ook meer naar de actieve duurzame vervoerwijzen.
- De beschikbaarheid van het openbaar vervoer voor alle delen van onze gemeente (kernen Leusden, Achterveld, Stoutenburg) en de

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

- Bijdragen aan het vergroten van het gebruik van schone en zuinige voertuigen en deelauto's. Daarbij hebben we ook oog voor goederenvervoer/stedelijke distributie.
- Het optimaliseren van de afstemming tussen de verschillende mobiliteitsvormen (ketenmobiliteit).

### **Kernopgave 2: zorgen voor een toekomstbestendige werk- en woongemeente**

We richten ons mobiliteitsbeleid tevens op het beperken van de negatieve omgevingseffecten van mobiliteit:

- Werken aan een afname van het aantal letselongevallen. Helaas is de trend van een afname van het aantal letselongevallen gestopt. De speerpunten en de thema's wijzigen in de loop van de tijd. Het individuele gedrag (mentaliteit, educatie en handhaving) hebben een grote invloed.
- Bijdragen aan de bereikbaarheid van werklocaties met verschillende vervoerwijzen.
- Het gebruik van de fiets en het openbaar vervoer moet aantrekkelijk worden. Bij een toename van deze vervoerwijzen vermindert de verkeersdruk op de weg.
- Dit heeft positieve effecten op de omgeving, maar ook op de bereikbaarheid voor het weggebonden (economische) gemotoriseerde verkeer.
- Zorgen voor mobiliteitsvoorzieningen voor ouderen zodat deze actief kunnen blijven deelnemen aan de sociale activiteiten en zelfstandig gebruik kunnen blijven maken van voorzieningen.



## De ambities bij de kernopgaven

De kernopgaven zijn vertaald in de volgende ambities:

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

**Het Mobiliteitsplan is opgebouwd uit vier thema's:**

- 1. Duurzame mobiliteit (hoofdstuk 2).**
- 2. Duurzame bereikbaarheid (hoofdstuk 3).**
- 3. Verkeersveiligheid (hoofdstuk 4).**
- 4. Mobiliteit en de omgeving (hoofdstuk 5).**

**In hoofdstuk 6 is een aantal uitgangspunten voor de uitvoering opgenomen.**



## 2 Duurzame mobiliteit



## 2.1 Duurzame oplossingen

Leusden wil in 2040 CO<sub>2</sub>- en energieneutraal zijn. Op het gebied van mobiliteit is dit een enorme opgave. Het is nodig om de auto-afhankelijkheid te verminderen en het aandeel van duurzame vormen van mobiliteit te vergroten. Dit komt alleen tot stand in samenwerking met de markt, andere overheden, bewoners en bedrijven. Vrijwillig meer fietsen, meer lopen, meer gebruik van het openbaar vervoer en schoon rijden zijn noodzakelijk om de ambitie waar te maken. Wet- en regelgeving en fiscale regelingen hebben een grote invloed op keuzes die consumenten maken. Hiervoor zijn we uiteraard afhankelijk van nationale en Europese wet- en regelgeving.

Zonder aanpassingen in het mobiliteitsgedrag voorzien we binnen onze gemeente een toename van het autoverkeer met 15% in het komende decennium.

Volgens het principe van de duurzaamheidsladder is investeren in nieuwe infrastructuur en parkeervoorzieningen voor het autoverkeer pas aan de orde als andere maatregelen onvoldoende effect hebben.

De aanleg van nieuwe infrastructuur en parkeervoorzieningen kunnen wel noodzakelijk zijn bij nieuwe ruimtelijke ontwikkelingen. Tevens kan dit een optie zijn als dit sterk bijdraagt aan het verbeteren van de omgevingskwaliteit en leefbaarheid. In dat geval gaat het niet om het realiseren van een capaciteitstoename en het daardoor bevorderen van het gebruik van de auto maar om een herverdeling van het gemotoriseerde verkeer met als doel een netto positief effect op de kwaliteit van de woon- en winkelomgeving en op het veiliger en aangenamer fietsen en lopen.



In het kader van onze duurzaamheidsambities willen we inzetten op een afname van het gebruik van de auto in het woon-werkverkeer waardoor de spitsuren rustiger worden.

Minder autoverkeer in de spitsuren draagt dan bij aan het in stand houden van de bereikbaarheid voor het (economisch) weggebonden verkeer, gezondheid (meer bewegen door fietsen en lopen) en efficiënt ruimtegebruik. Volgens de verkiezing van de fietsgemeente 2020 scoort Leusden al vrij hoog op de waardering van de fietsvoorzieningen (4.4 op een schaal van 5). Toch blijven we inzetten op verdere kwaliteitsverbeteringen en daardoor op het versterken van de fietscultuur binnen onze gemeente. We continueren en intensiveren ons fietsbeleid zoals dat ook al opgenomen was in het Fietsplan 'Fietsen Leusden' (2017). Tevens zijn we, volgens de methodiek van de duurzaamheidsladder, terughoudend en selectief met het verder uitbreiden van de infrastructuur voor het autoverkeer. Het Mobiliteitsplan is een aanvulling op het Fietsplan. Onze investeringen verschuiven meer naar het langzame verkeer.

Voor het verbeteren van het openbaar vervoer zijn we sterk afhankelijk van de Provincie Utrecht. We zijn er van overtuigd dat een sterk regionaal OV-netwerk nodig is voor een duurzame en economische ontwikkeling. Daar hoort een volwaardige bediening van Leusden bij als 'satelietstad' van Amersfoort met ruim 30.000 inwoners. Leusden is sterk gericht op Amersfoort voor werken, onderwijs, winkelen, voorzieningen en treingebouwen.

We zien vooral een directe actieve rol voor onze gemeente (naast het stimuleren van het fietsgebruik) om, in samenwerking met diverse partijen, het gebruik van schoon vervoer te vergroten. Daar liggen opgaven voor verschillende segmenten: distributie, bedrijfsvervoer, gebruik van deelauto's, faciliteren van elektrisch rijden

(laadinfrastructuur en vehicle to grid) en rijden op waterstof.

Voor de uitbreidingen met nieuwe woningen is het belangrijk dat deze goed zijn aangesloten op het fietsnetwerk en dat de haltes van het openbaar vervoer binnen 5 minuten te bereiken zijn (lopend of met de fiets).

#### **Voorbeeld van een duurzame aanpak**

*Op een kruispunt met verkeerslichten in Leusden moeten automobilisten in de spits vaak 2 keer en soms 3 keer voor rood wachten. Dit wordt als vervelend ervaren. Hoe gaan we daar volgens de duurzaamheidsladder mee om?*

*We gaan eerst beoordelen of er wel sprake is van een knelpunt zoals we dat gedefinieerd hebben in paragraaf 3.4. We beoordelen of de reistijd in de spitsuren in verhouding tot de rustige uren te hoog wordt. Dat beoordelen we niet op het kruispunt maar op een corridor (deel van het hoofdwegennet) waar het kruispunt onderdeel van uitmaakt (zie paragraaf 3.4).*

*Als de totale reistijd op de corridor in de spitsuren maar beperkt toeneemt, beschouwen we het kruispunt niet als een knelpunt. Als we met eenvoudige middelen de verkeerslichtenregeling nog kunnen verbeteren is dat uiteraard wel een optie, maar we gaan de infrastructuur niet aanpakken.*

*Als de totale reistijd in de spitsuren aanzienlijk groter is dan in de daluren, is er sprake van een knelpunt. We gaan dit niet gelijk oplossen door het aantal rijstroken te vergroten. We onderzoeken eerst of bijvoorbeeld meer fietsen of spits spreiden al voldoende oplost. Als bijvoorbeeld uit onderzoek blijkt dat 30% van het autoverkeer een kortere rit maakt dan 10 km, is meer fietsen kansrijk. We beoordelen dan de verkeersafwikkeling voor een situatie dat 10% van de automobilisten op het kruispunt gebruik gaat maken van de fiets en/of 5 % iets vroeger of later komt. Als uit die analyse blijkt, dat er dan geen sprake meer is van een knelpunt, zetten we in op het wijzigen van het mobiliteitsgedrag. Indien dat niet voldoende effect zou opleveren, beoordelen we of een aanpassing van de infrastructuur tot de mogelijkheden behoort. Het is dan altijd wel een voorwaarde dat we de vertragingen niet verschuiven naar een volgend kruispunt waardoor er geen of onvoldoende effect op de corridor optreedt. En vanzelfsprekend moet er ruimte en geld voor zijn.*

## 2.2 Verleiden tot ander mobiliteitsgedrag

### Verleiden kan met voordelen

Ander mobiliteitsgedrag kunnen en willen we niet opleggen. Het gaat vooral om het verleiden van de weggebruikers om van andere vervoerwijzen dan de auto gebruik te maken.

Bedrijven hebben baat bij het verminderen van het woon-werkverkeer per auto. Daardoor verbetert de bereikbaarheid over de weg voor het economisch weggebonden verkeer.



Meer gebruikmaken van de fiets, het openbaar vervoer, mobiliteitsketens, het aanschaffen van een zuinigere of schonere auto, het vaker laten staan van de auto, gebruikmaken van een deelauto, betekent altijd het doorbreken van gewoontegedrag. Het doorbreken van het gewoontegedrag komt gemakkelijker tot stand als het nieuwe gedrag voordelen oplevert. Een financieel voordeel, zowel voor bewoners als bedrijven, is altijd een sterke prikkel. We moeten dan ook samen met de werkgevers inzetten op het behalen van zoveel mogelijk positieve waarden en voordelen.

### Werkgeversaanpak

We streven naar een groei van het fietsgebruik, vooral in het woon-werkverkeer. Om dat te realiseren is een samenwerking nodig met de werkgevers en werknemers. We gaan per bedrijvenlocatie in overleg met de werkgevers

en werknemers over de volgende gesprekspunten:

- De fietsstimuleringsacties van de Provincie Utrecht zoals het programma 'Ik Fiets' en de e-bike probeerweken. Het accent ligt op fietsstimuleringsprogramma's waarvan, op basis van evaluatie (elders), bekend is dat ze een substantieel blijvend effect hebben op een toename van het fietsgebruik.
- De succesfactoren voor de overstap van de auto naar de fiets, e-fiets, speed pedelec of het openbaar vervoer: welke belemmeringen kunnen we samen met de werkgevers weghalen?
- OV-ketens (trein+fiets, bus+fiets deelfietsen): welke voorzieningen zijn nodig om de fiets meer te gaan gebruiken in ketenverplaatsingen?
- De lessen en effecten die zijn opgetreden tijdens de coronacrisis: op welke wijze kunnen we bepaalde geconstateerde veranderingen in het mobiliteitsgedrag structureel in stand houden. Het gaat dan om: meer gebruik van de fiets, meer thuis werken, spreiden van werk- en onderwijsuren, spreiden van aanwezigheidsdagen op de bedrijven.
- Arbeidsvoorwaarden en een bedrijfscultuur die stimulerend werken op het fietsgebruik of het OV-gebruik. De nieuwe mogelijkheden op het gebied van de 'fiets van de zaak' en/of een kilometervergoeding voor het fietsgebruik, kunnen werknemers over de streep trekken. De gemeente Leusden neemt hier zelf als werkgever een voorbeeldfunctie in.

We combineren deze werkgeversaanpak met andere duurzaamheidsthema's zoals het inzetten van deelauto's als bedrijfsauto, duurzaam bedrijfsvervoer en het opwekken en gebruiken van duurzame energie. Voor een efficiënte communicatie en overlegstructuur kan het thema duurzame mobiliteit een plek krijgen in de aanpak van de regionale energietransitie.

## Bewonersaanpak

Het overleg met de bedrijven is vooral gericht op het inkomende woon-werkverkeer. Voor het uitgaande woon-werkverkeer gaan we in gesprek met onze bewoners (bewonersaanpak) over:

- verbetervoorstellen voor het gebruik van de fiets;
- de financiële en fiscale mogelijkheden die werkgevers kunnen bieden;
- de financiële aspecten van elektrisch rijden en de oplaadmogelijkheden;
- de praktische en financiële aspecten van het gebruik van deelauto's;
- het (collectief) opwekken van duurzame energie.

Ook voor dit onderdeel gaan we uit van een gecombineerde aanpak op het gebied van de energietransitie.

## 2.3 Schoon en efficiënt rijden

### Elektrische auto's

De autofabrikanten investeren fors in elektrische auto's. Er komen steeds meer merken en modellen op de markt. Het kabinet stimuleert de aanschaf van elektrische auto's door het verstrekken van aankoopsubsidies en fiscale voordelen.

De beschikbaarheid van voldoende laadinfrastructuur is een voorwaarde voor een toename van elektrisch rijden. Het aanbieden van laadinfrastructuur is vooral een taak van de markt. Als onderdeel van het Klimaatakkoord is een Nationale Agenda Laadinfrastructuur opgezet. Er komt per regio een ondersteuningsbureau dat de gemeenten ontzorgt en helpt de nodige groei van laadinfrastructuur te faciliteren. In samenwerking met marktpartijen, de provincie en het ondersteuningsbureau willen we in ieder geval het volgende bereiken:

- Minstens gelijke tred houden met de vraag naar laadvoorzieningen in de woonomgeving en bij voorkeur voorlopen op de vraag.
- Laadvoorzieningen aanbieden op locaties waar lang wordt geparkeerd (centrumgebied, parkeervoorzieningen die worden gebruikt door werknemers, hubs, publiekstrekkingen en woningen).
- Een toename van het aantal snelladers in Leusden en/of de directe omgeving. Dit aanbod zien we eveneens als een rol van de markt. Door het aanbod van snelladers te vergroten, kunnen we met een beperkter aantal laadpalen in de openbare ruimte volstaan.
- Het toepassen van 'intelligente' laadvoorzieningen die teruglevering aan het net mogelijk maken (vehicle to grid).
- Zodanig inrichten van de openbare ruimte waardoor de mogelijkheden voor thuisladen toenemen.

Op 10 maart 2020 is de herziene Energy Performance of Building Directive (EPBD) in Nederland geïmplementeerd. Dan gaat bij nieuwbouw of ingrijpende renovatie (meer dan 25% van de gebouwschil wordt vervangen) van gebouwen met meer dan 10 parkeervakken het volgende gelden. Utiliteitsgebouwen moeten worden voorzien van minimaal 1 laadpunt en van loze leidingen voor de aanleg van laadpunten bij minstens 1 op de 5 parkeervakken. Bij woongebouwen moet voortaan elk parkeervak voorzien worden van loze leidingen. Daar dient bij de ontwikkeling van bouwplannen dus nu al rekening mee gehouden te worden.

### Waterstofauto's

De introductie van de waterstofauto ligt wat lastiger, omdat de beschikbaarheid van een tankgelegenheid noodzakelijk is. Zolang er niet voldoende waterstofauto's zijn, wordt er ook niet geïnvesteerd in het aanleggen van zo'n

tankvoorziening. Collectieve afspraken met ondernemers leveren mogelijk een voldoende draagvlak op voor een tankvoorziening. We gaan met de Provincie Utrecht en de gemeente Amersfoort in gesprek om een soortgelijke aanpak als in de gemeente Arnhem in te voeren. Voor de gemeente Arnhem is het H2-drive project door de provincie Gelderland ingevoerd. Dat is een stimuleringsprogramma voor de aanschaf en het gebruik van waterstofauto's.

### **Distributie**

Er zijn veel ontwikkelingen op het gebied van schoner, kleiner en 0-emissie voor de stadsdistributie van goederen. Een fors aantal (30-40) steden neemt deel aan de Green Deal Zero-Emissie Stadslogistiek (ZES). Deze steden stellen uiterlijk in 2022 middelgrote zero-emissie zones (ZE-zones) vast. Deze zones moeten dan vervolgens met ingang van 2025 voor het goederenvervoer gaan gelden. Andere gemeenten kunnen zich hierbij aansluiten. De ervaringen die opgedaan worden in andere vergelijkbare (kleinere) gemeenten zijn interessant om te beoordelen op de toepasbaarheid en haalbaarheid in Leusden. Voor de overstap op een uitstootvrij voertuig zijn fiscale voordelen beschikbaar gesteld en komen tussen 2021 en 2025 subsidies beschikbaar. Ook voor vrachtwagens zijn er subsidies.

De gemeente Amersfoort wil de distributie in haar binnenstad anders (schoner, kleiner) gaan organiseren. In verband met de benodigde schaal en de nabijheid van de binnenstad van Amersfoort, ligt ook op dit vlak een samenwerking met de gemeente Amersfoort voor de hand.

Naast de stedelijke distributie is er een forse groei van het aantal koerier- en bezorgdiensten opgetreden. Dit is een gevolg van de groei van het online winkelen. Door de bezorging van pakketjes worden mogelijk autoritten uitgespaard. Dat zou vanuit duurzaamheid een positief effect kunnen zijn. Dit effect wordt mogelijk teniet gedaan door de retourzendingen.

Over de bestelbusjes wordt wel geklaagd. Dat ligt niet zozeer aan het aantal bestelbusjes maar meer aan het parkeer- en rijgedrag. Het bundelen van de bezorging van de pakketjes op een centraal wijkpunt zal het aantal bestelbusjes in de wijken verminderen. De kans is dan echter wel groot dat er meer autoritten zullen ontstaan. Tevens zorgt een extra overslag voor extra kosten en juridische (aansprakelijkheids)complicaties. Tevens zullen de bezorgkosten toenemen. Het is daarom voor de gemeente lastig om de bedrijfseconomische en maatschappelijke trend van thuisbezorging om te bouwen. We focussen daarom meer op het in goede banen leiden van het rij- en parkeergedrag en het bevorderen van de distributie met cargofietsen. Tevens beoordelen we de resultaten van wijkdistributiepunten zoals bijvoorbeeld de kluisjesmuur in Amersfoort (Eemplein).

### **Deelauto**

Het gebruik van deelauto's neemt vooral in de grotere steden toe. Toch is de deelauto ook voor onze bewoners financieel een interessante optie vooral als vervanger voor de tweede auto en mogelijk ook voor de eerste auto. Dit geldt ook voor de bedrijvenlocaties. Werknemers die een auto (incidenteel) nodig hebben voor hun werkzaamheden, hoeven dan niet per se met een eigen auto naar het werk te komen. Dit brengen we aan de orde in het overleg met de ondernemers en bedrijven (werkgeversaanpak).

We faciliteren het parkeren van een deelauto door een parkeerplaats te reserveren voor deelauto's die als zodanig herkenbaar zijn (naam van het aanbiedende bedrijf op het voertuig).

We brengen samen met de aanbieders de voordelen van een deelauto extra onder de aandacht van de bewoners (bewonersaanpak). Dat doen we vooral in de wijken met een hoge parkeerdruk (bijvoorbeeld Eurowoningen) waar uitbreiding van de parkeercapaciteit niet mogelijk is of dit te veel ten koste gaat van de kwaliteit van de woonomgeving (spelen, groen).



In deze wijken richten we ons specifiek op de doelgroep ouderen, die vaak nog maar in beperkte mate gebruikmaken van de eigen auto. Proefperiodes en begeleiding bij de invoering helpen om personen vertrouwd te maken met het systeem. Een tweede interessante doelgroep zijn de huishoudens die twee of meer auto's in hun bezit hebben.

#### **Voorbeeld van een stimuleringsactie gebruik deelauto**

*De Provincie Gelderland is samen met Natuur & Milieu het project 'Auto van de Straat' gestart. Drie straten in Gelderland worden geselecteerd en worden gedurende 6 maanden van een elektrische deelauto en van laadpalen voorzien. Het opladen is gratis.*

## **2.4 Parkeren**

### **Parkeerbeleid afstemmen op mobiliteitsambities**

Ons parkeerbeleid kan bijdragen aan de duurzaamheidsambities door efficiënt met de ruimte om te gaan:

- Voor nieuwe uitbreidingen van bedrijven werken we met maximum parkeernormen. Het parkeren voor werknemers wordt zoveel mogelijk gerealiseerd in collectieve voorzieningen in plaats van parkeervoorzieningen per bedrijf. Dit bevordert de uitwisselbaarheid en de efficiëntie.
- Op bestaande bedrijventerreinen maken we uitbreidingen mogelijk door een deel van de bestaande parkeerruimte te benutten. We verlagen in dergelijke situaties de parkeereis. De parkeereis wordt vervangen door een (voordeligere) financiële afdracht naar een mobiliteitsfonds. Het mobiliteitsfonds wordt aangewend voor verbeteringen op het gebied van de fiets, ketens (bijvoorbeeld openbaar vervoer + fiets) en het voorkomen van parkeeroverlast in de directe omgeving. Dit laatste is een voorwaarde. Tevens moet kunnen worden aangetoond dat een wijziging van het mobiliteitsgedrag haalbaar en realistisch is, zodat de parkeerbehoefte ook daadwerkelijk afneemt. Het voordeel van deze aanpak is dat bedrijven tegen lagere kosten bedrijfsuitbreidingen kunnen realiseren.

### **Fietsen stallen en fietsparkeernormen**

Het veilig en goed stallen van een fiets is een voorwaarde voor het fietsgebruik. Er worden steeds meer elektrische fietsen verkocht. De waarde van de fietsen stijgt, maar daarmee ook de (georganiseerde) diefstal. Voor het stallen van fietsen onderscheiden we verschillende doelgroepen met verschillende kwaliteitsbehoeften:

- Busreizigers bij OV-haltes.
- Werknemers op de bedrijventerreinen. We gaan inventariseren hoeveel werknemers het ontbreken van een afsluitbare of bewaakte fietsenstalling als een barrière voor het fietsgebruik ervaren.
- Bezoekers van winkels en publieke voorzieningen: fietsenklemmen of 'nietjes' met aanbindmogelijkheden. Op deze locaties gaan we vraagvolgend te werk.
- Onze parkeernormensystematiek gaan we uitbreiden met fietsparkeernormen voor het afgeven van omgevingsvergunningen. Dit is conform de voorstellen in het Klimaatakkoord. Voor woningen zijn de fietsparkeernormen niet van toepassing. In het bouwbesluit, dat per 1 april 2012 in werking is getreden, is al een bepaling opgenomen over bergruimte voor fietsen bij nieuwbouwwoningen. Voor de bezoekers van nieuwe woningen zijn geen extra fietsparkeerplekken nodig als de woning beschikt over een voortuin. De fietsparkeernormen moeten in een bepaalde verhouding tot de parkeernormen voor auto's staan. Voor het centrumgebied is de norm voor de fiets 100% hoger (factor 2) dan voor de auto. In de rest van de bebouwde kom zijn de parkeernormen voor de fiets en de auto aan elkaar gelijk. In het buitengebied zijn de

waarden van parkeernormen voor de fiets 50% lager dan voor het autoverkeer met uitzondering van de horeca- en recreatiefuncties.

## 2.5 Klimaatadaptatie

Bij de aanleg of vervanging van infrastructuur is meer van hetzelfde niet meer vanzelfsprekend. De mogelijkheden en voordelen van een innovatieve aanpak, op het gebied van materiaalgebruik, energieopwekking en circulair gebruik worden in de toekomst belangrijker en noodzakelijker.

We gaan een (deel van een) hoofdroute van het fietsnetwerk innovatief inrichten door bijvoorbeeld gebruik te maken van:

- circulaire materialen;
- zuinige, dynamische en adaptieve verlichting;
- het fietspad als energiebron: zonnepanelen langs, boven of in het wegdek en/of bij stallingsvoorzieningen.

Hiermee doen we ervaring op, zodat we kunnen beoordelen hoe en in welke het (financieel) haalbaar en zinvol is om daar een vervolg aan te geven.

Verder bespreken we in het kader van de werkgeversaanpak de mogelijkheden om grote parkeerplaatsen te voorzien van zonnepanelen. Verkeers- en wegapparatuur zetten we zoveel mogelijk energieneutraal in door het toepassen van mini-windmolens en/of zonnepanelen. Het vervangen of de aanleg van nieuwe infrastructuur is het moment om nieuwe duurzame technieken in te zetten, vooral als dat ook tot kostenbesparingen leidt.

Klimaatadaptatie van infrastructuur betekent het investeren in maatregelen die de netwerken waterrobuust en klimaatbestendiger maken. We gaan vitale verbindingen benoemen waar we, indien nodig, maatregelen nemen om uitval ten gevolge van extreme neerslag of hitte te voorkomen. Dit geldt niet alleen voor de

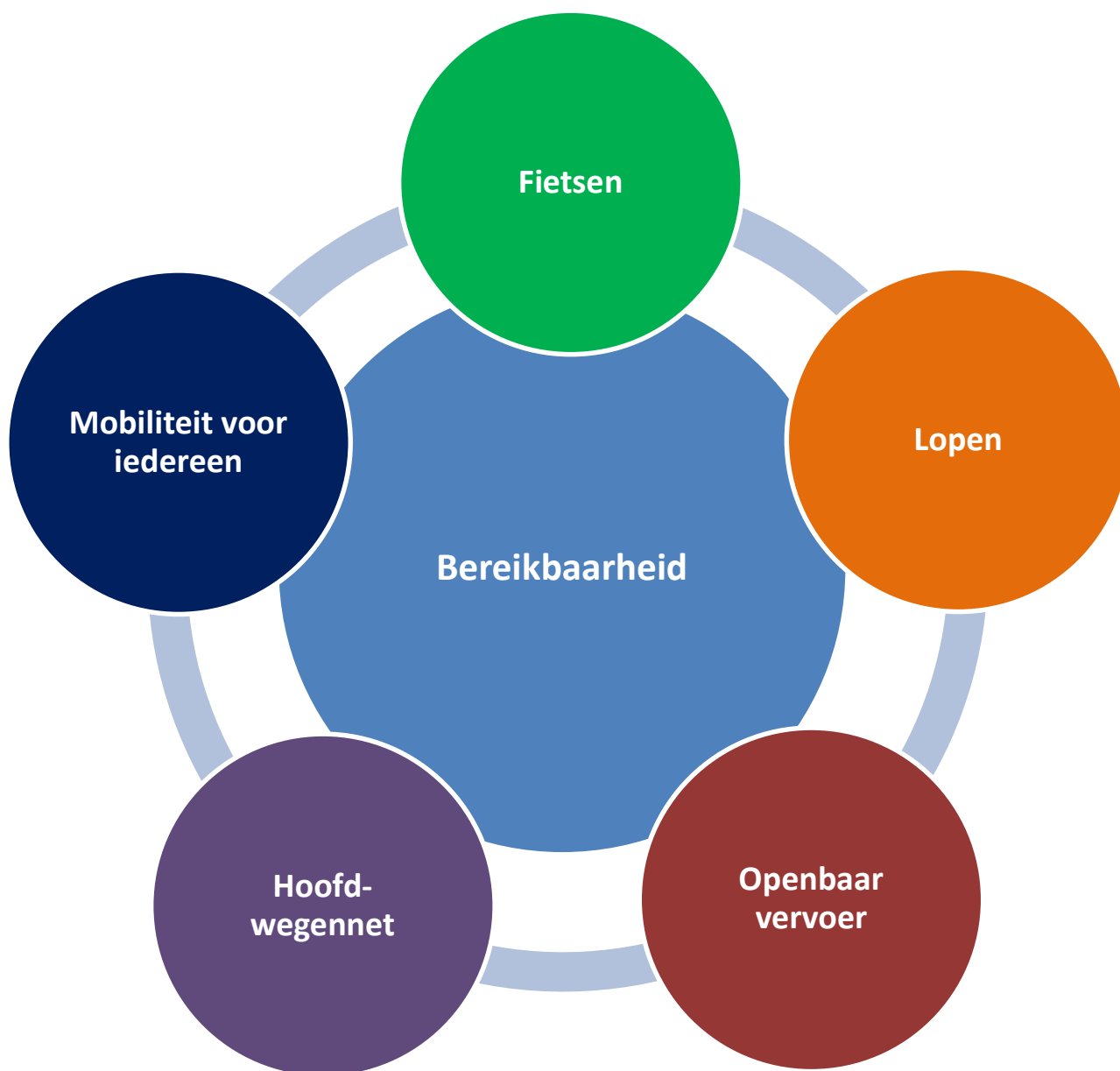
autowegen maar ook voor onderdelen van het fietsnetwerk en de OV-verbindingen. Daarmee verminderen we de kwetsbaarheid en zorgen er voor dat de bereikbaarheid, ook onder extreme omstandigheden, in stand blijft.

Voor de afwatering gaan we meer over op oppervlakkig afwateren en het toepassen van open verharding in de verblijfsgebieden en op parkeervoorzieningen.

Een lage snelheid (maximaal 30 km/uur) is, met uitzondering op het hoofdwegennet, de norm. Dit kan ondersteund worden door een inrichting en beleving van de weg en omgeving die het snelheidsgedrag positief beïnvloeden. Bij de inrichting van de straten en wegen in de verblijfsgebieden gaan we gebruikmaken van klimaatadaptieve inrichtingselementen zoals groenvoorzieningen die hemelwater opnemen en zorgen voor meer biodiversiteit.



### 3 Duurzame bereikbaarheid



### 3.1 Netwerk van hoofdfietsroutes

#### **Duurzaam, gezond en van economisch belang**

Fietsers gebruiken geen fossiele brandstoffen, nemen weinig ruimte in beslag, veroorzaken geen omgevingshinder en fietsers zijn vitaler en gezonder. Meer fietsen leidt daardoor tot een afname van bedrijfskosten en maatschappelijke kosten (ziekteverzuim en zorg) en een verbetering van de bereikbaarheid over de weg. Meer fietsgebruik is dan ook van economische betekenis. Dat geldt ook voor het winkelbezoek en boodschappen doen. Daarvoor wordt veel van de fiets gebruik gemaakt. Een toename van het fietsgebruik betekent ook dat de voorzieningen (fietspaden, stallingen) verbeterd en/of uitgebreid moeten worden. Daarbij moet ook rekening worden gehouden met de diversiteit aan fietsers en fietsen: 'gewone' fietsen, e-fietsen, racefietsen, speed-pedelecs en bakfietsen. De snelheidsverschillen nemen toe en voor de bakfietsen is meer en beter toegankelijke stallingsruimte nodig.

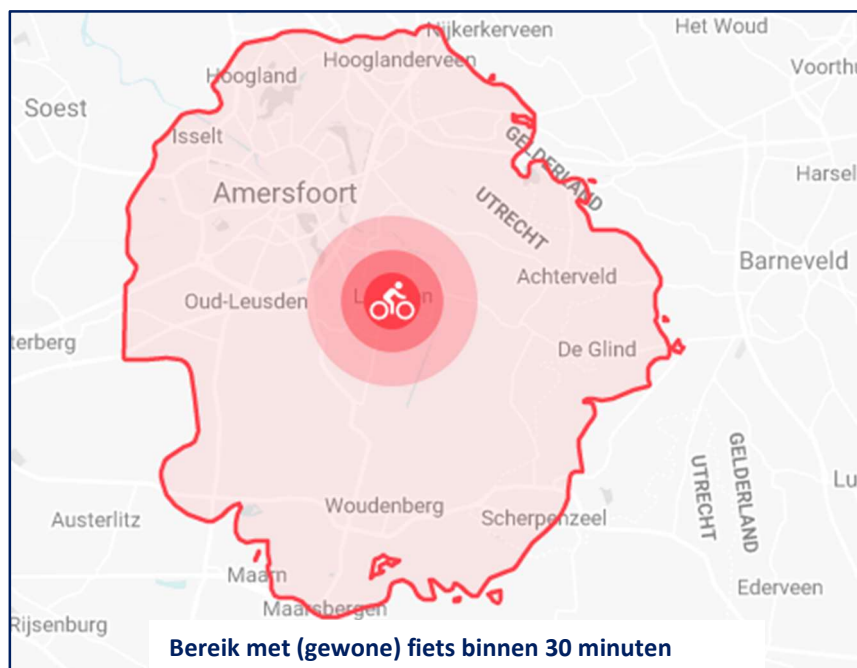
#### **Schaalgrootte uitermate geschikt voor de fiets**

Leusden is zeer geschikt om te fietsen. Binnen de bebouwde kom bedraagt de maximale fietsafstand ongeveer 5 km en naar Achterveld ruim 6,5 km.

Naar de binnenstad en het station van Amersfoort bedraagt de fietsafstand 5,5 tot 6,0 km. Veel scholieren uit Leusden maken gebruik van onderwijsvoorzieningen in Amersfoort op een afstand van 5 tot 9 km.

Eigenlijk komt iedere verplaatsing binnen Leusden en naar Amersfoort in aanmerking om de fiets te gebruiken. En dat is vaak (nagenoeg) even snel of sneller dan met de auto (van deur tot deur inclusief het parkeren en lopen). Ook een aantal regionale kernen en werklocaties ligt binnen het bereik van de fiets en e-fiets (7,5 tot 15 km). Dat geldt voor Amersfoort (diverse locaties), Woudenberg, Scherpenzeel, Maarn, Nijkerk, Bunschoten, Baarn, Barneveld en Soest.

Op de volgende afbeelding is aangegeven wat het bereik is van de fiets in het geval van 30 minuten fietsen bij een reissnelheid van 18 km/uur. Het bereik bij gebruik van een e-fiets of speed pedelec is groter dan het aangegeven gebied. Om het gebruik van de fiets maximaal te benutten zijn directe, snelle, comfortabele en aantrekkelijke fietsroutes nodig naar de regionale kernen en werklocaties. Belangrijke regionale werklocaties die buiten het bereik van de (e-)fiets vallen zijn Zeist en Utrecht.



## Regionale fietsverbindingen

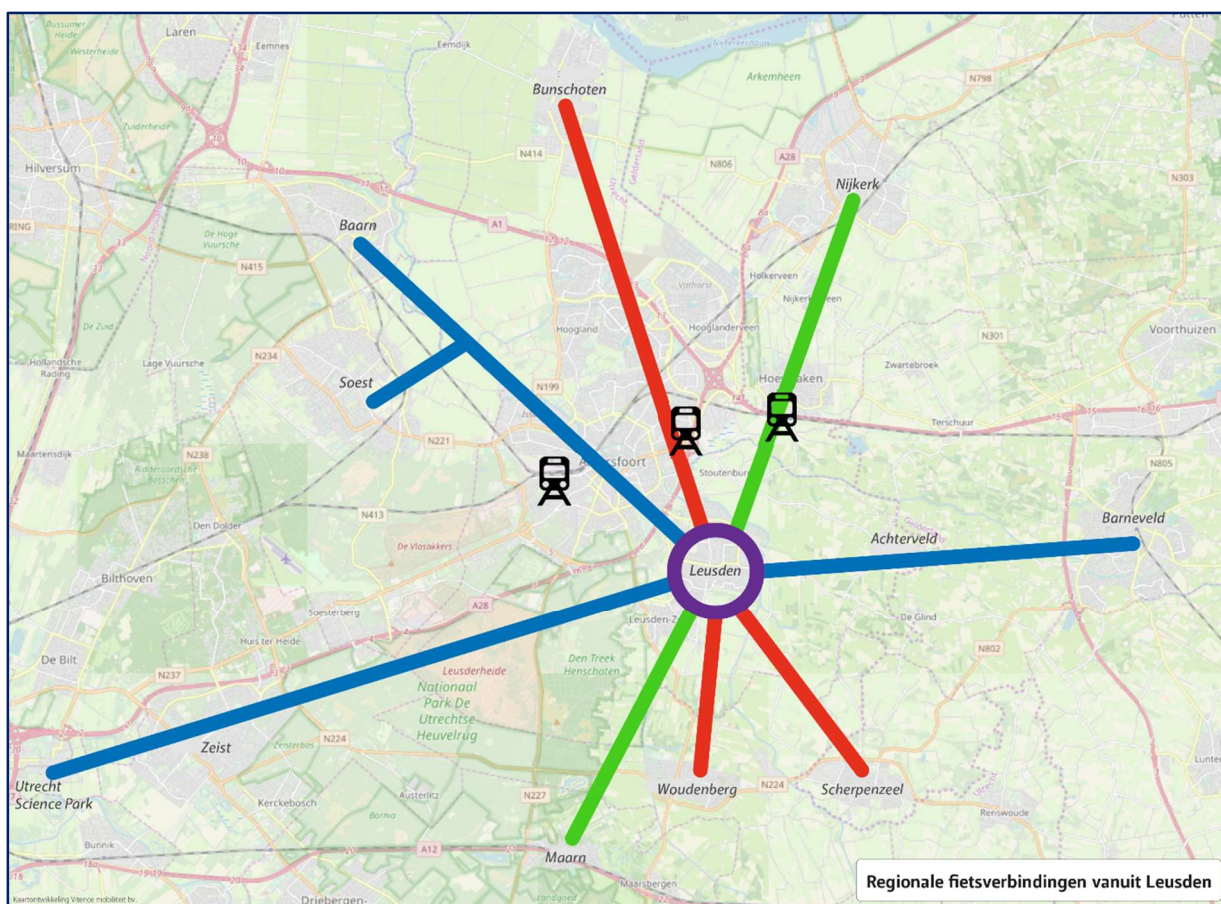
Voor onze gemeente zijn de volgende regionale fietsverbindingen het belangrijkste:

- o naar de stations Amersfoort Centraal (6,0 km), Hoevelaken (6,2 km) en Amersfoort Schothorst (6,3 km, afstanden vanaf Leusden centrum);
- o naar de werklocaties Amersfoort binnenstad, Amersfoort De Hoef, Meander Medisch Centrum, Vathorst en Soest;
- o tussen Leusden en Achterveld;
- o naar diverse onderwijslocaties in Amersfoort;
- o naar de omliggende kernen: Woudenberg, Scherpenzeel, Maarn, Nijkerk, Bunschoten, Baarn en Barneveld;
- o aansluitingen op het recreatieve netwerk.

Voor Leusden is een aantal regionale doorgaande directe fietsroutes van belang. Deze verbindingen zijn nodig om het fietsaandeel in- en uitgaande woon-werkverkeer te kunnen vergroten. Op deze verbindingen willen we kwaliteit bieden zoals deze gedefinieerd is in bijlage 1.

Leusden kan onderdeel worden van een netwerk van regionale (doorgaande) hoogwaardige fietsverbindingen:

- o Maarn – Leusden – station Hoevelaken – Hoevelaken Nijkerk;
- o Woudenberg/Scherpenzeel – Leusden – station Amersfoort Schothorst - Amersfoort-noord - Bunschoten;
- o Barneveld – Leusden – Amersfoort binnenstad en station– De Isselt – Baarn/Soest;
- o Leusden – Zeist – Utrecht-Science Park (USP).



Op een aantal van de bestaande verbindingen komt een hoge omrijfactor voor:

Omrijfactor regionale fietsverbindingen		
Fietsverbinding	Omrijfactor	Oorzaak
Leusden – Station Hoevelaken	1,44	Ontbrekende verbinding tussen Leusden-noord en Stoutenburgerlaan. Deze is onder andere van belang voor de bereikbaarheid van station Hoevelaken.
Leusden – Achterveld	1,44	Ontbrekende verbinding tussen Asschatterweg en Hessenweg. Deze verbinding is lastig te realiseren in verband met de aanwezige natuurwaarden.
Leusden – Woudenberg	1,43	Ontbrekende verbinding tussen Hamersveldseweg en Jaagpad. Deze verbinding heeft waarschijnlijk een beperkte toegevoegde gebruikerswaarde ten opzichte van het reeds aanwezige netwerk.

Omrijfactor: verhouding tussen lengte van de kortste beschikbare fietsroute en de hemelsbrede afstand. Bij een omrijfactor van 1,43 moet in werkelijkheid 43% extra meters gereden worden ten opzichte van een verbinding volgens een rechte lijn. In de praktijk zal er door bebouwing, verkaveling en natuurlijke barrières altijd sprake zijn van enige mate van omrijden. Als de omrijfactor op regionale verbindingen kleiner is dan 1,15 of binnen het stedelijk gebied kleiner dan 1,25 is de verbinding voldoende direct. Bij grotere waarden moet er extra omgereden worden.

Om het regionale fietsgebruik vanuit Leusden te versterken zijn de volgende verbeteringen in het regionale fietsnetwerk nodig:

- Snelfietsroutes (minimaal oponthoud en zo direct mogelijk) naar de belangrijkste pendelrelaties: Amersfoort (binnenstad, de Hoef, Vathorst, De Isselt), Zeist, Soest, Woudenberg en Utrecht.
- Een zodanige inrichting van de snelfietsroutes dat deze ook veilig door de speed pedelec te gebruiken zijn: voldoende breedte per richting voor het passeren en geen krappe boogstralen.
- Toevoegen van ontbrekende schakels.

Een bijzonder aandachtspunt is de verlichting op de bosrijke verbindingen naar de oostzijde van Utrecht

#### Lokaal netwerk hoofdfietsroutes

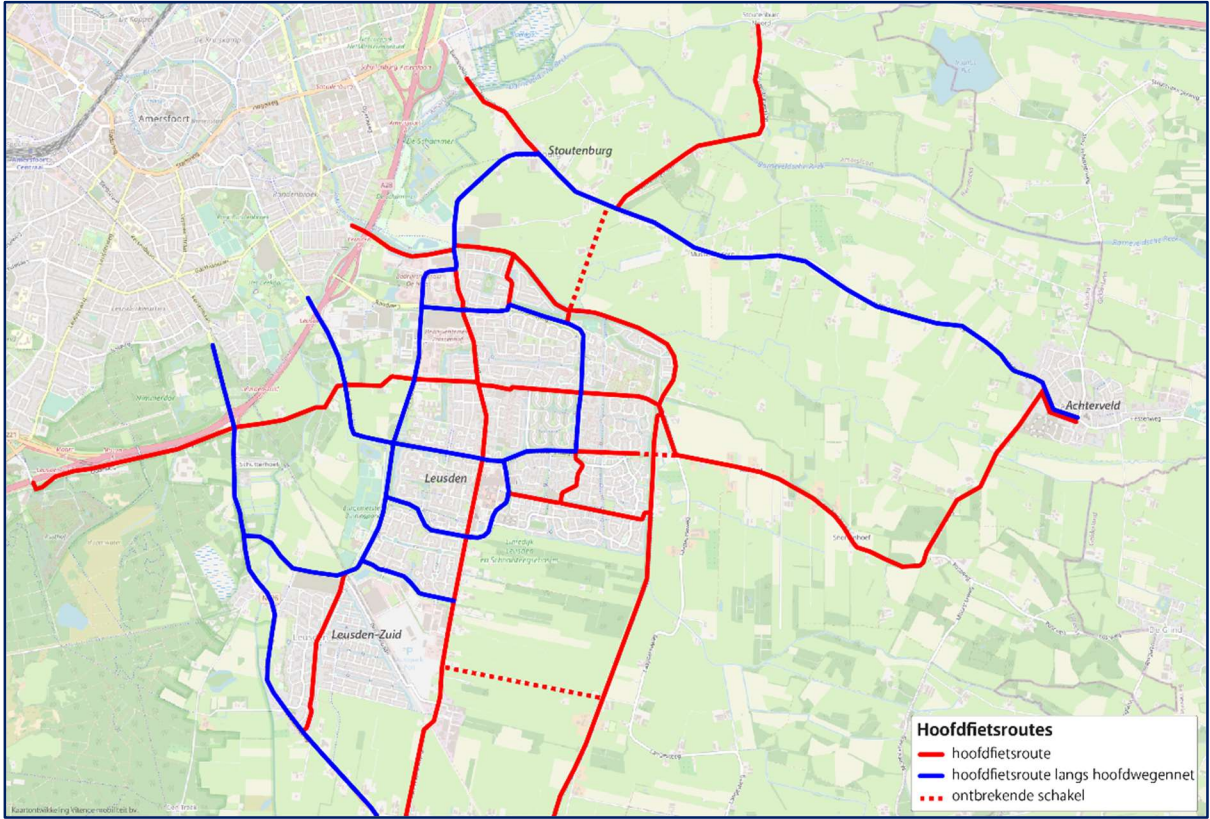
Voor de verplaatsingen binnen Leusden is de fiets bijna altijd al sneller dan de auto (van deur tot deur). Op onze hoofdfietsroutes willen we een hoge kwaliteit en identiteit bieden.

Naast de hoofdfietsroutes zorgen we voor fietspaden langs het hoofdwegenet. Deze zijn nodig uit veiligheidsoverwegingen (scheiding van

verkeerssoorten). Het uitgangspunt is dat fietspaden aan weerszijden van een hoofdweg geschikt zijn voor gebruik in twee richtingen. Daarmee wordt barrièrewerking, extra oversteken en illegaal tegen de richting in fietsen vermeden.

Voor het lokale netwerk van hoofdfietsroutes zetten we per route in op de volgende verbeteringen:

- het realiseren van de kwaliteitseisen (zie bijlage 1);
- weinig oponthoud: bij verkeersregelinstanties (zie kruispunten van netwerken, paragraaf 3.5), oversteken van rotondes in twee richtingen, fietspaden in twee richtingen aan beide zijden langs de hoofdwegen, voorrang in verblijfsgebieden.
- compacte overzichtelijke kruispunten;
- een gezamenlijke aanpak met de gemeente Amersfoort zodat de passagepunten van de A28 aan weerszijden aansluiten op hoogwaardige doorlopende fietsroutes in Leusden en Amersfoort naar onder andere het station, de binnenstad, Amersfoort-noord en het buitengebied van Leusden.



## 3.2 Lopen

### Ruimte voor de voetganger

In het kader van duurzaamheid en gezondheid (bewegen) is lopen een belangrijke vervoerwijze. Vrijwel iedereen neemt als voetganger (in een bepaalde vorm) deel aan het verkeer. Lopen speelt zich vooral af op wijkniveau. De basiseis voor aangenaam en veilig lopen is dat er overal voldoende obstakelvrije trottoirs (minimale breedte 1,8 m) aanwezig zijn. Overhangend groen en parkeren op het trottoir moeten vermeden worden. Indien voldaan wordt aan de basiseis is er voldoende ruimte van naast elkaar lopende en passerende voetgangers, rolstoelen, kinderwagen, rollators en scootmobielen. De nutsbedrijven wensen ook brede trottoirs, bij voorkeur 2,7 m, voor de kabels en leidingen.

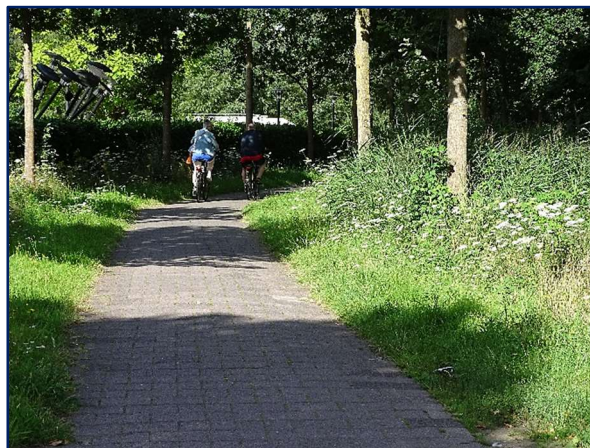
In woonstraten met een lage verkeersintensiteit (< 500 mvt/etmaal) is een gemengd profiel (geen verhoogde voetpaden) verantwoord. Deze straten hebben meestal een beperkte breedte (5 tot 7 meter). In dergelijke situaties moet het materiaalgebruik bijdragen aan het verwachte verkeersgedrag, bijvoorbeeld aan weerszijden van de straat rabatstroken (2 meter) met daartussen een smalle rijloper. Het toepassen van woonerven is eveneens een optie.

Bij herinrichtingen in de verblijfsgebieden (buiten het hoofdwegennet), passen we het principe van 'omgekeerd ontwerpen' toe: eerst voldoen aan de kwaliteitseisen voor het langzaam verkeer en daarbij een passende oplossing kiezen voor het gemotoriseerd verkeer en het parkeren.

Naast de beschikbare ruimte spelen uiteraard de verkeersveiligheid en de oversteekbaarheid een belangrijke rol voor de voetganger (zie ook hiervoor de paragraaf 3.6 en hoofdstuk 4).

Het vergroten van de loopruimte betekent vrijwel altijd dat ook de straatkolken verplaatst

moeten worden. Het is dus een ingrijpende maatregel met hoge kosten. De herinrichting wordt dan ook bij voorkeur gecombineerd met het uitvoeren van groot onderhoud. Mogelijk doen zich ook situaties voor die niet oplosbaar zijn of pas op lange termijn. Bij de knelpuntenaanpak geven we prioriteit aan looproutes die structureel problemen opleveren voor personen met een beperking of ouderen en aan looproutes naar de basisscholen. Indien er pas op langere termijn een verbetering wordt uitgevoerd, krijgen deze routes prioriteit bij het voorkomen van overhangend groen, de handhaving op fout parkeren en het verplaatsen van straatmeubilair.





### 3.3 Openbaar vervoer

#### Kernet en basismobiliteit

Het openbaar vervoer is belangrijk voor de bedrijvenlocaties en de inwoners van Leusden en tevens voor de regionale bereikbaarheid van en naar Leusden. In deze paragraaf geven wij onze visie op het openbaar vervoer. Deze visie bestaat uit mogelijke wensbeelden die wij willen realiseren. Daarover gaan wij in gesprek met de Provincie en de regio om voor de toekomst keuzes te maken die optimaal aansluiten bij de ambities op het gebied van duurzaamheid, bereikbaarheid, inclusieve mobiliteit en ruimtelijke ontwikkelingen.

Het openbaar vervoer heeft in Leusden twee belangrijke functies:

1. Het **kernet**: voor keuzereizigers: bieden van een alternatief voor de auto. Belangrijke bestemmingen zijn: het OV-knooppunt Amersfoort Centraal, de binnenstad van Amersfoort en regionale werklocaties. Voor de regionale werklocaties gaat het vooral om de verbindingen naar locaties die buiten fietsafstand liggen. Voor de keuzereizigers zijn snelheid, directheid en betrouwbaarheid belangrijke kwaliteitsfactoren. Deze vorm van openbaar vervoer heeft vooral een economische functie.
2. **Basismobiliteit**: het bieden van een verplaatsingsmogelijkheid binnen de gemeente Leusden en naar voorzieningen in Amersfoort (zoals het ziekenhuis) voor personen die zelf geen auto meer kunnen of willen rijden. Basismobiliteit biedt de mogelijkheid om zelfstandig deel te blijven nemen aan maatschappelijke en sociale activiteiten en om gebruik te maken van voorzieningen. Voor de basismobiliteit zijn beschikbaarheid (het kunnen verplaatsen) en korte loopafstanden de belangrijkste kwaliteitsfactoren. Vervoer (nagenoeg) van deur tot deur is nodig voor personen die niet

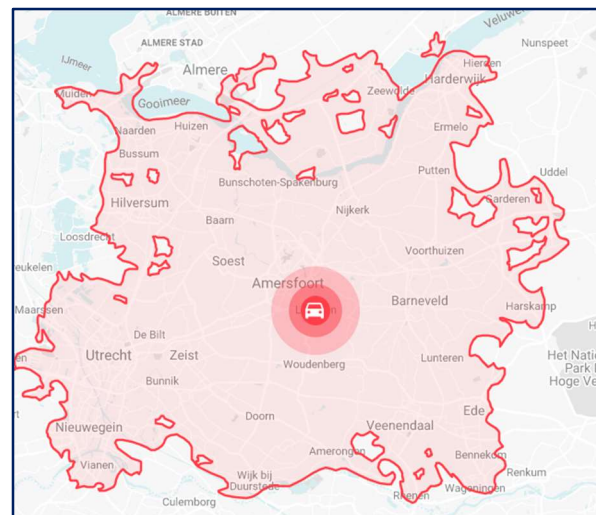
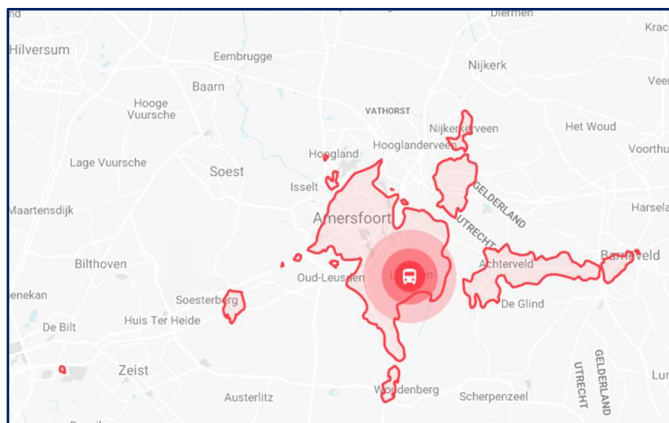
in staat zijn om naar en van een OV-halte te lopen. Deze vorm van openbaar vervoer heeft vooral een maatschappelijke en sociale functie.

Het kernet en de basismobiliteit staan op gespannen voet met elkaar. Bij snelle en gestrekte lijnen (kernet) nemen de loopafstanden toe. Bij een fijnmazige bediening neemt de reistijd toe en is het openbaar vervoer niet concurrerend meer met de auto. Bovendien moet het openbaar vervoer ook betaalbaar blijven. Veel (nagenoeg) lege bussen zijn niet financieel verantwoord en dragen niet bij aan de duurzaamheidsambities.

#### Bedieningsniveau: lijnvoering, frequentie en reistijd



De huidige bediening met openbaar vervoer is gebaseerd op een directe lijnvoering naar Amersfoort met de lijnen 17, 217, 80 en 82. Lijn 217 bedient het kantorenpark De Horst en gaat vervolgens verder als lijn 17. Lijn 17 bedient het noordelijk deel van Leusden met een hoge frequentie (8x per uur in de spitsuren) en de lijnen 80 en 82 het zuidelijk deel van Leusden. De lijnen 80 en 82 hebben een lagere frequentie (2x per uur). Daarnaast rijdt lijn 299 gedeeltelijk dezelfde route als lijn 17 in Leusden en biedt een verbinding rechtstreeks naar het Utrecht Science Park. De hiervoor genoemde lijnen hebben primair een economische (verbindende) functie in het kernet. Uiteraard kunnen deze lijnen ook gebruikt worden voor de maatschappelijke-sociale functie voor zover de herkomst en de bestemming op korte loopafstand van de haltes liggen.



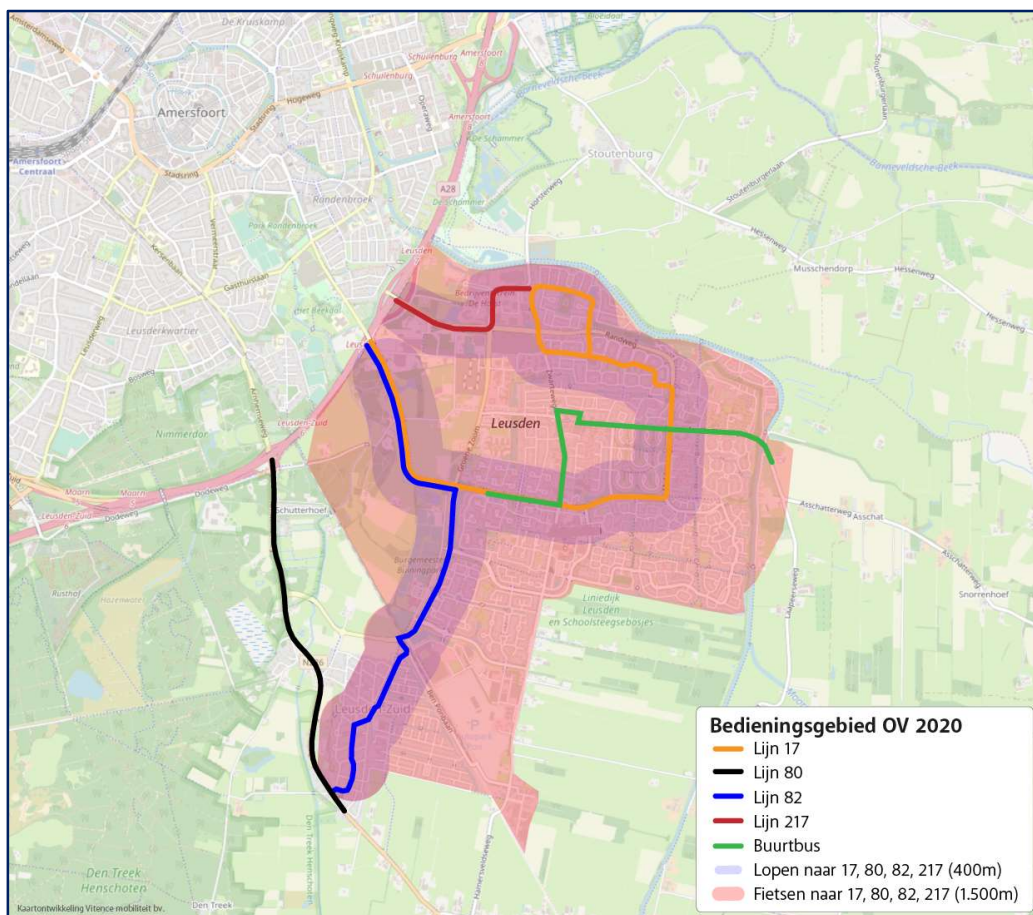
### Bereik vanaf Leusden ('t Erf) binnen 30 minuten per openbaar vervoer en per auto

De buurtbus heeft vooral een sociale functie en verbindt Achterveld met Leusden met een lage frequentie via de Asschatterweg, Noorderinslag en de Hamerveldseweg. De buurtbus geeft daarmee een extra bediening van de buurten ten westen van het centrumgebied van Leusden.

Op bovenstaande afbeeldingen is te zien dat het bereik per auto binnen 30 minuten vanuit Leusden aanzienlijk groter is dan per openbaar vervoer. In het algemeen geldt een acceptatie van ongeveer 45 minuten reistijd, maar op regionale schaal ligt die acceptatie wat lager. Het is dan ook nodig om scherpe keuzes te maken voor het kernnet van het openbaar vervoer. Het openbaar vervoer vanuit Leusden is (redelijk) concurrerend met de auto naar de centrale delen van Utrecht, Utrecht Science Park en de binnenstad van Amersfoort. De overige werkgebieden in Utrecht, Amersfoort en in de regionale kernen zijn met het openbaar vervoer in vergelijking met de auto minder goed bereikbaar. Voor een aantal regionale locaties is de fiets of de speed pedelec kansrijker. Dat geldt voor Amersfoort De Hoef en Vathorst en Soest. Tevens geldt dit ook omgekeerd voor het bereiken van de werklocaties in Leusden.

### Bedieningsniveau: invloedgebieden lijnen en haltes

Op kaartbeeld (volgende pagina) zijn de invloedgebieden van de OV-lijnen in Leusden weergegeven. Dit zijn zones met een loopafstand van maximaal ongeveer 400 m (inclusief 20-25% omlopen) naar de haltes van de lijnen 17, 80 en 82. Dit is de maximale acceptabele loopafstand naar een bushalte die geldt voor vitale personen. Bij een loopafstand van 400 m bedraagt de looptijd ongeveer 5 minuten. Op dit moment valt een gedeelte van Leusden buiten de acceptabele loopafstand van de lijnen 17, 80 en 82. Op het kaartbeeld zijn dat de rode gebieden.



De huidige bediening van Leusden met het openbaar vervoer is qua frequentie en invloedsgebied over het algemeen goed. Dit blijkt ook uit de goede bezetting van lijn 17. Toch heeft het huidige systeem enkele zwakke punten:

- enkele locaties (wonen, werken) hebben een loopafstand groter dan 400 m.
- enkele locaties worden met de buurtbus bediend en hebben een lage frequentie. Dit zijn de gebieden rond buurtbus lijn 509 die liggen in de rood gearceerde gebieden.
- voor personen met een beperking en/of ouderen is de loopafstand naar een reguliere bushalte al snel te groot. Dit probleem staat los van het aanbod van het reguliere OV-net.

### Versterken openbaar vervoer in Leusden

We behouden de sterke punten van het **huidige systeem** en we verbeteren de geconstateerde zwakke punten. Sterke punten zijn: de hoge vervoerwaarde, de bediening van de bedrijvenlocaties en de kostendekking van lijn 17/217 ten gevolge van een snelle directe verbinding met Amersfoort. Daar staat tegenover dat een gedeelte van Leusden niet binnen loopafstand van de haltes ligt. Voor het verbeteren van het huidige systeem zetten wij in op de volgende drie speerpunten:

1. **Het versterken van de rol van de fiets in het voor- en natransport.** Binnen maximaal 5 minuten fietsen valt het gehele bebouwde gebied van de gemeente Leusden binnen het invloedsgebied van het openbaar vervoer. De combinatie fiets – OV kan versterkt worden door:

- directe fietsroutes vanuit de wijken naar de OV-haltes;
  - de mogelijkheid te bieden om de fiets eenvoudig en veilig te stallen in afsluitbare fietsenkluisen: bijvoorbeeld 24 uur gratis met gebruik van de OV-chipkaart. We willen deze voorzieningen ontwikkelen in samenwerking met de Provincie Utrecht in het kader van de energietransitie en de duurzame mobiliteit.
2. Voor ouderen en personen met een beperking willen we aanvullend een apart systeem van **basismobiliteit** ondersteunen zodat een beschikbaarheid voor de gehele gemeente Leusden en continuïteit verzekerd zijn (zie paragraaf 3.6).
  3. We blijven in de huidige overlegstructuren aandacht vragen voor het verbeteren van de **bereikbaarheid en de toegankelijkheid** van bus en bushaltes. Tevens zullen we blijven aandringen op een fijnmazig OV netwerk in de gehele gemeente. Bij aanbesteding van de buslijnen dient aandacht te zijn voor een betere spreiding van bushaltes, onder andere bij publieke voorzieningen, ouderenhuisvesting en nieuwbouwlocaties.

Met deze verbeteringsvoorstellen behouden we de sterke punten van de gestrekte snelle lijnen, blijven wij de sociaal-maatschappelijke wenselijkheid van een goed dekkend OV-netwerk benadrukken en bieden we iedere inwoner (inclusief Achterveld, Stoutenburg) de mogelijkheid van vervoer van deur tot deur.

We gaan over deze speerpunten in gesprek met de provincie Utrecht. De provincie heeft namelijk de regie en de (financiële) eindverantwoordelijkheid over de te maken keuzes.

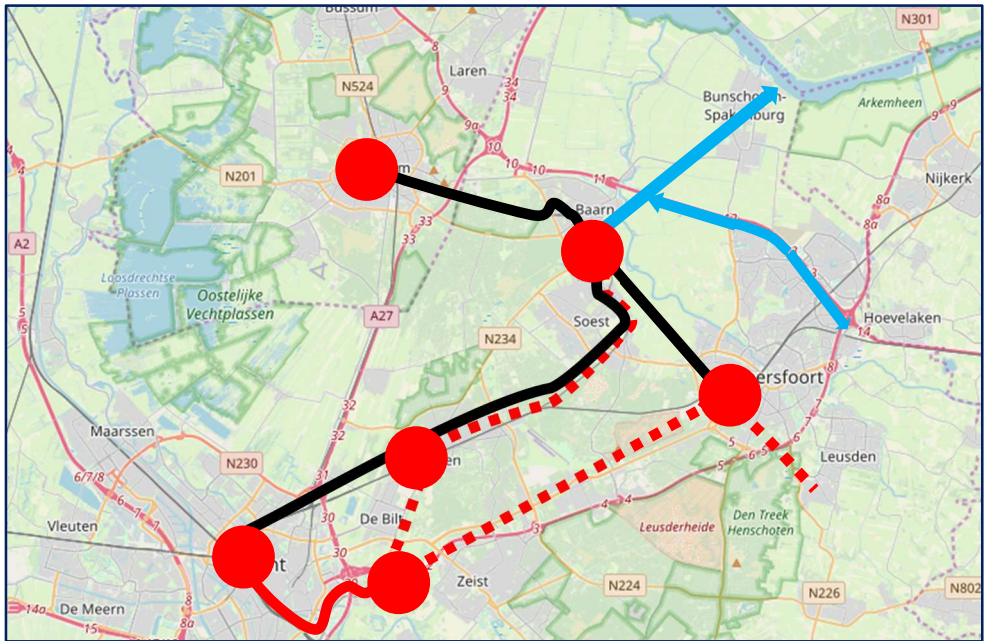
### **Nadenken over de toekomst: Leusden in het regionale OV-systeem**

Op regionaal niveau is het een optie om de OV-verbinding Amersfoort – Utrecht USP uit te voeren als een lightrailverbinding. Door het benutten van de aanwezige railinfrastructuur van de PON-lijn ontstaat de mogelijkheid voor de lange termijn om de kern Leusden op te nemen in een regionaal netwerk van railinfrastructuur: een regionale lightrailverbinding naar Amersfoort Centraal met als optie een verlenging naar Baarn in combinatie met een lokale ringlijn (bus) plus een busverbinding naar de binnenstad van Amersfoort. Het is uiteraard noodzakelijk dat de PON-lijn eveneens de functie voor het goederenvervoer kan behouden.

Met een dergelijke lightrailverbinding versterken we ook de regionale relaties met Amersfoort Vathorst, Soest, Baarn en de oostzijde van Utrecht (naar USP via Bilthoven). Voor de bediening van de binnenstad van Amersfoort blijft een busverbinding nodig. De lokale ringlijn heeft een dubbelfunctie: toevoer naar de bus/lichtrail (richting Amersfoort) en intern openbaar vervoer binnen Leusden.

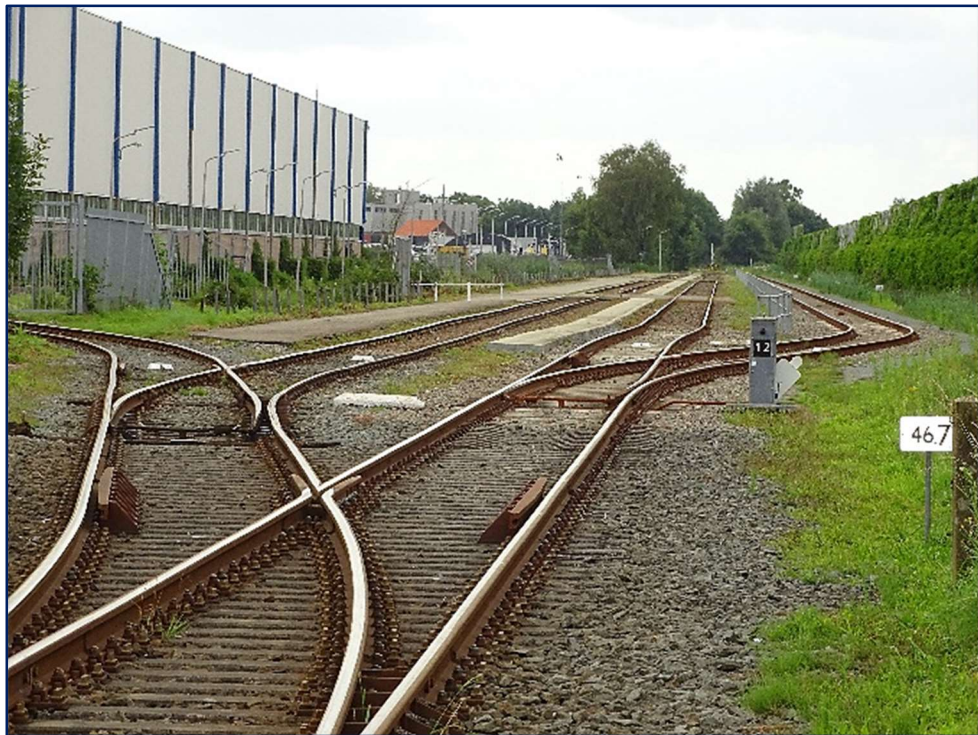
Naast de hier genoemde kernen (Amersfoort, Soest, Baarn, Utrecht) zijn ook goede OV-verbindingen met de overige regionale kernen van belang: Woudenberg, Ede, Nijkerk, Barneveld en Zeist.

Wij willen onze denkrichtingen betrekken bij het opstellen van de regionale vervoerplannen voor de langere termijn (Toekomstbeeld Openbaar Vervoer 2040) en de samenhang met de ruimtelijke ontwikkelingen. De ontwikkeling van nieuwe woningbouwlocaties en het openbaar vervoer willen wij in samenhang beoordelen. Benutting van de aanwezige railinfrastructuur biedt kansen voor een duurzame ontwikkeling.

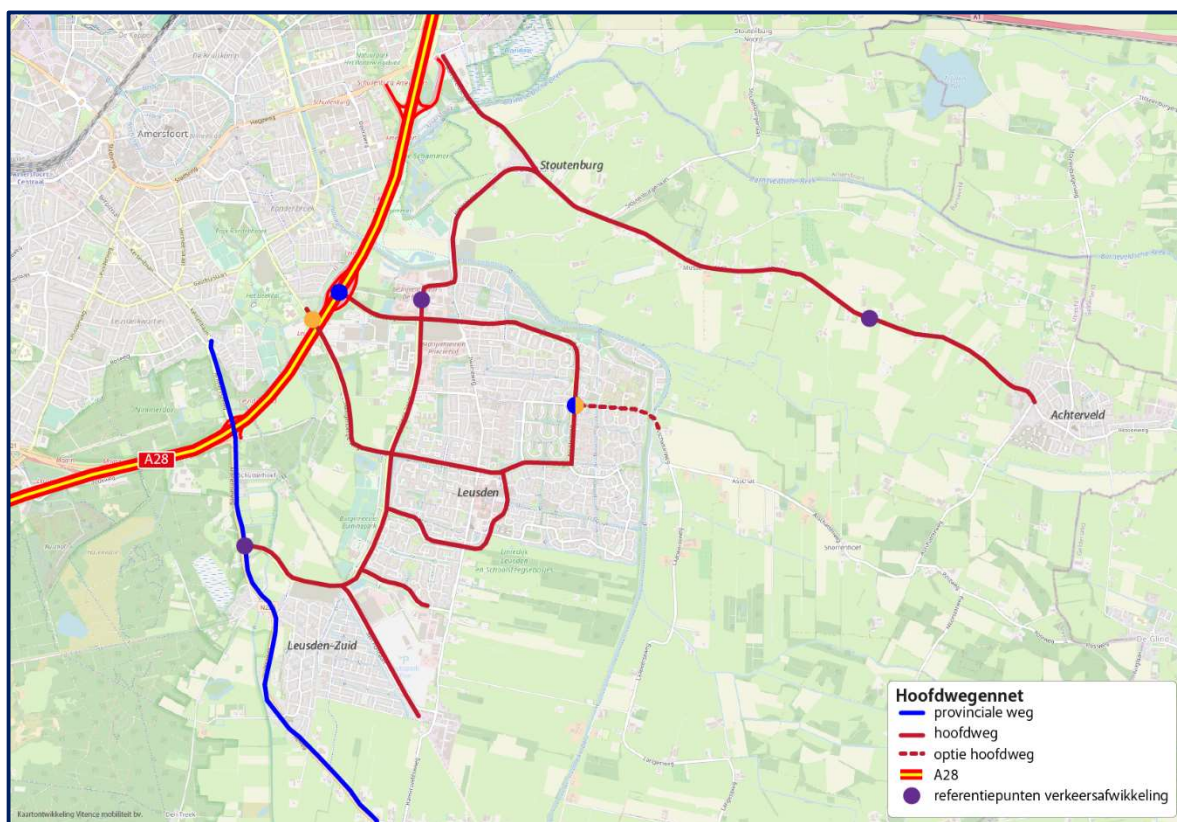


**Denkrichting regionaal openbaar vervoer lange termijn**

- Regionaal knooppunt**
- Trein**
- Lightrail**
- HOV-bus, optie lightrail**
- HOV-bus**



### 3.4 Hoofdwegennet



Het hoofdwegennet bestaat uit de wegen en straten die in de toekomst een verkeersbelasting hebben van meer dan 8.000 mvt/etmaal of als hoofdverzamelroute functioneren voor de omliggende wijken en bedrijvenlocaties.

#### **Dimensionering en verkeersveiligheid**

De hoofdwegen bestaan uit 2 x 1 of 2 x 2 rijstroken en zijn voorzien van vrijliggende fietspaden. Op het hoofdwegennet worden de fietspaden aan weerszijden van de weg geschikt gemaakt voor fietsen in twee richtingen. Op diverse punten zijn of worden de hoofdwegen voorzien van middeneilanden zodat fietsers en/of voetgangers veilig en snel kunnen oversteken. Vóór deze locaties passen we snelheidsremmende voorzieningen toe.

Het hoofdwegennet is bedoeld voor bundeling en doorstroming. Op het hoofdwegennet worden geen erven van woningen of bedrijven rechtstreeks aangesloten en wordt niet geparkeerd. Op het hoofdwegennet binnen de bebouwde kom is de maximum toegestane snelheid 50 km/uur en buiten de bebouwde kom 60 km/uur. Op de Provinciale wegen is de maximumsnelheid 80 km/uur.

## Verkeersafwikkeling

De verkeersafwikkeling op het hoofdwegennet moet goed zijn in verband met de bereikbaarheid en het voorkomen van sluijverkeer. In de spitsuren is het per definitie drukker en mag de vertraging wat groter zijn dan in de daluren. We beoordelen de kwaliteit van de verkeersafwikkeling op het hoofdwegennet op basis van de volgende knelpuntdefinitie:

### **Knelpuntdefinitie verkeersafwikkeling hoofdwegennet**

*In de daluren, bijvoorbeeld om 11 uur 's ochtends is de doorstroming goed. De reistijd tussen twee referentiepunten op het hoofdwegennet gebruiken we als toetsingswaarde. Buiten het referentie-uur (11 uur 's ochtends) accepteren we een extra reistijd van 1,5 minuut per kruispunt met verkeerslichten plus 1,0 minuut per rotonde. Als de maximale extra reistijd op werkdagen dagelijks minimaal 2 uur overschreden wordt, is er sprake van een knelpunt in de verkeersafwikkeling. Indien de gewenste afwikkelingskwaliteit niet behaald wordt, wordt beoordeeld volgens de systematiek van de duurzaamheidsladder mobiliteit (paragraaf 2.1) op welke wijze verbeteringen haalbaar zijn.*



## 3.5 Netwerkkruispunten

De verschillende netwerken kruisen elkaar. We gaan uit van de volgende typologie kruispunten:

Kruispunt van		Type kruispunt
Hoofdweg	Hoofdweg	Verkeerslichten Ronde
Hoofdweg	Overige wegen	Voorrangsweg Voorrangspolein Middeneiland Eventueel VRI
Hoofdweg	Hoofdfietsroute (solitair)	Middeneiland Fietsrotonde Eventueel VRI

Op kruispunten buiten het hoofdwegennet passen we, indien nodig, de dimensionering van het kruispunt aan conform de functie van de aansluitende wegen. Zo valt het kruispunt Hamerveldseweg – Burgemeester van der Postlaan buiten het hoofdwegennet. Het ruim gedimensioneerde kruispunt kan compacter worden uitgevoerd. Dit komt de verkeersveiligheid ten goede, maakt het kruispunt comfortabeler en overzichtelijker voor het langzame verkeer en er ontstaat meer ruimte voor bijvoorbeeld groenvoorzieningen.

Verkeerslichten plaatsen we bij voorkeur niet op:

- kruispunten waar geen weg van het hoofdwegennet op is aangesloten;
- kruispunten die worden gekruist door een hoofdfietsroute.

Verkeerslichten plaatsen we bij voorkeur wel op kruispunten van het hoofdwegennet waar we:

- sturing willen geven aan het gemotoriseerd verkeer;
- prioriteit willen geven aan bepaalde verkeersstromen (bijvoorbeeld 'groene golf');
- of om het inkomende verkeer te doseren, bijvoorbeeld om sluijverkeer te voorkomen.

Op kruispunten met verkeerslichten hanteren we de volgende uitgangspunten

Streefwaarden voor verkeersregelinstanties	
Maximale cyclustijd ( $C_{max}$ ) op kruispunten (nagenoeg) zonder langzaam verkeer	120 s
Maximale cyclustijd ( $C_{max}$ )	90 s
$C_{95}$ , cyclustijd is in 95% van de gevallen kleiner dan	75 s
$W_{95}$ hoofdfietsroute en regionale buslijn, in 95% van de passages hoeft de fiets minder te wachten dan	< 30 s
$W_{95}$ overig fiets en voetganger	< 60 s
Hoofdweg: kwaliteitseis op corridor	

Deze grenswaarden worden gebruikt om de kwaliteit van de verkeersafwikkeling (gemotoriseerd verkeer en langzaam verkeer) te bepalen. Dat doen door te monitoren (zie paragraaf 6.4). Indien de gewenste streefwaarden niet behaald worden, wordt beoordeeld volgens de systematiek van de duurzaamheidsladder mobiliteit (paragraaf 2.1) op welke wijze verbeteringen haalbaar zijn.



De verkeersregelingen worden fietsvriendelijk ontworpen. Dat betekent:

- altijd een groenfase als dat in de regeling past: bijvoorbeeld gelijk met een voetgangersoversteek of met een linksaffer;
- maximaal meeverlengen: groen niet onnodig vroeg beëindigen;
- voor de kwaliteitsroutes fiets twee mogelijke groenvensers in één cyclus;

- gunstige fasevolgorde voor linksafslaande fietsers in het geval van twee opvolgende verkeerslichten;
- twee verkeerslichten op één kruispunt bij linksafslaan koppelen (geen of beperkte wachttijd bij het tweede verkeerslicht);
- op afstand aanvragen en verlengen (bijvoorbeeld met app). We gaan onze verkeersregelinstanties aanpassen tot intelligente instanties (i-VRI), zodat 'herkenning' op grotere afstand mogelijk is, we de wachttijden beter in beeld krijgen en data kunnen leveren aan landelijke systemen;
- meer prioriteit voor groepen fietsers.

### 3.6 Mobiliteit voor iedereen

#### Toegankelijkheid

Het aantal ouderen en personen met een beperking neemt toe. Om zo veel mogelijk zelfstandig deel te nemen aan de maatschappelijke en sociale activiteiten, moet voorzien worden in toegankelijke infrastructuur en basismobiliteit.

Op het gebied van mobiliteit moet de toegankelijkheid voor personen met een beperking op orde zijn:

- de infrastructuur (lopen of bij gebruik van rollator, scootmobiel, rolstoel);
- het openbaar vervoer (toegankelijkheid, service);
- het parkeren (maatvoering, loopafstanden, beschikbaarheid);
- het verkeersmanagement (oversteken bij verkeerslichten).

Voor een zelfstandige deelname aan het verkeer zijn de volgende voorzieningen nodig:

- voldoende trottoirbreedte (minimaal 1,80 meter);
- obstakelvrije routes: handhaving op fout parkeren, geen blokkades door gestalde



- fietsen of straatmeubilair en het limiteren van uitstallingen (inclusief handhaving);
- o trottoirverlagingen bij kruispunten en oversteekplaatsen of toepassen van een kruispuntplateau;
- o toegankelijkheid van het openbaar vervoer (naar de halte, van de halte naar het voertuig, en in het voertuig);
- o oversteekvoorzieningen: op wegen/straten met een intensiteit groter dan 4.000 mvt/etmaal;
- o parkeerplaatsen voor gehandicapten;
- o gidslijnen voor visueel gehandicapten;
- o akoestische signalen bij verkeerslichten. Daar waar dit overlast oplevert voor de woonomgeving gaat dit op aanvraag plaatsvinden (drukknop of app);
- o goede verlichting;
- o het toepassen van digitale ondersteuning. We brengen met de belangenorganisaties in beeld welke toepassingen voor Leusden nuttig kunnen zijn.

Deze kwaliteitseisen hanteren we altijd bij het uitvoeren van onze onderhoudswerkzaamheden zodat de nieuwe situatie voldoet aan de eisen van toegankelijkheid.

In Leusden wordt gewerkt met een inclusie-agenda. De inzet van een platform van ervaringsdeskundigen blijkt een succesfactor te zijn. In Leusden ligt een samenwerking met de Stichting Maatschappelijke belangen Leusden en de Samenwerkende Ouderenorganisaties Leusden (SOL) voor de hand. We maken samen met deze organisaties een plan van aanpak voor het verbeteren van de toegankelijkheid. Daarin nemen we ook prioriteiten op voor gebieden, routes, locaties en onderhoud. In het plan van aanpak maken we onderscheid tussen knelpunten die we op korte termijn kunnen oplossen en knelpunten waarvan het oplossen meer tijd vergt dan wel worden opgenomen in het (groot) onderhoud.

### **Basismobiliteit**

De groep van personen die niet meer zelfstandig kunnen of willen reizen wordt groter. Voor hen voldoet het reguliere openbaar vervoer niet. Zij hebben behoefte aan service en vervoer van deur tot deur. Het gaat niet om snelheid maar vooral om beschikbaarheid (ergens zelfstandig kunnen komen).

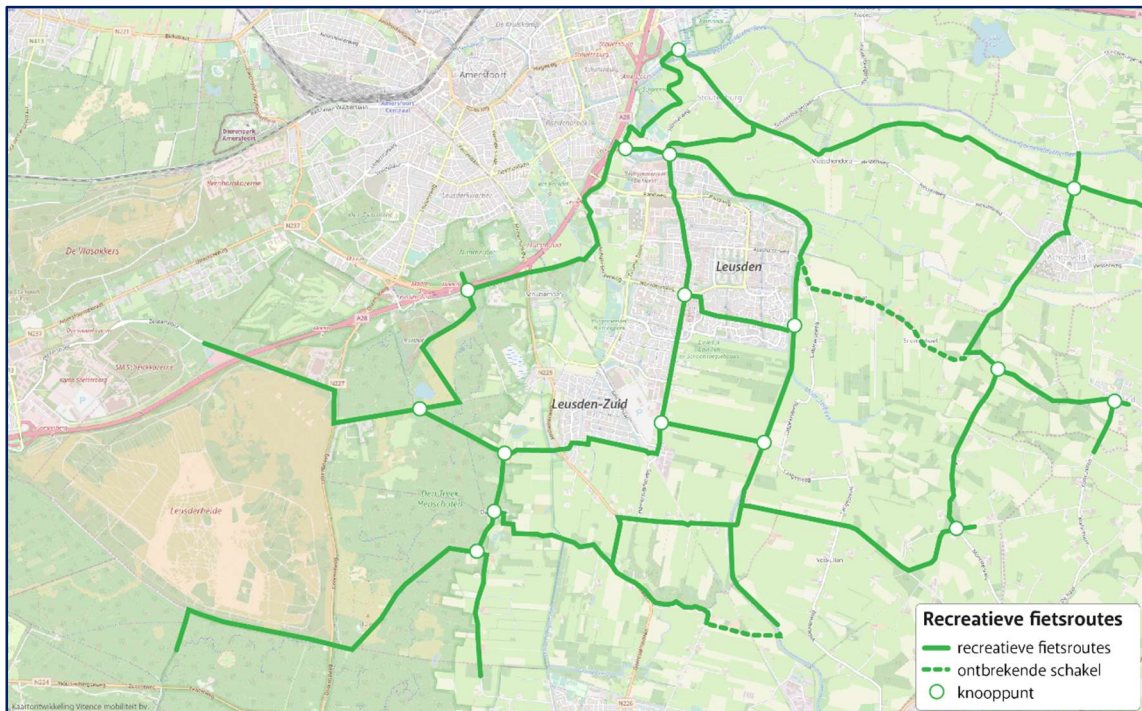
In Achterveld is vrijwilligersvervoer georganiseerd door DAVA (Door Achterveld Voor Achterveld). AutoMaatje Achterveld is bedoeld voor inwoners van Achterveld met een hulpvraag op het gebied van vervoer. Het is een aanvulling op de bestaande vervoervoorzieningen voor mensen die niet zelf (meer) kunnen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

Wij willen AutoMaatje zodanig ondersteunen dat het een volwaardig systeem van basismobiliteit biedt waarvan de continuïteit verzekerd is. Daarbij betrekken we de volgende punten:

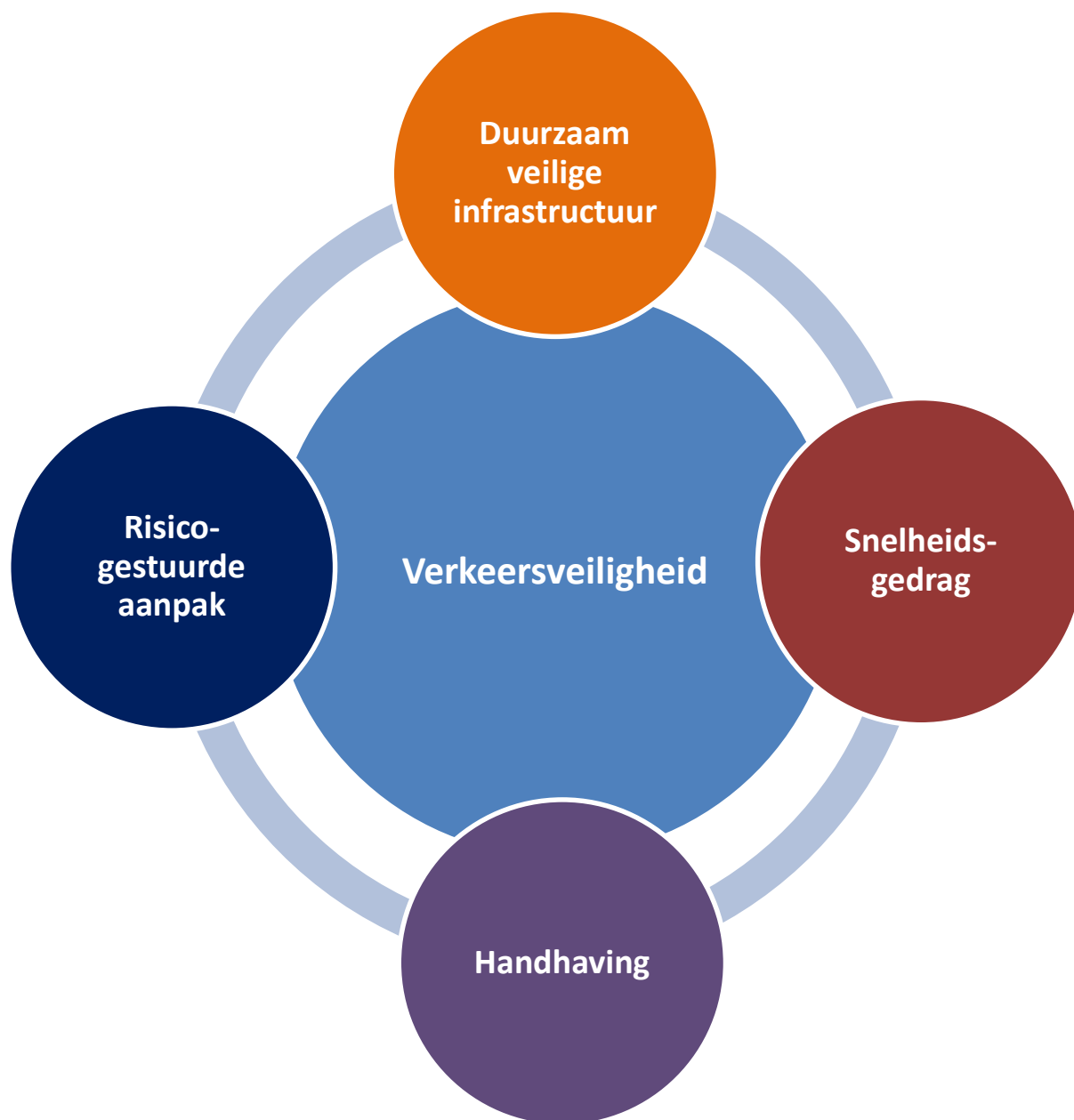
- o de inzet van vrijwilligers;
- o de vernieuwing van het doelgroepenvervoer en het aanvullend openbaar vervoer dat mogelijkheden biedt voor pilots op het gebied van aanvullend openbaar vervoer en sociaal-recreatief Wmo-vervoer.

## De recreatieve fietsroutes

De recreatieve routes zijn de routes die opgenomen zijn in het knooppuntensysteem.



## 4 Verkeersveiligheid



## 4.1 Duurzaam veilige infrastructuur

Onze aanpak op het gebied van verkeersveiligheid sluit aan op het Nationale Strategisch Plan Verkeersveiligheid en de subsidieregelingen van de Provincie Utrecht. We zorgen voor een duurzaam veilige infrastructuur:

- o In de verblijfsgebieden (buiten het hoofdwegennet) is de maximumsnelheid overal 30 km/uur binnen de bebouwde kom en 60 km/uur buiten de bebouwde kom. Op het hoofdwegennet is de maximumsnelheid 50 km/uur binnen de bebouwde kom en buiten de bebouwde kom 60 km/uur. We zorgen voor een logische opbouw en logische overgangen voor de weggebruiker. In de verblijfsgebieden is de inrichting van de weg en de omgeving gericht op natuurlijk beheerst snelheidsgedrag. Daarbij spelen de volgende inrichtingselementen een rol: materiaal- en kleurgebruik, straatmeubilair en kunst, dimensionering, visuele versmallingen, groenvoorzieningen (klimaatadaptief en biodiversiteit).
- o Het hoofdwegennet en wegen in het buitengebied met doorgaande fietsroutes zijn voorzien van fietspaden. 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 van fietspaden of fietsstroken en oversteekvoorzieningen.
- o Langs het hoofdwegennet rijden de speed pedelecs op het fietspad, in de verblijfsgebieden op de rijbaan.
- o Op kruispunten wordt het uitzicht niet belemmerd door groenvoorzieningen of objecten.
- o Op rotondes binnen de bebouwde kom heeft de fietser voorrang.

- o Op kruispunten waar één of meerdere van de aansluitende wegen niet tot het hoofdwegennet behoren zorgen we voor een compacte overzichtelijke vormgeving voor het langzame verkeer.
- o Vanwege het risico van schijnveiligheid wordt terughoudend omgegaan met zebrapaden. Uitzonderingssituaties zijn locaties met veel voetgangers waar het autoverkeer een lage snelheid heeft (op maximaal één rijstrook) en een uitstekend zicht heeft op de oversteekvoorziening. Rotondes worden conform de richtlijnen, wel voorzien van zebrapaden.

## 4.2 Risico-gestuurde aanpak

We beoordelen jaarlijks de locaties met veel ongevallen. Deze locaties hebben een hoge prioriteit in de aanpak. Dat geldt zeker voor de locaties waar de het langzame verkeer het grootste risico loopt.

We gaan ook preventief te werk voor de bestaande infrastructuur (de risico-gestuurde aanpak). We gaan de locaties in beeld brengen met een verhoogd risico en beoordelen of er maatregelen op het gebied van duurzaam veilig nodig zijn. Tevens beoordelen we de situaties waarover meerdere klachten over de verkeersonveiligheid (subjectieve verkeersonveiligheid) binnenkomen.

Daarnaast hebben we een aantal thematische speerpunten zoals het gebruik van de e-fiets door ouderen en eenzijdige ongevallen met fietsers. We minimaliseren het aantal paaltjes op fietspaden en zetten educatie en training in. De doelgroepen zijn onder andere jongeren en ouderen. In nog op te stellen Strategisch Plan Verkeersveiligheid nemen we een actieprogramma op en jaarlijks stemmen wij onze acties af met de Provincie en VVN.

### 4.3 Maximumsnelheid respecteren

De ernst van een ongeval neemt meer dan evenredig toe met de snelheid en het gewicht van een betrokken voertuig. De tendens is dat de auto's zwaarder worden ten gevolge van de accu's in de elektrische auto's. Dat heeft vooral een groot effect op ongevallen met het langzame kwetsbare verkeer. Daarom is snelheidsbeheersing een belangrijk aspect van de verkeersveiligheid.

#### ***Knelpuntdefinitie snelheidsgedrag***

*Het snelheidsgedrag is een knelpunt als gedurende een meetperiode van een week minimaal 15% van de weggebruikers de maximumsnelheid overschrijdt.*

Indien nodig nemen we maatregelen door infrastructurele aanpassingen en gerichte handhaving. Voor de handhavinginzet zijn afhankelijk van de medewerking en prioriteiten van de politie (zie ook volgende paragraaf).

Bij de fietsers nemen de snelheidsverschillen toe, vooral tussen de 'gewone fiets' en de speed pedelec en de snorfiets. Voor de speed pedelec, de snorfiets en bromfiets hanteren we de volgende uitgangspunten:

- o De speed pedelec en de snorfiets rijden op de rijbaan in de verblijfsgebieden waar een maximumsnelheid van 30 km/uur geldt.
- o De speed pedelec en de snorfiets rijden langs het hoofdwegennet op het fietspad, dat voldoende breed moet zijn (zie richtlijnen in bijlage 1).
- o De bromfiets rijdt binnen en buiten de bebouwde kom overal op de rijbaan tenzij de maximumsnelheid meer dan 60 km/uur bedraagt.

### 4.4 Handhaving blijft nodig

De handhavinginzet is altijd beperkt. Daarom moeten we keuzes maken. We gaan met de politie periodiek afspraken maken over een halfjaarlijks handhavingprogramma als onderdeel van het lokale veiligheidsplan. Handhaving wordt een vast agendapunt in het driehoeksoverleg. Daarbij maken we gebruik van monitorgegevens over het verkeersgedrag op ons wegennet.

We geven prioriteit aan:

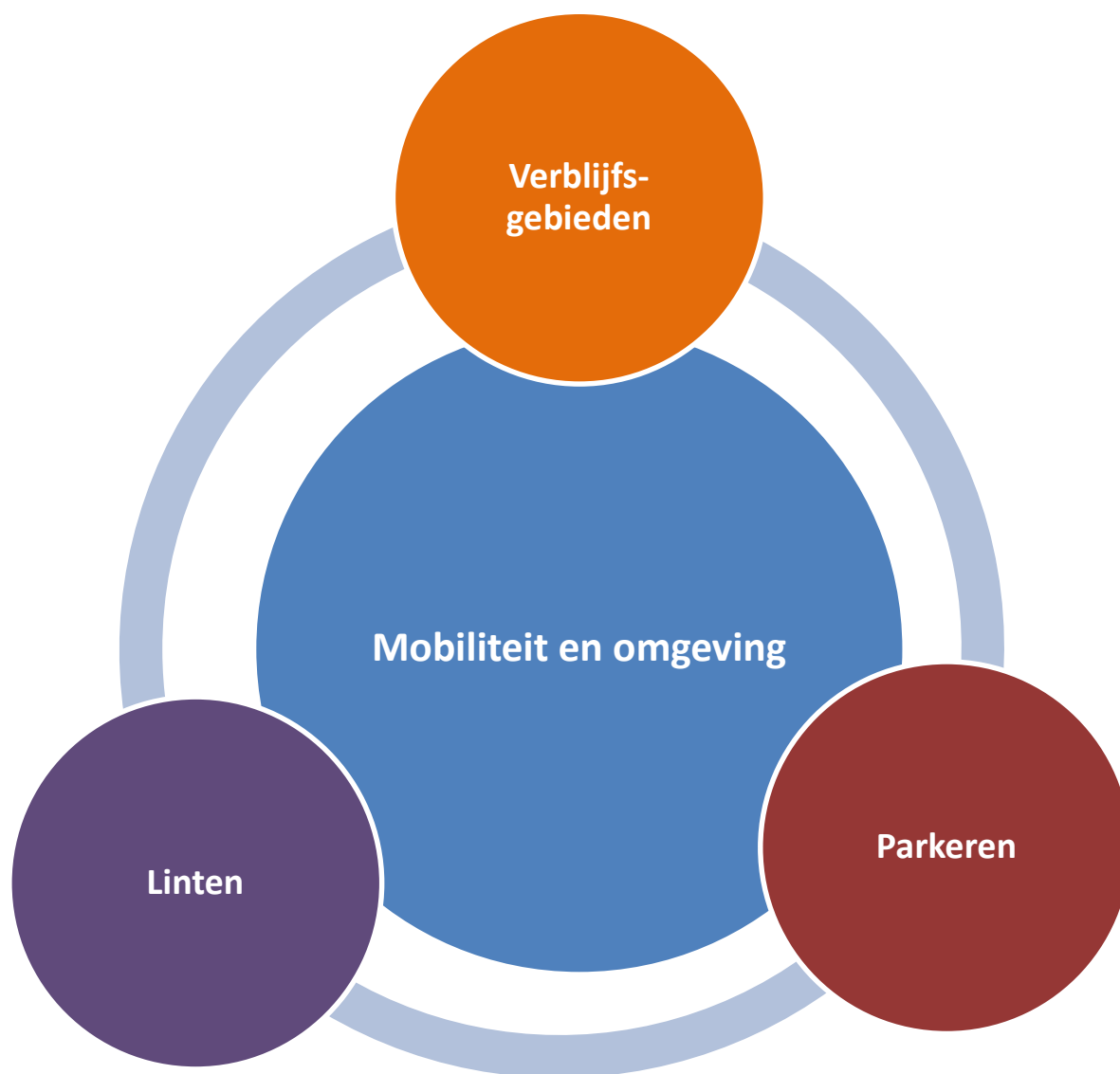
- o snelheidsovertredingen in de omgeving waar dit ernstige gevolgen heeft voor het langzame verkeer en de kwetsbare verkeersdeelnemers;
- o roodlichtovertredingen, deze hebben ernstige gevolgen. De verkeersregelinstanties geven ons goede informatie om prioriteiten te kunnen benoemen voor de locaties waar extra handhaving nodig is;
- o 'crimineel en huftegerig' weggedrag;
- o gebruik van alcohol en drugs (waaronder lachgas);
- o gebruik van de telefoon op de fiets en achter het stuur;
- o verkeersonveilig en hinderlijk gedrag door bezorgdiensten;
- o fout parkeren op locaties waar dit de doorgang van voetgangers belemmert.



Extra aandacht voor de verkeersveiligheid in de omgeving van basisscholen



## 5 Mobiliteit en de omgeving



## 5.1 Verblifsgebieden

In de verblifsgebieden beperken we het doorgaande verkeer (sluipverkeer). Binnen de kern Leusden is er sprake van sluipverkeer als het autoverkeer zich van de ene hoofdweg naar de andere hoofdweg begeeft door een verblifsgebied.

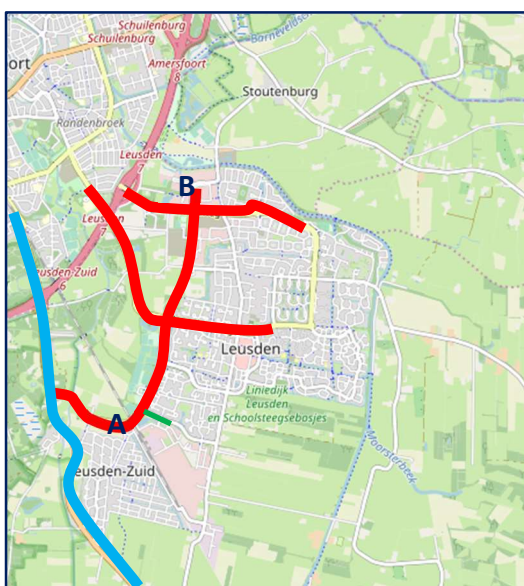
### **Knelpuntdefinitie sluipverkeer kern Leusden**

*Er is sluipverkeer als de omvang van het doorgaande verkeer gedurende minimaal 4 uur per dag (7-19 uur) meer dan 10% bedraagt van het verkeer dat het verblifsgebied in- of uitrijdt bij de aansluiting op het hoofdwegennet.*

### **Knelpuntdefinitie regionaal sluipverkeer**

*Er is regionaal sluipverkeer als:*

- de omvang van het verkeer dat beide passagepunten A en B passeert gedurende minimaal 4 uur per dag (maandag-vrijdag, 7-19 uur) meer dan 10% bedraagt van de totale verkeersstroom tussen A en B.*
- de omvang van het verkeer dat rijdt vanaf de A28 naar de A30 of omgekeerd of vanaf de A1 (aansluiting 14) naar Leusden of omgekeerd gedurende minimaal 4 uur per dag (maandag-vrijdag, 7-19 uur) meer dan 20% bedraagt van de totale verkeersstroom op de Asschatterweg.*



We verwachten een afname van het regionale sluipverkeer nadat de reconstructies van de knooppunten Hoevelaken (A1/A28, tracébesluit 2021) en A1/A30 zijn uitgevoerd.



We gebruiken deze definities om de mate van overlast te objectiveren en de verschillende knelpunten te kunnen rangschikken naar ernst. Als overlast wordt vastgesteld, wordt in beeld gebracht welke maatregelen er mogelijk zijn om de overlast te verminderen. Mogelijke maatregelen zijn: herinrichting, verkeerscirculatie, spitsuurbepalingen, digital policy (bijvoorbeeld voorkeursroutes in routeplanners), prioriteren van verkeersstromen bij verkeerslichten, doseren (bijvoorbeeld vanaf de Asschatterweg naar de Middenweg).

## 5.2 Parkeren en ruimte

### **Parkeeroverlast overdag in de woonomgeving**

Parkeeroverlast in de woonomgeving ten gevolge van wijk- of kernvreemd parkeren kan optreden rond werklocaties, het centrumgebied, publiekstrekkingen en sportaccommodaties.

### **Knelpuntdefinitie parkeeroverlast woonomgeving**

*Er is parkeeroverlast in de woonomgeving als gedurende minimaal 2 uur op 2 dagen van de week de bezetting meer dan 85% bedraagt en*



*minimaal 15% van de parkeercapaciteit wordt ingenomen door parkeerders met een ander motief dan wonen of bezoeken van bewoners.*

Als overlast wordt vastgesteld, wordt in beeld gebracht welke maatregelen mogelijk haalbaar zijn om de overlast te verminderen.

Zoekrichtingen zijn:

- o overleg met bedrijven en sportverenigingen in de directe omgeving en afspraken maken over het parkeergedrag;
- o het invoeren van een vorm van parkeerregulering (parkeerschijfzone, parkeren voor vergunninghouders);
- o meer gebruik van deelauto's;
- o benutten van de parkeercapaciteit in de directe omgeving (een gebied van 150 x 150 m).

Het verder uitbreiden van de parkeercapaciteit is, conform de duurzaamheidsladder, niet onze eerste optie. We willen het groene en ruime karakter van onze woonwijken behouden alsmede de ruimte voor spelen en bewegen. Vooral voor jonge kinderen zijn ontplooiings- en beweegmogelijkheden in de woonomgeving belangrijk.

### **Parkeerdruk in de woonomgeving (avond en nacht)**

#### ***Knelpuntdefinitie parkeerdruk auto's woonomgeving (avond en nacht)***

*Er is een hoge parkeerdruk in de woonomgeving als in de avond- en/of nachturen de bezetting meer dan 95% bedraagt in een gebied van ongeveer 150 x 150 m en het parkeeraanbod kleiner is dan het gemiddelde autobezit per huishouden (1,3 personenauto's inclusief leaseauto's).*

Deze knelpuntdefinitie geldt voor bestaande situaties. Voor nieuwe situaties (uitbreidingen, verbouw, nieuwbouw) passen we onze parkeernormen toe.

Volgens deze knelpuntdefinitie is een loopafstand van 150 m in de woonomgeving

aanvaardbaar. De gebieden met de hoogste parkeerdruk en het laagste parkeeraanbod zijn de grootste knelpunten. We beoordelen in knelpuntsituaties of één of meerdere van de volgende oplossingsrichtingen toegepast kunnen worden:

- o optimaler gebruik van parkeervoorzieningen op eigen erf;
- o efficiënter gebruik van de aanwezige parkeercapaciteit in de directe omgeving;
- o eenrichtingsverkeer;
- o een toename van het gebruik van deelauto's (paragraaf 2.3).

Voor een goede afweging en knelpuntbeoordeling is periodiek inzicht nodig in het parkeergedrag in onze gemeente. Voor de uitvoering van eventuele maatregelen is tevens het draagvlak van de betrokken belanghebbenden een voorwaarde.

### **Parkeerverlast bedrijfsbusjes in de woonomgeving**

#### ***Knelpuntdefinitie parkeren bedrijfsbusjes in woonwijken***

*Er is woonhinder door geparkeerde bedrijfsbusjes op de openbare weg als op minder dan 3,0 meter vanuit de gevel er frequent geparkeerd wordt door voertuigen met een hoogte van meer dan 2,0 meter.*

Bij klachten beoordelen we eerst of er sprake is van een knelpunt volgens onze definitie. Als dat het geval is gaan we in gesprek met de betrokkenen met als doel om tot een gezamenlijke oplossing te komen. Er bestaat geen uniforme aanpak. Het gaat om maatwerk per situatie om tot een oplossing te komen. De APV geeft in principe voldoende houvast om probleemsituaties aan te pakken. In de vastgestelde APV is parkeren van grote voertuigen (langer dan 6 m, hoger dan 2,4 m) tussen 18 en 8 uur niet toegestaan. Voor hinderlijk parkeren van bedrijfsbusjes is dan een aanscherping nodig. Tevens is het mogelijk om bord E8 van het RVV toe te passen.

## **Parkeerdruk bedrijventerreinen**

### ***Knelpuntdefinitie parkeerdruk auto's bedrijventerreinen***

*Er is een hoge parkeerdruk als de bezetting van de daartoe bedoelde parkeervoorzieningen tijdens de bedrijfs- en gebruiksuren minimaal 2x per week (op verschillende dagen) hoger is dan 95%.*

We lossen de knelpunten in dergelijke situaties niet op door het parkeeraanbod uit te breiden. Ook in deze situaties passen we de duurzaamheidsladder toe. We gaan met bedrijven in overleg over de wijze waarop het autogebruik kan worden verminderd en/of parkeercapaciteit beter kan worden benut. Tevens zijn een parkeergedragscode en/of parkeerregulering in de directe woonomgeving opties.

Parkeeroverlast van sportaccommodaties wordt per situatie beoordeeld. Dit vergt maatwerk.

## **Parkeereis en parkeernormen**

De ruimte is schaars. Vooral in centrumgebieden zijn parkeervoorzieningen duur. Vooral het centrumgebied, verdichtings- en herontwikkelingsgebieden vragen om een integrale benadering van het parkeren binnen de gebiedsontwikkeling. We willen de traditionele parkeereis geen breekpunt laten zijn voor de gewenste maatschappelijke en ruimtelijke ontwikkelingen. Daarom gaan we in de toekomst flexibeler om met de parkeereis. We zetten daarbij in op efficiency (benutting), maatwerk (per gebied) en samenhang met andere vervoerwijzen (fiets, openbaar vervoer, deelauto's).

Een traditionele parkeereis (voor een omgevingsvergunning) geeft het aantal parkeerplaatsen aan dat de ontwikkelaar op het eigen terrein moet realiseren. Dit blijft het startpunt voor de parkeereis, maar we willen meer flexibiliteit en maatwerk gaan bieden bijvoorbeeld in één of meerdere van de volgende vormen:

- o vrijstellingen bij mini-bouwplannen;
- o benutten van bestaande restcapaciteit op eigen terrein of in de openbare ruimte;
- o realiseren van parkeerplaatsen in de openbare ruimte;
- o het toepassen van collectieve parkeervoorzieningen op basis van een gebiedsparkeerplan. De collectieve voorzieningen kunnen door meerdere functies worden gebruikt en de ontwikkelaar levert hieraan een financiële bijdrage;
- o de mogelijkheid om parkeerruimte te benutten voor bedrijfsuitbreidingen in combinatie met een reductie van de parkeereis indien het autogebruik gereduceerd wordt en eventuele parkeeroverlast wordt voorkomen of gereguleerd;
- o de parkeernorm tevens als maximum toepassen;
- o de parkeernorm verlagen in samenhang met de beschikbare alternatieven (fiets, openbaar vervoer, deelauto);
- o reduceren van de parkeereis bij innovatieve woningbouwprojecten met deelauto's en indien eventuele parkeeroverlast wordt voorkomen of gereguleerd;
- o het toepassen van een vorm van parkeerregulering;
- o opnemen van fietsparkeernormen.

Bij de ontwikkeling van nieuwe appartementen wordt de parkeereis, bijvoorbeeld 1,4 parkeerplaats per woning, meestal gerealiseerd in een ondergrondse parkeervoorziening. In de praktijk blijkt dat de nieuwe bewoners niet altijd alle parkeerplaatsen afnemen maar bijvoorbeeld 1,0 per woning. Het gevolg is dat de dure parkeerkelder voor een deel onbenut blijft en dat de parkeerdruk van de tweede auto wordt afgewenteld op de openbare ruimte. Dit willen we gaan vermijden door de parkeereis bijvoorbeeld te splitsen in een privaat gedeelte van 1,0 per woning en voor het overige deel (inclusief bezoekers) maatwerk te definiëren en overeen te komen met de ontwikkelaar. Dit maatwerk is dan een (mini-)gebiedsparkeerplan

waarin de bovenstaande principes van flexibiliteit en efficiency eveneens een rol spelen.

door sluipverkeer, volgens de knelpuntdefinitie, zijn aanvullende maatregelen nodig.

### **Toegankelijkheid voetgangers en hulpdiensten**

Fout geparkeerde auto's mogen geen belemmeringen opleveren voor de toegankelijkheid voor voetgangers en de hulpdiensten. We brengen eventuele knelpunten periodiek in beeld in samenwerking met de hulpdiensten, de Stichting Maatschappelijke belangen Leusden, de SOL en de basisscholen. Daar waar nodig zetten we extra communicatie en handhaving in.

## **5.3 Linten**



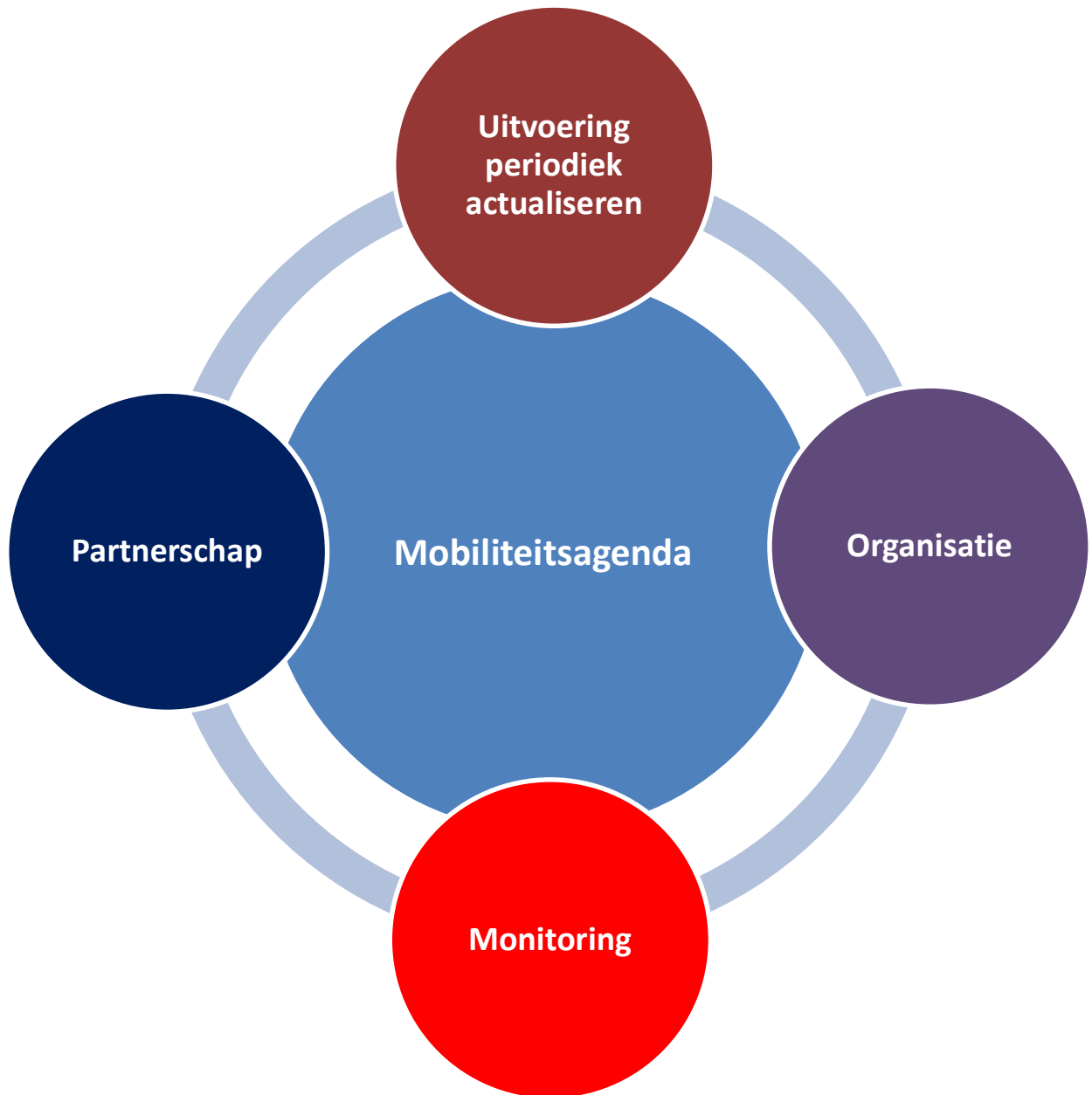
De linten zijn de historische assen. We willen het karakter van deze landschappelijke linten behouden. Dat vraagt om een zorgvuldige inrichting en inpassing van de verkeersfuncties.

De linten zijn onder andere: Hamersveldseweg, Burgemeester de Beaufortweg, de Zwarteweg en de Asschatterweg. Voor deze linten hanteren we de volgende uitgangspunten:

- o De linten die onderdeel uitmaken van het netwerk van hoofdfietsroutes worden primair ingericht voor de fietsers. Opties zijn, fietspaden, brede fietsstroken of fietsstraten.
- o De linten maken onderdeel uit van de verblijfsgebieden en zijn daarom bedoeld voor bestemmingsverkeer en niet voor doorgaand sluipverkeer. Als de routes gebruikt worden



## 6 Van visie naar uitvoering



## 6.1 Samenwerken

Vraagstukken op het gebied van mobiliteit worden al snel bij de overheid neergelegd terwijl de burger of ondernemer mogelijk door het wijzigen van het eigen gedrag de sleutel tot de oplossing heeft. Mobiliteitsbeleid en mobiliteitsoplossingen vergen samenwerking. De gemeente heeft uiteraard haar verantwoordelijkheden en rol, maar samen is meer en sneller te bereiken.

Een vroegtijdige betrokkenheid van het bedrijfsleven maakt het mogelijk om voorstellen te ontwikkelen waar partijen zich aan conformeren en waaraan zij mede uitwerking gaan geven.

## 6.2 Uitvoering periodiek actualiseren

Het Mobiliteitsplan kan niet in zijn geheel op korte termijn worden gerealiseerd. Met de aanpassing van de infrastructuur is namelijk veel geld gemoeid. Realisatiemogelijkheden hangen af van cofinanciering, samenwerking en werk met werk maken (groot onderhoud, ontwikkelingen, projecten).

Diverse projecten zijn complex wat betreft de uitvoeringskeuze, de financiering, het draagvlak en de besluitvorming. Voor die projecten is het nodig om eerst een verkenning uit te voeren. Dat doen we samen met belanghebbenden (zoals ondernemers en de Fietsersbond). Met een verkenning krijgen we scherper in beeld wat de beste aanpak is en wat de kosten en financieringsmogelijkheden zijn. Daarna wordt pas een besluit genomen of en hoe een dergelijk project (inclusief de financiën) wordt uitgevoerd. Dat betekent ook dat er (vooraf) geïnvesteerd moet worden in planontwikkeling.

In het algemeen geldt dat we 'slim' moeten investeren. We moeten het onderhoud integraal aanpakken én aangrijpen om onze mobiliteitsdoelstellingen erin te verwerken. Dat wil zeggen: de straat of weg niet terugleggen in de oorspronkelijke staat, maar aanpassen aan de uitgangspunten van het Mobiliteitsplan. Dat kan betekenen dat er extra budget nodig is bovenop het onderhoud, maar dat is niet per definitie zo. In ieder geval is tweemaal aanpakken van een straat of weg vele malen duurder dan integraal in één keer. Dat geldt ook voor herontwikkeling en herinrichting.

Op vervangingsmomenten moeten we altijd nieuwe afwegingen maken, bijvoorbeeld verkeerslichten terugplaatsen of niet of het kruispunt anders inrichten. We moeten aansluiten en anticiperen op subsidiemogelijkheden, de mogelijkheden tot cofinanciering breed verkennen, tot en met Europese programma's en programma's van andere beleidsvelden zoals economie, innovatie, duurzaamheid en klimaatadaptatie.

De Mobiliteitsagenda moet jaarlijks worden vertaald in een voortschrijdend actie- en uitvoeringsprogramma (doorkijk 1-4 jaar).

## 6.3 Organisatie en werkwijze

Dit Mobiliteitsplan omvat een groot aantal opgaven voor de komende jaren. Niet alles kan tegelijk. Dat is niet mogelijk, maar het hoeft ook niet. Belangrijk is om consequent de principes van het Mobiliteitsplan toe te passen. Het tempo van uitvoering is mede afhankelijk van de beschikbare middelen (financiën en personele capaciteit). Zo is het vinden van financiële dekking en partners voor een aantal projecten al een project op zich. Om het Mobiliteitsplan daadwerkelijk een impuls te geven is het volgende essentieel en voorwaardenscheppend:

1. **Sturing**: één verantwoordelijke voor de afstemming over het onderhoud, voor het in beeld brengen en benutten van (financiële) kansen en voor het periodiek aanpassen van het programma aan de actualiteit.
2. In beeld brengen van de mogelijkheden voor **cofinanciering** op het gebied van infrastructuur, economische ontwikkeling, milieu en duurzaamheid, verkeersveiligheid, Europese programma's.
3. Een jaarlijks **werkprogramma**, dat financieel gedekt is, met een doorkijk naar de drie volgende jaren.
4. Afstemming met **groot onderhoud** en budget indien dat nodig is om aanpassingen in het wegprofiel gelijktijdig en dus kostenefficiënt te realiseren. Dit geldt ook voor wegmeubilair zoals verlichting van fietspaden.
5. Een **projectmatige** aanpak voor de grote projecten: eerst een verkenning waarin in beeld wordt gebracht wat de meest haalbare variant is, wat de kosten zijn en de mogelijke financiële dekking. De verkenning wordt voorafgegaan door een Startnotitie die door het bestuur wordt vastgesteld. In de Startnotitie zijn het doel, de planning, de werkwijze, de participatie en het benodigde budget voor de verkenning opgenomen. Op basis van de resultaten van de verkenning wordt een besluit worden genomen over de voorkeursvariant en de financiële programmering binnen de gemeentelijke begroting.
6. **Vooruit werken** zodat er projecten 'op de plank' klaarliggen waarmee snel kan worden ingespeeld op nieuwe financiële mogelijkheden (bijvoorbeeld subsidies).
7. **Samenwerking** en **participatie** per project organiseren.
8. Een **jaarlijks budget** voor 'kleine' projecten, de verkenningen en onderzoek. De hoogte van

het budget is sterk bepalend voor de omvang en het tempo van de uitvoering.

## 6.4 Monitoring

**Monitoring** gaan we voor verschillende doeleinden gebruiken:

- het monitoren van ontwikkelingen en trends;
- het vaststellen van effecten van bepaalde maatregelen;
- als ondersteuning bij beleidsbeslissingen;
- data ter beschikking stellen uit de slimme verkeerslichten (i-VRI's) voor markttoepassingen;
- voor het vaststellen van knelpunten op het gebied van bereikbaarheid, leefbaarheid, parkeerdruk en parkeeroverlast.

## 6.5 Speerpunten

Vanuit onze gemeentelijke rol en invloed zetten we uiteraard in op het realiseren van onze ambities. Daarbij hanteren we de volgende speerpunten:

- Een goed onderscheid en een goede balans tussen het hoofdwegennet en de verblijfsgebieden. In de verblijfsgebieden ligt het accent op een zodanige inrichting van de straat/weg en de directe omgeving, dat er een positief effect ontstaat op het snelheidsgedrag.
- Zoveel mogelijk benutten van de bestaande hoofdinfrastructuur voor het autoverkeer.
- Het verder verbeteren van de fietsvoorzieningen, het fietsklimaat en de verkeersveiligheid.
- Duurzame mobiliteitsoplossingen en klimaatadaptieve technieken voor de inrichting van de infrastructuur en de omgeving.





# Bijlage 1: uitgangspunten fietsnetwerk

## Kwaliteitseisen kwaliteitsroutes fietsnetwerk

1. Een omrijfactor van maximaal 1,2 (omrijfactor is de verhouding tussen de kortste route en de hemelsbrede afstand). Fietsers worden altijd uitgezonderd van eenrichtingsverkeer.
2. Vlak en comfortabel wegdek.
3. Ontwerpsnelheid binnen de bebouwde kom 20 km/uur (boogstraal  $\geq 10$  m) en buiten de bebouwde kom 30 km/uur (boogstraal  $\geq 20$  m). In het geval van snelfietsroutes: boogstralen ontworpen op 30 km/uur.
4. Weinig vertraging: voorrang voor de fiets in de verblijfsgebieden (wegen en straten met 30 of 60 km/uur). Wachtijden bij verkeerslichten conform streefwaarden (paragraaf 3.5).
5. Afwatering en onderdeel van strooi- en veegroutes. Sneeuw- en ijsvrij door tijdig strooien of innovatieve duurzame verwarmingstechnieken door het combineren met duurzame energieopwekking.
6. Bewegwijzering.
7. Veilige oversteekvoorzieningen bij het kruisen van het hoofdwegennet: middeneiland, verkeerslicht, rotonde of fietstunnel.
8. Voorkomen van eenzijdige ongevallen: geen paaltjes plaatsen en toepassen kantmarkering en/of asmarkering en/of bermverharding (in het buitengebied). Paaltjes (met een goede inleidende

markering en zichtbaarheid) worden uitsluitend toegepast als dit noodzakelijk is om misbruik van het fietspad door gemotoriseerd verkeer te voorkomen.

9. Goede verlichting afgestemd op de omgeving (landschap en fauna) met mogelijk innovatieve toepassingen (dynamisch, adaptief, glow in the dark, reflecterend).
10. Geschikt voor snelheidsverschillen tussen gewone fietsen, e-fietsen en eventueel speed pedelecs. Dit betekent dat er voldoende ruimte aan de fietsers geboden moet worden:



Streefwaarden breedte fietspaden één richting	
Intensiteit (uur)	Breedte (m)
0-150	$\geq 1,50$
150-750 of plusroute, speed pedelec	$\geq 2,50$
> 750	$\geq 3,50$
twee richtingen	
Intensiteit (uur)	Breedte (m)
0-50	$\geq 2,00$
50-150	$\geq 2,50$
> 150	$\geq 3,50$
Plusroute, speed pedelec	$\geq 4,50$

In het geval van een regionale snelfietsroute:  
breedte in één richting  $\geq 3,50$  m en in twee  
richtingen  $\geq 4,50$  m.

11. Voor fietspaden een obstakelvrije zone van minimaal 0,5 m en een tussenberm van minimaal 1,5 m.
12. Langs hoofdwegen binnen de bebouwde kom (50 km/uur) worden vrijliggende fietspaden toegepast. Voor de verkeersveiligheid doen we dit op de aansluitingen bij het hoofdwegennet in combinatie met verkeerslichten en/of drempels/plateau's met een goed uitzicht en attentie-verhogende maatregelen.
13. In verblijfsgebieden (binnen de bebouwde kom 30 km/uur en buiten de bebouwde kom 60 km/uur, inclusief de bedrijventerreinen) met een intensiteit van het autoverkeer van 4.000 tot 8.000 mvt/etmaal wordt gewerkt met een smalle rijloper voor het autoverkeer met fietsstroken ( $\geq 2,00$  m) of een fietsstraat. Op deze wijze wordt de continuïteit van de fietsroutes benadrukt. Bij lagere intensiteiten van het autoverkeer worden geen speciale fietsvoorzieningen toegepast.
14. Leuk fietsen: aantrekkelijke omgeving met belevingswaarde.
15. Goed onderhoud: wegdek, verlichting en snoeien van overhangend groen en groen dat het uitzicht belemmert (verkeersveiligheid).

Voor het toeristisch en recreatief fietsen zijn oplaadpunten voor de e-fiets belangrijk. Deze voorzieningen komen meestal al voor bij horecavoorzieningen. We gaan inventariseren waar deze aanwezig zijn en of uitbreiding gewenst is.



