



## **Ontwerp Bereikbaarheidsprogramma**

**Nota van beantwoording**

**Erratum: reactie zienswijze  
wandernet**

## Inhoud

1.	Inleiding.....	2
2.	Reactie zienswijze Wandelnet .....	3
3.	Voorgestelde inhoudelijke wijzigingen in het Bereikbaarheidsprogramma.....	17

# 1. Inleiding

Op 14 mei 2024 heeft Gedeputeerde Staten (GS) de Nota van beantwoording 'Ontwerp Bereikbaarheidsprogramma' vastgesteld. In deze Nota van beantwoording geeft de provincie een reactie op de zienswijzen die zijn ingediend op het 'Ontwerp Bereikbaarheidsprogramma'. Wandelnet heeft binnen de inspraaktermijn een zienswijze ingediend die de provincie per abuis te laat in behandeling heeft genomen. Hierdoor is onze reactie op de zienswijze van Wandelnet onbedoeld niet terechtgekomen in de Nota van Beantwoording. Via voorliggende erratum op de Nota van beantwoording geven wij alsnog reactie op de zienswijze van Wandelnet.

Dit Erratum is opgebouwd uit twee delen. In hoofdstuk 2 geven wij reactie op de ontvangen zienswijze van Wandelnet. In hoofdstuk 3 geven wij aan welke vragen uit de zienswijze van Wandelnet leiden tot een aanpassing in het Bereikbaarheidsprogramma en welke aanpassing wij voorstellen.

## 2. Reactie zienswijze Wandelnet

Nr.	Indiener	Samenvatting zienswijze	Reactie zienswijze en eventuele aanpassing
138	16	<p>We betreuren het dat de aandacht traditioneel uitgaat naar fiets, OV en autobereikbaarheid en dat de meerwaarde van lopen in de bereikbaarheidsplannen niet wordt onderkend. Terwijl er naar ons idee juist nu grote kansen liggen om lopen een volwaardige plek te geven in een toekomstgericht en compleet Bereikbaarheidsprogramma, ook in samenhang met investeringen voor fiets en OV</p>	<p>In onze Ontwerp BBP geven wij lopen naar onze beleving een plek die past bij de rol die de provincie heeft bij een goed functionerend regionaal mobiliteitssysteem. We zetten in op goede en veilige loopvoorzieningen naar knooppunten, bushaltes en over provinciale wegen. Deze keuze draagt bij aan aantrekkelijk OV en past in de ambitie om te investeren in alternatieven voor de auto. Bovendien hebben we in dit Ontwerp BBP aandacht voor de verkeersveiligheid van voetgangers. Verdere uitwerking vindt plaats in de Uitvoeringsprogramma's 'Publieke Mobiliteit', 'Gezonde en veilige mobiliteit' en 'Infrastructuur en benutten'. Daarmee voorziet het BBP voldoende in de beleidswensen voor lopen op hoofdlijnen.</p> <p>Lopen vervult ook een belangrijke functie in het lokale mobiliteitssysteem, waarbij het onderdeel uitmaakt van het gemeentelijk beleid. Lopen als recreatieve activiteit ('wandelen') valt buiten de scope van het Bereikbaarheidsprogramma.</p> <p><b>Conclusie:</b> de zienswijze leidt niet tot aanpassing van het Ontwerp Bereikbaarheidsprogramma</p>
139	16	<p>Een specifieke provinciale verantwoordelijkheid blijft in deze visie onbenoemd: Volgens de definities in de Omgevingswet vallen routenetwerken voor wandelen ook onder infrastructuur. Dit betreft met name de Lange Afstand Wandelpaden (LAW) en Streekpaden (SP). Deze netwerken</p>	<p>In het Bereikbaarheidsprogramma staat bereikbaarheid centraal, waarbij we lopen als functionele beweging in een ketenreis een plek geven. Lopen als recreatieve activiteit (wandelen) en de bijdrage aan gezondheid valt buiten de scope van dit Bereikbaarheidsprogramma.</p>

		dragen nadrukkelijk bij aan de bereikbaarheid van aantrekkelijke recreatiegebieden in Utrecht en stimuleren wandelen als gezonde vorm van mobiliteit. Het biedt meerdere kansen voor het concreet maken van de provinciale ambities voor lopen, niet alleen in het recreatiebeleid maar zeker ook als onderdeel van het mobiliteitsbeleid. In de zienswijzen van Wandelnet bij de Omgevingsvisie en de Omgevingsverordening hebben we hier ook op gewezen	<b>Conclusie:</b> de zienswijze leidt niet tot aanpassing van het Ontwerp Bereikbaarheidsprogramma
140	16	Bereikbaarheid staat centraal i.p.v. mobiliteit omdat het gaat om het mogelijk maken van het doel van de beweging, en niet om de beweging zelf, zo staat beschreven in paragraaf 1.2 pag. 2. Hierdoor krijgt het doel van bewegen op zich geen aandacht in dit programma; een gemiste kans, als je kijkt naar de zeven thema's uit de Omgevingsvisie gericht op een gezonde en veilige leefomgeving.	Bewegen kan verschillende doelen hebben, van recreëren ('wandelen') tot een meer functioneel bewegen om van A naar B te komen. Dit Ontwerp BBP richt zich op de kwaliteit van de <i>bereikbaarheid</i> , waarbij we inzetten op het aantrekkelijker maken van alternatieven voor de auto. Bij deze ambitie zien we ook mogelijkheid om lopen te bevorderen. Door in te zetten op het verbeteren van lopen in het voor- en natransport maakt dit OV aantrekkelijker. Bovendien past meer lopen (en fietsen) in de provinciale ambities ten aanzien van gezondheid en vitaliteit. Lopen als recreatieve activiteit ('wandelen') en als manier van gezonder leven draagt eveneens bij aan deze provinciale doelstelling, maar dit valt buiten de scope van dit Ontwerp BBP.  <b>Conclusie:</b> de zienswijze leidt niet tot aanpassing van het Ontwerp Bereikbaarheidsprogramma
141	16	Stichting Wandelnet heeft vorige jaar "Ons PLAN" uitgebracht. PLAN staat voor een Passend Levendig Aaneengesloten Netwerk, en biedt houvast voor beleidsmakers en ontwerpers bij het creëren van ruimte voor de voetganger. Dit gedachtegoed verdient een plek in het Bereikbaarheidsprogramma. We	Goed om te zien dat Stichting Wandelnet via "Ons PLAN" handvatten biedt voor beleidsmakers om meer ruimte voor voetgangers te creëren. Veel elementen herkennen we als provincie. Naar ons beeld heeft "ons PLAN" voornamelijk raakvlakken met recreatie, sport en toerisme. Thema's die in andere beleidsprogramma's worden uitgewerkt dan in dit Ontwerp BBP. Tegelijkertijd lezen we ook een aantal aspecten terug

		stellen voor om in hoofdstuk 5 Gezonde en veilige mobiliteit, de 'Actielijn: meer fietsen over een sterk netwerk' (5.1 pag. 41) te vervangen door 'Actielijn: meer lopen en fietsen over sterke netwerken'; en daar de verwijzing naar Ons PLAN op te nemen. Een deel van de voorstellen die we hierna doen, passen prima bij deze Actielijn. Daarmee krijgt lopen en wandelen de aandacht die past bij uw ambities.	die relevant zijn in het kader van bereikbaarheid. Met name de barrièrewerking en de benodigde ruimte voor voetgangersvoorzieningen raken onze bereikbaarheidsopgave. We nemen deze elementen mee in de verdere uitwerking van ons beleid in de uitvoeringsprogramma's. Daarin zullen we, waar nodig, ook verwijzen naar "Ons PLAN".  <b>Conclusie:</b> de zienswijze leidt niet tot aanpassing van het Ontwerp Bereikbaarheidsprogramma
142	16	Op pag. 20 staan de vier ambities uit de Omgevingsvisie om de bereikbaarheidsopgave het hoofd te bieden. De Omgevingsvisie is "van voor het coalitieakkoord". Het coalitieakkoord benoemt lopen expliciet als element van het mobiliteitsbeleid; daarom zou ambitie 1 hier in die geest geschreven, beleefd en uitgewerkt moeten worden als 'Het realiseren van een goede bereikbaarheid te voet, per fiets, auto en OV omdat dit een voorwaarde is voor een goed functionerende samenleving'	Het coalitieakkoord "Op weg naar groei" beschrijft dat reizigers vrij zijn om te kiezen tussen de fiets, de auto het openbaar vervoer, wandelen of een combinatie daarvan. Aanvullend op het eerdere beleid, krijgt wandelen naast OV, de fiets en auto een plek in ons mobiliteitsbeleid. Hierbij beschrijft de omgevingsvisie in de basis het vertrekpunt. Dit vertrekpunt is een goede bereikbaarheid te voet, per fiets, auto en OV. We zetten daarbij in op het aantrekkelijker maken van alternatieven voor de auto. Dat doen we door in te zetten op de schaa sprong fiets en de schaa sprong OV. Bij deze ambitie zien we ook mogelijkheid om lopen te bevorderen. Door in te zetten op het verbeteren van lopen in het voor- en natransport maakt dit OV aantrekkelijker. Daarmee geven we in onze beleving, aanvullend op de omgevingsvisie, lopen een plek in ons mobiliteitsbeleid passend binnen de ambities van de provincie.  <b>Conclusie:</b> de zienswijze leidt niet tot aanpassing van het Ontwerp Bereikbaarheidsprogramma
143	16	Paragraaf 3.1 2e alinea (pag. 21): In de zin 'Er is ruimte nodig om (vaar)wegen, fietspaden ... te realiseren'; toevoegen 'voet- en wandelpaden'	We zullen toevoegen dat ook ruimte nodig is voor het goed en veilig ontsluiten van oversteken, bushaltes en knooppunten voor voetgangers.

			<p><b>Conclusie:</b> in het definitief Bereikbaarheidsprogramma zullen wij toevoegen dat ook ruimte nodig is voor het goed en veilig ontsluiten van oversteken, bushaltes en knooppunten voor voetgangers.</p>
144	16	<p>In paragraaf 3.1 3e alinea (pag. 21) wordt gesproken over '... focus te leggen op vervoerwijzen die relatief weinig ruimte innemen. Denk aan OV, fiets en lopen'. En 'Het coalitieakkoord benadrukt dat de reiziger keuzevrijheid moet hebben, maar als provincie proberen we hen te verleiden tot duurzaam gedrag'. Zonder vervolgens ruimte voor lopen in het Bereikbaarheidsprogramma uit te werken, en zonder het faciliteren van lopen en wandelen door beschikbaarheid van netwerken, heeft de toevoeging van de term 'lopen' in Doel 4 op pagina 22 weinig waarde</p>	<p>Het vertrekpunt van dit Ontwerp BBP is inderdaad een goede bereikbaarheid te voet, per fiets, auto en OV. Waarbij we inzetten op het aantrekkelijker maken van alternatieven voor de auto. Dat doen we door in te zetten op de schaa sprong fiets en de schaa sprong OV. Bij deze ambitie zien we ook mogelijkheden om lopen te bevorderen. Door in te zetten op het verbeteren van lopen in het voor- en natransport maakt dit OV aantrekkelijker. Daarmee geven we in onze beleving, aanvullend op de omgevingsvisie, lopen een plek in ons mobiliteitsbeleid passend binnen de ambities van de provincie.</p> <p><b>Conclusie:</b> de zienswijze leidt niet tot aanpassing van het Ontwerp Bereikbaarheidsprogramma</p>
145	16	<p>In paragraaf 3.2 2e alinea (pag. 24) wordt bij twee van de drie uitgangspunten waarop het Bereikbaarheidsprogramma is gebaseerd, het stimuleren van wandelen en lopen genoemd. Het gaat hier enerzijds om de benadering van de opgave vanuit de ruimtelijke invalshoek, anderzijds vanuit het mobiliteitsgedrag. Daarbij worden termen genoemd als 'nieuw mobiliteitssysteem', en 'andere inrichting van het mobiliteitssysteem'. Daarnaast worden bij de Richtinggevende principes mobiliteitstransitie (Kader 2 op pag. 25) het principe van nabijheid, en van de 15-minutenstad genoemd. Op grond van deze ambities, doelstellingen en principes, is meer expliciete aandacht voor lopen in de volgende hoofdstukken gerechtvaardigd.</p>	<p>In hoofdstuk drie beschrijven wij op hoofdlijnen onze bereikbaarheidsstrategie. Hierbij sluiten we aan op bestaande beleidsdocumenten. U merkt terecht op dat lopen op verschillende punten onderdeel uitmaakt van die aanpak. Het gaat hier om een regionale aanpak, waarbij meerdere partijen vanuit de eigen taak en verantwoordelijkheid bijdragen aan het organiseren van de bereikbaarheid. Gemeenten doen dat voor de lokale bewegingen, waarbij lopen in het kader van nabijheid een belangrijk aandeel vormt, de provincie organiseert de regionale bereikbaarheid. Om die reden zet ons beleid in op lopen als onderdeel van ketenreizen.</p> <p><b>Conclusie:</b> de zienswijze leidt niet tot aanpassing van het Ontwerp Bereikbaarheidsprogramma</p>

146	16	<p>De beleidsuitgangspunten in Kader 3 op pag. 31 t.a.v. de knooppunten zien we graag aangescherpt. Ook hiervoor geldt dat we ons realiseren dat deze tekst uit de Omgevingsvisie komt, maar ook dat deze van vóór het coalitieakkoord is, waarin lopen als expliciet onderdeel van het mobiliteitsbeleid is benoemd. De beleidsuitgangspunten in kader 3 zouden dan ook gelezen, beleefd en uitgewerkt moeten worden in die geest. Omdat de in het vooruitzicht gestelde actualisering van de Omgevingsvisie ongetwijfeld ook de ambities voor lopen zal omvatten, stellen we voor:</p> <p>[1] In het Bereikbaarheidsprogramma alvast het derde punt te herformuleren als: 'We zetten primair in op ontsluiting van OV-knooppunten, het vergroten van het fietsgebruik en meer lopen. Dit doen we door fiets- en looproutes van en naar knooppunten te versterken, het fietsparkeren bij knooppunten te verbeteren (zowel in kwaliteit als in kwantiteit) en looproutes naar en binnen OV-knooppunten veilig, aantrekkelijk en logisch te maken...'.  [2] Toe te voegen: 'We zien voor recreatiegebieden goede ontsluiting met OV als een middel om recreatiedruk te spreiden over meer gebieden, verkeersdruk te verminderen en wandelen te stimuleren.'  [3] Toe te voegen: 'OV-haltes dienen, zeker in steden, veilig en langs logische routes bereikbaar te zijn voor voetgangers, via oversteekplaatsen en trottoirs.'</p>	<p>De beleidsuitgangspunten in Kader 3 op pagina 31 zijn gequoted uit de Omgevingsvisie, deze teksten passen wij om die reden niet aan. Wij nemen echter aan dat u vooral de uitwerking van lopen in de erop volgende paragrafen van belang vindt. Wij zien lopen als een essentieel onderdeel van het voor- en natransport voor publieke mobiliteit, en volgens onze mening komt dit voldoende in de tekst terug. Specifiek voor de drie suggesties:</p> <p>[1] Het Bereikbaarheidsprogramma is een uitwerking van het thema 'gezond, duurzaam en veilig bereikbaarheid' uit de omgevingsvisie. Bovendien verwerken de hoofdlijnen uit het coalitieakkoord 'Op weg naar groei' in het Bereikbaarheidsprogramma. De kaders waar u naar verwijst gaan over de uitgangspunten vanuit de omgevingsvisie zoals vastgesteld door Provinciale Staten en laten we om die reden ongemoeid. In de toelichtende teksten is onze beleving voldoende uitwerking gegeven aan de opgave voor lopen die volgt uit het coalitieakkoord.</p> <p>[2] De provincie zet daarom met het Ontwerp Bereikbaarheidsprogramma in op een groei van het aantal belangrijke OV-verbindingen én het publieke mobiliteitssysteem meer toegankelijk te maken. Daarbij willen we het OV in rustige gebieden (zoals het landelijk gebied, natuur- en recreatieterreinen en bedrijventerreinen) met minder reizigersvraag koesteren. Door bij OV-knooppunten en bij recreatieve/natuurgebieden het fietsnetwerk en de fietsparkeervoorzieningen te verbeteren, zetten we in op een versterken van de bereikbaarheid van deze voorzieningen via OV en fiets. Betere loopvoorzieningen van en naar bushaltes/ knooppunten</p>
-----	----	------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------	------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------



			<p>moet bovendien lopen stimuleren en het OV aantrekkelijker maken. Het stimuleren van wandelen is niet het primaire doel.</p> <p>[3] Een goede en veilige ontsluiting van OV-haltes voor voetgangers is inderdaad een belangrijke voorwaarde om OV-gebruik verder te stimuleren. Om die reden zetten we hier met dit Ontwerp BBP op in. Volledigheidshalve merken wij op dat wij een verantwoordelijkheid hebben voor haltes op provinciale wegen. Voor haltes op gemeentelijke wegen zijn gemeenten aan zet. De provincie stelt hiervoor subsidie beschikbaar, monitort de kwaliteit van alle haltes en stuurt actief aan op de verantwoordelijkheid die gemeenten hebben om haltes goed bereikbaar te maken voor voetgangers.</p> <p><b>Conclusie:</b> de zienswijze leidt niet tot aanpassing van het Ontwerp Bereikbaarheidsprogramma</p>
147	16	<p>Bereikbaarheid van OV-haltes voor voetgangers is ook als doel gesteld op pag. 36 4e alinea. '...We brengen ook de toegankelijkheid van onze eigen haltes beter in beeld. Daarbij kijken we naar veilige looproutes voor iedereen'. We stellen voor 'via veilige looproutes' te vervangen door 'via veilige en logische looproutes'. Wanneer looproutes niet logisch zijn, volgt de voetganger zijn eigen route, wat tot gevaarlijke situaties kan leiden. Of erger: worden die plekken gemeden, wat leidt tot minder OV gebruik.</p>	<p>Dank voor uw tekstsuggestie. Wij nemen deze over.</p> <p><b>Conclusie:</b> in het definitieve Bereikbaarheidsprogramma vervangen wij 'via veilige looproutes' in 'via veilige en logische looproutes'.</p>
148	16	<p>Vandaar dat we ook voorstellen om in paragraaf 4.3 pag. 37 bij de zin '...Aantrekkelijk verknoepen: betere bereikbaarheid van het knooppunt te voet, met de fiets en openbaar vervoer – en waar nodig – met de auto...' toe te voegen: 'voor de voetganger via veilige en logische looproutes'</p>	<p>Dank voor uw tekstsuggestie. Wij nemen deze over.</p> <p><b>Conclusie:</b> in het definitieve Bereikbaarheidsprogramma voegen wij toe 'voor de voetgangers via veilige en logische looproutes' bij de tekstpassage in paragraaf 4.3</p>

149		In de bebouwde kom is er binnen 400 meter een OV-halte	<p>We zetten met dit Ontwerp Bereikbaarheidsprogramma in op een goede OV-bereikbaarheid voor iedereen. Tegelijkertijd is het niet realistisch dat er in elke bebouwde kom binnen 400 meter een OV-halte is. Er zijn veel factoren die de locatie en dichtheid van OV-haltes bepalen. Voor elk gebied vindt een afweging plaats tussen het belang van de doorgaande reizigers versus het belang van de instapper. In veel gevallen is maatwerk de juiste oplossing.</p> <p><b>Conclusie:</b> de zienswijze leidt niet tot aanpassing van het Ontwerp Bereikbaarheidsprogramma</p>
150	16	Voor de beleidsuitgangspunten in Kader 4 (pag. 41) geldt wederom de opmerking dat de tekst uit de Omgevingsvisie gelezen, beleefd en uitgewerkt zou moeten worden in de geest van het coalitieakkoord. Vandaar ons voorstel om na het vierde uitgangspunt tussen te voegen 'Waar fiets staat, lees fietsen en lopen. Op doorfietsroutes waar ook gelopen wordt krijgen voetgangers een eigen loopzone. Bij de beoogde schaa sprong voor het OV wordt een veilige en fijnmazige oversteekbaarheid van de tram/bus-hoofdassen gerealiseerd'	<p>Het Ontwerp BBP is een uitwerking van het thema 'gezond, duurzaam en veilig bereikbaarheid' uit de omgevingsvisie. Daarnaast verwerken we de hoofdlijnen uit het coalitieakkoord 'Op weg naar groei' in het Ontwerp BBBP. De kaders waar u naar verwijst gaan over de uitgangspunten vanuit de omgevingsvisie en laten we om die reden ongemoeid.</p> <p>Uit zowel de omgevingsvisie als het coalitieakkoord blijkt dat we inzetten op de schaa sprong fiets. Dat doen we omdat we in de fiets een goed, gezond en duurzaam alternatief zien voor autoritten. Voor deze opgave is in het coalitieakkoord ook extra investeringsruimte beschikbaar gesteld. Lopen heeft eveneens een potentieel om bij te dragen aan de mobiliteitstransitie. Dat potentieel zien wij vooral in het voor- en natransport bij OV-reizen. Gezien het potentieel van de fiets in de mobiliteitstransitie, kiezen we ervoor om hier een grotere opgave van te maken. We trekken om die reden fiets en lopen niet gelijk in het Ontwerp BBP.</p>

			<b>Conclusie:</b> de zienswijze leidt niet tot aanpassing van het Ontwerp Bereikbaarheidsprogramma
151	16	Zoals eerder gesteld zou dit Bereikbaarheidsprogramma versterkt moeten worden wat betreft de mens te voet, conform de inzet van het coalitieakkoord. Paragraaf 5.1 biedt mogelijkheden voor die versterking. Vandaar ons voorstel om de titel van deze paragraaf te veranderen in: 5.1 Actielijn: meer fietsen en lopen over sterke netwerken	<p>Het coalitieakkoord "Op weg naar groei" beschrijft dat reizigers vrij zijn om te kiezen tussen de fiets, de auto het openbaar vervoer, wandelen of een combinatie daarvan. Aanvullend op het eerdere beleid, krijgt wandelen naast OV, de fiets en auto een plek in ons mobiliteitsbeleid. Hierbij beschrijft de omgevingsvisie in de basis het vertrekpunt. Dit vertrekpunt is een goede bereikbaarheid te voet, per fiets, auto en OV. Waarbij we inzetten op het aantrekkelijker maken van alternatieven voor de auto. Dat doen we door in te zetten op de schaa sprong fiets en de schaa sprong OV. Bij deze ambitie zien we ook mogelijkheid om lopen te bevorderen. Door in te zetten op het verbeteren van lopen in het voor- en natransport maakt dit OV aantrekkelijker. Daarmee geven we in onze beleving, aanvullend op de omgevingsvisie, lopen een plek in ons mobiliteitsbeleid passend binnen de ambities van de provincie. In het uitvoeringsprogramma 'Publieke mobiliteit' werken dit verder uit evenals in het uitvoeringsprogramma 'Infrastructuur en benutten' waar we dit punt aan bod laten komen bij 'versterken netwerken'.</p> <p><b>Conclusie:</b> de zienswijze leidt niet tot aanpassing van het Ontwerp Bereikbaarheidsprogramma</p>
152	16	Het valt oorverdovend op dat alles wat in de Omgevingsvisie, het coalitieakkoord en daarna gezegd is over het belang van lopen tot nu toe nergens heeft geleid tot financiële doorvertaling. Niet bij mobiliteit, niet bij recreatie, niet bij gezondheid. Wij begrijpen dat 'nieuwe potjes maken' in deze fase lastig is. Daarom stellen wij voor dat alle budgetten die in de dossiers Mobiliteit en Recreatie benoemd/bestemd zijn voor fietsen worden herbenoemd als 'voor actieve mobiliteit	<p>In het coalitieakkoord is extra budget vrijgemaakt voor investeringen in de schaa sprong fiets en OV. Beleidsmatig werken we dat uit in dit Ontwerp BBP. Budget voor het verbeteren van voetgangersvoorzieningen, maakt onderdeel uit van het Meerjaren Investeringsplan (MIP). Provinciale staten (PS) stelt het MIP vast. Politieke prioritering vindt plaats tijdens behandeling van het MIP in PS. In onze beleving is uw zienswijze al in voldoende mate geborgd in de reguliere P&amp;C cyclus.</p>

		(lopen en fietsen)'. Dit is de eenvoudigste manier om het provinciaal bestuur en apparaat armslag te geven om noodzakelijke voorzieningen voor de mens te voet te realiseren. Politieke prioritering van gelden voor lopen kan dan eenvoudig door zulke potjes op te hogen.	<b>Conclusie:</b> de zienswijze leidt niet tot aanpassing van het Ontwerp Bereikbaarheidsprogramma
153	16	<p>Een extra alinea toe te voegen aan deze paragraaf en/of onderstaande tekst goed te verbinden/verweven met de bestaande tekst: Het belang van lopen gaat voor de provincie verder dan de eigen infrastructuur, dus verder dan veilig oversteken van en veilig lopen langs provinciale wegen. De provincie Utrecht hanteert daarom de volgende uitgangspunten:</p> <p>(1) Bestaande en nieuwe woongebieden vragen om meegroeien en ontsluiten van groen en recreatiemogelijkheden. De provincie werkt daarbij samen met gemeenten en grondeigenaren aan veilige en fijnmazige loopnetwerken, naast de bestaande taak voor recreatieve netwerken. Toegankelijkheid van recreatiegebieden te voet is een vast aandachtspunt.</p> <p>(2) Het OV in de provincie kan alleen goed functioneren als de hele keten goed functioneert. En een aanzienlijk deel van het voor- en natransport bij het OV vindt plaats te voet. Dit is, in tegenstelling tot wat lang gedacht werd, niet alleen een zaak van gemeenten. De provincie werkt daarom (mee) aan veilige, aantrekkelijke en veilige looproutes naar OV-haltes. Ook op eigen initiatief.</p>	<p>In het Ontwerp BBP geven wij lopen naar onze beleving een plek die past bij de rol die de provincie heeft bij een goed functionerend regionaal mobiliteitssysteem. Vanuit onze rol als provincie zien wij vooral meerwaarde van lopen als onderdeel van ketenreizen. Wij zetten daarom in op goede en veilige loopvoorzieningen naar knooppunten, bushaltes en over provinciale wegen. Verdere uitwerking hiervan vindt plaats in de Uitvoeringsprogramma's 'Publieke Mobiliteit', 'Gezonde en veilige mobiliteit' en 'Infrastructuur en benutten'. Lopen maakt ook een belangrijk onderdeel uit van gemeentelijk beleid. Het gaat dan om de meer lokale loopstromen.</p> <p>[1]: de provincie werkt in regionale verband aan een goede ontsluiting van nieuwe woongebieden. De provincie doet dit vanuit de eigen taak en verantwoordelijkheid, zoals ook andere partijen doen. Voor het thema lopen betekent dit dat de provincie inzet op goede loopvoorzieningen naar OV-haltes en OV-knooppunten. De meer lokale en recreatieve loopnetwerken zijn de verantwoordelijkheid van gemeenten of vallen buiten de scope van dit Ontwerp BBP.</p> <p>[2]: wij zetten met dit Ontwerp BBP in op goede loopvoorzieningen van en naar bushaltes en OV-knooppunten. Dit doen we om het OV laagdrempelig te maken en om die reden OV-mobiliteit te bevorderen. Naar onze mening is dat in voldoende mate beschreven in het Ontwerp BBP.</p>

		<p>(3) Meeliften en meekoppelen: Bij nieuwe infrastructuur en bij reconstructie of groot onderhoud van bestaande infrastructuur kunnen we tegen zeer beperkte extra kosten vaak voorzieningen voor voetgangers meenemen. Een looppad over de in dit Bereikbaarheidsprogramma genoemde nieuwe fietsbruggen, een 'ecoduct' ook toegankelijk maken voor wandelaars, een oversteek verbeteren, bij wegverbreding en dijkversterking naast fietspaden ook voetpaden toevoegen; als we er maar in een vroeg stadium aan denken wordt het nooit meer zo goedkoop en eenvoudig.</p> <p>(4) Op plaatsen waar lopen langs een provinciale weg of hoofdfietsroute veel voorkomt, wordt het lopen veiliger en leuker gemaakt. Door een voetpad, een onverharde loopstrook, een parallel alternatief. Dit betreft bijvoorbeeld situaties waarin ommetjes vanuit een woonwijk onvermijdelijk een stukje langs zo'n weg gaan, of plekken waar recreatieve hoofdroutes (zie opmerking op pagina 1) noodgedwongen langs een provinciale weg of hoofdfietsroute lopen.</p>	<p>[3]: u merkt terecht op dat er kansen zijn om bij nieuwe infrastructuur en bij reconstructie danwel groot onderhoud de kwaliteit van de voetgangersvoorzieningen mee te nemen. Dit doen wij door in de studiefase van projecten, de fase waarin de scope en (deel)onderzoeken plaatsvinden, specifieke aandacht te hebben voor lopen. We zetten deze werkwijze de komende jaren voort waarbij de kwaliteit van de loopvoorziening ook aanleiding kan zijn om een studie te starten.</p> <p>[4]: in beginsel faciliteert de provincie lopen over provinciale wegen niet actief. Het is vaak veiliger en leuker om via een parallel gelegen infrastructuur te lopen. Daar waar het onvermijdelijk is houden we in het ontwerp rekening met eventuele (aparte) voorzieningen voor voetgangers. Verdere uitwerking hiervan vindt plaats in de nog op te stellen uitvoeringsprogramma's en meer specifiek in projecten.</p> <p><b>Conclusie:</b> de zienswijze leidt niet tot aanpassing van het Ontwerp Bereikbaarheidsprogramma</p>
154	16	<p>Op pag. 53 aan 1e alinea toevoegen de recreatieve netwerken, zie de opmerking gemaakt in de paragraaf over de rol van de provincie.</p>	<p>In het Ontwerp BBP staat bereikbaarheid centraal, waarbij we lopen als functionele beweging een plek in de ketenreis geven. De recreatieve netwerken hebben een andere functie, namelijk om te recreëren en te bewegen. Deze functies vallen buiten de scope van dit Ontwerp BBP.</p> <p><b>Conclusie:</b> de zienswijze leidt niet tot aanpassing van het Ontwerp Bereikbaarheidsprogramma</p>

155	16	Op pag. 55 onderaan: '...over het gewenste gebruik van de netwerken voor auto, openbaar vervoer en fiets' toevoegen: '...en voetganger'.	<p>U verwijst naar de passage over het multimodaal netwerkkader. Het multimodaal netwerkkader beschrijft hoe auto, vrachtauto, OV en fiets zich idealiter over de verkeersnetwerken bewegen – en welke modaliteiten op welke wegen en onder welke omstandigheden prioriteit krijgen. Dit kader prioriteert de voetganger niet ten opzichte van de auto, fiets of OV. Met name de omvang van de loopstromen (klein) heeft hiermee te maken. Het meenemen van de voetganger in de prioritering is op netwerkniveau ook zeer klein. Om die reden houden we de huidige passage in het Ontwerp BBP ongewijzigd. Daar waar voetgangers provinciale wegen kruisen, hanteert de provincie de reguliere normen met betrekking tot rood- en groentijden om de verkeersveiligheid te borgen.</p> <p><b>Conclusie:</b> de zienswijze leidt niet tot aanpassing van het Ontwerp Bereikbaarheidsprogramma</p>
156	16	Tekstvoorstel voor extra alinea op pag. 56 bij Datagedreven mobiliteit: 'Bij de ambitie voor datagedreven mobiliteit beseffen we dat voor lopen nog nauwelijks data beschikbaar zijn. Ook in verkeersmodellen en in de in de eerste alinea genoemde informatie over en voor reizigers zit lopen niet of nauwelijks. Dit vraagt om een inhaalslag. In verschillende gemeenten en bij adviesbureaus worden momenteel nieuwe benaderingen ontwikkeld waarbij bijvoorbeeld ook data vanuit sociale platforms benut worden. De provincie zal aansluiten bij die ontwikkelingen.'	<p>In het provinciaal verkeersmodel wordt in de verkeersmodellering rekening gehouden met langzaam verkeer. Voor de doelen en het abstractieniveau waar ons verkeersmodel voor wordt gebruikt, wordt dat als voldoende ervaren. In een gezamenlijke ontwikkelagenda voor verkeersmodellen met andere overheden is het onderwerp 'voetgangers in verkeersmodellen' niet als prioritair thema opgenomen. Om deze redenen is het verder integreren van voetgangers in ons verkeersmodel geen beleidsdoel.</p> <p><b>Conclusie:</b> de zienswijze leidt niet tot aanpassing van het Ontwerp Bereikbaarheidsprogramma</p>
157	16	Op pag. 58 en 59 staan diverse passages over het meenemen van zaken bij onderhoud: hier expliciet voetgangersvoorzieningen noemen.	<p>Dank voor uw tekstsuggestie. Wij nemen deze over.</p>

			<p><b>Conclusie:</b> in het definitief Bereikbaarheidsprogramma nemen wij 'voetgangersvoorzieningen' expliciet op bij de assets die we onderhouden.</p>
158	16	<p>Op pag. 60 'We laten geen fietsers door het werkvak (afgebakend gebied waar werkzaamheden plaatsvinden);' toevoegen: 'voor fietsers en voetgangers creëren we bij werkvakken een veilige alternatieve route zonder onnodig omfietsen/omlopen'</p>	<p>Tijdens de realisatie van wegprojecten heeft de veiligheid van zowel de aannemer als de weggebruiker onze hoogste prioriteit. We sluiten werkvakken af op het moment dat we de veiligheid onvoldoende kunnen garanderen. Voor het verkeer stellen we dan omleidingen in. We proberen daarbij omfietsen/omlopen zoveel mogelijk te voorkomen. Tegelijkertijd is extra reistijd soms onvermijdelijk. Wij zien dit als noodzakelijke extra reistijd om de bereikbaarheid en veiligheid te borgen. Naar aanleiding van uw zienswijze zullen we aan het huidige BBP toevoegen dat we bij het afsluiten van werkvakken geschikte omleidingen voor alle verkeersdeelnemers instellen, waarbij we de omrijdtijd zoveel mogelijk beperken.</p> <p><b>Conclusie:</b> in het definitief Bereikbaarheidsprogramma voegen wij toe dat we bij het afsluiten van werkvakken geschikte omleidingen voor alle verkeersdeelnemers instellen, waarbij we de omrijdtijd zoveel mogelijk beperken.</p>
159	16	<p>Bij doelstelling 1 over goede bereikbaarheid wordt bij Outcome (Omgevingsvisie) lopen/te voet genoemd onder 'Meer inwoners bereiken voldoende functies per auto, fiets, te voet en via het OV'. Graag lopen/te voet beter voor het voetlicht brengen met de volgende toevoegingen: [1] Bij Indicator 'Aantal functies te bereiken met de fiets (Bereikbaarheidsmaat)' lopend toevoegen. Aanpassen naar 'Aantal functies te bereiken lopend en met de fiets (Bereikbaarheidsmaat)'</p>	<p>[1] In het Ontwerp Bereikbaarheidsprogramma zetten we met name in op lopen als onderdeel van de ketenreis. Specifiek het aantal functies dat te voet is te bereiken, is met het huidige model niet te berekenen. Om die reden is het toevoegen van een specifieke indicator voor lopen niet mogelijk.</p> <p>[2] Omdat wij al provincie geen grootschalig voetgangersnetwerk hebben en beheren, hebben wij weinig invloed op een indicator die de reizigerswaardering van een voetgangersnetwerk meet, en zegt het toevoegen van die indicator weinig over ons beleidsprogramma.</p>

		<p>[2] Bij indicator 'Gemiddelde gebruikerswaardering Fietsinfrastructuur' toevoegen 'infrastructuur voor lopen' met als streefwaarde 'reizigers waarderen de Fietsinfrastructuur en de infrastructuur voor lopen als goed'.</p> <p>[3] Onder Output (BBP) wordt lopen niet meer expliciet genoemd. Bij de 5e bullit een sterk RWN (Regionaal Wandel Netwerk) toevoegen. De Output wordt dan hier 'Een sterk RFN en RWN gericht op vlot, veilig en comfortabel fietsen en lopen en het ontsluiten van alle belangrijke werklocaties, middelbare scholen en knooppunten'</p>	<p>[3] de outcome waar u naar verwijst komt uit onze omgevingsvisie. De omgevingsvisie spreekt specifiek over 'fiets'. Aanvullend op het eerdere beleid, krijgt ook wandelen een plek in ons mobiliteitsbeleid. Dat doen we door in te zetten op het verbeteren van lopen in het voor- en natransport. Daarnaast hebben we als provincie ook ambities ten aanzien van onze RWN, maar deze maken geen onderdeel uit van dit Ontwerp BBP.</p> <p><b>Conclusie:</b> de zienswijze leidt niet tot aanpassing van het Ontwerp Bereikbaarheidsprogramma</p>
160	16	<p>Bij doelstelling 2 over de infrastructuur wordt bij Outcome (Omgevingsvisie) lopen/te voet niet genoemd. Dit kan als volgt worden toegevoegd 'Provinciale (vaarwegen, fietspaden, voetpaden en tram(infrastructuur) zijn maximaal beschikbaar voor een goede bereikbaarheid per auto, fiets, te voet en Openbaar Vervoer.'</p>	<p>Dank voor uw tekstsuggestie. Wij nemen deze over.</p> <p><b>Conclusie:</b> in het definitief Bereikbaarheidsprogramma voegen wij toe dat we ook onze infrastructuur voor voetgangers maximaal beschikbaar houden.</p>
161	16	<p>Bij doelstelling 3 over vervoersarmoede wordt als streefwaarde gesteld '90% van de OV-haltes zijn toegankelijk voor iedereen volgens de huidige CROW-norm, dit geldt voor zowel de halte als de route naar de halte.' Dit streven accepteert dat 1 op de 10 haltes niet bereikbaar is voor voetgangers. Zowel in stedelijk als landelijk gebied zijn voorbeelden van OV-haltes die voor voetgangers alleen via onveilige wegen zijn te bereiken. Daarom graag de 90% veranderen in 99% (1 op de 100 haltes zijn dan niet bereikbaar voor iedereen)</p>	<p>Conform landelijke afspraken moeten alle haltes in 2040 voldoen aan de toegankelijkheidsnorm. Wij delen het wensbeeld om dit doel zo snel mogelijk te bereiken. De realiteit is dat de middelen en capaciteit niet toereikend zijn om alle haltes binnen de uitvoeringsperiode van het BBP te laten voldoen. Bovendien is toegankelijkheid op sommige locaties een complexe aangelegenheid waar veel inspanningen en middelen voor nodig zijn. Deze investering is niet altijd doelmatig, zeker bij haltes waar de doelgroep niet of weinig gebruik van maakt. Bij de 10% van de haltes die niet aan de norm voldoet, voldoen veel haltes wel grotendeels aan de norm, maar niet volledig. Al deze overwegingen</p>



			<p>spelen mee mij bij het formuleren van onze ambitie om in te zetten op 90%.</p> <p><b>Conclusie:</b> de zienswijze leidt niet tot aanpassing van het Ontwerp Bereikbaarheidsprogramma</p>
162	16	Bij doelstelling 4 over slimmer reizen aan de 'Output (BBP)' toevoegen 'Efficiënte afwikkeling van 'voor- en natransport' door lopen/fietsen naar haltes.	<p>Een efficiënte afwikkeling van verkeersstromen valt onder doelstelling 1 en 2 "goede bereikbaarheid" en "infrastructuur op orde". Daar zit onder andere de outputindicator "versterken van OV-bereikbaarheid" waar ook het voor- en transport onderdeel van is.</p> <p><b>Conclusie:</b> de zienswijze leidt niet tot aanpassing van het Ontwerp Bereikbaarheidsprogramma</p>

### 3. Voorgestelde inhoudelijke wijzigingen in het Bereikbaarheidsprogramma

Hoofdstuk/ paragraaf	Aanpassing/ aanvulling	Reden en bron
Par 4.3, 4.4	In het definitief Bereikbaarheidsprogramma zullen wij toevoegen dat ook ruimte nodig is voor het goed en veilig ontsluiten van oversteken, bushaltes en knooppunten voor voetgangers.	Zienswijze Wandelnet
Par 4.3, 4.4	In het definitieve Bereikbaarheidsprogramma vervangen wij 'via veilige looproutes' in 'via veilige en logische looproutes'.	Zienswijze Wandelnet
Par 4.3	In het definitieve Bereikbaarheidsprogramma voegen wij toe 'voor de voetgangers via veilige en logische looproutes' bij de tekstpassage in paragraaf 4.3	Zienswijze Wandelnet
Par 6.2	In het definitief Bereikbaarheidsprogramma nemen wij 'voetgangervoorzieningen' expliciet op bij de assets die we onderhouden.	Zienswijze Wandelnet
Par 6.3	In het definitief Bereikbaarheidsprogramma voegen wij toe dat we bij het afsluiten van werkvakken geschikte omleidingen voor alle verkeersdeelnemers instellen, waarbij we de omrijdtijd zoveel mogelijk beperken.	Zienswijze Wandelnet
Bijlage 1	In het definitief Bereikbaarheidsprogramma voegen wij toe dat we ook onze infrastructuur voor voetgangers maximaal beschikbaar houden.	Zienswijze Wandelnet