

INGEKOMEN INSPRAAKREACTIE ANWB

Zie separaat document 'inspraakreactie ANWB' (Bijlage 3).

Wij danken u wel voor uw uitgebreide reactie en uw complimenten voor de Mobiliteitsvisie 2050 en zullen vooral in gaan op uw kanttekeningen (waarbij we uw puntsgewijze indeling aanhouden in onze reactie):

- U geeft aan dat de auto een belangrijke rol zal blijven vervullen vanwege de weidsheid van de Noordoostpolder. Dit herkennen wij. Daarom zetten wij bij het onderdeel duurzaamheid in op het belang van "verschonen", en niet alleen op "verminderen" en "veranderen" van (auto)mobiliteit. Met andere woorden: omdat de auto een belangrijke rol zal blijven houden in de Noordoostpolder, is het des te belangrijker om ook het onderdeel "verschonen" op te pakken, met bijv. faciliteren van de elektrificering van het wagenpark door laadvoorzieningen. Uw suggestie over het aanbieden van e-laadvoorzieningen nemen we over in de Mobiliteitsvisie.
- De gemeente herkent dat een buurtbus-concept niet het huidige OV kan vervangen. Ook omdat dit concept mede-afhankelijk is van inzet van vrijwilligers. Daarom nemen we n.a.v. uw reactie in de Mobiliteitsvisie de opmerking over dat het in de uitwerking moet gaan om een combinatie van o.a. buurtbussen, vraaggestuurd OV zoals o.a. regiotaxi, autonome OV-voertuigen en deelmobiliteit. Omdat een buurtbusconcept alleen niet voldoende is en te risicovol als hoofddrager van het OV.
- De gemeente onderschrijft het belang van betaalbaarheid van Mobility as a Service, zeker in dunner bevolkte gebieden. Daarom nemen we in de Mobiliteitsvisie over dat bij een op te starten MaaS-pilot de betaalbaarheid voor de gebruiker een belangrijke randvoorwaarde is.

Aansluitend op de Mobiliteitsvisie gaan we van start met het Mobiliteitsplan waarin preciezer wordt gekeken welke maatregel op welke plek het beste is. Wij gaan u meenemen in het vervolg proces en ontvangen graag uw input hierop.

INGEKOMEN INSPRAAKREACTIE PROVINCIE

Zie separaat document 'inspraakreactie PROVINCIE' (Bijlage 3).

Wij danken u wel voor uw uitgebreide reactie en uw complimenten voor de Mobiliteitsvisie 2050 en zullen vooral in gaan op uw zorgen (waarbij we uw puntsgewijze indeling aanhouden in onze reactie):

- 1/blz. 21:
 - Uw zorg heeft met name betrekking op het effect van het model van de superblocs op de provinciale gebiedsontsluitingswegen ten aanzien van de verkeersdoorstroming en verkeersveiligheid en de financiële consequenties die dit mogelijk heeft. Dit verdient een nadere toelichting van onze kant: In het model van de superblocs wordt o.a. gestimuleerd dat doorgaand autoverkeer minder via erftoegangswegen en meer via gebiedsontsluitingswegen gaan rijden. In dit model vormen voornamelijk de provinciale wegen een functie als hoofdinfrastructuur. Dat is een functie die ze in het *huidige* wegennet ook al (zouden moeten) vervullen, aangezien deze wegen veelal zijn aangemerkt als gebiedsontsluitingswegen. Daar komt bij dat wij verwachten dat het doorvoeren van het model van de superblocs op het gemeentelijk wegennet slechts tot een beperkte toename op de stroom- en gebiedsontsluitingswegen zal leiden. De financiële consequenties zullen daarmee in onze ogen vallen binnen de normale bandbreedte van de provinciale verantwoordelijkheid. Het spreekt voor zich dat goed onderling overleg tussen de wegbeheerders over het doorvoeren van maatregelen van belang is.
- 2/blz. 23
Wij nemen uw advies over met een tekst waarin we aangeven: "Aanpassingen van wegen vindt plaats in afstemming met de provincie, waarbij samen gekeken wordt naar oversteekbaarheid (barrièrevorming) op wegvakken en kruispunten, rijnsnelheden, doorstroming en lucht- en geluidshinder."
- 3/blz. 28
Wij nemen uw advies over met een tekst waarin we aangeven dat de mogelijke uitwerking "mede is gebaseerd op het provinciale Kernnet Fiets Flevoland en Regionaal en Nationaal toekomstbeeld fiets 2030/2040". In het kaartje is ook de hoogwaardige fietsroute Urk-Emmeloord-Marknesse als schakel overgenomen.
- Blz. 7
De Provincie Flevoland was uitgenodigd voor de afstemmingsoverleggen. Daarnaast heeft de gemeente samen met Goudappel een presentatie gehouden over de Mobiliteitsvisie voor de mobiliteitsdeskundigen van de provincie op 28 juni.
- Blz. 31.
We hebben de (meer algemene) kentallen over de exacte ondergrens voor instappers bij een buurtbus (die afwijken van wat de provincie Flevoland hanteert) verwijderd.
- Blz. 32
De gemeente deelt uw onzekerheid of "zelfrijdende OV-shuttles" ingeburgerd zullen zijn in het OV in 2050. Daarom hebben we n.a.v. uw zorg een opmerking toegevoegd: "Op termijn is het denkbaar dat autonome, zelfrijdende OV-shuttles hier een rol gaan spelen. Uiteraard is de toekomst nog onduidelijk maar de gemeente zal actief de trends en ontwikkelingen op dit gebied volgen.
- Blz. 33
Goed om te lezen dat onze visie op hubs herkenning oproept. Wij zullen uw verzoek om nadere afstemming met de provincie oppakken in het kader van een op te starten MaaS-pilot. Wij passen de tekst aan op het punt dat dorpen een OV halte krijgen en/of station voor deelmobiliteit. Uw opmerking over toevoegen van "sanitair" hebben wij overgenomen.
- Blz. 34
Bij het rekenvoorbeeld zullen we een en ander nuanceren a) benadrukken dat het een theoretisch rekenvoorbeeld is b) ruimere bandbreedten hanteren c) dat de exacte exploitatiecijfers van Flevoland hier van af kunnen wijken en d) dat OV-besparingen binnen een gemeente niet één op één ingezet kunnen worden voor andere OV-oplossingen binnen diezelfde gemeente en dat de provincie hier regie over voert.
- Bij opgaven 4 en 5 (nieuwe 30 km/u):
In de Mobiliteitsvisie voegen we toe, zowel voor Emmeloord als voor de dorpen: "De

- gemeente gaat in gesprek met de provincie over de doorwerking van het nieuwe 30. Dan gaat het om o.a. effecten voor auto- en OV-doorstroming”
- Bij onderdeel Lelylijn:
De gemeente kiest er nu voor om zich uit te spreken vóór komst een Lelylijn (samen met vele andere overheden in Noord Nederland). Om niet te veel vooruit te lopen in de huidige samenwerking met andere overheden, wil de gemeente zich in dit stadium niet bij voorbaat vastleggen over specifieke uitwerkingen, infrastructuurbundels etc.
 - Bij onderdeel rondweg Emmelhage, Ens en Marknesse:
De gemeente kiest voor het maximaal benutten van de bestaande infrastructuur. De eventuele nut en noodzaak van nieuwe infrastructuur moet blijken uit het Mobiliteitsplan waar dit wordt onderzocht.
 - Bij groei van het verkeer en eventuele capaciteitsknelpunten in beeld brengen:
N.a.v. uw suggesties neemt de gemeente de volgende teksten over in de Mobiliteitsvisie bij het onderdeel “hoe nu verder”:
“Met het verkeersmodel (versie NOP 2.2) moeten de effecten van de maatregelen worden doorgerekend. Hierin moeten ook de autonome mobiliteitsontwikkeling, de categorisering (incl. ‘het nieuwe 30’), nieuwe ruimtelijke ontwikkelingen (MITC, Maritieme Servicehaven, woningbouw, Lelylijn) en/of nieuwe infrastructuur een plek krijgen. Er moet o.a. inzichtelijk worden gemaakt of bereikbaarheidsmaatregelen nodig zijn rondom de snelweg-aansluitingen. Dit wordt meegenomen in het Mobiliteitsplan en waar nodig verder onderzocht.”

INGEKOMEN INSPRAAKREACTIE PER EMAIL

Onderwerp: Reactie mobiliteitsplan "in zwart"

Datum: Mon, 13 Sep 2021 23:13:29 +0200

Beste lezers,

Fijn dat er aandacht besteed gaat worden aan de mobiliteit in de nop.

Volgens ons zou er veel verbeterd en veranderd moeten/ kunnen worden en hieronder een uitleg.

Bereikbaarheid:

Voor mensen die door een beperking, hun leeftijd of door een andere reden geen eigen vervoer hebben is er het openbaar vervoer. Helaas is dat hier in de polder niet optimaal. Omdat er ook niet veel gebruik van gemaakt wordt.

We begrijpen dat op sommige trajecten een grote bus niet rendabel is, en daarom is ons voorstel; kleinere bussen.

Een 9 persoons bus is waarschijnlijk goedkoper (geen dure buschauffeur etc). Wellicht ook elektrisch, dat zou helemaal mooi zijn.

Ook een buurtbus zou op een laagdrempeliger manier mensen mobieler maken.

Als er met een buurtbus elk uur een route wordt gereden bevordert je de zelfredzaamheid en zelfstandigheid van de mensen en kunnen ze makkelijker ergens heen.

Bijvoorbeeld om te sporten of bij een buurthuis een bakje koffie te drinken.

Voor de wat verdere ritten is er de mogelijkheid van regio taxi alleen weten veel mensen dit niet.

Ga het promoten.

Gemeente, luister naar wat er nodig is, en dat is niet denken in hokjes en potjes, maar in mogelijkheden.

Als iemand een aanvraag doet voor een elektrische fiets en dat afgekeurd wordt, dan wel meedenken aan een oplossing. en

nee, geen scootmobiel te leen geven, daar wil je niet in als je 40 bent en nog wel kunt fietsen toch?

Wellicht dan een elektrische fiets te leen aanbieden.

Of stel een paar beschikbaar als deel fiets, net als de auto.

Maar maak het gebruik ervan wel laagdrempelig.

Als laatste opmerking willen we nog graag duidelijk maken dat we met gezond verstand een heel eind komen.

Durf ook eens out of the box te denken.

En ja, dat kost waarschijnlijk geld, maar daardoor kunnen ook nieuwe mogelijkheden ontstaan, waardoor er op andere vlakken financieel bespaard kan worden.

Hopende wat te hebben bijgedragen aan de visie en dat in de toekomst iedere inwoner van de nop op een laagdrempelige manier van A naar B kan op een zo duurzaam mogelijke en veilige manier.

hartelijke groeten,

Voorstel reactie gemeente:

Wij danken u wel voor uw uitgebreide reactie. In de Mobiliteitsvisie 2050 legt de gemeente vast welke hoofdprincipes er zullen gelden voor het mobiliteitsbeleid. In de uitwerking van de Mobiliteitsvisie 2050 (namelijk het Mobiliteitsplan 2030) zal preciezer worden gekeken welke maatregel op welke plek het beste is.

Voor wat betreft openbaar vervoer onderschrijft de gemeente uw reactie dat het zinvol is om te kijken naar alternatieve invullingen van openbaar vervoer-vormen naast de reguliere streekbussen. In de Mobiliteitsvisie zijn enkele voorbeelden opgenomen zoals een buurtbus, vraaggestuurde vormen van vervoer of deelmobiliteit. Uw suggestie van regiotaxi nemen wij over in de Mobiliteitsvisie 2050. Ook uw suggestie om expliciet te kijken naar deel-e-fietsen en deel-scootmobielen nemen we over in de Mobiliteitsvisie 2050.

Reacties onder facebookbericht Mobiliteitsvisie

Reactie 1:

Hoop dat de Boslaan eens fiets vrij word. Die 50 km weg is totaal niet geschikt voor ook nog eens fietsers erbij. Licht een prima parallel weg naast voor de huizen langs. Ouders met kleine kinderen, schooljeugd 3 naast elkaar. Moet toch veiliger worden dan lijkt me!

Voorstel reactie:

Een betere verkeersveiligheid en het stimuleren van fietsverkeer behoren tot de prioriteiten binnen de Mobiliteitsvisie. Dit vergt op straat maatwerk: op sommige plekken is het aanbieden van verkeersluwe fietsroutes de beste maatregel, en op andere is het invoeren van 30 km/u in combinatie met een veilige inrichting de beste maatregel. In de Mobiliteitsvisie 2050 legt de gemeente vast welke hoofdprincipes er zullen geleiden voor het mobiliteitsbeleid. In de uitwerking van de Mobiliteitsvisie 2050 (namelijk het Mobiliteitsplan 2030) zal preciezer worden gekeken welke maatregel op welke plek het beste is dit geldt eveneens voor de Boslaan

Reactie 2:

Goedenmiddag.

Graag vraag ik u aandacht voor de verkeersveiligheid van de Kadoelerweg in Kraggenburg. De maximale snelheid op deze weg is 60 km. Dit is voor de meeste automobilisten de minimale snelheid. Er wordt op deze weg gigantisch hard gereden. Deze weg is voor een fietser levensgevaarlijk. Onze fietsende kinderen maken regelmatig gebruik van deze weg dus denk u eens in.

Ook vreselijk veel hardrijdend vrachtverkeer. De ruiten in de sponningen en de kopjes in de kast staan te trillen van de langsdenderende vrachtwagens.

Ik heb dit probleem al meerdere malen bij u aanhangig gemaakt. Bent u als gemeente niet verantwoordelijk voor de veiligheid van uw burgers en voor hun woongenot?

Ik hoop dat u de moeite neemt om deze mail te lezen.

Met vriendelijke groet,

Bovenstaande mail heb ik al diverse malen gestuurd aan de gemeente maar krijg helemaal geen gehoor. Hoe kwalijk is dat.

Ik ben mijn vertrouwen in de gemeente allang kwijt.

Voorstel reactie:

Veilig en prettig fietsen in het buitengebied is één van de prioriteiten in de Mobiliteitsvisie 2050. De Mobiliteitsvisie stelt daarom voor om in het buitengebied in te zetten op minder doorgaand auto- en vrachtverkeer met behoud van de toegankelijkheid voor bestemmingsverkeer (bedrijven en bewoners langs buitenwegen). Er zijn verschillende buitenwegen in de Noordoostpolder waar op dit moment de fietskwaliteit onder druk staat vanwege snel rijdend doorgaand auto- en vrachtverkeer. In de Mobiliteitsvisie 2050 legt de gemeente vast welke hoofdprincipes er zullen geleiden voor het mobiliteitsbeleid. In de uitwerking van de Mobiliteitsvisie 2050 (namelijk het Mobiliteitsplan 2030) zal preciezer worden gekeken welke maatregel op welke plek het beste is dit geldt eveneens voor de Kadoelerweg.

Reactie 3:

Bereikbare polder?? Beter openbaar vervoer binnen de polder!! En een trein verbinding met Lelystad-Heerenveen-Groningen. zal al veel verschil maken.

Voorstel Reactie:

In de Mobiliteitsvisie 2050 is opgenomen dat de gemeente inzet op een treinverbinding met Lelystad, Heerenveen en Groningen (Lelylijn)

Reactie 4:

Hopelijk dat de fietsers eens zelf gaan nadenken

Met goed aanwijzen waar de gene heen wil.

I.p.v telefoon of nog groter geluids boxen op hun kop.

Voorstel reactie:

In de Mobiliteitsvisie 2050 legt de gemeente vast welke hoofdprincipes er zullen gelden voor het mobiliteitsbeleid. In de uitwerking van de Mobiliteitsvisie 2050 (namelijk het Mobiliteitsplan 2030) zal preciezer worden gekeken welke maatregel op welke plek het beste is. In de Mobiliteitsvisie 2050 is opgenomen dat bij het opstellen van het Mobiliteitsplan 2030 het nodig is om ook te kijken naar o.a. gedragsmaatregelen: bijv. samen met stakeholders zoals Veilig Verkeer Nederland, het Mobiliteit en Infrastructuur Testcentrum (MITC) en de onderwijssector een gedragsprogramma opstellen voor het Mobiliteitsplan. Dit kan juist bij jongere doelgroepen helpen dat ze zich veilig gedragen in het verkeer.

Reactie 5:

T.R.E.I.N.

Voorstel Reactie:

In de Mobiliteitsvisie 2050 is opgenomen dat de gemeente inzet op een treinverbinding met Lelystad, Heerenveen en Groningen (Lelylijn).