

Uitvoeringsagenda mobiliteitsplan Leusden



11 mei 2023

Auteurs: Izaak Boone & Leander Hepp

Inleiding.....	3
Cluster: hoofdfietsroute Hamersveldseweg	7
1. Verbetering fietsklimaat Hamersveldseweg-Zuid	8
2. Herinrichting grote kruispuntvlakken	10
3. Kwaliteitsimpuls fietsroute Langesteeg	13
4. Verbetering fietsinfrastructuur Hamersveldseweg t.h.v. Hamershof	16
Cluster: aanpassingen infrastructuur ten behoeve van fietser	18
5. Herinrichting Postweg	19
6. Herinrichting Leusbroekerweg tussen Valleikanaal en de Arnhemseweg.....	21
7. Aanleg vrijliggend fietspad oostzijde Middenweg	23
8. Verbreding van fietspaden	25
9. Optimaliseren fietsparkeren bij bushaltes	27
10. Realisatie fietsverbinding tussen 't Vliet en Hoevelaken.....	29
11. Aanleg tunnel langzaam verkeer Groene Zoom – Noorderinslag.....	31
Cluster: aanpassingen infrastructuur ten behoeve van voetganger.....	33
12. Herinrichting Dissel	34
13. Herinrichting Beekridder – Landjonker – Benedictijnenhove – Clarenburg	36
14. Herinrichting Torenakkerweg	38
15. Herinrichting Zaaier en De Mulderij.....	40
16. Aanleg voetpad langs fietspad Munnikepad.....	42
17. Verbetering kwaliteit wandelstructuur	43
18. Toekomstbestendige herinrichting Bomenbuurt	45

Cluster: aanpassingen infrastructuur ten behoeve van de auto	47
19. Verbeteren afrijcapaciteit kruispunt Randweg – Zwarteweg	48
20. Rotonde Randweg – Valleilaan	49
21. Uitbreiding laadinfrastructuur elektrische voertuigen	51
Cluster: gedragsbeïnvloeding	53
22. Stimuleren gebruik van de elektrische deelauto	54
23. Werkgeversaanpak.....	56
24. Gedragsbeïnvloeding verkeersveiligheid d.m.v. campagnes en educatie.....	58
Cluster: overige projecten.....	60
25. Aanvullende maatregelen woongebieden ter versterking status verblijfsgebied.....	61
26. Verkeerslichten	62
27. Realisatie mobiliteitshubs	64
28. Overslagpunten voor goederenvervoer.....	65
29. Sluipverkeer tegengaan.....	66
30. Achterveld voorrang verkeer zijwegen Hessenweg.....	68
31. Handhaving	70
32. Voorkomen ontstaan sluiproute Maanwijk	72

Inleiding

In september 2021 heeft de gemeenteraad van Leusden het mobiliteitsplan 'Leusden kijkt vooruit' vastgesteld. Hierin staan de kernopgaven en ambities op het gebied van mobiliteit benoemd voor de periode tot 2030. In deze uitvoeringsagenda worden de kernopgaven en ambities vertaald naar concrete projecten en activiteiten. Alle projecten dragen in meer of mindere mate bij aan de realisatie van de opgaven en ambities.

De uitvoeringagenda kent een ruime diversiteit aan projecten en activiteiten. Complicerende factor is dat de beschikbare middelen bij lange na niet toereikend zijn om alle projectvoorstellen binnen de planperiode te kunnen uitvoeren. Maar ook de personele capaciteit is een aandachtspunt. Daarom is in eerste instantie met een tijdshorizon 2026 een aantal projecten voorzien van een hogere prioriteit.

Bij het prioriteren is niet uitsluitend gekeken naar de mate waarin een project bijdraagt aan de kernopgaven en ambities. Ook signalen vanuit de samenleving en de uitvoerbaarheid zijn meegewogen. Sommige projecten kunnen nu eenmaal sneller worden uitgevoerd dan andere. De prioritering is ook niet in beton gegoten. Het kan zijn dat een project met een lagere prioriteit opeens snel kan worden gerealiseerd als het project bijvoorbeeld voor een subsidie in aanmerking komt.

AANPASSINGEN NAAR AANLEIDING VAN DE UITWISSELING MET DE RAAD OP 20 APRIL 2023

Op 20 april 2023 is het proces dat wordt doorlopen en een eerste voorstel met prioritaire projecten in een uitwisseling gedeeld en besproken met de raad. Daarbij is waardevolle input opgehaald, die is verwerkt in de uitvoeringsagenda. De belangrijkste wijzigingen naar aanleiding van de uitwisseling met de raad zijn:

- het toepassen van een clustering van de projecten om meer overzicht te creëren en focus aan te brengen;
- het toevoegen van een omschrijving van het maatschappelijk rendement;
- het benoemen van eventuele projectrisico's.

Ook heeft de uitwisseling geleid tot een aanpassing van de geprioriteerde projecten. Tijdens de uitwisseling bleek in de raad een breed draagvlak te bestaan voor het opwaarderen van de Hamersveldseweg tussen de Noorderinslag en de Grasdrogerijweg tot een volwaardige hoofdfietsroute. Daarom zijn de herinrichting van de Hamersveldseweg ter hoogte van de Hamershof en een kwaliteitsimpuls van de fietsroute Langesteeg toegevoegd aan een nieuw cluster van projecten: de *hoofdfietsroute Hamersveldseweg*. De herinrichting van de kruispunten Burgemeester Van der Postlaan – Hamersveldseweg en Zuiderinslag – Grasdrogerijweg vallen hier ook onder. De clustering zal later worden toegelicht.

FINANCIËLE ASPECTEN

Voor de bekostiging van de projecten uit deze uitvoeringsagenda wordt een beroep gedaan op de reservering die vanuit het CUP 2018-2022 in de gemeentelijke begroting is gebracht voor investeringen op het gebied van mobiliteit/ het doorvoeren van verbeteringen in de gemeentelijke verkeersinfrastructuur. De acht in deze uitvoeringsagenda geprioriteerde projecten kunnen, rekening houdend met de voorziene projectuitgaven en aanspraak op externe subsidies, volledig gedekt worden vanuit deze in de begroting opgenomen reservering.

Subsidies

Zoals vermeld kan er aanspraak worden gemaakt op subsidieregelingen van andere overheden. Zo kent de provincie Utrecht een uitvoeringsverordening 'Subsidie Mobiliteit'. Op basis hiervan komen diverse projecten voor een subsidie in aanmerking. Of een subsidie wordt toegekend en wat de

hoogte daarvan wordt, is mede afhankelijk van de scores die aan een bepaald project worden toegekend.

Enkele voorbeelden van provinciale subsidieregelingen zijn:

- Kwaliteitsverbetering regionaal fietsnetwerk;
- Uitbreiding fietsvoorzieningen op en naar knooppunten en haltes;
- Subsidieregeling fietsparkeervoorzieningen;
- Subsidieregeling doorfietsroutes;
- subsidieregeling verkeersveiligheid.

Het project fietsparkeervoorzieningen bij bushaltes komt in aanmerking voor een subsidie van maar liefst 100%. Voor de meeste overige projecten geldt een subsidieplafond van maximaal 65% van de projectkosten. In een aantal gevallen wordt alleen subsidie verleend voor de uitvoeringskosten. Dit wordt per project nog verder uitgewerkt en opgenomen in de aanvragen voor uitvoeringskrediet die op een later moment nog zullen volgen.

Tenslotte zijn er ook nog subsidiemogelijkheden vanuit het Rijk, bijvoorbeeld op grond van het Nationaal Toekomstbeeld Fiets. Deze kunnen worden toegekend aan grootschalige projecten die de financiële armslag van gemeenten ver te boven gaan. Maar ook voor kleinere projecten die in bredere zin dan de fiets bijdragen aan de verkeersveiligheid, kan soms subsidie worden verkregen.

AANPAKLIJN

Het moge duidelijk zijn dat de ambtelijke capaciteit maar ook de financiële middelen niet toereikend zijn om alle projecten in de uitvoeringsagenda op korte termijn te kunnen realiseren.

Daarom is gekozen voor een pragmatische insteek. De komende vier jaar steken we de tijd en energie in een achttal prioritaire projecten. Voor die projecten wordt een minimaal bedrag van in totaal € 3.230.000,- geormerkt voor de voorbereiding en uitvoering van deze projecten. Dit bedrag is inclusief een eerste inschatting van mogelijke subsidies. Er is gerekend met een minimale en een maximale variant. Dat komt door de herinrichting van de Postweg. Als hier vrijliggende fietspaden komen te liggen, dan nemen de kosten zodanig toe dat hier nu al financieel rekening mee moet worden gehouden. Uitgangspunt is bovendien dat binnen de ambtelijke organisatie voldoende capaciteit beschikbaar is om met de projecten aan de slag te gaan. In de maximale variant moet een investeringsruimte van grofweg € 4.560.000,- (na inzet van subsidies) worden gevonden.

In de uitvoeringsagenda gaat het nadrukkelijk om projecten die echt 'nieuw' zijn. Dat wil zeggen dat ze niet al ingepland of in voorbereiding zijn, zoals de beoogde aanpassing van de doorsteek tussen de Smidse en de Burgemeester Van der Postlaan. Of dat het projecten zijn waarbij groot onderhoud de belangrijkste aanleiding is, zoals de herinrichting van de Burgemeester De Beaufortweg (gepland in 2024) en de Maanweg (gepland in 2026-2027). Deze drie projecten zijn echter wel meegenomen in het financiële overzicht en de fasering, omdat het ook verkeer gerelateerde investeringen zijn die tevens een beroep doen op de middelen die daar in de gemeentebegroting voor geormerkt zijn.

CLUSTERING VAN PROJECTEN EN PRIORITERING

Op basis van een eerste voorstel en de uitwisseling met de raad op 20 april 2023, zijn de projecten als volgt geclusterd:

1. Hoofdfietsroute Hamersveldseweg;
2. Aanpassingen van infrastructuur primair ten behoeve van de fietser;
3. Aanpassingen van infrastructuur primair behoeve van de voetganger;
4. Aanpassingen van infrastructuur primair ten behoeve van de auto;
5. Gedragsbeïnvloeding;

6. Overige projecten.

Bij sommige projecten dient de aanpassing van de infrastructuur meerdere typen weggebruikers, en is de meest relevante gekozen. In de uitvoeringsagenda zijn de projecten ingedeeld op basis van de clustering.

PRIORITAIRE PROJECTEN

Rekening houdend met de clustering, kan de komende vier jaar met de volgende prioritaire projecten worden gestart. Gezien de energie die in de samenleving is ontstaan, kunnen in 2023 al de eerste stappen worden gezet om de Hamersveldseweg op te waarderen naar een volwaardige hoofdfietsroute.

1. Hoofdfietsroute Hamersveldseweg
 - a. Verbetering fietsklimaat Hamersveldseweg-Zuid
 - b. Herinrichting kruispunt Burgemeester Van der Postlaan – Hamersveldseweg
 - c. Herinrichting kruispunt Zuiderinslag – Klepelhoek
 - d. Kwaliteitsimpuls fietsroute Langesteeg
 - e. Verbetering fietsinfrastructuur Hamersveldseweg t.h.v. Hamershof
2. Aanpassingen van infrastructuur ten behoeve van de fietser
 - a. Herinrichting Postweg
3. Aanpassingen van infrastructuur ten behoeve van de voetganger
 - a. Herinrichting Dissel
 - b. Herinrichting route Beekridder-Landjonker-Benedictijnenhove-Clarenburg

Bij de projecten die vallen onder het cluster hoofdfietsroute Hamersveldseweg, moeten ook de problemen op de Langesteeg worden betrokken. Daarom is ten opzichte van de prioritering die in de uitwisseling met de raad is besproken, dit project toegevoegd aan de lijst. Tijdens de uitwisseling bleek ook een breed draagvlak voor de aanpak van het gedeelte van de Hamersveldseweg ter hoogte van de Hamershof. Ook dit project is toegevoegd aan de lijst met prioritaire projecten. Doordat de herinrichting van twee kruispuntvlakken als twee losse projecten zijn benoemd, telt de lijst met prioritaire projecten nu acht projecten in plaats van de vijf die tijdens de uitwisseling zijn voorgesteld.

VARIANTENSTUDIE VOOR CONCRETISERING VAN DE KOSTEN

In de uitvoeringsagenda is elk project voorzien van een globale kostenraming. Wat de daadwerkelijke kosten zullen zijn, is mede afhankelijk van de nadere concretisering van een project. Zo staat bij de herinrichting van de Postweg de veiligheid van het fietsverkeer voorop. Er zijn echter diverse mogelijkheden om hier vorm en inhoud aan te geven. Het spreekt voor zich dat een vrijliggend fietspad langs beide zijden van de weg aanzienlijk duurder is dan alleen het aanbrengen van rood asfalt om er zo een fietsstraat van te maken. Ook het toekennen van een subsidie en de hoogte daarvan zijn afhankelijk van de variant die uiteindelijk wordt gekozen. In die zin zijn er dus best wat financiële onzekerheden.

Daarom willen wij voor elk van de geselecteerde projecten die uit deze ‘voorverkiezing’ zijn gekomen een variantenstudie laten uitvoeren waarin de verschillende opties grondig worden uitgewerkt en vervolgens tegen elkaar worden afgewogen. Aan de hand van deze nadere uitwerking kan een gedetailleerde kostenraming worden opgesteld. Ook kan dan duidelijkheid worden verkregen of dit project voor subsidie in aanmerking komt en zo ja, voor welk bedrag.

Op basis van de nadere uitwerking willen wij de raad vervolgens vragen in te stemmen met de variant die als ‘beste’ uit de voorselectie komt. Pas op dat moment, als alle relevante informatie

beschikbaar is, stemt de raad definitief in met een concreet voorstel. Overigens kan dat ook een afwijzing zijn omdat een project niet (financieel) haalbaar blijkt.

Op dit moment hebben we nog geen volledig beeld van de benodigde investeringskredieten van elk van de uitgewerkte projecten. Het kan zijn dat de kosten mee blijken te vallen, waardoor een of meer andere projecten uit de uitvoeringsagenda in voorbereiding kunnen worden genomen (als toevoeging aan de eerder geselecteerde prioritaire projecten). Maar het kan ook betekenen dat één of meer van de geselecteerde projecten in de wachtstand wordt gezet wordt, totdat de ontbrekende dekking is geregeld.

VOORBEREIDINGSKREDIET

Voor de nadere uitwerking van de geselecteerde projecten zijn nog geen middelen beschikbaar gesteld. En dat betekent dat we hier niet zomaar mee aan de slag kunnen gaan. Dat kan pas nadat de raad een voorbereidingskrediet heeft toegekend voor het opstarten van de projecten. Voor elk van de projecten, met uitzondering van de aanpak van de Langesteeg en de Hamersveldseweg-Zuid, wordt daarom een voorbereidingskrediet gevraagd van € 50.000,-. Voor de Langesteeg wordt rekening gehouden met een bedrag van € 10.000,- en voor de Hamersveldseweg-Zuid € 20.000,-. Deze bedragen worden te zijner tijd verrekend of in mindering gebracht op de kredietaanvraag die nodig is om het desbetreffende project, in welke vorm dan ook, te kunnen realiseren. De bedragen zijn enigszins willekeurig en op basis van een eerste inschatting gekozen; voor het ene project zullen de voorbereidingskosten hoger zijn dan voor het andere project. Het is echter geenszins de bedoeling dat het bedrag voor elk project volledig wordt opgemaakt. Als de kosten lager blijken te zijn, dan kan het uitvoeringskrediet voor het desbetreffende project ook 'omlaag'. De voorbereidingskosten maken in de doorrekening onderdeel uit van de vermelde totaal voorziene projectkosten.

In de uitvoeringsagenda zijn ook projecten opgenomen die niet direct een infrastructureel karakter hebben. Zo'n project kan bijvoorbeeld wel op korte termijn worden opgepakt onder de vlag van 'going concern'. Deze projecten zijn in de uitvoeringsagenda opgenomen, om het belang ervan te onderstrepen en het overzicht te bewaren.

DYNAMISCH DOCUMENT

De uitvoeringsagenda is een dynamisch document. In de loop van de tijd kunnen er projecten aan worden toegevoegd of projecten worden geschrapt. Het kan ook zijn dat de prioritering wordt aangepast, bijvoorbeeld als er nieuwe subsidieregelingen beschikbaar komen. In dat geval kan het zinvol zijn om een project een hogere prioriteit te geven, zodat we optimaal gebruik kunnen maken van de subsidiemogelijkheden.

Verder is het wenselijk de uitvoeringsagenda in ieder geval in 2026 of aan het begin van een nieuwe raadsperiode te actualiseren, of eerder als daar aanleiding toe is. Daarmee krijgt een nieuwe raad de gelegenheid om (nieuwe) prioriteiten te stellen.

Cluster: hoofdfietsroute Hamersveldseweg



In dit cluster is een aantal projecten samengevoegd, die bijdragen aan het verbeteren van de verkeersveiligheid en het fietscomfort op de fietsverbinding Hamersveldseweg tussen de Noorderinslag en de Grasdrogerijweg. De herinrichting van het kruispunt Zuiderinslag – Klepelhoek valt hier ook onder, omdat die zich in de directe nabijheid van de Hamersveldseweg bevindt.

Het doel is de realisatie van een aantrekkelijke, veilige en snelle hoofdfietsroute tussen de bestaande wijk Tabaksteeg en het toekomstige woongebied Tabaksteeg-Zuid aan de ene kant en het centrum van Leusden aan de andere kant. Deze ambitie kan worden waargemaakt door de omvang van het autoverkeer op de Hamersveldseweg (aanzienlijk) te beperken. Autoverkeer dat hier geen herkomst of bestemming heeft, zou waar mogelijk van dit weggedeelte geweerd moeten worden. Als het aantal autoritten minder wordt, dan zal deze route veel aantrekkelijker en veiliger worden voor de (elektrische) fiets.

Alle projecten in dit cluster hebben een hoge prioriteit. Dat geldt echter niet voor alle kruispuntvlakken in project 2 (herinrichting grote kruispuntvlakken). Van dit project hebben alleen de kruispunten Hamersveldseweg – Burg. Van der Postlaan en Zuiderinslag – Klepelhoek hoge prioriteit. Voor de aanpassing van de andere kruispunten wordt in principe pas budget gezocht in de periode na 2023 – 2026, als de uitvoeringsagenda wordt geactualiseerd. Of eerder als daar aanleiding toe is. Mogelijk kan ook worden meegelift op werkzaamheden die worden uitgevoerd in het kader van het groot onderhoud aan de wegen.

1. Verbetering fietsklimaat Hamersveldseweg-Zuid

Het gedeelte van de Hamersveldseweg tussen de Grasdrogerijweg en de Burg. Van der Postlaan is voor autoverkeer (qua afstand) de kortste verbinding tussen Woudenberg en het centrumgebied van Leusden. Vanuit verkeerskundig oogpunt is de route Arnhemseweg-Groene Zoom-Noorderinslag echter de voorkeursroute. Zie ook Figuur 1. Maar deze route is aanzienlijk langer dan de route via de Hamersveldseweg.

Daarom is deze route erg in trek als sluiproute. Maar dat gaat wel ten koste van de veiligheid en het fietscomfort; deze landelijke weg is relatief smal en is daarom derhalve niet geschikt als route voor autoverkeer. De omvang en snelheid van het autoverkeer op de Hamersveldseweg zijn voor veel fietsers reden deze route te mijden. En dat staat haaks op de ambitie om de Hamersveldseweg als hoofdfietsroute op de kaart te zetten.

Gezien de plannen om ten zuiden van Tabaksteeg de nieuwe wijk Tabaksteeg-Zuid te ontwikkelen met 750 woningen, is de noodzaak om maatregelen te treffen op de Hamersveldseweg nog groter. Met het ontsluiten van het verkeer dat deze nieuwe wijk zal genereren, moet rekening worden gehouden met een beperkt aantal toeleidende wegen en een zwaardere belasting van het omliggende wegennet, met name het kruispunt Ben Ponbaan – Groene Zoom.



Figuur 1. Alternatieve routes autoverkeer Hamersveldseweg

Maatregelen waar aan gedacht moet worden zijn een verlaging van de maximumsnelheid naar 30 km/uur en het 'knippen' van deze weg bijvoorbeeld bij de Grasdrogerijweg, waardoor dit gedeelte niet langer door doorgaand autoverkeer kan worden gebruikt. Ook een afsluiting ter hoogte van de Zuiderinslag kan een mogelijkheid zijn.

De ruimte voor de aanleg van een vrijliggend fietspad kan hier niet worden gevonden. En dat betekent dat de 'hoofdrijbaan' geschikt moet worden gemaakt als hoofdfietsroute. En dat houdt weer in dat het autoverkeer zich hier zal moeten aanpassen aan het fietsverkeer.

Verder wordt gedacht aan een fietsvriendelijker inrichting van het gedeelte tussen de Zuiderinslag en de Burgemeester van der Postlaan. Hier ligt een aantal hoge drempels waar ook het fietsverkeer hinder van ondervindt.

Ingrijpende maatregelen zijn nodig om de Hamersveldseweg-zuid op te waarderen tot hoofdfietsroute tussen woongebied Tabaksteeg en het centrum van Leusden. Deze fietsroute zal aan betekenis winnen wanneer het gebied ten zuiden van de wijk Tabaksteeg als woningbouwlocatie is ontwikkeld.

Vanwege het ingrijpende karakter van de voorgenomen maatregelen dient een maatregelenpakket in zorgvuldig overleg met de omgeving te worden voorbereid.

Aanwonenden zullen hoe dan ook zowel voor- als nadelen ondervinden. Voor hen zal de autobereikbaarheid minder worden. Echter, daar staat dan weer tegenover dat het leefklimaat zal verbeteren. Een maatregelenpakket dat op ieders instemming kan rekenen lijkt hier echt niet haalbaar te zijn.

Tenslotte: dit project heeft een (onlosmakelijke) relatie met de herinrichting van het kruispunt Hamersveldseweg – Burg. Van der Postlaan. Dit kruispunt wordt door velen aan onveilig ervaren.

De veiligheid kan hier worden verbeterd door dit kruispunt om te vormen tot fietsrotonde.

CONCREET EN MEETBAAR EINDRESULTAAT

- Een substantiële afname van het autoverkeer op dit deel van de Hamersveldseweg.
- Een beter gebruik van de Arnhemseweg en de Ben Pon Baan als alternatieve route voor autoverkeer richting centrumgebied.
- Een substantiële toename van het aantal fietsers op het zuidelijk deel van de Hamersveldseweg.
- Verbetering verkeersveiligheid en comfort fietsverkeer.

INSCHATTING VAN KOSTEN

Globaal € 100.000,-. Dit project komt in aanmerking voor een provinciale subsidie van minimaal 65%.

LOOPTIJD

2023

MAATSCHAPPELIJK RENDEMENT

Tegen relatief lage kosten kan een fors positief effect op de verkeersveiligheid en het comfort van de fietser worden bereikt en een verbetering van de leefbaarheid voor aanwonenden. Er rijden op dit traject veel fietsers: gemiddeld 900 per werkdagemaal. Het maatschappelijk rendement van dit project wordt daarom als hoog ingeschat.

RISICO('S)

Het afsluiten van een weg voor (doorgaand) autoverkeer moet goed worden onderzocht en afgestemd met de omgeving, want het zal ook weerstand oproepen. Een afsluiting met een uitneembare/inzinkbare paal wordt ten zeerste ontraden. De ervaringen hiermee zijn ronduit teleurstellend.

2. Herinrichting grote kruispuntvlakken



De gemeentelijke hoofdwegenstructuur is opgezet in een periode, waarin het uitgangspunt was dat Leusden zou doorgroeien naar een stad met meer dan 60.000 inwoners. Daarbij was zelfs de overzijde van het Valleikanaal in beeld als beoogd woningbouwgebied. Zoals bekend zijn deze rigoureuze plannen een stille dood gestorven. De huidige hoofdwegenstructuur is nog een overblijfsel uit die oude tijden. De ruim bemeten kruispuntvlakken met een duidelijke scheiding tussen langzaam verkeer en autoverkeer golden in die jaren als toonbeelden van vooruitstrevendheid en veiligheid. In die tijd stond de auto nog centraal en werden de verkeerskundige ontwerpen afgestemd op een goede en vlotte doorstroming van het autoverkeer.

Inmiddels geldt als vertrekpunt dat verplaatsingen binnen de kern Leusden per saldo sneller op de fiets dan per auto afgelegd moeten kunnen worden. Mede vanuit die invalshoek is het gewenst om de vele grote kruispuntvlakken te verkleinen en fietsvriendelijker te maken. Door het verkleinen van de kruispuntvlakken hopen we de menselijke maat weer terug te brengen en daarmee de verkeersveiligheid te vergroten. Een belangrijk bijkomend pluspunt is dat het verharde oppervlak kan worden beperkt, waardoor meer ruimte ontstaat voor een groene en blauwe inrichting van de openbare ruimte. Met positieve gevolgen voor onder meer hittestress en waterberging. Op termijn zal dit ook tot lagere onderhoudskosten leiden.

De kruisingsvlakken die wij op het oog hebben zijn:

- Kruispunt Burg. Van der Postlaan – Hamersveldseweg;
- Kruispunt Zuiderinslag – Klepelhoek – Beltmolen;
- Kruispunt Noorderinslag – Groenhouten-Noord – Rossenberglaan;
- Kruispunt Burg. Van der Postlaan – Jonker Bolpoort-Stijgbeugel;
- Kruispunt Burg. Van der Postlaan – Groenhouten-zuid;
- Kruispunt Burg. Van der Postlaan – Tijmensepoort;
- Aansluiting Middenweg – Beekridder;
- Kruispunt Randweg – Valleilaan-Maten – Middenweg;
- Kruispunt Noorderinslag – Hamersveldseweg.

KRUISPUNT BURG. VAN DER POSTLAAN – HAMERSVELDSEWEG

Wij willen prioriteit toekennen aan de eerste twee kruispunten in deze lijst. Het kruispunt Burg. Van der Postlaan – Hamersveldseweg kan in sterke mate bijdragen aan het verbeteren van het fietsklimaat op de hoofdfietsroute Hamersveldseweg. Deze weg is in de omgevingsvisie als hoofdfietsroute aangewezen, maar functioneert nog lang niet als zodanig.

Het kruispunt wordt door veel fietsers als een onveilig en onoverzichtelijk kruispunt ervaren. Een regelmatig gehoorde klacht is dat niet duidelijk is wie hier voorrang heeft; de meeste rechtdoorgaande fietsers op de Hamersveldseweg menen recht op voorrang te hebben ten opzichte van de automobilisten die hier een afslaan beweging maken. Deze onduidelijkheid wordt voornamelijk veroorzaakt doordat de fietspaden fors zijn uitgebogen, waardoor de kans bestaat dat een afslaan automobilist een overstekende fietser te laat opmerkt.

Om de Hamersveldseweg minder aantrekkelijk te maken als sluiproute voor autoverkeer, zou je de rotonde zodanig kunnen inrichten dat autoverkeer op de Hamersveldseweg niet langer rechtdoor de Burg. Van der Postlaan kan oversteken. Dit houdt dus in dat een automobilist, die rijdend op de Hamersveldseweg de rotonde nadert, zowel vanuit noordelijke als zuidelijke richting gedwongen wordt om rechtsaf te slaan. Dit kan door het aanbrengen van een fysieke afsluiting. Uiteraard moet fietsverkeer hier wel gewoon kunnen blijven oversteken. Dit kan worden bereikt door de realisatie van een fietsrotonde. Zie ook figuur 2.



Figuur 2. Voorbeeld van een fietsrotonde

In het nog op te stellen projectplan wordt ook deze subvariant uitgewerkt (en worden de voors en tegens daarvan overzichtelijk in beeld gebracht).

KRUISPUNT ZUIDERINSLAG – KLEPELHOEK – BELTMOLEN

Dit kruispunt is hoognodig aan onderhoud toe. Vanuit wegbeheer is het signaal afgegeven dat niet veel langer kan worden gewacht met het vervangen van de toplaag van de fietspaden en het kruispuntvlak zelf. In het verleden is reeds een schets gemaakt hoe dit kruispunt kleiner gemaakt zou kunnen worden. De winst die dit naast een verbetering van de verkeersveiligheid biedt voor groen en water is fors. Het voorstel is daarom om dit project sowieso op korte termijn in procedure te

brengen, zodat spoedig met de realisatie kan worden gestart en geen onnodige kosten gemaakt hoeven te worden. Dit project moet zo snel mogelijk in 2023 nog worden opgepakt.

OVERIGE KRUISPUNTEN KOPPELEN AAN ONDERHOUDSCYCLUS

De herinrichting van de andere kruispunten willen wij oppakken in het kader van het groot onderhoud. Op het moment waarop een kruispuntvlak aan groot onderhoud toe is, willen wij in het kader van 'werk met werk maken' de mogelijkheid benutten om de infrastructuur anders in te richten. Uiteraard proberen we ook een beroep te doen op subsidieregelingen.

Bij de aanpak van het kruispunt Noorderinslag – Groenhouten-Noord – Rossenberglaan gaat de voorkeur uit naar de omvorming naar een rotonde. Dit betekent dat de verkeersregelinstallatie hier komt te vervallen. Verder willen wij de gelegenheid benutten om de Rossenberglaan als een volwaardige 30 km/u-weg in te richten met een groenere uitstraling.

CONCREET/MEETBAAR EINDRESULTAAT

- Afname letselongevallen;
- Toename fietsgebruik.

INDIEN MOGELIJK, INSCHATTING VAN KOSTEN

Globaal € 300.000,- per kruispuntvlak. Als het kruispunt Hamersveldseweg – Burg. Van der Postlaan wordt omgebouwd tot een fietsrotonde, worden de kosten daarvan geschat op € 500.000,-

LOOPTIJD

2023 (Zuiderinslag – Klepelhoek); 2024 (Burg. Van der Postlaan – Hamersveldseweg); overige kruispuntvlakken volgen wanneer onderhoud moet worden gepleegd.

MAATSCHAPPELIJK RENDEMENT

Het maatschappelijk rendement van deze projecten is naar verwachting hoog. De aanpassing van de kruispuntvlakken kost relatief veel geld. Maar daar tegenover staat een naar verwachting forse verbetering van de verkeersveiligheid, omdat de situatie voor fietsers duidelijker wordt. Het kruispunt Burg. Van der Postlaan – Hamersveldseweg heeft een iets hoger maatschappelijk rendement, omdat hier meer fietsers rijden. Dat zijn er gemiddeld 900 per werkdagemaal. Op het kruispunt Zuiderinslag – Klepelhoek ontstaan veel kansen voor groen en waterberging.

RISICO('S)

Het deels afsluiten van een weg voor (doorgaand) autoverkeer moet goed worden onderzocht en afgestemd met de omgeving en weggebruikers, want het zal ook weerstand oproepen.

3. Kwaliteitsimpuls fietsroute Langesteeg



AANLEIDING/CONTEXT

De Langesteeg tussen het Valleikanaal en de Hamersveldseweg wordt in toenemende mate gebruikt door autoverkeer. Op een gemiddelde werkdag worden hier ongeveer 300 motorvoertuigen geteld. En dat zijn er veel voor een weg die niet breder is dan 2,80 meter. Tegemoetkomend autoverkeer kan elkaar alleen passeren op de spaarzame passeerstroken. Dat heeft een snelheidsverhogend effect; omdat de weg feitelijk ongeschikt is voor tweerichtingsverkeer rijden sommige automobilisten hier stevig door om de kans op een ontmoeting van een tegenligger zo klein mogelijk te houden. De groei van het autoverkeer maar ook het rijgedrag van sommige bestuurders is een bron van ergernis voor het langzaam verkeer (fietsers en voetgangers). Deze verkeersdeelnemers moeten regelmatig 'uitwijken'. Dit is niet alleen onprettig maar kan ook leiden tot gevaarlijke situaties. Feitelijk is dit weggedeelte ongeschikt als route voor autoverkeer.

GESLOTENVERKLARING

Al in de jaren 90 is het weggedeelte gesloten verklaard voor autoverkeer en motorfietsen. Mede op verzoek van een aantal langs het Valleikanaal gevestigde toeristische bedrijven, is een aantal jaren geleden besloten dat bestemmingsverkeer wel over dit weggedeelte mag rijden. Alleen bestuurders die hier een herkomst of bestemming hebben mogen dus gebruik maken van dit weggedeelte. Het handhaven van deze uitzonderingsmaatregel is in de praktijk helaas een vrijwel ondoenlijke zaak; als een bestuurder aan een handhaver laat weten dat hij even bij de Larikshoeve wil gaan kijken kan geen proces verbaal worden uitgeschreven. De groep die zich de status 'bestemmingsverkeer' aanmeet lijkt in omvang toe te nemen. En dat geldt ook voor de ergernis die dit met zich meebrengt. Ook de animo onder de handhavers neemt af als assertieve wegmisbruikers met een goede smoes onder een proces verbaal uit kunnen komen.

ONTHEFFINGHOUDERSREGELING

In 1993 was al een regeling getroffen voor een aantal bewoners die aan de Laapeerseweg en het oostelijk deel van de Langesteeg wonen. Deze bewoners vallen niet onder de omschrijving bestemmingsverkeer. Voor hen is een speciale ontheffinghoudersregeling in het leven geroepen. De

toenmalige bewoners hadden hierop aangedrongen omdat zij door de geslotenverklaring veel langer onderweg zouden zijn wanneer zij met de auto naar het centrum van Leusden wilden rijden.

MOBILITEITSVISIE

Een van de doelstellingen uit de Mobiliteitsvisie is het stimuleren van het gebruik van de fiets bij binnengemeentelijke verplaatsingen en het verbeteren van de wandelroutes. Een voorwaarde om dit te kunnen waarmaken is het aanbieden van een veilige en autoluwe c.q. autovrije infrastructuur. Bedoeld gedeelte van de Langesteeg is door het vele autoverkeer nu geen prettige fiets-wandelroute. En dat komt doordat de weg door autoverkeer als sluiproute wordt gebruikt.

Voor de Hamersveldseweg worden maatregelen voorbereid. In dat kader zou het helpen als ook de Langesteeg autovrij wordt gemaakt. Dit is echter wel een maatregel die vrijwel zeker bij verschillende partijen op weerstand en onbegrip zal stuiten. Maar een veel grotere groep zal zo'n maatregel juist toejuichen.

KNELPUNT

De realiteit is dat het besluit om bestemmingsverkeer wel op de Langesteeg toe te staan ons danig in de weg zit. De uitzonderingsbepaling (uitgezonderd bestemmingsverkeer) is vrijwel niet te handhaven, met als gevolg dat de groep wegmisbruikers in de toekomst eerder zal groeien dan afnemen.

VERKEERSKUNDIGE VOORKEUR

De voorkeur gaat uit naar een fysieke afsluiting van de Langesteeg zodat deze weg niet langer door autoverkeer gebruikt kan worden. Dit betekent dat zowel de huidige ontheffinghouders als het (vermeende) bestemmingsverkeer zullen moeten omrijden. En dat zal zeker in het begin best wennen zijn. Hiervoor zal in ieder geval een verkeersbesluit genomen moeten worden dat vatbaar is voor bewaar en beroep. Een afsluiting met een uitneembare/inzinkbare paal wordt ten zeerste ontraden. Reeds opgedane ervaringen hiermee zijn ronduit teleurstellend.

We zijn met de provincie in overleg over de verwerving van het perceel dat nu door het Waterschap wordt gebruikt voor de opslag van bouwmaterialen. Dit gedeelte ligt direct ten noordwesten van de brug over het Valleikanaal. Als dit terrein wordt omgevormd tot een soort parkeerplaats zijn het kanocentrum en de Lariksheuvel toch per auto bereikbaar.

CONCREET/MEETBAAR EINDRESULTAAT

- Afname aantal voertuigbewegingen;
- Verbetering (subjectieve) verkeersveiligheid.

INDIEN MOGELIJK, INSCHATTING VAN KOSTEN

Grofweg € 50.000,-

LOOPTIJD

2024

MAATSCHAPPELIJK RENDEMENT

Het maatschappelijk rendement van deze projecten kan als hoog worden aangemerkt. Een fysieke afsluiting is in feite tegen relatief lage kosten te realiseren. Wel moet rekening worden gehouden met een intensief traject met de omgeving en belanghebbenden. Het effect op de verkeersveiligheid zal substantieel zijn, ook al rijden er relatief weinig fietsers: gemiddeld 400 per werkdagemaal.

RISICO('S)

Het deels afsluiten van een weg voor (doorgaand) autoverkeer moet goed worden onderzocht en afgestemd met de omgeving en weggebruikers, want het zal ook weerstand oproepen.

4. Verbetering fietsinfrastructuur Hamersveldseweg t.h.v. Hamershof



De Hamersveldseweg ter hoogte van de Hamershof is een weg die door sommige automobilisten als sluiproute wordt gebruikt. De weg is echter als verblijfsgebied aangewezen. Dit wil zeggen dat deze weg primair bedoeld is voor verkeer dat hier een herkomst of bestemming heeft. Dit deel van de Hamersveldseweg is ook aangewezen als hoofdfietsroute. Uit de inrichting van de weg valt dit echter niet af te lezen. Fietsers komen hier zelfs regelmatig in de verdrukking. Dat speelt met name in het gedeelte tussen de Dissel en de Mulderij.

Ter hoogte van de Hamershof liggen zogenaamde 'gestoken parkeervakken'. Bijna iedereen die zijn auto hier parkeert, rijdt met zijn neus het vak in. Dit betekent wel dat het parkeervak achteruitrijdend moet worden verlaten. En dat is niet zonder gevaren. In het recente verleden zijn hierdoor diverse fietsers aangereden.

Om de ongevalkans te beperken is het gewenst de gestoken parkeervakken ter hoogte van de Hamershof op te heffen c.q. te vervangen door langsparkeerplaatsen. Dat laatste leidt wel tot een afname van de parkeercapaciteit.

Een ander probleem is dat het eenrichtingsverkeer op het gedeelte tussen de Landweg en de Zaaier door veel automobilisten wordt genegeerd, waardoor hier regelmatig gevaarlijke situaties ontstaan. Hier komen regelmatig klachten over binnen. Gesteld kan worden dat de leefbaarheid en de veiligheid op dit deel van de Hamersveldseweg onder druk staan en dat maatregelen nodig zijn om de weg (beter) als hoofdfietsroute te laten functioneren.

Een maatregel die hieraan kan bijdragen is het 'knippen' van dit deel van de Hamersveldseweg, bijvoorbeeld door plaatsing van palen om autoverkeer te weren. Wanneer deze palen nabij het kruispunt met het Karrepad worden geplaatst, kan de veiligheid op deze fietsoversteek ook gelijk worden verbeterd. Uiteraard moeten de verkeerskundige effecten van zo'n stevige ingreep wel helder in beeld worden gebracht alvorens hier besluitvorming over kan plaatsvinden. En

vanzelfsprekend kan een discussie over de verkeerscirculatie in en rond de Hamershof ook niet los worden gezien van eventuele toekomstige ruimtelijke ontwikkelingen; (nieuwe) bestemmingen binnen dit gebied moeten wel voor autoverkeer bereikbaar blijven.

Tenslotte wordt voorgesteld om dit deel van de Hamersveldseweg aan te wijzen als fietsstraat. Dat houdt in dat de fietser hier centraal wordt gesteld en dat automobilisten zich hier als gast moeten gedragen en de fietsers niet mogen hinderen.

De voorgestelde maatregelenkeuze zal, zeker in de beginfase, leiden tot een toename van het autoverkeer op de route Smidse – Twijnderij – Blekerij. Wij realiseren ons dat deze best ingrijpende ideeën ook bezwaren kunnen oproepen. Daarom gaan wij graag met stakeholders in overleg om tot een zo breed mogelijk gedragen plan te komen, waarbij het uitgangspunt dat het fietsverkeer hier veilig en plezierig moet kunnen fietsen als leidend principe wordt gehandhaafd.

CONCREET/MEETBAAR EINDRESULTAAT

- Toename fietsverkeer Hamersveldseweg;
- Afname autoverkeer;
- Afname aantal ongevallen.

INDIEN MOGELIJK, INSCHATTING VAN KOSTEN

Minimaal € 500.000,- in de periode 2023-2030.

LOOPTIJD

2025

MAATSCHAPPELIJK RENDEMENT

Het maatschappelijk rendement van deze projecten kan als hoog worden beschouwd. De verwachting is dat met name de infrastructurele maatregelen (het aanpassen van de parkeervakken) relatief veel geld zullen kosten. Daar staat echter tegenover dat het traject druk wordt bereden door fietsers: er rijden gemiddeld 2.200 fietsers per werkdagemaal.

RISICO('S)

Een afname van de parkeercapaciteit rond de Hamershof is ongewenst en moet goed worden onderzocht. Het deels afsluiten van een weg voor (doorgaand) autoverkeer moet ook goed worden onderzocht en afgestemd met de omgeving en weggebruikers, want het zal ook weerstand oproepen.

Cluster: aanpassingen infrastructuur ten behoeve van fietser

In het voorgaande cluster is een specifieke hoofdfietsroute voor de fiets beschreven, te weten de Hamersveldseweg. In het mobiliteitsplan neemt het verbeteren van de infrastructuur voor de fiets een prominente plek in. Daarom is in dit cluster een aantal andere projecten beschreven, die er allemaal op gericht zijn de infrastructuur zodanig aan te passen dat fietsen in de gemeente Leusden nog veiliger en aantrekkelijker wordt. Zo kan het een volwaardige bijdrage leveren aan een duurzaam mobiliteitssysteem, één van de twee kernopgaven uit het mobiliteitsplan.

Project 5 (herinrichting Postweg) heeft hoge prioriteit. Voor de andere projecten wordt in principe pas budget vrijgemaakt als de uitvoeringsagenda na de periode 2023-2026 wordt geactualiseerd. Of eerder als daar aanleiding voor is.

5. Herinrichting Postweg



De Postweg is een schakel in het regionale fietsnetwerk en vormt de primaire fietsverbinding tussen De Glind en Leusden. Op de relatief smalle Postweg ontbreken fietsvoorzieningen. Autoverkeer en fietsverkeer delen hier dezelfde rijbaan. Omdat de Postweg relatief smal is zijn er zelfs geen fietsuggestiestroken aangebracht. Net zoals de Leusbroekerweg is de Postweg een sluiproute voor autoverkeer tussen Leusden/Amersfoort/A28 en Barneveld/A30. Dit speelt met name tijdens de spitsperiodes. Er is sprake van grote snelheidsverschillen tussen het autoverkeer en het fietsverkeer, waardoor op deze bochtige weg regelmatig gevaarlijke situaties ontstaan.

De fysieke mogelijkheden om deze landelijk gelegen weg van twee vrijliggende fietspaden te voorzien zijn beperkt. Bovendien is realisatie alleen mogelijk tegen verhoudingsgewijs hoge kosten. Verder zal zo'n maatregel een grote impact hebben op het landschap en op private eigendommen. Het bosgebied langs de zuidzijde van de Postweg maakt deel uit van het Natuur Netwerk Nederland (NNN). Mogelijk kan in overleg met Stichting De Boom de natuur die verloren gaat elders worden gecompenseerd.

Wanneer gekozen wordt voor de aanleg van een vanuit twee richtingen te berijden fietspad langs één zijde van de weg, wordt een situatie gecreëerd waarbij fietsers op een tweetal locaties de rijbaan moeten oversteken om van of naar het vrijliggende fietspad te komen. De kans is groot dat dit twee potentiële conflictpunten zullen worden. Uit oogpunt van verkeersveiligheid is dit hoogst ongewenst. Deze variant kan daardoor leiden tot een verhoging van de ongevallenkans.

Om die reden wordt primair gedacht aan een andere indeling van de huidige rijbaan waarbij de fietsers aanzienlijk meer ruimte krijgen dan in de huidige situatie. Uitgangspunt is dat het fietsverkeer hier de hoogste prioriteit krijgt en dat de auto te gast is. Dit kan worden gerealiseerd door de aanleg van brede (gekleurde) fietsstroken en/of de inrichting als fietsstraat. Om de snelheid van het autoverkeer omlaag te krijgen, zijn snelheidsremmende maatregelen nodig.

Bij de uitwerking van de plannen wordt gezien welke inrichtingstype de voorkeur geniet c.q. het meest kansrijk is. Verder wordt waar mogelijk rekening gehouden met de plannen die de gemeente Barneveld heeft met het bij haar in beheer zijnde deel van de Postweg.

Nader onderzoek moet uitwijzen welke variant het meest kansrijk is. Een richtinggevende uitspraak van uw raad is hierbij wenselijk. Daarbij moet worden opgemerkt dat een variant met vrijliggende fietspaden veel duurder is dan de ombouw naar een fietsstraat. Daarom is in de financiële inschatting een bandbreedte opgenomen van de kosten.

CONCREET/MEETBAAR EINDRESULTAAT

- Toename van het aantal fietsers;
- Afname van het aantal auto's (tijdens de spitsperiodes);
- Verhogen van het veiligheidsgevoel;
- Beperken van de ongevallenkans voor alle verkeersdeelnemers.

INSCHATTING KOSTEN

Afhankelijk van de gekozen oplossingsrichting variërend tussen € 200.000,- en € 4.000.000,-. Het project komt naar verwachting in aanmerking voor provinciale subsidie van 65% van de uitvoeringskosten.

LOOPTIJD

Alleen het aanpassen van de Postweg zelf, kan al in 2023 worden uitgevoerd. De realisatie van een vrijliggend fietspad zal vele jaren gaan duren.

MAATSCHAPPELIJK RENDEMENT

Het maatschappelijk rendement van deze projecten kan als hoog worden beschouwd voor de variant waarbij alleen de Postweg zelf wordt aangepast. Zo'n aanpassing kan tegen geringe kosten worden gemaakt en mogelijk worden gecombineerd met onderhoudswerkzaamheden. Er rijden echter weinig fietsers op dit wegvak: gemiddeld 200 op een werkdag per dag. De variant met een vrijliggend fietspad heeft daardoor een laag maatschappelijk rendement.

RISICO('S)

De aanleg van een vrijliggend fietspad zal naar verwachting veel proceduretijd vragen. Het zal ook zorgen voor een forse natuurvernietiging, waarvan moet worden onderzocht of het elders kan worden gecompenseerd. Het deels afsluiten van een weg voor (doorgaand) autoverkeer moet goed worden onderzocht en afgestemd met de omgeving en weggebruikers, want het zal ook weerstand oproepen.

6. Herinrichting Leusbroekerweg tussen Valleikanaal en de Arnhemseweg



Dit weggedeelte is een schakel in het regionale fietsnetwerk en vormt de verbinding tussen Scherpenzeel en Amersfoort. Ook voor scholieren die het voortgezet onderwijs in Amersfoort bezoeken is dit een belangrijke route. Op de Leusbroekerweg ontbreken specifieke fietsvoorzieningen. Er zijn alleen zogenaamde fietssuggestiestroken aangebracht. Deze hebben geen juridische status. Het autoverkeer en het fietsverkeer delen dus de rijbaan. De snelheidsverschillen tussen het autoverkeer en het fietsverkeer zijn groot, waardoor regelmatig gevaarlijke situaties ontstaan. Ook het kruispunt Jaagpad – Leusbroekerweg staat als onveilig te boek.

De fysieke mogelijkheden om langs de Leusbroekerweg een vrijliggend fietspad aan te leggen zijn klein. Om die reden wordt gedacht aan een andere indeling van de huidige rijbaan, waarbij de fietsers aanzienlijk meer ruimte krijgen dan in de huidige situatie. Uitgangspunt is ook hier dat het fietsverkeer hier de hoogste prioriteit krijgt en dat de auto te gast is. Dit kan worden gerealiseerd door de aanleg van brede (gekleurde) fietsstroken en/of de inrichting als fietsstraat. Bij de uitwerking van de plannen wordt gezien welk inrichtingstype de voorkeur geniet c.q. het meest kansrijk is. Uiteraard krijgt het kruispunt Jaagpad – Leusbroekerweg bijzondere aandacht.

De Leusbroekerweg is een schakel van de regionale (door)fietsroute tussen Scherpenzeel en Woudenberg aan de ene kant en Amersfoort aan de andere kant. Mede om die reden komt de aanpassing van dit weggedeelte in aanmerking voor een provinciale subsidie van maximaal 65% van de projectkosten.

De handhaving van de spitsgeslotenverklaring voor autoverkeer is een serieus aandachtspunt. Intensivering van de handhaving kan bijdragen aan de beoogde afname van het autoverkeer op deze weg. Om de pakkans te vergroten zal de handhavingcapaciteit dan wel moeten worden verhoogd of de prioritering daarvan moeten worden aangepast. Een andere optie is de keuze voor een fysieke maatregel. Maar dat brengt weer andere aandachtspunten met zich mee.

CONCREET/MEETBAAR EINDRESULTAAT

- Toename fietsverkeer;
- Afname autoverkeer.

INDIEN MOGELIJK, INSCHATTING VAN KOSTEN

Zeer globaal (afhankelijk van maatregelenkeuze): € 350.000,-

Dit project komt in aanmerking voor provinciale subsidie van 65% van de kosten.

LOOPTIJD

Nader te bepalen (en afhankelijk van onderhoudsplanning)

MAATSCHAPPELIJK RENDEMENT

Het maatschappelijk rendement van deze projecten kan als hoog worden beschouwd voor de variant waarbij alleen de Leusbroekerweg zelf wordt aangepast. Zo'n aanpassing kan tegen geringe kosten worden gemaakt en mogelijk worden gecombineerd met onderhoudswerkzaamheden. Er rijden niet veel fietsers op dit wegvak: gemiddeld 400 op een werkdagemaal.

RISICO('S)

Het deels afsluiten van de weg voor (doorgaand) autoverkeer moet goed worden onderzocht en afgestemd met de omgeving en weggebruikers, want het zal ook weerstand oproepen.

7. Aanleg vrijliggend fietspad oostzijde Middenweg



In het mobiliteitsplan staat dat langs de ontsluitingswegen voor autoverkeer (50 km/u-wegen) vrijliggende fietspaden horen te liggen en dat die waar mogelijk in twee richtingen berijdbaar horen te zijn.

Langs de Middenweg ligt alleen een vrijliggend fietspad langs de westzijde dat slechts 2,60 meter breed is. En dat is maar net genoeg voor een eenrichtingsfietspad. Langs de oostzijde van de Middenweg kan in het groen tussen twee bomenrijen ruimte worden gevonden voor de aanleg van een vrijliggend fietspad. Dit pad kan worden aangesloten op het fietspad langs de Middenweg ten noorden van de Asschatterweg.

Bij de nadere uitwerking van dit plan wordt ook onderzocht of het wenselijk is om de enige ontbrekende fietsoversteek op de rotonde Middenweg – Noorderinslag alsnog aan te leggen.

CONCREET/MEETBAAR EINDRESULTAAT

- Toename fietsverkeer op de Middenweg;
- Afname ongevallenkans op bestaande fietspad langs de westzijde.

INDIEN MOGELIJK, INSCHATTING VAN KOSTEN

Globaal € 300.000,-. Dit project komt mogelijk in aanmerking voor provinciale subsidie.

LOOPTIJD

Nader te bepalen.

MAATSCHAPPELIJK RENDEMENT

Het maatschappelijk rendement van deze projecten kan als laag worden beschouwd. In de directe omgeving bevindt zich reeds een fietsroute. Het aanleggen van een nieuw fietspad is relatief kostbaar en vormt een aantasting van groen. Terwijl het fietspad vooral zal dienen voor een

verbetering van het comfort, en in mindere mate aan een verbetering van de verkeersveiligheid voor fietsers op de Travertijn en de Azuriet.

RISICO('S)

De aanleg van een fietspad gaat ten koste van groen, wat op de nodige weerstand zal stuiten en negatieve impact heeft op zaken als hittestress en klimaatadaptatie.

8. Verbreding van fietspaden



De verwachting is dat het aantal fietsers de komende jaren een forse groei te zien zal geven.

Wat het er niet makkelijker op maakt is dat het aantal verschijningsvormen steeds groter wordt. Zo is een speed pedelec aanzienlijk sneller en een bakfiets fors breder dan een gewone fiets. En dan zijn er ook nog de snorfietzers en de (elektrische) scooters die een plaats opeisen. Het in goede banen leiden van het gebruik van de fietspaden door deze uiteenlopende verschijningsvormen van het fenomeen fiets wordt nog een hele uitdaging.

Om de kans op filevorming en ongevallen te beperken is het noodzakelijk dat de gebruikers van deze fietspaden meer ruimte krijgen. Dit geldt met name voor de vrijliggende fietspaden langs de ontsluitingswegen (50 km/u-wegen). Deze fietspaden mogen immers vanuit twee richtingen bereden worden. Het streefbeeld is een breedte van 4,5 meter. Maar dat zal lang niet overal haalbaar zijn. Voor drukbereden fietspaden (minimaal 150 fietsers tijdens het drukste uur) is een minimale breedte van 3,5 meter het streven.

Ook voor de verbreding van fietspaden geldt dat dit zoveel mogelijk wordt gecombineerd met (groot) onderhoudswerkzaamheden. In de tussentijd moet de bestaande infrastructuur zo optimaal mogelijk worden benut en beheerd. En dat houdt onder meer in dat de ruimte op de beschikbare rijloper (het fietspad zelf) volledig benut moet kunnen worden. In de praktijk is dat lang niet overal het geval. En dat komt doordat de zijkanten van veel fietspaden worden bedekt door (blad)afval en overhangend groen. Dit moet zo snel mogelijk van de fietspaden worden verwijderd. En dat betekent dat de schoonmaakfrequentie van de fietsinfrastructuur moet worden verhoogd. Hiervoor moeten structureel aanvullende middelen beschikbaar worden gesteld.

CONCREET/MEETBAAR EINDRESULTAAT

Toename fietsgebruik

INDIEN MOGELIJK, INSCHATTING VAN KOSTEN

Nader te bepalen

LOOPTIJD

Doorlopend

MAATSCHAPPELIJK RENDEMENT

Het maatschappelijk rendement kan pas worden bepaald, als helder is welke fietspaden worden verbreed en wat daarvoor nodig is. De kosten, de effecten en dus het rendement zijn nu nog niet in te schatten.

RISICO('S)

De verbreding van een fietspad kan ten koste gaan van groen, wat weerstand op kan roepen.

OVERIGE OPMERKINGEN

Verbreding van fietspaden komt mogelijk in aanmerking voor subsidie.

9. Optimaliseren fietsparkeren bij bushaltes



Sinds de introductie van buslijn 17 als opvolger van de lijnen 77 en 78, is de afstand tussen bestemming en de dichtstbijzijnde bushalte voor veel ov-gebruikers (aanzienlijk) langer geworden. Uit het aantal bij de bushaltes geparkeerde fietsen valt af te leiden dat veel buspassagiers de fiets gebruiken als voortransportmiddel. Meestal zijn dit oudere c.q. kwalitatief mindere exemplaren. De meest waarschijnlijke reden voor het gebruik van een gedateerde fiets is dat de fiets de hele dag onbeheerd bij de halte moet worden achtergelaten en deze onoverdekt geparkeerd staat.

Om het fietsgebruik van en naar de haltes te stimuleren willen wij de kwaliteit van de haltevoorzieningen op niveau brengen/houden. Een van de acties daartoe is het periodiek verwijderen van fietswrakken en weesfietsen. Daarmee voorkomen we een rommelig straatbeeld, maar belangrijker is dat de beschikbare capaciteit daardoor optimaal kan worden benut. Bij een aantal bushaltes is echt sprake van parkeerproblematiek. Een van deze haltes ligt langs de Noorderinslag ter hoogte van de Geertrudishof. Maar het geldt zeker ook voor de hierboven afgebeelde halte bij de rotonde Noorderinslag – Middenweg.

Wij laten een voorstel uitwerken om de fietsparkeercapaciteit bij halteplaatsen te verhogen. Ook worden, waar mogelijk, een aantal fietsparkeerlocaties voorzien van een overkapping.

De provincie kent een subsidieregeling, op grond waarvan de volledige herinrichtingskosten 100% worden vergoed.

LOOPTIJD

2023-2024

MAATSCHAPPELIJK RENDEMENT

Het maatschappelijk rendement van deze maatregel is logischerwijs hoog. De gemeente hoeft geen kosten te maken voor de uitbreiding van de voorzieningen, terwijl de voorzieningen in belangrijke mate bij kunnen dragen aan een toename van het fietsgebruik in combinatie met het openbaar vervoer. Het mes snijdt hier aan twee kanten.

RISICO('S)

De uitbreiding of aanpassing van fietsparkeervoorzieningen kan ten koste gaan van groen, wat weerstand op kan roepen. Ook moet worden gemonitord of de uitbreiding van de voorzieningen er niet voor zorgt dat het aantal weesfietsen toeneemt.

10. Realisatie fietsverbinding tussen 't Vliet en Hoevelaken



Vanuit Leusden-Noord is NS-station Hoevelaken niet goed bereikbaar voor fietsverkeer. De huidige verbinding via de Horsterweg kan niet alleen korter maar ook veiliger en comfortabeler worden ingericht.

Daarbij moet worden gedacht aan een doorsteek tussen het fietspad langs het Valleikanaal en de Engweg. Door een opwaardering van de Engweg ontstaat vervolgens een directe verbinding richting de Hessenweg. Het betreffende gedeelte van de Engweg heeft de status 'eigen weg'. Dat zal moeten worden omgezet in de status openbare weg en dat kan niet zonder de instemming van de eigenaren van deze weg. Hiermee ontstaat ook een nieuwe en kortere fietsverbinding tussen Achterveld en Leusden/Amersfoort.

Door een herinrichting van de Stoutenburgerlaan of de aanleg van een vrijliggend fietspad langs deze weg, kan dan een prettige fietsverbinding worden gecreëerd tussen woongebied 't Vliet en genoemd OV-knooppunt. Een deel van de beoogde fietsverbinding ligt op Amersfoorts grondgebied. Amersfoort lijkt haar medewerking aan dit plan te willen verlenen. Aangezien het hier om een regionale fietsverbinding gaat, is de kans groot dat de provincie een deel van de kosten voor haar rekening zal nemen. We beschouwen dit als een project voor de middellange termijn, waarbij de prioriteit en het tijdstip van realisatie in belangrijke mate worden afgestemd op de ruimtelijke ambities rond dit NS-knooppunt.

CONCREET/MEETBAAR EINDRESULTAAT

Toename fietsgebruik op de verbinding Leusden-noord en station Stoutenburg.

INDIEN MOGELIJK, INSCHATTING VAN KOSTEN

Nader te bepalen. De aanleg van deze nieuwe fietsverbinding komt mogelijk in aanmerking voor provinciale subsidie.

LOOPTIJD

Nader te bepalen

MAATSCHAPPELIJK RENDEMENT

Het maatschappelijk rendement kan pas worden bepaald, als helder is hoe de nieuwe fietsverbinding komt te liggen en wat daarvoor nodig is. De kosten, de effecten en dus het rendement zijn nu nog niet in te schatten.

RISICO('S)

De verbreding van een fietspad kan ten koste gaan van groen en heeft een negatieve effect op het groene landschap langs het Valleikanaal.

11. Aanleg tunnel langzaam verkeer Groene Zoom – Noorderinslag



Het kruispunt Groene Zoom – Noorderinslag – Heiligenbergerweg is een van de drukste kruispunten van Leusden. Door de hoge intensiteiten van gemotoriseerd en langzaam verkeer op dit kruispunt, kunnen de wachttijden bij de verkeerslichten aardig oplopen. Met name tijdens de spitsperiodes kunnen hier op de fietspaden wachtrijen ontstaan.

De verkeersdruk op dit kruispunt kan worden verlicht door het fietsverkeer dat het kruispunt oost-west en vice versa passeert, de Groene Zoom ongelijkvloers te laten passeren. Bijkomend voordeel is dat deze fietsers altijd kunnen doorrijden, waardoor de concurrentiepositie van de fiets wordt versterkt.

De aanleg van een tunnel is een kostbare aangelegenheid. Rekening moet worden gehouden met een investering van ettelijke miljoenen euro's. Zo'n bedrag legt een onevenredig zwaar beslag op de gemeentelijke middelen. In het kader van het Nationaal Toekomstbeeld Fiets wil het Rijk investeren in het wegnemen van knelpunten in het fietsnetwerk door het opheffen van barrières. Wij hebben de hoop dat dit project voor een substantiële bijdrage vanuit de rijksmiddelen in aanmerking komt. Onze inspanningen zijn erop gericht de andere overheden te overtuigen van nut en noodzaak van een fietstunnel onder de Groene Zoom. Zodra er zicht is op cofinanciering door hogere overheden, willen wij dit plan nader laten uitwerken.

Dit is een project voor de (middel)lange termijn.

INSCHATTING KOSTEN

Globaal € 8.000.000,-. De aanleg van een fietstunnel komt mogelijk in aanmerking voor subsidie van Rijk en provincie.

LOOPTIJD

Nader te bepalen

MAATSCHAPPELIJK RENDEMENT

Het maatschappelijk rendement is nu nog lastig in te schatten. Een zeer globale schatting geeft een bedrag van € 8.000.000,-, maar de baten laten zich op dit moment lastig kwantificeren.

RISICO('S)

De aanleg van een tunnel heeft een forse impact op de omgeving van het kruispunt.

Cluster: aanpassingen infrastructuur ten behoeve van voetganger

Naast projecten die er primair op gericht zijn om de infrastructuur voor de fietser te verbeteren, is ook een aantal projecten te benoemen waar vooral (maar niet uitsluitend) de voetganger profijt van heeft.

Een voorbeeld van zo'n project is de Torenakkerweg. Het afwaarderen van dit wegvak biedt voor alle weggebruikers een verbetering van de verkeersveiligheid. Echter, voor automobilisten is de huidige situatie ook prima en de fietser rijdt er nu nog op een vrijliggend fietspad. De huidige oversteekbaarheid voor voetgangers en fietsers is wel een aandachtspunt. Dat geldt ook voor het wandelen langs de weg. Hier valt de grootste winst te behalen.

Het bovenstaande geldt voor ook voor andere projecten. De voetganger zal onder de streep het meeste profiteren van de aanpassingen.

De projecten 12 (herinrichting Dissel) en 13 (herinrichting route Beekridder – Clarenburg) hebben hoge prioriteit. Voor de andere projecten wordt in principe pas budget vrijgemaakt als de uitvoeringsagenda na de periode 2023-2026 wordt geactualiseerd. Of eerder als daar aanleiding voor is.



12. Herinrichting Dissel



De Dissel is de (enige) aanrijroute naar de nog definitief aan te leggen kiss and ride-voorziening bij het onlangs opgeleverde IKC Groenhouten en het nog te realiseren appartementencomplex De Meent. Aan de oostzijde van het IKC worden ongeveer 50 parkeerplaatsen aangelegd. De verwachting is dat het aantal autobewegingen op de Dissel daardoor zal toenemen, met name tijdens de haal- en brengtijden van het IKC. De Dissel is niet geschikt voor een veilige afwikkeling van dat verkeer. Zo heeft de Dissel niet overal gescheiden voetpaden. En in een schoolomgeving is en voelt dat niet veilig. Ook voor fietsers is de situatie hier niet optimaal. In zorgvuldig overleg met de bewoners en andere belanghebbenden moet dit weggedeelte heringericht worden, waarbij in het bijzonder aandacht wordt geschonken aan de veiligheid van het langzaam verkeer: kinderen, senioren en minder-validen.

CONCREET/MEETBAAR EINDRESULTAAT

Een duidelijk herkenbare en veilige route voor langzaam verkeer.

INDIEN MOGELIJK, INSCHATTING VAN KOSTEN

Circa € 400.000,-

LOOPTIJD

2025

MAATSCHAPPELIJK RENDEMENT

Het maatschappelijk rendement van dit project kan als hoog worden beschouwd, zonder dat hiervoor een kwantitatieve onderbouwing kan worden geleverd. De kosten zijn relatief hoog en het is niet bekend hoeveel voetgangers en fietsers dagelijks gebruik maken van de Dissel. Maar common sense leert dat een verbetering van de verkeersveiligheid hier met name (en niet uitsluitend) kwetsbare verkeersdeelnemers dient, waaronder schoolgaande kinderen.

RISICO('S)

Het actief betrekken van aanwonenden, weggebruikers en andere betrokkenen verdient extra aandacht.

13. Herinrichting Beekridder – Landjonker – Benedictijnenhove – Clarenburg



In verkeerskundige termen is deze route een 'grijze weg'. Dat wil zeggen dat deze 'buurtverzamelweg' ergens tussen een erftoegangsweg (verblijfsgebied) en een gebiedsontsluitingsweg (50 km/u weg) in bungelt. Feitelijk is de weg met een lengte van ongeveer 1.500 meter, gewoon te lang om deze in zijn geheel als 30 km/u-gebied in te richten.

Maar deze route kan ook niet als een volwaardige ontsluitingsweg worden aangewezen, omdat er geen ruimte is om vrijliggende fietspaden aan te leggen. Alleen om praktische redenen heeft deze weg zijn 50 km/u-status nooit verloren. Verkeer komend uit de vele zijstraten moet voorrang verlenen aan het verkeer op genoemde route. Doordat de route als voorrangsroute is aangewezen ligt de gemiddelde snelheid hier relatief hoog in relatie tot de ruimtelijke inrichting van het woongebied waar deze route door heen voert.

In het verleden is weleens het idee geopperd deze route als 30 km/u-gebied aan te wijzen en in te richten. Dit idee is nooit werkelijkheid geworden omdat de weg nu eenmaal een ontsluitende functie heeft voor de aanliggende woongebieden. En dat houdt in dat je als automobilist op een nog enigszins comfortabele/snelle wijze je woonomgeving moet kunnen bereiken of verlaten.

Een andere reden om de bestaande inrichting te handhaven was dat de lijnbussen van Connexion en later Syntus hier gebruik van maakten. Sinds 2016 rijden hier echter geen lijnbussen meer. De kans dat deze route ooit weer eens als busroute in gebruik wordt genomen is uitermate klein. Het provinciale beleid is immers gericht op het strekken van routes. Dit wil zeggen dat wordt ingezet op zo direct mogelijke verbindingen tussen belangrijke bestemmingen, waarbij een hoge snelheid en hoge frequenties leidende principes zijn.

De afgelopen jaren is de roep om deze route aan te passen en daarmee veiliger te maken alleen maar toegenomen. Ouders maken zich zorgen over de veiligheid van hun kinderen die de rijbaan moeten oversteken om de grotere speelterreinen (Landjonker en Diakenhove) te kunnen bereiken.

Het voorstel is nu om bepaalde gedeelten van deze route als 30 km/u-gebied aan te wijzen en in te richten. Het ligt voor de hand dat daarbij de focus wordt gelegd op die gedeeltes van de route waar de kans op overstekende kinderen het grootst is. En dat houdt in dat de resterende gedeeltes vooralsnog de 50 km/u-status behouden. De nu voorgestelde aanpaklijnen worden beschouwd als een eerste aanzet naar een verdere herinrichting van deze route.

Voordat een volgende stap kan worden gezet, moet de landelijke discussie over 30 km/u als standaardnorm zijn uitgekristalliseerd. Op dat moment is waarschijnlijk ook meer bekend over de maatregelen die op de 'grijze wegen' genomen moeten/kunnen worden.

CONCREET/MEETBAAR EINDRESULTAAT

- Afname van de gemiddelde snelheid van het autoverkeer;
- Veilige oversteekvoorzieningen;
- Verbetering veiligheid en comfort fietsverkeer.

INDIEN MOGELIJK, INSCHATTING VAN KOSTEN

Maximaal € 500.000,-. Dit project komt mogelijk in aanmerking voor provinciale subsidie.

LOOPTIJD

2026

MAATSCHAPPELIJK RENDEMENT

Het maatschappelijk rendement van dit project kan als hoog worden beschouwd, zonder dat hiervoor een kwantitatieve onderbouwing kan worden geleverd. De kosten zijn relatief hoog en het is niet bekend hoeveel voetgangers (en fietsers) profijt zullen hebben van de maatregelen. Maar common sense leert dat een verbetering van de verkeersveiligheid hier met name (en niet uitsluitend) kwetsbare verkeersdeelnemers dient, waaronder spelende kinderen die de weg over moeten steken.

RISICO('S)

Het actief betrekken van aanwonenden, weggebruikers en andere betrokkenen verdient extra aandacht.

De volgende fietsprojecten zijn geen onderdeel van de prioritaire projecten. Hiervoor wordt in beginsel pas budget vrijgemaakt als dat de uitvoeringsagenda wordt geactualiseerd.

14. Herinrichting Torenakkerweg



In het mobiliteitsplan is de Torenakkerweg aangewezen als beoogd 30 km/u-gebied. De huidige inrichting van deze weg past echter niet bij deze functie. Op dit moment is de voorrangsweg ingericht als een volwaardige 50 km/u-weg. De relatief brede rijbaan voor autoverkeer is kaarsrecht en nodigt uit tot hard rijden. Het aantal auto's dat van deze weg gebruik maakt is laag voor een weg met een

ontsluitende functie: gemiddeld 2.400 motorvoertuigen per werkdagemaal. Mede daarom is het verantwoord de functie van deze weg te wijzigen in die van een verblijfsgebied (30 km/u-gebied).

Bij een inrichting als verblijfsgebied of erftoegangsweg hoort ook dat fietsers de rijbaan delen met het autoverkeer. Doordat de Torenakkerweg minder aantrekkelijk wordt als doorgaande route, mag worden aangenomen dat het aantal autobewegingen zal afnemen. En als dan ook nog snelheidsremmende maatregelen worden genomen, ontstaat hier een situatie en wegbeeld waarin fietsers op verantwoorde wijze de rijbaan met het autoverkeer kunnen delen. Verder wordt de oversteekbaarheid op de twee kruispunten tussen Eurowoningen en Rozengarde verbeterd. Door de relatief hoge snelheden van het autoverkeer is oversteken nu gevaarlijk.

Concreet houdt het voorstel in dat de rijbaan iets wordt versmald en dat het asfalt wordt vervangen door klinkerbestrating (gebakken materialen). Verder wordt de Torenakkerweg een weg met gelijkwaardige kruispunten. Om de snelheid van het autoverkeer omlaag te brengen, worden op een aantal plaatsen drempels/plateaus aangebracht. En verder worden de vrijliggende fietspaden opgeheven. De voorgestelde aanpassingen bieden ruimte voor een stevige uitbreiding van het groenareaal en extra waterberging. Na realisatie ligt hier een relatief rustige klinkerweg in een parkachtige omgeving. Dit zal ook de belevingswaarde ten goede komen. De herinrichting draagt ook bij aan het realiseren van de duurzaamheidsambities: minder hittestress door een afname van het verhard oppervlak, meer ruimte voor waterberging bij hevige regenval en meer groen voor een betere luchtkwaliteit.

CONCREET/MEETBAAR EINDRESULTAAT

- Aantal auto's < 2.000 per etmaal;
- Afname gemiddelde snelheid autoverkeer;
- Substantiële afname verhard oppervlak en daardoor meer ruimte voor groen en water.

INDIEN MOGELIJK, INSCHATTING VAN KOSTEN

Maximaal € 600.000,-

LOOPTIJD

Nader te bepalen

OVERIGE OPMERKINGEN

In 2018 is dit herinrichtingsvoorstel met de omgeving gedeeld. Een klein aantal insprekers was het niet eens met de voorgestelde opheffing van de vrijliggende fietspaden. Zij beschouwen dit als een bedreiging voor de verkeersveiligheid. Volgens de inrichtingsprincipes van Duurzaam Veilig is opheffing van de fietspaden verantwoord; op een (rustige) en goed ingerichte 30 km/u-weg horen auto's en fietsers de rijbaan op een veilige wijze met elkaar te kunnen delen.

MAATSCHAPPELIJK RENDEMENT

Het maatschappelijk rendement van dit project kan als hoog worden beschouwd, zonder dat hiervoor een kwantitatieve onderbouwing kan worden geleverd. De kosten zijn relatief hoog en het is niet bekend hoeveel voetgangers en fietsers dagelijks gebruik maken van de Torenakkerweg. Aan de andere kant zijn de baten van de aanpassing duidelijk en veelzijdig.

RISICO('S)

Het opheffen van vrijliggende fietspaden ligt erg gevoelig in de samenleving. Dit moet goed worden voorbereid en begeleid.

15. Herinrichting Zaaier en De Mulderij



DE ZAAIER

Langs de Zaaier staan meerdere grote woongebouwen waar (nu nog) merendeels senioren wonen. De openbare ruimte van de Zaaier is absoluut niet afgestemd op deze doelgroep. Door het ontbreken van voetpaden (van voldoende breedte) zijn voetgangers genoodzaakt hier op de rijbaan te lopen. Daarbij komt dat de kwaliteit van deze rijbaan ook ernstig te wensen overlaat. Voor senioren en of mensen die minder vast ter been zijn, is de Zaaier dan ook een lastig toegankelijk gebied. Hoog tijd voor een grondige herinrichting, waarbij nadrukkelijk rekening wordt gehouden met de wensen en behoeften van de voetgangers. Voor deze doelgroep moet een veilige en goed begaanbare wandelverbinding tussen dit woongebied en de Hamershof worden gerealiseerd.

Een ander aandachtspunt is de (toekomstige) parkeerdruk. Aan het achterste gedeelte van de Zaaier staan drie gebouwencomplexen met in totaal 90 wooneenheden. Aanvankelijk waren dit seniorenwoningen, maar veel vrijkomende appartementen worden gekocht door jongeren. Rond deze complexen liggen ongeveer 30 parkeerplaatsen. Dit houdt dus in dat de norm ongeveer 0,35 parkeerplaatsen per wooneenheid is. De verwachting is dat dit op termijn tot overdruk zal leiden. Bij de herinrichting van de Zaaier zal met dit aspect rekening gehouden moeten worden. Dit is een punt waar goed over moet worden nagedacht. Een mogelijke optie is het creëren van plaatsen voor elektrisch deelauto's.

DE MULDERIJ

Bij een aanpak van de Zaaier is het verstandig om de scope te verbreden door ook de openbare ruimte aan de Mulderij (noordzijde Hamershof) anders c.q. efficiënter en groener in te richten. Beide weggedeeltes staan immers met elkaar in verbinding.

De langs de Noorderinslag gesitueerde kantoorpanden zijn recentelijk getransformeerd tot wooneenheden. Dit is echter niet gepaard gegaan met een inrichting van de openbare ruimte rond deze panden, waardoor er feitelijk gesproken moet worden van 'wonen op een parkeerplaats'. Een herinrichtingsplan, met meer ruimte voor groen en verblijven, hoort in overleg met de bewoners van de voormalige kantoorpanden en de in dit gebied gevestigde ondernemers te worden voorbereid. Bijzonder aandachtspunt in dit deelgebied is het tekort aan geschikte fietsparkeermogelijkheden. Bij het zoeken naar mogelijkheden om dit vraagstuk aan te pakken is het zinvol om de expertise van de Fietzersbond hierbij te betrekken. En wellicht kan ook het autoparkeren in dit gebied worden geoptimaliseerd.

CONCREET/MEETBAAR EINDRESULTAAT

- Duidelijk herkenbare en veilige routes voor voetgangers;
- Beter/efficiënter gebruik parkeervoorzieningen.

INDIEN MOGELIJK, INSCHATTING VAN KOSTEN

Maximaal € 500.000,-

LOOPTIJD

Na 2025

OVERIGE OPMERKINGEN

Dit project heeft een duidelijke link met de inclusieagenda.

MAATSCHAPPELIJK RENDEMENT

Het maatschappelijk rendement van dit project moet nog nader worden onderzocht.

RISICO('S)

Het actief betrekken van aanwonenden verdient extra aandacht.

16. Aanleg voetpad langs fietspad Munnikepad



Het Munnikepad is een fietspad dat de Clarenburg en het Cohenpad met elkaar verbindt. Dit pad is een aanrijroute naar de scholen 't Ronde en IKC Berkelwijk. Het wordt ook door voetgangers gebruikt, waaronder kinderen die lopend naar school gaan. Door het ontbreken van een voetpad maken wandelaars noodgedwongen gebruik van het fietspad. Op piekmomenten kan dit tot gevaarlijke situaties leiden, mede door de toegenomen snelheid van het fietsverkeer door het gebruik van de elektrische fiets. Meermaals is gevraagd om hier ook een voetpad aan te leggen, temeer daar de ruimte om zo'n pad te realiseren beschikbaar is. Omdat wij wandelaars ook de ruimte willen geven vanuit het oogpunt van duurzaamheid en gezondheid en bedoeld pad als een ontbrekende schakel in het netwerk kan worden aangemerkt, moet dit voetpad snel worden gerealiseerd.

CONCREET/MEETBAAR EINDRESULTAAT

Verbetering verkeersveiligheid voetgangers en fietsers

INDIEN MOGELIJK, INSCHATTING VAN KOSTEN

Globaal € 10.000,-

LOOPTIJD

2023

MAATSCHAPPELIJK RENDEMENT

Het maatschappelijk rendement van dit project kan als hoog worden beschouwd. Tegen relatief lage kosten kan de verkeersveiligheid aanzienlijk worden verbeterd, onder meer voor kwetsbare verkeersdeelnemers als schoolgaande kinderen.

RISICO('S)

De aanleg van het voetpad zal het groen langs het fietspad aantasten.

17. Verbetering kwaliteit wandelstructuur



Het is belangrijk dat ouderen en minder-valide mensen zich zo lang mogelijk zelfstandig kunnen verplaatsen. Dat is een van de voorwaarden om actief te blijven in het sociale verkeer. Relatief korte verplaatsingen kunnen in principe lopend worden afgelegd. Een dagelijkse wandeling kan bijdragen aan de vitaliteit van ouderen, wat weer kan leiden tot verbetering van de kwaliteit van leven en een lagere belasting van de zorg.

Om het lopen voor ouderen aantrekkelijk te maken moeten de trottoirs/loopstroken wel voldoende vlak en obstakelvrij zijn. Kortom: de voetpadenstructuur moet van goede kwaliteit zijn om lopen aantrekkelijk te maken. Oneffenheden of andere hindernissen moeten worden weggewerkt om de kans op valpartijen te voorkomen. Verbetering van looproutes vraagt om een planmatige aanpak. In dat verband kan worden gedacht aan het in overleg met belangenorganisaties bepalen van routes/weggedeeltes die met voorrang behandeld moeten worden. Dit is een structureel proces waarvoor in de reguliere beheerbegroting financiële ruimte gereserveerd moet worden.

Maar laten we ook niet uit het oog verliezen dat een goede wandelpadenstructuur ook voor alle andere Leusdenaren van belang is. Deze vorm van vervoer heeft de afgelopen weer aan populariteit gewonnen. Met name voor de kortere verplaatsing kan lopen de concurrentie met de fiets prima aan. En dat kan weer bijdragen aan vermindering van de druk op fietspaden.

CONCREET/MEETBAAR EINDRESULTAAT

- Een beter gebruik van de wandelpaden;
- Versterking van de vitaliteit onder ouderen.

INDIEN MOGELIJK, INSCHATTING VAN KOSTEN

Nader te bepalen

LOOPTIJD

Nader te bepalen

MAATSCHAPPELIJK RENDEMENT

Nader te bepalen

RISICO('S)

Nader te bepalen

18. Toekomstbestendige herinrichting Bomenbuurt



De bomenbuurt is het gebied dat wordt begrensd door de Lindenlaan, Asschatterweg, Middenweg en de watergang aan de noordzijde van dit woongebied. Dit gebied is indertijd aangewezen als 30 km/u-gebied, maar het voldoet nog niet aan de richtlijnen die voor een verblijfsgebied worden gehanteerd. Zo zijn de asfaltwegen veel te breed, de trottoirs te smal en is er een tekort aan parkeerruimte waardoor auto's soms in het groen worden geparkeerd.

Een grondige herinrichting van de openbare ruimte is hier geen overbodige luxe. In overleg met de belanghebbenden wordt een plan voorbereid om dit woongebied toekomstbestendig te maken met meer ruimte voor groen. De 'verkeersruimte' zal meer en beter op het langzame verkeer worden afgestemd. Bij zo'n omvangrijke herinrichting ligt het voor de hand om ook de ondergrondse infrastructuur op de schop te nemen. Daarbij moet in ieder geval worden gedacht aan het vervangen van de riolering. En dat kan niet worden gerealiseerd zonder de rijbaan over de volle breedte open te breken. Omdat het hier om een relatief grootschalige gebiedsgerichte aanpak gaat, wordt ook nadrukkelijk ingezoomd op een klimaatbestendige inrichting. Dus meer ruimte voor een groene invulling en waterberging. Mogelijk kan dit ook worden gecombineerd met het gasloos maken van de woonomgeving. En er zal optimaal worden ingespeeld op de mogelijkheden om elektrische auto's direct vanuit huis op te laden.

Een gebiedsgerichte aanpak vraagt om een integrale aanpak waarbij het adagium 'werk met werk maken' leidend hoort te zijn, ook om op deze manier de kosten beheersbaar te houden. De benodigde middelen zullen uit verschillende budgetten en subsidies gedekt moeten worden. En dat is op zich al een hele uitdaging. Het spreekt voor zich dat belanghebbenden op een zorgvuldige wijze bij de planvorming en realisatie betrokken worden ook om zo tot een zo breed mogelijk gedragen plan te komen. Communicatie en participatie zijn sleutelwoorden om dit project tot een succes te maken.

CONCREET/MEETBAAR EINDRESULTAAT

- Smallere rijbanen in klinkerverharding;
- Bredere voetpaden;

- Extra parkeerplaatsen;
- Meer ruimte voor groen;
- Meer waterberging;
- Verbetering kwaliteit regenwater.

INDIEN MOGELIJK, INSCHATTING VAN KOSTEN

Minimaal € 5.000.000,-

LOOPTIJD

Nader te bepalen

MAATSCHAPPELIJK RENDEMENT

Nader te bepalen

RISICO('S)

Het actief betrekken van aanwonenden verdient extra aandacht.

Cluster: aanpassingen infrastructuur ten behoeve van de auto

Naast projecten die (primair) gericht zijn op de fietser en de voetganger, is het op peil houden van de autobereikbaarheid van Leusden een aspect dat niet moet worden onderschat. In het mobiliteitsplan staat beschreven dat de komende jaren in principe de infrastructuur voor de auto niet zal worden uitgebreid en het streven is de bestaande infrastructuur waar nodig en mogelijk beter te benutten.

Toch moet Leusden ook in de toekomst voor de auto goed bereikbaar blijven. Daarom zijn in de uitvoeringsagenda die projecten opgenomen, die gericht zijn op aanpassingen ten gunste van de autobereikbaarheid. Bij het verbeteren van de afrijcapaciteit op het kruispunt Randweg – Zwarteweg kan mogelijk worden aangehaakt op het vervangen van de buiteninstallatie van het verkeerslicht op dit kruispunt. De buiteninstallatie moet namelijk in 2023 worden vervangen.

Daarnaast zijn een mogelijke ombouw van het kruispunt Randweg – Valleilaan tot een rotonde en de uitbreiding van de laadinfrastructuur voor elektrische voertuigen opgenomen in dit cluster.

19. Verbeteren afrijcapaciteit kruispunt Randweg – Zwarteweg



In de huidige situatie kun je vanaf de Randweg linksaf slaan om de Zwarteweg op te rijden. Voor deze doelgroep is een aparte opstelstrook aanwezig. Het aantal automobilisten dat hier gebruik van maakt is relatief beperkt. Mede om die reden wordt overwogen de mogelijkheid om hier linksaf te slaan op te heffen. In dat geval kan de bestaande opstelstrook voor linksafslaand verkeer worden omgebouwd tot een extra opstelstrook voor rechtdoorgaand verkeer. Hierdoor kan de kans op filevorming op het deel van de Randweg tussen de rotonde Schotkamp en de Zwarteweg worden verminderd, waardoor het verkeer op de rotonde Schotkamp – Randweg – Vlietsingel hier niet vast komt te staan. Opgemerkt moet worden dat een verbetering van de afrijcapaciteit in de genoemde richting sluipverkeer dat de A1 wil ontwijken in de hand kan werken.

CONCREET/MEETBAAR EINDRESULTAAT

Verbetering afrijcapaciteit Randweg

INDIEN MOGELIJK, INSCHATTING VAN KOSTEN

Nader te bepalen

LOOPTIJD

Nader te bepalen

MAATSCHAPPELIJK RENDEMENT

Nader te bepalen

RISICO('s)

De uitbreiding van infrastructuur op deze locatie gaat te koste van de groene middenberm van dit deel van de Randweg en werkt mogelijk sluipverkeer in de hand.

20. Rotonde Randweg – Valleilaan



De aansluiting Randweg – Valleilaan wordt ervaren als een onveilig punt. Belangrijkste oorzaak daarvoor is/was de rijsnelheid van het autoverkeer op de Randweg. Daardoor is het vaak lastig in te schatten of het verantwoord is om vanaf de Valleilaan de Randweg op te rijden of deze ontsluitingsweg over te steken. En dat geldt met name voor (brom)fietsverkeer en voetgangers.

Sinds de plaatsing van een snelheidscamera op de Randweg is de gemiddelde snelheid van het autoverkeer hier fors omlaag gegaan. En dit positieve effect is ook merkbaar ter hoogte van de aansluiting met de Valleilaan. Doordat ook hier rustiger wordt gereden is de verkeersveiligheid op dit punt aanzienlijk verbeterd. Zolang de snelheidscamera langs de Randweg wordt gehandhaafd, heeft de aanleg van een rotonde op dit kruispunt geen hoge prioriteit.

De inzet is om de snelheidscamera zo lang mogelijk op de Randweg te laten staan. De positieve ervaringen met deze camera worden met de eigenaar van de camera, het Openbaar Ministerie (OM), gedeeld in de hoop dat dit zal leiden de beslissing om de plaatsingsperiode van deze camera te verlengen.

CONCREET/MEETBAAR EINDRESULTAAT

Lagere rijsnelheid van gemotoriseerd verkeer op de Randweg, om daarmee de oversteekbaarheid voor langzaam verkeer veiliger te maken.

INDIEN MOGELIJK, INSCHATTING VAN KOSTEN

Nader te bepalen

LOOPTIJD

Nader te bepalen

MAATSCHAPPELIJK RENDEMENT

Nader te bepalen

RISICO('S)

De aanleg van een rotonde zal waarschijnlijk ten koste gaan van groen. Ook zal een rotonde zorgen voor toenemende overlast van gemotoriseerd verkeer, omdat dat altijd moet afremmen en weer optrekken.

21. Uitbreiding laadinfrastructuur elektrische voertuigen



Vanaf 2025 is de gehele leasemarkt fossielvrij en na 2030 worden geen auto's meer gefabriceerd met motoren die op fossiele brandstoffen draaien. Het aantal verkochte elektrische voertuigen vertoont op dit moment al een sterk stijgende lijn. Het spreekt voor zich dat de uitbreiding van het aantal oplaadmogelijkheden minstens gelijke tred moet houden met de groei van het elektrisch wagenpark.

Wat de plaatsing van openbare laadpalen betreft voeren we een vraagvolgend beleid. Of dit systeem ook voor de langere termijn voldoende soelaas biedt is lastig te voorspellen. De ontwikkelingen op het gebied van laadinfrastructuur gaan immers in een rap tempo. Dat geldt met name voor de oplaadduur; deze wordt steeds korter. Duidelijk is dat we in een transitiefase zitten waarvan niemand met zekerheid kan stellen in welke richting zich die ontwikkelt. Het is lastig hier gericht beleid op te voeren. Het vraagvolgend beleid op het gebied van de plaatsing van laadpalen willen we zo veel mogelijk continueren in afwachting van eventuele alternatieven.

Waar we wel rekening mee houden is een verzoek voor de aanleg van een snellaadlocatie. Zo'n verzoek willen wij positief benaderen. Als mogelijke locatie denken wij aan de Bavoortseweg in de directe omgeving van het huidige brandstofverkooppunt en op parkeerplaatsen nabij supermarkten.

Op dit moment wordt een gemeentelijke laadvisie voorbereid. Daarin wordt omschreven welke kansen en mogelijkheden wij zien om in de toekomstige 'laadvraag' te voorzien. En daarbij wordt ook aandacht geschonken aan het opladen van andere voertuigen dan auto's.

Voor het overige haken wij waar mogelijk aan op de plannen van de Metropoolregio Amsterdam (MRA-E); in dit samenwerkingsverband op gebied van Duurzame Mobiliteit zijn ook de Utrechtse gemeenten aangehaakt.

In de Uitvoeringagenda worden alleen de middelen geclaimd voor de oprichting van een snellaadlocatie. De overige middelen voor laadinfrastructuur lopen via het RES-programma, waar de raad periodiek over wordt geïnformeerd.

INDIEN MOGELIJK, INSCHATTING VAN KOSTEN

Minimaal € 500.000,- in de periode 2023-2030

LOOPTIJD

Doorlopend

MAATSCHAPPELIJK RENDEMENT

Nader te bepalen

RISICO('s)

Het reserveren van parkeerplaatsen voor het opladen van elektrische auto's, kan op sommige locaties met een hoge parkeerdruk voor maatschappelijke weerstand zorgen.

Cluster: gedragsbeïnvloeding

Naast de projecten die primair gericht zijn op infrastructurele aanpassingen, is nog een drietal projecten benoemd die primair gericht zijn op het bereiken van een gedragsverandering. Zo kan het gebruik van de elektrische deelauto worden gestimuleerd, kan het aantal autobewegingen (in de spitsperioden) mogelijk worden verminderd door een werkgeversaankpak, en zijn er diverse campagnes die zich richten op veilig gedrag in het verkeer.

22. Stimuleren gebruik van de elektrische deelauto



In sommige woongebieden is sprake van een relatief hoge parkeerdruk. De meeste Leusdenaren willen hun auto graag zo dicht mogelijk bij hun woning parkeren. Wanneer dat steeds lastiger wordt, neemt de roep om uitbreiding van het aantal parkeerplaatsen al snel toe. Honorering van deze verzoeken gaat meestal ten koste van openbaar groen. Dat komt de ruimtelijke kwaliteit niet ten goede. Bovendien kan een toenemende 'verstening' tot problemen leiden bij zware of langdurige regenval; het waterabsorberend vermogen van de bodem wordt immers beperkt naarmate de verharde oppervlakte groter wordt. Daarom is het beter om terughoudend te zijn bij het inwilligen van dit soort verzoeken en in plaats daarvan te bekijken of de parkeerdruk op een andere manier kan worden verlicht.

Een van de mogelijkheden hiervoor is het terugdringen van de rol van de tweede (of derde) auto. Daarvoor is de elektrische deelauto een geschikt alternatief. De bereidheid om mee te doen aan het deelautosysteem zal toenemen wanneer bepaalde woongebieden waar de parkeerdruk hoog is, als vergunninghoudersgebied worden aangewezen waar geen vergunning wordt verleend voor een tweede of derde auto. Vooral nog is dit voor Leusden nog een aantal stappen te ver.

In nieuwe woonwijken (uitbreidingslocaties) wordt de elektrische deelauto een belangrijke rol toebedeeld. In 'ruil' voor een lagere parkeernorm kunnen met ontwikkelaars afspraken worden gemaakt dat toekomstige bewoners gedurende een periode van drie jaar een nader te bepalen uren per maand gratis of tegen sterk gereduceerd tarief gebruik kunnen maken van een elektrische 'wijkdeelauto'. Minder ruimtebeslag voor parkeren kan de leefbaarheid in woongebieden positief beïnvloeden; er ontstaat immers ruimte voor andere activiteiten. De wijze waarop de elektrische deelauto een plaats kan krijgen bij ruimtelijke ontwikkelingen zal in een aparte nota worden uitgewerkt.

Initiatieven in bestaande woonwijken om het gebruik van een elektrische deelauto te stimuleren willen wij zo nodig ondersteunen, eventueel met een startsubsidie of door het delen van ervaringen.

In eerste instantie willen wij de focus richten op de Eurowoningen omdat de parkeerdruk hier naar Leusdense begrippen hoog is. In Maanwijk is ook een aantal elektrische deelauto's op prominente plaatsen neergezet. Het gebruik hiervan zal actief worden gemonitord.

CONCREET/MEETBAAR EINDRESULTAAT

- Beperking autobezit;
- Meer ruimte voor groen;
- Minder verstening.

INDIEN MOGELIJK, INSCHATTING VAN KOSTEN

Bijdrage uit programma Regionale Energie Strategie (RES)
Maximaal € 25.000,-

LOOPTIJD

Doorlopend

MAATSCHAPPELIJK RENDEMENT

Nader te bepalen

RISICO('S)

Nader te bepalen

23. Werkgeversaankpak



Vrijwel iedereen is gebaat bij een goede bereikbaarheid van Leusden. Wij beseffen dat de omschrijving 'goede bereikbaarheid' op verschillende wijzen kan worden opgevat. In dit kader wordt hieronder verstaan dat bij iedere voorgenomen verplaatsing kritisch wordt nagedacht welke vervoerwijze daar het beste bij past. Door de introductie van de elektrische fiets is het minder vanzelfsprekend om voor een verplaatsing van 15 tot 20 km de auto te pakken; met een e-bike is zo'n verplaatsing wellicht sneller te maken. De keuze om voor de (elektrische) auto te kiezen moet niet vanzelfsprekend zijn. Want laten we niet vergeten dat elektrisch rijden nog steeds geen oplossing is voor de fileproblemen. Per saldo verschilt een elektrische auto qua ruimtebeslag immers weinig van een fossiele auto. Lengte en breedte zijn nagenoeg gelijk aan die van de traditionele auto. Elektrisch laden op de werkplek draagt wel in belangrijke mate bij aan het optimaal benutten van zonne-energie en een minimale belasting van het elektriciteitsnet.

Overigens kan een reis ook met meerdere vervoersmiddelen worden gemaakt: het eerste deel met de trein of bus om vervolgens met een (leen)fiets naar je bestemming te rijden. Of met de auto die bij een OV-knooppunt wordt neergezet waar je de bus of trein kunt pakken om je verplaatsing te vervolgen.

Het georganiseerd bedrijfsleven onderkent dat het roer om moet en dat andere vervoervormen als serieuze alternatieven moeten worden gezien en ook worden gebruikt om het economisch functioneren van onze regio te waarborgen. Samen met de organisatie Goedopweg en de gemeente Leusden wil de Bedrijven Kring Leusden (BKL) serieus werk maken van een omslag in het denken over vervoer en bereikbaarheid. Hiervoor worden gerichte acties naar de bedrijven opgezet, waarbij de verwachting is dat ook de gemeente zijn steentje wil bijdragen om hier een succes van te maken.

Duidelijk is dat een op maat gesneden benadering een belangrijke succesfactor is. Daar wordt door Goedopweg dan ook stevig op ingezet. De kans bestaat dat de gesprekken met bedrijven tot vragen leiden die toch echt voor de gemeente zijn bedoeld. Te denken valt aan verzoeken voor (kleine)

infrastructurele maatregelen zoals betere fietsvoorzieningen of het verlenen van medewerking aan publiciteitscampagnes gericht op gedragsbeïnvloeding.

Wanneer van de gemeente maatregelen worden verwacht gericht op aanpassing van de modaliteitskeuze willen wij daar zeker aan bijdragen, zeker als ook de bedrijven zelf hebben laten zien dat zij serieus werk willen maken om hun werknemers tot ander gedag te verleiden.

CONCREET/MEETBAAR EINDRESULTAAT

- Afname autogebruik;
- Toename gebruik fiets en OV.

INDIEN MOGELIJK, INSCHATTING VAN KOSTEN

Nader te bepalen

LOOPTIJD

Doorlopend

MAATSCHAPPELIJK RENDEMENT

Nader te bepalen

RISICO('S)

Nader te bepalen

24. Gedragsbeïnvloeding verkeersveiligheid d.m.v. campagnes en educatie



De provincie Utrecht heeft de regie op gebied van gedragsbeïnvloeding en verkeerseducatie min of meer naar zich toe getrokken. Namens de Utrechtse gemeenten koopt de provincie bepaalde producten en diensten in die (nagenoeg) kosteloos aan de gemeenten ter beschikking worden gesteld. Een van de meest in het oog springende acties is de financiering van het participatiepunt van Veilig Verkeer Nederland (VVN). Burgers kunnen hier aankloppen voor advies en praktische hulp gericht op het verbeteren van de verkeersveiligheid in hun woonbuurt(en). Bijvoorbeeld door het organiseren van buurtacties. Als gemeente proberen we optimaal gebruik te (laten) maken van de diensten die de provincie in de aanbieding heeft.

We proberen onze stakeholders zo goed mogelijk te informeren over de mogelijkheden die de provincie Utrecht, ook op gebied van verkeerseducatie, kan aanbieden.

De organisatie van het landelijk verkeersexamen (praktijkexamen) voor basisschoolleerlingen houden we in eigen hand. Dit leent zich namelijk minder goed voor uitbesteding aan derden.

CONCREET/MEETBAAR EINDRESULTAAT

Verhoging van zowel de objectieve als de subjectieve verkeersveiligheid.

INDIEN MOGELIJK, INSCHATTING VAN KOSTEN

Niet van toepassing, de provincie betaalt deze campagnes.

LOOPTIJD

Doorlopend

MAATSCHAPPELIJK RENDEMENT

Nader te bepalen

RISICO('s)
Nader te bepalen

Cluster: overige projecten

Tot slot is er nog een flink aantal projecten te benoemen, die minder duidelijk aan een bepaalde vervoerswijze of gedragsbeïnvloeding is toe te schrijven. Om toch een compleet beeld te kunnen geven van de mogelijke projecten die een bijdrage kunnen leveren aan de kernopgaven en de ambities die in het mobiliteitsplan zijn opgenomen, staan ze ook in de uitvoeringsagenda.

Het gaat onder meer om een jaarlijks budget van € 50.000,- voor kleine infrastructurele aanpassingen die niet gericht zijn op een specifieke weggebruiker. Ook het beheer en de ombouw van verkeersregelinstallaties (VRI's) naar intelligente VRI's (iVRI's) valt hieronder. Ook de problemen die zich voordoen met het voorrang voor het verkeer op de zijwegen van de Hessenweg in Achterveld, het tegengaan van sluipverkeer en actieve handhaving vallen binnen dit cluster. En zo zijn er meer projecten te benoemen.

25. Aanvullende maatregelen woongebieden ter versterking status verblijfsgebied



In sommige woongebieden (30 km/u-gebieden) zijn aanvullende maatregelen nodig om de verblijfsfunctie te benadrukken. Daarbij moet in de meeste gevallen worden gedacht aan voorzieningen als drempels of plateaus. Meestal is het rijgedrag van chauffeurs van bezorgdiensten voor wijkbewoners de druppel die de emmer doet overlopen. Helaas is het effect van bewustwordingsacties relatief beperkt. En omdat de politie geen prioriteit kan geven aan snelheidshandhaving in woongebieden is het aanleggen van drempels vaak het laatste middel. Omdat lang niet iedereen even enthousiast is over de aanleg van drempels, wordt als uitgangspunt gehanteerd dat er voldoende draagvlak moet zijn onder de omwonenden van een beoogde drempellocatie. En vaak blijkt dat een struikelblok te zijn. Voor het incidenteel aanleggen van dit soort meer kleinschalige is jaarlijks een bedrag van € 50.000,- opgenomen in de begroting. Deze activiteiten vallen onder de noemer 'going-concern'.

CONCREET/MEETBAAR EINDRESULTAAT

Versterking van het verkeersveiligheidsgevoel

INDIEN MOGELIJK, INSCHATTING VAN KOSTEN

Jaarlijks € 50.000,-

LOOPTIJD

Structureel

MAATSCHAPPELIJK RENDEMENT

Nader te bepalen

RISICO('S)

Nader te bepalen

26. Verkeerslichten



Verhoudingsgewijs heeft Leusden een groot aantal (20) verkeersregelininstallaties (VRI's). In overleg met de gemeenteraad is in 2021 besloten tenminste drie VRI's niet meer te vervangen wanneer deze aan het eind van hun levensduur zijn. Zolang de apparatuur blijft functioneren worden deze gehandhaafd. Maar als zich grote kostenposten aandienen worden de installaties ontmanteld.

De drie locaties waar de VRI's niet vervangen worden zijn:

- Burgemeester van der Postlaan – Cohenpad;
- Middenweg – Toermalijn;
- Plesmanstraat – Fokkerstraat.

In principe worden alle andere VRI's vervangen door intelligente VRI's (iVRI's). Deze iVRI's kunnen communiceren met apps en incar-systemen waardoor veel beter kan worden ingespeeld op het verkeersaanbod en de kans op onnodig wachten tot een minimum wordt beperkt. Bovendien kunnen prioriteitsverzoeken van bussen, hulpdiensten en logistiek verkeer beter worden afgehandeld. Doordat het verkeer vlotter kan worden afgewikkeld neemt de kans op filevorming bij de iVRI's ook af.

We stellen een notitie op waarin de inzet van de gemeentelijke VRI's wordt beschreven. Deze notitie moet duidelijk maken aan welke categorieën en onder welke omstandigheden prioriteit wordt toegekend bij de verkeersafwikkeling. In dat kader wordt ook belicht op welke wijze VRI's kunnen worden ingezet om doorgaand verkeer zoveel mogelijk uit verblijfsgebieden te weren. De iVRI's moeten zodanig worden ingeregeld dat het niet lonend is/wordt om het hoofdwegennet te verlaten om sneller via binnendoor-routes een bestemming te bereiken. Dit wordt dus zoeken naar de juiste verhoudingen.

Ter illustratie: in de huidige situatie kan het voor een automobilist lonend zijn om de route Zwarteweg – Hamersveldsweg – Arnhemseweg te verkiezen boven de route Groene Zoom – N226. De eerste route (over 30 en 60 km/u-wegen) heeft een verblijfsfunctie. Op deze route kom je slechts

één verkeerslicht tegen en dat is bij het kruispunt met de Noorderinslag. Op de Groene Zoom, die als hoofdontsluitingsweg voor autoverkeer is aangewezen, moet een automobilist maar liefst zes met verkeerslichten geregelde kruispunten passeren voordat hij bij de Arnhemseweg is. En dat kan soms aanzienlijk tijdverlies opleveren. Het moge duidelijk zijn dat het vanuit verkeerskundig oogpunt ongewenst is dat een route over de Hamersveldseweg, die als verblijfsgebied is aangewezen, sneller is dan de route die speciaal voor de afwikkeling van het autoverkeer bedoeld is.

iVRI's bieden de mogelijkheid om bepaalde groepen verkeersdeelnemers eerder of langer groen licht te geven. En daarmee kun je bepaalde doelgroepen zoals fietsers bevoordelen ten opzichte van het autoverkeer. Dat past goed bij het gemeentelijk streven om de concurrentiepositie van de fietsers te verbeteren ten opzichte van de auto. Het streefbeeld is dat een verplaatsing per fiets binnen de kern Leusden sneller is dan dezelfde verplaatsing per auto.

De vervanging van de traditionele VRI's door iVRI's wordt hier nog als een keuzemogelijkheid gepresenteerd. Feitelijk is dat onjuist omdat 'oude' VRI's op termijn simpelweg niet langer leverbaar zijn. Nagenoeg alles wat nu op de markt wordt aangeboden zijn VRI's die in meer of mindere mate intelligent te noemen zijn. De meerkosten van de aanschaf van iVRI's zijn te overzien. Dat geldt zeker als de vervanging wordt uitgesteld tot het moment waarop een bestaande VRI (technisch en financieel) is afgeschreven. Daarentegen geldt wel dat de aansturing bijvoorbeeld door een applicatie die in de cloud draait duurder is, en dat voor het op orde krijgen en houden van de internetverbindingen hoge eenmalige en structurele kosten gemaakt moeten worden. Ook moet een coördinator worden aangesteld die problemen oppakt die zich in de steeds complexere keten voordoen.

In de reguliere onderhoudsbudgetten is rekening gehouden met de vervanging van de bestaande VRI's door iVRI's.

CONCREET/MEETBAAR EINDRESULTAAT

- Kortere wachttijden bij verkeerslichten voor fietsers;
- Betere afhandeling van prioriteitsverzoeken van bijvoorbeeld hulpdiensten en vrachtverkeer;
- Flexibeler regelen van het verkeer.

INDIEN MOGELIJK, INSCHATTING VAN KOSTEN

Globaal € 1.250.000,- in de periode 2023-2030 .

Dekking uit meerjarenbegroting vervanging verkeerslichten en installaties.

LOOPTIJD

2023-2030

OVERIGE OPMERKINGEN

De aanschafkosten van vijf iVRI's en de aansturing van acht iVRI's gedurende de eerste vijf jaar, wordt deels gesubsidieerd vanuit het Rijk.

MAATSCHAPPELIJK RENDEMENT

Nader te bepalen

RISICO('S)

Nader te bepalen

27. Realisatie mobiliteitshubs



Uit oogpunt van leefbaarheid is het van belang dat het aantal autobewegingen naar het centrum van grotere steden zoveel mogelijk wordt beperkt. Een van de mogelijkheden om dit te realiseren is de aanleg van mobiliteitshubs. Daarbij moet worden gedacht aan geschikte locaties aan de rand van een stedelijk gebied waar je de auto kunt achterlaten om vervolgens het laatste gedeelte van de reis met een ander vervoermiddel af te leggen. Dat kan de bus zijn maar ook een deelscooter of deelfiets.

Echter, het functioneren van zo'n hoogwaardig overstappunt is alleen kansrijk als je hiervoor een geschikte locatie kunt vinden. Buurgemeente Amersfoort is op zoek naar locaties die voor de aanwijzing/inrichting als hub in aanmerking komen. Voor een locatie aan de oostzijde wordt (ook) met een schuin oog richting Leusden gekeken. Omdat wij de noodzaak en meerwaarde van dit type oplossing onderkennen willen wij samen met Amersfoort bezien of hier nabij de op- en afritten van de A28 een locatie voor ingericht kan worden. Vooralnog blijft het echter nadrukkelijk bij een verkenning.

CONCREET/MEETBAAR EINDRESULTAAT

Minder autobewegingen

INDIEN MOGELIJK, INSCHATTING VAN KOSTEN

Nader te bepalen

LOOPTIJD

Nader te bepalen

MAATSCHAPPELIJK RENDEMENT

Nader te bepalen

RISICO('S)

Nader te bepalen

28. Overslagpunten voor goederenvervoer



Winkelen via internet neemt nog steeds in populariteit toe. Het einde van deze ontwikkeling lijkt nog lang niet in zicht. Keerzijde van dit veranderde koopgedrag is dat het aantal bestelwagens dat goederen bij de klanten thuis komt afleveren nog steeds een stijgende lijn vertoont. Regelmatig ontvangen wij klachten over het rijgedrag van de chauffeurs van deze voertuigen; deze klachten hebben bijna altijd betrekking op de snelheid waarmee door de woonstraten wordt gereden en het foutief parkeren. Als gemeente hebben wij weinig mogelijkheden hier iets tegen te doen ook omdat vanuit het Openbaar Ministerie geen prioriteit wordt toegekend aan snelheidshandhaving in 30 km/u-gebieden. De enige knop waar wij als gemeente aan kunnen draaien is het beperken van de groei van het aantal belevingen aan huis. Een van de mogelijkheden daartoe is de aanwijzing van een overslagpunt aan de rand van de bebouwing van Leusden waar mensen die iets besteld hebben dit zelf kunnen afhalen op een tijdstip dat hen het beste uitkomt. In overleg met de gemeente Amersfoort willen wij de haalbaarheid van zo'n overslagpunt gaan onderzoeken.

CONCREET/MEETBAAR EINDRESULTAAT

Afname aantal vrachtauto-/bestelautobewegingen

INDIEN MOGELIJK, INSCHATTING VAN KOSTEN

Nader te bepalen

LOOPTIJD

Nader te bepalen

MAATSCHAPPELIJK RENDEMENT

Nader te bepalen

RISICO('S)

Nader te bepalen

29. Sluipverkeer tegengaan



Naarmate de filedruk op de snelwegen toeneemt, wordt de verleiding om op zoek te gaan naar een alternatieve route via het onderliggend wegennet groter. En vaak zijn dat wegen waar je dit doorgaande verkeer liever niet wilt hebben, omdat de wegen daar feitelijk ongeschikt voor zijn. In de kern Leusden is het zuidelijk deel van de Hamersveldseweg in beeld als sluiproute.

Een veel zwaardere sluiproute is de Hessenweg en in mindere mate de wegen Postweg en Asschatterweg. Dit zijn alternatieve routes als het verkeer op de A1 weer eens vaststaat.

Met name in de kern Achterveld kan dit leiden tot een aantasting van de leefbaarheid en de verkeersveiligheid. Het probleem van het sluipverkeer kan alleen effectief worden opgelost door het verbeteren van de doorstroming op het hoofdwegennet. Zo is de reconstructie van het Knooppunt Hoevelaken een must om het verkeer ook in de toekomst draaiende te houden. Maar dat project is ernstig vertraagd. Met name door de stikstofproblematiek waar nog geen passende oplossing voor gevonden is. Maar Knooppunt Hoevelaken zal vroeg of laat toch echt wel een keer op de schop gaan. Tot die tijd zullen we met het fenomeen sluipverkeer moeten leren leven. Het afsluiten van wegen gedurende de spitsperiodes is een ingrijpende maatregel waar ook de gebruikers van gebieden waar de overlast zich het zwaarst laat voelen, ongemak en hinder van gaan ondervinden. Daarom zien wij dit niet als een geschikte maatregel.

Bovendien leidt een (tijdelijke) afsluiting van een bepaalde weg vaak tot een verschuiving van verkeer naar andere wegen die daar evenmin geschikt voor zijn. In dat geval wordt het probleem niet opgelost maar verplaatst. Zolang de 'sluiper' nog steeds kan uitwijken naar routes die sneller zijn dan de route via het hoofdwegennet, blijft het dweilen met de kraan open.

Dit betekent dat we als gemeente en regio druk moeten blijven uitoefenen op Rijkswaterstaat en het Ministerie van Infrastructuur om het project Knooppunt Hoevelaken hoog op de prioriteitenlijst van het Rijk te houden. Daar ligt immers de sleutel voor de oplossing. In afwachting van de realisatie van genoemd project moeten we ervoor zorgen dat de mate van hinder en overlast beheersbaar blijft. Dit kan door het geven van voorlichting en periodiek op snelheid te controleren. Hierover proberen

wij afspraken te maken met de politie en het Openbaar Ministerie. Op dit moment heeft het voorkomen van sluipverkeer extra aandacht bij het Rijk vanwege de stikstofproblematiek. Dit momentum willen wij optimaal benutten.

CONCREET/MEETBAAR EINDRESULTAAT

Substantiële afname doorgaand autoverkeer in het buitengebied na herinrichting Knooppunt Hoevelaken/verbreding A1/A28.

INDIEN MOGELIJK, INSCHATTING VAN KOSTEN

Nader te bepalen

LOOPTIJD

Doorlopend

MAATSCHAPPELIJK RENDEMENT

Nader te bepalen

RISICO('S)

Nader te bepalen

30. Achterveld voorrang verkeer zijwegen Hessenweg



De Hessenweg in Achterveld is aangewezen als 30 km/u-gebied. In die zin is de weg gelijkwaardig aan de andere wegen in Achterveld. In de praktijk blijkt dat veel weggebruikers de Hessenweg toch als doorgaande weg beschouwen. En dat zie je terug in het weggedrag. Bestuurders die op de Hessenweg rijden verlenen vaak geen voorrang aan het verkeer dat van rechts uit de zijstraten komt, terwijl deze verkeersdeelnemers wel voorrang hebben.

Ondanks de recentelijk uitgevoerde herinrichting van de Hessenweg (het gedeelte binnen de bebouwde kom) blijft dit een belangrijk punt van aandacht. Het ongewenste rijgedrag (het niet verlenen van voorrang) kan worden tegengegaan door een meer assertieve houding van de weggebruikers die van rechts komen; deze verkeersdeelnemers zullen bij het naderen van de kruispunten met de Hessenweg een minder afwachtende houding moeten aannemen door nadrukkelijker hun recht op voorrang op te eisen.

Dit is makkelijker gezegd dan gedaan. In overleg met de Dorpsraad, Veilig Verkeer Nederland en de politie wordt bezien welke maatregelen/acties ondernomen kunnen worden om het gewenste voorrangsgedrag af te dwingen. Mogelijk kan dit ook bijdragen aan het minder aantrekkelijk maken van de Hessenweg als sluiproute.

CONCREET/MEETBAAR EINDRESULTAAT

Lagere rijsnelheden op de Hessenweg, verkorting wachttijden voor verkeer dat van rechts komt.

INDIEN MOGELIJK, INSCHATTING VAN KOSTEN

Nader te bepalen

LOOPTIJD

Doorlopend

MAATSCHAPPELIJK RENDEMENT

Nader te bepalen

RISICO('S)

Nader te bepalen

31. Handhaving



Handhaving is een van de pijlers in de Duurzaam Veilig-aanpak. Als gemeente hebben wij de primaire taak om te zorgen voor een veilige infrastructuur. Als wegbeheerder hoort de gemeente te zorgen dat de wegen zodanig worden ingericht dat voor de weggebruiker duidelijk is hoe hij zich hier hoort te gedragen. Dit noemen we het 'lezen' van een weg. Helaas zijn er altijd bestuurders die hier weinig of zelfs helemaal geen boodschap aan hebben en die de snelheidsregels aan hun laars lappen. Ook het foutparkeren is een blijvend punt van aandacht. De handhaving van de snelheidsregels is een exclusieve taak voor de politie. Corrigerend optreden tegen foutparkeerders is echter een van de taken van onze boa's. Handhaving van de verkeersregels is niet de enige taak van genoemde wetshandhavers. Dit betekent dat er prioriteiten gesteld moeten worden. Helaas is verkeershandhaving dan vaak een taak die een lagere prioriteit krijgt.

Onlangs is het aantal gemeentelijke boa's uitgebreid naar drie. Dit biedt meer ruimte om handhavend op treden tegen foutparkeren en het negeren van geslotenverklaringen. Hier willen we een planmatige ofwel een gebiedsgerichte aanpak voor ontwikkelen.

Met de politie vindt op ambtelijk niveau periodiek overleg plaats over een zo gericht/efficiënt mogelijke inzet op verkeerskwesaties die (op dat moment) dringend aandacht behoeven. Omdat de capaciteit bij de politie vooralsnog relatief beperkt is mogen we hier voor de korte termijn geen al te hooggespannen verwachtingen bij hebben.

CONCREET/MEETBAAR EINDRESULTAAT

Minder snelheidsovertredingen en minder parkeerovertradingen/overlast

INDIEN MOGELIJK, INSCHATTING VAN KOSTEN

Onderdeel van regulier takenpakket

LOOPTIJD

Doorlopend

MAATSCHAPPELIJK RENDEMENT

Nader te bepalen

RISICO('S)

Nader te bepalen

32. Voorkomen ontstaan sluiproute Maanwijk



Voor extern verkeer is de Groene Zoom de aangewezen route van en naar de wijk Tabaksteeg.

Via de Ben Pon Baan kun je deze woonwijk met de auto binnenrijden. Zolang de doorstroming van het autoverkeer op de Groene Zoom soepel verloopt, zal dit voor de meeste automobilisten de gebruikelijke rijroute zijn. Sinds kort kun je de Hekkerdreef ook via een andere route binnenrijden en dat is via de Apollolaan die door de onlangs gerealiseerde Maanwijk slingert. Deze weg ligt parallel aan de Groene Zoom. Als (in de toekomst) de Groene Zoom drukker wordt kan dit aanleiding zijn om de Groene Zoom links te laten liggen en vervolgens via de Maanweg en Apollolaan naar de Hekkerdreef te rijden. In dat geval wordt de Apollolaan ongewild en onbedoeld een soort doorgaande verbinding (binnengemeentelijke sluiproute). Het ontstaan van deze sluiproute kan eenvoudig worden voorkomen door de Maanwijk aan de oostkant af te sluiten voor autoverkeer. Voor bewoners van de Maanwijk heeft dit zowel voor- als nadelen. Voordeel is dat sluihverkeer uit deze woonwijk kan worden geweerd, waardoor het hier veiliger en rustiger wordt. Nadeel is dat je als Maanwijkbewoner niet even snel met de auto van en naar het centrumgebied Maximaplein kunt rijden. Maar daardoor wordt het wel weer aantrekkelijker om hier de fiets even voor te gebruiken.

Te zijner tijd willen wij deze optie aan de bewoners van de Maanwijk voorleggen. Afhankelijk van de reacties wordt bepaald welk vervolg hier aan gegeven met worden.

CONCREET/MEETBAAR EINDRESULTAAT

Geen sluihverkeer over de Apollolaan

INDIEN MOGELIJK, INSCHATTING VAN KOSTEN

Nader te bepalen

LOOPTIJD

Nader te bepalen

MAATSCHAPPELIJK RENDEMENT

Nader te bepalen

RISICO('s)

Nader te bepalen