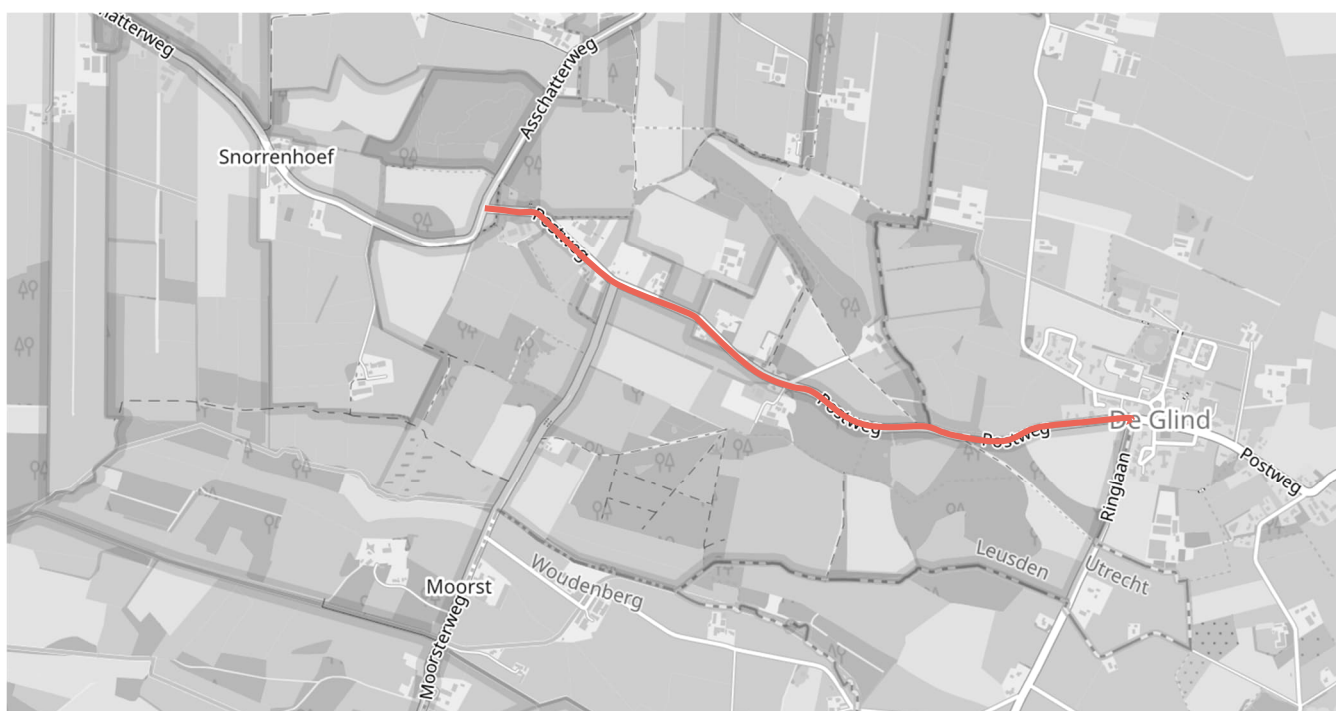


Verkeersstudie Postweg Leusden

Eindrapport
juli 2025



Sweco Nederland B.V.

Onderwerp

Projectnummer

Klant

Auteur

Versie

Datum

Documentreferentie

30129769

Verkeersstudie Postweg Leusden

51019232

Gemeente Leusden

Babette den Hollander/

Ramon Anbeek

2

18-07-2025

NL25-648800269-140176

Gecontroleerd door

Willem Scheper



Vrijgegeven door

Robert Coffeng

b.a. Tom van den Oever



Inhoudsopgave

Samenvatting	4
1 Inleiding	5
1.1 Aanleiding.....	5
1.2 Doel	5
2 Uitgangspunten en randvoorwaarden	6
2.1 Onderzoeksgebied	6
2.2 Mobiliteitsbeleid.....	6
2.3 Uitgangspunten	8
3 Huidige situatie	11
3.1 Huidig weginrichting	11
3.2 Wegontwerp richtlijnen.....	11
3.3 Verkeersstromen	12
3.3.1 Intensiteiten en snelheid	12
3.3.2 Herkomst-Bestemming	14
3.3.3 Ongevallenanalyse	15
3.4 Ervaringen gebruikers	15
3.4.1 De Fietzersbond.....	15
3.4.2 Bewoners	16
3.5 Conclusie.....	17
4 Varianten	18
5 Afweging varianten	24
5.1 Voor- en nadelen per variant.....	24
5.2 Afwegingskader	26
5.3 Conclusie.....	31
6 Uitwerking voorkeursvariant	32
6.1 Schetsontwerp.....	32
6.2 Aanbevelingen voor vervolg/fasering	34
Bijlage 1 – Profielen CROW	36
Bijlage 2 – Verkeerstellingen 2021	37
Bijlage 3 – Herkomst-Bestemming-kaarten	38
Bijlage 4 – Ongeval analyse	39
Bijlage 5 – Buurtoverleg.....	41
Bijlage 6 – Resultaten bewonersavonden	45
Bijlage 7 – Globale kostenraming	49
Bijlage 8 – Schetsontwerp	50

Samenvatting

Doelstelling: Postweg veiliger maken

De gemeente Leusden wil de Postweg veiliger maken en de verbinding aantrekkelijker maken als fietsroute zowel voor utilitair als recreatief gebruik. In de Uitvoeringsagenda van het Mobiliteitsplan Leusden is het veiliger maken van de Postweg opgenomen als een van de uit te werken projecten. De combinatie van een smal wegprofiel, hogere intensiteiten in de spitsuren, hoge snelheden, landbouwverkeer en fietsers die van hetzelfde wegprofiel gebruik maken, maken de weg onveilig. Naar verwachting vermijden veel fietsers momenteel dit deel van de Postweg, wat vanuit het mobiliteitsbeleid (stimuleren fietsverkeer) ongewenst is.

Variantenstudie: fietsvoorzieningen noodzakelijk voor veiligheid

Conclusie is dat binnen het bestaande wegprofiel geen veiliger situatie voor fietsers kan worden gecreëerd door het aanbrengen van fietsstroken. Het verlagen van de snelheid, het verbreden van de weg of een aparte fietsvoorziening zijn hiervoor kansrijke varianten. Een variant waarbij de Postweg wordt afgesloten voor autoverkeer is niet meegenomen in het onderzoek gezien de grote impact die dit heeft voor de bereikbaarheid en leefbaarheid voor de Postweg, De Glind, maar ook de Hessenweg en Achterveldsweg.

Vrijliggend fietspad nabij de Postweg beste oplossing

Vanuit de vergelijking van varianten komt een variant met een nabij gelegen vrijliggend fietspad over een groot deel van de Postweg als voorkeur naar voren. Met name op fietsveiligheid, sociale veiligheid en fietscomfort laat deze variant een grote verbetering zien ten opzichte van de huidige situatie. Fietsers worden daarbij van de rijbaan gehaald en aanvullend wordt doormiddel van plateau's snelheidsremmende maatregelen getroffen op de Postweg om de snelheid van het autoverkeer af te remmen en daarmee de verkeersveiligheid te vergroten.



Voor het wegdeel tussen de Asschatterweg en Moorsterweg is een vrijliggend fietspad dichtbij de Postweg ruimtelijk niet inpasbaar gebleken. Daarom wordt voorgesteld om fietsers en automobilisten van dezelfde rijbaan gebruik te laten houden, maar veiligheidsmaatregelen te treffen voor de fietser. De snelheid wordt verlaagd van 60 km/u naar 30 km/u en de markering wordt verwijderd, waardoor fietsers visueel meer ruimte krijgen en het voor automobilisten duidelijker is dat de rijbaan gebruikt wordt door auto én fiets.

In de voorkeursvariant is op twee locaties sprake van oversteekbewegingen tussen het fietspad en de rijbaan. Dat vormt een potentieel veiligheidsrisico, maar is in vergelijking met een variant met fietsstroken aanzienlijk veiliger, omdat over grote lengte de fietsers een eigen rijbaan hebben. Op de oversteeklocaties zijn snelheidsremmende maatregelen voor het autoverkeer voorzien om de veiligheid te borgen.

1 Inleiding

1.1 Aanleiding

De Postweg, een belangrijke schakel in het regionale fietsnetwerk, verbindt De Glind met Leusden en dient als de primaire fietsroute tussen deze twee plaatsen. Echter, ondanks deze cruciale rol, ontbreken er specifieke fietsvoorzieningen op de weg. Fietzers en automobilisten zijn hierdoor genoodzaakt de rijbaan te delen, wat de veiligheid van fietsers in gevaar brengt, vooral tijdens spitsuren. De beperkte breedte van de weg laat zelfs geen ruimte voor fietssuggestiestroken. Bovendien wordt de Postweg vaak gebruikt als sluiproute door autoverkeer dat tussen Leusden, Amersfoort, de A28 en Barneveld, de A30 rijdt. De extra verkeersdruk in combinatie met fietsers op de weg leidt regelmatig tot gevaarlijke situaties op deze bochtige weg. In de weekenden zijn er daarnaast veel motoren op de weg te vinden.

De gemeente Leusden wil de Postweg veiliger maken en de verbinding aantrekkelijker maken als fietsroute zowel voor utilitair als recreatief gebruik. In de Uitvoeringsagenda van het Mobiliteitsplan Leusden is het veiliger maken van de Postweg opgenomen als een van de uit te werken projecten.

Sweco is gevraagd om een advies uit te brengen voor de herinrichting. De plannen voor de herinrichting worden ontwikkeld in nauwe samenwerking met de direct betrokkenen, waaronder de Fietzersbond en bewoners.



1.2 Doel

Het primaire doel van het onderzoek is het creëren van een veiliger en aantrekkelijker Postweg voor fietsers, als onderdeel van een toekomstige, aantrekkelijke nood-zuidfietsverbinding door Leusden. Door het ontwikkelen van verschillende herinrichtingsvarianten, inclusief de mogelijkheid van een vrijliggend fietspad, streeft het onderzoek ernaar een oplossing te vinden die de veiligheid verhoogt en de Postweg transformeert tot een sleutelroute voor fietsverkeer in de regio. Hierbij wordt rekening gehouden met utilitair en recreatief gebruik, aangezien beide type fietsers zich op dit moment op de Postweg bevinden (of de weg bewust ontwijken).

2 Uitgangspunten en randvoorwaarden

2.1 Onderzoeksgebied

Het onderzoeksgebied betreft een specifiek deel van de regio dat Leusden en De Glind met elkaar verbindt. Op de weg is zowel lokaal als doorgaand verkeer te vinden. Het onderzoeksgebied is gevisualiseerd op onderstaande kaart (figuur 2.1). Het studiegebied, waar gezocht wordt naar maatregelen, betreft de Postweg tussen De Glind en de Asschatterweg.



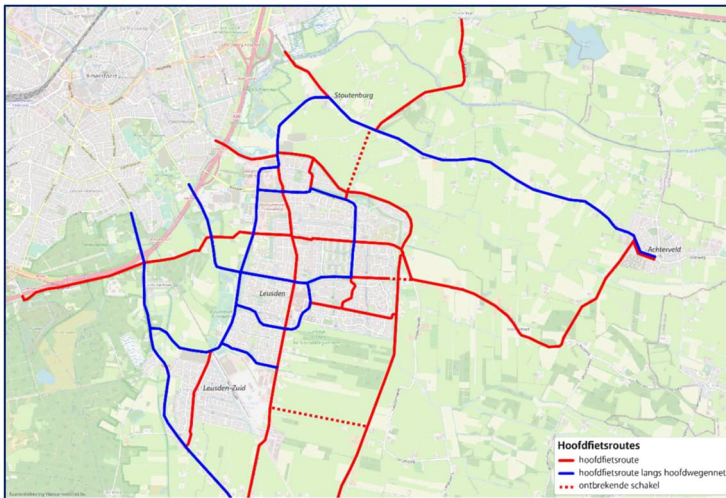
Figuur 2.1 Onderzoeksgebied met studiegebied weergegeven in rood

2.2 Mobiliteitsbeleid

In de gemeente Leusden wordt een vooruitstrevend mobiliteitsbeleid gevoerd dat zich richt op duurzaamheid, verkeersveiligheid en het stimuleren van actieve vervoerswijzen zoals fietsen en lopen. Dit beleid is vastgelegd in het Mobiliteitsplan “Leusden kijkt vooruit”, dat een tijdshorizon heeft tot 2030 en een doorkijk biedt naar de periode daarna. Het plan is gericht op het bevorderen van een economisch en duurzaam perspectief voor de gemeente en integreert nauw met andere beleidsvelden zoals duurzaamheid, economische en ruimtelijke ontwikkeling, leefbaarheid en milieu.

Een van de kernopgaven van het mobiliteitsbeleid in Leusden is het zorgen voor een duurzame mobiliteitsontwikkeling. Dit houdt in dat de bestaande hoofdinfrastructuur voor autoverkeer optimaal benut wordt en dat aanpassingen pas overwogen worden als andere maatregelen, zoals het stimuleren van fietsen, lopen en openbaar vervoer, onvoldoende blijken. De gemeente ziet geen noodzaak voor nieuwe hoofdinfrastructuur voor autoverkeer.

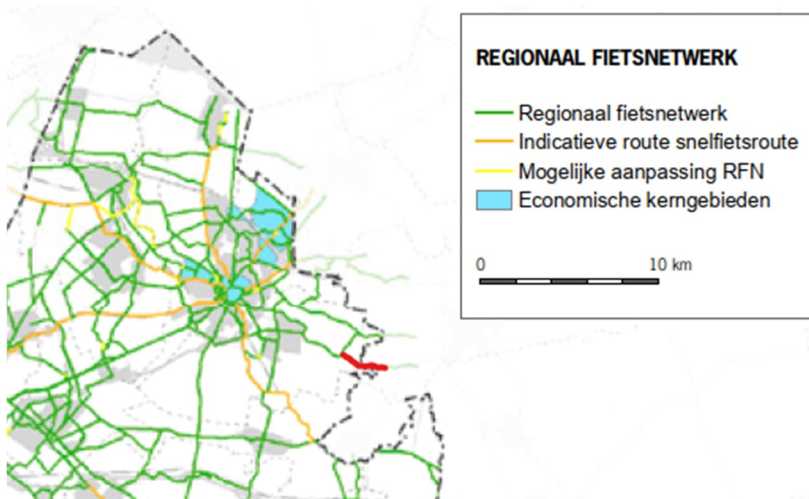
Specifiek voor fietsers worden de voorzieningen verbeterd om het fietsgebruik te stimuleren. Dit betekent dat fietsen binnen de gemeente (vrijwel) altijd sneller moet zijn dan reizen met de auto. Veilige stallingen en plezierige fietsroutes zijn hierbij essentieel. De gemeente Leusden streeft ernaar om tussen 2020 en 2025 uitgeroepen te worden tot fietsgemeente van Nederland. De Postweg wordt door de gemeente niet geschaald onder de hoofdfietsroutes. Echter, door het algehele belang om fietsgebruik te stimuleren is de Postweg wel een belangrijke schakel.



Figuur 2.2 Hoofdfietsroutes gemeente Leusden

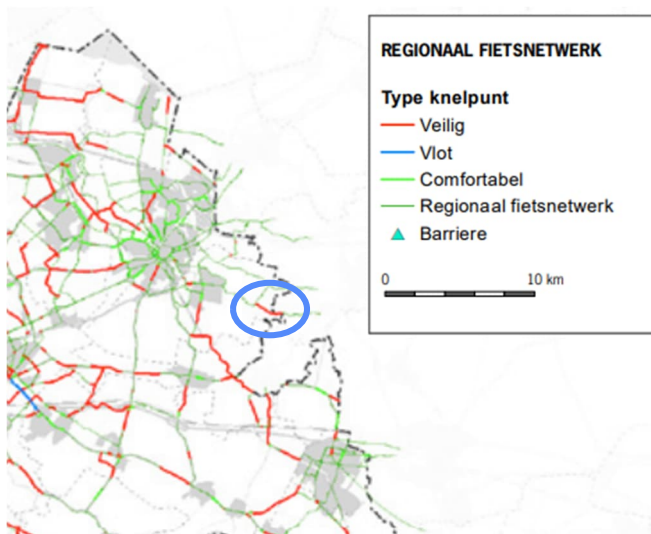
In het kader van het mobiliteitsbeleid in Leusden en Utrecht wordt er ook aandacht besteed aan de inrichting van wegen zoals de erftoegangswegen buiten de bebouwde kom (ETW), waarbij de Postweg als voorbeeld kan dienen. Deze wegen hebben een snelheidslimiet van 60 km/u en zijn vaak ingericht voor gemengd verkeer. De veiligheid en het comfort van fietsers zijn hierbij belangrijke overwegingen, vooral omdat de snelheid van 60 km/u door gemotoriseerd verkeer op smalle wegen risico's met zich mee kan brengen.

In het "Uitvoeringsprogramma fiets 2019-2023" van de provincie Utrecht zijn deze principes verder uitgewerkt. De kwaliteitseisen voor het fietsnetwerk omvatten onder andere een comfortabel en vlak wegdek, voorrang voor fietsers in verblijfsgebieden, goede verlichting en veilige oversteekvoorzieningen. Zoals te zien op onderstaande kaart wordt de Postweg hierin opgenomen als onderdeel van het regionale fietsnetwerk (aangegeven in rood).



Figuur 2.3 Regionaal fietsnetwerk met de postweg aangegeven in rood

In het uitvoeringsprogramma zijn geen verdere ontwerpeisen opgenomen voor het regionale fietsnetwerk. Wel blijkt uit onderstaande kaart dat de provincie de Postweg aanwijst als een weg waar de veiligheid voor fietsers verbeterd moet worden. Dit geeft extra aanleiding voor dit onderzoek.



Figuur 1.4 Locaties die in het Regionale Fietsnetwerk afwijken van de kwaliteitseisen van de provincie, volgens het "Uitvoeringsprogramma fiets 2019-2023" (Postweg met blauw omcirkeld)

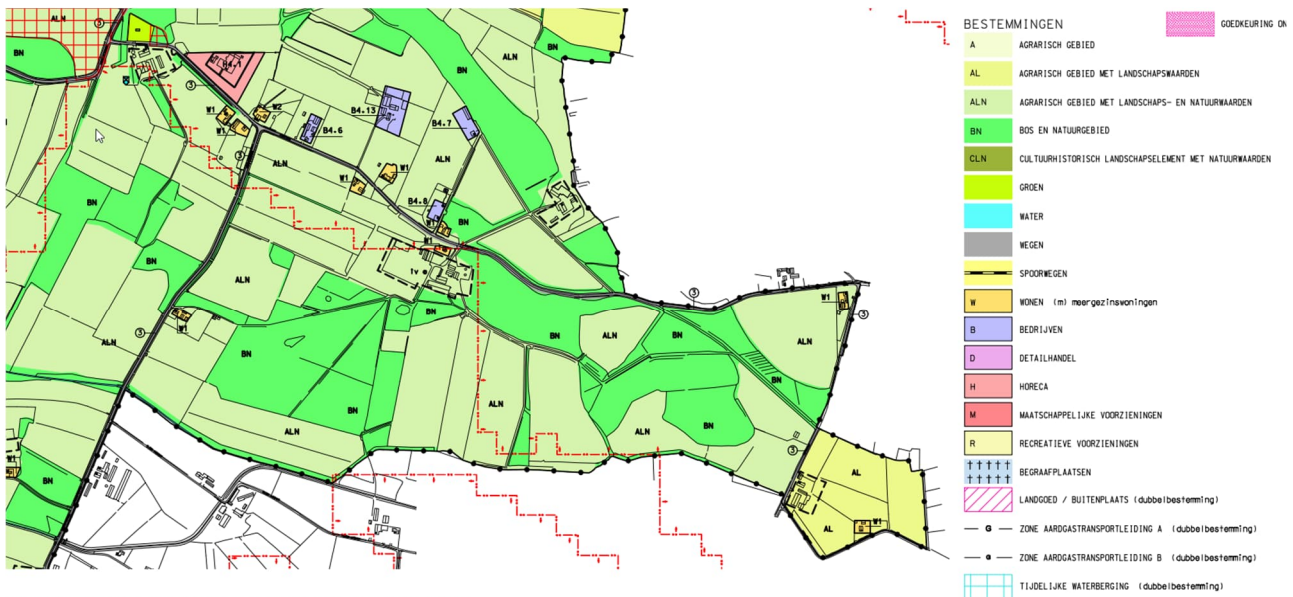
Samenvattend zet het mobiliteitsbeleid in Leusden en Utrecht in op een toekomstbestendige, duurzame en veilige infrastructuur met een sterke nadruk op de bevordering van fietsgebruik en het creëren van een aantrekkelijke en veilige fietsomgeving. De ETW60 speelt hierin een belangrijke rol als onderdeel van de veilige en duurzame infrastructuur buiten de bebouwde kom.

2.3 Uitgangspunten

Voor dit project wordt uitgegaan van de volgende uitgangspunten:

Verkeersveiligheid: De voornaamste aanleiding voor dit onderzoek is de bezorgdheid om de verkeersveiligheid. Daarom geldt dit onderdeel tijdens dit onderzoek als belangrijkste uitgangspunt tijdens de ontwerpfase en het uiteindelijke ontwerp.

Bestemmingsplan: Voor dit project is het bestemmingsplan voor het buitengebied (2009) relevant. In onderstaande figuur is een deel van de plankaart opgenomen. Te zien is dat er een groot stuk grond rondom de Postweg ligt dat valt onder de categorie 'Bos en Natuurgebied'. In het bestemmingsplan wordt daar het volgende over gezegd: "Nieuwe plannen, projecten of handelingen binnen en in de nabijheid van deze gebieden die significante gevolgen hebben voor de te behouden waarden en kenmerken, zijn niet toegestaan. De uitzondering hierop is van toepassing als er geen reële alternatieven zijn én er sprake is van redenen van groot openbaar belang ('nee, tenzij'-beleid)." Voor uitvoering moet dus worden gekeken of de oplossing hieraan voldoet of dat een wijziging van het bestemmingsplan nodig is.



Figuur 2.5 Plankaart vanuit het bestemmingsplan

Eigendomsgrenzen: De Postweg grenst aan gebieden met diverse beheerders, zoals Stichting de Boom, die het grootste groengedeelte langs de weg beheert. Eventuele aanpassingen in de infrastructuur moeten in overleg met deze en andere grondeigenaren gebeuren om mogelijkheden zoals grondruil te verkennen.

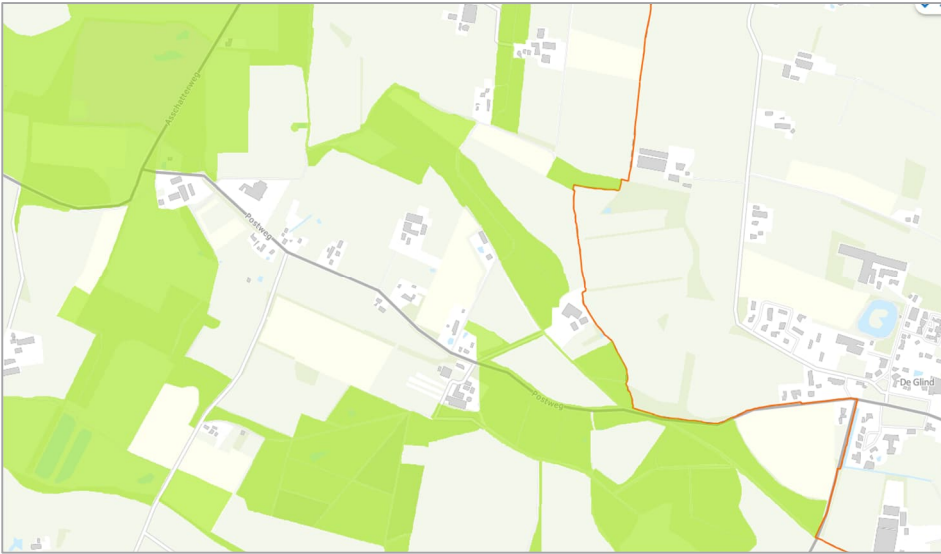
Ecologie: De natuur speelt een belangrijke rol in het gebied en de aanwezigheid van bomen en andere natuurlijke elementen vereist zorgvuldige planning, ook met het oog op de ondergrondse ruimte voor wortelgroei. Daarnaast moet rekening gehouden worden met de waterhuishouding.

Archeologie: Gezien de kans op archeologische vondsten in de bodem naast de Postweg, wordt er een archeologisch onderzoek uitgevoerd voordat de werkzaamheden starten.

Kabels en leidingen: Op verschillende punten langs de Postweg liggen kabels en leidingen dicht aan het oppervlak en nabij de weg. Het is van belang dat het definitieve ontwerp hiermee rekening houdt.

Stakeholders: Het gebied kent veel belanghebbenden, waaronder de Fietzersbond, aanwonenden, lokale bedrijven en verschillende bestuurlijke lagen zoals gemeentes en provincies. Deze actoren worden betrokken bij het project om te zorgen voor een breed draagvlak.

NNN-gebieden: Het projectgebied omvat delen die mogelijk vallen onder het Natuurnetwerk Nederland (NNN), voorheen bekend als de Ecologische Hoofdstructuur (EHS). Het NNN is een netwerk van bestaande en toekomstige natuurgebieden in Nederland, gericht op het behoud en ontwikkelen van biodiversiteit. Activiteiten binnen of nabij NNN-gebieden dienen de natuurwaarden te respecteren en bij te dragen aan de ecologische doelstellingen van het netwerk. In het ontwerp en de uitvoering van het project wordt beoordeeld of de maatregelen in overeenstemming zijn met de richtlijnen voor NNN-gebieden, waarbij verstoring van de natuur wordt geminimaliseerd en ecologische verbeteringen worden nagestreefd. Op onderstaande kaart is de locatie van NNN-gebied rondom de Postweg weergegeven.



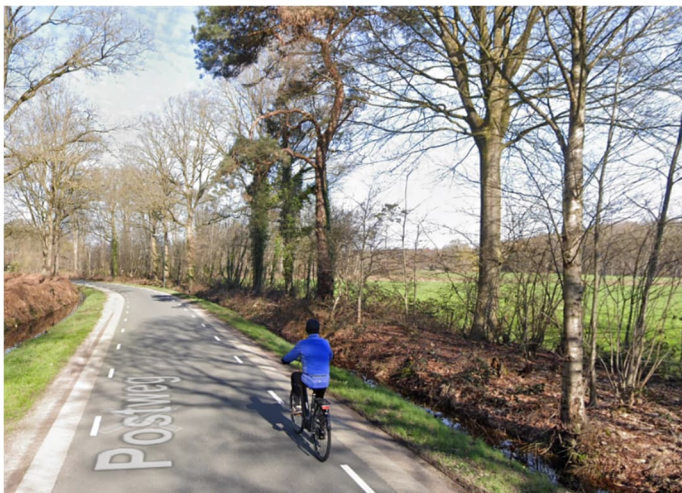
Figuur 2.6 NNN-gebied (groen) in de omgeving van de Postweg juni 2024

3 Huidige situatie

Voor de ontwikkeling van een effectieve herinrichting is het van belang om een goed beeld van de huidige situatie te verkrijgen. Dit beeld is samengesteld uit zowel kwantitatieve data als kwalitatieve ervaringen van bewoners, de Fietzersbond en betrokken gemeenten.

3.1 Huidig weginrichting

Op onderstaande afbeelding is de Postweg te zien. Kenmerkend voor deze weg is de beperkte breedte (4,3m, exclusief bermbeton), die het voor auto's lastig maakt om elkaar te passeren zonder uit te wijken naar de berm. Bij lage verkeersintensiteit levert dit normaal gesproken geen problemen op, maar bij hoge intensiteit kan het leiden tot risicovolle situaties. De beschadigde bermen laten zien waar voertuigen regelmatig de ruimte buiten de rijbaan moeten benutten om elkaar te kunnen passeren. In dergelijke omstandigheden kan een fietser die de weg deelt met auto's in een gevaarlijke positie worden gedwongen.



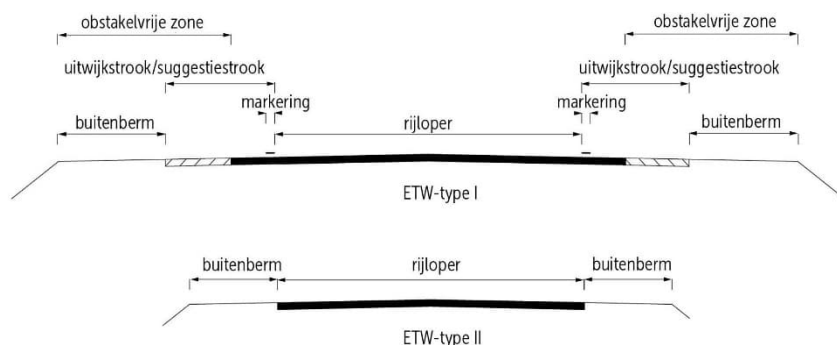
Figuur 3.1 Afbeelding van de Postweg (bron: Streetview Google Maps)

3.2 Wegontwerp richtlijnen

Elk wegtype kent zijn eigen ontwerprichtlijnen. De richtlijnen voor de Postweg zijn hier verder toegelicht.

Bij het ontwerpen van wegen waar fietsers deel uitmaken van het verkeer, worden specifieke richtlijnen toegepast, zoals die zijn vastgelegd door het CROW. Voor de Postweg, die wordt geclassificeerd als een erftoegangsweg buiten de bebouwde kom (ETW), is dit ook het geval. Deze wegen zijn vaak te vinden in landelijke en poldergebieden en hebben minder strikte inrichtingseisen. Op ETW's, waar doorgaans een snelheidslimiet van 60 km/u geldt, is er vaak sprake van gemengd verkeer. Voor de veiligheid en het comfort van fietsers is een snelheid van 60 km/u door gemotoriseerd verkeer, zeker op smalle wegen niet ideaal. Menging is alleen aanvaardbaar bij een lage verkeersintensiteit, als het gemotoriseerde verkeer zich aan de snelheidslimiet houdt en er weinig fietsers zijn. Erftoegangswegen buiten de bebouwde kom kennen twee vormen: ETW-1 met markering en ETW-2 zonder.

Factoren zoals auto- en fietsintensiteiten, openbaar vervoer en wegbreedte bepalen of lengtemarkering wordt toegepast. De Postweg valt onder de categorie ETW-1.



Figuur 3.2 Dwarsprofiel ETW- type I en II (CROW)

Wanneer een wegvak op een erfgoedtoegangsweg buiten de bebouwde kom geen deel uitmaakt van het hoofd fietsnetwerk, is menging van verkeer mogelijk bij lage verkeersintensiteit en -snelheid. Echter, bij een verkeersintensiteit van ongeveer 2.000 motorvoertuigen per etmaal is het noodzakelijk om na te denken over fietsvoorzieningen. Bij voorkeur komt er een vrijliggend fietspad, maar brede fietsstroken kunnen in bepaalde omstandigheden ook een passende oplossing zijn. Als de verkeersintensiteit stijgt boven de 2.000 à 2.500 motorvoertuigen per etmaal, dan zijn specifieke voorzieningen voor fietsers onmisbaar. In Bijlage – Profielen CROW zijn de standaardprofielen voor de weg en het fietspad weergegeven

Een ander belangrijk aspect van erfgoedtoegangswegen buiten de bebouwde kom is het landbouwverkeer. Bij een aanzienlijke aanwezigheid van dit type verkeer kan een breder wegprofiel nodig zijn dan verkeerstechnisch gezien nodig zou zijn, vooral vanuit het oogpunt van veiligheid. Om ervoor te zorgen dat de randen van de weg niet beschadigen, kan extra breedte soms gevonden worden in de vorm van bermverharding, wat het rijvlak voor auto's smaller houdt. Deze bermverharding dient stevig te zijn en voor fietsers vergevingsgezind, wat betekent dat het naadloos moet aansluiten op de weg. Grasbetonstenen (met de platte zijde naar boven) of gestort bermbeton zijn hier het meest geschikt voor. Het gebruik van ribbelasfalt of puinverharding wordt afgeraden vanwege de veiligheid voor fietsers en geluid- en trillinghinder.

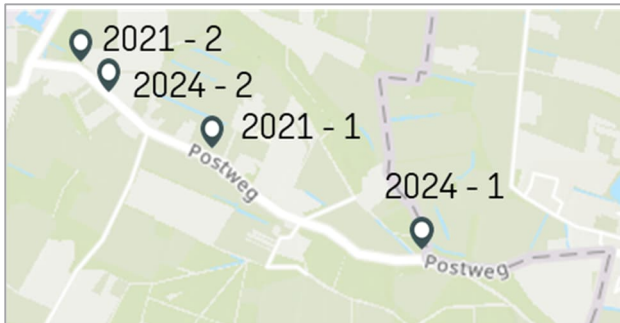
3.3 Verkeersstromen

De analyse van de huidige verkeerssituatie is gebaseerd op verkeerstellingen uitgevoerd in november 2021 en maart 2024. Daarnaast is er gekeken naar TomTom-data en ongeval-data. Deze gegevens bieden inzicht in de verkeersintensiteit, herkomst en bestemming van de reizigers en het aantal en de aard van de verkeersongevallen. Bij de verkeerstellingen is er onderscheid gemaakt tussen de verschillende soorten verkeersdeelnemers.

3.3.1 Intensiteiten en snelheid

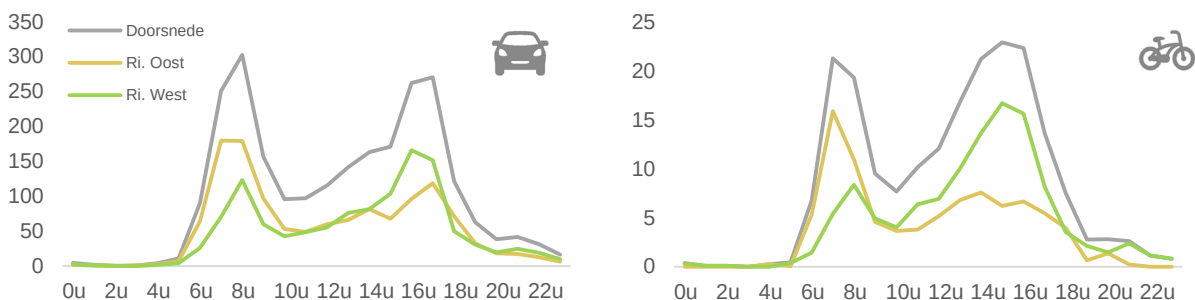
Verkeerstellingen zijn op twee locaties, op twee momenten, langs de Postweg uitgevoerd. De exacte posities zijn aangegeven op de bijgevoegde kaart.

De resultaten uit 2021 zijn bijgevoegd in Bijlage – Verkeerstellingen 2021.
In deze analyse is gefocust op de meest recente tellingen uit maart 2024.



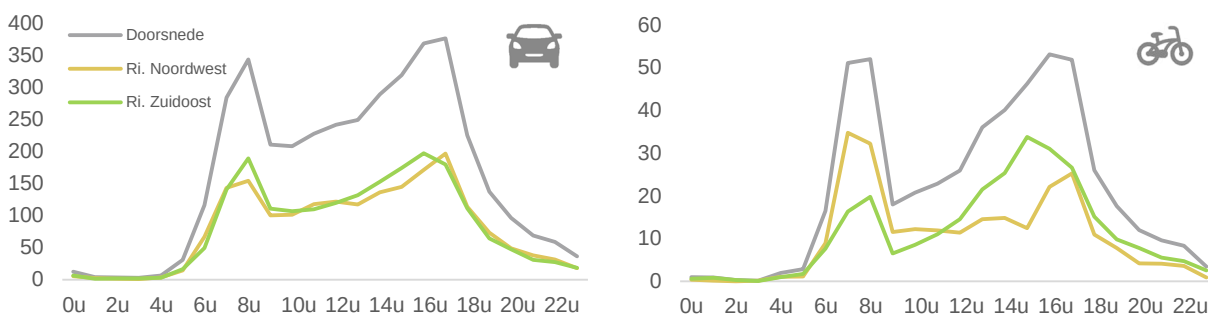
Figuur 3.3 Tellocaties Postweg november 2021 en maart 2024

De dagelijkse verkeersintensiteit varieert op deze locaties. Op de tellocaties is onderscheid gemaakt tussen lichte, middelzware en zware voertuigen en fietsers. Op de eerste tellocatie is vastgesteld dat op een werkdag de etmaalintensiteit bestaat uit 2.460 motorvoertuigen, waaronder 140 vracht- en landbouwvoertuigen, wat neerkomt op 6% van het totale verkeer. Daarnaast werd er een aantal van 200 fietsers per etmaal geregistreerd. Op een weekenddag waren deze aantallen respectievelijk 1.390 motorvoertuigen, waarvan 50 vracht- of landbouwvoertuigen (4%), en aanvullend 200 fietsers (tellingen 2024). Het exacte uurverloop is te zien in onderstaande figuren.



Figuur 3.4 Uurverloop motorvoertuigen en fietsers op een werkdag per rijrichting tellocatie 2024 - 1

De tweede tellocatie liet op een werkdag een etmaalintensiteit zien van 3.920 motorvoertuigen, waarvan 390 vracht- en landbouwvoertuigen (10%), en daarnaast 520 fietsers. In het weekend daalde dit naar 2.860 motorvoertuigen, met 110 vracht- of landbouwvoertuigen (4%), en daarnaast 460 fietsers (tellingen 2024). Gedetailleerde grafieken tonen het verloop van de intensiteiten over de dag.



Figuur 3.5 Uurverloop motorvoertuigen en fietsers op een werkdag per rijrichting tellocatie 2024 - 2

Op basis van deze intensiteiten verwachten wij geen structurele vertragingen ten gevolge van verkeersdrukte. Desondanks kan de huidige inrichting van de Postweg, in combinatie met de verkeersaantallen en de aanwezigheid van vracht- en landbouwverkeer, leiden tot een gevoel van onveiligheid bij fietsers, zowel op werkdagen als in het weekend. De intensiteiten zijn sinds 2021 toegenomen (daarbij moet vermeld worden dat er in 2021 sprake kan zijn geweest van invloed vanuit de Coronapandemie).

Door de wegingdeling is het voor motorvoertuigen niet mogelijk om elkaar te passeren zonder uit te wijken naar de zijkant van de weg richting de berm, waar fietsers zich ook bevinden. Hierdoor kunnen fietsers in potentieel gevaarlijke situaties belanden. Hoge snelheden kunnen deze situaties verergeren. Om dit in beeld te brengen is er gekeken naar de V85-snelheid. V85 verwijst naar de snelheid die door 85% van het verkeer niet wordt overschreden. Het wordt vaak gebruikt als een indicator voor het ontwerpen van veilige snelheidslimieten en wegen. In de meest recente metingen ligt de V85-snelheid respectievelijk op 66 en 67 km/u. Voor wegen met een maximale snelheid van 60 km/u en gedeeld verkeer is dit een hoge snelheid. Deze hoge snelheden vlak langs fietsers zijn ongewenst en kunnen tot gevaarlijke situaties leiden.

Het aantal fietsers is in vergelijking met het aantal auto's in de huidige situatie beperkt. Per dag maken nu circa 200 tot 500 fietsers gebruik van de route via de Postweg. Vanuit de ervaringen van bewoners (zie ook 3.4.2) blijkt dat veel mensen de route Postweg als fietsroute mijden en er voor kiezen om met de auto te gaan of een andere route te nemen. Verwacht wordt dat met een verbetering van de veiligheid en kwaliteit van deze fietsroute het aantal fietsers gaat stijgen. Het draagt daarmee ook bij aan de hogere mobiliteitsdoelstellingen van de gemeente, waarin het fietsen wordt gestimuleerd. De ervaring van de aanleg van het vrijliggende fietspad op de Asschatterweg leert, dat het aantal fietsers flink is toegenomen nadat het fietspad is gerealiseerd.

3.3.2 Herkomst-Bestemming

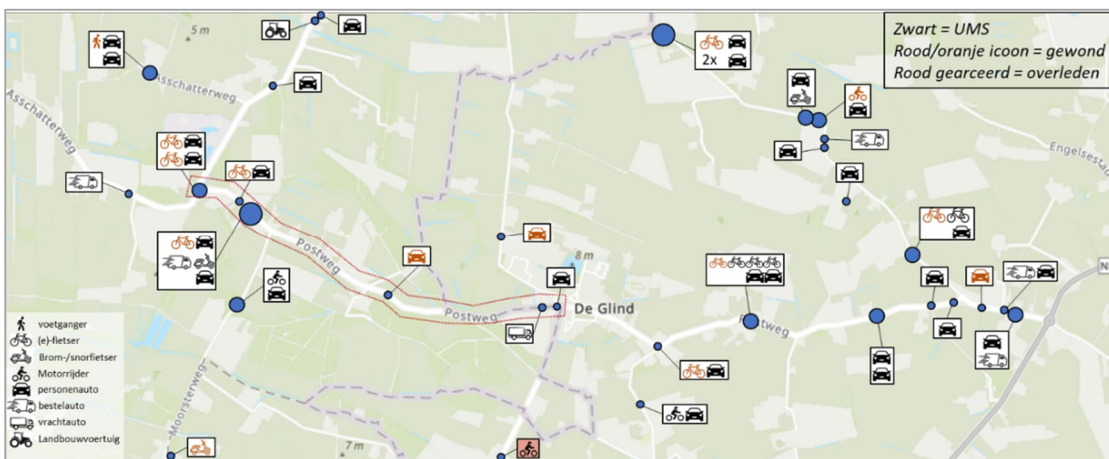
De analyse van herkomst en bestemming van het motorvoertuigenverkeer op de Postweg is uitgevoerd met behulp van data vanuit navigatiesystemen (TomTom-data). Met de selected-link-analyse is voor beide rijrichtingen op een werkdag onderzocht welke routes het verkeer volgt. De resultaten van deze analyse, gevisualiseerd op kaarten, van de ochtend- en avondspits in beide richtingen, zijn opgenomen in Bijlage – Herkomst-Bestemming kaarten.

Uit de data blijkt dat een aanzienlijk deel van het verkeer in de richting van Leusden als eindbestemming Leusden zelf heeft. Een ander deel van dit verkeer vervolgt de reis naar belangrijke verkeersknooppunten, zoals de A28 richting Utrecht of de A1 richting Hoevelaken. Ongeveer de helft van het verkeer richting Leusden is afkomstig van de A30 of A12. De overige voertuigen komen uit de directe omgeving van de Postweg.

In tegenovergestelde richting, richting De Glind, is gebleken dat meer dan de helft van het verkeer afkomstig is uit Leusden. Verkeer dat doorrijdt komt meestal van de A28 of A1. De bestemming van ongeveer de helft van de reizigers die richting De Glind gaan, ligt in de richting van de A30. Een kleiner deel heeft de A12 als einddoel, terwijl de rest lokale bestemmingen betreft.

3.3.3 Ongevallenanalyse

De analyse van verkeersongevallen in de periode 2018-2023 is weergegeven in de afbeelding hieronder. Het is van belang om te erkennen dat de registratie van ongevallen niet altijd volledig is; met name ongevallen die enkel leiden tot materiële schade worden vaak niet gemeld. Verder bestaat het vermoeden dat een aantal fietsers de Postweg vermijdt wegens veiligheidszorgen. Uit de visualisatie blijkt dat er in de genoemde periode 43 ongevallen zijn gemeld, waarvan 9 binnen het studiegebied. Voor meer gedetailleerde informatie over de ernstige incidenten die zich op de Postweg hebben voorgedaan, verwijzen we naar de Bijlage – Ongeval analyse.



Figuur 3.6 Resultaten ongeval analyse 2018-2023

Verder is er gekeken naar de verkeersveiligheidskaart met de CROSS-score, die de veiligheid van trajecten en kruispunten binnen de gemeente Leusden beoordeelt. Hieruit is gebleken dat het kruispunt van de Asschatterweg en de Postweg in de periode 2018-2022 op de achtste plaats staat in de lijst van 'gevaarlijke' locaties. Dit is een daling van vijf plaatsen ten opzichte van de voorgaande periode 2017-2021, maar nog altijd vrij hoog. Een visuele representatie hiervan is opgenomen in de Bijlage – Ongevallen analyse.

3.4 Ervaringen gebruikers

De subjectieve perceptie van veiligheid speelt een belangrijke rol in dit project, naast de objectieve inzichten die uit data-analyse zijn verkregen. Om begrip te krijgen van deze gevoelsmatige veiligheid, zijn gesprekken gevoerd met belanghebbenden, waaronder vertegenwoordigers van de gemeente Leusden, de Fietzersbond en bewoners tijdens een georganiseerde bewonersavond. De volgende paragrafen lichten de verkregen ervaringen en perspectieven nader toe.

3.4.1 De Fietzersbond

De Fietzersbond benadrukt de belangrijke rol van de Postweg voor scholieren en woon-werkverkeer, die voornamelijk tijdens de spits de weg gebruiken. De bond erkent het belang van een wegindeling die rekening houdt met deze piekmomenten. De bond benadrukt dat, hoewel de aanleg van een vrijliggend fietspad een veilige oplossing zou zijn, deze ontwikkeling tijd vergt en daarom ook de tussenliggende fase van belang is.

Er is een behoefte aan tijdelijke maatregelen die de veiligheid voor fietsers op korte termijn kunnen verbeteren, voordat een definitieve herinrichting gerealiseerd is.

Bij het overwegen van snelheidverlagende maatregelen is het volgens de Fietzersbond van cruciaal belang dat deze niet alleen effectief zijn in het verminderen van de snelheid van auto's en landbouwverkeer, maar ook dat ze geen negatieve impact hebben op fietsers. De bond uit zorgen dat als automobilisten snelheidsbeperkende maatregelen kunnen omzeilen, dit nieuwe risico's voor fietsers kan creëren. Specifieke aandacht voor de impact van landbouwverkeer is nodig, aangezien dit een substantiële bijdrage levert aan het gevoel van onveiligheid bij fietsers op de Postweg.

3.4.2 Bewoners

De perspectieven van de lokale bewoners omtrent de huidige situatie zijn in kaart gebracht tijdens de eerste bewonersavond op 7 februari 2024. Daarnaast is er tijdens het startoverleg met de projectgroep gesproken over eigen ervaringen. De ervaringen zijn hieronder verder toegelicht.

Startoverleg

Er is met de projectgroep gesproken over hun eigen ervaringen op de Postweg. De ervaringen van deelnemers aan het startoverleg benadrukken de zorgwekkende verkeerssituatie op de Postweg voor zowel automobilisten als fietsers. De weg wordt niet als uitnodigend ervaren voor fietsers, mogelijk resulterend in een lagere fietsintensiteit dan zou kunnen als de weg veiliger was. De breedte van de weg staat veilig inhalen niet toe, wat vooral voor fietsers een gevoel van onveiligheid oplevert. Sommige deelnemers geven zelfs aan hun kinderen niet per fiets over de Postweg te laten reizen, wat de bezorgdheid over de veiligheid benadrukt. Aan de andere kant wordt niet door iedereen de noodzaak voor verandering gezien.

Voor automobilisten is het duidelijk dat de intensiteit van het autoverkeer aanzienlijk is toegenomen sinds de laatste aanpassingen in 2017, met name door de route als sluipteg te gebruiken bij omleidingen. Dit heeft geleid tot meer klachten, vooral van fietsers, en maakt de situatie gevaarlijker, vooral voor kwetsbare groepen zoals kinderen met een beperking die de weg gebruiken om naar school te reizen. Daarnaast verhoogt de aanwezigheid van motorrijders in de zomermaanden, vaak met hoge snelheden, de risico's voor fietsers verder.

Bewonersavond - 7 februari 2024

Inwoners van zowel De Glind als Leusden, bestaande uit bewoners van de huizen direct gelegen aan de Postweg en van de omliggende omgeving, waren aanwezig. Met behulp van kaarten konden zij specifieke punten van zorg en hun wensen kenbaar maken. Een gedetailleerd overzicht van de uitkomsten van deze sessie is terug te vinden in de Bijlage – Resultaten bewonersavonden. De belangrijkste zorgen waren gerelateerd aan hoge intensiteiten, hoge gereden snelheden en de hoeveelheid landbouwverkeer. Deze drie aspecten zorgen voor een groot gevoel van onveiligheid bij fietsers.

Daarnaast heeft een buurtoverleg plaatsgevonden, waar een uitgebreide analyse is uitgevoerd van de huidige en gewenste situatie.

Hierbij werd ook uitgebreid gesproken over de kruising met de Moorsterweg, welke om extra aandacht vraagt in dit project. Dit verslag is te vinden in de Bijlage – Buurtoverleg.

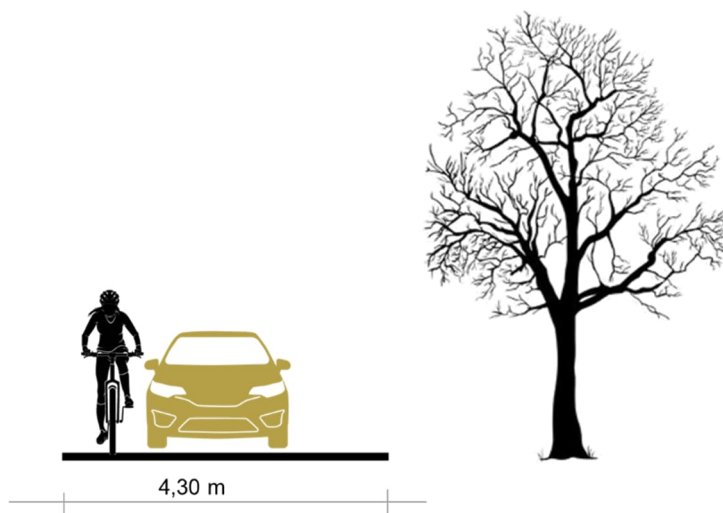
3.5 Conclusie

Op basis van de analyse van de huidige situatie kan geconcludeerd worden dat de Postweg tussen de Glind en de Asschatterweg op dit moment als onveilig wordt ervaren. De combinatie van een smal wegprofiel, hogere intensiteiten in de spitsuren, hoge snelheden, landbouwverkeer en fietsers die van hetzelfde wegprofiel gebruik maken, maken de weg onveilig. Naar verwachting vermijden veel fietsers momenteel dit deel van de Postweg, wat vanuit het mobiliteitsbeleid (stimuleren fietsverkeer) ongewenst is.

4 Varianten

Na het evalueren van de bestaande situatie betreffende de Postweg zijn er verschillende oplossingen in kaart gebracht om de geconstateerde problemen aan te pakken. In dit hoofdstuk zijn de vier herinrichtingvarianten verder toegelicht, elk verduidelijkt met een dwarsprofiel. Voor een goede vergelijking is ook een beschrijving van de huidige situatie opgenomen. In hoofdstuk 5 zijn de voor- en nadelen van de varianten beschreven, welke zijn aangevuld aan de hand van de gesprekken tijdens de bewonersavonden. Ook de uiteindelijke voorkeur voor een ontwerp is beschreven in hoofdstuk 5, aan de hand van een afwegingskader.

Huidig wegprofiel



Figuur 4.1 Wegprofiel in de huidige situatie

Het wegprofiel van de Postweg biedt in de huidige situatie fietsers met gezien de intensiteit van het autoverkeer onvoldoende veiligheid (figuur 9). Dit heeft zowel te maken met het ontbreken van fietsvoorzieningen, als de beschikbare breedte van de weg (4,3m, exclusief bermbeton). Als inrichtingsvariant binnen het huidige profiel is gekeken naar de mogelijkheid voor het aanbrengen van fietsstroken. De huidige verhardingsbreedte van de weg (4,3m, exclusief bermbeton) is onvoldoende om fietsstroken van een veilige breedte aan te brengen. De minimale maatvoering van een fietsstrook is 1.70m. Binnen het bestaande profiel blijft met twee fietsstroken aan weerszijden van de weg slechts 0,7m over voor de rijloper. Een auto zal dan altijd deels gebruik moeten maken van de fietsstroken wat kan leiden tot gevaarlijke situaties. Fiets en autoverkeer in tegengestelde richting komt elkaar frontaal tegen. Smallere fietsstroken is een mogelijkheid, maar biedt voor fietsers geen veiligere situatie.

Conclusie is dat binnen het bestaande wegprofiel geen veiligere situatie voor fietsers kan worden gecreëerd door het aanbrengen van fietsstroken. Het verlagen van de snelheid, het verbreden van de weg of een aparte fietsvoorziening zijn hiervoor kansrijkere varianten. In de onderzochte varianten is dit nader uitgewerkt.

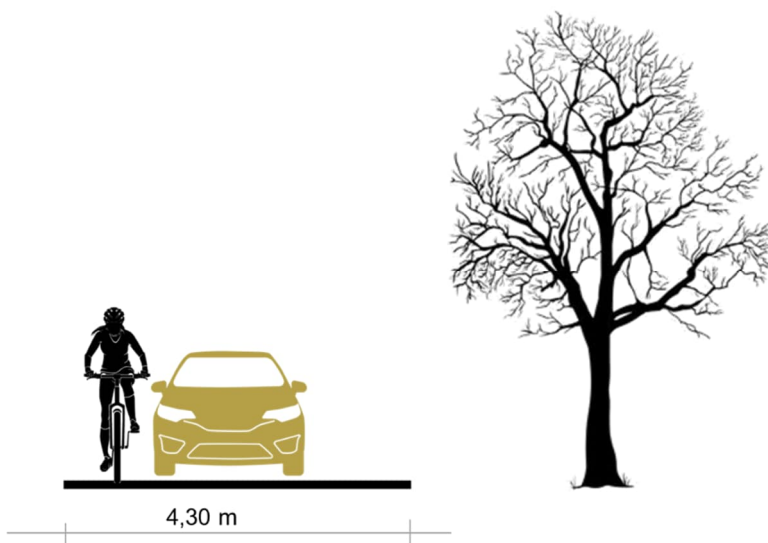
Beïnvloeden intensiteit autoverkeer

Een ander alternatief om de verkeerssituatie veiliger te maken is het verminderen van het (doorgaande) verkeer op de Postweg. In dit project is geen variant meegenomen, waarin de Postweg volledig wordt afgesloten voor autoverkeer. Dit is gedaan omdat dat tot verschuivingen leidt van verkeer naar andere wegen en daarmee van grote invloed is op de bereikbaarheid en leefbaarheid in een groter studiegebied. Het leidt bijvoorbeeld tot een toename van verkeer op de Achterveldseweg en Hessenweg. Tevens heeft het grote impact op de bereikbaarheid van De Glind. Deze variant valt daarmee buiten de scope van dit onderzoek. Wel wordt in de varianten gezocht naar maatregelen die de route minder aantrekkelijk maken voor doorgaand verkeer.

Onderzochte varianten

Vanuit het overleg met de gemeente Leusden en op basis van inbreng vanuit de bewoners zijn oplossingsvarianten opgesteld. Daarbij is er bewust voor gekozen de varianten die verder uit elkaar liggen mee te nemen. Daarmee krijgen we een goed beeld van de bandbreedte van de oplossingen en de effecten.

Variant 1: verkeersmanagement en handhaving met snelheidsbeperkende maatregelen



Figuur 4.2 Wegprofiel passend bij variant 1

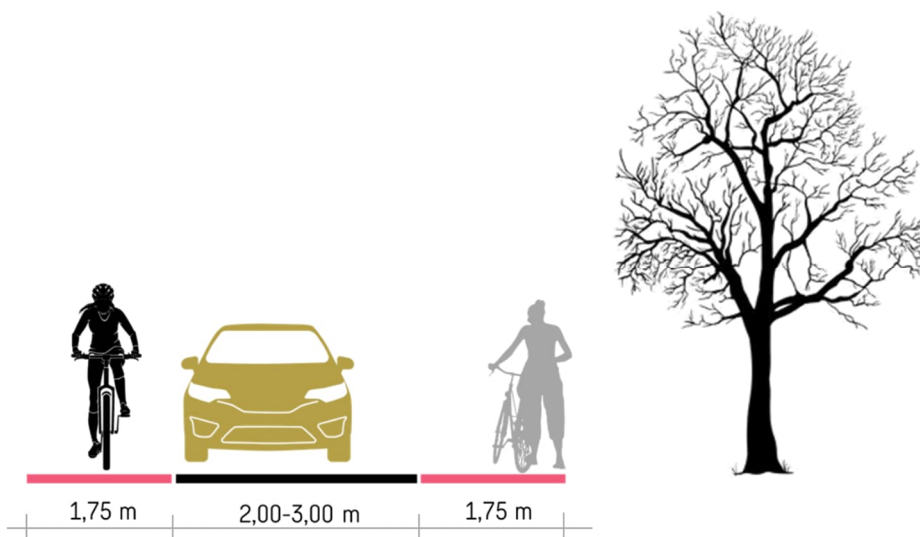
Het verbeteren van verkeersmanagement, zoals het instellen van spitsafsluitingen om sluipverkeer te verminderen, verlaagt de verkeersintensiteit tijdens piekuren. Daarnaast kan het verhogen van de handhaving op snelheidsovertredingen bijdragen aan een veiligere omgeving voor fietsers. Dit kan gecombineerd worden met het plaatsen van waarschuwingsborden voor de aanwezigheid van fietsers en kinderen en het verbeteren van de verlichting langs de weg. Dit in combinatie met de toevoeging van snelheidsbeperkende maatregelen kan zorgen voor een veiligere verkeerssituatie op de Postweg. Het is belangrijk dat deze maatregelen geen negatieve impact hebben op fietsers, zoals aangegeven door de Fietzersbond. Daarom zou een combinatie van snelheidsbeperkende maatregelen met verbeterde wegmarkeringen en signalering voor fietsers een optie kunnen zijn.

Een voorbeeld van een dergelijke snelheidsbeperkende maatregel is te zien op onderstaande afbeelding.



Figuur 4.3 Fietsvriendelijke snelheidsremmende maatregel

Variant 2: Verbreding Postweg met aanleg fietsstroken

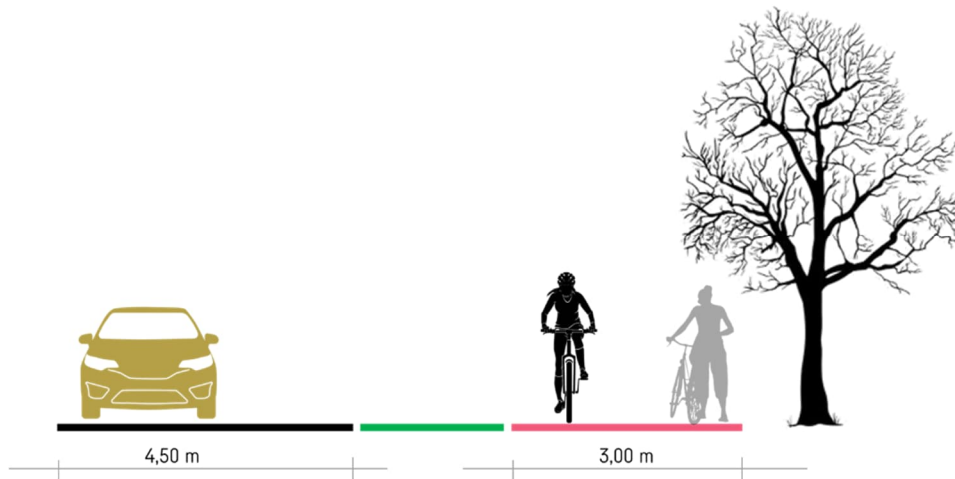


Figuur 4.4 Wegprofiel passend bij variant 2

Verbreding Postweg met aanleg fietsstroken Als tweede optie voor de herinrichting van de Postweg wordt de verbreding van de huidige weg met de aanleg van specifieke fietsstroken overwogen.

Deze stroken bieden een duidelijk afgebakende ruimte voor fietsers aan beide zijden van de weg, waardoor er een veilige buffer ontstaat tussen hen en het gemotoriseerde verkeer. De verbreding zou niet alleen de veiligheid voor fietsers verhogen, maar ook de doorstroming van het gemotoriseerde verkeer verbeteren. Net als bij de andere varianten, is het ook hier van belang om aanvullende snelheidsbeperkende maatregelen te overwegen, zoals optische versmallingen of verkeersplateaus die de gereden snelheden temperen, zonder dat dit ten koste gaat van het fietscomfort. Op bovenstaande afbeelding is het dwarsprofiel van deze variant te zien. De totale verhardingsbreedte (asfalt) zou hiermee uitkomen op 5,50-6,50 meter.

Variant 3: Aanleg vrijliggend fietspad dichtbij de Postweg met snelheidsbeperkende maatregelen



Figuur 4.5 Wegprofiel passend bij variant 3

Een van de meest effectieve manieren om de veiligheid voor fietsers te verbeteren is het aanleggen van een vrijliggend fietspad langs de Postweg. Dit zou fietsers volledig scheiden van het auto- en landbouwverkeer, waardoor de interactie tussen deze verkeersdeelnemers en de daarmee gepaard gaande risico's aanzienlijk verminderen. Op onderstaande afbeelding is het zoekgebied voor het tracé aangegeven met paars. Binnen deze marge wordt het definitieve tracé bepaald. Dit is om eventuele lastige obstakels te kunnen omzeilen. Er is gekozen voor de zuidkant van de Postweg, omdat daar minder ruimtelijke uitdagingen zijn. Aan de noordzijde zou het fietspad vaak te dicht langs bebouwing komen te liggen. Daarbij ligt een groot deel van het tracé aan de noordzijde niet op het grondgebied van de gemeente Leusden, maar in de gemeente Barneveld en de provincie Gelderland.

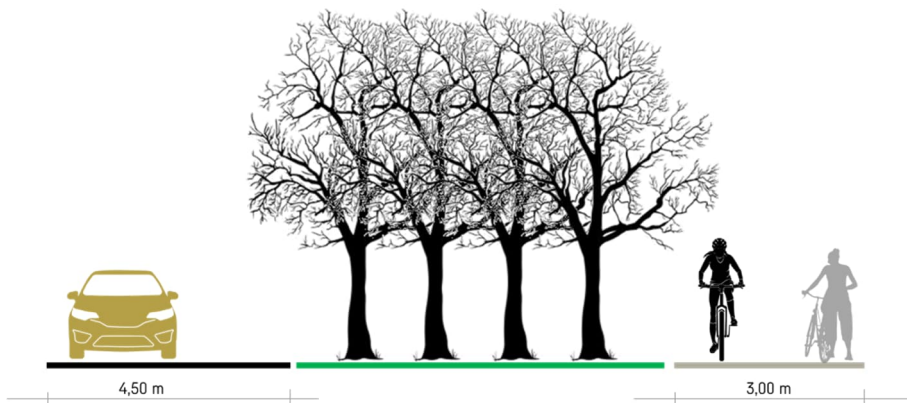
De Postweg zelf is vervolgens alleen nog beschikbaar voor gemotoriseerde voertuigen. Echter zijn er over de huidige situatie ook zorgen geuit over de snelheid en rijstijl van gemotoriseerde voertuigen. Het implementeren van snelheidsbeperkende maatregelen, zoals verkeersdrempels, versmallingen of chicanes, kan de snelheid van het gemotoriseerde verkeer verlagen. Op de Postweg zelf moet nog verder worden nagedacht over snelheidsverlagende maatregelen. Op bovenstaande afbeelding is het dwarsprofiel van deze variant te zien. Voor een dubbelzijdig fietspad wordt de minimale breedte van 3,00 meter aangehouden. Het fietspad wordt bij voorkeur uitgevoerd in beton om de invloed van boomwortels op de wegkwaliteit te beperken.

Het eerste deel van de Postweg (tussen de Asschatterweg en de Moorsterweg) biedt geen mogelijkheden voor een vrijliggend fietspad. Daarom is er op het deel dat aangegeven is met een stippellijn gekozen voor een herinrichting. Denk hierbij aan fietsstroken, erfinrichting of een fietsstraat in combinatie met het verlagen van de maximum snelheid naar 30 km/uur.



Figuur 4.6 Tracé fietsverbinding bij variant 3

Variant 4: Aanleg vrijliggend fietspad verder gelegen van de Postweg met snelheidsbeperkende maatregelen



Figuur 4.7 Wegprofiel passend bij variant 4

De vierde oplossingsvariant voor de herinrichting van de Postweg betreft de aanleg van een vrijliggend fietspad dat op enige afstand van de huidige weg wordt geplaatst. Dit fietspad vormt een aparte route die specifiek voor fietsers is bedoeld, waardoor enkel bestemmingsverkeer op de Postweg nog de rijbaan met gemotoriseerd verkeer hoeft te delen. Hiervoor zijn, zoals te zien op onderstaande afbeeldingen, meerdere trajecten mogelijk aan de noord- en zuidkant van de Postweg. Het is ook mogelijk om deze trajecten nog aan te passen, indien dit gunstiger is in verband met grondeigendommen of andere omgevingseigenschappen.

De breedte van dit fietspad is iets smaller dan bij variant 3, (2,50 meter), omdat de routes naar verwachting meer voor recreatief fietsen worden gebruikt. Dit komt door de hoeveelheid extra afstand die moet worden afgelegd om van Leusden naar De Glind te komen. Gezien het recreatieve karakter kunnen ook alternatieve vormen van verharding worden toegepast, zoals halfverharding of beton. De Postweg blijft bereikbaar voor fietsers met een bestemming op de Postweg.

Echter zijn er over de huidige situatie ook zorgen geuit over de snelheid en rijstijl van gemotoriseerde voertuigen. Op de Postweg zelf moet nog verder worden nagedacht over snelheidsverlagende maatregelen.



Figuur 4.8 Mogelijk traject vrij gelegen fietspad noordzijde



Figuur 4.9 Mogelijk traject vrij gelegen fietspad zuidzijde

5 Afweging varianten

Om een wel overwogen keuze te kunnen maken hebben wij de voor- en nadelen op een rij gezet en een afwegingskader opgesteld. Elke score binnen het afwegingskader is in onderstaande hoofdstukken toegelicht.

5.1 Voor- en nadelen per variant

Per variant is er gekeken naar de voor- en nadelen. Deze zijn hieronder verder toegelicht. Hier zijn de resultaten van de eerste bewonersavond in meegenomen.

Variant 1: verkeersmanagement en -handhaving met snelheidsbeperkende maatregelen

Voordelen:

- Kan relatief snel gerealiseerd worden en heeft direct effect op de snelheid van het verkeer. Hier is wel een verkeersbesluit voor nodig.
- Lichte verbetering van de verkeersveiligheid.
- Verhoogde handhaving leidt tot betere naleving van de verkeersregels.

Nadelen:

- Het fietscomfort verbetert nauwelijks.
- Verkeer verplaatst zich naar andere wegen in de omgeving.
- Kan leiden tot trillings- en geluidsoverlast, vooral bij landbouwverkeer en drempels.
- Vereist continue inzet en structureel middelen voor handhaving.
- De kruisingen worden nog steeds als onveilig ervaren.

Variant 2: Verbreding Postweg met aanleg fietsstroken

Voordelen:

- Auto- en fietsverkeer kan elkaar makkelijker passeren.
- Meer comfort en aantrekkelijkheid voor fietsers, wat het fietsgebruik kan stimuleren.
- Voorrangsregels spreken meer voor zich doordat elke weggebruiker zijn eigen plek op de rijbaan heeft.

Nadelen:

- Als er weinig fietsers aanwezig zijn (bijvoorbeeld in de nacht) is de kans groot dat de snelheid van het autoverkeer toeneemt, omdat er een bredere rijbaan beschikbaar is.
- Met 60 km/u voorbijgereden worden als fietser blijft erg onprettig.
- Kosten voor aanleg van extra asfalt.
- Vereist ruimtelijke aanpassingen die ten koste gaan van bestaande natuur en/of tuinen.
- Kabels en leidingen langs de route moeten mogelijk verplaatst worden wanneer deze anders onder gesloten verharding komen te liggen. Dit is een kostbaar en lang proces.

- Langs vrijwel de gehele Postweg staan bomen of zijn er sloten die bij deze variant ruimte moeten maken om 2 meter te kunnen verbreden. Meer groen dient verwijderd te worden dan bij de aanleg van een vrijliggend fietspad

Variant 3: Aanleg vrijliggend fietspad dichtbij de Postweg met snelheidsbeperkende maatregelen

Voordelen:

- Meest verkeersveilige variant voor fietsers vanwege scheiding van het gemotoriseerde verkeer.
- Meer comfort en aantrekkelijkheid voor fietsers, wat het fietsgebruik kan stimuleren.
- Sociaal veilig, door naastgelegen weg.
- Langdurig functionele oplossing, ook als de intensiteiten toenemen.
- Er is een gefaseerde uitvoering mogelijk in combinatie met variant 1.
- Er hoeven minder bomen te worden verwijderd dan bij verbreding van de weg in variant 2.

Nadelen:

- Hogere rijsnelheid van het autoverkeer.
- Vrijliggend fietspad naast de weg niet over gehele tracé mogelijk. (continuïteit van de fietsroute). Daarmee zijn er op twee locaties oversteken van fietsverkeer nodig.
- Kosten voor aanleg en onderhoud van een apart fietspad.
- Kabels en leidingen langs de route moeten mogelijk verplaatst worden wanneer deze anders onder gesloten verharding komen te liggen. Dit is een duur en lang proces.
- Vereist ruimtelijke aanpassingen die ten koste gaan van bestaande natuur en/of tuinen. Deze moeten elders worden gecompenseerd wegens doorkruising NNN-gebieden.
- Realisatie kan tijdrovend zijn vanwege de benodigde verwerving.

Variant 4: Aanleg vrijliggend fietspad verder gelegen van de Postweg met snelheidsbeperkende maatregelen

Voordelen:

- Exacte tracé kan worden aangepast op basis van lastige obstakels en eigendomsgrenzen.
- Natuurlijke fietsroute zorgt voor een aantrekkelijke route (vooral voor recreatieve fietser).

Nadelen:

- Langere afstand voor fietsers om hun bestemming te bereiken. De kans bestaat dat fietsers op de Postweg blijven fietsen. Het ongevalsrisico neemt daardoor toe.
- Hoge kosten voor de aanleg en onderhoud van een nieuw pad, inclusief de aankoop van grond en aanpassingen aan het landschap.
- Grotere afstand tot de weg verslechtert de sociale veiligheid.

- Het is niet mogelijk om halverwege de Postweg het fietspad te bereiken.
- Verstoring van de natuur/de rust in het bos.

5.2 Afwegingskader

De oplossingsmogelijkheden zijn beoordeeld met een multicriteria-analyse (MCA) aan de hand van afwegingskader, welke hieronder zichtbaar is. In elke categorie is een score uitgedeeld op een schaal tussen 1 en 5. Hiervoor wordt als referentie de huidige situatie gebruikt. Onder de tabel is elk onderdeel verder toegelicht. Daarnaast zijn de scores per variant toegelicht. Voor elke categorie zijn de vier varianten vergeleken met de huidige situatie, ook wel de referentievariant. De keuze gaat niet direct uit naar de optie die het hoogst scoort op elke factor, aangezien niet elke factor even zwaar weegt.

Afwegingskader	
<i>Veiligheid en leefbaarheid</i>	
1.	Veiligheid
2.	Sociale veiligheid
3.	Fietscomfort recreatief
4.	Fietscomfort utilitair
5.	Gemiddelde rijnsnelheid Postweg
<i>Realiseerbaarheid</i>	
6.	Ruimtelijke inpassing
7.	Maatschappelijk draagvlak
8.	Kosten

1. Veiligheid

De veiligheid wordt in beschouwing genomen door te analyseren hoe de herinrichting de kans op verkeersongevallen beïnvloedt. Hierbij wordt gekeken naar zowel de subjectieve als objectieve veiligheid, die kwalitatief wordt beoordeeld door een veiligheidsauditor. De beoordeling is gebaseerd op de verwachte interactie tussen verschillende verkeersdeelnemers en het ontwerp van de weg.

Bij de beoordeling van de varianten wordt rekening gehouden met de mate van interactie tussen fietsers en andere weggebruikers. In variant 1 blijft de hoeveelheid ruimte voor fietsers gelijk ten opzichte van de huidige situatie, wat de kans op interactie niet vermindert en de fietsveiligheid niet significant verbetert. In variant 2 krijgen fietsers meer ruimte op de rijbaan, waardoor auto's gemakkelijker kunnen passeren. Dit verbetert de fietsveiligheid enigszins, maar omdat alle verkeersdeelnemers nog steeds dezelfde rijbaan delen, is de veiligheidswinst beperkt. Varianten 3 en 4 hebben een fysieke scheiding tussen fietsers en gemotoriseerd verkeer, waardoor de kans op interactie alleen nog aanwezig is bij oversteekmomenten. De veiligheid van de fietser verbetert daarmee aanzienlijk doordat contact met autoverkeer vermindert van gemengd verkeer (risico bij iedere inhaalbeweging) tot enkel deze twee oversteken. Daarbij is bij gemengd verkeer zicht bij inhaalmanoeuvres niet altijd voldoende en brengt risico's met zich mee. Bij een vrijliggend fietspad kan voor de oversteken rekening worden gehouden met zichtlijnen en dit risico worden weggenomen.

Bij de oversteken wordt het autoverkeer geremd met snelheidsremmende maatregelen, waardoor de veiligheid per saldo beter is dan in variant 1 en 2. Het is wel belangrijk om op te merken dat bij variant 4 de mogelijkheid bestaat dat sommige fietsers ervoor kiezen om op de rijbaan te blijven fietsen om tijd te besparen of omdat zij halverwege de Postweg op de fiets stappen. Deze overwegingen leiden tot de volgende scores op het gebied van veiligheid.

Variant	Fietsveiligheid
Huidig	0
Variant 1 snelheidsremmers	0
Variant 2 fietsstroken	0/+
Variant 3 fietspad nabij	++
Variant 4 fietspad noord	+
Variant 4 fietspad zuid	+

2. Sociale veiligheid

Sociale veiligheid heeft betrekking op de mate waarin weggebruikers zich veilig voelen vanuit een sociaal perspectief, zoals de dreiging van criminaliteit of het gevoel van onveiligheid tijdens de avonduren. Dit aspect wordt kwalitatief beoordeeld, waarbij gebruik wordt gemaakt van eigen expertise. De nadruk ligt op zichtbaarheid en surveillance, zowel door passanten als vanuit de omgeving. De afstand van tussen fietsers en de weg of woningen speelt hierbij een belangrijke rol.

De scores op het gebied van sociale veiligheid zijn gelijk voor variant 1, 2 en 3, aangezien de positie van fietsers op of direct naast de Postweg vergelijkbaar is met de huidige situatie. Bij variant 4 bevindt het fietspad zich echter op een meer afgelegen locatie, wat de sociale veiligheid kan verminderen. Fietsers hebben hier minder kans om andere weggebruikers of bewoners tegen te komen.

Variant	Sociale veiligheid
Huidig	0
Variant 1 snelheidsremmers	0
Variant 2 fietsstroken	0
Variant 3 fietspad nabij	0
Variant 4 fietspad noord	-
Variant 4 fietspad zuid	-

3. Fietscomfort recreatief

Fietscomfort voor recreatief gebruik wordt beoordeeld aan de hand van de aantrekkelijkheid van de route voor recreatieve fietsers, waarbij aspecten zoals de omgevingskwaliteit en de connectiviteit met andere recreatieve routes worden meegenomen.

Bij recreatief fietsen is het vooral belangrijk dat fietsers voldoende ruimte hebben en niet voortdurend rekening hoeven te houden met ander verkeer. Extra af te leggen afstand speelt hierbij geen grote rol. Daarom scoren variant 3 en 4 hoog op dit aspect, omdat ze fietsers meer ruimte bieden en de interactie met ander verkeer beperken. Bij variant 2 is er ook al iets meer ruimte, wat het fietscomfort enigszins verbetert.

Bij variant 1 wordt alleen de snelheid verlaagd, wat voor fietsers iets prettiger is, maar ze moeten nog steeds de beperkte ruimte delen met veel andere weggebruikers.

Variant	Fietscomfort recreatief
Huidig	0
Variant 1 snelheidsremmers	0
Variant 2 fietsstroken	+
Variant 3 fietspad nabij	++
Variant 4 fietspad noord	++
Variant 4 fietspad zuid	++

4. Fietscomfort utilitair

Het fietscomfort voor dagelijks gebruik richt zich op de functionaliteit van de fietsinfrastructuur voor forenzen of schoolgaande kinderen. Belangrijk hierbij zijn directheid, continuïteit van fietspaden en de aanwezigheid van voorzieningen zoals verlichting.

Bij dit criterium scoort variant 4 iets lager in vergelijking met het vorige criterium. Dit komt doordat fietsers bij deze variant extra afstand moeten afleggen om op hun bestemming te komen, wat voor utilitair gebruik minder wenselijk is. Echter, er zijn nog steeds voordelen ten opzichte van de huidige situatie met betrekking tot het delen van de rijbaan. Voor variant 1, 2 en 3 verandert er niets in de scores, omdat de afstand niet toeneemt ten opzichte van de huidige situatie.

Variant	Fietscomfort utilitair
Huidig	0
Variant 1 snelheidsremmers	0
Variant 2 fietsstroken	+
Variant 3 fietspad nabij	++
Variant 4 fietspad noord	+
Variant 4 fietspad zuid	+

5. Gemiddelde rijnsnelheid Postweg

De gemiddelde rijnsnelheid op de Postweg wordt geanalyseerd om te bepalen hoe de herinrichting de doorstroming van het verkeer beïnvloedt. De rijnsnelheid is een belangrijke factor voor zowel de doorstroming als de veiligheid en wordt gehaald uit referentieprojecten. Hoge snelheden verslechteren de fietsveiligheid.

In de huidige situatie nodigt de Postweg voor sommige automobilisten uit om tussen de drempels aanzienlijk te versnellen. Door het implementeren van snelheidsbeperkende maatregelen zal de snelheid afnemen, wat gunstig is voor het fietsverkeer. Wanneer fietsers, zoals in variant 3 en 4, niet langer op de rijbaan aanwezig zijn, voelen bestuurders vaak minder de noodzaak om hun snelheid te beperken. Wanneer wordt gekozen voor het aanleggen van aparte fietsvoorzieningen kunnen snelheid remmende maatregelen worden getroffen om de snelheid van het autoverkeer te temperen. Hierdoor presteert variant 1 beter dan de referentievariant, terwijl varianten 3 en 4 vergelijkbaar scoren met de referentievariant.

Bij variant 2 krijgen voertuigen door de fietsstroken meer ruimte, wat kan leiden tot een verhoogde rijnsnelheid als de fietsintensiteit laag is.

Variant	Gemiddelde rijnsnelheid
Huidig	0
Variant 1 snelheidsremmers	0/+
Variant 2 fietsstroken	-
Variant 3 fietspad nabij	0
Variant 4 fietspad noord	0
Variant 4 fietspad zuid	0

6. Ruimtelijke inpassing

Bij de ruimtelijke inpassing van de herinrichting van de Postweg wordt gekeken naar hoe de plannen passen binnen de bestaande ruimtelijke structuur en het landschap. Hierbij worden factoren zoals grondgebruik, eigendomsgrenzen, kabels en leidingen en planologische beperkingen meegenomen. Daarnaast wordt ook geëvalueerd wat het effect van de herinrichting is op het landschap en de natuur, waarbij onder andere gekeken wordt naar de impact op groenstructuren, de algehele esthetiek van het landschap en mogelijke doorkruising van NNN-gebieden.

Het aanleggen van extra verharding kan echter de ruimtelijke inpassing bemoeilijken, wat bij varianten 2, 3 en 4 het geval is. Dit brengt extra kosten en tijdsinvestering met zich mee, waardoor deze varianten minder aantrekkelijk worden. Bovendien bevindt zich rondom de Postweg veel NNN-gebied, wat doorkruist zou worden bij varianten 3 en 4. Dit brengt extra regelgeving en uitdagingen met zich mee voor de realisatie van deze varianten.

Variant	Ruimtelijke inpassing
Huidig	-
Variant 1 snelheidsremmers	Inpasbaar binnen bestaand profiel
Variant 2 fietsstroken	Profiel circa 2 meter breder dan huidig
Variant 3 fietspad nabij	Profiel fietspad circa 7,5 meter incl. vrije ruimte NNN
Variant 4 fietspad noord	Profiel fietspad circa 6 meter incl. vrije ruimte NNN
Variant 4 fietspad zuid	Profiel fietspad circa 6 meter incl. vrije ruimte NNN

7. Maatschappelijk draagvlak

Het maatschappelijk draagvlak is een belangrijk aspect dat aangeeft hoe bewoners en andere belanghebbenden de voorgestelde herinrichting van de Postweg ontvangen. Het verkrijgen van dit draagvlak is essentieel voor de acceptatie en succesvolle implementatie van het project. Tijdens de tweede bewonersavond op 22 april 2024, die in een informeel format werd gehouden, werd een goede opkomst geregistreerd. Na de presentatie van de vier varianten kregen de aanwezigen de gelegenheid om de positieve punten en aandachtspunten per variant te benoemen. Een overzicht hiervan is weergegeven in de Bijlage – Resultaten bewonersavonden.

Over het algemeen waren bewoners tevreden dat de gemeente de Postweg wil aanpakken, omdat zij deze weg niet altijd als veilig ervaren om op te fietsen vanwege de hoge intensiteit en snelheid van het verkeer.

Bewoners hebben aangegeven dat zij daadwerkelijke verandering willen zien ten opzichte van de huidige situatie. Variant 1 wordt als beperkt ervaren, waardoor bewoners de voorkeur geven aan deze variant in combinatie met een andere. Bij variant 2 is er verbetering voor fietsers, maar er blijven zorgen bestaan over gevaarlijke situaties door het gemengde verkeer. Variant 3 wordt als zeer interessant beschouwd, omdat deze variant nauw aansluit bij de wensen van bewoners. De veiligheid verbetert, de afstand blijft minimaal en fietsers kunnen op meerdere locaties het fietspad betreden. Variant 4 wordt ook positief ontvangen, maar het nadeel is dat bewoners die een herkomst of bestemming op de Postweg hebben, alsnog over de Postweg moeten fietsen. Dit maakt variant 4 minder aantrekkelijk voor bewoners langs de Postweg.

Over het algemeen gaat de voorkeur uit naar de aanleg van een nabijgelegen vrijliggend fietspad, zodat veilig van Leusden naar De Glind gefietst kan worden. Variant 1 zou volgens de aanwezigen goed als tussenoplossing kunnen dienen tijdens de fasering naar een vrijliggend fietspad. Daarnaast benadrukken bewoners de noodzaak om ook de snelheid op de Postweg te verminderen wanneer fietsers van de weg af zijn, om te voorkomen dat motorvoertuigen vrij spel krijgen.

Variant	Maatschappelijk draagvlak
Huidig	0
Variant 1 snelheidsremmers	0
Variant 2 fietsstroken	+
Variant 3 fietspad nabij	++
Variant 4 fietspad noord	+
Variant 4 fietspad zuid	+

8. Kosten

De kostenanalyse omvat een raming van de totale investering die nodig is voor de realisatie van de herinrichting. Dit omvat materiaalkosten, arbeidskosten, kosten voor het verwerven van grond en eventuele andere financiële lasten. Het is een cruciale factor bij het besluitvormingsproces om de economische haalbaarheid van elke herinrichtingsoptie te waarborgen.

Hoe minder aanpassingen er nodig zijn ten opzichte van de huidige situatie, hoe goedkoper de variant. Dit is terug te zien in de lagere score van variant 1 in vergelijking met de andere varianten. De kostenraming houdt geen rekening met kosten voor grondverwerving, kabels en leidingen en btw. Deze aspecten verhogen voornamelijk de kosten van varianten 2, 3 en 4.

Een meer gedetailleerde berekening van de kosten is te vinden in de Bijlage – Globale Kostenraming.

Variant	Kosten in € (indicatief)
Huidig	0
Variant 1 snelheidsremmers	0,2 - 0,5 mln.
Variant 2 fietsstroken	1,3 – 2,0 mln.
Variant 3 fietspad nabij	1,5 - 2,0 mln.
Variant 4 fietspad noord	1,1 - 1,6 mln.
Variant 4 fietspad zuid	1,2 - 1,8 mln.

5.3 Conclusie

De beoordelingen per aspect zijn samengevoegd in onderstaande tabel.

	Huidig	Variant 1 Snelheids- remmers	Variant 2 fietsstroken	Variant 3 fietspad nabij	Variant 4 fietspad noord	Variant 4 fietspad zuid
Fietsveiligheid	0	0	0/+	++	+	+
Sociale veiligheid	0	0	0	0	-	-
Fietscomfort	0	0	+	++	+/++	+/++
Rijsnelheid auto	0	0/+	-	0	0	0
Maatschappelijk draagvlak	0	0	+	++	+	+
Ruimtelijke inpassing	-	Goed inpasbaar	Profiel circa 2 meter breder dan huidig	Profiel fietspad circa 7,5 meter incl. vrije ruimte NNN	Profiel fietspad circa 6 meter incl. vrije ruimte NNN	Profiel fietspad circa 6 meter incl. vrije ruimte NNN
Kostenindicatie (mln.), excl. Verwerving, K&L, btw	-	0,2 – 0,5	1,3 – 2,0	1,5 - 2,0	1,1 - 1,6	1,2 - 1,8

Het afwegingskader ondersteunt bij het maken van een weloverwogen keuze. Echter wordt niet elke factor als even belangrijk gezien. Het doel van het project is om de fietsveiligheid te verbeteren. De route moet comfortabeler worden voor fietsers, zodat meer fietsers gebruik gaan maken van deze route. Dit wordt ondersteund vanuit het mobiliteitsbeleid van de gemeente. Fietsveiligheid en fietscomfort zijn daarom extra belangrijk binnen dit project.

Vanuit de vergelijking komt variant 3, met een nabij gelegen vrijliggend fietspad over een groot deel van de Postweg als voorkeur naar voren. Met name op fietsveiligheid, sociale veiligheid en fietscomfort laat deze variant een grote verbetering zien ten opzichte van de huidige situatie. Aanvullend worden snelheidsremmende maatregelen getroffen op de Postweg om de snelheid van het autoverkeer af te remmen en daarmee de verkeersveiligheid te vergroten.

In variant 3 is op twee locaties sprake van oversteekbewegingen tussen het fietspad en de rijbaan. Dat vormt een potentieel veiligheidsrisico, maar is in vergelijking met variant 2 aanzienlijk veiliger, omdat over grote lengte de fietsers een eigen rijbaan hebben. Op de oversteeklocaties zijn snelheidsremmende maatregelen voor het autoverkeer voorzien.

6 Uitwerking voorkeursvariant

In dit hoofdstuk is de voorkeursvariant voor de herinrichting van de Postweg verder uitgewerkt in een schetsontwerp. Daarnaast zijn aanbevelingen gegeven voor het vervolg en de fasering van het project.

6.1 Schetsontwerp

Om een goed beeld te geven van de herinrichting voor de toekomstige situatie is een schetsontwerp voor het hele traject gemaakt, die te vinden is in de Bijlage - Trajectkaarten. Het tracé van het vrijliggende fietspad nabij de Postweg dient in een vervolgfase nader te worden uitgewerkt, wanneer meer bekend is over de aanwezigheid van bomen, mogelijkheden binnen NNN-gebied, effecten archeologie, waterafvoer en eigendomsgrenzen.



Figuur 6.1 Schetsontwerp van het eerste deel van de Postweg (tussen de Asschatterweg en Moorsterweg)

Het eerste deel van de Postweg (tussen de Asschatterweg en Moorsterweg) wordt opnieuw ingericht. Het is ruimtelijk niet mogelijk om hier een vrijliggend fietspad nabij de Postweg aan te leggen. De bebouwing staat te dicht langs de bestaande weg waardoor het fysiek niet mogelijk is. Mochten er op termijn mogelijkheden ontstaan om een vrijliggend fietspad aan te leggen nabij de Postweg, dan heeft dat de voorkeur. Vooralsnog zijn daar geen mogelijkheden voor. Daarom wordt voorgesteld om fietsers en automobilisten van dezelfde rijbaan gebruik te laten houden, maar veiligheidsmaatregelen te treffen voor de fietser. De snelheid wordt verlaagd van 60 km/u naar 30 km/u en de markering wordt verwijderd, waardoor fietsers visueel meer ruimte krijgen en het voor automobilisten duidelijker is dat de rijbaan gebruikt wordt door auto én fiets.

Om de snelheid af te dwingen en om de aanwezigheid van fietsverkeer duidelijk te maken, worden er rode 30-plateaus aangelegd. Bij de kruising met het fietspad langs de Asschatterweg wordt een plateau gerealiseerd om het autoverkeer af te remmen. Bij de verdere uitwerking kan worden overwogen om op het deel ter hoogte van Hoeve Groot Zandbrink klinkerverharding toe te passen om daarmee het erfkarakter te benadrukken. Het comfort voor de fiets en de effecten voor de leefbaarheid moeten daarbij in overweging worden genomen.

Het is mogelijk om verlaging van de snelheid voor een klein deel van het tracé uit te voeren. Het karakter van de omgeving is vanwege de bebouwing en de aanwezigheid van het restaurant op dit deel van het tracé meer passend bij een maximum snelheid van 30 km/u dan het overige deel van het tracé. Gezien de functie van de weg in het netwerk is het niet realistisch om over de gehele lengte van de weg een snelheidslimiet van 30 km/u in te stellen. Dit zal er toe leiden dat de automobilisten zich niet aan de toegestane snelheid houden en betekent daarmee geen verbetering van de verkeersveiligheid.



Figuur 6.2 Schetsontwerp Postweg rondom het kruispunt met de Moorsterweg

Vanaf het kruispunt met de Moorsterweg blijft de maximum snelheid op de Postweg gelijk aan de huidige 60 km/u. Dit is het moment waarop fietsers worden gescheiden van het gemotoriseerde verkeer. Om de overgang in snelheid duidelijk te maken en de snelheid bij het kruisende fietsverkeer te verlagen, wordt de hele kruising een rood gekleurd 30-plateau. Daarnaast is er net na de kruising een duidelijke aankondiging van de snelheidsverandering zichtbaar.

Aan de rechterkant van de kruising komt de oprit voor het vrijliggend fietspad. Het vrijliggend fietspad bevindt zich tot aan De Glind aan de zuidzijde van de Postweg, ongeveer 2,5 meter verwijderd van de kantverharding van de rijbaan.



Figuur 6.3 Schetsontwerp Postweg ter hoogte van de houtwal

Ter hoogte van de houtwal is er in het ontwerp nu voor gekozen om het fietspad achter de houtwal te situeren. Stichting de Boom heeft in een overleg met de gemeente aangegeven er de voorkeur aan te geven het fietspad zo kort mogelijk op de weg te situeren. Bij de nadere uitwerking moet worden gekeken wat het historisch belang is van de houtwal om hier een keuze in te maken. Daarbij spelen ook de beheergrenzen een rol.

Om te voorkomen dat het gemotoriseerde verkeer harder dan 60 km/u gaat rijden nu de fietsers van de rijbaan zijn, worden er extra 60-plateaus aangelegd naast de al bestaande plateaus. Om het verschil in maximum snelheid en het niet aanwezig zijn van fietsverkeer te verduidelijken, worden de plateaus in grijs asfalt uitgevoerd. Mogelijk dat de nieuwe locaties voor plateaus kunnen worden gecombineerd met een faunapassage. Dit kan bij de nadere uitwerking worden onderzocht.



Figuur 6.4 Schetsontwerp Postweg bij de Glind

Vanaf De Glind keren fietsers terug op de rijbaan en zijn er fietsstroken voor hen aangelegd. De maximale snelheid gaat hier weer omlaag naar 30 km/u. Om het verkeer op de Postweg bewust te maken van de snelheidsverlaging en de aanwezigheid van fietsers op de rijbaan, wordt er ook hier een roodkleurig 30-plateau aangelegd.

6.2 Aanbevelingen voor vervolg/fasering

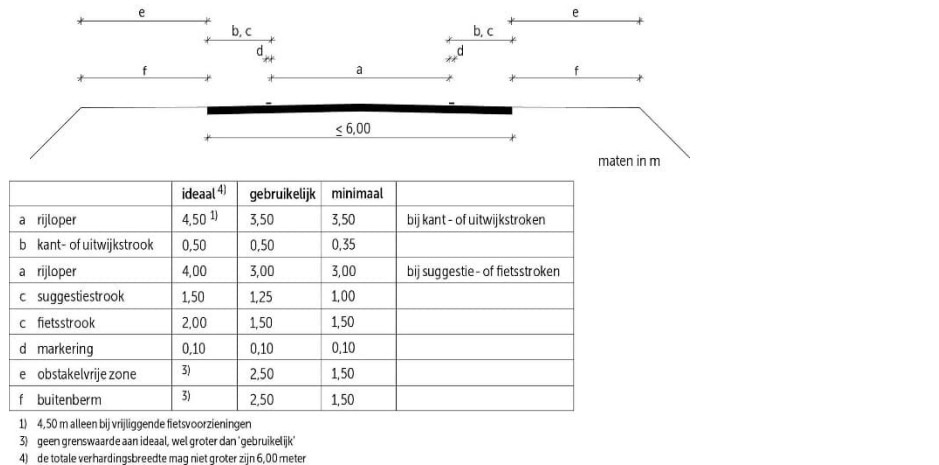
De aanleg van een vrijliggend fietspad vergt tijd. Na goedkeuring door de gemeenteraad moeten er nog de nodige aspecten worden onderzocht die van invloed zijn op de exacte locatie van het fietspad. Daarnaast is grondverwerving en verdere afstemming met Stichting de Boom en andere belanghebbenden noodzakelijk. Gezien het belang van verbetering van de verkeersveiligheid op korte termijn wordt aangeraden om het project in fasen uit te voeren.

- In de eerste fase worden er snelheidsremmers aangelegd op de Postweg, waardoor de snelheid wordt verlaagd en de weg minder aantrekkelijk wordt voor gemotoriseerd verkeer.
- In de tweede fase wordt het eerste deel van de Postweg (tussen de Asschatterweg en Moorsterweg) opnieuw ingericht. Dit omvat snelheidsverlaging, aanleg van plateaus en verwijdering van belijning. Na deze fase is het fietscomfort op het eerste deel van de Postweg al aanzienlijk verbeterd.

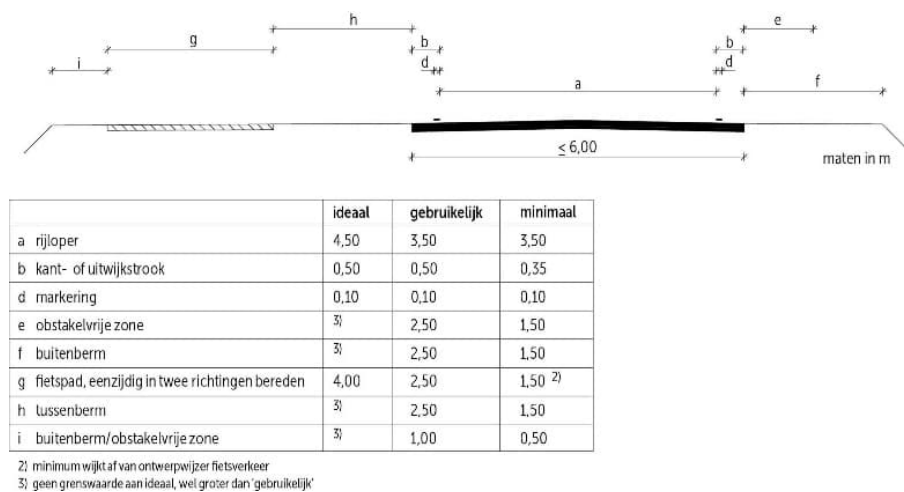
- In de derde fase wordt het vrijliggende fietspad gerealiseerd. Dit proces kan parallel lopen aan de eerste twee fases, maar wordt pas later uitgevoerd.

De eerste stappen na oplevering van dit rapport hebben betrekking op grondeigendom. Er moet goed overleg plaatsvinden met grondeigenaren, de provincie Utrecht (NNN-gebied) en de gemeente Barneveld (goede overgang herinrichting bij De Glind). Als de gemeenteraad instemt met de plannen, moet het ontwerp verder worden uitgewerkt tot een voorontwerp en uiteindelijk een definitief ontwerp.

Bijlage 1 – Profielen CROW

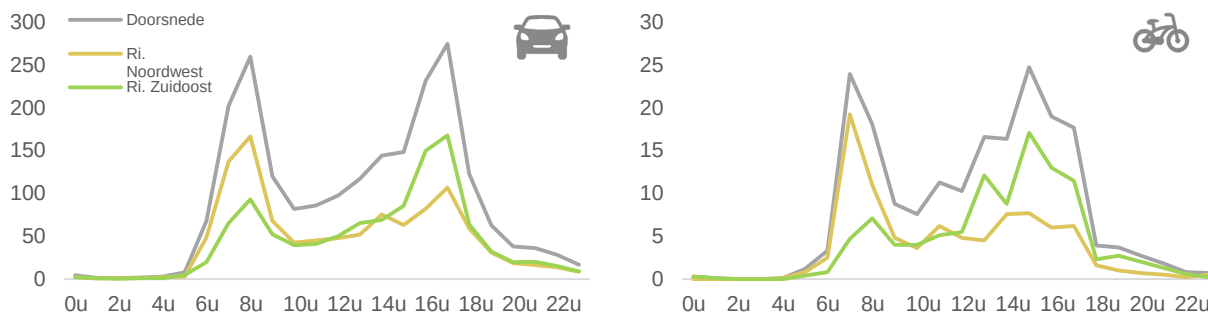


Figuur B1.1 Standaarddwarsprofiel erftoegangsweg type 1 met optionele suggestie- of fietsstroken

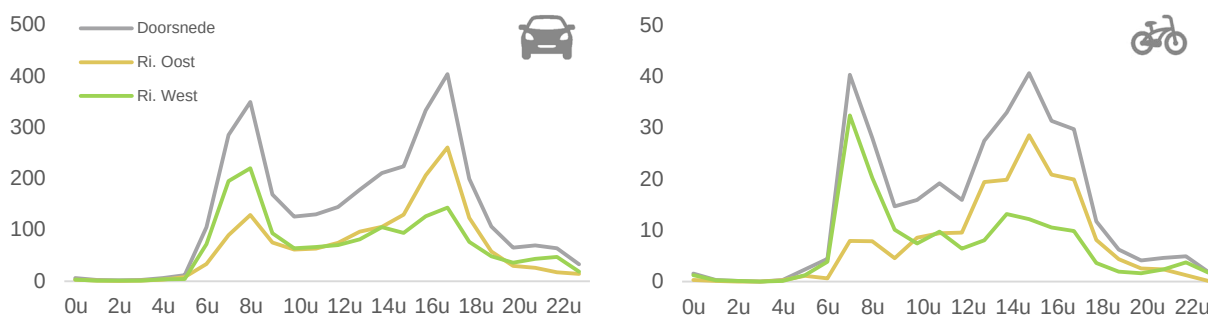


Figuur B1.2 Standaarddwarsprofiel erftoegangsweg type 1 met eenzijdig in twee richtingen te berijden fietspad (CROW)

Bijlage 2 – Verkeerstellingen 2021

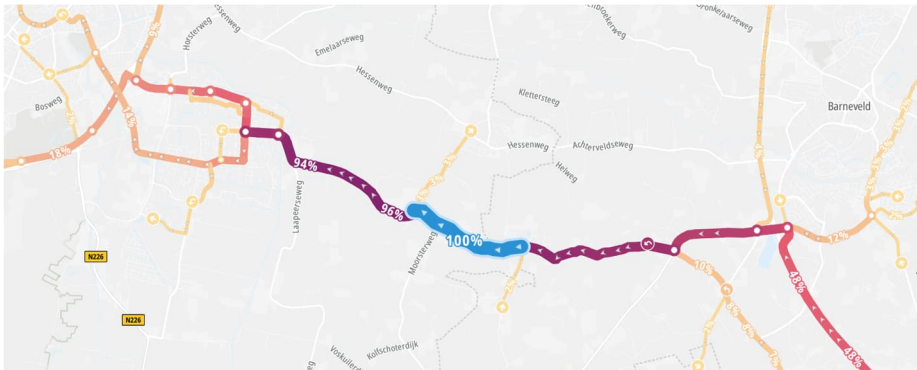


Figuur B2.1 Uurverloop motorvoertuigen en fietsers op een werkdag per rijrichting tellocatie 2021-1

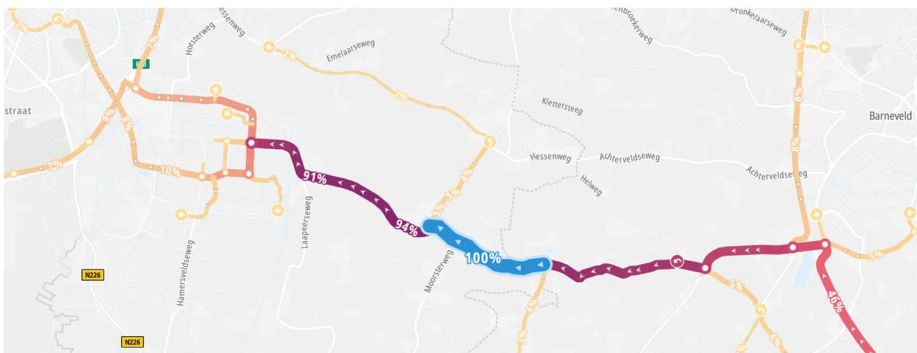


Figuur B2.2 Uurverloop motorvoertuigen en fietsers op een werkdag per rijrichting tellocatie 2021-2

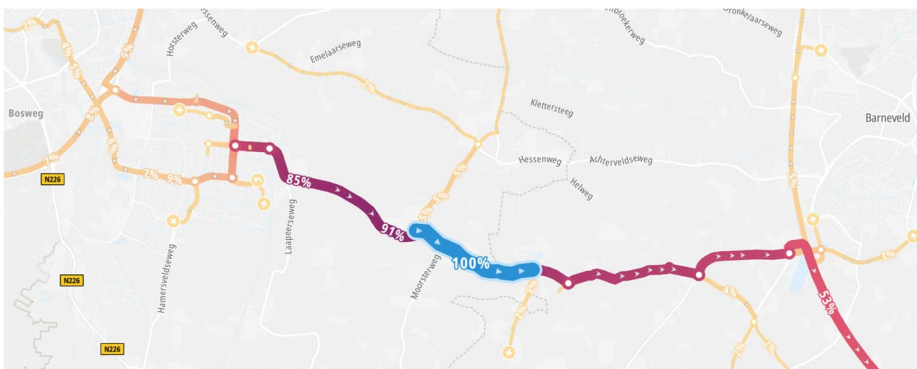
Bijlage 3 – Herkomst-Bestemming-kaarten



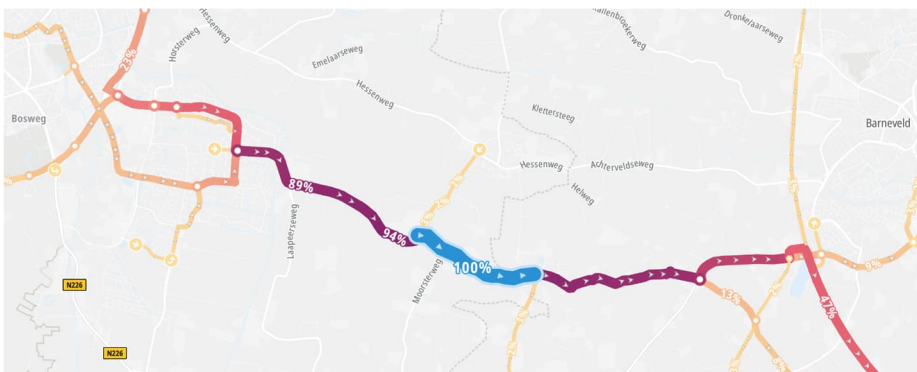
Figuur B3.1 Verkeer richting Leusden ochtendspits



Figuur B3.2 Verkeer richting Leusden avondspits

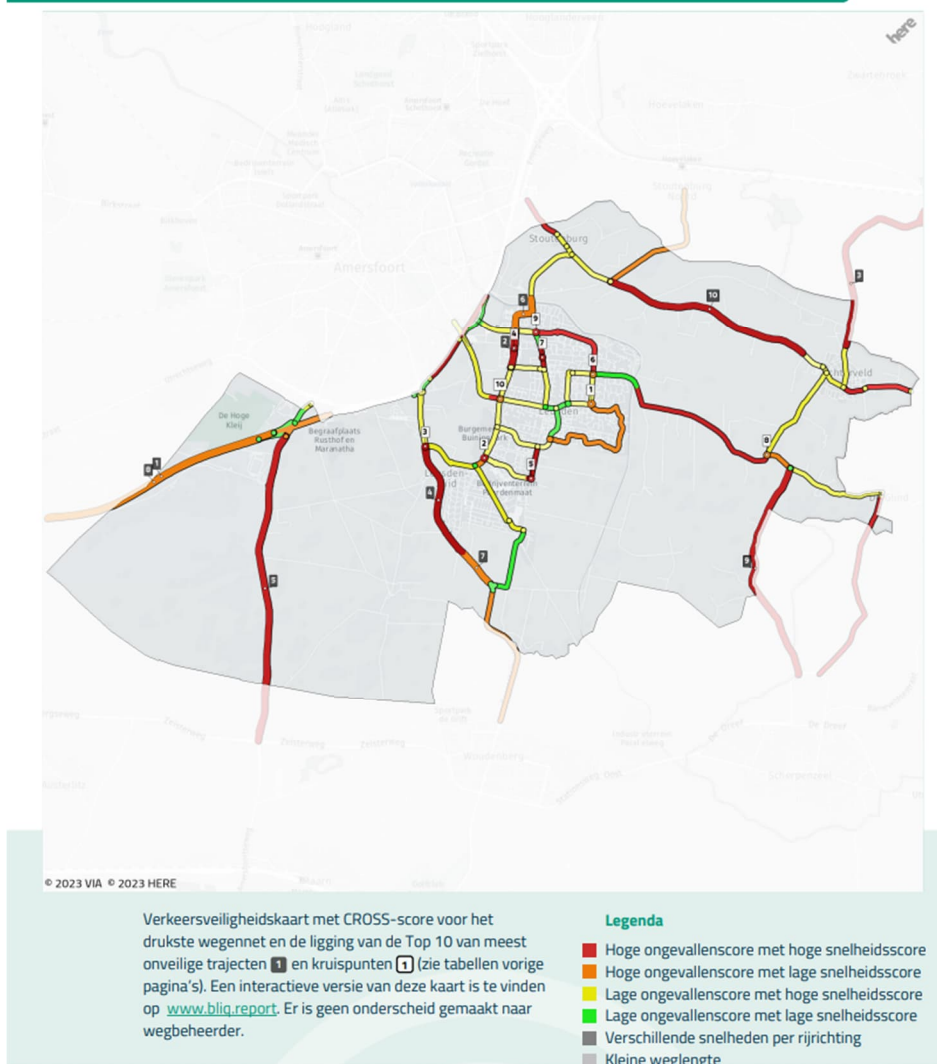


Figuur B3.3 Verkeer richting De Glind ochtendspits



Figuur B3.4 Verkeer richting De Glind avondspits

Verkeersveiligheidskaart met CROSS-score voor trajecten en kruispunten



Figuur B4.2 Verkeersveiligheidskaart

Bijlage 5 – Buurtoverleg

BUURT-OVERLEG VERKEERSVEILIGHEID POSTWEG 29/01/2024

AANWEZIG	Paul van der Leer (nr 5) Anton & Bep van Roomen (nr 2a) Michel & Monique Holtkamp (nr 13) Dirk-Jan Bleijerveld (nr 2) Marianne Lanting (nr 8)	Antoine de Graaf (nr 11) Marinus van Doleweerd (nr 17) Bob Mohr, Johanneke van der Harst (verslag) (nr 3) Björn Zwaan (toehoorder) (nr 1)
DOELSTELLING	Verbeteren verkeersveiligheid Postweg Bespreken argumenten en mogelijke oplossing voor: → Hele postweg → Kruising Moorsterweg → Oversteek fietspad / Kruising Asschatterweg	Vraag wordt gesteld of het niet vooral over het fietspad/fietsroute moet gaan die de gemeente voornemens is te gaan realiseren → <i>Fietspad/fietsstroken = is onderdeel van de verbetering, maar niet de enige oplossing</i>
PROBLEEM	• Er wordt te hard en te haastig gereden • Veel ongelukken en bijna-ongelukken • Fietzers inhalen voor de bocht of bij tegenliggers • Fietzers (en voetgangers) worden afgesneden / de berm ingeduwd • Geen voorrang verlenen op kruising Moorsterweg (te hard rijden) • Onveilige situaties voor bewoners die erf op/af willen • Sluiproute / ochtendspits (extra bij problemen op knooppunt Hoevelaken) • Toeristische route (motoren, sport-auto's > racebaan)	> <i>Maximum snelheid is niet per se veilige snelheid</i> > <i>ook buiten de drukke periodes om zorgen de genoemde punten hiernaast voor problemen/onveilige situaties</i> > <i>veiligheid (concreet aantal ongelukken en impact) versus gevoel van veiligheid (bijna-ongelukken, het continue risico dat je voelt als je langs de Postweg loopt / woont)</i> > <i>oversteek fietsers Groot Zandbrink > zowel vanaf Postweg naar het fietspad linksaf, als het oversteken vanuit Achterveld naar Leusden leidt tot gevaarlijke situaties</i>
ARGUMENTEN / DOEL	Aansluitend op bovenstaande problemschets • Snelheid verminderen • Veiligheid (brom)fietzers, voetgangers vergroten • Veiligheid overige verkeersdeelnemers vergroten (incl. aanwonenden die de weg op/af willen met fiets, auto, paard, kruiwagen,...) • Zichtbaarheid/overzicht vergroten (of juist niet)	> <i>kanttekening bij zichtbaarheid/overzicht: door meer overzicht te creëren is in de loop der jaren juist de snelheid toegenomen</i> => <i>door een oude kastanje en tegenoverliggende boom ter hoogte van nr.3/4 ontstond er een soort optische 'tunnel'. Toen de boom is omgewaaid, nam de snelheid van het verkeer toe</i> => <i>door het boswilgenbosje net door de bocht op de Moorsterweg te snoeien, nam de snelheid van het verkeer vanuit Leusden duidelijk toe</i>
OPTIES	Mogelijke oplossingen • Geverfde fietsstroken (rode banen) • Vrij-liggend fietspad • Wegversmalling* – <i>paaltjes tegenover elkaar</i> • Wegversmalling* – <i>S-vorm / slinger</i> • Spitsafsluiting (en Postweg als alternatieve route uit de 'Maps'-functies laten halen) • 'levende' drempels (oversteekplaats voor dieren, dieren op de weg / wildrooster / landschapselementen > <i>sfeer van rust en buitengebied opwekken</i>) • Drempels verhogen • Scheve drempel* (op de kruising) => <i>optische doorgaande wegverlegging</i>	Overwegingen • Snelheid van realisatie • Fasering mogelijk ja/nee • Ruimte • Doorstroming • Hinder voor Landbouwvoertuigen / leveranciers (vrachtwagens) / hulpdiensten • Verplaatsing van drukte / probleem • Kosten * zie situatie-schets pagina 3

- Verleggen kruising* > doorgaandeweg naar Moorsterweg > opties die veiligheid voor fietsers vergroten zullen grotendeels ook positief effect hebben op voetgangers / aanwonenden
- Kleurvak en verlichting op kruising
- Meer waarschuwborden, adviessnelheid
- Fietstunnel > ipv oversteek bij Groot Zandbrink
- Omleggen fietspad > bv achter GZB langs

VOOR-/NADELEN

- Voor elk van de opties zijn voor- en nadelen besproken, oa in relatie tot de eerdergenoemde overwegingen hierboven
- Er was met name eensgezindheid over
- de wegversmallingen (in combinatie met fietsstroken), mits met voorrangsborden.
 - het verleggen van de kruising/doorgaande weg naar de Moorsterweg
 - het knelpunt mbt de fietsoversteek bij GZB
 - het ideaal van een vrijliggend fietspad (met lichte zorg over effect op de snelheid op de doorgaande weg / veiligheid van het afslaan naar de woningen en het kunnen oprijden van de weg)
- >wegversmallingen (+ fietsstroken) zijn relatief snel te realiseren en haalt de snelheid eruit
- van toepassing voor de hele Postweg
 - de 'rechte' variant is waarschijnlijk beter dan de S-vorm ivm landbouwvoertuigen, vrachtwagens en hulpdiensten
 - afremmen/optrekken kan tot 'overlast' leiden > locatie zorgvuldig kiezen
 - kan tot extra gehaastheid leiden? > men blijft in treintje achterelkaar doorrijden > tussen Houten en Werkhoven werken de versmallingen goed
- > verleggen kruising / doorgaande route Moorsterweg zal snelheid eruit halen en overzicht en veiligheid vergroten
- In combinatie met een fietsoversteekplaats (zie tekening op p.3) zal verkeer moeten afremmen en veiligheid fietsers/voetgangers ed vergroten
 - Het voorbeeld Klettersteeg-Hessenweg in Achterveld werd genoemd > hier is het niet mogelijk om hard door te rijden – situatie vraagt om afremmen en goed uitkijken.
 - Het verleggen van de kruising kost ruimte (deel van het weiland in de bocht?) – alleen een 'scheve' drempel, om optisch de doorgaande route te verleggen, niet
- > oversteek fietsers GZB
- Fietstunnel?
 - Verleggen fietspad strak langs Asschatterweg, waardoor fietspad onderdeel is van de kruising, evt. in combinatie met fietspad door bosje achter de moestuin van GZB. NB Verleggen achter GZB lost probleem voor fietsers uit Achterveld niet op
 - Ronde? Pakt ook probleem kruising zelf aan, maar verkeer loopt dan vast in ochtendspots?
 - Verandering kruising met doorgaande weg Postweg / Asschatterweg richting Achterveld (verkeer richting Leusden moet afslaan)

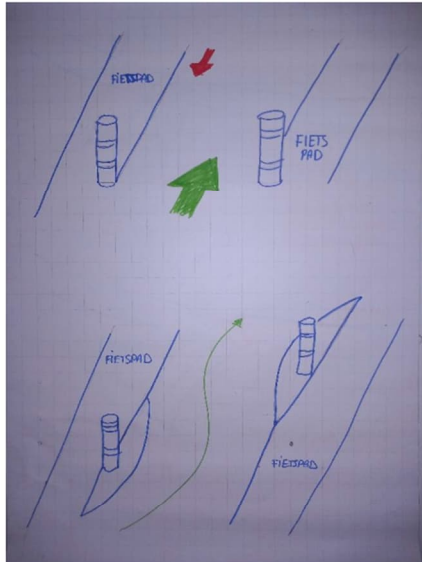
CONCLUSIE

Inzetten op FASERING:
Eerst: Fietsstroken in combinatie met wegversmallingen + verleggen kruising Moorsterweg + aanpak fietsoversteek GZB
Ondertussen werken aan vrij-liggend fietspad (routebepaling en grondverwerving starten) – kan lang duren, leert de ervaring met het fietspad langs de Asschatterweg/Julianaweg

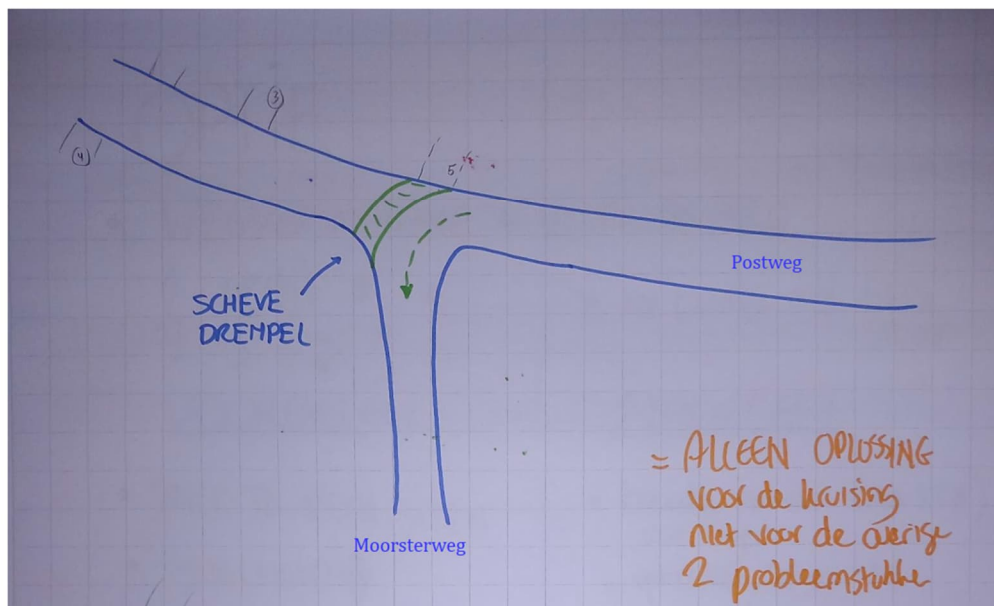
AFSPRAKEN

- Verslag is rondgestuurd ter controle en aanvulling (ook aan niet-aanwezigen)
- Verslag is aangepast op basis van ontvangen commentaar
- Verslag wordt door Bob naar contactpersoon gemeente gestuurd

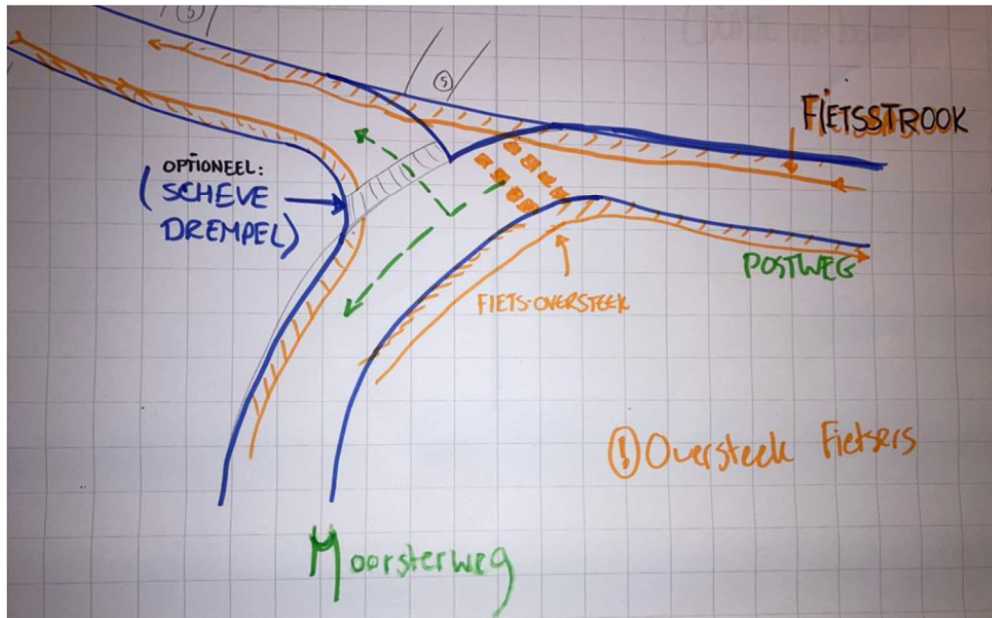
WEGVERSMALLINGEN (in combinatie met fietsstroken)



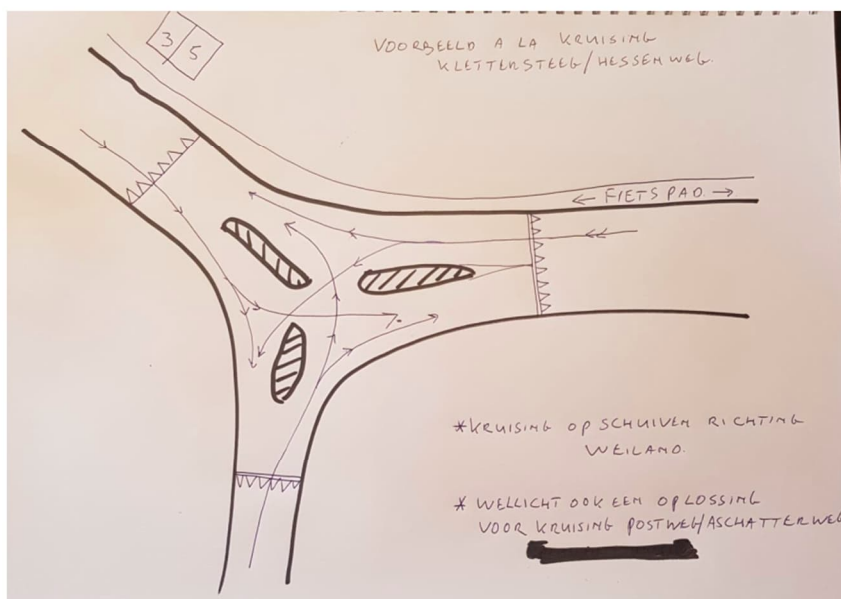
'SCHEVE' DREMPEL ('drempel met bocht mee') > optische verlegging van de doorgaande route



VERLEGGEN VAN DE KRUISING (met of zonder 'scheve' drempel) + fiets-oversteekplaats met aanduiding op de weg



VERLEGGEN VAN DE KRUISING – voorbeeld ACHTERVELD (Klettersteeg – Hessenweg)



Bijlage 6 – Resultaten bewonersavonden

7 april 2024

Aandachtspunten:

- De betonnen ribbels zijn niet prettig voor fietsers en zorgen voor veel geluidsoverlast.
- Er zijn weinig uitwijkmogelijkheden in de bermen, wat fietsers van de weg af duwt.
- Doordat er geen openbaar-vervoer-verbinding is, is er geen alternatief voor de fiets voor niet-autobezitters.
- De Postweg dient als belangrijke (mogelijke) fietsroute voor kinderen van het speciaal onderwijs.
- Drempels zorgen voor veel geluidsoverlast bij landbouwverkeer.
- Geef aandacht aan goed ambtelijk overleg tussen Barneveld en Leusden.
- BLV De Glind heeft een verkeercommissie die ook graag met Sweco in gesprek gaat.
- Extra aandacht wordt gevraagd voor de bosrijke stukken, de breedte van de Postweg en de overgang naar buitengebied.
- De stoep verdwijnt bij de overgang naar gebied buiten de bebouwde kom.

Wensen:

- Snelheidsremmende maatregelen voor auto- en vrachtverkeer.
- Lagere maximale snelheid, inclusief bebording.
- Snelheidscontroles.
- Alertheid borden voor fietsers en kinderen op de weg en/of te verwachten wegverloop.
- Betere verlichting, eventueel lantaarnpalen met zonnepanelen.
- Oversteekplaats voor voetgangers.
- Voetgangersverbod.
- Spitsafsluiting.



Figuur 6.1 Optionele traject alternatieven vrijliggend fietspad

22 april 2024

Bewoners feedback variant 1:

Positieve punten:

- Snel realiseerbaar.
- Mogelijk in combinatie met andere varianten (eerste stap in de fasering).
- Mooiere kleur asfalt.

Aandachtspunten:

- Eventueel in de vorm van een flitspaal of trajectcontrole.
- Extra aandacht nodig voor de evaluatie van de kruisingen.
- Verminderde veiligheid voor fietsers bij de versmallingen.
- Kans op toenemend sluipverkeer als Achterveld minder aantrekkelijk wordt gemaakt.
- Geluidsoverlast van vrachtverkeer bij drempels.
- Politiehandhaving kan niet altijd.
- De remmers moeten ook effectief zijn voor vrachtverkeer en motorrijders.
- Versmalling i.c.m. fietsstrook buitenlangs is prettiger.

Bewoners feedback variant 2:

Positieve punten:

- Mooiere kleur asfalt.
- Duidelijke zichtbare 'eigen' plaats voor fietsers op de rijbaan.
- Auto's zijn zich bewuster van de aanwezigheid van fietsers.
- Snel(ler) te realiseren dan andere (betere) varianten.
- Nog sneller te realiseren bij minder verbredingen.
- Goed te combineren met drempels.

Aandachtspunten:

- 60 km/u rijden naast fietsers is niet veilig.
- Als er geen fietsers zijn nodigt de extra ruimte uit tot harder rijden.
- Een tussenvariant zonder wegverbreding is sneller en goedkoper.
- Eventueel i.c.m. wegversmallingen om de snelheid eruit te halen.
- Zou alleen goed werken i.c.m. versmallingen.
- De auto moet niet te veel plek krijgen.
- Combineren met fietsstraat (30 km/u zone) tussen Moorsterweg en Asschatterweg.
- De overgang naar de berm verdient extra aandacht.

Bewoners feedback variant 3:

Positieve punten:

- Verbetert de fietsveiligheid flink (ook voor kinderen die op de fiets naar school gaan).
- Langdurige oplossing, ook als intensiteiten toenemen.
- Voorkeursoplossing indien technisch en financieel haalbaar (i.c.m. tijdelijke maatregelen).
- Goed i.c.m. variant 1.
- Gefaseerde uitvoering mogelijk.
- Ook effectief voor gereden snelheden.
- Fietsstraat tussen Asschatterweg en Moorsterweg goede oplossing (zo snel mogelijk aanleggen).

Aandachtspunten:

- Kruising Moorsterweg en Asschatterweg vragen om extra aandacht.
- Fasering is langdurig, vraagt om (tijdelijke) maatregelen op de Postweg.
- Eerste deel van de Postweg kan veiliger worden gemaakt met de invoer van een 30 km/u zone of een fietsstraat.
- Water en natuurcompensatie vragen aandacht.

Bewoners feedback variant 4:

Positieve punten:

- Verkeersveilig.
- Leuk voor recreatie.
- Vrijliggend fietspad.

Aandachtspunten:

- Minder veilig in het donker (sociale veiligheid).
- Minder interessant voor bestemmingsverkeer.
- Men kan hard blijven rijden en dan ineens toch fietsers tegenkomen.
- Lost problemen beperkt op.
- Niet mogelijk om halverwege de Postweg het fietspad op te komen.
- Verlichting.
- Verstoring natuur/rust in het bos.
- Verkeer blijft hard rijden.
- Scholieren gaan niet om fietsen dus er blijven fietsers op de Postweg.

Bijlage 7 – Globale kostenraming

Om een eerste indicatie te krijgen van de kosten van elke variant is een globale kostenraming gemaakt. Hierbij is onderscheid gemaakt tussen de kosten voor snelheidsbeperkende maatregelen, aanleg van een vrijliggend fietspad en/of herinrichting van de weg. Dit is een globale raming. De kostenraming houdt geen rekening met kosten voor grondverwerving, kabels en leidingen, en BTW. Deze aspecten zullen voornamelijk de kosten van varianten 2, 3 en 4 verhogen. Er kunnen dan ook geen rechten worden verleend aan deze schattingen.

Variant	Snelheidsbeperkers			Fietspad			Fietsstroken/herinrichting profiel (2 meter breder)			Totaal
	Aantal	Kosten/stuk	Subtotaal	Lengte	Kosten/meter	Subtotaal	Lengte	Kosten/meter	Subtotaal	
Variant 1	10	€ 20.000	€ 200.000			€ -			€ -	€ 200.000
Variant 2	10	€ 35.000	€ 350.000	0		€ -	2000	€ 600	€ 1.200.000	€ 1.550.000
Variant 3	10	€ 20.000	€ 200.000	1600	€ 600	€ 960.000	400	€ 1.200	€ 480.000	€ 1.640.000
Variant 4N	10	€ 20.000	€ 200.000	2200	€ 400	€ 880.000			€ -	€ 1.080.000
Variant 4Z	10	€ 20.000	€ 200.000	2600	€ 400	€ 1.040.000			€ -	€ 1.240.000

Bijlage 8 – Schetsontwerp