

UITVOERINGSPROGRAMMA BELEIDSPLAN VERKEER EN VERVOER 2001-2010

Inleiding

In juni 2002 heeft uw raad ingestemd met de beleidsvoornemens verwoord in het 'beleidsplan verkeer en vervoer 2001-2010'.

Het uitvoeringsprogramma moet worden gezien als de 'vertaling' van de beleidsvoornemens uit het beleidsplan verkeer en vervoer 2001-2010 in concrete projecten/acties.

Opbouw uitvoeringsprogramma

Het uitvoeringsprogramma kent zowel *concrete uitvoeringsmaatregelen* als *studiemaatregelen*. Bij dit laatste moet u denken aan verkeersvraagstukken die om nadere doordenking vragen. In de praktijk blijkt dat wat door de één als een ernstig knelpunt wordt ervaren door iemand anders als een marginaal probleem kan worden gezien. Ook kan verschil van inzicht bestaan over wat de oorzaak van een probleem is. Voordat aan de oplossing van een probleem kan worden gewerkt is het meer dan wenselijk dat het probleem helder gedefinieerd is. Op deze wijze kunnen teleurstellingen bij het aandragen van oplossingen worden voorkomen.

Mede om die reden is er voor gekozen om voor bepaalde verkeersknelpunten een aanvullende notitie op te stellen. Door bewust een "tussenstap" in te bouwen wordt voorkomen dat uw raad te zijner tijd met uitgewerkte voorstellen wordt geconfronteerd waarvoor geen of onvoldoende draagvlak blijkt te bestaan. Met name bij complexe vraagstukken waaronder de problematiek om van onze ontsluitingswegen van en naar de A-28 te komen vinden wij het van belang dat projectdefinities worden geformuleerd waarin alle aspecten worden benoemd die bij een nadere studie in ogenschouw genomen moeten worden.

Financiële paragraaf

De kosten (gemeentelijk kostenaandeel) gemoeid met de uitvoering van alle in het uitvoeringsprogramma opgevoerde projecten worden zeer globaal begroot op een bedrag tussen de 20 en 30 miljoen euro (inclusief kosten van voorbereiding en toezicht en exclusief omzetbelasting).

Voor alle duidelijkheid: de 'binnenplanse' infrastructuur in het plangebied Tabaksteeg zoals de busroute en de Pon-route zijn buiten het uitvoeringsprogramma en de daaraan gekoppelde kostenopzet gehouden.

In dit kader mag niet onvermeld blijven dat sommige projecten een grote mate van overlap hebben. Als voorbeeld: nader onderzoek moet uitwijzen of van verbreding van de Randweg kan worden afgezien wanneer de Plesmanstraat richting Hogeweg wordt doorgetrokken. Zolang de onderzoeksresultaten nog niet beschikbaar zijn, wordt (althans in financiële zin) rekening gehouden met zowel een verbreding van de Randweg als met een doortrekking van de Plesmanstraat. Hetzelfde geldt voor de verkeersveiligheidsproblematiek in het buitengebied. De veiligheid voor het langzaam verkeer kan mogelijk worden verhoogd door sluipverkeer via een elektronisch toegangssysteem buiten de deur te houden. Wanneer zo'n systeem niet haalbaar blijkt te zijn ligt de aanleg van vrijliggende fietspaden voor de hand. Ondanks het feit dat slechts één van beide oplossingsrichtingen kan worden uitgevoerd zijn Ook in dit geval zijn de kosten van beide oplossingsrichtingen toch 'vol' geraamd.

Het plan Tabaksteeg levert in financiële zin een bijdrage van € 5.000.000,- voor aanleg/uitbreiding van bovenwijkse infrastructuur. Deze bijdrage komt gefaseerd beschikbaar in vier jaarlijkse uitkeringen van elk € 1.250.000,- (periode 2006 t/m 2009).

Hoewel deze middelen niet geormerkt zijn ligt het in de rede dat deze middelen in ieder geval worden ingezet voor een adequate externe ontsluiting van Tabaksteeg.

Zo moet er een volwaardige verbinding komen tussen deze wijk en het centrumgebied.

Daarbij moet worden gedacht aan een opwaardering van de Burg. van der Postlaan.

Ook de verbinding tussen deze wijk en de A-28 moet goed zijn. In dit verband wordt nagedacht over een omlegging van de Maanweg.

Ook het plan Westflank zal bijdragen aan een aantal projecten. De mogelijke verbreding van de Randweg en de aanpassing van het kruispunt Groene Zoom/Randweg zouden uit dit plan gedekt moeten worden. De mogelijke aanleg van een tunnel voor langzaam verkeer onder de Groene Zoom zou deels uit het plan Princenhof gedekt moeten worden. Of en zo ja wanneer project Westflank wordt gerealiseerd is op dit moment niet bekend. Anders gezegd: de dekking voor deze drie infra-projecten is nog niet veilig gesteld.

De resterende dekking bestaat uit een bijdrage uit de Visieprojecten ter grootte van € 4,5 miljoen. Voor alle duidelijkheid: deze bijdrage komt eerst beschikbaar zodra de Visieprojecten inkomsten genereren, waaruit deze bijdrage kan worden vrijgemaakt.

Keihard is het saldo van de 'reserve grote infrastructurele werken' dat ruim € 3,45 miljoen bedraagt.

Tenslotte wordt rekening gehouden met een subsidiebedrag van € 3 miljoen uit de zogenaamde Gebundelde doeluitkering (g.d.u.-gelden). De provincie is aangewezen als subsidieverlenende instantie.

Dit leidt tot het volgende overzicht:

Totaal benodigd voor de te prioriteren projecten	€ 20 a 30 miljoen
Hard: bijdrage bovenwijken Tabaksteeg	€ 5.000.000,-
reserve 'grote infrastructurele werken'	<u>€ 3.450.000,-</u>
	+ € 8.450.000,-
Zacht: Mogelijk beschikbaar/beschikbaar op termijn .	
bijdrage uit plan Westflank/Princenhof	€ 3.200.000,-
bijdrage Visieprojecten	€ 4.500.000,-
g.d.u. subsidies	<u>€ 3.000.000,-</u>
	+ € 10.700.000,-

Uit het vorenstaande volgt dat de beschikbare middelen niet toereikend te zijn om alle opgevoerde projecten te kunnen realiseren. Voor de korte termijn moet worden uitgegaan van het harde bedrag van € 8.450.000,-.

Dit betekent dan ook dat er keuzes gemaakt zullen moeten worden. Daarnaast zal na vaststelling van het uitvoeringsprogramma bij de nadere uitwerking van de projecten nog eens goed gekeken worden of een 'versoberingsslag' gemaakt kan worden. Daarbij moet u denken aan een zo sober en doelmatig mogelijke uitvoering van de projectvoorstellen om de projectkosten zo laag mogelijk te houden. De middelen die daarmee bespaard kunnen worden, kunnen op hun beurt weer worden ingezet voor de uitvoering van de overige uitvoeringsmaatregelen die een lagere prioriteit hebben gekregen.

Dynamisch uitvoeringsprogramma

Aangezien nu reeds duidelijk is dat de beschikbare middelen bij lange na niet toereikend zijn om alle in het uitvoeringsprogramma opgevoerde projecten te kunnen realiseren is het weinig zinvol in dit stadium om een prioritering te maken voor de gehele planperiode die tot 2010 loopt.

Wat in onze optiek evenmin mag gebeuren is dat nu reeds een keuze wordt gemaakt voor de aanwending van het volledige bedrag (ongeveer 8,5 miljoen) dat op dit moment beschikbaar is danwel op korte termijn beschikbaar komt. Dit zou immers kunnen betekenen dat, uitgaande van een tegenwindscenario waarbij de 'zachte' middelen onverhoopt niet (volledig) beschikbaar komen, er geen dekking meer is voor projecten die evenzeer belangrijk worden gevonden maar die om andere redenen op dit moment nog niet in uitvoering kunnen worden genomen.

Gelet op het vorenstaande wordt voorgesteld in te stemmen met een **dynamisch** uitvoeringsprogramma. Daaronder verstaan wij een programma waarbij door (slechts) door u wordt aangegeven welke projecten de komende vier jaren ter hand moeten worden genomen. Dit betekent dan ook dat wij u bij de vaststelling van dit uitvoeringsprogramma zullen vragen om aan te geven welke maatregelen in de periode 2004/2008 moeten worden voorbereid c.q. uitgevoerd. Vervolgens dient vanaf 2008 jaarlijks in zorgvuldig samenspel met uw raad te worden bezien welke maatregelen voor het komend jaar danwel de komende twee jaren op de rails gezet moeten worden.

Deze aanpaklijn biedt de zo gewenste flexibiliteit waardoor optimaal kan worden ingespeeld op de op dat moment aanwezige financiële ruimte en de dan levende inzichten en actuele ontwikkelingen op verkeersgebied.

Bijkomend voordeel van deze aanpaklijn is dat de werkzaamheden organisatorisch beter binnen de gemeentelijke organisatie kunnen worden ingepland.

Opzet prioritering verkeersmaatregelen

Het beleidsplan is overeenkomstig de opbouw van de doelennota en het Beleidsplan verkeer en vervoer 2001-2010 opgebouwd rond de thema's **verkeersveiligheid, bereikbaarheid en leefbaarheid**.

Verkeersveiligheid

Wanneer het aantal letselongevallen als belangrijkste wegingsfactor wordt gehanteerd bij de prioritering van de aanpak van verkeersonveilige lokaties/weggedeelten, behoort het project "*snelheidsremmende maatregelen op de Heiligenbergerweg* op een hoge plek in het uitvoeringsprogramma te worden geplaatst.

Hetzelfde geldt voor het project "*aanpak verkeersoverlast/verkeersonveiligheid en opwaardering tot volwaardige ontsluitingsroute van de Burg. van der Postlaan (gedeelte tussen Hamersveldseweg en Groene Zoom)*". Het overgrote deel van het autoverkeer tussen Tabaksteeg en het centrumgebied zal immers via deze route worden afgewikkeld. Deze weg die nu reeds door velen als onveilig wordt ervaren zal heringericht moeten worden om het extra verkeersaanbod op een veilige wijze te kunnen verwerken.

Overigens heeft uw raad de mate van urgentie reeds aangegeven in het raadsconvenant 2002-2006.

Leefbaarheid

Belangrijkste bedreiging voor de leefbaarheid is het sluipverkeer. Om die reden vinden wij dat een hoge prioriteit moet worden toegekend aan het weren van sluipverkeer zowel door het buitengebied als binnen de kernen zelf. Zolang de doorstroming op de A-1 problematisch blijft mogen de verwachtingen van maatregelen niet overspannen zijn.

Sluipverkeer kan worden beperkt door het treffen van snelheidsremmende maatregelen. Aan deze maatregelen kleven echter ook diverse schaduwkanten. Om die reden gaat de voorkeur uit naar 'slimmere' vormen van regulering.

De noodzaak tot het weren van sluipverkeer wordt door alle gemeenten die participeren in het Strategisch Gebiedsperspectief Valleigebeid onderkend.

Een van de actiepunten uit het concept-programma van de SGP-gemeenten is de vorming van een intergemeentelijke werkgroep die de mogelijkheden tot het weren/beperken van sluipverkeer in beeld moet brengen. Wanneer we er in slagen om het sluipverkeer bijvoorbeeld via een selectief toegangssysteem daadwerkelijk uit het buitengebied te weren kan ook het maatregelenpakket voor het buitengebied anders worden vormgegeven. Op dat moment wordt bijv. de aanleg van vrijliggende fietspaden langs de Asschatterweg minder urgent. Wellicht kan een investering in een selectief toegangssysteem met regionale werking (deels) worden terugverdiend door af te zien van infrastructurele maatregelen.

Gelet op het vorenstaande is hoge prioriteit toegekend aan het project '*weren sluipverkeer door het buitengebied*'.

Ook de parkeerproblematiek wordt ervaren als een aantasting van de leefbaarheid. Om die reden is het project '*uitbreiding parkeerareaal woongebieden*' opgevoerd. Dit is een project met een doorlooptijd van 10 jaar, waarvoor jaarlijks € 100.000,- gereserveerd dient te worden.

Bereikbaarheid

Belangrijkste punt van zorg is de externe ontsluiting van Leusden (voor autoverkeer) en dan met name onze oriëntatie op de A-28. Het project '*omlegging Maanweg*' is inmiddels van start gegaan (studiefase). Voor het eind van dit jaar wordt de werking van de verkeersregelinstallatie *op de aansluiting Randweg-Groene Zoom-Plesmanstraat* aangepast. Daarnaast zal een studie moeten uitwijzen welk rendement verwacht mag worden van de *doortrekking van de Plesmanstraat naar de Hogeweg*. De resultaten van deze studie zijn in belangrijke mate bepalend voor de vraag of de Randweg (tussen A-28 en Groene Zoom) in

de toekomst verbreed dient te worden. Door de tekorten bij de rijksoverheid moet rekening worden gehouden dat de aanpak van reconstructie van de aansluiting A-28/Hogeweg pas na 2010 wordt uitgevoerd. Het spreekt voor zich dat het weinig zin heeft om de Plesmanstraat door te trekken zolang er geen zicht bestaat op een adequate verkeersafwikkeling rond genoemd knelpunt.

Het uitvoeringsprogramma is opgedeeld in een aantal 'beleidssporen'. Dit zijn de sporen: Langzaam verkeer/Fiets, Autoverkeer, Openbaar vervoer, Parkeren en Flankerend Beleid. Deze onderverdeling is overigens niet altijd even strikt toepasbaar. Er zijn namelijk projecten die onder meerdere sporen gerangschikt kunnen worden. Voorbeeld: de doortrekking van de Plesmanstraat kan zowel van belang zijn voor het autoverkeer als het openbaar vervoer (naar De Wieken-Vinkenhoef en verder). Een fietstunnel onder de A-28 kan bijdragen aan een lichte vermindering van het autoverkeer op de A-28.

Prioriteringsvoorstel voor de periode 2005/2008

Met verwijzing naar de drie genoemde thema's wordt voorgesteld om in de jaren 2005/2008 de volgende projecten in uitvoering te nemen:

Beleidsspoor Langzaam verkeer/Fiets:

nr. 1	Aanleg van een tunnel onder de A-28	€ 300.000,- (gem. aandeel)
nr. 2	Verbreding fietspad langs Valleikanaal	-----
nr. 2a	Verbreding fietspad langs Valleikanaal 2 ^e fase	-----
nr. 4	Aanleg fietspad langs Pon-lijn	-----
nr. 5	Aanpak sluijverkeer door het buitengebied	€ 175.000,-
nr. 6	Verhogen verkeersveiligheid Asschatterweg	€ 106.500,-
nr. 9	Het prioriteren van fietsverkeer ten opzichte van autoverkeer	*
nr. 12	Het aanpassen/c.q. verbreden van de brug Asschatterweg	€ 450.000,-

* Voor project nr. 9 is onlangs een krediet van € 72.000,- beschikbaar gesteld.

Beleidsspoor Autoverkeer

nr. 1.	Aanpak verkeersoverlast en verkeersonveiligheid en opwaardering tot volwaardige ontsluitingsroute van Burg. van der Postlaan	€ 500.000,-
nr. 2.	Snelheidsremmende maatregelen Heiligenbergerweg	€ 100.000,-
nr. 3.	Reconstructie aansluiting Burg. van der Postlaan-Groene Zoom	€ 700.000,-
nr. 5	Uitbreiding afwikkelingscapaciteit Arnhemseweg	P.M.
nr. 6	Uitbreiding capaciteit kruispunt Randweg-Groene Zoom (tijdelijk maatregelenpakket)	€ 200.000,-
*nr. 13.	Omlegging Maanweg	€ 3.500.000,-

* Deze projectkosten komen voort uit het financieel raamwerk van het plan Tabaksteeg (rekenkundige aanname).

Beleidsspoor Openbaar vervoer

nr.3	Aanpassing/verplaatsing buslus Asschatterweg (wordt meegenomen in projectvoorstel nr. 12 onder Fietsverkeer)	
------	--	--

Beleidsspoor parkeren

nr. 2.	Uitbreiding parkeerareaal woongebieden	€ 400.000,-
--------	--	-------------

Beleidsspoor Flankerend beleid

nr. 1	Permanente lobby verbreding A-28	P.M.
nr. 2.	Stimulering vervoermanagement	€ 40.000,-
nr. 3.	Stimulering verkeersveiligheidsactiviteiten	
	Permanente verkeerseducatie	€ 20.000,-

Totaalbedrag € 6.491.500,-

Toelichting: in de hierna opgenomen omschrijving van de afzonderlijke projecten wordt ook de dekking aangegeven. Ter wille van de overzichtelijkheid is er voor gekozen om de 'voedingsbronnen' zijnde de 'bijdrage bovenwijks Tabaksteeg' en de 'reserve grote infrastructurele werken' samen te voegen en een nieuwe naam te geven t.w. **Infracfonds**. Dit nieuw gevormde Infracfonds is € 8.450.000,- groot.

Beleidsspoor Langzaam verkeer/Fiets

Projectvoorstel nummer 1

Projectomschrijving:

Aanleg van een tunnel voor het langzaam verkeer onder de A-28 (in het verlengde van het huidige fietspad langs het Valleikanaal).

Betrokken partijen:

gemeente Amersfoort, Rijkswaterstaat (directie Utrecht), provincie Utrecht (Agenda 2010)
gemeente Leusden.

Aandachtspunten:

De lokatie waar deze tunnel wordt voorgesteld ligt (vrijwel geheel) binnen de gemeentegrenzen van Amersfoort. Ook Amersfoort is zich bewust van de noodzaak/wenselijkheid van realisering van dit project. In het gemeentelijk verkeersplan van Amersfoort is verwoord dat dit project in 2006 wordt uitgevoerd.

De provincie Utrecht hecht eveneens groot belang aan de realisering van deze tunnel.

In het kader van het project "Utrecht Fietsprovincie" streeft de provincie naar een betere toegankelijkheid van de uit cultuurhistorisch oogpunt waardevolle Grebbelinie en de aan de oostzijde van de A-28 geplande recreatievoorziening "De Schrammer".

Het project "verbreding fietspad langs het Valleikanaal en de ondertunneling van de A-28" is door de provincie zelfs aangemerkt als "sleutelproject".

Uiteraard kan deze route, na realisering van de fietstunnel, ook uitgroeien tot een belangrijke utilitaire fietsverbinding tussen Amersfoort en Leusden. Doordat de fietsafstand (bijv. naar De Horst of De Hoef) wordt bekort kan de fiets beter concurreren met de auto en kan de A-28 enigszins worden ontlast. Zolang niet duidelijk is of en zo ja op welke wijze de capaciteit op de A-28 wordt uitgebreid, is ook niet bekend hoe lang deze tunnel moet worden. Wanneer RWS op termijn zou besluiten om de A-28 om te vormen tot een weg met 4 x 2 rijbanen betekent dit dat ook de tunnel ook een stuk langer zal worden dan bij een oplossing van bijvoorbeeld 2 x 3 rijbanen. Vanuit de (Leusdense) inspraak is nadrukkelijk aandacht gevraagd voor de sociale veiligheid in/rond de aan te leggen tunnel.

Actie:

In het kader van het project Utrecht Fietsprovincie heeft de provincie zich opgeworpen als trekker van dit project. Uit de uitgevoerde haalbaarheidsstudie blijkt dat een tunnel de meest geschikte oplossing.

Start project:

Begin 2004 verschijnt een uitgewerkt projectplan dat aan alle betrokken gemeenten wordt voorgelegd. Rijkswaterstaat heeft (ambtelijk) laten weten aan te koersen op gelijktijdige opening van de fietstunnel en de spitsstroken (2006/2007).

Projectkosten:

De projectkosten worden zeer globaal geraamd op € 2.350.000,-. De provincie bereidt een Europese subsidieaanvraag voor. Daarnaast wordt ook een bijdrage van de overige betrokken partijen verlangd. Amersfoort heeft hier reeds middelen voor gereserveerd. De Leusdense bijdrage wordt voorsnog begroot op € 300.000,-.

Dekking: uit het Infracfonds

Subsidiemogelijkheden:

Provincie Utrecht bereidt een aanvraag voor een EU-subsidie voor. Daarnaast zal dit project worden aangemeld voor een subsidie op grond van de gebundelde doeluitkering (g.d.u.)

Beleidsspoor Langzaam verkeer/Fiets

Projectvoorstel nummer 2

Projectomschrijving:

Verbreding fietspad langs het Valleikanaal (tussen de A-28 en de Bruggeschans).

Betrokken partijen:

provincie Utrecht (Agenda 2010) en de gemeente Leusden. N.B. De provincie/het waterschap is verantwoordelijk voor het beheer van het gehele fietspad langs het Valleikanaal.

Aandachtspunten:

Het huidige fietspad is niet alleen te smal maar ook de onderhoudstoestand laat op sommige gedeelten ernstig te wensen over. Dit project heeft een sterke samenhang met projectvoorstel 1 en projectvoorstel 3. Wanneer projectvoorstel 1 niet wordt gerealiseerd kunnen vraagtekens worden gezet bij de urgentie/meerwaarde van de verbreding van dit fietspad.

In het kader van het project "Utrecht Fietsprovincie" streeft de provincie naar een betere toegankelijkheid van de uit cultuurhistorisch oogpunt waardevolle Grebbelinie en de geplande recreatievoorziening "De Schrammer" aan de oostzijde van de A-28.

Het project "verbreding fietspad langs het Valleikanaal en de ondertunneling van de A-28" is door de provincie zelfs aangemerkt als "sleutelproject". Vanuit de inspraak is aangedrongen om de fietspaden voldoende breed te maken om ook het schoolverkeer goed te kunnen faciliteren.

Om de gewenste verbreding te kunnen realiseren zal met de eigenaren van de aanliggende percelen overeenstemming moeten worden bereikt over grondoverdracht.

Voorts dient rekening te worden gehouden met de gevolgen van een eventuele doortrekking van de Plesmanstraat. Randvoorwaarde is dat de fietsverbinding en de Plesmanstraat elkaar ongelijkvloers kruisen.

Actie:

In het kader van het project "Utrecht Fietsprovincie" heeft de provincie zich opgeworpen als trekker van dit project.

Start project:

Naar verwachting in 2005.

Projectkosten:

De kosten worden globaal begroot op € 500.000,-. De provincie/waterschap is verantwoordelijk voor het beheer van dit fietspad. De provincie neemt provincie de aanlegkosten voor zijn rekening neemt waarna het beheer aan de gemeente wordt overgedragen.

Dekking: n.v.t.

Subsidiemogelijkheden:

Provincie Utrecht bereidt een aanvraag voor een EU-subsidie voor. Daarnaast zal dit project worden aangemeld voor subsidie op grond van de gebundelde doeluitkering (g.d.u.).

Beleidsspoor Langzaam verkeer/Fiets

Projectvoorstel nummer 2 a

Projectomschrijving:

Verbreding fietspad langs het Valleikanaal (tussen de Bruggeschans en gemeentegrens).

Betrokken partijen:

provincie Utrecht (Agenda 2010) en de gemeente Leusden. N.B. De provincie/het waterschap is verantwoordelijk voor het beheer van het gehele fietspad langs het Valleikanaal.

Aandachtspunten:

Het huidige fietspad is te smal (1,25 meter). Dit project heeft een sterke samenhang met projectvoorstellen 1 en 2. Wanneer projectvoorstel 1 niet wordt uitgevoerd kunnen vraagtekens worden gezet bij de urgentie/meerwaarde van de verbreding van dit fietspad. In het kader van het project "Utrecht Fietsprovincie" streeft de provincie naar een betere toegankelijkheid van de uit cultuurhistorisch oogpunt waardevolle Grebbelinie en de geplande recreatievoorziening "De Schrammer" aan de oostzijde van de A-28.

Het project "verbreding fietspad langs het Valleikanaal en de ondertunneling van de A-28" is door de provincie zelfs aangemerkt als "sleutelproject". Vanuit de inspraak is aangedrongen om de fietspaden voldoende breed te maken om ook het schoolverkeer goed te kunnen faciliteren.

Om de gewenste verbreding te kunnen realiseren zal met de eigenaren van aanliggende percelen overeenstemming moeten worden bereikt over grondoverdracht.

De gemeenten die binnen het Strategisch Gebiedsperspectief Valleigebied samenwerken hebben een hoge prioriteit toegekend aan de realisering van dit gemeentegrens-overschrijdende project. N.B. Een deel van de verbreding vindt plaats op Woudenberg grondgebied. Ook Scherpenzeel dringt aan op verbreding omdat deze route door schoolkinderen wordt gebruikt. In het concept-uitvoeringsprogramma van het SGP-Valleigebied (verkeer en vervoer) is aan dit project de hoogste prioriteit toegekend.

Actie:

In het kader van het project "Utrecht Fietsprovincie" heeft de provincie zich opgeworpen als trekker van dit project.

Start project:

Medio 2004 verschijnt een uitgewerkt projectplan dat aan alle betrokken gemeenten wordt voorgelegd. Het gedeelte tussen de gemeentegrens en de Langesteeg wordt reeds in 2004 verbreed. Kort daarna wil de provincie overgaan tot verbreding van het gedeelte tussen Langesteeg en Horsterweg.

Projectkosten:

P.M. De provincie/waterschap is verantwoordelijk voor het beheer van dit fietspad. De provincie neemt provincie de aanlegkosten voor zijn rekening neemt waarna het beheer aan de gemeente wordt overgedragen.

Dekking: n.v.t..

Subsidiemogelijkheden:

Provincie Utrecht bereidt een aanvraag voor een EU-subsidie voor. Daarnaast zal dit project worden aangemeld voor subsidie op grond van de gebundelde doeluitkering (g.d.u.).

Beleidsspoor Langzaam verkeer/Fiets

Projectvoorstel nummer 3

Projectomschrijving:

Aanleg van een nieuw utilitair fietspad tussen de Hessenweg en het te verbreden fietspad langs het Valleikanaal. In combinatie met de projectvoorstellen 1 en 2 ontstaat hiermee een directe, wervende en veilige fietsroute tussen Achterveld en Amersfoort.

Betrokken partijen:

Gemeente Leusden, grondeigenaren.

Aandachtspunten:

Er wordt naar gestreefd om het verlies aan landbouwgrond zo beperkt mogelijk te houden. Om die reden wordt getracht zoveel mogelijk gebruik te maken van gronden die op dit moment geen agrarische functie/bestemming hebben. Mogelijk kan gebruik worden gemaakt van gedeeltes die nu reeds een ontsluitende functie hebben. In het plan "Binnen het Buitengebied" is rekening gehouden met de aanleg van dit fietspad. Vanuit de inspraak is aangedrongen om de fietspaden voldoende breed te maken.

Actie:

De gemeente bereidt een voorstel tot ruimtelijke inpassing voor en legt dit om een voorlopig standpunt voor aan de eigenaren van de percelen waarover dit fietspad zou komen te lopen. Insteek is om te komen tot een tracé dat voldoende wervend is en dat zo min mogelijk schade berokkent aan belangen van de eigenaren van de gronden.

Start project:

De "tracéstudie" kan reeds op korte termijn ter hand worden genomen (in 2006). Of en zo ja het project in uitvoering moet worden genomen is afhankelijk van de realisering van de projectvoorstellen 1 en 2. Wanneer projectvoorstel 1 niet gerealiseerd kan worden, zal de mate van gebruik van dit nieuwe fietspad relatief beperkt blijven waardoor dit voorstel een beduidend lagere prioriteit krijgt. Dit project kan in ieder geval niet voor 2006 worden gerealiseerd. Uitvoering na 2008.

Projectkosten:

€ 350.000,--.

Dekking: nader te bepalen na 2008.

Subsidiemogelijkheden:

Project wordt aangemeld voor subsidie op grond van de gebundelde doeluitkering (g.d.u.).

Beleidsspoor Langzaam verkeer/Fiets

Projectvoorstel 4

Projectomschrijving:

Aanleg van een nieuw vrijliggend fietspad langs de Pon-spoorlijn. Dit fietspad moet de verbinding vormen tussen het nieuwe fietspad in het plangebied Tabaksteeg en de Lockhorsterweg.

Betrokken partijen:

gemeente Leusden, NS Vastgoed, de gemeente Amersfoort en de provincie Utrecht.

Aandachtspunten:

Deze nieuwe fietsverbinding vormt samen met het geprojecteerde fietspad binnen het plangebied Tabaksteeg een nieuwe schakel in het fietsnetwerk. Deze nieuwe verbinding dient mede ter ontlasting van het fietspad langs de Arnhemseweg waar de verkeersveiligheid reden tot zorg geeft.

Dit fietspad is mede bedoeld als snelle fietsroute tussen de nieuwe woonwijk Tabaksteeg en het centrum van Amersfoort.

Aan de aspecten verkeersveiligheid en sociale veiligheid moet nadrukkelijk aandacht worden geschonken bij de vormgeving van de oversteek van de verkeersknoop waar de fietsroute de (omgelegde) Maanweg kruist (projectvoorstel 13-autoverkeer). Ook de sociale veiligheid langs de spoorlijn (zonder enige bebouwing) vraagt om aanvullende maatregelen.

De (directe) omgeving van de spoorlijn is in beeld als ecologische verbindingzone.

Actie:

De provincie is inmiddels met Prorail in overleg getreden. Prorail heeft geen bezwaar tegen aanleg van de fietspad aan de noordzijde van de rails. Het is de bedoeling dat het fietspad op enkele meters naast de rails wordt aangelegd.

De gemeente neemt het initiatief eventuele juridische/planologische belemmeringen op te heffen.

Start project:

2005.

Projectkosten:

De provincie heeft zich bereid verklaard de projectkosten voor zijn rekening te nemen.

Dekking: n.v.t.

Subsidiemogelijkheden:

Project wordt aangemeld in het kader van het provinciale project "Utrecht fietsprovincie".

Ook zal dit project voor andere subsidiemogelijkheden waaronder de gebundelde doeluitkering (g.d.u.) worden aangemeld.

Beleidsspoor Langzaam verkeer/Fiets

Projectvoorstel nummer 5

Projectomschrijving:

Aanpak sluipverkeer door het buitengebied. Dit project heeft een sterke samenhang met projectvoorstel nr 6.

Betrokken partijen:

gemeenten Leusden, Barneveld, Woudenberg, Renswoude, Scherpenzeel en Nijkerk (gemeenten die participeren in het SGP-Valleigebied)

Aandachtspunten:

Met name tijdens de spitsperiodes is de verkeersveiligheid op de buitenwegen een punt van zorg. Gelukkig is het werkelijke aantal ongevallen tijdens de spitsperiodes relatief laag. De verkeersonveiligheid heeft dan ook een sterk subjectief karakter. Dit neemt niet weg dat het uit oogpunt van leefbaarheid, bereikbaarheid en verkeersveiligheid gewenst is dat de buitenwegen zoveel mogelijk gevrijwaard worden van gebiedsvreemd verkeer. In het ontwerp-uitvoeringsprogramma van de gemeenten die gezamenlijk optrekken in het kader van het Strategisch Gebiedsperspectief Valleigebied (SGP-Valleigebied) wordt de aanpak van het sluipverkeer als één van de speerpunten van beleid genoemd. Een effectieve aanpak is alleen mogelijk wanneer alle gemeenten in de regio de noodzaak tot het treffen van maatregelen onderkennen en bereid zijn om gezamenlijk aan een oplossing te werken. Voorkomen moet worden dat het sluipverkeer zich verplaatst van de buitenwegen in de ene gemeente naar de buitenwegen in de naastgelegen gemeente.

Actie:

Op korte termijn neemt de gemeente Leusden het initiatief voor een overleg met de nabuurgemeenten om te komen tot een concreet en 'waterdicht' maatregelenpakket. Hiervoor moet een intergemeentelijke werkgroep worden geformeerd.

Start project:

In 2005.

Projectkosten

De kosten uitsluitend gemoeid met het opstellen van de ambtelijke notitie worden begroot op € 25.000,-. De kosten gemoeid met de mogelijke aanschaf van een regiobreed elektronisch toegangssysteem worden zeer globaal op € 150.000,- geraamd.

Dekking: uit het Infracfonds.

Subsidiemogelijkheden:

De uit dit voorstel voortkomende aanpassingen worden aangemeld voor een subsidie op grond van de gebundelde doeluitkering (g.d.u.)

Beleidsspoor Langzaam verkeer/Fiets

Projectvoorstel nummer 6

Projectomschrijving:

Het verhogen van de verkeersveiligheid voor het langzaam verkeer op de Asschatterweg (gedeelte buiten de bebouwde kom) en de Koningin Julianaweg (buiten de bebouwde kom).

Betrokken partijen:

gemeente Leusden en gemeenten Barneveld en Woudenberg.

Aandachtspunten:

De te treffen maatregelen moeten gericht zijn op het verbeteren van de positie van het fietsverkeer. Dagelijks maken ongeveer 1000 fietsers gebruik van deze weg.

De verkeersveiligheid op deze buitenwegen is met name tijdens de spitsperiodes een punt van aandacht. Hierbij dient te worden aangetekend dat het fietsen langs deze wegen weliswaar als onveilig wordt ervaren maar dat het werkelijke aantal ongevallen waarbij fietsers betrokken waren laag is. De verkeersonveiligheid heeft dan ook een sterk subjectief karakter.

De aanleg van vrijliggende fietspaden is meermaals als mogelijke oplossing genoemd. Deze oplossing heeft echter ook een niet te onderschatten keerzijde. Doordat de automobilist niet langer wordt opgehouden door die "lastige" fietsers heeft hij voortaan vrij baan en kan hij lekker doorrijden. Naar verwachting zal de gemiddelde snelheid van het autoverkeer hierdoor ook omhoog gaan. Bedacht moet worden dat bij de meeste (auto)ongevallen die zich in het buitengebied voordoen de factor snelheid vrijwel altijd een rol speelt.

Wanneer ook Leusden, in navolging van Barneveld, overgaat tot de aanleg van vrijliggende fietspaden langs de Postweg en langs de Asschatterweg, zal het aandeel sluipverkeer naar verwachting in omvang toenemen. Dit brengt vervolgens weer andere problemen met zich mee omdat dit autoverkeer zich door de bebouwde kom van Leusden naar de A-28 tracht te begeven. Dit zal onder andere leiden tot een verzwaring van de verkeersdruk op de knoop Randweg-Groene Zoom.

Voorts zal blijken dat de inpassing van vrijliggende fietspaden langs weerszijden van de Asschatterweg niet alleen vrij kostbaar (ongeveer € 2.500.000,-), maar ook zeer lastig zal zijn. Deze ingreep leidt niet alleen tot een forse aantasting van dit fraaie gebied; realisering is mede afhankelijk van de bereidheid van de eigenaren van de aanliggende percelen om grond aan de gemeente over te dragen.

Een andere misschien minder voor de hand liggende mogelijkheid is het (aanzienlijk) beperken van het autoverkeer op deze wegen. Daarbij moet worden gedacht aan een geslotenverklaring tijdens de spitsperiodes of een (electronisch) selectief toegangssysteem dat uitsluitend voor deze twee wegen geldt.

Deze maatregelen zullen echter weer tot gevolg hebben dat de verkeersdruk op de Hessenweg zal toenemen. Langs de Hessenweg ligt daarentegen echter wel een vrijliggend fietspad dat te zijner tijd zal worden verbreed (verwezen wordt naar projectvoorstel 11 (autoverkeer/ 2^e fase herinrichting Hessenweg)).

Een nieuwe ontwikkeling is de aangekondigde vestiging van een dependance van het Amersfoortse Van Lodenstein-college in Barneveld. Naar verluidt wordt deze vestiging komend cursusjaar al geopend. Het eerste jaar worden 300 leerlingen gehuisvest. Op termijn moet het leerlingenaantal doorgroeien naar 800 leerlingen. Met de schoolleiding in

Amersfoort wordt contact opgenomen om te bezien of en zo ja in welke mate de fietsstromen van en naar Amersfoort zullen afnemen.

Actie:

Er wordt een ambtelijke notitie voorbereid waarin de voors en tegens van beide oplossingsrichtingen helder in beeld worden gebracht. Niet alleen de verwachte kosten maar ook de verkeerskundige consequenties van beide varianten dienen goed inzichtelijk te worden gemaakt. Ook het aspect grondverwerving dient voldoende te worden uitgediept. Aan de hand van de op te stellen notitie moet het bestuur een afweging kunnen maken en kunnen beslissen welke variant nader zal worden uitgewerkt. Deze notitie wordt in eigen beheer opgesteld. Rekening moet worden gehouden met het inschakelen van externe deskundigen. Dit project heeft een sterke relatie met voorstel 5. De resultaten van voorstel 5 zijn in belangrijke mate bepalend voor de beantwoording van de vraag of er aparte fietsvoorzieningen gerealiseerd moeten worden.

Start project:

De ambtelijke notitie verschijnt in 2005. Om de veiligheid van de fietsers (reeds op korte termijn) te verhogen kunt u begin 2005 een voorstel tegemoet zien voor de aanleg van rode fietsstroken.

Projectkosten

De kosten uitsluitend gemoeid met het opstellen van de ambtelijke notitie worden begroot op € 10.000,-. Uitgaande van aanleg van vrijliggende fietspaden langs de Asschatterweg en de Koningin Julianaweg worden de kosten geraamd op € 2.500.000,- .

De kosten van de aanleg van rode fietsstroken worden begroot op € 106.500,-.

Dekking: de kosten van aanleg rode fietsstroken moeten uit het Infracfonds worden betaald. De dekking voor de vrijliggende fietspaden moet na 2008 worden bepaald.

Subsidiemogelijkheden:

De uit dit voorstel voortkomende aanpassingen worden aangemeld voor een subsidie op grond van de gebundelde doeluitkering (g.d.u.).

Beleidsspoor Langzaam verkeer/Fiets

Projectvoorstel nummer 7

Projectomschrijving:

Nader onderzoek wenselijkheid/noodzaak vrijliggend fietspad oostzijde Middenweg.

Betrokken partijen:

gemeente Leusden, wijkplatform Alandsbeek.

Aandachtspunten:

De meeste ontsluitingswegen zijn voorzien van vrijliggende fietspaden langs weerszijden van de weg. Op een beperkt aantal lokaties is dit echter (nog) niet het geval. Om de positie van het fietsverkeer te verbeteren kan het gewenst zijn om alle ontsluitingswegen van vrijliggende fietspaden te voorzien (langs weerszijden van de rijbaan voor autoverkeer).

Actie:

Een verkennende studie moet uitwijzen wat de effecten zijn van de aanleg van een vrijliggend fietspad langs de oostzijde van de Middenweg.

Start project:

Na 2008.

Projectkosten

De aanlegkosten worden geraamd op € 100.000,-.

Dekking: nader te bepalen na 2008.

Subsidiemogelijkheden:

De uit dit voorstel voortkomende aanpassingen worden aangemeld voor een subsidie op grond van de gebundelde doeluitkering (g.d.u.)

Beleidsspoor Langzaam verkeer/Fiets

Projectvoorstel nummer 8

Projectomschrijving:

Nader onderzoek wenselijkheid/noodzaak vrijliggend fietspad langs de oostzijde van de Burg. van der Postlaan (tussen Clarenburg en Noorderinslag).

Betrokken partijen:

gemeente Leusden, wijkplatform.

Aandachtspunten:

De meeste ontsluitingswegen zijn voorzien van vrijliggende fietspaden langs weerszijden van de weg. Op een aantal lokaties is dit (nog) niet het geval. Om de positie van het fietsverkeer te verbeteren kan het gewenst zijn om alle ontsluitingswegen van vrijliggende fietspaden te voorzien (langs weerszijden van de rijbaan voor autoverkeer).

Langs de oostzijde van de Burg. van der Postlaan ligt een hoge grondwal die een geluidwerende functie heeft. De aanleg van een fietspad zal vrijwel zeker betekenen dat deze grondwal (deels) ontmanteld moet worden. Derhalve moet rekening worden gehouden met de aanleg van een (kostbaar) geluidsscherm.

Actie:

Een verkennende studie moet uitwijzen wat de effecten zijn van de aanleg van een vrijliggend fietspad langs de oostzijde van de Burg. van der Postlaan.

Start project:

Na 2008.

Projectkosten

Ervan uitgaande dat dit fietspad wordt aangelegd worden de kosten geraamd op € 800.000,- Van dit bedrag is ongeveer € 500.000,- nodig voor een geluidsscherm.

Dekking: nader te bepalen na 2008.

Subsidiemogelijkheden:

De uit dit voorstel voortkomende aanpassingen worden aangemeld voor een subsidie op grond van de gebundelde doeluitkering (g.d.u.).

Beleidsspoor Langzaam verkeer/Fiets

Projectvoorstel nummer 9

Projectomschrijving:

Het prioriteren van het fietsverkeer ten opzichte van het autoverkeer.

Betrokken partijen:

gemeente Leusden.

Aandachtspunten:

Ter verbetering van de concurrentiepositie van de fiets wordt voorgesteld de fietser waar mogelijk prioriteit te geven ten opzichte van het autoverkeer. Randvoorwaarde daarbij is wel dat een aanpassing niet tot gevolg mag hebben dat de veiligheid voor het langzaam verkeer negatief wordt beïnvloed.

Onder dit project wordt onder andere verstaan het aanpassen van bestaande aansluitingen in het voordeel van de fietsers. Voorbeelden hiervan zijn de lokaties Noorderinslag-Wierickewijk, Noorderinslag-Groenhouten-noord en de Randweg-Valleilaan. Op deze lokaties moet het fietsverkeer voorrang verlenen aan het afslaand autoverkeer.

Uit veiligheidsoogpunt is indertijd bewust gekozen om de (brom)fietsers hier buiten de voorrang te houden. Omdat de brommer sinds 1999 gebruik moet maken van de rijbaan voor autoverkeer wordt het verantwoord geacht de regeling in het voordeel van de fietser aan te passen. Daarvoor moet de bestaande situatie wel worden gewijzigd.

Uit de reguliere contacten met Fietsersbond, wijkplatforms en verkeersouders blijkt dat de huidige situatie als verwarrend en derhalve als ongewenst wordt ervaren.

Actie:

Het zodanig wijzigen van de huidige situatie dat de fietsers hier op verantwoorde wijze voorrang krijgen ten opzichte van het kruisend autoverkeer.

Start project:

Dit project is inmiddels in uitvoering genomen.

Projectkosten

De projectkosten worden begroot op € 72.000,-.

Dekking: uit het Infracfonds.

Subsidiemogelijkheden:

De aanvraag om een subsidie op grond van de gebundelde doeluitkering (g.d.u.) is gehonoreerd. Voor dit project wordt een subsidie toegekend van € 36.000,-.

Beleidsspoor Langzaam verkeer/Fiets

Projectvoorstel nummer 10

Projectomschrijving:

Het prioriteren van het fietsverkeer ten opzichte van het autoverkeer.

Betrokken partijen:

gemeente Leusden, gemeente Amersfoort en provincie Utrecht.

Aandachtspunten:

De concurrentiepositie voor de fietser kan ook worden verbeterd door een fietsvriendelijke afstelling van de verkeersregelininstallaties. Onderkend moet worden dat verlenging van de groentijd voor de fietsers ten koste gaat van de groentijd voor het autoverkeer.

Inmiddels is de VRI op de Middenweg-Toermalijn in het voordeel van de fietsers aangepast. Ter verbetering van de concurrentiepositie van de fiets wordt voorgesteld de fietser waar mogelijk prioriteit te geven ten opzichte van het autoverkeer. Randvoorwaarde daarbij is wel dat een aanpassing niet tot gevolg mag hebben dat de veiligheid voor het langzaam verkeer negatief wordt beïnvloed.

In die gevallen waarin prioritering van het fietsverkeer ingrijpende gevolgen heeft voor de afwikkeling van het autoverkeer moet worden gedacht aan ongelijkvloerse oplossingen.

Grootste knelpunt op dit moment is de situatie rond de aansluiting Arnhemseweg/Hertekop. In overleg met de gemeente Amersfoort en de provincie Utrecht dient te worden gezien op welke wijze de situatie op verantwoorde wijze in het voordeel van de fietser kan worden aangepast. In dat kader zou gelijktijdig onderzocht moeten worden op welke wijze de afwikkeling van het autoverkeer geoptimaliseerd kan worden. Leusden zal het initiatief nemen voor dit overleg.

Actie:

In 2004 wordt het initiatief genomen voor een aanpassing van de verkeersafwikkeling rond de aansluiting Arnhemseweg/Hertekop.

Na 2005 wordt inzichtelijk gemaakt in hoeverre de bestaande verkeersregelininstallaties binnen het gemeentelijk beheersgebied (nog verder) in het voordeel van de fietsers kunnen worden aangepast.

Start project:

Na 2008.

Projectkosten

De projectkosten van de aanpassing worden begroot op € 350.000,-.

Dekking: nader te bepalen na 2008.

Subsidiemogelijkheden:

De uit dit voorstel voortkomende aanpassingen worden aangemeld voor een subsidie op grond van de gebundelde doeluitkering (g.d.u.).

Beleidsspoor Langzaam verkeer/Fiets

Projectvoorstel nummer 11

Projectomschrijving:

Aanleg fietstunnel onder de Groene Zoom (ter hoogte van de Burg. De Beaufortweg).

Betrokken partijen:

gemeente Leusden.

Aandachtspunten:

De Groene Zoom is één van de hoofdontsluitingswegen. Met name tijdens de spitsperiodes moet deze weg een relatief grote hoeveelheid autoverkeer verwerken. Mede daardoor is deze weg tegelijkertijd een belangrijke barriere voor het langzaam verkeer dat van en naar Amersfoort wil. Wanneer het fietsverkeer hier prioriteit krijgt ten opzichte van het autoverkeer gaat dit ten koste van de afwikkelingscapaciteit van het autoverkeer. Hier hebben we dan ook te maken met een duidelijk voorbeeld van botsende belangen. Omdat de intensiteit van zowel het fietsverkeer als het autoverkeer hier relatief hoog is wordt voorgesteld om een tunnel aan te leggen voor het langzaam verkeer. Deze tunnel zou dan in het gedeelte tussen de Burg. De Beaufortweg en de Noorderinslag aangelegd moeten worden. Op deze wijze kan deze tunnel een functie vervullen voor het fietsverkeer dat nu bij de Noorderinslag en de Burg. De Beaufortweg oversteekt. Wanneer het fietsverkeer hier (oversteek Burg. De Beaufortweg) buiten de verkeersregeling kan worden gehouden komt dit ook de doorstroming van het autoverkeer op de Groene Zoom ten goede.

Belangrijk aandachtspunt bij de aanleg van een tunnel is de sociale veiligheid.

Daarnaast moet de aansluitende fietsroute in het gebied de Westflank voldoende wervend zijn om het fietsverkeer te verleiden om van deze tunnel gebruik te maken. Gelet op de gunstige ligging ten opzichte van in de directe omgeving gelegen/geprojecteerde kantoorpanden kan de realisering van deze tunnel een positief effect hebben op het fietsgebruik in het woon-werkverkeer.

Om te voorkomen dat fietsers alsnog gebruik blijven maken om op de op dat moment niet langer beveiligde huidige lokatie de Groene Zoom over te steken zullen adequate maatregelen genomen moeten worden. Wanneer hiervan wordt afgezien zou dit wel eens een negatief effect op de verkeersveiligheid kunnen hebben.

Actie:

De aanleg van deze tunnel moet in samenhang met de ontwikkelingen in gebied 't Spieghele en Westflank worden opgestart.

Start project:

Na 2008.

Projectkosten

De aanlegkosten worden begroot op € 1.750.000,- .

Dekking: Hiervan moet € 500.000,- worden gedekt uit het plan Nieuw Princenhof. De resterende dekking dient nader te worden bepaald na 2008.

Subsidiemogelijkheden:

De uit dit voorstel voortkomende aanpassingen worden aangemeld voor een subsidie op grond van de gebundelde doeluitkering (g.d.u.).

Beleidspoor Langzaam verkeer/Fiets

Projectvoorstel nummer 12

Projectomschrijving:

Het aanpassen/c.q. verbreden van de brug over het Valleikanaal (Asschatterweg).

Betrokken partijen:

gemeente Leusden en de provincie Utrecht (als beheerder van deze brug).

Aandachtspunten:

De huidige brug is relatief smal en heeft geen aparte voorzieningen voor het langzaam verkeer. Ook voetgangers die hier het Valleikanaal willen oversteken moeten gebruik maken van de rijbaan voor het autoverkeer.

Omdat hier regelmatig (te) hard wordt gereden, wordt deze lokatie herhaaldelijk als gevaarlijk punt genoemd. Ook de lijnbussen maken gebruik van deze brug om de keerlus aan de overzijde van het Valleikanaal te kunnen bereiken.

De veiligheid voor het langzaam verkeer kan worden verbeterd door de aanbouw van twee fietsbruggen aan weerszijden van de huidige brug. Deze maatregel heeft echter als keerzijde dat het autoverkeer niet langer rekening hoeft te houden met het langzaam verkeer en dus vrij baan krijgt. Wanneer ook Leusden, in navolging van Barneveld, zou overgaan tot de aanleg van vrijliggende fietspaden langs de Postweg en de Asschatterweg, zal het aandeel sluipverkeer naar verwachting in omvang toenemen. Dit brengt vervolgens weer andere problemen met zich mee omdat dit autoverkeer zich door de bebouwde kom van Leusden naar de A-28 tracht te begeven. Dit zal onder andere leiden tot een verzwaring van de verkeersdruk op de knoop Randweg-Groene Zoom. In die zin heeft dit project dan ook een relatie met de projectvoorstellen 6, 7 en 8 onder Autoverkeer.

Voorkomen moet worden dat verkeersmaatregelen die aan de oostzijde van de kern van de Leusden worden genomen, een sluipverkeeraanlokkende werking hebben. Om sluipverkeer te ontmoedigen moet eerder worden gedacht aan het inbouwen van fysieke belemmeringen op de sluiproutes. Een verdere versmalling van de brug, waarbij uitgaand verkeer voorrang krijgt boven het inkomend verkeer, zou in dat kader mogelijk een meer passende maatregel zijn. Niet uit het oog mag verloren dat het effect van belemmerende maatregelen in belangrijke mate afhankelijk is van de duur van de vertragingen op het hoofdwegennet. Anders gezegd: de weggebruiker accepteert belemmeringen op de door hem gebruikte sluiproute wanneer hij (of zij) een redelijke mate van zekerheid heeft dat de te kiezen sluiproute sneller is dan de route via de congestiegevoelige snelweg.

Een ander aspect waar rekening mee gehouden moet worden is de ontwikkeling van de woningbouwlokatie langs het Valleikanaal. Niet uitgesloten is dat deze lokatie deels wordt ontsloten via een verbindingsweg die op de Asschatterweg aantakt (nabij de brug).

Complicerende factor is dat de lijnbussen (lijn 78) deze brug iedere keer moeten passeren om de keerlus aan de oostzijde van het Valleikanaal te kunnen bereiken. Het medegebruik van de brug door (brede) lijnbussen is ook als oorzaak van onveiligheid genoemd.

Uit oogpunt van veiligheid is het gewenst dat de bussen in een eerder stadium op de Asschatterweg kunnen keren. Bovendien zou dit de reistijd naar Amersfoort iets kunnen bekorten hetgeen de concurrentiepositie van de bus ten goede komt. Zie projectvoorstel 3 Openbaar vervoer.

N.B. Met ingang van 12 december wordt het streekvervoer in onze regio verzorgd door Stadsvervoer Nederland B.V. Rekening wordt gehouden met de mogelijkheid dat deze

vervoerder de 'appendix' Asschatterweg links laat liggen. Dit zou betekenen dat bij dit project niet langer rekening hoeft te worden gehouden met de belangen van het openbaar vervoer.

Actie: In 2004 wordt een notitie opgesteld waarin de verschillende oplossingsrichtingen en de daaraan verbonden voor- en nadelen inzichtelijk worden gemaakt. Op basis van deze notitie dient besluitvorming plaats te vinden.

Start project:

Ervan uitgaande dat in 2005 een besluit wordt genomen over de wijze waarop dit knelpunt wordt aangepakt kan de uitvoering in 2006 ter hand worden genomen.

Projectkosten

€ 450.000,-.

Dekking: uit het Infracfonds

Subsidiemogelijkheden:

De uit dit voorstel voortkomende aanpassingen worden aangemeld voor een subsidie op grond van de gebundelde doeluitkering (g.d.u.).

Beleidsspoor Langzaam verkeer/Fiets

Projectvoorstel nummer 13

Projectomschrijving:

Optimalisering fietsparkeren.

Betrokken partijen:

gemeente Leusden, Fietsersbond en de winkeliersverenigingen.

Aandachtspunten:

De concurrentiepositie van de fiets bij binnengemeentelijke verplaatsingen kan worden verbeterd door het aanbieden van goede stallingsvoorzieningen. Uit onderzoek is gebleken dat het ontbreken van een bewaakte fietsenstalling voor sommigen reden is om de fiets thuis te laten en in plaats daarvan de auto te nemen. Deze keus is primair gebaseerd op de vrees dat de fiets na het doen van boodschappen verdwenen is.

Anderzijds is de realisering van een (bewaakte) fietsenstalling geen garantie dat zo'n voorziening (goed) gebruikt zal worden. Veel fietsers geven er de voorkeur aan om de fiets (aan de hand) mee te nemen wanneer zij van winkel naar winkel gaan. Voordeel hiervan is immers dat je direct na het bezoek aan de laatste winkel weer op de fiets kunt stappen en niet meer naar de fietsenstalling hoeft terug te lopen. Wanneer op deze gedragswijze moet worden ingespeeld moet worden gedacht aan het aanbrengen van extra fietsklemmen bij de winkels.

Ervaringen in de regio leren dat vele fietsers er weinig voor voelen om de fiets naar een stalling te brengen. Wanneer gekozen wordt voor één of meer centrale stallingen is de belangrijkste succesfactor de lokatiekeuze voor deze voorziening. Gelet op de mate van gebruik van de fietskluizen menen we te mogen stellen dat we daar niet altijd even gelukkig in zijn geweest. Mogelijk is ook het type stallingvoorziening (kluis) niet uitnodigend c.q. drempelverhogend. Alvorens met voorstellen te komen om het fietsparkeren te verbeteren vinden wij het nodig onderzoek te laten verrichten naar de meerwaarde van een (bewaakte) fietsenstalling en naar de lokaties die daarvoor in aanmerking komen. Mogelijk zou een gedeelte van de onderverdieping van de parkeerdekken kunnen worden aangewend voor het fietsparkeren.

Actie: Externe bureaus die aantoonbare expertise in huis hebben inzake fietsparkeren worden uitgenodigd voor het uitbrengen van een offerte voor een fietsparkeerplan. Daarbij dient niet alleen aandacht te worden geschonken aan het parkeren rond onze winkelcentra. Ook moet worden aangegeven welke maatregelen getroffen moeten worden om het fietsparkeren bij openbaar vervoerhaltes op een hoger niveau te krijgen.

Start project:

Na 2008.

Projectkosten

€ 10.000,- (onderzoek). Uitbreiding fietsparkeren zelf P.M.

Dekking: nader te bepalen na 2008.

Subsidiemogelijkheden:

De uit dit voorstel voortkomende aanpassingen worden aangemeld voor een subsidie op grond van de gebundelde doeluitkering (g.d.u.).

Beleidsspoor Autoverkeer/Langzaam verkeer

Projectvoorstel nummer 1

Projectomschrijving:

Aanpak verkeersoverlast/verkeersonveiligheid en opwaardering tot volwaardige ontsluitingsroute van de Burg. Van der Postlaan (gedeelte tussen de Hamersveldseweg en de Groene Zoom).

Betrokken partijen:

gemeente Leusden.

Aandachtspunten:

In het Beleidsplan verkeer en vervoer wordt voorgesteld om de wijken Claverenblad-Wildenburg en Groenhouten samen te voegen tot één groot aaneengesloten verblijfsgebied. Om dit te bereiken had de functie van de Burg. van der Postlaan gewijzigd moeten worden. In plaats van ontsluitingsweg zou dit weggedeelte tot verblijfsgebied "gedegradeerd" moeten worden. Daartoe had de intensiteit van het autoverkeer flink omlaag gemoeten en had de toegestane maximum-snelheid van 50 km/uur naar 30 km/uur verlaagd moeten worden. Om deze functieverandering mogelijk te maken werd voorgesteld een parallelroute langs de Hamersveldseweg aan te leggen voor autoverkeer. Deze route was primair bedoeld voor de afwikkeling van een belangrijk deel van het autoverkeer dat nu nog via de Burg. van der Postlaan rijdt. Deze parallelweg had de verkeersfunctie van de Burg. van der Postlaan moeten overnemen.

Uw raad heeft echter besloten dat de mogelijke aanleg van een parallelroute langs de Hamersveldseweg niet verder in beschouwing mag worden genomen, hetgeen betekent dat er geen alternatief is voor het autoverkeer dat nu van de Burg. Van der Postlaan gebruik maakt. Omdat de overige ontsluitingswegen onvoldoende capaciteit hebben om de verwachte verkeersgroei te kunnen verwerken wordt voorgesteld de ontsluitingsfunctie van de Burg. van der Postlaan niet alleen te handhaven maar ook te optimaliseren. De Burg. van der Postlaan wordt daarmee de enige ontsluitingsroute tussen Tabaksteeg en Leusden-centrum.

Onbedoeld heeft dit tot gevolg dat het voornemen om de twee wijken ter weerszijden van deze weg samen te voegen tot één groot verblijfsgebied moet worden losgelaten.

In het raadsconvenant 2002-2006 staat dat prioriteit moet worden toegekend aan de veiligheid op de Burg. van der Postlaan.

Actie:

In 2004 wordt een voorstel gepresenteerd voor het treffen van snelheidsremmende maatregelen waarbij met name aandacht wordt geschonken aan die lokaties waar het langzaam verkeer nu placht over te steken. Tevens wordt aangegeven welke maatregelen nodig zijn om het toekomstige verkeersaanbod goed te kunnen verwerken.

In dit voorstel wordt ook ingegaan op de mogelijkheden ter beperking van geluidsoverlast.

Start project:

In 2005/2006.

Projectkosten

Deze kosten worden zeer globaal begroot op € 500.000.-.

Dekking: uit het Infracfonds

Subsidiemogelijkheden:

De uit dit voorstel voortkomende aanpassingen worden aangemeld voor een subsidie op grond van de gebundelde doeluitkering (g.d.u.)

Beleidsspoor Autoverkeer**Projectvoorstel nummer 2****Projectomschrijving:**

Het treffen van snelheidsremmende maatregelen op de Heiligenbergerweg.

Betrokken partijen:

gemeenten Leusden en Amersfoort en Connexxion.

Aandachtspunten:

Op dit moment is de Heiligenbergerweg de enig overgebleven 'black-spot' binnen het gemeentelijk wegennet. Onder een black-spot wordt verstaan een kruispunt of wegvak waar binnen een aaneengesloten periode van 3 jaar zes of meer letselongevallen zijn gebeurd. In de periode 1999 tot en met 2001 zijn hier maar liefst 8 letselongevallen gebeurd waarbij in totaal 14 personen gewond zijn geraakt. Daarnaast gebeurden hier ook nog eens 12 ongevallen met uitsluitend materiële schade. Omdat het merendeel van de ongevallen op dit wegvak (mede) te wijten was aan een te hoge snelheid kan de verkeersveiligheid op dit wegvak aanzienlijk worden verbeterd door het treffen van snelheidsremmende maatregelen. Op dit moment mag op dit wegvak (tussen de Groene Zoom en de gemeentegrens 80 km-uur worden gereden. Voorgesteld wordt de maximum-snelheid te verlagen naar 60 km-uur. Aanvullend zullen infrastructurele maatregelen genomen moeten worden om het gewenste rijgedrag af te dwingen. Omdat de Heiligenbergerweg de 'slagader' is voor het openbaar vervoer mogen de bussen hier geen noemenswaardige hinder/overlast ondervinden van de te treffen maatregelen.

Actie:

In 2005 wordt een uitgewerkt voorstel gepresenteerd.

Start project:

2005/2006

Projectkosten

De kosten worden begroot op ongeveer € 100.000,-.

Dekking: uit het Infracfonds.

Subsidiemogelijkheden:

De uit dit voorstel voortkomende aanpassingen worden aangemeld voor een subsidie op grond van de gebundelde doeluitkering (g.d.u.).

Beleidspoor Autoverkeer

Projectvoorstel nummer 3

Projectomschrijving:

Reconstructie aansluiting Burg. Van der Postlaan-Groene Zoom.

Betrokken partijen:

gemeente Leusden.

Aandachtspunten:

In het Beleidsplan verkeer en vervoer wordt voorgesteld om de wijken Claverenblad-Wildenburg en Groenhouten samen te voegen tot één groot aaneengesloten verblijfsgebied. Om dit te bereiken had de functie van de Burg. van der Postlaan gewijzigd moeten worden. In plaats van ontsluitingsweg zou dit weggedeelte verblijfsgebied moeten worden.

Dit betekent dat de intensiteit van het autoverkeer flink omlaag zou moeten en dat de toegestane maximum-snelheid teruggebracht zou moeten worden van 50 km/uur naar 30 km/uur. Om deze functieverandering mogelijk te maken werd voorgesteld een alternatieve ontsluitingsweg te realiseren langs de Hamersveldseweg die dan op de Zuiderinslag aangesloten zou moeten worden.

Uw raad heeft echter besloten dat de mogelijke aanleg van een parallelroute langs de Hamersveldseweg niet verder in beschouwing mag worden genomen hetgeen betekent dat er geen alternatief is voor het autoverkeer dat nu van de Burg. Van der Postlaan gebruik maakt. Omdat de overige ontsluitingswegen niet in staat zijn om het extra verkeersaanbod te verwerken, wordt voorgesteld de ontsluitingsfunctie van de Burg. van der Postlaan te handhaven. Dit heeft ook gevolgen voor de vormgeving van de aansluiting Burg. Van der Postlaan-Groene Zoom. In de huidige situatie is het al vrij lastig om van de Burg. Van der Postlaan de Groene Zoom op te rijden. Dit geldt dan met name voor linksafslaand verkeer. Omdat het verkeersaanbod op de Groene Zoom de komende jaren zal toenemen is het uit oogpunt van bereikbaarheid en veiligheid gewenst dat het (auto)verkeer op soepele en verantwoorde wijze de Groene Zoom op kan rijden. Tegelijkertijd draagt deze maatregel bij aan de gewenste verbetering van de ontsluiting van het sportpark aan de overzijde van de Groene Zoom.

Gedacht wordt aan de aanleg van een rotonde. Gelet op het relatief hoge verkeersaanbod zal nadrukkelijk aandacht worden geschonken aan de veiligheid voor het fietsverkeer. In dit stadium kan nog niet worden aangegeven of het verantwoord is de fietser hier voorrang te geven ten opzichte van het autoverkeer. N.B. Op dit moment is hier slechts één fietsoversteek (langs de Groene Zoom) waar de fietsers ook nu geen voorrang hebben ten opzichte van het autoverkeer.

Actie:

In 2005 wordt een uitgewerkt voorstel aan uw raad aangeboden (heeft sterke relatie met project nr. 1 en nr. 4).

Start project:

Uitvoering in 2005/2006.

Projectkosten:

De kosten worden globaal begroot op € 700.000,-.

Dekking: uit het Infracfonds.

Subsidiemogelijkheden:

De uit dit voorstel voortkomende aanpassingen worden aangemeld voor een subsidie op grond van de gebundelde doeluitkering (g.d.u.).

Beleidspoor Autoverkeer**Projectvoorstel nummer 4****Projectomschrijving:**

Reconstructie aansluiting Zuiderinslag-Groene Zoom.

Betrokken partijen:

Gemeente Leusden

Aandachtspunten:

Uw raad heeft besloten dat de mogelijke aanleg van een parallelroute langs de Hamersveldseweg niet verder in beschouwing mag worden genomen hetgeen betekent dat de route Groene Zoom en de Burg. Van der Postlaan de aangewezen route zal blijven tussen Leusden-zuid/Tabaksteeg enerzijds en Leusden-centrum anderzijds.

Dit heeft ook consequenties voor de aansluiting van de Zuiderinslag/Groene Zoom die niet in zijn huidige staat gehandhaafd kan worden. Welke (capaciteitsverruimende) maatregelen gewenst c.q. noodzakelijk zijn vraagt nader onderzoek. Aannemelijk is dat een keus gemaakt moet worden tussen plaatsing van een verkeersregelininstallatie of de aanleg van een rotonde.

De uiteindelijke vorm wordt in sterke mate bepaald door de uitkomsten van de variantenstudie naar de omlegging van de Maanweg (projectvoorstel 13). Indien mogelijk moet de te kiezen maatregel ook kunnen bijdragen aan de verbetering van de ontsluiting van het sportpark. Te denken valt aan de instelling van éénrichtingsverkeer (uitsluitend voor autoverkeer) op de Bavoortseweg (tussen Burg. van der Postlaan en Zuiderinslag) waarbij ter hoogte van de Zuiderinslag een doorsteek naar de Groene Zoom wordt gemaakt.

Actie:

In 2005 wordt een uitgewerkt voorstel aan uw raad aangeboden. Daarin dient de samenhang met projectvoorstel 3 duidelijk te worden belicht. Om de ontsluiting van het sportpark te optimaliseren moeten de projecten 3 en 4 immers goed op elkaar worden afgestemd.

Start project:

Uitvoering na 2008.

Projectkosten

De kosten worden globaal begroot op € 700.000,-.

Dekking: nader te bepalen na 2008.

Subsidiemogelijkheden:

De uit dit voorstel voortkomende aanpassingen worden aangemeld voor een subsidie op grond van de gebundelde doeluitkering (g.d.u.).

Beleidsspoor Autoverkeer

Projectvoorstel nummer 5

Projectomschrijving:

Uitbreiding afwikkelingscapaciteit Arnhemseweg.

Betrokken partijen:

gemeente Leusden, provincie Utrecht en Rijkswaterstaat.

Aandachtspunten:

De Arnhemseweg (N-226) is voor het zuidelijk deel van Leusden de aangewezen schakel van en naar de A-28. De groei van de automobiliteit leidt regelmatig tot congestievorming tijdens de spitsperiodes. De capaciteitsverruimende maatregelen die enige tijd geleden rond de aansluiting Hertekop zijn uitgevoerd blijken onvoldoende effect te hebben. Gevolg hiervan is dat de file op de Arnhemseweg weer groeiende is, waardoor de ontsluiting van het zuidelijk deel van Leusden in toenemende mate onder druk komt te staan.

Vanzelfsprekend heeft deze problematiek een nauwe relatie met de beoogde omlegging van de Maanweg (projectvoorstel 13).

Bij de provincie zal blijvend aandacht worden gevraagd voor optimalisering van de aansluiting Arnhemseweg/Hertekop. In het Strategisch Mobiliteits Plan Utrecht (SMPU) dat in december 2003 aan door P.S. ter vaststelling wordt aangeboden, kondigt de provincie Utrecht maatregelen aan om de N-227 "op te waarderen"; de provincie wil dat de N-227 (Doornseweg) zich ontwikkelt tot de belangrijkste noord-zuidverbinding tussen de A-12 en A-28. Achterliggende gedachte is dat twee noord-zuidverbindingen zo dicht bij elkaar iets te veel van het goede is. Door ontmoedigingsmaatregelen op de N-226 moet het autoverkeer worden verleid om via de N-227 richting A-28 te rijden. Hierdoor zou de druk op de N-226 enigszins verlicht kunnen worden. De provincie spreekt expliciet uit dat de ontsluitingskwaliteit van Leusden-zuid niet mag worden aangetast. Kortom: het beleid van de provincie is er op gericht om de noord-zuid stroom zoveel mogelijk via de N-227 in plaats van de N-226 te laten verlopen. Het vertalen van dit beleidsvoornemen naar een maatregelenpakket dat leidt tot een daadwerkelijke afname van de autointensiteit op de N-226 zal echter geen eenvoudige opgave blijken te zijn.

Nauwlettend zal er op worden toegezien dat mogelijke maatregelen niet leidt tot een groei van het autoverkeer door het Stegegebied. Uit oogpunt van leefbaarheid en verkeersveiligheid zou dit immers een uitermate slechte ontwikkeling zijn.

Actie:

De provincie Utrecht, Rijkswaterstaat en de gemeente Amersfoort zullen worden benaderd met het voorstel om een werkgroep in te stellen die met voorstellen moet komen gericht op de verbetering van de verkeersafwikkeling op de aansluiting N-226/Hertekop.

Deze werkgroep zou mede tot taak kunnen krijgen om met voorstellen te komen om de verkeersdruk op de N-226 te verminderen. Tenslotte dient in dat kader ook aandacht te worden geschonken aan het voorkomen van sluipverkeer door het Stegegebied.

Start project:

In 2004 wordt het initiatief tot instelling van de werkgroep genomen. Inmiddels heeft de provincie Utrecht laten weten als projecttrekker te fungeren.

Projectkosten

P.M.

Subsidiemogelijkheden:

De uit dit voorstel voortkomende aanpassingen worden (door de provincie) aangemeld voor een subsidie op grond van de gebundelde doeluitkering (g.d.u.)

Beleidsspoor Autoverkeer**Projectvoorstel nummer 6****Projectomschrijving:**

Uitbreiding capaciteit kruispunt Randweg-Groene Zoom-Plesmanstraat.

Betrokken partijen:

gemeenten Leusden en Amersfoort en Rijkswaterstaat.

Aandachtspunten:

Tijdens de spitsperiodes verloopt de verkeersafwikkeling op dit knooppunt (uiterst) problematisch. Tijdens de inspraak hebben diverse personen en instanties aangedrongen op een spoedige oplossing van dit knelpunt. Wat de meest geëigende vormgeving/inrichting van dit knooppunt voor de langere termijn zou moeten zijn kan op dit moment nog niet worden aangegeven. Het antwoord op deze vraag is mede afhankelijk van de resultaten van de studie naar de gevolgen van de doortrekking van de Plesmanstraat. Ook de ontwikkelingen in de Westflank spelen in deze uiteraard een rol. Omdat het vanuit oogpunt van bereikbaarheid en verkeersveiligheid (met name op de A-28) dringend gewenst is dat de doorstroming hier wordt verbeterd wordt gezocht naar een relatief goedkoop maatregelenpakket dat voor de komende jaren enige lucht geeft. De effecten van dit maatregelenpakket worden modelmatig doorgerekend.

Met het gegeven dat Leusden tot (en met) 2007 aanzienlijke hinder zal ondervinden van de werkzaamheden aan de A-28 wordt uiteraard rekening gehouden.

Overleg met Rijkswaterstaat moet uitwijzen of een aanpassing aan het kruispunt (voor de korte termijn) ook werkelijk enige lucht geeft.

Actie:

Een nader onderzoek moet uitwijzen welke ruimtelijke ingrepen genomen moeten worden om het verkeer van en naar de A-28 hier weer op verantwoorde wijze in beweging te brengen. De problematiek op deze kruising heeft overigens een sterke relatie met de verkeersafwikkeling bij de Hertekop, de omlegging van de Maanweg en de mogelijke doortrekking van de Plesmanstraat. Na afronding van de 'variantenstudie omlegging Maanweg' wordt doorgerekend welke ingrepen (in welke mate) kunnen bijdragen aan bevordering van de doorstroming op deze gecompliceerde aansluiting.

Op dit moment is er op beide lokaties sprake van (overlopende) communicerende vaten.

Start project:

In overleg met de leverancier van de verkeersregelininstallatie is een grondig onderzoek gedaan naar de mogelijkheden tot optimalisering van de verkeersregeling. Binnenkort worden de aanbevelingen overgenomen. Vanaf dat moment moet de doorstroming hier vlotter verlopen. De hiermee samenhangende kosten worden begroot op € 25.000,-.

In overleg met Rijkswaterstaat wordt verder bekeken welke aanvullende kortetermijnmaatregelen denkbaar zijn om de verkeersafwikkeling te verbeteren.

Wij gaan ervan uit dat de kosten daarvan een fractie zullen bedragen van de hierna genoemde kosten van een structurele aanpassing (na afronding van de benuttingsmaatregelen). Rekening wordt gehouden met een investering van € 175.000,-.

Projectkosten:

De projectkosten worden (inclusief het hierboven genoemde bedrag) globaal begroot op € 1.500.000,-.

Dekking: het project Westflank dient € 2.700.000,- bij te dragen ten behoeve van de verbreding van de Randweg (gedeelte tussen de A-28 en de Groene Zoom). Verwezen wordt naar projectvoorstel 8. Zolang "Westflank" niet gerealiseerd is moeten de kosten van het tijdelijk maatregelenpakket, die in totaal op € 200.000,- worden begroot, uit het Infracfonds worden voorgesloten.

Subsidiemogelijkheden: De uit dit voorstel voortkomende aanpassingen worden aangemeld voor een subsidie op grond van de gebundelde doeluitkering (g.d.u.)

Beleidsspoor Autoverkeer

Projectvoorstel nummer 7

Projectomschrijving:

Studie naar wenselijkheid van een doortrekking van de Plesmanstraat naar de Hogeweg.

Betrokken partijen:

gemeenten Leusden en Amersfoort, Rijkswaterstaat (directie Utrecht).

Aandachtspunten:

In het Beleidsplan verkeer en vervoer is geschreven dat “de gemeente streeft naar capaciteitsuitbreiding van de A-28. Als dit uitblijft kan een parallelle structuur worden overwogen om het lokale verkeer voldoende afwikkelingskwaliteit te bieden.”

Naast omlegging van de Maanweg moet in dat geval ook worden gedacht aan het doortrekken van de Plesmanstraat naar de Hogeweg.

Naar het zich laat aanzien zal het aantal rijstroken op de A-28 vóór het jaar 2010 niet worden uitgebreid. Zoals de zaken er nu voor staan mogen we al tevreden zijn dat op de oostbaan van de A-28 benuttingsmaatregelen worden getroffen. De verwachting is dat deze maatregel slechts tijdelijk tot verlichting van de verkeersdruk zal leiden en allerminst een oplossing biedt voor de langere termijn (na de planhorizon van het Beleidsplan verkeer en vervoer).

Een doorgetrokken Plesmanstraat heeft alleen meerwaarde wanneer de afwikkelingskwaliteit op de aansluiting Hogeweg-A-28 toereikend is; de aanleg van een nieuw stuk infrastructuur zonder een volwaardige aansluiting op de A-28 komt immers neer op een desinvestering.

Naar het zich laat aanzien wordt het knelpunt A-28/Hogeweg echter pas na 2010 aangepakt.

Een studie zal de consequenties van het doortrekken van de Plesmanstraat in beeld moeten brengen. Een van de vragen die beantwoord zal moeten worden is of de aanleg van een parallelle structuur sluipverkeer tot gevolg zal hebben en zo ja in welke mate.

In deze studie behoren ook de effecten van de benuttingsmaatregelen op de oostbaan van de A-28 meegenomen te worden. Tevens dient beargumenteerd te worden weergegeven of de plannen van Amersfoort/Rijkswaterstaat m.b.t. de aansluiting Hogeweg-A-28 voldoende zijn om het extra verkeersaanbod via de doorgetrokken Plesmanstraat op adequate wijze te kunnen afwikkelen. Ook de ontwikkelingen rond het provinciale project ‘De Schrammer’ dienen in dit kader te worden belicht. Deze studie dient in zorgvuldig overleg met Rijkswaterstaat en Amersfoort te worden voorbereid. Omdat deze doortrekking naar

verwachting zal leiden tot een toename van het verkeersaanbod op de Hessenweg/Barneveldseweg en Hogeweg is medewerking van Amersfoort vereist. Een doorgetrokken Plesmanstraat is mede bedoeld als openbaar vervoerverbinding tussen Leusden-centrum en het in ontwikkeling zijnde werkgebied Wieken-Vinkenhoef.

Actie:

In 2006 wordt (in overleg met genoemde partijen) een studieopdracht geformuleerd.

Start project:

In 2006 worden de resultaten van deze studie gepresenteerd. Op basis daarvan zou besluitvorming moeten kunnen plaatsvinden.

Projectkosten

€ 3.000.000,- (kosten realisering doortrekking).

Dekking: nader te bepalen na 2008

Subsidiemogelijkheden:

De uit dit voorstel voortkomende aanpassingen worden aangemeld voor een subsidie op grond van de gebundelde doeluitkering (g.d.u.)

Beleidsspoor Autoverkeer**Projectvoorstel nummer 8****Projectomschrijving:**

Uitbreiding capaciteit op de Randweg tussen de A-28 en Groene Zoom.

Betrokken partijen:

gemeente Leusden.

Aandachtspunten:

Het verkeersaanbod op dit weggedeelte is de laatste jaren gestaag toegenomen tot ruim 28.000 auto's per etmaal. Op en rond dit wegvak treedt tijdens de spitsperiodes vrijwel altijd filevorming op. Deze problematiek kan niet los worden gezien van de verkeersafwikkeling op de A-28. Ook bestaat er een relatie met de verkeersafwikkeling op de Arnhemseweg, Heiligenbergerweg en Hogeweg. Vooruitlopend op de ingrijpende benuttingsmaatregelen die pas in 2007 worden afgerond lijkt een verbreding weinig zinvol.

Actie:

De externe ontsluiting van Leusden kan op meerdere manieren worden verbeterd. Of en zo ja wanneer de capaciteit op dit wegvak uitgebreid zou moeten worden is mede afhankelijk van de resultaten van de studie naar de gevolgen van een doortrekking van de Plesmanstraat. Deze laatste maatregel kan bijdragen aan een afname van het verkeersaanbod op bedoeld gedeelte van de Randweg. Wat er precies op/aan de Randweg moet gebeuren is in belangrijke mate afhankelijk van het probleemoplossend vermogen van een doorgetrokken Plesmanstraat en een omgelegde Maanweg.

Start project:

Na 2008.

Projectkosten

De kosten worden globaal begroot op € 1.200.000,-.

Dekking: deze kosten kunnen worden gedekt uit het plan "Westflank". (zie ook voorstel 6).

Subsidiemogelijkheden:

De uit dit voorstel voortkomende aanpassingen worden aangemeld voor een subsidie op grond van de gebundelde doeluitkering (g.d.u.)

Beleidsspoor Autoverkeer

Projectvoorstel nummer 9

Projectomschrijving:

Reconstructie aansluiting Groene Zoom-Larikslaan

Betrokken partijen:

gemeente Leusden

Aandachtspunten:

De verkeersafwikkeling op de Groene Zoom wordt tijdens de spitsperiodes verstoord door autoverkeer dat via de Larikslaan naar de Groene Zoom rijdt. Regelmatig zien we hier "voordringgedrag". Gevolg hiervan is dat het autoverkeer op de Groene Zoom minder vlot kan worden afgewikkeld door de auto's die via de Larikslaan naar de Groene Zoom rijden. Het lijkt er zelfs op dat het loont om bijvoorbeeld via het verblijfsgebied Zwarteweg en de Larikslaan de A-28 te bereiken. Om het gebruik van de Larikslaan (als sluiproute naar de Groene Zoom) te verminderen kan worden gedacht aan de plaatsing van een verkeersregelinstallatie.

Deze kan zodanig worden afgesteld dat het verkeer dat gebruik maakt van de daarvoor bestemde wegen wordt bevoordeeld ten opzichte van het verkeer dat via allerlei kruip-door-sluip-door routes op de A-28 tracht te komen. Zo'n verkeersregelinstallatie is ook van betekenis voor het inkomend verkeer dat op de Groene Zoom linksaf wil slaan om de Larikslaan in te rijden. Nu gebeurt het regelmatig dat men niet linksaf kan slaan omdat de doorgang wordt geblokkeerd door een file op de andere rijbaan die overgestoken moet worden. Gevolg hiervan is weer dat ook het verkeer achter de auto die wil afslaan niet langer doorstroomt. Tenslotte kan zo'n installatie bijdragen aan een (lichte) vermindering van de druk op het kruispunt Groene Zoom-Randweg. Door gerichte maatregelen kan verkeer dat van de oostkant van de Randweg linksaf de Groene Zoom op wil rijden via een v.r.i. worden verleid om gebruik te maken van het eerste gedeelte van de Zwarteweg en vervolgens de Larikslaan. Dit project heeft een sterke samenhang met de projectvoorstel 6.

Actie:

Start project:

Na 2008.

Projectkosten

De kosten worden globaal begroot op € 250.000,-.

Dekking: nader te bepalen na 2008.

Subsidiemogelijkheden:

De uit dit voorstel voortkomende aanpassingen worden aangemeld voor een subsidie op grond van de gebundelde doeluitkering (g.d.u.)

Beleidsspoor Autoverkeer

Projectvoorstel nummer 10

Projectomschrijving:

Aanvullend maatregelenpakket Hamersveldseweg-Zwarteweg.

Betrokken partijen:

Gemeente Leusden, winkeliersverenigingen van De Biezenkamp en De Hamershof en aanwonenden.

Aandachtspunten:

In 1995 is het besluit genomen om de Zwarteweg-Hamersveldseweg te reconstrueren en in te richten als verblijfsgebied/30-km gebied. In dat kader heeft uw raad toetsbare criteria geformuleerd met betrekking tot de intensiteit van het autoverkeer en het maximaal aanvaardbare aantal letselongevallen na de herinrichting van deze beide wegen.

De herinrichting heeft wel geleid tot een daling van het aantal auto's maar niet in die mate als indertijd door uw raad is vastgelegd. Uit recente tellingen blijkt dat het niveau van voor de herinrichting bijna weer bereikt is. Uitgangspunt was dat het aantal letselongevallen met 80 % zou afnemen. Deze doelstelling blijkt wel te zijn gehaald.

Herhaaldelijk wordt door bewoners van de Zwarteweg aandacht gevraagd voor de toename van het autoverkeer en de daaruit voortvloeiende (geluid)hinder. Ook de bewoners van de Hamersveldseweg zijn niet onverdeeld gelukkig met het huidige inrichtingswijze.

Geconstateerd moet worden dat het huidige maatregelenpakket onvoldoende is om de hoeveelheid autoverkeer binnen de perken te houden. De toename van het autoverkeer is mede te wijten aan de ontoereikende verkeersafwikkeling op het omliggend hoofdwegenet. De conclusie kan geen andere zijn dan dat de verblijfsfunctie van de Hamersveldseweg-Zwarteweg onder druk staat.

Om de verblijfsfunctie te waarborgen dienen aanvullende maatregelen te worden genomen. In dat kader is de instelling van (tegengesteld) eenrichtingsverkeer als mogelijkheid geopperd. Aangezien duidelijk is dat uw raad niet tevreden is met de huidige inrichtingswijze en de staat van onderhoud van de Hamersveldseweg-Zwarteweg menen wij dat rekening moet worden gehouden met een totale herinrichting (al dan niet in combinatie met verkeerscirculatiemaatregelen). Uiteraard kan dit niet los worden gezien van de ontwikkelingen rond de Visie 2010-project "De Biezenkamp op maat" en "Het Hart van Leusden".

Actie:

In 2006 wordt een notitie opgesteld waarin de mogelijke oplossingsrichtingen in beeld worden gebracht. Van elk van de uit te werken varianten worden de voor- en nadelen zo helder en zo mogelijk gekwantificeerd in beeld gebracht.

Aansluiting wordt gezocht bij de ruimtelijke visies met betrekking tot het historisch lint Horsterweg, Zwarteweg, Hamersveldseweg.

Start project:

Na 2008.

Projectkosten

Uitgaande van een gehele herinrichting worden de kosten globaal begroot op € 1.200.000,-

Dekking: nader te bepalen na 2008.

Subsidiemogelijkheden:

De uit dit voorstel voortkomende aanpassingen worden aangemeld voor een subsidie op grond van de gebundelde doeluitkering (g.d.u.).

Beleidsspoor Autoverkeer/Fietsverkeer**Projectvoorstel nummer 11****Projectomschrijving:**

2^e fase herinrichting Hessenweg.

Betrokken partijen:

gemeente Leusden, Dorpsraad Achterveld-Stoutenburg.

Aandachtspunten:

In 2001 zijn vrijwel alle wegen in het buitengebied van Leusden-zuid-oost aangewezen en ingericht als erftoegangsweg. Dit houdt in dat deze wegen alleen bedoeld zijn voor degenen die in dit gebied wonen en/of werken. De aangelegde drempels en plateaus zijn bedoeld om de status van het gebied te onderstrepen en om de hoeveelheid sluipverkeer binnen de perken te houden. De “navelstreng” tussen Leusden en Achterveld is de Hessenweg. Op het gedeelte tussen Musschendorp en Achterveld mag nog steeds 80 km/uur worden gereden. Uit oogpunt van uniformiteit is het gewenst ook hier de maximum-snelheid te verlagen naar 60 km-uur. De Hessenweg, tussen de Ruurd Visserstraat en de gemeentegrens met Barneveld vraagt ook om aanvullende maatregelen. Door het ontbreken van vrijliggende fietspaden is de situatie hier verre van optimaal. Voorts dient het éézijdig vanuit twee richtingen bereden fietspad langs de Hessenweg te worden verbreed.

Tenslotte moet ook de kern Stoutenburg worden ingericht als volwaardig verblijfsgebied. De urgentie daarvan is mede afhankelijk van de ontwikkelingen rond het project “De Schrammer”.

De aanleg van drempels en plateaus heeft ook een aantal negatieve aspecten waaronder geluid-trillinghinder voor omwonenden. Voorts dient onderkend te worden dat snelheidsremmers voor lief worden genomen zolang de weggebruiker een grote mate van zekerheid heeft dat hij, zij het met aangepaste snelheid, kan blijven doorrijden. Sluipverkeer kan wel effectief worden geweerd door het instellen van fysieke afsluitingen en, zij het in mindere mate, door juridische geslotenverklaringen.

Dergelijke maatregelen dienen in overleg met de buurgemeenten te worden voorbereid omdat anders rekening moet worden gehouden dat het sluipverkeer zich verplaatst naar nabijgelegen wegen. Kortom: afsluitingen sorteren alleen het gewenste effect bij een gebiedsgerichte benadering van de sluipverkeerproblematiek.

Actie:

In 2006 wordt in overleg met de Dorpsraad een traject uitgestippeld om de bewoners/gebruikers van dit deel van het buitengebied te betrekken bij de planvorming rond de Hessenweg. Komend jaar wordt met de SGP-gemeenten contact opgenomen om te bezien of afspraken kunnen worden gemaakt over het instellen van afsluitingen en/of geslotenverklaringen of andere “slimme” maatregelen om het sluipverkeer te weren (projectvoorstel 6 Langzaam verkeer/Fietsverkeer).

Start project:

Na 2008.

Projectkosten

€ 2.000.000,- (2^e fase Hessenweg).

Dekking: nader te bepalen na 2008.

Subsidiemogelijkheden:

De uit dit voorstel voortkomende aanpassingen worden aangemeld voor een subsidie op grond van de gebundelde doeluitkering (g.d.u.)

Beleidspoor Autoverkeer**Projectvoorstel nummer 12****Projectomschrijving:**

Omvorming kruispunt Burg. Van der Postlaan-De Smidse-Hertenhoeve.

Betrokken partijen:

gemeente Leusden.

Aandachtspunten:

In het langzaam verkeersplan dat in 1999 door uw raad is vastgesteld is verwoord dat dit kruispunt binnen vijf jaar wordt omgevormd tot rotonde. Dit kruispunt wordt door velen als onveilig ervaren. De afgelopen jaren zijn hier enkele ernstige aanrijdingen gebeurd waarbij wonderwel geen slachtoffers zijn gevallen.

Actie:**Start project:**

Na 2008 (Dit project heeft een onlosmakelijke relatie met het centrumplan).

Projectkosten

De kosten worden globaal begroot € 400.000,-

Dekking: nader te bepalen na 2008.

Subsidiemogelijkheden:

De uit dit voorstel voortkomende aanpassingen worden aangemeld voor een subsidie op grond van de gebundelde doeluitkering (g.d.u.)

Beleidspoor Autoverkeer

Projectvoorstel nummer 13

Projectomschrijving:

Mogelijke omlegging van de Maanweg.

Betrokken partijen:

gemeente Leusden, provincie Utrecht.

Aandachtspunten:

Om de ontsluiting van zowel het huidige Leusden-zuid als de woonwijk Tabaksteeg op langere termijn te waarborgen dient de ontsluitingsstructuur aan de zuidkant van Leusden te worden verbeterd.

Niet alleen de ontsluiting van de Tabaksteeg is aanleiding om na te denken over optimalisering van de ontsluiting van zuidelijk Leusden. Doordat de zuidelijke ontsluiting van Leusden naar de A-28 (via de Arnhemseweg) op dit moment onvoldoende wervend is leidt dit tot een verzwaarde belasting op o.a. de Randweg en de Heiligenbergerweg. Om het verkeersaanbod zo evenwichtig mogelijk over de beschikbare uitvalswegen te verdelen moet de wervingskracht van de Maanweg/Arnhemseweg worden verbeterd. Dit project heeft een onlosmakelijke relatie met project nr. 5. De mate van succes wordt immers in belangrijke mate beïnvloed door de verkeersafwikkeling op de Arnhemseweg.

Actie:

Project loopt.

Start project:

Opdracht tot uitvoering variantenstudie is reeds verstrekt. Op basis van de uitkomsten van dit onderzoek heeft uw raad besloten een tweetal varianten nader uit te werken. Het wachten is op de resultaten van dit onderzoek. Na het doorlopen van dit traject kan het uitvoeringstraject worden opgestart.

Projectkosten

De kosten van het omleggen van de Maanweg worden zeer globaal begroot op € 3.500.000,-

Dekking: uit het Infracfonds.

Subsidiemogelijkheden:

De uit dit voorstel voortkomende aanpassingen worden aangemeld voor een subsidie op grond van de gebundelde doeluitkering (g.d.u.)

Beleidsspoor autoverkeer

Projectvoorstel nummer 14

Projectomschrijving:

Doorverbinding Pon-route naar de Ambachtsweg.

Betrokken partijen:

gemeente Leusden, Bedrijvenkring.

Aandachtspunten:

Het bedrijventerrein Ambachtsweg is niet optimaal bereikbaar. Voor vrachtverkeer kan zelfs gesproken worden van een gebrekkige ontsluiting. De Hamersveldseweg, die als erftoegangsweg is aangewezen en ingericht, is feitelijk niet geschikt als ontsluitingsroute. Wanneer het gedeelte van de Hamersveldseweg tussen de Leusbroekerweg en de Zuiderinslag geschikt wordt gemaakt als ontsluitingsweg zal ook het sluipverkeer hier toenemen met alle mogelijke gevolgen vandien voor de verkeersveiligheid. Het (smalle) zuidelijk deel van de Hamersveldseweg staat te boek als een onveilig wegvak. Dit wegvak is een verkeersongevallenconcentratiepunt (VOC). Een VOC is een wegvak waar gedurende een periode van drie jaar minstens 12 ongevallen zijn gebeurd. Op het gedeelte rond de spoorwegovergang zijn in het recente verleden minimaal zes personen gewond geraakt door een verkeersongeval. Wanneer de geprojecteerde Pon-route wordt doorgetrokken naar de Hamersveldseweg kan (ook) het vrachtverkeer het bedrijventerrein op een goede en veilige wijze bereiken. In dat geval ligt het voor de hand dat de Hamersveldseweg ter hoogte van de spoorwegovergang wordt afgesloten voor doorgaand autoverkeer. Dit betekent dat het weggedeelte ten zuiden van de spoorwegovergang uitsluitend een functie houdt voor langzaam verkeer.

Er kan zelfs aan gedacht worden om ook ten noorden van de Ambachtsweg een afsluiting voor autoverkeer te realiseren. Dit houdt in dat het bedrijventerrein uitsluitend via de Pon-route bereikbaar is. Het landschappelijk fraaie gedeelte van de Hamersveldseweg tussen de Ambachtsweg en de Langesteeg wordt in dat geval "gedegradeerd" tot langzaam verkeerroute.

Door de uitvoering van dit project kunnen zowel de bereikbaarheid als de veiligheid worden verbeterd. Dit project voorziet tevens in de mogelijkheid om via de Pon-route op het terrein van Pon te komen. De spoorwegovergang die daarvoor wordt aangelegd is nodig om de zogenaamde cartransporten i.p.v. via de Zuiderinslag in de toekomst via de Pon-route te laten plaatsvinden.

Actie:

In 2007 wordt een uitgewerkt voorstel aan uw raad aangeboden. Uiteraard worden hierin de voor- en nadelen van de hiervoor genoemde afsluitingen helder op een rijtje gezet. Duidelijk moet zijn wat de gevolgen hiervan kunnen zijn voor de belasting van de overige wegen.

Start project:

Na 2008.

Projectkosten

De kosten worden globaal begroot € 500.000,-.

Dekking: Deze kosten komen volledig ten laste van het plan Tabaksteeg.

Subsidiemogelijkheden:

De uit dit voorstel voortkomende aanpassingen worden aangemeld voor een subsidie op grond van de gebundelde doeluitkering (g.d.u.).

Beleidsspoor Autoverkeer/Openbaar vervoer

Projectvoorstel nummer 15

Projectomschrijving:

Downgrading bestaande autoinfrastructuur.

Betrokken partijen:

gemeente Leusden, provincie Utrecht en Connexxion.

Aandachtspunten:

In het Beleidsplan verkeer en vervoer wordt onderscheid gemaakt tussen verblijfsgebieden enerzijds en ontsluitingswegen anderzijds. Uit oogpunt van leefbaarheid en veiligheid wordt gestreefd naar zo groot mogelijke verblijfsgebieden. Binnen deze gebieden is het autoverkeer "te gast". De toegestane maximumsnelheid bedraagt hier 30 km/uur. De afgelopen jaren zijn vrijwel alle daarvoor in aanmerking komende gebieden omgevormd tot 30 km-gebied. Voor een aantal wijkontsluitingswegen is echter een uitzondering gemaakt. Een van de redenen om de maximum-snelheid van 50 km/uur te handhaven is dat deze wegen ook door de lijnbussen worden gebruikt. Wanneer deze wegen als 30 km-gebied worden aangewezen/ingericht kan dit ernstige gevolgen hebben voor het openbaar vervoer. Verlaging van de maximum-snelheid leidt tot rijtijdverlies. Elke minuut die verloren gaat heeft een negatief effect op de kostendekkingsgraad. Verder veroorzaken snelheidsremmende maatregelen in de vorm van plateaus en drempels overlast voor de busreizigers. Ook slijten de bussen sneller.

Een en ander zou ertoe kunnen leiden dat Connexxion (in overleg met de provincie) besluit om haar bussen niet langer over deze wijkontsluitingswegen te laten rijden. Dit zou een forse aanslag betekenen op de kwaliteit van het openbaar vervoer in onze gemeente.

Vanuit het oogpunt van verkeersveiligheid blijft de wens bestaan om ook deze wijkontsluitingswegen als 30 km-wegen aan te wijzen. Hier zien we dan ook een duidelijke spanning tussen het verkeersveiligheidsbelang aan de ene kant en het belang van een goed/snel openbaar vervoer aan de andere kant.

Op pagina 30 van het Beleidsplan verkeer en vervoer wordt 2006 als jaar genoemd waarin een beslissing wordt genomen over de status van **wijkontsluitingswegen**. Er is bewust voor gekozen om dit vraagstuk naar de (nabije) toekomst door te schuiven. De verwachting is namelijk dat Duurzaam Veilig zich de komende jaren verder zal ontwikkelen en dat er ook nieuwe inzichten/inrichtingsvoorstellen zullen ontstaan over de rol/inpassing van het openbaar vervoer in verblijfsgebieden.

De **wijkontsluitingswegen** waar deze problematiek speelt zijn:

- de route Beekridder-Landjonker-Benedictijnenhove-Clarenburg;
- de route Flankement-Vlietsingel;
- de Asschatterweg (gedeelte tussen de Middenweg en Hamersveldseweg)
- de Torenakkerweg;
- de route Maten-Ruigevelddreef

Tijdens de inspraak is nadrukkelijk gevraagd om, wanneer het besluit wordt genomen om deze wegen als verblijfsgebied in te richten, de fietspaden langs de Asschatterweg en de Torenakkerweg, in ieder geval te handhaven.

Deze wens zal worden gerespecteerd.

Actie:

In overleg met de provincie en Connexion wordt geïnventariseerd welke maatregelen denkbaar zijn om het busverkeer met zo min mogelijk hinder door verblijfsgebieden te laten rijden.

Start project:

In 2006 duidelijkheid over de definitieve status. Na 2008 uitvoering.

Projectkosten

De kosten worden globaal begroot op € 550.000,- . Daarvan is ongeveer € 200.000,- bestemd voor het treffen van “busvriendelijke” maatregelen

Dekking: nader te bepalen na 2008.

Subsidiemogelijkheden:

De uit dit voorstel voortkomende aanpassingen worden aangemeld voor een subsidie op grond van de gebundelde doeluitkering (g.d.u.).

Beleidsspoor Openbaar vervoer

Projectvoorstel nummer 1

Projectomschrijving:

Frequentieverhoging openbaar vervoer.

Betrokken partijen:

gemeente Leusden, provincie Utrecht en Connexxion.

Aandachtspunten:

Een van de maatregelen om het gebruik van het openbaar vervoer te bevorderen is het verhogen van de frequentie. Dat deze maatregel effect heeft, is aangetoond met de frequentieverdubbeling van lijn 78 (tijdens de verlengde spitsperiodes). Hierdoor is het aantal reizigers zodanig gestegen dat de provincie het verantwoord heeft geacht de frequentieverdubbeling een structureel karakter te geven. Zoals bekend heeft de gemeente de helft van de aanloopkosten voor zijn rekening genomen. Wanneer ook lijn 77 op een hoger niveau gebracht moet worden zal de gemeente opnieuw moeten bijdragen in de aanloopkosten.

Actie:

Met ingang van 12 december wordt het streekvervoer verzorgd door Stadsvervoer Nederland B.V. Deze organisatie heeft de lijnvoering en de dienstregeling ingrijpend gewijzigd. Met name tijdens de spitsperiodes wordt het aantal ritten tussen Leusden en Amersfoort aanzienlijk uitgebreid. Op het gedeelte van de Noorderinslag tussen de Burg van der Postlaan en de Groene Zoom heeft de busreiziger tijdens de spits maar liefst acht keer de gelegenheid een bus naar Amersfoort te nemen.

Per saldo wordt de concurrentiepositie van het openbaar vervoer (voor het woon-werkverkeer) versterkt.

Start project:

Hiermee feitelijk gerealiseerd.

Projectkosten

N.V.T.

Dekking: N.V.T.

Subsidiemogelijkheden:

N.V.T.

Beleidsspoor Openbaar vervoer

Projectvoorstel nummer 2

Projectomschrijving:

Realisering busstation nabij de aansluiting Groene Zoom-Heiligenbergerweg-Noorderinslag.

Betrokken partijen:

Gemeente Leusden, provincie Utrecht en Connexxion.

Aandachtspunten:

De route van lijn 80 (Veenendaal-Woudenberg-Amersfoort) wordt met ingang van 12 december 2004 verlegd. Omdat de lijnbussen op dit moment via de Arnhemseweg naar Amersfoort rijden hebben deze bussen feitelijk alleen een functie voor de bewoners van Leusden-zuid.

Uiteindelijk is het de bedoeling dat lijn 80 in de nabije toekomst via de Tabaksteeg-Groene Zoom-Heiligenbergerweg van en naar Amersfoort gaat rijden. Hierdoor komt lijn 80 meer binnen het bereik van de bewoners van Leusden-centrum. Ook de toekomstige ontwikkelingen in het gebied Wieken-Vinkenhoef en, zij het in mindere mate, in de Westflank bieden kansen voor het openbaar vervoer. Een hoogwaardig busstation/overstappunt kan een belangrijke bijdrage leveren aan de groei van het aantal reizigers. Hier kunnen ook de bewoners van Leusden-centrum overstappen op de bus die hen naar Veenendaal en in de toekomst in noordelijke richting brengt. De omlegging van lijn 80 betekent in ieder geval een aanzienlijke verbetering van de o.v.-ontsluiting in zuidelijke richting.

Actie:

In overleg met de provincie en de streekvervoerder wordt onderzocht aan welke inrichtingseisen het busstation moet voldoen en welke lokaties geschikt zijn om dit station te realiseren.

Start project:

Na 2008.

Projectkosten

De kosten worden globaal begroot op € 500.000,- .

Dekking: nader te bepalen na 2008.

Subsidiemogelijkheden:

N.V.T.

Beleidsspoor Openbaar vervoer

Projectvoorstel nummer 3

Projectomschrijving:

(onderzoek) verplaatsing buslus van de Kanaalweg naar de Asschatterweg (gedeelte tussen Middenweg en Valleikanaal).

Betrokken partijen:

Gemeente Leusden, Connexion wijkplatforms Alandsbeek en De Wetering en direct betrokkenen.

Aandachtspunten:

De huidige brug is relatief smal en heeft geen aparte voorzieningen voor het langzaam verkeer. Ook voetgangers die hier het Valleikanaal willen oversteken moeten gebruik maken van de rijbaan voor het autoverkeer.

Complicerende factor is dat de lijnbussen (lijn 78) deze brug iedere keer moeten passeren om de keerlus aan de oostzijde van het Valleikanaal te kunnen bereiken. Het medegebruik van de brug door (grote) lijnbussen is ook als oorzaak van onveiligheid genoemd.

Uit oogpunt van veiligheid is het gewenst dat de bussen in een eerder stadium op de Asschatterweg kunnen keren. Bovendien zou dit de reistijd naar Amersfoort iets kunnen bekorten hetgeen de concurrentiepositie van de bus ten goede komt. Een mogelijke optie is de aanleg van een "rotondeachtige" oplossing op de Asschatterweg in het gedeelte tussen Middenweg en Valleikanaal. Omdat dit een vrij ingrijpende maatregel is die niet zonder ingrepen in de groenstructuur gerealiseerd kan worden is in dit geval expliciet vermeld dat direct-betrokkenen bij de planvoorbereiding betrokken moeten worden.

Een "rotonde" op de Asschatterweg dient tegelijkertijd te fungeren als een snelheidsremmer. Hiervan kan een positief effect uitgaan voor zowel de gebruikers van de brug over het Valleikanaal (de naderingssnelheid vanuit het centrum zal gemiddeld afnemen) als het verkeer dat de Asschatterweg wil oversteken. Dit project kan niet los worden gezien van projectvoorstel 12.

Actie: In combinatie met projectvoorstel 12 wordt in 2004 een notitie opgesteld waarin de verschillende oplossingsrichtingen en de daaraan verbonden voor- en nadelen inzichtelijk worden gemaakt. Op basis van deze notitie dient besluitvorming plaats te vinden. N.B. Het is vrijwel zeker dat de lijnbussen vanaf december 2004 tijdens de spitsperiodes niet langer over de Asschatterweg zullen rijden. De nieuwe vervoerder vindt dat er teveel reistijd verloren gaat met het rijden van deze 'appendix'. Daarnaast komt de filevorming tijdens de ochtendspits de betrouwbaarheid van de dienstregeling niet ten goede. In het gunstigste geval wordt deze route alleen nog tijdens de daluren gereden.

Start project:

Ervan uitgaande dat in 2005 een besluit wordt genomen over de wijze waarop dit knelpunt wordt aangepakt kan de uitvoering in 2006 ter hand worden genomen.

Projectkosten

Deze maken deel uit van de € 450.000,- die gereserveerd is voor het projectvoorstel 12 Langzaam verkeer/fietsverkeer.

Dekking: nader te bepalen na 2005.

Subsidiemogelijkheden:
N.V.T.

Beleidspoor Parkeren

Projectvoorstel nummer 1

Projectomschrijving:

Het weren van langparkeerders van de parkeervoorzieningen in/rond winkelgebieden De Hamershof en De Biezenkamp.

Betrokken partijen:

gemeente Leusden, de winkeliersverenigingen en de bewoners van deze gebieden e.o.

Aandachtspunten:

De bereikbaarheid per auto van deze winkelgebieden staat in toenemende mate onder druk. Op vrijdag en zaterdag is het moeilijk om hier als centrumbezoeker of bewoner nog een vrije parkeerplaats te vinden. Onderzoek heeft uitgewezen dat de autobereikbaarheid aanzienlijk kan worden verbeterd wanneer langparkeerders worden geweerd. Hieronder worden in ieder geval verstaan degenen die in/rond het centrumgebied werken. De gemeenteraad heeft expliciet uitgesproken dat de invoering van betaald parkeren geen optie is. Dit houdt automatisch in dat er geen andere oplossing overblijft dan de (her)invoering van de blauwe zone. Anders dan bij betaald parkeren kunnen de handhavingskosten van een blauwe zone niet bij de overtreder in rekening worden gebracht. Dit betekent dus dat de handhavingskosten volledig door de gemeente gedragen moeten worden en dat daar geen inkomsten tegenover staan. Dit lijkt echter op korte termijn te gaan veranderen. Het vurig pleidooi dat de VNG inmiddels enkele jaren voert voor invoering van de bestuurlijke boete lijkt ten dele gehoor te vinden. Als de voortekenen ons niet bedriegen lijkt het er op dat ook de boetes op overtreding van de regels m.b.t. de blauwe zone binnen afzienbare tijd in de gemeentekas terecht komen. Zolang dit nog niet zo is komen de handhavingskosten die op € 40.000,- op jaarbasis worden begroot voor rekening van de gemeente.

Voor de bewoners zal een ontheffingenregeling in het leven geroepen moeten worden. Tenslotte moet voorkomen worden dat de langparkeerders gaan uitwijken naar de omliggende woongebieden. Wanneer dit in ernstige mate plaatsvindt moet een vergunninghoudersregeling worden ingesteld die eveneens gehandhaafd en beheerd moet worden.

Actie:

Zodra duidelijk is of en zo ja de bestuurlijke boete wordt ingevoerd wordt een voorstel gepresenteerd voor de instelling van een blauwe zone in/rond De Hamershof en De Biezenkamp. Bewust is een koppeling gelegd met de invoering van de bestuurlijke boete. Dit instrument maakt het mogelijk de boetes op overtreding van de parkeerregels in de gemeentekas te laten vloeien. De opbrengst hiervan moet tenminste gelijk zijn aan de perceptiekosten omdat als uitgangspunt geldt dat de invoering van de blauwe zone budgettair neutraal dient te verlopen.

In het voorstel wordt nadrukkelijk aandacht geschonken aan de wijze waarop de bewoners en de winkeliers(verenigingen) bij de planvoorbereiding worden betrokken.

Start project:

Invoering blauwe zones na 2005.

Projectkosten

(kostendekkend tarief).

Dekking: n.v.t.

Subsidiemogelijkheden:

N.V.T.

Beleidsspoor Parkeren**Projectvoorstel nummer 2****Projectomschrijving:**

Uitbreiding parkeerareaal woongebieden.

Betrokken partijen:

gemeente Leusden, wijkplatforms.

Aandachtspunten:

In het Beleidsplan verkeer en vervoer staat dat de parkeernorm wordt verhoogd tot 1,6 parkeerplaats per woning. Dit zou er op neerkomen dat het aantal openbare parkeerplaatsen in de gehele gemeente met ongeveer 3000 wordt uitgebreid. Het daadwerkelijk realiseren van dit grote aantal parkeerplaatsen blijkt in de praktijk helemaal niet zo eenvoudig te zijn. Uitbreiding van de parkeercapaciteit gaat namelijk altijd ten koste van andere functies binnen het openbaar gebied. Daarbij moet worden gedacht aan een evenredige afname van het groen, het kappen van bomen en/of aantasting van speelveldjes. Uit de inmiddels gehouden wijkavonden is gebleken dat vrijwel iedereen het er over eens is dat er te weinig parkeerplaatsen zijn maar dat over de wijze waarop dit probleem moet worden opgelost de meningen aanzienlijk uiteen kunnen lopen; het opheffen van groen ten gunste van uitbreiding van het aantal parkeerplaatsen is zeker geen vanzelfsprekendheid. Derhalve is het niet reeel te veronderstellen dat het zal lukken de beoogde uitbreiding ten volle te realiseren.

Actie:

In 2005 wordt een notitie opgesteld waarin de parkeersituatie per woonwijk op hoofdlijnen wordt omschreven (quick scan). Daarbij zal ook worden aangegeven welke uitbreiding gelet op de geconstateerde parkeerdruk gewenst is. Tenslotte wordt geschetst of en zo ja op welke lokaties in de wijken ruimte voor parkeeruitbreiding kan worden gevonden. Dit zal leiden tot voorstellen per wijk. Bij de uitvoering van de wijkplannen wordt prioriteit toegekend aan de gebieden waar de parkeerdruk het grootst is. Daarnaast wordt "meegelift" met groot onderhoud; wanneer een wijk ingrijpend op de schop gaat is het min of meer vanzelfsprekend dat de mogelijkheid wordt aangegrepen om gelijktijdig het aantal parkeerplaatsen uit te breiden.

Start project:

In 2005/2008 met een doorloop tot na 2010.

Projectkosten

Uitgaande van een uitbreiding van in totaal 1500 parkeerplaatsen moet rekening worden gehouden met een investering van € 1.000.000,- (uitgesmeerd over meerdere jaren). Per jaar hiervoor € 100.000,- vrijmaken.

Dekking: de projectkosten voor de komende vier jaar ad € 400.000,- worden gedekt uit het Infrafonds. Dekking van het restantbedrag dient nader te worden bepaald na 2008.

Subsidiemogelijkheden:

De uit dit voorstel voortkomende aanpassingen worden aangemeld voor een subsidie op grond van de gebundelde doeluitkering (g.d.u.)

Beleidspoor Parkeren

Projectvoorstel nummer 3

Projectomschrijving:

Regulering parkeren werkgelegenheidsgebieden.

Betrokken partijen:

gemeente Leusden, Bedrijvenkring.

Aandachtspunten:

In het beleidsplan verkeer en vervoer staat dat het straatparkeren in de werkgelegenheidsgebieden op (langere) termijn onmogelijk wordt gemaakt. Onder straatparkeren wordt in dit verband verstaan het langs de stoeprand parkeren. Wanneer we de Fokkerstraat als voorbeeld nemen geldt deze maatregel niet voor het parkeren in de aangelegde parkeervakken in de middenstrook maar wel voor het parkeren langs de trottoirs aan weerszijden van de weg. Reeds bij de aanleg van "De Horst" is vastgelegd dat het straatparkeren tijdelijk zou worden gedoogd. Gelet op het feit dat "De Horst" redelijk goed per openbaar vervoer wordt ontsloten en dit gebied ook goed per fiets bereikbaar is dient het straatparkeren te worden beperkt. Deze maatregel is mede bedoeld om vervoermanagement binnen de bedrijven te stimuleren en de bereikbaarheid van dit gebied voor degenen die echt op vervoer per auto zijn aangewezen te verbeteren.

Actie:

Start project:

Na 2008.

Projectkosten

N.V.T.

Subsidiemogelijkheden:

N.V.T.

Beleidspoor Parkeren

Projectvoorstel nummer 4

Projectomschrijving:

Uitbreiding parkeercapaciteit Buiningsportpark

Betrokken partijen:

gemeente Leusden en de hier gehuisveste sportverenigingen.

Aandachtspunten:

In het Raadsconvenant 2002-2006 staat dat bij de uitvoering van het Beleidsplan verkeer en vervoer 2001-2010 onder andere prioriteit moet worden toegekend aan het knelpunt Burg. Buiningpark (parkeren en bereikbaarheid hulpdiensten).

Sinds vorig jaar is het aantal parkeerplaatsen langs de Bavoortseweg netto met ongeveer 40 stuks uitgebreid. Daarnaast zijn fysieke maatregelen getroffen om het parkeren langs de westzijde van de Bavoortseweg te ontmoedigen c.q. onmogelijk te maken. De praktijk leert dat er toch nog regelmatig fout wordt geparkeerd waardoor onder andere de bereikbaarheid voor hulpdiensten problematisch blijft. Uitzonderingen daargelaten is de beschikbare parkeercapaciteit (inclusief het parkeerterrein bij de IJsbreker) voldoende om alle bezoekers een plaats te bieden. De indruk kan niet worden weggenomen dat veel parkeerders niet bereid zijn om de auto op het parkeerterrein bij de IJsbreker neer te zetten omdat de loopafstand als te lang wordt ervaren. Niet de capaciteit maar de mentaliteit van de parkeerder lijkt het grootste struikelblok.

In het kader van het project Westflank wordt nagedacht over een andere inrichting van dit gebied. Dat daarbij ook grondig naar het parkeergebeuren wordt gekeken spreekt min of meer voor zich. Ook het instellen van éénrichtingsverkeer op de Bavoortseweg zou de verkeersafwikkeling ten goede kunnen komen. Deze maatregel is alleen mogelijk in combinatie met de realisering van twee veilige oversteekpunten op de Groene Zoom. Door de voorgestelde aanleg van een rotonde t.h.v. de Burg. van der Postlaan kan een veilig aansluitpunt worden gemaakt. Het andere aansluitpunt wordt meegenomen in de projectvoorstellen 3 en 4 (autoverkeer). Aan het bureau dat bezig is met het maken van herinrichtingsplannen is als randvoorwaarde meegegeven dat de parkeercapaciteit niet alleen moet worden uitgebreid maar dat de toekomstige parkeervoorzieningen ook zodanig moeten worden gesitueerd dat de beschikbare plaatsen ook werkelijk gebruikt gaan worden en de kans op foutparkeren geminimaliseerd wordt.

Actie:

Zolang nog niet duidelijk is of en zo ja op welke wijze dit deel van de Westflank wordt (her)ingericht is het niet verstandig om over te gaan tot een verdere uitbreiding van het aantal parkeerplaatsen. Om de geschetste problemen te voorkomen zal sterker moeten worden ingezet op handhaving van de parkeerregels.

Start project:

Afhankelijk van planvorming Westflank.

Projectkosten

De projectkosten worden globaal begroot op € 200.000,-

Dekking: nader te bepalen na 2008.

Subsidiemogelijkheden:

De uit dit voorstel voortkomende aanpassingen worden aangemeld voor een subsidie op grond van de gebundelde doeluitkering (g.d.u.).

Flankerend beleid**Projectvoorstel nummer 1****Projectomschrijving:**

Permanente lobby verbreding A-28

Betrokken partijen:

gemeenten Leusden en Amersfoort en overige Eemland-gemeenten.

Aandachtspunten:

De medio 2003 vastgestelde Spoedwet wegverbreding maakt het mogelijk dat op/langs een aantal autosnelwegen zogenaamde benuttingsmaatregelen worden getroffen. Kenmerkend voor benuttingsmaatregelen is dat de bestaande infrastructuur zo optimaal mogelijk wordt gebruikt. Vaak zie je dat het aantal rijstroken wordt uitgebreid zonder dat de weg verbreed wordt. Door een "slimmer" gebruik van het beschikbare dwarsprofiel kan de doorstroming worden verbeterd. Deze maatregel wordt gecombineerd met een verlaging van de toegestane maximum-snelheid.

Op voorhand is duidelijk dat benuttingsmaatregelen slechts gedurende een beperkt aantal jaren tot een verlichting van de doorstromingsproblemen zullen leiden. Gelet op de verwachte voortgaande groei van de automobieliteit zijn capaciteitsverruimende maatregelen op termijn onontkoombaar.

Ondanks het feit dat met name Amersfoort en Leusden zich hebben ingespannen om beide rijbanen van de A-28 (gedeelte tussen Utrecht en Amersfoort) onder de werking van de Spoedwet te brengen heeft de wetgever (primair om financiële redenen) toch besloten om uitsluitend benuttingsmaatregelen te treffen op de zuidbaan (van Utrecht in de richting Amersfoort).

Onlangs is bekend geworden dat gewerkt wordt aan de totstandkoming van een tweede Spoedwet wegverbreding. Onze (regionale) inspanningen zijn erop gericht om ook de noordbaan (de richting Amersfoort naar Utrecht) onder de werking van deze Spoedwet te brengen

Actie:

Bij de hogere overheden periodiek aandacht vragen voor de doorstromingsproblematiek op de A-28 met als oogmerk dat de verbreding van de A-28 een hogere prioriteit krijgt. Bij een verbreding moet u denken aan een volwaardige uitbreiding van het aantal rijstroken.

Vooruitlopend op een eventuele verbreding blijven aandringen op het treffen van benuttingsmaatregelen op zowel de zuidbaan als de noordbaan.

Start project:

Reeds gestart

Projectkosten

P.M.

Subsidiemogelijkheden:

N.V.T.

Beleidspoor Flankerend beleid

Projectvoorstel nummer 2

Projectomschrijving:

Stimulering vervoermanagement.

Betrokken partijen:

gemeente Leusden, winkeliersverenigingen, Bedrijvenkring Leusden.

Aandachtspunten:

Vervoermanagement is vanouds een instrument waarmee bedrijven hun werknemers alternatieven kunnen aanbieden voor de auto in het woon-werkverkeer. De mate van succes van vervoermanagement kan door de gemeenten worden beïnvloed door bijvoorbeeld een actief fietsbeleid en een restrictief parkeerbeleid en een goede bereikbaarheid per openbaar vervoer. Andersom werkt het net zo. Naarmate het reizigersaanbod toeneemt kan ook de frequentie van het openbaar vervoer worden opgevoerd waardoor het o.v. nog aantrekkelijker wordt en het reizigersaanbod op zijn beurt ook weer toeneemt. Succes is alleen verzekerd bij een juiste combinatie van "honing en azijnmaatregelen". Zolang er voldoende parkeerplaatsen zijn waar ook nog eens gratis kan worden geparkeerd mogen de verwachtingen van vervoermanagement niet al te hoog gespannen zijn. Binnen het Utrechtse wordt vervoermanagement "getrokken" door VenM Midden Nederland. Dit is een organisatie waarin overheden en bedrijfsleven gezamenlijk optrekken. Deze organisatie werkt gebiedsgericht en is in staat de procesaanpak van de bedrijven binnen een bepaald gebied voor haar rekening te nemen. Ook voor Leusden zou deze organisatie een rol kunnen spelen bij de introductie van vervoermanagement op onze bedrijventerreinen. Van gemeentewege dient vervoermanagement te worden gestimuleerd en ondersteund. Dit kan op velerlei terreinen bijvoorbeeld door een bijdrage aan een website die in samenspraak met het bedrijfsleven gemaakt en geactualiseerd kan worden. De praktijk heeft geleerd dat de kansen van vervoermanagement groter zijn in tijden van economische neergang waarin bedrijven genoodzaakt zijn kritisch naar de vervoerkosten te kijken.

Actie:

In 2005 worden van gemeentewege verkennende gesprekken gevoerd met het georganiseerd bedrijfsleven om te polsen of er draagvlak bestaat voor een hernieuwde introductie van vervoermanagement. Afhankelijk van de resultaten van deze gesprekken wordt contact gelegd met VenM Midden Nederland om te bezien op welke wijze op de wensen en behoeften van het bedrijfsleven kan worden ingespeeld en wat de rol van de gemeente in het vervoltraject kan zijn. Vermeld moet worden dat een eerder initiatief om vervoermanagement van de grond te trekken weinig succesvol is geweest (2000).

Start project:

In 2006.

Projectkosten

Vervoermanagement is een zaak van lange adem. De kosten worden begroot op € 50.000,-. Dit bedrag wordt over een aantal jaren uitgesmeerd. Van het bedrijfsleven wordt een bijdrage verwacht van tenminste € 10.000,-.

Dekking: uit het Infracfonds.

Subsidiemogelijkheden:

De uit dit voorstel voortkomende aanpassingen worden aangemeld voor een subsidie op grond van de gebundelde doeluitkering (g.d.u.)

Beleidsspoor Flankerend beleid**Projectvoorstel nummer 3****Projectomschrijving:**

Stimulering verkeersveiligheidsactiviteiten/ Permanente verkeerseducatie

Betrokken partijen:

gemeente Leusden, gewest Eemland en Regionaal Orgaan Verkeersveiligheid Utrecht (ROVU), basisscholen, politie, ouderenorganisaties e.a. belangengroepen

Aandachtspunten:

Naast infrastructuur en handhaving is verkeerseducatie de derde pijler waarop "Duurzaam Veilig" rust. Als gevolg van de regionalisatie van het verkeersveiligheidsbeleid is verkeerseducatie iets wat vooral lokaal en regionaal gestalte dient te krijgen. Onder permanent moet in dit verband worden verstaan verkeerseducatie van jong tot en met oud. De afgelopen jaren lag het zwaartepunt bij de jeugd onder de 13 jaar (project veilige schoolroutes). Veel tijd en energie is gestoken in het opzetten van een netwerk met de basisscholen. Hiermee is tevens een belangrijke impuls gegeven aan het verkeersonderwijs op de scholen. Vrijwel alle scholen hebben op dit moment een zogenaamde verkeersouder met wie de contacten op gebied van verkeersveiligheid worden onderhouden. Uit de ongevallencijfers mag worden geconcludeerd dat dit beleid zeer succesvol is geweest. De gemeente is verantwoordelijk voor het beleid t.a.v. permanente verkeerseducatie. Dit wil niet zeggen dat zij zelf alles moet organiseren en uitvoeren. Dit kan namelijk heel goed aan gespecialiseerde organisaties worden overgelaten. Daarom is het belangrijk dat een gemeente beschikt over een gemeentelijk beleidsplan voor permanente verkeerseducatie. Hierin wordt omschreven welke activiteiten er voor verschillende doelgroepen moeten worden ontwikkeld, welke organisaties en instanties daarbij welke rol kunnen/moeten vervullen en hoe de samenhang tussen de activiteiten voor de verschillende groepen kan worden gegarandeerd. Gelet op de toenemende vergrijzing is het ook van belang dat de verkeerskennis en verkeersvaardigheden van senioren op niveau blijven. Een van de middelen om dit doel te bereiken zijn de zogenaamde BROEM-ritten.

Actie:

In 2004 wordt (zo mogelijk in overleg met andere gemeenten binnen het gewest) een gemeentelijk verkeersveiligheidsplan opgesteld. Dit plan dient eenvoudig van opzet te zijn. Duidelijk dient te worden welke projecten door welke instanties worden opgepakt en hoe de kosten worden gedekt/verdeeld. Tenslotte moet dit veiligheidsplan worden voorzien van een concreet uitvoeringsprogramma waarin ieders rol helder is omschreven. Ook dient dit programma van een transparante kostenraming te worden voorzien. Vooraf zal het ROV worden benaderd. Duidelijk moet zijn waar de rol van het ROV ophoudt en die van de gemeente begint.

Start project:

In 2004 met een doorloop naar 2010.

Projectkosten

Voor de uitvoering van het programma wordt jaarlijks rekening gehouden met een bedrag van € 10.000,- (totaal € 70.000,-).

Dekking: de kosten voor de periode 2004/2005 ten laste van het Infracfonds.

Subsidiemogelijkheden:

De uit dit voorstel voortkomende aanpassingen worden aangemeld voor een subsidie op grond van de gebundelde doeluitkering (g.d.u.)