

# Verkeersplan Achterveld (verseon 200169)

## Aanleiding

In het Coalitieakkoord 2010-2014 wordt aandacht gevraagd voor de verkeerssituatie in Achterveld. De letterlijke tekst luidt als volgt: "Er komt een verkeersplan Achterveld. Hierin wordt ook naar maatregelen voor het verder tegengaan van sluipverkeer gekeken. Alle kanalen, zowel regio, provincie als rijk, worden benut om sluipverkeer tegen te gaan".

Uit de gekozen formulering hebben wij geconcludeerd dat het sluipverkeer (door de overlast en de onveiligheid die dit met zich meebrengt) als grootste knelpunt wordt ervaren. Om die reden vormt deze vraagstelling de kern van het verkeersplan. Daarnaast is er aanleiding om de verkeersveiligheid op de Hessenweg tussen Achterveld en Stoutenburg als onderwerp te nemen.

## SLUIPVERKEER

### Inventarisatie

De vraag naar maatregelen voor het verder tegengaan van sluipverkeer lijkt te zijn gebaseerd op de veronderstelling dat de hoeveelheid sluipverkeer nog steeds in omvang toeneemt. Om een beeld te krijgen van de sluipverkeerproblematiek zijn de telcijfers van de jaren 2006 en 2012 met elkaar vergeleken.

In heel Leusden worden periodiek op een groot aantal locaties verkeersstellingen gehouden. Dit gebeurt op vaste telpunten. In en rond de kern Achterveld liggen vijf telpunten.

Opvallend is dat het aantal voertuigbewegingen in 2012 aanzienlijk lager is dan in 2006. Een mogelijke verklaring voor de geconstateerde afname is de economische crisis. Ook het Nieuwe Werken kan van invloed zijn. In het hele land is het verkeersaanbod de afgelopen jaren (licht) afgenomen.

Dit neemt niet weg dat het huidige (lagere) verkeersaanbod toch als hinderlijk of als onveilig kan worden ervaren. Een mogelijke verklaring hiervoor is dat het aantal verkeersbewegingen niet evenredig over de gehele dag verspreid is. Tussen 07.00 en 09.00 uur is er een piek te zien. In de middagperiode is er sprake van een gelijkmatiger verdeling van het woon-werkverkeer. Vb. van de ongeveer 5200 auto's die in oktober 2012 op een gemiddelde werkdag (24 uur) over de Hessenweg reden passeerden er tijdens de ochtendspits ongeveer 550 per uur. In 2006 waren dat er nog ongeveer 650.

Verhoudingsgewijs springt de ochtendspits er uit. Toch is een aantal van 550 auto's per spitsuur geen bijzonderheid. Op diverse wegen in onze gemeente is het aantal auto's in de ochtendspits vergelijkbaar of hoger.

Het overgrote deel van het verkeer dat als sluipverkeer wordt aangemerkt komt via de volgende wegen het buitengebied binnen:

-vanuit **Terschuur** via de Jan van Arkelweg, Pater Stormsstraat en Hessenweg of Asschatterweg;

-vanuit **Barneveld** via de Achtervelderweg en vervolgens de Hessenweg of Asschatterweg en

-via afrit 4 op **de A30** en vervolgens via de Scherpenzeelseweg, Postweg en Helweg naar de Hessenweg.

Daarnaast is er nog een gering aantal automobilisten dat vanuit **Scherpenzeel** via de Scherpenzeelseweg (of Moorsterweg), Postweg en Helweg naar de Hessenweg rijdt.

### **Mogelijke oorzaken voor (oneigenlijk) gebruik wegen buitengebied**

De meeste weggebruikers hebben een voorkeur voor de kortste dan wel de snelste route om op hun bestemming te komen. Als de Hessenweg de voorkeur krijgt zegt dit tegelijkertijd iets over de waardering en de beleving van de alternatieve route A30-A1. Omdat de doorstroming op deze autosnelwegen regelmatig stagneert, is het begrijpelijk dat weggebruikers op zoek gaan naar een snellere route. Dat deze niet altijd even comfortabel is als de snelweg wordt daarbij op de koop toe genomen.

De grootste problemen doen zich voor bij de aansluiting van de A-30 op de A-1 en op de A-1 zelf in de richting Knooppunt Hoevelaken. Bij een incident (aanrijding o.i.d.) op één van deze twee autosnelwegen neemt de hoeveelheid verkeer op het onderliggend wegennet snel toe. In die gevallen loopt niet alleen de Hessenweg maar ook de Asschatterweg binnen de kortste keren vol.

### **Is er vanuit verkeerskundig oogpunt sprake van een probleem ?**

Vrijwel alle wegen in het buitengebied ten oosten van de kern Leusden zijn aangewezen en ingericht als erftoegangsweg. Dit wil zeggen dat deze wegen uitsluitend bedoeld zijn voor verkeer dat een herkomst of bestemming binnen dit gebied heeft. Binnen de bebouwde kommen hebben we het dan over 30-km wegen en daarbuiten over 60 km-wegen. De enige vreemde eend in de bijt is de Hessenweg tussen Achterveld en Stoutenburg die deels als 60 km-weg en deels als 80 km-weg is aangewezen.

Volgens de verkeerskundige handboeken is de omvang van het verkeer op onze buitenwegen in overeenstemming met de functie van die wegen. V.b. op een 60 km-weg is een hoeveelheid van 6000 motorvoertuigen per etmaal nog acceptabel. De schoen wringt echter wel in de kern Achterveld. Dit is in zijn geheel aangewezen en ingericht als 30 km-gebied. Op de Hessenweg in de kern van Achterveld werden onlangs gemiddeld 5000 per werkdag geteld. Binnen een 30 km-gebied wordt een aantal van 3000 motorvoertuigen per dag als voorkeursgrenswaarde gezien. Daar gaan we in de kern Achterveld overheen.

Een van de mogelijkheden om weer onder de voorkeurswaarde te komen is de aanleg van een rondweg. Deze maatregel is niet alleen kostbaar en ingrijpend maar kan onbedoeld ook een verkeersaantrekkende werking hebben. Daarom vinden wij dit geen reële optie. De Dorpsraad Achterveld deelt het standpunt dat de huidige verkeersaanbod binnen de kern niet zodanig problematisch is dat hier aanvullende infrastructurele maatregelen genomen moeten worden.

De hoeveelheid verkeer die over de buitenwegen rijdt geeft op zich geen reden tot zorg. Uit observaties is wel gebleken dat het gedrag van automobilisten die tijdens de ochtendspits door het buitengebied rijden, meer dan eens te wensen overlaat. Er is sprake van 'hufferig' gedrag en dat voelt niet goed. Vreemd genoeg leidt dit gedrag niet tot een groei van het aantal ongevallen.

In de periode van 2007 tot en met 2010 zijn er in de kern Achterveld slechts 4 letselongevallen geregistreerd. Opvallend is dat deze ongevallen niet op de Hessenweg maar elders in Achterveld plaatsvonden (op relatief rustige weggedeeltes).

Dit leidt tot de conclusie dat de omvang van het verkeer (met name tijdens de ochtendspits) als onveilig wordt ervaren. In objectieve zin is er echter geen reden tot zorg. Er is geen oorzakelijk verband te leggen tussen het aantal letselongevallen binnen de kern Achterveld en de omvang van het sluipverkeer.

Verder is geconstateerd dat binnen de kern Achterveld lang niet al het verkeer dat van rechts komt voorrang krijgt van de stroom die Achterveld vanuit de richting Barneveld binnenrijdt.

In het bijzonder wordt de situatie op de aansluiting Verjaagde Ruiteweg/Hessenweg als onveilig ervaren omdat de voorrangssituatie hier onduidelijk is. In de ogen van veel weggebruikers is dit een uitritsituatie (en dus geen gelijkwaardige aansluiting). Deze onduidelijkheid moet worden weggenomen. Dit is mogelijk door de vormgeving van deze aansluiting aan te passen.

### **Toekomstige ruimtelijke ontwikkelingen**

De omvang van de hoeveelheid verkeer is niet langer een direct zorgpunt. Of dit zo blijft is onder andere afhankelijk van ruimtelijke ontwikkelingen binnen de regio.

De komende jaren zal het aantal woningen in Achterveld worden uitgebreid. Belangrijkste projecten zijn Agteveld-zuid met 215 nieuwe woningen en Mastenbroek II waar 100 woningen worden gebouwd. Als vuistregel geldt dat iedere woning gemiddeld 7 autoritten per dag genereert. Dit komt neer op ruim 2200 extra autoritten.

Niet van minder belang is wat er in Barneveld op het programma staat. Voor Achterveld en omgeving zijn met name de ontwikkelingen aan de zuidkant van Barneveld van belang; voor mensen die hier komen te wonen is de Hessenweg nu eenmaal de kortste en snelste route richting Amersfoort en Utrecht. Ook de ontwikkelingen rond Food Valley (regio Wageningen, Ede, Rhenen en Veenendaal) kunnen van invloed zijn op de omvang van het verkeer op de buitenwegen in onze regio. Ondanks de recente verbreding van de A12 moet toch rekening worden gehouden met een toename van de belasting op het onderliggend wegennet. Of en zo ja in welke mate dit ook op de Leusdense buitenwegen merkbaar zal worden is moeilijk in te schatten.

### **Toekomstige ontwikkelingen infrastructuur**

De hiervoor geschetste groei van het autoverkeer op het onderliggend wegennet is mede afhankelijk van de ontwikkelingen op het hoofdwegennet. Als het verkeer daar weer redelijk ongestoord kan doorrijden en de filekans significant afneemt zal de verleiding om via het onderliggend wegennet te rijden (sterk) afnemen.

Op dit moment wordt gewerkt aan plannen voor de reconstructie van Knooppunt Hoevelaken. Om de fileproblematiek op de wegen richting dit knooppunt op te lossen c.q. aanzienlijk te verminderen, moet het aantal rijstroken worden uitgebreid. De verwachting is dat dit project uiterlijk in 2020 kan worden afgerond.

Inmiddels is ook het besef doorgebroken dat de aansluiting A30-A1 absoluut niet berekend is op het huidige verkeersaanbod. Ook dit knelpunt is onderwerp van studie. In het kader van het project Beter Benutten worden hier binnenkort enkele maatregelen uitgevoerd om de doorstroming te verbeteren. Zo wordt de uitvoegstrook van de A1 (zuidzijde) naar de A30 verdubbeld waardoor verkeer richting Ede makkelijker kan afstromen en de filedruk op de A1 wordt verlicht. Deze maatregel geeft tijdelijk enige lucht. Ook de invoegstrook van de A1 richting Amsterdam wordt uitgebreid/verlengd. Om de problemen op aansluiting A1/A30 structureel op te lossen moet hier meer gebeuren. Gedacht wordt aan de ombouw/uitbreiding van deze aansluiting naar een volwaardig autosnelwegknooppunt. Dit is echter een kostbare operatie. De regionale bestuurders onderkennen de noodzaak van een aanpak van deze aansluiting. Samen met de twee betrokken provincies wordt gewerkt aan een strategie om de aanpak van deze aansluiting (hoog) op de Haagse agenda te krijgen. Of en zo ja wat dit uiteindelijk zal opleveren zal de tijd leren.

Werkzaamheden aan het hoofdwegennet leiden bijna altijd tot overlast en hinder voor het verkeer. Ondanks de openstelling van tijdelijke (vervangende) rijstroken moet toch rekening worden gehouden met extra fileleed. Dit houdt in dat er tijdens de periode waarin op en rond Knooppunt Hoevelaken wordt gewerkt een grote kans is op een toename van (sluip)verkeer over het onderliggend wegennet. Aangenomen mag worden dat deze overdruk zal verdwijnen zodra de werkzaamheden rond Knooppunt Hoevelaken zijn afgerond. De extra rijstroken die dan in gebruik worden genomen zullen naar verwachting ook tot een afname van het verkeer op de Hessenweg leiden. Hoe groot deze afname zal zijn is mede afhankelijk van de mate van herstel van het economisch klimaat. Ook moet worden afgewacht welk effect het onlangs geïntroduceerde Nieuwe Werken op de automobilititeit zal krijgen.

Al met al geeft het toekomstbeeld enige reden tot optimisme. Er zijn concrete stappen gezet om te komen tot een oplossing van de bereikbaarheidsproblemen in Midden-Nederland. Aan de A28 wordt inmiddels hard gewerkt. De komende 10 jaar zullen niet altijd even plezierig zijn maar het eindbeeld geeft vertrouwen. Dit betekent dat ook de druk op het onderliggend wegennet na afronding van de werkzaamheden aan het rijkswegennet zal afnemen. De structurele oplossing van de huidige leefbaarheidsproblemen moet dan ook niet op het onderliggend wegennet maar op het hoofdwegennet worden gezocht en gevonden.

### **Mogelijke maatregelen ter verlichting van de huidige verkeerdrukke in het buitengebied**

De verleiding om Leusden via de 'achterdeur' binnen te rijden kan worden ontmoedigd door de verkeerslichten voor inkomend verkeer verhoudingsgewijs lang op rood te laten staan. Dit gebeurt nu al. De verkeersregelininstallaties waar het om gaat zijn die op de driesprong In Stoutenburg en die aan het eind van de Asschatterweg (bij de Middenweg). Probleem is echter dat ook onze eigen inwoners daar flink hinder van ondervinden. Meer dan eens wordt aangedrongen op langere groentijden voor verkeer dat richting Leusden wil. Meestal zijn dit bewoners van het buitengebied of uit de kern Achterveld die vinden dat het veel te lang duurt voordat zij op de plaats van bestemming zijn.

De ervaring leert dat het verlengen van de groentijd slechts gedurende een korte periode een verbetering te zien geeft. Zodra bekend is dat de wachttijden aanzienlijk zijn afgenomen neemt de hoeveelheid gebiedsvreemd verkeer binnen de kortste keren weer toe en duurt het niet lang voordat het oude evenwicht weer hersteld is. Dit betekent dan ook dat zeer terughoudend moet worden omgegaan met het experimenteren met (verlenging) van de groentijden.

Een ander instrument dat kan worden ingezet is het verlagen van de maximum-snelheid op de Hessenweg van 80 naar 60 km-uur, waardoor de reistijd iets langer wordt.

Het aanbrengen van drempels en/of plateaus stuit in toenemende mate op weerstand. Met name agrarisch verkeer ondervindt hier ernstige hinder van. Bovendien hoort de vraag te worden gesteld of het gerechtvaardigd is om uitsluitend ter beperking van het sluipverkeer (ongeveer 3 a 4 uur per dag) maatregelen te treffen waar bestemmingsverkeer 24 uur per dag ongemak van ondervindt. Daarom wordt voorgesteld terughoudend te zijn met het aanbrengen van extra drempels.

In het verleden is ook het plaatsen van **flitspalen** als een mogelijke oplossing genoemd. Dit is echter niet zomaar toegestaan. Hiervoor moet het Openbaar Ministerie (OM) toestemming verlenen. Het OM kan hier alleen mee instemmen wanneer een wegvak aantoonbaar onveilig is. Dit wil zeggen dat hier veel (letsel)ongevallen gebeuren en andere maatregelen ter verhoging van de verkeersveiligheid geen dan wel onvoldoende effect blijken te hebben.

### ***Conclusie met betrekking tot het onderdeel sluipverkeer***

Directe aanleiding voor de vraag naar een verkeersplan is de veronderstelde problematiek van het sluipverkeer. We moeten vaststellen dat de huidige omvang van het autoverkeer in het buitengebied een dalende lijn vertoont. Vanuit dat perspectief ontvalt de noodzaak om aanvullende maatregelen te treffen om het sluipverkeer te beperken. Het is raadzaam de toekomstige ontwikkelingen te blijven monitoren maar vooralsnog gaan we er, mede door de economische crisis, vanuit dat dat de situatie niet zodanig verslechtert dat ingrijpen nodig is. Hierbij wordt aangetekend dat de mogelijkheden die er zijn om sluipverkeer terug te dringen ook een keerzijde kennen, waardoor uiterste terughoudendheid van de inzet daarvan gewenst is.

## **Verkeersveiligheid Hessenweg tussen Stoutenburg en Achterveld**

De afgelopen maanden is ook onderzoek gedaan naar de verkeers(on)veiligheid in ons buitengebied. Daaruit is gebleken dat de veiligheid op de Hessenweg tussen de kernen Stoutenburg en Achterveld reden tot zorg geeft. In de periode 2006-2010 zijn op dit weggedeelte met een lengte van slechts 4,8 kilometer maar liefst 32 ongevallen geregistreerd. N.B. Dit zijn alleen die ongevallen waarbij de hulpdiensten aanwezig zijn geweest. In werkelijkheid zullen er zeer waarschijnlijk meer incidenten zijn geweest. Wat er in negatieve zin uitspringt is het aantal bromfietzers dat bij een aanrijding betrokken was. Bij maar liefst 12 van de 32 ongevallen was dit het geval. Dit is opvallend aangezien (brom)fietzers op de Hessenweg de beschikking hebben over een vrijliggend (brom)fietspad. Het merendeel van de ongevallen deed zich voor op de aansluitingen met de Emelaarseweg en de Stoutenburgerlaan. De andere botsingen gebeurden met name bij in-en uitritten.

Omdat de verkeersongevallenregistratie door de politie de laatste jaren (landelijk) aan kwaliteit heeft ingeboet, is het lastig de precieze oorza(a)k(en) van de ongevallen te achterhalen. Alleen bij ernstige ongevallen wordt een uitgebreide analyse uitgevoerd en is de oorzaak meestal goed te traceren.

Bij 'gewone' (letsel)ongevallen is niet danwel onvoldoende vastgelegd onder welke omstandigheden de ongevallen zijn gebeurd en welke factoren daarbij een rol hebben gespeeld. Daardoor is het ook vrij moeilijk om de juiste maatregelen te bedenken om de kans op herhaling zo klein mogelijk te houden.

Het algemene beeld is wel dat automobilisten die komend vanaf de Stoutenburgerlaan en de Emelaarseweg de Hessenweg willen oprijden niet altijd (op tijd) in de gaten hebben dat zij rekening moeten houden met (brom)fietsverkeer vanuit beide richtingen. De Dorpsraad Achterveld herkent zich in deze aanname.

Het fietspad dat langs de noordzijde van de Hessenweg ligt is immers een vanuit twee richtingen bereden (brom)fietspad. Bromfietsers die vaak met hoge(re) snelheid over dit fietspad rijden zijn hierdoor extra kwetsbaar, doordat zij pas vrij laat worden opgemerkt. Ook bestuurders die vanaf de Hessenweg willen afslaan of één van de vele inritten langs deze weg willen inrijden, vergeten wel eens dat er een vrijliggend fietspad langs de rijbaan ligt. Dit komt ook doordat het uitzicht op het fietspad lang niet overal even goed is.

Er zijn ook aanwijzingen dat de snelheid van het autoverkeer op de Hessenweg een negatieve invloed heeft op de verkeersveiligheid. Doordat lang niet iedereen zich hier aan de toegestane snelheid houdt zijn bestuurders die de weg willen oprijden of verlaten soms enigszins gehaast; om te voorkomen dat zij worden aangereden door een andere auto wordt bij het afslaan niet altijd de nodige zorgvuldigheid in acht genomen.

In 2001 is voorgesteld om de Hessenweg tussen Achterveld en Stoutenburg in zijn geheel als 60 km-weg aan te wijzen. Tijdens de inspraakperiode van het verkeersplan Hessenweg-Achterveld-Stoutenburg (HAS) bleek deze maatregel op weerstand te stuiten. Door sommige sprekers werd aangevoerd dat het verlagen van de maximum-snelheid naar 60 km/uur door weinigen begrepen zou worden en daardoor niet gerespecteerd zou worden. Onbedoeld zou dit tot gevolg kunnen hebben dat het aantal inhaalbewegingen sterk zou toenemen, hetgeen als extra risico werd gezien. Het inspraaktraject heeft er uiteindelijk toe geleid dat de verlaging van de maximum-snelheid beperkt is gebleven tot bepaalde gedeeltes van de Hessenweg.

Een ander punt dat opvalt is dat ook (brom)fietsers onderling met elkaar in botsing komen. Dit komt enerzijds door de beperkte breedte van dit vanuit twee richtingen bereden bromfietspad (2,8 meter) en de snelheidsverschillen tussen bromfietsers en fietsers. Volgens de ontwerp-richtlijnen zou dit fietspad minimaal 3 meter breed moeten zijn. Deze combinatie van factoren kan tot ernstige ongevallen leiden. N.B. Dit is ook de reden dat bromfietsers niet welkom zijn op het fietspad dat over enige tijd langs de Asschatterweg wordt aangelegd. Bromfietsers moeten hier samen met het autoverkeer de hoofdrijbaan delen.

### **Mogelijke maatregelen ter verbetering van de verkeersveiligheid**

Een verbreding van het fietspad langs de Hessenweg is niet inpasbaar; de ruimte tussen de rijbaan en de woningen is te smal om hier een echte verbetering te kunnen realiseren.

Een maatregel die kan bijdragen aan het verhogen van de verkeersveiligheid is om de gehele Hessenweg tussen Stoutenburg en Barneveld als 60 km-weg aan te wijzen (met uitzondering van de bebouwde kom van Achterveld). Dit kan uiteraard alleen in goed overleg met de gemeente Barneveld. Om te voorkomen dat het verkeer dan via een andere route binnenkomt zou bij overname van dit scenario ook de Helweg van snelheidsremmende maatregelen voorzien moeten worden.

De gemeente Barneveld werkt momenteel aan plannen om de snelheid op het Barneveldse deel van de Hessenweg en de Achterveldseweg aan te wijzen (en in te richten) als 60 km-weg.

Deze ontwikkeling heeft een relatie met onze inspanningen om de verkeersveiligheid op deze route tussen Barneveld en Leusden veiliger te maken. De verwachting is dat deze plannen begin 2013 worden uitgevoerd.

Wanneer de Hessenweg in zijn geheel als 60 km-weg wordt aangewezen en hier aanvullende maatregelen worden getroffen is het verantwoord bromfietsverkeer te verplichten eveneens van de hoofdrijbaan gebruik te maken. In dat geval moet de belijning op de Hessenweg ook worden aangepast. Vervolgens kan het (brom)fietspad worden afgewaardeerd tot fietspad. De kans op aanrijdingen tussen brommers en fietsers wordt daarmee verkleind..

Het verlagen van de maximum-snelheid is een maatregel die naar verwachting niet door iedereen in gelijke mate zal worden gewaardeerd. Dit kan er toe leiden dat het inhaalgedrag hier zal toenemen. Uit oogpunt van verkeersveiligheid is dit een ongewenste ontwikkeling. Mede daarom wordt tevens voorgesteld een inhaalverbod in te stellen. Uiteraard hoort deze maatregel niet te gelden voor het inhalen van landbouwvoertuigen. Deze uitzondering kan met verkeersborden duidelijk worden gemaakt.

### **Handhaving**

Een ander spoor is dat van de verkeershandhaving. Binnen de politieorganisatie zijn speciale eenheden belast met gericht verkeertoezicht. Deze eenheden kunnen worden ingeschakeld als de situatie aantoonbaar onveilig is. De ongevallencijfers op de Hessenweg geven reden tot zorg. Inmiddels zijn de eerste contacten met de politie gelegd en wordt nagedacht over een handhavingsplan. Wat niet uit het oog mag worden verloren is dat dit soort handhavingstrajecten altijd een tijdelijk karakter hebben. Wanneer de situatie na verloop van tijd weer verslechtert kan zo'n handhavingsactie periodiek worden herhaald.

### **Emelaarseweg**

Medio 2010 is besloten de Emelaarseweg op werkdagen tussen 07.00 en 09.00 uur gesloten te verklaren voor autoverkeer (alleen van oost naar west). Belangrijkste reden voor de invoering van deze maatregel is de geringe breedte van de rijbaan, waardoor fietsers hier in de knel kunnen komen. Het ging om een proefperiode van een half jaar. Door omstandigheden is deze maatregel tot dusverre nooit geëvalueerd. Deze maatregel is echter nog wel van kracht. De geluiden over deze spitsgeslotenverklaring zijn overwegend positief. Vandaar dat wordt voorgesteld deze tijdelijke geslotenverklaring om te zetten in een definitieve maatregel (en hier) geen aanvullende maatregelen te treffen.

### **Flankerend beleid**

-De kwaliteit van het fietspad langs de Hessenweg is niet overal even optimaal. Om oneffenheden te vermijden veranderen fietsers nog wel eens van koers. Deze uitwijkbewegingen verhogen de kans op een aanrijding. Daarom zijn de slechtere gedeeltes in dit fietspad onlangs versneld aangepakt.

-Uit inspecties is gebleken dat de verkeersafwikkeling op het kruispunt Hessenweg-Koningin Julianaweg-Pater Stormsstraat regelmatig rommelig verloopt. Belangrijkste oorzaak is dat de wegen die op dit kruispunt uitkomen niet recht tegenover elkaar liggen waardoor problemen ontstaan bij het voorsorteren. Deze kunnen alleen worden opgelost door een herinrichting van dit kruispunt. Omdat het aantal geregistreerde ongevallen op deze kruising zeer laag is, is er geen aanleiding deze herinrichting uit te voeren. Wel is een lijntje gelegd naar VVN. Deze

organisatie komt met een publiekscampagne die er gericht is om de gemiddelde snelheid van het autoverkeer naar beneden te krijgen en de mobilisten er op attent te maken dat verkeer van rechts binnen een verblijfsgebied voorrang heeft.

### **Overleg met maatschappelijke partners**

Het idee om bromfietzers van het fietspad langs de Hessenweg te weren en de maximum-snelheid op de Hessenweg te verlagen naar 60 km-uur (in combinatie met een inhaalverbod) is positief ontvangen door de Dorpsraad Achterveld-Stoutenburg. Ook de lokale afdelingen van VVN en de Fietzersbond staan positief ten opzichte van dit idee. De bewoners van de Hessenweg zijn nog niet geconsulteerd.

### ***Conclusie met betrekking tot het onderdeel verkeersveiligheid***

De veiligheid op de Hessenweg, tussen Stoutenburg en Achterveld geeft reden tot zorg. Met name het aantal (brom)fietsongevallen springt er in negatieve zin uit. Maatregelen die kunnen bijdragen aan het verhogen van de verkeersveiligheid zijn het weren van brommers van het fietspad, het verlagen van de maximum-snelheid voor autoverkeer en het instellen van een inhaalverbod voor autoverkeer op de Hessenweg.

### **Communicatie**

Als de analyses worden gedeeld en de aanbevelingen worden overgenomen willen wij de bewoners van de Hessenweg (gedeelte buiten de bebouwde kom) de gelegenheid geven hun zienswijze te geven op de voorgenomen verkeersmaatregelen. Waar mogelijk wordt hier rekening mee gehouden. Als dit traject is doorlopen wordt een algemene inloopavond gehouden waar de concept-verkeerbesluiten worden toegelicht. Na verwerking van de reacties wordt de gemeenteraad gevraagd de middelen beschikbaar te stellen die nodig zijn om de voorgestelde maatregelen te kunnen realiseren. De realisatie kan/zal plaatsvinden nadat de (juridische) verkeerbesluiten onherroepelijk zijn geworden (dus nadat eventuele bezwaar-en beroepsprocedures zijn doorlopen. Omdat wij de Dorpsraad Achterveld als intermediair tussen de Achterveldse samenleving en de gemeente beschouwen, willen wij dit gremium nauw bij het communicatieproces betrekken.