

# Raadsvoorstel

**Registratiekenmerk:** 275352  
**Datum raadsvergadering:** 15 december 2016  
**Portefeuillehouder:** E. van Beurden

**Onderwerp:** kredietaanvraag uitvoering verkeersplan Achterveld fase 1

## Voorstel

Het college stelt u voor:

1. in te stemmen met het verkeersplan Achterveld fase 1;
  - a. aanleg betonnen fietspad met een streefbreedte van 3,5 meter;
  - b. brommers op de rijbaan;
  - c. verlaging snelheid van 80 naar 60 km-uur;
  - d. verlaging snelheid van 50 naar 30 km-uur;
  - e. aanleg 6 60 km-drempels.
2. een uitvoeringskrediet beschikbaar te stellen van € 1.973.000 voor de uitvoering van fase 1 van het verkeersplan Achterveld en de aanleg van glasvezelkabel langs de Hessenweg;
3. de werkzaamheden van fase 1 te bekostigen vanuit in de begroting aanwezige groot onderhoudsgelden ad. € 733.000 aangevuld met:
  - provinciale subsidie ter hoogte van € 650.000;
  - een bijdrage vanuit de reserve bovenwijkse voorzieningen ter hoogte van € 590.000;
  - de van de glasvezelexploitant te ontvangen bijdrage wordt hierbij in mindering gebracht op de bovengenoemde bijdrage vanuit de reserve bovenwijkse voorzieningen;
4. het in maart 2016 beschikbaar gestelde voorbereidingskrediet van € 200.000 te verlagen tot € 100.000 teneinde daarmee de bovengenoemde bijdrage vanuit de reserve bovenwijkse voorzieningen voor fase 2 mogelijk te maken;
5. hiertoe begrotingswijziging met nummer 2016 – 1039 vast te stellen.

## Aanleiding

In **april 2013** heeft de toenmalige gemeenteraad de conclusies uit het Verkeersplan Achterveld onderschreven. Tevens heeft de raad het college opdracht gegeven om in overleg met maatschappelijke partners een maatregelenpakket voor te bereiden om het aantal letselongevallen op het gedeelte van de Hessenweg, tussen Stoutenburg en Achterveld, te verminderen.

Op 31 maart 2016 heeft u ingestemd met de voorbereiding van een (her)inrichtingsplan voor de hele Hessenweg, waarbij het accent komt te liggen op de kern Achterveld, de verbreding van het fietspad langs de Hessenweg (tussen Stoutenburg en Achterveld) alsmede de aanpak van de aansluitingen met de Stoutenburgerlaan en de Emelaarseweg. Hiervoor heeft u een voorbereidingskrediet beschikbaar gesteld.

## Doel / Effect

Fase 1 van het verkeersplan Achterveld heeft betrekking op het verhogen van de verkeersveiligheid op de Hessenweg buiten de bebouwde kom (het gedeelte tussen de

Barneveldsebeek en de westelijke komgrens van Achterveld). Het tweede doel is het versterken van de recreatieve infrastructuur. Het derde doel is het stimuleren van het gebruik van de fiets in het woon-werkverkeer.

## **Argumenten**

### **1.1 De Hessenweg wordt veiliger.**

In het recente verleden zijn er verhoudingsgewijs veel ongevallen gebeurd op het fietspad langs de Hessenweg. Belangrijkste oorzaken van de verkeersonveiligheid zijn de geringe breedte van het fietspad en het gecombineerd gebruik van brommers en fietsers. Het herinrichtingsplan voorziet in de aanleg van een nieuw betonnen fietspad met een breedte van 3,5 meter. Alleen op die plaatsen waar de hiervoor benodigde ruimte echt niet kan worden gevonden zal het fietspad iets smaller moeten worden, waarbij een ondergrens van 3,1 meter wordt aangehouden. Dit is altijd nog 30 centimeter meer dan de huidige breedte. Tenminste op 85 % van het tracé kan een breedte van 3,5 meter worden gerealiseerd. De afstand tussen hoofdrijbaan en het fietspad wordt overal 1 meter. De veiligheid kan verder worden verhoogd door de brommers in de toekomstige situatie gebruik te laten maken van de hoofdrijbaan. Op dit moment mag op een gedeelte van de Hessenweg 80 km-uur worden gereden. Uit oogpunt van verkeersveiligheid is het gewenst dat de toegestane maximum-snelheid op de hele Hessenweg tussen Stoutenburg en Achterveld wordt verlaagd naar 60 km-uur. Deze snelheidsverlaging is ook in het belang van de bromfietsers die voortaan van de hoofdrijbaan gebruik moeten maken. Om het gewijzigd karakter van de Hessenweg te accentueren worden op een 6-tal locaties (tussen Stoutenburg en Achterveld) 60 km-drempels aangelegd. Deze zijn vergelijkbaar met de 'vriendelijke' drempels die onlangs in de Asschatterweg zijn aangebracht. Verder worden de aansluitingen met de Stoutenburgerlaan en de Emelaarseweg gereconstrueerd. Hier komt het fietspad dichters langs de hoofdrijbaan te liggen. De kruisingsvlakken zelf worden verhoogd aangelegd. Omdat de toegestane maximum-snelheid wordt verlaagd moet ook de belijning worden aangepast. Het streefbeeld is dat de Hessenweg qua beeld en beleving vergelijkbaar wordt aan de Asschatterweg (waar de brommers ook van de hoofdrijbaan gebruik moeten maken). De Leusdense LTO-vertegenwoordiger heeft laten weten geen onoverkomelijke bezwaren tegen dit type drempel te hebben.

### **1.2 Fietsen langs de Hessenweg wordt plezieriger**

Het huidige fietspad is niet alleen smal maar kent ook diverse oneffenheden. Dit verhoogt niet alleen de kans op een ongeval maar is ook oncomfortabel. Deze hobbels en kuilen worden voornamelijk veroorzaakt door boomwortelopdruk. Dit probleem kan alleen structureel worden voorkomen door in plaats van asfalt met beton te werken. Doordat het fietspad wordt verbreed en bromfietsers voortaan gebruik moeten maken van de hoofdrijbaan ontstaat er letterlijk en figuurlijk ook meer ruimte voor de fietsers. De verwachting is dat het gebruik van deze hoofdfietsroute zal toenemen. Ook de recreatieve fietsers zullen profiteren van de voorgenomen aanpassingen.

### **1.3 Langere levensduur en lagere onderhoudskosten**

Qua aanschaf is beton duurder dan asfalt. Omdat beton aanzienlijk langer meegaat dan asfalt kunnen de meerkosten van deze investering eenvoudig worden terugverdiend. .

#### **1.4 Wensen van de denktank zijn zo veel als mogelijk in het plan meegenomen**

De denktank (bestaande uit ongeveer 25 inwoners van Achterveld en Stoutenburg) heeft constructief-kritisch meegekeken. Mede op hun verzoek wordt het fietspad ter hoogte van de aansluitingen met de Emelaarseweg en de Stoutenburgerlaan dichter langs de hoofdrijbaan gelegd. In combinatie met verlaging van de maximum-snelheid van 80 naar 60 km/uur vinden wij dit een verantwoorde maatregel.

De denktank heeft voorgesteld om ook op de Horsterweg bromfietzers van het fietspad te weren. Ook dit voorstel willen wij overnemen. Mede op verzoek van de denktank is het aantal verschillende snelheidsregimes verminderd; de korte 50 km-gedeelten (als schakel tussen de 30 en 60 km-gedeelten) worden opgeheven. Waar nu nog 50 km-geldt wordt de maximum-snelheid verlaagd naar 30 km-uur

#### **1.5 Direct-belanghebbenden zijn geconsulteerd**

De denktank heeft de direct-belanghebbenden zo goed mogelijk in en bij het planproces betrokken. Zowel op 12 april als op 7 juli is een dorpsbijeenkomst gehouden waar de ideeën en wensbeelden van de denktank zijn gepresenteerd en bediscussieerd.

De uitkomsten van beide sessies zijn als input aan de gemeentelijke projectgroep meegegeven. De projectgroep heeft deze zo goed mogelijk vertaald in het herinrichtingsplan (voor fase 1). Omdat over sommige zaken niet eensluidend wordt gedacht en bepaalde wensen zelfs tegenstrijdig zijn voldoet het inrichtingsplan niet op alle onderdelen aan de wensen van alle belanghebbenden. Zo vinden sommige belanghebbenden het niet verstandig om de brommers van het fietspad te weren. Gelet op de ervaringen met de brommers op de rijbaan op de Asschatterweg vinden wij dit verantwoord. Ook het handhaven van de 2 'hoge' 30 km-drempels in Stoutenburg is een discussiepunt. Wij hebben de indruk dat het merendeel van de Stoutenburgers prijs stelt op handhaving van deze effectieve snelheidsremmers.

#### **1.6 Ook Stoutenburg doet mee**

Omdat de projectgroep het gevoel had dat de kern Stoutenburg onvoldoende was aangehaakt is op 11 oktober een speciale inloopbijeenkomst georganiseerd voor de inwoners van deze kern. Tijdens deze goed bezochte sessie stond het Stoutenburgse deel van het verkeersplan centraal. De voorgestelde plannen werden overwegend positief ontvangen. Opvallend is dat het merendeel van de aanwezigen van mening is dat de twee 30 km-drempels gehandhaafd moeten worden; in hun beleving zijn deze pittige snelheidsremmers nodig zijn om het gewenste gedrag af te dwingen. Dit voorstel wordt overgenomen. Tijdens deze avond werden ook andere onderwerpen aangekaart die buiten het kader van dit onderwerp worden opgepakt.

#### **1.7 Aanleg glasvezel niet frustreren**

De realisatie van een nieuw verbreed fietspad kan een belemmering vormen voor de aanleg van glasvezel langs dit deel van de Hessenweg. Wanneer het betonnen fietspad eenmaal is aangelegd is de kans op aanleg van een leidingentracé feitelijk verkeken omdat de restruimte onvoldoende is voor de aanleg van extra kabels.

Omdat de aanleg van glasvezel in het buitengebied eveneens hoge prioriteit heeft willen wij nu alvast maatregelen nemen om de mogelijkheid tot aanleg van glasvezel langs de

Hessenweg open te houden. Daarbij moet worden gedacht aan de aanleg van een loze leiding waar de bekabeling voor snel internet/breedband t.z.t. op eenvoudige wijze en zonder aantasting van het nieuwe fietspad kan worden aangebracht. De hiermee samenhangende kosten worden begroot op € 225.000,-. Wellicht kan een deel van deze kosten in rekening worden gebracht bij de organisatie die de aanleg van glasvezel/breedband gaat verzorgen. Vooruitlopend hierop willen wij u vragen een (aanvullend) krediet van € 225.000,- beschikbaar te stellen om de mogelijkheid tot aanleg van glasvezelverbinding niet te blokkeren.

### **Financiën**

Bij de provincie is een subsidieaanvraag ingediend voor de aanleg van een nieuw vrijliggend fietspad (inclusief de daarmee samenhangende werkzaamheden). Op basis van het ambtelijk vooroverleg is zo goed als zeker dat deze aanvraag wordt gehonoreerd. Op basis van de provinciale subsidieverordening wordt een bijdrage voorzien die gelijk is aan 50% van de projectkosten. In afwachting van de subsidiebeschikking houden wij zekerheidshalve rekening met een subsidiebijdrage van € 650.000,- voor fase 1.

Voorgesteld wordt om in uitvoeringsfase 1 eveneens te investeren in de aanleg van glasvezelkabel voorzieningen. Uitgangspunt hier is dat de aanlegkosten worden verhaald op de toekomstige exploitant van het netwerk. Naar verwachting zal er voor de raadsbehandeling van deze kredietaanvraag duidelijkheid bestaan over de partij die het nieuwe netwerk zal gaan exploiteren.

De projectkosten voor fase 1 worden geraamd op € 1.973.000 (incl. € 225.000 voor de aanleg van glasvezelvoorzieningen). Voor de uitvoering van fase 2 is voldoende financiële ruimte beschikbaar. In de eerste helft van 2017 kunt hiervoor een afzonderlijke kredietaanvraag tegemoet zien.

#### Dekkingsmiddelen:

€ 675.000 bijdrage groot onderhoud wegen jaarschijf 2017 (aanwezig)  
€ 23.000 bijdrage groot onderhoud wegen t.b.v. vervanging Fietspad (aanwezig)  
€ 35.000 budget groot onderhoud groen (aanwezig)  
€ PM voorziene verrekening aanlegkosten met toekomstige exploitant glasvezelkabel  
€ 590.000 dekking vanuit de reserve bovenwijkse voorzieningen (aanwezig)  
€ 650.000 provinciale subsidie (voorzien)  
€ 1.973.000 totaal dekking fase 1

In maart 2016 (Verseon 266100) is door de gemeenteraad een voorbereidingskrediet van in totaal € 200.000 beschikbaar gesteld vanuit de reserve bovenwijkse voorzieningen voor de opstart het verkeersplan. Hiervan kan de helft worden ingezet voor de uitvoering van fase 1 van het verkeersplan.

De totale aanspraak op de reserve komt tot en met fase 1 neer op een bedrag van € 690.000. Voor fase 2 wordt geen aanspraak voorzien op de reserve. Wanneer de provinciale subsidie hoger uitvalt dan vermeld, zal het surplus aan subsidie verrekend worden met de reserve bovenwijkse voorzieningen. Hierdoor zal de aanspraak op de reserve naar verwachting per saldo lager uitvallen dan € 690.000. De bijdrage welke van de exploitant wordt ontvangen zal ook in mindering worden gebracht op de onttrekking aan de reserve bovenwijkse voorzieningen. Bij de aanvraag van het uitvoeringskrediet voor fase 2 van het project zal opnieuw een financiële doorkijk worden geboden in de totale project financiën. Naar huidige inzichten zijn er afdoende financiële middelen aanwezig om het totale verkeersplan tot uitvoering te brengen.

De financiële gevolgen van dit voorstel zijn verwerkt in de begrotingswijziging met nummer 2016 – 1039 welke via bijbehorend raadsvoorstel aan de raad ter vaststelling wordt aangeboden en in de begroting wordt verwerkt.

**Bijlage(n)**

-verkeersplan Achterveld

**Het college van de gemeente Leusden,**

**E.D. Luchtenburg**  
directeur-secretaris

**drs. A. Vermeulen**  
burgemeester

# Raadsbesluit

De raad van de gemeente Leusden;

Besluit op basis van het voorstel van het college van 08 november 2016, nummer: 275352

## **b e s l u i t :**

1. in te stemmen met het verkeersplan Achterveld fase 1;
  - a. aanleg betonnen fietspad met een streefbreedte van 3,5 meter;
  - b. brommers op de rijbaan;
  - c. verlaging snelheid van 80 naar 60 km-uur;
  - d. verlaging snelheid van 50 naar 30 km-uur;
  - e. aanleg 6 60 km-drempels.
2. een uitvoeringskrediet beschikbaar te stellen van € 1.973.000 voor de uitvoering van fase 1 van het verkeersplan Achterveld en de aanleg van glasvezelkabel langs de Hessenweg;
3. de werkzaamheden van fase 1 te bekostigen vanuit in de begroting aanwezige groot onderhoudsgelden ad. € 733.000 aangevuld met:
  - provinciale subsidie ter hoogte van € 650.000;
  - een bijdrage vanuit de reserve bovenwijkse voorzieningen ter hoogte van € 590.000;
  - de van de glasvezelexploitant te ontvangen bijdrage in mindering te brengen op de bovengenoemde bijdrage vanuit de reserve bovenwijkse voorzieningen;
4. het in maart 2016 beschikbaar gestelde voorbereidingskrediet van € 200.000 te verlagen tot € 100.000 teneinde daarmee de bovengenoemde bijdrage vanuit de reserve bovenwijkse voorzieningen voor fase 2 mogelijk te maken;
5. hiertoe begrotingswijziging met nummer 2016 – 1039 vast te stellen.

Aldus besloten door de raad van de gemeente  
Leusden in zijn openbare vergadering van 15 december 2016

**I. Schutte-Van der Schans**  
griffier

**drs. A. Vermeulen**  
voorzitter