



Raadsvoorstel

Zaaknummer 99337
Datum raadsvergadering 29 juni 2023
Portefeuillehouder W.R. Vos

Onderwerp Uitvoeringsagenda mobiliteitsplan 'Leusden kijkt vooruit'

Voorstel

Het college stelt u voor:

1. de uitvoeringsagenda van het mobiliteitsplan 'Leusden kijkt vooruit' vast te stellen en daarmee prioriteit te geven aan de uitvoering van acht projecten in de periode 2023 – 2026;
2. een voorbereidingskrediet van in totaal € 380.000 beschikbaar te stellen voor de nadere uitwerking van de in de uitvoeringsagenda opgenomen projecten;
3. in de gemeentelijke begroting de benodigde dekkingsmiddelen beschikbaar te houden conform het maximale investeringsvolume dat in de uitvoeringsagenda is opgenomen. Hiermee kan – op basis van de huidige inzichten - volledig invulling worden gegeven aan deze uitvoeringsagenda;
4. voorafgaand aan de daadwerkelijke uitvoering van een project uit de uitvoeringsagenda een separate aanvraag voor uitvoeringskrediet aan de raad voor te leggen;
5. de uitvoeringsagenda in 2026 te actualiseren, of eerder als daar aanleiding toe is;
6. de financiële gevolgen van dit voorstel te verwerken in begrotingswijziging 2023-1019 en deze vast te stellen.

Aanleiding

Op 30 september 2021 heeft u het mobiliteitsplan 'Leusden kijkt vooruit' vastgesteld en ingestemd met de daarin geformuleerde beleidsvoornemens. U heeft ons toen opdracht gegeven de beleidsvoornemens te vertalen naar een concrete uitvoeringsagenda. Daarbij is ons de opdracht meegegeven het verkeerssysteem zodanig te transformeren dat verplaatsingen binnen de kern Leusden sneller per fiets dan per auto kunnen worden afgelegd. Door omstandigheden heeft het opstellen van een uitvoeringsagenda helaas langer geduurd dan verwacht.

Eerst zijn alle mogelijke projecten en activiteiten benoemd, die de komende jaren uitgevoerd zouden kunnen worden. De projecten en activiteiten dragen allemaal in meer of minder mate bij aan de beleidsvoornemens in het mobiliteitsplan. Vervolgens is in een uitwisseling met uw raad op 20 april 2023 een eerste prioritering van vijf projecten voorgesteld en besproken. Daarbij is ook bekeken of voor de vijf projecten financiële middelen kunnen worden gevonden. Naar aanleiding van de uitwisseling is een clustering aangebracht in projecten. Door de clustering en een iets gewijzigde indeling van projecten is het aantal geprioriteerde projecten gewijzigd van vijf naar acht.

Bij het bepalen van de behoefte aan financiële dekking is naast de genoemde projecten, ook rekening gehouden met drie infra-projecten die reeds ingepland of momenteel in voorbereiding zijn. Dit zijn de projecten:

- de herinrichting in 2024 van de Burg. De Beaufortweg tussen de Groene Zoom en de Hamersveldseweg (hier is het vervangen van het riool de aanleiding);



- de aanpassing van de doorsteek tussen de Smidse en de Burg. Van der Postlaan;
- de geplande herinrichting van de Maanweg in 2026 – 2027, waarbij het uitvoeren van groot onderhoud de aanleiding is.

Deze drie projecten staan niet in de uitvoeringsagenda, maar vragen wel om de inzet van financiële middelen. Om u een compleet beeld te geven van de te verwachten verkeersgerelateerde investeringen in de periode 2023 – 2026, zijn ook deze drie projecten meegenomen in de het financiële overzicht dat als bijlage is opgenomen bij dit raadsvoorstel.

Doel / Effect

Doel: het verbeteren van de (verkeers)veiligheid, de bereikbaarheid en de leefbaarheid door een verduurzaming van het verkeerssysteem.

Effect: minder verkeersongevallen, een toename van en een betere doorstroming en het comfort voor met name het fietsverkeer en een lagere uitstoot van schadelijke stoffen door het wegverkeer.

Argumenten

1.1 prioriteit gaat uit naar acht projecten in de periode 2023-2026

Het formuleren van ambities en doelstellingen vraagt om een doorvertaling naar concrete projecten en acties. In de uitvoeringsagenda die met dit raadsvoorstel ter vaststelling wordt aangeboden, staan de projecten en activiteiten die moeten bijdragen aan het waarmaken van de ambities. De acht projecten waar wij in de periode 2023 – 2026 de hoogste prioriteit aan willen toekennen zijn:

Cluster: hoofdfietsroute Hamersveldseweg

- verbetering fietsklimaat Hamersveldseweg-Zuid
- herinrichting kruipunt Burg. Van der Postlaan - Hamersveldseweg
- herinrichting kruispunt Zuiderinslag - Klepelhoek
- kwaliteitsimpuls fietsroute Langesteeg
- verbetering fietsinfrastructuur Hamersveldseweg t.h.v. Hamershof

Cluster: aanpassingen infra primair ten behoeve van de fietser:

- herinrichting Postweg met/zonder vrijliggende fietspaden

Cluster: aanpassingen infra primair ten behoeve van de voetganger:

- herinrichting Dissel
- herinrichting route Beekrider-Landjonker-Benedictijnenhove-Clarenburg

In **bijlage 3** staan de voorziene uitgaven aan de geprioriteerde projecten uit de uitvoeringsagenda weergegeven. Waarbij voor de herinrichting van Postweg zowel met een variant zónder vrij liggende fietspaden als een variant mét vrij liggende fietspaden is gerekend. Ook de nu reeds lopende mobiliteitsprojecten zijn – voor de volledigheid - in de financiële prognose opgenomen. Hierbij is een inschatting gemaakt van de voorziene projectkosten en de beoogde fasering. Ook is de voorziene aanspraak op (provinciale) subsidies is in de tabel opgenomen. Omdat ook de hogere overheden zich bewust zijn van het belang van duurzame vervoersalternatieven zijn er diverse subsidiemiddelen voorhanden waar aanspraak op gemaakt kan worden. Met name de subsidiemogelijkheden



voor verbetering van de fietsinfrastructuur en verhoging van de verkeersveiligheid zetten zoden aan de dijk. Hier willen wij de komende periode optimaal gebruik van maken.

Voorziene aanspraak op gemeentelijke middelen

Naar huidige inzichten is er vanuit de gemeentelijke begroting een bedrag van tenminste € 3.230.000 en maximaal € 4.560.000 nodig om de lopende projecten en de acht vanuit de uitvoeringsagenda geprioriteerde projecten te kunnen uitvoeren. De bandbreedte hierin hangt af van de keuze die wordt gemaakt rond de herinrichting van de Postweg. Als er bij deze herinrichting wordt gekozen voor de aanleg van vrij-liggende fietspaden dan liggen de uitgaven wezenlijk hoger dan wanneer daar niet voor gekozen wordt.

	minimaal	maximaal
beoogd investeringsvolume 2023-2026	€ 3.230.000	€ 7.900.000
voorzien aanspraak op subsidies	€ 870.000	€ 3.340.000
resteert te dekken door gemeente	€ 3.230.000	€ 4.560.000

1.2 optimalisering fietsinfrastructuur is een must om fietsgebruik te stimuleren

Om meer mensen vanuit de auto op de fiets te krijgen, willen wij de fietsinfrastructuur veiliger en directer maken waardoor je snel en veilig per fiets op je bestemming kunt komen. Het spreekt voor zich dat onderwerpen als verkeersveiligheid en fietscomfort hierbij ook belangrijke succesfactoren zijn. Een maatregel die hier prima aan kan bijdragen is een functiewijzing van het zuidelijk deel van de Hamersveldseweg.

Door deze weg af te sluiten voor doorgaand autoverkeer en deze weg als fietsstraat in te richten kan het fietsklimaat op deze weg aanzienlijk worden verbeterd. Aangenomen mag worden dat dit tot een forse toename van het aantal fietsers zal leiden. De Hamersveldseweg heeft de potentie om uit te groeien tot de hoofdverbinding voor langzaam verkeer tussen het bestaande en toekomstige woongebied Tabaksteeg en het centrum van Leusden.

Tijdens de uitwisseling met uw raad op 20 april 2023, bleek een breed draagvlak te bestaan voor het opwaarderen van de Hamersveldseweg tot een volwaardige hoofd fietsroute. Daarom zijn het optimaliseren van de fietsverbinding Langesteeg en de verbetering van het fietsklimaat op de Hamersveldseweg ter hoogte van de Hamershof ook als prioritair project opgenomen. Op deze manier kan de corridor in zijn totaliteit worden gezien. Consequentie van het afsluiten van de Hamersveldseweg voor doorgaand autoverkeer is wel dat het autoverkeer zal moeten omrijden via het daarvoor bestemde hoofdwegennet. Het verbeteren van de kwaliteit van de fietsinfrastructuur is ook noodzakelijk om de fietsers letterlijk en figuurlijk de ruimte te geven. En dat is urgent omdat de fiets inmiddels een veelheid aan verschijningsvormen kent en de snelheidsverschillen tussen deze verschijningsvormen groot kunnen zijn.

Verder hebben wij oog voor de ontbrekende schakels in het buitengebied. Zo heeft de situatie op de Postweg onze bijzondere aandacht. Dat het aantal fietsers op deze weg relatief laag is kan een gevolg zijn van het feit dat deze weg door fietsers als onveilig wordt ervaren en mede daardoor wordt gemedend.

1.3 weren van autoverkeer kan vaak tegen relatief lage kosten

Het weren van autoverkeer in/door gebieden waar dit minder gewenst is, hoeft niet veel te kosten; het plaatsen van (uitneembare) palen is hiervoor een effectief middel. Door het weren van doorgaand autoverkeer ontstaat vanzelf ruimte voor fietsers, waardoor in sommige gevallen kan worden afgezien van de aanleg van een relatief dure voorziening als een vrijliggend fietspad. Op het kruispunt Hamersveldseweg – Burg. Van der Postlaan kan



een fietsrotonde uitkomst bieden. Het doorgaande fietsverkeer op de Hamersveldseweg heeft dan voorrang op het overige verkeer, en het autoverkeer op de Hamersveldseweg kan de fietsrotonde niet meer recht oversteken maar alleen rechtsaf slaan. Uiteraard is een dergelijke aanpassing wel kostbaar.

1.4 selectief autogebruik vraagt om samenwerking met stakeholders

Bij het stimuleren van het fietsgebruik werken wij nauw samen met partijen als GoedopWeg en de Bedrijvenkring Leusden. Ook het bedrijfsleven is zich ervan bewust dat het aantal niet-noodzakelijke c.q. vermijdbare autoritten zoveel mogelijk moet worden beperkt om Leusden op langere termijn bereikbaar te houden maar ook om de hoge ambities op gebied van het beperken van de CO₂ uitstoot te kunnen waarmaken. Op grond van het Regionaal Mobiliteitsprogramma (RMP) zal ook Leusden zijn steentje moeten bijdragen om de voor de provincie Utrecht geformuleerde taakstelling binnen bereik te kunnen brengen.

1.5 verbetering van de verkeersveiligheid vraagt om herinrichting van diverse wegen en woongebieden

Nu het IKC Groenhouten in bedrijf is, vraagt dat ook om een opwaardering van de belangrijkste toegangsweg de Dissel. Daar komt bij dat in de directe omgeving van het IKC een appartementencomplex wordt gerealiseerd. Kwetsbare verkeersdeelnemers als kinderen moeten op de Dissel beter worden beschermd. Dit project is daarom wat ons betreft prioritair.

Een ander aandachtsgebied is de route Beekridder – Landjonker – Benedictijnenhove – Clarenburg. Deze route is een 50 km/u-weg. Wegens ruimtegebrek is deze route niet voorzien van vrijliggende fietspaden. En dat knelt. Omdat deze route een ontsluitende functie voor de aanliggende woongebieden heeft, is het minder gewenst de route in zijn geheel als 30 km/u-weg aan te wijzen. Dat is gezien de lengte ook niet geloofwaardig. Om die reden gaat onze voorkeur uit naar het aanwijzen van bepaalde gedeelten van de weg als 30 km/u-gebied en deze gebieden als zodanig in te richten. Daarbij hebben wij het oog op de weggedeelten die aan de speelvoorzieningen grenzen.

1.6 werk met werk maken als dit mogelijk is

Het vervangen van bijvoorbeeld het hoofdriool is een uitgelezen kans om na te denken over een herinrichting van de openbare ruimte in dit woongebied. Want zo'n ingrijpende klus is niet mogelijk zonder de rijbaan open te breken. En dat gegeven is dan weer een mooie aanleiding om de openbare ruimte veiliger en duurzamer in te richten. Door de 'bundeling' van werkzaamheden kunnen de beschikbare middelen zo efficiënt mogelijk worden ingezet. Werk met werk maken vraagt wel om een zorgvuldige afstemming tussen de verschillende vakdisciplines en geldstromen. Niet ter discussie staat dat een integrale aanpak uit financieel oogpunt wenselijk is. Dit kan echter wel betekenen dat de realisatie van een project nog even moet worden uitgesteld tot de partij die de grootste inbreng moet leveren hier klaar voor is. En dat kan inhouden dat een (dringend) gewenste verkeerskundige aanpassing toch even op zich moet laten wachten totdat ook de overige disciplines hier aan toe zijn.

1.7 draagvlak in samenleving voor uitvoering maatregelen is essentieel

Het opstellen van een uitvoeringsagenda en prioriteren van de voorgestelde maatregelen kan bestuurlijk al een uitdaging zijn. Dat geldt echter ook voor het vinden van draagvlak in de samenleving. Wat door de één als positief wordt gezien, kan door een ander als bedreiging worden ervaren. Aangenomen mag worden dat een aantal in de uitvoeringsagenda genoemde maatregelen vrijwel zeker niet alleen op adhesie kan rekenen.



Tijdens de planfase zullen nut en noodzaak op een heldere wijze aan belanghebbenden worden gecommuniceerd. We zullen ons inspannen om het draagvlak voor de maatregelen naar een zo hoog mogelijk niveau te tillen. Als een bepaald project op weinig draagvlak kan rekenen, dan wordt dit vanzelfsprekend aan uw raad teruggekoppeld.

1.8 ook andere werkzaamheden op het vlak van mobiliteit worden opgepakt

In de uitvoeringsagenda zijn ook projecten/activiteiten opgenomen die niet direct een infrastructureel karakter dragen. Deze kunnen echter ook korte termijn worden opgepakt onder de vlag van 'going-concern'. Dit zijn werkzaamheden die op dit moment al onder het reguliere takenpakket van de gemeente zijn te scharen. De werkzaamheden zijn toch in de uitvoeringsagenda opgenomen om het belang ervan te onderstrepen.

2.1 voor de projecten is een voorbereidingskrediet ad. € 380.000 benodigd

Voor de projecten uit de uitvoeringsagenda, met uitzondering van de aanpak van de Langesteege en de Hamersveldseweg-Zuid, wordt een voorbereidingskrediet aangevraagd ter hoogte van € 50.000. Voor de Langesteege wordt rekening gehouden met een bedrag van € 10.000 en voor de Hamersveldseweg-Zuid € 20.000. De benodigde voorbereidingskosten van deze twee projecten liggen naar verwachting lager dan bij de andere projecten. De voorbereidingskosten worden te zijner tijd verrekend of in mindering gebracht op de kredietaanvraag die nodig is om het desbetreffende project in uitvoering te nemen. Voor het totaal voorziene investeringsvolume (inclusief de benodigde voorbereidingskosten) is dekking voorhanden in de gemeentelijke begroting, zie hiervoor ook de nadere toelichting onder argument 3. In bijlage 3 bij dit raadsvoorstel zijn zoals eerder vermeld de voorziene voorbereidingskosten, de totale projectuitgaven en de voorziene uitvoeringsplanning in beeld gebracht.

3. dekkingsmiddelen voor de maximaal voorziene investeringen zijn aanwezig in de begroting

In de gemeentelijke begroting is sinds het CUP 2018 een reservering (stelpost) opgenomen ter dekking van de afschrijvingslast voortkomend uit de uitbreiding van de verkeersinfrastructuur. Deze stelpost is voldoende om de afschrijvingslasten voortkomend uit de projecten uit deze uitvoeringsagenda te kunnen dekken. Hierbij is rekening gehouden met de maximale investeringsvariant waarbij een aanspraak ad. € 4.560.000 wordt gedaan op gemeentelijke middelen. Op basis van de geactualiseerde uitgangspunten bij de berekening leidt een dergelijke investeringsuitgave tot de onderstaande afschrijvingslasten.

	2023	2024	2025	2026	2027
voorziene afschrijvingslasten	-	€ 20.000	€ 55.000	€ 80.000	€ 115.000

4.1 voor ieder project volgt nog een separate aanvraag voor uitvoeringskrediet

Voordat projecten uit de uitvoeringsagenda in uitvoering worden genomen ontvangt de raad (zoals gebruikelijk) per project een separaat raadsvoorstel waarmee de raad instemt met de beoogde maatregelen en een uitvoeringskrediet ter beschikking stelt.

5.1 actualisatie van de uitvoeringsagenda bij aanvang nieuwe raadsperiode

De uitvoeringsagenda is een dynamisch document. Dit kan betekenen dat hier in de loop van de tijd projecten aan worden toegevoegd of dat een project bij nader inzien toch wordt geschrapt. Het kan ook zijn dat de prioritering wordt aangepast, bijvoorbeeld als er nieuwe subsidieregelingen worden ingesteld. In dat geval kan het zinvol zijn om een project een hogere prioriteit te geven, zodat we optimaal gebruik maken van de subsidiemogelijkheden.



Verder stellen wij u voor de uitvoeringsagenda aan het begin van de volgende raadsperiode of uiterlijk eind 2026 te actualiseren. Daarmee bieden wij een nieuwe raad de gelegenheid om (nieuwe) prioriteiten te stellen of deze te herbevestigen.

6.1 vaststellen begrotingswijziging 2023-1019

De financiële gevolgen van dit voorstel (het beschikbaar stellen van voorbereidingskrediet) worden verwerkt in begrotingswijziging 2023-1019. Wij stellen u voor deze wijziging van de begroting vast te stellen.

Tegenargument(en) / Alternatieve scenario's

Het afzien van de vaststelling van een uitvoeringsagenda met een daarbij horende prioritering kan tot gevolg hebben dat bij ieder afzonderlijk verkeersproject een discussie over nut en noodzaak moet worden gevoerd. Daarnaast krijgen de in het mobiliteitsplan geformuleerde kernopgaven en ambities geen betekenis, als daar geen concrete projecten en activiteiten aan worden gekoppeld.

Risico's

Met het vaststellen van een uitvoeringsagenda kan onbedoeld en ongewild in de samenleving de indruk worden gewekt dat al deze projecten (op korte termijn) gerealiseerd zullen worden. Duidelijke communicatie over de fasering is dan ook belangrijk. Daarnaast zal worden gemonitord of de benodigde projectuitgaven passen binnen het in deze uitvoeringsagenda opgenomen financieel kader.

Plan van aanpak / Tijdsplanning

Na vaststelling van de uitvoeringsagenda worden de voorbereidende werkzaamheden vanuit de diverse projecten in gang gezet. Zoals eerder vermeld ontvangt de raad per project nog een aanvraag voor uitvoeringskrediet. De beoogde fasering van de projecten is in de uitvoeringsagenda (bijlage 1) en het projectenoverzicht (bijlage 3) van dit raadsvoorstel opgenomen.

Bijlagen

1. uitvoeringsagenda Mobiliteitsplan Leusden
2. mobiliteitsplan 'Leusden kijkt vooruit'
3. overzicht projecten en indicatie uitvoering
4. begrotingswijziging 2023 – 1019

Het college van de gemeente Leusden,

G. Brinkman
directeur-secretaris (wnd.)

G.J. Bouwmeester
burgemeester



Gemeente Leusden

Raadsbesluit

De raad van de gemeente Leusden:

Besluit op basis van het voorstel van het college van 30 mei 2023, nummer 99337

b e s l u i t:

1. de uitvoeringsagenda van het mobiliteitsplan 'Leusden kijkt vooruit' vast te stellen en daarmee prioriteit te geven aan de uitvoering van acht projecten in de periode 2023 – 2026;
2. een voorbereidingskrediet van in totaal € 380.000 beschikbaar te stellen voor de nadere uitwerking van de in de uitvoeringsagenda opgenomen projecten;
3. in de gemeentelijke begroting de benodigde dekkingsmiddelen beschikbaar te houden conform het maximale investeringsvolume dat in de uitvoeringsagenda is opgenomen. Hiermee kan – op basis van de huidige inzichten - volledig invulling worden gegeven aan deze uitvoeringsagenda;
4. voorafgaand aan de daadwerkelijke uitvoering van een project uit de uitvoeringsagenda een separate aanvraag voor uitvoeringskrediet aan de raad voor te leggen;
5. de uitvoeringsagenda in 2026 te actualiseren, of eerder als daar aanleiding toe is;
6. de financiële gevolgen van dit voorstel te verwerken in begrotingswijziging 2023-1019 en deze vast te stellen.

Besloten in de openbare raadsvergadering van 29 juni 2023.

I. Schutte - van der Schans
griffier

G.J. Bouwmeester
voorzitter