

Kerkplein 2 T (0343) 56 56 00
Postbus 200 F (0343) 41 57 60
3940 AE Doorn E info@heuvelrug.nl



GEMEENTE
UTRECHTSE HEUVELRUG

Uitvoeringsprogramma GVVP 2017 – 2021 Herijking

Datum december 2021
Team Beleid & Advies
Auteur E.W.J. Thoen

Inhoudsopgave

1	Inleiding.....	2
2	Beleid in GVVP, accenten en uitvoering in uitvoeringsprogramma	4
3	Evaluatie uitvoeringsprogramma GVVP 2017 – 2021	12
4	Conclusie.....	47

1 Inleiding

1.1 Gemeentelijk verkeers- en vervoersplan

Op 16 maart 2017 heeft de gemeenteraad het uitvoeringsprogramma GVVP 2017 – 2021 vastgesteld. Doel van het uitvoeringsprogramma GVVP is om de beleidsdoeleinden met betrekking tot mobiliteit concreet te vertalen naar projecten. De beleidsdoeleinden uit het GVVP zijn vastgelegd voor meerdere jaren in een aparte beleidsnotitie en is vastgesteld op 2 februari 2010.

Er is op dit moment behoefte aan een herijking van het vigerende uitvoeringsprogramma voor het GVVP. De herijking maakt deel uit van het vigerende raadsprogramma voor de periode 2018-2022. In het raadsprogramma worden ook de ambities op het gebied van mobiliteit voor de komende jaren zichtbaar maar ook aangesloten op de financiële positie van de gemeente.

1.2 Aanleiding

In het hierboven genoemde raadsprogramma voor de periode 2018-2022 is opgenomen dat wij het GVVP en uitvoeringsplan evalueren. Daarbij willen wij vooral de prioritering van projecten opnieuw tegen het licht houden en onderzoeken hoe het verkeers- en vervoersbeleid groener en veiliger kan. Er komt meer aandacht voor het fietsnetwerk in de gemeente. Wij realiseren ons daarbij dat wij andere partijen nodig hebben voor de oplossing van grote verkeersproblemen in onze gemeente. De primaire focus van het raadsprogramma voor deze periode ligt op:

1. Gezonde financiën
2. Duurzaamheid
3. Zorg voor iedereen
4. Wonen
5. Samen met inwoners (participatie)

Met het vaststellen van de jaarrekening 2017 en de daaruit voortvloeiende structurele effecten, bleek er onvoldoende financiële ruimte beschikbaar voor de uitvoering van het raadsprogramma.

Dit maakte dat al tijdens het opstellen van het raadsuitvoeringsprogramma gezocht is naar ombuigingen om de uitvoering toch mogelijk te maken (spoor2). Daarna werden in december 2018 de prognoses in de Jeugdzorg en Wmo gepresenteerd. Ook hier kwamen flinke tegenvallers op de gemeente af. In combinatie met de ambitie om de schuldenlast omlaag te brengen, was dit voor het college aanleiding om aan de raad voor te stellen de uitvoering van het raadsprogramma stop te zetten. De focus lag daarmee volledig op de verbetermaatregelen in het Sociaal Domein en het in balans brengen van de gemeentelijke financiën. Dit proces, spoor 3, bestaat uit voorgestelde ombuigingsmaatregelen, de consultatie van inwoners en het verwerken van de voorstellen in de Kadernota 2020. In de ombuigingsmaatregelen is voor een aanzienlijk aantal projecten uit het uitvoeringsplan GVVP 2017-2021 besloten om verdere realisatie stop te zetten. In deze herijking hebben wij de consequenties van deze ombuigingsmaatregelen naar projectniveau vertaald en daarmee inzichtelijk gemaakt. De impact van deze ombuigingsmaatregelen is daarom enorm groot binnen het vakgebied van mobiliteit.

1.3 Participatie

De herijking van het uitvoeringsprogramma GVVP 2017-2021 als zodanig is niet expliciet ter inzage gelegd of met de samenleving besproken. Wel zijn alle projecten die stop zijn gezet binnen spoor 2 en 3 middels een participatietraject met inwoners en verkeersberaad binnen het kader van de financiële opgave voorgelegd. Met name de fietsersbond hebben moeite met de vastgestelde ingrepen in het uitvoeringsprogramma GVVP 2017-2021. Politieke partijen hebben de afgelopen jaren suggesties gedaan met betrekking tot het GVVP. Deze zijn daar waar inpasbaar, vertaald binnen de beleidslijnen en projecten.

2 Beleid in GVVP, accenten en uitvoering in uitvoeringsprogramma

2.1 Gemeentelijk verkeers- en vervoerplan

Het GVVP is gelijktijdig met de Structuurvisie opgesteld. Mobiliteit is een belangrijk onderdeel van de structuurvisie. De beleidslijnen in de Structuurvisie en die in het GVVP zijn in overeenstemming met elkaar. Vandaar dat de Structuurvisie en het GVVP samen gezien kunnen worden als de visie op mobiliteit voor zowel de korte, middellange als lange termijn. Daarbij zijn de maatregelen in het GVVP het meest concreet. Het GVVP geeft in principe de visie weer voor de periode van vijf tot tien jaar.

De doelstelling van het GVVP is:

Het gemeentelijke verkeers- en vervoerbeleid moet leiden tot een duurzaam verkeers- en vervoersysteem met een gezonde en veilige leefomgeving in een groene, bereikbare, economisch gezonde gemeente.

Om het (sterk groeiende) gebruik van het gemotoriseerde verkeer met zijn negatieve gevolgen zoveel mogelijk te beperken, moet het gebruik van de fiets en het openbaar vervoer worden gestimuleerd. Het gebruik van het gemotoriseerde verkeer moet aanzienlijk worden teruggedrongen. Vooral voor die delen van de gemeente waar overschrijding van geluid- en luchtkwaliteitsnormen dreigt.

Ten behoeve van onze lokale economie is en blijft anderzijds de bereikbaarheid per auto van zo'n groot belang dat een integraal en zeer afgewogen mobiliteitsbeleid is vereist. Dit in samenhang met andere beleidsvelden.

Bij het opstellen van dit GVVP is betere benutting van de bestaande infrastructuur het uitgangspunt geweest. Daarnaast is uitgegaan van een inwonersaantal dat niet zal stijgen en dat het verkeer dat niet bestemd is voor de Utrechtse Heuvelrug om onze gemeente heen wordt geleid. Tevens zijn frequente communicatie over deze visie en de structuurvisie met de provincie een uitgangspunt. In de onderstaande figuren zijn de verkeersstromen in beeld gebracht van het autoverkeer wat dagelijks de Heuvelrug bezoekt alsmede het autoverkeer wat vanuit de Heuvelrug de regio U10 intrekt. Opvallend hierbij is dat veel verplaatsingen met de auto plaatsvinden naar de directe buurgemeenten Wijk bij Duurstede, Zeist, Houten en Bunnik. Ook met Utrecht is een sterke relatie. Feitelijk betreffen dit vrijwel allemaal verplaatsingen waarbij men zich mag afvragen in welke mate zozeer de auto hiervoor het noodzakelijke vervoermiddel zou moeten zijn....

Tabel: verplaatsingen 0:00 – 10:00 per auto naar en van Utrechtse Heuvelrug

Gemeente	Inkomende pendel	Relatief	Uitgaande pendel	Relatief
De Bilt	0	0%	440	11%
Bunnik	200	8%	690	17%
Houten	180	7%	250	6%
IJsselstein	0	0%	0	0%
Nieuwegein	200	8%	0	0%
De Ronde Venen	0	0%	0	0%
Stichtse Vecht	0	0%	0	0%
Utrecht (gemeente)	0	0%	1.400	35%
Utrechtse Heuvelrug	0	0%	0	0%
Vijfheerenlanden	0	0%	0	0%
Wijk bij Duurstede	1.100	43%	660	16%
Woerden	0	0%	190	5%
Zeist	900	35%	390	10%
Totaal	2.600	100%	4.000	100%

Tabel: verplaatsingen 10:00 – 24:00 per auto naar en van Utrechtse Heuvelrug

Gemeente	Inkomende pendel	Relatief	Uitgaande pendel	Relatief
De Bilt	690	8%	250	3%
Bunnik	690	8%	600	8%
Houten	830	10%	360	5%
IJsselstein	0	0%	0	0%
Nieuwegein	170	2%	550	7%
De Ronde Venen	0	0%	0	0%
Stichtse Vecht	0	0%	0	0%
Utrecht (gemeente)	2.800	33%	1.700	23%
Utrechtse Heuvelrug	0	0%	0	0%
Vijfheerenlanden	0	0%	0	0%
Wijk bij Duurstede	1.500	18%	1.800	24%
Woerden	190	2%	0	0%
Zeist	1.600	19%	2.100	29%
Totaal	8.400	100%	7.400	100%

Verplaatsingen per dag per auto naar de Utrechtse Heuvelrug:



Verplaatsingen per dag per auto vanuit de Utrechtse Heuvelrug:



De bovengrondse infrastructuur van het spoor en de A12 zijn op termijn niet verenigbaar met de uitgangspunten van de Structuurvisie. Gezien de toenemende intensiteit van de infrastructuur en de daarmee samenhangende milieubelasting voor de aanliggende dorpen is het van groot belang een duurzame planvorming te initiëren. Dit proces van bewustwording in die zin is inmiddels terug te vinden in de processen binnen de U10 (UNed), Provincie (POVI) en Rijk (MIRT).

Voor een effectieve aanpak van de geschetste problematiek is een zorgvuldig gekozen pakket van maatregelen noodzakelijk waarvan de resultaten elkaar moeten versterken.

De bereikbaarheid en verkeersdoorstroming moeten zodanig verbeteren dat er geen economische schade ontstaat (files en vertragingen kosten de samenleving geld). Tegelijkertijd moet het verkeer en het vervoer duurzamer worden, zodat het leefklimaat erop vooruit gaat en daarmee de aantrekkelijkheid voor inwoners, recreanten en ondernemingen. Innovatieve projecten die uitgaan van het duurzame principe en uitgekierd omgaan met energie, moeten worden gestimuleerd zodat een bijdrage wordt geleverd aan het oplossen van het klimaatprobleem (20% van de CO₂-uitstoot in Nederland komt voor rekening van de mobiliteitssector). Deze initiatieven vinden vaak op landelijk of zelfs Europees niveau plaats. Dat moet ons er niet van weerhouden om lokale initiatieven te nemen en te ondersteunen.

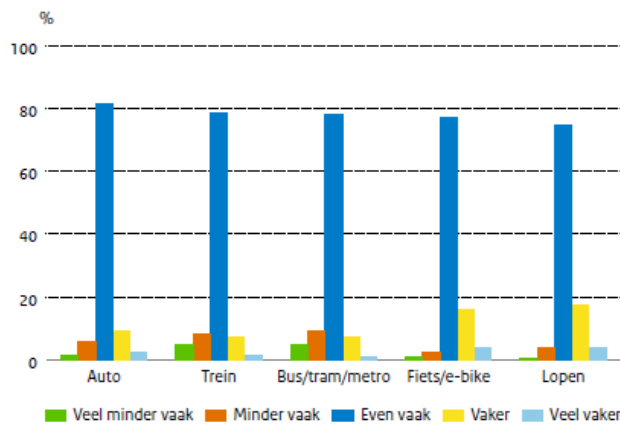
De mobiliteitsbehoefte neemt in de komende jaren toe. Mobiliteit is een positief teken van dynamiek en vitaliteit. Maar een hogere mobiliteit kan niet met gemotoriseerd verkeer worden gerealiseerd omdat daar geen (milieu)ruimte voor is. De strategie is dan ook om het openbaar vervoer en het gebruik van de fiets aantrekkelijk te maken en de autobereikbaarheid op peil te houden. De totale bereikbaarheid neemt daardoor toe.

De gemeente gaat met de “ketenbenadering” sturen op het tijdstip en de wijze waarop de mobiliteitsbehoefte wordt ingevuld. De aansluiting van de diverse soorten van vervoer onderling wordt daarbij verbeterd. Openbaar vervoer (bus en trein) wordt zoveel mogelijk ingezet op grotere afstand (meer dan 10 km) en de fiets op korte afstanden (minder dan 10 km) en/of als voor en natransport van het openbaar vervoer. Door de opkomst van de elektrische fiets kan de fiets ook een rol van betekenis gaan spelen bij verplaatsingen van meer dan 10 km.

De automobiliteit moet op een zodanige manier worden afgewikkeld dat er zo min mogelijk overlast ontstaat in de leefomgeving. Autoverkeer moet zo snel mogelijk gebruik maken van de infrastructuur die hiervoor het meest geschikt en ingericht is. De verkeersassen binnen de dorpen worden zodanig ingericht dat er sprake is van een beheerste doorstroming zonder een aantrekkelijk alternatief te worden voor de A12. Wij kunnen onze duurzaamheidsambities tonen door zelf initiatieven te nemen door bijvoorbeeld het eigen wagenpark zo duurzaam mogelijk te maken. Daarnaast ondersteunen wij lokale initiatieven op het gebied van duurzame mobiliteit (zoals de invoering van de ‘Groene bus’ van de gezamenlijke congressentra Groen Centraal).

Het is belangrijk om voortdurend de inwoners en bezoekers van de gemeente te wijzen op de manier waarop zij hun mobiliteitsbehoefte vervullen. Door middel van voorlichting, educatie, ludieke acties enz. wordt de samenleving betrokken bij het kiezen van een duurzame mobiliteitskeuze. Welk vervoermiddel en welk tijdstip gebruik ik om mijn mobiliteitsbehoefte te vervullen? Het is wenselijk als mensen bij deze afweging naast de aspecten ‘tijd’ en ‘geld’ ook de aspecten (de eigen) gezondheid, verkeersveiligheid en milieuvervuiling meenemen. De huidige corona-crisis heeft in ieder geval als positief aspect met zich meegebracht dat veel mensen, weliswaar door deze situatie genoodzaakt, kennis hebben gemaakt met thuiswerken. Hierdoor is zowel maatschappelijk als binnen het bedrijfsleven het besef ontstaan dat thuiswerken beslist ook voordelen in zich herenigt: werkprocessen en productiviteit zijn niet direct het kind van de rekening geworden en met de afgenomen mobiliteitsbehoefte dan wel verschuiving van die mobiliteitsbehoefte in tijd is er meer ruimte ontstaan voor andere zaken. Grootste winst in verkeerskundig opzicht is uiteraard dat dit bovenstaande zich heeft vertaald naar een meer gelijkmatige belasting van het netwerk over de tijd. De congestie op knooppunten is veelal afgenomen.

Keerzijde is echter wel dat de parkeerbehoefte is toegenomen: uitwisseling van de beschikbare parkeercapaciteit voor de verschillende doelgroepen gerelateerd aan tijd (dubbelgebruik) is minder aan de orde. Hoe en in welke mate bovengenoemde ontwikkelingen zich vertalen naar de lange(re) termijn is in dit stadium van schrijven beslist nog afwachten. We zien op dit moment toch weer een behoorlijke toename in mobiliteitsbehoefte: het rijkswegennet wordt voor ruim 70% gebruikt tov. de situatie pre-corona. De verwachting van het gebruik van vervoerwijzen in de toekomst na corona in vergelijking met de situatie voor corona laat zich in onderstaande figuur zien. bron: (Haas, Hamersma, & Faber, 2020).



2.2 Gemeentelijk beleid handhaven

Het beleid zoals geformuleerd in het GVVP willen wij graag handhaven. Het is nog steeds actueel en er zijn geen aanleidingen om ander beleid op te stellen. Landelijk en zeker ook regionaal speelt de woningbouwopgave op een prominente manier. Tot 2030 moeten ca. 106.000 woningen binnen de regio Utrecht worden gerealiseerd. In combinatie met een toename in arbeidsplaatsen van ca. 86.000 leidt dit gezamenlijk tot een aanzienlijke extra mobiliteitsopgave.

Binnen de regio en de U10 participeert de gemeente actief om te kijken op welke wijze dergelijke ontwikkelingen gefaciliteerd kunnen worden. In het algemeen kan gesteld worden dat de beleidslijn uit dit GVVP prima past binnen de beleidscontouren zoals die landelijk en regionaal in ontwikkeling zijn met betrekking tot deze thematiek. Daarnaast zien we een toenemend besef dat ruimtelijke ontwikkelingen en mobiliteit dusdanig met elkaar samenhangen dat het niet langer zo kan zijn dat mobiliteit volgend is op ruimtelijke ontwikkelingen. Er is een tendens om ook de zaken andersom te benaderen: waar is binnen het wegennet nog capaciteit beschikbaar en zou daardoor dus woningbouw gerealiseerd kunnen worden. Daarbinnen hebben ontwikkelingen in woningbouw en arbeidsplaatsen nabij OV-knooppunten de voorkeur.

2.3 Accenten

Wat ons betreft blijft het accent in dit uitvoeringsprogramma dus nadrukkelijk liggen bij het faciliteren van de fiets en het verbeteren van de ketenmobiliteit.

De gemeente heeft een intentieovereenkomst met de provincie gesloten om een doorfietsroute tussen Utrecht en Veenendaal mogelijk te maken. De geplande route binnen ons grondgebied zal voornamelijk deel uitmaken van de N225. De ontwerpsnelheid voor de fietser voor dit traject ligt in de basis op 30 km/uur. Met name de doorstroming van dit fietsverkeer op de N225 ter hoogte van knooppunten als met de N227 (kruising Doorn) en N226 (rotonde Donderberg) vergen een zeer nauwkeurige balans tussen niet alleen de diverse modaliteiten (met name fiets, auto en bus) maar ook in relatie tot de ruimtelijke contouren en aspecten zoals cultuurhistorie, ecologie en archeologie.

Het is niet langer houdbaar om enkel en alleen te stellen dat het gemotoriseerde verkeer maar langere wachttijden moet accepteren: met name de leefbaarheid en ook verkeersveiligheid staan hiermee op gespannen voet. Daarnaast is het openbaar vervoer ook afhankelijk van de doorstromingskwaliteit van het gemotoriseerd verkeer. Ruimte voor prioriteit voor de bus middels bijvoorbeeld een busbaan ontbreekt volledig.

Verkeersveiligheid is en blijft ook een groot maatschappelijk thema. Met name de kwetsbare verkeersdeelnemers verdienen extra aandacht. Zeker met het huidige beleid dat oudere mensen zo veel mogelijk zelfstandig blijven wonen is een goede toegankelijke en veilige buitenruimte voor deze doelgroep steeds belangrijker. Daarnaast hebben wij in het speelbeleidsplan ook voor de spelende kinderen additionele aandacht gevraagd als het gaat om de mogelijkheid deze doelgroep zorgeloos te kunnen laten spelen. Mede gezien de financiële situatie van de gemeente maar ook vanuit de benadering van brongerichte maatregelen ligt het accent op projecten die zich richten op (rij)vaardigheden en de subjectieve verkeersveiligheid. Binnen de herinrichtingsplannen binnen het thema openbare ruimte is nadrukkelijk ook aandacht voor de fysieke component van verkeersveiligheid.

30 is het nieuwe 50

In november 2020 heeft de gemeenteraad een motie aangenomen met betrekking tot de op dinsdag 27 oktober in de Tweede Kamer aangenomen motie Kröger/Stoffer (GroenLinks/SGP) waarin de regering verzocht wordt om 30 km/u in de bebouwde kom als uitgangspunt te nemen, waarbij lokaal beredeneerd afgeweken kan worden.

In het vigerende GVVP zijn de volgende wegen ingedeeld als zijnde wegen met een 50 km-regime:

Driebergen: Loolaan, Nijendal, Rijsenburgselaan, Damhertlaan, Drieklinken (tussen Rijsenburgselaan en Buzziburglaan), Buzziburglaan, Traaij (bibeko), Oranjelaan, Horstlaan, Hogesteeg, Akkerweg.

Doorn: N225 (het gebied thv. Gemeentekantoor tot aan de aansluiting met de Albert Heijn en het gebied tussen de aansluiting met de Oude Woudenbergseweg en Acacialaan uitgezonderd), Langbroekerweg, Beaufortweg en Amersfoortseweg (noordelijk deel ten opzichte van huisnummer 39)

Leersum: geen

Amerongen: geen

Maarn: geen

Maarsbergen: geen

Met uitzondering van Driebergen en Doorn geldt voor alle wegen binnen de bebouwde kom van de Heuvelrug al een snelheidsregime van 30 km/uur. De bovengenoemde wegen binnen Driebergen en Doorn vervullen een ontsluitende functie en kennen ook een hogere intensiteit dan eigenlijk voor een 30 km-gebied geadviseerd wordt (maximaal 5000 mvt./uur). Daarnaast is het zo dat op basis van de algemene herkenbaarheidskenmerken binnen een 30 km-gebied geen fietsvoorzieningen toegepast mogen worden. Wij merken ook tijdens subsidieaanvragen voor fietsvoorzieningen binnen 30 km-gebieden dat de provincie terughoudend hierop reageert: het past niet in de basisfilosofie waarop 30 km- en 50 km-gebieden zijn ingedeeld, namelijk verblijfsgebieden en meer verkeersgebieden. Fietsvoorzieningen zijn op basis van de essentiële herkenbaarheidskenmerken gerelateerd aan verkeersgebieden en dus een snelheidsregime van 50 km/uur. Indien de 30 km-gebieden verder worden uitgebreid, verdwijnen daarmee in toenemende mate de mogelijkheden om fietsvoorzieningen aan te brengen.

Wij willen ook graag kansen grijpen waar ze zijn. We willen daardoor nadrukkelijk inspelen op subsidiemogelijkheden van hogere overheden indien ze passen binnen bovenstaande accenten. Er wordt nadrukkelijk verder gegaan met het aansluiten op projecten die spelen binnen het thema Buitenruimte. Met name de onderhoudsprojecten binnen het kader van wegonderhoud en rioolbeheer zijn welkome kansen om verkeerskundig aan te sluiten. Ook projecten waarbij de samenleving een uitvoerende rol kan vervullen, worden gestimuleerd. De jaarlijkse uitvoering van de praktijkexamens voor groep 7 uit het basisonderwijs bijvoorbeeld. Zeker met het huidige beleid dat oudere mensen en mensen met een functiebeperking zo veel mogelijk zelfstandig blijven wonen, is een goede toegankelijke en veilige buitenruimte voor deze doelgroep steeds meer van belang. Aansluiten op en afstemming zoeken met het inclusief-beleid is daarbij een vereiste. Dergelijke maatregelen zijn over het algemeen kostenefficiënt.

3 Evaluatie uitvoeringsprogramma GVVP 2017 – 2021

3.1 Algemene evaluatie

In het Uitvoeringsprogramma GVVP voor de periode 2017 tot 2021 is een groot aantal projecten benoemd en de keus gemaakt om deze projecten te vertalen naar maatregelen en deze uit te voeren. Bij de projecten is destijds aangegeven welke uren en financiële middelen ervoor nodig waren op basis van een inschatting. Bij het vaststellen van het uitvoeringsprogramma zijn de benodigde financiële middelen en uren beschikbaar gesteld. Dit heeft ook geleid tot het aantrekken van 2 extra fte om de uitvoering van alle projecten uit het uitvoeringsplan mogelijk te maken binnen de looptijd van het plan.

Gedurende de looptijd van het uitvoeringsprogramma is de financiële situatie binnen de gemeente drastisch gewijzigd. In 1.2 heeft u kunnen lezen hoe deze situatie heeft kunnen ontstaan. Desondanks is altijd gezocht naar mogelijkheden om zoveel mogelijk projecten alsnog gerealiseerd te krijgen. Bij de analyse van de projecten valt desondanks duidelijk op dat de beleidsprojecten, waar minder tot geen financiering nodig was om zaken in de uitvoering te brengen, veel meer tot uitvoering zijn gebracht dan de infrastructurele projecten. Dit is ook logisch aangezien het aantal infrastructurele projecten binnen het totale aantal het merendeel vertegenwoordigd. Qua fasering binnen de looptijd van dit uitvoeringsplan was hiermee ook rekening gehouden.

Daarnaast is er veel ambtelijke capaciteit besteed aan grote regionale infrastructurele projecten zoals de ongelijkvloerse spoorkruising Maarsbergen en station Driebergen-Zeist. In alle gevallen is de gemeente niet de initiatiefnemer maar zijn de gemeentelijke belangen wel erg groot. Vanuit de vakgroep mobiliteit is dan ook meegedacht en veelal geparticipeerd binnen zowel het proces als de inhoud (ontwerp etc.).

In de afgelopen jaren zijn er wel infrastructurele aanpassingen gedaan en een aantal zijn in voorbereiding. Deze zijn deels gebaseerd op groot onderhoud wegen en/of rioolvervanging (Amersfoortseweg en Dorpsstraat in Doorn en de Koenestraat in Amerongen bijvoorbeeld). Door in te spelen op dit soort projecten kan de verkeerskundige inrichting tegelijkertijd aangepast worden waarbij de realisatiekosten relatief wat lager kunnen worden.

De volgende projecten zijn afgerond:

- 3.2 knooppunt verbetering Maarn en Doorn
- 4.2 aanpassen infra als gevolg nieuwe OV concessie
- 5.3b Opwaarderen fietspad Traaij
- 7.2 verkeersonderzoek doorgaand verkeer
- 8.1 parkeerregulering
- 14.1a Integrale reconstructie N-wegen Amersfoortseweg Doorn
- 14.2 aanpak grijze wegen Koenestraat Amerongen
- Verkeersmaatregelen Arnhemse Bovenweg in Driebergen

3.2 Evaluatie per project

Hierna wordt per project aangegeven wat de ontwikkeling is geweest van het project en wat de huidige stand van zaken. De projecten zijn onder te verdelen in twee categorieën: beleidsmatige projecten en infrastructurele projecten.

Beleidsmatige projecten

- 4.1 behoud intercitystatus station Driebergen-Zeist
- 5.6 Fietsen naar evenementen stimuleren
- 5.7 fietssnelwegen onderzoeken
- 7.2 verkeersonderzoek doorgaand verkeer
- 8.1 parkeerregulering
- 9.1 verkeershandhaving verhogen
- 9.2 verkeerseducatie
- 10.1 stimuleren elektrisch rijden/laadpalen
- 10.2 verduurzamen openbaar vervoer
- 10.3 elektrische deelauto's
- 12.4 recreatief duurzaam vervoer
- 13.1 barrierewerking N-wegen verminderen

Fysieke maatregelen

- 3.1 OV knooppunt Driebergen-Zeist
- 3.2 knooppunt verbetering Maarn en Doorn
- 3.3 kwaliteitsverbetering OV halten
- 4.2 aanpassen infra als gevolg nieuwe OV concessie
- 5.1 beheer en onderhoud huidige fietspaden
- 5.2 fietsveiligheid in het buitengebied verbeteren
- 5.3a opwaarderen fietspad Veenseweg
- 5.3b Opwaarderen fietspad Traaij
- 5.4 fietspadennetwerk verbeteren
- 5.5 fietsparkeren verbeteren
- 6.1 Toegankelijkheid voetpaden verbeteren
- 7.1 veiligheid en leefbaarheid buitengebied verbeteren
- 9.3 schoolomgevingen
- 12.1 toeristische overstappunten
- 12.2 recreatieve fietsroutes verbeteren
- 12.3 recreatieve verbinding Wijk-Amerongen
- 12.5 verbinding groene entree en oude dorp Amerongen
- 14.1a Integrale reconstructie N-wegen Amersfoortseweg Doorn
- 14.1b Integrale reconstructie N-wegen Dorpsstraat Doorn
- 14.2 aanpak grijze wegen Koenestraat Amerongen
- 15.1 ongelijkvloerse spoor kruising Maarsbergen

Project/onderwerp: 4.1 Behoud Intercitystatus station Driebergen-Zeist	Themagroep: Openbaar Vervoer
Beleid/project/uitvoeringsproject Beleid	Locatie: Driebergen
<p>Korte omschrijving:</p> <p>De provincie Utrecht en Ns bekijken momenteel de mogelijkheden voor de treinbediening op het traject Utrecht-Arnhem. De belangen voor de provincie en de stad Utrecht zijn anders dan voor de regio. Zowel Veenendaal alsmede Zeist en UH zijn gebaad bij het behoud van de gedeelde intercitystatus van de stations Driebergen-Zeist alsmede Veenendaal de Klomp. Station Driebergen-Zeist kan een ontlasting van Utrecht CS realiseren als het station zijn intercity status behoud en er goede busverbindingen worden gerealiseerd richting Utrecht de Uithof (sciencepark). ProRail wil ook graag dat de investering die gedaan wordt in Driebergen-Zeist door zoveel mogelijk treinreizigers wordt benut en pleit daarom ook voor de intercitystatus.</p> <p>De provincie is alleen bereid tot het overstappen naar de intercity status als dit kostendekkend kan gebeuren. Het is echter niet logisch om als regio Zuidoost Utrecht of als individuele gemeente bij te dragen aan het mogelijke exploitatietekort van NS.</p> <p>Voor dit project zijn niet zozeer financiële middelen noodzakelijk maar meer uren. Er moeten samenwerkingen (zowel ambtelijk als bestuurlijk) opgestart gaan worden met Zeist en Veenendaal om de lobby richting provincie en stad Utrecht te starten.</p> <p>Evaluatie 2021:</p> <p>Zoals bekend maakt de gemeente Utrechtse Heuvelrug inmiddels deel uit van de U10 en is er binnen de regio het Utrechts Verkeer en Vervoer Beraad (UVVB) waarvoor onze gemeente de vertegenwoordiging van de regio zuidoost voor haar rekening neemt. Binnen dit verband is in gezamenlijkheid een studie uitgevoerd naar de mogelijkheden en kansen voor de ontwikkeling en daarmee de rol van het OV in 2040 binnen deze regio. Station Driebergen-Zeist wordt gezien als een locatie die opgewaardeerd kan worden tot een multi-modaal regionaal OV-knooppunt. Daarbij ligt het accent op de overstap van auto naar OV. Deze ontwikkeling biedt ook kansen op verdichting van het gebied als het gaat om de regionale woningbouwopgave en accommoderen van de economische groei. Qua ontwikkeling van het type bediening van het OV zal de nadruk komen te liggen op sprinter-verbindingen en niet zozeer IC-halteringen. Voorwaarde sowieso als het gaat om de ontwikkelingen op het gebied van treinbediening is een uitbreiding naar 4-sporigheid. Uit vervoerkundig oogpunt is station Driebergen-Zeist ook primair meer gebaad bij een hogere halteringsfrequentie. Binnen het IC-product is een ontwikkeling gaande waarbij er sprake zal zijn van een IC+ product en regulier IC product. Het verschil tussen beide producten is te vinden in de actieradius van het product; voor de corridor Utrecht-Arnhem zal binnen het IC+ product met name gezocht worden naar een verhoging van de frequentie van de IC's richting een bestemming zoals Frankfurt. Voor de algehele frequentie van IC's bestaat de wens om deze te verhogen. Hierdoor ontstaat vanzelf een sprintergerelateerd product (de beoogde haltering voor Driebergen-Zeist ligt op 6x per uur) waarbij uitlopers richting Den Haag, Amsterdam, Leiden, Rhenen, 's Hertogenbosch en Tiel aan de orde kunnen zijn. Een en ander is voor de komende tijd onderwerp van studie. Vanuit de inhoud is daarom te stellen dat sec de status van IC-station voor Driebergen-Zeist niet langer primair de prioriteit hoeft te krijgen; immers, de reiziger zal naar de toekomst toe in alle gevallen beter bediend worden als gevolg van de toegenomen frequentie van haltering.</p>	

Project/onderwerp: 5.6 Fietsen naar evenementen stimuleren	Themagroep: Fiets
Beleid/project/uitvoeringsproject Uitvoeringsproject	Locatie: Gehele gemeente
<p>Korte omschrijving:</p> <p>Bij evenementen in de gemeente is er veelal sprake van een grote groep mensen die naar een speciale plek komen waar niet altijd voldoende (fiets)parkeerplaats is om de grote stroom bezoekers te faciliteren. Het is wenselijk dat zo veel mogelijk bezoekers van evenementen van de fiets gebruik maken. Dit kan gestimuleerd worden door het realiseren van (bewaakte) fietsenstallingen in de nabijheid van het evenement en het autoparkeren op gepaste afstand van het evenement. Het organiseren van een (bewaakte)fietsenstalling kan worden opgenomen worden als voorwaarde in de evenementenvergunning. De organisator is dan verantwoordelijk voor de daadwerkelijke stalling. Daarbij kan hij wel gebruik maken van de kennis van de lokale fietsersbond, maar die leveren geen vrijwilligers.</p> <p>Voor het realiseren van een goede fietsenstalling moeten door de gemeente wel voldoende dranghekken tijdelijk beschikbaar worden gesteld. Voor de mogelijke afzetting van wegen zijn ook dranghekken en borden noodzakelijk. Het meerwerk is hierdoor verwaarloosbaar.</p> <p>De organisator is verplicht om in zijn communicatie uitingen te vermelden dat er in de nabijheid van het evenement voldoende fietsenstallingen zijn en dat hij adviseert om van de fiets gebruik te maken.</p> <p>Evaluatie 2021:</p> <p>Bij de verlening van vergunningen ten behoeve van evenementen is aandacht besteed aan de uitvoering van dit project. Uiteraard is niet bij ieder evenement op eenzelfde wijze uitvoering gegeven aan dit aspect. Ruimtelijke beperkingen in relatie tot de omvang van te verwachten deelnemers aan een evenement zijn voorbeelden van factoren die bepalen in welke mate een gewenste fietsparkeercapaciteit ook daadwerkelijk gerealiseerd kon worden. Daarnaast ontbreken soms ook de middelen om dergelijk voorzieningen te treffen of is de businesscase te onrendabel.</p>	

Project/onderwerp: 5.7 Fietssnelwegen onderzoeken	Themagroep: Fiets
Beleid/project/uitvoeringsproject Beleid	Locatie: Gehele gemeente
<p>Korte omschrijving:</p> <p>Door de opmars van de elektrische fiets en met name de speed pedelec (elektrische fietsen met een maximum snelheid tot 45 km /h) wordt het snelheidsverschil op sommige fietspaden tussen fietsers onderling steeds groter. Met name snelle e-bikers willen op wegen/paden rijden waarbij ze zomin mogelijk obstakels, verkeerslichten, zijwegen en discomfort tegen komen. In de provincie Utrecht zijn op dit moment al een paar fietssnelwegen gerealiseerd of worden nog ontwikkeld. De onderzoeksvraag is of vanuit de gemeente UH hierop aangesloten kan worden en welke trajecten dan nog binnen de gemeente UH gerealiseerd moeten worden.</p> <p>In overleg met de provincie Utrecht en de omliggende gemeenten moet bekeken worden welk netwerk gewenst is. Daarbij moet ook goed gekeken worden welke gebieden met elkaar verbonden moet worden en welke doelgroepen er gefaciliteerd moeten worden. Daarbij hoeven de fietssnelwegen geen nieuwe tracés te zijn maar kan ook gebruik worden gemaakt van rustige wegen in het buitengebied.</p> <p>Zeker bij nieuwe tracés moet inzichtelijk worden gemaakt wat de consequenties zijn voor natuur, landschap en cultuurhistorie, maar ook naar (sociale) veiligheid, behoeftes onder gebruikers enz</p> <p>Evaluatie 2021:</p> <p>In 2018 heeft in opdracht van de provincie een eerste tracéstudie plaatsgevonden. De focus ligt op een doorfietsroute tussen Utrecht en Veenendaal langs de N225. In 2019 hebben alle betrokken gemeenten en provincie een intentieovereenkomst gesloten om deze doorfietsroute tot realisatie uit te werken. Ook deze uitwerking vindt plaats in opdracht van de provincie en zal in het eerste kwartaal van 2022 gereed komen en zich laten vertalen naar een realisatieovereenkomst.</p>	

Project/onderwerp: 7.2 verkeersonderzoek naar doorgaand verkeer	Themagroep: Gemotoriseerd verkeer
Beleid/project/uitvoeringsproject Beleid	Locatie: Gehele gemeente
<p>Korte omschrijving:</p> <p>De capaciteit op de N-wegen in onze gemeente is beperkt. Er is in de spitsen vaak meer aanbod dan capaciteit. In het GVVP is opgenomen dat het doorgaand verkeer verleid moet worden om onze gemeente heen te rijden. Voordat hier beleidsmatige instrumenten voor gevonden kunnen worden is het noodzakelijk om een goed beeld te hebben van het huidige gebruik van ons wegennet. Welk percentage is doorgaand verkeer en op welke corridors komt dit het meest voor.</p> <p>In het verleden is dit voor de kern Driebergen onderzocht en bleek dat het aandeel doorgaand verkeer minimaal is. Een dergelijk (kenteken)onderzoek kan uitgevoerd worden voor de dorpen Doorn, Leersum en Amerongen. Daarbij moet het doorgaande verkeer goed gedefinieerd worden</p> <p>Een dergelijk onderzoek kan eigenlijk alleen worden uitgevoerd door middel van camera's. Deze worden aan de rand van de kernen geplaatst om te bepalen wat doorgaand verkeer is. Dit heeft het aantal cameralocaties aanzienlijk doen toenemen.</p> <p>Evaluatie 2021:</p> <p>In 2018 is dit onderzoek uitgevoerd. Er is veel nuttige informatie beschikbaar gekomen. In een apart raadsvoorstel wordt de raad hierover geïnformeerd in relatie tot project nr. 7.1 veiligheid en leefbaarheid buitengebied verbeteren.</p>	

Project/onderwerp: 8.1 herziening parkeerregulering	Themagroep: Parkeren
Beleid/project/uitvoeringsproject Beleid	Locatie: Gehele gemeente
<p>Korte omschrijving:</p> <p>Binnen de gemeente wordt het parkeren gereguleerd door middel van blauwe zones. Op een aantal particuliere percelen na kent de gemeente geen betaald parkeren. In het GVVP is aangegeven dat dit past bij het karakter en economische klimaat van deze gemeente. De parkeerregulering in de centra verdient echter wel aandacht. Het ontheffingen beleid moet aangescherpt worden, waardoor de parkeerplaatsen weer beschikbaar komen voor de bezoekers. Met name in Maarn wordt de blauwe zone oneigenlijk gebruikt en is deze voor vele automobilisten onduidelijk.</p> <p>Nieuw parkeerbeleid moet interactief tot stand komen met de samenleving, waarbij vooraf de doelen gedefinieerd moeten worden. Gezien de soms tegengestelde belangen is overeenstemming bereiken over het beleid geen eenvoudige opdracht. Mede gelet op het feit dat een aantal parkeerterreinen in de centra in eigendom zijn van particulieren.</p> <p>In 2016 worden de huidige blauwe zones nog tegen het licht gehouden en nieuwe verkeersbesluiten getroffen zodat er gehandhaafd kan worden. Alle huidige ontheffingen worden kortdurend verleend (max 1 jaar) zodat bij nieuw beleid het eenvoudig is om de ontheffingen bijvoorbeeld om te zetten naar vergunningen.</p> <p>Evaluatie 2021: Het nieuwe beleid rondom de blauwe zones is vastgesteld in het college van 23 oktober 2018. Vervolgens is de uitrol van dit beleid verder dat jaar uitgewerkt en vertaald naar nieuwe bebording en ook een nieuw systeem van ontheffingen die minder fraudegevoelig is. In verband met corona en het hierdoor veranderde mobiliteitspatroon zal na 2021 het nieuwe beleid worden geëvalueerd. Daarnaast is het zo dat sinds 2019 leges inkomsten uit dit blauwe zone beleid worden gegenereerd. Aangezien het nieuwe beleid ook een intensivering van de handhaving met zich mee heeft gebracht, behoort het tot de mogelijkheden om deze legesinkomsten te gebruiken om de kosten van de handhaving beter dekkend te krijgen. Daarnaast is een nieuw, meer fraudebestendig, systeem ingevoerd met pasjes ten behoeve van ontheffingen voor belanghebbenden.</p>	

Project/onderwerp: 9.1 verkeershandhaving verhogen	Themagroep: Verkeersveiligheid
Beleid/project/uitvoeringsproject Beleid	Locatie: Gehele gemeente
<p>Korte omschrijving:</p> <p>De gemeente is primair verantwoordelijke voor de veilige inrichting van de weg. Ook in de educatie van de weggebruiker heeft de gemeente een belangrijke rol (zie project 9.2). Op de verkeershandhaving is de gemeentelijke invloed beperkt. Politie-inzet op dit onderdeel is zeer beperkt en alleen gekoppeld aan projecten en/of acties.</p> <p>De gemeente heeft een aantal bijzondere opsporingsambtenaren (BOA) in dienst, maar deze worden voor meerdere handhavingstaken ingezet. Daarbij komt dat BOA's niet mogen optreden tegen snelheidsovertredingen.</p> <p>Het is wenselijk om een BOA specifiek aan te stellen voor verkeersovertredingen. Hij kan dan een rol vervullen op de parkeerexcessen alsmede een rol vervullen bij schoolomgevingen.</p> <p>Evaluatie 2021:</p> <p>Sinds het begin van 2019 zijn afspraken gemaakt met de BOA's inzake verkeershandhaving. De samenwerking verloopt goed. De afgelopen 3 kwartalen zijn 416 controles uitgevoerd. Tijdens deze controles zijn 1982 proces verbalen uitgeschreven waarbij er 259 zijn doorgevoerd naar het Centraal Justitieel Incasso Bureau ad. € 24.605,- (de zogenaamde Mulder-feiten). Het accent voor de komende jaren zal blijven liggen op de controle op de blauwe zone maar ook de mogelijkheden tot handhaving van andere verkeersmaatregelen zoals sluipverkeer zal de komende tijd verder worden onderzocht. Het budget van € 100.000,- is opgeknipt tot 3 maal € 33.000,-. Tot 2019 was dekking van de uren van de BOA's voorzien binnen de budgetten van openbare veiligheid. Sinds 2019 is die dekking komen te vervallen. Om die reden zijn de uren die door de BOA's worden gebruikt voor bepaalde beleidsdoelen gekoppeld aan de dienovereenkomstige budgetten. Tot en met 2021 is hiermee de dekking van de uren voor de BOA's met betrekking tot verkeershandhaving geregeld. Met ingang van 2022 zal er binnen de BOA's geen capaciteit meer beschikbaar zijn om structureel specifieke handhaving op dit onderwerp uit te kunnen voeren.</p>	

Project/onderwerp: 9.2 verkeerseducatie	Themagroep: Verkeersveiligheid
Beleid/project/uitvoeringsproject Beleid	Locatie: Gehele gemeente
<p>Korte omschrijving:</p> <p>Naast de inrichting van de weg en de handhaving, vormt educatie een zeer belangrijk onderdeel voor een verkeersveilige leefomgeving. Jaarlijks worden er een aantal verkeerseducatieprojecten uitgevoerd, waarbij de gemeente aansluit bij het programma dat via de provincie wordt aangeboden. Meestal zijn deze projecten gericht op de jeugd en op ouderen. De vanwege hun omvang belangrijke middengroep (ca. 24-60 jaar) is lastig te bereiken.</p> <p>De komende jaren willen wij deze projecten intensiveren. Daarbij zal qua communicatie ook meer gebruik worden gemaakt van de diverse vormen van media.</p> <p>De betrouwbaarheid van ongevallencijfers blijft een zorg maar vormt het enige meest concrete aanknopingspunt als het gaat om het bepalen van de doelgroepen. Naar de toekomst toe blijven wij daarom deze bron van informatie gebruiken.</p> <p>Evaluatie 2021: Dit project is komen te vervallen als gevolg van de ombuigingen binnen de financiën.</p>	

Project/onderwerp: 10.1 stimuleren elektrisch rijden - laadpalen	Themagroep: Leefbaarheid
Beleid/project/uitvoeringsproject Beleid/uitvoeringsproject	Locatie: Gehele gemeente
<p>Korte omschrijving:</p> <p>Het GVVP en het milieubeleidsplan zetten in op duurzaamvervoer. Zoveel mogelijk mobiliteit met de fiets of het openbaar vervoer. De automobilititeit moet zo duurzaam mogelijk. We willen onze inwoners maar ook de bezoekers van onze gemeente stimuleren om zo veel mogelijk elektrisch te rijden.</p> <p>Het uitbreiden van de laadinfrastructuur is een belangrijk onderdeel hiervan. Wij willen in ieder dorp een juiste mix van laad mogelijkheden voor verschillende voertuigen. Hiermee kunnen we zowel de bewoners bedienen (die geen parkeergelegenheid op eigen terrein hebben) alsmede de bezoekers.</p> <p>Voor bewoners zal het bestaande netwerk van langzaamladings vergroot moeten worden. Hierdoor heeft op termijn iedere inwoner op loopafstand van zijn woning een laadmogelijkheid.</p> <p>Onderzocht moet worden hoe onze bezoekers gefaciliteerd kunnen worden. Gedacht kan worden aan laadpalen op bedrijventerreinen, sportvoorzieningen, P&R, parkeergarages en groene entrees /Tops. Bij dit onderzoek moet ook bekeken worden welke type laadpalen (snelladers, slimme laders enz) er gerealiseerd moeten worden. Daarbij moet ook onderzocht worden of de betreffende laadpalen voorzien kunnen worden van zonnepanelen waardoor de paal volledig zelfvoorzienend kan worden en in een netwerk kan worden opgenomen.</p> <p>De ambitie is om de komende vier jaar per jaar minimaal 2 laadpalen per dorp (waarbij Maarn en Maarsbergen als een dorp worden gezien, net als Amerongen en Overberg) te realiseren.</p> <p>Evaluatie 2021:</p> <p>In totaal zijn een 61-tal laadpalen gerealiseerd. 54 hiervan zijn sinds 2017 gerealiseerd. Daarnaast is een onderzoek uitgevoerd waarin bekeken is welke locaties binnen de gemeente de meeste gebruikspotentie hebben. Tot op heden is € 57.946,- geïnvesteerd in dit project. Oorspronkelijk zou € 250.000,- begroot worden voor dit project waarvan € 50.000,- qua kosten door de gemeente zou worden gedragen (laadpalen worden veelal in regio-concessies gerealiseerd waardoor de gemeentelijke bijdrage zich beperkt tot ca. 20% van de totale kosten) . In de herziene begroting is echter € 60.000,- opgenomen. Derhalve is nog € 2.054,- beschikbaar. De dekking is voorzien binnen de exploitatie en daarbinnen is in de huidige situatie ruimte om dit budget op te hogen tot € 30.000,-. Van deze € 30.000,- was nog € 25.455,- beschikbaar binnen de exploitatie 2021. Dit bedrag is gebruikt om deelautosystemen te organiseren in de kernen Driebergen en Maarn en deelfietssystemen in Doorn (busstation), Amerongen (groene entree) en Maarn (station).</p>	

Project/onderwerp: 10.2 verduurzamen openbaar vervoer	Themagroep: Leefbaarheid
Beleid/project/uitvoeringsproject Beleid/uitvoeringsproject	Locatie: Gehele gemeente
<p>Korte omschrijving:</p> <p>Het verduurzamen van het openbaar vervoer is een beleidsvoornemen waarvoor een lange adem nodig is. De provincie Utrecht verleent de concessies voor het openbaar vervoer in onze regio. Recentelijk is een nieuwe concessie aanbesteed. Hierin zijn wel duurzaamheidsambities opgenomen, maar worden de bussen nog niet volledig elektrisch. Binnen beide concessies worden wel pilots gedraaid om het openbaar vervoer verder te elektrificeren.</p> <p>Gezien de ambities in het Milieubeleidsplan is het wenselijk dat het openbaar vervoer bij de nieuwe concessie in 2023 volledig elektrisch wordt gereden. De gemeente kan actief meedraaien in de pilots waardoor in onze regio als eerste elektrisch kan worden gereden. Hierbij kan gedacht worden aan het mogelijk maken van laadmogelijkheden op de openbaar vervoer knooppunten Driebergen-Zeist, Doorn-centrum en Maarn.</p> <p>Het realiseren van het doel kan alleen in goede samenwerking met de provincie Utrecht. Wanneer wij aantonen dat wij serieus willen samenwerken om het openbaar vervoer te verduurzamen door zowel ambtelijke capaciteit beschikbaar te stellen en de bereidheid om pilots (voor laadmogelijkheden) te realiseren.</p> <p>Het hieronder genoemde bedrag is alleen voor het onderzoeken van de pilots en niet voor het realiseren daarvan. Hiervoor is op dit moment geen inschatting te maken.</p> <p>Evaluatie 2021: Dit project is komen te vervallen als gevolg van de ombuigingen binnen de financiën. In de huidige voorbereidingen rondom de nieuw te sluiten concessie in 2025 is nadrukkelijk oog voor de duurzaamheidsaspecten.</p>	

Project/onderwerp: 10.3 Elektrische deelauto's	Themagroep: Leefbaarheid
Beleid/project/uitvoeringsproject Beleid/uitvoeringsproject	Locatie: Gehele gemeente
<p>Korte omschrijving:</p> <p>In de gemeente zijn er diverse deelauto's beschikbaar. Het is nog duurzamer indien dit wagenpark ook volledig elektrisch zou rijden. Wij willen de mogelijkheden onderzoeken om afspraken te maken met de landelijke deelauto maatschappijen over het elektrificeren van de deelauto's. In grote steden zijn hiermee goede resultaten geboekt.</p> <p>De gemeente is niet bereid om subsidie beschikbaar te stellen. Wel zal onderzocht worden of er een concessie verleend kan worden voor het exploiteren van deelauto's in onze gemeente waarbij ook standplaatsen worden gerealiseerd. Aan een dergelijke concessie kunnen eisen gekoppeld worden aan het wagenpark. Uiteraard worden dan de standplaatsen voorzien van de noodzakelijke laadpalen. Deze laadpalen worden dan wel gefinancierd door de gemeente (project 10.1).</p> <p>Tevens is het gewenst om regelmatig bekendheid te geven aan de deelauto systemen die in de gemeente reeds functioneren.</p> <p>Evaluatie 2021: In 2018 hebben een tweetal voorlichtingsavonden plaats gevonden binnen het kader van elektrische deelauto's. Doel was naast voorlichting tevens een indicatie te krijgen omtrent de maatschappelijke belangstelling. De voorlichtingsavonden hebben plaats gevonden in Doorn en in Amerongen. De belangstelling was in Amerongen nihil; ca. 12 inwoners hebben de betreffende avond bezocht. In Doorn ligt dit aantal iets hoger; ca. 30 inwoners. Sinds 2018 is de belangstelling toegenomen en wordt gewerkt aan de implementatie van 2 deelauto's in Maarn en 1 in Driebergen. De kosten hiervoor bedragen € 10.000,- en zijn betaald uit de GVVP-exploitatie van 2021.</p>	

Project/onderwerp: 12.4 recreatief duurzaam vervoer	Themagroep: Recreatie
Beleid/project/uitvoeringsproject Beleid/uitvoeringsproject	Locatie: Gehele gemeente
<p>Korte omschrijving:</p> <p>Het is wenselijk dat er tussen een aantal verblijfsrecreatieparken, de toeristische hoogtepunten in onze gemeente en de centra van enkele dorpen een duurzaam vervoerconcept wordt aangeboden. Dit is aanvullend aan het bestaande openbaar vervoer. Een ondernemer wil een elektrische trein aanschaffen om op eigen terrein te laten rondrijden maar wil dit graag verder uitbreiden tot de openbare weg.</p> <p>De gemeente zal zich inspannen om dit initiatief te ondersteunen, door het project zoveel mogelijk te faciliteren, maar geen subsidie beschikbaar te stellen. Zo moet er wel toestemming worden verkregen van de provincie in het kader van de concessie openbaar vervoer (o.a. tariefstelling en concurrentie bestaande bus) en toestemming van de wegbeheerders voor het toelaten van het voertuig op de openbare weg. Mogelijk dat de halten van deze "trein" moeten worden gemarkeerd door middel van een bord. Dit zal echter niet de status krijgen van een bushalte.</p> <p>In de nieuwe concessie die vanaf december 2016 van start gaat, is meer aandacht besteed aan recreatie en toerisme, zo wordt het Henschotermeer bediend door 3 buslijnen vanuit de omgeving. Daar in tegen wordt de bediening van de wijken in Leersum en Amerongen verminderd. Mogelijk dat een dergelijk initiatief ook hier een rol in kan vervullen.</p> <p>Het doel is dat toeristen, eenmaal op het vakantiepark, minder de auto pakken voor een bezoek aan een dorp, kasteel of andere attractie.</p> <p>Evaluatie 2021: Dit project zou oorspronkelijk in 2018 worden opgestart. Binnen de activiteiten in het kader van het GVVP hebben wij hier (nog) geen invulling aan kunnen geven.</p>	

Project/onderwerp: 13.1 barrièrewerking N-wegen verminderen	Themagroep: Natuur
Beleid/project/uitvoeringsproject uitvoeringsproject	Locatie: Gehele gemeente
<p>Korte omschrijving:</p> <p>Op dit moment is er een discussie over hoe de barrièrewerking van de N-wegen geslecht moet worden. De provincie Utrecht is voornemens om ecoducten te realiseren. In de gemeenteraad is er de voorkeur voor het verlagen van de snelheid zodat de oversteekbaarheid van de weg voor mens en dier verbeterd.</p> <p>Op dit moment is hierdoor geen goede inschatting van de kosten en de oplossingsrichting te maken.</p> <p>Evaluatie 2021: Met de provincie zijn wij actief in gesprek geweest om dichterbij het doel van dit project te komen. De insteek hierbij was verlaging van de snelheid op de N-wegen van 80 naar 60 km/uur. Wij hebben u omtrent de (on)mogelijkheden geïnformeerd op basis van een memo dd. 8 november 2018. Inmiddels zijn de ontwikkelingen op het gebied van fijnstof dusdanig dat de provincie gaat kijken of snelheidsverlaging op bepaalde N-wegen toch tot de mogelijkheden behoort. Dit zou zich moeten vertalen in het provinciaal netwerkperspectief. Wij participeren actief en scherp op zowel ambtelijk als bestuurlijk niveau binnen dit provinciaal project.</p>	

Project/onderwerp: 3.1 OV knooppunt Stationsgebied Driebergen-Zeist	Themagroep: Ketenmobiliteit
Beleid/project/uitvoeringsproject uitvoeringsproject	Locatie: Driebergen
<p>Korte omschrijving:</p> <p>Het stationsgebied Driebergen-Zeist krijgt een kwaliteitsimpuls. Het project bestaat uit de volgende onderdelen:</p> <ul style="list-style-type: none"> - aanpassing, uitbreiding en herinrichting van de spoorinfrastructuur door de aanleg van een inhaalvoorziening voor doorgaande intercity's en een keervoorziening voor kerende sprinters; - realisatie van een integraal nieuw station Driebergen-Zeist inclusief eilandperron en (monumentale) perronkap, verdiept stationsplein en voorpleinen, ondergrondse rijwielstalling voor circa 3000 rijwielen en diverse facilitaire, technische en commerciële opstallen; - realisatie van kunstwerken en fundaties, waaronder een 5-strooks onderdoorgang voor langzaam en snelverkeer voor de N225 en spoordekken ter plaatse van het verdiepte stationsplein; - diverse aanvullende kleine kunstwerken, waaronder een duiker voor de Rijnwijkse Wetering, een duiker voor HDSR, grondkeringen, een fietsbrug over de zuidelijke Hoofdstraat, eco duikers/faunapassages; - Integrale verkeerskundige herinrichting van het plangebied voor de N225 (Hoofdstraat, Driebergseweg), aansluitende ontsluitingswegen en perceelontsluitingen voor zowel snelverkeer als langzaam verkeer alsmede de aanleg van een busstation aan de noordzijde van het spoor; - realisatie van gebiedsinrichting van geluidsschermen, bermen, groenvoorzieningen, bomen, EHS structuur en (her)plaatsing van monumentale objecten; - diverse tijdelijke voorzieningen zoals tijdelijke wegen en perceelontsluitingen en een tijdelijk treinstation inclusief perrons, traverse, voorpleinen, opstallen en technische en bouwkundige inrichting. <p>Voor de realisatie van dit project is er een Realisatieovereenkomst getekend en is het bestemmingsplan onherroepelijk. ProRail realiseert het project in opdracht van de regionale partijen integraal en is gedelegeerd opdrachtgever.</p> <p>Evaluatie 2021: Dit project is inmiddels afgerond.</p>	

Project/onderwerp: 3.2 knooppunt verbetering Maarn en Doorn	Themagroep: Ketenmobiliteit
Beleid/project/uitvoeringsproject Uitvoeringsproject	Locatie: Station Maarn, Doorn centrum
<p>Korte omschrijving:</p> <p>De provincie heeft alle knooppunten in de provincie beoordeeld. Daarbij is bekeken hoe bestaande knooppunten nog beter kunnen functioneren.</p> <p>Doorn Centrum Uitbreiding vanabri's en fietsparkeerplaatsen (€ 17.000,-)</p> <p>Station Maarn Bushalte verplaatsen richting Station en toegankelijk maken (€ 50.000,-) Uitbreiding van de fietsenstalling (€ 30.000,-) Uitbreiding van de P&R (€ 155.000,-)</p> <p>Het realiseren van een P&R in Maarn is een ingewikkelde opgave. De gemeente moet deze projecten trekken en realiseren, de provincie financiert. Realisatie moet voor eind 2017 plaatsvinden om in aanmerking te komen voor een eenmalige bijdrage. Als hier niet aan wordt voldaan vervalt de gehele bijdrage.</p> <p>Evaluatie 2021: In het centrum van Doorn zijn deabri's uitgebreid aan de zuidzijde met één unit extra. Tevens is de parkeercapaciteit voor fietsen uitgebreid.</p> <p>Zoals hierboven aangegeven, was op voorhand al duidelijk dat het realiseren van een uitbreiding van de P&R-plaatsen in Maarn een ingewikkelde opgave. Er is gedacht en ook onderhandeld met de provincie omtrent de mogelijkheid om een ondergrondse voorziening te ontwikkelen ter hoogte van het Raadhuisplein. De fietsenstalling is uitgebreid door aan de oostzijde van de Raadhuislaan fietsparkeerplaatsen te realiseren. Daarnaast is ook een ontwerp gemaakt om de bushaltes op de Tuindorppweg te verplaatsen naar het station. Een passend ontwerp wat aansluit op het gedrag van alle weggebruikers is lastig gebleken. Ruimtelijk gezien is een passend ontwerp te maken maar dit impliceert onlogisch gedrag van automobilisten waardoor conflicten met langzaam verkeer kunnen ontstaan. Om die reden is afgezien van een dergelijke aanpassing. In het huidige klimaatakkoord zijn gelden beschikbaar gekomen om het aantal fietsparkeerplaatsen nog verder uit te breiden voor station Maarn. Het betreft een verdubbeling van het aantal fietsparkeerplaatsen door de huidige stallingen met een laag er bovenop uit te breiden. Het ministerie van I en W heeft dit laten weten en inmiddels is een subsidieaanvraag bij de provincie om gezamenlijk met ProRail tot een concreet ontwerp te komen goedgekeurd. In 2022/2023 verwachten wij daarom concrete invulling te kunnen geven aan dit project.</p>	

Project/onderwerp: 3.3 kwaliteitsverbetering OV halten	Themagroep: Ketenmobiliteit
Beleid/project/uitvoeringsproject Uitvoeringsproject	Locatie: Station Maarn, Doorn centrum
<p>Korte omschrijving:</p> <p>Nog niet alle ov-halten in onze gemeente zijn toegankelijk gemaakt en voorzien van voldoende fietsparkeerplaatsen.</p> <p>In dit project pakken we de laatste halten aan. Dit betreft 9 halten in de kern Driebergen, Doorn en Maarn, die nog toegankelijk gemaakt moet worden.</p> <p>Met een haltescan kan beoordeeld worden welke halten nog moeten worden voorzien van extra fietsenklemmen. Hierin gaan we heel vraaggericht te werk.</p> <p>Door het fietsparkeren te faciliteren wordt het voortransport voor het openbaar vervoer beter geregeld en het totale vervoersconcept aantrekkelijker.</p> <p>Evaluatie 2021:</p> <p>Dit project is komen te vervallen als gevolg van de ombuigingen binnen de financiën. Wel is het zo dat er waarschijnlijk in 2020 mogelijkheden zijn om binnen een provinciaal project invulling te kunnen geven aan dit aspect. De gesprekken hieromtrent vinden op ambtelijk niveau inmiddels plaats en een plan om de fietsparkeercapaciteit ter hoogte van diverse halten te verhogen, is in voorbereiding. In 2021 is een subsidieaanvraag gedaan. De subsidiedekking bedraagt in principe 100%.</p>	

Project/onderwerp: 4.2 Aanpassen infra als gevolg nieuwe OV concessie	Themagroep: Openbaar Vervoer
Beleid/project/uitvoeringsproject Uitvoeringsproject	Locatie: Diverse locaties
<p>Korte omschrijving:</p> <p>Als gevolg van de nieuwe openbaar vervoer concessie vinden een aantal ingrijpende wijzigingen plaats in de lijnvoering. Zo worden de halten in de wijken van Amerongen en Leersum niet meer aangedaan. Deze halten moeten opgeheven worden. Voor de meeste halten is alleen verwijdering van het haltebord voldoende. Halte de Ploeg in Amerongen en de Oude Kolk in Leersum vergen een grotere investering.</p> <p>Doordat er een bus vanuit station Driebergen-Zeist via de Traaij naar Austerlitz gaat rijden is er de mogelijkheid om in de buurt van de begraafplaats en horecavoorzieningen een nieuwe bushalte te realiseren.</p> <p>Het is wenselijk om de bushalte Berkenweg in Doorn zodanig aan te passen dat alle buslijnen hiervan gebruik kunnen maken. Dit geldt ook voor de halte Traaij aan de Arnhemsebovenweg in Driebergen.</p> <p>Alle halten moeten toegankelijk worden gemaakt en voorzien worden van de noodzakelijke fietsenstallingen.</p> <p>De nieuwe dienstregeling gaat medio december 2016 van kracht.</p> <p>Evaluatie 2021: Dit project is afgerond.</p>	

Project/onderwerp: 5.1 beheer en onderhoud huidige fietspaden verbeteren	Themagroep: Fiets
Beleid/project/uitvoeringsproject Beleid en uitvoeringsproject	Locatie: Gehele gemeente
Korte omschrijving: <p>Op dit moment worden de fietspaden op dezelfde manier onderhouden als de wegen. Op basis van inspecties en een wegenbeheersysteem wordt bepaald welke wegvakken aan onderhoud toe zijn. In het beheersysteem wordt geen rekening gehouden dat oneffenheden veel meer van invloed zijn op fietsers dan op automobilisten. De gemeente UH kent een behoorlijk goed netwerk van fietspaden, alleen de kwaliteit van de verhardingen laat hier en daar te wensen over. Dit heeft vooral te maken met te weinig onderhoud en de toe te passen materialen. Voor fietsers is het belangrijk om zo min mogelijk weerstand te hebben.</p> <p>Om het fietsklimaat in onze gemeente te vergroten is het wenselijk om voor fietspaden een hoger beheerniveau in te stellen dan voor rijbanen die alleen door automobilisten worden gebruikt. De kwaliteit van de verhardingen wordt daardoor beter.</p> <p>Het beheer en onderhoudsbudget voor de komende jaren is onvoldoende om de bestaande wegen en paden goed te onderhouden. Wanneer voor de fietspaden een kwalitatief hoger niveau wordt gevraagd, zal het onderhoudsbudget vanuit en voor deze doelstelling moeten worden verhoogd.</p> <p>In de jaarplannen moet duidelijk worden gemaakt welke fietspaden er worden verbeterd incl. financiering.</p> <p>Evaluatie 2021: Primaire manier van uitvoering is zoveel mogelijk “werk met werk maken”. Daarom is tot op heden getracht zoveel mogelijk aan te sluiten op het beheerplan wegen. Probleem bij deze aanpak is dat de aanpak van bijvoorbeeld fietsvoorzieningen slechts partieel ten opzichte van een fietsroute plaatsvinden. Indien vervolgens geen zicht is op aanpak van de rest van een fietsroute binnen een relatief korter tijdsbestek (minder dan 5 jaar), wordt de uitvoering van een dergelijke maatregel maatschappelijk niet begrepen. Tot op heden hebben nog geen uitgaven op dit budget plaatsgevonden ten behoeve van dit project.</p>	

Project/onderwerp: 5.2 fietsveiligheid in het buitengebied verbeteren	Themagroep: Fiets
Beleid/project/uitvoeringsproject Beleid en uitvoeringsproject	Locatie: Gehele gemeente
<p>Korte omschrijving:</p> <p>Op dit moment ontbreekt op veel wegen in het buitengebied een fietsvoorziening. Dit terwijl veel van deze wegen frequent voor recreatieve en soms ook voor utilitaire fietsverplaatsingen worden gebruikt. Met name het veiligheidsgevoel voor fietsers is laag als gevolg van het ontbreken van een fietsvoorziening (ongeacht of dit nu een fietsstrook of fietspad betreft).</p> <p>Om het fietsklimaat in onze gemeente te vergroten is het wenselijk om voor deze gebieden een hoger voorzieningenniveau in te stellen dan in de huidige situatie aan de orde is. De kwaliteit van de verbindingen wordt daardoor ook beter.</p> <p>De investering is opgedeeld in twee delen. Eerst zal onderzoek plaatsvinden om inzicht te krijgen in welke wegen op welke manier binnen bovengenoemd doel kunnen worden aangepakt. Vervolgens gaan we over tot concrete uitwerking van de betreffende wegen in deelprojecten. In de jaarplannen wordt duidelijk welke fietspaden er worden verbeterd incl. mogelijke aanvullende financiering.</p> <p>Evaluatie 2021: Dit project is komen te vervallen als gevolg van de ombuigingen binnen de financiën.</p>	

Project/onderwerp: 5.3a opwaarderen bestaande recreatieve fietspaden - Veenseweg	Themagroep: Fiets
Beleid/project/uitvoeringsproject Uitvoeringsproject	Locatie: Amerongen
Korte omschrijving: <p>Een aantal recreatieve fietspaden die nu nog in beheer zijn van het recreatieschap worden ook utilitair gebruikt. De paden zijn over het algemeen te smal en de kwaliteit van de verharding laat te wensen over. Aangezien deze paden meestal gelegen zijn in de EHS ontbreekt verlichting. Voor een aantal paden geldt dat het wenselijk is om deze aan pakken waardoor het utilitaire gebruik beter is te faciliteren. Overigens profiteert de recreatieve gebruiker er ook van. In het weekend zijn de paden meestal erg druk en ook dan is het pad te smal. Op de Veluwe en in de rest van Nederland zijn heel veel van dit soort recreatieve paden vervangen door betonpaden. Deze fietsen comfortabel en zijn niet (heel) verstorend voor het gebied. Het aanbrengen van verlichting is niet noodzakelijk. Als de ervaringen met de glow in the dark markering op het fietspad in Driebergen positief zijn, kan dit ook hier toegepast worden.</p> <p>De Veenseweg vormt de fietsverbinding tussen Amerongen en Veenendaal. Op werkdagen wordt deze verbinding relatief veel gebruikt door utilitair verkeer. Zelfs in de wintermaanden rijden er op de Veenseweg rond de vijfhonderd fietsers per dag. Een alternatief is er niet echt, of je moet omfietsen via Elst.</p> <p>Het fietspad ligt op het grondgebied van de gemeente Utrechtse Heuvelrug alsmede de gemeente Rhenen. De inwoners van Rhenen gebruiken dit pad echter nauwelijks. Er zullen nog afspraken gemaakt moeten worden met Rhenen en Veenendaal over de financiering van dit pad. In onderstaande kostenraming zijn alleen de kosten op het grondgebied van UH inzichtelijk gemaakt.</p> <p>Evaluatie 2021: Dit project is in voorbereiding. Met name de ecologische aspecten vergen veel tijd in verband met aanvullende onderzoeken. Daarnaast wordt meegelift de doorfietsroute Utrecht-Veenendaal. Hierdoor is het subsidiepercentage omhoog gegaan van 50 naar 65 procent. Voor het project is € 462.000,- (excl. subsidies) beschikbaar.</p>	

Project/onderwerp: 5.3b opwaarderen bestaande recreatieve fietspaden – Traaij	Themagroep: Fiets
Beleid/project/uitvoeringsproject Uitvoeringsproject	Locatie: Driebergen
Korte omschrijving: <p>Een aantal recreatieve fietspaden die nu nog in beheer zijn van het recreatieschap worden ook utilitair gebruikt. De paden zijn over het algemeen te smal en de kwaliteit van de verharding laat te wensen over. Aangezien deze paden meestal gelegen zijn in de EHS ontbreekt verlichting.</p> <p>Voor een aantal paden geldt dat het wenselijk is om deze aan pakken waardoor het utilitaire gebruik beter is te faciliteren. Overigens profiteert de recreatieve gebruiker er ook van. In het weekend zijn de paden meestal erg druk en ook dan is het pad te smal. Op de Veluwe en in de rest van Nederland zijn heel veel van dit soort recreatieve paden vervangen door betonpaden. Deze fietsen comfortabel en zijn niet (heel) verstorend voor het gebied. Het aanbrengen van verlichting is niet noodzakelijk. Als de ervaringen met de glow in the dark markering op het fietspad in Driebergen positief zijn, kan dit ook hier toegepast worden.</p> <p>De Traaij vormt de verbinding tussen Driebergen en Austerlitz. Buiten de gemeentegrenzen loopt het fietspad verder door langs de Traaij tot aan de N224. Deze fietsverbinding wordt ook gebruikt door fietsers naar Amersfoort. De inwoners van Austerlitz zijn voor een deel aangewezen op de voorzieningen in Driebergen.</p> <p>Het huidige fietspad is smal. Het is officieel toegestaan om op de rijbaan te fietsen maar dit is niet veilig. Naast het verbreden van het fietspad langs de weg, is het wenselijk om het fietspad in de tunnel te verbreden ten koste van de auto's. Voor de auto's moet er een verkeerslicht geplaatst worden, zodat ze veilig om en om door de tunnel kunnen. Gezien de functie van de weg past een dergelijke maatregel uitstekend.</p> <p>Het fietspad langs de Traaij is 1,17 km lang (op grondgebied van de gemeente UH). Voor dit project moet samenwerking gezocht worden met de gemeente Zeist. Zij hebben al meerdere keren aangegeven dat een verbreding van het fietspad tussen Austerlitz en Driebergen zeer wenselijk is. De gemeente Zeist zal het resterende stuk voor zijn rekening nemen.</p> <p>Evaluatie 2021: Dit project is afgerond.</p>	

Project/onderwerp: 5.4 Fietspadennetwerk binnen kom verbeteren	Themagroep: Fiets
Beleid/project/uitvoeringsproject Uitvoeringsproject	Locatie: Gehele gemeente
<p>Korte omschrijving:</p> <p>Wij willen samen met de lokale fietsersbond het fietspadennetwerk binnen de bebouwde kom in beeld gaan brengen. Regelmatig ontbreken er kleine schakels waardoor het fietsen minder comfortabel is. Over het algemeen gaat het om kleine civieltechnische aanpassingen. Het gaat ook om het verwijderen van sluishekjes en andere obstakels aan het begin of einde van een fietsroute. Het uiteindelijke doel is dat verplaatsingen binnen de kern met de fiets sneller en comfortabeler zijn dan met de auto. Wanneer dit doel is bereikt zijn inwoners eerder bereid om de fiets te pakken voor kleine verplaatsingen (zoals boodschappen doen, naar de sportschool enz). Dit doel kan echter alleen worden bereikt als ook project 5.4 wordt gerealiseerd.</p> <p>Per dorp kan een inventarisatie en een sanering plaats vinden. Veel van de werkzaamheden kan uitgevoerd worden door de eigen onderhoudsploeg. De kosten voor materiaal zijn beperkt. Een eerste schatting is 20.000 per dorp. Wanneer per jaar een dorp wordt aangepakt bedragen de kosten per jaar 20.000,- en de uren 60 uur per jaar.</p> <p>In overleg met de provincie Utrecht moet bekeken worden of voor deze kleine maatregelen ook subsidiemogelijkheden zijn.</p> <p>Evaluatie 2021: Dit project is komen te vervallen als gevolg van de ombuigingen binnen de financiën.</p>	

Project/onderwerp: 5.5 Fietsparkeren verbeteren	Themagroep: Fiets
Beleid/project/uitvoeringsproject Uitvoeringsproject	Locatie: Gehele gemeente
<p>Korte omschrijving:</p> <p>Het terugdringen van korte autoritten kan door het stimuleren van de fiets. In project 5.3 verbeteren we het fietsnetwerk in de bebouwde kom zodat er comfortabele verbindingen ontstaan. Het uiteindelijke doel is dat verplaatsingen binnen de kern met de fiets sneller en comfortabeler zijn dan met de auto. Wanneer dit doel is bereikt zijn inwoners eerder bereid om de fiets te pakken voor kleine verplaatsingen (zoals boodschappen doen, naar de sportschool enz). Dit doel kan echter alleen worden bereikt als bij de aankomstbestemming er (kwalitatief en kwantitatief)voldoende fietsparkeerplaatsen zijn. Met name bij publieksaantrekkende functies zoals (winkel)centra, sportvoorzieningen, geloofsgebouwen enz kan de mogelijkheid om je fiets te parkeren nog wel verbeterd worden. In de afgelopen jaren is bij OV halten wel aandacht voor de fiets geweest, maar bij de andere voorzieningen minder.</p> <p>Per dorp kan een inventarisatie en de realisatie plaats vinden. In veel gevallen is er sprake van schaarse ruimte. Echter op 1 autoparkeerplaats kunnen meerdere fietsen geparkeerd worden. Op enkele locaties moet dan ook voor de fiets gekozen worden ten opzichte van de auto.</p> <p>Wanneer de fietsparkeernormen uit het GVVP ook van toepassing worden verklaard op bestaande situaties zal blijken dat ook veel locaties de normen niet gehaald worden en dat uitbreiding van het aantal fietsparkeerplaatsen wenselijk is. Vooralsnog wordt uitgegaan van niet overkapte fietsparkeerplaatsen. Dit als gevolg van de kosten (zowel investering als onderhoud), mogelijke sociale overlast (kans op hangplek) en procedures.</p> <p>Veel van de werkzaamheden kan uitgevoerd worden door de eigen onderhoudsploeg. De kosten voor materiaal bedragen ongeveer € 150,- per fietsparkeerplaats.</p> <p>In de winkelcentra kan bekeken worden of er samengewerkt kan worden met de diverse BIZ en ondernemersverenigingen. Daarbij kan ook gezamenlijk de behoefte bepaald worden.</p> <p>Aangezien op dit moment er nog geen behoefte is bepaald is het moeilijk te zeggen hoeveel fietsparkeerplaatsen er gerealiseerd moeten worden. Vooralsnog gaan we ervan uit dat we per dorp tussen de 100 en 150 fietsparkeerplaatsen extra moeten realiseren. De kosten per dorp bedragen gemiddeld 20.000,-.</p> <p>Evaluatie 2021: Dit project is komen te vervallen als gevolg van de ombuigingen binnen de financiën.</p>	

Project/onderwerp: 6.1 Toegankelijkheid voetpaden verbeteren	Themagroep: Voetganger
Beleid/project/uitvoeringsproject Beleid	Locatie: Gehele gemeente
<p>Korte omschrijving:</p> <p>Een aantal bestaande trottoirs voldoen op dit moment niet aan de toegankelijkheidscriteria. Er is vaak sprake van obstakels (borden, lichtmasten, antiparkeerpalen enz) die zodanig zijn geplaatst dat er onvoldoende ruimte overblijft om het obstakel op een veilige manier te paseren met een rollator, rolstoel of kinderwagen. In het kader van het opschonen van de openbare ruimte worden al veel palen en verkeersborden verwijderd of anders op lichtmasten geplaatst.</p> <p>Door structureel bij onderhoudswerkzaamheden aan trottoirs paden toegankelijk te maken door het aanbrengen van voorzieningen voor blinden (blinde geleide tegels waar nodig) en voor rolstoelers (opritjes, zeer beperkt afschot van het trottoir) kan iedereen in de toekomst gebruik blijven maken van het trottoir. Dit is mede van belang gezien het feit dat het beleid erop gericht is dat mensen zo lang mogelijk zelfstandig in hun eigen huis blijven wonen. Vooral ouderen verplaatsen zich te voet van woning naar voorziening. Als het wonen niet meer geconcentreerd is vergt dit wat van de openbare ruimte omdat dit niet meer op gebundelde routes plaats vindt.</p> <p>Blinden wonen vaak nog wel geconcentreerd. Het verbeteren van de voorzieningen in de nabijheid van zo'n concentratie is logisch (denk aan de nieuwe locatie Traaij/Arnhemsebovenweg te Driebergen). Het is een samenspel van wegbeheerder en blindeninstituut om de openbare ruimte zodanig in te richten dat blinden zich (relatief) veilig kunnen verplaatsen en aan het maatschappelijke leven kunnen deelnemen. De gemeente is verantwoordelijke voor de feitelijke inrichting en voorzieningen. Het instituut voor training en coaching van de gebruikers.</p> <p>Het opstellen van een standaard ontwerp voor blinde geleide routes en invaliden opritjes wordt meegenomen in de actualisatie van de Leidraad inrichting openbare ruimte. De gewenste maatregelen zullen structureel meegenomen worden bij alle onderhoudswerkzaamheden aan trottoirs van 2017. De meerkosten hiervan bedragen ongeveer 5.000 per jaar. Deze kosten zijn voornamelijk extra materiaal (geleide tegels, inritbanden enz) en dus afhankelijk van de daadwerkelijke realisatie.</p> <p>Evaluatie 2021:</p> <p>In overleg met het thema samenleving zijn bepaalde delen van voetpaden geoptimaliseerd. Hiertoe behoren onder andere de Koninginneweg / Kampweg in Doorn, de Tromplaan in Maarn, Kamp(dwars)weg/Simon Vestdijkhof in Doorn, Buntlanden, Lommertsplein en Vijverlaan in Leersum en inritten aan de Pr. Bernhardlaan in Driebergen. Tot op heden is € 19.273,- op dit budget uitgegeven. Aangezien in de herziende begroting het budget is verlaagd naar € 20.000,- is er feitelijk geen budget meer beschikbaar om verder invulling te geven aan het project.</p>	

Project/onderwerp: 7.1 verkeersveiligheid en leefbaarheid buitengebied verbeteren	Themagroep: Gemotoriseerd verkeer
Beleid/project/uitvoeringsproject Beleid	Locatie: Gehele gemeente
<p>Korte omschrijving:</p> <p>De capaciteit op de N-wegen in onze gemeente is beperkt. Er is in de spitsen vaak meer aanbod dan capaciteit. Een deel van het verkeer maakt daarom gebruik van het tertiaire wegennet. In het verre verleden zijn deze wegen vooral aangelegd als ontsluiting van de agrarische percelen. De wegen zijn vaak smal en zijn vaak al niet gedimensioneerd op het huidige landbouwverkeer. Deze wegen worden vaak ook nog intensief gebruikt door fietsers met verschillende doeleinden (recreatief, school-thuis routes, racefietsers enz). Als daarbij ook nog meer gemotoriseerd verkeer komt dan staat de verkeersveiligheid en de leefbaarheid van dit soort wegen onder druk.</p> <p>Deze problematiek komt ook bij de buurgemeenten voor. In Zuidoost Utrecht verband zouden we ook de samenwerking kunnen zoeken hoe we de verkeersveiligheid en leefbaarheid in dit soort gebieden zouden kunnen verbeteren. Alleen met aanpassingen in de infrastructuur gaat het zeker niet lukken. Eerder moet er gedacht worden aan een pakket van maatregelen in de vorm van regelgeving, onderwijs/educatie en infrastructurele aanpassingen.</p> <p>Een kostenraming voor de uitvoering hiervan is op dit moment nog moeilijk te maken. Per gebied een drietal civieltechnische ingrepen (3x20.000,-) een pakket voor educatie (5.000,-) en communicatie (5.000,-) is een zeer voorzichtige inschatting. Binnen de gemeente UH zijn ongeveer 5 van dergelijke buitengebieden te definiëren, waardoor de Totaalkosten (indicatief) ongeveer €350.000 bedragen.</p> <p>Tegen die tijd wordt de mogelijkheid onderzocht of voor deze projecten subsidie mogelijk is bij de provincie Utrecht. Bij deze globale kostenraming is uitgegaan dat er samenwerking is met de buurgemeenten en dat bijvoorbeeld gebruik wordt gemaakt van elkaars materiaal (bijv. snelheidsdisplay en educatiepakket).</p> <p>Evaluatie 2021: Het project nr. 5.2 “fietsveiligheid in het buitengebied verbeteren” is qua doelstelling met dit project gecombineerd. Als basis dienen de resultaten die behaald zijn uit project nr. 7.2 “verkeersonderzoek naar doorgaand verkeer”. Filosofie hierachter is dat op het moment dat de intensiteit van het gemotoriseerd verkeer op een wegvak naar beneden gaat, de conflictkans ook naar beneden gaat en derhalve de verkeersveiligheid en het fietsklimaat verbetert. In 2021 zijn de resultaten van het verkeersonderzoek verder uitgewerkt naar een concreet maatregelenpakket. Momenteel wordt de besluitvorming van dit maatregelenpakket voorbereid. Van de begrote € 406.000,- is nog € 398.614,- voor maatregelen beschikbaar. De totale kosten voor het maatregelenpakket is begroot op € 1.246.000,-. Hierin zijn naast de maatregelen op het gebied van verkeerscirculatie ook kruispuntopimalisaties opgenomen. Gezien het beschikbare budget wordt daarom de focus primair gelegd op de verkeerscirculatie. Voor die maatregelen is een budget nodig van € 301.000,-. Daarnaast is er waarschijnlijk ook een mogelijkheid om subsidie in het kader van het Strategisch Plan Verkeersveiligheid te krijgen. Het subsidiepercentage ligt op 50%. Vooralsnog rekenen wij in deze herijking op een inkomst van € 100.000,- waardoor de maatregelen op het gebied van verkeerscirculatie ook binnen deze herijking van het GVVP prima betaalbaar moeten kunnen blijven.</p>	

Project/onderwerp: 9.3 Schoolomgevingen UVL	Themagroep: Verkeersveiligheid
Beleid/project/uitvoeringsproject Beleid/uitvoeringsproject	Locatie: Gehele gemeente
<p>Korte omschrijving:</p> <p>De gemeente is een Utrecht Verkeersveiligheid Label gemeente. Dit houdt in dat de gemeente met de lokale scholen afspraken maakt over verkeersonderwijs op de school en de feitelijke inrichting rondom de school en de daarbij behorende school-thuis routes.</p> <p>De gemeente is alleen bereid om de verkeersveiligheid rondom scholen te verbeteren als ook de school verkeer prominent op de agenda zet. We hebben het dan niet alleen over verkeerseducatie maar zeker ook het aanspreken op gedrag van kinderen en ouders op en rond de school.</p> <p>In de begroting is opgenomen dat we per jaar 2 schoolomgevingen aanpakken. Wanneer we dit beleid verder willen doorzetten moet uiteraard wel voldoende middelen beschikbaar zijn.</p> <p>Evaluatie 2021:</p> <p>In 2019 is een schoolzone bij Wereldkidz Leersum gerealiseerd en is de oversteek Drieklinken-Jagerspad verbeterd. In 2020 wordt een schoolzone bij basisschool de Kring aangelegd, een Kiss & Ride zone en versmalling van de Van der Leelaan en fietsdoorsteek ten behoeve van de Kameleon in Doorn. Tevens zijn de oversteeken op de Arnhemse Bovenweg ter hoogte van het Burgemeesterpark en Gezichtslaan verbeterd. Er komt ook een Kiss & Ride zone en inritconstructies op de Engelenburg in Driebergen en enkele verkeersmaatregelen bij Merseberch in Maarsbergen. € 52.000,- is nog beschikbaar.</p>	

Project/onderwerp: 12.1 Toeristische overstappunten	Themagroep: Recreatie
Beleid/project/uitvoeringsproject Beleid/uitvoeringsproject	Locatie: Gehele gemeente
<p>Korte omschrijving:</p> <p>In de gemeente zijn de afgelopen jaren een aantal groene entrees en een aantal toeristische overstappunten (TOP's) gerealiseerd. Het netwerk van TOP's moet nog verder worden uitgebreid.</p> <p>Met name station driebergen-Zeist zou in het weekend een goede TOP kunnen zijn. Wanneer de reconstructie van het stationsgebied gereed is, zijn er 600 parkeerplaatsen beschikbaar. Het gebied ligt dicht bij de A12 en zou in het weekend erg goed kunnen functioneren als TOP. Immers de parkeerplaatsen zullen in het weekend grotendeels beschikbaar zijn. Hiervoor moeten echter wel goede afspraken gemaakt worden met de exploitant van de P&R garage, de fietsenstalling(fietsverhuur) en de stationsrestaurant. Gedacht kan worden aan een subsidie voor een combikaartje waarmee mensen hun auto kunnen parkeren in de P&R tegen gereduceerd tarief, en korting krijgen op een drankje en een huurfiets. Een goed functionerend TOP op station Driebergen-Zeist zorgt voor minder recreatieverkeer in de dorpen.</p> <p>Hoewel de P&R eind 2017 gereed is, is het verstrekken van een combikaartje pas vanaf eind 2020 mogelijk omdat dan het station gereed is. De verwachte kosten bedragen € 10.000,- per jaar</p> <p>Binnen de gemeente zullen langs de N-wegen nog meer TOP's ontwikkeld worden. De investeringen hiervoor zijn over het algemeen beperkt en komen ten laste van het budget vanuit recreatie en toerisme.</p> <p>Evaluatie 2021: Dit project is komen te vervallen als gevolg van de ombuigingen binnen de financiën.</p>	

Project/onderwerp: 12.2 recreatieve fietsroutes kwalitatief verbeteren	Themagroep: Recreatie
Beleid/project/uitvoeringsproject Beleid/uitvoeringsproject	Locatie: Gehele gemeente
<p>Korte omschrijving:</p> <p>Op de Heuvelrug wordt al veel gefietst. De gemeente wil de fietsers nog beter bedienen, door een kwalitatieve verbetering van de fietsroutes. Hierbij moet gedacht worden aan opwaardering van de fietsknooppunten door middel van toeristische informatie, rustpunten (picknickbank) en fietsoplaadpunten op basis van zonne-energie.</p> <p>We hebben de ambitie om in het buitengebied vier fietsknooppunt nieuwe stijl in te richten. De kosten hiervoor bedragen ongeveer 7500,- per opgewaardeerd fietsknooppunt.</p> <p>De recreatieve fietspaden zijn nu nog in beheer bij het recreatieschap. Twee fietspaden willen we opwaarderen van recreatief pad naar utilitair pad. De overige paden binnen onze gemeente (15 stuks, met een lengte van ongeveer 24 km) moeten op termijn worden voorzien van betere verharding. Ook voor recreatief gebruik voldoet de bestaande verharding niet. De paden zijn smal en hebben regelmatig last van wortel opdruk. Wanneer de heuvelrug als fietsregio wil functioneren is een verbetering van de recreatieve fietspadennetwerk gewenst. Zolang nog niet duidelijk is aan welke partij de betreffende fietspaden worden overgedragen nemen we hiervoor nog geen projecten op.</p> <p>Wanneer alle fietspaden zouden worden voorzien van een betonconstructie van 2,5 meter breed bedragen de investeringskosten 7,5 miljoen euro.</p> <p>De bewegwijzering en de informatieborden zullen we zo veel mogelijk delegeren aan het nog op te richten routebureau.</p> <p>Evaluatie 2021: Dit project is komen te vervallen als gevolg van de ombuigingen binnen de financiën.</p>	

Project/onderwerp: 12.3 recreatieve verbinding Amerongen – Wijk bij Duurstede verbeteren	Themagroep: Recreatie
Beleid/project/uitvoeringsproject Beleid/uitvoeringsproject	Locatie: Gehele gemeente
<p>Korte omschrijving:</p> <p>De Rijndijk vormt de verbinding tussen de dorpen Amerongen en Wijk bij Duurstede. Naast utilitair verkeer wordt deze wijk met name in het weekend en in de zomermaanden veel gebruikt door recreanten op zowel de fiets, motor, historische auto en als voetganger. Het profiel van de dijk is smal en bochtig. Voor de ene een uitdaging om hier zo hard mogelijk door heen te rijden, voor de ander een genot om van het uitzicht op de rivier te genieten en langzaam over de dijk te fietsen. De tegengestelde behoeftes komen regelmatig in conflict met elkaar.</p> <p>In het kader van een goede waterkering wordt de dijk opnieuw onderzocht. Er moeten maatregelen getroffen worden om de dijk te versterken. Welk type maatregel dit is, is op dit moment nog niet bekend. Er zijn wel kansen om tegelijkertijd met de dijk werkzaamheden voor de recreanten meer ruimte te realiseren. Bijvoorbeeld een fietspad halverwege de verstevigde dijk.</p> <p>Een dergelijke voorziening wordt echter alleen gerealiseerd als er sprake is van cofinanciering door andere partijen dan het waterschap.</p> <p>Op dit moment is nog niet duidelijk aan te geven over welke kosten we het hier hebben. Aangezien de dijk op ons grondgebied een behoorlijke lengte heeft, zijn de kosten al snel behoorlijk hoog. Een eerste zeer globale kosteninschatting voor het aanleggen van een fietspad op een bestaande dijk bedragen voor onze gemeente ongeveer 1,25 miljoen euro.</p> <p>Dit project kan alleen worden gerealiseerd worden in samenwerking met het waterschap. Hiervoor moeten er nog verschillende procedures voor worden doorlopen.</p> <p>Evaluatie 2021: Dit project is komen te vervallen als gevolg van de ombuigingen binnen de financiën.</p>	

Project/onderwerp: 12.5 verbinding groene entree en oude dorp Amerongen	Themagroep: Recreatie
Beleid/project/uitvoeringsproject uitvoeringsproject	Locatie: Gehele gemeente
Korte omschrijving: <p>In het concept uitvoeringsprogramma van de verkeersvisie Amerongen Oude Dorp is aangegeven dat het wenselijk is om een goede loopverbinding te realiseren tussen de groene entree burgwal en het oude dorp Amerongen. Doelstelling hiervan is het ontlasten van het Oude dorp van recreatief verkeer dat het dorp of kasteel wil bezoeken.</p> <p>In het uitvoeringsprogramma is geen financiering opgenomen. Dit project is ook opgenomen in de kadernota.</p> <p>Evaluatie 2021: In 2019 heeft een eerste verkenning plaatsgevonden. Hieruit is gebleken dat er voor een aantal delen binnen de route dusdanige ruimtelijke beperkingen zijn dat de route als geheel hierdoor niet tot een conflictvrije route met een utilitair karakter kan worden kan worden getransformeerd. De grootste bottleneck bevindt zich op de Drotestraat tussen de Hof en Margr. Turnorlaan. De fysieke ruimte ontbreekt om een solitaire voetgangersvoorziening te realiseren. Vanuit dit gegeven wordt daarom onderzocht om de route een meer recreatief karakter te geven. Binnen dat karakter zijn meer concessies qua maatvoering van de verbinding mogelijk. Inmiddels is een tracé onderzocht en zijn delen daarvan gerealiseerd binnen het kader van het project waterberging in Amerongen. Verdere uitwerking van de andere deeltracés zal in 2022/2023 plaatsvinden. Het budget binnen het GVVP ad. € 50.000,- is nog volledig beschikbaar.</p>	

Project/onderwerp: 14.1a Integrale reconstructie N-wegen Amersfoortseweg Doorn	Themagroep: Integrale uitvoering
Beleid/project/uitvoeringsproject uitvoeringsproject	Locatie: Doorn
<p>Korte omschrijving:</p> <p>De N-wegen in onze gemeente zijn over het algemeen in beheer bij de provincie Utrecht, behalve in de dorpen Driebergen en Maarn. Binnen de bebouwde kom zijn deze wegen in beheer en eigendom van de gemeente. De N-wegen worden door alle vervoerswijzen gebruikt. Ze vormen de openbaar vervoerverbindingen, het hoofdfietsnet en de belangrijkste ontsluitingswegen voor al het gemotoriseerde verkeer van en naar de A12 en omliggende dorpen en steden. Veelal is er ook sprake van het doorsnijden van het (winkel) centrum van een dorp waardoor er ook nog veel gewandeld en overgestoken wordt.</p> <p>In 2015 is de Langbroekerweg (N227) in Doorn gereconstrueerd. In 2016 wordt de Hoofdstraat (N225) in Driebergen aangepakt. De dorpsstraat (N225) en de Amersfoortseweg (N227) in Doorn verkeren in een matige staat van onderhoud. Het is noodzakelijk de verharding binnen enkele jaren te vernieuwen. Daarbij is het wenselijk om tegelijkertijd verkeerskundige aanpassingen door te voeren. Voor deze integrale aanpak is het wel financiering nodig.</p> <p>De Amersfoortseweg wordt in 2018 op basis van het wegenbeheerplan voorzien van een nieuwe asfaltverharding. Deze asfaltverharding wordt op verzoek van de bewoners (enigszins) geluid reducerend.</p> <p>Voor de Amersfoortse weg is het wenselijk om de fietsers te scheiden van het autoverkeer. Dit kan mogelijk gerealiseerd worden door de rijbaan te versmallen en op de vrij gevallen ruimte een aanliggend fietspad te realiseren. Wanneer er onvoldoende ruimte over blijft voor een volwaardig trottoir dan kan de "hoofdstraatoplossing" hier ook toegepast worden. Daarnaast moet de bushalte toegankelijk worden gemaakt, de voorrangsituaties op zijwegen uniform gemaakt worden en verdient de oversteek bij de Kameleon aandacht.</p> <p>De meerkosten ten opzichte van het sec uitvoeren van onderhoudsmaatregelen is lastig te bepalen. Een eerste grove inschatting bedraagt dit voor dit project 525.000 euro. Alleen deze meerkosten komen ten lasten van dit uitvoeringsprogramma. De mogelijkheid wordt onderzocht om voor dit project subsidie aan te vragen bij de provincie Utrecht.</p> <p>Evaluatie 2021: Dit project is gerealiseerd.</p>	

Project/onderwerp: 14.1b Integrale reconstructie N-wegen Dorpsstraat Doorn	Themagroep: Integrale uitvoering
Beleid/project/uitvoeringsproject uitvoeringsproject	Locatie: Doorn
<p>Korte omschrijving:</p> <p>De N-wegen in onze gemeente zijn over het algemeen in beheer bij de provincie Utrecht, behalve in de dorpen Driebergen en Maarn. Binnen de bebouwde kom zijn deze wegen in beheer en eigendom van de gemeente. De N-wegen worden door alle vervoerswijzen gebruikt. Ze vormen de openbaar vervoerverbindingen, het hoofdfietsnet en de belangrijkste ontsluitingswegen voor al het gemotoriseerde verkeer van en naar de A12 en omliggende dorpen en steden. Veelal is er ook sprake van het doorsnijden van het (winkel) centrum van een dorp waardoor er ook nog veel gewandeld en overgestoken wordt.</p> <p>In 2015 is de Langbroekerweg (N227) in Doorn gereconstrueerd. In 2016 is de Hoofdstraat (N225) in Driebergen aangepakt. De dorpsstraat (N225) in Doorn verkeert in een matige staat van onderhoud. Het is noodzakelijk de verharding binnen enkele jaren te vernieuwen. Daarbij is het wenselijk om tegelijkertijd verkeerskundige aanpassingen door te voeren. Voor deze integrale aanpak is het wel financiering nodig.</p> <p>De Dorpsstraat is in 2017 op basis van het wegenbeheerplan voorzien van een nieuwe asfaltverharding. Binnen dat kader is alleen de toplaag vernieuwd. Voor de Dorpsstraat is het wenselijk om de fietsers te scheiden van het autoverkeer. Dit kan mogelijk gerealiseerd worden door de rijbaan te versmallen en op de vrij gevallen ruimte een verhoogd fietspad te realiseren. Wanneer er onvoldoende ruimte over blijft voor een volwaardig trottoir dan kan de "hoofdstraatoplossing" hier ook toegepast worden. Beide fietsoversteekplaatsen op de grens van de bebouwde kom moeten worden verbeterd. Daarnaast moet de voorrangsituaties op zijwegen uniform gemaakt worden. De huidige 30 km zone bij het oude politiekantoor werkt op dit moment niet goed.</p> <p>De meerkosten ten opzichte van het sec uitvoeren van onderhoudsmaatregelen is lastig te bepalen. Een eerste grove inschatting bedraagt dit voor dit project 550.000 euro. Alleen deze meerkosten komen ten lasten van dit uitvoeringsprogramma.</p> <p>De mogelijkheid wordt onderzocht om voor dit project subsidie aan te vragen bij de provincie Utrecht.</p> <p>Evaluatie 2021: De manier van aanpak van de rioolproblematiek is gewijzigd waardoor wegen niet langer meer verwijderd moeten worden. De rioolbuizen zelf blijven liggen en worden van binnenuit gerepareerd/geoptimaliseerd. Deze aanpak zorgt ervoor dat de mogelijkheid om de weg zelf aan te passen binnen rioolwerkzaamheden komt te vervallen. Vanuit wegbeheer is het echter zo dat de in 2017 vernieuwde toplaag inmiddels weer aan vervanging toe is. Binnen die scope kan opnieuw naar dit gebied worden gekeken. In totaal is € 275.000 (excl. subsidies) beschikbaar.</p>	

Project/onderwerp: 14.2 Aanpak grijze wegen Koenestraat Amerongen	Themagroep: Integrale uitvoering
Beleid/project/uitvoeringsproject uitvoeringsproject	Locatie: Amerongen
Korte omschrijving: <p>Grijze wegen zijn wegen waar het principe van duurzaam veilig niet worden gehaald doordat functie, vormgeving en gebruik niet meer in overeenstemming zijn bereikt. Meestal zijn dit wegen die zijn ingericht als woonstraat maar vanuit nature een functie vervullen als wijkontsluitingsweg of een belangrijke verbinding vormen met het buitengebied. Op dit soort wegen is het onveiligheidsgevoel van gebruikers en omwonenden groot.</p> <p>Het gemotoriseerde verkeer rijdt als gevolg van een fout wegbeeld vaak harder dan de toegestane maximum. Op een aantal straten wordt ook meer gebruik gemaakt dan beleidsmatig is toegestaan. In nagenoeg iedere kern komen grijze wegen voor. In de uitvoeringsprogramma zullen een aantal wegen worden opgepakt.</p> <p>De Koenestraat in Amerongen is een goed voorbeeld van een grijze weg. De weg is grotendeels ingericht als woonstraat. Met name de hoeveelheid verkeer vormt hier een afwijking ten opzichte van de norm. De Koenestraat vormt dan ook samen met de Bergweg een belangrijke noord-zuid verbinding over de heuvelrug en de belangrijkste ontsluiting van Amerongen noord richting de N225. De Koenestraat is dan ook meer een wijkontsluitingsweg dan een erftoegangsweg. Bij de vaststelling van de categorisering in het GVVP is hierover veel discussie gevoerd. Uiteindelijk is vastgesteld dat de Koenestraat een erftoegangsweg is. Daarbij moet nu wel geaccepteerd worden dat de hoeveelheid verkeer niet terug gedrongen kan worden, bij gebrek aan goede alternatieven.</p> <p>De verkeersmaatregelen op de Koenestraat zijn wisselend en zeker niet altijd logisch. Het is wenselijk om rust te brengen in het aantal type maatregelen en zodanig dat de snelheid van het verkeer iets constanter wordt en dat voetgangers veilig gebruik kunnen maken van de Koenestraat. Er is een motie aangenomen om samen met de bewoners te kijken welke aanpassingen er op de Koenestraat doorgevoerd moeten worden om een veiligere weg te krijgen. Dit plan wordt in 2019 ontwikkeld en kan in 2021 tot uitvoering worden gebracht.</p> <p>Evaluatie 2021: Dit project is binnen beschikbaar gesteld budget gerealiseerd in 2019.</p>	

Project/onderwerp: 15.1 Ongelijkvloerse spoor kruising Maarsbergen	Themagroep: Grote infrastructuur
Beleid/project/uitvoeringsproject uitvoeringsproject	Locatie: Maarsbergen
<p>Korte omschrijving:</p> <p>De huidige spoor kruising van de N226 in Maarsbergen kent een beperkte capaciteit en is onveilig. De opgave is om het spoorongelijkvloers te kruisen en de N226 aan te laten sluiten op de bestaande hondekluifrotonde van de A12. Provincie en gemeente zijn in gesprek hoe de N226 door/langs Maarsbergen moet lopen. Doelstelling van het project is in ieder geval de leefbaarheid van Maarsbergen te verbeteren en de doorstroming van het verkeer op de N226 te verbeteren.</p> <p>Evaluatie 2021:</p> <p>Op 26 januari 2017 heeft uw raad besloten de west variant met afgesloten Tuindorppweg als voorkeursvariant voor deze spooronderdoorgang aan te merken en hiervoor 2,5 miljoen euro beschikbaar te stellen. In maart 2017 heeft Provinciale Staten (PS) dezelfde variant ook vastgesteld als voorkeursvariant voor de spooronderdoorgang N226 Maarsbergen. PS heeft op 10 december 2018 het budget voor het project vastgesteld. Op dat moment heeft PS tevens een motie aangenomen waarin Gedeputeerde Staten (GS) wordt gevraagd een Q-team aan te stellen (kwaliteitsteam dat adviseert over de ruimtelijke kwaliteit) en het Q-Team de opdracht te geven om, gelet op de verschillende belangen en de beschikbaar gestelde middelen, samen met de inwoners van Maarsbergen tot een zo breed mogelijk gedragen voorstel voor inpassing te komen. En om op basis van die resultaten zo spoedig mogelijk met een voorlopig ontwerp te komen, waarin de inwoners duidelijkheid krijgen over de inpassing van dit project. Dit besluit van PS sluit aan op de motie van uw raad van 8 maart 2018 met betrekking tot de participatieve aspecten, meer hierover onder het kopje participatie.</p> <p>Naar aanleiding van de hierboven genoemde afspraken heeft de provincie Utrecht het voorontwerp inpassingsplan “Spooronderdoorgang N226 Maarsbergen” opgesteld. Conform planning is het voorontwerp inpassingsplan op 10 december 2019 door GS vastgesteld, waarna het plan van 20 december 2019 t/m 31 januari 2020 ter inzage heeft gelegen. Inmiddels is de planologische procedure volledig afgerond en wordt hard gewerkt aan de voorbereiding van de realisatie. De werkzaamheden aan kabels en leidingen zijn in volle gang en de bomenkap heeft ook plaatsgevonden. Op basis van de huidige planning zou dit project in 2026 moeten zijn afgerond.</p>	

4 Conclusie

4.1 Inleiding

Zoals al in hoofdstuk 1 is aangegeven zijn de ambities en de middelen sinds de vaststelling van het GVVP en de bijbehorende uitvoeringsprogramma's niet in evenwicht geweest. In het GVVP zijn veel ambities uitgesproken. Dit hoort ook zo in een beleidsrapport. In het uitvoeringsprogramma is het destijds concreet gemaakt door aan de ambities uitvoeringsmaatregelen te koppelen incl. de financiële consequenties. Helaas is het om uiteenlopende redenen niet gelukt om de middelen te koppelen aan deze ambities, waardoor een duidelijke scheefgroei is ontstaan. De ambities zijn vele malen hoger dan de (financiële) middelen. Uit hoofdstuk drie is wel gebleken dat er de afgelopen jaren toch veel is gerealiseerd van de ambities.

De opgave voor deze herijking van het uitvoeringsprogramma 2017-2021 is om de ambitie en de middelen wel in evenwicht te brengen. In de voorgaande hoofdstukken hebben we al uitgebreid stil gestaan bij de diverse projecten. In dit hoofdstuk zullen we vooral stil staan bij de beschikbare financiële middelen en ambtelijke capaciteit in relatie tot de projecten waarvan wij vinden dat deze ondanks de beschreven bezuinigingsopgave uit hoofdstuk één toch doorgang moeten vinden. Wanneer de ambities en de middelen in onbalans zouden blijven, worden er geen keuzes gemaakt en zullen we over een paar jaar moeten concluderen dat er van onze ambities minder is gerealiseerd dan voor ogen stond.

4.2 Financiële middelen

De financiële middelen zijn binnen de lopende begroting beperkt. Aanvankelijk was er een bedrag van € 7.769.000 beschikbaar gesteld. Door de financiële positie van de gemeente is binnen dit bedrag bezuinigd. Het beschikbaar gestelde krediet werd teruggebracht tot € 3.013.517. Tot op heden is € 1.750.903,- aan projecten uitgegeven (voorbereiding en realisatie van projecten). De beschikbare bestedingsruimte van de investeringskredieten is € 1.262.614,-. Dit bedrag is onderverdeeld in onderstaande projecten met de bijhorende nog beschikbare bedragen.

- 5.3a Opwaarderen fietspaden – Veenseweg € 462.000,-
- 7.1 Veiligheid en leefbaarheid buitengebied verbeteren € 398.614,-
- 9.3 Schoolomgevingen € 52.000,-
- 12.5 Verbinding groene entree en oude dorp Amerongen € 50.000,-
- 14.1b Integrale reconstructie N-wegen Dorpsstraat Doorn € 300.000,-

In de onderstaande paragraaf geven wij aan hoe wij met deze restantbudgetten willen omgaan.

4.3 Nieuwe ontwikkelingen en inzichten

Op 15 juli 2019 heeft de gemeente een intentieovereenkomst ondertekend teneinde een doorfietsroute te realiseren tussen Utrecht Science Park (USP) en Veenendaal. Het merendeel van deze route binnen onze gemeente loopt via de N225 (vanaf Driebergen tot en met Amerongen en vervolgens via de Amerongse bossen (Veenseweg) naar Veenendaal). Afgesproken is dat iedere wegbeheerder zich inzet voor realisatie van deze route binnen haar areaal. De doorfietsroute zou in 2023 gereed moeten zijn.

Om het voor gemeenten financieel beter haalbaar te maken, stelt de provincie voor de gemeentelijke deeltracés een subsidie beschikbaar van 65% van de te maken kosten van die deeltracés.

De doorfietsroute sluit naadloos aan op de gemeentelijke beleidsambities voor wat betreft de fiets. Tevens heeft de raad een motie aangenomen met betrekking tot integratie van het fietspad van de toekomst binnen de gemeente. Ook binnen Provinciale Staten is een vergelijkbare motie aangenomen. Dit aspect wordt binnen het project van de doorfietsroute Utrecht – Veenendaal bekeken. Gezien deze belangen is het legitiem om de budgetten van project 5.3a Opwaarderen fietspaden – Veenseweg € 462.000,-, 14.1b Integrale reconstructie N-wegen Dorpsstraat Doorn € 300.000,- en een deel van het budget, € 143.000,-, van project nr. 7.1 Veiligheid en leefbaarheid buitengebied verbeteren te combineren tot een nieuw project nr. 5.8 Doorfietsroute Utrecht – Veenendaal met een totaal budget ter waarde van € 905.000,-. In combinatie met de subsidieregeling van de provincie (65% van de kosten voor rekening van de provincie en 35% van de kosten voor rekening van de gemeenten) is er dan in totaal € 2.585.714,- beschikbaar voor de realisatie van de deeltracés binnen de gemeente Utrechtse Heuvelrug in het kader van de doorfietsroute Utrecht – Veenendaal. Het meest actuele kostenberekening van de provincie laat zien dat de kosten voor het deeltracé over de Utrechtse Heuvelrug op € 3.684.095,- uitkomt. Dit zou zich laten vertalen naar een investering voor de gemeente van € 1.289.433,-. In relatie tot de eerder voorgestelde bijdrage van € 905.000,- in dit project is er dus sprake van een mogelijk tekort van € 384.433,-. “Mogelijk” omdat in dit stadium van het project nog niet alle risico’s volledig inzichtelijk zijn en wel in de kostenberekening zijn opgenomen. De provincie is op de hoogte van dit verschil tussen wat mogelijk nodig is aan middelen en wat de gemeente kan bijdragen. Binnen het project zijn mogelijkheden tot versoering en afhankelijk van de onder andere de resultaten uit de aanbesteding zal hiertoe worden overgegaan. Als gemeente houden wij daarom vast aan de bijdrage van € 905.000,-.

Voor de doelen uit project nr. 7.1 Veiligheid en leefbaarheid buitengebied blijft een bedrag beschikbaar van € 255.614,-. Ook voor dit bedrag geldt dat enkel alleen voor een deel van de strikt noodzakelijke maatregelen kunnen worden genomen om het sluipverkeer in de buitengebieden te weren. Om alle noodzakelijke maatregelen in alle buitengebieden te kunnen nemen, is in totaal € 301.000,- nodig. Ook hiervoor geldt dus een verschil van € 45.386,-. Het is voor dit project mogelijk om subsidie aan te vragen binnen het kader van het Strategisch Plan Verkeersveiligheid. De gemeente heeft onlangs een intentieverklaring ondertekend die aanspraak op deze subsidieregeling mogelijk maakt. Het subsidiepercentage ligt op 50%. Een mogelijke oplossing voor dekking van dit tekort ligt in de aanvraag van deze aanvullende subsidie tot een ingeschat bedrag van € 100.000. Er is echter nog geen uitsluitsel te geven over de uitkomst van een dergelijke aanvraag. Daarnaast gaat het om een raming van de financiële omvang van de projecten, waarvan het financieel verloop nauwlettend wordt gemonitord.

4.4 Projectenlijst op basis van de nieuwe ontwikkelingen en inzichten

12.5	Verbinding groene entree en oude dorp Amerongen	€ 50.000,-	
5.8	Doorfietsroute Utrecht – Veenendaal		€ 905.000,-
7.1	Veiligheid en leefbaarheid buitengebied verbeteren		€ 301.000,-
9.3	Schoolomgevingen		€ 52.000,-
12.5	Verbinding groene entree en oude dorp Amerongen	€ 50.000,-	
Totaal			€ 1.308.000