

Aan: Gemeente Utrechtse Heuvelrug t.a.v. de Gemeenteraad en het College van B&W  
Postbus 200  
4940 AE Doorn

Betreft: Verkeers(on)veiligheid Langbroekerdijk

Driebergen-Rijsenburg, 17 januari 2024

Geachte Gemeenteraad en College,

De Langbroekerdijk heeft een urgent verkeersprobleem: gemotoriseerd verkeer rijdt er veel te hard en de (toenemende) verkeersdruk is te hoog. Dit betreft vooral het deel van de Langbroekerdijk onder Driebergen, vanaf de Zuwe tot aan de Rijnseweg.

Dagelijks gevaarlijke situaties zijn het gevolg en resulteren in een hoog aantal ongelukken. Schoolgaande kinderen, recreanten, fietsende forensen, sporters en bewoners: ze lopen een te hoog risico tussen het gemotoriseerd verkeer op de Langbroekerdijk.

De komende periode neemt u beslissingen over de verdeling van het Amendement Mobiliteit budget en wordt er een nieuw Mobiliteitsplan (GVVP) opgesteld. Als bewoners vragen wij het college nu om definitieve, structurele oplossingen voor de Langbroekerdijk.

Al sinds 2010 worden er voor de Langbroekerdijk oplossingen aangekondigd: o.a. GVVP 2010, Omgevingsvisie 2030, GVVP 2017 & Omgevingsvisie 2040. En in 2021 heeft Royal HaskoningDHV op verzoek van de gemeente een uitgebreid rapport geschreven over de verkeerssituatie in het buitengebied, waarin zowel de problematiek op de Langbroekerdijk wordt erkend, als dat er concrete oplossingen worden aangedragen.

In 2022 zijn er enkele praktische maatregelen getroffen (geluidsvol asfalt om automobilisten langzamer te laten rijden, bermtegels en brede fietsstroken). Die hielpen niet, sterker nog, ze verergerden de problematiek (zie hierna). Het is inmiddels 2024 en de situatie verslechtert zienderogen. Wat ons betreft wordt er niet wederom een onderzoek aangekondigd, maar wordt er nu overgegaan tot realisatie van de plannen die al jaren (soms zelfs decennia) klaarliggen.

Als bewoners vragen we u om in 2024, conform aangekondigde plannen, in te grijpen op de Langbroekerdijk, waarbij een veilige omgeving wordt gecreëerd, die uitnodigt tot fietsen en wandelen en die bijdraagt aan de realisatie van het stiltegebied dat deze weg doorkruist.

*In de rest van deze brief zullen we de problematiek met meer details toelichten.*

## ***De Langbroekerdijk: Verkeersproblemen, Recreatie en Stilte/Natuur***

Het Langbroekerweteringgebied is een van de fraaie stukken natuur die onze gemeente rijk is. Het is het enige provinciale *stiltegebied* dat direct aansluit aan het Nationaal Park en is rijk aan fauna en een karakteristieke flora. Bovendien verfraaien de Stichtse Lustwarande op een sfeervolle wijze het bijzondere landschap. Het is dan ook niet verwonderlijk dat het gebied door de gemeente aangewezen is als bijzonder recreatiegebied.

Maar het Langbroekerweteringgebied wordt doorkruist door de Langbroekerdijk en zowel bewoners als recreanten en (fietsende) forensen ervaren op dagelijkse basis dat de verkeersveiligheid hier vaak ver te zoeken is. Enkele voorbeelden:

- De dijk is smal, fietsers hebben geen afgescheiden pad en worden weggedrukt.
- De bermtegels die als uitwijkmogelijkheid zijn aangelegd naast de weg, zakken weg waardoor fietsers met hun banden klem komen te zitten en vallen.
- Wandelaars moeten op het asfalt lopen en worden rakelings gepasseerd of weggetoeterd.
- Het gemotoriseerd verkeer rijdt (veel) te hard, ondanks het geluidsvolle asfalt.
- De witte berm paaltjes helpen niet, worden kapotgereden en meerdere malen per week herplaatst (structurele onkosten).
- Het aantal gemotoriseerde verkeersbewegingen neemt bovendien toe.
- We zien een toename van zwaar vrachtverkeer.
- En de geluidsoverlast is sterk toegenomen door de bermtegels en het type asfalt.

Het resultaat zijn jaarlijks veel grote en kleine ongelukken en op dagelijkse basis gevaarlijke situaties tussen wandelaar/fietser en gemotoriseerd verkeer.

### **A. Te veel verkeer wat te hard rijdt**

#### *1 op de 7 auto's rijdt harder dan 80km/u*

De maximumsnelheid op de Langbroekerdijk is 60 km/u. Toch rijdt 85% van het gemotoriseerde verkeer tot 80km/u en 15% (1 op de 7) rijdt zelfs nóg harder! (Dit betreft de zogenaamde 'V85 snelheid' die in opdracht van de Gemeente Utrechtse Heuvelrug in 2021 is vastgesteld door Royal HaskoningDHV op basis van openbare floating car data<sup>1</sup>).

#### *Toenemende verkeersdruk*

Waar in 2011 dagelijks 1.200 auto's<sup>2</sup> over de Langbroekerdijk reden, is dat aantal in 2018 verdubbeld tot 2.400<sup>3</sup>. De daaropvolgende 6 jaren is de verkeersdruk verder toegenomen en met de nieuwbouwplannen van de ons omringende gemeentes lijkt deze te blijven groeien.

---

<sup>1</sup> Maatregelen doorgaand verkeer buitengebied Utrechtse Heuvelrug (Royal HaskoningDHV, 2021) – Zie bijlage 1

<sup>2</sup> Evaluatie van de akoestische kwaliteit van stiltegebieden in de provincie Utrecht (dBvision, 2019) – Zie bijlage 2

<sup>3</sup> Maatregelen doorgaand verkeer buitengebied Utrechtse Heuvelrug (Royal HaskoningDHV, 2021) – Zie bijlage 1

## Veel ongelukken

CROSS (een samenwerking van de politie, Verbond van Verzekeraars en VIA) registreert de officiële ongevallen- en snelheidsdata en maakt deze beschikbaar via [www.bliq.report](http://www.bliq.report). De navolgende link geeft de dramatische score voor de Langbroekerdijk<sup>4</sup> weer:  
[https://www.bliq.report/nl-NL/NLD/2023\\_06/1\\_1511/1\\_907739830#52.0336/5.2703/14.0574](https://www.bliq.report/nl-NL/NLD/2023_06/1_1511/1_907739830#52.0336/5.2703/14.0574).

Om dit verder te onderstrepen: in 2023 vonden er op de Langbroekerdijk 6 ongelukken met letsel plaats waar een ambulance aan te pas moest komen:  
<https://alarmeringen.nl/search/?q=langbroekerdijk>.

## **B. Geen ruimte voor recreatie**

De gemeente heeft het Langbroekerweteringgebied de afgelopen decennia in diverse gebiedsvisies<sup>5</sup> aangewezen als belangrijk recreatiegebied en veel fietsers en wandelaars weten het gebied dan gelukkig ook goed te vinden via een rijkdom aan fietsroutes (waaronder de landelijke Midden-Nederlandroute), wandelroutes en klompenpaden. Dat is iets waar we als bewoners blij mee zijn en trots op zijn, maar in de praktijk krijgen recreanten op de Langbroekerdijk helaas niet de ruimte: wandelaars hebben geen andere optie dan lopen op het asfalt bij het autoverkeer, en ook fietsers hebben geen afgescheiden fietspad en delen het asfalt met gemotoriseerd verkeer.

Om van het Langbroekerweteringgebied een volwaardig recreatiegebied te maken (PlanMER 2021<sup>6</sup>: “We onderzoeken de mogelijkheid van het vergroten van het Nationaal Park Utrechtse Heuvelrug met deze gebieden.”) zal de gemeente op de Langbroekerdijk meer ruimte moeten creëren voor wandelaars en fietsers.

## **C. Lawaai in een Stiltegebied**

In de gehele provincie Utrecht zijn in totaal 14 stiltegebieden aangewezen, waaronder het gebied ‘Beverweerd-Rijsenburg’. Dit 1607 hectare grote stiltegebied heeft veel waardevolle natuur en is (deels) ook onderdeel van het Natuurnetwerk Nederland (NNN) en het Nationaal Landschap Rivierengebied. Het doel van de toewijzing van dit gebied is het beschermen van de stilte voor mens en natuur. De bezoeker kan de natuur en het landschap zo nog beter beleven en bovendien heeft dit positieve effecten op de gezondheid<sup>7</sup>.

De nieuwe Omgevingswet (van kracht per 1 januari j.l.) onderstreept het belang van stiltegebieden in artikel 9.24 e.v.<sup>8</sup>. De nieuwe Omgevingswet vereist bovendien van lokale overheden voor 18 juli 2024 een *actieplan* waarin conform de Europese richtlijn Environmental Noise Directive (END) in detail is uitgewerkt hoe een stiltegebied binnen de eigen regio beschermd zal worden.

---

<sup>4</sup> Zie bijlage 3 voor de CROSS-score van de Langbroekerdijk

<sup>5</sup> O.a. de Omgevingsvisies van de Gemeente Utrechtse Heuvelrug 2030 en 2040

<sup>6</sup> PlanMER en Passende Beoordeling Omgevingsvisie Utrechtse Heuvelrug (Tauw, 2021) – Zie bijlage 4

<sup>7</sup> <https://www.provincie-utrecht.nl/onderwerpen/gezonde-en-veilige-leefomgeving/geluid/stiltegebieden>

<sup>8</sup> <https://zoek.officielebekendmakingen.nl/prb-2023-14372.pdf>

De norm in het Environmental Noise Directive is een gemiddeld geluidsniveau van 35 decibel (db) op 50 meter van een enkele bron. Maar het stiltegebied Beverweerd-Rijsenburg wordt doorsneden door de Langbroekerdijk<sup>9</sup> en de hoeveelheid en de snelheid van het gemotoriseerd verkeer hebben een sterk negatieve invloed: Voor een auto die 60 km/u rijdt kan op 50 meter een geluidsniveau van 67db verwacht worden. Van een auto die 80 km/u rijdt kan op 50 meter een geluidsniveau van 72db verwacht worden<sup>10</sup>. Met de wetenschap dat op de Langbroekerdijk in 2018 al meer dan 2.400 voertuigen per etmaal van de weg gebruik maakten, is het duidelijk dat de END richtlijnen fors worden overschreden.

Het type asfalt en elementen als (lawaaige) bermtegels hebben uiteraard ook invloed op de gemiddelde geluidsniveaus. Ter vergelijking: zodra men de gemeentelijke grens richting Odijk passeert, valt direct op dat er stiller asfalt ligt. Gaat men in tegengestelde richting via de dijk en Sterkenburg naar Driebergen dan valt ook op de Sterkenburgerlaan het stillere asfalt op.

### ***Veel plannen, geen resultaten***

De Langbroekerdijk kent een lange geschiedenis van verkeersproblematiek. En al zo +/- 15 jaar worden er oplossingen aangekondigd:

GVVP (2010): “Het capaciteitsprobleem op deze wegen leidt tot een onevenredige belasting van wegen in het buitengebied (o.a. Langbroekerweteringgebied). De verkeersveiligheid en de leefbaarheid worden hiermee aangetast.” “Wanneer de gebiedsontsluitingswegen voldoende doorstroming kunnen bieden, kan het buitengebied, daar waar dat nog nodig is, autoluw worden gemaakt. Hierbij zullen de bestaande stiltegebieden het uitgangspunt zijn.” “De situatie rondom Langbroekerweteringgebied vraagt om maatregelen voor zowel mens als dier. Om die reden is in dit GVVP aangegeven dat deze gebieden autoluw moeten worden gemaakt.” “Andere wegen waar het conflict tussen de wandelende of fietsende recreant / toerist met het gemotoriseerde verkeer ontstaat zijn de Langbroekerdijk. Hierbij wordt gedacht aan snelheidsbeperkende maatregelen.”

Structuurvisie 2030 (2010): “Negatieve effecten autoverkeer zoveel mogelijk beperken: het Langbroekerweteringgebied verkeersluw.” “Met name het gevoel van onveiligheid dient daarbij aangepakt te worden door de hoeveelheid en de snelheid van het autoverkeer aanzienlijk te verminderen.”

Tauw PlanMER (2021): “We gaan recreatie beter faciliteren en verspreiden over de gemeente. Dat doen we door het Langbroekerweteringgebied en de noordelijke flank autoluw te maken, en wandel- en fietsverkeer te faciliteren.” “Er zijn grote verkeersstromen op de hoofdwegen binnen de gemeente. Het capaciteitsprobleem op deze wegen leidt tot een onevenredige belasting van wegen in het buitengebied (o.a. Langbroekerweteringgebied). De verkeersveiligheid en de leefbaarheid worden hiermee aangetast.

---

<sup>9</sup> De Langbroekerdijk door stiltegebied Beverweerd/Rijsenburg – Zie bijlage 5

<sup>10</sup> [https://dgm.nl/wp-content/uploads/2022/12/Geluid\\_artikel-wegverkeerslawaaai-Bakermans-DGMR.pdf](https://dgm.nl/wp-content/uploads/2022/12/Geluid_artikel-wegverkeerslawaaai-Bakermans-DGMR.pdf) & [https://nl.wikipedia.org/wiki/Geluidsvoortplanting\\_\(lijnbron\)](https://nl.wikipedia.org/wiki/Geluidsvoortplanting_(lijnbron))

Omgevingsvisie 2040 (2023): “Doorgaand verkeer buiten de N227 willen we voorkomen.”  
“We gaan voor verbetering en uitbreiding van de recreatiemogelijkheden voor wandelaars en fietsers.”

Kortom, er worden al ruim 15 jaar plannen gemaakt, ondersteund door verschillende onderzoeken. Het is nu tijd voor uitvoering!

### ***Wat wij vragen: structurele aanpassingen***

*Alleen bestemmingsverkeer op de Langbroekerdijk (De Zuwe tot aan de Rijnseweg)*

Het autoluw maken van de Langbroekerdijk zoals opgenomen in het GVVP 2010 en de Omgevingsvisies van 2030 en 2040 sluiten volledig aan bij het onderzoek dat Royal HaskoningDHV voor de gemeente heeft uitgevoerd. Een autoluwe Langbroekerdijk met een maximum snelheid van 30 km/u zou een win-win-win situatie realiseren: verkeersveiligheid, ruim baan voor recreanten en de vereiste stilte voor dit fraaie natuurgebied. Bovendien is het de verwachting dat meer lokaal bestemmingsverkeer de fiets pakt (fiets forensen), waarmee mobiele duurzaamheid een vierde ‘win’ aan de oplossing toevoegt.

Wij als bewoners staan volledig achter een autoluwe Langbroekerdijk. Wij realiseren ons dat dit infrastructurele consequenties kan hebben, maar wellicht is een test periode voor alle betrokkenen een mogelijkheid om het effect van een maatregel in de praktijk te ervaren. Vaak is zo’n testperiode redelijk eenvoudig en goedkoop te realiseren.

*60 km/u = 60 km/u!*

Op z’n minst vragen wij dat de huidige snelheidslimiet van 60 km/u wordt afgedwongen. Waarom accepteert het college een V85 snelheid van 80 km/u op de Langbroekerdijk? Onzes inziens zou dit risico op ernstige verkeersongelukken echt onacceptabel moeten zijn. De Langbroekerdijk nodigt nu uit tot te hard rijden door de lange rechte lijnen en de optische extra breedte door de bermtegels. Om de maximale snelheid af te dwingen zijn of wel technische aanpassingen noodzakelijk, zoals een trajectcontrole (tegenwoordig ook op lokale wegen toegepast), of infrastructurele aanpassingen, zoals een apart fietspad of versmallingen i.c.m. passeervakken.

Ten voorbeeld: Wanneer de CROSS-data van de Rijnseweg (het verlengde van de Langbroekerdijk) wordt vergeleken met de Langbroekerdijk, dan valt op dat hier minder hard wordt gereden en het aantal ongelukken lager is. Op de Rijnseweg wordt verkeer gedwongen om enkele slaloms te maken, wat de snelheid afremt en de lange rechte stukken visueel breekt. Daarbij zijn er op dit deel geen bermtegels, wat het verkeer voorzichtiger doet rijden.

### ***Uitnodiging***

Wij denken dat de onveilige situatie op de Langbroekerdijk op basis van *objectieve criteria* nadrukkelijk op de agenda zou moeten staan bij de uitvoering van het Amendement Mobiliteit en bij het opstellen van het aankomende nieuwe Mobiliteitsplan. Onzes inziens betreft het een dermate onveilige situatie dat er niet hoeft te worden gewacht op

onderhoudswerkzaamheden (Het GVVP<sup>11</sup>: “projecten waar de functie, inrichting en gebruik van de weg niet in overeenstemming met elkaar zijn.....dat deze projecten niet kunnen wachten op onderhoudswerkzaamheden, maar op afzienbare termijn aanpassing behoeven”).

Wij zien en ervaren als bewoners dagelijks de gevaarlijke situaties op de dijk en maken ons grote zorgen over de veiligheid van mens en dier. Ook gunnen wij recreanten op ‘onze’ dijk een meer plezierige ervaring. Wij hebben ons om deze reden georganiseerd en zouden graag verder met u in gesprek gaan over de verschillende manieren waarop de veiligheid en leefbaarheid verhoogd kunnen worden.

Hierbij onze uitnodiging om op de Langbroekerdijk samen verder te praten over de mogelijkheden en de kansen in dit unieke gebied.

Met vriendelijke groet,

Albert Froom (Langbroekerdijk/Broekweg 2)

Annelous Vrancken (Langbroekerdijk 2c)

Arno Grünbauer (Langbroekerdijk 9)

Astrid Steenhuisen (Langbroekerdijk 27b)

Ben Schothorst (Langbroekerdijk 25)

Bianca Kenters (Langbroekerdijk 8)

Erik Steenhuisen (Langbroekerdijk 27b)

Erna Greep (Langbroekerdijk 19)

Frietzen Grünbauer-Felius (Langbroekerdijk 9)

Jenny Froom (Langbroekerdijk/Broekweg 2)

Kaat Biesewijs (Langbroekerdijk 8a)

Leen Doeve (Langbroekerdijk 23a)

Marien Greep (Langbroekerdijk 19)

Marije Bakker (Langbroekerdijk 15a)

*(vervolg op volgende pagina)*

---

<sup>11</sup> Gemeentelijk Verkeers- en Vervoersplan (2010) - 14.2 projecten en financiering punt 4

Mewis Breij (Langbroekerdijk 23)

Mirjam Deen (Langbroekerdijk 6)

Moniek Dikhooff (Langbroekerdijk 25)

René van de Waerd (Langbroekerdijk 17)

Sander Scholten (Langbroekerdijk 15a)

Simon van de Vendel (Langbroekerdijk 8)

Tineke Booi (Langbroekerdijk 23a)

Willemijke de Vroom (Langbroekerdijk 23)

Wilma van de Waerd-de With (Langbroekerdijk 17)

Wim Kramer (Langbroekerdijk 6)

Willem Mandersloot (Langbroekerdijk 21)

Bijlage 1 - Maatregelen doorgaand verkeer buitengebied Utrechtse Heuvelrug (Royal HaskoningDHV, 2021)

Bijlage 2 - Evaluatie van de akoestische kwaliteit van stiltegebieden in de provincie Utrecht (dBvision, 2019)

Bijlage 3 - De CROSS-score van de Langbroekerdijk

Bijlage 4 - PlanMER en Passende Beoordeling Omgevingsvisie Utrechtse Heuvelrug (Tauw, 2021)

Bijlage 5 - De Langbroekerdijk door stiltegebied Beverweerd/Rijsenburg