



Raadsvoorstel

Onderwerp

Uitvoeringsagenda Mobiliteit Verbetering fietsinfrastructuur Hamersveldseweg Zuid
- Hamershof (incl. Kruispunt Burgemeester van der Postlaan).

1. Aanleiding

Op 30 september 2021 heeft de gemeenteraad van Leusden het Mobiliteitsplan 'Leusden kijkt vooruit' vastgesteld. Dit plan bevat de koers die de gemeente richting 2030 zal varen als het gaat om verkeer en vervoer. Dit raadsvoorstel gaat over de verbetering van de Hamersveldseweg tussen de Grastrogerijweg en Burgemeester van der Postlaan. Op 28 oktober 2025 heeft het college besloten een 24/7 geslotenverklaring in beide rijrichtingen voor motorvoertuigen (uitgezonderd Landbouw- of bosbouwtrekkers met landbouw- of bosbouwaanhangwagens) in te stellen op de Hamersveldseweg t.h.v. de Grastrogerijweg en een ontheffingsregeling vast te stellen voor deze verkeersmaatregel.

2. Wettelijke grondslag

het Mobiliteitsplan 'Leusden kijkt vooruit' 2021
Uitvoeringsagenda Mobiliteit 2023

3. Beoogd effect/ bestuurlijk kader

Met dit voorstel wordt uitvoering gegeven aan de geprioriteerde maatregelen uit de uitvoeringsagenda mobiliteit voor de Hamersveldseweg (Zuid).

4. Deadlines

De subsidie van de Provincie Utrecht moet vóór 25 maart 2027 zijn besteed.

De subsidie van het Rijk moet vóór 31 december 2028 zijn besteed.

Er moeten (verkeers) maatregelen getroffen worden vóór Tabaksteeg-Zuid gerealiseerd gaat worden, maar omdat ook gemeenten om ons heen groeien en de leefbaarheid, verkeersveiligheid en capaciteit van de Hamersveldseweg (Zuid) onder druk komt te staan.

5. Voorstel

1. Instemmen met het herinrichten van de Hamersveldseweg (tussen de Grastrogerijweg en de Burgemeester van der Postlaan) tot fietsstraat.
2. Instemmen met de herinrichting van het kruispunt Hamersveldseweg – Burgemeester van der Postlaan. (variant 1A of 1B verbreden midden geleiders).
3. Instemmen met het plaatsen van een handhavingscamera.
4. Instemmen met het verwijderen van het project Hamersveldseweg t.h.v. de Hamershof (Burgemeester van der Postlaan – Noorderinslag) van de lijst met geprioriteerde projecten en dit wegvak op een later moment gecombineerd met wegonderhoud herinrichten tot fietsstraat.



5. Een uitvoeringskrediet beschikbaar stellen van €2.513.000,-
6. Een investeringskrediet van € 18.000 voor een camerasysteem beschikbaar stellen en de jaarlijkse kosten ad € 10.000 (afschrijving, beheer en onderhoud) m.i.v. 2026 ten laste brengen van het begrotingsresultaat.
7. De begrotingswijziging 2025-1037 vaststellen.

6. Argumenten

1. Bewoners van de Hamersveldseweg (tussen de Burgemeester van der Postlaan en de Grasdrogerijweg, hierna Hamersveldseweg Zuid) en directe omgeving hebben aangedrongen op maatregelen om de (verkeers) overlast aan te pakken. Zij vinden dat de Hamersveldseweg, die als erftoegangsweg is aangewezen, niet geschikt is om deze toestroom adequaat te kunnen verwerken. Zij beschouwen dit oneigenlijk gebruik als een aantasting van de leefbaarheid in dit deel van Leusden.

2. In het Mobiliteitsplan “Leusden kijkt vooruit” (vastgesteld op 30 september 2021 door de gemeenteraad) is vastgesteld dat de Hamersveldseweg is aangewezen als hoofdfietsroute. Voor fietsverkeer is dit de snelste en kortste noord-Zuid verbinding binnen de kern Leusden. Ook maakt deze verbinding onderdeel uit van het regionale hoofdfietsnetwerk. Het gebruik van deze route door fietsers is beduidend minder dan je van deze directe verbinding zou mogen verwachten. Ons hebben signalen bereikt dat sommige fietsers deze route mijden omdat zij zich hier niet veilig voelen. Dit komt in belangrijke mate door het hoge aantal auto's. Ook de snelheid van het autoverkeer is voor fietsers een reden om deze weg te mijden.

3. In het Mobiliteitsplan “Leusden kijkt vooruit” staat dat het gebruik van de fiets, zeker als vervoermiddel bij binnengemeentelijke verplaatsingen, gestimuleerd moet worden. In het mobiliteitsplan is daarbij de ambitie uitgesproken dat je binnen Leusden eerder met de fiets dan met de auto je bestemming moet kunnen bereiken. En dat kan alleen wanneer fietsers een bevoorrechte positie krijgen.

4. In de verkeerskundige onderzoeken wordt een grenswaarde geadviseerd van maximaal 3000 motorvoertuigen per etmaal op de huidige inrichting van de Hamersveldseweg Zuid. Er rijden nu, ondanks de (07.00h -09.00h) spitsgeslotenverklaring in noordelijke rijrichting, gemiddeld 3200-3500 motorvoertuigen per etmaal op de Hamersveldseweg Zuid. Hiervan zijn gemiddeld 1.745 motorvoertuigen doorgaand verkeer zonder bestemming aan de Hamersveldseweg Zuid.

5. De Hamersveldseweg Zuid zit daarmee op de grens van het maximum aantal gewenste motorvoertuigen per etmaal. Dit heeft een negatief effect op de verkeersveiligheid. De verwachting is dat met de verdere groei van het verkeer in de gemeente Leusden (zoals Tabaksteeg-Zuid, maar ook groei uit Woudenberg en andere gemeenten om ons heen) de verkeersdruk op de Hamersveldseweg Zuid verder gaat toenemen. Dit zal leiden tot verdere verslechtering van de verkeersveiligheid.

6. Er zijn daarom verschillende varianten onderzocht hoe de Hamersveldseweg Zuid veiliger gemaakt kan worden voor fietsers. Varianten zoals verbreden van de weg met formele fietsstroken en de aanleg van een vrijliggend fietspad zijn niet onderzocht. Dit omdat de ruimte hier niet voor aanwezig is; woningen staan te dicht op de weg of de bomenrijen moeten wijken. Er is dus geen groei meer mogelijk voor het autoverkeer en er moeten maatregelen



getroffen worden om ervoor te zorgen dat het autoverkeer niet verder groeit. Tezamen met de ambitie om het fietsklimaat te verbeteren is de variant met het instellen van een 24/7 geslotenverklaring voor motorvoertuigen en herinrichting tot fietsstraat de meest geschikte optie gebleken.

7. Er is een ontheffingsregeling door het college vastgesteld voor bewoners en brandweervrijwilligers. Landbouw- of bosbouwtrekker met landbouw- of bosbouwaanhangwagen zoals beschreven in artikel 1.1 van de Regeling Voertuigen worden als gehele voertuigcategorie T & C uitgezonderd van de geslotenverklaring in het verkeersbesluit. Door toepassing van de ontheffingsregeling benutten we de restcapaciteit van een fietsstraat optimaal, hebben deze bewoners tenminste twee ontsluitingsroutes en belasten we de Groene Zoom het minst met extra verkeer.

8. In het verkeerskundig onderzoek is ook onderzoek gedaan naar de beste locatie voor de knip. Hierbij zijn de varianten van de huidige locatie en een alternatieve locatie (ter hoogte van de Zuiderinslag) met elkaar vergeleken. De variant ter hoogte van de huidige spitsgeslotenverklaring is de beste optie gebleken, deze locatie scoort beter op de onderdelen bereikbaarheid van de Hamershof en bereikbaarheid van bedrijventerrein Paardenmaat en andere ondernemingen. Deze blijven dan direct bereikbaar voor de meeste inwoners van gemeente Leusden.

9. Doorgaand verkeer dat nu over de Hamersveldseweg Zuid rijdt moet gaan omrijden. De omrijroute via de Groene Zoom kan dit verkeer in de bestaande situatie goed verwerken. Wel is het noodzakelijk dat zodra Tabaksteeg-Zuid ontwikkeld gaat worden dat het kruispunt Groene Zoom – Ben Ponbaan wordt heringericht. Er is zicht op een verkeerskundige inrichting die het verkeer kan verwerken. Met de beoogde herinrichting van het kruispunt Groene Zoom – Ben Ponbaan is het ook na realisatie van Tabaksteeg Zuid mogelijk het verkeer om te laten rijden via de hoofdwegenstructuur. Afhankelijk van het tijdstip op de dag en de actuele verkeersdruk zal de omrijtijd voor dit verkeer 2 tot 5 minuten extra zijn. Daar tegenover staat dat fietsen op de Hamersveldseweg een stuk aantrekkelijker en veiliger wordt door minder doorgaand autoverkeer en de leefbaarheid op de Hamersveldseweg zal verbeteren.

10. Willen we het doel bereiken voor een permanent veiligere Hamersveldseweg Zuid, dan hebben we de afgelopen zes jaar ervaren dat alleen een verkeersbord niet voldoende werkt. Uit de metingen is gebleken dat in de huidige situatie er soms wel meer dan 100 bestuurders per ochtendspits het bord negeren en toch de Hamersveldseweg Zuid oprijden. Het is daarom noodzakelijk om een camerasysteem te plaatsen. Dit is een vergelijkbaar systeem als welke nu op winkelcentrum de Biezenkamp operationeel is. Ook is het in dat systeem goed regelbaar om ontheffingen voor de aanwonenden in te voeren.

11. Voor het kruispunt Burgemeester van der Postlaan – Hamersveldseweg is een risicoanalyse uitgevoerd. Hieruit blijkt dat met name de fietsinfrastructuur beter kan en dat de huidige inrichting het risico op éézijdige fietsongevallen vergroot. Er is onduidelijkheid over de voorrang in de huidige inrichting. Er zijn verschillende opties denkbaar voor het beter inrichten van dit kruispunt. Deze worden in bijlage 3 dit raadsvoorstel nader beschreven. Gelet op de beschikbare financiële middelen stelt het college u voor te kiezen voor de variant “verbreden middengeleider”, gecombineerd met gepland wegonderhoud. Er zijn hierin twee



opties mogelijk, dit wordt nog definitief uitgewerkt. Mogelijk kan nog subsidie worden verworven voor de herinrichting van dit kruispunt.

12. Het weggedeelte tussen de Burgemeester van der Postlaan en de Noorderinslag is ook beoogd voor herinrichting tot fietsstraat. Echter is hier de komende jaren nog geen sprake van gepland onderhoud vanuit het MJOP en zou het voortijdig aanpassen van dit wegvak kapitaalvernietiging zijn. De vanuit de uitvoeringsagenda gereserveerde middelen voor dit wegvak zijn ontoereikend om zonder combinatie met het gereserveerde bedrag in het MJOP dit weggedeelte nu al te herinrichten tot fietsstraat. Het weggedeelte staat niet bekend als onveilig. Het voor dit wegvak gereserveerde bedrag in de uitvoeringsagenda benutten we voor de aanpak van de Hamersveldseweg Zuid.

13. De subsidieaanvraag in het kader van de derde tranche Strategisch Plan Verkeersveiligheid (hierna SPV) van het Ministerie van I&W is toegekend. Hiermee is €300.248,-. euro subsidie beschikbaar gesteld voor het herinrichten van de Hamersveldseweg Zuid tot fietsstraat, deze subsidie is alleen voor het gedeelte binnen de bebouwde kom. De subsidie van het Rijk moet vóór 31 december 2028 zijn besteed.

14. De subsidieaanvraag in het kader van de Subsidieregeling Bereikbaarheid 2025-2029 provincie Utrecht is toegekend. Hiermee wordt maximaal € 904.475,00 subsidie beschikbaar gesteld voor het herinrichten van de Hamersveldseweg Zuid tot fietsstraat. De subsidie van de Provincie Utrecht moet vóór 25 maart 2027 zijn besteed.

Groen / Bomen

1. Langs het weggedeelte tussen de Burgemeester van der Postlaan en de Klepelhoek staan 91 bomen, voornamelijk eiken. De bomen zijn onderdeel van de hoofdgroenstructuur van de gemeente Leusden. Het is belangrijk om de bomen in de structuur zo lang mogelijk te behouden. De bomen hebben nu een beperkte tot kleine plantplaats om te groeien. Hierdoor groeit een aantal bomen niet optimaal uit of lopen terug in conditie en zullen vermoedelijk de afschrijvingstermijn niet gaan halen. 42 stuks van deze 91 stuks bomen gaan op dit moment achteruit in conditie. Ook zijn enkele bomen in het verleden niet terug geplaatst om deze reden. Met dit project ontstaat de koppelkans om de plantplaatsen van de bomen waar mogelijk te verruimen en beter in te richten. Hierdoor kan de conditie van de bomen worden verbeterd, zodat ze nog lang behouden kunnen blijven. Ook kunnen bomen worden terug geplant, die destijds niet zijn vervangen.

2. In kwartaal 4 van 2025 wordt een BEA (Boom Effect Analyse) uitgevoerd door een boom specialistisch bedrijf. Hiermee krijgen we inzicht in de actuele stand van zaken rond de 42 stuks bomen en de (ondergrondse) mogelijkheden en kosten voor aanpassing.

7. Alternatieve scenario's

Wegvak Hamersveldseweg Zuid

Het achterwege laten van de herinrichting tot fietsstraat. Hierdoor is een duidelijke en bevoorrechte positie van de fietser niet duidelijk en kan de snelheid niet naar 30 km/uur worden verlaagd.

Wegvak Noorderinslag – Burgemeester van der Postlaan (langs de Hamershof).



Het toch al wel aansluitend herinrichten tot fietsstraat van het wegvak Hamersveldseweg langs de Hamershof. De investeringskosten om dit wegvak herin te richten zijn geraamd op € 963.500,00. Als dit scenario wordt gekozen is er extra, nu niet begroot, budget benodigd. Groot wegenonderhoud is op dit wegvak in de komende 10 tot 15 jaar nog niet voorzien.

Wijze van handhaving

- Het niet plaatsen van een handhavingscamera. Hiermee zijn geen extra structurele kosten gemoeid. De ervaring met de huidige geslotenverklaring is echter dat deze dan op grote schaal genegeerd wordt.
- Het verplaatsen van de automatische handhavingscamera uit winkelcentrum de Biezenkamp naar de locatie Grasdrogerijweg. Hiermee voorkomen we nieuwe structurele kosten alleen zal er dan op winkelcentrum de Biezenkamp geen permanente camera handhaving meer zijn.
- Extra financiële middelen voor extra handhavingscapaciteit.

Ontheffingen

Een alternatief is om de aanwonenden van de Hamersveldseweg Zuid (en Kokkelaantje, Schoolsteeg en Langesteeg ten westen van het Valleikanaal) geen ontheffing te verlenen. Hiermee beperken we echter de ontsluitingsopties van deze bewoners. Dit zal ook leiden tot meer verkeersdruk op de Groene Zoom. Uit de berekeningen blijkt dat na aanpassing van het kruispunt Groene Zoom Ben Ponbaan en de volledige realisatie van Tabaksteeg-Zuid dat kruispunt wel tegen de capaciteitsgrenzen aan loopt. Met de ontheffingsregeling benutten we de restcapaciteit van de fietsstraat optimaal en scheelt dit nog wat verkeer op de route Groene Zoom, hoewel dat effect beperkt merkbaar zal zijn.

8. Risico's

- Er zijn voor- en tegenstanders van de afsluiting. Een risico voor de doorlooptijd is dat er bezwaar gemaakt zal worden tegen het genomen verkeersbesluit.
- Hoewel er een 10% Kosten onvoorzien post is opgenomen in de kostenraming kunnen onvoorziene omstandigheden tijdens de civiele voorbereiding mogelijk kostenverhogend werken. Wanneer dit aan de orde is zullen we u hierover informeren en een voorstel doen hoe met deze onvoorziene omstandigheden om te gaan.
- Er is een bijdrage benodigd vanuit het MJOP omdat er werk met werk gemaakt wordt. Wanneer het MJOP niet wordt vastgesteld is er voor dit raadsvoorstel onvoldoende financiële dekking.
- De eiken die langs de Hamersveldseweg weg staan hebben het vaak moeilijk, voortkomend uit ruimtegebrek of onvoldoende grootte van ondergrondse groeiplaats. Het gevolg is dat de bomen op veel stukken slecht tot ontwikkeling komen en een minder goed toekomst perspectief hebben. Als we niets aan de groeiplaats verbeteren kan het zijn dat we op termijn veel bomen gaan verliezen. Mogelijk verslechtert de conditie van enkele bomen door werkzaamheden aan de rijbaanverharding. Uit de BEA moet blijken wat er mogelijk is en wat de kosten zijn. Mogelijk moet hier extra, nu niet voorzien, budget voor beschikbaar worden gesteld.



9. Vervolg

Het verkeersbesluit voor de afsluiting is na 28 oktober 2025 gepubliceerd. Na besluitvorming in de raad over het uitvoeringskrediet kan de civiele voorbereiding worden opgestart. Voor de camera handhaving is instemming van het Openbaar Ministerie nodig. Dit proces kan worden opgestart zodra er een onherroepelijk verkeersbesluit is.

10. Evaluatie

Na realisatie van de verkeersmaatregelen monitoren we middels slangtellingen of de verkeersintensiteiten binnen de gewenste aantallen blijven. Als dat niet het geval blijkt te zijn zullen we waar nodig bij moeten sturen of wellicht de ontheffingsregeling moeten aanscherpen.

11. Inkoopadvies

N.v.t. Inkoop wordt betrokken zodra het werk aanbesteed gaat worden.

12. Advies van HR

N.v.t.

Advies ICT

N.v.t.

13. Juridisch advies

Op dit moment is juridisch advies niet nodig. JZ wordt betrokken bij het daadwerkelijke verkeersbesluit. Dit is afgestemd met JZ.

14. Financieel advies (kosten en dekking)

De totale uitvoeringskosten zijn bij elkaar opgeteld: € 2.513.000,- excl. Camera.

Dekking:

- subsidies €1.204.700 (reeds verleend);
- uitvoeringsagenda Mobiliteit € 792.300,- ;
- voorziening groot onderhoud Wegen € 516.000,-

De jaarlijkse kosten van het camerasysteem (afschrijving, beheer en onderhoud) bedragen € 10.000 en worden m.i.v. 2026 ten laste gebracht van het begrotingsresultaat.

15. Advies communicatie

Aanpassing van de infrastructuur Hamersveldseweg levert naar verwachting reacties en meningen op, er zijn, naast voorstanders, immers ook tegenstanders. Ook de pers zal hierover berichten. Zorgvuldige communicatie is belangrijk. Omwonenden en belanghebbenden krijgen een brief over het raadsvoorstel dat wordt ingediend en de laatste stand van zaken. De projectsite wordt bijgewerkt met de laatste informatie, incl. raadsvoorstel.

Op maandag 17 november is er een informatieavond/vragenavond in het Huis van Leusden. In de uitnodiging wordt duidelijk gemaakt dat deze informatieavond géén participatieavond is en dat het alleen voor vragen is. Suggesties worden niet meer verwerkt in het voorgelegde plan.



Mensen worden wel geïnformeerd over de mogelijkheden bezwaar te maken op het verkeersbesluit en in te spreken in de raad. Mensen moeten zich aanmelden voor de informatieavond op 17 november. Een persbericht wordt voorbereid.

16. Intergemeentelijke samenwerking

Er is sprake van een regionale hoofdfietsroute. Hiervoor is een intentieovereenkomst door de gemeente Leusden getekend op 9 oktober 2025 om dit fietsnetwerk verder uit te breiden of te verbeteren.

17. Global Goals

- | | | | |
|-------------------------------------|---------|--|---|
| ☐ | Goal 01 | Einde aan Armoede |  |
| ☐ | Goal 02 | Einde aan honger, zorgen voor voedselzekerheid en duurzame landbouw |  |
| ☐ | Goal 03 | Gezondheidszorg voor iedereen |  |
| ☐ | Goal 04 | Inclusief, gelijkwaardig en goed onderwijs voor iedereen |  |
| ☐ | Goal 05 | Gelijke rechten voor mannen en vrouwen en empowerment van vrouwen en meisjes |  |
| ☐ | Goal 06 | Schoon water en sanitaire voorzieningen voor iedereen |  |
| ☐ | Goal 07 | Toegang tot betaalbare en duurzame energie |  |
| ☐ | Goal 08 | Inclusieve economische groei, werkgelegenheid en fatsoenlijk werk voor iedereen |  |
| ☐ | Goal 09 | Infrastructuur voor duurzame industrie |  |
| ☐ | Goal 10 | Verminderen van ongelijkheid binnen en tussen landen |  |
| ☒ | Goal 11 | Maak steden en dorpen inclusief, veilig, veerkrachtig en duurzaam |  |
| ☐ | Goal 12 | Duurzame consumptie en productie |  |
| ☐ | Goal 13 | Aanpak van klimaatverandering |  |
| ☐ | Goal 14 | Beschermen en duurzaam gebruik van oceanen en zeeën |  |
| ☐ | Goal 15 | Beschermen en duurzaam gebruik van ecosystemen, bossen en biodiversiteit |  |
| ☐ | Goal 16 | Bevorderen van veiligheid, publieke diensten en recht voor iedereen |  |
| ☐ | Goal 17 | Versterken van mondiaal partnerschap en coherent beleid voor duurzame ontwikkeling |  |

18. Klimaatadaptatie

N.v.t.



19. Burgerparticipatie

In het voortraject heeft er o.a. een fietssafari plaatsgevonden. Ook is er in juli 2024 een plenaire bijeenkomst georganiseerd geweest voor alle belanghebbenden. Daarnaast hebben er met enkele bewoners en andere stakeholders gesprekken plaatsgevonden. Er zijn voor – en tegenstanders voor het plan. De voorstanders zien vooral de meerwaarde van de veiligheid en leefbaarheid in op de Hamersveldseweg en de tegenstanders zien vooral belemmeringen in de extra omrijtijd en de drukte op die wegen. Tijdens de uitvoering maken we gebruik van een contactmanager zodat inwoners daar altijd met vragen terecht kunnen.

20. Bijlagen

- 1: Verkeersstudie Hamersveldseweg Leusden Eindrapport Sweco 16 september 2024 NL24-648800269-103551.pdf
- 2: P243095-02 Rapportage verkeersonderzoek Hamersveldseweg Leusden De Groot Volker
- 3 Verbetering fietsinfrastructuur Hamersveldseweg Zuid (alternatieve) scenario's.
- 4: begrotingswijziging 2025-1037
- 5: Schetsontwerp fietsstraat Hamersveldseweg Zuid

Het college van de gemeente Leusden,

R.B. van den Brink
directeur secretaris

G.J. Bouwmeester
burgemeester