



Raadsvoorstel

Onderwerp

Herinrichting Postweg (uitvoeringsagenda mobiliteitsplan)

1. Aanleiding

Op 30 september 2021 heeft u 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. Op 29 juni 2023 heeft u de uitvoeringsagenda vastgesteld met negen geprioriteerde projecten. Eén van de geprioriteerde projecten is het project Postweg.

2. Wettelijke grondslag

n.v.t.

3. Beoogd effect/ bestuurlijk kader

Een verkeersveiligere (regionale) fietsroute over/langs de Postweg tussen de Glind en de Asschatterweg.

4. Deadline

In het projectenboek van de mobiliteitsagenda Regio Amersfoort hebben we een tijdspad aangegeven van realisatie tussen 2025 en 2028.

5. Voorstel

Deel 1 wegvak Moorsterweg – De Glind

1. Instemmen met de voorbereiding voor de aanleg van een vrijliggend fietspad langs de Postweg tussen de Glind en de Moorsterweg.
2. Extra voorbereidingskrediet van € 40.000,- beschikbaar stellen voor de civiele uitwerking en de grondverwervingsprocedure.
3. In de uitvoeringsagenda Mobiliteit de benodigde financiële middelen beschikbaar houden voor de aanleg van een vrijliggend fietspad langs de Postweg tussen de Glind en de Asschatterweg.

Deel 2 wegvak Asschatterweg – Moorsterweg

4. Instemmen met aanleg van een fietsstraat tussen de Asschatterweg en de Moorsterweg.
5. Voor de aanleg van de fietsstraat op het wegvak van de Postweg tussen de Asschatterweg en de Moorsterweg een uitvoeringskrediet € 468.500,- uit de uitvoeringsagenda voor beschikbaar stellen.
6. De begrotingswijziging 2025-1049 vaststellen.



6. Argumenten

1. Een vrijliggend fietspad is de meest veilige optie.

- 1.1. Uit de verkeersstudie blijkt dat fietsvoorzieningen noodzakelijk zijn voor het borgen van de veiligheid van fietsers op de Postweg.
- 1.2. Binnen het bestaande wegprofiel kan geen veiligere situatie voor fietsers worden gecreëerd door het aanbrengen van fietssuggestiestroken of formele fietsstroken, daar is de weg te smal voor.
- 1.3. Het verbreden van de weg biedt minder bescherming voor fietsers dan de aanleg van een vrijliggend fietspad omdat fietsers dan niet volledig gescheiden worden van het gemotoriseerd verkeer.
- 1.4. De uitkomst van de verkeersstudie is dat een vrijliggend fietspad nabij de Postweg (variant 3) de beste oplossing is om het fietsen op de route Postweg veiliger en aantrekkelijker te maken.
- 1.5. Met name op fietsveiligheid, sociale veiligheid en fietscomfort laat variant 3 een grote verbetering zien ten opzichte van de huidige situatie.
- 1.6. Fietsvoorzieningen stimuleren fietsgebruik. Wij hebben signalen gekregen dat fietsers nu de Postweg mijden uit angst voor de verkeersonveiligheid, met name de jonge fietsers. De aanleg van een fietspad biedt meer bescherming voor fietsers en kan uitnodigen tot meer gebruik van de fiets.
- 1.7. Fietsers zijn kwetsbare verkeersdeelnemers. Bij een vrijliggend fietspad is het niet mogelijk rakelings gepasseerd te worden door een gemotoriseerd voertuig en wordt de fietser maximaal beschermd.
- 1.8. Gezien de functie van de weg in het netwerk en de omgevingskenmerken is het niet realistisch om over de gehele lengte van de weg een snelheidslimiet van 30 km/u in te stellen. Dit zal er toe leiden dat de automobilisten zich niet aan de toegestane snelheid houden en betekent daarmee geen verbetering van de verkeersveiligheid.
- 1.9. Bij de aanleg van een vrijliggend fietspad ontstaan twee locaties waar fietsers van -en naar de rijbaan moeten oversteken. Twee oversteeklocaties zijn verkeersveiliger in vergelijking met fietsstroken, mede omdat op deze locaties het zicht goed geborgd kan worden en plaatselijk de snelheid verlaagd kan worden.
- 1.10. Aanvullend worden door middel van plateau's snelheidsremmende maatregelen getroffen op de Postweg om de snelheid van het autoverkeer af te remmen en daarmee de verkeersveiligheid en leefbaarheid van de Postweg te vergroten.
- 1.11. Het verminderen van het gemotoriseerd verkeer op de Postweg is geen haalbaar scenario, het verkeer zal zich verplaatsen naar andere, mogelijk nog minder gewenste, wegen in de omgeving en vereist complexe maatregelen.

4. Op het tracé tussen de Asschatterweg en de Moorsterweg is een fietsstraat de beste optie, gelet op de beperkingen.

- 4.1. Het tracé tussen de Asschatterweg en de Moorsterweg is te krap om een vrijliggend fietspad ruimtelijk in te passen. Voor dit weggedeelte wordt een fietsstraat inrichting i.c.m. een maximumsnelheid van 30 km/uur aanbevolen, ondanks dat het wegvak niet voldoet aan de gewenste intensiteits-verhouding tussen gemotoriseerd verkeer en fietsverkeer.



- 4.2. Een fietsstraat inrichting op het weggedeelte Asschatterweg – Moorsterweg is veiliger dan het in stand laten van de huidige weginrichting met een 60 km/uur snelheidsregime. Met een fietsstraat inrichting op dit weggedeelte krijgt de fietser hier straks prioriteit.

Groen en ecologie

- 1.12. Op het tracé zullen bomen moeten worden verwijderd. We zorgen ervoor dat alleen de minst waardevolle bomen worden verwijderd en dat de meest waardevolle bomen blijven behouden. Hiermee beperken we het verlies van waardevol groen tot een minimum en behouden we het groene karakter van de Postweg.
- 1.13. Ondanks dat de aanleg van een fietspad ecologische impact heeft zien we vooral ook kansen om de ecologische en landschappelijke waarden langs de Postweg te versterken. Zo zien we bijvoorbeeld mogelijkheden langs het tracé van het fietspad over de akkers om waardevolle nieuwe bomenrijen aan te planten en daarmee de ecologische en cultuurhistorische structuur te versterken. Door de aanplant van nieuwe bomenrijen op plekken waar dat nu nog niet aanwezig is ontstaat een groene corridor richting De Glind.
- 1.14. Op het tracé ligt, aan de zuidkant van de weg, een oude walstructuur. Ecologisch gezien staan er op deze wal veel waardevolle bomen. Zowel ecologisch als cultuurhistorisch is het daarom aan te raden om het nieuwe fietspad zoveel mogelijk achter de wal aan te leggen. Landschappelijk gezien levert dit ook het mooiste beeld op. De onderbegroeiing op de wal kan worden gesnoeid. Zo ontstaat een mooie wal met grote bomen. Op de plekken waar de wal ontbreekt, kan het tracé dicht langs de weg worden gelegd.
- 1.15. We zorgen voor goede afwatering. Uit de gesprekken bleek dat de huidige waterafvoer niet overal optimaal is. Voor de extra verharding van het fietspad is waterberging nodig. Waar mogelijk worden greppels en watergangen vergroot of verplaatst.

Juridisch

- 1.16. Op grond van een eerste globale toetsing is het mogelijk om binnen het huidige omgevingsplan (bestemmingsplan Buitengebied 2009) een vrijliggend fietspad aan te leggen. De Natuurnetwerk Nederland (NNN) -regels uit de omgevingsverordening gelden in dat geval niet voor dit initiatief. Dit is geverifieerd bij Provincie Utrecht. Wel moet het initiatief getoetst worden aan het bestemmingsplan en toenmalig geldende provinciale beleid rondom de ecologische hoofdstructuur (EHS). Dat betekent dat getoetst moet worden of het initiatief voldoet aan het 'nee, tenzij-principe'.

Grondverwerving

- 1.17. Het uitgangspunt is dat de te verwerven grond wordt geruild voor grond van de gemeente Leusden of wordt aangekocht.

Kosten en regionale mobiliteitsagenda (beslispunten 2, 3, 5 en 6).

1. De kosten voor de aanleg zijn op basis van de schetsontwerpen (zowel de fietsstraat als het fietspad bij elkaar opgeteld) geraamd en liggen in lijn met het gereserveerde bedrag , exclusief de kosten voor te verwerven of te ruilen gronden.
2. Rijk en regio hebben het afgelopen jaar binnen het programma U Ned de Mobiliteitsagenda Regio Amersfoort 2040 opgesteld, waarvoor de minister van infrastructuur en waterstaat besloten heeft € 50 miljoen (incl. btw) beschikbaar te stellen.



De regio stelt eveneens een budget van € 50 miljoen beschikbaar voor het maatregelenpakket. Het fietspad Postweg is kansrijk en daarom aangedragen in dit projectenboek onder de maatregel Aanpak sluipverkeer rondom knooppunt Hoevelaken. Mogelijk wordt door het ministerie van IenW hier een bijdrage voor beschikbaar gesteld van maximaal € 700.000,- (incl. btw).

7. Alternatieve scenario's

1. Het aanleggen van fietssuggestiestroken. Hier is echter geen ruimte voor conform de richtlijnen. Dit is daarmee geen optie voor het verkeersveiliger maken van de Postweg voor fietsers.
2. Het aanleggen van fietsstroken. Hier is geen ruimte voor, maar ook al zouden we de Postweg verbreden dan zijn fietsers nog altijd niet gescheiden van het gemotoriseerd verkeer. Om fietsstroken te kunnen realiseren is verbreding van de rijbaan noodzakelijk. Dit kost meer groen, bomen en verlegging van watergangen en kabels en leidingen en is daardoor ingrijpender dan de aanleg van een goed in te passen vrijliggend fietspad.
3. Hoewel niet met verkeersmodellen is gemodelleerd wat de gevolgen zijn van een afsluiting van de Postweg voor doorgaand autoverkeer zijn we van mening dit geen optie is. Doorgaand autoverkeer zal zich dan verplaatsen naar de andere (al drukke) routes zoals de Hessenweg. De basis voor het sluipverkeer ligt wat ons betreft in de grootschalige aanpak van de knooppunten Hoevelaken en A1-A30, waar we via o.a. Regio Amersfoort actief voor blijven lobbyen. Hoewel de aanpak van deze knooppunten nog wel langere tijd op zich laat wachten is de aanleg van een vrijliggend fietspad zowel nu als in de toekomst de beste optie om veilig te kunnen fietsen tussen de Glind en Leusden. Naast fietsveiligheid zal een fietspad zorgen voor een kwaliteitsimpuls wat bijdraagt aan de ambitie om fietsen in Leusden aantrekkelijker te maken.
4. Het verlagen van de snelheid is lokaal een optie, maar gelet op de functie van de weg in het netwerk concludeert het adviesbureau dat een snelheidslimiet van 30 km/uur over de gehele weglengte niet realistisch is.
5. Het inrichten van een fietsstraat over het gehele tracé. Dit is vergelijkbaar met de beoordeling van argument 1.4, waarbij voor het wegvak Asschatterweg – Moorsterweg wel mogelijkheden worden gezien voor een afwijking op de richtlijnen.

8. Risico's

1. Voor de aanleg van een vrijliggend fietspad is verwerving van gronden noodzakelijk. De verwerving hiervan kan worden opgestart nadat de gemeenteraad heeft ingestemd met de keuze voor een vrijliggend fietspad. Alle grondeigenaren / pachters hebben wij al persoonlijk in een gesprek gesproken en hun standpunt opgehaald. Enkele aanwonenden die wij hebben gesproken maken zich zorgen over het mogelijk verlies van tuin, uitzicht en het karakter van de Postweg. Het risico is dat de aanwonenden niet willen meewerken aan de grondverwerving. Een mogelijke beheersmaatregel is om waar mogelijk dit verlies te compenseren door bijvoorbeeld een alternatieve inrichting of extra beplanting aan te bieden.

9. Vervolg

1. De gesprekken over de grondverwerving verder vervolgen om tot een tracé te komen wat op zoveel mogelijk draagvlak kan rekenen.
2. De grondverwerving verder oppakken om de benodigde gronden te verwerven.



3. Zodra de gronden verworven zijn kan de civieltechnische voorbereiding worden uitgewerkt tot een definitief ontwerp en bestek.
4. Een raadsbesluit voor het beschikbaar stellen van het uitvoeringskrediet (op basis van het definitief ontwerp). Dan is er naar verwachting ook helderheid over mogelijke (Rijks) subsidie.
5. Het werk kan daarna worden aanbesteed en uitgevoerd.

10. Evaluatie

We monitoren het effect en verkeersveiligheid op de fietsstraat na realisatie. We houden ook tellingen om het gebruik van de wegvakken te monitoren op intensiteit en snelheid.

11. Inkoopadvies

N.v.t.

12. Advies van HR

N.v.t.

13. Advies ICT

N.v.t.

14. Juridisch advies

Getoetst is welke ruimtelijke regels van toepassing zijn op dit initiatief. Het omgevingsplan (Bestemmingsplan Buitengebied 2009) biedt mogelijkheden om binnen het plan dit initiatief te realiseren. Daarbij moet rekening worden gehouden dat een deel van het traject valt binnen de 'ecologische verbindingszone'. Hiervoor geldt een nee, tenzij-regime: nieuwe projecten en plannen zijn niet toegestaan indien deze wezenlijke kenmerken of waarden van het gebied significant aantasten, tenzij er geen reële alternatieven zijn én er sprake is van redenen van groot openbaar belang. Het initiatief moet voldoende gemotiveerd worden om aan deze (en andere) voorwaarden te kunnen voldoen. De volledige toetsing aan de bestemmingsplanregels wordt gedaan door de collega's van RO. Als toch blijkt dat het niet mogelijk is het initiatief binnen de bestemmingsplanregels te ontwikkelen dan is afwijking van het omgevingsplan noodzakelijk en in dat geval gaan o.a. de NNN-regels van de Omgevingsverordening van de Provincie Utrecht rechtstreeks gelden en moeten deze in acht worden genomen.

15. Financieel advies (kosten en dekking)

Het voorbereidingskrediet voor civiele uitwerking/grondverwervingsprocedure ad 40.000 én het uitvoeringskrediet ad € 468.500 voor de aanleg van de fietsstraat op het wegvak Postweg tussen de Asschatterweg en de Moorsterweg passen binnen de financiële kaders van de Uitvoeringsagenda Mobiliteit.

Indien vanuit de provincie of rijk subsidiemiddelen beschikbaar worden gesteld binnen het project wordt dit in de begroting verwerkt via voorjaarsnota dan wel najaarsnota.

16. Advies communicatie

Er wordt een projectpagina aangemaakt op de website. Daarna gaat er een bewonersbrief uit met een link naar deze pagina. In de brief informeren we over de voorkeursvariant en wanneer



deze variant wordt voorgelegd aan de gemeenteraad met het verzoek om krediet om deze voorkeursvariant verder uit te werken. We bieden mensen in deze brief de gelegenheid om bij vragen, aan te schuiven (na aanmelding), bij een 'vragenuurtje'. Om dat de voorkeursvariant pas ná raadsbesluit over krediet wordt uitgewerkt hebben we nog geen (nieuw) presentatiemateriaal voor een informatieavond. Daarom een wat eenvoudiger optie in de vorm van een 'vragenuurtje' indien mensen echt nog prangende vragen of bespreekpunten hebben.

Zodra de raad het kredietbesluit heeft genomen, versturen we hierover ook een persbericht en plaatsen we dit op de social media kanalen. Wanneer het ontwerp definitief is uitgewerkt presenteren we dat weer aan de buurt. Op welke wijze we dat presenteren (via onze projectsite of tijdens een bijeenkomst), hangt af van de reacties/aanwezigheid/animo tijdens ons vragenuurtje. Wanneer t.z.t. werkzaamheden starten communiceren we over de uitvoering via onze gebruikelijk kanalen.

We informeren onze collega's bij gemeente Barneveld ook. Inhoudelijk is er al afstemming over de ontwikkelingen Postweg, op het gebied van communicatie leggen we die verbinding ook.

Ook verzoeken om spreektijd om het plannen toe te lichten tijdens het vragenuurtje. Deze staat gepland op 11 november 2025 in De Glind.

17. Intergemeentelijke samenwerking

1. Rijk en regio hebben het afgelopen jaar binnen het programma U-Ned de Mobiliteitsagenda Regio Amersfoort 2040 opgesteld. De aanleg van een vrijliggend fietspad Postweg is kansrijk en daarom aangedragen in het projectenboek onder de maatregel Aanpak sluipverkeer rondom knooppunt Hoevelaken. Mogelijk dat dit nog 50% cofinanciering oplevert.
2. Inhoudelijk is er al afstemming over de ontwikkelingen Postweg met de gemeente Barneveld

18. 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 |  |

19. Klimaatadaptatie

N.v.t.

20. Inwonerbetrokkenheid/ Burgerparticipatie

1. Er is een bewonersavond geweest op 7 februari 2024. Het verslag hiervan is bijgevoegd in de rapportage.
2. De fietsersbond is geraadpleegd.
3. Er hebben persoonlijke gesprekken plaatsgevonden met de grondeigenaren en bewoners waar mogelijk het tracé van het vrijliggende fietspad raakvlakken heeft. De bewoners die grond in eigendom hebben of pachten waar we grond van nodig hebben voor het vrijliggende fietspad zijn geen voorstander, zij zien liever dat de Postweg wordt afgesloten voor doorgaand verkeer, dat er fiets(suggestie) stroken worden aangelegd en dat over het gehele wegvak de snelheid wordt verlaagd.
4. Zie advies communicatie voor het vervolg.

21. Bijlagen

1. Verkeersstudie Sweco Postweg Leusden Eindrapport juli 2025 NL25-648800269-140176.pdf
2. 241230 LSN 24 405 Ontwerpnoot Postweg Ontwerp & Verkeer, 30 december 2024.
3. Begrotingswijziging 2025-1049
4. Verkeerskundig schetsontwerp wegvak Asschatterweg - Moorsterweg LSN 24 405 01 101 SIT C02-01

Het college van de gemeente Leusden,

R.B. van den Brink
directeur secretaris

G.J. Bouwmeester
burgemeester