



Raadsvoorstel

Datum B&W-besluit	: 6 januari 2026	Portefeuille	: G. van Deelen
Raadsvergadering	: 12 februari 2026		
Agendapunt	: Vult Griffie in	Zaaknummer	: 156924 / 159042
Bijlage(n)	: 1		

Onderwerp: Mobiliteitsplan; verkeerskundige inrichting zuid

Wettelijke grondslag

- Op grond van de kaderstellende taak van de gemeenteraad die volgt uit artikel 147 Gemeentewet, is het Mobiliteitsplan vastgesteld als beleidskader. De uitwerking en uitvoering van maatregelen binnen dit plan valt, volgens artikel 160 Gemeentewet, onder de verantwoordelijkheid van het college;
- Aansluitend hierop heeft de gemeenteraad bij raadsbesluit van 15 juli 2025 besloten dat impactvolle maatregelen uit het Mobiliteitsplan ter besluitvorming voorgelegd moeten worden aan de gemeenteraad. Hieronder vallen de maatregelen A9 en A11 uit het Mobiliteitsplan.

Beoogd effect

Een toekomstbestendige wegenstructuur in het centrumgedeelte van de Dorpsstraat en Scherpenzeel-Zuid. Met het voorstel wordt het verkeer van de Nieuwe Koepel en het verkeer ten zuiden van het centrum goed en veilig afgewikkeld.

Beslispunten

1. De Nieuwstraat, tussen de brug over het Valleikanaal en de Holevoetlaan, in te richten als fietsstraat.
2. Een verplichte rijrichting voor gemotoriseerd verkeer in te stellen op de Nieuwstraat tussen de Holevoetlaan en de Molenweg in noordelijke richting.
3. Een verplichte rijrichting voor gemotoriseerd verkeer in te stellen op de Nieuwstraat, tussen de Grebbelaan en de Koepellaan in zuidelijke richting en bijbehorend een verplichte rijrichting in te stellen voor gemotoriseerd verkeer op de Grebbelaan, tussen de Koepellaan en de Nieuwstraat, in noordelijke richting.
4. De Koepellaan, in te richten als erftoegangsweg met een maximumsnelheid van 30 km/h (ETW30), fiets- of fietssuggestiestroken en, waar mogelijk, aanvullende parkeervoorzieningen.



Aanleiding

Op het moment wordt gebouwd aan woonwijk De Nieuwe Koepel. Om het verkeer vanuit deze woonwijk goed af te kunnen wikkelen zijn er aanpassingen in de wegenstructuur nodig in, onder andere, het zuiden van Scherpenzeel. In juli 2025 heeft uw raad het Mobiliteitsplan vastgesteld. Hierin staat aangegeven welke functie de verschillende wegen in Scherpenzeel in de toekomst hebben en op welke manier het verkeer van, naar en door het dorp geleid kan worden.

Voor een juiste afwikkeling van het verkeer en de aansluiting van De Nieuwe Koepel op bestaande wegen, is het noodzakelijk om voor oplevering van de nieuwe woningen (december 2026), aanpassingen te maken aan de Nieuwstraat. Daarnaast zijn ook aanpassingen aan de Koepellaan en Grebbelaan nodig. Bij raadsbesluit is besloten dat impactvolle maatregelen uit het Mobiliteitsplan ter besluitvorming voorgelegd moeten worden aan de gemeenteraad. Hieronder vallen de maatregelen A9 en A11 uit het Mobiliteitsplan die in voorliggend voorstel zijn omschreven.

Argumenten

1.1 Er wordt ruimte geboden aan een veilige noord-zuid fietsverbinding

In het mobiliteitsplan is de behoefte aan een veilige noord-zuid fietsroute van de Willaerlaan via het centrum naar het kanaal vastgesteld. De Nieuwstraat vormt daarbij een essentiële schakel. Door dit deel als fietsstraat in te richten krijgt de fietser een duidelijke plek in het straatbeeld. Gemotoriseerd verkeer blijft welkom, maar is te gast.

1.2 De inrichting als fietsstraat geeft de mogelijkheid tot aanleg van een trottoir

Door de compactere inrichting van een fietsstraat ontstaat ruimte voor een trottoir aan één zijde van de Nieuwstraat, waar nu geen trottoir aanwezig is. De rijbaan blijft breed genoeg voor normaal verkeer, maar bevordert door haar profiel wel lagere rijksnelheden.

1.3 Een verplichte rijrichting ondersteunt veiligheid en doorstroming

Tussen de Holevoetlaan en de Molenweg wordt een verplichte rijrichting voor gemotoriseerd verkeer ingesteld. Deze maatregel beperkt tegenverkeer op het smalle fietsstraatprofiel, voorkomt onoverzichtelijke of conflictsituaties en zorgt dat automobilisten zich voorspelbaar gedragen. Daarmee wordt zowel de verkeersveiligheid als de doorstroming van de fietsroute verbeterd.

2.1 Er is sturing van verkeer vanuit De Nieuwe Koepel via een geschikte route

Door de route Vijverlaan – Molenweg – Stationsweg op termijn als vlot en logisch te berijden hoofdroute in te richten, kiest gemotoriseerd verkeer vanuit De Nieuwe Koepel sneller voor deze verbinding richting de uitvalswegen. Hieraan voorafgaand zorgt de invoering van eenrichtingsverkeer in een tweetal straten (Nieuwstraat, Grebbelaan) voor minder sluipverkeer, maakt alternatieve routes minder aantrekkelijk en verdeelt de verkeersintensiteiten beter over het netwerk.



2.2 en 3.1 Er wordt ruimte gecreëerd voor parkeren en er is een duidelijker positie voor fietsers

Door eenrichtingsverkeer ontstaat ruimte voor parkeren aan één zijde van de straat. Hierdoor hoeven fietsers niet meer langs geparkeerde auto's te manoeuvreren en hebben zij nog slechts met verkeer uit één richting te maken. Eenrichtingsverkeer verbetert overzicht en veiligheid.

4.1 Er ontstaat ruimte voor parkeren en veilige fietsverbinding aan de Koepellaan

Door de Koepellaan als ETW-30 in te richten kan het profiel worden versmald, waardoor er meer kansen ontstaan voor het creëren van parkeermogelijkheden buiten de rijbaan. Dit voorkomt hinder voor de doorstroming. Fiets- of fietssuggestiestroken verduidelijken de positie van de fietser en voorkomen conflicten met uitparkerend verkeer.

Kanttekeningen

1.1 Het aandeel fietsers is mogelijk te laag voor volledige rechtvaardiging 'fietsstraat'

De CROW-richtlijn vraagt een relatief hoog fietsvolume voor een fietsstraat, wat op de Nieuwstraat nu beperkt is. De inrichting blijft echter verdedigbaar omdat het doel—de auto duidelijk "te gast" maken en de fietser een herkenbare plek geven—juist bij dit profiel goed past.

1.2. Het Mobiliteitsplan noemt Nieuwstraat als GOW-30, maar dit profiel past fysiek niet
Een GOW-30-profiel is te breed voor deze locatie en maakt een trottoir vrijwel onmogelijk. De noodzaak van een veilige looproute weegt zwaarder dan een formele categorisering als GOW-30. De fietsstraat voorziet alsnog in de functie die voor een GOW-30 werd beoogd (duidelijke fietsroute).

1.3 Het aanwijzen van de Nieuwstraat als ETW-30 verzwakt de positie van de fietser

Een ETW-30 heeft een soberder, "gewone" inrichting, waardoor de fietser geen nadrukkelijke positie krijgt. In de beperkte ruimte is het lastig om toch voldoende herkenbaarheid te creëren voor fietsers, waardoor de route minder duidelijk wordt

2.1 en 3.1 Eenrichtingsverkeer geeft minder flexibiliteit voor bewoners

Het instellen van eenrichtingsverkeer betekent dat bewoners vaker een vaste rijlijn moeten volgen, wat de flexibiliteit vermindert. Bewoners moeten, in beperkte mate, omrijden. Hoewel dit leidt tot meer veiligheid en minder conflicten met fietsers, vraagt het extra gewenning en kan het weerstand oproepen.

4.1 De Koepellaan staat in het mobiliteitsplan als GOW-30, maar dat biedt geen parkeerruimte

Een GOW-30 vereist een breed profiel en verbiedt parkeren op/naast de rijbaan. Daarmee sluit deze categorisering onvoldoende aan op de parkeerbehoefte van bestaande en toekomstige bewoners. Een ETW-30 geeft ruimte voor langsparkeren en leidt tot een realistischer en uitvoerbaar ontwerp. De beschermde bomenrij langs de Koepellaan beperkt bovendien de mogelijkheden voor de inrichting van de weg m.b.t. de aanleg van een vrijliggend of aanliggend fietspad.



Financiën

Voor de reconstructie van de wegen is via kredieten budget beschikbaar. Indien nodig wordt hiervoor extra krediet aangevraagd.

Proces

De keuze van ons college voor de inrichting van de Nieuwstraat, Grebbelaan en Koepellaan is besproken in de raadsklankborggroep Verkeer van 16 december 2025.

Conform het raadsbesluit van 15 juli 2025 worden deze maatregelen nu ter besluitvorming aan u voorgelegd. Vervolgens kan gestart worden met het uitvoeren van de afzonderlijke projecten.

Voorafgaand aan de raadsvergadering starten we de communicatie door het sturen van een informatiebrief over de plannen aan omwonenden en belanghebbenden. Hierbij is duidelijk aangegeven dat de projectplannen concepten zijn, waarover in een later stadium (waar dit wettelijk vereist is) verkeersbesluiten worden genomen. We gaan voor deze verkeersbesluiten de uniforme openbare voorbereidingsprocedure uit de Algemene wet bestuursrecht volgen. Hierbij leggen we een ontwerpbesluit ter inzage waarop eenieder zienswijzen kan indienen. Ook raadplegen we de adviesinstanties. Op deze wijze wordt een participatietraject doorlopen dat aansluit bij de uitgangspunten van de Scherpenzeelse participatiewijzer/impactmeter omdat de procedure transparant en openbaar is en vroegtijdige betrokkenheid van bewoners en stakeholders kent. Voor de feitelijke maatregelen organiseren we ook inloopmomenten.

Na de raadsvergadering werken we de huidige schetsontwerpen uit tot detailontwerpen. Daarna starten we een aanbestedingsprocedure voor de uitvoering. De beoogde planning is als volgt:

- Nieuwstraat (Valleikanaal – Koepellaan): oplevering uiterlijk november 2026.
- Overige straten: uitvoering gefaseerd in de periode 2027–2030, met voorbereiding, detailuitwerking en participatie vanaf 2026.

Daarnaast is voor het verplaatsen van de huidige bebouwde komgrens op de Nieuwstraat een afzonderlijk raadsbesluit nodig. Dit besluit verwachten we in juni aan u voor te leggen.

Dit zijn de eerste maatregelen uit het in juli vastgestelde Mobiliteitsplan. Naar verwachting gaan we later dit jaar verder met de volgende maatregelen. Zo pakken we het centrumgedeelte van de Dorpsstraat vervolgens verder op in samenhang met de actualisatie van de centrumvisie.

Bijlage(n)

I. Tekeningen herinrichting wegenstructuur Zuid

Burgemeester en wethouders van Scherpenzeel,

A.M. Weststrate
secretaris

M.C. Teunissen
burgemeester