

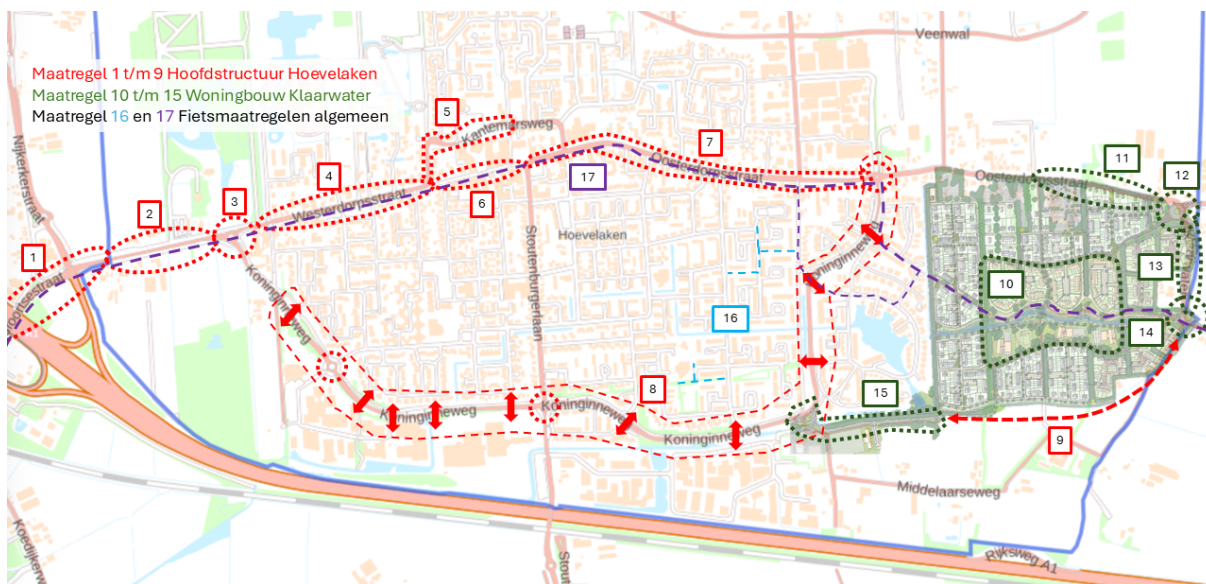
PARTICIPATIE NOTA

Uitvoeringsprogramma Mobiliteit Hoevelaken
22 juni 2026



Inhoud

Aanleiding	3
Maatregel 1. Fietstunnels Amersfoortsestraat + Robuuste ontsluiting Hoevelaken	4
Maatregel 2. Optimalisatie Westerdorpsstraat	11
Maatregel 3. Aanpak rotonde Koninginneweg - Westerdorpsstraat	12
Maatregel 4. Afwaardering Westerdorpsstraat naar 30km/u	14
Maatregel 5. Kantemarsweg herinrichten tussen Dokterspaadje en Westerdorpsstraat.....	15
Maatregel 6. Fietsstraat Hart van Hoevelaken met gedeeltelijk eenrichtingverkeer.....	17
Maatregel 7. Afwaardering Oosterdorpsstraat naar 30km/u.....	20
Maatregel 8. Oversteekbaarheid diverse kruispunten Koninginneweg	22
Maatregel 9. Zuidelijke rondweg Hoevelaken.....	26
Maatregel 10. Interne structuur (Dreef) Klarwater	31
Maatregel 11. Verbeteren voetgangersvoorziening Oosterdorpsstraat richting Klarwater + OV voorzieningen	32
Maatregel 12. Rtonde Klarwater – Platanenstraat – Oosterdorpsstraat.....	33
Maatregel 13. Fietspad Klarwater en afwaarderen 60 km/u naar 50 km/u.....	35
Maatregel 14. Rtonde Klarwater – Middelaar – Hoevelakenseweg.....	36
Maatregel 15. Zuidelijke ontsluiting Klarwater incl. rotonde Koninginneweg	37
Maatregel 16. Oostwest fietsverbindingen Horstweg – Julianalaan en Julianalaan - Bijenvlucht	39
Maatregel 17. Doorfietsroute Amersfoort – Hoevelaken – Barneveld	40
Maatregelen tegen sluipverkeer	43
Algemene reacties	46
A Binnengekomen reactie georganiseerde belanghebbenden en gespreksverslagen	46
Gespreksverslag OLMO	47
Reactie op conceptversie uitvoeringsprogramma mobiliteit Hoevelaken.....	49
B. Overige reacties binnengekomen per e-mail	53



Aanleiding

Bij het vaststellen van de Kaderstelling Klaarwater op 24 april 2024 heeft de gemeenteraad de [motie Verkeer Hoevelaken](#) aangenomen. In de motie is aan het college gevraagd om een totaalplan op te stellen voor Hoevelaken en hierbij ruimte in te bouwen voor inbreng van inwoners en belangstellenden.

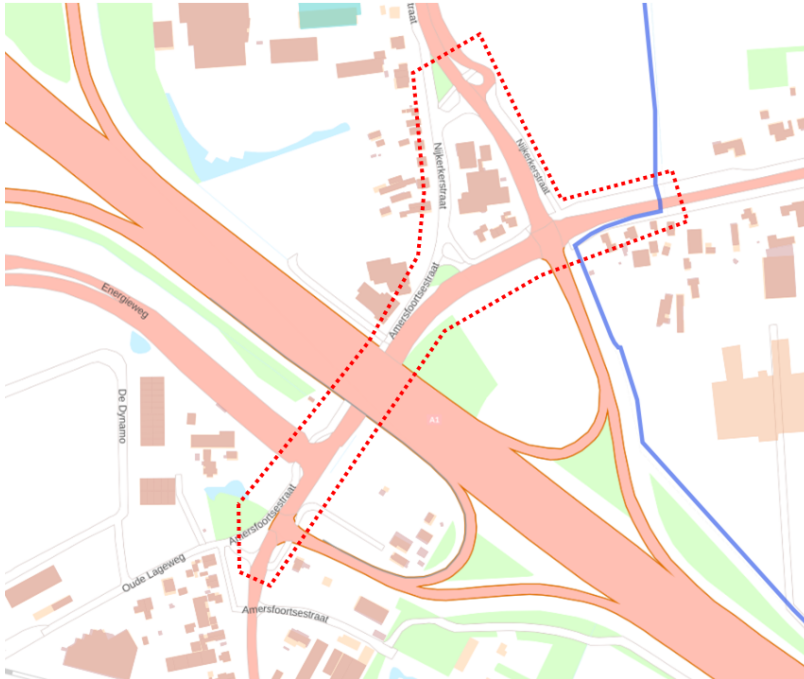
Het college heeft daarop een maatregelenpakket samengesteld dat tegemoet komt aan het gevraagde totaalplan. Dit is het Uitvoeringsprogramma Mobiliteit Hoevelaken. Over het proces en de planning hebben wij u met een [Raadsinformatiebrief Voortgang beantwoording motie Verkeer Hoevelaken van 24 april 2026](#) geïnformeerd.

Het college heeft het plan op 26 april 2026 vrijgegeven voor participatie met inwoners en belangstellenden. De vorm van participatie is consulteren waarbij inwoners expliciet worden uitgenodigd om te reageren. Op 19 mei 2026 heeft een inloopavond plaatsgevonden die bezocht is door zo'n 140 mensen. Daarnaast heeft er ook via het digitale platform 'het gesprek van Nijkerk' participatie plaatsgevonden. Deze participatie heeft plaatsgevonden van 5 mei tot 5 juni 2026. De maatregelen zijn daar toegelicht en er is de mogelijkheid geboden om te reageren. In deze periode is de projectpagina ruim 1100 keer bezocht en zijn er zo'n 120 reacties binnengekomen. Daarnaast zijn er apart gesprekken gevoerd met diverse belangengroepen: Platform Hoevelaken, werkgroep OLMO en Stichting Hoevelaken Bereikbaar en Leefbaar. Op deze wijze is het concept Uitvoeringsprogramma getoetst aan de ervaringen, verwachtingen en input van de inwoners van Hoevelaken. De voorliggende participatienota geeft inzicht in de ontvangen reacties en dit vormt daarmee input voor de besluitvorming van de gemeenteraad bij het Uitvoeringsprogramma Mobiliteit Hoevelaken.

In het najaar van 2026 vindt de behandeling van de beantwoording van de motie verkeer Hoevelaken plaats in de gemeenteraad. De consultatie van inwoners en de besluitvorming van de gemeenteraad in het najaar vormen het startschot om uiteindelijk te komen tot de uitwerking en uitvoering van een pakket aan maatregelen die leiden tot verbetering van de mobiliteit in Hoevelaken. Bij de verdere uitwerking van maatregelen nemen we de reacties die nu zijn gegeven mee. Het vervolg vindt plaats op basis van een zorgvuldig proces, waarbij er meerdere momenten zijn voor inwoners van Hoevelaken om mee te denken over (de uitwerking van) de maatregelen.



Maatregel 1. Fietstunnels Amersfoortsestraat + Robuuste ontsluiting Hoevelaken



Auteur	Reactie
Reactie1002	Een robuuste ontsluiting van Hoevelaken en een sociale veilige fiets- en wandelverbinding lijken onverenigbaar. Er ontstaat uiteindelijk een groot niemandsland, waar het zeker als het donker is unheimisch wordt. Voor de lange termijn zouden de mogelijkheden moeten worden onderzocht om fietsverkeer uit de richting Nijkerk via Hooglanderveen en De Hoef (er komt een Danzigtunnel) naar Amersfoort te leiden. En vanuit Hoevelaken kan wellicht een snelle route worden aangelegd via het stationsviaduct, een stukje Koedijkerweg, en dan doorsteken naar Stoutenburg, Jaagpad-Leusden, Verdiweg- Amersfoort. Ook kan het Accupad wellicht ooit worden doorgetrokken richting de Beekmaten-Hoevelaken, al vereist dat wel de nodige aandacht voor een sociale-veilige situatie en een nieuw fietsviaduct onder de A1. Kortom, denk out of the box om het Kruispunt op de lange termijn - linksom of rechtsom - te mijden (voor fietsers en wandelaars).
Reactie1011	Er staan erg veel maatregelen voor de Koninginneweg, Oosterdorpstraat en Westerdorpstraat om al het extra verkeer op te vangen. Dit gaat geen oplossing zijn voor de drukte bij het uitgaan van het dorp. Waarom wordt er geen nieuwe rondweg aangelegd geheel langs de A1, helemaal tot het knooppunt waar je de A28 op kan? De gronden zijn allemaal van de (rijks)overheid, je kan mogelijk combinaties maken met de aanpak van knooppunt Hoevelaken (= geld vanuit Rijksoverheid), je kan één doorstroom realiseren zonder allerlei rotondes en afslagen. De drukte van de Koninginneweg, Oosterdorpstraat en Westerdorpstraat zou hier volledig mee worden opgelost. Daarnaast zorgt dit voor een betere leefbaarheid van de woningen rond deze wegen, er is immers minder geluid-en stankoverlast. De Koninginneweg kan zelfs voor grote delen vervijnen en worden vervangen door groen en water, ter compensatie van het groen dat je voor de nieuwe rondweg inneemt.
Reactie1013	Het is fijn dat er gekeken wordt naar de aansluiting bij dit kruispunt, maar de rijksweg is nu niet eens toegankelijk omdat er geen budget is om het te herstellen. Weer een ander potje. Dat de fietsers en voetgangers worden ontzien en de veiligheid verbeterd wordt is altijd fijn. Mijn advies zal zijn eerst in het dorp de doorgang en overgangen te verbeteren voordat dit kruispunt wordt aangepakt. Doe dit kruispunt in samenwerking met de aanpak van knelpunt Hoevelaken.

Reactie1026	Ik mis hier belangrijke informatie voor de huidige en toekomstige fietsers naar Amersfoort en terug. De 1e fietstunnel onder de Nijkerkerstraat is 150 meter lang. De 2e fietstunnel onder het viaduct en de Energieweg is maar liefst 245 meter lang en er zit een bocht in. Fietstunnels worden als sociaal veilig beschouwd als je bij het begin als je gaat dalen het geheel tot het einde kan overzien. Dat zal bij deze tunnels niet het geval zijn. Veel Hoevelakers fietsen vaak naar Amersfoort en terug. Als de fietstunnels er liggen (aanbesteding 2027, uitvoering tot 2031) dan moeten zij altijd door die tunnels fietsen, het is dan niet meer mogelijk om bovengronds (zoals nu) te fietsen. En dat kan dan ook niet meer gewijzigd worden. Je kunt ervan uitgaan dat daar in de komende 50 tot 100 jaar "verkeerde dingen" zullen gaan gebeuren. Niet alleen in de tunnels, ook ervoor, erachter en tussen beide tunnels in. Het is daar "niemandsland". De tunnels liggen op Amersfoorts grondgebied. Maar Hoevelaken heeft een groot belang qua sociale veiligheid, dus heeft Nijkerk een groot belang. Het is heel belangrijk om dit nu juist wel goed met de dorpsbewoners te communiceren, want veel bewoners hebben van de impact hiervan nog geen idee. En kunnen daar dan waarschijnlijk ook niet echt goed hun mening over geven. Overigens fietstunnels is ook voor voetgangers.
Reactie1002	@Reactie1026 Ik ben het 100% met je eens. Zelfs camera's zullen niet helpen, want die leggen hooguit vast wat er mis gaat, maar dan is het al te laat.
Reactie1027	@Reactie1026 Helemaal mee eens, veiligheid voorop. Zie ook mijn eerdere reactie Bron aanpak knooppunt Hoevelaken, zodat het sluipverkeer verdwijnt, dan zijn er volgens mij ook geen tunnels nodig.
Reactie1024	De aanleg van een nieuwe wegverbinding direct parallel aan de rijksweg A1 tussen Platanenstraat -Klaarwater-Hoevelakenseweg en aansluitend op de Westerdorps-straat tegenover de Nijkerkerstraat zou een zeer goede oplossing zijn (zie ook reactie van derden). Dit lost veel huidige problemen op de route Oosterdorpsstraat - Westerdorpsstraat en Koninginneweg op. Hiermee wordt ook voorkomen dat op deze routes extra maatregelen moeten worden genomen i.v.m. Klaarwater. Het zou fijn zijn dat de haalbaarheid daarvan zou kunnen worden onderzocht.
Reactie1031	De verkeersdoorstroming lijkt te vertragen doordat op het knooppunt vanuit Hoevelaken naar het kruispunt veel autoverkeer richting Vathorst/Nijkerkerveen/Nijkerk (Nijkerkerstraat) wil afslaan. Dit voorsorteervak is erg klein. Door dit vak (indien mogelijk) langer te maken zou de doorstroming zeker versnellen.
Reactie1032	@Reactie1031 Mee eens, maar ook richting Amersfoort staat het regelmatig vast.
Reactie1022	Welk probleem lost een fietstunnel op? Het grote probleem op dat kruispunt is dat er te weinig doorstroom is voor autos. Ik vraag me erg af of een dure fietstunnel gaat helpen om die druk op het kruispunt te verlichten.
Reactie1032	@Reactie1022 Mee eens. Het valt mij op dat het in de lente/zomer veel beter doorstroomt wanneer het weer goed is. Maar zodra er een regenachtige dag komt dan staat het weer volledig vast. Een betere fietsverbinding is fijn, maar verbeterd de doorstroom in mijn ogen niet.



Reactie1034	Voorstel: T-kruising Hoevelaken De huidige plannen rondom de Westerdorpsstraat / Nijkerkerstraat / Energieweg lossen naar mijn mening onvoldoende het grootste probleem op: sluipverkeer over het kruispunt. Van alle verkeersproblemen is het kruispunt de grootste bottleneck. Het sluipverkeer binnendoor vanuit Barneveld en de route van- en naar Vathorst naar de A1/A28 zorgt ervoor dat het kruispunt van teveel kanten wordt belast. De stoplichten staan te vaak op rood om alle richtingen te kunnen laten passeren (en het klaverblad tijdens de spits te kunnen passeren. Met de komst van Middelaar twee neemt die druk alleen maar verder toe. Met een beter werken kruispunt zullen de navigatie apps direct weer meer verkeer via het kruispunt Hoevelaken laten rijden en zitten we binnen no-time weer met hetzelfde probleem. De huidige plannen reduceren het verkeer niet en zijn gericht op een (iets) vlottere doorstroom zonder duidelijke keuze. Het maakt het kruispunt nog aantrekkelijker voor de navigatie apps bij files. Als we echt het verkeersprobleem willen oplossen EN de nieuwe wijk willen ontsluiten zijn mi duidelijkere (en hardere) keuzes nodig. Bijgevoegd heb ik een alternatief plan wat deze harde keuze wel duidelijk maakt: Betere doorstroom en minder sluipverkeer. De focus ligt op een vlotte verbinding tussen Hoevelaken (en Nijkerk). Voor onze eigen toegang tot de snelwegen maken we gebruik van de bestaande opritten bij Amersfoort en Vathorst. De focus ligt op een snelle doorgaande (fiets) route van Hoevelaken/Nijkerk naar Amersfoort en een reductie van sluipverkeer. Elk plan komt met een prijs! Als Hoevelaken zouden we door dit voorstel de directe oprit naar Amsterdam en de afrit vanuit Barneveld verliezen. Het alternatief (dat direct testbaar is): • Sluit de afrit vanuit Barneveld permanent af • Sluit de oprit richting A1 Amsterdam permanent af • Richt het kruispunt in als een eenvoudige T-kruising • Focus op de goede verbinding Hoevelaken ↔ Amersfoort en Nijkerk ↔ Amersfoort • Verkeer op de A1 blijft via reguliere aansluitingen en het klaverblad rijden • Verkeer vanuit Hoevelaken zal gebruik moeten maken van de opritten naar de snelweg van Amersfoort en Vathorst • Fietsverkeer naar Amersfoort gaat via een directe (bovengrondse) route zonder stoplichten Voordelen • Veel betere doorstroming tussen Hoevelaken en Amersfoort/Vathorst • Grote reductie van sluipverkeer vanuit Barneveld en Vathorst • Rustiger en veiliger centrum van Hoevelaken • Simpeler én goedkoper plan: fietstunnels zijn niet meer perse nodig (kan wel voor nog betere doorstroom) Het dorpse karakter blijft behouden • Sneller uitvoerbaar en direct al te testen met tijdelijke maatregelen • Toekomstbestendiger bij groei van Middelaar 2 • Nadelen • Hoevelaken verliest wel de directe oprit naar de A1 richting Amsterdam. Dat is de concessie • Onze inwoners die richting Amsterdam moeten zullen enkele minuten moeten omrijden (maar komen wel normaal het dorp uit) Op dit moment is de oprit richting Amsterdam al tijdelijk afgesloten vanwege werkzaamheden. Het effect is direct merkbaar: minder verkeersdruk en rustiger verkeer rondom het kruispunt. Binnen dit voorstel wordt sluipverkeer vanuit Barneveld en Terschuur blijvend minder aantrekkelijk. Het betekent een omrijroute voor onze inwoners richting Amsterdam maar het is een duidelijke keuze waar we zouden kiezen voor een blijvend goede doorstroom ten koste van een deel van onze luxe met een eigen op- en afrit. We kunnen ons dorp ontsluiten en de bouw van de nieuwe wijk wordt mogelijk.
-------------	--

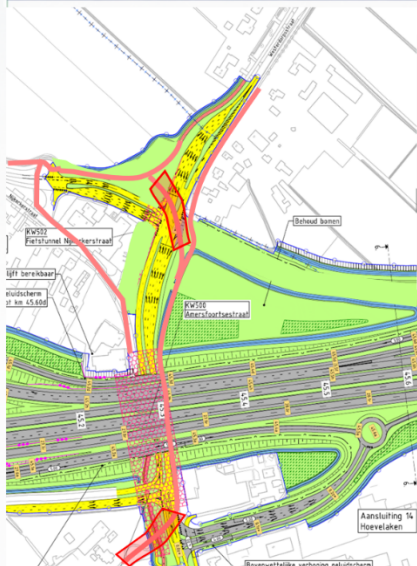
NIEUW VOORSTEL – DIRECT TESTBAAR

Met tunnels T-kruising Hoevelaken

Vlotte verbinding tussen Hoevelaken en Amersfoort

Minder sluipverkeer • Meer doorstroming • Veiliger verkeer

VERKEERSSTROMEN NAAR DE NIEUWE SITUATIE



Hoevelaken → Amersfoort



Recht door over de nieuwe T-kruising.
Snel, veilig en zonder kruising met zijverkeer.



Nijkerk / Vathorst → Amersfoort



Rechtsaf richting Amersfoort via de T-kruising.
Overzichtelijk en vlot.



Barneveld → A1 Amsterdam

Geen route meer via Hoevelaken.
Verkeer blijft op A1 en gebruikt reguliere aansluitingen.



Fietzers

Doorgaande weg voor fietsers. Tunnels creëren doorgaande route vanaf Nijkerk en naar Amersfoort.

✓ Kortom: meer doorstroming, minder sluipverkeer en een leefbaarder Hoevelaken. Een slimme, haalbare tussenstap met grote impact.



BETERE DOORSTROMING
Snelle route
Hoevelaken →
Amersfoort



MINDER SLUIPVERKEER
Minder verkeer door
Hoevelaken vanuit
Barneveld & Vathorst



VEILIGER VERKEER
Overzichtelijke T-kruising
met tunnels voor
fietsers



TOEKOMSTBESTENDIG
Robuuste basis voor
groei en nieuwe
woonwijken

De voordelen

- ✓ **Veel betere doorstroming tussen Hoevelaken en Amersfoort**
Rechtstreeks verkeer krijgt voorrang op het kruispunt.
- ✓ **Sterke reductie van sluipverkeer**
Verkeer vanuit Barneveld en Vathorst kan niet meer via Hoevelaken naar de A1 (Amsterdam).
- ✓ **Rustiger en veiliger in Hoevelaken**
Minder verkeer door de kern, meer leefbaarheid en verkeersveiligheid.
- ✓ **Robuuste oplossing voor de toekomst**
Geschikt voor de groei van Middelbaar 2 (700-800 woningen) en verdere ontwikkelingen.
- ✓ **Fietzers krijgen prioriteit en veiligheid**
De route is de meest directe route naar Amersfoort met tunnels voor het verkeer uit Nijkerk en een tunnel richting de Oudelageweg

De nadelen

- ✗ **Verlies van directe oprit naar de A1 richting Amsterdam**
Hoevelaken moet via Amersfoort of Barneveld rijden om de A1 (Amsterdam) te bereiken. Dit kost extra tijd (2-5 minuten).
- ✗ **Mogelijke omrijroute voor inwoners**
Voor een deel van de inwoners is de route naar bestemmingen richting Amsterdam iets langer.



Waarom dit plan nú testen?

- ✓ De oprit richting Amsterdam is nu al afgesloten – de impact is direct zichtbaar.
- ✓ Eenvoudig in te richten met tijdelijke bebording en markering.
- ✓ Meten = weten: we testen, evalueren en sturen bij waar nodig.

♥ Samen bouwen aan een bereikbaar en leefbaar Hoevelaken!

NIEUW VOORSTEL – DIRECT TESTBAAR

Zonder tunnels T-kruising Hoevelaken

Vlotte verbinding tussen Hoevelaken en Amersfoort

Minder sluipverkeer • Meer doorstroming • Veiliger verkeer

VERKEERSSTROMEN NAAR DE NIEUWE SITUATIE



Hoevelaken → Amersfoort



Recht door over de nieuwe T-kruising.
Snel, veilig en zonder kruising met zijverkeer.



Nijkerk / Vathorst → Amersfoort



Rechtsaf richting Amersfoort via de T-kruising.
Overzichtelijk en vlot.



Barneveld → A1 Amsterdam

Geen route meer via Hoevelaken.
Verkeer blijft op A1 en gebruikt reguliere aansluitingen.



Fietzers

Doorgaande weg voor fietsers. Alleen een stoplicht vanuit Nijkerk/ Vathorst. Oude overgang naar de Oudelageweg. Geen tunnels. Grote kostenbesparing.

✓ Kortom: meer doorstroming, minder sluipverkeer en een leefbaarder Hoevelaken. Een slimme, haalbare tussenstap met grote impact.



BETERE DOORSTROMING
Snelle route
Hoevelaken →
Amersfoort



MINDER SLUIPVERKEER
Minder verkeer door
Hoevelaken vanuit
Barneveld & Vathorst



VEILIGER VERKEER
Overzichtelijke T-kruising
met tunnels voor
fietsers



TOEKOMSTBESTENDIG
Robuuste basis voor
groei en nieuwe
woonwijken

De voordelen

- ✓ **Veel betere doorstroming tussen Hoevelaken en Amersfoort**
Rechtstreeks verkeer krijgt voorrang op het kruispunt.
- ✓ **Sterke reductie van sluipverkeer**
Verkeer vanuit Barneveld en Vathorst kan niet meer via Hoevelaken naar de A1 (Amsterdam).
- ✓ **Rustiger en veiliger in Hoevelaken**
Minder verkeer door de kern, meer leefbaarheid en verkeersveiligheid.
- ✓ **Robuuste oplossing voor de toekomst**
Geschikt voor de groei van Middelbaar 2 (700-800 woningen) en verdere ontwikkelingen.
- ✓ **Fietzers krijgen prioriteit en veiligheid**
De route is de meest directe route naar Amersfoort zonder tunnels. De oversteek vanuit Nijkerk heeft als enige plek stoplichten voor fietsers

De nadelen

- ✗ **Verlies van directe oprit naar de A1 richting Amsterdam**
Hoevelaken moet via Amersfoort of Barneveld rijden om de A1 (Amsterdam) te bereiken. Dit kost extra tijd (2-5 minuten).
- ✗ **Mogelijke omrijroute voor inwoners**
Voor een deel van de inwoners is de route naar bestemmingen richting Amsterdam iets langer.



Waarom dit plan nú testen?

- ✓ De oprit richting Amsterdam is nu al afgesloten – de impact is direct zichtbaar.
- ✓ Eenvoudig in te richten met tijdelijke bebording en markering.
- ✓ Meten = weten: we testen, evalueren en sturen bij waar nodig.

♥ Samen bouwen aan een bereikbaar en leefbaar Hoevelaken!

Reactie1027	@Reactie1034 Niet mee eens, het probleem is dat knooppunt Hoevelaken vastloopt met sluipverkeer tot gevolg, eerst bron aanpak dat is knooppunt Hoevelaken zelf. Daarnaast wacht al meer dan 13 jaar dat de afrit naar Hoevelaken weer in ere wordt herstelt, dagelijks gebruik kost deze omweg mij 5 minuten, om daar te komen moet ik en andere dus ook als sluipverkeer via de energieweg. Bron aanpak van knooppunt Hoevelaken dat daar de doorstroming vlotter verloopt. Het afsluiten van een op en afrit is geen oplossing. Het probleem zit hem in het bovenliggende rijkswegennet waar de doorstroming stokt met als gevolg sluipverkeer, en daarmee als gevolg dat het onderliggende wegennet / kruispunt dit niet kan verwerken. Daarnaast al die extra kilometers om weer in Hoevelaken te komen geeft ook weer meer uitstoot van stikstof. De snelste weg is de snelweg.
Reactie1002	Mooie inbreng van Reactie1034. Ik denk ook dat er out of the box moet worden gedacht, en de plannen voor aanpak knooppunt Hoevelaken zijn ook al weer gedateerd. Nu ligt er vlak bij Middelaar/Klaarwater al een oprit naar de A1. Dat is weliswaar alleen voor de aldaar aanwezige benzinepomp/parkeerplaats, maar als er toch gedacht wordt aan een zuidelijke rondweg bij Klaarwater dan zou daar misschien ook eenvoudig een oprit naar de A1 vanuit Hoevelaken richting Amsterdam, Zwolle, Utrecht kunnen komen. Maar beslist geen afrit vanaf Barneveld s.v.p..
Reactie1026	Ook van belang voor de doorstroming is of er bedrijven ergens staan/komen die heel verkeer aantrekkend zijn. Bv. Amersfoort heeft een nieuwe Milieustraat gerealiseerd (wacht nog op electra aansluiting) aan de Energieweg, de ingang is bij de stoplichten op de Energieweg. Op vooral vrijdag en zaterdag zal dit van alle kanten veel autoverkeer aantrekken. Amersfoort groeit tot zeker 190.000 inwoners. De opstelstroken lijken aan de kleine kant ongeveer 3 auto's met aanhanger. Vanuit Vathorst zal men via de Nijkerkerstraat rijden.
Reactie1027	De drukte op dit onderliggende kruispunt is de laatste jaren veelal ontstaan vanuit sluipverkeer welke bij knooppunt A1/A30 eraf gaat en binnendoor via Terschuur en Hoevelaken via de energieweg en weer bij Amersfoort erbij de A28 er weer opgaat richting Utrecht om de file op de snelweg bij knooppunt Hoevelaken te ontwijken (klaverblad A1 richting amsterdam naar A28 richting Utrecht). Met als gevolg extra invoegend verkeer bij Amersfoort, waardoor het verkeer op de A28 vanaf Nijkerk weer opstroopt. Met als gevolg dat verkeer vanaf de A28 Nijkerk ook binnen door gaan via de Nijkerkerstraat met passeren (filerijden) van betreffende kruispunt om weer via de energie weg te rijden en erbij Amersfoort A28 er weer op te gaan. Ook om knooppunt Hoevelaken te vermijden. Hiermee ontstaat een visuele cirkel waarbij het onderliggende netwerk steeds vaster loopt. In deze is Bron aanpak van Knooppunt Hoevelaken (hoofdwegennet) een eerste vereiste. De snelste weg is de snelweg. Naast alle ergeis geeft al het sluipverkeer en filevorming alleen maar meer stikstof uitstoot. Door geen sluipverkeer en geen filevorming zal de stikstof problematiek ook afnemen. Een mooie afweging voor rijkswaterstaat omdaar in hun berekeningen rekening mee te houden zodat de aanpak van knooppunt hoevelaken versnelt uitgevoerd kan worden.
Reactie1027	Veel automobilisten rijden tegenwoordig op hun navigatie systeem, is er software matig een automatische file in te voeren voor de Hoevelakenseweg en Platanenstraat, als knooppunt Hoevelaken vaststaat, zodat er geen sluipverkeer optreed. De huidige sluipverkeer ontstaat door automatisch op basis van navigatie de snelste route te nemen. Daarmee wordt onderliggende wegennet ontlast, lost problemen vanzelf op met minimale kosten.
Stichting Hoevelaken Bereikbaar & Leefbaar	Onze Stichting heeft eerder geadviseerd om deze maatregel met prioriteit op zo kort mogelijke termijn te realiseren. Wij verwachten van deze maatregel het hoogste effect voor de bereikbaarheid, zowel van en naar Hoevelaken, als van en naar andere richtingen. Uitvoering brengt de cyclustijd naar verwachting beneden de 20 seconden. - Wij hebben in 2015 al gevraagd om te onderzoeken of de beoogde fietstunnel voor de Energieweg korter kan. De huidige lengte in combinatie met een bocht is nadelig voor de sociale veiligheid. - Graag ontvangen wij meer informatie over de stand van zaken van onderzoeken en het ontwerp en of er nog issues zijn voor stikstof, financiering en personele inzet. Zoals eerder aangegeven blijft onze Stichting graag betrokken bij de verdere uitwerking.



Reactie gemeente

Pauzeren aanpak Knooppunt Hoevelaken

Het grote uitbreidingsproject voor Knooppunt Hoevelaken (A1/A28) werd in 2023 door het ministerie van Infrastructuur en Waterstaat gepauzeerd en staat nog altijd voor onbepaalde tijd op de 'pauzestand'. Het projectteam van Rijkswaterstaat heeft in 2023 de omgeving hierover geïnformeerd met nieuwsberichten en informatiebijeenkomsten. Meer informatie is te vinden op de projectwebsite: [Stand van zaken project A28/A1 Knooppunt Hoevelaken | Knooppunt Hoevelaken \(A28/A1\)](#)

Sociale veiligheid fietstunnels en nieuwe route fietsers

Vanuit Hoevelaken naar Amersfoort komt de voetganger en fietser altijd de barrières tegen van de A1, A28 en de spoorlijn. Er zijn helaas maar enkele punten om over of onder de snelweg door te gaan:

- het A1 viaduct Stoutenburgerlaan
- het A1 viaduct Amersfoortsestraat
- de Hanzetunnel onder de A28

Deze punten liggen niet dichtbij bebouwing waardoor de sociale veiligheid lager is. De huidige route is via de Amersfoortsestraat scoort ook niet hoog op sociale veiligheid door de inrichting van de omgeving. Alternatieve routes zijn kostbaar, omdat er altijd een viaduct of tunnel bij de snelweg en het spoor nodig is. Alternatieve routes zullen ook niet dichtbij bebouwing liggen. Een huidige routes zijn daarnaast ook de meest directe en dus snelste routes. Daarom zal een alternatieve route ook matig gebruikt worden. Het is daarom beter om te investeren in een goede sociaal veilige route via de Amersfoortsestraat. De gemeente begrijpt dat er zorgen zijn over fietstunnels. Zeker over de lengte van tunnels. Fietstunnels zijn geen doel op zich. Bij het ontwerp van de kruispunten en de fietstunnels gelden de volgende uitgangspunten:

- de kruispunten moeten het verkeer veilig kunnen verwerken;
- woningbouw- en bedrijventerreinontwikkelingen in Nijkerk en Amersfoort moeten door kunnen gaan;
- er moet een hoogwaardige en veilige doorfietsroute tussen Amersfoort en Hoevelaken worden gerealiseerd.

Bij de uitwerking wordt specifiek gekeken naar de sociale veiligheid, vooral bij tunnels. De kruispunten zijn van de gemeente Amersfoort en zij hebben dan ook de leiding over het project.

Voordelen fietstunnels voor doorstroming motor voertuigen

Bij de twee verkeerslichten kruisen voetgangers en fietsers alleen de Nijkerkerstraat en de Energieweg. Er kan niet worden overgestoken op de andere wegen. Door een fietstunnel aan te leggen onder de Nijkerkerstraat wordt het mogelijk om zonder verkeerslicht rechtsaf te slaan vanaf de Westerdorpsstraat naar de Nijkerkerstraat en zonder verkeerslicht rechtsaf te slaan vanaf de Nijkerkerstraat naar de Amersfoortsestraat. Doordat het verkeer niet meer hoeft te wachten op deze richtingen is er een veel eenvoudigere verkeersregeling mogelijk. Er kan vaker - en langer - groen worden gegeven aan de andere richtingen en het verkeer stroomt daardoor beter door. Dit geldt ook voor de drukke rechtsaf beweging van de Amersfoortsestraat naar de Energieweg. Nader onderzoek moet uitwijzen of dit nodig is om goede verkeerslichten te maken.

Software matig een automatische file op lokale wegen zodat er geen sluipverkeer optreed

Het manipuleren van navigatiesoftware om kunstmatig files te creëren is verboden en strafbaar. Hulpdiensten gebruiken ook navigatiesystemen en hierdoor kunnen gevaarlijke situaties ontstaan. Het zorgt ook voor economische schade doordat bedrijven minder goed bereikbaar zijn. Daarnaast controleren navigatieleveranciers op basis van data of de situatie in de kaart klopt met de feitelijke situatie. Onjuiste informatie wordt automatisch gedetecteerd en gecontroleerd waarna het hersteld wordt. Verschillende maatregelen uit het uitvoeringsprogramma dragen direct bij om de routes door Hoevelaken minder aantrekkelijk te maken voor sluipverkeer. Door delen van de Westerdorpsstraat en Oosterdorpsstraat af te waarden van 50 km/u naar 30km/u wordt de route minder snel en aantrekkelijk. Ook het toevoegen van drie rotondes op de route die Klaarwater ontsluiten zorgen ervoor dat de reistijd langer wordt. Hierdoor zal de route door Hoevelaken minder vaak als snelste route worden aangegeven door navigatiesoftware.



Nieuwe rondweg of nieuwe aansluiting op de snelweg

Er zijn verschillende reactie gegeven over het aanleggen van een nieuwe rondweg parallel aan de A1 om de Koninginneweg te ontlasten. Het aanleggen van een nieuwe ontsluitingsweg duurt erg lang en is erg kostbaar. De tijd van een eerste onderzoek tot realisatie vergt zo 10 jaar. De ruimte tussen de snelweg en het bedrijventerrein aan de zuidkant van Hoevelaken is verder erg krap. Rijkswaterstaat heeft deze gronden ook gereserveerd voor de toekomstige verbreding van de A1. Het is daarom geen realistische oplossing voor de korte termijn. Op de lange termijn is het verbreden van de A1 vanuit het project A28/A1 Knooppunt Hoevelaken de oplossing om de Koninginneweg te ontlasten. Tot slot zal een nieuwe rondweg ook ergens moeten aansluiten op de snelweg. Een logische plek is het bestaande kruispunt Westerdorpsstraat/ Amersfoortsestraat/ A1 aansluiting 14. Het verbeteren van dit kruispunt is wel op korte termijn mogelijk.

Tot slot is een nieuwe aansluiting op de A1 ten zuiden van Klaarwater een interessante gedachte, maar niet op korte termijn uitvoerbaar. Mogelijk is hier op lange termijn (na 2040) een gesprek over te voeren met Rijkswaterstaat, provincies en het Rijk. Het is echter onrealistisch op korte termijn. Aandachtspunt is daarnaast ook dat een verbrede A1 erg dicht op het spoor Amersfoort – Apeldoorn komt te liggen en de ruimte voor een op en afrit dan zeer beperkt is. Het verleggen van snelwegen en spoorlijnen is uiterst kostbaar.

T-kruising Westerdorpsstraat - Amersfoortsestraat Hoevelaken: afsluiten van A1 aansluiting 14

Het huidige kruispunt met vier richtingen ombouwen naar drie richtingen door het afsluiten van de op- en afrit naar de A1 zorgt er inderdaad voor dat het kruispunt eenvoudiger wordt. Als ergens niet meer naar toe kan worden gereden dan wordt het op die plek rustiger. Het verkeer verdwijnt echter niet. De behoefte om te verplaatsen van mensen blijft. Het verkeer zal dus ergens anders gaan rijden.

Concreet zullen de al zwaarbelaste A28 aansluiting 8 Amersfoort, Hogeweg en A1 aansluiting 13 Amersfoort-Noord, Bergpas nog zwaarder worden belast. Dat is voor gemeente Amersfoort zeer waarschijnlijk niet acceptabel.

De bereikbaarheid van inwoners en bedrijven in Hoevelaken verslechtert ook flink. Misschien dat het afsluiten van A1 aansluiting 14 en voor minder sluipverkeer door Hoevelaken zorgt. Het heeft wel als gevolg dat de snelste route om Hoevelaken te bereiken vanaf het oosten (vanuit Apeldoorn) via Terschuur zal zijn. Daar zal het verkeer dus flink toenemen. Dat is voor de gemeente Barneveld zeer waarschijnlijk niet acceptabel.

Tot slot ligt het kruispunt op grondgebied van gemeente Amersfoort en de op- en afrit is van Rijkswaterstaat. De gemeente Nijkerk gaat er dus niet over. Over maatregel 1 is overeenstemming met gemeente Amersfoort, de regio, beide provincies en het rijk.



Maatregel 2. Optimalisatie Westerdorpsstraat

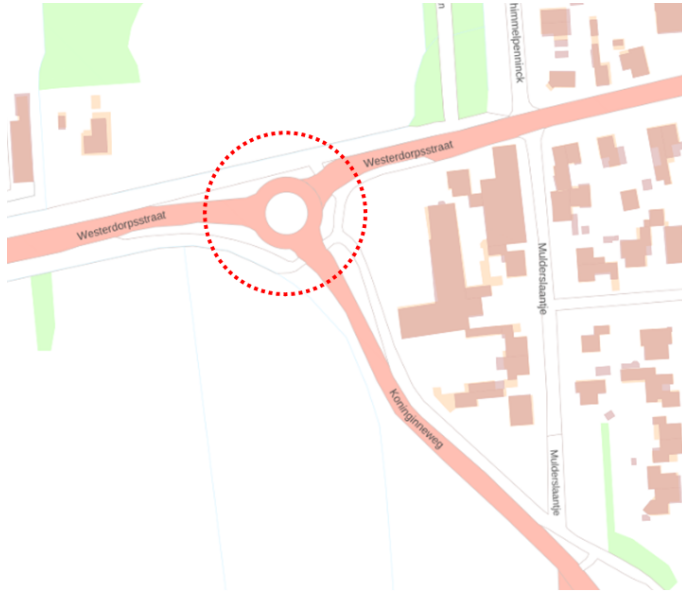


Auteur	Reactie
Reactie1024	Een parallelweg aan de zuidzijde van de Westerdorpsstraat zou om redenen van doorstroming en verkeersveiligheid een goede maatregel zijn. Een parallelweg vergt echter circa 8 m brede ruimte naast de huidige rijbaan! Ook de aansluitingen van de parallelweg op de Westerdorpsstraat is problematisch. Door de rijbaan van de Westerdorpsstraat te verbreden naar 3 rijstroken waarbij de middelste rijstrook wordt ingericht met linksafvakjes en middengeleiders al naar gelang de behoefte. De linksaffers naar de erfaansluitingen/inritten blokkeren dan de doorstroming niet meer. Rechtsaffers hebben weinig effect op de doorstroming, terwijl de middengeleiders de oversteekbaarheid van de Westerdorpsstraat voor fietsers verbeterd.
Reactie1031	Worden bewoners van de Westerdorpsstraat hier ook nog over geïnformeerd als de (verkeers)situatie voor de deur verandert? Bijvoorbeeld de benoemde nieuwe fietsoversteek ter hoogte van huisnummer 97. Wellicht is een tekening van de inrichting van de Westerdorpsstraat beschikbaar?
Reactie1027	Fietspad zuid kan vervallen, daarmee meer ruimte voor inrichting van het kruispunt. Ontsluiting van de woningen aan de westerdorpsstraat, blijft lastig, mogelijke oplossing voor de aanwonende Zuidzijde eenrichting verkeer richting rotonde. Daarmee is de doorstroming vanaf het kruispunt geborgd. De vraag blijft dan wel hoe komen de bewoners dan weer bij de woning. Op dit punt planologisch goed naar kijken, wat hier de beste oplossing is waarbij de doorstroming van het verkeer soepel blijft verlopen. Een rotonde op het kruispunt lijkt mij niet de oplossing, want je wil graag doseren en doorstroming voor fietsers, dan is een kruispunt met stoplichten efficiënter. Hier zie ik zo de oplossing nog niet. Maar heet meest efficiënt zou zijn om bovenliggend verkeersnetwerk (snelweg) als daar doorstroming weer goed is geregeld zodat de verkeersdruk op de westerdorpsstraat afneemt. Geen sluipverkeer meer.
Stichting Hoevelaken Bereikbaar & Leefbaar	Deze maatregel sluit aan op de door ons eerder gesignaleerde koppelkansen. Een parallelweg, een mogelijke fietsstraat en een nieuwe fietsoversteek. Hier is eerder discussie over geweest bij het OTB (ontwerp tracébesluit van het Rijk). -Wij hebben begrepen dat deze maatregel qua ruimte mogelijk is. Afsluiten van het zuidelijke fietspad lijkt ons verstandig. Wij adviseren deze maatregel uit te voeren direct aansluitend op realisatie van maatregel 1.

Reactie gemeente

De aanpassingen aan dit deel van de Westerdorpsstraat hangen af van het definitieve ontwerp van de kruising Westerdorpsstraat / Amersfoortseweg (maatregel 1). De inrichting van de Westerdorpsstraat wordt hier uiteindelijk op aangepast. Dit zal gebeuren in overleg met de omgeving en alle belanghebbenden en geïnteresseerden krijgen de mogelijkheid om te reageren op een voorlopig ontwerp. Een definitief ontwerp wordt pas vastgesteld nadat er inspraak is geweest. Bij het opstellen van een voorlopig ontwerp wordt gekeken of de gemaakte opmerkingen kunnen worden meegenomen.

Maatregel 3. Aanpak rotonde Koninginneweg - Westerdorpsstraat



Auteur	Reactie
Reactie1008	Optie 2
Reactie1011	Hier is geen goede oplossing voor, het is en wordt te druk. Er staan erg veel maatregelen voor de Koninginneweg, Oosterdorpstraat en Westerdorpstraat om al het extra verkeer op te vangen. Dit gaat geen oplossing zijn voor de drukte bij het uitgaan van het dorp. Waarom wordt er geen nieuwe rondweg aangelegd geheel langs de A1, helemaal tot het knooppunt waar je de A28 op kan? De gronden zijn allemaal van de (rijks)overheid, je kan mogelijk combinaties maken met de aanpak van knooppunt Hoevelaken (= geld vanuit Rijksoverheid), je kan één doorstroom realiseren zonder allerlei rotondes en afslagen. De drukte van de Koninginneweg, Oosterdorpstraat en Westerdorpstraat zou hier volledig mee worden opgelost. Daarnaast zorgt dit voor een betere leefbaarheid van de woningen rond deze wegen, er is immers minder geluid-en stankoverlast. De Koninginneweg kan zelfs voor grote delen verwijnen en worden vervangen door groen en water, ter compensatie van het groen dat je voor de nieuwe rondweg inneemt.
Reactie1004	Een tunnel met een t-splitsing (zeker met die elektrische fietsen) is niet alleen gevaarlijk voor wat betreft ongelukken, maar doordat je er niet goed doorheen kan kijken ook sociaal onveilig en dus zeer ongewenst. Stoplichten met voorrang voor de Koninginneweg geeft vooral voor bewoners die uit het noorden van Hoevelaken komen en die via de Westerdorpstraat komen veel meer moeite om in de ochtend/avond het dorp uit te kunnen komen. Nu is het over het algemeen netjes ritsen op de rotonde, maar dat is er niet meer als er stoplichten komen. Je lost dus wellicht een probleem op de Koninginneweg deels op, maar creëert er één op de Westerdorpstraat. Het zou al wel helpen als er geen fietsers meer moeten oversteken op deze rotonde. Dat houdt nu ook erg op en levert ook regelmatig gevaarlijke situaties op. Gebruik Mulderslaantje is helemaal geen gek idee.
Reactie1004	Wil in het algemeen nog wel wat kwijt over deze participatiebijeenkomst. Aankondiging enkel op Facebook (waar veel jonge mensen niet eens meer op zitten) en misschien in de Stad Nijkerk is echt serieus te weinig voor zo'n plan. Aanplakbiljet bij de 3 supermarkten, lekker ouderwets maar wel heel goed zichtbaar voor iedereen en bereikt een veel grotere groep mensen dan nu. Het lijkt erop alsof dit een verplicht stapje is in het participatieproces, maar dat zo snel mogelijk over moet zijn. De avond zelf vond ik ook een aanfluiting. Had even kort plenair de maatregelen toegelicht en was daarna in kleinere groepen uiteen gegaan. Ik heb werkelijk geen enkele ambtenaar ook maar enige opmerking zien noteren die gemaakt werd. Ze waren vooral druk met het weerleggen van de opmerkingen, niet het noteren ervan. Als je input wil ophalen is dat niet de manier volgens mij. Je kon ook geen briefjes met opmerkingen bij de maatregelen ophangen. Er werd met name verwezen naar deze website. En dan zijn er welgeteld 3 weken om alle opmerkingen te verwerken en eventueel de plannen aan te passen voordat deze naar de gemeenteraad gaat? Hoe dan? Dat is toch veel te kort? Dat geeft wel te denken. Wordt er wel iets gewijzigd van de voorstellen op basis van deze participatiebijeenkomst en/of input op deze website? Als er niets is gewijzigd in de

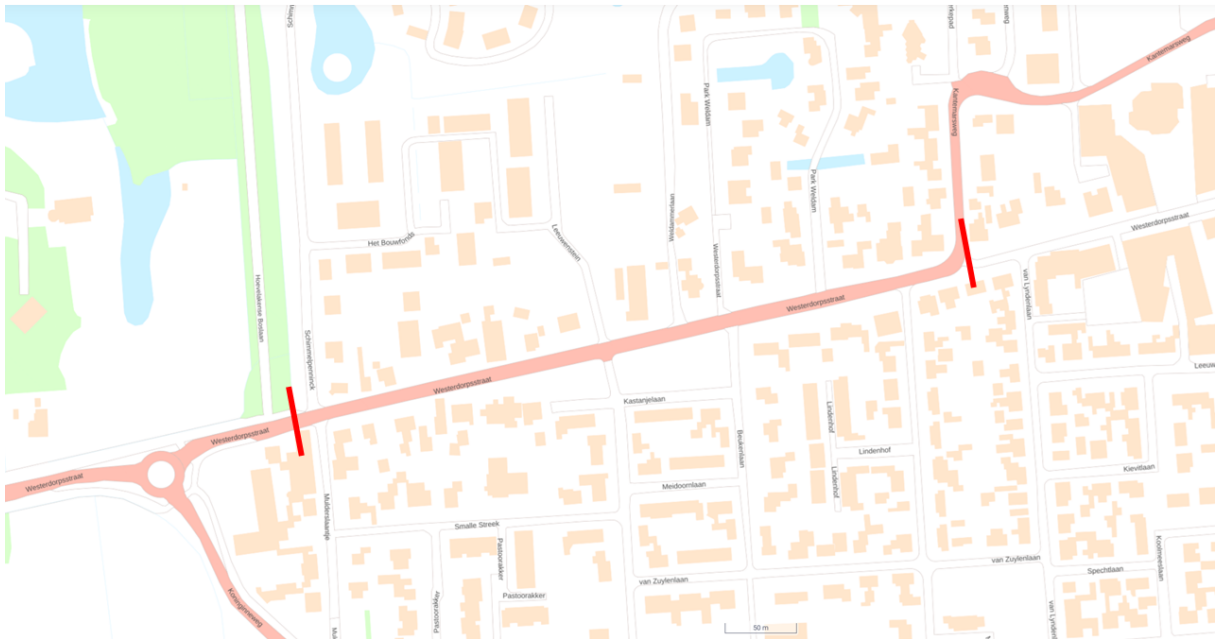
	plannen naar aanleiding van deze participatie geeft dat niet veel vertrouwen voor de toekomst en de geloofwaardigheid van de gemeente. Het proces voor de herinrichting van de Westerdorpsstraat (winkelstraat) was bv veel beter.
Reactie1002	@Reactie1004 Ik ben het helemaal met je eens. De kans dat alle reacties en suggesties (correct) in het verslag aan de gemeenteraad komen te staan lijkt me klein. Als geheugensteuntje voor de ambtenaren, die mij gisteren toezegden mijn opmerkingen mee te nemen enkele van de genoemde punten: - geef duidelijkheid over het gebied bij het station (nieuw viaduct, transferium, veiligere en betere fietsroute richting Stoutenburg) - behoud de fietsroute over Wiekslag en de Brink - zorg voor extra parkeergelegenheid in het centrum evenredig aan de groei van het dorp. Dit zonder dat in- en omwonenden van het centrum hier last van krijgen - zorg voor betere en veiligere fietsroutes vanaf Wester- en Oosterdorpsstraat in Noordelijke richting tot Nijkerkerstraat en Hooglanderveen/Vathorst (dus vanaf Penningweg tot het pad door het bos richting Hooglanderveen) - kijk voor de lange termijn naar de kans voor een (snel)fietsroute via Beekmaten, onder de A1 door richting Hogeweg/Lageweg/Accupad - werk vanuit een langetermijnvisie naar concrete plannen voor de eerstkomende jaren en ga op tijd in overleg met relevante grondeigenaren en met RWS en de gemeente Amersfoort
Reactie1024	De huidige enkelstrooks rotonde is in beginsel de veiligste kruispuntvorm in Nederland. Het is de vraag in hoeverre de afwikkelingscapaciteit van deze rotonde maatgevend is. In veel gevallen is er in de richting Amersfoort sprake van terugslag van de aansluiting A1-Nijkerkerstraat. De aanpak van dit kruispunt heeft prioriteit. Optie 1 is zeer waarschijnlijk ruimtelijk (en financieel) niet haalbaar. Het is hierdoor ook niet mogelijk om hier sociaal veilige fietstunnel te realiseren. Bij optie 3 wordt het capaciteitsprobleem bij de fietsoversteekplaats gelegd. Deze oversteek beperkt weliswaar de afwikkelingscapaciteit van de rotonde, maar met het vervallen van deze oversteekplaats wordt de kwaliteit van deze fietsverbinding Hoevelaken-Amersfoort sterk aangetast (in strijd met de STOMP benadering). Een in twee richtingen bereden oversteekplaats in de Westerdorpsstraat ter hoogte van het Mulderslaantje is uit het oogpunt van verkeersveiligheid onlogisch en ongewenst. Ook het Mulderslaantje, uitgaande van een kwalitatief goede fietsverbinding, zal geheel moeten worden heringericht. Een alternatief voor optie 2 is een turborotonde. Een dergelijke rotonde is ook veiliger dan een kruispunt met verkeerslichten. Het principe van deze rotondevorm is bijvoorbeeld de rotonde Amersfoortseweg-Arkemheenweg in Nijkerk.
Reactie1031	Optie 3 'Andere fietsroute' wordt als optie gezien, de veiligheid voor fietsers wordt door deze optie hier significant vergroot. Momenteel is de situatie ter plaatse erg onoverzichtelijk, omdat de oversteek van twee zijden wordt gebruikt. Hierdoor gebeuren regelmatig ongelukken. Deze ongelukken zullen niet allemaal gemeld worden, maar ze worden regelmatig gezien. Hierbij is dit financieel aantrekkelijker. Wel is het belangrijk dat de oversteek ter hoogte van de inrit ter plaatse van het Woonpark Hoevelaken wordt verbeterd.
Reactie1026	Optie 1 kan vervallen. Jullie geven dat zelf ook al aan, is niet veilig en niet sociaal veilig.
Stichting Hoevelaken Bereikbaar & Leefbaar	Eerder is door SHBL geadviseerd om fietsverkeer (circa 3000 per dag) weg te halen van de rotonde en de rotonde te vervangen door driesprong met verkeerslichten. Dit is een combinatie van optie 2 en 3. Circa 2000 fietsers gaan via de Westerdorpsstraat, circa 1000 steken over. -Wij ondersteunen dat er nader onderzoek nodig is naar het effect van verkeerslichten en verplaatsing van fietsverkeer naar het Mulderslaantje, met een oversteek van de Westerdorpsstraat bij de aansluiting van het woonpark Hoevelaken (is dit voldoende veilig).

Reactie gemeente

De aanpak van de rotonde is nodig als de woningbouw van Klaarwater (1^e fase met 650 woningen) is gerealiseerd en de kruising Westerdorpsstraat / Amersfoortseweg is aangepast (maatregel 1). Dat is vermoedelijk in de periode 2030 – 2035. Het is wel nodig om eerder in beeld te hebben hoe de rotonde aangepakt wordt. De reacties zijn daarom op dit moment zinvol. Er wordt niet positief gereageerd op *optie 1: Fietstunnel*. De getekende T-tunnel is niet ideaal voor verkeersveiligheid en sociale veiligheid. *Optie 2: Verkeerslichten* kan een goede oplossing zijn. De verschillende verkeersstromen kunnen worden geregeld, zodat alle richtingen en alle gebruikers (voetganger, fiets en auto) goed kunnen doorstromen. Deze optie vraagt wel om nadere uitwerking. Op *optie 3: Andere fietsroute* wordt wisselend gereageerd. De kruising van fietsers tussen het Mulderslaantje met de Westerdorpsstraat is een aandachtspunt.



Maatregel 4. Afwaardering Westerdorpsstraat naar 30km/u

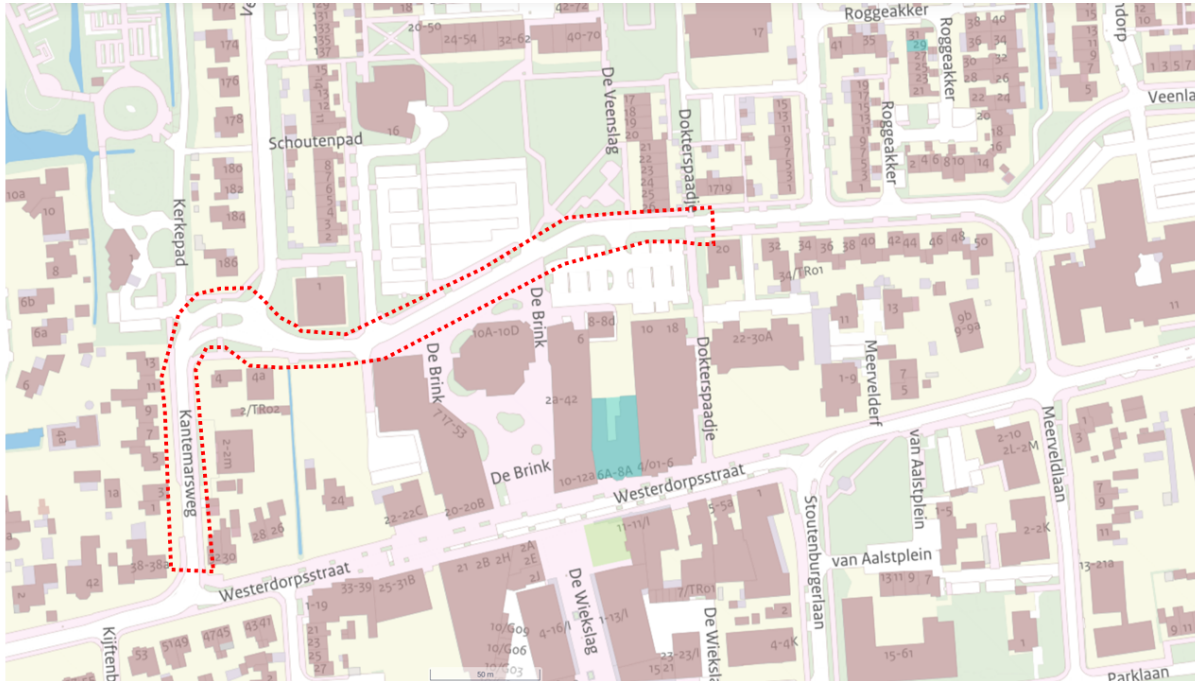


Auteur	Reactie
Reactie1008	Hard nodig! Hier wordt zo hard gereden en ook zijn er vaak inhaalacties! Bij de kerk en het pannenkoekenrestaurant is het gevaarlijk om over te steken! Er is ook nergens een zebrapad!
Reactie1004	Maar ga dan niet van die idiote drempels maken als op de Stoutenburgerlaan. Als je daar nu met een ambulance met snelheid ergens naar toe wil, ligt de patiënt te stuiten. Richt het zo in dat de auto meer te gast lijkt zonder hoge drempels. En maak inderdaad een aantal voetgangersoversteekplaatsen, nu moet je af en toe rennen voor je leven als je wilt oversteken.
Reactie1023	Herbezinning op snelheidsbeperkende middelen is geboden, voorbeelden van voor ov en hulpdiensten "nachtmerrie-drempels" : Stoutenburgerlaan, Vrijheidslaan/Torenstraat Vergelijk Achterveld: Hessenweg. JP
Reactie1024	De Westerdorpsstraat dient gezien hun gelijkwaardige ontsluitingsfunctie in beginsel op dezelfde wijze te worden aangepakt als de Oosterdorpsstraat. (zie hiervoor maatregel 5, 6 en 7). Deze weg moet worden gezien als de belangrijkste doorgaande doorfiets verbinding met Amersfoort voor woon-werk relaties, winkelbezoek en voortgezet onderwijs. Deze verbinding is van groter belang dan de in de Omgevingsvisie opgenomen doorfietsroute Station Hoevelaken-Nijkerk via o.a. de Stoutenburgerlaan en Kantemarsweg.
Reactie1029	Prima om de wd straat 30 km te maken maar doe dat dan vanaf de rotonde met de koninginneweg, dan heb je tenminste een duidelijke start of einde, en niet zoals nu bij de oosterdorpsstraat een deel voorrangsweg 50 km en een deel. 30km en gelijkwaardige kruisingen Bovendien haal je de snelheid er gelijk bij de rotonde uit zodat de in uitrit bij de appartementen westerdorpsstraat koninginneweg veiliger wordt
Stichting Hoevelaken Bereikbaar & Leefbaar	Klinkt sympathiek, maar er blijft veel bestemmingsverkeer, ook vrachtwagens voor het centrum en woonwijken, bezoekers voor hotel, sportclubs, begraafplaats etc. Nu deels parkeren op trottoirs toegestaan, waardoor extra parkeerruimte, maar blokkades voor voetgangers. -Wat is de visie op verkeer/parkeren in het centrum? Nu vooral een boodschappencentrum met gratis parkeren.

Reactie gemeente

In de reacties is terug te lezen dat de weg allerlei doelen dient. In het nieuwe GOW 30 ontwerp dient aandacht te zijn voor een geloofwaardige snelheid van gebruikers en aan de andere kant ook het behouden van de ontsluitende functie die de Westerdorpsstraat heeft voor het dorp/ centrum Hoevelaken. Bij het nog op te stellen ontwerp worden deze aspecten zorgvuldig meegenomen. Onderdeel van deze uitwerking is ook dat we gelegenheid bieden aan belanghebbenden om te reageren op de plannen en mee te denken over werkbare oplossingen.

Maatregel 5. Kantemarsweg herinrichten tussen Dokterspaadje en Westerdorpsstraat



Auteur	Reactie
Reactie1004	De Kantemarsweg wordt niet alleen gebruikt om de parkeerterreinen te bereiken! Er zit ook nog een grote woonwijk om de Veenslagenweg. Ook wordt deze weg gebruikt tbv het expeditieverkeer van Albert Heijn, Kruidvat en andere winkels op de Wiekslag. Je zou het ook een verbod op parkeren langs beide zijden van de weg moeten instellen om het hier nu een keer echt veilig te maken. Ook mist aan één zijde een stuk stoep waardoor voetgangers de weg op moeten zonder dat hier een oversteekmogelijkheid is. Het zebrapad ligt net te ver.
Reactie1004	Van belang is dan ook om het te verbieden om langs de straat te parkeren, enkel nog op de parkeerplaatsen of op eigen terrein, langs de Kantemarsweg. Zeker als je de Westerdorpsstraat (winkel-deel) wil gaan aanpakken moeten meer mensen over de Kantemarsweg en zal die drukker worden. Dan moet je niet hoeven te slompen om de geparkeerde auto's heen. Dat is beter voor doorstromingen en ook veiliger voor de fietsers. Zorg er ook voor dat er aan beide zijden van de Kantemarsweg het voetpad goed doorloopt zodat voetgangers niet onnodig moeten oversteken. Als gemeente doen jullie niet moeilijk over het onteigenen voor grond (blijkens andere verkeersmaatregelen), dus ik zou ook een strookje van de tuin op de Kantemarsweg 1 onteigenen en hier het voetpad doortrekken. Dan kan je eventueel voetgangersoversteekplaats ook iets verplaatsen zodat deze niet direct achter een bocht ligt.
Reactie1024	In het kader van het Centrumplan is de Kantemarsweg naast de ontsluiting van het "woongebied Veenslagenweg" als omleidingsroute van het winkelgebied Westerdorpsstraat aangemerkt (zie ook maatregel 4, 6 en 7). De Kantemarsweg is functioneel van gelijke orde als de Ooster- en Westerdorpsstraat, Stoutenburgerlaan. Ook de Kantemarsweg dient als doorfietsroute te worden aangemerkt; het oostelijk deel van de deze weg maakt ook deel uit van de doorfietsroute station Hoevelaken - Nijkerk. Bij de herinrichting van het gedeelte tussen Dokterspaadje en De Veenslag is bijzondere aandacht vereist voor overstekende voetgangers aan weerszijden van de Stuw naar het parkeerterrein. Ook vraagt de ontsluiting van het AH-parkeerterrein en het manifestatieterrein extra aandacht.

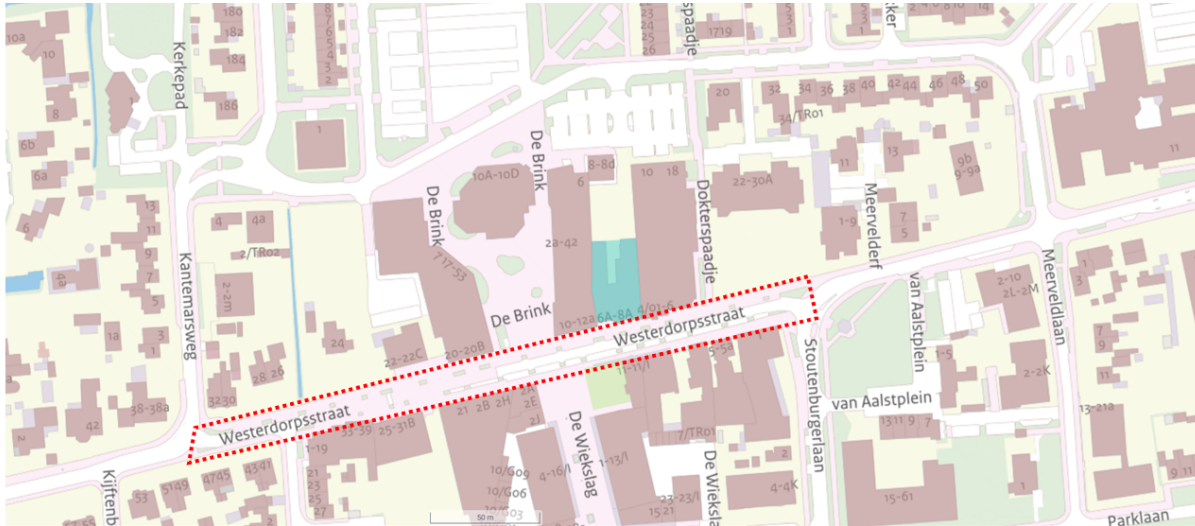
Reactie gemeente

Op de gehele Kantemarsweg geldt vanaf begin april 2026 al een parkeerverbodszone. Het parkeren op de rijbaan van Kantemarsweg is niet toegestaan. Hiervoor is gekozen om inderdaad meer ruimte te bieden aan fietsers en het overig verkeer dat de weg gebruikt. De voetpaden structuur wordt bij de

verdere uitwerking van het ontwerp meegenomen. Een tweezijdig voetpad heeft zeker de voorkeur en kan worden onderzocht op haalbaarheid. We zien de Kantemarsweg als een ontsluitende weg 30 km/u (GOW 30). Hierop worden fietsstroken toegepast om de fietsers te faciliteren. De oversteken tussen de parkeerterrein en het winkelgebied is een belangrijk aandachtspunt bij het nog op te stellen ontwerp. Onderdeel van deze uitwerking is ook dat we gelegenheid bieden aan belanghebbenden om te reageren op de plannen en mee te denken over werkbare oplossingen.



Maatregel 6. Fietsstraat Hart van Hoevelaken met gedeeltelijk eenrichtingverkeer



Auteur	Reactie
Reactie1001	ik hoop dat het centrum wordt afgesloten voor auto's zoals optie 3. Hierdoor wordt het centrum veel leefbaarder, er zal daardoor een betere verbinding zijn tussen de verschillende pleinen en de beide zijde van de winkelstraat.
Reactie1002	Optie 2 en 3 kunnen zeker helpen. Het is dan wel nodig dat de Leeuweriklaan niet als sluiptweg gebruikt gaat worden. Daar wordt nu al vaak te hard gereden. De hele Leeuweriklaan inrichten als auto-te-gast straat is dus wenselijk als optie 2 of 3 wordt gekozen. Eventueel kan een knip (dus blokkade voor auto's) worden aangebracht waar de Leeuweriklaan aansluit op de Nachtegaallaan. Daar kan dan direct een veilige voetgangersoversteekplaats worden aangelegd.
Reactie1005	Ik hoop dat jullie kiezen voor optie drie of vier. It is beter dat het centrum autoluwe wordt.
Reactie1002	Wat ik mis bij de verkeersmaatregelen in het centrum is aandacht voor de te verwachten toename van de parkeerdruk. De groei van Hoevelaken (alleen Klaarwater is al een groei van circa 20%) zal de behoefte aan parkeren in het centrum sterk doen toenemen. Dit is een relevant onderdeel van mobiliteit. Het is van belang dat de gemeente, in gelijke mate met de groei van het dorp, zorgt voor extra parkeergelegenheid in het centrum (voor auto's en ook voor brom- en scootmobiel en voor (bak)fietsen). De keuze om geen supermarkt en andere winkels in Klaarwater en Middelaar te realiseren, heeft gevolgen voor de verkeers- en parkeerdruk in het centrum. Laat daar niet de in- en omwonenden van het centrum de dupe van worden.
Reactie1004	Voorkeur zeker voor 2. volledig éénrichtingsverkeer zodat alle auto's er nog gewoon kunnen komen. Zeker voor de middenstand van groot belang, die hebben het nu al lastig genoeg ! Richt de straat dan zo in dat de auto echt te gast is en niet met van die onduidelijke bestrating rondom de huidige oversteek bij De Brink/Wiekslag. Consequentie hiervan is wel dat de Kantemarsweg veel drukker gaat worden. Hierlangs parkeren moet dan echt verboden worden om de doorstroming goed te houden. Dat is al lastig genoeg met 2 oversteeken en 2 grote parkeerplaatsen waar dus zowel auto's, fietsers als voetgangers ook veel deze weg kruisen.
Reactie1002	De optie van een fietsstraat, dus auto te gast, met volledig behoud van tweerichtingverkeer voor auto's is volgens mij een optie die door veel inwoners en middenstanders wenselijk wordt geacht. De Brink en Wiekslag kunnen o.a. door kleur en materiaalgebruik nog meer als één doorlopend plein worden ingericht, zodat de oversteekplaats door automobilisten meer dan nu als een over te steken voetgangers- en fietsersgebied wordt ervaren.
Reactie1027	Snap niet waarom deze opnieuw word aangekaart, deze is bij de herinrichting van het centrumplan uitvoerig besproken, daarin is de definitieve keuze gevallen tweerichtingsverkeer voor auto's, ook in overeenstemming met de wens van de ondernemersvereniging. Hier heeft hier de herinrichting al plaatsgevonden.
Reactie1040	Ik stem voor optie twee dat door de gemeente is voorgesteld! Een knip zetten in de doorgang van het verkeer lijkt mij zeer onwenselijk, daar veel automobilisten, om daar dan te keren, veel

	moeite mee hebben en schade het gevolg zal zijn. Om de verkeersdruk in de dorpskern te voorkomen, door de komst van Klaarwater en de uitbreiding van Nijkerkerveen, heeft de gemeente momenteel een kans, die nooit meer terug komt, om dit aan te pakken. Het Euretco-terrein op de hoek van de Stoutenburgerlaan en de Koninginneweg is momenteel keurig schoongemaakt voor nieuwbouw. Hier kunnen de drie Supermarkten uit het dorp naartoe, zodat de dorpsdruk van al het verkeer van klanten en vrachtwagens voor de bevoorrading van deze supermarkten verdwijnen uit de dorpskern. Er is daar voldoende parkeerruimte voor de klanten en voor bevoorrading van de supermarkten. De vrachtwagens, die momenteel door de dorpskern rijden om de supermarkten te bevoorraden zijn veel te lang. Lantarenpalen, verkeersgeleidingspaaltjes en verkeersborden worden door deze voertuigen omvergereden gereden en maken in de dorpskern ook veel overmatig lawaai! De dorpskern kan door nieuwe ludieke winkels worden opgefrist waardoor het, door het hogere woningaanbod in de toekomst in de kern gezelliger wordt. (vandaag, 05-06-2026, is op de hoek van de Oosterdopsstraat en de Kantemars weer een paaltje omvergereden!)
Stichting Hoevelaken Bereikbaar & Leefbaar	Wij hebben twijfel over deze maatregel. -dit betekent extra drukte op de Kantemarsweg. Die weg lijkt daarvoor niet geschikt. smal en bochtig. -kruisingen met de dorpsstraten zijn nu gevaarlijk -er is veel voetgangersverkeer van parkeerplaatsen naar centrum -als je de parkeerplaatsen langs de Westerdorpsstraat in het centrum zou weghalen heb je de mogelijkheid om gescheiden fietspaden aan te leggen. (Veiliger voor zowel fietsers als automobilisten.)
Ondernemers Westerdorpsstraat Hoevelaken	Wij hebben als ondernemers van Hoevelaken een gezamenlijke WhatsApp-groep waarin vrijwel alle ondernemers uit het centrum vertegenwoordigd zijn. Naar aanleiding van de plannen voor de Westerdorpsstraat hebben wij de verschillende scenario's van jullie website besproken en de opties 1 tot en met 4 voorgelegd aan de ondernemers. Uit deze inventarisatie kwam een zeer duidelijke uitkomst naar voren. Unaniem is aangegeven dat men de huidige situatie met tweerichtingsverkeer graag wil behouden. De ondernemers vinden bereikbaarheid van groot belang voor het functioneren van het centrum. Hoevelaken is naar onze mening geen centrum waar bezoekers langdurig verblijven. Het grootste deel van de bezoekers komt doelgericht voor boodschappen, horeca of andere voorzieningen en vertrekt vervolgens weer. Juist daarom is een goede en eenvoudige bereikbaarheid essentieel. Veel ondernemers verwachten dat een beperking van de bereikbaarheid negatieve gevolgen zal hebben voor hun onderneming. Om die reden is er vrijwel unanieme steun voor het handhaven van de huidige verkeerssituatie. Wij zouden het zeer waarderen als deze gezamenlijke reactie van de ondernemers wordt meegenomen en vastgelegd binnen de verdere besluitvorming en de overleggen waarin de verschillende scenario's worden beoordeeld.

Reactie gemeente

In de reacties is een duidelijk wisselend beeld te zien. In de meeste reacties lezen we terug dat herkend wordt dat de hoeveelheid verkeer door het centrum hoog is/ toeneemt en dat dit onwenselijk - maar ook onvermijdelijk - is als er géén maatregelen worden getroffen. Van oudsher is de route Oosterdopsstraat – Westerdorpsstraat - door het centrumgebied - voor veel herkomsten en bestemmingen de kortste en snelste route. Er rijdt veel autoverkeer en ook veel fietsverkeer door het winkelgebied Hart van Hoevelaken. Om deze reden denken we dat het goed is om een maatregel te overwegen om de leefbaarheid en verkeerveiligheid in Hart van Hoevelaken te kunnen verbeteren. Tegelijkertijd zijn de ondernemers zeer kritisch en vrezen voor het wegblijven van klanten. Ook wordt gesteld dat het al een oude discussie is waar in het verleden al besloten is om tweerichting verkeer voor autoverkeer te handhaven. Ook Platform Hoevelaken heeft dit aangegeven.

De maatregelen passen ons inziens weldegelijk bij de Centrumvisie Hoevelaken uit 2018. Hierin staat onder andere:

- doorgaand (sluip)verkeer- op de Westerdorpsstraat verminderen



- meer verblijfskwaliteit Westerdorpsstraat en de straat veilig(er) voor de fietser
- Doorgaand verkeer om centrum laten rijden.

Er is al eerder getracht de hoeveelheid autoverkeer terug te dringen door de rijbaan te versmallen en een snelheid van 15 km/u in te stellen binnen Hart van Hoevelaken. Dit heeft beperkt effect gehad op de hoeveelheid autoverkeer die door Hart van Hoevelaken rijdt. Er rijden nog steeds circa 3.000 auto's per dag door het centrum heen. Slechts een deel daarvan heeft een bestemming aan de weg binnen Hart van Hoevelaken. Maar er rijden ook veel auto's door het centrum die daar niet persé hoeven te rijden. Dit autoverkeer draagt niet bij aan winkelbestedingen of de leefbaarheid van Hart van Hoevelaken. Het is ook de verwachting dat een extra weerstand in het Hart van Hoevelaken (bijvoorbeeld eenrichtingverkeer) zorgt dat mensen meer de wegen gaan gebruiken die bedoeld zijn voor ontsluitend verkeer. Als dit verkeer zich verdeeld over allerlei alternatieve routes valt de toename per weg vaak mee en ontstaan er dus geen nieuwe onacceptabele onveilige verkeerssituaties.

De bereikbaarheid en beschikbaarheid van parkeervoorzieningen is een terechte prioriteit. Zolang er parkeerplaatsen bereikbaar zijn via Hart van Hoevelaken - of gelegen zijn in Hart van Hoevelaken - moeten deze ook goed bereikbaar zijn. Uit jaarlijks gehouden parkeeronderzoek blijkt dat op de parkeerterreinen op de Kantemarsweg op de meeste momenten voldoende restcapaciteit aanwezig is. Er is ook ruimte voor toekomstige optimalisatie van het (evenementen) parkeerterrein. Vanuit verkeer en parkeren gezien is er nu geen aanleiding om functies uit het centrum weg te halen. We pleiten daarom vooral voor het verbeteren van de leefbaarheid en verkeersveiligheid in Hart van Hoevelaken.

Daarom achten we een variant van een fietsstraat met eenrichtingverkeer ook zeer kansrijk. Alle bestemmingen blijven bereikbaar en er wordt toch een reductie van circa 30% aan autoverkeer bereikt dat door het centrum rijdt. Dit kan voor de kwaliteit van Hart van Hoevelaken, het fietscomfort en de verkeersveiligheid en de oversteekbaarheid van de winkelstraat zeer helpend zijn.

Een proef met eenrichtingverkeer kan tegen lage kosten uitwijzen of het in de praktijk leidt tot een betere situatie. Dit kan met beperkte middelen gebeuren door alleen borden te plaatsen. Vooraf kan met alle betrokkenen een aanpak worden bedacht hoe we de proef gaan monitoren en evalueren. Vooraf moet duidelijk zijn wanneer de proef als succesvol wordt beschouwd en wanneer niet en wat er dan wordt besloten. Draagvlak ontstaat als winkeliers en bewoners hier samen met de gemeente aan willen werken. Als alle maatregelen taboe zijn veranderd er weinig. Dit kan ook een keuze zijn, maar dan moet wel rekening gehouden met dat er doorgaand verkeer door het centrum rijdt en dit voor lief worden genomen.



Maatregel 7. Afwaardering Oosterdorpsstraat naar 30km/u



Auteur	Reactie
Reactie1006	Door de nieuwe wijk en deze en andere aanpassingen komt er dus nog veel meer verkeer over het deel van de Koninginneweg tussen Klaarwater en rotonde Westerdorpsstraat. Dit is al enorm druk en leidt al jaren tot overlast (dat weet de gemeente) en zeer gevaarlijke situaties op deze 'snelweg'. Het zou zeer gewaardeerd worden als er ook maatregelen komen om de snelheid van voertuigen te verlagen, het geluid van het verkeer te beperken en nog beter: om het verkeer niet allemaal langs hetzelfde punt te leiden. Waarom geen zuidelijke rondweg langs de snelweg helemaal tot het kruispunt?
Reactie1007	Geheel eens met de reactie van Reactie1006.
Reactie1019	Dit prachtige stukje Hoevelaken verdient een kwalitatief betere wegverharding. De huidige betonnen klinkers/dubbelklinkers (geocolor?) zijn flink aangetast waardoor het vervelend fietsen is op deze rauwe stenen. In dit wegvak komt een verharding van mooie gebakken stenen tot zijn recht. Behalve dat het goed past bij de diverse monumentale woningen aan deze weg is het ook nog eens duurzaam. Een goede verantwoorde investering voor de lange termijn.
Reactie1004	Als je bij Google op deze weg een blokkade laat maken alsof je niet kan doorrijden, zullen veel mensen die nu enkel Hoevelaken passeren en hier niet wonen deze straat al mijden. Zet dus naast fysieke maatregelen ook digitale maatregelen in !!
Reactie1004	Ookal maak je er een 30 km weg, als je wil dat weggebruikers zich hier ook aan houden moet je gewoon vaker gaan handhaven/bekeuren. Dat gaat snel genoeg rond in het dorp en dan kijk je de volgende keer wel uit voordat je het gaspedaal intrapt.
Reactie1024	De Oosterdorpsstraat, Westerdorpsstraat (tot Koninginneweg), Stoutenburgerlaan en Kantemarsweg hebben dezelfde interne ontsluitingsfunctie in de kern Hoevelaken. Dit geldt voor zowel het gemotoriseerde verkeer als voor fietsverkeer. Deze wegen dienen om redenen van verkeersveiligheid, herkenbaarheid en uniformiteit op dezelfde wijze te worden ingericht; een maximumsnelheid van 30 km/h (GOW30) dat voldoende wordt afgedwongen door snelheidsverlagende voorzieningen. De weg vervult de functie van doorfietsroute met (brede) fietsstroken of -suggestiestroken). Hierbij zijn de landelijke richtlijnen van CROW richtinggevend. Zie ook het gestelde bij maatregel 5, 6 en 9.
Reactie1025	@Reactie1024 Helemaal eens met bovenstaande reactie.
Reactie1028	Tegenwoordig moet alles 30 km weg worden. Fietsers voelen zichzelf hierdoor nog meer gerechtigd om met meer naast elkaar te fietsen, over te steken zonder de kijken, vanuit een zijstraat (of ze nou voorrang hebben of niet) met een grote boog zonder te kijken de weg op te draaien enz enz. Zeker de Koninginneweg moet geen 30 km weg worden, dat wordt alleen maar gevaarlijk. Naar mijn mening moet de Oosterdorpsstraat van de rotonde Koninginneweg tot aan de Stoutenburgerlaan ook geen 30 km weg worden en weer net als vroeger een voorrangsweg: nu is het bij de ene kruising wel en de andere niet. Onduidelijk en dus gevaarlijk!
Reactie1030	Met het bouwen van de nieuwe wijk zal ook het autoverkeer hier toenemen, dit is een logische route om met de auto naar het centrum te rijden om boodschappen te doen bij een van de supermarkten.
Reactie1035	In eerste instantie lijkt dit een sympathiek plan, de verkeersdruk verminderen en de snelheid verlagen. Daarbij lijkt echter vergeten te worden dat we ook ontsluitingswegen nodig hebben om het dorp en de wijken goed en snel toegankelijk te houden. Niet alle wegen kunnen worden omgebouwd tot woonerf. Ook de Oosterdorpsstraat heeft een belangrijke functie voor de

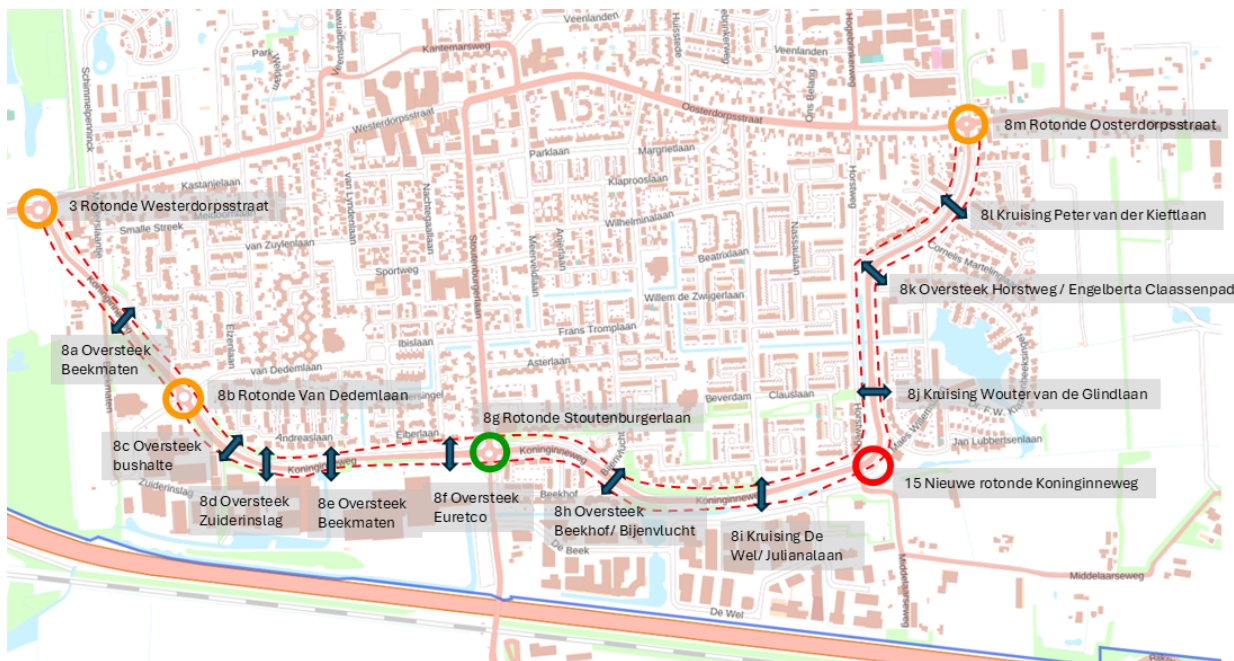
	ontsluiting van de aanliggende wijken en als route richting het centrum. Met dit onderdeel van het plan wordt de weg minder geschikt voor deze functie en wordt er gepoogd nog meer verkeer te verschuiven naar met name de Koninginneweg. Deze kan de extra belasting vervolgens amper of niet aan. Het is mij onduidelijk welk doel hiermee gediend wordt. Immers, doorgaand verkeer is al grotendeels ontmoedigd door het praktisch onbegaanbaar maken van de Stoutenburgerlaan met een groot aantal drempels. Kortom, de Oosterdorpsstraat zou naar mijn mening gehandhaaft moeten blijven als 50km weg.
Reactie1036	Maatregel 12 en maatregel 14 samenvoegen tot 1 rotonde tussen Klaarwater nr. 1 en nr. 2 In het gebied Wijk Klaarwater-Oost zijn aan de weg Klaarwater binnen een afstand van 250 meter twee rotondes ingetekend. (Zie maatregel 12 en 14). Het voorstel is om maatregel 12 te verplaatsen richting Hoevelakenseweg en maatregel 14 komt te vervallen. Maatregel 12 Betreft rotonde: Klaarwater-Platanenstraat-Oosterdorpsstraat. Op de rotonde van maatregel 12 moeten ook 7 in-uitritten aangesloten worden waarvan er 5 worden gebruikt door groot en zwaar verkeer! Een rotonde op deze plek wordt erg onoverzichtelijk en gevaarlijk met 4 wegen en 7 in-uitritten. Maatregel 14 Betreft rotonde: Klaarwater-Middelaar-Hoevelakenseweg. Rotonde van maatregel 14 is ingetekend op de kavel van Klaarwater nr. 4 Een rotonde op deze plek geeft extra hoge kosten voor ontwikkeling en aanleg omdat de bewoners van nr. 4 zullen moeten verhuizen. Maatregel, voorstel 1 rotonde. Gezien de ruimte die beschikbaar is kan er prima 1 overzichtelijke rotonde worden aangelegd. Doordat de rotonde verder van de huidige Oosterdorpsstraat komt te liggen kan er voor de aanwonenden adressen één gezamenlijke overzichtelijke in-uitrit ter hoogte van nr. 129-133 ontwikkelt worden die aansluit op afstand van de rotonde. Het stuk Oosterdorpsstraat van nr. 129-141 kan voor doorgaand autoverkeer afgesloten worden ter hoogte van huidige bocht Oosterdorpsstraat – Platanenstraat en tussen Oosterdorpsstraat nr. 174 en nr. 129 De in-uitrit van nr. 141 hoeft niet aangepast te worden. Wanneer de Platanenstraat in de huidige vorm verlengd wordt richting de rotonde kan het adres Klaarwater nr. 1 overzichtelijk aangesloten worden voor de rotonde op dit nieuwe stuk. Vanaf de rotonde kan de aansluiting richting de Oosterdorpsstraat ingericht worden als 30 km zone wanneer de zuidelijke ontsluiting wordt aangesloten op een zuidelijke 50 km rondweg, al het doorgaande verkeer kan dan via Zuid om Hoevelaken heen. Wanneer er door een afstandsregel niet gebouwd mag worden binnen een cirkel van 500-1000 meter vanaf Berkhof Melkgeiten dan is er voldoende ruimte om een andere visie te bekijken voor een veilige en overzichtelijke ontsluiting van Klaarwater-Oost.
Reactie1027	Stoutenburgerlaan en de Prikkebeenhof is al eerder aangepast naar een 30 km/u-weg. Ook is daar de voorrang op de kruising, met de kantemarsweg opgeheven. >> geen verbetering. Deze wijziging is zonder participatie traject door de gemeente uitgevoerd. Gevolg het is onveiliger en onoverzichtelijker geworden en er gebeuren meer ongelukken. Nog maar te spreken over de wegversmalling bij de Schimmelpenninck van der oye school, waar menig automobilist staat te toeteren en te foeteren op elkaar. Hiermee sociaal onveilige situatie.

Reactie gemeente

De Oosterdorpsstraat is en blijft een belangrijke ontsluitingsweg richting bijvoorbeeld de parkeerterreinen van het dorpscentrum en de winkels. Landelijk vindt er bij veel gemeenten een duidelijke verschuiving plaats waarbij 50 km/u wegen naar 30 km/u wegen worden omgebouwd. Dit heeft vooral meerwaarde op wegen waar geen fietspaden aanwezig zijn en geen ruimte is om vrijliggende fietspaden aan te leggen. Vaak zijn dit ook wegen waaraan veel uitritten van woningen zijn gelegen en dus ook veel meer interactie is tussen weggebruikers onderling. De wegcategorie GebiedsOntsluitingsWeg 30 (GOW 30) gaat bijna altijd uit van fietsstroken en het behouden van voldoende ruimte voor al het verkeer waarbij de snelheid wel wordt verlaagd. Door het verlagen van de toegestane snelheid kan de verkeersveiligheid en het gedrag beter aansluiten bij de verkeerssituatie waarop fietsers de rijbaan gebruiken. Een bijeffect kan zijn dat het ook een bijdrage levert in de weerstand die doorgaand verkeer ervaart. Zij zullen hierdoor eerder een andere route kiezen omdat de reistijd iets toeneemt.

Handhaving is altijd nodig en nuttig. Als het om de maximumsnelheid gaat is de politie hier verantwoordelijk voor en niet de gemeente. De politie stelt ook haar eigen prioriteiten binnen het uitvoeren van alle taken die zij hebben binnen de beschikbare personele capaciteit. Bij inzet van handhaving wordt ook altijd beoordeeld of het wegbeeld overeenkomt met de ingesteld snelheid. Als de weg onvoldoende is ingericht zal de politie terughoudend zijn met optreden.

Maatregel 8. Oversteekbaarheid diverse kruispunten Koninginneweg



In de tabel hieronder staan de aantal reacties per oversteek of kruispunt op de Koninginneweg. Er is niet op elke oversteek gereageerd.

Maatregel	Aantal reacties
Maatregel 08a: Koninginneweg Oversteek Beekmaten	0
Maatregel 08b: Koninginneweg Ronde Van Dedemlaan	0
Maatregel 08c: Koninginneweg Oversteek bushalte	2
Maatregel 08d: Koninginneweg Oversteek Zuiderinslag	1
Maatregel 08e: Koninginneweg Oversteek Beekmaten	3
Maatregel 08f: Koninginneweg Oversteek Euretco	2
Maatregel 08g: Koninginneweg Ronde Stoutenburgerlaan	5
Maatregel 08h: Koninginneweg Oversteek Beekhof/ Bijenvlucht	1
Maatregel 08i: Koninginneweg Kruising De Wel/ Julianalaan	0
Maatregel 08j: Koninginneweg Kruising Wouter van de Glindlaan	1
Maatregel 08k: Koninginneweg Oversteek Horstweg/ Engelberta Claassenpad	3
Maatregel 08l: Koninginneweg Kruising Peter van der Kieftlaan	1
Maatregel 08m: Koninginneweg Ronde Oosterdorpsstraat	2

Nr.	Auteur	Reactie
8c	Reactie1006	Dit is het race gedeelte van de Koninginneweg. Zorg er direct voor dat dit racen minder aantrekkelijk wordt door misschien een slinger oid aan te leggen die voldoende afremt.
8c	Reactie1027	Oversteek is al aanwezig bij rotonde zuiderinslag, Koninginneweg is voor doorgaand autoverkeer, elke extra belemmering werkt niet mee met de doorstroming en afwikkeling van het autoverkeer.

8d	Reactie1027	Oversteek is al aanwezig bij rotonde zuiderinslag, Koninginneweg is voor doorgaand autoverkeer, elke extra belemmering werkt niet mee met de doorstroming en afwikkeling van het autoverkeer.
8e	Reactie1006	Zorg er direct voor dat het verkeer voldoende wordt afgeremd zodat de huidige racebaan minder aantrekkelijk wordt voor de racers onder ons. Leg een slinger aan in de weg.
8e	Reactie1007	Wat ik bij alle maatregelen echt mis, zijn de geluidwerende voorzieningen langs de Koninginneweg, met name tussen de Westerdorpsstraat en de Stoutenburgerlaan. De meeste door u voorgestelde maatregelen zullen de verkeersdrukke op de Koninginneweg nog meer doen toenemen en dat is eigenlijk onaanvaardbaar! Dus prima al die maatregelen, maar éérst de realisering van een serieuze geluidsvoorziening langs de weg ter bescherming van alle bewoners van de aanliggende woonwijken.
8e	Reactie1027	Oversteek is al aanwezig bij rotonde zuiderinslag, Koninginneweg is voor doorgaand autoverkeer, elke extra belemmering werkt niet mee met de doorstroming en afwikkeling van het autoverkeer.
8f	Reactie1024	Wanneer de aansluiting tot problemen leidt op het gebied van verkeersveiligheid en/of doorstroming is het mogelijk toegang via de Stoutenburgerlaan als hoofdtoegang aan te merken en de aansluiting op de Koninginneweg te beperken tot een "rechts in en rechts uit" aansluiting d.m.v. een smalle lange geleider in de as van de weg.
8f	Reactie1027	Oversteek is al aanwezig bij rotonde Stoutenburgerlaan, Koninginneweg is voor doorgaand autoverkeer, elke extra belemmering werkt niet mee met de doorstroming en afwikkeling van het autoverkeer.
8g	Reactie1011	Auto's komen erg hard aangereden op de rotonde, veelal hebben ze geen tijd meer om te remmen voor fietsers en rijden dus door. Bijna maandelijks is er wel een ongeval. maatregelen om het verkeer eerder te laten afremmen zouden ten goede komen voor de veiligheid
8g	Reactie1002	Er wordt hier alleen gesproken over de rotonde. De mobiliteit betreft hier echter het hele stationsgebied, dus van de rotonde tot de aansluiting aan de Koedijkerweg. dit is een fietsroute die nu al veel wordt gebruikt en in de toekomst mogelijk steeds meer als veilig alternatief kan gelden voor de fietsroute naar Leusden en Amersfoort (via Stoutenburg). Er wordt ook niets gezegd over de optie van een nieuw viaduct (en de daarin op te nemen functies) en over een eventueel transferium. Maatregelen die in het verleden wel zijn genoemd in relatie tot de aanpak van knooppunt Hoevelaken en de herontwikkeling van het Euretco-gebied. Graag een duidelijke visie van de gemeente hoe hier een verkeersveilige route kan worden gerealiseerd.
8g	Reactie1031	Zou niet verkeerd zijn een verkeersbord met "Pas op fietsers" te plaatsen. Fietsers die vanuit Stoutenburgerlaan (afkomstig van station Hoevelaken) komen nogal met hoge snelheid van de hellende brug gefietst. Fietsers zijn dan ook snel ineens op de rotonde.
8g	Reactie1039	De fietser die vanaf Hoevelaken linksaf wil slaan de Koninginneweg op heeft de onfankbare taak om een bocht van 90 graden te moeten maken op een fietspad waar ook fietsverkeer van rechts snel aankomt en de fietser tegelijkertijd het hoofd bijna 180 graden naar links moet draaien om te zien of er auto's van achteren aankomen. Er is weinig ruimte om te draaien en stoppen. De rotonde helemaal gebruiken houdt in dat de fietser 2 x moet kruisen met autoverkeer dat 50 km/u ziet als minimumsnelheid. In de praktijk gaan veel fietsers al ruim voor de rotonde aan de linkerkant van de weg rijden. Daar is het fietspad niet op berekend en door het weelderige groen is er weinig overzicht. Zodra daar tegelijkertijd iemand van de andere kant komt, is de kans op een botsing groot.
8g	Reactie1027	Wordt er in de ontsluiting van de rotonde en Koninginneweg al rekening gehouden met de gebiedsontwikkelingen van de Gemeente Amersfoort, ten aanzien van Stoutenburg Noord? Aangezien het Amersfoorts grondgebied betreft raakt dit wel de problematiek betreffende de ontsluiting en mobiliteit van Hoevelaken. Graag willen wij dat de gemeente Nijkerk ons over deze gebiedsontwikkeling actief informeert.
8h	Reactie1003	In deze plannen wordt alles over de Koninginneweg geleid. In het algehele plaatje van Hoevelaken is dit begrijpelijk. Ook om sluipverkeer uit centrum te weren. Hierdoor lijkt de kans aannemelijk dat de Koninginneweg helemaal dichtsluip en vast komt te staan. Dit is in de huidige situatie in de spits al het geval. Daarom zou ik erg voorstander zijn van leef- en woonconform voor de aanliggende woningen. Een geluidsmuur is dus een must om het woon- en leefconform van deze woningen te kunnen blijven garanderen.
8j	Reactie1022	Ik maak geregeld gebruik van deze oversteek en ik heb nog nooit het gevoel gehad dat het onprettig of onveilig is. Is dit een probleem op papier of wordt het door anderen wel ervaren als vervelende of onveilige plek?

8k	Reactie1014	Goedenavond, nu, 19/5 in de Stuw, goed inzicht gekregen in de voorgenomen maatregelen inzake oversteken aan de Koninginneweg. Was ik daar wel mis is een overzicht van mogelijk snelheidsbeperkende maatregelen en geluidssignalen. Toch goed om mee te nemen inner uitvoering: - meer aandacht voor de grens van 50 km per uur (geluid neemt enorm af als auto's die snelheid hebben) - geluidsarm asfalt aanbrengen - als laatste een geluidswal op enkele plaatsen, zoals ook onderzocht zijn en worden. Deze maatregelen passen denk ik goed bij de beoogde doelen van de Hoofdstructuur zoals nu voorligt. Dank en veel succes met de besluitvorming. -
8k	Reactie1024	Op meerdere plaatsen in de Koninginneweg zijn oversteekplaatsen d.m.v. een middengeleider met een breedte van ten minste 2,5 m. Hiermee wordt de oversteekbaarheid weliswaar verbeterd, maar deze maatregel heeft nauwelijks een snelheidsverlagend effect van het gemotoriseerde verkeer. In combinatie met de geleider zijn voor alle aangeduide oversteekplaatsen snelheidsverlagende voorzieningen aanbevolen in de vorm van bijvoorbeeld een verkeersplateau. Deze oversteek is daar een voorbeeld van.
8k	Reactie1031	In ontwerpen van het Masterplan Klarwater is gesproken over een verbinding tussen deze twee oversteekpunten (maatregel 8l+8k). Is dit misschien een goede maatregel om toe te voegen?
8l	Reactie1031	In ontwerpen van het Masterplan Klarwater is gesproken over een verbinding tussen deze twee oversteekpunten (maatregel 8l+8k). Is dit misschien een goede maatregel om toe te voegen?
8m	Reactie1005	Hoe kan deze rotonde veiliger worden voor fietsers? Er is hier geen oplossing.
8m	Reactie1031	Is het wellicht een idee om het langzaam verkeer (voetgangers en fietsers) eerder te laten oversteken? Hiervoor kan dit verkeer volledig van de rotonde afgehaald worden om de doorstroming te bevorderen. Zijn hier mogelijkheden voor?

Reactie gemeente

Snelheid Koninginneweg

De snelheid op de Koninginneweg wordt vaak genoemd in de reacties. We meten jaarlijks gedurende twee aangesloten weken de snelheid op meerdere plekken. Hieruit blijkt inderdaad dat de V85 (maatgevende snelheid die door 85% van het verkeer niet overschreden wordt) iets hoger ligt dan de maximumsnelheid. Bij ontsluitingswegen met een regime van 50 km/u is dit een veelvoorkomend beeld. Omdat de weg ontsluitend is en geschikt is voor vrachtverkeer zijn remmende maatregelen op wegvakken vaak niet wenselijk. Ze geven dan ook geluidsoverlast en trillingen. Grootschalige aanpassingen zijn zoals gebruikelijk alleen mogelijk als het gecombineerd wordt met reconstructie van de weg/ groot onderhoud. Dit is nu niet aan de orde. We stellen voor om in lijn met de motie verkeer Hoevelaken de focus te leggen op de snelheid bij oversteken en waar mogelijk daar verbeteringen in mee te nemen.

Bij verschillende oversteken zal worden gekeken of de bestaande middengeleider kan worden verbreed. Waar nu geen middengeleider is zal bij toekomstig groot onderhoud worden bekeken of de oversteek verder verbeterd kan worden. De middengeleiders zijn niet bedoeld als snelheidsremmende maatregel. Het is wel mogelijk om te onderzoeken of het wenselijk is de snelheid te verlagen door bijvoorbeeld de oversteek op een plateau te leggen. Belangrijk nadeel is wel dat dit veel extra geluid geeft. Alles wat los ligt rammelt en stuitert als een drempel gepasseerd wordt. Dit kan voor omwonenden erg vervelend zijn en daar dienen we dan ook een zorgvuldige afweging in te maken.

Geluid

Er zijn verschillende reacties gegeven over het geluid van verkeer op de Koninginneweg. Op dit moment zijn er [plannen](#) voor circa 360 meter scherm ter hoogte van het Mulderlaantje en de Eiberlaan langs de Koninginneweg in Hoevelaken. Op de andere plekken waar nu nog geen geluidsscherm of wal ligt zijn hiervoor geen plannen. Vanuit de gemeenteraad ligt er geen opdracht om breder te kijken naar overlast van verkeersgeluid op de Koninginneweg.

Stoutenburgerlaan vanaf rotonde langs station Hoevelaken tot Koedijkerweg

Er zijn geen veranderingen gepland op deze fietsroute. Bij de aanpak van knooppunt Hoevelaken zou

het viaduct Stoutenburgerlaan over de A1 vervangen worden voor een nieuw en breder viaduct. De huidige loopbrug naar station Hoevelaken zou dan verdwijnen. In plaats daarvan zou het nieuwe viaduct breder worden en een goed voetpad en brede fietsstroken krijgen. Helaas is het project voor de aanpak van knooppunt Hoevelaken gepauzeerd door het Rijk voor onbepaalde tijd. Met het huidige viaduct zijn er geen verbeteringen mogelijk. Wel hebben we ervoor gekozen om de maximumsnelheid te verlagen naar 30 km/u. Hiertoe zijn begin 2026 de benodigde borden geplaatst.

Stoutenburg Noord

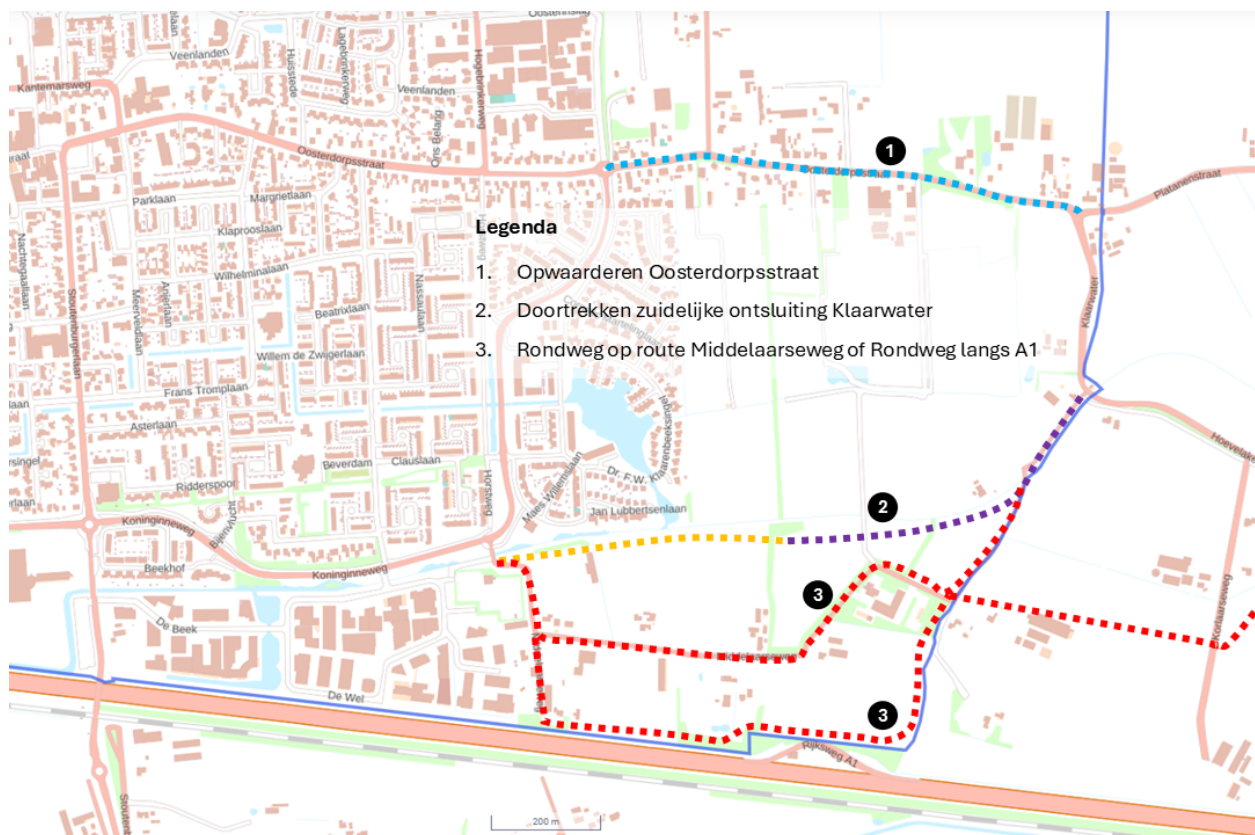
Er is geen sprake van woningbouwplannen van de gemeente Amersfoort bij de Koedijkerweg/ Stoutenburg Noord. Ze hebben woningbouw op deze plek uitgesloten in hun Omgevingsvisie die kijkt tot 2040.

Fietsroute vanaf Klaarwater

In het op 25 april 2024 vastgestelde Masterplan Klaarwater is een schets opgenomen van de fietsroutes vanuit de nieuwe wijk naar de Koninginneweg. Er staat hier een lijn opgenomen tussen Koninginneweg Oversteek Horstweg/ Engelberta Claassenpad (Maatregel 08k) en Koninginneweg Kruising Peter van der Kieftlaan (Maatregel 08i). In het Uitvoeringsprogramma Mobiliteit is geen nieuw fietspad tussen deze twee punten opgenomen. Er is gekozen om de fietsroute over bestaande wegen te laten gaan. In onderstaande kaart van Maatregel 17: *Doorfietsroute Amersfoort – Hoevelaken – Barneveld* is dat weer gegeven. Op *het gesprek van Nijkerk* is een verkeerde kaart opgenomen waarin de naam van route 1 en 2 omgewisseld was.



Maatregel 9. Zuidelijke rondweg Hoevelaken



Auteur	Reactie
Reactie1005	Ik denk dat het belangrijk is dat een zuidelijke rondweg is aangelegd. Het centrum moet autoluwer worden
Reactie1011	Variant 3 lijkt de beste oplossing. Er staan erg veel maatregelen voor de Koninginneweg, Oosterdorpsstraat en Westerdorpsstraat om al het extra verkeer op te vangen. Dit gaat geen oplossing zijn voor de drukte bij het uitgaan van het dorp. Waarom wordt er geen nieuwe rondweg aangelegd geheel langs de A1, helemaal tot het knooppunt waar je de A28 op kan? De gronden zijn allemaal van de (rijks)overheid, je kan mogelijk combinaties maken met de aanpak van knooppunt Hoevelaken (= geld vanuit Rijksoverheid), je kan één doorstroom realiseren zonder allerlei rotondes en afslagen. De drukte van de Koninginneweg, Oosterdorpsstraat en Westerdorpsstraat zou hier volledig mee worden opgelost. Daarnaast zorgt dit voor een betere leefbaarheid van de woningen rond deze wegen, er is immers minder geluid-en stankoverlast. De Koninginneweg kan zelfs voor grote delen verwijnen en worden vervangen door groen en water, ter compensatie van het groen dat je voor de nieuwe rondweg inneemt.
Reactie1013	Ik vind voorstel 3 het beste en toekomst gericht, enkel is wel mijn advies niet vast te houden aan de bestaande weg. Deze is niet handig ivm goede doorstroming van al het verkeer. Ik denk dat een andere locatie van de route beter is en dan ook kijkend naar de bestaande bebouwing een belangrijk punt
Reactie1016	Met betrekking tot optie 1, tracé 2 (paarse lijn), waarbij de zuidelijke ontsluitingsweg van Klaarwater wordt doorgetrokken naar de Hoevelakenseweg, merk ik het volgende op. Hoewel deze variant volgens het verkeersmodel leidt tot een aanzienlijke afname van verkeer op de Oosterdorpsstraat, acht ik de voorgestelde ruimtelijke inpassing onwenselijk. Het realiseren van een rondweg via de gele stippellijn zou betekenen dat een doorgaande verkeersroute door een (toekomstige) woonwijk wordt aangelegd. Gelet op de voorgenomen ontwikkelingen in het gebied, waaronder een AZC, jongerenhuisvesting en mogelijke toekomstige uitbreidingen (fase 2 Middelaar), acht ik dit strijdig met een duurzame en leefbare gebiedsontwikkeling. Hierdoor dreigt een structurele verkeersstroom door een woonomgeving te ontstaan. Ik geef daarom de voorkeur aan optie 3 (rode lijn), waarbij de ontsluiting meer aan de buitenzijde van de woonwijk wordt gerealiseerd. De gele lijn kan eventueel slechts dienen als beperkte uitwijkroute in verband met het AZC, conform

	eerdere toezeggingen. Deze reactie wordt ingediend mede namens bewoners van de Jan Lubberslaan en de Evert van de Veerlaan.
Reactie1017	Bezwaar tegen optie 1 – Zuidelijke rondweg tracé 2 (paarse lijn) bij Klarwater Op basis van onderstaande verzoek ik om: • af te zien van verdere uitwerking van optie 1 (tracé 2); • eerst een integrale omgevingsvisie en/of omgevingsplan voor het gebied tussen Klarwater en de A1 op te stellen; • en bij verdere planvorming primair uit te gaan van optie 2 als toekomstbestendige oplossing. Hoewel uit het verkeersmodel blijkt dat de Oosterdorsstraat wordt ontlast, betekent dit in de praktijk dat een groot deel van deze verkeersstroom zich zal verplaatsen naar de nieuwe verbinding langs de paarse lijn. Daarmee wordt verkeer geconcentreerd tussen twee woonwijken, wat naar verwachting zal leiden tot extra verkeersdruk, geluidsoverlast en een vermindering van de leefkwaliteit voor omwonenden. Daarnaast ontbreekt op dit moment een integraal omgevingsplan of een bredere omgevingsvisie voor het gebied tussen de voorgestelde rondweg en de A1. Het is ruimtelijk en bestuurlijk onzorgvuldig om vooruitlopend daarop een dergelijke infrastructurele ingreep vast te leggen. Een rondweg van deze omvang heeft grote gevolgen voor toekomstige woningbouw, groenstructuren, geluidbelasting en de ruimtelijke inrichting van het gebied. Juist daarom dient eerst een totaalvisie voor dit gebied te worden opgesteld, waarin mobiliteit, woningbouw, industrie en leefomgeving in samenhang worden beoordeeld. Pas daarna kan een weloverwogen keuze worden gemaakt over een eventueel zuidelijke rondweg. Verder is een zuidelijke rondweg voor de ontsluiting van de nieuwe woonwijk Klarwater op dit moment niet noodzakelijk. De wijk kan ook zonder deze verbinding adequaat worden ontsloten. Daarmee ontbreekt de directe noodzaak om nu al te kiezen voor een nieuwe rondweg die aanzienlijke impact heeft op de omgeving. Optie 2 (tracé 3 – rode lijnen) biedt op langere termijn een aanzienlijk betere oplossing. Deze variant ligt buiten de wijk, sluit beter aan op mogelijke toekomstige ontwikkelingen richting het zuiden en voorkomt dat doorgaand verkeer tussen bestaande en nieuwe woonwijken wordt geleid. Bovendien biedt deze optie meer flexibiliteit voor toekomstige ruimtelijke ontwikkelingen en een duurzamere inrichting van het gebied.
Reactie1018	Ten aanzien van optie 1, tracé 2 (paarse lijn), waarbij de zuidelijke ontsluitingsweg van Klarwater wordt doorgetrokken naar de Hoevelakenseweg, merk ik het volgende op. Hoewel dit leidt tot minder verkeer op de Oosterdorsstraat, acht ik de inpassing onwenselijk. De rondweg via de gele stippellijn creëert een doorgaande route door een (toekomstige) woonwijk. Gezien de komst van onder meer een AZC, jongerenhuisvesting en mogelijke uitbreidingen past dit niet bij een duurzame en leefbare omgeving. Het leidt tot structureel verkeer door een woongebied. Mijn voorkeur gaat daarom uit naar optie 3 (rode lijn), met ontsluiting aan de rand van de wijk. De gele lijn kan hooguit dienen als beperkte uitwijkroute, conform eerdere toezeggingen.
Reactie1020	Ik maak bezwaar tegen optie 1 (tracé 2 – paarse lijn), omdat deze variant doorgaand verkeer verplaatst naar een route tussen en door woonwijken. Dit leidt tot extra verkeersdruk, geluidsoverlast en aantasting van de leefbaarheid, juist in een gebied waar ook een AZC, jongerenhuisvesting en verdere woningbouw zijn gepland. De aanduiding "rondweg" is dan ook volledig misplaatst. Daarnaast ontbreekt een omgevingsvisie voor het gebied tussen Klarwater en de A1, waardoor besluitvorming over een rondweg prematuur is. Een rondweg is bovendien niet noodzakelijk voor de ontsluiting van Klarwater. Optie 3 (rode tracé) sluit beter aan op toekomstige ruimtelijke ontwikkelingen.
Reactie1021	Met betrekking tot optie 1, tracé 2 (paarse lijn), waarbij de zuidelijke ontsluitingsweg van Klarwater wordt doorgetrokken naar de Hoevelakenseweg, merk ik het volgende op. Hoewel deze variant volgens het verkeersmodel leidt tot een aanzienlijke afname van verkeer op de Oosterdorsstraat, acht ik de voorgestelde ruimtelijke inpassing onwenselijk. Het realiseren van een rondweg via de gele stippellijn zou betekenen dat een doorgaande verkeersroute door een (toekomstige) woonwijk wordt aangelegd. Gelet op de voorgenomen ontwikkelingen in het gebied, waaronder een AZC, jongerenhuisvesting en mogelijke toekomstige uitbreidingen (fase 2 Middelaar), acht ik dit strijdig met een duurzame en leefbare gebiedsontwikkeling. Hierdoor dreigt een structurele verkeersstroom door een woonomgeving te ontstaan. Ik geef daarom de voorkeur aan optie 3 (rode lijn), waarbij de ontsluiting meer aan de buitenzijde van de woonwijk wordt gerealiseerd. De gele lijn kan eventueel slechts dienen als beperkte uitwijkroute in verband met het AZC, conform eerdere toezeggingen. Ook gaat al het sluipverkeer bij file op de A1 nu niet meer door een woonwijk maar door de rode ringweg optie 3 wat veel meer rust geeft in middelaar.. Julie hebben alleen gemeten wat de normale doorstroom is .. maar bij file zowel vanuit Amsterdam als vanuit Apeldoorn loop zeker 3 x per week het dorp vast .. Het kan niet zo zijn dat er een file ontstaat in een woonwijk waarbij bewoners alle uitlaat gassen in ademen.
Reactie1004	met een rondweg trek je ook wel weer extra verkeer aan. en omdat alles toch weer uitkomt op de Koninginneweg, bij de Middelaarseweg, wordt het daar wel een enorm drukke rotonde. Ga je daar dan niet eenzelfde probleem creëren als de rotonde aan het begin van het dorp bij de Westerdorsstraat? Een weg parallel aan de A1 die uitkomt bij het knooppunt zou ook eens onderzocht moeten worden. Uitbreiding van de A1/knooppunt gaat toch nog wel 20 jaar duren

Reactie1022	@Reactie1004 eens. Zuidelijke rondweg is fijn, maar komt al heel snel weer uit op de koninginnenweg. Daarmee los je maar een deel van het probleem op
Reactie1024	Bij het ontwikkelen van de plannen in het centrum van Hoevelaken is er voor gekozen om het verkeer in twee richtingen te handhaven, min of meer onder de voorwaarde het autoverkeer in het centrumgebied drastisch terug te dringen. Daarbij is toen gedacht aan: 1) Kantemarsweg met de aangelegen parkeerterreinen als omleidingsroute; 2) de verkeersdruk vanuit het oosten (Zwartebroek en Terschuur) en het westen (Amersfoort) terug te dringen door Ooster- en Westerdorpsstraat als 30 km/h weg aan te merken (zie ook maatregel 9). Een (volledige) zuidelijke randweg van Klaarwater (GOW50) voorkomt niet alleen sluipverkeer door Klaarwater zelf, maar hiermee neemt ook de verkeersdruk op het centrum via vanaf de Oosterdorpsstraat sterk af en dus ook op het centrumgebied. Van de 4 gepresenteerde alternatieven wordt de sterke voorkeur gegeven aan alternatief 2; 1) het min of meer van de Hoevelakense Beek volgen levert een directe verbinding en geen extra barrierewerking noord-zuid (vica versa) op; 2) de Middelaarseweg (alternatief 3) is in de huidige vorm volledig ongeschikt en kan nu en in de toekomst als (recreatieve) fietsroute fungeren; 3) alternatief 4 is misschien beter geschikt voor de ontsluiting van het toekomstige ontwikkelingsgebied ten zuiden van Klaarwater, maar is voor verkeer vanuit Klaarwater, Terschuur en Zwartebroek niet aantrekkelijk.
Reactie1031	Optie 2 'Rondweg tracé 3 (rode lijnen) en dan de meest zuidelijke ingetekende route. Kijkend naar de toekomst, en niet naar de huidige problematiek, biedt deze ingetekende route mogelijkheden voor 20 jaar en langer (en niet maar 10 jaar).
Reactie1033	Geen woningbouw zonder Zuidelijke rondweg
Reactie1035	Gezien de huidige verkeerssituatie op de Oosterdorpsstraat, ligt het voor de hand om een nieuwe zuidelijke ontsluitingsweg aan te leggen tussen de Koninginneweg en Hoevelakenseweg. De aanleg van een zuidelijke ontsluitingsweg moet naar mijn mening echter wel problemen oplossen en zo min mogelijk nieuwe problemen creëren. Zeker optie 1 voldoet hier niet aan. De ingetekende zuidelijke ontsluitingsweg voor Klaarwater over de parkeerplaats van KV Telstar is een erg gekunstelde variant. Deze is met name relatief goedkoop en in mijn optiek zeker niet geschikt als verlengstuk van de Koninginneweg. Er is ook te weinig ruimte voor een goede inpassing van een nieuwe rondweg. Verder zorgen de A1 en de aangrenzende sportvelden al voor de nodige geluidsbelasting en het is maar de vraag of daar nog een rondweg aan kan worden toegevoegd zonder dat het leefmilieu teveel wordt aangetast. Kortom, pak dit gelijk goed aan voor de toekomst en leg een nieuwe toekomstvast rondweg aan op voldoende afstand van de bestaande woningen.
Reactie1036	Zuidelijke rondweg aanleggen parallel aan de A1, beginnen vanaf Terschuur zodat de nieuwe wijken van Terschuur en Zwartebroek ook een goede ontsluiting hebben en niet allemaal door Hoevelaken hoeven.
Reactie1035	Naast de opties die in dit plan geschetst worden, is er in mijn ogen ook nog een ander alternatief denkbaar. Deze variant zou er uit bestaan dat de bestaande Koninginneweg ongeveer vanaf de Julianalaan richting de huidige kruising met de Middelaarseweg wat in zuidelijke richting wordt verlegd richting Hoevelakense Beek. Hiervoor is voldoende ruimte en dit heeft tot gevolg dat de Koninginneweg verder van de bestaande woningen (onder andere Irenepad) af komt te liggen. Dit deel van de Koninginneweg kan dan aansluiten op een nieuw aan te leggen rotonde. Deze zou dan aan de zuidelijke zijde van de Hoevelakense Beek moeten komen te liggen, deels op het terrein van TV Weldam. Op deze rotonde kunnen dan tevens het deel van de Koninginneweg richting de Oosterdorpsstraat, alsmede een nieuwe zuidelijke rondweg richting Klaarwater/Hoevelakenseweg aansluiten. Voor de nieuw aan te leggen zuidelijke rondweg geldt dan dat deze niet over het eerder voorgestelde krappe en gekunstelde tracé over het parkeerterrein van KV Telstar moet worden aangelegd. Om tot een voldoende toekomstbestendige variant te komen met voldoende afstand tot de bestaande woningen aan de Evert van der Veerlaan en de Jan Lubbertsenlaan, zou de nieuwe rondweg meer naar het zuiden moeten komen te liggen over het veld van KV Telstar. Groot voordeel van deze variant is dat de gronden grotendeels reeds in handen van de gemeente en ontwikkelaar zijn. Het gevolg is wel dat er voor TV Weldam en KV Telstar een andere locatie moet worden gezocht. Deze kan wellicht gevonden worden op gronden zo dicht mogelijk bij de A1. Deze zijn zolang er geen geluidschermen aanwezig zijn langs de A1, immers niet geschikt voor woningbouw en kunnen op deze wijze mogelijk wel worden benut. Voor TV Weldam zou een verhuizing tevens de mogelijkheid bieden om een nieuw complex te realiseren met de zo gewenste padelbanen zonder dat dit tot geluids- en parkeerproblemen in de omgeving leidt. Voor het resterende deel van het oude tenniscomplex geldt verder dat dit grenst aan bedrijventerrein de Wel en dus relatief eenvoudig opnieuw is in te vullen. Wanneer de aan te leggen zuidelijke rondweg daarnaast op voldoende afstand komt te liggen van de Hoevelakense Beek, ontstaat aan de zuidelijke oever van de Beek een prima gebied om in te vullen met groen, natuur waterberging etc. Ook wordt op deze wijze waarschijnlijk voorkomen dat er relatief dure geluidswerende voorzieningen getroffen moeten worden in verband met de bestaande woningen. Kortom, op deze wijze zou een zuidelijke rondweg met voldoende capaciteit voor de toekomst goed te realiseren

	zijn. Echter er is een maar, deze variant wordt binnenkort onmogelijk gemaakt door de voorgenomen bouw van het tijdelijke AZC achter de kantine van KV Telstar. De vergunning hiervoor blijkt inmiddels op 21 mei te zijn aangevraagd. Het College is reeds eerder gewezen op het feit dat de geplande ontwikkelingen in dit gebied niet los van elkaar gezien kunnen worden. Dit mede vanwege de cumulatieve van geluidsbelasting afkomstig van onder andere de A1 en de sportvelden. Het zou verstandig zijn om eerst de samenhangende ontwikkelingen en problematiek in dit gebied integraal tegen elkaar af te wegen, alvorens te besluiten tot de bouw van het AZC en de starterswoningen. Helaas lijkt de besluitvorming nu in een zodanige volgorde te worden doorlopen dat enkel het tracé van optie 2 als haalbare variant zal overblijven. Hoevelaken wordt in dat geval opgezegd met een suboptimale variant voor de korte termijn waar niemand echt blij van wordt.
Reactie 1041	Ik word geconfronteerd met nr3, als onderdeel/optie van de zuidelijke rondweg. Deze optie is in onze achtertuin getekend. Mijn vraag is: hoe jullie dit zien? Hoe hebben jullie dit bedacht? Graag jullie terugkoppeling wat de aanpak is en hoe jullie ons hier actief bij gaan betrekken.
Stichting Hoevelaken Bereikbaar & Leefbaar	-wij zijn positief over een zuidelijke rondweg; is er in de toekomst een reële optie voor een aansluiting op de A1?
Werkgroep OLMO	In de motie ingediend en aangenomen in de raadsvergadering van 25 april 2024 is gevraagd te onderzoeken welk totaalpakket van (verkeers)maatregelen nodig is om te komen tot een goede verkeersafwikkeling in Hoevelaken, nu en na realisatie van zowel Klarwater als de voorziene inbreidingsprojecten. In dat onderzoek in ieder geval te betrekken een inventarisatie op hoofdlijnen van het effect, de kosten en de ruimtelijke haalbaarheid van een nieuwe weg aan de zuidzijde van het plangebied Klarwater, tussen de Koninginneweg en de Hoevelakenseweg richting Terschuur, als alternatief voor het verwerken van doorgaand verkeer (dan wel een andere oplossing die de woonwijk, de oostzijde van de Koninginneweg en de Oosterdorpsstraat ontlast). Wat we nu terugzien in de voorgestelde opties voor de rondweg zijn slechts schetsen die niet op ruimtelijke haalbaarheid getoetst zijn. In de voorliggende schetsen zitten ogenschijnlijk haakse bochten en daarom zijn wij (de werkgroep OLMO) van mening dat aan gedane voorstellen nog weinig waarde gehecht kan worden. Wat we willen benadrukken zijn de volgende belangen: 1. Het minimaliseren van doorgaand verkeer op de Oosterdorpsstraat, ook het deel vanaf de Platanenstraat naar de rotonde Koninginneweg. Dit is onzes inziens noodzakelijk om de verkeersveiligheid van fietsers en voetgangers te borgen. Zoals al wordt gesteld is het alternatief tracé 1 niet realistisch. We verwijzen ook naar de wandel- en fietsroutes vermeld onder maatregel 11 die voor de Oosterdorpsstraat worden voorgesteld. 2. Het voorkomen van sluipverkeer vanuit de richting Terschuur door Klarwater Idealiter is de zuidelijke rondweg er niet één die stopt bij de voorziene rotonde Koninginneweg (bij de korfbalvelden) maar één die doorloopt tot het kruispunt. Rekening houdend met de mogelijke toekomstige ontwikkeling van de gebied ten zuiden van Klarwater tot aan de A1 lijkt een zo zuidelijk mogelijke ligging van de rondweg het meest toekomst bestendig.

Reactie gemeente

De gemeenteraad heeft in de motie verkeer Hoevelaken gevraagd te kijken naar de inpassing van een mogelijke rondweg tussen de Koninginneweg en de Hoevelakenseweg en hierbij op hoofdlijnen te kijken naar de inpasbaarheid, kosten en haalbaarheid. Ook is nogmaals gevraagd of deze weg noodzakelijk is om de woonwijk Klarwater te kunnen bouwen omdat hier veel vragen over gesteld zijn door inwoners die de verkeersdruk nu al als problematisch ervaren en vrezen dat Klarwater bouwen dit onacceptabel versterkt.

Uitkomst van het onderzoek is dat de rondweg niet nodig is om de ontwikkeling van Klarwater fase 1 (650 woningen) mogelijk te maken. De bestaande wegen - en de maatregelen die we voorzien hebben aan de westzijde van Hoevelaken op de grens met Amersfoort - bieden voldoende afwikkelingsruimte voor het verkeer de eerste fase van Klarwater te kunnen realiseren. Daarmee bestaat er dus geen noodzaak om het planproces en de realisatie van Klarwater (fase 1) gekoppeld te houden aan de

ruimtelijke verkenning naar de rondweg, maar kunnen deze processen zelfstandig worden opgepakt. We hebben uit het onderzoek daarnaast ook geconcludeerd dat de ligging van de rondweg sterk afhankelijk is van wat de gemeente ruimtelijk wil met het gedeelte van Hoevelaken dat ten zuiden van Middelaar en Klaarwater en de rijksweg A1 ligt. Is er behoefte aan een andere functie invulling van het gebied in 2040-2050 of juist niet? Deze vraag kan het beste worden bekeken op het niveau van een gebiedsuitwerking in het kader van de Omgevingsvisie. Hierbij wordt breder vooruit gekeken naar de invulling en is verkeer daar een logisch onderdeel van. In Nijkerk zijn al diverse van dit soort gebiedsuitwerkingen in de maak. Hierbij wordt de omgeving ook nadrukkelijk betrokken om mee te denken over de toekomstige wensen en uitdagingen die er zijn. In dat kader kan ook worden bekeken of een rondweg kan worden ingepast. Hiermee wordt voorkomen dat een rondweg keuze later leidt tot beperkingen als er ontwikkeld wordt. Omdat een rondweg niet noodzakelijk is om Klaarwater te bouwen is er ook geen dekking voor de weg. Ook hier is het dus raadzaam om in een gebiedsontwikkeling waar de weg voor nodig is te zoeken naar financiering.

Reacties

We zien een erg verdeeld beeld of een rondweg nodig geacht wordt en waar deze moet komen te liggen. De reacties wordt vooral ingegaan op wat een rondweg nu voor gevolgen heeft als je deze aanlegt in de huidige ruimtelijke context. Dat is eigenlijk ook wat we op hoofdlijnen hebben onderzocht. Sommige reacties gaan er vanuit dat de rondweg er ook meteen komt wat ook niet aan de orde is omdat daar nog geen raadsbesluit over genomen is. Er is ook niet gekeken naar een tracé. Er is alleen op hoofdlijnen gekeken naar gebieden waar een weg zou kunnen komen en welke gevolgen dit heeft, zowel verkeerskundig, ruimtelijk als financieel.

Binnen een gebiedsuitwerking kan op het juiste niveau worden gekeken naar een inpassing van een weg binnen een totale ontwikkeling van het gebied. Een belangrijke constatering is dat er geen dekking is voor de rondweg en dat de rondweg niet nodig is om Klaarwater te kunnen bouwen. Voor de periode 2040 en later kan een rondweg mogelijk meerwaarde hebben en nodig worden om toekomstige ontwikkelingen te faciliteren en ook de druk op de Oosterdorpsstraat te verminderen.



Maatregel 10. Interne structuur (Dreef) Klarwater



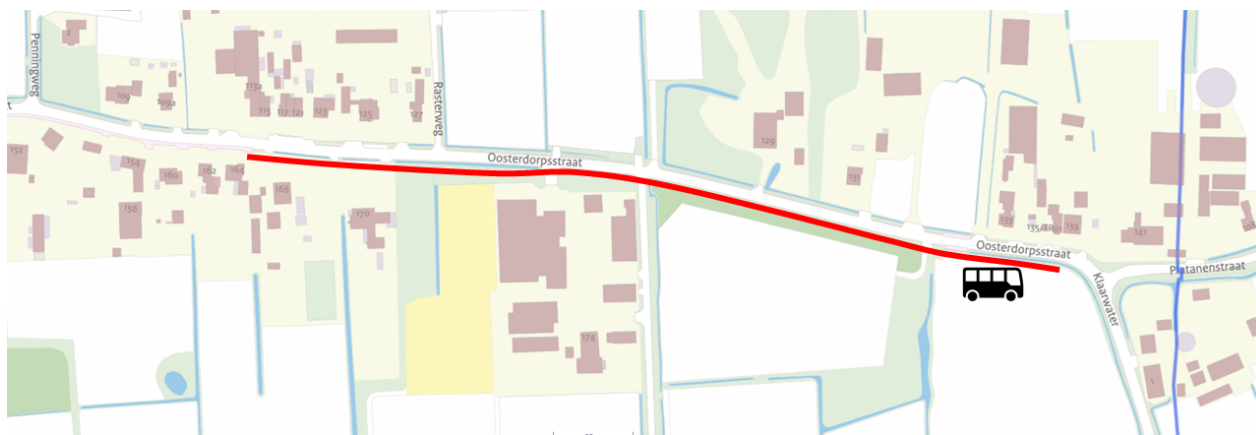
Auteur	Reactie
Reactie1005	Zou het verkeer van de Plantanenstraat door de Dreef en naar Koninginneweg gaan, als sluipverkeer?
Reactie1024	Bij een oplossing zoals weergegeven in de afbeelding moet ernstig rekening worden gehouden met sluipverkeer door de wijk Klarwater vanuit Zwarteboek en Terschuur richting NS-station en Amersfoort. Met een volledige zuidelijke randweg wordt dit voorkomen (zie ook maatregel 4, 7 en 9). Bij sluipverkeer vanaf de A1 wordt het probleem heviger.
Reactie1027	Ronde bij de platanenstraat achterwege laten zie ook bij punt 12 / 14 opmerking Reactie1036. Voor autoverkeer eenduidige ontsluiting van de wijk in zuidelijk richting. Goede oplossing.

Reactie gemeente

De zorg dat doorgaand verkeer vanuit Zwarteboek en Terschuur gebruik gaat maken van een route door Klarwater is bij de kaderstelling in de gemeenteraad voor Klarwater ook benoemd door de gemeenteraad. Het is nadrukkelijk niet de bedoeling om een route voor doorgaande verkeer vanuit deze oostzijde door het plan Klarwater mogelijk te maken. Doorgaande verkeer zal (conform de huidige situatie) gebruik blijven maken van de route via de Oosterdorpstraat. Het zal wellicht niet helemaal te voorkomen zijn dat verkeer in beperkte mate gebruik maken van de route door Klarwater, maar dit zal zo veel mogelijk worden ontmoedigd (middels de inrichting van de weg binnen Klarwater).

De reactie over de ronde Platanenstraat wordt beantwoord bij *maatregel 12 Ronde Klarwater - Platanenstraat - Oosterdorpstraat*.

Maatregel 11. Verbeteren voetgangersvoorziening Oosterdorpsstraat richting Klaarwater + OV voorzieningen

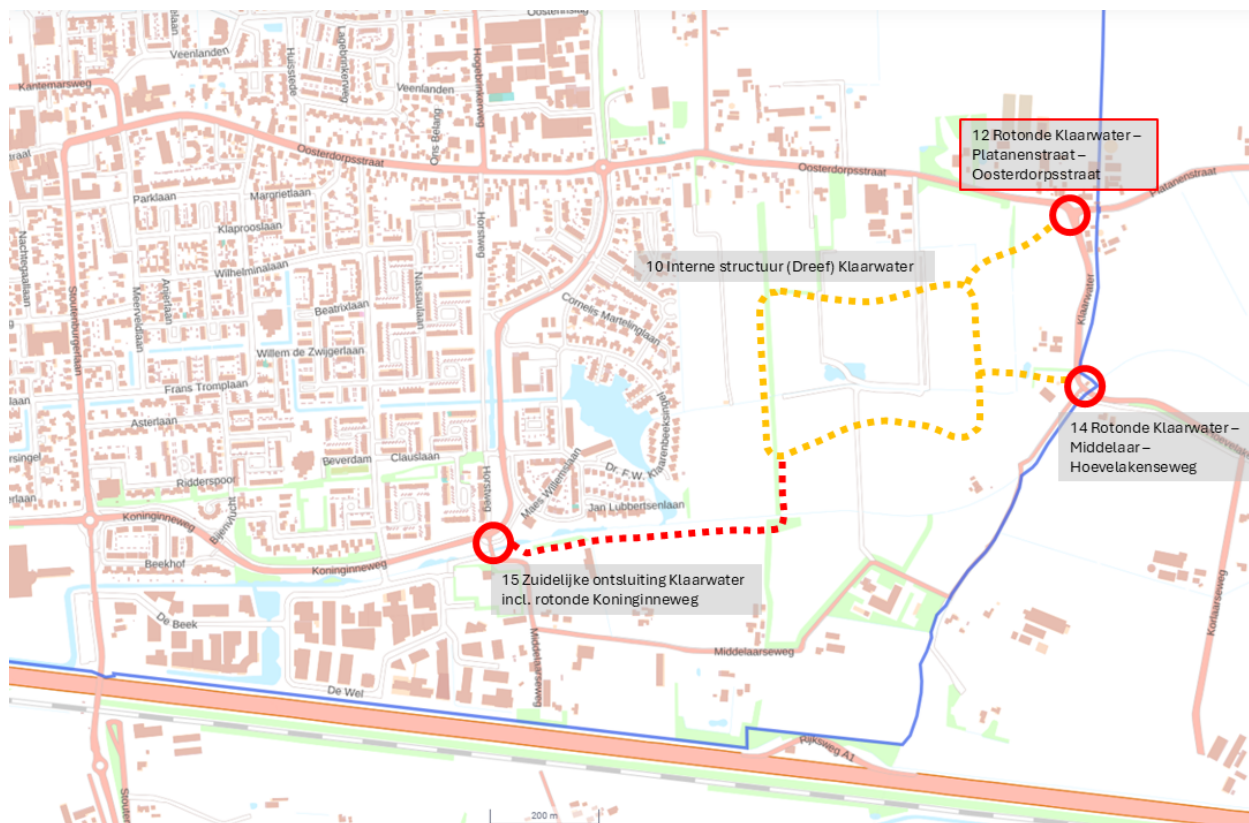


Auteur	Reactie
Reactie1024	Het wegvak Klaarwater tussen de rotonde Platanenstraat en de rotonde Hoevelakenseweg (maatregel 11) wordt in de bebouwde kom van Hoevelaken opgenomen met een maximumsnelheid van 50 km/h. Hiervan uitgaande is het logisch om het wegvak van Oosterdorpsstraat tussen de Rotonde Platanenstraat en de rotonde Koninginneweg geheel in de bebouwde kom op te nemen. Langs dit wegvak staat veel (woon)bebouwing en bij realisatie van Klaarwater sluiten meerdere doorsteken voor fietsers en voetgangers vanuit deze wijk op de Oosterdorpsstraat aan. Om deze twee redenen en in samenhang met de fietsroute Zwarteboek - Hoevelaken is het vanuit verkeersveiligheid gewenst ook op dit deel van Oosterdorpsstraat een maximumsnelheid van 30 km/h in te stellen (GOW30). De twee belangrijkste aansluitingen vanuit Klaarwater zijn de OV-halte en het centraal gelegen noord-zuid fietspad. Het doorgaande autoverkeer t.o.v. de kern Hoevelaken van Zwarteboek en Terschuur richting Amersfoort (vice versa) dient gebruik te maken van de route Klaarwater, de nieuwe zuidelijke randweg en de Koninginneweg. Hiermee wordt de Koninginneweg tussen Rotonde Oosterdorpsstraat en Middelaarsweg ontlast.
Reactie1027	Op dit punt verlengen van het voetpad is een goed plan.

Reactie gemeente

De Oosterdorpsstraat en de Middelaarseweg zijn op dit moment de enige twee fietsroutes vanuit Hoevelaken naar het oosten (Terschuur en Zwarteboek). Door de wijk Klaarwater komen er meerdere nieuwe wandel- en fietsroutes door de wijk, waaronder een centraal vrijliggend tweerichtingen fietspad. De Oosterdorpsstraat wordt hierdoor als fietsroute minder belangrijk. Vanaf nummer 174 is de Oosterdorpsstraat is nu nog 60km/u. Dit wordt 50km/u. Het is daarom niet noodzakelijk en gewenst om de snelheid verder te verlagen naar 30km/u. De Oosterdorpsstraat blijft de ontsluitingsroute voor Hoevelaken vanuit het Oosten. Om de bereikbaarheid ook voor hulpdiensten te waarborgen is daarom 50km/u passend. Een zuidelijke rondweg is niet nodig voor de wijk Klaarwater. Een afwaardering van de Oosterdorpsstraat naar 30km/u kan meegenomen worden in een eventueel onderzoek naar een zuidelijke rondweg in het kader van de gebiedsuitwerking die wordt voorgesteld bij maatregel 9.

Maatregel 12. Ronde Klaarwater – Platanenstraat – Oosterdorpsstraat



Auteur	Reactie
	Maatregel 12 en maatregel 14 samenvoegen tot 1 rotonde tussen Klaarwater nr. 1 en nr. 2. In het gebied Wijk Klaarwater-Oost zijn aan de weg Klaarwater binnen een afstand van 250 meter twee rotondes ingetekend. (Zie maatregel 12 en 14). Het voorstel is om maatregel 12 te verplaatsen richting Hoevelakenseweg en maatregel 14 komt te vervallen. Maatregel 12 Betreft rotonde: Klaarwater-Platanenstraat-Oosterdorpsstraat. Op de rotonde van maatregel 12 moeten ook 7 in-uitritten aangesloten worden waarvan er 5 worden gebruikt door groot en zwaar verkeer! Een rotonde op deze plek wordt erg onoverzichtelijk en gevaarlijk met 4 wegen en 7 in-uitritten. Maatregel 14 Betreft rotonde: Klaarwater-Middelaar-Hoevelakenseweg. Rotonde van maatregel 14 is ingetekend op de kavel van Klaarwater nr. 4. Een rotonde op deze plek geeft extra hoge kosten voor ontwikkeling en aanleg omdat de bewoners van nr. 4 zullen moeten verhuizen. Maatregel, voorstel 1 rotonde. Gezien de ruimte die beschikbaar is kan er prima 1 overzichtelijke rotonde worden aangelegd. Doordat de rotonde verder van de huidige Oosterdorpsstraat komt te liggen kan er voor de aanwonenden adressen één gezamenlijke overzichtelijke in-uitrit ter hoogte van nr. 129-133 ontwikkelt worden die aansluit op afstand van de rotonde. Het stuk Oosterdorpsstraat van nr. 129-141 kan voor doorgaand autoverkeer afgesloten worden ter hoogte van huidige bocht Oosterdorpsstraat – Platanenstraat en tussen Oosterdorpsstraat nr. 174 en nr. 129. De in-uitrit van nr. 141 hoeft niet aangepast te worden. Wanneer de Platanenstraat in de huidige vorm verlengd wordt richting de rotonde kan het adres Klaarwater nr. 1 overzichtelijk aangesloten worden voor de rotonde op dit nieuwe stuk. Vanaf de rotonde kan de aansluiting richting de Oosterdorpsstraat ingericht worden als 30 km zone wanneer de zuidelijke ontsluiting wordt aangesloten op een zuidelijke 50 km rondweg, al het doorgaande verkeer kan dan via Zuid om Hoevelaken heen. Wanneer er door een afstandsregel niet gebouwd mag worden binnen een cirkel van 500-1000 meter vanaf Berkhof Melkgeiten dan is er voldoende ruimte om een andere visie te bekijken voor een veilige en overzichtelijke ontsluiting van Klaarwater-Oost.
Reactie1036	
Reactie1037	@Reactie1036 heel duidelijk omschreven en volledig mee eens!
Reactie1038	@Reactie1036 Een goed en zeker goed overdacht voorstel.

Reactie gemeente

In het ontwerp van Klarwater dat bij de Kaderstelling is vastgesteld is rekening gehouden met drie rotondes die worden aangelegd. Twee rotondes daarvan komen aan de oostzijde van het plangebied.

In de huidige situatie is de aansluiting Oosterdorpsstraat – Platanenstraat – Klarwater een voorrangskruispunt waar verkeer voorrang heeft op de route Oosterdorpsstraat – Klarwater. Bij de aansluiting Middelaar op Hoevelakenseweg is ook een voorrangskruispunt aanwezig, waarbij de voorrangsroute tussen de Hoevelakenweg en Klarwater is ingesteld. In de reactie wordt voorgesteld deze kruispunten te combineren tot één rotonde in plaats van twee zoals in de kaderstelling is besloten.

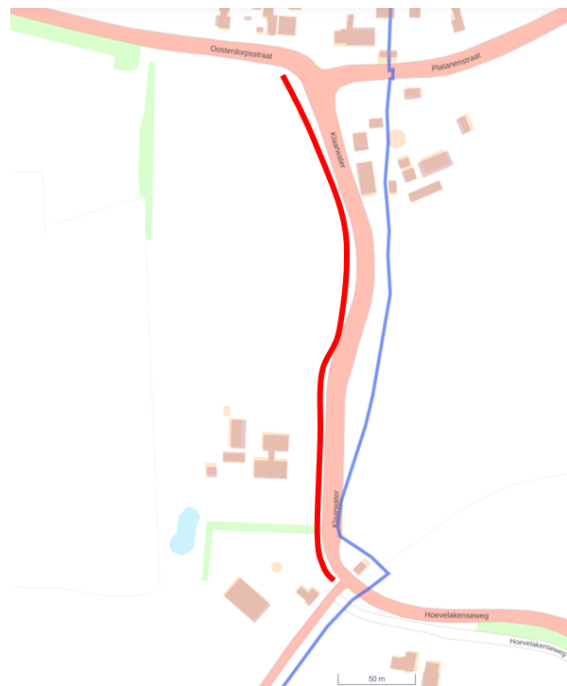
Combineren tot één aansluiting is niet mogelijk

Het combineren van beide aansluitingen op één rotonde is niet mogelijk omdat de Oosterdorpsstraat en weg Middelaar te ver uit elkaar liggen. Het kruispunt Middelaar – Hoevelakenseweg - Klarwater kan niet worden verschoven. Er zullen dus altijd minimaal 2 kruispunten nodig blijven.

Als gekozen wordt voor één gecombineerde rotonde voor de ontsluiting van Klarwater is het theoretisch mogelijk om deze zuidelijker aan te leggen. Hiervoor dient dan ook het tracé van de Platanenstraat – en de aansluiting van Platanenstraat – over een grote afstand te worden verlegd. Dit betreft een zeer kostbare ingreep waarbij het ook gaat om een weg die op grondgebied van gemeente Barneveld ligt en waarover gemeente Nijkerk dus geen zeggenschap of grondpositie heeft. Bij een dergelijke oplossing dient de huidige kruising Platanenstraat – Oosterdorpsstraat – Klarwater ook te worden opgeheven voor autoverkeer en fietsverkeer. Dit is nadelig voor fietsverkeer dat de route Oosterdorpsstraat – Platanenstraat fietst. Die moeten omrijden. Het is vanuit verkeersveiligheidsoogpunt niet gewenst om een fietsdoorsteek te behouden in de bocht waar nu het kruispunt ligt. Het is veel veiliger als fietsers bij de rotonde oversteken. Als er een fietsdoorsteek blijft tussen Platanenstraat en Oosterdorpsstraat komt er ook een kruispunt/ conflict bij. De krijgt dan twee kruispunten en een rotonde. Nu zijn er twee rotondes voorzien. Een derde kruispunt zo kort op elkaar aanleggen op een weg als Klarwater is vanuit verkeersveiligheidsoogpunt ongewenst.



Maatregel 13. Fietspad Klaarwater en afwaarderen 60 km/u naar 50 km/u

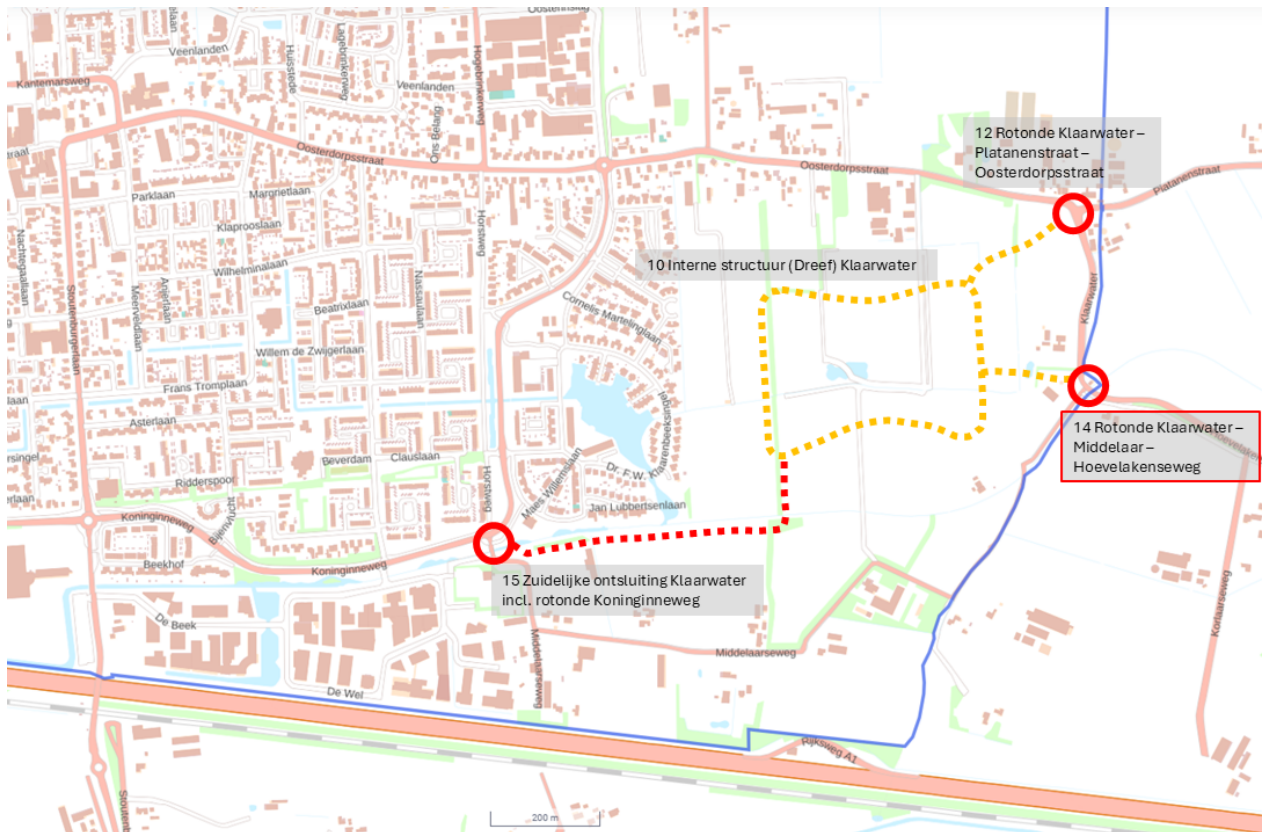


Auteur	Reactie
Reactie1027	Lijkt mij een goed plan.

Reactie gemeente

Op deze maatregel is slechts één positieve reactie binnengekomen. We gaan er vanuit dat deze maatregel door veel mensen als logisch en nodig wordt opgevat.

Maatregel 14. Ronde Klaarwater – Middelaar – Hoevelakenseweg



Geen reacties binnengekomen

Reactie gemeente

Op maatregel 14 zijn geen reacties binnengekomen. Wel is er op maatregel 12 een reactie binnengekomen die ziet op het combineren van de twee rotondes tot één rotonde. De reactie daarop is terug te vinden bij reactie gemeente op maatregel 12.



Maatregel 15. Zuidelijke ontsluiting Klaarwater incl. rotonde Koninginneweg



Auteur	Reactie
Reactie1004	Bij deze rotonde is het van groot belang dat voetgangers en fietsers veilig de steeds drukker wordende Koninginneweg kunnen oversteken. Veel jonge kinderen rijden naar de korfbalvereniging (om te korfballen, voor de BSO, etc.). Zoals bv de rotonde bij De Slag. Die is ruim en overzichtelijk qua opzet.
Reactie1024	Zoals bij maatregel 9 (en maatregel 2) is aangegeven gaat de sterke voorkeur uit naar een volledige zuidelijke randweg tot aan de Hoevelakenseweg. Bij dit voorstel is het fietspad aan de zuidzijde van de randweg geprojecteerd. Om redenen van verkeerveiligheid en een aantrekkelijke doorgaande fietsroute is een ligging aan de noordzijde veel gunstiger: 1) door aan de noordzijde van de rotonde een fietsoversteek in twee rijrichtingen op te nemen wordt het aantal fietsoversteken aan de west- en zuidzijde van de rotonde verminderd; 2) de fietsoversteek van de randweg naar Klaarwater is bijzonder ongunstig; 3) voor de fietsontsluiting naar de korfbalvelden en het toekomstige AZC kan aan de zuidzijde van de randweg een eenvoudig fietspad worden aangelegd.
Reactie1035	Zoals ik ook heb aangegeven bij maatregel 9, is de ingetekende zuidelijke ontsluitingsweg Klaarwater in mijn ogen erg gekunsteld. Er lijkt onvoldoende ruimte voor een goede inpassing van de weg over het parkeerterrein van KV Telstar. Verder is de geplande rotonde in de Koninginneweg in de gedeelde schetsen steeds verder opgeschoven in de richting van het in de bocht gelegen appartementencomplex. In de laatst gedeelde variant ligt de rotonde en ontsluitingsweg erg dicht tegen het appartementencomplex. Het hoeft geen toelichting dat dit zal leiden tot een aanzienlijke toename van de geluidsbelasting op deze woningen. Los van de vraag of een en ander überhaupt binnen de geluidsnormen blijft, hierbij het verzoek om rekening te houden met dit aspect in de planvorming. Voor een toekomstvaste situatie, is het naar mijn mening wenselijk dat de geplande rotonde op voldoende afstand komt te liggen van de omliggende woningen, zodat de geluidsbelasting aanvaardbaar blijft.

Reactie gemeente

De rotonde Koninginneweg – Zuidelijke ontsluitingsweg kan eigenlijk maar op één plek gesitueerd worden. Dit heeft te maken met de omvang die een rotonde heeft inclusief fietspad en voetpad en de ligging van de Hoevelakense beek. Er moet bijvoorbeeld een duiker (overkluizing watergang) worden aangelegd over de Hoevelakense beek om de nieuwe zuidelijke ontsluitingsweg aan te laten takken op de Koninginneweg. We moeten breder kijken dan alleen verkeer en bijvoorbeeld ook naar waterberging en waterafvoercapaciteit van de Hoevelakense beek. In het proces tot realisatie van de rotonde vinden alle benodigde onderzoeken nog plaats. Hierbij wordt getoetst aan alle relevante wetgeving dus ook aan geluid.

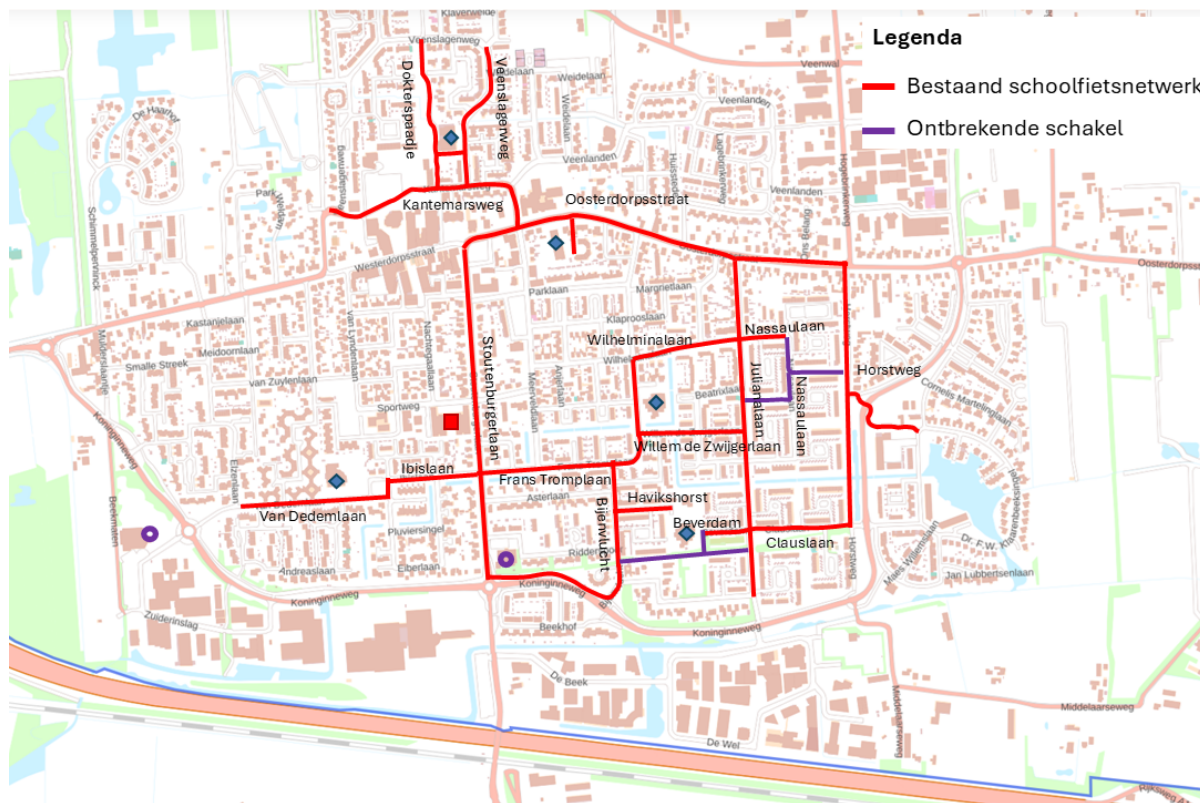
Ligging fietspad

We hebben een variant met fietspad aan de noordzijde van de zuidelijke ontsluitingsweg in een eerder stadium bekeken. Voordeel van deze variant is inderdaad dat op de route naar de wijk Klaarwater van de Koninginneweg niet op het wegvak hoeft te worden overgestoken. Nadeel is dat er extra oversteken gaan plaatsvinden vanaf het fietspad naar de fietsenstalling/ clubgebouw van de korfbal. Er is geen ruimte om aan beide zijden - van de zuidelijke ontsluitingsweg - een twee richtingen fietspad aan te leggen.

Andere nadeel van deze variant is dat de zuidelijke ontsluitingsweg of opschuift richting de Korfbalvelden, of dat het fietspad op de plek van de huidige bomenstructuur/ groenwal komt te liggen of zelfs ten noorden van de groenstructuur op de plek waar nu het onderhoudspad langs de Hoevelakense beek is gelegen. Het weghalen van de groenwal is nadelig voor de bewoners die aan de zuidkant in de wijk Middelaar wonen. Het aanbrengen van een fietspad tussen de beek en de groenstructuur leidt tot minder sociaal veiligheid en is ook nadelig voor de bewoners die aan de zuidkant van Middelaar wonen en nu vrij uitkijken op de Hoevelakense beek/ groenstructuur. Door het fietspad aan de zuidkant te leggen ontstaat er een natuurlijke buffer tussen de rijbaan van het autoverkeer en de korfbalvelden en blijft het huidige clubgebouw en de fietsstalling van KC Stelstar goed bereikbaar met de fiets. Daarom is gekozen om het fietspad aan de zuidkant in het ontwerp van de zuidelijke ontsluitingsweg op te nemen. Binnen een gebiedsuitwerking kan verder worden gedacht welke bestemmingen in dit gebied komen en daar opnieuw een afweging worden gemaakt wat dan het beste is. Daar kan nu nog niet op worden voorgesorteerd omdat er nog geen besluit is dat er een gebiedsuitwerking voor dit deel van Hoevelaken gaat komen.



Maatregel 16. Oostwest fietsverbindingen Horstweg – Julianalaan en Julianalaan - Bijenvlucht



Geen reacties

Op maatregel 16 zijn geen reacties binnengekomen uit de participatie. We gaan er vanuit dat deze maatregel door veel mensen in het algemeen belang als logisch en nodig wordt opgevat. We verwachten wel dat specifieke belangen van direct aanwonenden, die liever geen verandering zien, nog voor het voetlicht komen als er een concreet ontwerp ligt.

Maatregel 17. Doorfietsroute Amersfoort – Hoevelaken – Barneveld



Auteur	Reactie
Reactie1009	Optie 1 verdient de voorkeur boven optie 2, omdat deze route beter aansluit op bestaande fietsvoorzieningen en minder impact heeft op de verkeersveiligheid en leefbaarheid van de Horstweg. De Horstweg is een relatief smalle woonstraat waar nu vooral bestemmingsverkeer rijdt. Een doorgaande doorfietsroute via deze weg zorgt waarschijnlijk voor meer fietsverkeer, extra drukte en meer conflicten tussen fietsers, auto's en bewoners. Daarnaast lijkt optie 1 logischer vanuit het principe van een doorfietsroute: directer, beter herkenbaar en beter inpasbaar als veilige fietsverbinding zonder extra belasting van een bestaande woonstraat.
Reactie1010	Betreft: reactie op voorgenomen doorgaande fietsroute via de Horstweg Geachte heer/mevrouw, Naar aanleiding van het voorstel om de Horstweg onderdeel te maken van een doorgaande fietsroute willen wij graag onze zorgen kenbaar maken. Wij begrijpen dat de gemeente inzet op goede en veilige fietsverbindingen. Tegelijkertijd zijn wij van mening dat de Horstweg hiervoor niet geschikt is, gelet op de huidige inrichting, het bestaande gebruik en de directe ligging van woningen en opritten aan deze weg. De Horstweg is op dit moment een gemengde woonstraat. De weg wordt gebruikt door auto's, fietsers, voetgangers en spelende kinderen. Daarnaast grenzen meerdere woningen direct aan de weg, met opritten die rechtstreeks op de Horstweg uitkomen. De straat is ook als zodanig ingericht: als een rustige woonstraat waar verschillende gebruikers rekening met elkaar houden, niet als een route die bedoeld is om extra doorgaand fietsverkeer te verwerken. Wanneer de Horstweg een functie krijgt als doorgaande fietsroute, zal de intensiteit van het fietsverkeer naar verwachting toenemen. Dat leidt naar onze mening tot onwenselijke en mogelijk gevaarlijke situaties. Dit geldt in het bijzonder door het huidige gebruik van elektrische fietsen, fatbikes, speedpedelecs en brommers, die vaak met hogere snelheden rijden dan reguliere fietsers. In combinatie met uitrijdende auto's vanaf particuliere opritten, voetgangers en spelende kinderen ontstaat daardoor een verhoogd risico op conflicten en ongevallen. Ook de aansluiting richting de Oosterduinweg vraagt nadrukkelijk aandacht. De oprit/uitrit naar de Oosterduinweg is op dit moment al onoverzichtelijk. Een toename van fietsverkeer via deze route maakt deze situatie gevaarlijker, zeker wanneer fietsers met hogere snelheid vanaf of richting de Horstweg rijden. Wij vinden het daarom niet verantwoord om deze route zwaarder te belasten zonder een zeer zorgvuldige verkeerskundige onderbouwing en aanpassing van de inrichting. Daarbij wijzen wij erop dat er een logischer en veiliger alternatief beschikbaar lijkt te zijn. De route via de Koninginneweg richting de Oosterduinweg is naar onze mening overzichtelijker en beter geschikt als doorgaande verbinding. De Koninginneweg heeft al meer het karakter van een hoofdroute voor autoverkeer en is daardoor verkeerskundig duidelijker ingericht. Een fietsroute via die route lijkt beter aan te sluiten bij bestaande verkeersstructuren dan het intensiveren van fietsverkeer door een gemengde woonstraat als de Horstweg. Wij verzoeken de gemeente daarom om: de Horstweg niet zonder nadere onderbouwing aan te wijzen als doorgaande fietsroute; de verkeersveiligheidsrisico's voor bewoners, uitritten, voetgangers en spelende kinderen expliciet te onderzoeken; rekening te houden met het toenemende gebruik van elektrische fietsen, fatbikes, speedpedelecs en brommers; de huidige onoverzichtelijke aansluiting richting de Oosterduinweg mee te nemen in de beoordeling; het alternatief via de Koninginneweg en Oosterduinweg serieus te onderzoeken en verkeerskundig af te wegen. Samenvattend zijn wij van mening dat de

	Horstweg, gezien haar huidige functie als gemengde woonstraat met direct aangrenzende woningen en opritten, niet geschikt is als doorgaande fietsroute. Een zwaardere belasting met fietsverkeer vergroot het risico op gevaarlijke situaties. Wij verzoeken de gemeente daarom om het voorstel te heroverwegen en het alternatief via de Koninginneweg nadrukkelijk mee te nemen.
Reactie1010	Betreft: reactie op voorgestelde fietsroute Klaarwater – Middelaar – centrum Geachte heer/mevrouw, Naar aanleiding van de door de gemeente gepresenteerde opties voor de fietsroute vanuit Klaarwater via Middelaar richting het centrum willen wij graag onze reactie geven. Wij begrijpen dat de gemeente zoekt naar een veilige, logische en aantrekkelijke fietsverbinding tussen Klaarwater, Middelaar en het centrum. Op basis van de huidige situatie zijn wij echter van mening dat de optie via de Horstweg geen geschikte variant is. De andere aangegeven route functioneert feitelijk nu al als doorgaande fietsroute richting het centrum en sluit daarmee beter aan bij het bestaande gebruik en de bestaande verkeersstructuur. De Horstweg is op dit moment geen logische doorgaande fietsroute, maar een gemengde woonstraat. Aan de Horstweg grenzen woningen direct aan de weg, met opritten die rechtstreeks op de straat uitkomen. De weg wordt dagelijks gebruikt door een combinatie van auto's, fietsers, voetgangers en spelende kinderen. De inrichting van de straat past bij die functie: een rustige woonomgeving waar verschillende gebruikers de beperkte ruimte delen. Wanneer de Horstweg wordt aangewezen als onderdeel van de doorgaande fietsroute vanuit Klaarwater via Middelaar naar het centrum, zal dit naar verwachting leiden tot een duidelijke toename van fietsverkeer. Dat vinden wij onwenselijk en verkeerskundig risicovol. Zeker door het toenemende gebruik van elektrische fietsen, fatbikes, speedpedelecs en brommers nemen snelheid en intensiteit toe. In combinatie met uitrijdende auto's vanaf particuliere opritten, voetgangers en spelende kinderen kan dit tot gevaarlijke situaties leiden. Daarbij komt dat de aansluiting richting de Oosterdorpstraat op dit moment al onoverzichtelijk is. Extra fietsverkeer via de Horstweg maakt deze situatie naar onze mening gevaarlijker. Juist bij een doorgaande fietsroute richting het centrum moet sprake zijn van een duidelijke, overzichtelijke en verkeerskundig logische aansluiting. Daar voldoet de Horstweg in de huidige situatie onvoldoende aan. De alternatieve route, via de Koninginneweg richting de Oosterdorpstraat, is naar onze mening veel logischer. Deze route wordt nu al gebruikt als doorgaande fietsroute vanuit Klaarwater/Middelaar richting het centrum. Bovendien heeft deze route een duidelijker verkeerskundige structuur. De Koninginneweg is al een hoofdroute voor autoverkeer, waardoor de verkeersfunctie daar herkenbaarder, overzichtelijker en voorspelbaarder is dan op de Horstweg. Het ligt daarom voor de hand om de bestaande doorgaande route te behouden en waar nodig te verbeteren, in plaats van een rustige woonstraat zoals de Horstweg een zwaardere verkeersfunctie te geven. Wij verzoeken de gemeente daarom om bij de verdere afweging zwaar te laten meewegen dat: de Horstweg primair een woonstraat is met direct aangrenzende woningen en opritten; de huidige inrichting van de Horstweg niet past bij een zwaardere functie als doorgaande fietsroute; extra fietsverkeer, zeker met elektrische fietsen, fatbikes, speedpedelecs en brommers, kan leiden tot gevaarlijke situaties; de aansluiting van de Horstweg op de Oosterdorpstraat onoverzichtelijk is; de alternatieve route via de Koninginneweg/Oosterdorpstraat feitelijk nu al de bestaande doorgaande fietsroute richting het centrum is; het verkeerskundig logischer en veiliger is om de bestaande route te behouden en waar nodig te verbeteren. Samenvattend zijn wij van mening dat de Horstweg geen geschikte variant is voor de fietsroute vanuit Klaarwater via Middelaar naar het centrum. De straat heeft nu het karakter van een gemengde woonstraat en is niet ingericht op een zwaardere doorgaande fietsfunctie. Omdat de andere route nu al als doorgaande fietsroute functioneert, ligt het voor de hand om die route als voorkeursvariant aan te houden.
Reactie1015	Route 1 en 2 staan omgekeerd op de tekening. Geel is 1 en groen is 2
Reactie1024	De centraal gelegen doorfietsroute in de wijk Klaarwater heeft aan de zuidzijde relatief weinig voedingspunten van voetgangers en fietsers vanwege de (afwaterings)sloot. Een extra brug is gewenst. In het voorstel is doortrekking van de fietsroute via de wijk Middelaar en de Horstweg naar de Oosterdopsstraat een mogelijkheid maar kwalitatief van een lagere orde dan het voorgaande deel. Om die reden is het aan te bevelen de beide noord-zuid fietsverbindingen in de wijk Klaarwater op de verlengde Koninginneweg en de Oosterdopsstraat aan te sluiten. Deze verbindingen dienen als doorfietsroute te worden aangemerkt.
Wergroep OLMO	De fietsroute waarbij Klaarwater aansluit op Middelaar, ter hoogte van de Jan Aertshof lijkt niet onlogisch maar we zien daar wel risico's voor de verkeersveiligheid: 1. De ruimte op de Peter van der Kieftlaan is beperkt en aan beide zijden staan auto's dicht langs de weg geparkeerd. 2. De halve rotonde waar de doorsteek voorzien wordt sluit aan op meerdere zijstraten met beperkt uitzicht. Dit vraagt om een goede inrichting en geen snelfietsverkeer.

Reactie gemeente

Op *het gesprek van Nijkerk* is een verkeerde kaart opgenomen waarin route 1 en 2 omgewisseld zijn. De juiste kaart staat hierboven.

De wijk Klarwater krijgt een fijnmazige fietsstructuur. De hele wijk is zo ontworpen dat voetgangers en fietsers de ruimte krijgen en prioriteit krijgen ten opzichte van auto verkeer. Door de wijk Klarwater komen er meerdere nieuwe wandel- en fietsroutes door de wijk, waaronder een centraal vrijliggend tweerichtingen fietspad (oost-west). Er komen zowel noord-zuid als oost-west routes. De Oosterdorpsstraat en de Middelaarseweg zijn op dit moment de enige twee oost-west fietsroutes van en naar Hoevelaken. Doordat de fietser in de wijk en de doorgaande fietser meerdere routes krijgt verbeterd het fietsnetwerk flink. Hetzelfde geldt voor de routes vanaf het centrale fietspad in Klarwater door Middelaar en over de Koninginneweg heen. We verwachten dan afhankelijk van de bestemming fietsers vanaf de Jan Aertshof zich verspreiden over de verschillende routes. Er zal aandacht zijn voor verkeersveiligheid door de huidige wijk Middelaar. We begrijpen de zorgen van de inwoners van de Horstweg. De Horstweg is inderdaad een relatief smalle woonstraat. Er kan gefietst worden, maar te veel fietsers is niet wenselijk. In een vervolg zullen we kijken hoe we de verschillende routes kunnen verbeteren. Route 2 via Peter van der Kieftlaan naar de Oosterdorpsstraat lijkt de meest logische route voor doorgaand fietsverkeer.



Maatregelen tegen sluipverkeer



Route autoverkeer parallel aan de A1

Auteur	Reactie
Reactie1012	De beoogde maatregelen tegen sluipverkeer zijn gericht op een beperkt deel van de wegen van/naar/door Hoevelaken. Naast genoemd sluipverkeer zal de Nieuwbouwwijk Klaarwater impact hebben op een groter gebied. Genoemde maatregel zal verdere toename van sluipverkeer tot gevolg hebben van nieuwe wijk Klaarwater/Terschuur/Zwartebroek door Nijkerkerveen en Slichtenhorst. Sluipverkeer vraagt om een integrale en structurele aanpak. Continue ad hoc oplossingen, die symptomen bestrijden, gaan uiteindelijk 1) sluipverkeer stromen alleen maar verleggen en 2) in totaal meer kosten dan de kruising A1/A28 aanpakken. Is er/ komt er een integraal mobiliteits onderzoek van alle toekomstige plannen in de Gemeente Nijkerk en in de omliggende regio?
Reactie1026	Volgens mij gaan Zwartebroek en Terschuur ook nog groeien, dus van die kant komt meer bestemmingsverkeer. Sluipverkeer blijft door Hoevelaken gaan totdat het gehele knooppunt is gerealiseerd. Ik hoorde dat dit nog wel meer dan 10 jaar kan duren en dan moet alles nog mee zitten. Mogelijk duurt het dus nog langer. Het sluipverkeer geeft veel overlast qua bereikbaarheid, geluid en luchtkwaliteit (omgevingsvisie 2.0 heeft als onderdeel gezondheid). Geluidsarm asfalt op de Koninginneweg zou een goeie oplossing kunnen zijn, zeker omdat de overlast termijn 10 jaar of langer is. Het knooppunt wordt gefaseerd door RWS en gemeente Amersfoort uitgevoerd. Dat gaat dus jarenlang grote impact hebben voor de bereikbaarheid van Hoevelaken. De vraag is: hoe komen wij Hoevelaken in en uit. Het ziekenhuis Meander is vaak moeilijk te bereiken, er zullen goeie oplossingen gevonden moeten worden voor calamiteiten. We zien met de afsluiting van het oprit naar de A1 hoe RWS niet gecommuniceerd heeft naar de bevolking en ook de gemeente begreep ik. Toch een zeer ingrijpende maatregel. Ik raad aan om een informatie bijeenkomst te houden waarin wij opnieuw inzicht krijgen in de plannen voor het knooppunt. Dat is eerder gebeurd bij de Klepperman, maar dat is al lange tijd geleden en was zo veel omvattend, dat is moeilijk te begrijpen/onthouden voor de gewone man en vrouw.
Reactie1036	Zuidelijke rondweg aanleggen parallel aan de A1, beginnen vanaf Terschuur zodat de nieuwe wijken van Terschuur en Zwartebroek ook een goede ontsluiting hebben en niet allemaal door Hoevelaken hoeven.
Reactie1024	De voorstellen worden aangeduid met de titel "Uitvoeringsprogramma Mobiliteit Hoevelaken". Hiermee wordt gesuggereerd dat de algehele verkeersproblematiek van de kern Hoevelaken onder de loep wordt genomen. Helaas hebben de voorstellen vooral betrekking op de ontsluiting van Klaarwater. Er wordt b.v. geen afstemming gezocht met de vigerende Omgevingsvisie en de benodigde aanpassingen daarvan in een herziene Omgevingsvisie. De ontsluiting van Klaarwater dient te passen binnen de algehele beleidsvisie op het totale netwerk voor voetgangers, fietsers, OV en auto.
Reactie1027	Veel automobilisten rijden tegenwoordig op hun navigatie systeem, is er software matig een automatische file in te voeren voor de Hoevelakenseweg en Platanenstraat, als knooppunt Hoevelaken vaststaat, zodat er geen sluipverkeer optreedt. De huidige sluipverkeer ontstaat door automatisch op basis van navigatie de snelste route te nemen. Daarmee wordt onderliggende wegennet ontlast, lost problemen vanzelf op met minimale kosten.
Stichting Hoevelaken Bereikbaar & Leefbaar	In feite is verbreding van de A1 en de plaatsing van geluidsschermen, zoals is beoogd in het OTB voor de reconstructie van het knooppunt, voor het tegengaan van sluipverkeer en verminderen van geluidsoverlast het meest effectief. Er worden nu veel andere maatregelen voorgesteld om sluipverkeer te ontmoedigen. Wat ons betreft is sluipverkeer niet het verkeer van en naar Zwartebroek en Terschuur. Ons inziens is sluipverkeer het verkeer dat van de snelweg afgaat om een snellere route te vinden bij files. -Wij adviseren om voor deze maatregelen meer tijd te nemen voor onderbouwing en aanscherping.

	-Wij begrijpen dat er geen concrete informatie is hoeveel sluipverkeer op een normale dag door het centrum of via de Koninginneweg rijdt en hoe zich dat verhoudt tot de hoeveelheid bestemmingsverkeer? -wat is de verhouding nu en in de toekomst (met Klaarwater en zonder nieuw knooppunt) van sluipverkeer versus bestemmingsverkeer? -wat zijn de kosten van alle maatregelen om sluipverkeer te voorkomen? -is een aansluiting op de A1 bij Klaarwater nog een optie? (Niet opgenomen) -wat is de strategie en visie voor het centrum van Hoevelaken; genoemde verkeersmaatregelen lijken het centrum minder aantrekkelijk te maken voor winkeliers en winkelaars. -wij begrijpen dat de groei van Hoevelaken niet noodzaakt tot meer parkeerruimte? Is dat zo? Het lijkt ons verstandig om meer parkeerruimte in te plannen.
--	--

Reactie gemeente

Relatie Uitvoeringsprogramma Mobiliteit met Omgevingsvisie en Mobiliteitsvisie

Het kader voor dit Uitvoeringsprogramma Mobiliteit Hoevelaken is de [Mobiliteitsvisie Gemeente Nijkerk 2040](#) en de [Omgevingsvisie Gemeente Nijkerk 2040](#). De hoofddoelstelling van de Mobiliteitsvisie is te komen tot optimaal verkeersveilige en leefbare woongebieden welke net als de andere gebieden in de gemeente bereikbaar zijn op een duurzame wijze. Op vier thema's zijn verder doelstellingen vastgesteld. Dit zijn de thema's *Leefbaarheid*, *Verkeersveiligheid*, *Duurzaamheid* en *Bereikbaarheid*¹. Op basis van deze doelstellingen is naar Hoevelaken gekeken en zijn er maatregelen benoemd.

Integraal mobiliteitsonderzoek

Het kader voor dit Uitvoeringsprogramma Mobiliteit Hoevelaken is de [Mobiliteitsvisie Gemeente Nijkerk 2040](#) en de [Omgevingsvisie Gemeente Nijkerk 2040](#). Bij de totstandkoming van deze visies en het uitvoeringsprogramma is bij verschillende maatregelen gebruik gemaakt van het regionale verkeersmodel. Daarin zijn alle woningbouwplannen in de regio opgenomen en wordt rekening gehouden met (economische) groei in heel Nederland. De woningbouw plannen voor Klaarwater zijn ook met het regionale model doorgerekend. Er is gekeken naar de effecten van alle plannen in de gemeente en de regio en dus ook zeker geen sprake van ad hoc oplossingen.

Software matig een automatische file op lokale wegen zodat er geen sluipverkeer optreed

Het manipuleren van navigatiesoftware om kunstmatig files te creëren is verboden en strafbaar. Hulpdiensten gebruiken ook navigatiesystemen en hierdoor kunnen gevaarlijke situaties ontstaan. Het zorgt ook voor economische schade doordat bedrijven minder goed bereikbaar zijn. Daarnaast controleren navigatieleveranciers op basis van data of de situatie in de kaart klopt met de feitelijke situatie. Onjuiste informatie wordt automatisch gedetecteerd en gecontroleerd waarna het hersteld wordt. Verschillende maatregelen uit het uitvoeringsprogramma dragen direct bij om de routes door Hoevelaken minder aantrekkelijk te maken voor sluipverkeer. Door delen van de Westerdorpsstraat en Oosterdorpsstraat af te waarderen van 50 km/u naar 30km/u wordt de route minder snel en aantrekkelijk. Ook het toevoegen van drie rotondes op de route die Klaarwater ontsluiten zorgen ervoor dat de reistijd langer wordt. Hierdoor zal de route door Hoevelaken minder vaak als snelste route worden aangegeven door navigatiesoftware.

Reactie op inbreng van Stichting Hoevelaken Bereikbaar & Leefbaar

De vragen over de hoeveelheid sluipverkeer zijn begrijpelijk. Het (volledig) tegengaan van sluipverkeer is echter niet mogelijk zonder dat de A1 wordt verbreed zoals de stichting ook aangeeft. De voorgestelde maatregelen tegen sluipverkeer, zoals snelheidsverlaging zullen de routes door Hoevelaken wel minder aantrekkelijk maken. De maatregelen zijn niet alleen bedoeld om sluipverkeer tegen te gaan, maar dragen ondermeer bij aan verkeersveiligheid, betere fietsroutes en aan het ontsluiten van de wijk Klaarwater.

¹ Mobiliteitsvisie gemeente Nijkerk 2040, vastgesteld november 2022, pagina 60

Nieuwe aansluiting op de snelweg

Een nieuwe aansluiting op de A1 ten zuiden van Klaarwater is een interessante gedachte, maar niet op korte termijn uitvoerbaar. Mogelijk is hier op lange termijn (na 2040) een gesprek over te voeren met Rijkswaterstraat, provincies en het Rijk. Het is echter onrealistisch op korte termijn. Daarnaast is er zeer beperkte ruimte aanwezig tussen de A1 en de Spoorlijn Amersfoort – Apeldoorn. Als uit wordt gegaan van 2 x 4 rijstroken + vluchtstroken op de A1 blijft er zeer weinig ruimte over. Dit maakt het realiseren van een op- en afrit ruimtelijk moeilijk inpasbaar.

Strategie en visie voor het centrum van Hoevelaken

De maatregelen passen bij de Centrumvisie Hoevelaken uit 2018. Hierin staat onder andere:

- doorgaand (sluip)verkeer- op de Westerdorpsstraat verminderen
- meer verblijfskwaliteit Westerdorpsstraat en de straat veilig(er) voor de fietser
- Doorgaand verkeer om centrum

Parkeren centrum Hoevelaken

De bereikbaarheid en beschikbaarheid van parkeervoorzieningen is een terechte prioriteit. Zolang er parkeerplaatsen bereikbaar zijn via Hart van Hoevelaken - of gelegen zijn in Hart van Hoevelaken - moeten deze ook goed bereikbaar zijn. Uit jaarlijks gehouden parkeeronderzoek blijkt dat op de parkeerterreinen op de Kantemarsweg op de meeste momenten voldoende restcapaciteit aanwezig is. Er is ook ruimte voor toekomstige optimalisatie van het (evenementen) parkeerterrein. Vanuit verkeer en parkeren bezien is er nu geen aanleiding om functies uit het centrum weg te halen. We pleiten daarom vooral voor het verbeteren van de leefbaarheid en verkeersveiligheid in Hart van Hoevelaken.



Algemene reacties

A: Gesprekken georganiseerde belanghebbenden

Er zijn drie gesprekken gevoerd met georganiseerde belangenorganisaties die binnen Hoevelaken actief zijn. Het verslag van de gesprekken is bijgevoegd. Tevens is de gelegenheid geboden om schriftelijk te reageren. Hiervan heeft Stichting Hoevelaken Bereikbaar en Leefbaar (SHBL) gebruik gemaakt.

B: Losse reacties per mail binnengekomen

Een drietal reacties is per mail binnengekomen. Één van deze reacties is ook geplaatst op 'het gesprek van Nijkerk' en daarbij meegenomen. De andere twee reacties worden onderstaand bijgevoegd en ook voorzien van een gemeentelijke reactie.

A Binnengekomen reactie georganiseerde belanghebbenden en gespreksverslagen

Auteur	Reactie
Stichting Hoevelaken Bereikbaar & Leefbaar	De Stichting Hoevelaken Bereikbaar en Leefbaar (SHBL) is blij dat de raad in een motie heeft gevraagd om een integraal uitvoeringsprogramma verkeer voor de kern Hoevelaken. - Voor een goede afweging van de 31 voorstellen adviseren wij om meer informatie op te nemen over de omvang van verkeersstromen (lengte van tunnels, aantal verkeersbewegingen van fietsers, auto's e.d.) - In het verleden zijn veel voorgenomen maatregelen niet gerealiseerd door een tekort aan budget, tekort aan personeel of gebrek aan stikstofruimte. Wij adviseren bij elke maatregel aan te geven in welke periode deze maatregel naar verwachting tot uitvoering moet komen en of er nog op te lossen issues zijn op het gebied van stikstof, personele en financiële middelen. Onze Stichting is opgericht om de bereikbaarheid en leefbaarheid van Hoevelaken bij de beoogde reconstructie van het knooppunt te bewaken en te verbeteren. Geluidsschermen langs de A1 en A28 en openhouden of heropenen van op -en afritten zijn mede door onze inzet in de bestuursovereenkomst en het latere OTB verankerd. <i>Wij focussen onze inbreng daarom op de doorstroom van verkeer van en naar Hoevelaken. Op diverse maatregelen hebben wij daarom geen verder commentaar gegeven.</i>

Reactie gemeente

In het Uitvoeringsprogramma Mobiliteit Hoevelaken is aangegeven wanneer wij denken dat de diverse maatregelen uit het uitvoeringsprogramma kunnen worden uitgevoerd. We hebben gekozen om in de participatie via 'Het gesprek van Nijkerk' de informatie beknopt en in eenvoudige taal te presenteren. Die informatie is bij die keuze achterwege gebleven omwille van het begrijpelijk en leesbaar houden. Er is dus welgedacht over nagedacht.



Reactie werkgroep OLMO

Gesprekstafel verkeer Hoevelaken 27 mei 2026 met Werkgroep Olmo

Inleiding

Werkgroep OLMO bestaat uit een aantal leden van betrokken burgers als klankbordgroep voor de verkeerssituatie ten gevolge van de ontwikkelingen van de nieuwe woonwijk Klarwater. Namens de werkgroep zijn aanwezig Ineke Sinnema en Frank van der Heijden.

Algemene aandachtspunten van Olmo

Olmo geeft aan dat zij de samenhang tussen de verschillende maatregelen missen in de wijze waarop deze nu zijn gepresenteerd. Veel maatregelen hebben onderlinge invloed op elkaar, maar doordat er op het online platform per afzonderlijk maatregel wordt gereageerd, ontstaat geen volledig beeld. Daarnaast geeft Olmo aan dat zij liever hadden gezien dat er een andere opzet was gekozen voor de participatiebijeenkomst op 19 mei jl. Een goede (plenaire) uitleg van de verschillende maatregelen werd gemist. Ook had OLMO graag gezien dat er beter was toegelicht hoe maatregelen moeten worden gelezen, hoe gedetailleerd deze zijn en in hoeverre keuzes al vastliggen. Veel mensen hebben moeite om deze tekeningen goed te interpreteren. In reactie hierop wordt vanuit de gemeente aangegeven dat zij deze opmerking snappen, maar dat dit getracht is om de informatie zo duidelijk en begrijpelijk mogelijk te presenteren. Dat gaat inderdaad wat ten koste van de samenhang en de bredere, inhoudelijke afwegingen daarbij.

Rondweg en relatie met beleid

Tijdens de bijeenkomst is aangegeven dat de tekeningen voor de rondweg vooral zoekgebieden betreffen. Tegelijkertijd ligt er een motie uit april 2024, waarin naar mening van OLMO wordt uitgesproken dat er zondermeer een rondweg moet komen. Dit roept de volgende vragen op bij OLMO:

- In hoeverre staat de rondweg nog ter discussie?
- Hoe verhouden de huidige schetsen zich tot deze motie?
- Hoe realistisch zijn de ingetekende tracés?

OLMO geeft daarbij aan dat zij de rondweg noodzakelijk vinden bij de realisatie van Klarwater, en dus van mening zijn dat deze niet los kan worden gezien van de ontwikkeling van Klarwater.

De gemeente ligt toe dat de motie stelt dat er een onderzoek naar de noodzaak van een rondweg en dat de raad niet dat er zondermeer een rondweg moet komen. De bouw van Klarwater staat ook los van een eventuele rondweg.

De gemeente geeft een toelichting op het onderzoek dat is uitgevoerd naar de verschillende varianten (tracés) voor de rondweg. Er is in het onderzoek geen keuze gemaakt in een voorkeursvariant, ze zijn enkel in beeld gebracht. Het is aan de gemeenteraad om het vervolg te bepalen, nu de mogelijkheden en effecten van een rondweg in beeld zijn gebracht. Het ligt daarbij voor de hand om de verdere afweging hierover te betrekken bij de afwegingen die op het schaalniveau van de Omgevingsvisie worden gemaakt.

Het uitgevoerde onderzoek wordt gedeeld met OLMO. Dit is ook straks onderdeel van de stukken die ter besluitvorming voorliggen bij de gemeenteraad.

Verkeer en noodzaak rondweg

Vanuit de gemeente wordt aangegeven dat er, op basis van verkeersonderzoek dat is uitgevoerd bij de kaderstelling voor Klarwater (2024), is geconcludeerd dat er met de oog op de realisatie van Klarwater geen verkeerskundige noodzaak bestaat voor de realisatie van een rondweg.

Uiteraard zegt dit niks over de maatschappelijke wenselijkheid (met het oog op verkeersveiligheid en leefbaarheid) van een rondweg.

Vanuit de stichting wordt dit anders gezien. Er wordt verwacht dat zonder rondweg juist extra verkeer door woonwijken zal ontstaan, met name vanuit Terschuur en Zwartebroek. Dit kan leiden tot

ongewenst gebruik van routes zoals De Dreef (in Klarwater). Ook wordt gesteld dat de in- en uitstroom van Klarwater wel degelijk samenhangt met de rondweg.

Specifieke locaties en maatregelen

Voor de specifieke locaties en maatregelen geeft Olmo de volgende aandachtspunten mee.

Oosterdorpsstraat en bomen

Olmo geeft aan dat wat hen betreft het de vraag is of maatregelen zoals snelheidsverlaging en aanleg van een voetpad goed passen in combinatie met de bestaande situatie, mede vanwege monumentale bomen. Vanuit de gemeente wordt aangegeven dat dit inderdaad nog nadere uitwerking vraagt, maar dat het wel de verwachting is dat dit ruimtelijk in te passen is.

Middelaarseweg (nr. 9)

Advies is om alternatieve scenario's te onderzoeken voor een tracé van een zuidelijke rondweg en niet uitsluitend deze weg als oplossing te hanteren.

Doorgaande fietsroute (nr. 16)

Er zijn vragen over de beoogde inrichting van oversteek van de fietsroute bij de Peter van de Kieftlaan. Van belang is dat er goed naar de inrichting van deze oversteek/fietsroute moet worden gekeken en dat er voldoende ruimte is op het middeneiland.

Peter van de Kieftlaan (8I)

Blijft een belangrijk zorgpunt, evenals de doorfietsroute door Middelaar. Hoewel de gemeente inzet op spreiding van fietsverkeer via twee routes, wordt betwijfeld of de voorgestelde routes daadwerkelijk als volwaardige fietsroutes functioneren.

Horstweg

De reactie hierop wordt begrepen; de huidige situatie wordt als onveilig beoordeeld.

Koninginnenweg (8L)

Bij de verbreding van het middenstuk en de aansluiting op de Peter van de Kieftlaan wordt aandacht gevraagd voor zichtbaarheid en de zeer smalle trottoirs (slechts één tegel breed).

Oversteekvoorzieningen (8I)

De vraag is waarom bij een belangrijke kruising niet wordt gekozen voor een zebrapad.

Rotonde (maatregel 3)

Er zijn zorgen over de veiligheid van de oversteek richting het Mulderslaantje, mede door de nabijheid van de uitrit van Woonpark Hoevelaken.

Daarnaast wordt gevraagd hoe deze plannen zich verhouden tot de bredere rotondeaanpak en eventuele parallelwegen. Er lijkt sprake van een extra rijbaan richting Hoevelaken, wat vragen oproept.

Overig punt

Tot slot is gevraagd in hoeverre de gemeente en/of provincie mogelijkheden zien om navigatiesystemen (zoals Google Maps) te beïnvloeden, zodat verkeer minder door de kern van Hoevelaken wordt geleid.



Reactie Stichting Hoevelaken Bereikbaar en Leefbaar (SHBL)

26 mei 2026



1.

Algemeen

De Stichting Hoevelaken Bereikbaar en Leefbaar (SHBL) is blij dat de raad in een motie heeft gevraagd om een integraal uitvoeringsprogramma verkeer voor de kern Hoevelaken.

- Voor een goede afweging van de 31 voorstellen adviseren wij om meer informatie op te nemen over de omvang van verkeersstromen (lengte van tunnels, aantal verkeersbewegingen van fietsers, auto's e.d.)

- In het verleden zijn veel voorgenomen maatregelen niet gerealiseerd door een tekort aan budget, tekort aan personeel of gebrek aan stikstofruimte.

Wij adviseren bij elke maatregel aan te geven in welke periode deze maatregel naar verwachting tot uitvoering moet komen en of er nog op te lossen issues zijn op het gebied van stikstof, personele en financiële middelen.

Onze Stichting is opgericht om de bereikbaarheid en leefbaarheid van Hoevelaken bij de beoogde reconstructie van het knooppunt te bewaken en te verbeteren. Geluidsschermen langs de A1 en A28 en openhouden of heropenen van op- en afritten zijn mede door onze inzet in de bestuursovereenkomst en het latere OTB verankerd.

Wij focussen onze inbreng daarom op de doorstroom van verkeer van en naar Hoevelaken. Op diverse maatregelen hebben wij daarom geen verder commentaar gegeven.

2.

Commentaar per maatregel

Maatregel 1 Fietstunnels en robuuste ontsluiting Hoevelaken, voor 2030

Onze Stichting heeft eerder geadviseerd om deze maatregel met prioriteit op zo kort mogelijke termijn te realiseren.

Wij verwachten van deze maatregel het hoogste effect voor de bereikbaarheid, zowel van en naar Hoevelaken, als van en naar andere richtingen.

Uitvoering brengt de cyclustijd naar verwachting beneden de 20 seconden.

- Wij hebben in 2015 al gevraagd om te onderzoeken of de beoogde fietstunnel voor de Energieweg korter kan. De huidige lengte in combinatie met een bocht is nadelig voor de sociale veiligheid.

- Graag ontvangen wij meer informatie over de stand van zaken van onderzoeken en het ontwerp en of er nog issues zijn voor stikstof, financiering en personele inzet.

Zoals eerder aangegeven blijft onze Stichting graag betrokken bij de verdere uitwerking.

Maatregel 2 aanpassing Westerdorpsstraat (tot Ronde)

Deze maatregel sluit aan op de door ons eerder gesignaleerde koppelkansen.

Een parallelweg, een mogelijke fietsstraat en een nieuwe fietsoversteek.

Hier is eerder discussie over geweest bij het OTB.

-Wij hebben begrepen dat deze maatregel qua ruimte mogelijk is.

Afsluiten van het zuidelijke fietspad lijkt ons verstandig.

Wij adviseren deze maatregel uit te voeren direct aansluitend op realisatie van maatregel 1.



Maatregel 3 aanpak rotonde Koninginneweg, na 2030

Eerder is door SHBL geadviseerd om fietsverkeer (circa 3000 per dag) weg te halen van de rotonde en de rotonde te vervangen door driesprong met verkeerslichten.

Dit is een combinatie van optie 2 en 3.

Circa 2000 fietsers gaan via de Westerdorpsstraat, circa 1000 steken over.

-Wij ondersteunen dat er nader onderzoek nodig is naar het effect van verkeerslichten en verplaatsing van fietsverkeer naar het Mulderslaantje, met een oversteek van de Westerdorpsstraat bij de aansluiting van het woonpark Hoevelaken (is dit voldoende veilig).

Maatregelen tegen sluipverkeer (9x), uit te voeren in?

In feite is verbreding van de A1 en de plaatsing van geluidsschermen, zoals is beoogd in het OTB voor de reconstructie van het knooppunt, voor het tegengaan van sluipverkeer en verminderen van geluidsoverlast het meest effectief.

Er worden nu veel andere maatregelen voorgesteld om sluipverkeer te ontmoedigen.

Wat ons betreft is sluipverkeer niet het verkeer van en naar Zwarteboek en Terschuur. Ons inziens is sluip verkeer het verkeer dat van de snelweg afgaat om een snellere route te vinden bij files.

-Wij adviseren om voor deze maatregelen meer tijd te nemen voor onderbouwing en aanscherping.

-Wij begrijpen dat er geen concrete informatie is hoeveel sluipverkeer op een normale dag door het centrum of via de Koninginneweg rijdt en hoe zich dat verhoudt tot de hoeveelheid bestemmingsverkeer?

-wat is de verhouding nu en in de toekomst (met Klarwater en zonder nieuw knooppunt) van sluipverkeer versus bestemmingsverkeer?

-wat zijn de kosten van alle maatregelen om sluipverkeer te voorkomen?

-is een aansluiting op de A1 bij Klarwater nog een optie? (Niet opgenomen)

-wat is de strategie en visie voor het centrum van Hoevelaken; genoemde verkeersmaatregelen lijken het centrum minder aantrekkelijk te maken voor winkeliers en winkelaars.

-wij begrijpen dat de groei van Hoevelaken niet noodzaakt tot meer parkeerruimte? Is dat zo? Het lijkt ons verstandig om meer parkeerruimte in te plannen.

1^e. Maatregel 4 Afwaardering Westerdorpsstraat naar 30 km

Klinkt sympathiek, maar er blijft veel bestemmingsverkeer, ook vrachtwagens voor het centrum en woonwijken, bezoekers voor hotel, sportclubs, begraafplaats etc. Nu deels parkeren op trottoirs toegestaan, waardoor extra parkeerruimte, maar blokkades voor voetgangers.

-Wat is de visie op verkeer/parkeren in het centrum?

Nu vooral een boodschappencentrum met gratis parkeren.

2^e. Maatregel 6, Fietsstraat in het Hart van Hoevelaken, deels eenrichtingsverkeer.

Wij hebben twijfel over deze maatregel.

-dit betekent extra drukte op de Kantemarsweg. Die weg lijkt daarvoor niet geschikt. smal en bochtig.

-kruisingen met de dorpsstraten zijn nu gevaarlijk

-er is veel voetgangersverkeer van parkeerplaatsen naar centrum

-als je de parkeerplaatsen langs de Westerdorpsstraat in het centrum zou weghalen heb je de mogelijkheid om gescheiden fietspaden aan te leggen. (Veiliger voor zowel fietsers als automobilisten.)

3^e. Maatregel 7, Oosterdorpsstraat naar 30 km**4^e. Maatregel 9, Zuidelijke rondweg Klarwater, rotonde op de Koninginneweg**

-wij zijn positief over een zuidelijke rondweg; is er in de toekomst een reële optie voor een aansluiting op de A1?



Reactie Platform Hoevelaken

Gesprekstafel Verkeer Hoevelaken 20 mei 2026 met Platform Hoevelaken

Inleiding

Het Platform bestaat uit 15 leden van betrokken burgers/ondernemers/stichtingen als klankbordgroep voor de ontwikkelingen in Centrum Hoevelaken. Belangrijke mijlpalen van het platform:

1. Het aanjagen van de ontwikkeling van Happy food;
2. De ontwikkeling van de Stuw;
3. Participeren voor de Centrumvisie;
4. Reconstructie van de Westerdorpsstraat.

Namens het platform zijn aanwezig Dirk Bakhuizen (voorzitter) en Domien Overkamp (inwoner van Hoevelaken).

18 mei heeft het Platform overleg gevoerd, de standpunten uit dat overleg worden in dit overleg voorgelegd aan de gemeente.

Inhoudelijk

Platform:

Tijdens het opstellen van de Centrumvisie 2018 is vier jaar lang gediscussieerd over de tweerichtingsbereikbaarheid van de Westerdorpsstraat. Het platform ging ervan uit dat die discussie was afgerond en was dan ook verrast door de nu voorgestelde oplossingen.

Het platform blijft vasthouden aan het principe van shared space.

Het platform is van mening dat het onwenselijk is om de Westerdorpsstraat af te sluiten voor gemotoriseerd verkeer. Men verwacht verlies van klanten op het moment dat het centrum wordt afgesloten voor gemotoriseerd verkeer. Dit ook kan leiden tot veiligheidsrisico's, onder meer voor de bereikbaarheid van hulpdiensten en voor de bevoorrading van winkels. Ook een variant met éénrichtingsverkeer in het centrum vindt men onwenselijk.

De grijze (gestreepte) bestrating bij de Wiekslag suggereert dat sprake is van een zebrapad. Dit leidt tot onveilige situaties met voetgangers die oversteken. Wanneer de grijze stenen bij het zebrapad worden vervangen door straatstenen die aansluiten bij de rest van de straat, is het veiligheidsprobleem grotendeels opgelost.

Het platform streeft naar vermindering van doorgaand verkeer; dat kan ook op andere manieren, bijvoorbeeld door de Oosterdorpsstraat en de Westerdorpsstraat minder aantrekkelijk te maken voor autoverkeer. Het totaalplan 'Uitvoeringsprogramma Mobiliteit Hoevelaken' is over het algemeen positief ontvangen, maar er is behoefte aan meer verdieping. Dit is overigens ook het gevolg van het feit dat de achtergrondinformatie en de tekst van het volledige Uitvoeringsprogramma niet gepubliceerd is op de website hetgesprekvannijkerk.nl, om de informatie compact en begrijpbaar te houden.

Gemeente:

De gemeenteraad heeft met de motie verkeer Hoevelaken de opdracht gegeven om met een totaalplan te komen met mogelijke maatregelen voor de hoofdstructuur van Hoevelaken om de bereikbaarheid en verkeersveiligheid te verbeteren en ook voorzieningen per fiets en te voet beter bereikbaar te maken. Onderzoek laat zien dat het project Klarwater geen onacceptabele verkeersbelasting voor Hoevelaken oplevert; de knelpunten liggen vooral op Amersfoorts grondgebied en bij Rijkswaterstaat.

Volgens de verkeersmodellen lijkt eenrichtingsverkeer op de Westerdorpsstraat een plausibele maatregel, omdat het sluipverkeer de komende jaren naar verwachting zal toenemen doordat de A1 niet wordt aangepakt en de hoeveelheid automobieliteit toeneemt. In het gesprek met het Platform is de suggestie gedaan om voor een proefperiode van bijvoorbeeld 3 weken éénrichtingsverkeer in te stellen (of een andere maatregel te 'testen'), om samen te ondervinden/toetsen wat de daadwerkelijke effecten zijn. Door het Platform is aangegeven dat zij hier geen voorstander van zijn, omdat zij niet verwachten dat deze maatregelen een oplossing bieden. Daarbij erkent men wel dat deze bezorgdheid vooral gestoeld is op het gevoel van ondernemers en een proef praktisch te organiseren is.



Standpunten Platform

Samengevat kunnen de volgende standpunten van het Platform worden vastgesteld, welke als input worden meegeven bij behandeling van het concept Uitvoeringsprogramma Mobiliteit Hoevelaken in de gemeenteraad:

1. Koninginneweg

- a. Meer snelheidsremmers maken in combinatie met de voorgenomen oversteken.
- b. Verzoek om z.s.m. een geluidswal te plaatsen
- c. Zorgen over toenemende verkeersdruk op de koninginneweg, in de autonome groei, maar ook in combinatie met woningbouw

2. Westerdorpsstraat (centrum)

- a. Twee richtingen houden voor autoverkeer
- b. **Geen** proef om gehele afsluiting of éénrichtingsverkeer te testen
- c. Oversteek verduidelijken en grijze stenen weghalen.
- d. Wellicht een extra maatregel bij de oversteek van de pleinen.

3. Wester- & Oosterdorpsstraat (algemeen)

- a. Afwaarden naar 30 km/u
- b. Maak van de Oosterdorpsstraat een fietsstraat, er staan nauwelijks auto's geparkeerd
- c. Neem in de omgevingsvisie mee dat er een doorfietsroute van wordt gemaakt

4. Doorsteek van Oosterdorpsstraat

Platform geeft aan de doorsteek voor fietsers en voetgangers tussen de wijk Klarwater en de Oosterdorpsstraat te missen als maatregel. Dit is een goede toevoeging. Deze hoort eigenlijk ook als maatregel benoemd te worden in het Uitvoeringsprogramma als maatregel die direct gekoppeld is aan de realisatie van Klarwater.

5. Fietsstructuur van Klarwater

- a. Ondanks dat er een primaire fietsroute in het hart van Klarwater komt, verwacht men dat de Oosterdorpsstraat nog veel gebruikt zal worden door fietsers (als kortste route naar het centrum)
- b. Zuidelijke ontsluiting van de Koninginneweg verplaatsen naar de andere kant van de autoweg (noordelijker)
- c. Let op de aansluitingen van de fietspaden in Klarwater van Noord/Zuid
- d. Penningweg mist bij de bushalte een oversteek.

6. Algemeen

- a. Toepassing van normen en standaardinrichting is prima, maar wees niet te rigide: heb ook aandacht voor de feitelijke situatie en pas de inrichting daar zo nodig op aan

B. Overige reacties binnengekomen per e-mail

Reactie 1

Van: emailadres geanonimiseerd

Verzonden: dinsdag 19 mei 2026 21:28

Aan: hetgesprekvannijkerk <hetgesprekvan@nijkerk.eu>;

Onderwerp: Zuidelijke rondweg

Beste gemeente,

Er wordt aangegeven dat er participatie van de inwoners van Hoevelaken zou zijn met betrekking tot het onderwerp mobiliteit. Op de bijeenkomst was er geen mogelijkheid om iets te noteren en er werden door de medewerkers van de gemeente geen (zichtbare) aantekeningen gemaakt. Online is de enige mogelijkheid om te reageren op een openbaar platform wat ik niet gepast vind voor een persoonlijke reactie.

Als direct aanwonenden van optie 1 van de zuidelijke rondweg, waar we zouden gaan van een autoluw weggetje op afstand naar een doorgaande weg strak langs onze tuin met 6700 auto's per etmaal, ben ik van mening dat we minimaal uitgenodigd zouden moeten worden voor deze bijeenkomst. Nu toevallig gehoord dat dit er zou zijn. Aangezien we op ons adres ook niet de stad nijkerk krijgen, zou er meer moeite vanuit de gemeente gedaan moeten worden in het kader van bewoners participatie.

Jullie gaven aan in de bijeenkomst dat buiten de fietstunnel bij Amerfoort de gemeente nijkerk alles zelf in de hand heeft. Dan worden er vervolgens opties (optie 2) geschetst waarbij er medewerking van de gemeente Barneveld nodig is. Ook optie 1 lukt niet zonder medewerking van gemeente Barneveld omdat de brug al de weg Middelaar is, dus gemeente Barneveld.

Ook is het duidelijk dat om over de brug te gaan bij de overgang van de weg Klaarwater naar de weg Middelaar, er een ruime verbreding nodig is. Aangezien jullie aangeven niet afhankelijk te zijn van de gemeente Barneveld, is er dan grond nodig van ons en/of onze burens. Dit op deze manier presenteren zonder hierover met ons in gesprek te zijn vind ik voorbij gaan aan het opkomen voor de eigen burgers en het kans geven op meepraten.

Na de verrassing dat de wijk Klaarwater opeens tot aan onze tuingrenzen gaat lopen (waar de gemeente ons ook al niet had geïnformeerd en zorg gedragen voor informatie mbt participatie) komt nu de verrassing dat jullie voornemens zijn de rest van onze erfgrens aan de rondweg te laten grenzen.

Wat ons betreft blijft de zuidelijke rondweg zover mogelijk bij ons perceel vandaan om de impact op onze kwaliteit van wonen (geluid, geur, fijnstof, uitzicht etc) zo klein mogelijk te houden.

Hierbij neem ik aan dat dit meegenomen zal worden in het proces en dat er nagedacht zal worden over het verbeteren van de communicatie met directe betrokkenen en een andere manier van participatie.

Graag hierop een reactie met of dit meegenomen wordt, en deze reactie graag voor de gemelde sluitingstermijn van de participatie.

Reactie gemeente

We nemen feedback over het uitnodigen zeker ter harte en bespreken dit ook met onze collega's die gaan over participatie en communicatie. Het is zoeken naar een goede middenweg. We kunnen niet elke inwoner persoonlijk uitnodigen voor een inloopavond die gaat over ontwikkelingen die het hele dorp aangaan. Dan zouden we 5.000 brieven moeten versturen. Daar is geen budget voor beschikbaar gesteld bij deze motie. Aan de andere kant is het wel belangrijk dat iedereen de

algemene uitnodigingen moet kunnen lezen. Bij concrete projecten is het vaak wel mogelijk om aanwonenden gericht als belanghebbende uit te nodigen.

U geeft aan te vinden dat we eerst in gesprek hadden moeten gaan over detailuitwerking van maatregel 9: de zuidelijke rondweg. Dit zien wij als een vervolgstap. Er is in de motie verkeer Hoevelaken door de gemeenteraad onder andere gevraagd om op hoofdlijnen te kijken naar effecten en kosten van een rondweg tussen de Hoevelakenseweg en de Koninginneweg. Hierbij is ook de vraag gesteld of de weg nodig is om de woningen in Klaarwater te kunnen bouwen. Deze vragen heeft het college onderzocht. Het uitvoeringsprogramma Mobiliteit is het totaalplan waar de gemeenteraad in de motie om gevraagd heeft. Dit betekent nog niet dat alle voorgestelde maatregelen ook worden uitgevoerd.

Het uitvoeringsprogramma maatregel 9 ziet op de verschillende opties die onderzocht zijn en beveelt de gemeenteraad aan om met een gebiedsuitwerking te kijken hoe een rondweg van meerwaarde kan zijn voor de toekomst en ontwikkelmogelijkheden van Hoevelaken. Er dus op dit moment nog geen concreet tracé voor de rondweg en dus ook geen noodzaak om hier in detail naar te kijken. Dit is pas nodig als hier nadere studie binnen de gebiedsuitwerking volgt waarvan één van de uitkomsten kan zijn dat er een rondweg komt en daartoe een ontwerp opgesteld gaat worden. De gemeenteraad gaat eerst de beantwoording van de motie en het Uitvoeringsprogramma Mobiliteit beoordelen. Dit vindt naar verwachting in september plaats.

Als de gemeenteraad besluit om de gebiedsuitwerking voor Hoevelaken zuid te gaan opstellen wordt u daar uiteraard voor uitgenodigd. We hebben in Oost Nijkerk eerste ervaringen opgedaan met het opstellen van een gebiedsvisie. Een dergelijk proces voorzien wij ook voor Hoevelaken als het besluit genomen wordt om de gebiedsuitwerking Hoevelaken zuid te gaan maken.



Reactie 2

Geanonimiseerd.

Maatregel 9:

Ik word geconfronteerd met nr3, als onderdeel/optie van de zuidelijke rondweg. Deze optie is in onze achtertuin getekend. Mijn vraag is: hoe jullie dit zien? Hoe hebben jullie dit bedacht? Graag jullie terugkoppeling wat de aanpak is en hoe jullie ons hier actief bij gaan betrekken.

Reactie gemeente

Het uitvoeringsprogramma maatregel 9 ziet op de verschillende opties die onderzocht zijn en beveelt de gemeenteraad aan om met een gebiedsuitwerking te kijken hoe een rondweg van meerwaarde kan zijn voor de toekomst en ontwikkelmogelijkheden van Hoevelaken. Er dus op dit moment nog geen concreet tracé voor de rondweg en dus ook geen noodzaak om hier in detail naar te kijken. Dit is pas nodig als hier nadere studie binnen de gebiedsuitwerking volgt waarvan één van de uitkomsten kan zijn dat er een rondweg komt en daartoe een ontwerp opgesteld gaat worden. De gemeenteraad gaat eerst de beantwoording van de motie en het Uitvoeringsprogramma Mobiliteit beoordelen. Dit vindt naar verwachting in september plaats.

Als de gemeenteraad besluit om de gebiedsuitwerking voor Hoevelaken zuid te gaan opstellen wordt u daar uiteraard voor uitgenodigd. We hebben in Oost Nijkerk eerste ervaringen opgedaan met het opstellen van een gebiedsvisie. Een dergelijk proces voorzien wij ook voor Hoevelaken als het besluit genomen wordt om de gebiedsuitwerking Hoevelaken zuid te gaan maken.

