gemeente Nijkerk

UITVOERINGSPROGRAMMA MOBILITEIT HOEVELAKEN

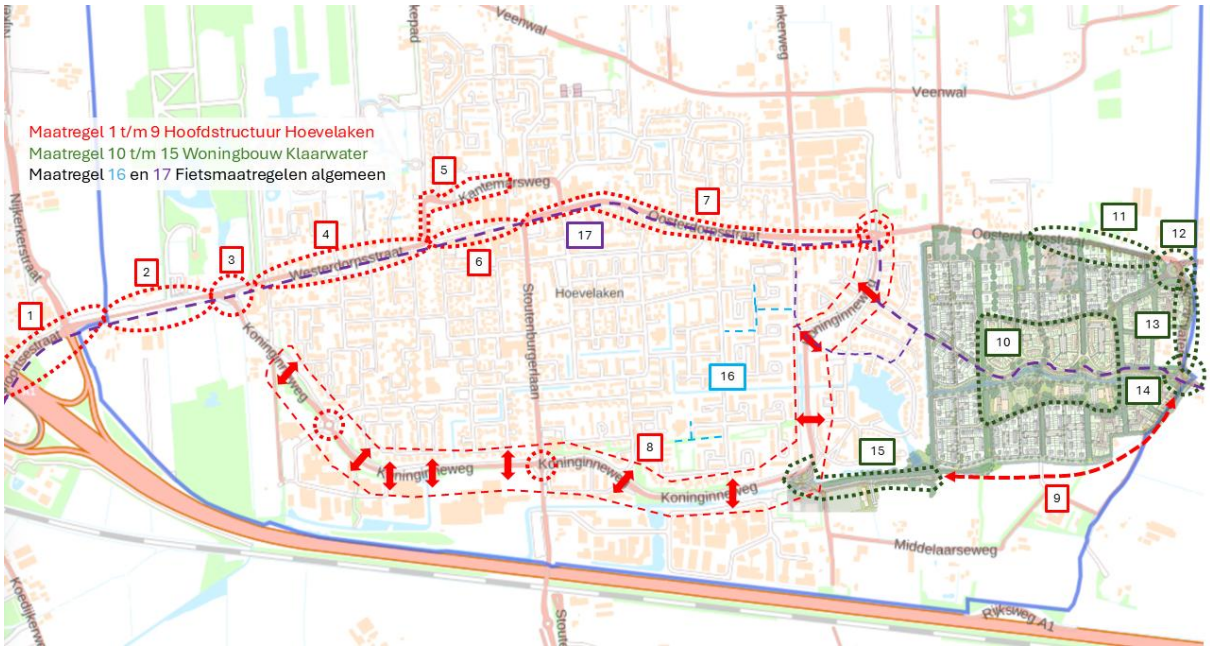
Beantwoording motie verkeer Hoevelaken

Definitief – vastgesteld raadsvergadering 24-09-2026 na verwerking aangenomen amendementen



Inhoud

Aanleiding 3
Aanpak 3
Stappen: Wandelnetwerk 4
Trappen: Fietsnetwerk 5
Maatregelen tegen sluipverkeer 6
Maatregelen 7
Maatregel 1. Fietstunnels Amersfoortsestraat + Robuuste ontsluiting Hoevelaken 8
Maatregel 2. Optimalisatie Westerdorpsstraat 11
Maatregel 3. Aanpak rotonde Koninginneweg - Westerdorpsstraat 12
Maatregel 4. Afwaardering Westerdorpsstraat naar 30km/u 15
Maatregel 5. Kantemarsweg herinrichten tussen Dokterspaadje en Westerdorpsstraat 16
Maatregel 6. Fietsstraat Hart van Hoevelaken met gedeeltelijk eenrichtingverkeer 17
Maatregel 7. Afwaardering Oosterdorpsstraat naar 30km/u 19
Maatregel 8. Oversteekbaarheid diverse kruispunten Koninginneweg 20
Maatregel 9. Zuidelijke rondweg Hoevelaken 21
Maatregel 10. Interne structuur (Dreef) Klaarwater 25
Maatregel 11. Verbeteren voetgangersvoorziening Oosterdorpsstraat richting Klaarwater + OV voorzieningen 26
Maatregel 12. Rotonde Klaarwater – Platanenstraat – Oosterdorpsstraat 27
Maatregel 13. Fietspad Klaarwater en afwaarderen 60 km/u naar 50 km/u 28
Maatregel 14. Rotonde Klaarwater – Middelaar – Hoevelakenseweg 29
Maatregel 15. Zuidelijke ontsluiting Klaarwater incl. rotonde Koninginneweg 30
Maatregel 16. Oostwest fietsverbindingen Horstweg – Julianalaan en Julianalaan - Bijenvlucht 31
Maatregel 17. Doorfietsroute Amersfoort – Hoevelaken – Barneveld 32



Aanleiding

De gemeenteraad heeft bij de kaderstelling Woningbouw Klaarwater in Hoevelaken in april 2024 de motie Verkeer Hoevelaken aangenomen. De raad vraagt het college in de motie om te onderzoeken welk totaalpakket van (verkeers)maatregelen nodig is om te komen tot een goede verkeersafwikkeling in Hoevelaken, nu en na realisatie van zowel Klaarwater als de voorziene inbreidingsprojecten. Het Uitvoeringsprogramma Mobiliteit Hoevelaken is hiervoor opgesteld.

Aanpak

Het kader voor dit Uitvoeringsprogramma Mobiliteit Hoevelaken is de Mobiliteitsvisie 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.

Er is gewerkt vanuit het STOMP principe.

Stappen	Voetgangers en mensen in een rolstoel of loophulpmiddel
Trappen	Fietsen
Openbaar vervoer	Trein en busvervoer
Mobility as a service	Deelmobiliteit
Privé auto	Gemotoriseerd verkeer

Het STOMP principe helpt om keuzes te maken in mobiliteit en de openbare ruimte. Eerst ruimte voor lopen, daarna fietsen, vervolgens voor openbaar vervoer en gedeelde vormen van vervoer, en pas daarna de privéauto. Het doel is om de mens centraal te zetten en op basis daarvan de leefomgeving in te richten.

STOM

Dit plan richt zich op de hoofdnetwerken in Hoevelaken. Het gaat niet over de inrichting van wijken en buurten. Het beleid van de gemeente is dat woonwijken en bedrijventerreinen na elke periode van circa 50 jaar in aanmerking komen voor reconstructie. Met de reconstructie kan de inrichting van de wijk in overeenstemming worden gebracht met de geldende richtlijnen. Hierdoor neemt de leefbaarheid, toegankelijkheid en sociale- en verkeersveiligheid toe. Voorafgaand aan reconstructies van woonwijken, bedrijventerreinen en hoofdwegen worden er geen kostbare aanpassingen gedaan. Alleen als er urgente verkeersonveilige situaties zijn kunnen er beperkte maatregelen worden genomen. Aanpassingen kunnen ook gedaan worden als hier door nieuwe woningbouw aanleiding voor is.

Dit plan richt zich daarom op maatregelen aan de hoofdstructuur van Hoevelaken (Koninginneweg, Westerdorpsstraat en Oosterdorpsstraat) die de verkeersveiligheid verbeteren en die nodig zijn om de bereikbaarheid te verbeteren als gevolg van de woningbouw van Klaarwater. Buiten de hoofdstructuur zijn alleen maatregelen opgenomen die:

- direct gekoppeld zijn aan de woningbouw van Klaarwater
- de verkeersveiligheid verbeteren, vooral voor voetgangers en fietsers.
- de bereikbaarheid van voorzieningen (centrum, scholen, zorg, sport) verbeteren voor voetgangers en fietsers.

Bij de maatregelen staat of de maatregel voorwaardelijk is voor de woningbouw Klaarwater of niet. Daarnaast is er ook aangegeven of het meerwaarde voor Hoevelaken in het algemeen heeft. Als dat zo is dan staat ook benoemd aan welke van de vier thema's van de mobiliteitsvisie de maatregel bijdraagt: *Leefbaarheid*, *Verkeersveiligheid*, *Duurzaamheid* en *Bereikbaarheid*.

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

Stappen: Wandelnetwerk

Bij het maken van het uitvoeringsprogramma is als eerste gekeken naar de voetganger. De voetganger moet vooral aandacht en prioriteit krijgen in het centrum van Hoevelaken, bij scholen en bij OV-haltes. De inrichting voor de voetganger moet in de hele bebouwde kom logisch, veilig en toegankelijk zijn. In de bebouwde kom zijn vrijwel overal in de buurten en wijken voetpaden langs de straten. Op sommige fietsroutes delen voetgangers het pad met fietsers, zoals bij het fietspad langs de Koninginneweg. Doordat dit pad breed genoeg is en er goed zicht en verlichting is kan dat goed. Het is ook niet zo druk met fietsers dat een apart voetpad nodig is. De belangrijkste voetgangerszone in Hoevelaken zijn de pleinen in het centrum. Hier is al een project in voorbereiding om de pleinen De Brink en De Wiekslag in Hoevelaken een nieuwe inrichting te geven. Dit is daarom geen onderdeel van dit uitvoeringsprogramma.

Belangrijke aandachtspunten voor de voetganger zijn oversteekplaatsen. Het gaat dan over de hoofdverkeersstructuur van gebiedsontsluitingswegen (50km/u). Dit zijn de Westerdorpsstraat, Oosterdorpsstraat en Koninginneweg. Op erftoegangswegen in verblijfsgebieden (30km/u) worden in principe geen geregelde of gemarkeerde oversteekplaatsen aangelegd omdat dit tegenstrijdig is met het Duurzaam Veilig-principe. Uitzonderingen hierop worden gemaakt bij belangrijke routes naar scholen en sportvoorzieningen en gezondheidscentra (gebiedsontsluitingswegen 30).
De belangrijkste oversteken zijn voorzien via rotondes die op de Koninginneweg aansluiten. Hier zijn bij alle rotondes zebrapaden aangebracht. Daarnaast zijn er in het centrum verschillende zebrapaden bij belangrijke looproutes. In het uitvoeringsprogramma is daarom vooral aandacht voor de oversteken op de Koninginneweg waar geen rotondes zijn (maatregel 8).

Tot slot is bij het ontwerpen en inrichten van de openbare ruimte belangrijk dat de voorzieningen voor iedereen toegankelijk en bereikbaar zijn. Bij het ontwerpen van de maatregelen uit dit uitvoeringsprogramma wordt daarom rekening gehouden met mensen met een (fysieke) beperking of met een rolstoel of rollator.



Een zebrapad op de Stoutenburgerlaan bij de Oosterdorpsstraat

Trappen: Fietsnetwerk

Bij het opstellen van de maatregelen in dit uitvoeringsprogramma is er gekeken naar de plekken waar de meesten mensen fietsen in Hoevelaken. Dit is gedaan op basis van verkeerstellingen uit 2023, 2024 en 2025. Het gemiddelde aantal fietsers per etmaal (24 uur) is bekeken. Hieruit blijkt dat de west-oost routes het drukste zijn. Het drukste is de Westerdorpsstraat – Oosterdorpsstraat en daarna het fietspad Koninginneweg. De west-oost route Van Dedemlaan – Ibislaan – Willem de Zwijgerlaan ligt centraal in het dorp, maar is een stuk rustiger. Dat komt zeer waarschijnlijk omdat er een schakel ontbreekt na de Willem van Zwijgerlaan en deze route niet als fietsroute is aangelegd. In de praktijk gebruiken mensen noord-zuid routes zoals de Stoutenburgerlaan en de Julianalaan om naar en van de drukken west-oost routes te fietsen. Er zijn ook veel rustigere fijnmazige routes die niet direct zijn en kronkelen door de wijken. Deze functioneren niet als hoofdroute en zijn zo ook niet aangelegd. Het is hier wel goed fietsen omdat het 30 kilometer zones zijn.

Naast het bestaande netwerk is er gekeken naar het gewenste netwerk van nieuwe fietsroutes in de toekomst als ook de wijk Klaarwater is gebouwd. Dit is weergeven in onderstaande kaart. De verwachting is dat door de fietspaden in de wijk Klaarwater veel fietsers van en naar Terschuur en Zwartebroek van deze paden gebruik gaan maken in plaats van de Oosterdorpsstraat en Middelaarseweg. De nieuwe route ligt ook centraal en sluit als de maatregelen uit dit plan worden genomen ook goed aan op de voorzieningen in het dorp en op het centrum. De maatregelen uit dit uitvoeringsprogramma dragen bij aan het realiseren van dit netwerk.



Fietsroutes Hoevelaken en fietstellingen

Maatregelen tegen sluipverkeer

De gemeenteraad heeft in de motie verkeer Hoevelaken gevraagd om *maatregelen om sluipverkeer door Hoevelaken als gevolg van het dichtslibben van de A1 respectievelijk de A28 tegen te gaan (zoals een doseerlicht voor verkeer vanuit de richting Terschuur).*
In Hoevelaken is er sprake van sluipverkeer dat met name de drukte op de A1 probeert te vermijden. De sluiproute loopt parallel aan de A1 grofweg vanaf de aansluiting A1/A30 tot A1 aansluiting 14 Hoevelaken bij de Westerdorpsstraat. Het sluipverkeer gaat zowel door het centrum van Hoevelaken als de over de Koninginneweg.



Route autoverkeer parallel aan de A1

Het uitvoeringsprogramma omvat de volgende maatregelen die direct bijdragen aan het verminderen van sluipverkeer:

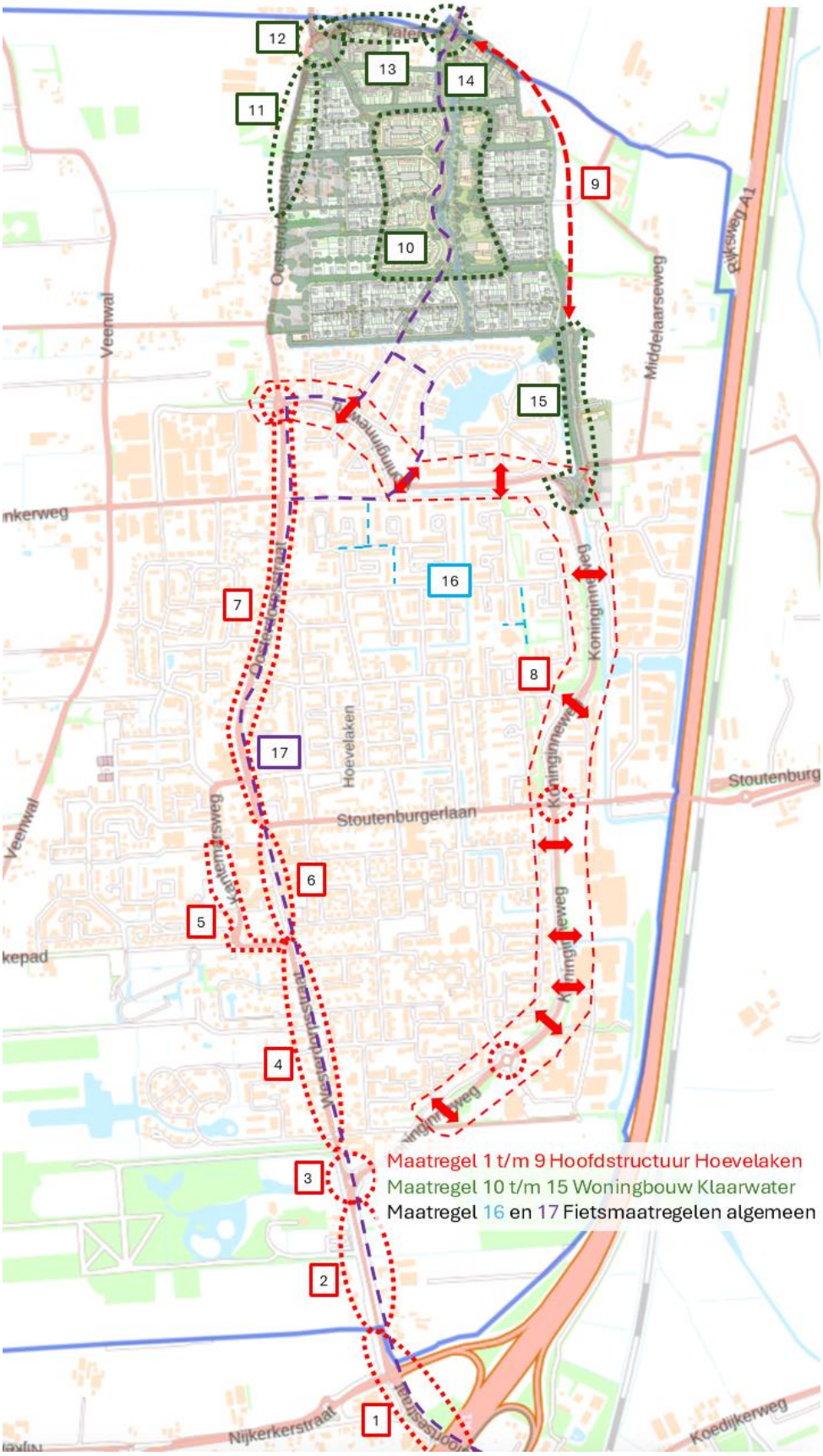
- Maatregel 4. Afwaardering Westerdorpsstraat naar 30km/u
- Maatregel 6. Fietsstraat Hart van Hoevelaken met gedeeltelijk eenrichtingverkeer
- Maatregel 7. Afwaardering Oosterdorpsstraat naar 30km/u
- Maatregel 9. Zuidelijke ontsluiting Klaarwater incl. rotonde Koninginneweg
- Maatregel 10. Interne structuur (Dreef) Klaarwater
- Maatregel 12. Rotonde Klaarwater – Platanenstraat – Oosterdorpsstraat
- Maatregel 13. Fietspad Klaarwater en afwaarderen 60 km/u naar 50 km/u
- Maatregel 14. Rotonde Klaarwater – Middelaar – Hoevelakenseweg

Verder dragen de maatregelen voor voetgangers, fietsers en het openbaarvervoer ook bij aan het verminderen van sluipverkeer, omdat het een alternatief biedt voor de auto. Bijvoorbeeld *Maatregel 17. Doorfietsroute Amersfoort – Hoevelaken – Barneveld.*

Doseerlicht voor verkeer vanuit de richting Terschuur
Een doseerlicht kan in theorie worden geplaatst. Een verkeerslicht is bedoeld om verkeer te regelen. Door de ene richting groen en de andere richting rood ontstaat er een veilige afwikkeling op kruispunten. Dit is bij een doseerlicht niet zo omdat er geen verkeer onderling geregeld wordt. Daarom zal zo'n licht op deze plek zeer waarschijnlijk massaal worden genegeerd, omdat er ook geen gevaarlijke consequentie is als je doorrijdt. Een flitspaal plaatsen om het respecteren van roodlicht af te dwingen is uitgesloten, omdat het niet voldoet aan de criteria van het Openbaar Ministerie die bepaalt waar flitspalen komen.

De Platanenstraat en de Hoevelakenseweg, die aansluiten op de Oosterdorpsstraat, zijn voor Terschuur, Zwartebroek en het buitengebied dichtbij Hoevelaken al van oudsher de ontsluiting en essentieel voor de leefbaarheid en bereikbaarheid van deze dorpen. Dit verkeer is daarom ook geen sluipverkeer maar bestemmingsverkeer. Voor deze groepen kan de weg dus niet worden afgesloten. Het aandeel voertuigen vanuit deze dorpen is hoger dan het sluipverkeer. Daarmee staat het negatieve effect van de maatregel niet in verhouding met de voordelen. De verkeersadviseurs van Politie en Openbaar Ministerie zullen ook niet meegaan in een dergelijke maatregel. Er is daarom geen handhaving of juridische basis voor maatregelen en of handhaving. Tot slot zorgt een doseerlicht ervoor dat ambulances vanuit Terschuur moeilijker Hoevelaken kunnen bereiken. Om deze reden is er geen maatregel voor een doseerlicht opgenomen. Het is ook zo er nog voldoende andere maatregelen mogelijk zijn om sluipverkeer te ontmoedigen (maatregel 4, 6, 7, 9,10,12,13, 14 en 17). Het is gebruikelijk om altijd eerst de minst ingrijpende maatregelen te nemen, voordat er een basis is voor maatregelen die ingrijpen in de vrijheid van verkeer. Daar dient terughoudend mee te worden omgegaan.

Maatregelen



Maatregel 1. Fietstunnels Amersfoortsestraat + Robuuste ontsluiting Hoevelaken

Tijdvak	2026 – 2031
Primaire verantwoordelijke	Gemeente Amersfoort
Voorwaardelijk woningbouw Klaarwater	Ja
Meerwaarde Hoevelaken algemeen	Ja, *bereikbaarheid, verkeersveiligheid*
Borging	MIP, BO MIRT en Mobiliteitsagenda Regio Amersfoort
MIP nr.	1, 34

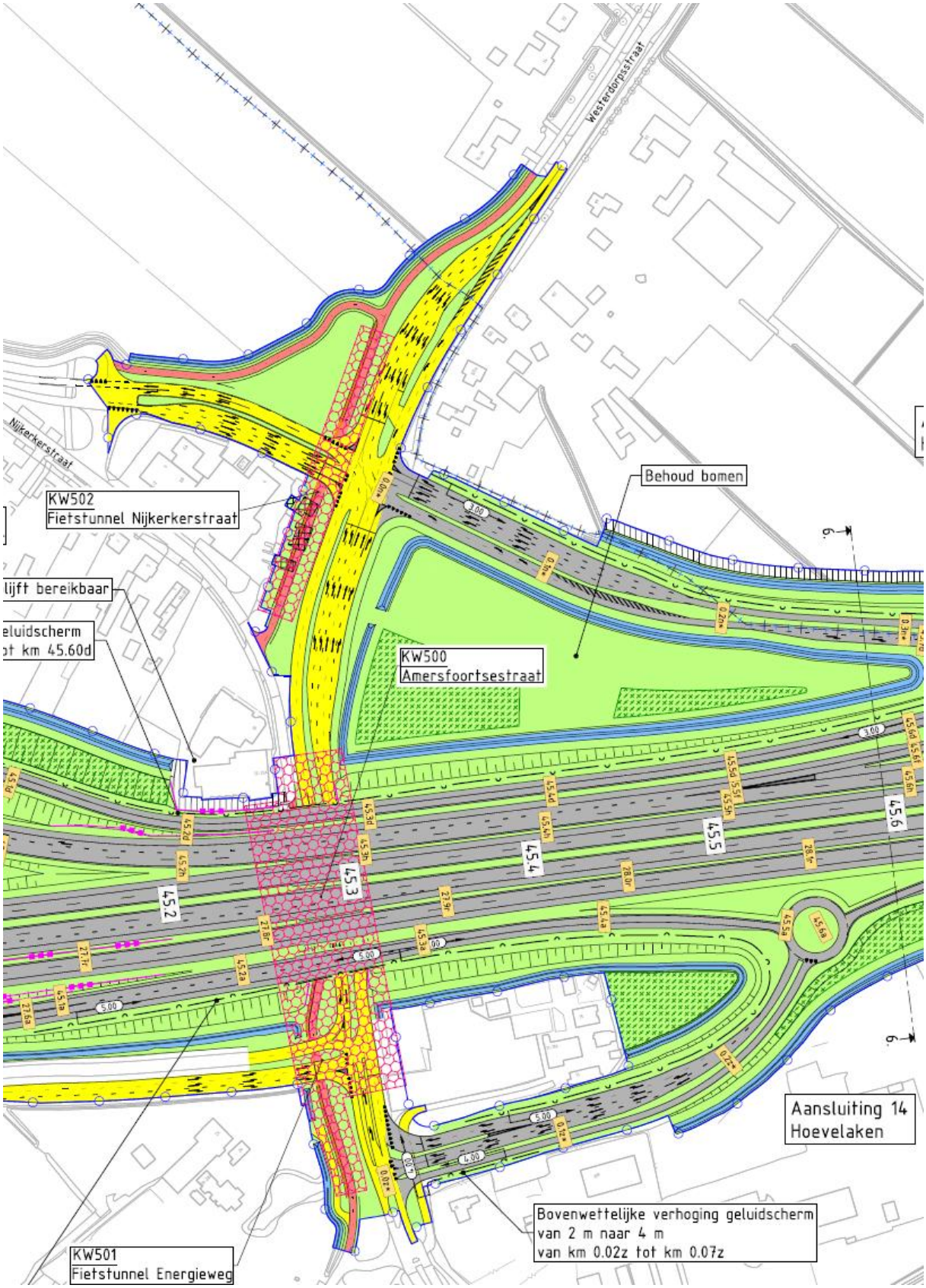
Omschrijving
De verkeersafwikkeling op de kruispunten van de Amersfoortsestraat met de Energieweg, Nijkerkerstraat en de Westerdorpsstraat is momenteel in de spits slecht. Door de woningbouwontwikkelingen in met name Hoevelaken en de ontwikkeling van bedrijventerreinen De Wieken-Vinkenhoef, Werkstad Amersfoort en bedrijventerrein Vathorst neemt de verkeersdruk toe en verslechtert de verkeersafwikkeling nog meer. Hierdoor komen de gebiedsontwikkelingen onder druk te staan en verslechtert de leefbaarheid. Het versterken van de doorfietsroute Amersfoort-Hoevelaken draagt bij aan het mogelijk maken van de gebiedsontwikkelingen. Er zal uitgebreid gekeken worden naar de sociale veiligheid op de route en met name in de tunnels. Sociale veiligheid en een positieve veiligheidsbeleving zijn een harde randvoorwaarde voor de verdere uitwerking en realisatie van de fietstunnels en de aansluitende fietsroute.
Bij de verdere uitwerking wordt het ontwerp hierop getoetst, waarbij onder andere zichtlijnen, openheid, onoverzichtelijkheid, toegankelijkheid en sociale controle worden meegenomen. Ook wordt de veiligheidsbeleving van toekomstige gebruikers en omwonenden betrokken.

Door het verbeteren van de doorstroming voor fietsers tussen Amersfoort en Hoevelaken op de kruispunten van de Amersfoortsestraat met de Energieweg en de Nijkerkerkerstraat wordt fietsers een volwaardig, snel en veilig alternatief geboden voor de auto. Hierdoor kan de kruispuntconfiguratie worden vereenvoudigd van de kruispunten A1-aansluiting Hoevelaken/ Westerdorpsstraat/ Amersfoortsestraat/ Nijkerkerstraat en A1-aansluiting Hoevelaken/ Amersfoortsestraat/ Energieweg. Daardoor kan ook het gemotoriseerde verkeer efficiënter worden afgewikkeld. Hiermee wordt de groei van het gemotoriseerde verkeer, door de woningbouwontwikkeling in Hoevelaken en door de gebiedsontwikkelingen van Amersfoort in de oksels van Knooppunt Hoevelaken zoveel als mogelijk opgevangen.
Door Royal Haskoning-DHV is geconcludeerd dat het knelpunt op het kruispunt A1-aansluiting Hoevelaken/ Westerdorpsstraat/ Amersfoortsestraat opgelost kan worden wanneer dit kruispunt ingericht wordt conform het Ontwerp Tracébesluit A28/A1 - knooppunt Hoevelaken van Rijkswaterstaat. Bij de verdere uitwerking moet blijken of het haalbaar is dat het ontwerp uit het Ontwerp Tracébesluit wordt overgenomen of dat er een nieuw ontwerp komt. De uitgangspunten zijn:
- dat de kruispunten het verkeer in de toekomst veilig kunnen afwikkelen
- dat de ontwikkeling van woningbouw en bedrijventerreinen in gemeenten Nijkerk en Amersfoort doorgang kan vinden
- dat er een veilige hoogwaardige doorfietsroute Amersfoort – Hoevelaken gerealiseerd kan worden.

In het Bestuurlijk overleg Meerjarenprogramma Infrastructuur, Ruimte en Transport (BO MIRT) van 2024 en begin 2026 hebben rijk en regio nadere afspraken gemaakt over de financiering en uitwerking van deze maatregel. Het is onderdeel van de afspraak om als rijk en regio samen € 100 miljoen beschikbaar te stellen voor een maatregelenpakket uit de Mobiliteitsagenda Regio Amersfoort 2040. Binnen deze afspraak stelt het Rijk € 7,5 miljoen beschikbaar voor deze aanpassing.

Gemeente Amersfoort neemt de regie op de uitwerking en uitvoering. In 2025 is het project opgestart door de gemeente Amersfoort. In 2026 wordt onderzoeken uitgevoerd en wordt een ontwerp opgesteld. De aanbesteding en realisatie vindt plaats in de periode 2027 – 2031.

Kaart



Ontwerp uit het project A28/A1 Knooppunt Hoevelaken



Viaduct A1-Amersfoortseweg (bezien vanuit de Amersfoortsestraat richting Westerdorpsstraat)

Maatregel 2. Optimalisatie Westerdorpsstraat

Tijdvak	2028 - 2031
Primaire verantwoordelijke	Gemeente Nijkerk/ Gemeente Amersfoort
Voorwaardelijk woningbouw Klaarwater	Ja
Meerwaarde Hoevelaken algemeen	Ja, *bereikbaarheid, verkeersveiligheid*
Borging	MIP
MIP nr.	1

Omschrijving
Bij de aanpak van de verkeerslichten bij de Westerdorpsstraat/ Amersfoortseweg (maatregel 1) zal ook de Westerdorpsstraat vanaf de verkeerslichten tot de rotonde met de Koninginneweg aangepast moeten worden. In het oorspronkelijke ontwerp van Rijkswaterstaat vanuit Knooppunt Hoevelaken was bijvoorbeeld een paralelweg aan de zuidzijde voor de woningen opgenomen. De huidige in- en uitritten van de woningen sluiten direct op de weg aan. Bij het Ontwerp van Rijkswaterstaat van het kruispunt is vanwege verkeersveiligheids- en doorstromingsredenen gekozen voor een parallelweg waarmee ook aangesloten wordt bij richtlijnen van CROW voor gebiedsontsluitingswegen. Aan de noordzijde zal onderzocht worden of een parallelweg in de vorm van een fietsstraat meerwaarde heeft, zodat ook aan de noordzijde de in en uitritten niet direct op de weg aansluiten. Het huidige zuidelijke fietspad dat nu tot aan de rotonde loopt zal vervallen, omdat hier slechts enkele fietsers per dag gebruik van maken. In plaats hiervan zal er fietsoversteek komen ter hoogte van nummer 97. Aanpassingen aan de Westerdorpsstraat zijn afhankelijk van het definitieve ontwerp van het kruispunt Westerdorpsstraat/ Amersfoortseweg (maatregel 1) en zal hierop worden aangepast.

Kaart



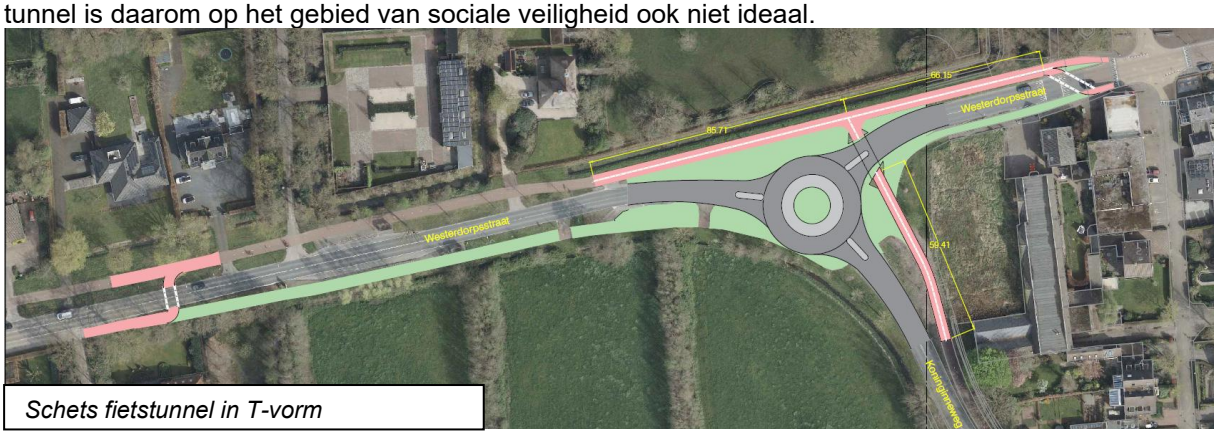
Maatregel 3. Aanpak rotonde Koninginneweg - Westerdorpsstraat

Tijdvak	2030 - 2035
Primaire verantwoordelijke	Gemeente
Voorwaardelijk woningbouw Klaarwater	Ja
Meerwaarde Hoevelaken algemeen	Ja, *bereikbaarheid, verkeersveiligheid, duurzaamheid*
Borging	MIP
MIP nr.	2

Omschrijving
De herinrichting van de rotonde Koninginneweg/Westerdorpsstraat en de realisatie van een veilige fietsroute. Dit is bedoeld om de verkeersveiligheid en doorstroming in Hoevelaken te verbeteren, in het licht van de geplande woningbouw in Klaarwater en andere ruimtelijke ontwikkelingen.

Uit de doorrekening van de verkeersafwikkeling met verkeersmodel blijkt dat op de rotonde Westerdorpsstraat-Koninginneweg met fietsoversteken het verkeer slecht afwikkelt (vooral in de avondspits) als de woningbouw in Klaarwater volledig is gerealiseerd (na 2030). Bij deze doorrekening is uitgegaan dat maatregel 1 en 2 zijn gerealiseerd. Dit is de situatie waarbij de verkeerslichten Westerdorpsstraat – Amersfoortseweg/ Nijkerkerstraat (maatregel 1) aangepakt zijn en ook de Westerdorpsstraat wordt verbeterd (maatregel 2). In de ochtendspits is in de toekomst de verkeersafwikkeling een aandachtspunt bij de rotonde. Er is terugslag op de Westerdorpsstraat het dorp in (circa 120 meter), maar het verkeer blijft wel doorstromen. In de avondspits is de rotonde oververzadigd en ontstaat er op de Koninginneweg een forse wachtrij (480 meter). Dit is mede omdat er een drukke fietsoversteek is vanaf de Koninginneweg over de Westerdorpsstraat bij de rotonde.

Fietstunnel
Om de verkeersafwikkeling op de rotonde te verbeteren kan gedacht worden om de fietsoversteken weg te halen. De fietsoversteek op de Koninginneweg wordt nauwelijks gebruikt en is niet maatgevend voor de verkeersafwikkeling. Deze zal ook verdwijnen bij de optimalisatie van de Westerdorpsstraat (maatregel 2). De fietsoversteek over de Westerdorpsstraat is druk bereden. Door het aanbrengen van een fietstunnel kan de oversteek van de rotonde worden gehaald. Dit is een grootschalige maatregel. Er is beperkte ruimte aanwezig en hierdoor is een T-vormige tunnel het meest waarschijnlijke. Dit betekent dat vanaf de ingang van het Hoevelakense bos een tweerichtingen fietspad naar beneden wordt aangelegd. Er kan dan afgeslagen worden naar de Koninginneweg onder de Westerdorpsstraat. Of er kan doorgefietst worden omhoog richting Amersfoort over het bestaande tweerichtingenfietspad Westerdorpsstraat. Qua verkeersveiligheid en sociale veiligheid is een dergelijke tunnel niet ideaal. De kruising van het fietsverkeer zit beneden in de tunnel. Dit zorgt voor onveilige situaties door de snelheid die fietsers hebben in de afdaling. Er is verder ook geen vrij zicht door de tunnel heen vanaf de Westerdorpsstraat naar de Koninginneweg en andersom. Deze tunnel is daarom op het gebied van sociale veiligheid ook niet ideaal.



Schets fietstunnel in T-vorm

Andere fietsroute
Een andere mogelijkheid is om de fietsoversteek te verplaatsen naar het dorp via het Mulderslaantje en in het dorp een veilige fietsoversteek te creëren. De Westerdorpsstraat wordt op termijn een 30 km/ uur weg (maatregel 4). De fietsoversteek kan dan bijvoorbeeld ter hoogte van het Mulderslaantje worden aangebracht, hier ligt al een goede fietsverbinding naar de Koninginneweg. Aan de noordzijde van de Westerdorpsstraat moet het fietspad in het dorp tot aan de rotonde verbreed worden naar een tweerichtingenfietspad. Vanaf de rotonde ligt nu al een tweerichtingenfietspad richting Amersfoort.

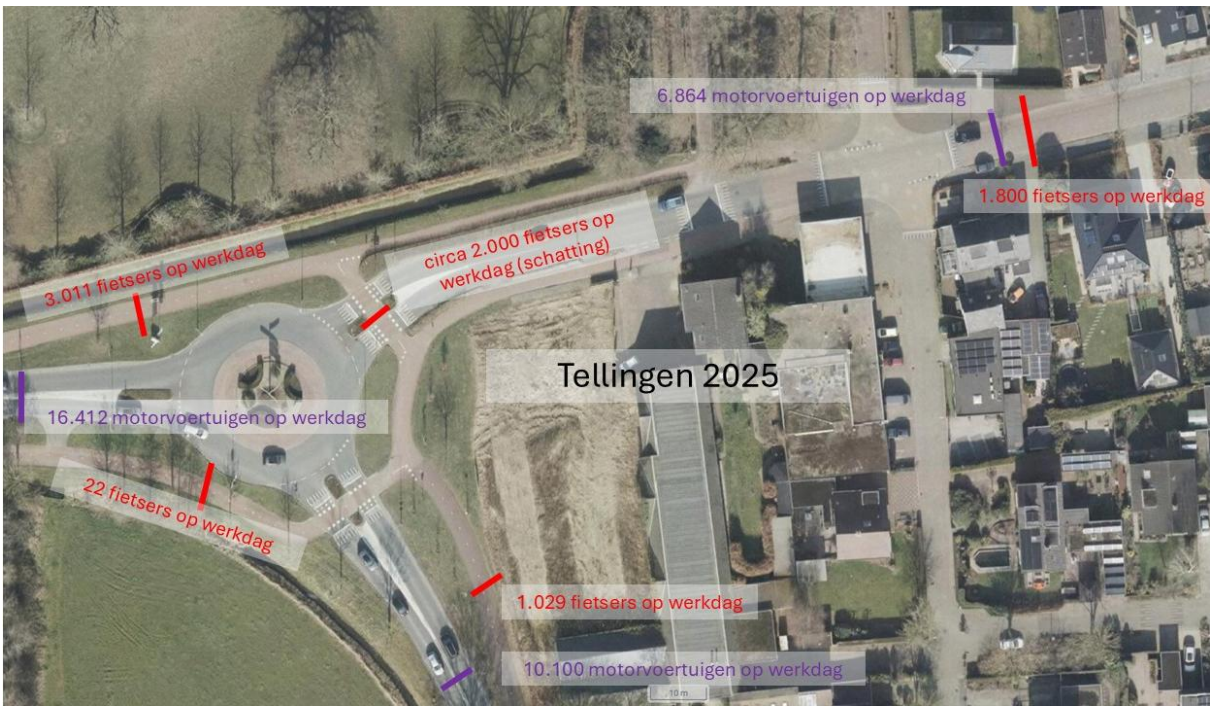


Fietsroute via Mulderslaantje

Verkeerslichten
Een andere optie is om de rotonde om te bouwen tot verkeerslichten. Het kuispunt kan dan de oude vormgeving terugkrijgen (van het jaar 2000). Hier was de Koninginneweg in voorrang met de bocht mee en Westerdorpsstraat vanuit dorp iets naar het zuiden laten afbuigen richting het kruispunt. In de spits kan dit in de toekomst een goede oplossing zijn. Het nadeel is wel dat buiten de spits het te rustig is voor verkeerslichten en een rotonde beter passend zal zijn. Daarom is nadere studie hier noodzakelijk. Er zijn in ieder geval voldoende oplossingen mogelijk om een goed kruispunt voor fiets en auto te maken. Tot zeker 2030 zijn aanpassingen nog niet noodzakelijk. Pas bij volledige realisatie van Klaarwater is een maatregel noodzakelijk en na de uitbreiding van de verkeerslichten Westerdorpsstraat/ Amersfoortseweg (maatregel 12). Gezien het bouwtempo van circa 70 woningen per jaar is hier bij start bouw nog 7 jaar de tijd voor.



Schets oplossing verkeerslichten



Verkeerstellingen rondom rotonde Westerdorpsstraat - Koninginneweg

Bij de verdere uitwerking van deze maatregel wordt de optie a) fietstunnel niet langer meegenomen, maar worden optie b) een alternatieve fietsroute, optie c) verkeerslichten, een combinatie van beide opties, of een andere mogelijke oplossing nader onderzocht.

Maatregel 4. Afwaardering Westerdorpsstraat naar 30km/u

Tijdvak	2026 - 2028
Primaire verantwoordelijke	Gemeente
Voorwaardelijk woningbouw Klaarwater	Nee
Meerwaarde Hoevelaken algemeen	Ja, *leefbaarheid, verkeersveiligheid, duurzaamheid*
Borging	MIP
MIP nr.	64

Omschrijving
De Westerdorpsstraat (vanaf Mulderslaantje tot Kantemarsweg) is op dit moment ingericht als 50 km/uur-straat met voorrangsregeling. Het afwaarderen (minder belangrijk maken) van de weg naar 30 km/uur met heeft een positief effect op de verkeersveiligheid. De Westerdorpsstraat en de aansluitende Oosterdorpsstraat is de drukste fietsroute van Hoevelaken en een belangrijke voetgangersroute. Daarom is het verbeteren van de weg voor fietsers en voetgangers van belang. Het project heeft daarnaast een positief effect op het terugdringen van doorgaand verkeer door de kern Hoevelaken, waarmee de leefbaarheid verbetert. De gemeente Nijkerk krijgt voor het afwaarderen van de Westerdorpsstraat een financiële bijdrage van het Rijk. Het is onderdeel van de maatregel *Aanpak Sluipverkeer Knooppunt Hoevelaken* die deel uit maakt van de Mobiliteitsagenda Regio Amersfoort 2040.

Kaart

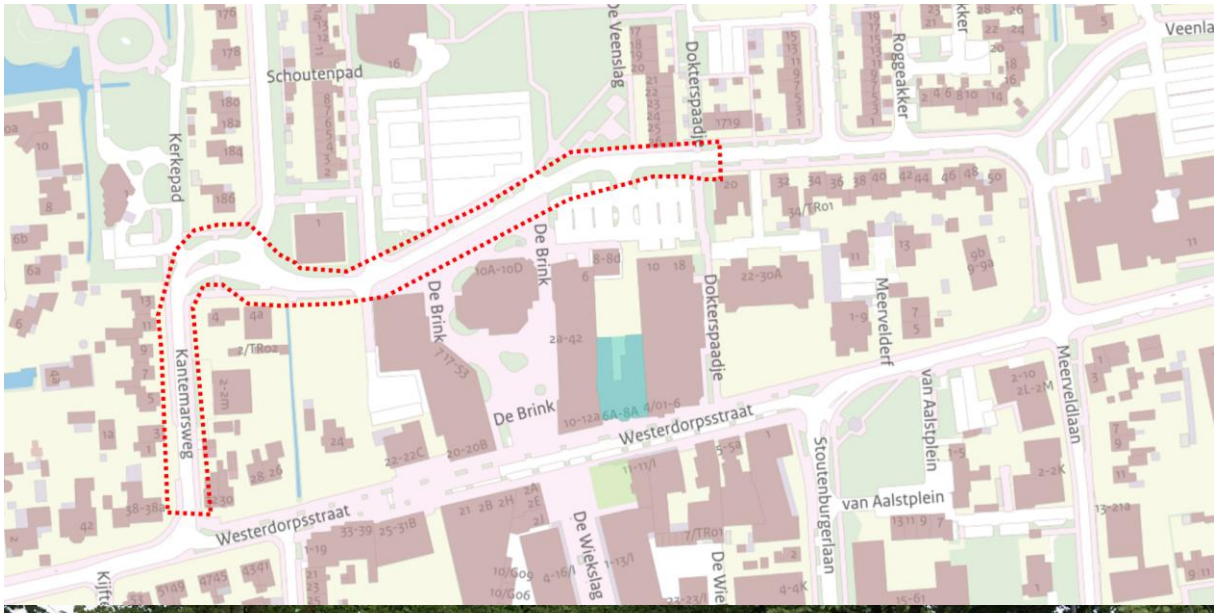


Maatregel 5. Kantemarsweg herinrichten tussen Dokterspaadje en Westerdorpsstraat

Tijdvak	2026 - 2028
Primaire verantwoordelijke	Gemeente
Voorwaardelijk woningbouw Klaarwater	Nee
Meerwaarde Hoevelaken algemeen	Ja, *leefbaarheid, verkeersveiligheid, duurzaamheid*
Borging	MIP
MIP nr.	Nader te bepalen

Omschrijving
De Kantemarsweg is een belangrijke ontsluitingsweg voor de parkeerterreinen van het centrum. Daarnaast is de weg ook een belangrijke fietsroute waar dagelijks zo'n 1.000 fietsers gebruik van maken. In 2023 is het oostelijk deel van de Kantemarsweg al heringericht tot een meer fietsvriendelijke ontsluitingsweg 30 km/uur. Het westelijke deel dient op eenzelfde wijze heringericht te worden.

Kaart





Referentiebeeld GOW 30 Kantemarsweg

Maatregel 6. Fietsstraat Hart van Hoevelaken met gedeeltelijk eenrichtingverkeer

Tijdvak	2026 - 2028
Primaire verantwoordelijke	Gemeente
Voorwaardelijk woningbouw Klaarwater	Nee
Meerwaarde Hoevelaken algemeen	Ja, *leefbaarheid, verkeersveiligheid, duurzaamheid*
Borging	Nader te bepalen
MIP nr.	n.v.t.

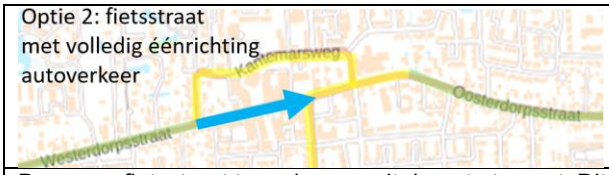
Omschrijving
Het is wenselijk om Hart van Hoevelaken als centrumgebied autoluwer te maken en meer ruimte te geven voor voetgangers en fietsers door het centrum. Uit de participatie rondom de herinrichting van de pleinen De Brink en De Wiekslag is aangegeven dat het onveilig is om de Westerdorpsstraat over te steken over de drukke autoroute. Het is wenselijk om doorgaand autoverkeer door Hart van Hoevelaken zoveel mogelijk te ontmoedigen. Dit draagt ook bij om sluipverkeer te ontmoedigen.

Er zijn verschillende opties voor maatregelen:

1. Een fietsstraat met deels éénrichting verkeer voor gemotoriseerd verkeer. tot de Jumbo supermarkt is er dan wel tweerichtingsverkeer. Wel tweerichtingen voor fietsers.
2. Een fietsstraat met volledig éénrichting verkeer voor gemotoriseerd verkeer. Wel tweerichtingen voor fietsers.
3. Een knip voor gemotoriseerd verkeer ten hoogte van de Brink. Vrije doorgang voor fietsers.
4. Een geslotenverklaring uitgezonderd fietsers, hulpdiensten en venstertijden laden & lossen. Dit kan optioneel door middel van camerahandhaving, zoals in de binnenstad in Nijkerk.

In de onderstaande tabel staan zijn de opties beoordeeld.

erfinrichting tweerichtingen met behoud autoverkeer (huidige situatie) 	-	kwaliteit voetgangers en fietsers	-	tegengaan doorgaand autoverkeer
	-	verkeersveiligheid	++	auto bereikbaarheid
	-	leefbaarheid	++	bevoorrading winkels
	0	noodzaak handhaving		kosten: geen
Optie 1: fietsstraat met deels éénrichting autoverkeer 	+	kwaliteit voetgangers en fietsers	0	tegengaan doorgaand autoverkeer
	+	verkeersveiligheid	+	auto bereikbaarheid
	+	leefbaarheid	+	bevoorrading winkels
	0	noodzaak handhaving		kosten: minimaal
Door een fietsstraat te maken wordt de auto te gast. Dit zorgt voor meer veiligheid voor fietsers en een betere fietsroute. Zeker in combinatie met het éénrichtingsverkeer. Hierdoor is er de helft minder verkeer en is er meer ruimte voor fietsers. Er is ook meer kwaliteit en veiligheid voor voetgangers. Het wordt makkelijk om over te steken met minder auto verkeer. Zeker bij het zebrapad. De leefbaarheid neemt toe voor bewoners en bezoekers door minder overlast van autoverkeer. Doordat het tot de Jumbo wel een tweerichtingsweg blijft voor auto's is de bereikbaarheid nog steeds goed. De winkels in het centrum blijven goed bereikbaar. Het doorgaand verkeer (sluipverkeer) wordt wel flink minder doordat de éénrichting tegen de meest drukke ochtendspits richting in gaat. De Kantemarsweg wordt iets drukker, maar het meest doorgaande verkeer zal de route via de Koninginneweg kiezen.				

Optie 2: fietsstraat met volledig éénrichting autoverkeer 	+	kwaliteit voetgangers en fietsers	0	tegengaan doorgaand autoverkeer
	+	verkeersveiligheid	0	auto bereikbaarheid
	+	leefbaarheid	+	bevoorrading winkels
	0	noodzaak handhaving		kosten: minimaal

Door een fietsstraat te maken wordt de auto te gast. Dit zorgt voor meer veiligheid voor fietsers en een betere fietsroute. Zeker in combinatie met het éénrichtingsverkeer. Hierdoor is er de helft minder verkeer en is er meer ruimte voor fietsers. Er is ook meer kwaliteit en veiligheid voor voetgangers. Het wordt makkelijk om over te steken met minder auto verkeer. Zeker bij het zebrapad. De leefbaarheid neemt toe voor bewoners en bezoekers door minder overlast van autoverkeer. De winkels in het centrum blijven goed bereikbaar, maar de routes om te parkeren bij de pleinen en de supermarkt veranderd wel. Het doorgaand verkeer (sluipverkeer) wordt wel flink minder doordat de éénrichting tegen de meest drukke ochtendspits richting in gaat. De Kantemarsweg wordt iets drukker, maar het meest doorgaande verkeer zal de route via de Koninginneweg kiezen.

Optie 3: fietsstraat met fysieke afsluiting autoverkeer t.h.v. De Brink 	++	kwaliteit voetgangers en fietsers	++	tegengaan doorgaand autoverkeer
	++	verkeersveiligheid	--	auto bereikbaarheid
	++	leefbaarheid	--	bevoorrading winkels
	0	noodzaak handhaving		kosten: laag

Door een fietsstraat te maken wordt de auto te gast. Dit zorgt voor meer veiligheid voor fietsers en een betere fietsroute. Door de fysieke knip voor gemotoriseerd verkeer is er alleen nog bestemmingsverkeer. Hierdoor is verbeterd de kwaliteit en veiligheid voor voetgangers en fietsers. Het wordt makkelijk om over te steken. Zeker bij het zebrapad. De leefbaarheid neemt toe voor bewoners en bezoekers doordat de overlast van autoverkeer vrijwel verdwijnt. De winkels in het centrum blijven goed bereikbaar, maar de routes om te parkeren bij de pleinen en de supermarkt veranderen wel. Het doorgaand verkeer (sluipverkeer) wordt flink minder. De Kantemarsweg wordt wel drukker. Het meeste doorgaande verkeer zal wel de route via de Koninginneweg kiezen.
De route vervalt voor hulpdiensten. Met name het laden en lossen wordt door de fysiek knip bemoeilijkt doordat vrachtverkeer moeilijker kan keren. Hier zal nader naar moeten worden gekeken.

Optie 4: fietsstraat met selectieve afsluiting autoverkeer t.h.v. De Brink 	++	kwaliteit voetgangers en fietsers	++	tegengaan doorgaand autoverkeer
	++	verkeersveiligheid	-	auto bereikbaarheid
	++	leefbaarheid	0	bevoorrading winkels
	++	noodzaak handhaving		kosten: hoog

Door een fietsstraat te maken wordt de auto te gast. Dit zorgt voor meer veiligheid voor fietsers en een betere fietsroute. Door de fysieke knip voor gemotoriseerd verkeer is er alleen nog bestemmingsverkeer. Hierdoor is verbeterd de kwaliteit en veiligheid voor voetgangers en fietsers. Het wordt makkelijk om over te steken. Zeker bij het zebrapad. De leefbaarheid neemt toe voor bewoners en bezoekers doordat de overlast van autoverkeer vrijwel verdwijnt. De winkels in het centrum blijven goed bereikbaar, maar de routes om te parkeren bij de pleinen en de supermarkt veranderen wel. Het doorgaand verkeer (sluipverkeer) wordt flink minder. De Kantemarsweg wordt wel drukker. Het meeste doorgaande verkeer zal wel de route via de Koninginneweg kiezen. Door het camerasysteem blijft het centrum voor bewoners en ondernemers met een ontheffing bereikbaar. Laden en lossen blijft binnen venstertijden ook goed mogelijk. Er komt wel een extra last voor bewoners en ondernemers om ontheffingen aan te vragen voor bezoekers en leveranciers. Het systeem vraagt ook veel handhaving en is duur in aanschaf en jaarlijkse kosten voor het systeem.

Handhaving huidige situatie
De huidige situatie (tweerichtingsverkeer, geen fysieke knip en geen fietsstraat) is recent ingevoerd en handhaving daarvan is kostenneutraal. De afwaardering van de Westerdorpsstraat en Oosterdorpsstraat naar 30 km/u zorgt voor een reductie van sluipverkeer, terwijl bestemmingsverkeer het centrum goed kan bereiken. Het handhaven van tweerichtingsverkeer draagt bij aan de lokale economie, de bereikbaarheid van het centrum en voorkomt aanvullende drukte op de Kantemarsweg en de Leeuweriklaan.

Maatregel 7. Afwaardering Oosterdorpsstraat naar 30km/u

Tijdvak	2030 - 2035
Primaire verantwoordelijke	Gemeente Nijkerk
Voorwaardelijk woningbouw Klaarwater	Nee
Meerwaarde Hoevelaken algemeen	Ja, *leefbaarheid, verkeersveiligheid, duurzaamheid*
Borging	MIP
MIP nr.	65

Omschrijving
De Oosterdorpsstraat (vanaf Prikkebeenhof tot Koninginneweg) is op dit moment ingericht als 50 km/uur-straat met voorrangsregelingen. Het weggedeelte tussen de Stoutenburgerlaan en Prikkebeenhof is al afgewaardeerd naar 30km/u en de voorrangsregeling met de Kantemarsweg is opgeheven. Het afwaarderen (minder belangrijk maken) van de weg naar 30 km/uur heeft een positief effect op de verkeersveiligheid. De Oosterdorpsstraat en de aansluitende Westerdorpsstraat is de drukste fietsroute van Hoevelaken en een belangrijke voetgangersroute. Daarom is het verbeteren van de weg voor fietsers en voetgangers van belang. Het project heeft daarnaast een positief effect op het terugdringen van doorgaand verkeer door de kern Hoevelaken, waarmee de leefbaarheid verbetert.

Kaart

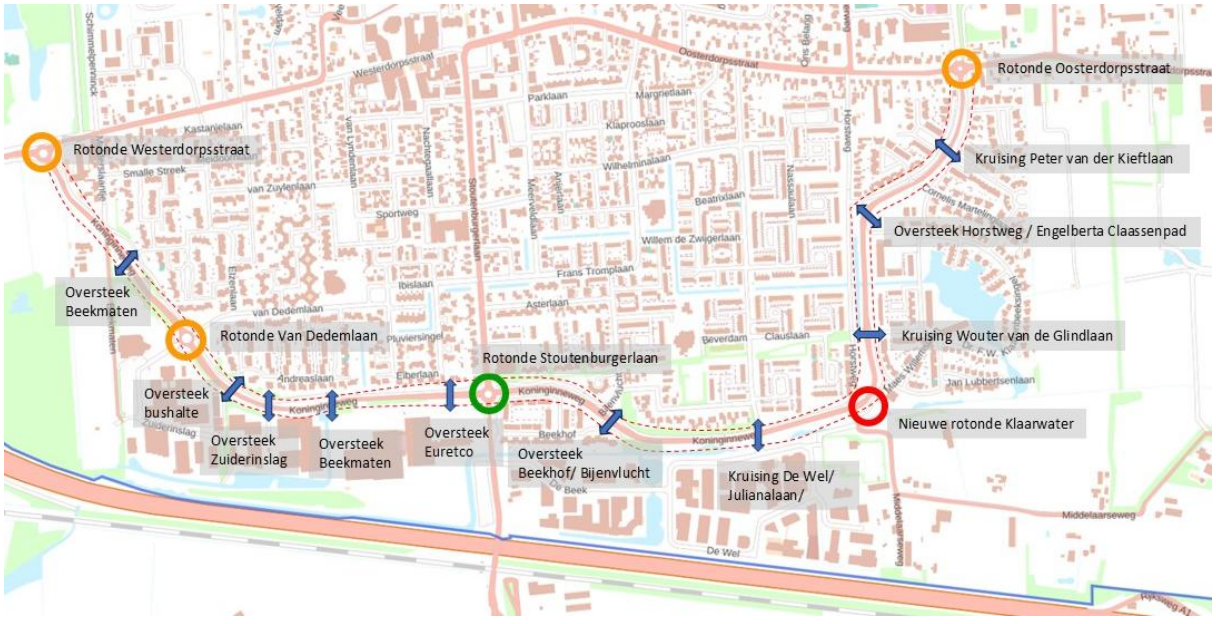


Maatregel 8. Oversteekbaarheid diverse kruispunten Koninginneweg

Tijdvak	2026 - 2030
Primaire verantwoordelijke	Gemeente
Voorwaardelijk woningbouw Klaarwater	Nee
Meerwaarde Hoevelaken algemeen	Ja, *verkeersveiligheid, duurzaamheid*
Borging	MIP
MIP nr.	3

Omschrijving
Het is wenselijk om de barrièrewerking te verminderen van de Koninginneweg voor voetgangers en fietsers. De Koninginneweg is een gebiedsontsluitingsweg die bedoeld is om autoverkeer te ontsluiten. De weg scheidt als het ware de verschillende gebieden die langs de weg zijn gelegen. Veilige oversteken over een dergelijke weg zorgen ervoor dat voetgangers en fietsers zich vlot en veilig kunnen verplaatsen naar hun bestemming. De fietser kruist op diverse locaties de Koninginneweg via oversteken die niet (volledig) voldoen aan de richtlijnen. Denk hierbij aan de kruisingen: Wouter van der Glindlaan en Peter van der Kieftlaan, waar de middengeleiders te smal zijn om in twee etappes over te steken. Met deze maatregel worden deze verbreed. De overige kruisingen voldoen net aan de minimale richtlijnen. Bakfietsen zijn soms langer dan 2,5 meter en die kunnen dus niet in twee etappes oversteken. Bredere middengeleiders (bijvoorbeeld 3 meter) zijn voor de fiets gewenst om de veiligheid en barrière werking te verminderen. Het toepassen van bredere middengeleiders is een kansrijke maatregel die bij toekomstig grootonderhoud kan worden overwogen. Dit geldt voor de overige oversteken. De rotonde Van Dedemlaan is laatst aangepast door de komst van de pumptrackbaan. Tot slot kan het voetpad bij L.Ph. Michonlaan worden doorgetrokken tot de Rotonde Oosterdorpsstraat. Dit voorkomt dat voetgangers lopen op het fietspad of oversteken bij de Peter van der Kieftlaan.

Kaart



Maatregel 9. Zuidelijke rondweg Hoevelaken

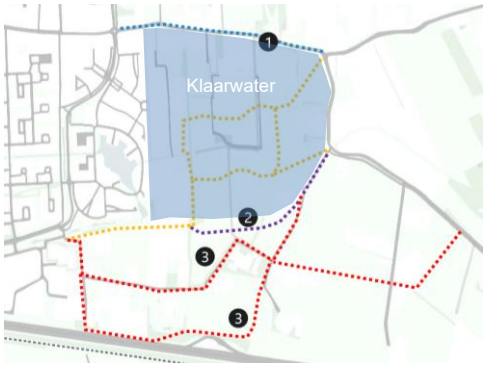
Tijdvak	2035-2040
Primaire verantwoordelijke	Gemeente
Voorwaardelijk woningbouw Klaarwater	Nee
Meerwaarde Hoevelaken algemeen	Ja, *leefbaarheid, verkeersveiligheid, bereikbaarheid*
Borging	Nog nader te bepalen.
MIP nr.	N.v.t.

Omschrijving
De raad heeft bij de behandeling van de kaderstelling van Masterplan woningbouw Klaarwater op 25 april 2024 een motie verkeer aangenomen. De motie ziet op een samenhangend maatregelen pakket voor Hoevelaken. In de motie is gevraagd om een inventarisatie op hoofdlijnen van het effect, de kosten en de ruimtelijke haalbaarheid van een nieuwe (rond)weg aan de zuidzijde van het plangebied van Klaarwater. Een mogelijke zuidelijke rondweg creëert een nieuwe verbinding voor autoverkeer tussen de Koninginneweg en de Hoevelakenseweg. Zie op de onderstaande kaart de paarse en rode stippenlijnen.

Onderzoek Goudappel
De gemeente heeft onderzoek laten doen naar deze verbinding door adviesbureau Goudappel (zie bijlage 1). Uit dit onderzoek is gebleken dat, voor het mogelijk kunnen maken van de ontwikkeling van de wijk Klaarwater, de zuidelijke rondweg niet nodig is. Afhankelijk van verdere toekomstige ontwikkelingen in het gebied kan een zuidelijke rondweg in de toekomst van meerwaarde zijn, of zelfs noodzakelijk zijn. Voorgesteld wordt om de nut- en noodzaak van de zuidelijke rondweg mee te nemen in de Omgevingsvisie en vanuit daar een gebiedsuitwerking voor Hoevelaken zuid te starten.

Samenvatting onderzoek
<u>Opzet studie</u>
De volgende drie varianten zijn onderzocht:

- 0-variant (referentie variant + gele stippellijnen voor ontsluiting Klaarwater)
- Variant 1: Scheiden verkeerstromen Oosterdorpsstraat
- Variant 2: Doortrekken zuidelijke ontsluiting Klaarwater
- Variant 3: Zuidelijke rondweg



<u>Uitgangspunten</u>
Voor het in beeld brengen van de verkeersintensiteiten is gebruik gemaakt van het verkeersmodel regio Amersfoort. Hierin is uitgegaan van het toekomstjaar 2030. Daarin zijn gebiedsontwikkelingen in Hoevelaken en omgeving te weten: Klaarwater 650 woningen en o.a. woningbouw in Zwartebroek. meegenomen voor de drie varianten. In de modelstudie is er geen sprake van de realisatie van projecten A1/A28 knooppunt Hoevelaken en A1/A30 Barneveld. De situatie daar is gelijk aan de huidige situatie. Er is dus ook geen sprake van een verbinding tussen de Outputweg en Energieweg, en geen Danzigtunnel.

- In de varianten zijn er verschillende netwerkwijzigingen doorgevoerd:
    - De zuidelijke ontsluiting van Klaarwater is als 50 km/u weg doorgetrokken naar de Hoevelakenseweg. (variant 2)

- De Oosterdorpsstraat, delen van de Westerdorpsstraat en de Koninginneweg Noord-Oost zijn afgewaardeerd tot 30 km/u wegen. (variant 2 en 3)
- Daarnaast zijn de verschillende rotondes toegevoegd die zijn voorzien voor de wijk Klaarwater. (alle varianten)
- Bij het kruispunt Westerdorpsstraat/toe-/afrit A1/Nijkerkerstraat is de configuratie ingebracht conform plan Ontwerp Tracé Besluit knooppunt Hoevelaken.

Samenvatting resultaten variantenstudie

In onderstaande tabellen is samengevat te zien hoe de verschillende varianten scoren op criteria waarop getoetst is. Hierbij is gekeken naar de samengevatte effecten voor de verschillende gebruikersgroepen, de verkeersveiligheid, kwaliteit en leefbaarheid en de ruimtelijke impact en kosten.

Aspect	Variant 0: nulvariant	Variant 1: scheiden verkeersstromen	Variant 2: doortrekken ontsluiting Klaarwater	Variant 3: zuidelijke rondweg
Verkeerseffecten gemotoriseerd verkeer – wegen rondom Klaarwater	Relatief hoge intensiteiten Oosterdorpsstraat (11.100 mvt/etm) en Koninginneweg NO (8.600 mvt/etm)	Relatief hoge intensiteiten Oosterdorpsstraat (11.100 mvt/etm) en Koninginneweg NO (8.600 mvt/etm)	Zorgt voor forse verkeersafname op de Oosterdorpsstraat (4.400 mvt/etm) en Koninginneweg NO (3.900 mvt/etm) Nieuwe weg krijgt ca. 7.300 – 9.300 mvt/etm te verwerken	Zorgt voor forse verkeersafname op de Oosterdorpsstraat (4.400 mvt/etm) en Koninginneweg NO (3.900 mvt/etm) Nieuwe weg krijgt ca. 7.300 – mvt/etm te verwerken
Verkeerseffecten gemotoriseerd verkeer – verkeersaantrekkende werking	Geen verkeersaantrekkende werking	Zeer beperkte verkeersaantrekkende werking	Beperkte verkeersaantrekkende werking	Beperkte verkeersaantrekkende werking
Verkeerseffecten gemotoriseerd verkeer – sluipverkeer	Ontsluitingsstructuur van Klaarwater zorgt niet voor een sluiproute door de wijk			
Verkeerseffecten fiets	Geen significante verschillen tussen de varianten.			
Verkeerseffecten OV	Meer hinder op Oosterdorpsstraat	Minder hinder voor OV op Oosterdorpsstraat	Potentie voor buslijn via zuidelijke rondweg	(Beperkte) potentie voor buslijn via zuidelijke rondweg
Nood- en hulpdiensten	Geen effect	Nauwelijks effect	Robuuster netwerk Snellere oost-west route (afhankelijk van bestemming)	Robuuster netwerk Iets snellere oost-west route (afhankelijk van bestemming)

Tabel Samengevatte effecten naar gebruikersgroep

Aspect	Variant 0: nulvariant	Variant 1: scheiden verkeersstromen	Variant 2: doortrekken ontsluiting Klaarwater	Variant 3: zuidelijke rondweg
Ruimtelijke impact	Geen	Bij optimaal profiel impact op veel aanliggende percelen (±60)	Impact op beperkt aantal percelen.	Impact op percelen hangt af van tracé, bij gebruik Middelaarseweg impact op aanliggende percelen door noodzaak tot verbreding weg.
Ruimtelijke kwaliteit – landschappelijke kwaliteit	Behoud landschappelijke omgeving	Behoud landschappelijke omgeving	Beperkte doorsnijding landschappelijke omgeving, koppeling met Hoevelakense beek	Mogelijke doorsnijding landschappelijke omgeving
Ruimtelijke kwaliteit – barrièrewerking	Barrière binnen Hoevelaken	Barrière binnen Hoevelaken	Mogelijke barrière tussen Klaarwater en gebied ten zuiden van Klaarwater	Mogelijke barrière tussen Klaarwater en gebied ten zuiden van Klaarwater
Ruimtelijke kwaliteit – Oosterdorpsstraat	Beperkte ruimtelijke kwaliteit	Beperkte ruimtelijke kwaliteit	Verbetering ruimtelijke kwaliteit	Verbetering ruimtelijke kwaliteit
Kosten (excl. grondwerving)	€ 0,-	€ 2.105.000,-	€ 3.120.000,-	€ 3.900.000,- - € 4.540.000,-
Overschrijding gemeentegrens	Nee	Nee	Mogelijk bij aansluiting Hoevelakenseweg	Mogelijk bij aansluiting Hoevelakenseweg
Mogelijke aansluiting A1	Mogelijk	Mogelijk	Mogelijk	Bij uitwerking aandacht nodig om mogelijk te houden

Tabel 5.4 Samenvatting ruimtelijke impact en kosten

Aspect	Variant 0: nulvariant	Variant 1: scheiden verkeersstromen	Variant 2: doortrekken ontsluiting Klaarwater	Variant 3: zuidelijke rondweg
Verkeersveiligheid - Oosterdorpsstraat	Weg is te druk, mogelijk verkeersonveilige situaties.	Herinrichting zorgt voor een veiligere situatie.	Ontlast de weg, herinrichting (afwaardering) mogelijk.	Ontlast de weg, herinrichting (afwaardering) mogelijk.
Verkeersveiligheid – kruispunt Koninginneweg-Oosterdorpsstraat	Aandachtspunt door grote drukte en krap ontwerp.	Aandachtspunt door grote drukte en krap ontwerp	Minder verkeer, andere kruispuntvormgeving mogelijk.	Minder verkeer, andere kruispuntvormgeving mogelijk.
Verkeersveiligheid – Klaarwater	De voorgenomen herinrichting tot GOW-50 met vrijliggend fietspad zorgt voor een veilige verkeerssituatie.			
Verkeersveiligheid – Middelaarseweg	Door lage intensiteit geen knelpunt.	Door lage intensiteit geen knelpunt.	Door lage intensiteit geen knelpunt.	Ongeschikt om als rondweg te dienen, herinrichting noodzakelijk.
Verkeersveiligheid – Koninginneweg	Inrichting is goed.	Inrichting is goed.	Ontlast de weg, herinrichting (afwaardering) mogelijk.	Ontlast de weg, herinrichting (afwaardering) mogelijk.
Kwaliteit voetganger & fiets	Matige kwaliteit voor voetganger en fietser op Oosterdorpsstraat	Meer kwaliteit op Oosterdorpsstraat door vrijliggende voorzieningen	Meer kwaliteit op Oosterdorpsstraat Biedt kansen voor toevoegen extra oost-west fietsroute	Meer kwaliteit op Oosterdorpsstraat Bij route over Middelaarseweg vrijliggend fietspad wenselijk.
Oversteekbaarheid Koninginneweg (NO)	Voorzieningen op orde, wel hoge intensiteit autoverkeer.	Voorzieningen op orde, wel hoge intensiteit autoverkeer.	Verbetert door rustiger verkeersbeeld	Verbetert door rustiger verkeersbeeld
Geluid & luchtkwaliteit	Overlast op Oosterdorpsstraat	Verslechtering van situatie op Oosterdorpsstraat	Verbetering Oosterdorpsstraat, overlast verplaatst maar wordt door afstand tot woningen beperkt	Verbetering Oosterdorpsstraat, overlast hangt af van tracé.

Tabel 4.1 Resumé effecten verkeersveiligheid, kwaliteit en leefbaarheid

Conclusie onderzoek

Nul variant: referentie

De hoofdstructuur van Hoevelaken bestaat ter hoogte van Klaarwater uit de Koninginneweg en Oosterdorpsstraat. Als gevolg van autonome groei en gebiedsontwikkelingen nemen de intensiteiten op beide wegen toe.

Kanttekeningen: de kans op verkeersonveilige situaties

- Punt van zorg is vooral de Oosterdorpsstraat tussen Klaarwater en de Koninginneweg. Door het smalle wegprofiel en de smalle of ontbrekende voorzieningen voor voetgangers en fietsers.
- Het kruispunt Oosterdorpsstraat – Koninginneweg vormt ook een knelpunt door de kleine vormgeving van de mini rotonde en de aanwezigheid van langzaam verkeer.

Variant 1: Scheiden verkeersstromen Oosterdorpsstraat

Het scheiden van verkeersstromen op de Oosterdorpsstraat zorgt voor een veiligere verkeerssituatie op de weg. Concreet betekent dit: toevoegen van een volwaardig voetpad en vrijliggende fietspaden op de Oosterdorpsstraat tussen de Platanenstraat en de Koninginneweg. Dit biedt geen oplossing voor de huidige mini rotonde Oosterdorpsstraat – Koninginneweg. Daar wordt het mogelijk zelfs iets drukker doordat de oost-west route als gevolg van het scheiden van de verkeersstromen iets aantrekkelijker wordt voor gemotoriseerd verkeer. Ook zorgt de toegenomen verkeersdrukte op de Koninginneweg voor een grotere barrièrewerking tussen Klaarwater en het centrum van Hoevelaken. Met barrièrewerking wordt bedoeld: het belemmerende effect dat de verkeersdrukte op de weg heeft op de oversteekbaarheid voor voetgangers en fietsers tussen de herkomst en bestemming.

Kanttekeningen: inpassing en leefbaarheid en kosten

- De variant is lastig in te passen, omdat voor een optimaal profiel met vrijliggende fietspaden en een volwaardig voetpad meer ruimte nodig is dan in de huidige situatie beschikbaar is. Hiervoor zal dus grond aangekocht moeten worden bij de particuliere percelen die aan de Oosterdorpsstraat grenzen. Met meer dan 60 verschillende (bewoonde) percelen langs de weg is het een complexe opgave om voldoende ruimte vrij te spelen om de verkeersstromen te scheiden op een manier die de gewenste kwaliteit toevoegt aan de weg.
- De aanwezigheid van woningen en de beperkte ruimte in de directe omgeving van de Oosterdorpsstraat maakt dat het ook onwenselijk is om een opwaardering van de functie van de Oosterdorpsstraat te faciliteren. De opwaardering heeft namelijk negatieve effecten op de leefbaarheid, geluid en luchtkwaliteit.

Variant 2: Doortrekken zuidelijke ontsluiting Klaarwater

In variant 2 wordt de zuidelijke ontsluiting van Klaarwater doorgetrokken tot aan de weg Klaarwater / de Hoevelakenseweg. Daarmee ontstaat een oost-west route die parallel loopt aan de Oosterdorpsstraat. De route is sneller en directer dan de route via de Oosterdorpsstraat en Koninginneweg NO en ontlast de route daarmee. Het verkeersmodel geeft aan dat met het doortrekken van de zuidelijke ontsluitingsweg naar de Hoevelakenseweg de intensiteit op de Oosterdorpsstraat daalt met circa 6.700 motorvoertuigen per etmaal tot 4.400 (op het drukste wegvak, nabij kruispunt met Koninginneweg). Ter vergelijking: op dit moment is (zonder ontwikkeling Klaarwater) sprake van 6.400 motorvoertuigen per etmaal op de Oosterdorpsstraat.

Het verkeersmodel houdt rekening met toename van sluipverkeer door het uitblijven van maatregelen op de rijksweg A1 en knooppunt Hoevelaken. Dit staat los van het wel of niet ontwikkelen van Klaarwater.

Kansen: veiligere inrichting Oosterdorpsstraat mogelijk, mee-koppelkans op zuidelijke ontsluiting Klaarwater

- Dat biedt kansen voor een kwalitatieve opwaardering van de Oosterdorpsstraat én het aanpassen van de huidige mini rotonde Oosterdorpsstraat-Koninginneweg tot een veiligere vormgeving. Ook op de Koninginneweg zou een kwalitatieve opwaardering tot de mogelijkheden behoren. Dat biedt naast de afgenomen intensiteiten verdere kansen voor het verminderen van de barrièrewerking voor fietsers en voetgangers. Daarvoor is het wel nodig de weg dusdanig in te richten dat deze onaantrekkelijk wordt voor doorgaand verkeer, om zo de intensiteiten voldoende te drukken.
- Een voordeel van de variant is dat er gedeeltelijk wordt geprofiteerd van nieuwe infrastructuur die al aangelegd wordt voor Klaarwater. Wel is het naast het doortrekken van de ontsluiting ook nodig om het deel van de ontsluitingsstructuur dat onderdeel uitmaakt van de zuidelijke rondweg vorm te geven als weg die geschikt is voor hogere snelheden (50 km/u i.p.v. 30 km/u) en meer verkeer (ca. 9.000 motorvoertuigen per etmaal in plaats van ongeveer 1.700 motorvoertuigen per etmaal).

Het verkeersmodel houdt ook hier rekening met toename van sluipverkeer door het uitblijven van maatregelen op de rijksweg A1 en knooppunt Hoevelaken. Dit verkeer wordt door het model toegedeeld aan de zuidelijke rondweg omdat dit de snelste route in het netwerk wordt.

Kanttekening: wat betekent de komst van een rondweg voor de sportvelden en omliggende woningen? Met name geluid/ luchtkwaliteit is een aandachtspunt. Hiervoor is nader onderzoek nodig.

Variant 3: Zuidelijke rondweg

De derde variant is het realiseren van een zuidelijke rondweg tussen de Koninginneweg (ter hoogte van de ontsluiting van Klaarwater) en de Hoevelakenseweg. Daarmee ontstaat een zuidelijke rondweg die geen gebruik maakt van de structuur voor Klaarwater. Het voordeel hiervan is dat de rondweg hiermee buiten de ontwikkeling Klaarwater komt te liggen – wat ruimtelijk wenselijk is op het moment dat Klaarwater zich verder ontwikkelt in zuidelijke richting (over de Hoevelakense beek) richting Rijksweg A1. Er zijn verschillende tracés mogelijk. De effecten van de variant zijn deels afhankelijk van het exacte verloop van het tracé.

In het algemeen geldt dat de zuidelijke rondweg de route Koninginneweg- Oosterdorpsstraat ontlast. Daarmee worden kwalitatieve opwaarderingen mogelijk en kan de mini rotonde die beide wegen verbindt worden aangepast.

Kanttekeningen: De kosten voor het aanleggen van dit tracé zijn fors. De Middelaarseweg is met de huidige inrichting ongeschikt om te fungeren als zuidelijke rondweg. Om de weg mogelijk te maken moet de weg (deels) anders worden ingericht, inclusief een verbreding van de weg. Afhankelijk van het tracé is het daarnaast nodig om een nieuwe weg aan te leggen ten zuiden van Klaarwater, bijvoorbeeld deels parallel aan de A1. Zowel voor de herinrichting van de Middelaarseweg als voor de nieuwe delen is het noodzakelijk grond aan te kopen. Naast hoge infrastructurele kosten brengt deze variant ook kosten voor grondaankoop met zich mee. De hoogte daarvan hangt sterk af van het tracé en dient nader bepaald te worden.

Maatregel 10. Interne structuur (Dreef) Klaarwater

Tijdvak	2030-2035
Primaire verantwoordelijke	Gemeente Nijkerk en ontwikkelaar Klaarwater
Voorwaardelijk woningbouw Klaarwater	Ja
Meerwaarde Hoevelaken algemeen	Nee
Borging	Kaderstelling Klaarwater / anterieure expl. Overeenkomst
MIP nr.	n.v.t.

Omschrijving
Interne structuur (Dreef) Klaarwater bestaat uit een verbindende route richting de drie verkeersontsluitingen die voor de wijk voorzien zijn. Via deze Dreef (30km/u weg) wordt het autoverkeer in en uit de wijk geleid naar de 3 te realiseren rotondes op de Koninginneweg, de Oosterdorpsstraat en de Hoevelakenseweg.

Kaart

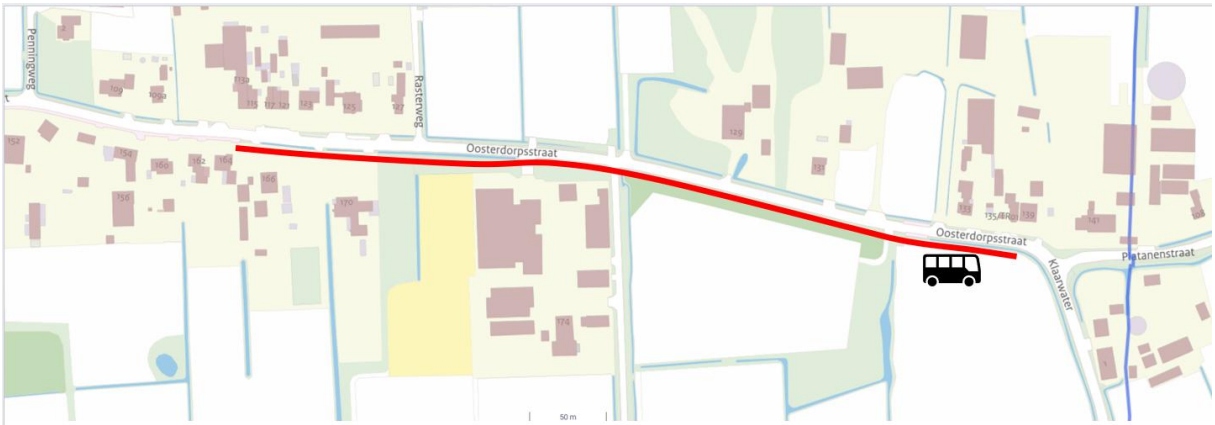


Maatregel 11. Verbeteren voetgangersvoorziening Oosterdorpsstraat richting Klaarwater + OV voorzieningen

Tijdvak	2026 - 2030
Primaire verantwoordelijke	Gemeente Nijkerk en ontwikkelaar Klaarwater
Voorwaardelijk woningbouw Klaarwater	Ja
Meerwaarde Hoevelaken algemeen	Beperkt. Op dit moment zijn er aan dit deel van de Oosterdorpsstraat weinig woningen en daardoor weinig voetgangers.
Borging	MIP
MIP nr.	4 Voetgangersvoorziening en 9 OV voorzieningen

Omschrijving
Het voetpad van de Oosterdorpsstraat richting het dorp eindigt nu bij nummer 164. De bushaltes bevinden zich ter hoogte van nummer 133. Er zijn verhoogde bushaltes, maar geen abri of andere voorzieningen zoals een fietsenrek. Ook ontbreekt een oversteekplek tussen beide haltes.
Vanuit de wijk Klaarwater komen er meerdere wandel- en fietsroutes door het plan met doorsteken naar de Oosterdorpsstraat. Het is gewenst dat deze doorsteken aansluiten op een voetpad richting het dorp. Een doorsteek is voorzien bij de huidige bushaltes. Het verbeteren van de bushaltes is van belang om het gebruik van OV te stimuleren en de bushaltes te laten aansluiten bij de nieuwe wandel- en fietsroutes van de wijk.

Kaart



Maatregel 12. Rotonde Klaarwater – Platanenstraat – Oosterdorpsstraat

Tijdvak	2026 - 2028
Primaire verantwoordelijke	Gemeente Nijkerk en ontwikkelaar Klaarwater
Voorwaardelijk woningbouw Klaarwater	Ja
Meerwaarde Hoevelaken algemeen	Ja, *verkeersveiligheid*
Borging	Kaderstelling Klaarwater / anterieure expl. Overeenkomst
MIP nr.	n.v.t.

Omschrijving
Aanleg van een rotonde ten behoeve van de noordoostelijke ontsluiting Klaarwater op Klaarwater/ Platanenstraat. De rotonde wordt voorzien van een eenrichting fietspad rondom de rotonde waarbij fietsers worden aangesloten op het fietspad Klaarwater richting Ter Schuur, de Platanenstraat en de Oosterdorpsstraat.

Kaart



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

Tijdvak	2026 - 2030
Primaire verantwoordelijke	Gemeente Nijkerk en ontwikkelaar Klaarwater
Voorwaardelijk woningbouw Klaarwater	Ja
Meerwaarde Hoevelaken algemeen	Beperkt, voor huidige fietsers is het een verbetering, *leefbaarheid, verkeersveiligheid, duurzaamheid*
Borging	MIP
MIP nr.	7

Omschrijving

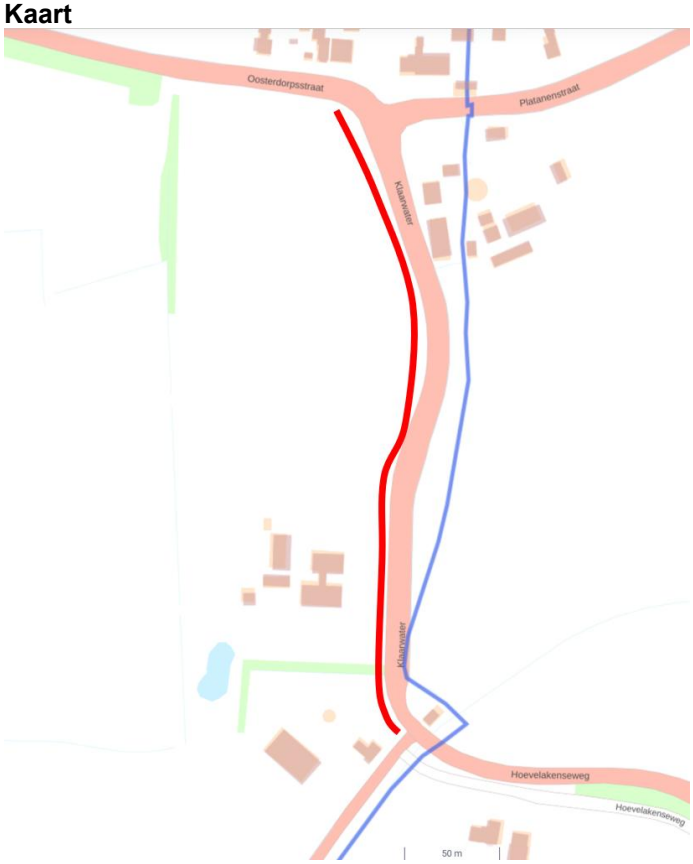
Aanleg van een fietspad bij weg Klaarwater

Er wordt een nieuw fietspad gerealiseerd langs de weg Klaarwater, dat de bereikbaarheid en verkeersveiligheid voor fietsers in en rondom de nieuwe woonwijk verbetert. Dit fietspad draagt bij aan het stimuleren van duurzame mobiliteit en sluit aan op bestaande fietsroutes in Hoevelaken.

Afwaardering van de maximumsnelheid van 60 km/u naar 50 km/u

De weg Klaarwater, die nu deels een maximumsnelheid van 60 km/u kent, wordt afgewaardeerd naar 50 km/u. Door de bouw van de wijk Klaarwater zal de bebouwde komgrens ook verschuiven. Deze maatregel is bedoeld om de verkeersveiligheid te verhogen, met name in het licht van de toename van langzaam verkeer (fietsers, voetgangers) en de nieuwe woonfunctie in het gebied. De afwaardering sluit aan bij de wens om de weg Klaarwater meer als een gebiedsontsluitingsweg met een woonkarakter te laten functioneren, in plaats van als een doorgaande route met hogere snelheden.

Kaart



Maatregel 14. Rotonde Klaarwater – Middelaar – Hoevelakenseweg

Tijdvak	2026 - 2028
Primaire verantwoordelijke	Gemeente Nijkerk en ontwikkelaar Klaarwater
Voorwaardelijk woningbouw Klaarwater	Ja
Meerwaarde Hoevelaken algemeen	Nee
Borging	Kaderstelling Klaarwater / anterieure expl. Overeenkomst
MIP nr.	n.v.t.

Omschrijving
Aanleg van een rotonde ten behoeve van de zuidoostelijke ontsluiting Klaarwater op de Hoevelakenseweg. De rotonde wordt voorzien van tweerichting fietspad ten westen van de rotonde waarbij fietsers worden aangesloten op het fietspad Klaarwater richting de Oosterdorpsstraat en op het fietspad richting Ter Schuur langs de Hoevelakenseweg.

Kaart



Maatregel 15. Zuidelijke ontsluiting Klaarwater incl. rotonde Koninginneweg

Tijdvak	2026 - 2030
Primaire verantwoordelijke	Gemeente Nijkerk en ontwikkelaar Klaarwater
Voorwaardelijk woningbouw Klaarwater	Ja
Meerwaarde Hoevelaken algemeen	Nee
Borging	Kaderstelling Klaarwater / anterieure expl. Overeenkomst
MIP nr.	n.v.t

Omschrijving
Ontsluitingsweg inclusief tweerichtingen fietspad aan de zuidzijde van de nieuwe wijk Klaarwater die aansluit op de Koninginneweg met een nieuwe rotonde.

Aanleg van een rotonde ten behoeve van de zuidelijke ontsluiting Klaarwater op de Koninginneweg. Rotonde wordt voorzien van eenrichting fietspad rondom de rotonde waarbij fietsers worden aangesloten op Koninginneweg, Horstweg, fietspad Evert van der Veerlaan en fietspad richting De Wel. De aansluitende fiets en voetgangersstructuur wordt ook aangepast. Ondermeer wordt de Horstweg 2 t/m 22 ingericht als fietsstraat, auto te gast. Dit is namelijk een ontbrekende schakel tussen het tweerichtingenfietspad langs de Koninginneweg (oost-west) en Koninginneweg (noord). Hiermee maken we van de Horstweg een goede en veilige noord-zuid fietsroute van de Koninginneweg naar de Oosterdorpsstraat.

Kaart

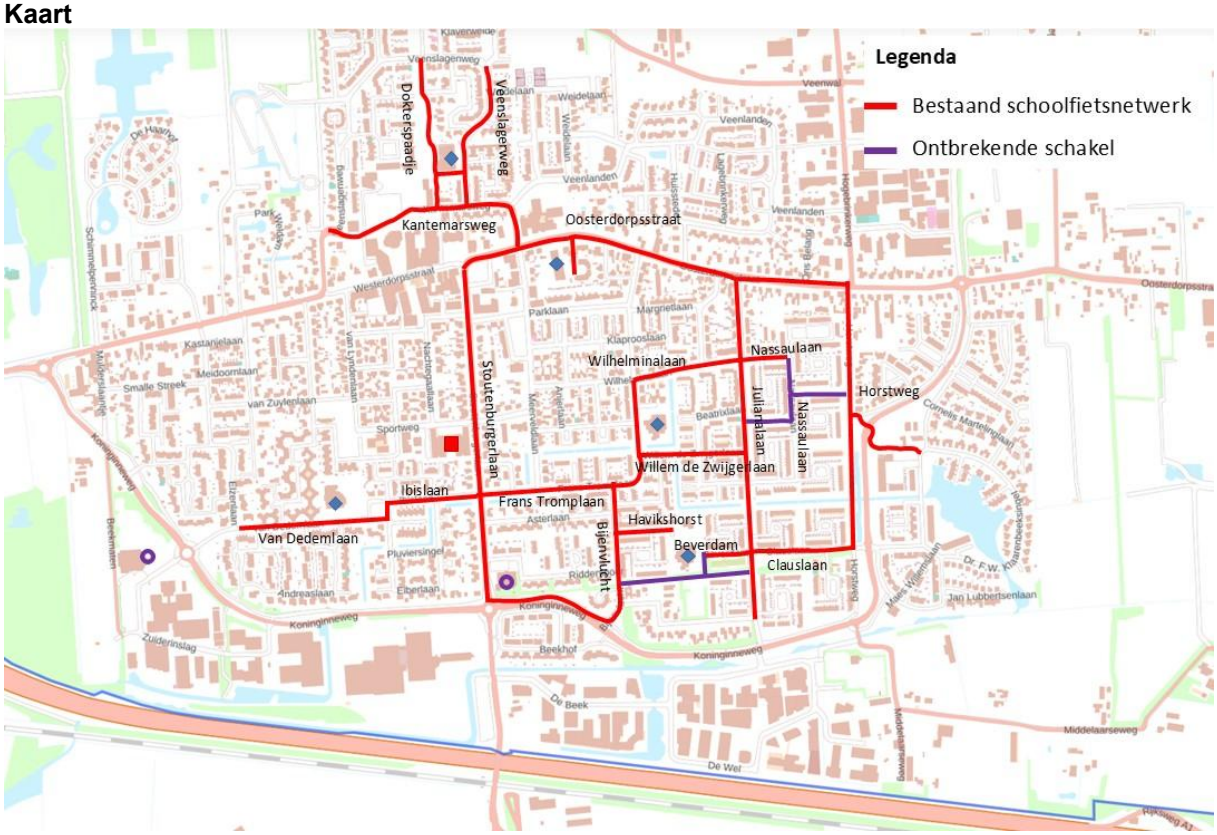


Maatregel 16. Oostwest fietsverbindingen Horstweg – Julianalaan en Julianalaan - Bijenvlucht

Tijdvak	2030 - 2035
Primaire verantwoordelijke	Gemeente
Voorwaardelijk woningbouw Klaarwater	Nee
Meerwaarde Hoevelaken algemeen	Ja, *verkeersveiligheid, duurzaamheid, bereikbaarheid*
Borging	MIP
MIP nr.	68 en 74

Omschrijving
In Hoevelaken zijn twee duidelijke oost-west georiënteerde hoofdfietsroutes aanwezig. De Oosterdorpsstraat – Westerdorpsstraat via Hart van Hoevelaken en de route langs de Koninginneweg. Het is wenselijk om routes naar scholen en voorzieningen beter te faciliteren. Dit kan door extra doorsteken aan te leggen waar fietsers gebruik van kunnen maken. Deze doorsteken op ontbrekende schakels zijn bedoeld om een korte en veilige fietsroute te bieden richting de bestemming. Ze zijn dus vooral bedoeld om het fietsgebruik te stimuleren en ook gerichte routes op een veilige manier mogelijk te maken. Het is belangrijk dat routes voor fietsers en voetgangers goed op elkaar worden afgestemd. Op dit moment zijn er voetpaden aanwezig waar fietsers noodgedwongen over fietsen omdat er geen fietspaden ontbreken. Het is gewenst om beide goed te faciliteren.

Kaart



Maatregel 17. Doorfietsroute Amersfoort – Hoevelaken – Barneveld

Tijdvak	2025 - 2030
Primaire verantwoordelijke	Gemeente
Voorwaardelijk woningbouw Klaarwater	Nee
Meerwaarde Hoevelaken algemeen	Ja, *verkeersveiligheid, duurzaamheid, bereikbaarheid*
Borging	MIP
MIP nr.	?

Omschrijving
Een doorfietsroute houdt in dat er een grote ambitie is en er wordt gekeken of en hoe een zo hoog mogelijke kwaliteit fietsroute gerealiseerd kan worden. Het gaat erom dat over de gehele route prettig doorfietsen mogelijk is. Het is niet zo dat de hele route brede vrijliggende fietspaden moet hebben. De F28 Nijkerk – Amersfoort is bijvoorbeeld ook een combinatie van vrijliggende fietspaden en fietsers die meerijden met het verkeer.
De doorfietsroute Amersfoort – Hoevelaken – Barneveld is een route van west naar oost die grofweg de A1 volgt. Met het realiseren van de wijk Klaarwater wordt er een fietsroute door de wijk gerealiseerd die de Hoevelakenseweg verbindt met de wijk Middelaar bij de Jan Aertshof. Deze route is een aanvulling op het bestaande fietsnetwerk dat via Klaarwater en Oosterdorpsstraat loopt en op bijvoorbeeld de fietsroute die vanaf de Hoevelakenseweg via de Middelaarseweg richting de Koninginnenweg loopt. De route omvat meerdere maatregelen uit dit plan, zoals te zien is op de kaart hieronder. Vanaf de Oosterdorpsstraat naar het nieuwe fietspad in Klaarwater zijn er verschillende route opties die de Koninginneweg kruizen. Daar wordt hieronder op in gegaan.

Fietsverbindingen tussen Horstweg en Peter van de Kieftlaan
Er zijn twee routes mogelijk om vanuit de wijk Klaarwater via Middelaar naar de Oosterdorpsstraat (centrum) te rijden. Het is wenselijk om minimaal één van deze routes te realiseren.
Er dient een fietsstraat te komen die de nieuwe brug vanuit Klaarwater verbindt met de Jan Aertshof/ Peter van der Kieftlaan. Een fietsstraat zorgt ervoor dat de fietsroute goed herkenbaar wordt door de wijk.
Route 1 Jan Aertshof - Peter van der Kieftlaan - Bessel van Butselerlaan - fietspad Koninginneweg - Oosterdorpsstraat.
Route 2 Jan Aertshof - Antonie Voskuijlenlaan - Doctor F.W. Klaarenbeeksingel - Engelberta Claassenpad - Horstweg

In een vervolgtraject zal in overleg met bewoners en gebruikers worden bekeken welke route de voorkeur geniet.

Kaart

