

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 per maatregel aangegeven wanneer uitvoering naar verwachting mogelijk is.

Bij de participatie via *Het Gesprek van Nijkerk* hebben we ervoor gekozen om de informatie beknopt en in begrijpelijke taal aan te bieden. Om de teksten overzichtelijk en goed leesbaar te houden, zijn niet alle achtergrondinformatie en planningen opgenomen.

Dat betekent niet dat hierover niet is nagedacht. De planning van de verschillende maatregelen is wel degelijk uitgewerkt en maakt onderdeel uit van het uitvoeringsprogramma.

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 Klaarwater. 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 Klaarwater, en dus van mening zijn dat deze niet los kan worden gezien van de ontwikkeling van Klaarwater.

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 Klaarwater 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 Klaarwater (2024), is geconcludeerd dat er met de oog op de realisatie van Klaarwater 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 Klaarwater). Ook wordt gesteld dat de in- en uitstroom van Klaarwater 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 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.

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 Klaarwater, 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 Klaarwater 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 automobilititeit 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 Hoewelaken 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