



Fietsveiligheid Hamseweg

KNELPUNTEN EN MOGELIJKE MAATREGELEN

AFDELING: STAD & ONTWIKKELING
TEAM: MOBILITEIT

Inhoudsopgave

1. Inleiding.....	2
2. Knelpunten en oplossingsrichtingen	3
2.1 Knelpunten	3
2.2 Mogelijke maatregelen	3
3. Uitgewerkte varianten	5
3.1 Variant 1: vrijliggende fietspaden	5
3.2 Variant 2: vrijliggende fietspaden, verplaatsing bushaltes en uitbuiging rijbaan	6
3.3 Variant 3: fietsstroken, verplaatsing bushaltes en inrit Schothorsterlaan	7
3.4 Vergelijking en afweging	8
4. Doorkijk fietsstructuur zuidelijke Hamseweg	10
4.1 Knelpunten en samenhang.....	10
4.2 Voorgestelde maatregelen.....	10
Bijlagen	12
Ontwerp variant 1	13
Ontwerp variant 2	14
Ontwerp variant 3	15
Ontwerp zuidelijk deel Hamseweg	16
Notulen stakeholdersoverleg 29 oktober 2025	19
Notulen stakeholdersoverleg 1 december 2026.....	23

1. Inleiding

In 2021 is na participatie de vernieuwde inrichting van de Hamseweg opgeleverd. De verkeerssituatie ter hoogte van de aansluiting Nieuw Weedepad en de wijze waarop fietsers in noordelijke richting op de rijbaan invoegen is in de jaren daarna onderwerp van discussie geworden.

In februari 2025 heeft Veilig Verkeer Nederland (VVN) een onderzoek naar deze situatie opgeleverd, inclusief adviezen voor verbetering ([link naar notubiz](#)).

Op 18 februari 2025 heeft de gemeenteraad Motie 2025-013M ([link naar notubiz](#)) aangenomen, waarin het college wordt verzocht:

in overleg met VVN, de Fietsersbond en de Vereniging Dorpsbelangen Hoogland, op de kortst mogelijke termijn, doch uiterlijk voor eind 2025, de meest veilige oplossing(en) uit het VVN rapport uit te voeren.

Naar aanleiding van de motie hebben individuele gesprekken plaatsgevonden met betrokkenen, is het vraagstuk besproken in de Commissie Omgeving 30 september 2025 en hebben er vervolgens nog twee gezamenlijke overleggen met betrokken plaatsgevonden.

In deze notitie worden de verschillende mogelijkheden beschreven, beoordeeld en afgewogen.

2. Knelpunten en oplossingsrichtingen

2.1 Knelpunten

VVN beschrijft in haar onderzoek een aantal knelpunten:

- De overgang van fietspad naar rijbaan voor fietsers in noordelijke richting is niet correct en past niet in een fietsvriendelijke infrastructuur.
- Fietsers in zuidelijke richting steken tegen de richting in over. Een voldoende lang opvangfietspad dat hen naar de juiste plaats leidt om over te steken ontbreekt.
- Er is een hoge concentratie van potentiële conflictpunten voor fietsers op het wegvak Nieuwe Weedepad – Schothorsterlaan.
- De locatie van de bushaltes levert belemmeringen op voor de doorstroming van fietsers en auto's, waardoor met name de fietsers in noordelijke richting in de knel komen. Deabri staat aan de verkeerde zijde van de weg en leidt tot extra (onnodige) oversteekbewegingen bij nadering van de bus.
- Het westelijk fietspad ten zuiden van aansluiting Nieuw Weedepad is te smal voor fietsers in twee richtingen.

2.2 Mogelijke maatregelen

VVN beschrijft in haar onderzoek een aantal oplossingsrichtingen, zonder voorkeursvariant aan te wijzen:

- Aanleg vrijliggende fietspaden tussen Schothorsterlaan en Nieuw Weedepad.
- Verplaatsen bushaltes.
- Aanleg fietsstroken, incl. rugdekking voor fietsers in noordelijke richting.
- Zuidelijk fietspad westzijde Hamseweg aanwijzen als fietspad in één richting.

In de diverse overleggen zijn verschillende mogelijkheden kort en lang besproken. Daarin hebben zich voor het wegvak Nieuw Weedepad – Molenweg uiteindelijk drie varianten afgetekend, die zijn uitgewerkt tot een schetsontwerp. Het betreft de volgende varianten:

- Variant 1: vrijliggende fietspaden.
- Variant 2: vrijliggende fietspaden, verplaatsing bushaltes, uitbuiging rijbaan t.h.v. Park Weede.
- Variant 3: fietsstroken met rugdekking, verplaatsing bushaltes en aanpassing kruising Schothorsterlaan.

Deze worden in hoofdstuk 3 beschreven en beoordeeld.

Er zijn ook knelpunten geïdentificeerd op het zuidelijke deel van de Hamseweg, tussen Nieuw Weedepad en Maatweg. Vanwege de samenhang met de inrichting op het noordelijke gedeelte zijn hier ook maatregelen uitgewerkt, zie hoofdstuk 4. Dit voorstel is onafhankelijk van de keuze voor één van deze varianten op het noordelijke wegvak.

3. Uitgewerkte varianten

3.1 Variant 1: vrijliggende fietspaden

Deze variant betekent in feite het (deels) herstellen van de situatie zoals die voor de herinrichting aanwezig was.

Fietsers in noordelijke richting worden via een vrijliggend fietspad om de bushalte heen geleid en kunnen direct vóór de Schothorsterlaan met rugdekking op veilige en comfortabele wijze de rijbaan oprijden. Zij ondervinden in dit scenario geen hinder meer van halterende bussen. Nadeel is dat het fietspad met 2,00 m breedte niet aan de richtlijn voldoet (min. 2,50 m). Ook het busplatform kent een minimale breedte, wat er toe kan leiden dat fietsers en uitstappers elkaar in de weg gaan zitten.

Fietsers in zuidelijke richting worden bij de Van Boetzelaerlaan naar een vrijliggend fietspad geleid. Zij worden daardoor meer gedwongen om de daarvoor bedoelde oversteek bij het Nieuw Weedepad of Elly Takmastraat te gebruiken. De verwachting is dat een deel van de fietsers via de verschillende inritten alsnog zal proberen over te steken richting het oostelijke fietspad ter hoogte van het evenemententerrein. Doordat automobilisten geen rekening meer hoeven te houden met fietsers op de rijbaan, kunnen de risico's van deze oversteken in omvang toenemen.

Door de vrijliggende fietspaden neemt het aantal potentiële conflictpunten voor fietsers af, zij hoeven ook niet meer te wachten op halterende bussen.

Er ontstaat een langere overgangszone van de landelijke gebiedsontsluitingsweg (50 km/u, vrijliggende fietspaden) naar de dorpse erftoegangsweg (30 km/uur, gemengd). De vrijliggende fietsinfrastructuur maakt wel dat automobilisten minder rekening met andere weggebruikers hoeven te houden, waardoor de snelheid kan toenemen.

Het westelijk fietspad wordt aangewezen als éénrichtingspad in zuidelijke richting, in combinatie met aanpassingen op de zuidelijke Hamseweg (zie hoofdstuk 4).

Bewoners Hamseweg 66-70 (13 woningen, 4 inritten) hebben bij het verlaten van hun perceel moeite om door de bomen heen zicht te verkrijgen op kruisend verkeer op de Hamseweg. Zij stellen zich daarbij doorgaans wat verder van de kant van de rijbaan op om zodoende tussen de bomen door te kunnen kijken. In die positie staan zij midden op het beoogde fietspad en zouden de doorgang voor fietsers dus gaan blokkeren. Een vrijliggend fietspad ontnemt hen de rust en ruimte die zij nodig hebben om zicht te krijgen op kruisend verkeer op de Hamseweg. Maximale uitbuiging van het fietspad levert onvoldoende ruimte op voor een goede opstelplek met zicht op kruisend verkeer. Vooral in een drukke ochtendspits met veel (schoolgaande) fietsers levert dat risico's op voor zowel fietsers als bewoners.

Door de aanleg van de vrijliggende fietspaden neemt de omvang van verhard oppervlak toe. Het oostelijk fietspad komt dichterbij de bomen aan te liggen dan het oude fietspad. Hoewel een eerste inspectie positief was, moet er rekening mee worden gehouden dat er een tijdelijke terugval in conditie kan optreden. Ook zou het fietspad in elementenverharding (tegels, geen asfalt) uitgevoerd moeten worden om de uitwisseling van water en gassen (zuurstof en afbraakgassen) zo min mogelijk te belemmeren.

Het voetpad aan de westkant komt grotendeels te vervallen. Tussen bushalte en Van Boetzelaerlaan resteert een strook tegels van 0,75 m breed, wat betiteld kan worden als vluchtstrook. De minimale breedte voor een voetpad bedraagt 1,50 m.

De kosten zijn geraamd op €310.000,- (exc. BTW).

3.2 Variant 2: vrijliggende fietspaden, verplaatsing bushaltes en uitbuiging rijbaan

Variant 2 gaat net als variant 1 uit van vrijliggende fietspaden. Daarom worden in dit hoofdstuk uitsluitend de verschillen beschreven.

Het verschil is dat er aanvullende maatregelen worden getroffen om het zichtprobleem bij de inrit van Park Weede (10 van 13 woningen) op te lossen. Door de inrit te verlengen en de rijbaan ter plaatse uit te buigen, ontstaat een opstelplaats voor een voertuig met zichtlijnen voor de bomen langs. Tegelijkertijd is er ruimte om fietsers achter dit voertuig langs te geleiden. Bij de overige 3 woningen/inritten blijft het knelpunt wel bestaan.

Ter hoogte van de uitbuiging kunnen twee bussen (of vrachtauto's) elkaar niet passeren. Foute inschattingen en niet optimale rijlijnen kan ook leiden tot conflicten met ander verkeer. Dat komt de doorstroming van openbaar niet ten goede.

De uitbuiging van de rijbaan vraagt om verplaatsing van de bushaltes, waarvoor ruimte is op het wegvak tussen Van Boetzelaerlaan en Molenweg, waar in het verleden ook een halte heeft gelegen. Dit zorgt voor een loopafstand van ca. 200 meter voor bewoners vanuit Woongroep Nieuw Weede, wat initieel de reden was om de halte op de huidige locatie te realiseren. Bij de beoogde nieuwe locatie verzetten bewoners zich tegen de verplaatsing.

De kosten zijn geraamd op €349.000,- (exc. BTW).

3.3 Variant 3: fietsstroken, verplaatsing bushaltes en inrit Schothorsterlaan

Variant 3 neemt een meer symetrische weginrichting als uitgangspunt. Er worden fietsstroken aangelegd vanaf de aansluiting Nieuw Weedepad tot en met de Molenweg. Hiervoor worden markeringslijnen in de huidige bestrating aangebracht (geen rood), waardoor het dorpse karakter van de weg blijft behouden.

Fietsers in noordelijke richting krijgen de mogelijkheid om met rugdekking op een veilige en comfortabele wijze de rijbaan op te rijden, op de dezelfde locatie als dat nu het geval is.

Voor fietsers in zuidelijke richting wordt de uitvoegstrook / overgang van rijbaan naar vrijliggend fietspad in zuidelijke richting verplaatst, ter hoogte van de huidige oversteek Nieuwe Weedepad. De plateudrempel en entree 30 zone wordt ook enkele meters in zuidelijke richting verplaatst en de oversteek voor fietsers komt te vervallen. Door de verplaatsing wordt het knelpunt met uitrijden voor Hamseweg 70A opgelost.

Fietsers in zuidelijke richting worden door de fietsstroken meer richting het westelijk fietspad en de oversteek bij de Elly Takmastraat geleid. Dit westelijk fietspad wordt aangewezen als éénrichtingspad in zuidelijke richting, in combinatie met aanpassingen op de zuidelijke Hamseweg (zie hoofdstuk 4). Desondanks is de verwachting dat het schuin oversteken tegen de richting in niet of nauwelijks zal afnemen. Wel wordt de hinder voor andere fietsers significant verminderd, door het invoegfietspad een breedte van 3,00 m te geven.

Om het aantal conflictpunten op het wegvak Nieuw Weedepad – Schothorsterlaan te verminderen worden de bushaltes verplaatst naar het wegvak Van Boetzelaerlaan – Molenweg. Daar heeft in het verleden ook een halte gelegen. Dit zorgt voor een loopafstand van ca. 200 meter voor bewoners vanuit Woongroep Nieuw Weede, wat initieel de reden was om de halte op de huidige locatie te realiseren. Bij de beoogde nieuwe locatie verzetten bewoners zich tegen de verplaatsing.

Door de fietsstroken krijgt de weg meer het karakter van een gebiedsontsluitingsweg 30 km/uur. Er ontstaat daarmee een lange overgangszone, waarin de weg langzaam wordt afgepeld van gebiedsontsluitingsweg 50 km/uur (fietspaden), gebiedsontsluitingsweg 30 km/uur (fietsstroken) naar erftoegangsweg 30 km/uur (gemengd).

De aansluiting Schothorsterlaan wordt aangepast naar een inritconstructie, gelijk aan de aansluiting Van Boetzelaerlaan. Direct ten noorden van de kruising wordt een plateudrempel aangebracht. Daarmee wordt meer eenduidigheid in voorrang en wegbeeld gecreëerd. Dit is niet strikt noodzakelijk, het is ook mogelijk om (net als in varianten 1 en 2) haaiantanden op de huidige aansluiting aan te brengen.

De kosten zijn geraamd op €288.000,- (excl. BTW). Aanbrengen van haaiantanden op de aansluiting Schothorsterlaan levert een besparing op van €40.000,-.

3.4 Vergelijking en afweging

De varianten hebben allemaal voor- en nadelen, welke zijn samengebracht in een beoordelingstabel. De plussen en minnen zijn ongewogen en vooral bedoeld om verschillen tussen de varianten per thema in beeld te brengen. Optellen geeft een scheef beeld.

	variant 1	variant 2	variant 3
Verkeersveiligheid			
Invoegen fietsers ri. Noord	+	+	+
Schuin oversteken fietsers ri. Zuid	+	+	0/+
Hinder halterende bussen voor fietsers	+	0	0
Balans tussen functie, gebruik en inrichting in overgangszone	+	+	++
Westelijk fietspad te smal voor 2 richtingen	+	+	+
Conflictpunt uitritten	-	+	0/+
Overige aspecten			
Beschikbare ruimte voetgangers	-	-	0
Bediening OV-reizigers	0	-	-
Impact groen	-	-	0
Kosten	€ 310.000	€ 349.000	€ 248.000 - € 288.000 *

** afhankelijk van keuze voor kruispuntoplossing Schothorsterlaan. Deze keuze is eigenlijk van toepassing op alle drie de varianten, dus voor de vergelijking tussen varianten moet rekening worden gehouden met een kostenopgave van € 248.000.*

Het grootste knelpunt bevindt zich aan de oostzijde van de weg, bij de beëindiging van het fietspad. In alle varianten wordt dit knelpunt opgelost, door de toepassing van rugdekking. Op de andere knelpunten en aspecten verschillen de varianten onderling.

Varianten 1 en 2 gaan het schuin oversteken meer tegen. Tegelijkertijd is de verwachting dat het in alle varianten in meer of mindere mate blijft bestaan. Variant 3 biedt door de verbreding van het invoegfietspad meer mogelijkheden om de hinder die dit gedrag veroorzaakt voor tegenliggers te verminderen.

Variant 1 introduceert een nieuw veiligheidsknelpunt rondom de uitritten aan de westzijde. Variant 2 en in mindere mate variant 3 dragen er juist aan bij dat de situatie voor een deel van de bewoners beter wordt.

Draagvlak

De verschillende voor- en nadelen maken dat er geen gezamenlijke voorkeur is onder de gesprekspartners. Veilig Verkeer Nederland ziet dat er niet één oplossing is die alle problemen oplost zonder nieuwe problemen te genereren en heeft daarom geen duidelijke voorkeur voor één van de varianten.

Vereniging Dorpsbelang Hoogland heeft een voorkeur voor varianten 1 of 2, vanuit de gedachte dat de oude situatie goed functioneerde en herstellen dus het beste is. De Fietzersbond hecht vooral belang aan rugdekking bij het invoegen. Zij heeft een voorkeur voor variant 3, omdat dat het beste passend is bij de inrichtingskenmerken die van toepassing zijn op 30 km/uur wegen.

Conclusie en advies

Motie 2025-013M roept het college op om “de meest veilige oplossing(en) uit het VVN rapport uit te voeren”. Als we kijken in welke variant de verkeersveiligheid per saldo het meest wordt verbeterd, dan is dat in variant 2. Dit ontwerp heeft echter wel een aantal nadelen, zoals de verergering van conflicten bij drie woningen, een hogere snelheid van autoverkeer, het vervallen van het voetpad aan de westzijde, het ruimtebeslag en de kosten.

Variante 3 levert een wegontwerp op dat beter past binnen de inrichtingskenmerken die bij 30 km/uur horen. Het verbetert de verkeersveiligheid op vrijwel alle aspecten. Het nadeel is dat deze variant het schuin oversteken minder dwingend tegengaat en vooral het negatieve effect ervan probeert te verzachten. Tegelijkertijd houdt deze variant meer rekening met de andere gemeentelijke ambities - zoals ruimte voor de voetganger en groen – en zijn er minder kosten mee gemoeid. Dat maakt dat variant 3 de voorkeur krijgt boven variant 2.

4. Doorkijk fietsstructuur zuidelijke Hamseweg

4.1 Knelpunten en samenhang

Op de Hamseweg ten zuiden van de aansluiting Nieuw Weedepad, tot aan de Maatweg, doen zich de volgende knelpunten voor:

- Tijdens de besprekingen met stakeholders werd de oversteek bij de Elly Takmastraat benoemd als bron van tijdsverlies en weerstand, met name voor de grote groepen (schoolgaande) fietsers richting Elly Takmastraat-Balladelaan. Dit kan bijdragen aan het huidige oversteekgedrag tegen de richting in t.h.v. Nieuw Weedepad.
- De fietspaden aan beide zijden van de weg zijn te smal voor fietsers in twee richtingen. Voornaamste knelpunten daarin zijn de oostelijke fietspaden van de parallelweg tot de Elly Takmastraat en Iskanderpad (ca. 1,90 m t.o.v. 3,60 m gewenst). En het westelijke fietspad over de gehele lengte tot aan de Maatweg (ca. 2,50 t.o.v. 3,60 m gewenst).

Er bestaat een duidelijke samenhang tussen de keuzes die fietsers maken op het wegvak ten noorden van de aansluiting Nieuw Weedepad en de hierboven beschreven knelpunten.

4.2 Voorgestelde maatregelen

Vanwege de samenhang met het noordelijke wegvak worden ook direct maatregelen op het zuidelijke wegvak voorgesteld. Deze maatregelen zijn onafhankelijk van de keuze voor één de varianten op het noordelijke wegvak.

Het is niet wenselijk gebleken om overstekende fietsers bij de Elly Takmastraat standaard groen te geven. Dat heeft namelijk als risico dat autoverkeer altijd rood licht ziet - ook als er geen overstekende fietsers zijn – en als gevolg daarvan het rode licht gaat negeren. Het voorstel gaat daarom uit van een herinrichting van de kruising met de Elly Takmastraat, in combinatie met het aanwijzen van éénrichtingsverkeer op een deel van de fietspaden.

Door de rijbaan richting oosten uit te buigen, ontstaat er opstelruimte ontstaat voor fietsers en een zichtlijn vóór de bomen langs. De ruime middenberm maakt veilig en comfortabel oversteken in twee etappes mogelijk. De busbaan Elly Takmastraat heeft geen functie meer, anders dan voor fietsers en een incidenteel nood-/hulpvoertuig en kan dus als fietspad worden ingericht (met toegang voor nood-/hulpdiensten). Het Winkelpad is in rechte lijn aangesloten op de fietsoversteek, waardoor het voor fietsers vanuit het Winkelpad richting zuiden ook logischer wordt om over te steken en via het

westelijk fietspad te rijden, in plaats van via het veel te smalle oostelijke fietspad. Datzelfde geldt voor fietsers die al op het oostelijke fietspad in zuidelijke richting rijden: de inrichting met eindigende rijstrook en verwijspijl richting Elly Takmastraat maakt het heel duidelijk dat men niet verder in zuidelijke richting behoort te fietsen. Dat is ook nodig om dit jarenlang ingesleten gedrag te kunnen veranderen.

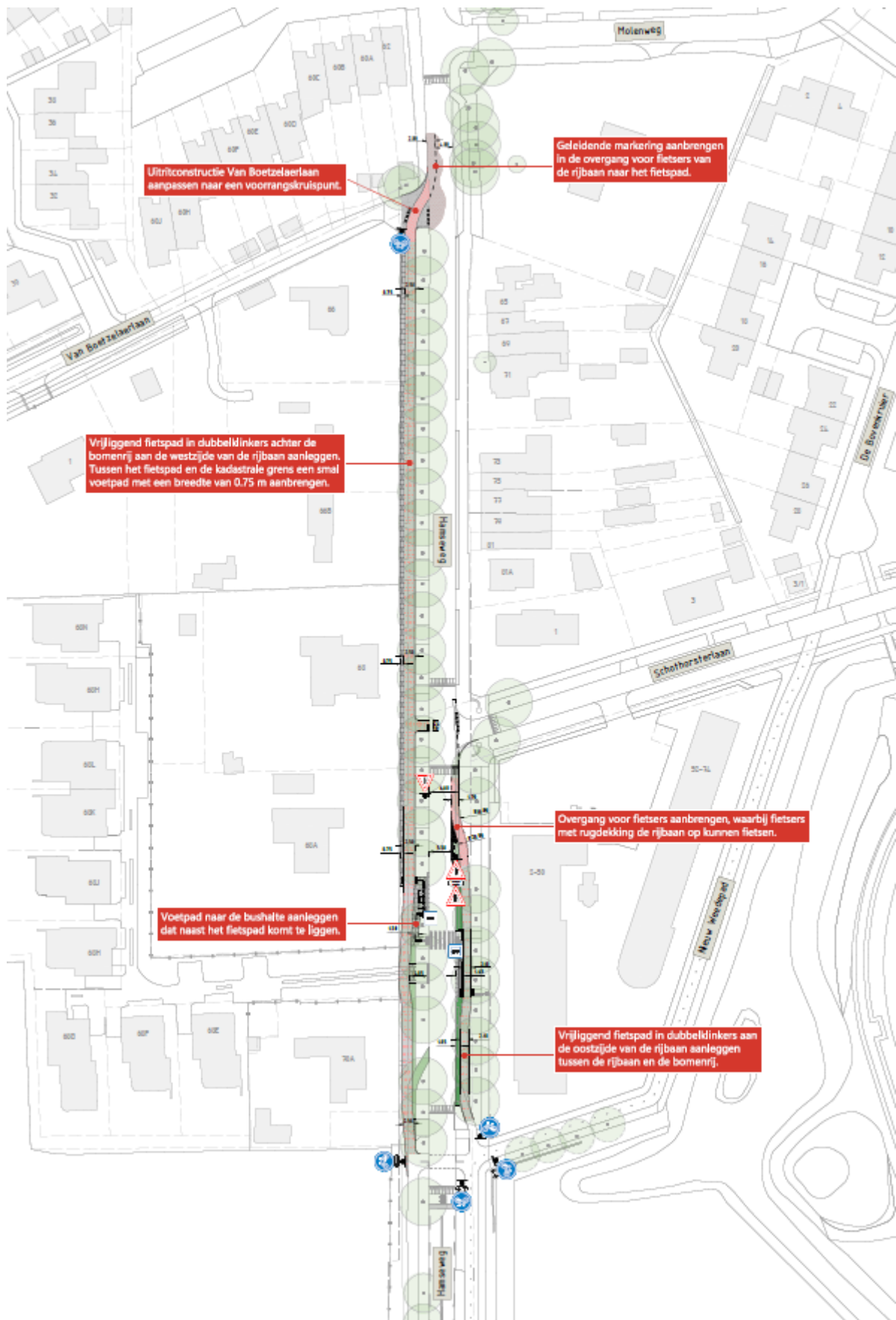
Het westelijke fietspad wordt over de gehele lengte éénrichting, inclusief de fietsoversteek bij de verkeerslichten Maatweg. Het oostelijk fietspad (ten zuiden van Elly Takmastraat) kan niet worden verbreed en wordt tot de parallelweg ook aangepast naar een éénrichtingspad. De doorsteek richting Iskanderpad kan ook niet worden verbreed, maar blijft voorlopig gehandhaafd als (te smal) twee richtingen fietspad. Hier rijden in de toekomst in principe alleen nog bewoners van de parallelweg in zuidelijke richting. Zij worden gedwongen tot een extra oversteek indien dit fietspad ook als éénrichtingspad wordt aangewezen. Gezien de beperkte omvang van de doelgroep kan de huidige situatie worden gehandhaafd, met dien verstande dat aanvullende maatregelen denkbaar zijn indien blijkt dat het onvoldoende functioneert.

Om de woningen aan de oost- en westzijde vanuit twee richtingen bereikbaar te houden, worden op een aantal plekken doorsteekjes aangelegd.

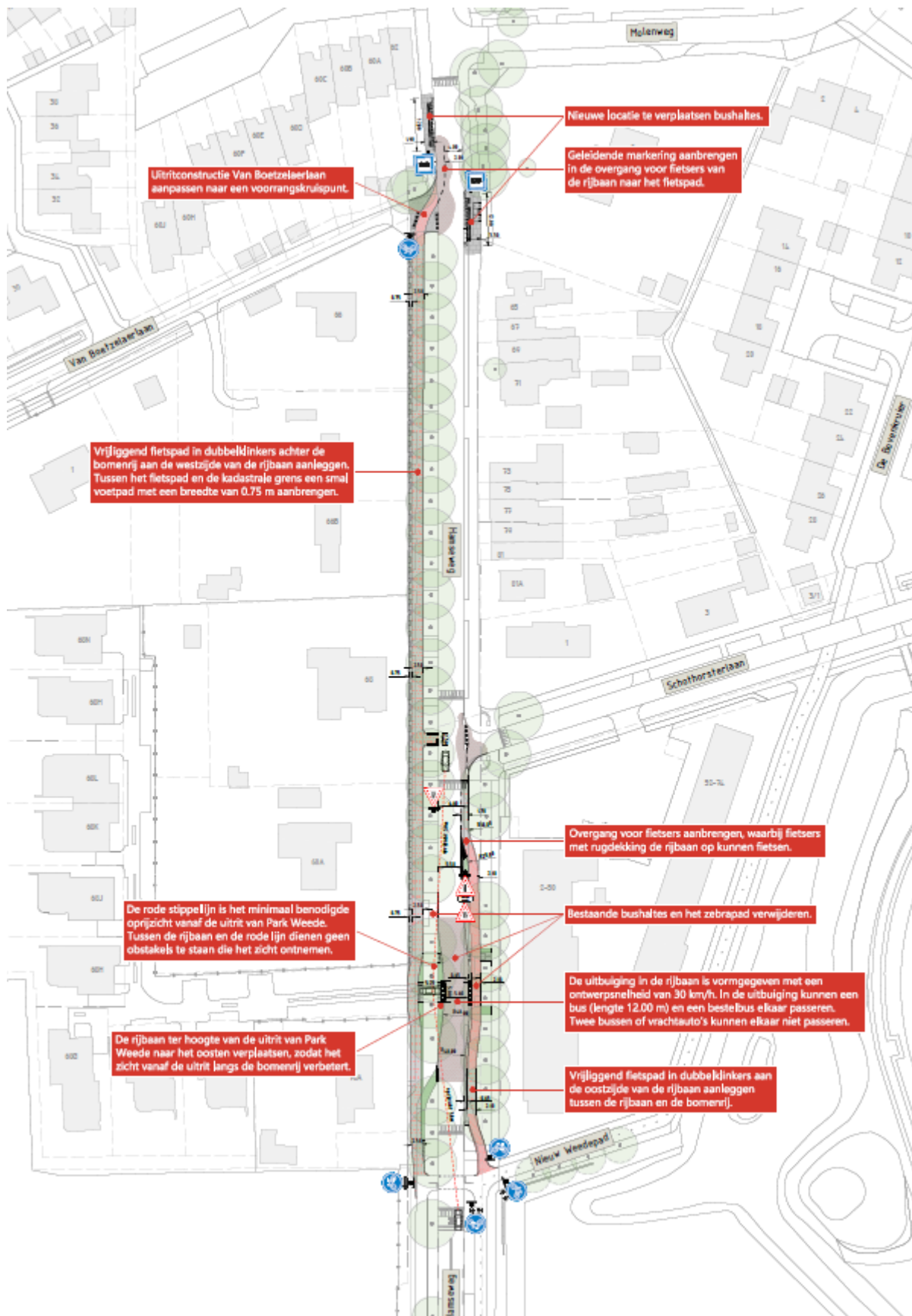
De kosten voor deze maatregelen zijn geraamd op €591.000,- (excl. BTW).

Bijlagen

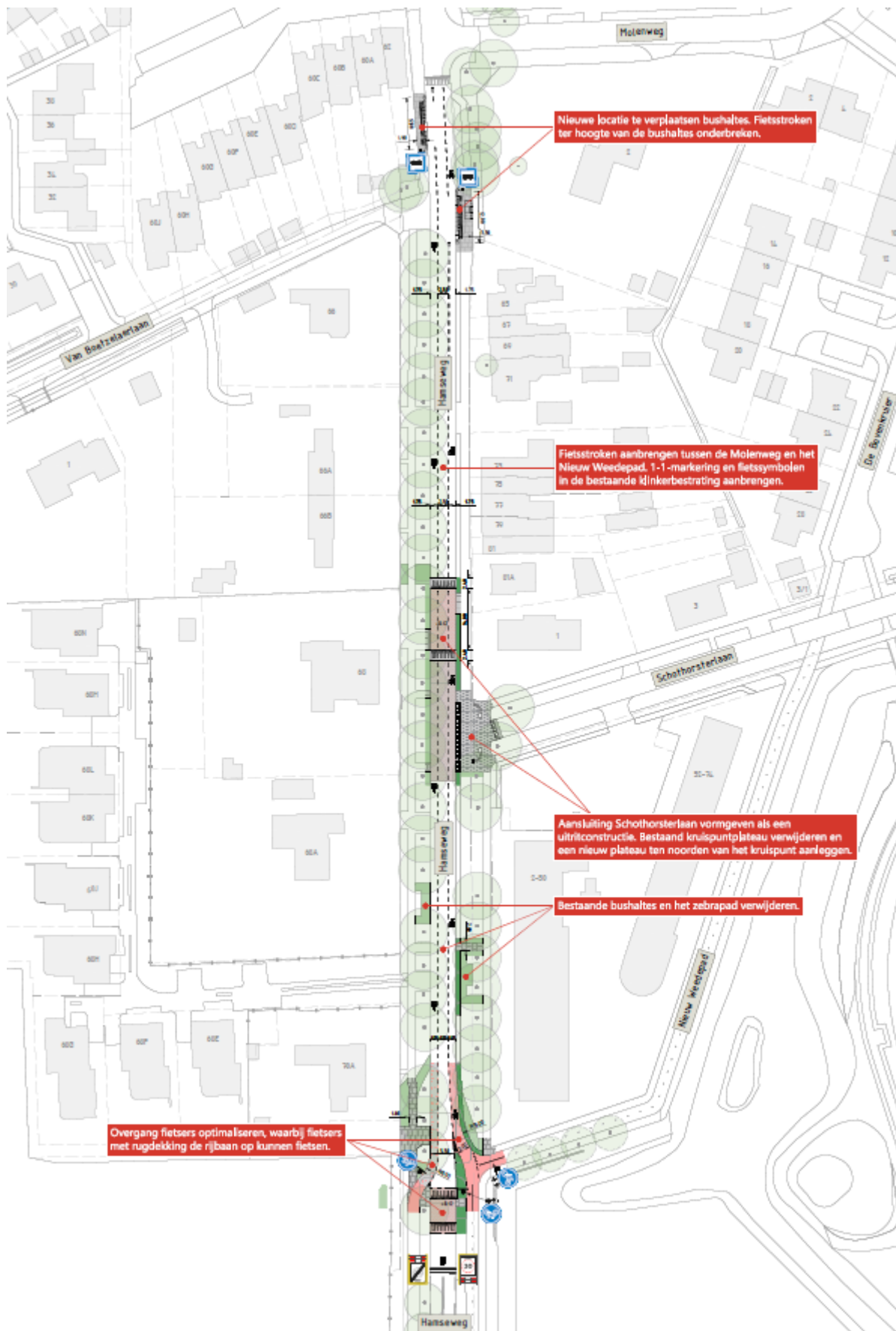
Ontwerp variant 1



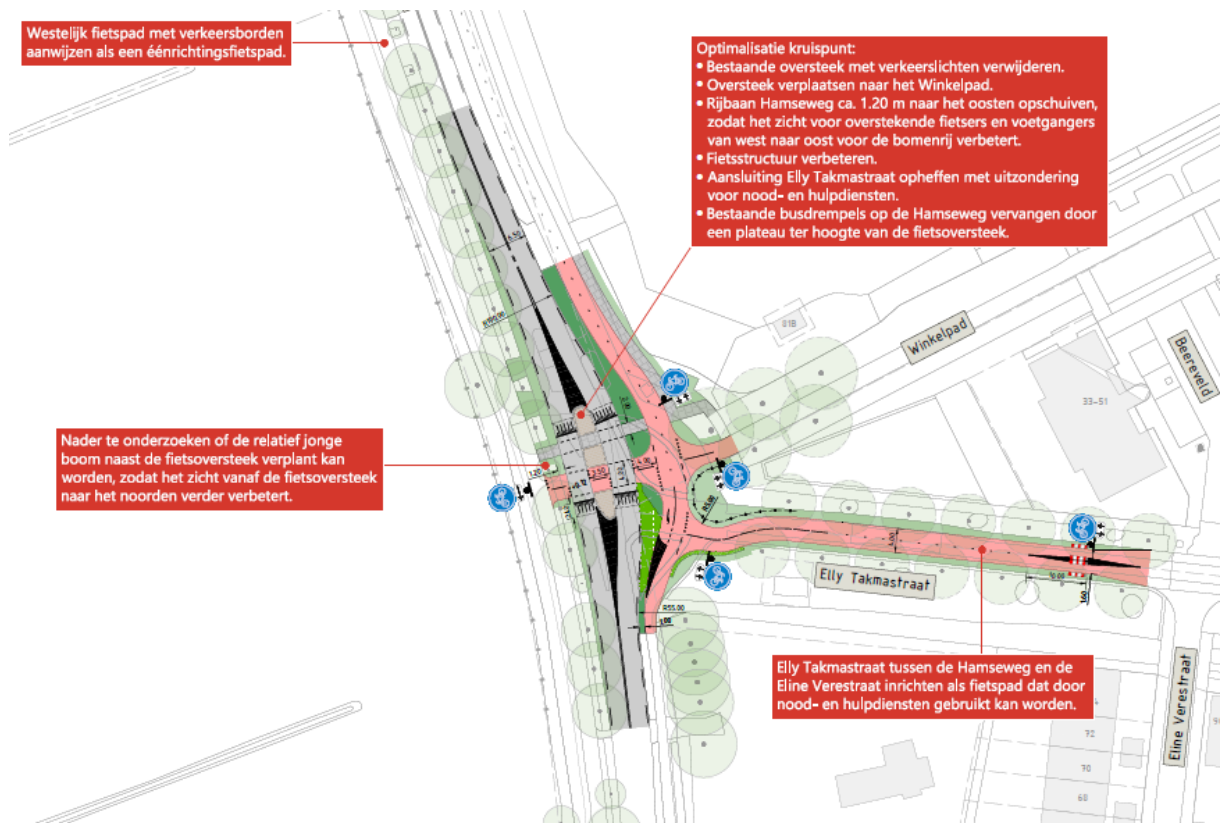
Ontwerp variant 2

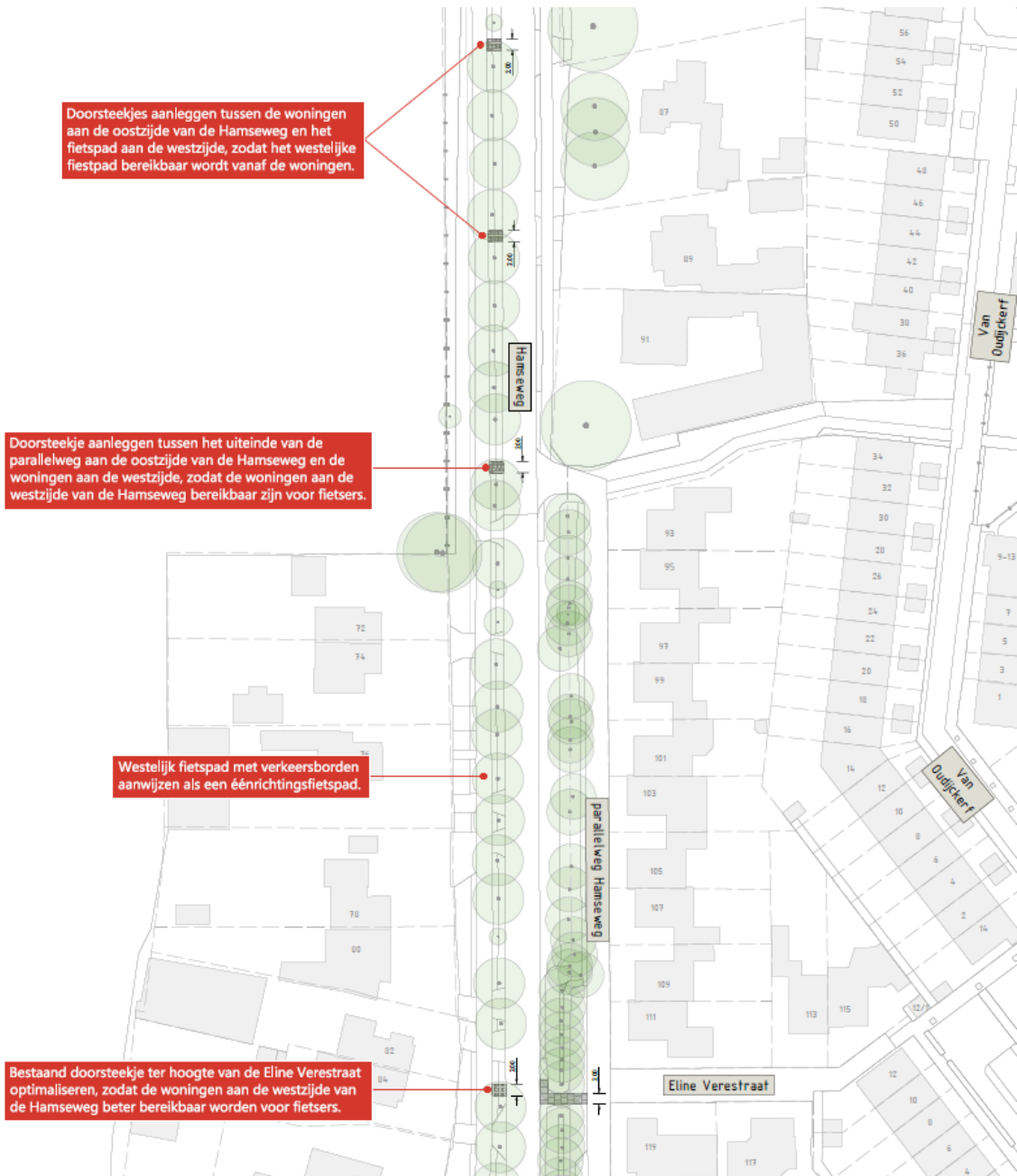


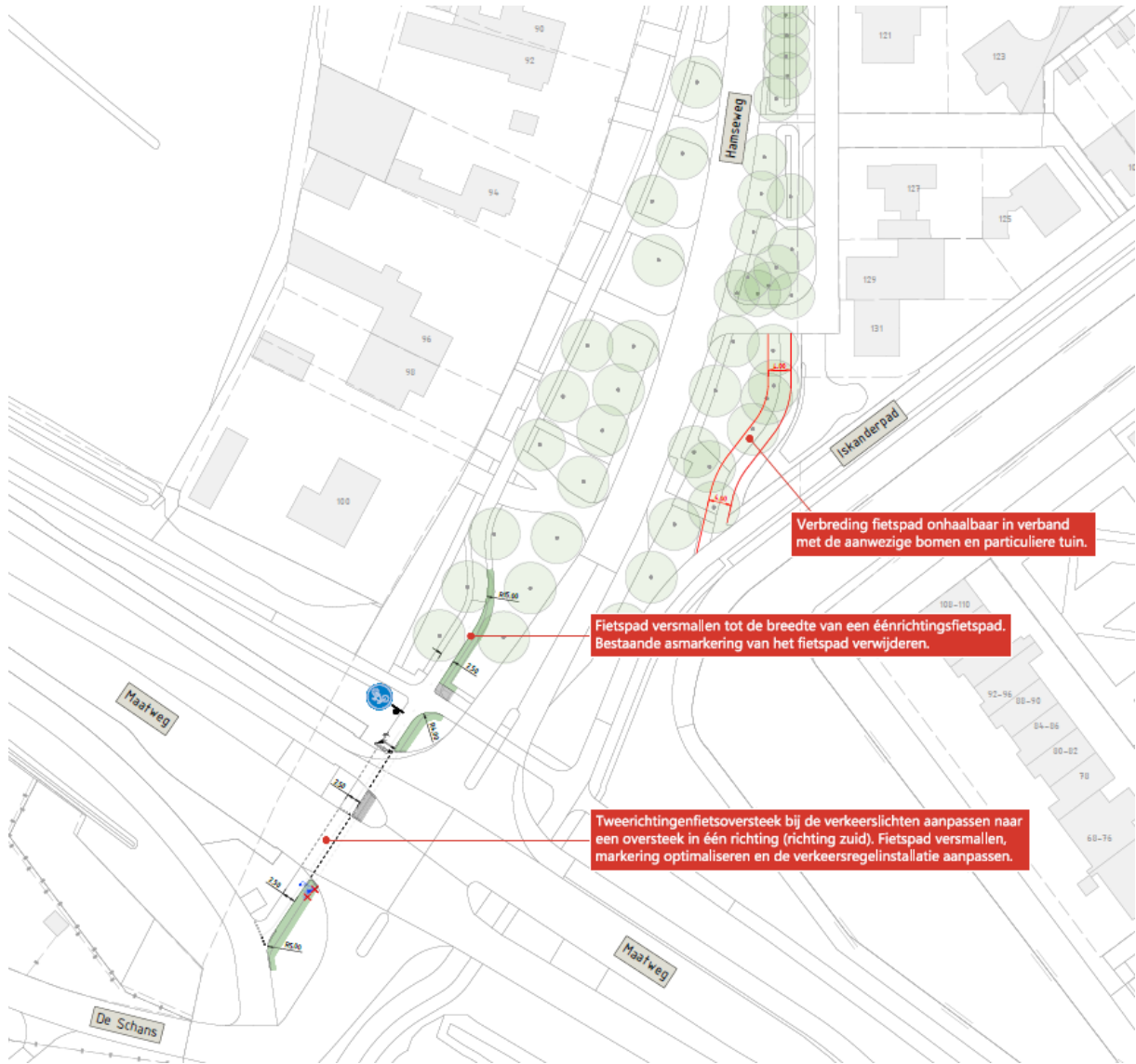
Ontwerp variant 3



Ontwerp zuidelijk deel Hamseweg







Notulen stakeholdersoverleg 29 oktober 2025

Datum: 29-10-2025

Tijd: 15:30 – 17:00 uur

Aanwezig

Tyas Bijlholt (wethouder Mobiliteit), Erik Groot Karsijn, Leon Veneberg (gemeente Amersfoort), Veilig Verkeer Nederland (VVN), Vereniging Dorpsbelang Hoogland (VDH), Fietsersbond, initiatiefnemer, betrokkene, vertegenwoordiger bewoners Park Weede, bewoner Hamseweg westzijde.

1. Welkom

Wethouder Bijlholt heet de aanwezigen welkom, initieert een voorstelronde en blikt kort terug op de commissievergadering 30 september. De opzet van de bijeenkomst van vandaag is dat er twee varianten op tafel komen en dat we daarna per aanwezige reageren en discussie voeren.

2. Variant 1: vrijliggende fietspaden

Erik Groot Karsijn geeft een korte toelichting. Westelijk fietspad zat oorspronkelijk in de plannen, maar is heroverwogen na gesprek met bewoners westzijde Hamseweg omdat het tot nieuwe onvoorzien risico's leidt. De inritten van de aanliggende woningen zijn vanwege het opstellen voor het oprijden van de Hamseweg een risico voor fietsers. Het is vanwege de beperkte ruimte niet mogelijk om het fietspad uit te buigen t.h.v. de inritten. Automobilisten moeten zich dan bovendien zover mogelijk richting de weg opstellen en staan dan tussen de bomen die het zicht op de weg ontnemen.

Betrokkene: Zoals in commissie 30-09 al uitgelegd is ook het fietspad aan de oostzijde een slecht idee. Fietsstroom vanuit Amersfoort (Maatweg en Nieuw Weedepad) komt samen op smal fietspad. Dit fietspad gaat achter de bushalte langs. Dit geeft een nieuw risico voor uitstappende buspassagiers. Wel eens met toevoegen rugdekking. Na het invoegen van fietsers op de rijbaan is eenduidigheid wel essentieel. Schothorsterlaan dus geen uitzonderingspositie met voorrang. Oversteek bij Nieuw Weedepad moet sowieso dicht. Bij het scheiden van verkeersstromen gaan automobilisten harder rijden, wat risico geeft. En fietsers zullen alsnog bij een uitrit de weg opgaan om schuin over te steken.

Vertegenwoordiger bewoners Park Weede: Er wordt gesproken over variant 1 als voorkeursvariant volgens het VVN rapport maar dit is niet zo. Vraag aan **wethouder Bijlholt** of het mogelijk is om bomen aan de westzijde te kappen ten gunste van het zicht op de Hamseweg bij uitrijden percelen, de wethouder knikt nee. Daarmee concludeert **Vertegenwoordiger bewoners Park Weede** dat het fietspad aan de westzijde ruimtelijk niet op veilige wijze is in te passen.

VVN: Deze variant is niet per se als voorkeursoplossing benoemd, maar als één van de mogelijkheden. Deze elementen zijn tot stand gekomen na een aantal keer schouwen. Dit geeft natuurlijk geen volledig beeld dus zitten mitsen en maren aan. Vraag **Erik:** welk doel dient het vrijliggend fietspad westzijde in het VVN advies? Antwoord **VVN:** vrijliggende fietspaden zijn als suggestie aangebracht omdat dit de oude situatie was. Niet terug kunnen vinden of dit slecht functioneerde. **Erik:** In de oude situatie zaten minder uitritten. **Initiatiefnemer:** Juist meer.

Correctie door anderen: in huidige situatie zelfde aantal uitritten maar meer verkeersbewegingen (Park Weede i.p.v. school). Vervolg antwoord **VVN:** Eenduidigheid in profiel wenselijk. Fietsers ver van te voren naar fietspad leiden, ter voorkoming dat fietsers schuin oversteken. West- en oostoplossing niet te scheiden. Conclusie **Erik:** VVN wil vrijliggend fietspad dus niet om fietsers van auto's te scheiden maar om schuin oversteken te voorkomen. Vervolg antwoord **VVN:** Het verleggen van de fietsaansluiting richting Hoogland moet samen gaan met het verplaatsen van de bushalte aan de oostzijde. Dit niet doen brengt extra risico mee t.o.v. invoegen achter de bushalte. Het idee voor vrijliggende fietspaden is ontstaan door de schuinoverstekende fietsers. Om dit te voorkomen moet het fietspad 100-150m voor de oversteek beginnen. Als dit niet kan moet er een andere oplossing worden gezocht, bijvoorbeeld fietsstroken. Niet eens met opmerkingen over Schothorsterlaan uit de voorrang te halen. Het functioneert nu in de praktijk al als een voorrangskruispunt. In netwerk ondergeschikt aan Hamseweg. T.b.v. duidelijkheid vormgeven als uitrit. Vooral doel om rust op wegvak te bereiken vanwege overgang buiten naar binnen bebouwde kom: Bushaltes verplaatsen, Haaientanden fietsaansluiting weg, vrijliggende fietspaden.

Bewoner Hamseweg westzijde: Volgens de gemeente is eenduidigheid in weginrichting belangrijk. Op de rest van de Hamseweg zijn geen vrijliggende fietspaden aanwezig. Waarom hier dan wel?

VDH: Verkeerscommissie veel meningen ontvangen over deze variant. VDH wil toch bij het VVN advies blijven en de meest veilige optie uitvoeren. Opritte westzijde zijn niet ideaal bij een vrijliggend fietspad. Echter gebeurt dit ook op andere locaties in de stad. Het aantal conflicten wordt niet minder maar wel een scheiding tussen fietsers en auto's. Bij Schothorsterlaan in de voorrang moet de fietsstrook doorgetrokken worden tot na het kruispunt ter attentie fietsers. Vraag **Erik:** hoe weegt VDH het conflict met de uitritten? Antwoord **VDH:** opstellen op fietspad is vervelend maar het is meer een gevoelsmatig risico. Het daadwerkelijke risico op aanrijdingen is heel klein. Als fietser zie je de automobilist staan dus houden zij in of de automobilist moet een stukje achteruit. Opmerking **Vertegenwoordiger bewoners Park Weede:** niet eens met opvatting over gevoelsmatig risico. De situatie in het verleden is niet te vergelijken met de huidige situatie (hogere intensiteiten).

Initiatiefnemer: Variant 1 (vrijliggende fietspaden) door mij aangedragen om oude situatie terug te brengen. Fietspad aan de oostzijde moet wel achter de bomen komen (tussen bomen en appartementen). **Erik:** kan niet, onvoldoende ruimte. **Initiatiefnemer:** dan fietspad versmallen. Bushalte niet verplaatsen want risico op conflict met verkeer vanaf Molenweg en dus verplaatsing van probleem. Tekening met slinger om bushalte heen reeds gestuurd naar gemeente. Dat is het veiligst. Uitgangspunt is om fietsers zoveel mogelijk bij autoverkeer weg te houden. Dit was altijd zo tot de herinrichting. **Initiatiefnemer** vraagt zich af wat de Hamseweg nu precies is, ETW of GOW. Indien GOW: waar mogelijk vrijliggende fietspaden anders

fietsstroken. Mogelijk door heggen na Schothorsterlaan te verwijderen. Na de Van Boetzelaerlaan de fietsers rustig laten aansluiten op de Hamseweg. Bij gebrek aan een middengeleider wordt er overdreven rechts gereden. **Erik:** wat is daar het probleem van? Interactie tussen verkeersstromen draagt bij aan een lagere snelheid. **Initiatiefnemer:** Niet iedereen vermindert zijn snelheid. Dit moet dan worden afgedwongen met drempels en rugdekking (versmalling). Fietsers kunnen niet als snelheidsremmers worden gebruikt. **Bewoner Hamseweg westzijde** is het daar als fietser niet mee eens, het is nu niet onveilig dat fietsers op de rijbaan fietsen. Automobilisten halen fietsers niet op onveilige wijze in.

3. Variant 2: bushaltes verplaatsen, fietsstroken aanbrengen en in-/uitvoegen met rugdekking ten zuiden van 70A i.c.m. wegversmalling.

Erik geeft een korte toelichting op de variant, die is samengesteld vanuit diverse gesprekken en behandeling in de commissievergadering. Daarom ook nog niet in een ontwerp-tekening uitgewerkt.

VVN: Goede oplossing. Vraag: fietsers op westelijke fietspad in zuidelijke richting, waar steken zij over? **Betrokkene:** zij zouden een lus moeten maken via oversteek bij Elly Takmastraat. **VVN:** Versmalling aanvullen met extra snelheidsremmer. Extra drempel voor plateau (BUBEKO). **Erik:** oversteek bij VRI Elly Takmastraat opwaarderen met snelheidsremmende maatregel te overwegen. **VVN:** Geen bezwaar tegen fietsstroken op deze ETW30. Hamseweg is geen GOW30 (te smal en te lage intensiteiten) wel een ontsluitende functie. Fietsstroken maken de overgang logisch en natuurlijk. Vrijliggende fietspaden > fietsstroken tot Schothorsterlaan > daarna verkeersstromen mengen. Kruispunt met Schothorsterlaan vormgeven als uitrit.

Betrokkene: Deze variant maakt duidelijk wat de plek van fietsers en automobilisten is op de weg. Voordeel is dat automobilisten komend vanaf de Maatweg, vanaf hier ook fietsers op de Hamseweg verwachten vanwege fietsstroken. Met het verplaatsen van de bushaltes ontstaat meer rust. Op dit wegvak gebeurt veel tegelijk, weggebruikers hebben tijd nodig om te wennen aan samenvoeging verkeer.

Vertegenwoordiger bewoners Park Weede: positief, geen aanvullingen op voorgaande sprekers.

Bewoner Hamseweg westzijde: positief, geen aanvullingen op voorgaande sprekers.

Fietsersbond: hoe wordt het schuin oversteken in deze variant voorkomen? **Erik:** deze variant biedt daarvoor geen oplossing, dat zal dus waarschijnlijk blijven gebeuren. Het negatieve effect kan mogelijk worden verminderd door de invoeger richting Hoogland te verbreden. Dit biedt meer ruimte bij een fietser in tegengestelde richting. **Fietsersbond:** VRI Elly Takmastraat ten gunste van fietsers afstellen om weerstand te verminderen.

VDH: Versmalling helpt bij herkenbaarheid dorpsingang, dat is positief. Voorrang bij versmalling moet wel goed worden geregeld, want risico bestaat dat automobilist op fietsstrook gaat wachten. **Erik:** voorrang voor verkeer in zuidelijke richting kan dat voorkomen. **VDH:** Met toevoeging van fietsstroken krijgt Hamseweg een GOW30 uitstraling. In dat geval dienen de

aansluitingen voorrang te verlenen op de Hamseweg, geen gelijkwaardige kruispunten meer op dit wegvak.

Initiatiefnemer: Opmerking richting Fietsersbond: jullie schrijven dat vrijliggende fietspaden de veiligste optie zijn. **Fietsersbond:** dat klopt niet. Fietsersbond wil zoveel mogelijk aan CROW-richtlijnen vasthouden. Bij 50 km/u voorkeur voor vrijliggende fietspaden vanwege snelheidsverschil. Bij 30 km/u geen vrijliggende fietspaden. De weginrichting maakt automobilisten hier al voldoende duidelijk dat fietsers verwacht kunnen worden.

Initiatiefnemer: Verkeersstromen mengen niet wenselijk. Goede oplossing, maar eenduidigheid nodig. Schothorsterlaan als uitrit vormgeven, dat principe doorvoeren op de hele Hamseweg.

Erik: Op de wegdelen met fietsstroken voorrangskruispunten maken. Na de Molenweg weer gelijkwaardig. Gaat dan feitelijk alleen om de Schothorsterlaan, aangezien Van Boetzelaerlaan al uitrit is. **Initiatiefnemer:** Langs de fietsstroken de trottoirbanden vergevingsgezind maken, in dat geval voorstander van variant 2. Dit biedt fietsers een uitwijk-/vluchtmogelijkheid bij gevaarlijke situaties. Bij oversteek Elly Takmastraat VRI standaard op groen voor fietsers. Combineren met plateau. Voorkeur om al voor de Elly Takmastraat 30 km/u in te voeren. **Wethouder:** Invoering 30 km/u vanaf de Maatweg is nog in onderzoek.

4. Samenvatting en vervolg

Wethouder: horende de reacties lijkt er breed draagvlak voor variant 2, die gaan we verder uitwerken. Er wordt instemmend gereageerd op het voorstel om die op korte termijn nog een keer 'live' met elkaar te bespreken. Het streven is om voor het einde van dit jaar tot een besluit te komen. Uitvoering volgt daarna.

Notulen stakeholdersoverleg 1 december 2026

Datum: 01-12-2025

Tijd: 16:00 – 17:00 uur

Aanwezig

Tyas Bijlholt (gemeente Amersfoort), Veilig Verkeer Nederland (VVN), Vereniging Dorpsbelang Hoogland (VDH), bewoner Hamseweg westzijde, betrokkene, initiatiefnemer, Fietsersbond, vertegenwoordiger bewoners Park Weede, Erik Groot Karsijn (gemeente Amersfoort), Leon Veneberg (gemeente Amersfoort)

1. Welkom

Wethouder Bijlholt heet de aanwezigen welkom en blikst kort terug op de vergadering van 29 oktober j.l. Hiervan is een verslag gemaakt en rondgestuurd naar de genodigden, op dit verslag zijn geen opmerkingen binnengekomen. Hierin is aangegeven dat de gemeente uiteindelijk een keuze zal maken voor een van de varianten, dit wordt teruggekoppeld aan de aanwezigen. Variant 2 is verder uitgewerkt en wordt vandaag besproken.

2. Toelichting variant 2

Erik Groot Karsijn geeft een toelichting op het uitgewerkte ontwerp van variant 2. De bushaltes worden verplaatst richting de Molenweg. De fietsstroken lopen door tot de Van Boetzelaerlaan, dit is zo uitgewerkt omdat bussen niet mogen halteren op fietsstroken. De fietsstroken zijn 1,75m breed met een rijbaanbreedte van 2,5m.

De Schothorsterlaan is in dit ontwerp vormgegeven als uitritconstructie. Het bestaande kruispuntplateau wordt hiervoor vervangen door een plateau ten noorden van het kruispunt.

Zoals eerder genoemd worden de bushaltes verplaatst. Omdat dit tot een vermindering van het aantal oversteekbewegingen leidt is het zebepad in dit ontwerp opgeheven. Voor de geloofwaardigheid van een zebepad is er een bepaalde mate van oversteekbewegingen nodig. Als dit er niet is zorgt een zebepad juist voor schijnveiligheid. **VVN** is het hier mee eens.

Deze variant gaat uit van fietsers met rugdekking de rijbaan op te leiden. De weg buigt iets uit t.o.v. de huidige situatie voor een geleidelijke invoeging. De fietsoversteek bij het Nieuw Weedepad komt te vervallen. Deze wordt vervangen door een voetgangersdoorsteek.

Een wegversmalling op dit punt heeft ook op tafel gelegen maar bij nader inzien lijkt dit geen verstandige optie. Er bestaat een risico dat automobilisten nog even versnellen of te snel opzij gaan om hun tegenligger niet in de weg zitten.

VDH benoemt dat het tegen de richting in fietsen op de invoeger hiermee een risico blijft. **Erik Groot Karsijn** licht toe dat daarom extra breedte is toegevoegd om de nadelige gevolgen op te vangen. **Initiatiefnemer** is van mening dat dit ongewenst gedrag faciliteert. **VDH** noemt dat het instellen van eenrichtingsverkeer op het oostelijke fietspad dit probleem oplost.

Ook de oversteek bij de Elly Takmastraat is meegenomen in het ontwerp. Er is een afweging gemaakt tussen een gefaseerde oversteek en een oversteek met een verkeerslicht. Het voordeel van een verkeerslicht is dat fietsers beter zicht hebben langs de bomen op het verkeer op de Hamseweg. Wel bestaat hier het risico op roodlichtnegatie. Met het uitbuigen van de weg ontstaat er vrij zicht voor overstekende fietsers. Verder komt de oversteek op deze manier logischer in het fietsnetwerk te liggen. Een gefaseerde oversteek lijkt dus de meest veilige optie.

Wel moet er rekening worden gehouden met fasering van de uitvoering. Het noordelijke deel van de Hamseweg heeft nu prioriteit.

3. Reacties aanwezigen

Fietsersbond is positief over variant 2 zoals gepresenteerd. Vooral de oversteek bij de Elly Takmastraat wordt positief ontvangen. Wel geven zij aan om juist de oversteek bij de Maatweg in tweerichtingen te behouden. **Erik Groot Karsijn** vraagt waarom? De fietspaden zijn in beide richtingen even breed dus geen noodzaak om alsnog te kruisen.

VVN geeft aan geen duidelijke voorkeur te hebben voor variant 1 of 2, wel hebben beide varianten mitsen en maren. Het schuinoversteken blijft gebeuren in variant 2. **VVN** vraagt de gemeente om deze reden ook om de vrijliggende fietspaden nog steeds mee te nemen in de uiteindelijke afweging. Om het schuinoversteken te voorkomen moeten fietsers 100-150m voor de overgang al van de weg worden geleid. De wegvakken voor en na de oversteek met de Elly Takmastraat hebben volgens **VVN** het profiel dat past bij een GOW50 buiten de bebouwde kom.

VDH: op dit moment heeft variant 1 de voorkeur. Variant 2 in de huidige vorm (zonder wegversmalling) is wel beter dan wat er eerder is gepresenteerd. Toch blijven de vrijliggende fietspaden volgens Vereniging Dorpsbelangen Hoogland de veiligste oplossing. De aangelegen inritten aan de westzijde zijn volgens **VDH** geen onoverkomelijk probleem. Variant 2 (zonder wegversmalling) moet nog wel in de verkeerscommissie van de vereniging worden besproken. Er lijken nog wel een aantal pijnpunten in te zitten. Variant 1 biedt hier een sluitende oplossing in. **VDH** vraagt de gemeente om beide varianten eerlijk en transparant tegen elkaar af te wegen.

Initiatiefnemer blijft bij variant 1 (vrijliggende fietspaden). Volgens **initiatiefnemer** gaan fietsers nu al vanaf de Van Boetzelaerlaan het trottoir op om het autoverkeer te mijden. Om het zicht vanuit de uitritten te verbeteren kan de Hamseweg ten hoogte van Park Nieuw Weede worden uitgebogen. Dit heeft ook meteen remmende werking. De overige aanwonenden kunnen dan eerst met de auto over het fietspad om bij de uitbuiging de weg op te draaien. Verder moet de oversteek bij de Maatweg nu ook genoeg ruimte bieden aan de oostzijde. **Erik Groot Karsijn** geeft aan dat dit er nu ook is omdat het fietspad eenrichting wordt.

Betrokkene is positief over variant 2, wel vraagt hij om ruimte voor discussie over het zebrapad en de fietsstroken bij de bushaltes. Verder vraagt hij of de fietsoversteek ook tegenover de Elly

Takmastraat kan worden aangelegd in plaats van het Winkelpad. **Erik Groot Karsijn** geeft aan dat dit kan worden verkend.

Vertegenwoordiger bewoners Park Weede geeft aan dat hij had verwacht dat er vandaag een besluit zou worden genomen over variant 2. Verder vraagt hij of het mogelijk is om een voetpad naast het fietspad aan de westzijde toe te voegen. **Vertegenwoordiger bewoners Park Weede** geeft aan geen bezwaar te hebben tegen de suggestie van **initiatiefnemer** om de weg t.h.v. de uitrit uit te buigen.

Bewoner Hamseweg westzijde noemt variant 2 een goede oplossing. Fietsers en auto's gaan volgens haar prima samen op de Hamseweg. Wel geeft zij aan dat de 3 meter breedte van de invoeger het aantrekkelijk maakt om schuin over te steken. Als suggestie geeft zij mee om de rugdekking te verlengen om de afstand met tegenliggers langer te maken. Ook vraagt zij om de voetgangersoversteek op de locatie van de huidige fietsoversteek toch dicht te maken om oversteken te voorkomen.