

Gemeentelijk Verkeers- en Vervoerplan

- Beleidskaders hogere overheden (Deel A) -

Gemeente Nijkerk

Projectomschrijving	Gemeentelijk Verkeers- en Vervoerplan Gemeente Nijkerk
Onderdeel	Deel A (Beleidskaders hogere overheden)
Datum	21 april 2011
Status	Definitief
Datum vastgesteld door de raad	26 mei 2011
Datum gepubliceerd	

INHOUDSOPGAVE

1	Inleiding	3		
1.1	Een nieuw gemeentelijk verkeers- en vervoerplan	3	4.3.4 Bijzondere opgaven	14
1.2	Leeswijzer	3	4.3.5 Opgaven verkeer en vervoer	15
2	Beleidskaders	4		
2.1	Planwet Verkeer en Vervoer	4		
2.2	Landelijk beleid Nota Mobiliteit, Nota Ruimte	4		
2.3	Provinciaal beleid	6		
2.3.1	Provincie Gelderland	6		
2.3.2	Provincie Utrecht	7		
2.3.3	Provincie Flevoland	8		
3	Regionale samenwerkingsverbanden	9		
3.1	VERDER	9		
3.2	Regio De Vallei/ Food Valley	10		
3.3	Regio Amersfoort	11		
3.4	Beleid omliggende gemeenten	11		
4	Hoofdpijnen ontwikkelingen Nijkerk	12		
4.1	Inleiding	12		
4.2	Ruimtelijke ontwikkelingen	12		
4.2.1	Schaalsprong Almere	12		
4.2.2	Uitbreiding Amersfoort	12		
4.3	Structuurvisie	13		
4.3.1	Doelstelling	13		
4.3.2	Toekomstvisie Nijkerk	13		
4.3.3	Strategische keuzes	14		

1 INLEIDING

1.1 Een nieuw gemeentelijk verkeers- en vervoerplan

De gemeente Nijkerk zet al jaren in op een goede en evenwichtige mobiliteit voor haar inwoners en haar bedrijvigheid. Deze inzet kent een formele basis in het gemeentelijke verkeers- en vervoersplan (GVVP). Het vorige beleidsplan stamt uit 2005 en heeft het einde van haar looptijd bereikt. Tijd voor een actueel GVVP.



In dit vernieuwde plan geeft de gemeente de kaders aan van haar mobiliteitsbeleid. Met andere woorden: wat streeft de gemeente de komende tijd wel na en wat niet. Het plan is een zogenaamd plan op hoofdlijnen. Het geeft de visie aan waar het verkeersbeleid de komende 10 jaar naar toe werkt.

De visie wordt vertaald in een globaal uitvoeringsprogramma. Hierin staan de studies en projecten die de komende tijd nodig zijn om de visie te bereiken. Het uitvoeringsprogramma kent net als het beleidsdeel een mate van abstractie. Nog niet alles is bekend en er zullen aanvullende gegevens nodig zijn.

1.2 Leeswijzer

Het Gemeentelijk Verkeers- en Vervoerplan van Nijkerk bestaat zoals gezegd uit drie delen. Dit deel A beschrijft de vigerende beleidskaders die vanuit hogere overheden, zoals Rijk en provincie(s) aan het GVVP worden meegegeven. Daarnaast worden hierin de hoofdlijnen van de (ruimtelijke) ontwikkelingen in en rondom Nijkerk behandeld, omdat deze ontwikkelingen in meer of mindere mate van invloed zijn op de verkeers- en vervoerstromen in en rondom Nijkerk.

Deel B is het eigenlijke verkeers- en vervoerplan, waarin per modaliteit de ambitie van de gemeente Nijkerk wordt beschreven en de hoofdlijnen van het beleid worden behandeld.

Deel C betreft het uitvoeringsplan. In dit deel worden de concrete uitvoeringsprojecten voor de komende zeven jaar beschreven.

In dit deel wordt in hoofdstuk 2 ingegaan op de landelijke en provinciale beleidskaders. Hoofdstuk 3 behandelt de regionale samenwerkingsverbanden waarbinnen de gemeente Nijkerk actief is. In hoofdstuk 4 wordt verder ingezoomd op de hoofdlijnen van de ontwikkelingen in en rondom Nijkerk, zoals de Structuurvisie en omliggende ruimtelijke ontwikkelingen.

2 BELEIDSKADERS

2.1 Planwet Verkeer en Vervoer

In de Planwet verkeer en vervoer zijn de rechten en plichten aangegeven die overheden hebben betreffende het beleidsterrein verkeer en vervoer. Het Rijk en de provincie hebben een planplicht wat inhoudt dat een samenhangend en inzichtelijk verkeersbeleid is geformuleerd in een concreet plan. Met de nota Mobiliteit en het Provinciaal Verkeers- en VervoersPlan (PVVP-2) Gelderland wordt door respectievelijk het Rijk en de provincie Gelderland invulling gegeven aan deze plicht.

2.2 Landelijk beleid Nota Mobiliteit, Nota Ruimte

De Nota Mobiliteit is het Nationale Verkeer- en VervoersPlan, dat doelen en kaders voor het verkeer- en vervoerbeleid voor de middellange termijn (tot 2010) en lange termijn (tot 2020) beschrijft. De geldigheidsduur van de Nota Mobiliteit is 15 jaar.



De Nota Mobiliteit bevat een aantal algemene opdrachten uit de Planologische Kernbeslissing (kortweg: PKB) met betrekking tot het verwerken van het rijksbeleid in gemeentelijk beleid.

De algemene opdrachten voor het gemeentelijk beleid zijn de volgende:

- Gemeenten geven aan welke bijdragen zij leveren aan de nationale doelen voor 2010 en 2020, op het gebied van bijvoorbeeld de verkeersveiligheid en het langzaam verkeer.
- Gemeenten beschrijven hoe de verschillende netwerken en modaliteiten optimaal worden verknoopt en benut.
- In relatie tot de doelstelling van de rijksoverheid met betrekking tot het inzetten op een integrale aanpak, nemen gemeenten concrete doelen op voor de bereikbaarheid, betrouwbaarheid, reistijd en nemen maatregelen om de bereikbaarheid te waarborgen.

Autobereikbaarheid

Voor het onderliggend wegennet zijn in de Nota Mobiliteit geen kwantitatieve doelstellingen ter verbetering van de betrouwbaarheid en reistijd van autoverplaatsingen. Er wordt sterk ingezet op gebiedsgerichte aanpakken, die zijn uitgewerkt in gezamenlijke netwerkanalyses.

Leefkwaliteit

Voor wat betreft de leefkwaliteit wordt verwezen naar de Europese regelgeving waaraan alle overheden zich moeten houden. Voor geluid is dat de vernieuwde nationale Wet geluidhinder. Wat betreft de luchtkwaliteit is de regelgeving gebaseerd op recente Europese richtlijnen. Voor besluiten die lokaal te beïnvloeden zijn, zijn gemeenten verantwoordelijk voor het realiseren van de Europese NO₂ -grenswaarden voor de lokale luchtkwaliteit.

Verkeersveiligheid

Gemeenten zijn mede verantwoordelijk voor de uitvoering van het verkeersveiligheidsbeleid (Duurzaam Veilig). Het gaat hierbij om maatregelen op het gebied van gedrag, voertuig en infrastructuur, waarbij in ieder geval aandacht wordt geschonken aan goederenvervoer. Verkeershandhaving vormt het belangrijke sluitstuk van het verkeersveiligheidsbeleid. Hierbij worden de regionale plannen afgestemd met de regionale projecten verkeershandhaving.

Externe veiligheid

In de Nota Mobiliteit krijgen gemeenten de opdracht om externe veiligheid op te nemen in de beheersplannen voor infrastructuur en moeten zorgen voor een veilige en goed onderhouden infrastructuur. Dit houdt in dat gemeenten, daar waar zij bevoegd zijn, relatief veilige voorkeursroutes voor het transport van gevaarlijke stoffen benoemen.

Lopen en fietsen

Gemeenten stimuleren het lopen en het gebruik van de fiets als hoofddervoermiddel en als schakel in de ketenverplaatsing van deur tot deur. Voor Nijkerk houdt dit in dat ze er voor zorgt dat het fietsnetwerk voldoet aan de verkeerskundige eisen van samenhang, directheid, aantrekkelijkheid, veiligheid en comfort.

Openbaar vervoer

De verantwoordelijkheid van het openbaar vervoer ligt voornamelijk bij rijk, provincies en stadsregio's. De gemeenten spelen een belangrijke rol in het scheppen van goede (rand)voorwaarden voor het gebruik van het openbaar vervoer. Nijkerk stelt zich tot doel mee te werken aan het tot stand brengen van een betrouwbaar, vlot, toegankelijk, sociaal veilig en doelmatig openbaar vervoer.

Mobiliteitsmanagement

In de Nota Mobiliteit is vastgelegd dat gemeenten in de stedelijke netwerken afspraken gaan maken met bedrijven over toepassing van mobiliteitsmanagement. Telewerken en flexibele werk- en openingstijden zijn ook onderdeel van de afspraken over de beoogde verbetering van de bereikbaarheid. Daarnaast maakt de gemeente afspraken met organisatoren van grote evenementen over te nemen maatregelen om bereikbaarheidsproblemen te voorkomen dan wel te verminderen en de verkeersoverlast die een evenement veroorzaakt, te beperken.

Parkeren

Het rijk laat het in principe over aan gemeenten om zelf parkeernormen te stellen, maar de Nota Mobiliteit stelt wel dat gemeenten in een regio tot overeenstemming moeten komen over parkeernormen per locatie. Deze Nota geeft ook aan dat de provincie een bandbreedte zal aangeven waarbinnen gemeenten hun normen per locatie moeten vaststellen, wanneer gemeenten er in een regio samen niet uitkomen.

2.3 Provinciaal beleid

De gemeente Nijkerk is gelegen in het noordwesten van de provincie Gelderland, aan de rand van de Veluwe en valt formeel onder het bestuur van de provincie Gelderland. Door haar ligging ten opzichte van de gemeente Amersfoort en het knooppunt Hoevelaken vormt Nijkerk de verbindende overgang tussen de Veluwe en de Randstad. Hierdoor heeft ook het gevoerde verkeersbeleid in de provincies Utrecht en Flevoland invloed op de bereikbaarheid, leefbaarheid en verkeersveiligheid in Nijkerk. In deze paragraaf worden eerst de hoofdpunten van het beleid van de provincie Gelderland weergegeven. Daarna worden ook kort de belangrijkste beleidspunten van de overige twee provincies belicht.

2.3.1 Provincie Gelderland

In het vigerende Provinciaal Verkeer- en VervoerPlan PVVP-2 Gelderland (2004) is het te voeren beleid voor het verkeer en vervoer in Gelderland vastgelegd. Het vigerende PVVP heeft een looptijd tot 2014. De provincie geeft een invulling aan haar regisseursrol, dit betekent dat het plan verder reikt dan alleen het provinciale wegennet. Conform de Planwet Verkeer en Vervoer is het tevens een kader voor het gemeentelijk verkeer- en vervoerbeleid. Iedere twee jaar verschijnt er een update van het PVVP, de Dynamische Beleidsagenda (DBA), waarin aangescherpte doelstellingen wat betreft de modaliteiten staan.



Bereikbaarheid

De afgelopen jaren heeft een groei van de mobiliteit plaatsgevonden in Gelderland. De komende jaren wordt voorrang gegeven aan de knelpunten in de steden, knelpunten die een betere benutting van het wegennet in de weg staan en punten waar veel negatieve effecten optreden qua veiligheid en leefomgeving.

Leefomgeving

Wat betreft de leefomgeving zijn in het gemeentelijk milieubeleidsplan geen grenswaarden opgenomen in het kader van uitstoot van gezondheidsschadende stoffen. Ter verbetering van de luchtkwaliteit in Gelderland is een programma Lucht en een Actieplan Lucht opgesteld. Dit actieplan bevat maatregelen op en langs provinciale wegen die een relatief grote bijdrage leveren aan een ongezonde leefomgeving.

Veiligheid

Het gemiddelde aantal verkeersdoden in Gelderland ligt de laatste jaren rond de 150 per jaar. Jaarlijks worden er tevens ongeveer 2500 gewonden in het ziekenhuis opgenomen.

De provincie streeft wat betreft de verkeersveiligheid de volgende doelen na:

- 30% minder doden in 2010 ten opzichte van 2002;
- 25% minder ziekenhuisgewonden in 2010 ten opzichte van 2002.

Mobiliteitsbeïnvloeding

De provincie Gelderland heeft een eigen wegennetvisie opgesteld. De visie is bepalend voor de wijze waarop de inrichting van het wegennet wordt ingezet voor de verkeersveiligheid en de verbetering van de leefomgeving. Met de gemeenten worden aan de hand van de wegennetvisie van de provincie nadere afspraken gemaakt over het beter benutten van de capaciteit van het wegennet, in plaats en tijd.

Goederenvervoer

Tegen de achtergrond van de wegennetvisie werkt de provincie aan een kwaliteitsnetwerk voor het goederenvervoer. Dit netwerk moet bijdragen aan een duurzame groei van de economie in Gelderland binnen de doelstellingen van bereikbaarheid, veiligheid en leefomgeving. Dit door het verkeer te spreiden over de netwerken van weg, spoor en water. De provincie gaat met de gemeenten per regio bekijken hoe de knelpunten zo optimaal mogelijk kunnen worden aangepakt.

Fietsnetwerk

De provincie stimuleert het fietsverkeer op de korte en middellange afstand, met name in stedelijke gebieden en naar economische centra, scholen en recreatieve voorzieningen. Tevens wordt gewerkt aan een sluitend bovenlokaal fietsnetwerk. De provincie streeft naar een groei van de fietskilometers

2.3.2. Provincie Utrecht

Het beleid van de provincie Utrecht is verwoord in het Strategisch mobiliteitsplan provincie Utrecht plus (2004). Drie hoofddoelen staan centraal in het verkeers- en vervoersbeleid.

- Het eerste hoofddoel is het realiseren van een doelmatig verkeers- en vervoersysteem om de bereikbaarheid in en van de provincie Utrecht en de Randstad te waarborgen.
- Het tweede hoofddoel is het verbeteren van de veiligheid van het verkeers- en vervoersysteem voor gebruikers en omwonenden.
- Het derde hoofddoel is het verminderen van de negatieve effecten van verkeer en vervoer op de kwaliteit van de leefomgeving.



Projecten die de doelstellingen moeten realiseren en die invloed hebben op de gemeente Nijkerk, vinden plaats in het kader van het programma VERDER en de uitvoeringsagenda van de Regio Amersfoort. Deze komen in hoofdstuk 3 aan de orde.

2.3.3. Provincie Flevoland

Het beleid van de provincie Flevoland is neergelegd in de Nota Mobiliteit Flevoland (2006), wat een uitwerking is van het provinciale omgevingsplan. Binnen de provincie Flevoland neemt het aantal inwoners en arbeidsplaatsen elk jaar nog fors toe. Flevoland maakt nog steeds een snelle ontwikkeling door. Hierdoor groeit ook de mobiliteit. De verwachting van de provincie Flevoland is dat de groei ook de komende jaren aanhoudt. De afgelopen jaren namen vooral het gebruik van de trein en de auto fors toe.



De belangrijkste beleidspunten voor de provincie Flevoland zijn:

- De provincie Flevoland streeft naar een bereikbaar Flevoland voor iedereen. Dat betekent dat er voldoende wegen moeten zijn, waarop het verkeer vlot en veilig kan rijden. Binnen Flevoland worden geen grote vertragingen geaccepteerd (met uitzondering van piekdagen bij grootschalige recreatieve voorzieningen en evenementen).
- De provincie Flevoland zal het gebruik van de auto niet ontmoedigen. Wel wil de provincie door een goed openbaar vervoersysteem en een aantrekkelijk fietsnetwerk de alternatieven voor de auto aantrekkelijker maken, zodat mensen bewust kiezen voor de fiets of het openbaar vervoer. Nieuwe innovatieve technieken kunnen hierbij ondersteuning bieden.

- Het openbaar vervoer moet betaalbaar zijn en voor iedereen toegankelijk. Elke locatie in Flevoland moet bereikbaar zijn met een vorm van openbaar vervoer. Op de belangrijkste relaties is het openbaar vervoer van dusdanige kwaliteit dat het een goed alternatief is voor de auto.

3 REGIONALE SAMENWERKINGSVERBANDEN

Naast een beleidsmatige verankering van het verkeersbeleid in de overkoepelende Nota Mobiliteit (landelijk) en PVVP-2 (provincie Gelderland) kent de gemeente Nijkerk ook nog een aantal verankeringen op bestuurlijk-, of projectniveau. In de hiernavolgende paragrafen worden deze regionale samenwerkingsverbanden nader toegelicht.

3.1 VERDER

Uit een verkenning in 2006 bleek de regio Midden-Nederland een landelijk knelpunt te zijn en te blijven als er niets zou gebeuren. Omdat de regio Midden-Nederland te groot was om in één enkele studie te kunnen bekijken zijn destijds twee gebiedsgerichte en integrale pakketstudies opgestart die samen het VERDER-pakket vormen, te weten:

- de Pakketstudie Driehoek (zie afbeelding 3.1)
- de Pakketstudie Ring Utrecht

De bovengenoemde pakketstudies zijn vervolgens onderverdeeld in de volgende planstudies:

- Knooppunt Hoevelaken (capaciteitsvergroting)
- A28 Utrecht-Amersfoort
- Driehoek A27, A1 (capaciteitsvergroting HWN)
- Ring Utrecht.

In VERDER werken gemeenten, provincie en het rijk samen om de bereikbaarheid van de regio Midden-Nederland te verbeteren. Het verkeer neemt toe. Daardoor ontstaan opstoppen en vertragingen op de snelwegen. VERDER onderzoekt welke maatregelen nodig zijn, zodat het verkeer in 2020 beter door rijdt.

Investeren in openbaar vervoer, fiets, verkeersmanagement en lokale wegen is daarbij belangrijk. Daarnaast blijven maatregelen op de snelwegen nodig. Daarom bestudeert VERDER in planstudies met welke maatregelen de snelwegen bereikbaar blijven.

Een pakket van ruim 100 maatregelen is gezamenlijk door alle partners opgesteld. Alle maatregelen dragen bij aan een betere doorstroming van het verkeer. Doordat ze op elkaar aansluiten wordt het aantrekkelijker om gebruik te maken van de fiets of om in het openbaar vervoer te stappen. De partners voeren dat pakket tussen nu en 2020 uit.

Door alleen te investeren in openbaar vervoer, fietsvoorzieningen en mobiliteitsmanagement lossen de bestaande knelpunten onvoldoende op. Maatregelen op de snelwegen blijven nodig.

3.2 Regio De Vallei/ Food Valley

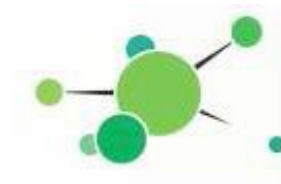


De provincie Gelderland heeft haar beheersgebied opgedeeld in een aantal regio's. De gemeente Nijkerk behoort tot de regio 'Vallei'. Dit is een samenwerkingsverband op grond van de Wet Gemeenschappelijke Regelingen (Wgr) van de gemeenten Nijkerk, Barneveld, Ede, Scherpenzeel en Wageningen.

Een van de sterke punten van de Vallei is de bereikbaarheid: over de weg, spoor en zelfs over water. Door de aanleg van de A30, die in 2004 gereed was, werden noord en zuid in het gebied verbonden. Deze as is van groot belang voor de ontwikkeling van de regio. De A30 verbindt de A12 en de A1, twee sterke oost-west verbindingen, die voor de economische ontwikkeling van Nederland van vitaal belang zijn.

De regio zet zich in voor het oplossen van knelpunten. Een hiervan is Hoevelaken. Doordat het verkeer op dat punt steeds vaker vastloopt, staan in Regio De Vallei regelmatig files. Op de A1 staan steeds vaker auto's stil al voor de aansluiting met de A30. Hetzelfde geldt voor Nijkerk aan de A28. Ook daar stropen de files op. Gezamenlijk met de provincie Gelderland werkt de regio aan een pakket maatregelen om de knelpunten beet te pakken en op te lossen (= VERDER via Veluwe)

Op dit moment wordt er gewerkt aan de oprichting van een nieuw samenwerkingsverband waarbij de regio De Vallei wordt omgevormd tot Regio Food Valley. Het samenwerkingsverband wordt dan uitgebreid met de gemeente Veenendaal en Rhenen.



In de dynamische beleidsagenda 2009-2010 zijn de plannen opgenomen voor deze regio. De opgaven voor de Regio Vallei zijn:

- Verbinden van het stedelijk netwerk Wageningen, Ede, Rhenen en Veenendaal (WERV);
- Optimaliseren Valleilijn (Wageningen - Ede - Amersfoort);
- Verbeteren van de afwikkeling van verkeer uit gebied tussen A1 en A28;
- Verbeteren verkeersveiligheid en leefomgeving in de regio en het beschermen van de natuurwaarden op de Veluwe;
- Stimuleren gebruik fiets en realiseren hoogwaardig fietsnetwerk.

De uitwerking van de opgaven staat in een Regionaal actieplan (RAP). In het RAP Vallei staan de volgende relevante actiepunten:

- Aanleg station Hoevelaken;
- Spoorverdubbeling tussen Barneveld-noord en Lunteren
- Aanleg rondweg Voorthuizen (N303);
- Fietsverbinding Nijkerk-Amersfoort;
- Fietsverbinding Hoevelaken - Amersfoort

3.3 Regio Amersfoort

De Regio Amersfoort is een samenwerkingsverband tussen de gemeenten Leusden, Soest, Woudenberg, Bunschoten, Eemnes en Baarn. Nijkerk maakt officieel geen onderdeel uit van de Regio Amersfoort. Maar door de geografische ligging en de banden tussen Nijkerk en Amersfoort wordt Nijkerk altijd uitgenodigd om zowel ambtelijk als bestuurlijk een actieve bijdrage te leveren aan de Regio Amersfoort.

De Regio Amersfoort speelt een belangrijke rol in de uitvoering van VERDER.

3.4 Beleid omliggende gemeenten

Bij het opstellen van het nieuwe Gemeentelijke Verkeers- en Vervoerplan wordt gekeken naar en waar mogelijk aangesloten op, of rekening gehouden met het verkeers- en vervoerbeleid van de omliggende gemeenten, te weten Amersfoort, Barneveld, Putten en Zeewolde. Het gaat hierbij met name over:

- de categorisering van wegen op het grensgebied van de gemeente Nijkerk met de aangrenzende gemeenten
- gemeenteoverstijgende fietsroutes en/ of –verbindingen
- of concrete opgaven en/of maatregelen

4 HOOFDLIJNEN ONTWIKKELINGEN NIJKERK

4.1 Inleiding

Nijkerk ligt op de rand van de Randstad en de Veluwe. Deze ligging kan ook wel omschreven worden als het schakelpunt tussen het groen van de natuur ten oosten en het rood van de verstedelijking ten westen van Nijkerk. Zowel aan de Veluwezijde als aan de Randstadzijde, maar ook in de Flevopolder zijn voor de komende jaren de nodige ruimtelijke ontwikkelingen gepland. Deze ontwikkelingen hebben in meer of mindere mate invloed op de verkeers- en vervoerstromen in en rondom Nijkerk. In dit hoofdstuk worden de belangrijkste regionale ruimtelijke ontwikkelingen nader toegelicht.

4.2 Ruimtelijke ontwikkelingen

4.2.1 Schaalsprong Almere

In slechts enkele decennia tijd is Almere uitgegroeid tot een stad met bijna 190.000 inwoners. Nu, ruim dertig jaar later, staat Almere voor een nieuwe opgave. Tot 2030 zal de stad verdubbelen met 60.000 nieuwe woningen en 100.000 extra arbeidsplaatsen.

In de structuurvisie van Almere is gekozen voor een viertal grootschalige gebiedsontwikkelingen. De voor Nijkerk meest relevante en van invloed zijnde uitbreiding is de oostelijke uitbreiding die wordt gevormd door het stadsdeel Almere Oosterwold.

De uitbreiding van Almere leidt naar alle verwachting tot een intensivering van het woon-werkverkeer tussen Nijkerk en Almere en vice versa via de N301. De doorstroming op deze weg staat op dit moment al onder druk en de verwachting is dat de maximale capaciteit van de weg de komende jaren bereikt wordt. Zodra dit het geval is moet worden bekeken of, en zo ja op welke wijze de capaciteit van de weg kan worden vergroot.

4.2.2 Uitbreiding Amersfoort

Amersfoort is volop in ontwikkeling. Deze ontwikkeling wordt onder andere gekenmerkt door de realisatie van de Vinexlocatie Vathorst en het bedrijventerrein De Wieken/ Vinkenhoeft.

Vathorst West is een woningbouwlocatie en is voor Amersfoort de laatste kans om (grootschalig) woningen te bouwen. De bouw van de woningen is enerzijds voor de opvang van de toekomstige woningbehoefte van de (eigen) stad en anderzijds om in de woningbehoefte van de provincie Utrecht te voorzien. Naar verwachting wordt pas na 2015 gestart met de bouw van woningen

Wieken/ Vinkenhoeft ligt in de zuidelijke oksel van de A1 en A28 en wordt ontsloten door aansluitingen op de A1 (aansluiting Hoevelaken) en A28 (aansluiting Hogeweg). Het terrein kent hiermee een directe relatie met het wegennet van de kern Hoevelaken. Voor de beide ontwikkelingen geldt dat ze naar alle verwachting leiden tot een intensivering van het woon-werkverkeer tussen Nijkerk en Amersfoort via het wegennet van beide gemeenten.

4.3 Structuurvisie

In de structuurvisie zijn op basis van de huidige situatie en verwachte trends ten aanzien van bevolkingsopbouw, werkgelegenheid, woningmarkt, economisch profiel, mobiliteit en ruimtelijke ontwikkelingen een visie geformuleerd voor de gemeente. Voor elk thema zijn in de structuurvisie specifieke opgaven opgesteld. Daarnaast vormt de structuurvisie het overkoepelende kader (kapstok) voor het GVVP.



4.3.1 Doelstelling

Doelstelling van de structuurvisie is als volgt:

- De structuurvisie van Nijkerk vormt het integrale ruimtelijke kader waarbinnen de gemeente Nijkerk zich de komende twintig jaar ontwikkelt. De structuurvisie doet dit vanuit het denken in identiteiten. Vanuit de huidige identiteit (wat is Nijkerk, wat zijn kernkwaliteiten) wordt de koers uitgestippeld naar een nieuwe identiteit: wat wil de gemeente zijn voor haar inwoners, ondernemers en bezoekers? Daarmee heeft de structuurvisie het karakter van 'behoud het goede en benut nieuwe kansen voor de toekomst'.

4.3.2 Toekomstvisie Nijkerk

In 2030 vormt de gemeente Nijkerk de groene overgang van Randstad naar Veluwe. De kernen hebben zich gericht op de eigen behoefte op het vlak van wonen, werken en voorzieningen. De woningvoorraad is meegegroeid met de vraag vanuit de eigen bevolking en er zijn nieuwe, onderscheidende woonmilieus ontstaan in Nijkerk, terwijl de kernen van Nijkerkerveen en Hoevelaken zijn afgerond op een wijze die past bij het omringende landschap.

De gemeente heeft ook geprofiteerd van haar positie als van stad naar land. Het gebrek aan ruimte in o.a. Amersfoort heeft ervoor gezorgd dat een deel van hun woon- en werkbehoefte een plek heeft gekregen in Nijkerk. Rond de A28 zijn ruime, groene werkmilieus ontstaan die goed bereikbaar zijn per auto en OV.

In 2030 profileert Nijkerk zich met de unieke combinatie van drie identiteiten die op relatief korte afstand te ervaren zijn:

1. Stadse Identiteit, waaronder de zone rondom de A28 en in mindere mate de A1
2. Dorpse identiteit, zoals de dorpskernen van Nijkerkerveen, Hoevelaken en de wijken aan de zuid- en oostkant van Nijkerk
3. Landelijke identiteit, vooral het buitengebied van de gemeente Nijkerk.

4.3.3 Strategische keuzes

In de structuurvisie worden op hoofdlijnen vier strategische keuzes gemaakt ten aanzien van de gewenste ontwikkeling en profilering van Nijkerk in de regio. Deze vier keuzes zijn hieronder kort belicht.

Drie kernen

De belangrijkste pijler van de structuurvisie is de keuze voor de drie herkenbare en door het landschap van elkaar gescheiden kernen met elk hun eigen cultuur en samenleving.

Landbouw en Landschap gaan samen

De agrarische bedrijven behouden hun traditionele plaats, waarin ruimte gemaakt wordt voor vernieuwing zoals landschapsbeheer en de ontwikkeling van nevenactiviteiten..

Tegengaan verrommeling

In de gekoesterde landschappen wordt verrommeling in het buitengebied tegengegaan. Uitplaatsing van bedrijven wordt door verschillende (nog te ontwikkelen beleids-)maatregelen ondersteund.

Ontwikkeling bedrijfsterreinen

Na de ontwikkeling van de bedrijfsterreinen De Flier en De Driehoek (samen 50 ha bruto) wordt ruimte voor nieuwe bedrijvigheid geboden door herstructurering van de Arkervaart Oost.

4.3.4 Bijzondere opgaven

De structuurvisie kent een drietal bijzondere opgaven om de ambities te realiseren, te weten:

- Poorten
- Aandachtsgebieden
- Sleutelgebieden

Poorten

De poorten zijn de toegangsgebieden tot Nijkerk en versterken niet alleen de bereikbaarheid van de gemeente, maar zijn ook belangrijk als dragers van de identiteiten van de gemeente. Hierbij wordt onderscheid gemaakt in dynamische en landschappelijke entrees:

- De Dynamische Entrees zijn de dragers van de dynamiek, dit zijn:
 - Afslag Nijkerk, Berencamperweg op de A28
 - Afslag Vathorst/ Corlaer op de A28
 - Afslag Hoevelaken op de A1
- De Landschappelijke Entrees de nadruk leggen op de beleving van het landschap en de cultuurhistorie van de gemeente, zoals de :
 - Barneveldseweg
 - Amersfoortseweg
 - Bunschoterweg
 - Oosterdorpstraat
 - Nijkerkerstraat

Aandachtsgebieden

Aandachtsgebieden zijn gebieden waar binnen het kader van de structuurvisie geen grote plannen of ingrepen voorgesteld worden. Het betreft voornamelijk de landschappen die de kernen omringen, te weten:

- de Holk
- de Veenwallen
- Slichtenhorst
- Beulekamp

Sleutelgebieden

Uit de ruimtelijke en beleidsanalyse komt een aantal projecten naar voren die essentieel zijn om richting te geven aan de ontwikkeling en versterking van de identiteit en kwaliteit van de gemeente. In deze gebieden zijn nieuwe ontwikkelingen gepland met specifieke opgaven die met extra aandacht en inzet richting geven aan de ambities van de gemeente.

In de structuurvisie worden de volgende sleutelgebieden onderscheiden:

- De Flier/ De Driehoek
- Doornsteeg
- Havenkom
- Uitbreiding Nijkerkerveen
- Binnenstad Nijkerk
- Stations (Hoevelaken en Corlaer)
- Groene buffer

4.3.5 Opgaven verkeer en vervoer

Naast de strategische keuzes en de bijzondere opgaven die in de structuurvisie zijn geformuleerd zijn ook voor de verschillende deelterreinen uitwerkingen gemaakt. Voor verkeer en vervoer zijn in de structuurvisie de volgende opgaven benoemd:

- Inzetten op oplossen fileknelpunt Knooppunt Hoevelaken en behoud aansluitingen op het rijkswegennet.
- Optimaliseren van de doorstroming van het verkeer op daarvoor ingerichte wegen, oplossen van knelpunten
- Entrees van Nijkerk vanaf de snelwegen, maar ook vanaf het onderliggend wegennet verbeteren
- Bevorderen gebruikmaken van het openbaar vervoer door het realiseren van Station Hoevelaken en het verbeteren van de bereikbaarheid van de stations per auto en fiets.
- Reserveren van gronden ten behoeve van station Corlaer en blijven inzetten op realisatie van dit station
- Stimuleren van het gebruik van de fiets, zowel utilitair als recreatief, door het vormgeven van een samenhangend, aantrekkelijk en veilig fietsnetwerk.
- Ontsluiten van de geplande ruimtelijke ontwikkelingen
- Inrichten van wegen en openbare ruimte zodat een logische en aantrekkelijke verkeersstructuur ontstaat
- Creëren van een aantrekkelijk en goed bereikbaar centrum
- Aanleggen van voldoende parkeergelegenheden die goed te vinden zijn
- Landelijk karakter en cultuurhistorie buitengebied waarborgen