

Gemeentelijk Verkeers- en Vervoerplan

- Beleidsnota (Deel B) -

Gemeente Nijkerk

Projectomschrijving	Gemeentelijk Verkeers- en Vervoerplan Gemeente Nijkerk
Onderdeel	Deel B (Beleidsnota)
Datum	19 mei 2011
Status	Definitief
Datum vastgesteld door de raad	30 juni 2011
Datum gepubliceerd	3 oktober 2011

INHOUDSOPGAVE

Samenvatting	5	3.3 Ontwikkelingen/ toekomstige situatie	18
1 Inleiding	7	3.3.1 Zeker zijnde ontwikkelingen	18
1.1 Een nieuw gemeentelijk verkeers- en vervoerplan	7	3.3.2 Toekomstige ontwikkelingen	20
1.2 Structuurvisie	7	3.4 Wegencategorisering	22
1.3 Aanleiding	7	3.4.1 Stroomwegen	22
1.3.1 Doel	7	3.4.2 Gebiedsontsluitingswegen	23
1.3.2 Ambitie	8	3.4.3 Erftoegangswegen	23
1.4 Leeswijzer	8	3.4.4 Conclusie	24
2 Huidige situatie en ontwikkelingen	9	3.6 Maatregelen	26
2.1 Nijkerk op knooppunt van wegen	9	4 Fietzers en Bromfietzers	27
2.2 Huidige situatie	9	4.1 Ambitie	27
2.3 Nijkerk in 2030	9	4.2 Huidige situatie	27
2.4 Visie 2020 als leidraad voor huidig verkeersbeleid	10	4.2.1 Utilitaire fietsnetwerk	27
2.5 Overige (ruimtelijke) ontwikkelingen	11	4.2.2 Recreatief fietsnetwerk	28
2.5.1 Centrum Nijkerk	11	4.3 Ontwikkelingen/ toekomstige situatie	29
2.5.2 Nijkerk	12	4.3.1 Zeker zijnde ontwikkelingen	29
2.5.3 Nijkerkerveen	14	4.3.2 Toekomstige ontwikkelingen	29
2.5.4 Hoevelaken	15	4.4 Opgaven	30
3 Gemotoriseerd Verkeer	16	4.5 Maatregelen	30
3.1 Ambitie	16	4.5.1 Ontsluiten toekomstige ontwikkelingen.	30
3.2 Huidige situatie	16	4.5.2 Opheffen missing links/ optimaliseren bestaande routes	31
3.2.1 Hoofdwegennet	16	4.5.3 Knelpunten oversteeklocaties	32
3.2.2 Onderliggend wegennet	16	4.5.4 Realiseren fietsenstallingen	32
3.2.3 Centrum Nijkerk	17		
3.2.4 Parkeersituatie Nijkerk en Hoevelaken	18		

5	Openbaar Vervoer	33	8	Landbouwverkeer	42
5.1	Ambitie	33	8.1	Ambitie	42
5.2	Huidige situatie	33	8.2	Huidige situatie	42
5.3	Ontwikkelingen/ toekomstige situatie	34	8.3	Ontwikkelingen/ toekomstige situatie	42
5.3.1	Toekomstige ontwikkelingen	34	8.3.1	Ontwikkelingen	42
5.4	Opgaven	34	8.3.2	Toekomstige ontwikkelingen	43
5.4.1	Trein	34	8.4	Opgaven	43
5.4.2	Bus	35	8.5	Maatregelen	43
5.5	Maatregelen	36			
5.5.1	Openbaar vervoer	36	9	Verkeers(on)veiligheid	44
			9.1	Ambitie	44
6	Voetgangers	37	9.2	Huidige situatie	44
6.1	Ambitie	37	9.2.1	Duurzaam Veilig	44
6.2	Huidige situatie	37	9.2.2	Aandachtspunten richting toekomst	45
6.3	Ontwikkelingen/ toekomstige situatie	38	9.3	Ontwikkelingen/ toekomstige situatie	45
6.3.1	Zeker zijnde ontwikkelingen	38	9.3.1	Zeker zijnde ontwikkelingen/ trends	45
6.3.2	Toekomstige ontwikkelingen	38	9.3.2	Toekomstige ontwikkelingen	45
6.4	Opgaven	38	9.4	Opgaven	46
6.5	Maatregelen	38	9.5	Maatregelen	46
7	Goederenvervoer	39	10	Nood- en Hulpdiensten	47
7.1	Ambitie	39	10.1	Ambitie	47
7.2	Huidige situatie	39	10.2	Huidige situatie	47
7.2.1	Goederenvervoer over de weg	39	10.3	Ontwikkelingen/ toekomstige situatie	47
7.2.2	Goederenvervoer over water	39	10.4	Opgaven	48
7.3	Ontwikkelingen/ toekomstige situatie	40	10.5	Maatregelen	48
7.3.1	Zeker zijnde ontwikkelingen	40			
7.3.2	Toekomstige ontwikkelingen	40			
7.4	Opgaven	41			
7.5	Maatregelen	41			

11 Duurzaamheid	49
11.1 Ambitie	49
11.2 Huidige situatie	49
11.3 Ontwikkelingen/ toekomstige situatie	50
11.4 Opgaven	50
11.5 Maatregelen	50
12 Externe Veiligheid	52
12.1 Ambitie	52
12.2 Huidige situatie	52
12.3 Ontwikkelingen/ toekomstige situatie	52
12.4 Opgaven	52
12.5 Maatregelen	52

SAMENVATTING

Ontwikkelingen op maatschappelijk, economisch en ruimtelijk vlak leiden niet alleen landelijk maar ook in de gemeente Nijkerk tot een steeds veranderende mobiliteitsvraag. In dit nieuwe verkeer- en vervoerplan presenteert de gemeente Nijkerk de kaders van haar mobiliteitsbeleid voor de periode tot 2020.

De Structuurvisie en het GVVP zijn tegelijkertijd tot stand gekomen, waarbij de Structuurvisie fungeert als richtinggevend kader voor het GVVP. Kortom: het GVVP is geschreven met de Structuurvisie als overkoepelend kader. De Structuurvisie heeft een planhorizon tot 2030. Voor het GVVP is dit tot 2020, met af en toen een doorkijk naar de situatie in 2030.

De Structuurvisie en het GVVP zijn nauw met elkaar verbonden. Geplande ruimtelijke ontwikkelingen moeten immers goed worden ontsloten, terwijl omgekeerd nieuwe infrastructuur juist ook kansen biedt om ruimtelijke ontwikkelingen mogelijk te maken. De conclusie is dat: om de ambities uit de Structuurvisie te verwezenlijken en de bereikbaarheid van de gemeente Nijkerk richting de toekomst te bevorderen een integraal pakket van maatregelen nodig is.

Het Gemeentelijk Verkeers- en Vervoerplan van Nijkerk bestaat uit drie delen:

- Deel A: Nota beleidskaders hogere overheden
- Deel B: Beleidsnota (voorliggend document)
- Deel C: Uitvoeringsprogramma (volgt)

Ambitie

- Nijkerk heeft de ambitie om goed en veilig bereikbaar te blijven via zowel de weg als het spoor voor haar bewoners en vanuit haar omgeving, waarbij de drie kernen ook de komende jaren onderling goed met elkaar verbonden blijven.

Als we deze ambitie confronteren met de huidige situatie dan is er een aantal knelpunten. Om deze ambitie toch te kunnen realiseren zijn voor verschillende modaliteiten specifieke doelstellingen en ambities geformuleerd. Deze ambities zijn vervolgens vertaald naar opgaven en maatregelen. Deze doelstellingen zijn:

- De doorstroming op het lokale hoofdwegennet moet worden verbeterd en het sluijverkeer moet worden voorkomen. Voor de kernen geldt dat ze ook de komende jaren onderling goed met elkaar verbonden blijven en nieuwe ontwikkelingen moeten goed en duurzaam op het (lokale) hoofdwegennet worden ontsloten.
- Daarbij wil Nijkerk zich wel blijven profileren als verkeersveilige gemeente.
- De reeds aanwezige bedrijventerreinen en de nog te ontwikkelen locaties worden zowel via de weg als het water goed en direct ontsloten.
- Het fietsgebruik op met name de korte en middellange afstand (tot 15 kilometer) wordt gestimuleerd door het vormgeven van een samenhangend, aantrekkelijk en (sociaal) veilig fietsnetwerk binnen en tussen de kernen.
- Voor wat betreft het openbaar vervoer wordt ingezet op het stimuleren en optimaliseren van het gebruik van het openbaar vervoer als onderdeel van ketenmobiliteit.

- Mobiliteit is in de gemeente Nijkerk de belangrijkste veroorzaker van CO₂-uitstoot en draagt hierbij aan de klimaatverandering. De lokale klimaatdoelen van de gemeente Nijkerk zijn vastgelegd in het milieubeleidsplan. Voor de volledigheid wordt hiernaar verwezen.

Opgaven

De geformuleerde doelstellingen resulteren in een aantal concrete opgaven. Voor Nijkerk zijn dit:

- Handhaven huidige aansluitingen op het rijkswegennet
- Garanderen goede ontsluiting Hoevelaken via Westerdorpsstraat.
- Verruimen capaciteit Berencamperweg en Ambachtsstraat door wegvak en kruispuntmaatregelen.
- Het vergroten van de capaciteit van kruispunten met de Ambachtsstraat en het kruispunt Amersfoortseweg - Frieswijkstraat door realisatie van fietstunnels.
- Uitbreiding Doornsteeg ontsluiten op de Arkemheenweg, om daarmee de Ambachtsstraat niet verder te belasten
- Herinrichting Amersfoortseweg in combinatie met groot onderhoud.
- Verandering komgrens Nijkerkerveen op de Amersfoortseweg.
- Stimuleren van het gebruik van de fiets, zowel utilitair als recreatief (verhogen fietsgebruik op korte ritten).

- Realiseren ongelijkvloerse fietskruisingen met gebiedsontsluitingswegen, zoals de N301.
- Realiseren van een goede fietsontsluiting bij geplande ruimtelijke ontwikkelingen.

Specifiek voor het centrum van Nijkerk is nog een aantal aanvullende opgaven en maatregelen geformuleerd, te weten:

- Ontwikkelen verkeersplan centrum
- Aanleg nieuwe (goed in het landschap ingepaste) infrastructuur via de buitenrand ter:
 - Ontlasting van de verkeersstructuur in de binnenstad van Nijkerk in het algemeen en de Vetkamp en de Oranjelaan in het bijzonder.
 - Ontsluiting van de inbreidingslocatie Havenlijn en de uitbreiding van sportgebied Luxool.
- Onderzoeken op welke wijze deze nieuwe infrastructuur ter ontsluiting van Nijkerk via de buitenrand zowel aan de westzijde als aan de oostzijde toekomst bestendig kan worden.
- Creëren van een aantrekkelijk en goed bereikbaar centrum
 - Invoeren zogenaamd inprikkersysteem richting centrum.
 - Doorgaand verkeer via Torenstraat/ Vrijheidslaan ontmoedigen, te realiseren via groeimodel.
 - Verbindingen tussen wijken optimaliseren waardoor wijk-tot-wijk-verkeer Torenstraat/ Vrijheidslaan kan mijden.

1 INLEIDING

1.1 Een nieuw gemeentelijk verkeers- en vervoerplan

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

1.2 Structuurvisie

De structuurvisie vormt het integrale ruimtelijke kader waarbinnen de gemeente Nijkerk zich de komende twintig jaar ontwikkelt. De ambitie van deze visie is om de beleidsvelden, waaronder het beleidsveld verkeer en vervoer, in samenhang bij elkaar te brengen. Daarmee is de structuurvisie tevens het overkoepelende kader voor het GVVP. In de structuurvisie is 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 is er een afzonderlijke binnenstadsvisie opgesteld. Dit is een gebiedsgerichte uitwerking van de structuurvisie en richt zich vooral op het centrum. De Structuurvisie en het GVVP zijn qua proces gelijk opgelopen. De Structuurvisie is richtinggevend voor het GVVP vanwege haar integrale ruimtelijke kader. In het voorliggende GVVP is een nadere invulling gegeven aan de visie en ambities uit de structuurvisie wat betreft het verkeers- en vervoersbeleid. Zo zijn de ambities uit de Structuurvisie voor wat betreft verkeer en vervoer nader toegelicht en opgaven, waar mogelijk, verder uitgewerkt en geconcretiseerd.

1.3 Aanleiding

1.3.1 Doel

In dit GVVP, met als titel 'Beleidsnota (Deel B)' geeft de gemeente de kaders aan van haar mobiliteitsbeleid. Met andere woorden: wat streeft de gemeente de komende tijd wel na en wat niet op het gebied van Verkeer en Vervoer. Het plan is een zogenaamd plan op hoofdlijnen. Het geeft de visie aan waar het verkeersbeleid de komende 10 jaar naar toe werkt. Het GVVP bestaat in totaal uit drie delen. Naast deze nota is er de nota met beleidskaders van de hogere overheden (deel A) en een uitvoeringsprogramma met concrete projecten voor de komende 7 jaar (deel C). Hierin staan de studies en projecten die de komende tijd nodig zijn om de visie te bereiken. Dit deel C volgt later in 2011.

1.3.2 Ambitie

De ambitie van Nijkerk is om goed en veilig bereikbaar te blijven via zowel de weg als het spoor voor haar bewoners en vanuit haar omgeving. Daarbij moet de doorstroming op het lokale hoofdwegennet verbeterd en het sluipverkeer voorkomen worden. De kernen blijven ook de komende jaren onderling goed met elkaar verbonden en nieuwe ontwikkelingen worden goed en duurzaam ontsloten op het (lokale) hoofdwegennet.

Nijkerk zet in op het reduceren van het aantal korte ritten met de auto. Door te investeren in de fiets en in flankerend beleid ten aanzien van openbaar vervoer wil Nijkerk het gebruik van de fiets en het openbaar vervoer bevorderen en (subjectief) onveilige locaties aanpakken. Door het verbeteren van de leefbaarheid in en de bereikbaarheid van de binnenstad creëert Nijkerk een aantrekkelijk centrum voor Nijkerk en haar omgeving.

1.4 Leeswijzer

Het Gemeentelijk Verkeers- en Vervoerplan van Nijkerk bestaat zoals gezegd uit drie delen. Dit 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 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 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 huidige situatie en ontwikkelingen in Nijkerk. Hoofdstuk 3 behandelt het gemotoriseerd verkeer. In hoofdstuk 4 wordt verder ingezoomd op de fietsers en bromfietzers. Het openbaar vervoer wordt in hoofdstuk 5 nader toegelicht. In de daaropvolgende hoofdstukken wordt achtereenvolgens ingegaan op de beleidsthema's voetgangers, goederenvervoer, landbouwverkeer en verkeers(on)veiligheid. De nood- en hulpdiensten worden in hoofdstuk 10 besproken. De hoofdstukken 11 en 12 behandelen tot slot de aspecten Duurzaamheid en Externe Veiligheid.

2 HUIDIGE SITUATIE EN ONTWIKKELINGEN

2.1 Nijkerk op knooppunt van wegen

De gemeente Nijkerk is gelegen in het westen van de provincie Gelderland, aan de rand van de Veluwe. Door haar ligging ten opzichte van de gemeente Amersfoort en het knooppunt Hoevelaken vormt Nijkerk de overgang tussen de Veluwe en de Randstad. Deze positie komt ook terug in de regionale rol die Nijkerk speelt. Nijkerk ligt aan de rand van de regio Food Valley en grenst aan de regio Amersfoort. Nijkerk speelt op regionaal niveau een verbindende rol van betekenis en kan hierdoor profiteren van ontwikkelingen in beide regio's.

2.2 Huidige situatie

De gemeente heeft de ambitie om goed bereikbaar te zijn voor zowel haar bewoners als voor haar omgeving. Daarnaast willen we dat ook de woonplaatsen Nijkerk, Nijkerkerveen en Hoevelaken onderling goed bereikbaar zijn. Als we deze ambitie confronteren met de huidige situatie dan constateren we een aantal knelpunten.

Zo staan er met name tijdens de ochtendspits er (lange) files rondom het knooppunt Hoevelaken. In geval van files gaat het autoverkeer alternatieve routes zoeken via het onderliggend wegennet. De routes via de Barneveldseweg (N301), de Verbindingsweg, de Bunschoterstraat en de Amersfoortseweg zijn bekende sluiproutes om de files op de A1 en de A28 te ontlopen. Het gevolg is dat de leefbaarheid en de veiligheid op het onderliggend wegennet en daarmee de aantrekkelijkheid van Nijkerk onder druk komt te staan.

Hoewel de verbinding en ontsluiting van de woonplaatsen onderling goed is, laat de doorstroming van het verkeer op de Amersfoortseweg met name tijdens de spits soms te wensen over als gevolg van het sluiten van de spoorwegovergang. De verkeersdruk en belasting van de kruispunten op route N301 benadert met name in de ochtend- en avondspits het maximum.

Daarnaast ervaren veel automobilisten de route via de Van Middachtenstraat en de Ambachtsstraat als een omweg door de langere afstand en de onzekere reistijd. Als gevolg hiervan kiezen ze voor de route door het centrum van Nijkerk via bijvoorbeeld de Torenstraat of het Stationsplein. De verkeersdruk op 'inprikkers' (Watergoorweg, Vetkamp, Frieswijkstraat) in de kern Nijkerk benadert een grenswaarde of heeft deze al bereikt. Al deze zaken hebben een negatief effect op de leefbaarheid en de ruimtelijke kwaliteit van de binnenstad van Nijkerk.

De conclusie is dat alleen het behouden van de huidige wegenstructuur tot problemen leidt. Het realiseren van afzonderlijke bouwstenen, zoals het optimaliseren van de bestaande infrastructuur, het realiseren van nieuwe infrastructuur, of ontmoedigen van doorgaand verkeer, heeft maar een beperkt effect. Om de ambities uit de Structuurvisie te verwezenlijken en de bereikbaarheid van de gemeente Nijkerk richting de toekomst te bevorderen is een combinatie van bouwstenen nodig. Deze combinatie is een samenspel van het benutten en waar nodig uitbreiden van de bestaande infrastructuur én het beperken waar nodig.

2.3 Visie Nijkerk in 2030

In 2030 zijn het knooppunt Hoevelaken en de toeleidende wegen gereconstrueerd met behoud van alle voor Nijkerk relevante op- en afritten. Dit kan een deel van de druk op het gemeentelijke wegennet verlichten. De files op het rijkswegennet rondom Nijkerk behoren naar verwachting tot het verleden waardoor een doorstroming op het hoofdwegennet gegarandeerd kan worden. Het risico op congestie blijft echter aanwezig.

Om de bereikbaarheid van Nijkerk, Nijkerkerveen en Hoevelaken op een goed niveau te houden zal blijvend in het wegennet worden geïnvesteerd. Er worden aantrekkelijke en logische routes gemaakt voor zowel het doorgaande verkeer als voor het bestemmingsverkeer. De ontsluiting van Nijkerk richting de A1 via de Barneveldseweg en richting Bunschoten via de Bunschoterweg is ontmoedigd, zodat het gebruik van de weg beter past bij het historisch waardevolle karakter van het buitengebied. In kwetsbare gebieden en waardevolle landschappen zijn maatregelen getroffen om verkeer te ontmoedigen.

Er wordt meer gebruik gemaakt van de fiets, zowel utilitair als recreatief. De leefbaarheid rondom de Amersfoortseweg is verbeterd, waarbij een goede ontsluiting van Nijkerkerveen en Holkenveen gegarandeerd is. De ontwikkelingen in Nijkerk en de spoorsector hebben ervoor gezorgd dat station Corlaer gerealiseerd kan worden.

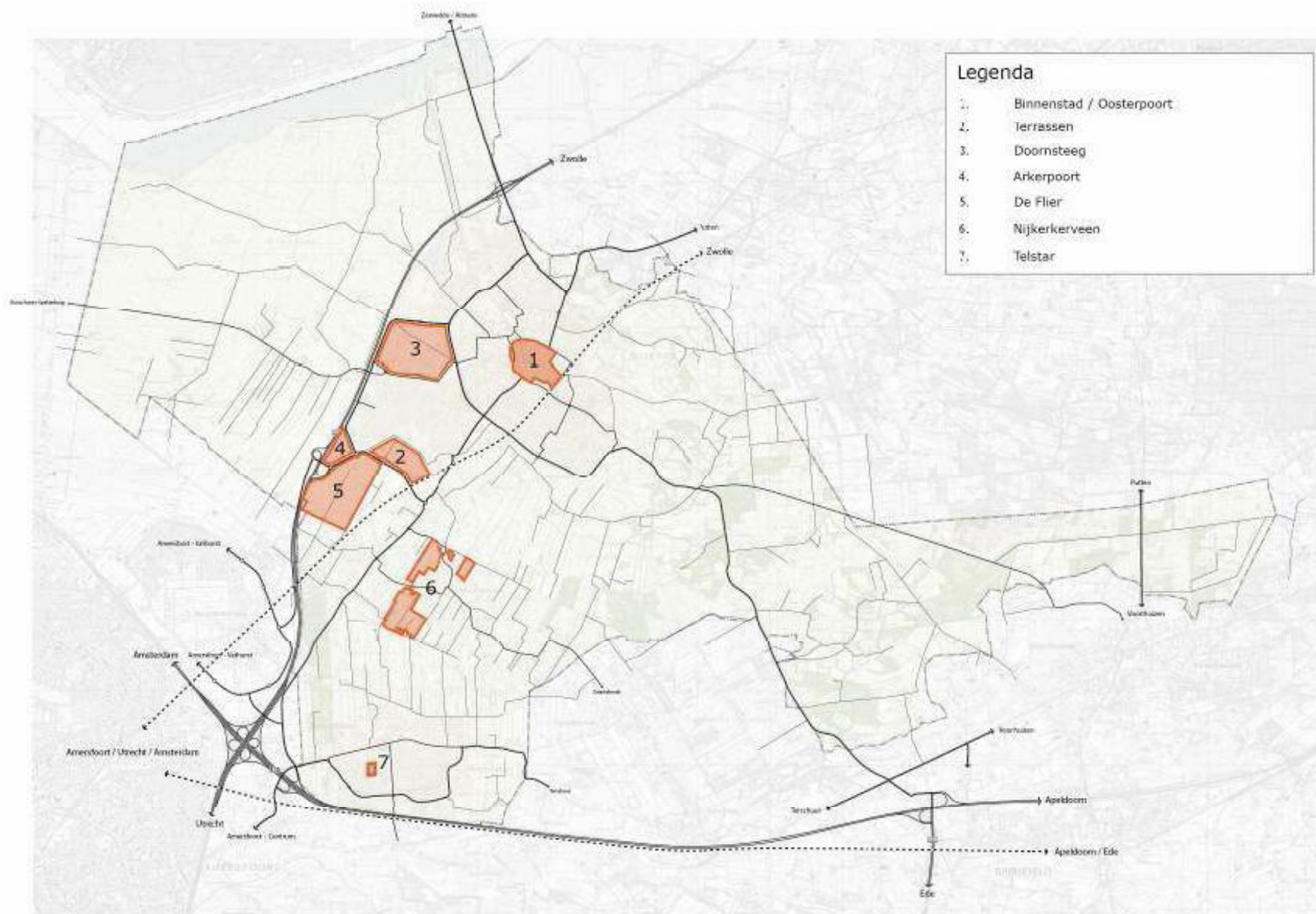
2.4 Visie 2020 als leidraad voor huidig verkeersbeleid

Voor de middellange termijn (tot 2020) nemen we aan dat de verkeersknelpunten op het rijkswegennet niet zijn opgelost. Dit heeft tot gevolg dat de files ook de komende jaren blijven bestaan. In verband met de congestie rondom het knooppunt Hoevelaken en het ontbreken van (goede) alternatieve ontsluitingen, met name richting het westen, blijven alle aansluitingen op de snelwegen de komende jaren hun nut en functie behouden om een goede en directe ontsluiting van de gemeente Nijkerk op het hoofdwegennet te kunnen garanderen.

Voor de bereikbaarheid van Nijkerk, Nijkerkerveen en Hoevelaken via het gemeentelijke wegennet wordt ingezet op het zo optimaal mogelijk benutten van het bestaande wegennet. De afwikkeling van het verkeer vanuit Nijkerk via de A28 richting het knooppunt Hoevelaken en Utrecht is de afgelopen jaren verslechterd en de verwachting is dat deze trend zich, zolang het knooppunt Hoevelaken niet is aangepast, zal voortzetten. Eventuele aanpassingen aan het gemeentelijke wegennet, of van functies van wegen wordt echter ook gezien in het licht van de toekomstige situatie als het knooppunt Hoevelaken is opgeknapt.



Afbeelding 2.1: Torenstraat Nijkerk



Abbeelding 2.2: Belangrijkste (toekomstige) ontwikkelingen gemeente Nijkerk

Laatste punt van aandacht is de zogenaamde centrumring van Nijkerk. De leefbaarheid langs deze centrumring staat al jaren onder druk als gevolg van het vele (doorgaande) verkeer. Stapsgewijs zullen maatregelen getroffen worden om het gebruik van de binnenring van Nijkerk voor doorgaand autoverkeer te ontmoedigen. Hiervoor zal o.a. gebruik worden gemaakt van ervaringen uit andere gemeenten. Elke stap zal nauwkeurig gemonitord worden.

Overigens beperken we ons daarbij niet alleen tot het huidige wegstelsel. Onderzocht moet worden op welke wijze de ontsluiting van Nijkerk zowel aan de westzijde als aan de oostzijde toekomst bestendig kan worden.

Nijkerk is een verkeersveilige gemeente en wil dat graag blijven. Het gemeentebestuur zet zich in om, conform de landelijke doelstelling, het aantal verkeersdoden en gewonden bij een groeiende mobiliteit te laten dalen.

De gemeente investeert in een samenhangend, aantrekkelijk en veilig fietsnetwerk, zowel tussen de kernen als in de binnenstad. Daarbij wordt ingezet op directe en comfortabele verbindingen met een vlotte doorstroming.

2.5 Overige (ruimtelijke) ontwikkelingen

Een goede bereikbaarheid maakt Nijkerk aantrekkelijk als woonlocatie en als vestigingsplaats voor bedrijven. Verkeer en vervoer staat dan ook niet op zich. Het biedt zowel kansen als kaders voor de ontwikkeling van Nijkerk voor wonen, werken, economie, natuur en landschap. Bij investeringen in de ruimtelijke ontwikkeling van Nijkerk wordt steeds de balans gezocht tussen enerzijds het verbeteren van de bereikbaarheid en anderzijds de effecten daarvan op de leefbaarheid van de (binnen)stad en de kernen. Wanneer de ontsluiting van een locatie onvoldoende is (of wordt) heeft dit duidelijk negatieve effecten op de kwaliteit van de locatie en op de omgeving van deze locatie. Hoewel het goed ontsluiten van ruimtelijke ontwikkelingen zowel vanuit verkeerstechnisch als financieel oogpunt in de (bovenwijkse) plannen wordt meegenomen, wordt het kader in dit verkeers- en vervoerbeleid bepaald. Op afbeelding 2.2 zijn de belangrijkste (toekomstige) ontwikkelingen weergegeven.

2.5.1 Centrum Nijkerk

Oosterpoort

Het plangebied Oosterpoort vormt de overgang tussen de binnenstad enerzijds en het woongebied rondom het Van Reenenpark anderzijds. Bij het ontwikkelen van de Oosterpoort worden de karakteristieke en beeldbepalende panden aan het Molenplein hergebouwd, wordt de Eierhal gerestaureerd en wordt de voormalige marchausseekazerne behouden, waarbij deze wordt verbouwd tot grondgebonden woningen.

Het overige bouwprogramma voor deze locatie bestaat globaal uit:

- Een woningbouwprogramma, bestaande uit circa 100 woningen,
- Realisatie van circa 5.500 m² bruto vloeroppervlak voor commerciële functies
- Een ondergrondse parkeergarage met een capaciteit van ca. 300 plaatsen, die wordt ontsloten aan de noordzijde van de Vetkamp.

Deze ontwikkeling heeft tot consequentie dat de verkeersdruk op de Vetkamp, Oranjelaan en Vrijheidslaan gaat toenemen.

Havenlijn-gebied

Het gebied De Havenlijn ligt langs de spoorlijn Amersfoort-Zwolle en wordt begrensd door de Bernhardstraat, de Wallerstraat en het terrein van Bronswerk. Centraal door het gebied loopt een fietsroute die is gesitueerd op het tracé van de voormalige havenspoorlijn. In de Structuurvisie is het gebied aangeduid als ontwikkellocatie. Hierbij is opgenomen dat gestreefd moet worden naar een onderscheidend woonmilieu. Voor de ontwikkeling van het gebied is de gemeente reeds enkele jaren in gesprek met diverse partijen die in het gebied woningbouw willen realiseren. De beoogde ontwikkeling van het Havenlijn-gebied leidt tot een extra verkeersdruk op de Vetkamp en de Oranjelaan. Voor met name de Vetkamp geldt dat deze weg met circa 10.000 mvt/etmaal in 2010 al bijna zijn maximale capaciteit bereikt heeft.

Ontwikkelingen Torenstraat

De belasting van de Torenstraat/ Vrijheidslaan bedroeg in 2010 circa 9.000 mvt/etmaal. Dit is gelet op de functie die de weg vervult in het gehele systeem boven de voorkeurswaarde. Circa 25% van het verkeer op de Torenstraat is doorgaand verkeer tussen de rotonde met de Callenbachstraat en de rotonde met de Vetkamp. Verder rijdt er veel verkeer tussen de verschillende wijken van Nijkerk. Om richting de toekomst ontwikkelingen langs deze wegen mogelijk te maken is het echter noodzakelijk om de verkeersintensiteit op de Torenstraat en Vrijheidslaan aanzienlijk te beperken.

2.5.2 Nijkerk

Terrassen Fase 2 en 3

Aan de zuidzijde van de kern Nijkerk ligt de woningbouwlocatie De Terrassen. Deze woningbouwlocatie van circa 780 woningen met bijbehorende voorzieningen wordt gefaseerd ontwikkeld en in uitvoering gebracht. In de eerste fase van De Terrassen zijn circa 340 woningen gebouwd die inmiddels bijna allemaal zijn opgeleverd. In fase 2 zullen circa 220 woningen en appartementen worden gebouwd. Fase 3 voorziet in nog eens 180 a 190 woningen.



Afbeelding 2.3: De Terrassen fase 2 en 3

Het plangebied wordt op één punt ontsloten via de Structuurweg. Vanaf dit punt voorziet het plan in een toegangsweg, welke uitkomt op de centrale ontsluitingsring. Het langzaam verkeer heeft meerdere ontsluitingsmogelijkheden, die aansluiten op het fietsnetwerk van Nijkerk.

Doornsteeg

De locatie Doornsteeg is aangemerkt als bouwlocatie vanwege de ligging aansluitend aan het stedelijk netwerk, de goede bereikbaarheid en de nabijheid van voorzieningen. Op deze inbreidingslocatie in het westen van de kern Nijkerk worden de komende jaren circa 900 woningen gerealiseerd. Het gebied wordt begrensd door de Arkemheenweg in het noorden en westen, de Van Middachtenstraat in het oosten en de Holkerweg in het zuiden.

De ontsluitingsstructuur van Doornsteeg is op dit moment nog onderwerp van nadere studie. De vormgeving en benodigde capaciteit zijn mede afhankelijk van de uiteindelijke ontwikkelingsopgave. Uitgangspunt is wel dat:

- Er wordt gekozen voor een inprikkersysteem om de verkeersdruk over de verschillende wegen te verdelen
- Er goede verbindingen voor fietser en voetganger komen, waarbij het (fiets)verkeer richting het centrum van Nijkerk conflictvrij de N301 moet kunnen kruisen.
- Doornsteeg op de Arkemheenweg wordt ontsloten om daarmee de Ambachtsstraat niet verder te belasten

Arkerpoort

Het beoogde bedrijventerrein Arkerpoort ligt, net als bedrijventerrein De Flier, langs de A28. Het gebied wordt ten zuiden begrensd door de Arkemheenweg en is circa 6 hectare groot. Dit bedrijventerrein is bedoeld voor de behoefte aan bedrijfsterrein op de korte termijn. Het streven is om nabij de nieuwe invalsweg van Nijkerk bij de tweede aansluiting op de A28 een kwalitatief hoogwaardige uitstraling te creëren. Tevens wordt een tankstation in de Arkerpoort gerealiseerd.



Afbeelding 2.4: Schetsmatige invulling terrein Arkerpoort

De hoofdontsluiting van dit gebied wordt vormgegeven middels een aansluiting op de Arkemheenweg. Daarnaast wordt nog een tweede (halve) ontsluiting op de Verbindingsweg gerealiseerd waar het verkeer alleen rechtsaf het gebied in- en uitkan. Voor het langzaam verkeer wordt een tunnel onder de Arkemheenweg richting het bedrijventerrein De Flier gerealiseerd. Binnen bedrijventerrein de Flier ligt vervolgens de opgave om deze tunnel vervolgens op de Fliersteeg aan te sluiten.

Bedrijventerrein De Flier

Het bedrijventerrein De Flier is voor de gemeente Nijkerk een grootschalige ontwikkelingsmogelijkheid langs de A28 en bovendien direct gelegen bij de toe- en afrit 8a - Nijkerk Zuid/Vathorst. Gezien de ligging en de grote economische dynamiek in de regio onderzoekt de gemeente Nijkerk op dit moment de mogelijkheid om op



Afbeelding 2.5: Illustratie De Flier

deze locatie bedrijvigheid te realiseren. Op dit moment heeft het gebied vooral een agrarisch karakter. Op 23 september 2010 heeft de raad ingestemd met het Plan van Aanpak voor de ontwikkeling van het bedrijventerrein de Flier. Het streven is om in de Flier een aantrekkelijk en duurzaam bedrijventerrein te ontwikkelen.

De infrastructuur op De Flier wordt, net als de ontwikkeling van het terrein, gefaseerd gerealiseerd. De ontsluiting van het terrein wordt gerealiseerd op de reeds aanwezige turbotronde op het kruispunt met de Arkemheenweg. Indien in de toekomst blijkt dat deze ontsluiting onvoldoende oplossend vermogen heeft om het bedrijventerrein adequaat te ontsluiten wordt een tweede ontsluiting van het bedrijventerrein overwogen. Hierbij lijkt een aansluiting op de huidige rotonde bij de Fliersteeg op voorhand de meest voor de hand liggende onderzoekslocatie.

Voor het langzaam verkeer ligt er binnen het project De Flier de opgave om de Fliersteeg te verbinden met de Arkerpoort. Daarnaast is de ambitie om De Flier goed met het openbaar vervoer te ontsluiten. Bij voorkeur door middel van een bushalte in het gebied, maar tenminste met een halte aan de rand van het terrein.

2.5.3 Nijkerkerveen

Tussen 2010 en 2025 worden rondom Nijkerkerveen circa 600 woningen gerealiseerd. Bij de uitbreiding wordt niet ingezet op één grote uitbreidingslocatie, maar op de gefaseerde ontwikkeling en afronding van het bestaande dorp. Ten behoeve van de ontwikkeling van Nijkerkerveen is de Verkeersvisie Nijkerkerveen opgesteld.



Afbeelding 2.6: Illustratie inrichting Nijkerkerveen

Deze visie geeft een overzicht van de huidige verkeerssituatie, de noodzakelijke uitbreiding van de verkeersstructuur als gevolg van de nieuwbouw van woningen en van de aanpassingen van bestaande infrastructuur.

Voor het ontsluiten van de nieuwe verblijfsgebieden (woonbuurten) is een systeem gekozen waardoor het bestaande verkeergebied (infrastructuur) zo min mogelijk wordt belast. De ontsluiting van de nieuwe woonbuurten wordt namelijk zo veel mogelijk aan de randen van Nijkerkerveen aangetakt.

Het meeste verkeer van en naar deze woonbuurten heeft een herkomst/bestemming buiten Nijkerkerveen. De oriëntatie van dit verkeer is gericht op de Amersfoortseweg en verder. Alleen voor gemotoriseerd verkeer dat een bestemming heeft in de bestaande kern geldt dat dit verkeer de bestaande wegen belast.

2.5.4 Hoevelaken

Telstar

Als gevolg van de toenemende behoefte aan ouderenhuisvesting en –zorg heeft de raad eind 2007 ingestemd met de uitbreiding van woon-zorgcomplex Stoutenborgh in Hoevelaken. Deze locatie wordt ook wel “Sportweg”, of “Telstar” genoemd, aangezien als gevolg van deze inbreiding de korfbalvereniging Telstar, naar verwachting in 2011, wordt verplaatst naar de nieuwe accommodatie aan de Middelaarseweg in Hoevelaken. De vrijkomende grond wordt gebruikt voor de ontwikkeling van zorgwoningbouw, met behoud van een groengebied van tenminste 5000 m².



Afbeelding 2.7: Omgeving Telstar-terrein

Op 25 november 2010 heeft de gemeenteraad het programma van eisen voor het gebied vastgesteld. Hierin is het volgende woningbouwprogramma opgenomen:

- minimaal 24 plaatsen intramurale zorg;
- 16 - 20 appartementen.
- 20 – 25 nultredenwoningen (patiowoningen/bungalows).

Aangenomen wordt dat bij het ontwikkelen van het terrein het te realiseren woningbouwprogramma op de bestaande infrastructuur wordt ontsloten.

Station Hoevelaken

De Valleilijn is de spoorverbinding tussen Amersfoort en Ede-Wageningen en heeft voornamelijk een regionale functie. Om betere bereikbaarheid in de regio te krijgen wil Hoevelaken graag aangesloten worden op deze regionale spoorlijn zodat Hoevelaken beter te bereiken is. De realisatie van het station blijkt in de dienstregeling in te passen, met een bediening van twee maal per uur.



Afbeelding 2.8: Impressie station Hoevelaken

Het nieuwe station is gepland op en rondom de kruising van de huidige spoorlijn Amersfoort – Barneveld/Ede, de rijksweg A1 en de Stoutenburgerlaan. Reizigers richting Amersfoort en Barneveld/Ede krijgen met dit station een beter alternatief voor de auto.

Bij een goed functionerend station zijn goede voorzieningen ten aanzien van het voor- en natransport van groot belang. Voor een goede bereikbaarheid per fiets worden ruime stallingmogelijkheden zo dicht mogelijk bij het station gerealiseerd. Net ten noorden van de A1 wordt een P&R-voorziening gerealiseerd.

3 GEMOTORISEERD VERKEER

3.1 Ambitie

De gemeente Nijkerk wil goed bereikbaar zijn voor zowel haar bewoners als voor haar omgeving. Daarnaast wil ze het landelijk karakter en de cultuurhistorie van het buitengebied waarborgen. Concreet houdt dit in dat:

- alle kernen in de gemeente Nijkerk zo direct mogelijk ontsloten worden/ blijven op het hoofdwegennet
- de kernen onderling goed met elkaar verbonden zijn.
- toekomstige ruimtelijke ontwikkelingen adequaat worden ontsloten
- wordt gestreefd naar een goede inpassing van de wegen in het buitengebied
- de bereikbaarheid en aantrekkelijkheid van het centrum wordt geoptimaliseerd

3.2 Huidige situatie

3.2.1 Hoofdwegennet

Nijkerk ligt in de oksel van de rijkswegen A28 en A1. In de huidige situatie vormen de toe- en afritten Nijkerk en Corlaer (op de A28) en Hoevelaken (op de A1) de belangrijkste ontsluitingen van het gemeentelijke wegennet op het hoofdwegennet. In de loop der jaren is, door de toename van de (auto)mobiliteit, de afwikkeling van het verkeer op het Knooppunt Hoevelaken gestagneerd. Dit zorgt ervoor dat met name tijdens de ochtendspits er files rondom het knooppunt staan. Deze files beginnen meestal al ter hoogte van de afslag Nijkerk (op de A28) en afslag Barneveld (A30).

De ontsluiting vanuit de kern Nijkerk op de A28 is met een tweede aansluiting verbeterd, maar de verbinding in zuidelijk richting is daarmee in de spitsuren niet verbeterd. Ook gebruikers van de toe-/afrit Hoevelaken ondervinden reistijdverlies op hun route tijdens de spitsuren.

Met de planvorming omtrent de aanpak van Knooppunt Hoevelaken staat de aansluiting Hoevelaken op de A1 ter discussie. De gemeente heeft het standpunt ingenomen dat een aansluiting voor Hoevelaken op het hoofdwegennet aanwezig moet blijven in verband met de bereikbaarheid van Hoevelaken. Dit standpunt wordt mede ingegeven uit de resultaten van een gehouden verkeersstudie in opdracht van Rijkswaterstaat waaruit is gebleken dat de aansluiting Hoevelaken "*verkeerskundig nuttig*" is. De locatie en vorm zijn daarbij nog onderwerp van studie.

3.2.2 Onderliggend wegennet

Het onderliggende wegennet is relatief uitgebreid. Het is een combinatie van historische verbindingen met nieuwe infrastructuur van de afgelopen jaren. De parallelle routes langs de snelwegen en de verbindingen tussen de snelwegen via het buitengebied leiden ertoe dat het autoverkeer in geval van files alternatieve routes gaat zoeken via het onderliggend wegennet.

Opmerking De Ontmoeting:

"Bovenlokaal sluipverkeer moet worden tegengegaan. De aansluitingen op de rijkswegen en op het onderliggend wegennet van de buurgemeenten moeten worden behouden"

Uit de gehouden variantenstudie blijkt dat de Barneveldseweg (N301), Verbindingsweg, Bunschoterweg en Amersfoortseweg veelgebruikte routes zijn door met name lokaal en bestemmingsverkeer. Het gevolg is dat de leefbaarheid en veiligheid op het onderliggend wegennet en daarmee de aantrekkelijkheid van Nijkerk als woon- en werkgemeente onder druk komen te staan.

Als gevolg van het aantal arbeidsplaatsen op onder andere het industrieterrein Arkervaart wordt de maximale capaciteit van de Ambachtsstraat (N301) in de ochtend- en avondspits bereikt. Dit leidt tot een verminderde afwikkeling van het verkeer op een van de belangrijkste invalswegen van Nijkerk.

Verbinding kernen onderling

De verbinding en ontsluiting van de kernen onderling is goed. Er zijn op dit moment geen grote knelpunten aanwezig. Wel laat de doorstroming van het verkeer op de Amersfoortseweg met name tijdens de spits soms te wensen over als gevolg van het sluiten van de spoorwegovergang. Daarnaast is een lichte congestie waarneembaar op de N301 in de spits, deze concentreert zich met name rond de kruispunten.

3.2.3 Centrum Nijkerk

Ook het centrum van Nijkerk kent een aantal knelpunten. Hoewel de binnenstad van Nijkerk goed bereikbaar is voor bezoekers, bewoners en bevoorradend verkeer, geeft de verkeersstructuur reden tot zorg. Zo ervaren veel automobilisten de route via de Van Middachtenstraat en Ambachtsstraat als een omweg ten opzichte van de route via het centrum door de langere afstand en de onzekere reistijd als gevolg van de slechte doorstroming.

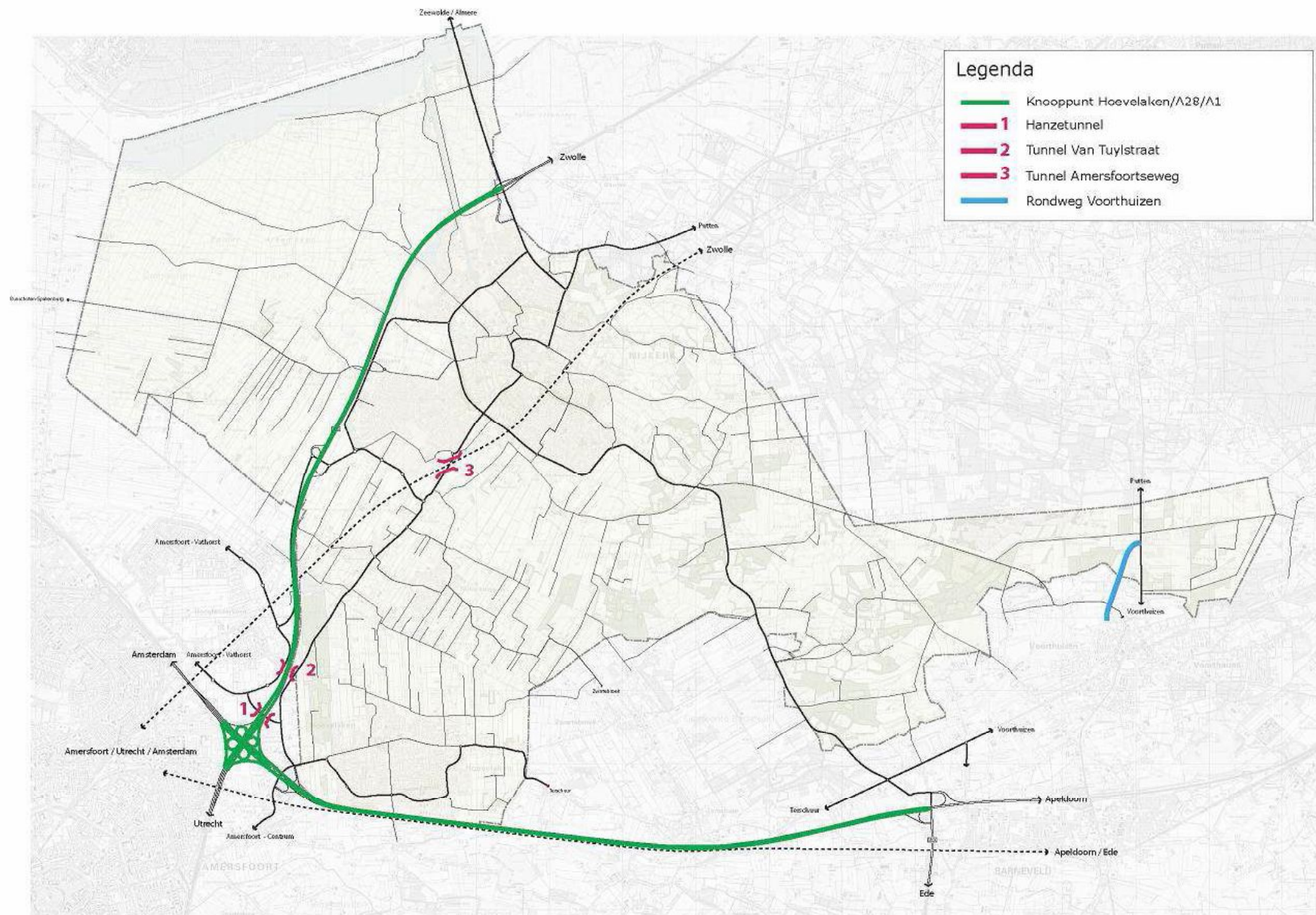
Als gevolg hiervan kiezen ze voor de route door het centrum via bijvoorbeeld de Torenstraat of het Stationsplein. Zo blijkt uit tellingen dat de verkeersintensiteit op de Torenstraat in 2010 rond de 9.000 motorvoertuigen per etmaal lag. Daarbij blijkt dat (in de spits) circa 25% van het verkeer op de Torenstraat doorgaand verkeer is tussen de rotonde met de Callenbachstraat en de rotonde met de Vetkamp. Uit een gehouden onderzoek blijkt dat dit vooral verkeer is tussen de verschillende wijken van Nijkerk en slechts in beperkte mate doorgaand verkeer met een herkomst en bestemming buiten Nijkerk.



Afbeelding 3.2: Verkeersstromen door het centrum

Het relatief grote percentage doorgaand (wijk-wijk) verkeer en het zoekgedrag hebben een negatief effect op de leefbaarheid en de ruimtelijke kwaliteit van de binnenstad van Nijkerk, met name rond Torenstraat(-Vrijheidslaan).

Laatste knelpunt is de verkeerssituatie rondom het gemeentehuis. In de huidige situatie maakt het parkeerterrein bij het gemeentehuis onderdeel uit van een (doorgaande) route. Verkeer van de N301 richting het centrum rijdt vanaf de Ambachtsstraat via de Gildenstraat en de Vleenenck richting de Torenstraat en omgekeerd. Hierbij rijdt het verkeer over het parkeerterrein bij het gemeentehuis, wat leidt tot onoverzichtelijke situaties.



Afbeelding 3.4: Belangrijkste (toekomstige) ontwikkelingen gemeente Nijkerk

Daarnaast is het kruispunt Havenstraat - Vleenenck - Kolkstraat (ook wel bekend als het kruispunt 'bij de Dolle Jonker') onderdeel van een veelgebruikte fietsroute voor schoolgaande kinderen. De combinatie met de doorgaande route van het autoverkeer leidt ertoe dat het kruispunt door fietsers wordt ervaren als (subjectief) onveilig.

3.2.4 Parkeersituatie Nijkerk en Hoevelaken

Binnenstad Nijkerk

De binnenstad van Nijkerk is op dit moment goed bereikbaar voor bezoekers, bewoners en toeleverend verkeer en (voor wie er de weg kent) is er voldoende parkeercapaciteit. Door de ontwikkeling van de verkeersstructuur in de binnenstad van Nijkerk zijn in de loop der tijd overal parkeerplekjes ontstaan met een onduidelijke onsamenhangende structuur tot gevolg. Dit heeft mede tot gevolg dat automobilisten zoekgedrag vertonen in hun streven om zo dicht mogelijk bij hun bestemming te parkeren.

In het centrum van Nijkerk (zie afbeelding 3.3) is van maandag tot en met zaterdag betaald parkeren van kracht. Zowel het tarief als de toegestane maximale parkeerduur verschilt per parkeerterrein. Hoewel in het centrum van Nijkerk op dit moment overwegend straatparkeerplaatsen aanwezig zijn is er ook een aantal gebouwde parkeervoorzieningen, zoals het Wheemplein en de Bontekoe.



Afbeelding 3.3: Betaald parkeergebied

Centrum Hoevelaken

Het centrum van Hoevelaken is geconcentreerd rondom De Brink en is zowel via de Ooster- als Westerdorpsstraat en de Stoutenburgerlaan goed te bereiken. Vanaf deze wegen wordt je automatisch richting de aanwezige parkeergelegenheden geleid. Hoevelaken kent geen betaald parkeerregime.

3.3 Ontwikkelingen/ toekomstige situatie

Op afbeelding 3.4 zijn de belangrijkste (toekomstige) ontwikkelingen weergegeven. In de volgende paragrafen worden deze ontwikkelingen nader toegelicht.

3.3.1 Zeker zijnde ontwikkelingen

Aanpak knooppunt Hoevelaken

Het knooppunt Hoevelaken is een belangrijk knelpunt in het Nederlands Hoofdwegennet. Uiteindelijk heeft dit effecten op de economische ontwikkelingen van Nederland als geheel en van de regio Midden Nederland in het bijzonder.

Eind 2009 is het voorkeursalternatief voor de planstudie Hoevelaken vastgesteld. Dit voorkeursalternatief bestaat enerzijds uit het aanleggen van extra capaciteit op de wegen die naar het knooppunt leiden én aanpassingen aan het knooppunt Hoevelaken, anderzijds wordt gekeken naar het splitsen van doorgaand en lokaal verkeer. Naar verwachting wordt in de loop van 2011 de voorkeursvariant vastgesteld. De planning is dat in 2016 gestart kan worden met de uitwerking en dat het knooppunt in 2020 is aangepakt.

Hanzetunnel/ Tunnel Van Tuyllstraat

Op dit moment wordt gewerkt aan een nieuwe ontsluiting vanaf de Nijkerkerstraat via een tunnel onder de A28 aansluitend op de Boulevard Vathorst, kortweg de "Hanzetunnel". Het doel van de aanleg van de Hanzetunnel en de reconstructie van de Nijkerkerstraat is het realiseren van een duurzaam veilige verbinding.

Deze stedelijke verkeersroute vormt in de toekomst de verbinding tussen Vathorst, bedrijventerrein De Wieken-Vinkenhoef (Energie-weg), de Knoop Hogeweg A28 en het centrum van Amersfoort. Naar verwachting is de tunnel eind 2011 klaar voor gebruik. Als gevolg van de Hanzetunnel krijgt de bestaande tunnel Van Tuyllstraat een andere functie. Wanneer de Hanzetunnel gereed is, zal uitsluitend nog (brom)fietsverkeer, nood- en hulpdiensten en het openbaar vervoer gebruik maken van de tunnel Van Tuyllstraat.

Tunnel Amersfoortseweg

Medio 2009 heeft de gemeente Nijkerk ingestemd met de realisatie van een tunnel in de Amersfoortseweg. Aanleiding voor de realisatie van de tunnel is het verhelpen van huidige problematiek en het voorkomen van escalatie van de problemen in de toekomst. De Amersfoortseweg vormt, samen met de in mei 2009 geopende toen afrit Corlaer/ Vathorst op de A28 een van de belangrijkste verbinding via het (onderliggende) wegennet tussen Nijkerk en Amersfoort. In de huidige situatie leidt de intensiteit op de weg en de intensiteit op het spoor tot wachtrijen voor het gemotoriseerde verkeer in de spitsperiode.

De aanleg van de tunnel heeft tot doel het verbeteren van doorstroming op de Amersfoortseweg voor zowel het gemotoriseerde verkeer als het langzame verkeer. Het project maakt onderdeel uit van het pakket van maatregelen in het kader van VERDER. Daarnaast verbetert de tunnel de verkeersveiligheid op het wegvak, vermindert het de (geluid)hinder van aanwonenden en de barrièrewerking die in de huidige situatie van de spoorlijn uitgaat.

Rondweg Voorthuizen

De N303 is een (provinciale) weg die de Putten en Voorthuizen met elkaar verbindt. Het deel van de N303 wat zich op Nijkerks grondgebied bevindt en de gemeente van noord naar zuid doorsnijdt (zie afbeelding 3.4) is in beheer en onderhoud bij de gemeente Nijkerk. Door haar ligging en functie wordt de N303 in grote mate belast door doorgaand (vracht) verkeer. Dit leidt in de spits tot stagnatie in de verkeersafwikkeling en tot knelpunten met betrekking tot de verkeersveiligheid en het woon- en leefmilieu van onder andere de kern Voorthuizen.

In de afgelopen jaren hebben de gemeente Barneveld en de provincie Gelderland onderzocht hoe het (doorgaande) verkeer het beste om het dorp Voorthuizen kan worden geleid. In de Milieu Effect Rapportage (MER) die begin 2010 door de provincie Gelderland is vastgesteld wordt een nieuwe (westelijke) verbinding tussen de Overhorsterweg en de Voorthuizerweg (N303) voorgesteld. Op dit moment heeft nog geen besluitvorming plaatsgevonden over de tracékeuze.

3.3.2 Toekomstige ontwikkelingen

Landelijk gezien is de verwachting dat het personenverkeer in 2020 nog eens met circa 20% is toegenomen ten opzichte van het jaar 2000. Dit wordt onder andere veroorzaakt door de toenemende bevolkingsgroei, het nog altijd groeiende autobezit en het feit dat ouderen steeds langer deel blijven nemen aan het verkeer.

Gelet op de resultaten van de in het verleden gehouden verkeersstellingen en de prognoses uit het verkeersmodel voor de toekomst wordt aangenomen dat ook de hoofdwegen van Nijkerk met een dergelijke groei te maken krijgen. Het verkeersmodel van Nijkerk prognosticeert voor 2020 de volgende verkeersintensiteiten:

- Berencamperweg: ruim 30.000 mvt/ etmaal
- Ambachtsstraat(buitenring): circa 20.000 mvt/ etmaal
- Zelderseweg: ongeveer 11.000 mvt/etmaal
- Amersfoortseweg: gemiddeld 20.000 mvt/ etmaal
- Bunschoterweg: 9.000 mvt/ etmaal
- Torenstraat (binnenring): 10.000 mvt/ etmaal
- Nijkerkerstraat: 10.000 mvt/ etmaal
- Westerdorpsstraat: circa 21.000 mvt/ etmaal

Opgemerkt wordt dat tegenover de groei van het autoverkeer ook ontwikkelingen staan waardoor de (negatieve effecten van) groei beperkt worden. Zo neemt de technologie in voertuigen toe, waardoor de auto's efficiënter, schoner en veiliger worden.

Hieronder wordt voor een aantal wegen beschreven wat de consequenties van de geprognosticeerde verkeersintensiteiten zijn voor het functioneren van de weg, of de leefbaarheid rondom de weg.

Berencamperweg (N301)

De benutting van de Berencamperweg in combinatie met de capaciteit van de aansluiting met de A28 (het viaduct over de A28), is van dien aard dat de maximum capaciteit binnen 10 jaar is bereikt. De belasting van het gedeelte tussen de aansluiting met de A28 en de Ambachtsstraat bedraagt ongeveer 28.000 mvt/etmaal. Deze belasting is als stevig te betitelen. De capaciteit van de weg zal in de komende 10 jaar waarschijnlijk worden bereikt.

Ambachtsstraat (N301)

De Ambachtsstraat tussen de Berencamperweg en de Arkemheenweg vormt de belangrijkste ontsluiting van de bedrijventerreinen Watergoor en Arkervaart. De verkeersintensiteiten in combinatie met het relatief grote aantal kruispunten, al dan niet geregeld door middel van verkeerslichten, zorgen voor een verstoord verkeersbeeld, waardoor het verkeer niet goed kan worden afgewikkeld.

De autonome groei van het verkeer en de geplande ruimtelijke ontwikkelingen rondom ondermeer Doornsteeg leiden ertoe dat de afwikkeling van het verkeer op de Ambachtsstraat de komende jaren nog verder zal verslechteren, waardoor de bereikbaarheid van Nijkerk wordt beperkt.

Barneveldseweg/Zelderseweg (N301)

De N301 ten oosten van de Oude Barneveldseweg is een weg door een gebied dat in de structuurvisie als waardevol is aangemerkt. De weg is van de provincie Gelderland. Kenmerken van de weg zijn een voorrangsweg met een maximumsnelheid van 60 km/uur, het ontbreken van een asmarkering en een tweezijdig vrijliggend fietspad. De weg is op sommige punten smal vanwege de aanwezige bomen aan beide zijden van de weg. Het gebruik van de weg ligt boven de voorkeursintensiteit van 6.000 mvt/etmaal.

Kruispunt Amersfoortseweg – Frieswijkstraat – Barneveldseweg

De druk op het kruispunt Amersfoortseweg – Frieswijkstraat – Barneveldseweg – Van Middachtenstraat neemt de komende jaren toe. De groeiende verkeersintensiteiten zijn het gevolg van de autonome groei van het verkeer, de verbeterde doorstroming op de Amersfoortseweg als gevolg van de gerealiseerde tunnel onder het spoor en de geplande ruimtelijke ontwikkelingen. Dit heeft tot gevolg dat het kruispunt over een paar jaar de verkeersstromen niet meer (adequaat) kan afwikkelen.

Bunschoterweg

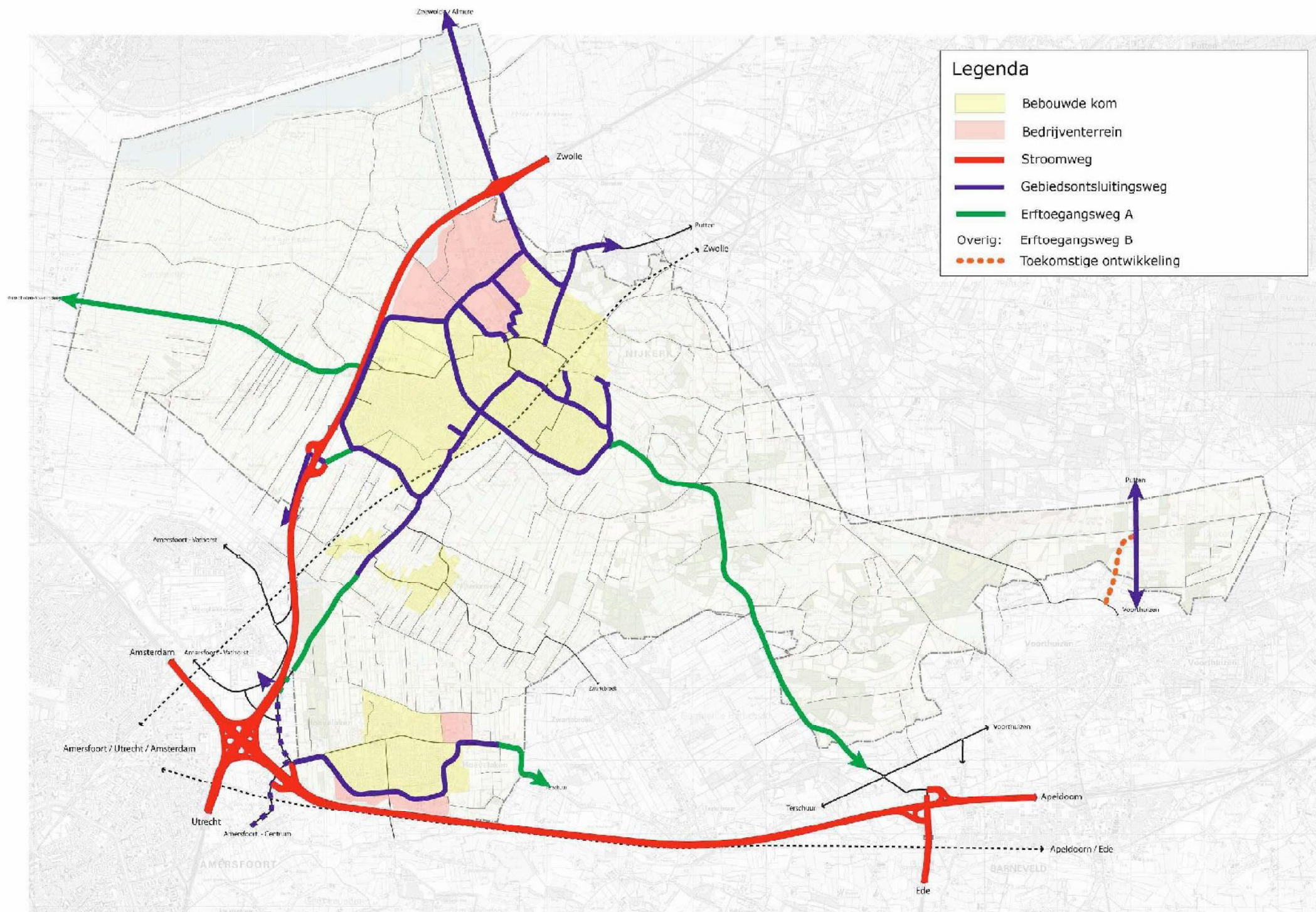
Deze provinciale weg is in 2011 overgedragen aan de gemeente Nijkerk. De weg is gecategoriseerd als erftoegangsweg maar kent een gebruik dat boven de voorkeurswaarde ligt. Daarnaast loopt deze route deels door het gebied Holk, wat in de Structuurvisie is aangeduid als aandachtsgebied. In een dergelijk gebied past geen weg met een hoge verkeersintensiteit. Gelet hierop wordt de verkeersfunctie van de Bunschoterweg richting Bunschoten beperkt, waardoor de leefbaarheid in het buitengebied wordt hersteld.

Amersfoortseweg

De Amersfoortseweg is gelegen tussen de kern Nijkerk en de gemeentegrens met Amersfoort waar de weg verder gaat als Nijkerkerstraat. De Amersfoortseweg is in twee delen te scheiden. Het eerste deel ligt binnen de kom van Nijkerk en vervult een belangrijke rol in de ontsluiting van een aantal Nijkerkse wijken van en naar de A28. Het tweede deel ligt ten zuiden van de rotonde met de Arkemheenweg. Het gedeelte buiten de kom kent een 60 km/uur regime, waarbij de weg wel een voorrangsweg is. Richting de toekomst wordt de leefbaarheid rondom de Amersfoortseweg verbeterd, waarbij een goede ontsluiting van Nijkerkerveen gegarandeerd blijft.

Spoorwegovergang Hoefslag

Door de ontwikkelingen op het spoor (meer bewegingen) en de toenemende verkeersdruk op de overgang door gemotoriseerd verkeer, zal op termijn de hinder (wachtrijen en verkeersoverlast) van de spoorovergang toenemen.



Kruispunt Westerdorpsstraat – Nijkerkerstraat

De ontsluiting van het verkeer vanuit Hoevelaken is voornamelijk westelijk georiënteerd (in de richting Amsterdam). Voor een goede afwikkeling en bereikbaarheid van Hoevelaken is het van belang dat het kruispunt Westerdorpsstraat – Nijkerkerstraat van en naar Hoevelaken niet alleen voldoende capaciteit biedt, maar ook voldoende groentijd¹ voor het verkeer van en naar Hoevelaken. De ontwikkeling en ontsluiting van bedrijventerrein De Wieken-Vinkenhoef en de realisatie van de Hanzetunnel (zie ook hoofdstuk 3.3.1), leiden tot een groei van de verkeersintensiteiten op dit punt. Deze ontwikkeling in combinatie met de relatief drukke af- en toerit van de A1 dreigt een negatief effect te hebben op de afwikkeling van het verkeer vanuit Hoevelaken.

3.4 Wegencategorisering

De aantrekkelijkheid van Nijkerk als gemeente wordt mede bepaald door de (auto) bereikbaarheid van de verschillende dorpen en de leefbaarheid van de verschillende centra en het buitengebied. Voor de bereikbaarheid is het van belang dat mensen en goederen via directe wegen op hun plaats van bestemming komen. Voor de leefbaarheid is het van belang dat het gemotoriseerde verkeer via de daartoe aangewezen en ingerichte wegen rijdt. Om dit te bereiken wordt onderscheid gemaakt in wegen met een verkeersfunctie (verkeersgebied) en wegen met een verblijfsfunctie (verblijfsgebied). Op wegen met een verkeersfunctie staat de doorstroming van het gemotoriseerde verkeer centraal, terwijl bij wegen met een verblijfsfunctie de nadruk ligt op de woonomgeving en het gebruik van de weg door langzaam verkeer. In afbeelding 3.5 is een overzicht opgenomen van de wegcategorisering van Nijkerk.

3.4.1 Stroomwegen

De gemeente Nijkerk kent twee stroomwegen binnen, of net buiten haar gemeentegrenzen, te weten de:

- A1, Amersfoort richting Apeldoorn (vice versa)
- A28, Zwolle richting Utrecht (vice versa)

Uitgangspunt is dat de bestaande aansluitingen op deze wegen, gehandhaafd blijven:

- Aansluiting Nijkerk/ Almere (9) op de A28
- Aansluiting Corlaer/ Vathorst (8a) op de A28
- Aansluiting Hoevelaken (14) op de A1

¹ De tijd waarin een verkeersregelinstallatie (VRI) voor een bepaalde richting het groene licht toont en het verkeer vanuit die richting het kruispunt kan passeren.

3.4.2 Gebiedsontsluitingswegen

Buiten de bebouwde kom

Buiten de bebouwde kom zijn er vier gebiedsontsluitingswegen die (deels) door de gemeente Nijkerk lopen:

- N301, A28 richting Zeewolde
- N303, Putten richting Voorthuizen
- N798, Nijkerk richting Putten
- Verbindingsweg, Aansluiting Corlaer richting Vathorst

Binnen de bebouwde kom

Binnen de bebouwde kommen zijn de volgende wegen aangewezen als gebiedsontsluitingswegen.

Nijkerk

- N301, Berencamperweg, Ambachtsstraat, Van Middachtenstraat en Barneveldseweg (stedelijk)
- N798, Putterstraatweg
- Vetkamp
- Arkemheenweg
- Frieswijkstraat
- Callenbachstraat
- Paasbosweg

Hoevelaken

- Westerdorpsstraat, tussen de gemeentegrens met Amersfoort en de Koninginneweg
- Koninginneweg, tussen de Westerdorpsstraat en de Oosterdorpsstraat

Nijkerkerveen

- Amersfoortseweg, tussen de Barneveldseweg en de Laakweg

3.4.3 Erftoegangswegen

Buiten de bebouwde kom

Naast de genoemde stroom- en gebiedsontsluitingswegen loopt er een aantal (provinciale) verbindingen door de gemeente, die naast een lokale functie ook een regionale functie hebben. Dit zijn de:

- N301 (Barneveldseweg/ Zelderseweg)
- Bunschoterweg/ Holkerweg
- Nieuwe Voorthuizerweg
- Amersfoortseweg (tussen de gemeentegrens met Amersfoort en Laakweg)

Binnen de bebouwde kom

Voor alle wegen binnen de bebouwde kom van Nijkerk, met uitzondering van de in hoofdstuk 3.4.2 genoemde wegen, geldt dat ze worden gecategoriseerd als erftoegangsweg.

De overige kernen binnen de gemeente Nijkerk zijn dermate klein dat ze in hun geheel als verblijfsgebied kunnen worden aangewezen. Er zijn binnen deze kernen geen doorgaande routes, of wegen die een groot gebied moeten ontsluiten. De volgende kernen bestaan daardoor in hun geheel uit erftoegangswegen, waar het verblijven centraal staat:

- Nijkerkerveen
- Holkerveen
- (overige) buurtschappen

3.4.4 Conclusie

Buiten de bebouwde kom

Voor de Barneveldseweg/ Zelderseweg, Bunschoterweg/ Holkerweg en Nieuwe Voorthuizerweg geldt dat ze (met name tijdens de spits) gebruikt worden als sluiproute. Bij de gehouden analyse is geconstateerd dat een aantal van deze wegen qua inrichting niet aan de richtlijnen voldoet. Wat betreft het gebruik is ook de verwachting dat de verkeersintensiteit de komende jaren niet zal afnemen en mogelijk zelfs gaat toenemen.

Voor de wegen die tezamen de N301 vormen wordt opgemerkt dat de provincie Gelderland wegbeheerder is. De gemeente Nijkerk heeft geen zeggenschap over deze wegen. Wel kan de gemeente op ambtelijk en/ of bestuurlijk niveau invloed uitoefenen op het beleid, uitvoering of inrichting ten aanzien van deze wegen, danwel door middel van cofinanciering bijdragen aan de gewenste ontwikkeling.

De Amersfoortseweg vormt de verbinding tussen Nijkerk, Hoevelaken en Nijkerkerveen. Het omliggende gebied is aangeduid als aandachtsgedebiet, wat inhoudt dat binnen het kader van de Structuurvisie geen grote plannen of ingrepen worden voorgesteld, bijvoorbeeld omdat het ongewenst verrommeld is. Het deel binnen de bebouwde kom kent een maximumsnelheid van 50 km/uur. Buiten de bebouwde kom is dit deels 60 en deels 80 km/uur. De gemeente Nijkerk wil ook hierin meer uniformiteit uitstralen.

Op het moment dat de Amersfoortseweg wordt gereconstrueerd wordt bekeken of het deel tussen Nijkerkerveen en Nijkerk binnen de bebouwde kom kan worden getrokken om daarmee de leefbaarheid te verbeteren. Voor het overige deel wordt in overleg met de gemeente Amersfoort bekeken in hoeverre ook hier aanpassingen gewenst zijn.

Binnen de bebouwde kom

Zoals in hoofdstuk 3.3.2 is aangegeven komt de verkeersafwikkeling op de N301 en de inrikkers richting het centrum van de kern Nijkerk (Vetkamp en Watergoorweg) de komende jaren onder druk te staan. Hoewel de functie van de weg voldoet laat de capaciteit te wensen over.

Het ontbreken van een goede ontsluiting van de woonwijken en voorzieningen in het oosten van de kern Nijkerk richting de A28 heeft zoals gezegd zijn weerslag op de wegen rondom het centrum van Nijkerk. Gelet op de leefbaarheid in en rondom het centrum wordt de categorisering van deze wegen niet aangepast, maar moet worden ingezet op het beperken van het (doorgaande) verkeer over deze 'centrumring' en het ontsluiten van ontwikkelingen in het oosten van Nijkerk via nieuwe infrastructuur aan de buitenrand.

Voor de Bunschoterweg/ Holkerweg en de Hoefslag/ Grieglaan geldt ze zijn gecategoriseerd als erftoegangsweg, maar dat het gebruik en/of de inrichting van de wegen niet voldoet. Ook voor deze wegen geldt dat de leefbaarheid leidend is voor de inrichting en categorisering van de wegen. Het gebruik van de weg moet aangepast worden aan de verblijfsfunctie die deze wegen hebben.

3.5 Opgaven

Gehele gemeente

- Handhaven huidige aansluitingen op het rijkswegennet
- Adequaatsluiting van de geplande ruimtelijke ontwikkelingen en ambities uit de Structuurvisie
- Lobby vergroten capaciteit Berencamperweg
- Inrichting en gebruik van wegen op elkaar afstemmen
- Streven naar behoud van landelijk karakter en cultuurhistorie buitengebied
- Logische inpassing voorkeursroutes hulpdiensten/ brandweer in verband met realisatie van de wettelijke opkomsttijden
- Garanderen goede ontsluiting Hoevelaken via Westerdorpsstraat
- Verruimen capaciteit Berencamperweg en Ambachtsstraat door wegvak en kruispuntmaatregelen

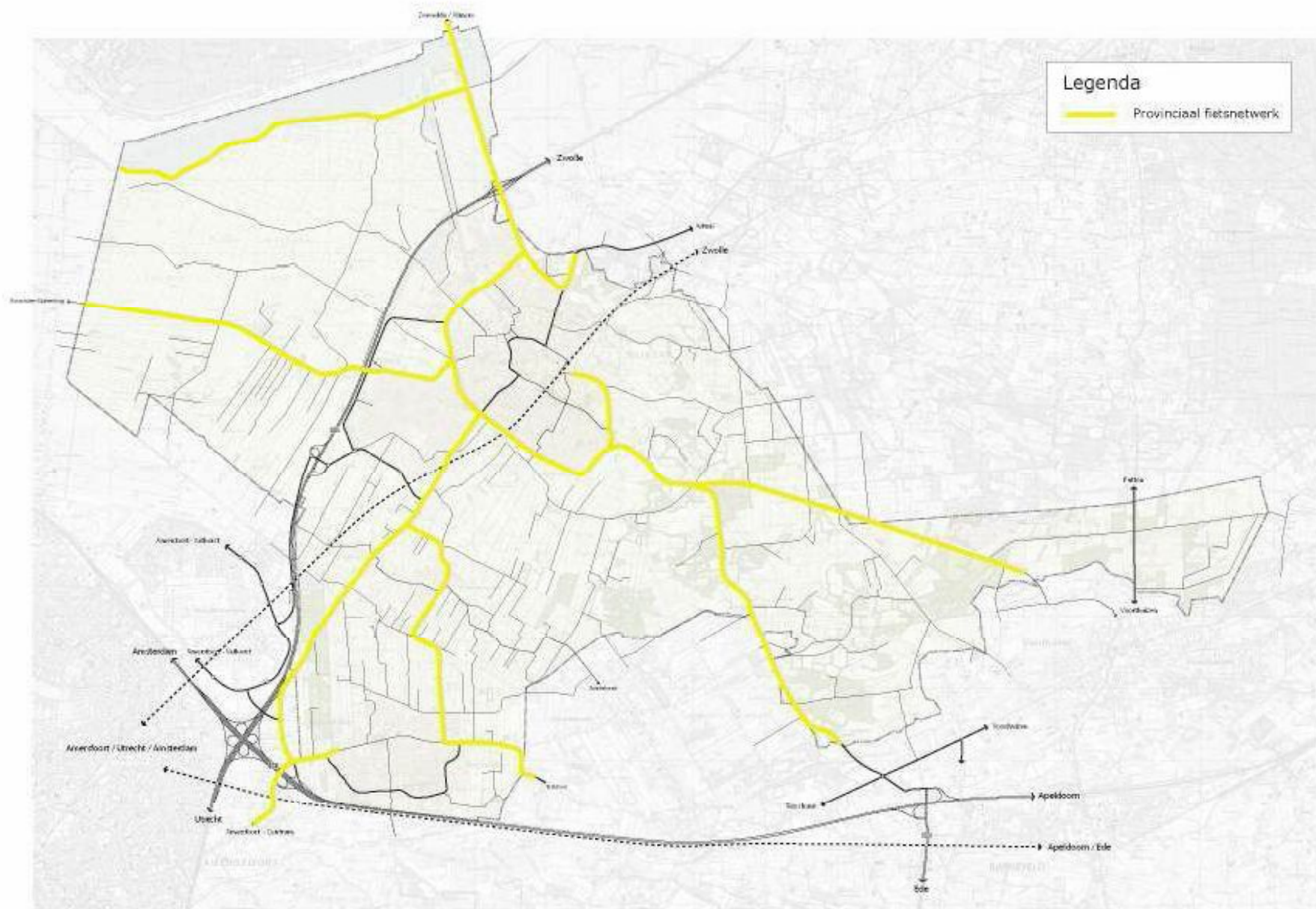
Binnenstad Nijkerk

- Creëren van een aantrekkelijk en goed bereikbaar centrum
 - Kiezen voor inprikkersysteem richting centrum
 - Bereikbaarheid behouden en waar mogelijk versterken
 - Doorgaand verkeer via Torenstraat/ Vrijheidslaan ontmoedigen
 - Verbindingen tussen wijken optimaliseren waardoor wijk-tot-wijk-verkeer Torenstraat/ Vrijheidslaan kan mijden

- Ontwikkelen verkeersplan centrum
- Aanleg nieuwe (goed in het landschap ingepaste) infrastructuur via de buitenrand ter:
 - Ontlasting van de verkeersstructuur in de binnenstad van Nijkerk in het algemeen en de Vetkamp en de Oranjelaan in het bijzonder
 - Ontsluiting van de inbreidingslocatie Havenlijn en de uitbreiding van sportgebied Luxool
- Onderzoeken op welke wijze deze nieuwe infrastructuur ter ontsluiting van Nijkerk via de buitenrand zowel aan de westzijde als aan de oostzijde toekomst bestendig kan worden.
- Realiseren parkeerverwijzing (toestroom van en naar het centrum (autoverkeer)) vanaf de buitenring, waardoor de verkeersdruk over de verschillende inprikkers verdeeld wordt en op andere plekken beter invulling kan worden gegeven aan verblijfskwaliteit (wegencategorisering);
- Herziening parkeerbeleid (clustering parkeerplaatsen, betalen achteraf);
- Bij nieuwe ontwikkelingen voldoende parkeergelegenheid realiseren
- Waarborgen kwaliteit openbare ruimte en dimensionering infrastructuur in relatie tot doorstroming (vracht)verkeer

3.6 Maatregelen

- Het vergroten van de capaciteit van kruispunten met de Ambachtsstraat en het kruispunt Amersfoortseweg - Frieswijkstraat door realisatie van fietstunnels.
- Vergroten capaciteit Berencamperweg door wegvakmaatregelen
- Invoeren zogenaamd inprikkersysteem richting centrum, te realiseren via groeimodel
- Realisatie tunnel Amersfoortseweg
- Herinrichting Amersfoortseweg in combinatie met groot onderhoud
- Realiseren carpoolplaats
- Verandering komgrens Nijkerkerveen op de Amersfoortseweg
- Studie naar knip Bunschoterweg
- Herinrichting Hoefslag/ Grieglaan
- Autovrij maken Langestraat en Oosterstraat
- Spoorstraat en Holkerstraat autoluw maken
- Monitoring verkeersintensiteiten gemeentelijke wegen



Abbeelding 4.1: Bovenlokale fietsnetwerk provincie Gelderland

4 FIETSERS EN BROMFIETSERS

4.1 Ambitie

De fiets is niet alleen een goed alternatief voor de auto op korte en middellange afstand, maar ook goed voor de gezondheid en het milieu. De gemeente Nijkerk wil daarom het fietsgebruik op met name de korte en middellange afstand (tot 15 kilometer) stimuleren. Dit wil de gemeente bereiken door het vormgeven van een samenhangend, aantrekkelijk en (sociaal) veilig fietsnetwerk binnen en tussen de kernen. Daarnaast wil de gemeente een goede afstemming en aansluiting tussen het recreatieve fietsnetwerk van de provincies Gelderland en Utrecht. Ook wil de gemeente het gebruik van de fiets als onderdeel van de keten stimuleren.

4.2 Huidige situatie

In de periode 2004 tot en met 2008 werd in Nijkerk in circa 23% van alle verplaatsingen de fiets gebruikt als vervoermiddel. Het aandeel van de fiets op verplaatsingen tot 7,5 kilometer lag in deze periode op circa 38%². Hiermee scoort Nijkerk respectievelijk gemiddeld en net iets boven gemiddeld ten opzichte van andere gemeenten in Nederland. Deze scores zijn te vergelijken met omliggende gemeenten als Barneveld, Putten en Bunschoten.

De nieuwe wijk Corlaer is een goed voorbeeld van een wijk waarbij de fiets een prominente plaats heeft gekregen bij het ontwerpen van de wijk. Er zijn directe (vrijliggende) fietsroutes, zowel binnen de wijk als richting het centrum.

Binnen het fietsnetwerk van Nijkerk wordt onderscheid gemaakt tussen utilitaire en recreatieve fietsverbindingen. Het utilitaire fietsnetwerk wordt met name gebruikt door het woon-werk, woon-school, of woon-winkel verkeer. Hiertoe is in het verleden een aantal verbindende routes gedefinieerd. Het recreatieve netwerk is bestemd voor het recreatieve fietsverkeer en wordt voornamelijk gevormd door het knooppuntensysteem, of de Landelijke Fietsroutes. Hoewel de beide netwerken qua gebruik en inrichting van elkaar verschillen vallen ze op een aantal locaties samen.

4.2.1 Utilitaire fietsnetwerk

Het utilitaire fietsnetwerk wordt gevormd door het bovenlokale fietsnetwerk van de provincie Gelderland (zie afbeelding 4.1), 8 primaire hoofdfietsroutes door Nijkerk, aangevuld met nieuw gerealiseerde routes en verbindingen. Hierdoor ontstaat een redelijk fijnmazig fietsnetwerk. Daar waar het fietsnetwerk evenwijdig loopt aan de ontsluitingsstructuur van het gemotoriseerde verkeer zijn veelal vrijliggende fietspaden of fietsstroken aanwezig.

In de afgelopen jaren is een aantal directe solitaire fietsroutes gerealiseerd. Zo is in de wijk Corlaer een aantal routes gerealiseerd die de wijk ontsluiten richting zowel het centrum van Nijkerk als in de richting van Amersfoort. Een ander voorbeeld is de Nijkerker-veenweg tussen Hoevelaken en Nijkerkerveen. Deze solitaire fietsroute biedt een korte en directe verbinding tussen de beide kernen. Door de directe fietsverbinding en het feit dat de auto hier niet mag rijden is de fiets een goed alternatief voor de auto op deze route.

² Bron: Fietsberaad: Fietsgebruik per gemeente

Daarnaast is langs een aantal wegen buiten de bebouwde kom fietsvoorzieningen in de vorm van fietsstroken, of fietspaden gerealiseerd. Zo zijn langs de Oosterdorpstraat buiten de bebouwde kom van Hoevelaken rode fietsstroken aangebracht om daarmee de plaats van de fiets op de weg prominenter te maken en daarmee de verkeersveiligheid voor de fietser te verbeteren.

Desondanks is binnen het gemeentelijke fietsnetwerk nog altijd een aantal zogenaamde missing links (ontbrekende schakels), of knelpunten aanwezig. Missing links zijn locaties waar vanuit gebruiks-, bereikbaarheidsoogpunt een fietspad gewenst danwel noodzakelijk is. Knelpunten zijn locaties, waarbij de functie van de fietsroute niet overeenstemt met de inrichting, of waar bijvoorbeeld de veiligheid voor de fiets ter discussie staat. Voor de opgaven en maatregelen die in dit kader zijn geformuleerd wordt verwezen naar hoofdstuk 4.4 en 4.5.

Opmerking De Ontmoeting:

"Fietspad langs (rotonde) Fliersteeg definitief maken om een goede ontsluiting voor fietsers vanuit De Terrassen richting Vathorst te verkrijgen"

4.2.2 Recreatief fietsnetwerk

Fietsknooppunten netwerk

De gemeente Nijkerk is opgenomen in het fietsroutenetwerk van De Veluwe. Dit netwerk bestaat uit een groot aantal knooppunten die verschillende routetrajecten aan elkaar verbinden (zie afbeelding 4.2). Ieder knooppunt heeft een nummer en de stukjes route zijn van knooppunt naar knooppunt in beide richtingen bewegwijzerd.



Afbeelding 4.3: Bewegwijzering fietsknooppuntennetwerk

Landelijke Fietsroutes

Er lopen twee Landelijke Fietsroutes (LF-routes) over het grondgebied van Nijkerk. Het gaat om de volgende routes:

- NAP-route (LF-route 9a en 9b)
- Zuiderzeeroute (LF-route 23 b)

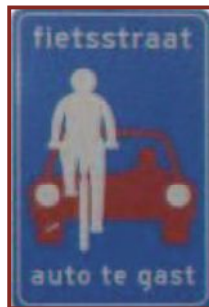
Al deze routes lopen langs het Nijkerkernauw. De NAP-route buigt vervolgens af richting Zeewolde/ Almere. De Zuiderzeeroute volgt de route ten zuiden van het randmeer richting Harderwijk.

4.3 Ontwikkelingen/ toekomstige situatie

4.3.1 Zeker zijnde ontwikkelingen

Verbinding Corlaer – Vathorst

Een goede fietsverbinding tussen Nijkerk en Amersfoort is van belang om het fietsen tussen Nijkerk (Corlaer), de wijk Vathorst en het industrieterrein de Hoef te verbeteren. Door het realiseren van een aantrekkelijke fietsroute wordt er niet alleen meer gefietst, maar treedt tevens een verschuiving in de 'modal split' op, waardoor het hoofdwegennet wordt ontlast. In 2011 wordt de Fliersteeg ingericht als "Fietsstraat, Auto te gast". Door de verbetering ontstaat een comfortabele fietsroute tussen Nijkerk en Amersfoort Vathorst. Op langere termijn (bij de ontwikkeling van De Flier) komt er een nieuwe ontsluiting voor het autoverkeer en wordt de fietsstraat ingericht als vrijliggend fietspad.



Uitbreiden fietsparkeerplaatsen station Nijkerk

De fiets neemt een belangrijke plaats in in het voor- en natransport, zo fietst ongeveer vijfendertig procent van de dagelijkse treinreizigers naar het station. Het station Nijkerk kampt mede als gevolg hiervan met een tekort aan fietsparkeerplaatsen. Om de reis van deur tot deur makkelijker en aangenamer te maken en het 'wild parkeren' van fietsen te beperken wordt het aantal fietsparkeerplaatsen bij station Nijkerk uitgebreid.

Bij de uitbreiding van de fietsparkeerplaatsen vindt zowel een uitbreidings- als een verbeteringsslag plaats. Als gevolg van het ruimtegebruik worden de extra plaatsen door middel van etagerekken gerealiseerd. Daarnaast worden de nieuwe rekken voorzien van een overkapping. De kosten worden deels door de gemeente Nijkerk betaald. Daarnaast wordt een deel van de kosten gefinancierd uit het project Ruimte voor de fiets. Dit is een landelijk project dat tot doel heeft de fietsparkeervoorzieningen van alle in Nederland te moderniseren.

4.3.2 Toekomstige ontwikkelingen

Toename fietsgebruik

Het fietsgebruik heeft een belangrijk aandeel in het verplaatsingsgedrag en vormt een belangrijke schakel in de ketenverplaatsing. Door de opkomst van de elektrische fiets kan het aandeel van de fiets ook in het aantal verplaatsingen tot 15 kilometer toenemen. Aangenomen wordt dat dit onder andere ten koste gaat van het aandeel van de auto, waardoor deze ontwikkeling tevens positieve gevolgen heeft voor mobiliteit, gezondheid en milieu.

Fiets als onderdeel van de ketenmobiliteit

De fiets is een belangrijk transportmiddel in het voor- en natransport naar en van het openbaar vervoer. Naast de al bestaande OV-fiets is er ook de Viafiets. De provincie Gelderland stelt hierbij voor een gereduceerd bedrag tweedehands Viafietsen beschikbaar. Met deze fietsen kan de reiziger 's ochtends vanaf een station naar het werk rijden en 's avonds weer terug. Op dit moment wordt deze service nog niet op station Nijkerk aangeboden. De gemeente Nijkerk zet zich in om deze service in de toekomst ook op de stations in Nijkerk te realiseren.

4.4 Opgaven

- Stimuleren van het gebruik van de fiets, zowel utilitair als recreatief (verhogen fietsgebruik op korte ritten)
- Stimuleren gebruik fiets in ketenmobiliteit
- Waarborgen van een samenhangend, aantrekkelijk en veilig fietsnetwerk
- Realiseren ongelijkvloerse fietskruisingen met gebieds-ontsluitingswegen
- Realiseren van een goede fietsontsluiting bij geplande ruimtelijke ontwikkelingen
- Aanpak aanwezige missing links (ontbrekende schakels) en/of knelpunten binnen het huidige gemeentelijke fietsnetwerk (Aandachtspunt zijn oversteeklocaties op ontsluitingswegen)
- Realiseren voldoende stallingsvoorzieningen (o.a. centrum, NS-station, haltes).
- Bij herprofilering wegen waar mogelijk (vrijliggende) fietspaden/ fietsstroken realiseren

4.5 Maatregelen

4.5.1 Ontsluiten toekomstige ontwikkelingen.

Realiseren fietstunnel Arkerpoort onder Verbindingsweg

Bij de ontwikkeling van het plangebied Arkerpoort krijgt de fiets een prominente plaats. Dit komt onder andere tot uiting in de realisatie van een fietstunnel vanuit de Arkerpoort richting De Flier onder de Verbindingsweg door. De realisatie van deze tunnel past tevens naadloos in de geuite ambitie om het fietsgebruik te stimuleren en de opgave om fietsroutes ongelijkvloers de ontsluitende autoroutes te laten kruisen. De locatie en vormgeving van de tunnel zijn nog onderwerp van nadere studie binnen het project van de Arkerpoort.

Verbinding Arkerpoort - De Flier - Fliersteeg

Binnen de ontwikkeling van De Flier is een van de opgaven het realiseren van een goede fietsontsluiting. Enerzijds betekent dit dat de opgave is om het fietsnetwerk van De Flier aan te sluiten op de tunnel richting de Arkerpoort. Anderzijds wordt ingezet op het realiseren van de verbinding tussen de Fliersteeg en het plangebied De Flier. Zoals geschetst in hoofdstuk 4.3 wordt in de loop van 2011 de Fliersteeg ingericht als fietsstraat. Het realiseren van beide doelstellingen zorgt er tevens voor dat het gebied Arkerpoort via De Flier wordt ontsloten op de Fliersteeg. De concrete vormgeving van het fietsnetwerk binnen De Flier wordt nog nader uitgewerkt. Randvoorwaarde is dat er uiteindelijk een samenhangend, aantrekkelijk en veilig fietsnetwerk wordt gerealiseerd.

4.5.2 Opheffen missing links/ optimaliseren bestaande routes

Nijkerk - Hulckesteijn (Arkervaartroute)

Aan het Nijkerkernauw is het recreatiegebied Nieuw Hulckesteijn gelegen. De huidige fietsverbinding tussen de kern Nijkerk en het recreatiegebied loopt grotendeels via de Arkersluisweg langs de Arkervaart. Ter hoogte van het bedrijventerrein Arkervaart, tussen de Edisonstraat en de Arkersluisweg ontbreekt echter een directe verbinding, waardoor het fietsverkeer via de Voltastraat en de Galvanistraat moet rijden. Door het ontbreken van fietsstroken, of paden moeten de fietsers op de rijbaan rijden tussen het vrachtverkeer. De route is daarmee niet alleen onaantrekkelijk, maar ook (subjectief) onveilig.

In geval van revitalisering van bedrijventerrein Arkervaart wordt onderzocht of het mogelijk is om de fietsverbinding vanuit het centrum van Nijkerk richting Hulckesteijn, tussen de Edisonstraat en de Arkersluisweg te completeren en waar mogelijk aantrekkelijker te maken door het realiseren van goede fietsvoorzieningen.

Verminderen barrièrewerking N301

De N301 in het algemeen en de Ambachtsstraat in het bijzonder vormt een barrière voor het fietsverkeer wat van en naar het centrum wil rijden. Om deze barrièrewerking te verminderen en daarmee tevens de doorstroming op de N301 te verbeteren worden ter hoogte van de bedrijventerreinen Arkervaart en Watergoor, de Amersfoortseweg en in de toekomst richting Doornsteeg fietstunnels onder de N301 gerealiseerd.

Fietsverbinding Hoevelaken – Vathorst

In het Regionale Actieprogramma Verkeer en Vervoer 2009 (RAP) van De Vallei is de aanleg van een tweerichtingenfietspad tussen de Westerdorpsstraat en de Nijkerkerstraat naar de (nieuwe) tunnel onder de A28 opgenomen als project. Met deze verbinding wordt de fietsroute tussen het centrum van Amersfoort en Hoevelaken/Amersfoort Wieken Vinkenhoef geoptimaliseerd en tevens het comfort en de veiligheid van de route verbeterd. Hiermee kan de reistijd per fiets concurreren met de auto. Hoewel dit project vrijwel in zijn geheel op grondgebied van de gemeente Amersfoort ligt is betekent dit wel een verbetering van de fietsrelatie tussen Hoevelaken en Vathorst.

Fietsverbinding Nijkerk - Voorthuizen

De Nieuwe Voorthuizerweg vormt de belangrijkste fietsverbinding tussen Nijkerk en Voorthuizen. Deze verbinding behoort tot het provinciale fietsnetwerk en deels tot het recreatieve fietsnetwerk. Langs de Nieuwe Voorthuizerweg zijn geen fietsvoorzieningen aanwezig. Dit past binnen de richtlijnen van een erftoegangsweg buiten de bebouwde kom. Omdat deze weg door veel automobilisten tussen Nijkerk en Voorthuizen als sluiproute wordt gebruikt ervaren de fietsers deze route als onveilig. Gelet hierop is de realisatie van een fietsvoorziening langs deze route gewenst.

4.5.3 Knelpunten oversteeklocaties

In het fietsnetwerk is nog een aantal subjectief onveilige locaties, zoals:

- Omgeving gemeentehuis Nijkerk, met name het kruispunt Havenstraat - Vleenenck - Kolkstraat
- Spoorwegovergang Spoorstraat
- Oversteek Amersfoortseweg ter hoogte van de Jan Tijmensteeg

Daarnaast wordt een aantal kruispunten met de Vrijheidslaan, waaronder de Bagijnenstraat en de Kolkstraat door het fietsverkeer als onveilig ervaren. Voor een overzicht van de bekende knelpunten wordt verwezen naar afbeelding 4.3. Binnen dit GVVP wordt gestreefd naar aanpak van deze locaties. In het uitvoeringsprogramma die bij dit GVVP hoort wordt nader ingezoomd op deze knelpunten en de te nemen vervolgstappen om in de toekomst tot een adequate oplossing te komen voor deze locaties.

4.5.4 Realiseren fietsenstallingen

Algemeen

Goede fietsenstallingen vormen een schakel in het totaalpakket aan fietsvoorzieningen. Vanuit de ambitie om het fietsverkeer zowel in de ketenverplaatsing als als solitair vervoermiddel te bevorderen, is de aanwezigheid van goede stallingen bij de bestemming van de fietser cruciaal. Hierbij worden tevens oplaadpunten voor elektrische fietsen en scooters gerealiseerd. Daarnaast betekent het goed situeren van genoeg stallingen dat fietsen niet her en der worden gestald, wat de kwaliteit van het straatbeeld en het comfort voor de voetgangers ten goede komt.

Goede stallingsmogelijkheden bij onder andere bushaltes promoten de fiets als duurzaam vervoermiddel voor het voor- en natransport.

OV-fiets en Viafiets

Om het gebruik van de fiets (en het openbaar vervoer) te bevorderen stimuleert de gemeente Nijkerk de projecten OV-fiets en Viafiets. Op dit moment kent Nijkerk nog geen Viafietsen. De gemeente wil deze fietsen ook op het station van Nijkerk aanbieden. Op station Nijkerk zijn al wel OV-fietsen aanwezig. Indien de vraag in de toekomst groter wordt en de huidige OV-fietsen niet meer voldoende zijn wordt er naar gestreefd om dit aantal uit te breiden.

Bij de realisatie van station Hoevelaken (zie hoofdstuk 5.3.2) wordt bekeken of de OV-fiets en de Viafiets ook hier kunnen worden gerealiseerd.

5 OPENBAAR VERVOER

5.1 Ambitie

Goed (regionaal) openbaar vervoer draagt bij aan de vitaliteit en bereikbaarheid van kernen en het buitengebied. De verschillende netwerken van trein, (buurt)bus en regiotaxi zorgen met elkaar voor een zo fijnmazig mogelijk netwerk dat de gehele gemeente ontsluit. Op afbeelding 5.1 is het huidige openbaar vervoernetwerk weergegeven.

Nijkerk zet in op het stimuleren en optimaliseren van het gebruik van het openbaar vervoer als onderdeel van ketenmobiliteit. Dit wil ze bereiken door ook de komende jaren te blijven in te zetten op het verder bereikbaar en toegankelijk maken van haltes en stations. Daarnaast wordt ingezet op een betrouwbare en zo hoogwaardige bediening.

5.2 Huidige situatie

Trein

De trein vormt de zogenaamde ruggengraat van het openbaar vervoer netwerk. Met het station Nijkerk CS is Nijkerk goed ontsloten in de richting Zwolle en Amersfoort/ Utrecht. Aan de zuidkant van de gemeente Nijkerk ligt de Vallei-lijn. Dit is de treinverbinding tussen Amersfoort, Barneveld en Ede-Wageningen. Op dit moment heeft Nijkerk nog geen station aan deze lijn.



Afbeelding 5.2: Valleitrein

Regionale buslijnen

De regionale buslijnen zorgen voor een goede ontsluiting van Nijkerk in de richting van Amersfoort, Barneveld en Putten. De buslijnen lopen voornamelijk via de Amersfoortseweg, de Barneveldseweg en de Ooster- en Westerdorpsstraat. Wat opvalt is dat het noordwesten van de kern Nijkerk niet of nauwelijks wordt bediend.

Buurtbus

Naast de reguliere buslijnen rijden in Nijkerk ook twee buurtbussen (lijnen 503 en 509). Buurtbus lijn 503 rijdt vanaf het station Nijkerk via het Corlaer College naar Spakenburg en Bunschoten. Deze buurtbus valt binnen de concessie van de Bestuursregio Utrecht (BRU). De buurtbus Nijkerk - Barneveld (lijn 509) ontsluit naast de kern Nijkerk, ook de kernen Nijkerkerveen en Hoevelaken en valt binnen de concessie van de Veluwe. In tegenstelling tot de regionale buslijnen worden de buurtbussen gereden door vrijwilligers.

Regiotaxi

Het laatste onderdeel van het openbaar vervoernetwerk is de Regiotaxi. Dit vervoersysteem is een aanvulling op het reguliere openbaar vervoer en kent een deur-tot-deur verplaatsing, zonder vastgestelde routes. Nijkerk is aangesloten bij Regiotaxi Eemland-Heuvelrug die wordt gevormd door de gemeenten Amersfoort, Baarn, Bunschoten, Eemnes, Leusden, Nijkerk, Soest, Utrechtse Heuvelrug, Wijk bij Duurstede en Woudenberg.

5.3 Ontwikkelingen/ toekomstige situatie

5.3.1 Toekomstige ontwikkelingen

Randstadspoor

De spoorlijn Amersfoort – Zwolle tussen Amersfoort en Harderwijk wordt in de toekomst nog drukker bereden. Dit is het gevolg van de verlening van het Randstadspoor tussen Utrecht en Harderwijk, waardoor er een 3e en 4e sprinter per uur gaan rijden dit traject. De voorlopige planning is om in 2013 - 2014 te starten met de realisatie van de benodigde keervoorziening Harderwijk. De verwachting is dat de eerste trein in 2015 gaat rijden.

Halteren 'regiosprinter' op station Hoevelaken

Op dit moment ontbreekt een treinverbinding tussen Barneveld en Apeldoorn. De realisatie van een stoptrein ('regiosprinter') tussen Amersfoort en Apeldoorn kan deze ontbrekende schakel invullen. Wanneer de trein tevens gaat halteren op het toekomstige station Hoevelaken biedt deze verbinding tevens een goede en directe regionale ontsluiting van Nijkerk richting Barneveld en Apeldoorn.

Vershraling openbaar vervoer

Richting de toekomst dreigt een vershraling van het openbaar vervoer als gevolg van de geplande bezuinigingen bij het Rijk en de provincies. Dit kan tot consequentie hebben dat kernen slechts beperkt, of in zijn geheel niet meer met (regulier) openbaar vervoer ontsloten worden. De daadwerkelijke consequenties zijn (mede) afhankelijk van de uitkomst van de aanbestedingen die in de verschillende concessiegebieden worden gehouden.

Verder Via Veluwe

Met Verder Via Veluwe wil de provincie Gelderland de bereikbaarheid van het westelijk deel van De Vallei verbeteren. Naast projecten op het gebied van infrastructuur en slim reizen speelt het openbaar vervoer hierin een rol. Zo wordt gewerkt aan het introduceren van Valleilijnkorting en Viafiets in Nijkerk (zie ook hoofdstuk 4.5.4). Daarnaast wordt gekeken naar mogelijke oplossingen voor collectief vervoer tussen bedrijventerreinen en stations.

5.4 Opgaven

5.4.1 Trein

Reserveren gronden station Corlaer

De geplande (toekomstige) uitbreidingen binnen Nijkerk van zowel woningbouwlocaties, als bedrijventerreinen worden vooral ten zuidwesten van de kern Nijkerk gerealiseerd. Het station Nijkerk komt hierdoor enigszins decentraal in de kern te liggen. Aangenomen wordt dat de ontwikkelingen rondom De Terrassen en De Flier er in de toekomst voor zorgen dat het reizigersaanbod voldoende is om het station Corlaer te realiseren. Daarnaast past de realisatie van dit station in de ambitie om het gebruik van het openbaar vervoer te stimuleren. Om in de toekomst invulling te kunnen blijven geven aan de wens tot realisatie van een station worden in het plangebied Spoorkamp gronden gereserveerd voor het station.

Reserveren van gronden t.b.v. P+R locatie station Corlaer

Bij de mogelijke ontwikkeling van station Corlaer wordt de haalbaarheid van een P+R-locatie onderzocht. Verkeer op de A28 richting bijvoorbeeld Utrecht kan gebruik maken van de P+R en van daar met de trein verder reizen. De automobilisten krijgen hiermee een goed alternatief voor de auto. De realisatie van het P+R-terrein heeft enerzijds tot doel om het openbaar vervoer verder te stimuleren. Anderzijds wordt op deze manier het autoverkeer rondom knooppunt Hoevelaken teruggedrongen.

5.4.2 Bus*Busverbinding Nijkerk - station Amersfoort-Vathorst*

De gemeente zet zich in voor de realisatie van een busverbinding vanuit Nijkerk richting station Amersfoort-Vathorst. Uit een gehouden studie is gebleken dat het potentieel van het NS-station Vathorst onderbenut wordt, omdat er geen steeklijn halteert. De gerealiseerde nieuwe infrastructuur rondom Nijkerk (Arkemheenweg en Verbindingsweg) bieden goede kansen om het station beter te bereiken en daardoor het potentieel beter te benutten.

Ontsluiten toekomstige ontwikkelingen met buslijnen

Het gebruik van het openbaar vervoer is sterk afhankelijk van de inpassing ervan bij toekomstige ontwikkelingen. Indien bij de realisatie van een woonwijk, of een bedrijventerrein vanaf het begin openbaar vervoer aanwezig is, zijn bewoners of werknemers eerder geneigd met het openbaar vervoer te reizen. Wanneer het openbaar vervoer pas na verloop van tijd een gebied ontsluit zijn bewoners of werknemers al gewend aan het feit dat ze met de auto reizen.

Uit de huidige situatie blijkt zelfs dat industrieterreinen niet of nauwelijks door openbaar vervoer worden ontsloten. De opgave is dan ook om bij toekomstige ontwikkelingen al bij het opstellen van het plan van eisen rekening te houden met de ontsluiting van het terrein door middel van openbaar vervoer.

Continuering aanpak toegankelijkheid openbaar vervoer

De gemeente is verantwoordelijk voor het toegankelijk houden/maken van het openbaar vervoer. Hieronder valt ook het toegankelijk maken van de haltes voor de minder valide reizigers. Hierbij gaat het niet alleen om toegankelijkheid voor reizigers in bijvoorbeeld een rolstoel, maar ook om auditief en visueel gehandicapten en mensen die slecht ter been zijn. Belangrijk onderdeel bij het toegankelijk maken van de haltes is de afstemming met de betrokkenen.

Opmerking De Ontmoeting:

"Het openbaar vervoer moet verbeterd worden, zodat het gebruik ervan toeneemt"

5.5 Maatregelen

5.5.1 Openbaar vervoer

Inrichting busroutes

Het gebruik van het openbaar vervoer wordt in belangrijke mate bepaald door de betrouwbaarheid van het vervoer en het comfort. In dit kader is een goede doorstroming van groot belang. Om het comfort van de buspassagiers niet te veel aan te tasten en de reistijden te beperken, is het verder van belang dat op de busroutes niet onnodig veel snelheidsremmende maatregelen worden gerealiseerd die hinderlijk zijn voor het busverkeer.

Bushaltes

Het gebruik van het openbaar vervoer wordt (mede) bepaald door de inrichting en vormgeving van de haltevoorzieningen. De bushaltes en busstations vormen mede het visitekaartje van het openbaar vervoer. De voorzieningen moeten worden afgestemd op de eisen en wensen van de gebruikers. Dit zijn zowel de passagiers als de chauffeurs en de voertuigen.

Daarbij is het gebruik van openbaar vervoer vaak slechts een onderdeel van een verplaatsing. In bijna alle gevallen is voor- en na-transport van en naar de haltes noodzakelijk, waardoor het gebruik van het openbaar vervoer ook wordt bepaald door de bereikbaarheid en ligging van de haltes. Het is voor de optimalisatie van de reistijd en het comfort en veiligheid van de reizigers belangrijk dat de routes naar de haltes en de vormgeving van de haltes goed zijn.

6 VOETGANGERS

6.1 Ambitie

Voetgangers zijn vaak de eerste en laatste schakel in de ketenbenadering. Een reis begint en eindigt vaak te voet. Een belangrijk aspect in de kwaliteit van voetgangersvoorzieningen is het netwerk. Daarnaast zijn goede voetgangersvoorzieningen in het (winkel)centrum van met name de kern Nijkerk van belang voor een goed winkelklimaat. Nijkerk streeft naar een fijnmazig, veilig en zo obstakelvrij mogelijk netwerk om daarmee een optimale bereikbaarheid en directheid te kunnen bieden voor alle gebruikers.

6.2 Huidige situatie

Binnen de bebouwde kom

In de huidige situatie binnen de bebouwde kom is over het algemeen aan tenminste een zijde van de weg een voetgangersvoorziening aanwezig. Op dit moment ontbreken op sommige locaties nog schakels in het netwerk. De opmerkingen en klachten vanuit de bevolking vormen vaak de basis voor eventuele aanvullingen.

Buiten de bebouwde kom

Buiten de bebouwde kom zijn veelal alleen bij specifieke locaties en voorzieningen aanwezig. Langs de meeste wegen in het buitengebied ontbreekt daarmee een voetgangersvoorziening. Dit past bij de inpassing van de wegen in het landelijke gebied.

Binnenstad Nijkerk

De centrumring rondom de binnenstad van Nijkerk (Torenstraat - Vrijheidslaan) kent een hoge verkeersintensiteit. Dit leidt niet alleen tot een beperkte oversteekbaarheid van de weg, maar ook tot een gevoel van onveiligheid.

Het (winkel)centrum van de kern Nijkerk is voor een belangrijk deel ingericht als voetgangersgebied. In de beschikbare ruimte zijn veelal obstakels, zoals reclameborden, straatmeubilair en/of terrassen aanwezig die van invloed zijn op de toegankelijkheid en aantrekkelijkheid van het centrum.

Klompenpaden

Klompenpaden zijn rondwandelingen in het agrarisch cultuurlandschap die zoveel mogelijk over historisch tracé gaan en over onverharde paden voeren via boerenland en landgoederen. In het buitengebied van Nijkerk zijn op dit moment drie routes:

- Appelpad
- Kruishaarderpad
- Veen- en Veldendijkpad



6.3 Ontwikkelingen/ toekomstige situatie

6.3.1 Zeker zijnde ontwikkelingen

Realisatie Westerborkpad

Het Westerborkpad is een wandelroute die voert van de voormalige Hollandsche Schouwburg in Amsterdam via onder andere Nijkerks grondgebied naar kamp Westerbork. Uitgangspunt bij het realiseren van de route is dat deze wordt bewegwijzerd en volledig rolstoel-toegankelijk wordt. De planning is dat het Westerborkpad in de zomer van 2011 wordt geopend.

6.3.2 Toekomstige ontwikkelingen

Realiseren leefbare binnenstad

In de Binnenstadvisie is opgenomen dat het centrum aantrekkelijk en uitnodigend moet zijn en prettig om te vertoeven. De herinrichting van de openbare ruimte is hierbij als sleutelproject gedefinieerd. Goede voetgangersvoorzieningen zijn immers van belang voor een goed winkelklimaat. Concreet houdt dit in de openbare ruimte wordt heringericht tot een herkenbaar en samenhangend kernwinkelgebied.

Opmerking De Ontmoeting:

"Bij inrichting rekening houden met rolstoelen en rollators"

6.4 Opgaven

- Verbeteren bereikbaarheid binnenstad
- Uitbreiden voetgangersgebied binnenstad Nijkerk
- Leveren maatwerk

6.5 Maatregelen

Realiseren logische routes

Om de bereikbaarheid van de binnenstad te verbeteren worden logische routes voor voetgangers tussen bestemmingen in en rondom het centrum gerealiseerd.

Werk met werk maken

Bij herinrichtingen van het openbaar gebied is het wenselijk om de belangen van alle gebruikers inzichtelijk te krijgen en in samenspraak met alle belanghebbenden tot een oplossing te komen die voor iedereen acceptabel is.

Uitbreiden blindengeleideroutes

In het centrum van Nijkerk is op dit moment al een aantal blindengeleideroutes aanwezig. Deze routes worden waar nodige aangevuld en uitgebreid, waardoor de toegankelijkheid en aantrekkelijkheid van het centrum verbetert.

7 GOEDERENVERVOER

7.1 Ambitie

Goederenvervoer is een belangrijke schakel in het dagelijkse leven. Het vervoer van goederen zorgt er enerzijds voor dat de winkels bevoorraad worden, mensen voorzien worden in hun (dagelijkse) behoefte en is anderzijds nodig om bedrijven te laten functioneren en is daarmee essentieel voor de werkgelegenheid. Naast het gewone gemotoriseerde verkeer wordt ook het goederenvervoer via het bestaande wegennet afgewikkeld. Gelet op de reeds aanwezige bedrijventerreinen en de nog te ontwikkelen locaties streeft Nijkerk naar een goede ontsluiting van het goederenvervoer over zowel weg als water. De gemeente wil het vrachtverkeer zoveel mogelijk afwikkelen via de stroomweg, vanaf daar via de kortste route over de gebiedsontsluitingsweg waarvandaan zij de kortste route over erftoegangswegen naar de bestemming neemt. Daarnaast wil Nijkerk onderzoeken of zij het transport over water kan bevorderen.

7.2 Huidige situatie

7.2.1 Goederenvervoer over de weg

De belangrijkste goederenvervoerroutes die door de gemeente Nijkerk lopen zijn de A1, (Amersfoort richting Apeldoorn) en de A28 (Zwolle richting Utrecht). De goederenstromen binnen Nijkerk zijn hoofdzakelijk gericht op de bedrijfsterreinen en op de centra van Hoevelaken en Nijkerk (en in minder mate op Nijkerkerveen) en winkelcentrum Paasbos.

Nijkerk

Het terrein Arkervaart wordt vrijwel direct, op de gewenste manier, vanaf de A28 via de Ambachtsstraat en de Berencamperweg ontsloten. Het verkeer wordt niet via verblijfsgebieden ontsloten.

Hoevelaken

De ontsluiting van het bedrijventerrein Overhorst, Horstbeek en Hogenbrink in Hoevelaken richting de A1 gaat via de Koninginneweg, de Westerdorpsstraat en de huidige toe- en afritten op de A1.

Nijkerkerveen

In Nijkerkerveen is wat kleinschalige bedrijvigheid. Deze bevindt zich versnipperd over de gehele kern. De ontsluiting vindt hoofdzakelijk plaats via de Vrouwenweg en Nieuwe Kerkstraat richting de Amersfoortseweg. Hierbij wordt geconstateerd dat het bevoorradende verkeer door verblijfsgebieden rijdt. De intensiteit is echter relatief beperkt, waardoor het realiseren van nieuwe infrastructuur niet opweegt tegen de kosten die het met zich meebrengt.

Centrumgebieden

De routes van en naar de centrumgebieden zijn berijdbaar voor vrachtverkeer. Gelet op de andere aanwezige functies bestaat er een spanningsveld tussen toegankelijkheid en leefbaarheid van het centrum. Voor de kern Nijkerk zijn alleen op de Singel venstertijden vastgesteld. Hier is het laden en lossen van goederen tot 12:00 toegestaan. Voor de rest van het centrumgebied gelden geen venstertijden.

7.2.2 Goederenvervoer over water

Bij de beroepsvaart worden de vaarwegen ingedeeld in CEMT-klassen. In deze klasse-indeling zijn de maximale afmetingen van het schip vastgelegd (zie onderstaande tabel).

Klasse	Motorschepen (tonnen)	Duw-konvooi (tonnen)	Minimum diepte
I	300	n.v.t.	3,1
II	650	n.v.t.	3,5
III	1.000	n.v.t.	3,5
IV	1.500	1.500	3,9
Va	2.500	3.000	4,9

Tabel 8.1: CEMT klasse-indeling beroepsvaart

Binnen de gemeente Nijkerk is het Nijkerkernauw opgenomen als vaarweg met CEMT-klasse IV. Daarnaast is de Arkervaart, de route vanaf het Nijkerkernauw naar de Havenkom, opgenomen als CEMT-klasse III route. Dit is gedaan in verband met de af- en aanvoer van goederen voor het bedrijf De Arkervaart.

7.3 Ontwikkelingen/ toekomstige situatie

7.3.1 Zeker zijnde ontwikkelingen

Realisatie Oosterpoort

Met de realisatie van de Oosterpoort (zie ook hoofdstuk 2.5.1) wordt tevens voorzien in de realisatie van commerciële functies. Dit heeft tevens tot gevolg dat er meer bevoorradend verkeer richting de binnenstad van Nijkerk gaat rijden.

7.3.2 Toekomstige ontwikkelingen

Groei goederenmobiliteit

De verwachting is dat de goederenmobiliteit de komende jaren blijft toenemen. Dit wordt mede veroorzaakt door de nog altijd groeiende (internationale) handel. Met de beoogde ontwikkeling van de bedrijventerreinen Arkerpoort, De Flier en de mogelijke kleinschalige uitbreidingen in Nijkerkerveen en Hoevelaken wordt aangenomen dat deze trend ook in Nijkerk zichtbaar zal zijn.

Ontwikkeling centrum Nijkerk

In de Structuurvisie is naast de ontwikkeling van de Oosterpoort ook de toevoeging van extra winkelaanbod in het centrum van Nijkerk opgenomen. Deze ontwikkeling leidt samen met de eerder genoemde ontwikkelingen tot een toenemend goederenvervoer richting het centrum van Nijkerk.

Ontwikkeling Havenkom

Richting de toekomst wordt bekeken of de toeristische functie van de Havenkom kan worden versterkt, door de havenkom aantrekkelijker te maken voor de recreatievaart en het (recreatieve) verblijfsklimaat in het centrum te vergroten. Afhankelijk van de wens tot behoud van de overslag van goederen in de Havenkom kan in de toekomst de klasse III aanduiding van de Arkervaart opnieuw worden bekeken.

7.4 Opgaven

- Inzetten op een goede bereikbaarheid van de huidige en toekomstige bedrijventerreinen
- Onderzoek naar de ontwikkeling van een kleinschalige containerterminal ter bevordering van het transport over water
- Bereikbaar houden van de centra voor bevoorradend verkeer
- Onderzoek naar uitbreiding venstertijdgebied
- Onderzoek naar herzien venstertijden
- Hinder laad- en losverkeer beperken
- Parkeren grote voertuigen betrekken bij het op te stellen parkeerbeleid

7.5 Maatregelen

- Verwijzen (vracht)verkeer via inprikkers
- In nieuw parkeerbeleid ook beleid opnemen ten aanzien van parkeren en laden & lossen vrachtverkeer

8 LANDBOUWVERKEER

8.1 Ambitie

De gemeente Nijkerk streeft naar een scheiding van het fietsnetwerk en veel gebruikte routes voor het landbouwverkeer. Hiermee wil Nijkerk confrontaties tussen het fiets- en het landbouwverkeer voorkomen danwel tot een minimum beperken.

8.2 Huidige situatie

De landbouwsector is van oudsher een sterke sector in de Gelderse Vallei en heeft een belangrijke rol als economische motor. Vrijwel het gehele buitengebied van de gemeente Nijkerk is aangewezen als agrarisch verwerkingsgebied, met uitzondering van de omgeving Appel-Driedorp. Dit houdt in dat ook veel landbouwvoertuigen gebruik maken van de aanwezige wegen in het buitengebied.

Op de doorgaande wegen leidt het landbouwverkeer tot een verminderde afwikkelingscapaciteit van het (doorgaande) gemotoriseerde verkeer. Op de overwegend relatief smalle secundaire wegen in het buitengebied conflicteert het steeds groter wordende landbouwverkeer in toenemende mate met het fietsverkeer.



Afbeelding 8.1: Conflict met fiets

De ligging van de huidige bedrijven aan de rand van de bebouwde kom zorgt ervoor dat het landbouwverkeer deels door de bebouwde kom moet rijden. Dit leidt in de praktijk nog wel eens tot overlast, of tot subjectieve onveiligheid bij de overige dorpsbewoners.

8.3 Ontwikkelingen/ toekomstige situatie

8.3.1 Ontwikkelingen

Agrarische bedrijven

Het landbouwbeleid in Nederland heeft ertoe geleid dat het aantal agrarische bedrijven in de afgelopen jaren is afgenomen. Daar tegenover staat dat de resterende bedrijven zich kenmerken door schaalvergroting en verbreding van hun werkzaamheden. Dit heeft er ook toe geleid dat de bedrijven grotere afstanden (moeten) afleggen over het wegennet met hun (landbouw)voertuigen.

Landbouwvoertuigen

Niet alleen het aantal landbouwvoertuigen is de afgelopen jaren toegenomen, ook de afmetingen van de voertuigen is aanzienlijk groter geworden. Hoewel de wettelijk toegestane maximumsnelheid van het landbouwvoertuigen 25 kilometer per uur is, blijken deze voertuigen in de praktijk vaak (veel) harder te (kunnen) rijden.

8.3.2 Toekomstige ontwikkelingen

Toename conflicten

Met name op wegen in het buitengebied, waar het fietsverkeer op dezelfde weg rijdt als het overige verkeer, komt het landbouwverkeer in toenemende mate in conflict met fietsverkeer. De wens tot verbreding van de landbouw naar recreatie en toerisme versterkt deze ontwikkeling. Als gevolg van het grote massa- en snelheidsverschil tussen het landbouw- en fietsverkeer leidt dit tot een toenemend gevoel van onveiligheid bij het fietsverkeer.

Gebruik grote voertuigen

In (het buitengebied) van Nijkerk is een aantal loon- en grondverzetbedrijven gevestigd. Deze bedrijven maken in toenemende mate gebruik van grote voertuigen. Als gevolg van het steeds groter worden van de bedrijfsomvang en het werkgebied worden ook steeds grotere afstanden met deze grote voertuigen afgelegd.

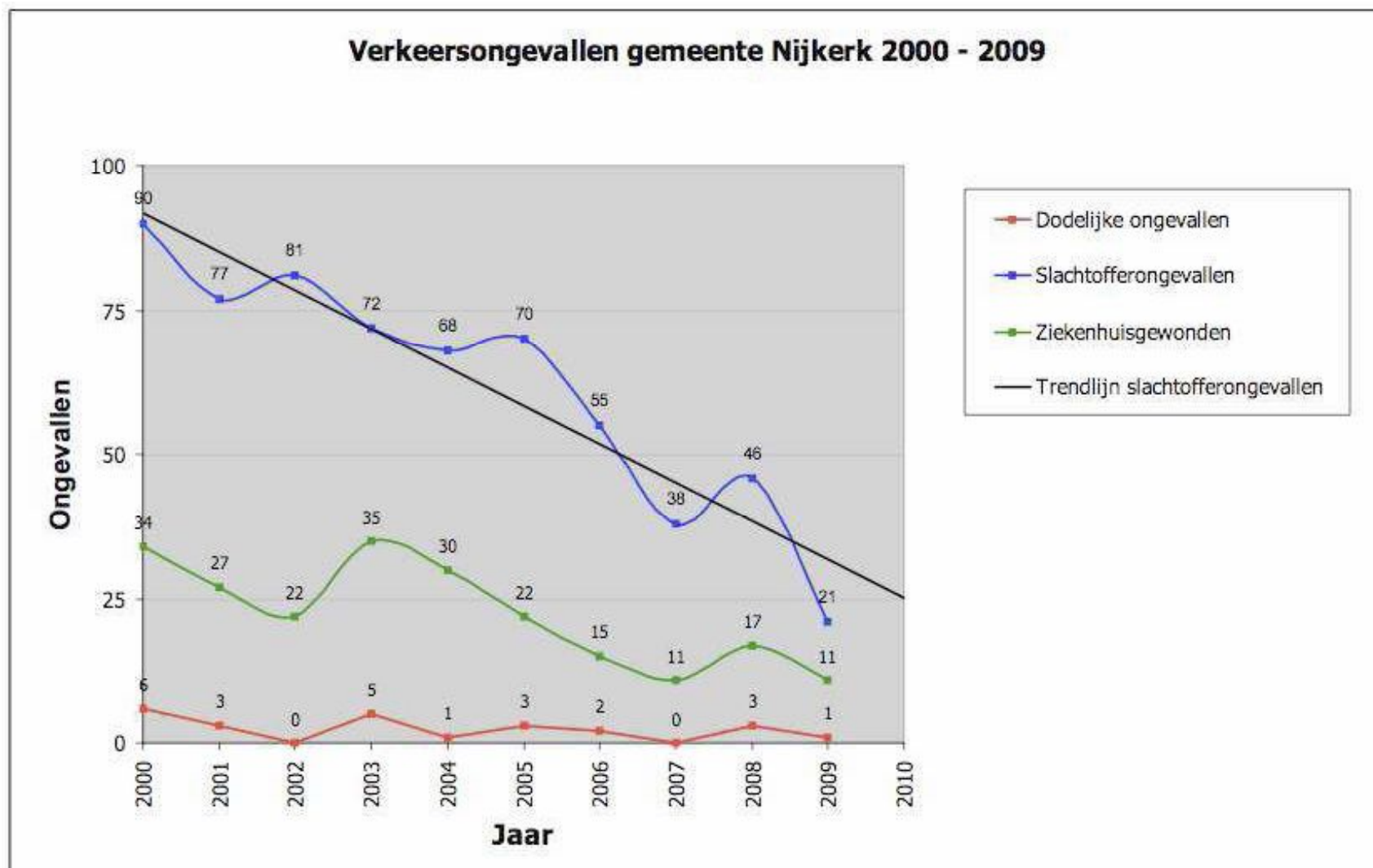
8.4 Opgaven

Het realiseren van de ambitie omtrent het landbouwverkeer blijkt in de praktijk niet eenvoudig. Het formuleren van concrete opgaven is derhalve niet mogelijk. De opgave is:

- Het leveren van maatwerk, waarbij de effecten op verkeersveiligheid en bereikbaarheid steeds worden afgewogen, maar ook kostenefficiëntie een rol speelt.

8.5 Maatregelen

- Verkeerseducatie
- Communicatie en voorlichting
- Leveren van maatwerk, zoals:
 - Aanleg solitaire fietspaden langs wegen in buitengebied
 - Toepassen bermverhardingen op smalle wegen
 - Realiseren passeerhavens
 - Instellen gesloten verklaringen
 - Ontwerpopgaven bij (her)inrichting veel gebruikte landbouwroutes



Grafiek 9.1: Ontwikkeling verkeersongevallen tussen 2000 en 2009

9 VERKEERS(ON)VEILIGHEID

9.1 Ambitie

Nijkerk wil zich blijven profileren als verkeersveilige gemeente. Nijkerk draagt in haar verkeersveiligheidsbeleid bij aan de realisatie van de landelijke en provinciale doelstellingen ten aanzien van het aantal (ernstige) verkeersongevallen. Dit vergt een onverminderde inzet ten aanzien van het beperken van het aantal ongevallen op de wegen in Nijkerk door middel van een mix van maatregelen: inrichting van wegen, educatie, voorlichting en handhaving.

9.2 Huidige situatie

9.2.1 Duurzaam Veilig

In de afgelopen jaren is zowel landelijk als in Nijkerk specifiek, in het kader van het Duurzaam Veilig beleid, veel geïnvesteerd in de aanpak van de verkeersonveiligheid. De principes uit het Duurzaam Veilig beleid zijn vertaald naar concrete beleidsuitgangspunten en uitvoeringsprojecten:

- Functionaliteit van wegen;
 - De volledige weginfrastructuur is ingedeeld in verkeersaders en verblijfsgebieden, als eerste stap in de categorisering van het wegennet.
- Homogeniteit in massa, in snelheid en in richting;
 - Bromfiets op de rijbaan (BOR) in december 1999, vooral binnen de bebouwde kom.

- Herkenbaarheid van de vormgeving van de weg en Voor spelbaarheid van het wegverloop en het gedrag van weggebruikers;
 - Uniforme inrichting van met name 30 en 60 km/uur gebieden.
 - Voorrang fietsers (bestuurders) van rechts (VFVR) in mei 2001.

Als gevolg hiervan is het aantal ongevallen op het grondgebied van de gemeente Nijkerk aanzienlijk gedaald (zie grafiek 9.1). Mede hierdoor zijn er geen blackspots, of verkeersongevallenconcentraties meer in Nijkerk. Desondanks zijn in 2009 in Nijkerk nog bijna 70 ongevallen geregistreerd, waarvan 21 slachtofferongevallen (11 ziekenhuisgewonden) en 1 dodelijk (zie ook tabel 9.1). Het aantal van 11 ziekenhuisgewonden betekent een afname van 50% ten opzichte van 2002. Deze afname is aanzienlijk hoger dan het streven van de provincie Gelderland, dat uitging van een afname van 25% tussen 2002 en 2010 (zie ook deel A, hoofdstuk 2.3.1). Omdat elk ongeval er nog altijd een teveel is blijft een verdere aanpak van de objectieve verkeersonveiligheid ook de komende jaren hoog op de agenda staan.

Jaar	Dodelijke ongevallen	Slachtoffer ongevallen	UMS	Totaal
2007	0	38	156	194
2008	3	46	76	125
2009	1	21	47	69
Totaal	4	101	279	384

Tabel 9.1: Ongevalgegevens gemeente Nijkerk (bron: ViaStat-online)

9.2.2 Aandachtspunten richting toekomst

De gemeente Nijkerk kent geen blackspots³, verkeersongevallenconcentraties (VOC's⁴). Wel is er een aantal locaties die richting de toekomst wel de aandacht verdienen, omdat er in de afgelopen drie jaar relatief veel (slachtoffer)ongevallen geregistreerd zijn ten opzichte van het totaal aantal ongevallen. Hierbij wordt opgemerkt dat drie van de vier ongevallocaties wegen betreffen die in beheer en onderhoud bij de provincie Gelderland zijn.

- Berencamperweg (N301) - Zeedijk⁵
 - 6 ongevallen, waarvan 4 slachtofferongeval
- Callenbachstraat - Frieswijkstraat
 - 5 ongevallen, waarvan 4 slachtofferongevallen
- Van Middachtenstraat/ Barneveldseweg (N301) – Amersfoortseweg/ Frieswijkstraat
 - 5 ongevallen, waarvan 2 slachtofferongevallen
- Berencamperweg – Ambachtsstraat (N301)
 - 5 ongevallen, waarvan 1 slachtofferongeval
- Voorthuizerweg – Prinsenweg
 - 5 ongevallen, geen slachtofferongevallen

Op afbeelding 9.2 is een overzicht opgenomen van de belangrijkste ongevallocaties in Nijkerk in de periode 2007 tot en met 2009.

9.3 Ontwikkelingen/ toekomstige situatie

9.3.1 Zeker zijnde ontwikkelingen/ trends

Doelstelling verkeersveiligheid

Landelijk gezien is de doelstelling ten aanzien van de verkeersveiligheid om te komen tot maximaal 500 verkeersdoden in 2020.

Ouderen in het verkeer

Ontwikkelingen als vergrijzing, grotere mobiliteit ouderen en groei van het verkeer hebben echter een negatieve invloed op de verkeersveiligheid, waardoor een onverminderde inzet op het vlak van verkeersveiligheid noodzakelijk blijft.

Diffuus ongevallenbeeld

Voor de toekomst geldt dat de meeste blackspots of VOC's en andere gevaarlijke locaties in de 1e fase zijn aangepakt. Hierdoor is een diffuus ongevallenbeeld op het wegennet ontstaan dat zich moeilijk laat aanpakken door middel van herinrichtingen. De aanpak van de resterende ongevallen is daarmee een kwestie geworden van meer monitoring en meer richten op gedragsbeïnvloeding door educatie en voorlichting, in plaats van fysieke aanpak van kruispunten of wegvakken.

³ Een blackspot is een locatie waar in de afgelopen drie jaar zes of meer geregistreerde slachtofferongevallen hebben plaatsgevonden.

⁴ Een verkeersongevallenconcentratie (VOC) is een locatie waar in de afgelopen drie jaar 12 of meer geregistreerde ongevallen (dus inclusief UMS ongevallen) hebben plaatsgevonden.

⁵ Het kruispunt Berencamperweg – Zeedijk is medio 2009 gereconstrueerd. Het voorrangskruispunt is vervangen door een ovatonde.

9.3.2 Toekomstige ontwikkelingen

Toename subjectieve onveiligheid

Als gevolg van de toenemende groei van het autoverkeer zal ook de subjectieve onveiligheid naar verwachting toenemen. De grotere verkeersstromen zorgt ervoor dat de oversteekbaarheid van wegen en bereikbaarheid van percelen afneemt. Dit heeft tot gevoel dat het gevoel van onveiligheid voor zowel gemotoriseerd, als langzaam verkeer toeneemt.

9.4 Opgaven

Om de verkeersveiligheid te bevorderen volgt de gemeente Nijkerk de volgende sporen:

- De herinrichting van het wegennet in verblijfsgebieden en verkeersaders, volgens de principes van Duurzaam Veilig (wegcategorisering).
- De verkeers(on)veiligheid wordt gemonitord en waar nodig worden maatregelen getroffen.
- Er worden (in samenwerking met het ROVG) activiteiten uitgevoerd op het gebied van educatie/ voorlichting, handhaving. Voor deze activiteiten wordt door het ROVG een nieuw meerjarenprogramma (2011 - 2020) opgesteld. Jaarlijks wordt op basis van dit meerjarenprogramma een werkplan met activiteiten opgesteld.
- Er is nadrukkelijk aandacht voor de verkeersveiligheid en inrichting van de schoolomgevingen.

9.5 Maatregelen

- Doorgaan met duurzaam veilige inrichting van 30 en 60 km/uur gebieden en het optimaliseren van de ontsluitingswegen (herprofilering).
- Ondersteunen educatieve acties en waar nodig handhaving inschakelen.
- Aanpak (subjectief) onveilige locaties, zoals:
 - kruispunt Havenstraat - Vleenenck - Kolkstraat
 - Kolkstraat – Vrijheidslaan
 - Schoolstraat – Nieuwe Kerkstraat

10 NOOD- EN HULPDIENTEN

10.1 Ambitie

Uitrukroutes hulpdiensten

De opkomsttijden voor nood- en hulpdiensten moeten richting de toekomst voor zowel bestaande locaties als toekomstige ontwikkelingen gegarandeerd blijven.

10.2 Huidige situatie

Uitrukroutes hulpdiensten

De (theoretische) opkomsttijden van de brandweer zijn vastgelegd in een regionaal dekkingsplan. Op basis hiervan is het verzorgingsgebied per brandweerpost bepaald. De gemeente Nijkerk kent sinds de fusie twee brandweerkazernes binnen haar gemeente. Er is zowel een kazerne in Hoevelaken als in Nijkerk. De aanwezigheid van deze twee uitrukposten biedt in principe een goede (theoretische) dekking, maar er is een aantal knelpunten die de dekking nadelig beïnvloeden. Door de beperkte infrastructuur en de toenemende verkeersintensiteit staat de dekking onder druk. Op dit moment is zelfs in meer dan 50% van de gevallen sprake van een (lichte) overschrijding van de opkomsttijden.



Afbeelding 10.2: Kazerne Nijkerk

Nijkerk kent op dit moment een uitrukroutekaart (zie afbeelding 10.1). Op deze kaart zijn de belangrijkste uitrukroutes voor de nood- en hulpdiensten opgenomen. Hierbij wordt onderscheid gemaakt tussen primaire en secundaire routes.

10.3 Ontwikkelingen/ toekomstige situatie

Opkomsttijden brandweer en bereikbaarheid woonwijken komen onder druk te staan door:

- Toename verkeersintensiteit op wegen
- Toenemend aantal snelheidsremmende maatregelen
- Krappe vormgeving rotondes en andere kruispunten
- Krappe dimensionering en hoge parkeerdruk in oude woonwijken

Daarnaast is ook de discussie over het al dan niet openblijven van de aansluiting Hoevelaken een aandachtspunt. Bij een eventuele opheffing van de aansluiting kan bij een calamiteit op de A1 de brandweer vanuit Hoevelaken minder snel ter plaatse komen.

10.4 Opgaven

- Faciliteren wettelijke opkomsttijden brandweer door optimalisering van het uitrukrouthenetwerk
- Actueel houden uitrukrouthenetwerk hulpdiensten
- Betrekken brandweer bij toekomstige ontwikkelingen
- Bij herinrichting van wegen/ wijken wordt rekening gehouden met de aanrijroutes en manoeuvreerruimte voor nood- en hulpdiensten

10.5 Maatregelen

- Actueel houden uitrukroute netwerk hulpdiensten
 - Bij nieuwe ontwikkelingen aanpassen uitrukroutekaart, waarbij het onderscheid tussen primaire en secundaire routes wordt gemaakt
 - Per route eisen stellen aan inrichting en uitvoering wegen en maatregelen
- Terughoudend omgaan met het treffen van verkeersmaatregelen op uitrukroutes van de nood- en hulpdiensten
- Opstellen nieuw regionaal dekkingplan
- Brandweer en politie consulteren bij (verkeerskundige) herinrichtingen

11 DUURZAAMHEID

11.1 Ambitie

In het klimaatakkoord 'Samen werken aan een klimaatbestendig en duurzaam Nederland' van 2007 wordt ook aandacht besteed aan schone en zuinige mobiliteit. Verkeer en vervoer dragen voor een belangrijk deel bij aan de huidige milieuproblemen. De uitstoot van stikstofoxiden en fijne stofdeeltjes (roet) is de laatste jaren fors toegenomen, maar er moet nog veel gebeuren om de in Europees verband afgesproken normen te halen.

Verkeer zorgt ook voor geluidsoverlast; dit kan leiden tot slaapproblemen en gezondheidsklachten. Het gebruik van stille, schone en zuinige vervoermiddelen is en blijft van levensbelang. Daarom wil de gemeente Nijkerk ook op het gebied van verkeer en vervoer een duurzaam beleid voeren. In het gemeentelijk Milieubeleidsplan 2009-2012 is de intentie uitgesproken om via het duurzaam inkopen van wagenpark en brandstoffen de CO₂-emissies te reduceren. Daarnaast stimuleert de gemeente Nijkerk het realiseren van vulpunten voor alternatieve, schone brandstoffen.

Samen met de inwoners en het bedrijfsleven in Nijkerk wil de gemeente een bijdrage leveren aan het duurzaamheidsprincipe in hun gemeente. Uitgangspunt hierbij is een positieve benadering. Het gaat om het bieden van alternatieven en verleiden tot een duurzamer gedrag. Laat zien dat het anders kan, en motiveer mensen om een alternatief te kiezen. Inwoners en bedrijven worden gestimuleerd om zelf met experimenten te komen.

11.2 Huidige situatie

Uit de eerste uitgave van het Dashboard duurzame en slimme mobiliteit van het Kennisplatform Verkeer en Vervoer (KpVV, 2011) blijkt dat met 46% het verkeer de grootste bron van CO₂-uitstoot in Nijkerk is. Om de lokale en landelijke klimaatdoelen te halen, is een koppeling van klimaatdoelen aan verkeersbeleid nodig. Deze koppeling ontbreekt op dit moment.

Duurzame brandstoffen

In het kader van de subsidieregeling Tankstations Alternatieve Brandstoffen is de aanvraag voor de realisatie van een aardgasvulpunt gehonoreerd. Voor 1 januari 2012 moet het tankstation in werking zijn. Op dit moment wordt gezocht naar een geschikte locatie omdat realisatie binnen de grenzen van de huidige locatie niet mogelijk is. Nijkerk staat echter volledig achter het initiatief en probeert in goed overleg met de exploitant tot een geschikte oplossing te komen voor het verplaatsen van het tankstation inclusief de realisatie van het aardgasvulpunt.

Duurzaam wagenpark

De gemeente koopt bij reguliere vervanging duurzame voertuigen



in. In 2010 zijn vijf Toyota's Aygo als dienstauto's aangeschaft. Deze auto's zijn minder belastend voor het milieu waardoor ze ook zijn vrijgesteld van wegenbelasting en BPM.

11.3 Ontwikkelingen/ toekomstige situatie

Het Kabinet zet in op de stimulering van het gebruik van elektrische voertuigen en investeert flink in demonstratieprojecten, (laad- en energie)- infrastructuur en onderzoek, ontwikkeling en productie van elektrische voertuigen. Ook de aanschaf van elektrische voertuigen wordt fiscaal aantrekkelijk gemaakt: geen BPM en geen motorrijtuigenbelasting. Het doel is om in 2025 één miljoen elektrische voertuigen te hebben rijden in Nederland.

De introductie van elektrische voertuigen in Nederland heeft consequenties voor de inrichting van onze steden; gebruikers moeten hun voertuig gemakkelijk kunnen opladen, het liefst dicht bij huis of het werk, of in de buurt van stations, winkelcentra en andere mobiliteitsknooppunten.

Ondanks dat de technologie in voertuigen toeneemt, waardoor de auto's efficiënter, schoner en veiliger worden stijgt de CO₂-uitstoot van verkeer en vervoer de komende jaren sterk. CO₂ zorgt voor opwarming van de aarde en daarmee voor verandering van het klimaat.

Richting de toekomst neemt mobiliteitsmanagement een steeds prominentere plaats in bij het oplossen en voorkomen van mobiliteitsproblemen. Met mobiliteitsmanagement kunnen nieuwe en duurzame reismogelijkheden worden gecreëerd en gezorgd dat deze mogelijkheden gebruikt worden, bijvoorbeeld door het maken van afspraken over telewerken en flexibele werktijden.

11.4 Opgaven

- Nijkerk voert een actief fietsbeleid met optimale fietsinfrastructuur, inclusief goede fietsenstallingen.
- Nieuwe wijken en wegen worden op een duurzame manier ontworpen via Vervoersprestatie op locatie (VPL-aanpak) en Langzaam Rijden GAat Sneller (LARGAS-principe);
- Met het bedrijfsleven en publiekstrekken worden afspraken gemaakt over mobiliteitsmanagement;
- Het gebruik van schone en zuinige voertuigen wordt gestimuleerd
- Nijkerk biedt mogelijkheden tot autodelen in de gemeente aan.

11.5 Maatregelen

Realiseren vulpunten voor alternatieve brandstoffen;

De introductie van elektrische voertuigen in Nederland heeft consequenties voor de inrichting van onze steden; gebruikers moeten hun voertuig gemakkelijk kunnen opladen, het liefst dicht bij huis of het werk, of in de buurt van stations, winkelcentra en andere mobiliteitsknooppunten.

Reserveren parkeerplaatsen voor autodeelorganisaties

De gemeente Nijkerk steunt het initiatief van autodate door op verzoek parkeerplaatsen voor autodate te reserveren. Dit zorgt niet alleen voor een efficiënter ruimtegebruik, maar leidt ook tot een duurzamer verkeerssysteem en kan als schakel in de vervoerketen worden toegepast.

Realisatie carpoolplaats

De gemeente Nijkerk streeft naar een betere bereikbaarheid van Nijkerk via de snelwegen. Om dit te bereiken zet de gemeente in op het realiseren van een carpoolplaats binnen de gemeente Nijkerk. Via deze carpoolplaats wordt aan weggebruikers de gelegenheid geboden om over te kunnen stappen naar een ander voertuig. Het carpoolen draagt bij aan het terugdringen van het autoverkeer, waardoor enerzijds de beschikbare capaciteit van het wegennet beter wordt benut en anderzijds het milieu minder wordt belast.

Duurzame samenwerking

De gemeente is niet 'alleen' verantwoordelijk voor duurzame mobiliteit. Conform het Milieujaarverslag zal met het lokale bedrijfsleven en maatschappelijke organisaties samengewerkt worden om ieders duurzame doelstellingen (versneld) te kunnen realiseren.

12 EXTERNE VEILIGHEID

12.1 Ambitie

Het vervoeren van gevaarlijke stoffen over de weg brengt risico's met zich mee. Daarom moet zoveel mogelijk worden voorkomen dat dit vervoer langs zogenoemde 'kwetsbare bestemmingen' loopt. Bijvoorbeeld door woonwijken of langs gebouwen waarin veel mensen aanwezig zijn. De gemeente kan een verplichte route instellen voor het vervoer van gevaarlijke stoffen. Als zich in de toekomst knelpunten voor (dreigen te) doen overweegt Nijkerk om een routing vast te stellen.

12.2 Huidige situatie

De gemeente Nijkerk heeft geen routing gevaarlijke stoffen vastgesteld. Dit betekent dat gevaarlijke stoffen over alle gemeentelijke wegen mogen worden vervoerd. Wel zijn alle rijks- en provinciale wegen binnen de gemeente Nijkerk aangewezen als route gevaarlijke stoffen.



Wettelijk gezien moeten vervoerders van gevaarlijke stoffen zoveel mogelijk gebruik maken van het hoofdwegennet en de bebouwde kom mijden. Voor zover bekend zijn er binnen de gemeente Nijkerk geen problemen in de huidige aan- en afvoerroutes.

12.3 Ontwikkelingen/ toekomstige situatie

De inschatting is dat de risico's van het vervoer van gevaarlijke stoffen de komende jaren toenemen. Enerzijds omdat het aantal transporten stijgt en anderzijds omdat de bevolkingsdichtheid langs de transportroutes groeit. Dit kan een toenemende kans op incidenten en een uitbreiding van lokale externe veiligheidsproblemen tot gevolg hebben.

In de Nota Vervoer Gevaarlijke Stoffen uit 2005 is aangekondigd dat er een routenetwerk voor transport van gevaarlijke stoffen over spoorwegen, vaarwegen en rijkswegen (genaamd: Basisnet) wordt ontworpen.

12.4 Opgaven

- Monitoren ontwikkelingen transport gevaarlijke stoffen

12.5 Maatregelen

- Overwegen vaststellen routing gevaarlijke stoffen indien zich in de toekomst alsnog knelpunten voor (dreigen te) doen.