

Gemeentelijk Verkeers- en Vervoerplan

- Uitvoeringsprogramma (Deel C) 2012 – 2014 -

Gemeente Nijkerk

INHOUDSOPGAVE

1	Inleiding	4	5	Tracé Amersfoortseweg Nijkerk	11
1.1	Een nieuw gemeentelijk verkeers- en vervoerplan	4	5.1	Inleiding	11
1.2	Amendement op de Beleidsnota van het GVVP	4	5.2	Projecten	11
1.3	Uitvoeringsprogramma GVVP	4	5.2.1	Tunnel Amersfoortseweg	12
1.4	Leeswijzer	5	5.2.2	Verkeerslicht kruispunt Amersfoortseweg - Tinbergenlaan	12
2	Projecten in kader van Structuurvisie	6	6	Gemotoriseerd Verkeer	13
2.1	Inleiding	6	6.1	Inleiding	13
2.2	Projecten	6	6.2	Projecten gemotoriseerd verkeer	13
2.2.1	Herinrichting Amersfoortseweg t.h.v. Nijkerkerveen	6	6.2.1	Ambachtsstraat	13
2.2.2	Herinrichting Bunschoterweg	7	6.2.2	Kruispunten Nijverheidsstraat en Watergoorweg	14
2.2.3	Onderzoek en realisatie blindengeleideroutes	7	7	Fietsverkeer	15
3	Beleidsmatige projecten	9	7.1	Inleiding	15
3.1	Inleiding	9	7.2	Projecten fietsverkeer	15
3.2	Projecten	9	7.2.1	Fietspaden Corlaer	15
3.2.1	Opstellen verkeersvisie centrum	9	7.2.2	Fietssuggestiestroken Hogebrinkerweg	15
3.2.2	Herziening Parkeerbeleid	9	7.2.3	Fietsvoorziening langs Nieuwe Voorthuizerweg	16
4	Ontwikkeling Nijkerkerveen	10	7.2.4	Fietspad Westerdorpsstraat - Nijkerkerstraat	16
4.1	Inleiding	10	7.2.5	Fietspad Hoevelaken – Hoevelakensebos – Van Tuijltunnel	17
4.2	Projecten Nijkerkerveen	10	8	Openbaar Vervoer	18
4.2.1	Herinrichting Buntwal	10	8.1	Inleiding	18
4.2.2	Herinrichting Nieuwe Kerkstraat/ Van Dijkhuizenstraat	10	8.2	Projecten openbaar vervoer	18
			8.2.1	Station Hoevelaken	18
			8.2.2	Station Corlaer	19

9	Parkeren	20
9.1	Inleiding	20
9.2	Projecten parkeren	20
9.2.1	Fietsparkeerplaatsen station Nijkerk	20
9.2.2	P+R Station Nijkerk	20
9.2.3	Carpoolplaats Nijkerk	21
9.2.4	Oplaadpunten elektrische auto's	21
10	Verkeersonveiligheid	22
10.1	Inleiding	22
10.2	Projecten verkeersveiligheid	22
10.2.1	Rotonde Callenbachstraat - Frieswijkstraat	22
10.2.2	Kruispunt Schoolstraat – Nieuwe Kerkstraat	22
10.2.3	Kruispunt Havenstraat – Vleenenck - Kolkstraat	22
11	Jaarlijkse activiteiten	23
11.1	Inleiding	23
11.2	Activiteiten	23
11.2.1	Optimalisering inrichting 30 en 60 km/uur zones	23
11.2.2	Onderhoud en gebruik verkeersmodel	23
11.2.3	Monitoring verkeersstromen	24
11.2.4	Verkeerseducatie	24
11.2.5	Ontsluiting Hoevelaken via Westerdorpsstraat	25

1 INLEIDING

1.1 Een nieuw gemeentelijk verkeers- en vervoerplan

De gemeente Nijkerk zet al jaren in op een goede en evenwichtige mobiliteit voor haar inwoners en haar bedrijvigheid. Deze inzet kent een formele basis in het gemeentelijke verkeers- en vervoersplan (GVVP). Het oude beleidsplan stamde uit 2005 en had het einde van haar looptijd bereikt. In haar vergadering van 30 juni 2011 heeft de gemeenteraad van Nijkerk de eerste twee delen (A en B) van het nieuwe GVVP vastgesteld.

Het vernieuwde gemeentelijke verkeers- en vervoersplan geeft de visie aan waar het verkeersbeleid de komende 10 jaar naar toe werkt. Het GVVP bestaat in totaal uit drie delen. Naast de reeds vastgestelde delen A (Beleidskaders van de hogere overheden) en B (Beleidsnota) is dit het derde deel. Dit laatste deel (deel C) bevat een uitvoeringsprogramma met concrete projecten voor de komende jaren.



Afbeelding 1.1: Beleidsnota GVVP Nijkerk

1.2 Amendement op de Beleidsnota van het GVVP

Op 30 juni 2011 zijn zoals gezegd de delen A en B van het GVVP vastgesteld. In het vastgestelde GVVP is echter geen concrete uitspraak gedaan over de toekomstige hoofdinfrastructuur van Nijkerk. De reden hiervoor is dat tijdens de behandeling van het GVVP in Het Besluit van 30 juni 2011 een amendement is aangenomen op het GVVP.

In dit amendement heeft de meerderheid van de raad aangegeven meer inzicht te wensen in de haalbaarheid en de consequenties van het realiseren van eventuele nieuwe verbindingen aan de oost- en/of westzijde van Nijkerk. De uitvoering van dit amendement heeft ook consequenties voor het vervolgproces van het GVVP in het algemeen en dit Uitvoeringsprogramma in het bijzonder.

1.3 Uitvoeringsprogramma GVVP

In het Uitvoeringsprogramma van het GVVP komen alle verkeers- en vervoerprojecten aan de orde die de komende 7 jaar moeten worden uitgevoerd. Echter: Zolang er geen duidelijkheid is over de hoofdstructuur van Nijkerk, kan ook niet worden aangegeven welke projecten op langere termijn tot uitvoering moeten komen. Er is derhalve besloten om het Uitvoeringsprogramma van het GVVP op te splitsen in twee delen:

- Een deel voor de korte termijn (1 tot 3 jaar)
- Een deel voor de lange termijn (4 tot 7 jaar)

In het Uitvoeringsprogramma voor de korte termijn staan projecten als gevolg van autonome ontwikkelingen. Hierbij kan gedacht worden aan beheersprojecten, bijdragen aan onderhoudsprojecten in verband met aanvullende wensen, jaarlijkse kosten en aanleg van bijvoorbeeld fietspaden.

Het Uitvoeringsprogramma voor de lange termijn volgt naar verwachting eind 2012, of anders spoedig nadat er een keuze is gemaakt ten aanzien van de toekomstige hoofdstructuur. Dit deel zal voornamelijk projecten bevatten die noodzakelijk zijn om Nijkerk ook in de toekomst bereikbaar te houden.

1.4 Leeswijzer

Het Gemeentelijk Verkeers- en Vervoerplan van Nijkerk bestaat zoals gezegd uit drie delen. Het eerste deel (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. 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.

In dit deel C worden de concrete projecten benoemd voor de korte termijn (periode 2012 t/m 2014). In hoofdstuk 2 wordt ingegaan op de projecten die een relatie hebben met de Structuurvisie, omdat ze daar direct, of indirect in genoemd zijn.

Hoofdstuk 3 behandelt de beleidsstukken die de komende drie jaar op het gebied van verkeer en vervoer worden opgesteld. In hoofdstuk 4 worden de projecten genoemd die gerelateerd zijn aan de ontwikkeling van Nijkerkerveen. Het tracé Amersfoortseweg vanaf de rotonde met de Arkemheenweg tot aan het kruispunt met de N301 komt in hoofdstuk 5 aan de orde. In de hoofdstukken 6 tot en met 8 worden respectievelijk projecten rondom het gemotoriseerd verkeer, fietsverkeer en openbaar vervoer behandeld. Hoofdstuk 9 gaat in op concrete uitvoeringsprojecten op het gebied van parkeren. De verkeers(on)veiligheidsprojecten komen in hoofdstuk 10 aan de orde. Tot slot worden in hoofdstuk 11 de jaarlijks terugkerende activiteiten toegelicht.

2 PROJECTEN IN KADER VAN STRUCTUURVISIE

2.1 Inleiding

De Structuurvisie vormt het integrale ruimtelijke kader waarbinnen de gemeente Nijkerk zich de komende twintig jaar ontwikkelt. De Structuurvisie doet dit vanuit het onderzoeken van en denken in drie identiteiten die op relatief korte afstand te ervaren zijn:



Afbeelding 2.1: Structuurvisie Nijkerk

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

Om deze drie identiteiten te behouden en waar mogelijk te versterken worden ook op het gebied van verkeer en vervoer projecten gerealiseerd. In dit hoofdstuk worden de projecten behandeld die een nauwe samenhang met de Structuurvisie hebben.

2.2 Projecten

Hoewel de projecten in het kader van de Structuurvisie en/of de Binnenstadvisie met name op de lange(re) termijn spelen, wordt er ook op korte termijn een aantal verkeersprojecten gerealiseerd die nauw gerelateerd zijn aan een van deze beide visies. Hierbij gaat het met name om het verbeteren van de leefbaarheid in de kernen, of het buitengebied.

2.2.1 Herinrichting Amersfoortseweg t.h.v. Nijkerkerveen

De Amersfoortseweg vormt de verbinding tussen Nijkerk, Hoevelaken en Nijkerkerveen. Het omliggende gebied is in de Structuurvisie aangeduid als aandachtsgebied, wat inhoudt dat het gebied binnen dit kader wordt gekoesterd als belangrijk gebied en dat verdere verrommeling moet worden tegengegaan.

Het groot onderhoud van de Amersfoortseweg staat voor 2012 op de planning. Gelijktijdig met dit groot onderhoud wordt de Amersfoortseweg heringericht. Vanaf de komgrens met Nijkerk, tot net ten zuiden van de Nieuwe Kerkstraat wordt de Amersfoortseweg binnen de bebouwde kom getrokken. Op dit deel van de weg wordt de maximumsnelheid verlaagd van 60 naar 50 km/uur.

Op het deel door het Hoevelakensebos, waar nu nog 80 km/uur mag worden gereden wordt dit straks 60 km/uur. De inrichting van de weg wordt hier tevens op afgestemd. Daarmee word de leefbaarheid rondom de Amersfoortseweg verbeterd, blijft een goede ontsluiting van Nijkerkerveen gegarandeerd en wordt het landschap gekoesterd.

2.2.2 Herinrichting Bunschoterweg

De Bunschoterweg is gecategoriseerd als erftoegangsweg maar kent een gebruik dat boven de voorkeurswaarde ligt, mede als gevolg van sluipverkeer vanaf de A28 richting Bunschoten/ Spakenburg. Daarnaast loopt deze route deels door het gebied Holk, wat in de Structuurvisie is aangeduid als aandachtsgebied en raakt de weg aan het Natura 2000 gebied Arkemheen. In een dergelijk gebied past geen weg met een hoge verkeersintensiteit.

Het streven is om de verkeersfunctie van de Bunschoterweg richting Bunschoten/ Spakenburg te beperken, waardoor de leefbaarheid in het buitengebied wordt hersteld. Op dit moment geldt op het deel van de Bunschoterweg vanaf de grens met de gemeente Bunschoten/ Spakenburg, tot aan het kruispunt met de Keienweg/ Groene Wegje nog een maximumsnelheid van 80 km/uur, terwijl op het overige deel een maximumsnelheid van 60 km/uur geldt.

Om een consistent wegbeeld te creëren wordt de maximumsnelheid van 80 km/uur verlaagd naar 60 km/uur. Er wordt nog gezien of het aanbrengen van snelheidsremmende maatregelen gewenst, danwel nodig is om deze snelheid ook daadwerkelijk af te dwingen.

2.2.3 Onderzoek en realisatie blindengeleideroutes

Zowel in, als richting het centrum van de kernen van Nijkerk als Hoevelaken is in het verleden een aantal blindengeleideroutes gerealiseerd. In de loop van de tijd zijn door herinrichtingen in deze centra mogelijk aanpassingen gedaan ten aanzien van deze routes, of routes gedeeltelijk opgeheven. De huidige status van de routes is daarmee op dit moment onduidelijk.

Daarbij is in de Binnenstadvisie van Nijkerk de volgende opgave opgenomen:

- Een toegankelijke openbare ruimte voor ouderen en minder validen

Gelet op bovenstaande constatering wordt een onderzoek uitgevoerd naar de huidige status van de blindengeleideroutes in Nijkerk en Hoevelaken en deze waar nodig te herstellen, danwel uit te breiden.



Afbeelding 2.2: Blindengeleideroute Nijkerk

Nijkerkerveen wordt hierbij buiten beschouwing gelaten. Enerzijds omdat daar voor zover bekend op dit moment geen blindengeleideroutes aanwezig zijn. Anderzijds omdat er op dit moment in het kader van de uitbreiding van Nijkerkerveen wordt gesproken over een nieuw voorzieningencentrum.

Bij de realisatie van deze nieuwe voorzieningen moet een van de criteria de toegankelijkheid voor ouderen en minder validen zijn. Hieronder vallen niet alleen opritjes en obstakelvrije ruimtes, maar ook blindengeleideroutes etc.

3 BELEIDSMATIGE PROJECTEN

3.1 Inleiding

Naast een groot aantal concrete infrastructurele projecten bevat dit eerste deel van het uitvoeringsprogramma ook een aantal beleidsmatige stukken die de komende jaren opgesteld moeten worden. Deze komen in dit hoofdstuk aan bod en zijn tevens van belang voor de toekomstige ontwikkeling van Nijkerk.

3.2 Projecten

Voor 2012 staan een tweetal concrete projecten op de agenda. Allereerst is dit het opstellen van een verkeersvisie voor het centrum van Nijkerk. Daarnaast is het huidige parkeerbeleid in 2012 alweer bijna 10 jaar oud en daarmee nodig aan herziening toe. Beide projecten hebben daarbij een nauwe relatie met de Structuurvisie en de Binnenstadvisie, aangezien deze visies een duidelijk toekomstbeeld hebben ten aanzien van het centrum van Nijkerk.

3.2.1 Opstellen verkeersvisie centrum

Met het huidige vastgestelde GVVP is er nog geen volledige uitspraak gedaan over de toekomstige hoofdstructuur van het wegennet binnen de gemeente Nijkerk. De keuze voor een hoofdstructuur van Nijkerk heeft een grote mate van wisselwerking met de (toekomstige) ruimtelijke ontwikkelingen binnen de gemeente Nijkerk en de plannen voor het centrum van Nijkerk die in de Structuurvisie Binnenstad zijn opgenomen.

Om de verkeerskundige consequenties voor de wegen in en rondom het centrum van Nijkerk in beeld te brengen in relatie tot de hoofdstructuur wordt een verkeersvisie centrum Nijkerk opgesteld. Hiertoe wordt aanvullend onderzoek gedaan met als centrale vraag of nieuwe verbindingen aan de west- en/of oostzijde van Nijkerk haalbaar zijn en wat de consequenties hiervan zijn.

De diverse mogelijkheden voor de hoofdstructuur van Nijkerk vormen vervolgens de basis voor het opstellen van een verkeersvisie voor het centrum van Nijkerk en op langere termijn voor het Masterplan Torenstraat/ Vrijheidslaan

3.2.2 Herziening Parkeerbeleid

Het huidige Parkeerbeleidsplan voor het centrum van Nijkerk dateert uit 2003 en is daarmee aan herziening toe. Daarnaast is er in het centrum van Nijkerk op het gebied van parkeren ook een aantal ontwikkelingen gaande, waaronder de realisatie van een parkeergarage onder de Oosterpoort. Tot slot is in de Binnenstadvisie een aantal pijlers opgenomen ten aanzien van de strategische positionering van de binnenstad van Nijkerk. Een van de pijlers is:

- Een goede bereikbaarheid en ruim voldoende betaalbare parkeervoorzieningen.

Al deze zaken leiden ertoe dat een herziening van het huidige parkeerbeleid op zijn plaats is. Hierbij moet niet alleen worden gekeken naar de huidige situatie, maar zeker ook naar de toekomst op middellange termijn.

4 ONTWIKKELING NIJKERKERVEEN

4.1 Inleiding

In en aan de rand van Nijkerkerveen worden de komende jaren circa 600 woningen gerealiseerd. Deelplan 1a is op dit moment het meest concrete qua uitvoering. Voor de voorzieningen en Deelplan 2 geldt dat ze nog in de planvormingsfase zijn.

4.2 Projecten Nijkerkerveen

Als gevolg van de geplande uitbreiding van Nijkerkerveen is een aanpassing van de infrastructuur onontkoombaar. Met name rondom Deelplan 1a en voor de Nieuwe Kerkstraat/ Van Dijkhuizenstraat zijn al concrete plannen aanwezig die de komende jaren uitgevoerd kunnen worden.

4.2.1 Herinrichting Buntwal

De Buntwal bevindt zich ten noorden van de kern Nijkerkerveen en ligt in het verlengde van de Vrouwenweg. Op dit moment is de Buntwal een relatief smalle landelijke weg buiten de bebouwde kom van Nijkerkerveen, waar een maximumsnelheid van 80 km/uur geldt.

Door de ontwikkeling van Nijkerkerveen in het algemeen en Deelplan 1 in het bijzonder krijgt de Buntwal een andere functie en daarmee ook een andere inrichting. Zo wordt de komgrens van Nijkerkerveen in oostelijke richting opgeschoven en komt ten oosten van deelplan 1 te liggen.

Daarnaast wordt de maximum toegestane snelheid op de Buntwal binnen de bebouwde kom verlaagd naar 30 km/uur. Deze snelheid past bij een erftoegangsweg binnen de bebouwde kom en sluit aan bij de maximum toegestane snelheid die overwegend in de rest van Nijkerkerveen geldt.

Tot slot wordt het wegprofiel van de Buntwal aanzienlijk gewijzigd. De weg wordt verbreed tot circa 5,00 meter, zodat verkeer elkaar ongehinderd kan passeren en er wordt een voetpad aan (tenminste) een zijde van de weg gerealiseerd.

4.2.2 Herinrichting Nieuwe Kerkstraat/ Van Dijkhuizenstraat

De Nieuwe Kerkstraat en de Van Dijkhuizenstraat vervullen een van verzamelfunctie voor het verkeer van en naar Nijkerkerveen richting de Amersfoortseweg. Op dit moment rijden er circa 3.000 motorvoertuigen per etmaal op deze wegen. In de toekomst (2020) neemt dit, zeker op de Nieuwe Kerkstraat, als gevolg van de geplande uitbreidingen naar verwachting toe tot mogelijk 5.000 motorvoertuigen per etmaal.

Momenteel ontbreken op een aantal locaties in de kern van Nijkerkerveen goede en/of duidelijke fietsvoorzieningen. Om de fiets een grotere aanwezigheid in het wegbeeld te geven worden op de Nieuwe Kerkstraat en de Van Dijkhuizenstraat fietssuggestiestroken aangebracht. Hiermee wordt de aanwezigheid van fietsverkeer in de kern beter benadrukt en daarmee de subjectieve veiligheid bij de fietsers verbeterd.

5 TRACÉ AMERSFOORTSEWEG NIJKERK

5.1 Inleiding

De Amersfoortseweg vormt een van de belangrijkste verbindingen tussen Nijkerk en de overige kernen Nijkerkerveen en Hoevelaken en verbindt tevens Nijkerk met Amersfoort via het onderliggende wegennet. Daarnaast vormt de Amersfoortseweg de verbinding tussen de ringweg van Nijkerk (N301) en de nieuwe aansluiting op de A28 (Corlaer – Vathorst).

In de huidige situatie is de verkeersintensiteit op de Amersfoortseweg circa 15.500 en op de Van Middachtenstraat circa 16.000 motorvoertuigen per etmaal. Deze, nog altijd toenemende verkeersintensiteiten in combinatie met de intensivering van het spoor leidt tot een (toekomstig) knelpunt ten aanzien van de afwikkeling van het verkeer.

Nu vormen zich al regelmatig lange wachtrijen auto's voor de spoorwegovergang en de verkeerslichten bij de Tinbergenlaan en de Van Middachtenstraat. Hierdoor komt ook de verkeersafwikkeling op overige wegvakken en kruispunten in Nijkerk onder druk te staan.

5.2 Projecten

Gestreefd wordt naar een integrale aanpak van dit tracé, wat loopt vanaf de rotonde met de Arkemheenweg, tot aan de verkeerslichten bij het kruispunt met de N301. Op dit tracé worden drie grootschalige projecten onderscheiden. In het zuiden betreft dit de realisatie van de spooronderdoorgang in de Amersfoortseweg. Vervolgens de oostelijke ontsluiting van de wijk Corlaer met behulp van verkeerslichten of een rotonde. En tot slot in het noorden de aanpak van het kruispunt Amersfoortseweg – Van Middachtenstraat – Frieswijkstraat inclusief het realiseren van een fietstunnel. In onderstaande afbeelding zijn de verschillende projecten weergegeven.



Afbeelding 5.1: Projecten tracé Amersfoortseweg

5.2.1 Tunnel Amersfoortseweg

Medio 2009 heeft de gemeenteraad van Nijkerk ingestemd met de realisatie van een tunnel in de Amersfoortseweg. Het doel van de tunnel is het verbeteren van doorstroming op de Amersfoortseweg voor zowel het gemotoriseerde verkeer als het langzame verkeer.

Daarnaast moet als gevolg van de realisatie van de tunnel de verkeersveiligheid op het wegvak worden verbeterd, de (geluid)hinder van aanwonenden worden beperkt en de barrièrewerking die in de huidige situatie van de spoorlijn uitgaat worden verminderd.

De voorbereidende werkzaamheden voor de realisatie van de tunnel zijn al gestart. De gemeente Nijkerk streeft ernaar om de tunnel in de Amersfoortseweg gerealiseerd te hebben voordat de werkzaamheden rondom knooppunt Hoevelaken starten. Dit houdt in dat de tunnel uiterlijk eind 2014 opengesteld moet zijn voor het verkeer. Hierdoor blijft de bereikbaarheid van Nijkerk en de doorstroming op het onderliggend wegennet, ook tijdens de werkzaamheden rondom Knooppunt Hoevelaken, gewaarborgd.

5.2.2 Verkeerslicht kruispunt Amersfoortseweg - Tinbergenlaan

De verkeerlichten op het kruispunt van de Amersfoortseweg met de Tinbergenlaan zijn aan het einde van hun looptijd en zijn aan vervanging toe. Dit uit zich in het feit dat er steeds vaker storing optreedt aan de lichten, waardoor ze uitvallen of een oranje knipperend signaal geven. Het gevolg is dat de verkeersafwikkeling op dit punt niet ideaal verloopt.

Op relatief korte termijn moet een keuze moet worden gemaakt in de aanpak van dit kruispunt. Of alleen de verkeersregelkast van de installatie wordt vervangen, of het gehele kruispunt wordt heringericht tot bijvoorbeeld een rotonde. Het voordeel van verkeerslichten is dat er een koppeling kan worden gelegd met de verkeerslichten op het kruispunt met de Van Middachtenstraat, waardoor het verkeer kan worden gestroomlijnd. Nadeel zijn de onderhoudskosten.

Voor een rotonde gelden de omgekeerde principes. Nauwelijks jaarlijkse onderhoudskosten, daarentegen kan er ook geen invloed worden uitgeoefend op de afwikkeling van de verkeersstromen. Een onderzoek naar de voor- en nadelen van beide oplossingen duidelijkheid verschaffen over de gewenste verkeerskundige oplossing. Zowel vanuit verkeersveiligheidsoogpunt, als uit het oogpunt van de uitvoeringsagenda is het gewenst dat dit op korte termijn duidelijk wordt.

Het zou immers goed uitkomen als er een combinatie kan worden gemaakt tussen de realisatie van de tunnel in de Amersfoortseweg en de werkzaamheden op dit kruispunt. In het kader van werk-met-werk maken wordt bij de aanpak van deze locatie tevens het wegvak tussen de rotonde met de Dominee Kuiperstraat en de Tinbergenlaan meegenomen.

6 GEMOTORISEERD VERKEER

6.1 Inleiding

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 verkeers-tellingen en de prognoses uit het verkeersmodel voor de toekomst wordt aangenomen dat ook de hoofdwegen van Nijkerk met een dergelijke groei te maken krijgen. De aantrekkelijkheid van Nijkerk als gemeente wordt wel mede bepaald door de (auto) bereikbaarheid. Voor de bereikbaarheid is het van belang dat mensen en goederen via directe wegen op hun plaats van bestemming komen. Derhalve is het investeren in een goede bereikbaarheid van Nijkerk noodzakelijk.

6.2 Projecten gemotoriseerd verkeer

Voor de korte termijn is een aantal concrete projecten gedefinieerd die moeten leiden tot een verbetering, of uitbreiding van met name de doorstroming van het autoverkeer op de belangrijkste toevoerweg(en) van Nijkerk, de Ambachtsstraat. Deze projecten worden in de komende hoofdstukken toegelicht.

6.2.1 Ambachtsstraat

De Ambachtsstraat (N301) tussen de Berencamperweg en de Arkemheenweg vormt de belangrijkste ontsluiting van de bedrijventerreinen

Watergoor en Arkervaat. De verkeers-intensiteiten (circa 17.000 mvt/ etmaal) 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.



Afbeelding 6.1: Arkervaat-Oost en N301

Dit wordt onderschreven in door een knelpuntenanalyse die in het kader van het project 'Duurzame revitalisering bedrijventerrein Arkervaat-Oost' (voor plangebied zie geel omlijnde gebied afbeelding 6.1) is uitgevoerd. Bij deze analyse zijn ondermeer ondernemers op het bedrijventerrein betrokken. Zij constateren dat de afwikkeling van het verkeer van en naar de provinciale weg N301 (Ambachtsstraat) vooral in de spits moeizaam verloopt. Komende vanaf de zijwegen is er te veel verkeer om de provinciale weg op te kunnen draaien.

Doel van het project is het verbeteren van de verkeersafwikkeling, veiligheid en toegankelijkheid op de N301/Ambachtsstraat. Zodoende moet meer verkeer op een veilige manier kunnen worden afgewikkeld en wordt de bereikbaarheid van en naar Arkervaat-Oost structureel verbeterd. Mogelijk dat dit doel bereikt kan worden door het aantal aansluitingen op de Ambachtsstraat te verminderen. Hiertoe zou een aantal bestaande aansluitingen fysiek moeten worden afgesloten. De exacte invulling ten aanzien van welke aansluitingen dit dan zouden moeten zijn is nog onderwerp van studie.

Opgemerkt wordt dat de Ambachtsstraat in beheer en onderhoud is bij de provincie Gelderland. Om te komen tot een reconstructie van de weg is overleg met de provincie als wegbeheerder noodzakelijk. In dit overleg moet nader bepaald worden hoe de weg vormgegeven kan worden en welke investeringskosten dat vergt.

6.2.2 Kruispunten Nijverheidsstraat en Watergoorweg

In het verlengde van de discussie omtrent de doorstroming van de Ambachtsstraat en de revitalisering van de bedrijventerreinen wordt ook de verkeersafwikkeling op een aantal kruispunten nader bekeken. Met name de verkeersafwikkeling op de kruispunten Ambachtsstraat – Nijverheidsstraat en Ambachtsstraat – Watergoorweg is hierbij van belang. De Nijverheidsstraat en Watergoorweg zijn de meest gebruikte toegangswegen tot de industrieterreinen Arkervaat-Oost en Watergoor. Gelet dat de komende jaren wordt ingezet op het revitaliseren van bedrijventerreinen is de aanpak van deze specifieke kruispunten op korte termijn een gewenste ontwikkeling.

Zowel in het kader van de Structuurvisie, als in het kader van de revitalisatie van bedrijventerreinen is het verbeteren van de doorstroming op de N301 gewenst. Dit kan enerzijds door het verminderen van het aantal aansluitingen op de weg, waardoor het verkeer minder gehinderd wordt, maar anderzijds ook door het optimaliseren van de verkeersafwikkeling op kruispunten. Hiertoe is een herinrichting van de eerder genoemde kruispunten gewenst.

Ook voor dit project geldt dat overleg met de provincie als wegbeheerder noodzakelijk is. In dit overleg moet nader bepaald worden hoe de weg vormgegeven kan worden en welke investeringskosten dat vergt. De inzet is dat op korte termijn het overleg met de provincie wordt opgestart, zodat ook snel duidelijk is wat de mogelijkheden zijn en waar mogelijk ook nog voor 2015 gestart wordt met de uitvoering van de gewenste maatregelen.

7 FIETSVERKEER

7.1 Inleiding

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. Door het vormgeven van een samenhangend, aantrekkelijk en (sociaal) veilig fietsnetwerk binnen en tussen de kernen wil de gemeente Nijkerk het fietsgebruik stimuleren. Hiertoe wordt niet alleen op korte termijn, maar ook op lange termijn geïnvesteerd in de kwaliteit en dichtheid van het fietsnetwerk.

7.2 Projecten fietsverkeer

Voor de korte termijn is een aantal concrete projecten gedefinieerd die moeten leiden tot een verbetering, of uitbreiding van het bestaande fietsnetwerk, of fietsvoorzieningen. Deze projecten worden in de komende hoofdstukken toegelicht.

7.2.1 Fietspaden Corlaer

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 (zie afbeelding). Desondanks komen er bij de gemeente met enige regelmaat klachten en/ of opmerkingen binnen over met name de doorgaande fietspaden in deze wijk.

Als gevolg van de vele voorzieningen in de wijk, waaronder het Corlaer College en het Centrum Jeugd en Gezin, wordt er zowel binnen, als van en naar Corlaer veel gefietst. Een aantal fietspaden



wordt echter als te smal ervaren. In dit uitvoeringsprogramma is geld gereserveerd om een aantal fietspaden te verbreden, waardoor de fietsverbindingen verbeteren en het fietscomfort toeneemt.

7.2.2 Fietssuggestiestroken Hogebrinkerweg

De Hogebrinkerweg in Hoevelaken is een van de ontsluitende wegen van het industrieterrein Hogenbrink in Hoevelaken. Hierdoor maakt relatief veel vrachtverkeer gebruik van deze weg. Dit heeft tot gevolg dat fietsverkeer in Hoevelaken, of richting Nijkerkerveen zich onveilig voelt op deze weg.

De Hogebrinkerweg is in 2012 opgenomen in het programma van Groot Onderhoud van de afdeling I&W. Om tegemoet te komen aan de wensen van de fietsers om de subjectieve onveiligheid weg te nemen wordt voorgesteld om langs de Hogebrinkerweg fietssuggestiestroken aan te brengen. Hiermee wordt de plaats van de fiets op de weg nader benadrukt. Deze maatregel past enerzijds in het beleid van de gemeente ten aanzien van de inrichting van bedrijventerreinen en anderzijds in het streven om het fietsgebruik, al dan niet als onderdeel van de keten, te stimuleren.

7.2.3 Fietsvoorziening langs Nieuwe Voorthuizerweg

Eind 2009 is voor regio de Vallei een gezamenlijke fietsvisie opgesteld. De doelstelling in deze visie is:

- Een belangrijke impuls geven aan het fietsen in de regio om zodoende meer mensen op de fiets te krijgen.

Deze integrale visie omvat zowel de utilitaire als recreatieve fietsnetwerken. In deze fietsvisie is een netwerkvisie opgenomen voor zowel het utilitaire als het recreatieve netwerk. De verbinding Nijkerk – Voorthuizen is in deze netwerkvisie als corridor opgenomen voor zowel woon-werk verkeer als schoolroute. Daarnaast behoort deze verbinding tot het provinciale fietsnetwerk en deels tot het recreatieve fietsnetwerk. Op dit moment ontbreekt echter een goede fietsvoorziening langs de Nieuwe Voorthuizerweg.



Afbeelding 7.1: Netwerkvisie uit Fietsvisie De Vallei

De lange rechte weg nodigt ondanks het smalle wegprofiel veelvuldig uit tot hoge snelheden van het autoverkeer, waardoor de fietser zich hier niet veilig voelt. Daarbij wordt deze weg door veel automobilisten tussen Nijkerk en Voorthuizen als (sluip)route gebruikt, waardoor de fietsers deze route als onveilig ervaren.

Om een goede afweging te kunnen maken tussen de nut, noodzaak en haalbaarheid van een goede fietsvoorziening langs de Nieuwe Voorthuizerweg wordt een haalbaarheidsstudie gedaan. Op basis van deze studie kan vervolgens een goede afweging worden gemaakt naar de haalbaarheid van de fietsvoorziening.

7.2.4 Fietspad Westerdorpsstraat - Nijkerkerstraat

In het Regionale Actieprogramma Verkeer en Vervoer 2009 (RAP) van De Vallei was de aanleg van een tweerichtingenfietspad tussen de Westerdorpsstraat en de Nijkerkerstraat naar de (nieuwe) tunnel onder de A28 opgenomen als project in het kader van het stimuleren van het fietsgebruik.

Op dit moment ligt er langs de Westerdorpsstraat een tweezijdig, éénrichtingsfietspad. Het fietspad begint iets ten oosten van de rotonde met de Koninginneweg en loopt tot aan het kruispunt met de Nijkerkerstraat/ Amersfoortsestraat. Ook langs de Nijkerkerstraat loopt grotendeels een tweezijdig, éénrichtingsfietspad. Dit fietspad maakt onderdeel uit van het bovenlokale fietsnetwerk van de provincie Gelderland en daarmee ook van het utilitaire fietsnetwerk van de gemeente Nijkerk.

Met de opening van de Hanzetunnel begin november 2011 is tevens een eenzijdig tweerichtingenfietspad ten noorden van deze weg gerealiseerd. Om goed op dit fietspad aan te sluiten is de realisatie van een tweerichtingenfietspad langs de Nijkerkerstraat en Westerdorpsstraat gewenst. Daarmee ontstaat een goede verbinding vanuit Hoevelaken via de Westerdorpsstraat richting Amersfoort-Vathorst

Met de opening van de Hanzetunnel is de functie van de Van Tuijltunnel voor het autoverkeer komen te vervallen. De Van Tuijltunnel is daarmee alleen nog toegankelijk voor openbaar vervoer en langzaam verkeer. Daarmee is het op termijn opwaarderen van de fietsroute een waardevolle investering in het verbeteren van het recreatieve fietsnetwerk. De studie hiernaar wordt in de komende periode uitgevoerd.

7.2.5 Fietspad Hoevelaken – Hoevelakensebos – Van Tuijltunnel

Het fietspad vanaf de Veenwal, via het Hoevelakensebos richting de Van Tuijlstraat maakt onderdeel uit van het recreatieve fietsnetwerk (fietsknooppunten netwerk). De inrichting van het fietspad voldoet echter niet aan de richtlijnen die hiervoor bestaan. Een deel van het fietspad is verhard met klinkerverharding, maar het merendeel van het pad is onverhard, of kent een schelpenverharding.

Daarbij laat ook de breedte van het fietspad te wensen over. Over het geheel gezien voldoet het fietspad qua breedte ook niet aan de richtlijnen. Op sommige locaties is het fietspad krap 1 meter breed. Bekeken wordt of het mogelijk is dit fietspad over het geheel te verbreden tot 2,5 a 3 meter. Daarbij is ook de vraag of het mogelijk is om het pad geheel te verharderen, waardoor een kwalitatief goede en aantrekkelijke verbinding ontstaat vanuit Hoevelaken via de Van Tuijltunnel richting Amersfoort-Vathorst.

8 OPENBAAR VERVOER

8.1 Inleiding

Goed (regionaal) openbaar vervoer draagt bij aan de vitaliteit en bereikbaarheid van kernen en het buitengebied. Nijkerk zet in op het stimuleren en optimaliseren van het gebruik van het openbaar vervoer als onderdeel van ketenmobiliteit, door ook de komende jaren blijven in te zetten op het verder uitbreiden en intensiveren van het openbaar vervoer netwerk.

8.2 Projecten openbaar vervoer

Voor de korte termijn spelen er op het gebied van openbaar vervoer twee concrete projecten. Ten eerste is dat het realiseren en in gebruik stellen van station Hoevelaken. Ten tweede is dit het onderzoeken van de nut, noodzaak en haalbaarheid van een station Corlaer, waarvoor nog altijd gronden zijn gereserveerd in het project Spoorkamp.

8.2.1 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. De realisatie van het station blijkt in de dienstregeling in te passen, met een bediening van twee maal per uur.

Het nieuwe station wordt gerealiseerd 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.



Afbeelding 8.1: Impressie station Hoevelaken

De verwachting is dat begin 2012 wordt gestart met de bouw van het station en dat het station eind 2012 wordt opgeleverd. Vanaf begin 2013 zouden dan de eerste treinen van en naar dit station gaan moeten gaan rijden.

Tijdens Het Besluit van 28 oktober 2010 is door de toenmalige wethouder verkeer en vervoer (Lambooy) toegezegd dat een jaar na openstelling van station Hoevelaken wordt gezien of de behoefte aan een lift vanaf de P&R-plaats naar het station manifest aanwezig is. Gelet op de geplande ingebruikname begin 2013, wordt dit onderzoek begin 2014 uitgevoerd.

8.2.2 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.

In het coalitieakkoord 2010-2014 is opgenomen dat in Corlaer gronden worden gereserveerd voor een mogelijke halte in de toekomst. Hiermee houdt het college ruimte om in de toekomst invulling te kunnen blijven geven aan de wens tot realisatie van een station in plangebied Spoorkamp op de lijn Zwolle – Utrecht.

Met de verwachte komst van een 3^e en 4^e sprinter op het traject Utrecht - Harderwijk, welke tevens gaat halteren op station Nijkerk lijkt echter een station Corlaer niet haalbaar. Gelet op deze ontwikkeling wordt voorgesteld om een onderzoek uit te voeren naar de nut, noodzaak en haalbaarheid van een toekomstig station Corlaer. Dit onderzoek moet uitwijzen wat de kansen zijn voor een dergelijk station en of het noodzakelijk is ook richting de toekomst gronden te blijven reserveren voor deze ontwikkeling.

9 PARKEREN

9.1 Inleiding

Een goede bereikbaarheid van een (dorps)kern, voorziening, of instelling wordt niet alleen bepaald door goede infrastructuur, maar ook door de aanwezigheid van voldoende en goed bereikbare parkeervoorzieningen. Dit geldt niet alleen voor auto's, maar ook voor fietsparkeerplaatsen.

9.2 Projecten parkeren

Om Nijkerk voor zowel auto, als fietsverkeer goed bereikbaar te houden wordt de komende jaren geïnvesteerd in goede parkeervoorzieningen. Op korte termijn wordt met name de parkeersituatie rondom station Nijkerk aangepakt. Hier worden zowel het aantal fietsparkeerplaatsen al autoparkeerplaatsen uitgebreid. Daarnaast wordt de komende jaren ook geïnvesteerd in duurzaamheid, door het realiseren van oplaadpunten voor elektrische auto's,

9.2.1 Fietsparkeerplaatsen station Nijkerk

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.

Station Nijkerk biedt een goede en directe verbinding richting onder andere Amersfoort en Utrecht, maar ook in de richting van Zwolle. Veel van deze reizigers komen met de fiets naar het station. Uit onderzoek blijkt dat de huidige stallingsvoorzieningen op dit moment al onvoldoende zijn. Met als gevolg dat het 'wild parkeren' toeneemt. Dit tekort neemt richting de toekomst naar verwachting alleen maar toe.

In het kader van het project 'Ruimte voor de fiets' is vanuit ProRail gevraagd de huidige stallingsvoorzieningen rondom het station te vernieuwen en tevens uit te breiden. De benodigde vergunningen zijn door de gemeente aangevraagd en hebben ter inzage gelegen, waardoor de verwachting is dat dit project begin 2012 kan worden uitgevoerd.

9.2.2 P+R Station Nijkerk

De parkeergelegenheid bij station Nijkerk is in de huidige situatie relatief beperkt. Daarbij neemt de filedruk op de A28 ten zuiden van Nijkerk nog altijd toe. Hierdoor wordt station Nijkerk steeds vaker gebruikt door automobilisten die het laatste deel van de reis met de trein afleggen. Bijvoorbeeld omdat ze in het centrum van Utrecht moeten zijn en niet in de file willen belanden.

Gelet hierop wordt voorgesteld het bestaande P+R terrein ten noorden van het station herin te richten. Daarbij wordt bekeken of het mogelijk is om ten zuiden van het station extra parkeergelegenheid te creëren.

De kosten voor dit project worden voor circa 2/3 door het rijk en de provincie Gelderland betaald en slechts voor 1/3 door de gemeente Nijkerk. Daarmee kan Nijkerk voor relatief weinig geld voorzien in een kwalitatief goede en tevens voldoende parkeergelegenheid rondom het station.

9.2.3 Carpoolplaats Nijkerk

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.

In de begroting van 2012 is geld gereserveerd voor een locatie en haalbaarheidsonderzoek naar de realisatie van een carpoolplaats. Het zoekgebied is hierbij gedefinieerd als 'Nijkerk-Zuid'. Dit is de omgeving van de bedrijventerreinen De Flier en Arkerpoort en langs de A28, ter hoogte van deze terreinen.

9.2.4 Oplaadpunten elektrische auto's

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.

Nijkerk wil in 2011 en 2012 een aantal oplaadpunten voor elektrische auto's realiseren. Daarmee wil ook zij de visuele cirkel van elektrisch (auto)vervoer doorbreken. Met de realisatie van tenminste 4 oplaadpunten voor elektrische auto's wordt hopelijk de drempel voor de aanschaf van elektrische voertuigen gedeeltelijk weggenomen.



Het eerste oplaadpunt wordt in 2011 nabij het gemeentehuis gerealiseerd. In de toekomst worden ook bij de stations van Nijkerk en Hoevelaken oplaadpunten aangelegd. De locatie van het 4^e oplaadpunt is nog onderwerp van discussie en wordt mogelijk door middel van een prijsvraag op het gebied van duurzaam (personen)vervoer bepaald.

10 VERKEERSONVEILIGHEID

10.1 Inleiding

Nijkerk wil zich blijven profileren als verkeersveilige gemeente. Ondanks dat er op dit moment geen verkeersongevallenconcentraties (VOC's¹) in Nijkerk zijn is een onverminderde inzet ten aanzien van het beperken van het aantal ongevallen op de wegen van belang. Zo is er een aantal locaties die richting de toekomst de aandacht verdienen, danwel omdat er in de afgelopen drie jaar relatief veel (slachtoffer)ongevallen geregistreerd zijn, danwel omdat bepaalde locaties subjectief onveilig worden ervaren.

10.2 Projecten verkeersveiligheid

In het coalitieakkoord 2010 – 2014 met als titel 'Helder als glas' is onder Programma 5 (Bereikbaarheid) gesteld dat in het GVVP de voor fietsers objectief en/ of subjectief onveilige oversteekplaatsen (zoals de Jan Tijmensteeg, bij de Dolle Joncker) worden meegenomen. Het knelpunt ter hoogte van de Jan Tijmensteeg is in 2011 al aangepast. Wat resteert uit dit coalitieakkoord is het knelpunt Havenstraat – Vleeneck – Kolkstraat, ook wel bekend als Dolle Joncker. In de komende hoofdstukken wordt hier nader op ingezoomd.

¹ Een verkeersongevallenconcentratie (VOC) is een locatie waar in de afgelopen drie jaar 12 of meer geregistreerde ongevallen (dus inclusief UMS ongevallen) hebben plaatsgevonden.

10.2.1 Rotonde Callenbachstraat - Frieswijkstraat

Uit de gehouden ongevallenanalyse is gebleken dat in de periode 2007 tot en met 2009 op het kruispunt Callenbachstraat – Frieswijkstraat 5 ongevallen zijn geregistreerd, waarvan 4 slachtofferongevallen. Dit kruispunt is ingericht als rotonde, maar desondanks gebeuren hier toch nog relatief veel ongevallen.

10.2.2 Kruispunt Schoolstraat – Nieuwe Kerkstraat

Het kruispunt Schoolstraat – Nieuwe Kerkstraat bevindt zich in Nijkerkerveen. Dit kruispunt is voorzien van een voorrangsregeling door middel van haaiantanden. Dit suggereert dat het kruispunt, hoewel het zicht wellicht niet optimaal is, redelijk veilig is. Op termijn wordt de Nieuwe Kerkstraat voorzien van fietssuggestiestroken om de plaats van de fietsers op de weg te benadrukken.

10.2.3 Kruispunt Havenstraat – Vleeneck - Kolkstraat

Het kruispunt Havenstraat – Vleeneck – Kolkstraat, ook wel bekend als het kruispunt bij de Dolle Joncker wordt met name door fietsverkeer en dan in het bijzonder ouders met schoolgaande jeugd als subjectief onveilig ervaren. De relatief grote verkeersstromen in combinatie met het relatief vele vrachtverkeer als gevolg van de aanwezigheid van de Arkervaart en het relatief onoverzichtelijke kruispunt maken dat een aanpassing van het kruispunt gewenst is.

Over bovenstaande kruispunten volgt binnenkort een separaat voorstel hoe hiermee om te gaan. Daarmee wordt voor nu niet inhoudelijk ingegaan op de aanpak ervan.

11 JAARLIJKSE ACTIVITEITEN

11.1 Inleiding

Alle projecten, dus ook de projecten in dit uitvoeringsprogramma, hebben een tijdelijke aard en kunnen het beste als volgt worden omschreven:

- een hoeveelheid activiteiten, die eenmalig in een bepaalde tijd voor een vastgesteld bedrag moet worden gerealiseerd

Daarnaast zijn er ook activiteiten weliswaar een projectmatig karakter hebben, maar die wel jaarlijks terug komen. Deze activiteiten worden in dit hoofdstuk beschreven.

11.2 Activiteiten

In onderstaande paragrafen worden de activiteiten beschreven die een jaarlijks terugkerende cyclus hebben en waar dan ook jaarlijks geld voor wordt gereserveerd in het Uitvoeringsprogramma.

11.2.1 Optimalisering inrichting 30 en 60 km/uur zones

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. Hiertoe zijn onder andere woonwijken ingericht als 30 km/uur zones. Daarnaast zijn in het buitengebied wegen aangewezen als 60 km/uur gebied, al dan niet voorzien van bijbehorende markering en snelheidsremmende maatregelen.

Bij deze processen wordt getracht om in overleg met de betrokkenen te komen tot een breed gedragen plan. Desondanks kan het gebeuren dat er na verloop van tijd vragen, opmerkingen of klachten komen over het (ver)plaatsen, of verwijderen van een (snelheidsremmende) maatregel. Hoewel dergelijke verzoeken soms zeer plausibel zijn laat het reguliere budget het niet altijd toe om hieraan tegemoet te komen. Derhalve wordt in dit uitvoeringsprogramma jaarlijks een bedrag gereserveerd voor het optimaliseren van de inrichting van 30 en 60 km/uur zones.

Na afloop van de looptijd van dit uitvoeringsprogramma wordt gezien in hoeverre het beschikbare budget is besteed en of het noodzakelijk is om deze post ook richting de toekomst te handhaven.

11.2.2 Onderhoud en gebruik verkeersmodel

De ontwikkeling van Nijkerk neemt de komende jaren nog een grote vlucht. Grootschalige uitbreidingen als De Flier, Nijkerkerveen en mogelijk Doornsteeg worden afgewisseld met minder grote in- en uitbreidingen als het Telstar-terrein en Arkerpoort. Daarnaast is er een aantal verkeerskundige vraagstukken die de komende tijd gaat spelen, zoals de impact van Planstudie Hoevelaken, de consequentie van een oostelijke of extra westelijke ontsluiting van Nijkerk en het masterplan Torenstraat/ Vrijheidslaan.

Met behulp van een verkeersmodel kan worden bepaald wat de gevolgen van dergelijke ontwikkelingen op de verkeersstromen zijn. Nijkerk beschikt niet zelf over een verkeersmodel, maar heeft dit uitbesteed, aangezien dit specialistisch werk is. Om het model ook richting de toekomst goed bruikbaar te houden en om snel in te kunnen springen op ontwikkelingen wordt in het uitvoeringsprogramma geld gereserveerd ten behoeve van het onderhoud en gebruik van het verkeersmodel.

11.2.3 Monitoring verkeersstromen

In Nijkerk wordt jaarlijks een telprogramma met vaste telpunten uitgevoerd op een groot aantal primaire en secundaire wegen. Hiermee wordt niet alleen een goed beeld verkregen van de actuele verkeersintensiteiten van het gemotoriseerde verkeer, maar ontstaat ook een goed beeld van de ontwikkeling van de verkeersstromen.

Deze gegevens worden niet alleen gebruikt voor het in beeld brengen van de ontwikkeling van het autoverkeer, maar ook bij het afhandelen van vragen en klachten van burgers en het opstellen en up-to-date houden van verkeersmodellen.

Als gevolg van de vele ruimtelijke ontwikkelingen die de komende jaren gaan plaatsvinden neemt de vraag naar actuele en specifieke tellocaties aanzienlijk toe. Om hierin te kunnen blijven voorzien wordt voor de komende jaren extra geld gereserveerd voor het uitvoeren van (incidentele) verkeerstellingen.

11.2.4 Verkeerseducatie

De afgelopen jaren is er veel tijd en geld geïnvesteerd in het duurzaam veilig maken van wegen en kruispunten. Als gevolg van deze aanpak zijn er binnen de gemeente Nijkerk geen blackspots², of verkeersongevallenconcentraties (VOC's) meer. 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 richten op gedragsbeïnvloeding door educatie en voorlichting, ook wel permanente verkeerseducatie, of PVE genoemd.

Binnen PVE wordt aan verschillende doelgroepen (gebaseerd op leeftijd en vervoerswijze) onderwijs en/of cursussen gegeven die moeten leiden tot een structurele verandering van het verkeersgedrag. Hiertoe wordt, naast het reserveren van permanente financiële middelen, op basis van een meerjarenprogramma jaarlijks een werkplan met activiteiten opgesteld.

Net als in de afgelopen jaren blijft de gemeente Nijkerk in samenwerking met het Regionaal Orgaan Verkeersveiligheid Gelderland (ROVG) en Veilig Verkeer Nederland (VVN), afdeling Nijkerk activiteiten uitvoeren op het gebied van educatie/voorlichting en handhaving.

² Een blackspot is een locatie waar in de afgelopen drie jaar zes of meer geregistreerde slachtofferongevallen hebben plaatsgevonden.

11.2.5 Ontsluiting Hoevelaken via Westerdorpsstraat

Qua ontsluiting is Hoevelaken in belangrijke mate aangewezen op de Westerdorpsstraat. Zowel gevoelsmatig als uit verkeerscijfers blijkt dat inwoners van Hoevelaken met name in de richting van Amsterdam zijn georiënteerd.

Dit vertaalt zich enerzijds in een lobby en een nader op te stellen bestuursovereenkomst met onder andere de betrokken Rijkspartijen met als doel het handhaven van aansluiting Hoevelaken op de A1. Anderzijds is het ook van belang dat de bereikbaarheid en ontsluiting van de kern Hoevelaken rondom het kruispunt Westerdorpsstraat – Nijkerkerstraat – Amersfoortsestraat gegarandeerd wordt.

Dit kruispunt bevindt zich op het grondgebied van de gemeente Amersfoort, waardoor de gemeente Nijkerk formeel geen zeggenschap heeft over de aanwezige verkeersregelininstallatie (vri). Om richting de toekomst, ongeacht de uitkomst over de toe- en afritten van Hoevelaken op de A1, de bereikbaarheid van Hoevelaken te kunnen blijven garanderen is afstemming en overleg nodig met betrokken partij(en). Hiermee is voor dit onderwerp geen concreet geldbedrag gereserveerd, maar ambtelijke uren voor de komende jaren ten behoeve van de dialoog met Amersfoort en/of Rijkswaterstaat.