



Verkeersplan Centrum Nijkerk

Programma van eisen

projectnr. 270094
revisie 04
2 februari 2015

auteur(s)

P. Heuven
W. Jacobs

Opdrachtgever

Gemeente Nijkerk
Postbus 1000
3860 BA Nijkerk Gld

datum vrijgave

2/2/2015

beschrijving revisie 04

Definitief

goedkeuring

P. Heuven

vrijgave

R. Coffeng

Projectgroep bestaande uit:

Antea Group: Robert Coffeng, Peter Heuven, William Jacobs, Caroline Wildeboer
Gemeente Nijkerk: Hendri Kasteel, Aline Verhoef, Rinus Jongeneel, Hendrik Visser, Hans Dobbenberg, Carola Prins, Geert de Bruin, Marieke Halff

Tekstbijdragen:

Peter Heuven
William Jacobs
Caroline Wildeboer

Fotografie:

Antea Group

Vormgeving:

Antea Group

Datum van uitgave:

2 februari 2015

Contactadres:

Monitorweg 29
1322 BK ALMERE
Postbus 10044
1301 AA ALMERE

Copyright © 2014

Niets uit deze uitgave mag worden verveelvoudigd en/of openbaar worden gemaakt door middel van druk, fotokopie, elektronisch of op welke wijze dan ook, zonder schriftelijke toestemming van de auteurs.

	Inhoud	Blz.
1	Inleiding	2
1.1	Deze rapportage	3
1.2	Vervolg	3
2	Programma van eisen	4
2.1	Plangebied	4
2.2	Beleidsuitgangspunten	6
2.3	Ruimtelijk kader.....	8
2.4	Knelpunten	9
3	Vervolg.....	14
Bijlagen		
1.	Achtergronddocument PVE	

1 Inleiding

In het coalitieakkoord “Samen de uitdaging aangaan” is opgenomen dat de komende jaren gewerkt gaat worden aan een herinrichting van de openbare ruimte in en direct rondom het centrum van Nijkerk. De gemeente heeft als wens om het verblijfsklimaat in het centrum van Nijkerk te verbeteren, waarbij de bereikbaarheid (verkeersafwikkeling), verkeersveiligheid (subjectief en objectief) en de leefbaarheid een belangrijke rol spelen voor alle modaliteiten, met name voor het gemotoriseerd verkeer, de fietser en voetganger. Het opstellen van het Verkeersplan Centrum Nijkerk is de basis voor een samenhangende aanpak en de uitvoering van werkzaamheden in de openbare ruimte.



Antea Group is gevraagd om een rapportage op te stellen dat als kader en leidraad kan dienen voor de herinrichtingsopgaven in het centrumgebied van Nijkerk. Het streven is om vanuit de verschillende beleidskaders, de wensen van betrokkenen en de afstemming met het College tot een samenhangend maatregelenpakket te komen dat als basis kan dienen voor later te nemen verkeersbesluiten en uitvoeringswerkzaamheden.

1.1 Deze rapportage

Voordat kan worden gestart met het formuleren van een maatregelenpakket is het van belang om een gezamenlijk vertrekpunt te formuleren: welke problemen moeten worden opgelost en welke uitgangspunten moeten hierbij worden gehanteerd? Op basis van een analyse van vigerende beleidskaders, de huidige verkeerssituatie en de problemen (en wensen) die betrokkenen daarbij ervaren is onderhavig programma van eisen opgesteld. In een bijbehorend achtergronddocument worden de analyseresultaten uitgebreid toegelicht.

1.2 Vervolg

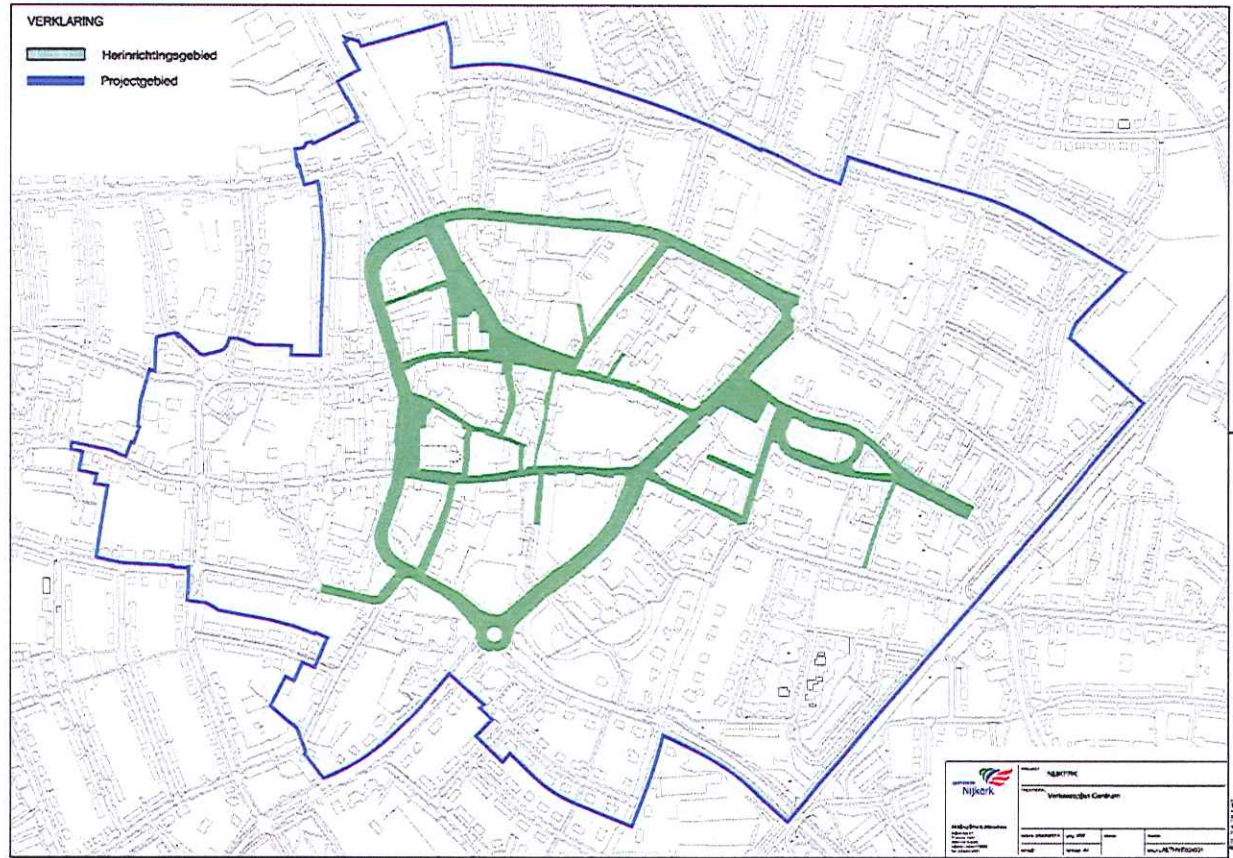
Aan de hand van het (vastgestelde) programma van eisen worden scenario's (verschillende oplossingsrichtingen) geformuleerd. Deze scenario's worden tijdens inloopavonden besproken en bediscussieerd met betrokkenen. De uiteindelijke vaststelling van het maatregelenpakket, door het college is in het derde kwartaal van 2015 voorzien.

2 Programma van eisen

2.1 Plangebied

In het Programma Ruimtelijke en Maatschappelijke Investerings (PRMI) is vanaf 2016 budget beschikbaar gesteld voor de herinrichting van wegen in het centrumgebied (speerpunt in het coalitieakkoord). Op de volgende pagina is het aan het PRMI gekoppelde plangebied weergegeven.

Voorstel: Voorgesteld wordt om het plangebied voor het verkeersplan centrum te baseren op het plangebied zoals weergegeven in figuur 1.



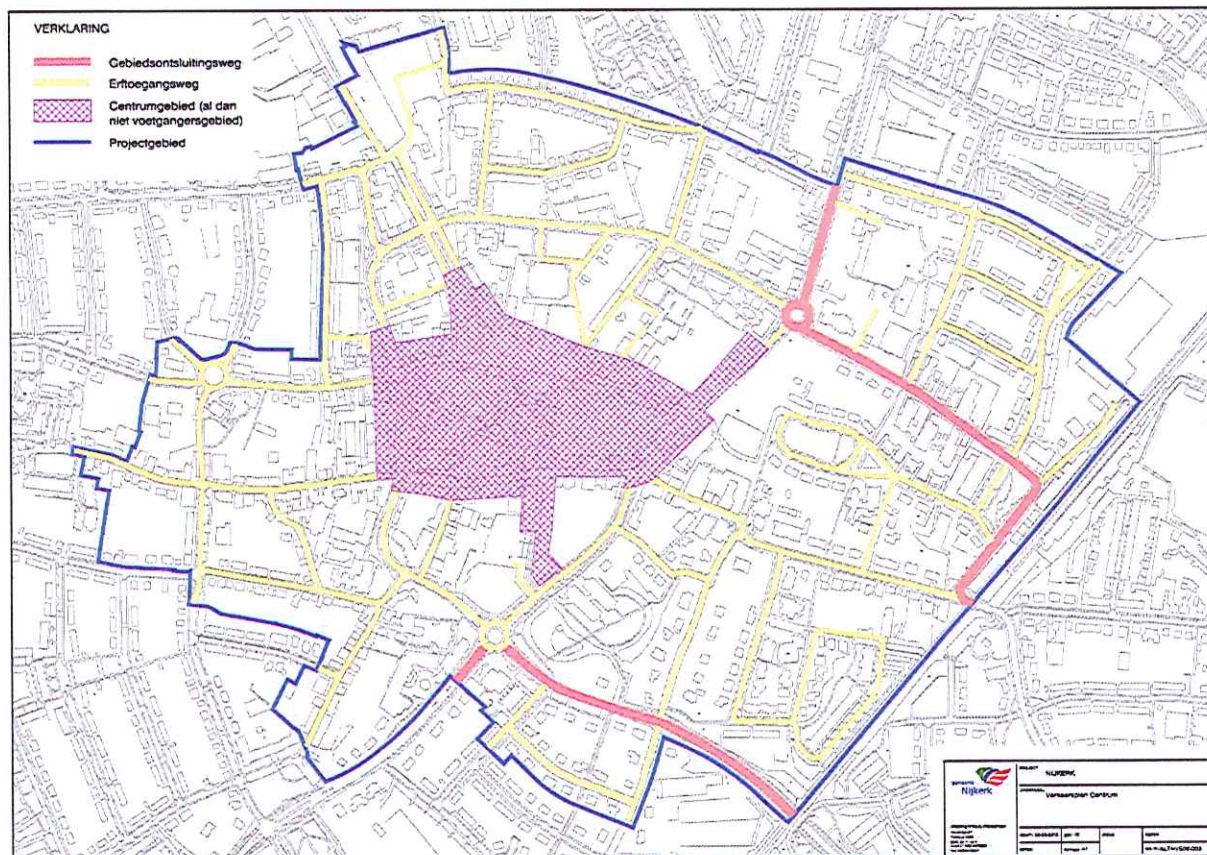
Figuur 1: Plangebied in PRMI voor centrumgebied (het groen aangegeven gebied)

2.2 Beleidsuitgangspunten

In diverse beleidsdocumenten wordt een toekomstbeeld geschetst voor het centrumgebied van Nijkerk. De Structuurvisie Nijkerk / Hoevelaken, de Binnenstadsvisie, het GVVP 2011, de Ontwikkelvisie Torenstraat / Vrijheidslaan en het Parkeerbeleidsplan 2014-2020 bevatten in hoofdlijn de volgende, voor het centrumgebied relevante, uitgangspunten. Onderstaande tabel (Tabel 1) en kaart (Figuur 2) geven een overzicht van de uitgangspunten per wegcategorie en per vervoerswijze.

	Gebiedsontsluitingsweg (GOW)	Erftoegangsweg (ETW)	Voetgangersgebied
Vrachtwagen	Laden en lossen in de daarvoor bestemde vakken	Laden en lossen in de daarvoor bestemde vakken	Laden en lossen binnen venstertijden (buiten drukke winkeltijden)
Auto	Langsparkeren in daarvoor bestemde vakken	Afsluiten Kolkstraat (parkeerterrein) voor doorgaand verkeer	Toegang tot voetgangersgebied uitsluitend voor bewoners/ bedrijven bij parkeerplaats op eigen terrein middels ontheffing
	De GOW maken onderdeel uit van de parkeerroute	Langsparkeren in daarvoor bestemde vakken	
	Geclusterd parkeren op daarvoor bestemde terreinen	Langsparkeren in de Torenstraat beperken	
		Langsparkeren in de Vrijheidslaan beperken	
		Autoverkeer op de Torenstraat moet voorrang verlenen aan verkeer uit zijstraten (onderbreken doorgaande route)	
		Parkeren van Ov reizigers op Willem Alexander plein tegengaan	
		Parkeren clusteren in parkeervoorzieningen	
		De erftoegangswegen maken onderdeel uit van de parkeerroute	
		Verminderen van parkeerdruk straat parkeren buiten "echte centrum" (overloopgebied)	
Openbaar vervoer	Halteren in haltekom	Halteren op de rijbaan	Geen openbaar vervoer
Fiets	Fietsers op fietsstroken of fietspaden	Geclusterde parkeervoorzieningen voor fietsers aanbrengen (rand Voetgangersgebied)	Fietsen buiten winkeltijden toegestaan
		De Spoorstraat dient een duidelijke fietsroute te worden (NS- Centrum)	Aanbrengen minimaal aantal parkeervoorzieningen
		Fietsers op de rijbaan	Tijdens winkeltijden mag de fiets wel mee aan de hand het voetgangersgebied in
Voetgangers	Voetgangers op voetpaden	Van Reenenpark dient een duidelijke voetgangersroute tussen NS Station en centrum te zijn	Voetgangers staan centraal in winkelstraat
		Voetgangers op voetpaden	Aanbrengen bewegwijzering van parkeerplaatsen naar centrum
			Inrichten zodat een herkenbare rondje kernwinkelgebied gelopen kan worden
			Bij inrichting rekening houden met blinden en slechtzienden

Tabel 1: Uitgangspunten per wegcategorie en vervoerswijze



Figuur 2: Indeling projectbied in gebiedsontsluitingswegen (roze), erftoegangswegen (geel) en centrumgebied (paars)

In het achtergronddocument staan de beleidsvoornemens verder toegelicht.

Voorstel: Voorgesteld wordt om bovengenoemde beleidsuitgangspunten als randvoorwaarde mee te nemen in de planontwikkeling het Verkeersplan Centrum Nijkerk.

Hierbij wordt opgemerkt dat vanuit de bijeenkomsten met de samenleving een voorstel voor de afbakening van het kernwinkelgebied en de erftoegangswegen wordt uitgewerkt. Deze afbakening zal ter besluitvorming aan het college en de gemeenteraad worden voorgelegd.

2.3 Ruimtelijk kader

Het verkeersbeeld in het centrum van Nijkerk zal de komende jaren mede worden bepaald door de geplande ruimtelijke ontwikkelingen. Op dit moment zijn de volgende ontwikkelingen in beeld:

- Callenbachstraat 11 (voormalige locatie ABN Amro): de sloop van een voormalig bankgebouw en de realisatie van 10 appartementen;
- Van de Kraats (voormalige bedrijfslocatie hoek Callenbachstraat-Venestraat): de realisatie van, naar verwachting, 13 grondgebonden woningen;
- St. Jozef, deelgebied Het Baken (Venestraat 29): de sloop-nieuwbouw van de bestaande basisschool Het Baken en de realisatie van maximaal 21 appartementen in hetzelfde gebouw
- Kerkplein (gebied tussen huidige Jumbo-supermarkt en grote kerk); herontwikkeling die ook voorziet in de realisatie van (naar verwachting) maximaal zo'n 30 woningen
- Torenstraat Noordwest; de beschreven, maar vooralsnog niet aan de orde zijnde, sloop en nieuwbouw van woningen van de Woningstichting Nijkerk die voorziet in circa 30 woningen
- Koetsendijk en omgeving (Torenstraat-Koetsendijk); de realisatie van acht grondgebonden woningen
- Vrijheidslaan Noord; de herontwikkeling van een voormalig bedrijfsterrein naar een woningbouwlocatie van circa 30 woningen;
- Meinsstraat 4 (voormalige bibliotheek); de sloop van een voormalige bibliotheek en de realisatie van 10 grondgebonden woningen
- Oosterpoort: De realisatie van (maximaal) zo'n 5700 m2 ruimte voor commerciële functies, circa 100 woningen en een parkeergarage voor circa 300 plaatsen;

De voorziene ontwikkelingen in en rondom het centrumgebied zijn met name van invloed op het verkeersaanbod (en mogelijk ook doorstroming) op de centrumring. De toevoeging van in totaal ruim 200

woningen en extra winkeloppervlak zal leiden tot een extra vraag naar parkeerruimte. De beschreven ontwikkelingen voorzien echter in principe in de eigen parkeerbehoefte.

Voorstel: Bovengenoemde ontwikkelingen als uitgangspunt hanteren voor de uitwerking van het Verkeersplan Centrum Nijkerk.

2.4 Knelpunten

Om een compleet beeld te krijgen van knelpunten en wensen op het vlak van verkeersveiligheid, doorstroming, bereikbaarheid en leefbaarheid is een internetenquête uitgezet, een verkeerskundige analyse verricht en is op basis van het gemeentelijke klachtenregistratiesysteem een overzicht gemaakt:

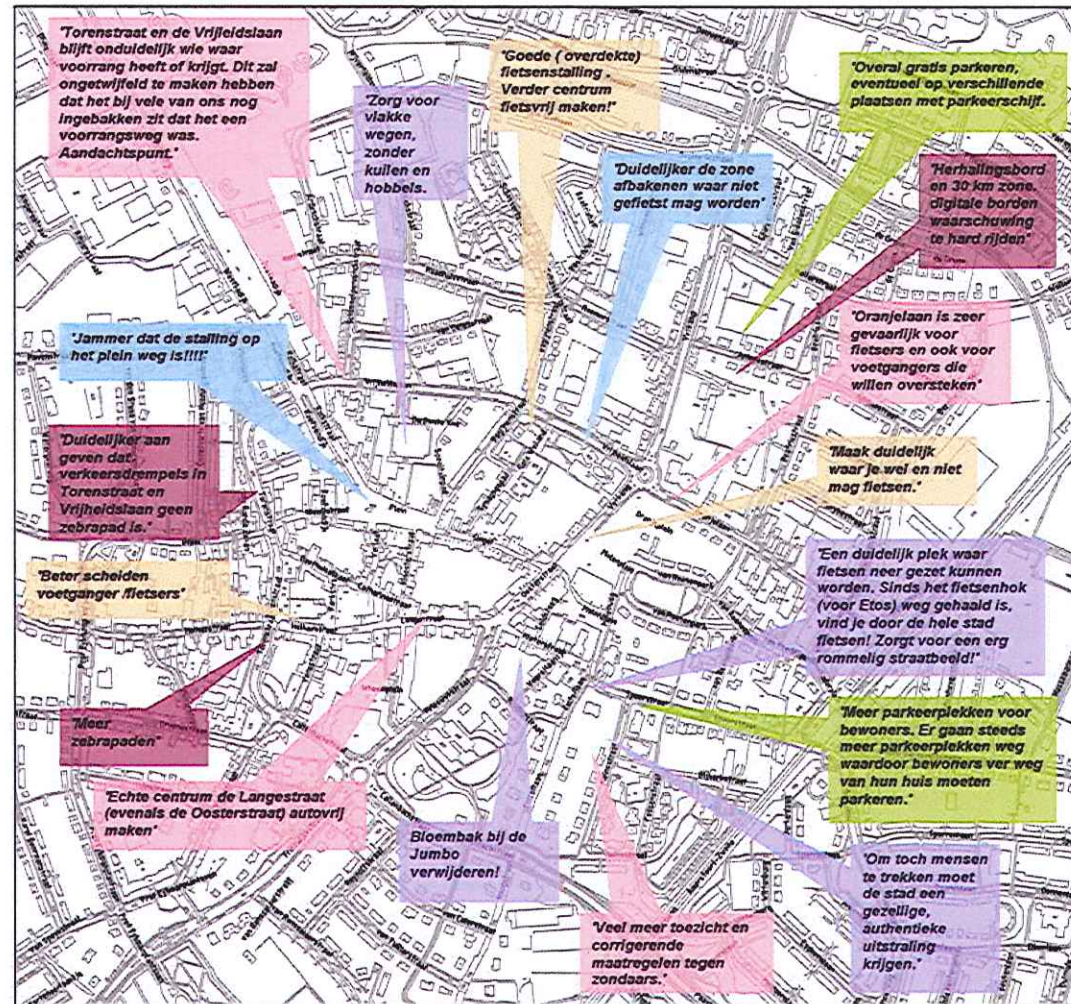
Internetenquête: De internetenquête is ingevuld door 328 respondenten. Veel voorkomende reacties hebben betrekking op:

- hinder als gevolg van hoogteverschillen, straatmeubilair of geparkeerde voertuigen in voetgangers- en fietsroutes;
- het fietsparkeren (aanbod van stallingsruimte);
- de kwaliteit van de routes voor het gemotoriseerde verkeer (bewegwijzering, verkeerscirculatie);
- het verder clusteren van parkeervoorzieningen rondom het centrumgebied;
- hinder van bevoorradend verkeer (een ruime meerderheid van de respondenten ervaart wel eens overlast);
- het autovrij maken van de Langestraat (circa ⅓ deel van de respondenten is voorstander);
- de oversteekbaarheid van de Torenstraat / Vrijheidslaan;
- de mogelijkheid tot kortparkeren in de Torenstraat / Vrijheidslaan;

Resultaten enquête:

Algemene antwoorden:

- Verkeersdruk /Verkeer rijdt te hard
- De huidige bestrating verbeteren
- Meer fietsenstallingen
- Slechte toegankelijkheid voor mindervalide personen
- Onduidelijke routing
- Fietsenstalling op het plein terugplaatsen
- Extra fietsenstallingen plaatsen
- Verduidelijking van verkeersregels - waar mag je wel/niet fietsen?
- Scheiding fietsers en voetgangers
- Overdekte, bewaakte fietsenstalling
- Meer duidelijkheid verschaffen over de verkeersregels
- Het opleggen van snelheidsbeperkingen
- Het centrum 'autovrij' maken
- Alleen in de ochtend laden/lossen
- Gratis parkeren
- Meer parkeerruimte
- Meer parkeerruimte voor de bewoners in het centrum
- Alleen parkeren aan de rand van het centrum
- Het 'weer' invoeren van de parkeerschijf
- Het 'achteraf' betaalsysteem
- Meer handhaving/controle op snelheidsovertreders
- Meer zebra's aanleggen
- Autovrij of autoluw maken
- De snelheid moet omlaag
- Gezette tijden voor laden- en lossen of geheel verbieden



Figuur 3: Bloemlezing antwoorden open vragen in de internetenquête (zie programma van eisen)

Verkeersanalyse: Beschouwende het wegennet in het centrum van Nijkerk dan valt op dat:

- de centrumring relatief zwaar wordt belast (met intensiteiten oplopend tot 15.000 motorvoertuigen per etmaal in 2025);
- de centrumring ook intensief wordt gebruikt door fietsverkeer;
- het traject Frieswijkerstraat - Oosterstraat - Vetkamp het meest intensief wordt gebruikt door fietsers;
- vier tot zes hoofdfietsroutes naar het centrum de centrumring doorkruisen;
- de hoogste parkeerdruk is gemeten op een zaterdagmiddag met een bezetting van meer dan 80% in vrijwel het gehele centrumgebied;
- De als onveilig ervaren centrumring kent (ook als we de meldkamerongevallen betrekken) geen opvallende ongevalslocaties. Locaties waar meer dan 1 ongeval is geregistreerd betreffen:
 - de aansluiting Bernardstraat / Oranjelaan op: hier hebben zich in de periode 2009 t/m 2013 2 ongevallen voorgedaan waarvan 1 met letsel;
 - de rotonde Callenbachstraat / Frieswijkstraat: hier hebben zich 3 slachtofferongevallen voorgedaan;
 - de Oosterstraat: hier zijn drie ongevallen (met uitsluitend materiële schade) geregistreerd.

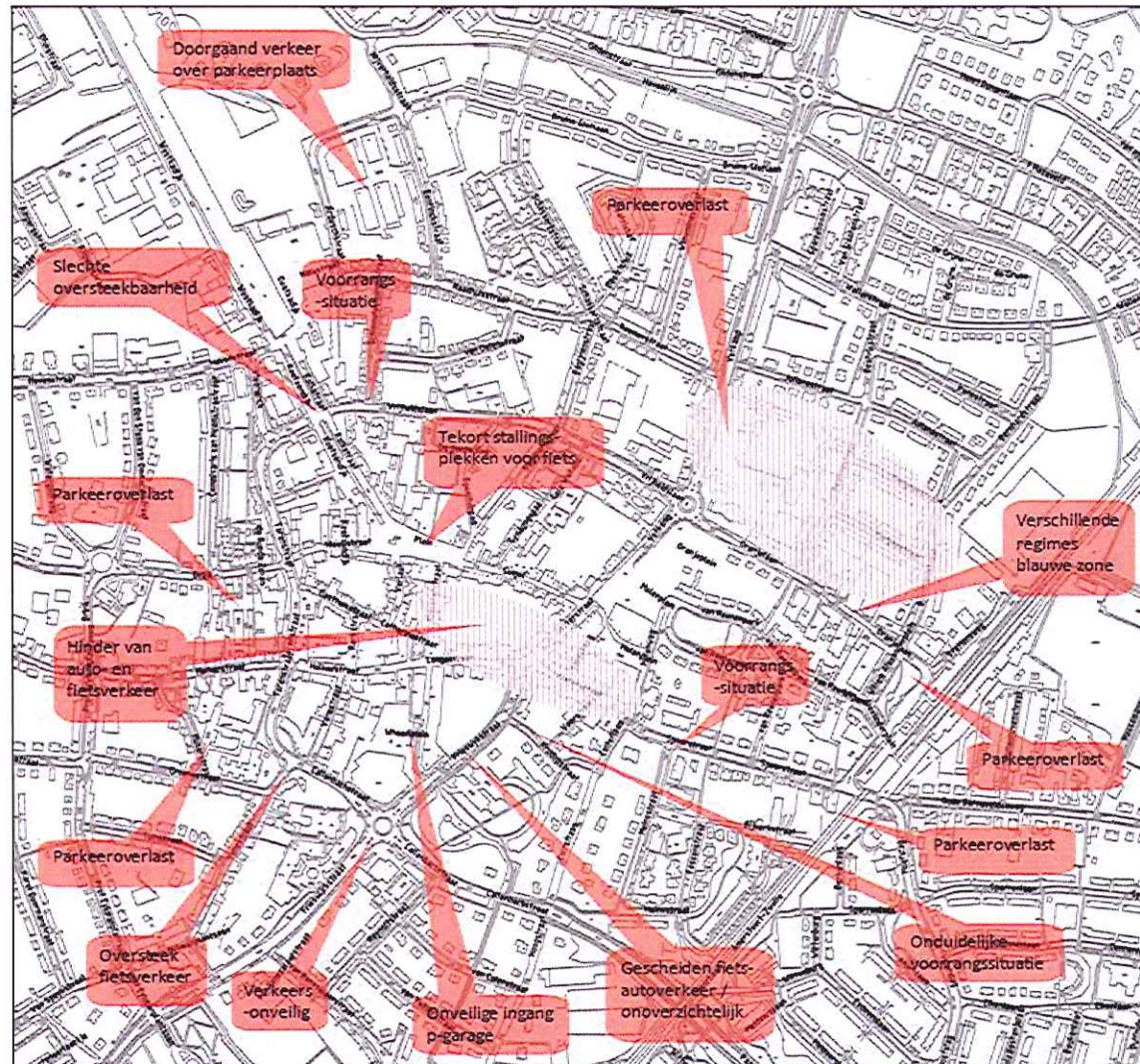
Knelpunten op basis van klachtregistratie: Daarnaast ontvangt de gemeente ook regelmatig verzoeken en klachten met betrekking tot de verkeerssituatie. Concreet betreft het zaken als:

- parkeeroverlast (rondom het gereguleerde gebied);
- een tekort aan fietsparkeerruimte;
- slechte oversteekbaarheid (voor fietsers en voetgangers) van de centrumring;
- onduidelijke voorrangssituaties op de centrumring;
- onderlinge hinder van fietsers en voetgangers;
- hinder van auto- en fietsverkeer in het voetgangersgebied;
- onveilige situaties (voorrangssituaties, entree parkeergarage);
- parkeersituatie rondom het station;

Knelpunten

Algemeen

- Bewegwijzering (met name voor voetgangers)
- Centrumring heeft karakter van voorrangsweg (wordt vaak niet verleend)
- Onvoldoende fietsstallingen + op verkeerde locatie
- Krappe laad- en loshavens
- Langparkeren omgeving station



Figuur 4: Gesignaleerde knelpunten obv gemeentelijke klachtenregistratie / eerdere studies

Voorstel: Ter informatie is deze inventarisatie in het programma van eisen opgenomen. Deze informatie is een eerste bijdrage om tot een aantal scenario's te komen. Deze uitkomst (par. 2.4) maakt daarom geen onderdeel uit van de besluitvorming, maar heeft een informatief karakter.

3 Vervolg

Na de besluitvorming over het programma van eisen worden verkeerskundige varianten voor de openbare ruimte in en rondom het centrum van Nijkerk opgesteld. Deze varianten worden in meerdere informatiebijeenkomsten besproken met de samenleving. Tijdens de bijeenkomsten kunnen inwoners, ondernemers en andere belanghebbenden met ons in gesprek gaan, vragen stellen en vervolgens ook schriftelijk hun reactie geven. Wij zullen u als raad vooraf informeren over de data van deze inloopavonden.

Met het beschikbaar krijgen van al deze informatie wordt één voorkeursvariant bepaald. Deze voorkeursvariant geeft concreet weer welke maatregelen genomen worden in en rondom het centrumgebied van Nijkerk en welke effecten deze maatregelen hebben op de verschillende modaliteiten.

Gelijktijdig met deze voorkeursvariant wordt een concreet uitvoeringsprogramma opgesteld. Hierin wordt beschreven wanneer welke maatregelen worden uitgevoerd.