

Mobiliteitsvisie

Een data gedreven aanpak

M.G. Uenk-Telgen
m.uenk@nijkerk.eu

Mobiliteitsvisie

- Richting keuze mobiliteit komende 10 jaar (herziening elke 5 jaar)
- Keuze hoofdstructuur automobilititeit
- Verkeersveiligheid
- Fietsverkeer
- Openbaar Vervoer
- Duurzaamheid



Data gedreven aanpak

- Uitlegbaar aan inwoners
- Reproduceerbaar → Evaluatie en herziening visie eenvoudig
- Pakken de echte knelpunten aan

Data gedreven, maar niet alléén maar data

- Data maakt geen beleid
- Grenzen zijn nodig
- Ook oog voor beleving inwoners



Input

Coalitieakkoord

Strategische vragen omgevingsvisie juni 2020

Woonvisie Nijkerk

Parkeervisie Nijkerk

Provinciale OmgevingsVisie Gelderland (POVI)

Provinciale OmgevingsVisie Utrecht (POVI)

Bereikbaarheidsagenda Foodvalley

Nationale OmgevingsVisie (NOVI)

Inwoners (volgt najaar 2020 samen met omgevingsvisie)

Visie beheer openbare ruimte

Mobiliteitsvisies buurgemeenten

Gemeentelijk Verkeer Vervoer Plan (2012)

Visie Nijkerkerveen

Raad (strategische vragen + koersdocument omgevingsvisie, debat volgt in december)

Disclaimer

- Om de knelpunten te onderzoeken heeft het college al vast een richting gekozen, deze is in lijn met:
 - Coalitieakkoord
 - Woonvisie
 - Eerdere discussie omgevingsvisie
 - Beleid regio's en provincies.
- De gekozen richtingen en kaders komen nog aanbod in het debat later het jaar
- Vanavond worden de knelpunten op basis van deze richtingen getoond om meer inzicht te geven in de gevolgen van deze kaders.

Richtingen

- Het mobiliteitsnetwerk in Nijkerk is voorbereid op een groei van 250 woningen per jaar.
- De bereikbaarheid van onze economische toplocaties en de centra van de drie kernen is zowel van binnen als buiten de gemeente goed geborgd.
- We wijzen een hoofdwegenstructuur aan om het verkeer vanuit de kernen en economische toplocaties naar de snelwegen te geleiden en vice versa.
- Verkeersveiligheid en leefbaarheid in woongebieden krijgt absolute prioriteit
- Tussen de kernen en naar recreatie gebieden zetten we in op fietsvriendelijke fietsverbindingen.
- Nabij scholen en in de centra zijn goede wandelvoorzieningen
- We zetten in op duurzame vervoersstromen als fiets, lopen en OV binnen en tussen de kernen en stimuleren duurzame vormen van automobilititeit.

Verkeersveiligheid

Richting

- Wegen buiten het aangewezen hoofdwegennet krijgen een verblijfsfunctie. Veiligheid en leefbaarheid krijgt hier absolute prioriteit. Doorstroming is hier van ondergeschikt belang.
- Nabij basisscholen en in de centra zijn veilige wandelvoorzieningen
- Fietsverbindingen zijn zoveel mogelijk conflictvrij

Aandachtspunten

- Verkeersveiligheid bij scholen en zorginstellingen

Verkeersveiligheid

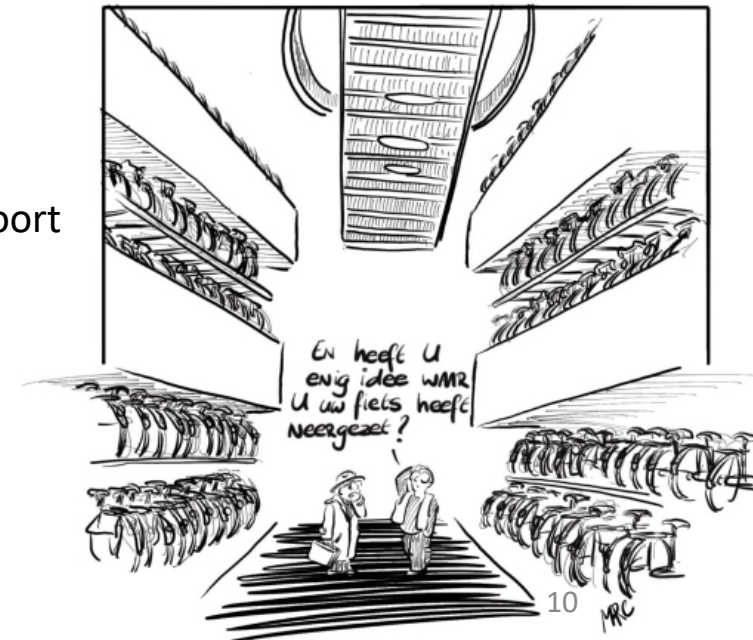
Monitoring

- Repeterende en continue monitoring van het netwerk
- Knelpunten oppakken in samenhang met het PRMI
- Conform Strategisch Plan Verkeersveiligheid (SPV) risico gestuurd (en data gedreven)
 - Ontwerpelementen
 - Functiewegen
 - Ongevallen
 - Snelheden
 - Conflictsituaties

Fietsverkeer

Richting

- We willen een fietsvriendelijke gemeente Nijkerk zijn. We houden daarbij specifiek rekening met de ontwikkeling van sneller en veiliger fietsverkeer.
- We zetten in op duurzame vervoersmiddelen
- In de kernen wordt fietsen gestimuleerd door fietsvriendelijke verbindingen
- We realiseren fietsvriendelijke verbindingen tussen:
 - De kernen onderling
 - De kernen en recreatieve gebieden (Randmeren, Driedorp, Hoevelakense bos)
 - Naar de buurkernen: Bunschoten, Zeewolde, Putten, Voorthuizen, Barneveld, Amersfoort
 - Rond scholen



Openbaar vervoer

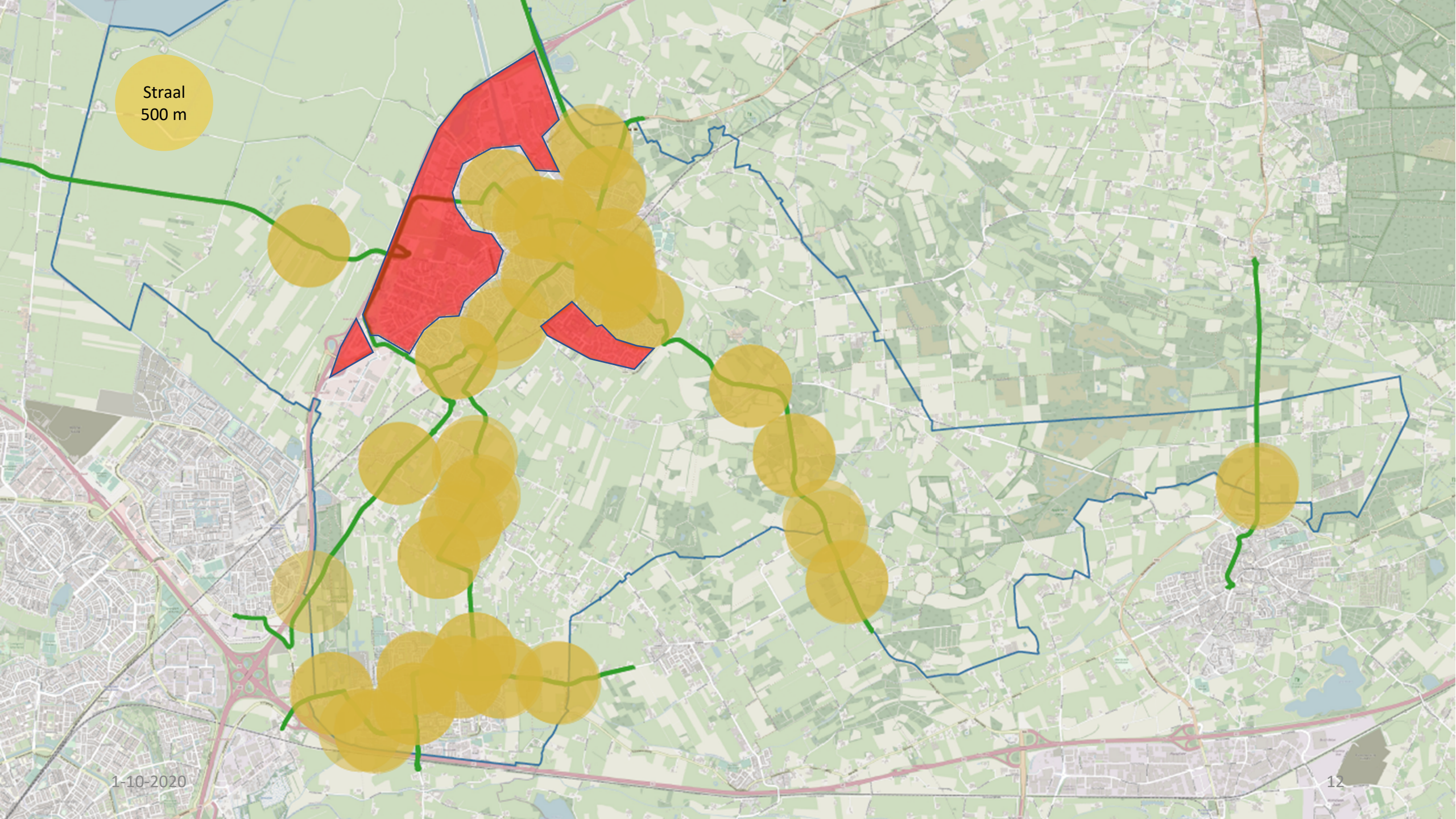
Richting

- We zetten in op duurzame vervoerswijze
- In de 3 kernen heeft iedereen beschikking over openbaar vervoer binnen 500 meter hemelsbreed (ma-vrij tussen 7:00-18:00)
- We zetten in op verbindingen naar en fietsvoorzieningen bij hoogwaardig openbaar vervoer hubs (locaties waar overstap mogelijkheden zijn naar andere (hoogwaardige) vervoersmiddelen zoals treinstations)

Knelpunten

- In kaart gebracht waar geen halte binnen 500 m hemelsbreed is



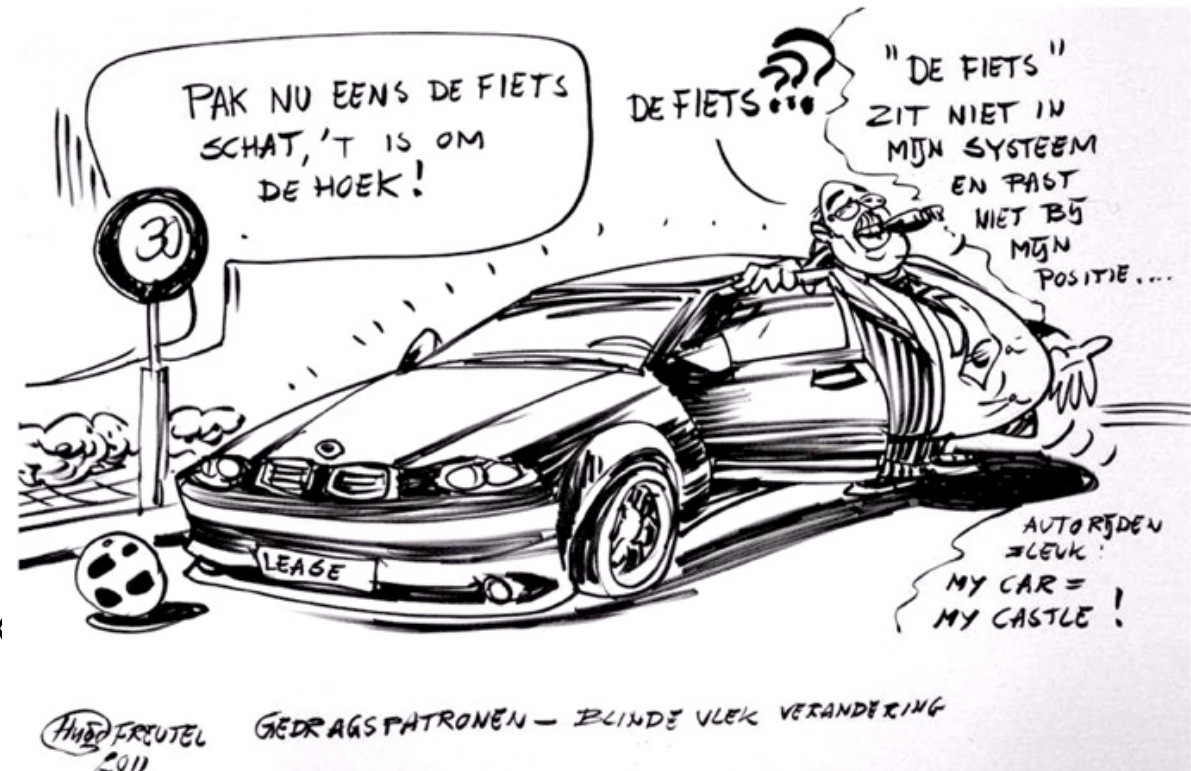


Straal
500 m

Duurzaamheid

Richting

- We zetten in op duurzame vervoersmiddelen.
 - Verbeteren en realiseren van fietsverbindingen
 - Verbeteren en realiseren wandelvoorzieningen
 - Niet actief faciliteren van intern gerichte automobilititeit
- We stimuleren duurzame vormen van automobilititeit
 - Laadpalen beleid
- In de omgevingsvisie zetten we in op een goede mix en locatiekeuze van voorzieningen om het aantal reizen en de afstand te beperken (de meest duurzame reis is een niet gemaakte reis)



Automobiliteit

Richting

- Het mobiliteitsnetwerk in Nijkerk is voorbereid op een groei van 250 woningen per jaar.
- We wijzen een hoofdwegennet aan om het verkeer vanuit de kernen en economische toplocaties naar de snelwegen te geleiden en vice versa.
 - **En onderzoeken of de huidige wegen voldoende zijn voor de huidige stroom en de te verwachte groei**
- Verkeersveiligheid en leefbaarheid in woongebieden krijgt absolute prioriteit



Automobiliteit

Knelpunten

- Doorstromingsknelpunt: Waar rijdt het verkeer langzamer dan beleidsmatig gewenst is
 - Huidige situatie
 - Verwachting 2030
- Functie knelpunten: Waar rijdt meer verkeer dan beleidsmatig gewenst (gebruik in strijd met functie van de weg).
- Ontwerpknelpunten: Welke wegen hebben een ontwerp in strijd met de functie van de weg? → in uitvoeringsprogramma en al in PRMI

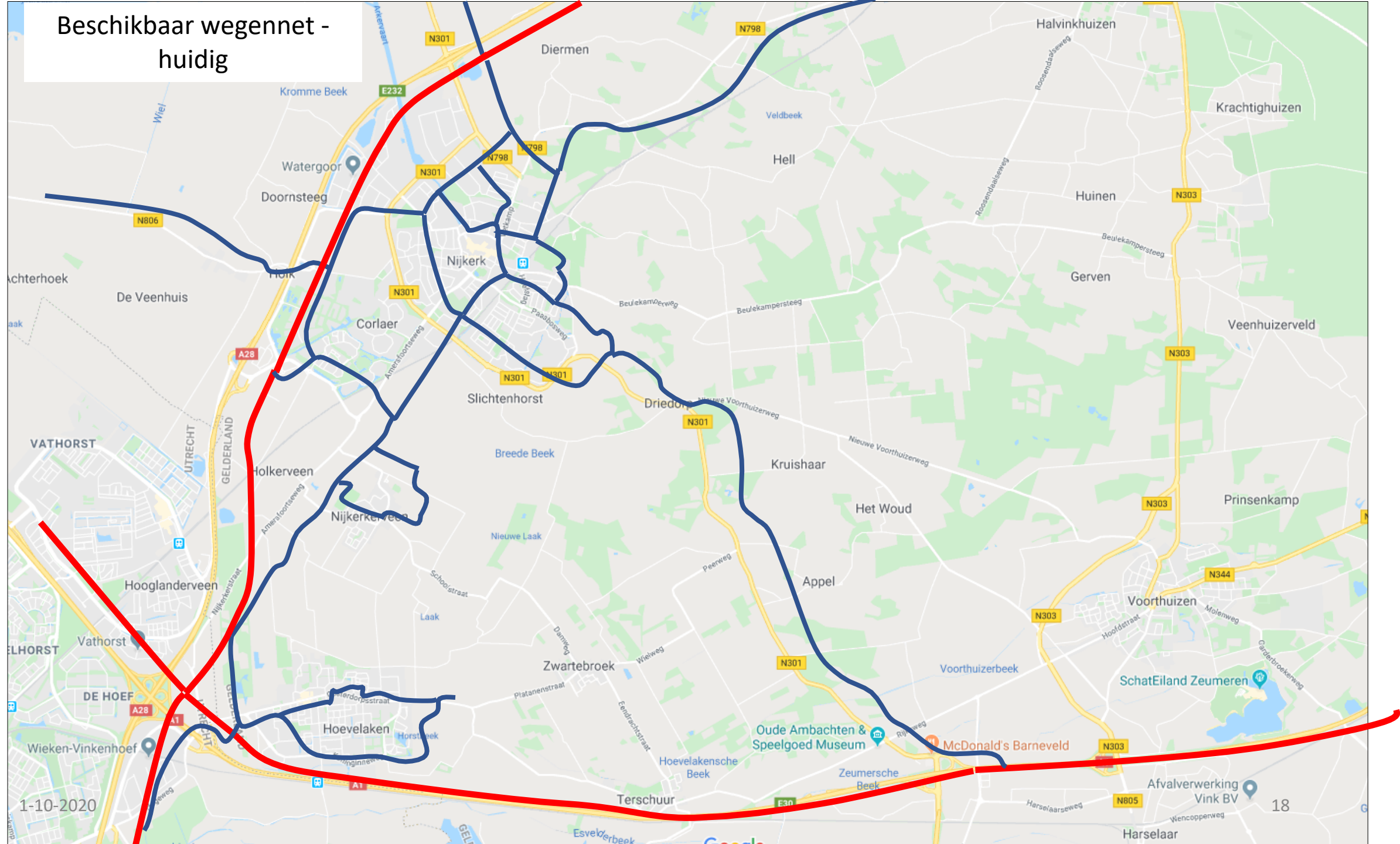
Automobiliteit: Doorstromingsknelpunt

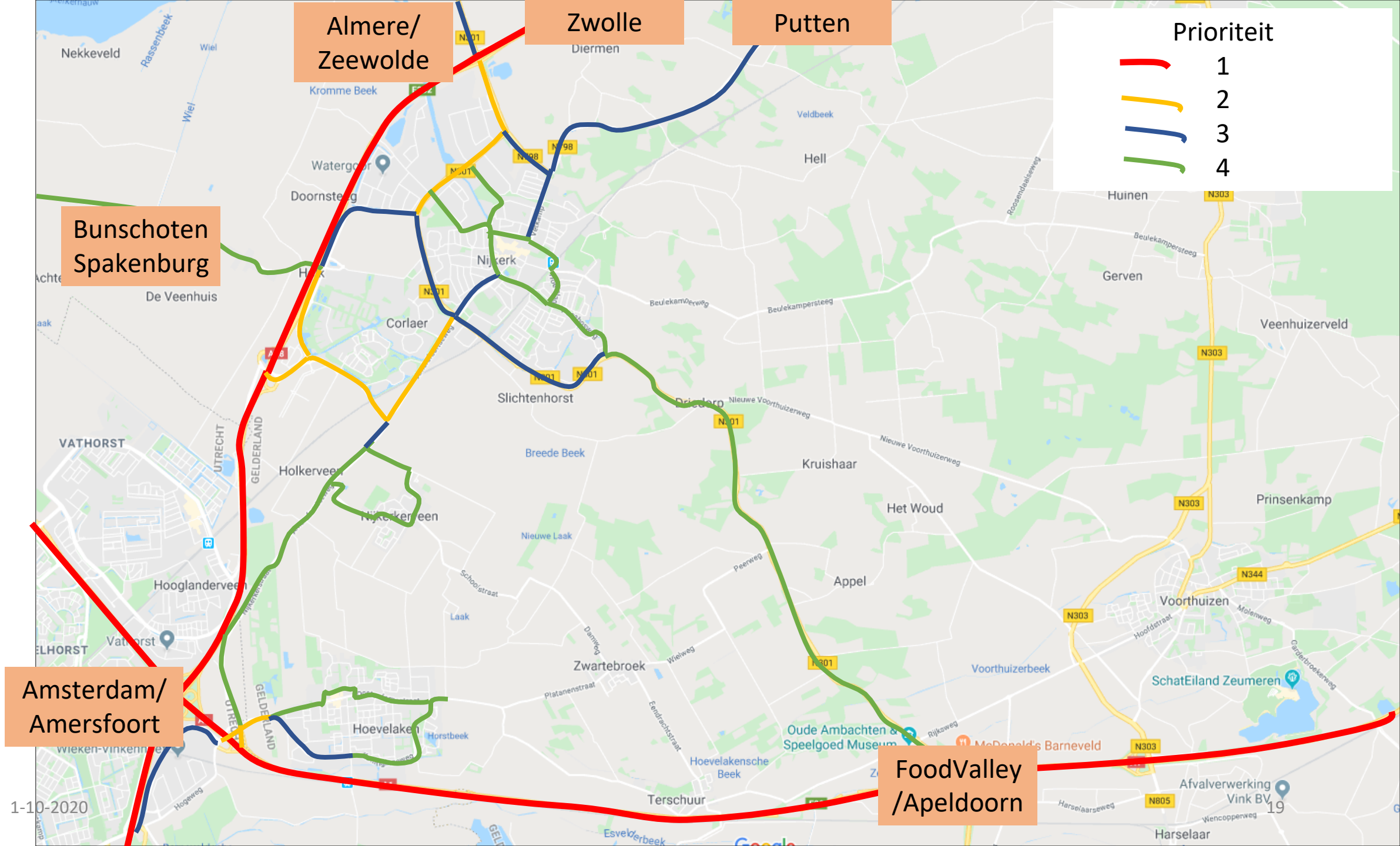
Stapsgewijs doorstromingsknelpunt bepalen:

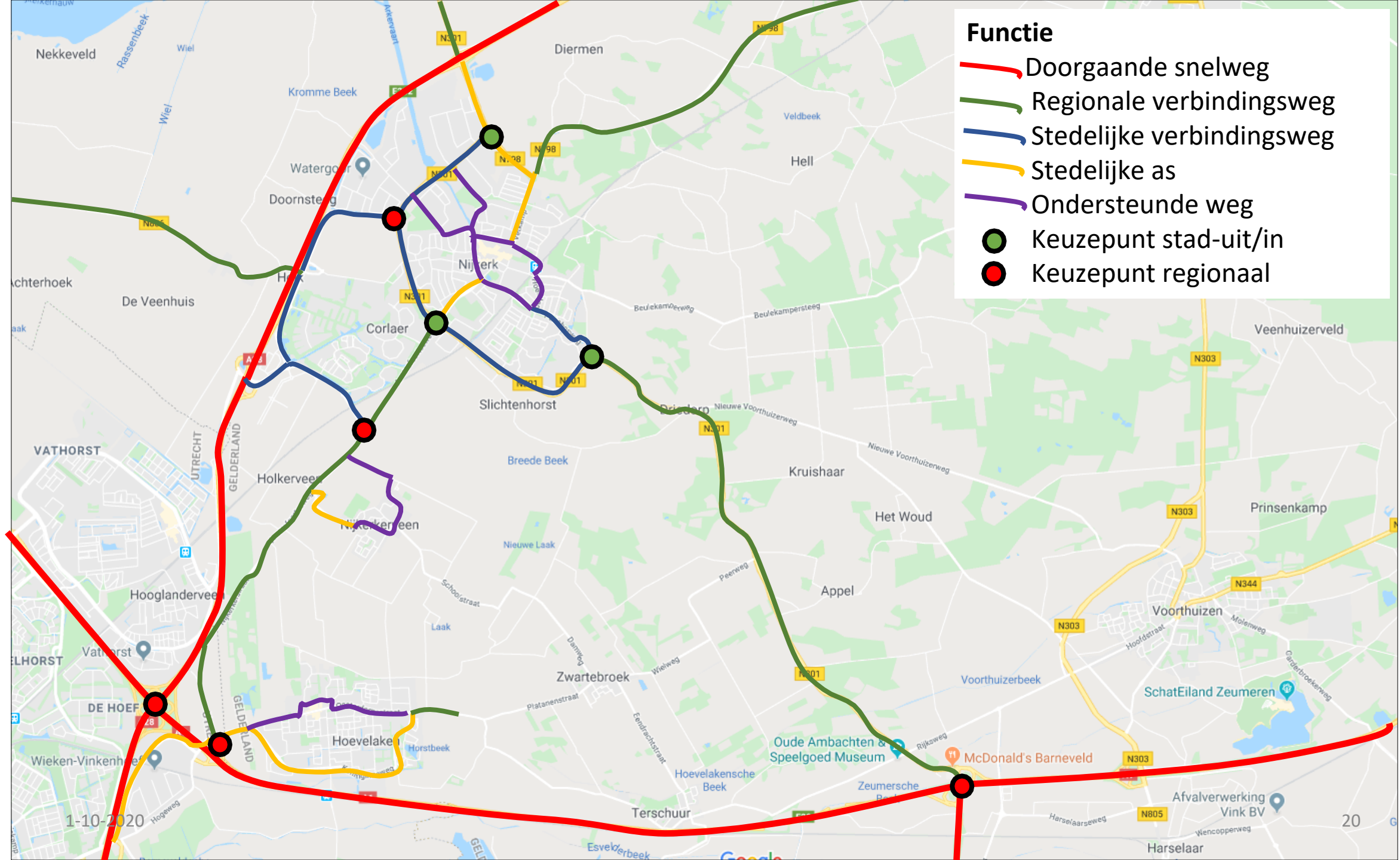
- Wat is de minimale gewenste snelheid? → prioriteit, functiekaart en referentiekader
- Wat is de huidige snelheid? → huidige knelpunten
- Waar verwachtte we een substantiële groei van het verkeer?
+ huidige knelpunten → verwachte knelpunten



Beschikbaar wegnenet -
huidig





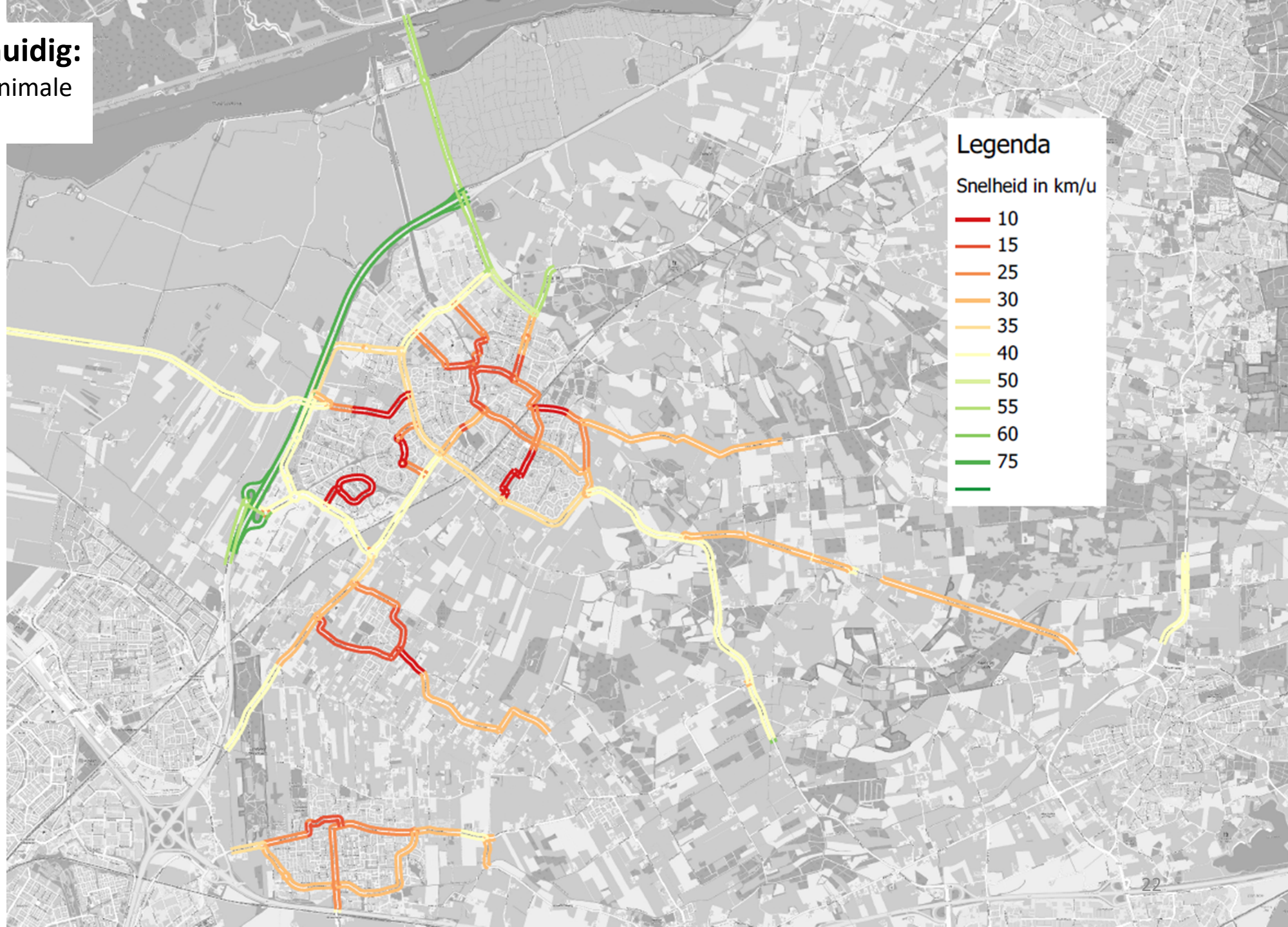


Functieprofielen

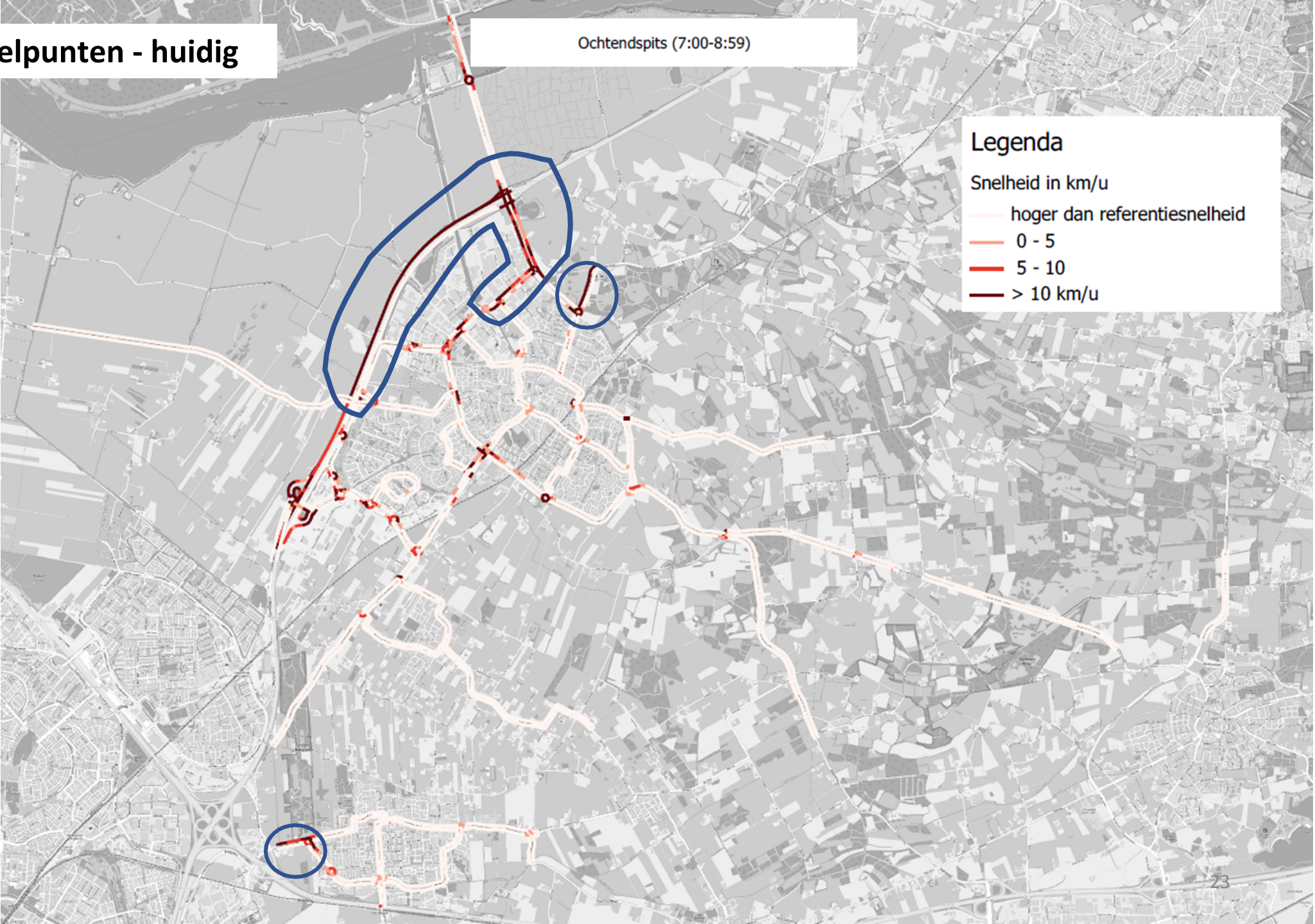
- Doorgaande snelweg: Wegen met betrouwbare verkeersafwikkeling van grote verkeersvolumes met hoge snelheid
- Regionale verbindingsweg: Wegen met een betrouwbare verkeersafwikkeling tussen regionale centra en belangrijke economische centra, voor zover de verkeersvolumes niet over doorgaande snelwegen worden afgewikkeld.
- Stedelijke verbindingsweg: Deze wegen verdelen het verkeer rond belangrijke economische centra en voorkomen dat stagnaties in de omgeving van belangrijke economische centra leiden tot regionale verstoppingen
- Stedelijke as: Deze wegen vormen een snelle en betrouwbare verbinding tussen de aansluiting op het hoofdwegennet en de stadcentra. Bundeling van intern verkeer en verwerking van het verkeer de stad uit is een primaire taak van de stedelijke assen.
- Ondersteunde weg: Hierover lopen geen voorkeurroutes maar wel alternatieve routes.

Referentiekader - huidig:

Beleidsmatig gewenst minimale snelheid



Doorstromingsknelpunten - huidig



Doorstromingsknelpunten - huidig

Avondspits (16:00-17:59)

Legenda

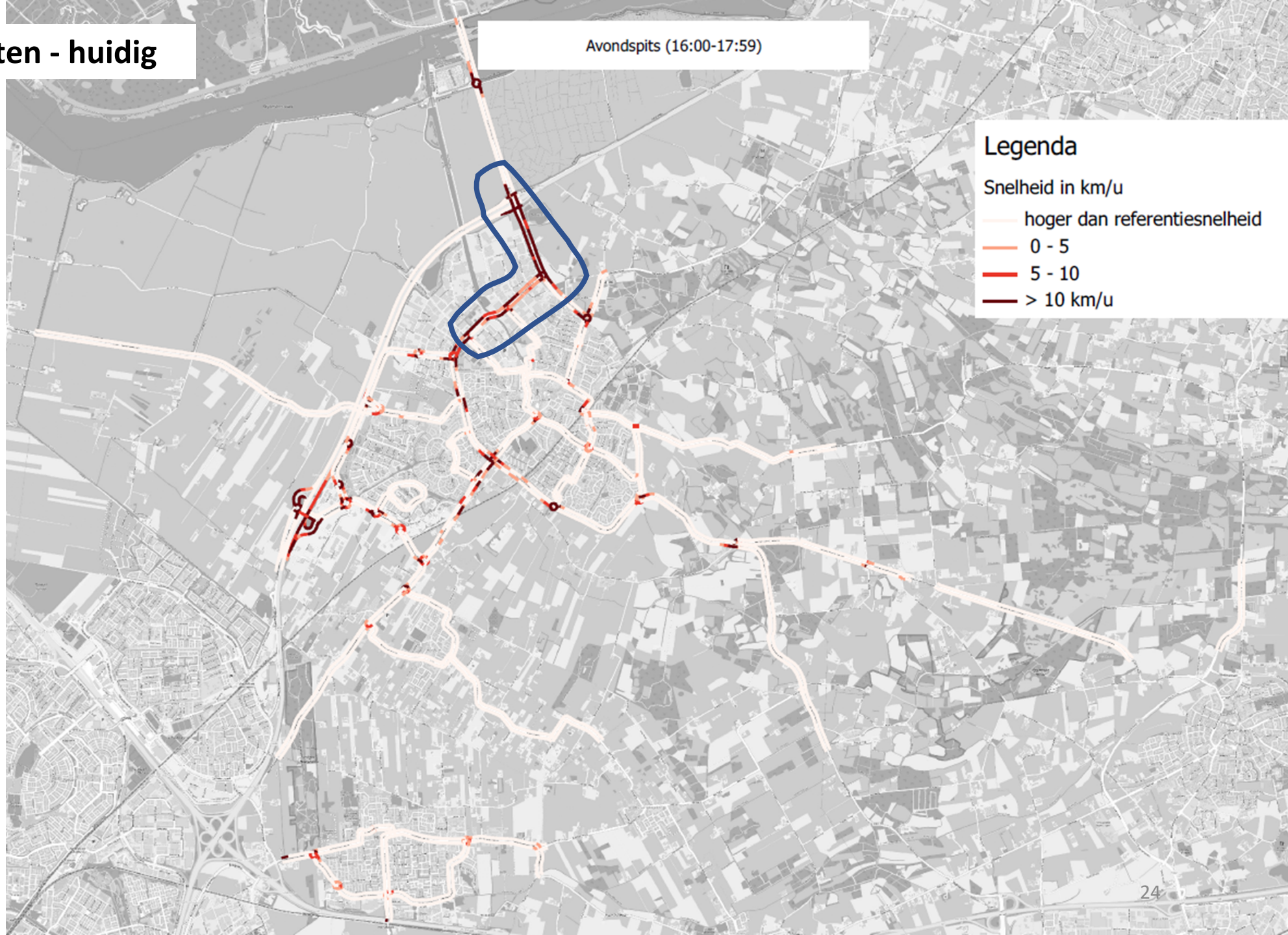
Snelheid in km/u

— hoger dan referentiesnelheid

— 0 - 5

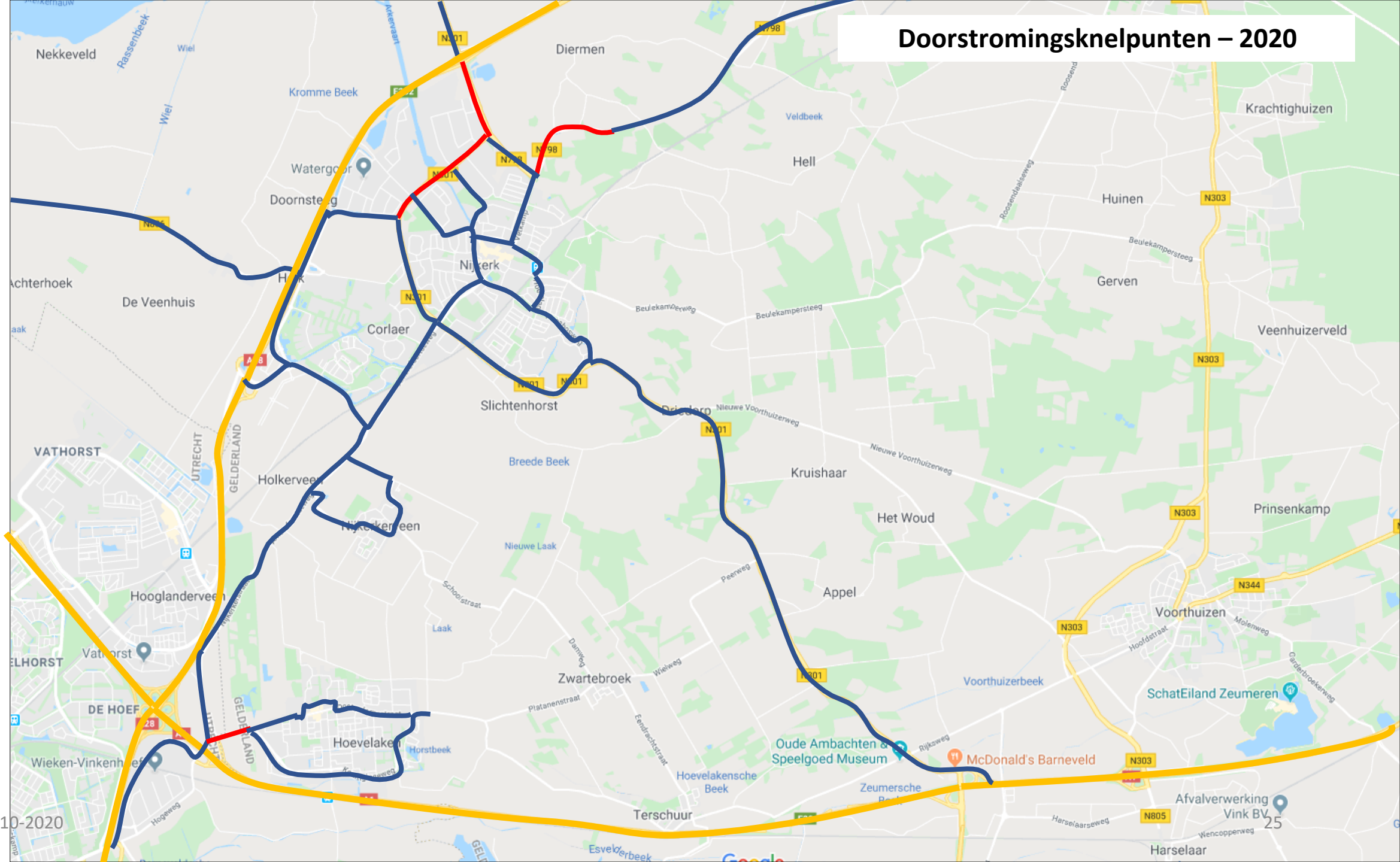
— 5 - 10

— > 10 km/u



Doorstromingsknelpunten – 2020

1-10-2020



Doorstromingsknelpunten toekomst

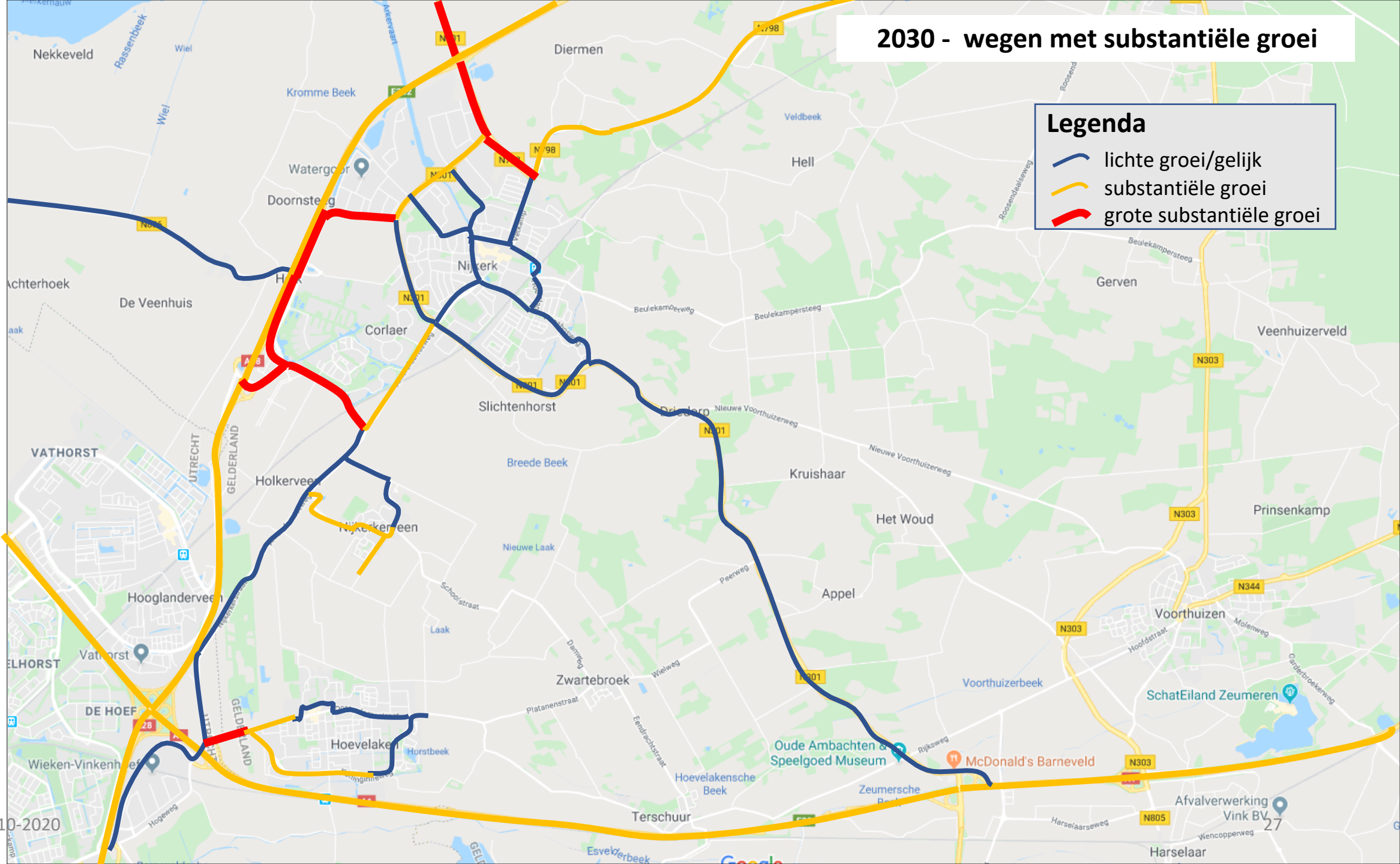
- Waar is groei verwacht ten opzichte van huidige situatie – bij gelijkblijvend wegennet
 - Woningbouw Nijkerk, Nijkerkerveen, Hoevelaken
 - Toename vanuit Putten naar aansluiting A28
 - Uitbreiding Amersfoort
- Timing oplossingsvarianten afhankelijk van
 - Realisatie knooppunt Hoevelaken
 - Aansluiting A30/A1 + gekozen variant

2030 - wegen met substantiële groei

Legenda

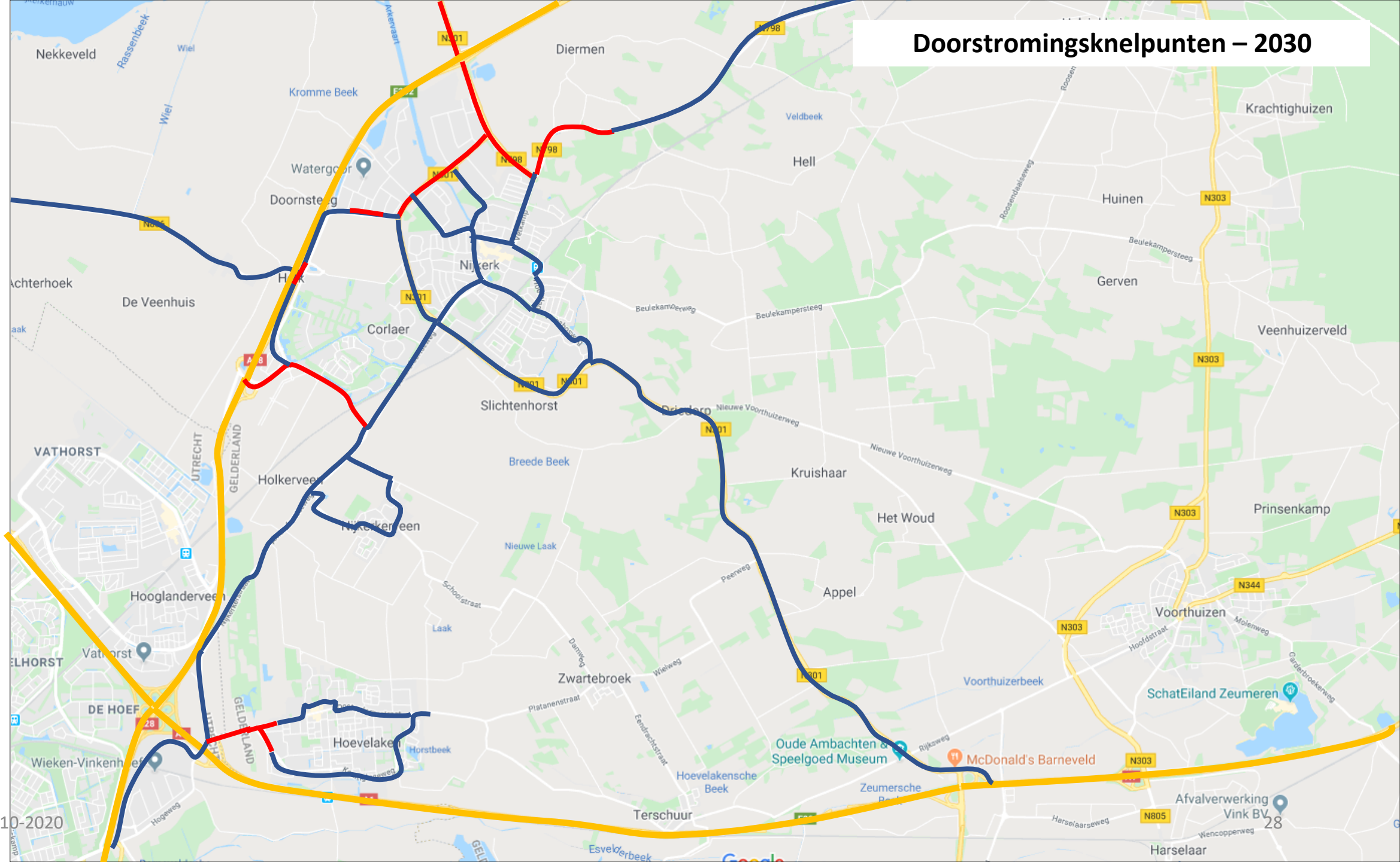
- lichte groei/gelijk
- substantiële groei
- grote substantiële groei

1-10-2020



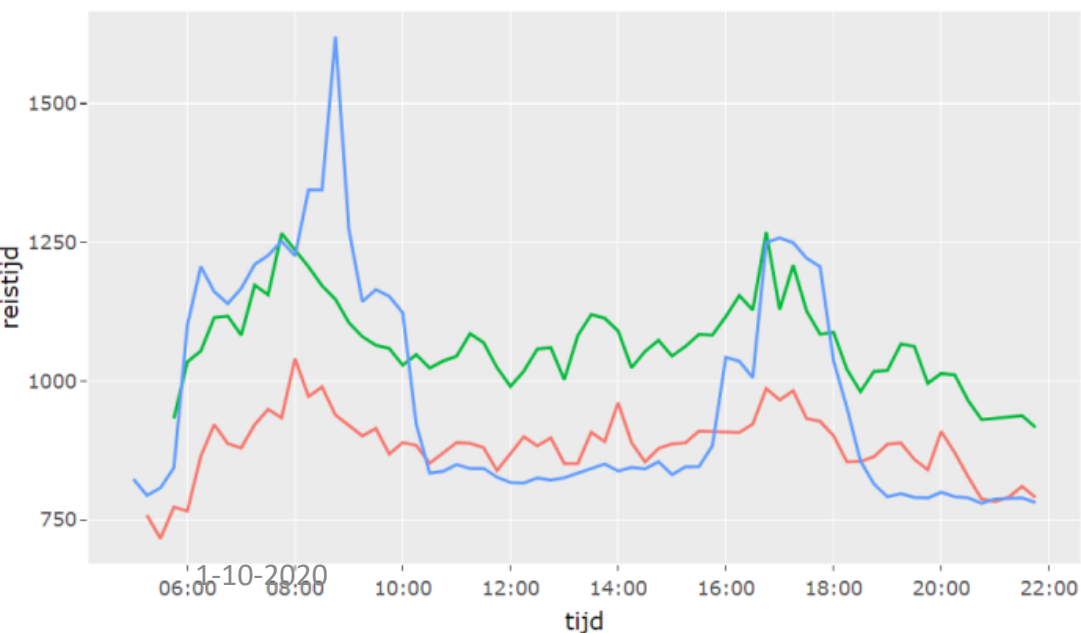
Doorstromingsknelpunten – 2030

1-10-2020



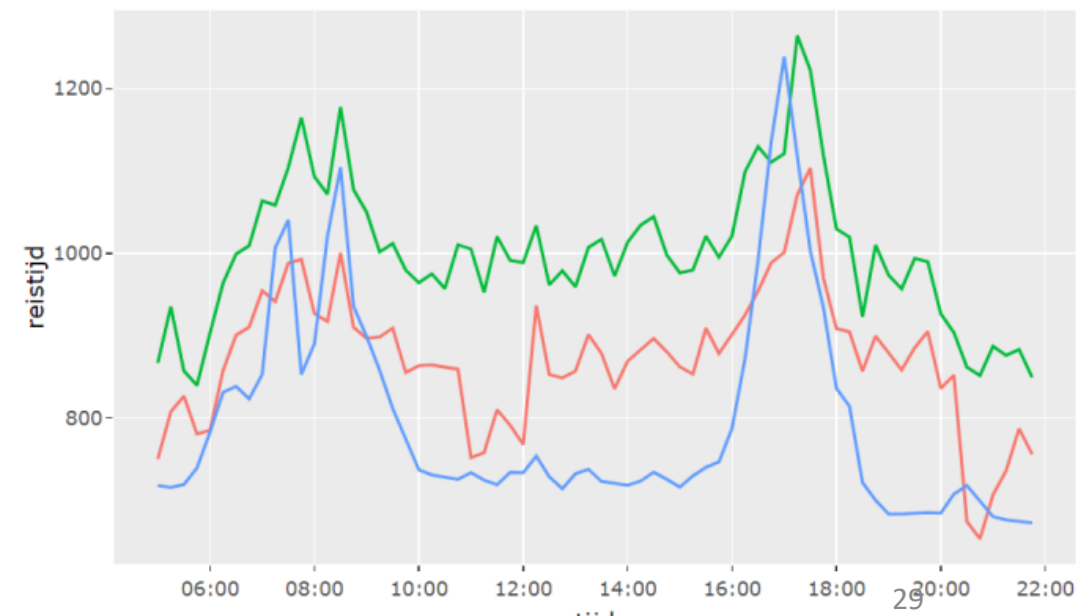
Functie knelpunten

- Wegen met een verblijfsfunctie die gebruikt worden als doorgaande route → sluipverkeer

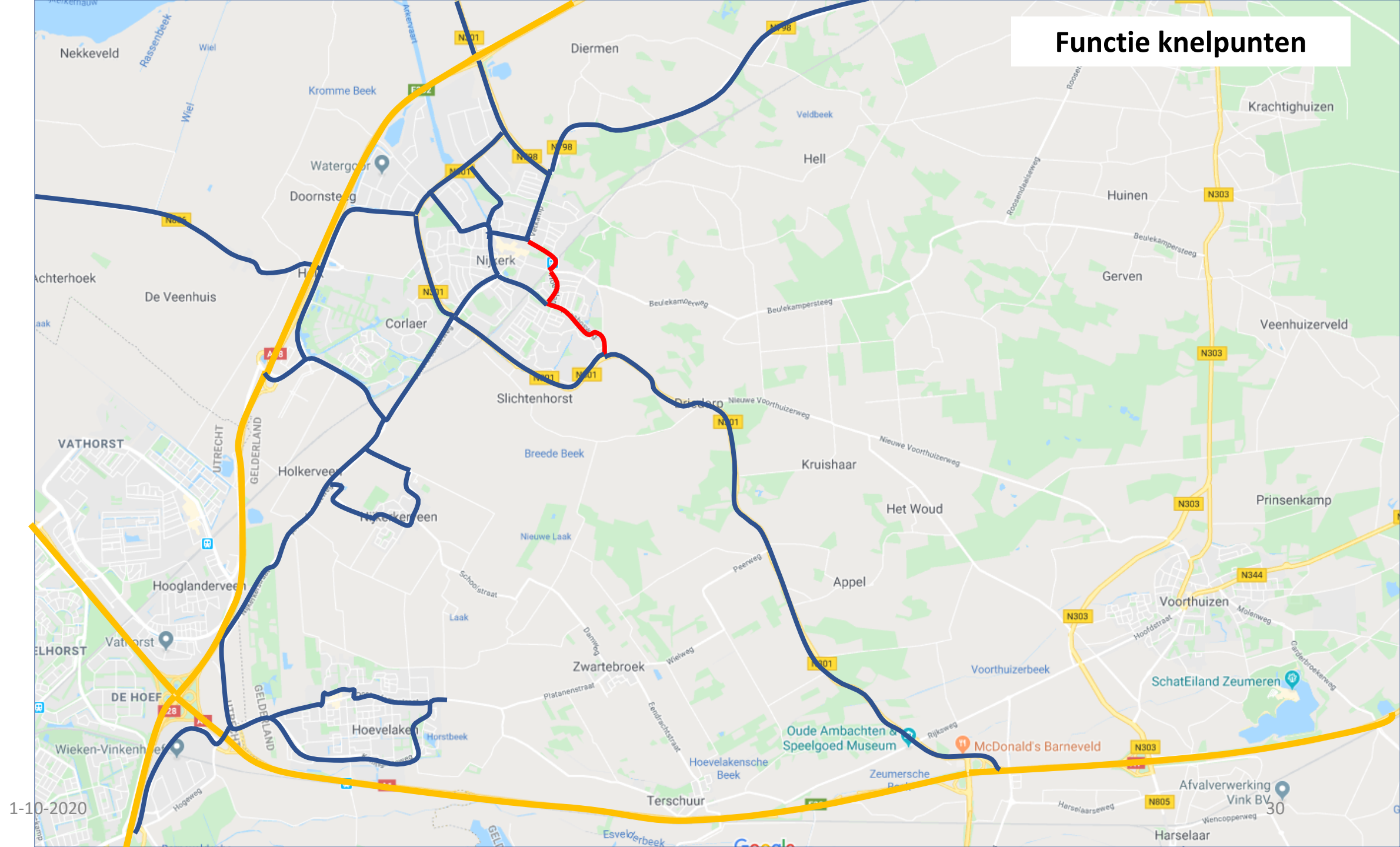


route

- A1 binnendoor
- A1 via N301
- A1 via snelweg



Functie knelpunten



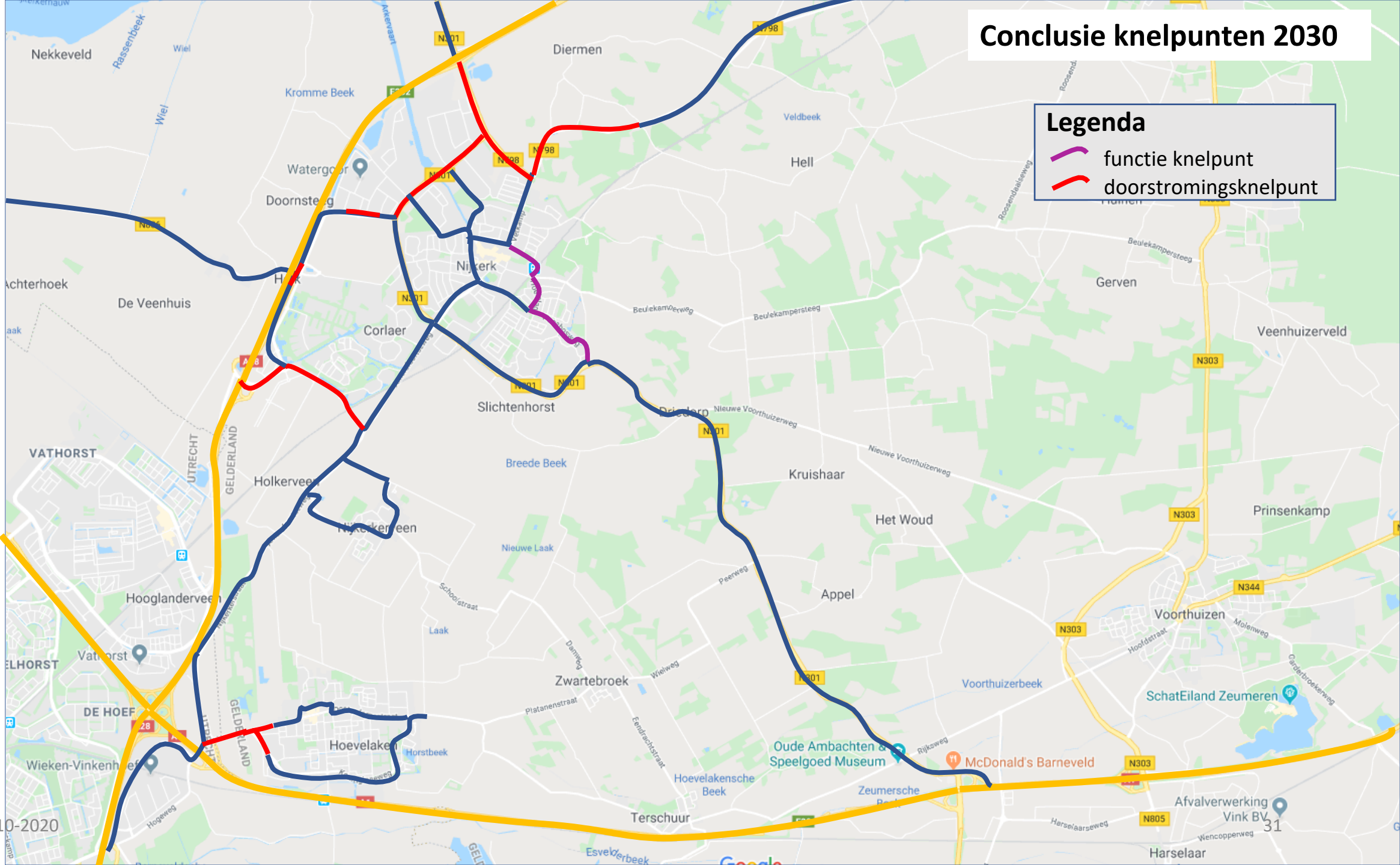
Conclusie knelpunten 2030

Legenda

functie knelpunt

doorstromingsknelpunt

1-10-2020



Vervolg

- Nu: Toelichting proces en gevonden knelpunten
- Oktober: Uitwerken kaders en oplossingsrichtingen hoofdwegennet
 - Mogelijkheden voor aanpak knp Hoevelaken en aansluiting A30/A1 kleine ingrepen
 - Mogelijkheden na aanpak knp Hoevelaken en aansluiting A30/A1
 - Synergie tussen twee situaties.
- November samen met Omgevingsvisie vragen aan de samenleving
- December Kaders en voorkeursalternatief oplossing Mobiliteitsvisie (raadscommissie en vergadering)
- 2021 Vast stellen mobiliteitsvisie

Vragen?

