

Inleiding

Door BVA is een uitgebreid onderzoek naar de Verkeerskundige effecten woningbouw Nautilus locatie Nijkerk (4 mei 2020) uitgevoerd. Daarbij is het huidige gebruik van de locatie meegenomen en afgezet tegen de beoogde toekomstige ontwikkeling. Om de verkeersgeneratie van de toekomstige ontwikkeling te bepalen is nu uitgegaan van 162 te realiseren wooneenheden in een gevarieerd programma (conform Woonvisie 2020+) met extra aandacht voor senioren.

In het onderzoek is aandacht besteed aan de hoeveelheid verkeer (voor de huidige situatie geverifieerd via tellingen), de herkomst van het verkeer, de spreiding over de dag en de spreiding over de omliggende wegen. Eén en ander zowel voor de huidige functies, als voor de toekomstige ontwikkeling en aangevuld met eerdere onderzoeken die zijn uitgevoerd door BVA in de gemeente Nijkerk voor de bredere scope op de verkeersafwikkeling.

Conclusie van het onderzoek is dat met de voorgenomen ontwikkeling in de ochtendspits sprake zal zijn van een beperkte toename van de verkeersgeneratie ten opzichte van de huidige situatie en in de avondspits is er zelfs sprake van een lichte afname van de verkeersgeneratie. Tevens is geconcludeerd dat de (direct) omliggende verkeersstructuur ruim voldoende capaciteit heeft om de toekomstige verkeersstromen goed af te kunnen wikkelen.

Vraagstelling

Op verzoek van de gemeente is in het stedenbouwkundige ontwerp van de te realiseren wijk reeds rekening gehouden met een verkeersafwikkeling gericht op de zuidzijde (via de Oude Barneveldseweg richting Paasbosweg of N301). Dit om verkeersstromen in noordelijke richting te beperken/ontmoedigen, en zodoende de verdere belasting van de rotonde Oranjelaan - Vetkamp zo veel mogelijk te voorkomen. Dit vanwege de reeds aanwezige capaciteitsproblemen op die locatie.

In de nieuwe wijk komt er deels eenrichtingsverkeer, eveneens deels via een fietsstraat, waarbij men bij het verlaten van de wijk in zuidelijk richting wordt gestuurd. Bovendien is ook sprake van herinrichting van de Oude Barneveldseweg tussen de Hoefslag en Luxoolseweg. Dit deel wordt heringericht als fietsstraat met een smallere rijloper, waardoor het onaantrekkelijk wordt om via deze route richting A28 (richting Zwolle) te ontsluiten.

Ondanks de genoemde maatregelen is de vraag gerezen of deze maatregelen voldoende effect sorteren ter hoogte van de rotonde Oranjelaan - Vetkamp. Deze rotonde is immers ook via de zuidelijke ontsluiting (via de Paasbosweg en Hoefslag) bereikbaar. Met name in de ochtendspits zou dit voor verkeer richting A28 (richting Zwolle) een uitvalsroute kunnen zijn. Dit zal hierna nader worden beschouwd. Overigens worden in de avondspits op dit punt geen problemen verwacht, dus zal de focus op de situatie in de ochtendspits liggen.

Beschouwing

Het aantal verkeersbewegingen dat in de huidige situatie gegenereerd wordt door de locatie Oude Barneveldseweg bedraagt in de ochtendspits totaal 40 en in de avondspits totaal 80 motorvoertuigen per uur. Hiervan verlaten 12 respectievelijk 24 motorvoertuigen in de huidige situatie Nijkerk via de N301 en worden verder niet in beschouwing genomen. De overige 28 voertuigen ('s morgens) danwel 56 voertuigen ('s avonds) maken gebruik van de noordelijke ontsluiting en de Paasbosweg, en verspreiden zich vervolgens over de aanliggende wegen.

BVA heeft modelmatig bepaald wat op basis van de nieuwe ontwikkeling aan verkeersbewegingen te verwachten valt. Hierbij is overigens nog geen rekening gehouden met de maatregelen in het stedenbouwkundig plan om verkeer zo veel mogelijk via de zuidzijde te laten ontsluiten. Het aantal verkeersbewegingen dat theoretisch bepaald in de nieuwe situatie gegenereerd wordt door de locatie Oude Barneveldseweg in de spits bedraagt 85 (ten opzichte van 40/80 in de huidige situatie). Het aantal te verwachten bewegingen welke over de N301 gaan bedraagt ca. 34, waarmee het deel wat gebruik zal maken van de noordelijke ontsluiting en de Paasbosweg uit ca. 51 voertuigen bestaat.

Rekenkundige conclusie

Op basis van deze berekening is daarmee in de ochtendspits sprake van een toename van 23 autobewegingen in noordelijke richting (via Oude Barneveldseweg of de Paasbosweg). In de avondspits is het aantal bewegingen vergelijkbaar of mogelijk zelfs lager dan in de huidige situatie het geval is.

Daarbij geldt uiteraard dat niet al de genoemde 23 extra voertuigen in de ochtendspits ook daadwerkelijk de rotonde Oranjelaan - Vetkamp passeren of hier tot extra verkeersbelasting leiden in de spits. Dit onder meer om de volgende redenen:

- Een deel zijn van de genoemde extra 23 motorvoertuigen zullen de Oranjelaan niet benutten omdat hun bestemming elders in Nijkerk is gelegen. Te denken valt aan gebruikelijke ochtendbestemmingen als scholen, winkels en werkplekken;
- In de verkeersmodellen is het effect van de stedenbouwkundige opzet van de toekomstige wijk niet meegenomen, waarbij verkeersbewegingen gestuurd worden om de wijk in zuidelijke richting te verlaten. Dit zal echter wel effect hebben op het aantal verkeersbewegingen vanuit de wijk in noordelijke richting;
- In de door BVA opgestelde berekeningen van de verkeersgeneratie is sprake van een beperkte 'over-dimensionering'. De verwachting is namelijk dat in de wijk ook sprake is van woningen die minder verkeer genereren dan de norm waarmee gerekend is, specifiek als het gaat om de ochtendspitsituatie. Een aanzienlijk deel van de woningen is namelijk gericht op senioren, die juist vooral buiten de ochtendspits gebruik maken van de auto. Daarbij is ook een deel van de woningen gericht op jongeren/starters en geldt voor een deel van de wooneenheden dat mogelijk sprake zal zijn van 'deelautogebruik';
- als gevolg van de vaststelling van de nieuwe Woonvisie 2020+ zal een groot aantal kleinere (eenpersoons)eenheden/huishoudens gerealiseerd worden. De verkeersgeneratie van deze eenheden ligt voorts lager, ook hiermee is in het model geen rekening gehouden;
- Ook van de goede fietsontsluiting van de locatie en de relatieve nabijheid van het treinstation mag verwacht worden dat deze aspecten een positieve invloed hebben op het aantal verkeersbewegingen.

Conclusie

Met de voorgenomen ontwikkeling zal sprake zijn van een lichte toename van de verkeersgeneratie van de locatie Oude Barneveldseweg. Ten aanzien van de wegenstructuur in de directe omgeving van de Oude Barneveldseweg kan worden geconcludeerd dat deze de woningbouwopgave goed kan opvangen.

Vanuit het plangebied zal in de ochtendspits (ten opzicht van de huidige situatie) sprake zijn van een toename van 85 verkeersbewegingen (per uur), waarvan 23 extra verkeersbewegingen in noordelijke richting (via de Paasbosweg of de Oude Barneveldseweg). Niet al deze 23 verkeersbewegingen zullen direct effect hebben op het knelpunt Oranjelaan - Vetkamp en bovendien is bij berekening van de

verkeersgeneratie nog geen rekening gehouden met de diverse stedenbouwkundige en verkeerskundige maatregelen in en rondom de locatie Oude Barneveldseweg, maar ook niet met de specifiek ligging van het gebied (nabij OV en fietsstructuur) en de programmering (gericht op senioren, jongeren/starters en mogelijk met toepassing van deelauto's). Hiermee valt te verwachten dat het uiteindelijk effect van deze ontwikkeling op het knelpunt Oranjelaan - Vetkamp beperkt zal zijn.