

Vragen Stichting Buurtschap Slichtenhorst bij Beeldvorming Concept Mobiliteitsvisie (13-1-2022)

1. INHOUD

1. Inhoud	1
2. Inleiding	1
3. Vragen over proces en besluitvorming	1
4. Vragen i.v.m. apart behandelen Mobiliteitsvisie en woningopgave	1
5. Vragen m.b.t. Voetgangers	2
6. Vragen m.b.t. N301	3
7. Vragen m.b.t. Landelijk gebied	4

2. INLEIDING

Stichting Buurtschap Slichtenhorst maakt graag gebruik van de geboden mogelijkheid om vragen te stellen over de Concept Mobiliteitsvisie.

Op welke wijze kunnen wij als Stichting actief met de Gemeente meedenken en liefst ook meewerken aan zowel de Mobiliteitsvisie als de Omgevingsvisie, met de focus op Buurtschap Slichtenhorst?

Wij willen graag met u samen onderzoeken hoe we de kracht van Slichtenhorst in de huidige vorm kunnen benutten voor alle inwoners van een duurzaam en leefbaar Nijkerk. Na bestudering van de concept mobiliteitsvisie hebben wij de volgende gerubriceerde vragen:

3. VRAGEN OVER PROCES EN BESLUITVORMING

1. Kunt u een toelichting geven op de besluitvormingsprocessen die hebben geleid tot voorliggende Concept Mobiliteitsvisie. Daarmee wordt niet bedoeld de al gegeven algemene procesbeschrijving maar wel de inhoudelijke afweging en argumentatie van de besluiten?
2. Welke concrete feitelijke data (rapporten, metingen, wetenschappelijke benadering) vormen de onderbouwing van de gemaakte keuzes?

4. VRAGEN I.V.M. APART BEHANDELEN MOBILITEITSVISIE EN WONINGOPGAVE

De Beeldvorming m.b.t. de Mobiliteitsvisie wordt gekoppeld aan de Consultatie van 17-1-2022 van zowel de Mobiliteitsvisie als concept Omgevingsvisie.

In de “220117 Consultatienotitie over concept Mobiliteitsvisie en concept Omgevingsvisie Gemeente Nijkerk 2040”, worden uitgangspunten/ aannames/ besluiten gepresenteerd: “zonder afbreuk te willen doen aan alle onderwerpen uit beide visies willen wij u over enkele belangrijke voorstellen uit onze concepten van de omgevingsvisie en de mobiliteitsvisie consulteren”

Naar aanleiding daarvan de volgende vragen:

1. Dit is niet in lijn met de beoogde **Balans** in het Koersdocument. Welke garanties worden er gegeven dat de overige onderwerpen en dan met name “het landelijk gebied” en nog specifiek, het landelijk gebied van geheel Buurtschap Slichtenhorst, niet als een afgeleid en ondergeschikt onderwerp wordt behandeld? Hoe kan op deze wijze een evenwichtige behandeling van alle relevante onderwerpen worden bereikt?
2. Is hier geen sprake van afwenteling (o.a. strijdig met afwegingsprincipe NOVI)?

5. VRAGEN M.B.T. VOETGANGERS

Buurtschap Slichtenhorst wordt in toenemende mate gewaardeerd als wandel-ren-recreatie gebied. Dit juichen we als Stichting Buurtschap Slichtenhorst toe. Naast het particuliere initiatief van de organisatie voor Klompenpaden, zijn er geen faciliteiten gericht op voetgangers. Wandelen-rennen-sporten op de doorgaande (en tevens als sluiptwegen gebruikte) wegen in Buurtschap Slichtenhorst is zeer gevaarlijk en het risico op -ernstige - ongelukken is groot.

De onveilige praktijk van alledag, wordt bevestigd door de afbeelding met ongevalcijfers op blz. 14. Hierin valt af te lezen dat de sluiproute van Hoevelaken/Zwartebroek/Terschuur naar Nijkerk over de Blokhuizersteeg-Slichtenhorsterweg leidt tot verhoogd tot hoog risico (aangeduid met oranje en rode delen en rode kruising).

Hoewel niet expliciet in de ongevalcijfers genoemd, geldt dezelfde problematiek voor de sluiproute Slichtenhorsterweg-oude Amersfoortseweg naar de van Dijkhuizenstraat, ondanks het feit dat gebruik van deze route is voorbehouden aan bestemmingsverkeer. Daarbij opgemerkt dat deze route niet alleen door personenauto's maar ook door veel (zware/brede) landbouwwerktuigen wordt gebruikt die niet in het gebied werkzaam zijn, maar als kortere doorgaande weg wordt gebruikt.

Bovenal zijn we in het Buurtschap het dodelijke ongeval aan de Blokhuizersteeg niet vergeten. Des te merkwaardiger is het dat sindsdien de Blokhuizersteeg zodanig verbreed is, dat zowel de mate van sluiptverkeer als een hogere snelheid wordt gestimuleerd, of nog sterker uitgedrukt; gefaciliteerd.

Uit de tabel 6 “Slachtoffers naar ongevalslocatie en modaliteit” op blz 15 blijkt dat 85 van de 201 ongevallen (= 42 %) in de Gemeente Nijkerk in het buitengebied vallen. Als men het aantal van ongevallen in het buitengebied afzet tegen het aantal verkeersbewegingen in het buitengebied dan komt men hoogstwaarschijnlijk tot de pijnlijke conclusie dat het risico op een ongeval in het buitengebied veel hoger ligt dan in de bebouwde kom.

Stichting Buurtschap Slichtenhorst stelt het volgende voor als oplossing voor beide urgente knelpunten;:

- a. Op de Slichtenhorsterweg en de Oude Amersfoortseweg het principe “auto te gast” toe gaan passen
- b. Op Slichtenhorsterweg en Blokhuizersteeg alleen toegang voor bestemmingsverkeer.

Naar aanleiding daarvan de volgende vragen:

1. Neemt u de voorstellen van Stichting Buurtschap Slichtenhorst mee in de uiteindelijke Mobiliteitsvisie?
2. Neemt u in de risicoanalyse ook het aantal verkeersbewegingen mee?

6. VRAGEN M.B.T. N301

Algemene teneur Mobiliteitsvisie: Knelpunten oplossen. Knelpunten m.b.t. N301

6.1 Sluipverkeer/ doorgaande route N301

De oplossing om Arkemheenseweg naar N301 door te trekken door landelijk gebied van Buurtschap Slichtenhorst heeft averechts effect. Dit trekt doorgaand verkeer over N301 aan en belast verkeer in Nijkerk. De rotonde bij de Chopinlaan en de Arkemheenseweg worden dan de nieuwe knelpunten. Hierbij moet men denken aan:

Ronde bij Chopinlaan:

- Kinderen in verkeer: dicht bij Maranatha school en kinderopvang op Slichtenhorst.
- Ruitersport locaties worden opgesloten: twee maneges/ruitersport locaties voor een grote groep (jonge) beoefenaars van de ruitersport of recreatie worden opgesloten tussen spoorwegen en drukke rondweg. Overstekende ruiters.

Ronde Arkemheenseweg:

- Knelpunt gebruikers van fietspaden (Schoolgaande kinderen met diverse vormen van op fietspaden toegewezen vervoer)

De gekozen oplossing om de Arkemheenseweg door te trekken naar de N301 door het landelijke gebied van Slichtenhorsterweg is symptoombestrijding en zal meer verkeer aantrekken. Ondanks dat de huidige doorgangsroute N301 naar A28 loopt via een route met hindernissen (drempels, spoorwegovergang, zebrapaden, rotondes) blijkt dit niet voldoende te zijn om doorgangsverkeer A1>A28 af te remmen.

Resultaat zal zijn: Naast ontlasting Hoefslag – Oranjelaan, een nog drukkere N301, drukkere rotondes N301/Arkemheenseweg, drukkere kruispunten met N301/Arkemheenseweg. Op alle weergegeven kaartjes van Regio Foodvalley staat wel een nieuwe doorgetrokken N301/ /Arkemheenseweg getekend, maar is de Gemeente Nijkerk wel gediend met deze aanpassing of hebben overige Gemeenten in de regio hier baat bij?

Naar aanleiding daarvan de volgende vragen:

1. Wat wordt er gedaan aan het oplossen van de oorzaak (nl. de aanzuigende werking van de huidige N301) ?
2. Zouden dit niet de noodzakelijke aandachtspunten moeten zijn?
 - verkeer N301 ontmoedigen (in combinatie verbreden A1/A28)
 - verkeer N301 niet voor doorgaand verkeer
 - N301 niet voor vrachtverkeer
 - Alternatieven via A1/A28 versterken/ stimuleren
3. Wat zijn de voornemens en/of mogelijkheden om de doorgaande verkeersstromen vanuit andere gemeenten (bijvoorbeeld Voorthuizen, Barneveld) te voorkomen. Met name m.b.t. het gebruik van de N301?
4. Wat is de invloed van Regio Food Valley op het doortrekken van de N301 van Chopinlaan naar de Arkemheenseweg?(Op de kaarten van Regio Food Valley komt die nl. ook al voor)

6.2 Drukke op kruising N301-Amersfoortseweg

Als de voorgestelde maatregelen genomen worden om het ongewenste doorgaand verkeer (zijnde verkeer wat niet van of naar Nijkerk gaat) over kruising N301-Amersfoortseweg te voorkomen, is het de vraag of dit uiteindelijk de gewenste invloed heeft op de drukte van dit kruispunt.

Met de aanwezigheid van veel verkeersbewegingen veroorzakende factoren zoals een grote supermarkt een groot tuincentrum, een (voor in de bebouwde kom) groot benzinestation en binnenkort het nieuwe Gemeentehuis, allen direct rondom de kruising, zal dit een drukke en onveilige kruising blijven. M.a.w. is de aanpak van het kruispunt niet een beter alternatief?

Naar aanleiding daarvan de volgende vragen:

1. Zou het een structurele oplossing zijn om verkeersstromen te laten kruisen op verschillende niveaus (bijv middels fiets en voetgangerstunnels)
2. Het kruispunt is dan weliswaar misschien tijdelijk te ontlasten door het doortrekken van de Arkemheenseweg, maar wat verwacht u van de toename van de verkeersintensiteit in de komende jaren, waardoor de drukte aanhoudt. M.a.w. is het doortrekken van de rondweg wel de oplossing voor het probleem? We noemen in dit verband o.a. de toekomstige toename door verkeer uit nieuwbouwwijk Spaanse Leger en het toenemend verkeer door verder ontwikkelende “verkeersmagneten” als de supermarkt en het tuincentrum.

7. VRAGEN M.B.T. LANDELIJK GEBIED

De bebouwde kom en de bedrijventerreinen van de Gemeente Nijkerk zijn omgeven door landelijk gebied. De wegen naar en van de bebouwde kom lopen dus door het landelijk gebied. De voorliggende Mobiliteit visie vergroot de druk van het verkeer door het landelijke gebied.

Naar aanleiding daarvan de volgende vragen:

1. Welke onderzoeken worden er gedaan om de negatieve invloed van de voorgestelde oplossingsrichtingen op het landelijk gebied (zoals milieu, natuur, biodiversiteit) vooraf te bepalen?
2. Hoe worden de effecten van de Mobiliteitsvisie op het landelijk gebied meegenomen in de plannen?

Nijkerk, 11 januari 2022

Bestuur Stichting Buurtschap Slichtenhorst