



Samenvatting

Mobiliteitsvisie Nijkerk 2021 – 2040

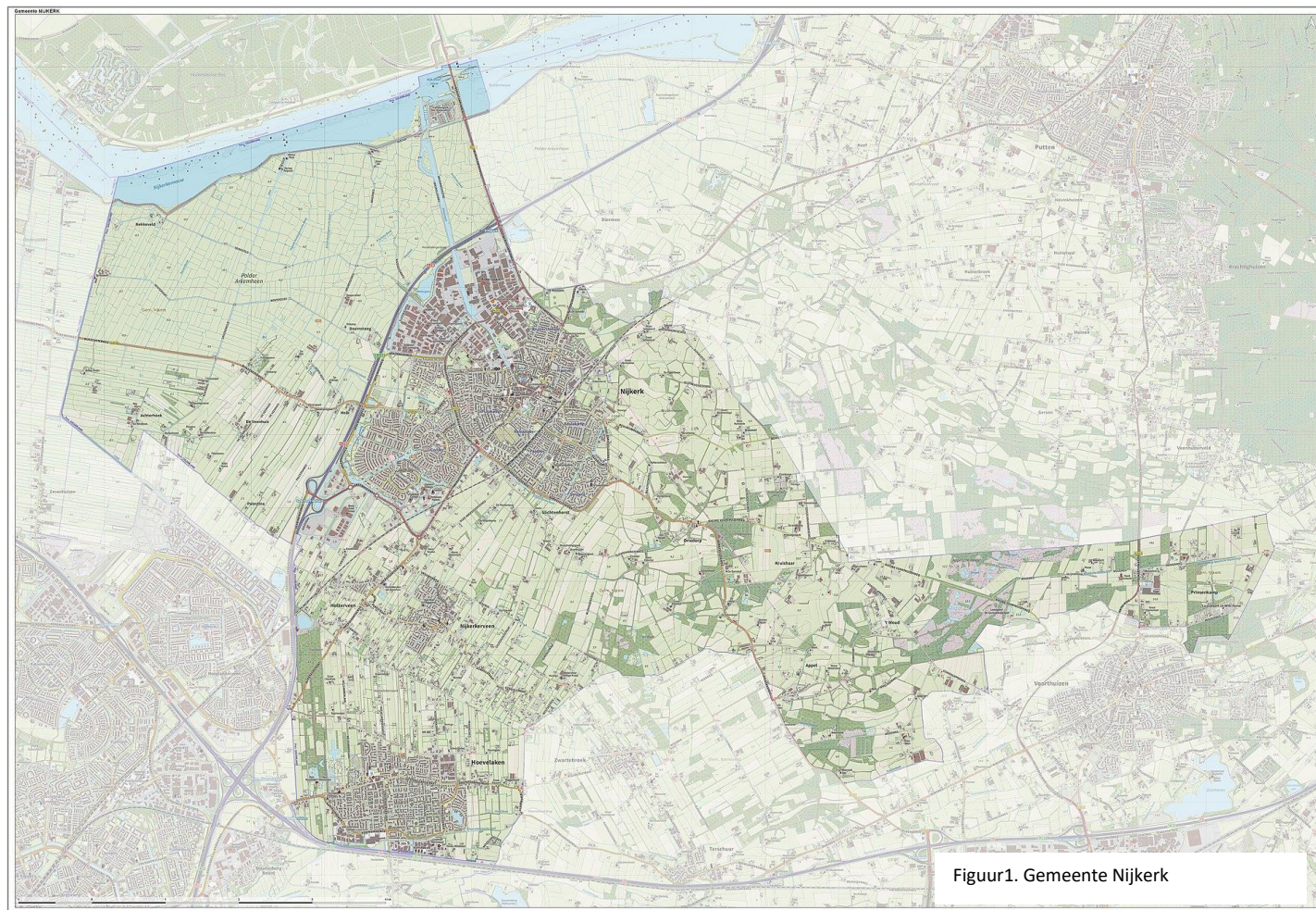
10 dec. 2021 - concept

Inleiding

De gemeente Nijkerk hecht veel belang aan een leefbare gemeente. Door het opstellen van deze mobiliteitsvisie wordt de langetermijnvisie van de gemeente vastgelegd en een beeld geschetst van de gewenste infrastructuur met aandacht voor verkeersveiligheid, duurzaamheid en leefbaarheid. Op basis van deze mobiliteitsvisie wordt vervolgens een globaal maatregelenpakket opgesteld, dat de leidraad vormt voor investeringen de komende jaren.

Huidige verkeer situatie

Ligging: De gemeente Nijkerk is gelegen in de provincie Gelderland. De gemeente ligt aan de rand van deze provincie en maakt deel uit van de regio Foodvalley. De grootste kernen in de gemeente zijn Nijkerk, Hoevelaken en Nijkerkerveen. Alle drie zijn ze in grote mate gericht op de gemeente Amersfoort. Hierdoor is de relatie met de provincie Utrecht van groot belang. De gemeente maakt dan ook deel uit van de regio Amersfoort. Alle verkeersstromen van beide provincies en regio's zijn om die reden relevant.



Figuur1. Gemeente Nijkerk

Verkeersstructuur: De gemeente Nijkerk wordt doorkruist door zowel twee stroomwegen (A1 en A28) als twee spoorlijnen (Amersfoort <> Zwolle en Amersfoort <> Ede-Wageningen(valleilijn)). Doordat de gemeente zowel aansluitingen op beide stroomwegen in de nabijheid heeft, als treinstations op beide lijnen zijn regionale en landelijke ontwikkelingen op het gebied van de

snelwegenstructuur en de spoorstructuur van belang.

Voetgangers: De voetganger is een belangrijke modaliteit. In de huidige situatie is er geen specifiek netwerk voor voetgangers voorzien. Voetgangers moeten overal kunnen komen en daarvoor voldoende voorzieningen hebben.

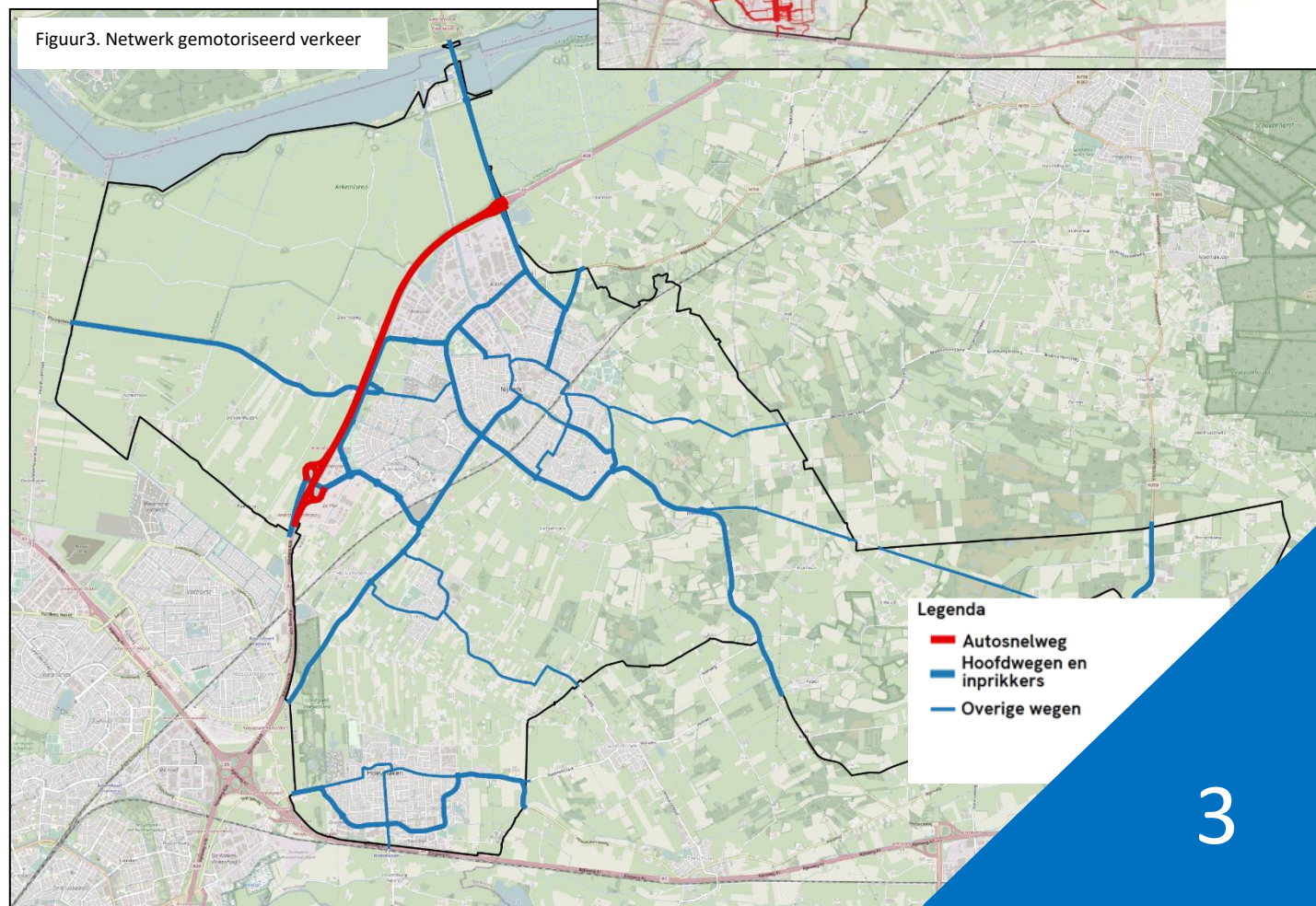
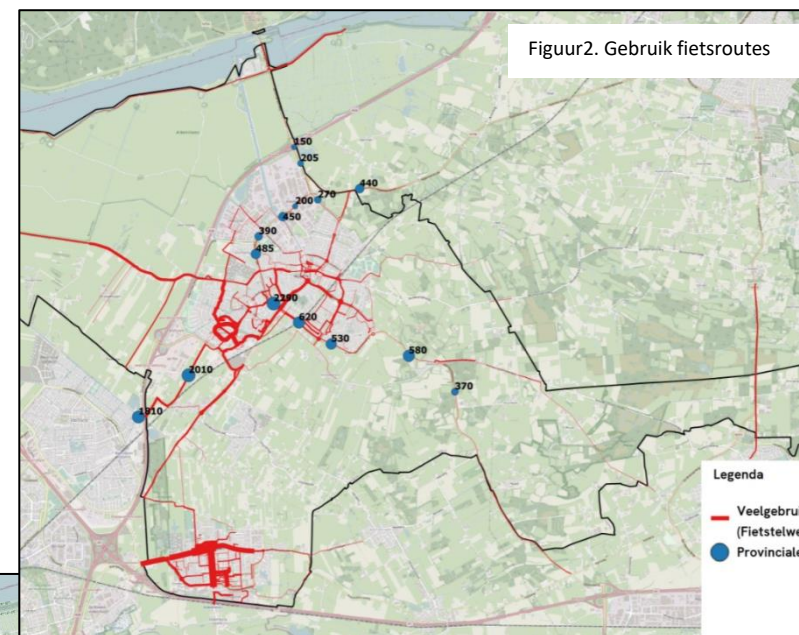
Fietsers: Op dit moment is er nog geen vastgesteld fietsnetwerk voor de gemeente. Figuur 2 laten een beeld zien welke fietsroutes veel gebruikt worden en laten daarmee een hiërarchie in het huidige fietsnetwerk zien.

Openbaar Vervoer: De gemeente Nijkerk wordt ontsloten door verschillende buslijnen 142, 101, 102 en 687. Daarnaast rijden er ook 2 buurtbussen, 503 en 509. Tenslotte is er treinstation aanwezig in Nijkerk op de spoorverbinding Amersfoort – Zwolle en een treinstation in Hoevelaken op de spoorverbinding Amersfoort – Ede-Wageningen (Valleilijn).

Gemotoriseerd verkeer: Binnen de gemeente Nijkerk wordt onderscheid gemaakt in twee soorten wegen: gebiedsontsluitingswegen en erftoegangswegen. Daarnaast wordt de gemeente doorkruist door de A28. Figuur 3 toont het huidige autonetwerk. Daarbij zijn de rode lijnen de stroomwegen, oftewel de A28 en de A1. De blauwe lijnen laten de gebiedsontsluitingswegen zien.

Door de aanwezigheid van veel agrarische- en loonbedrijven in en rondom de gemeente, rijdt er relatief veel vracht- en landbouwverkeer in de gemeente Nijkerk.

Behalve het landbouw- en goederenvervoer, dient er ook met de routing van gevaarlijke stoffen rekening gehouden te worden. Voor Nijkerk geldt het basisnet voor vervoer van gevaarlijke stoffen. Alle rijks- en provinciale wegen zijn aangewezen als routes, zo ook de A28, A1, N301, N303 en de N798, die door de gemeente Nijkerk lopen.



Ambities & doelstellingen

De hoofddoelstelling van de mobiliteitsvisie is te komen tot: optimaal verkeersveilige en leefbare woongebieden welke net als de andere gebieden in de gemeente bereikbaar zijn op duurzame wijze.



Leefbaarheid

Binnen de bebouwde kom zoveel mogelijk focus op leefbaarheid door lage snelheden en autoluwe buurten te faciliteren.

Het gemotoriseerd verkeer zoveel mogelijk naar buiten brengen waarbij de bufferruimte/wachtrijen aan de randen zijn.

Betrekken van omwonende en stakeholders bij verkeersmaatregelen in straten en buurten, met name op het gebied van verkeersveiligheid als onderdeel van een wijkgerichte aanpak.

Verbeteren van de luchtkwaliteit en terugdringen van de uitstoot van fijnstof en NO₂ door stimuleren van elektrisch vervoer en fiets.

Verkeersveiligheid

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.

Inzetten op fietsverbindingen tussen de kernen. De fietsverbindingen zijn zoveel mogelijk conflictvrij.

Speciale aandacht voor verkeersveiligheid bij scholen en zorginstellingen.

Duurzaamheid

Inzetten op fietsverbindingen tussen de kernen, naar recreatieve doeleinden zowel binnen als buiten de kernen.

Het centrum van Nijkerk en Hoevelaken primair inrichten voor langzaam verkeer (voetganger en fiets).

Comfortabele en veilige routes voor langzaam verkeer, zodat inwoners binnen de bebouwde kom zoveel mogelijk gebruik gaan maken van de fiets of te voet gaan.

Inzetten op duurzame vervoersmiddelen en het gebruik stimuleren van duurzamere vormen van automobilititeit.

Bereikbaarheid

Het bereikbaar houden van de gemeente Nijkerk met alle vervoerswijzen.

Voor openbaar vervoer door (H)OV knopen goed bereikbaar te maken onder andere door optimalisering fietsverbindingen

Vanuit gemotoriseerd verkeer door het optimaliseren van de locaties waar het wegennet aansluit op de stroomwegen (aansluiting A1 en A28)

Goede bereikbaarheid voor hulpdiensten

Trends en ontwikkelingen

In de Mobiliteitsvisie wordt rekening gehouden met toekomstige ontwikkelingen en trends. Daaronder vallen ook de vigerende beleidsstukken van andere beleidsvelden (voor een integrale benadering) en andere overheden (omliggende wegbeheerders, provincie en rijk).

Trends: Er ligt een uitdaging voor de mobiliteit in de gemeente Nijkerk. De mobiliteitsvisie biedt een kijk op de toekomstige situatie en geeft hiervoor kaders. Tegelijkertijd weet niemand hoe de toekomst eruit gaat zien. Het is daarom van belang om inzicht te krijgen in de trends en ontwikkelingen die zich (gaan) voordoen en die van invloed zijn op de mobiliteit. Denk daarbij aan de veranderde bevolkingssamenstelling, de groeiende aandacht voor het klimaat en energie en de technologische ontwikkelingen die razendsnel gaan. Deze ontwikkelingen zijn in te delen in drie trends: de Groene, Blauwe en de Grijs trend.



Groene	- Energietransitie - Deelmobiliteit - Duurzaamheid
Blauwe	- Data en digitalisering - Nieuwe voertuigen - Coöperatieve voertuigen - Autonome voertuigen
Grijze	- Vergrijzing - Bevolkingsgroei en verstedelijking - Mondigheid - Diversiteit in de maatschappij

Voor de gemeente Nijkerk is relevant dat het aantal fietsers en ouderen in de toekomst zal toenemen. Ook neemt de diversiteit op het fietspad toe, zowel in massa, snelheid als omvang.

Vigerend beleid – nationaal en regionaal:

De volgende beleidsstukken op regionaal en landelijk niveau zijn betrokken bij deze Mobiliteitsvisie:

- Nationale omgevingsvisie (NOVI)



- Provinciale omgevingsvisie Gelderland
- Provinciale omgevingsvisie Utrecht
- Nieuwe Omgevingswet
- Bereikbaarheidsagenda Foodvalley
- Mobiliteitsvisies buurgemeenten

Vigerend beleid – omliggende gemeenten:

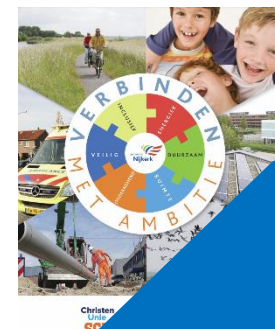
De volgende beleidsplannen van de buurgemeeten zijn betrokken bij deze Mobiliteitsvisie:

- Amersfoort
- Barneveld
- Bunschoten
- Putten
- Zeewolde

Lokale beleids- en afsprakenkaders:

De volgende beleidsstukken op lokaal niveau zijn betrokken bij deze Mobiliteitsvisie:

- Koerstdocument omgevingsvisie Nijkerk 2040
- Coalitieakkoord
- Visie – Aantrekkelijk Nijkerk
- Woonvisie Nijkerk
- Routekaart Energieneutraal Nijkerk 2050
- Parkeervisie Nijkerk



Knelpunten

Van de huidige situatie is in beeld gebracht welke locaties niet aan de doelstellingen voldoen. Hierbij is rekening gehouden met de trends en ontwikkelingen.

Concreet is een verkeersveiligheidsanalyse uitgevoerd en zijn modelberekeningen uitgevoerd om te onderzoeken waar het toekomstig verkeer gaat rijden.

Verkeersveiligheid: Verkeersveiligheid overstijgt de verschillende vervoerswijzen. Vanuit de risicomethodiek (conform het Strategisch Plan Verkeersveiligheid, SPV) is een analyse uitgevoerd, dit heeft geleid tot de volgende knelpunten:

- Oversteken tussen het fietsverkeer en de gebiedsontsluitingswegen in Nijkerk.
- Het centrum van Nijkerk
- De binnenring rondom het centrum van Nijkerk
- De route door centrum van Hoevelaken
- Schoolzones en ouderencentra

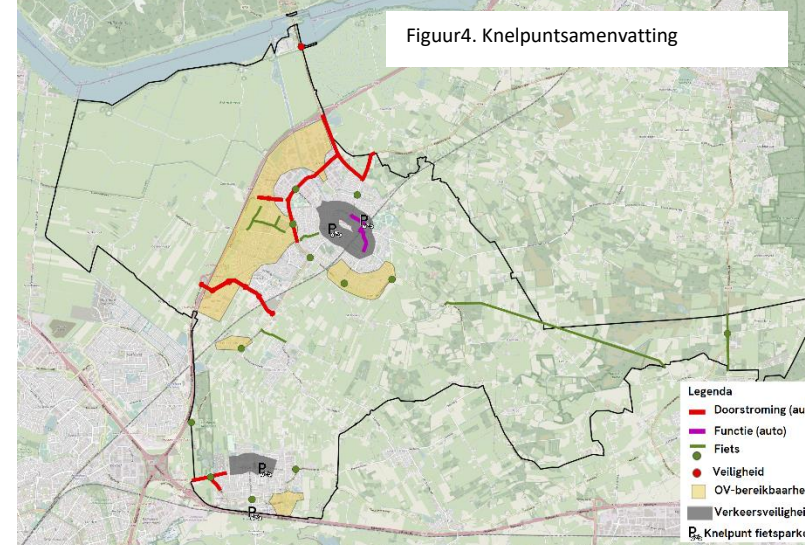
Fietsverkeer: Om de knelpunten in het fietsnetwerk in beeld te krijgen is gekeken naar de bestaande fietsinfrastructuur en het wens-

beeld voor het fietsverkeer. De belangrijkste knelpunten zijn:

- locaties waar het fietsnetwerk het gebiedsontsluitingsnetwerk van het gemotoriseerde verkeer kruist;
- ontbrekende fietsinfra of het opwaarderen van de fietsinfra op Vrouwenweg Nijkerkerveen en Nieuwe Voorthuizerweg;
- diverse kruispunten N301 vanwege veel overstekend fietsverkeer, lange wachttijden en/of weinig opstelruimte bij verkeerslichten o.a. met Watergoorweg, Holkerweg, Frieswijkstraat/Amersfoortseweg, Watergoorweg;
- missing link op bedrijventerrein De Flier richting Amersfoort;
- fietsroutes door nieuwbouwwijk Doornsteeg (nog niet gereed);
- de centra en stations van Nijkerk en Hoevelaken (fietsparkeren).

Openbaarvervoer: In het kader van de inclusieve samenleving is het van belang dat het openbaar vervoer voor iedereen toegankelijk en bereikbaar is. Minimaal inzetten op goed openbaar vervoer, behoud van openbaar vervoer in de kernen. De opgave ligt dan ook bij de locaties waar op dit

Figuur4. Knelpuntsamenvatting



moment geen halte dekking is, oftewel de minder bereikbare delen. Daarnaast is de opgave om de veiligheid bij spoorwegovergangen te vergroten.

Gemotoriseerd verkeer: Voor knelpunten voor het gemotoriseerd verkeer is onderscheid gemaakt in 2 type knelpunten namelijk doorstromingsknelpunten (waar het netwerk te weinig capaciteit heeft het verkeer af te wikkelen) en functieknelpunten (waar de weg niet de juiste functie heeft in het netwerk). Van belang is een incidentele stroom verkeer tussen de aansluiting van de N301 (A1) en de aansluiting Hoevelaken (A1) die geen herkomst/bestemming hebben in de kern Hoevelaken. In het geval dat de A1 vaststaat kan deze route soms sneller zijn dan het gebruik van de A1 zelf (omdat deze route parallel ligt aan de A1).

Wensbeelden

Op basis van de huidige situatie, de knelpunten en de wensen zijn de toekomstige netwerkkaarten vormgegeven.

De focus ligt op de verblijfsgebieden:

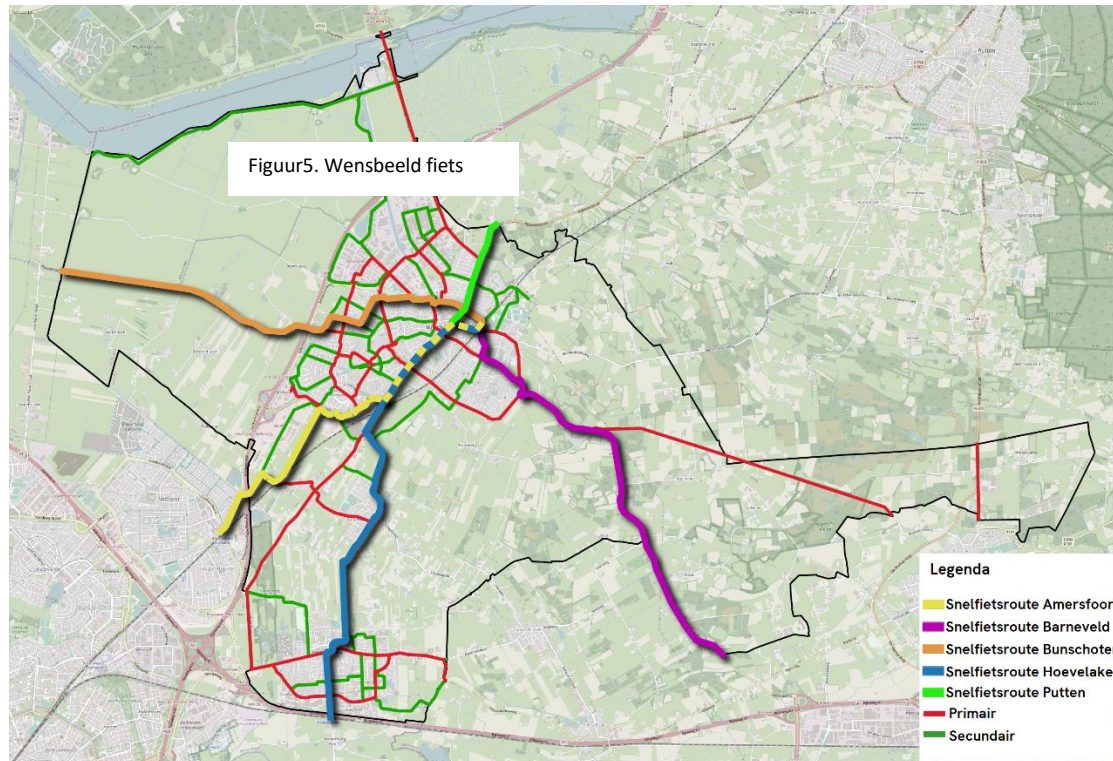
- Goede verkeersveiligheid
- Goede leefbaarheid
- Goed netwerk (wandel en fietsvoorzieningen)

Vanuit veiligheid en leefbaarheid is het cruciaal dat het gemotoriseerd verkeer geconcentreerd wordt op de hoofdwegen. Van binnen naar buiten dus. Hierdoor neemt het aantal conflicten tussen langzaam- en snelverkeer af.

Voetgangers: De voetganger verdient meer aandacht en prioriteit met name in verblijfsgebieden, schoolomgevingen, OV-haltes en moet de inrichting voor de voetganger logisch en veilig zijn.

Belangrijke aandachtspunten voor de voetgangersstructuur zijn oversteekplaatsen, vooral bij de hoofdverkeersstructuur (gebiedsontsluitingswegen 50km/u).

Fietsverkeer: De fiets is hét vervoersmiddel voor verplaatsingen in Nijkerk. Binnen de



kernen, tussen de kernen en van/naar OV-haltes vervult de fiets een belangrijke rol in de mobiliteit. Om dat te faciliteren kiezen we voor een fietsnetwerk dat de belangrijkste bestemmingen met elkaar verbindt. Daarbij maken we bewust de keuze tussen een snelfietsroute netwerk, een primair netwerk en het secundair netwerk. Het primair netwerk is specifiek ingericht voor de grootste stromen van utilitaire fietsverplaatsingen. Zie figuur 5.

Openbaar vervoer: Ingezet wordt op duurzame mobiliteitsvormen in verblijfs-gebieden. Het stimuleren om met het openbaar vervoer te

reizen valt daaronder. De gemeente zet in op het minimaal vasthouden van het huidige voorzieningenniveau. We streven ernaar dat in de kernen iedereen beschikking heeft over het openbaar vervoer binnen 500 meter (hemelsbreed) op werkdagen tussen 7:00 en 18:00 uur. Een hogere OV-frequentie is hiervoor nodig. Daarnaast zetten we in op fietsverbindingen en voorzieningen naar de stations en (H)OV-hubs. En het vergroten van de veiligheid bij spoorwegovergangen door te onderzoeken naar ongelijkvloerse overweg.

Gemotoriseerd verkeer korte termijn:

Nijkerk: Op korte termijn moet eerst geconcentreerd worden op het beperken van de intensiteiten door de kern Nijkerk (Hoefslag/Oranjelaan). Dit houdt in dat op veel wegen een lagere snelheid beoogd wordt en autoluwe buurten.

Hoewelaken: De route Koninginneweg dient de hoofdroute te zijn voor het gemotoriseerde verkeer. De route via de Westerdorps-/Oosterdorpstraat is vooral bedoeld voor lokaal en langzaam verkeer.

Gemotoriseerd verkeer lange termijn:

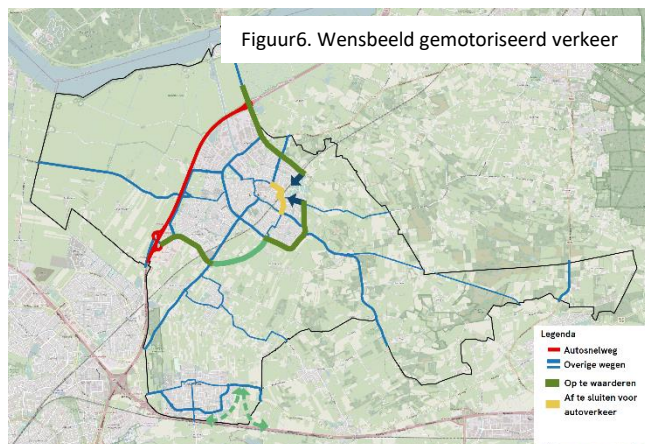
Door de verdere uitbreiding van de woningbouw, niet alleen op middellange maar vooral op langere termijn is het wenselijk om duurzame keuzes te maken. Op de volgende gedeeltes van het netwerk ontstaan knelpunten:

- Centrumring Nijkerk (Hoefslag/Oranjelaan)
- Kern Hoevelaken
- Netwerk rondom Nijkerkerveen

Daarom zijn de volgende netwerkkeuzes voor de langere termijn van belang (zie figuur 6).

- Berencamperweg verder versterken naar minimaal 2x2 rijstroken;

- Ring Nijkerk niet rond maken, maar wel optimaliseren;
- Zuid-oost verbinding Hoevelaken;
- Arkenheemweg doortrekken richting N301.



Flankerend beleid

Schoolzones: Schoolomgevingen worden vaak gevaarlijk gevonden, vooral vanwege de kwetsbaarheid van de verkeersdeelnemers: jonge kinderen. Het inrichten van duidelijk erkenbare schoolzones op de wegen rondom de scholen is een landelijke ontwikkeling. Rondom verschillende scholen in de gemeente zijn al schoolzones ingericht.

Duurzame mobiliteit en laadpalen: De gemeente Nijkerk zet in op duurzame vervoersmiddelen. De verkeersbewegingen die plaatsvinden wil de gemeente vooral gaan inzetten de duurzame vormen van automobilititeit.

Educatie en voorlichting: Over alle vervoersmiddelen heen speelt educatie een grote rol. Niet alle knelpunten zijn oplosbaar met een fysieke maatregel. Door in te zetten op verkeerseducatie en voorlichting van de risicogroepen, schoolkinderen en ouderen, kan een bijdrage geleverd worden aan het veiliger bewegen in het verkeer.

Monitoring: De Mobiliteitsvisie is gebaseerd op de situatie in 2019 (voor de coronacrisis) en met de beste kennis van de ontwikkelingen en verwachtingen per 2021. Aangezien de situatie op de weg niet een vaststaand gegeven is, is het verstandig om regelmatig te monitoren of de visie nog voldoet aan de ambities en praktijk.

Gemotoriseerd verkeer parkeren:

Voor het onderdeel parkeren is een apart parkeerbeleidsplan opgesteld in 2019. In het parkeer-beleidsplan 2019 – 2024 staat het vigerend parkeerbeleid beschreven.