

Mobiliteitsvisie



Raadscommissie 17 november 2022

Maarten Kroon & Jordy van Slooten

Context mobiliteitsvisie

Mobiliteitsvisie is voorwaardelijk voor leefbaarheid, verkeersveiligheid, wonen, werken en verblijven.

Mobiliteitsvisie faciliteert de ontwikkelingen vanuit de omgevingsvisie

Mobiliteitsvisie

4 Thema's

Leefbaarheid

Verkeersveiligheid

Duurzaamheid

Doorstroming

Mobiliteitsvisie

Hoofddoel: komen tot verkeersveilige en leefbare centrum- en woongebieden die net als andere gebieden in de gemeente duurzaam (autoluw) te bereiken zijn.

- Binnen de bebouwde kom focus op leefbaarheid.
Het gemotoriseerd verkeer zoveel mogelijk van binnen direct naar buiten.
Waarbij we duurzaamheid (d.m.v. fiets en OV) in onze gemeente willen bereiken.
- Wegen buiten hoofdnet krijgen verblijfsfunctie. Veiligheid en leefbaarheid staat hier boven doorstroming gemotoriseerd verkeer.
Waar mogelijk doorfietsroutes creëren in de wijken.
- Centrum van Nijkerk en Hoevelaken primair ingericht voor voetgangers en fietsers.

Mobiliteitsvisie

Hoofddoel: komen tot verkeersveilige en leefbare woongebieden die net als andere gebieden in de gemeente duurzaam (autoluw) te bereiken zijn.

- Conflictvrij fietsen tussen kernen en daarbuiten (Amersfoort, Barneveld, Putten en Bunschoten) door in te zetten op snelfietsroutes.
- Stimuleren Openbaar Vervoer oa door kwaliteitsimpuls stations.
- Bereikbaarheid gemotoriseerd verkeer verbeteren door snelle en goede aansluitingen op rijkswegennet A1 en A28.

Berekeningen knelpunten gemotoriseerd verkeer

Uitgangspunten model (gestart in 2018)

- Basisjaar 2017 verkeersmodel regio Amersfoort (ook uitgangspunt knp Hoevelaken)
- Planjaar 2030, inclusief een doorkijk naar 2040
- Groei woningbouw Nijkerk/ Nijkerkerveen/ Hoevelaken en bedrijventerrein Nijkerk en woningbouw omliggende gemeenten zijn meegenomen die invloed hebben op het wegennet
- Uitgangspunt is gerealiseerd knooppunt Hoevelaken en knooppunt A1/A30 in 2030
- Autonome groei van bevolking (relatie met autobezit en samenstelling huishoudens)
- Avondspits maatgevend voor Nijkerk
- Ochtendspits maatgevend voor Hoevelaken.

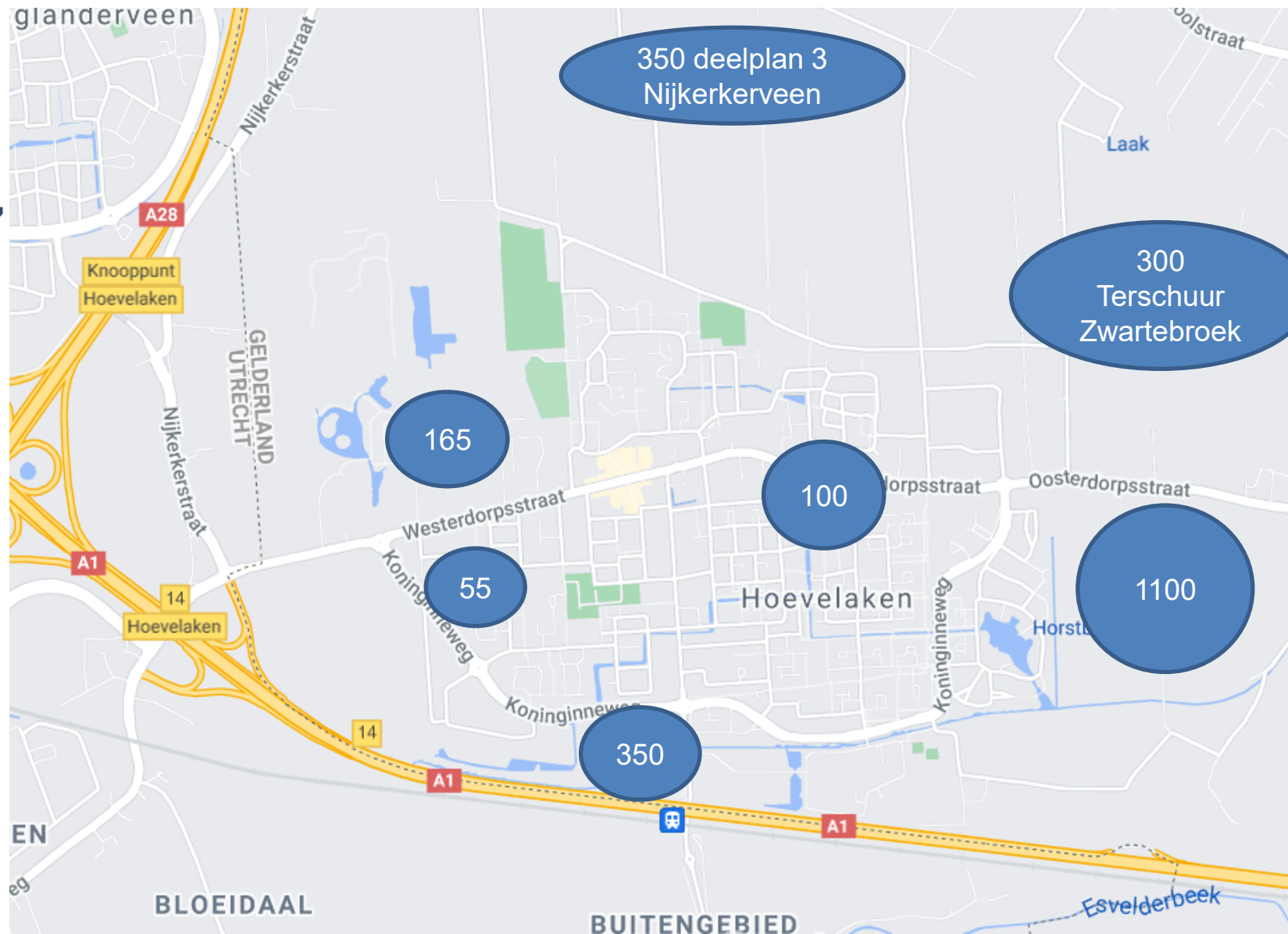
Ontwikkelpgave wonen en bedrijven

t.o.v. basisjaar 2017

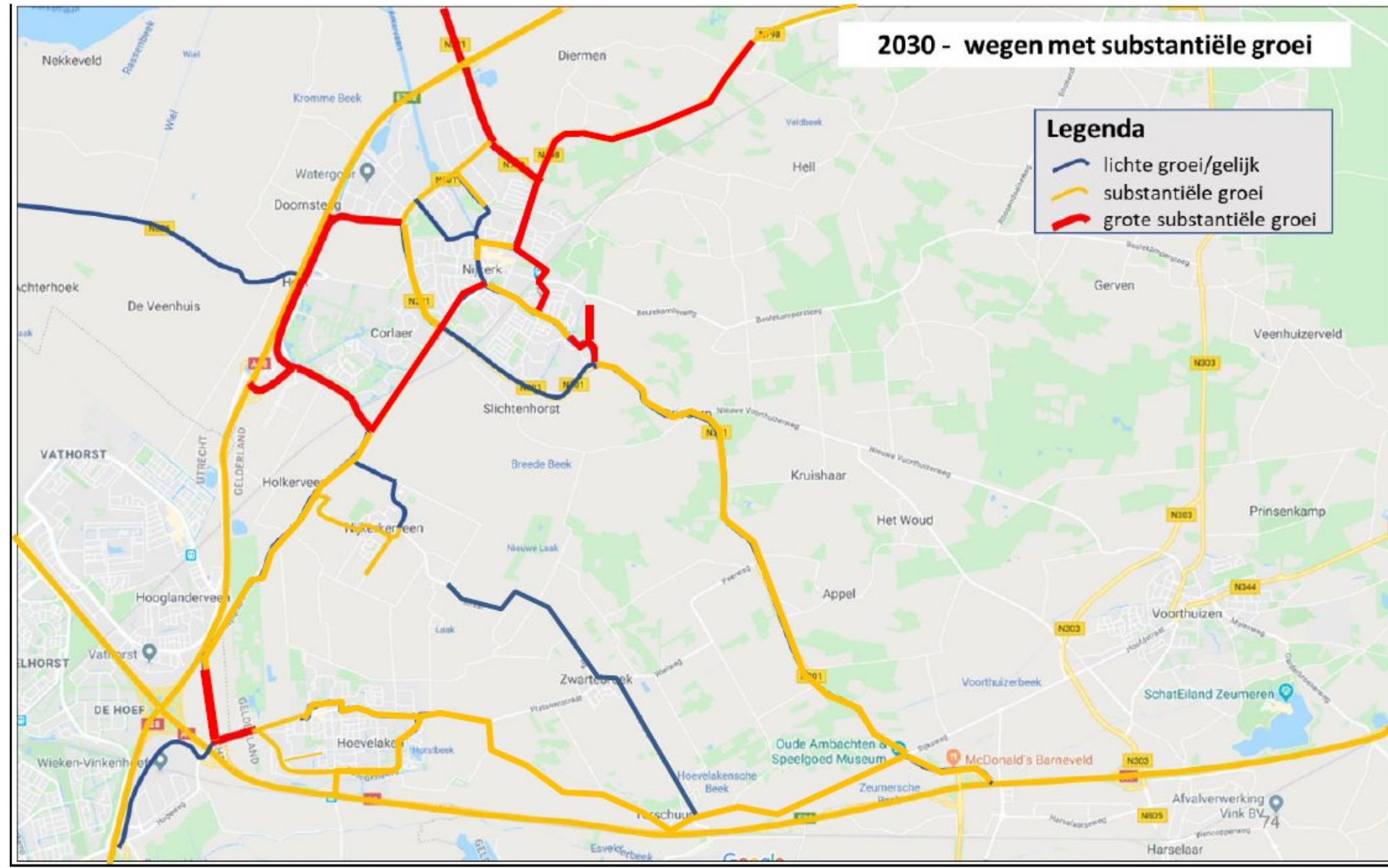


Ontwikkelpgave wonen en bedrijven

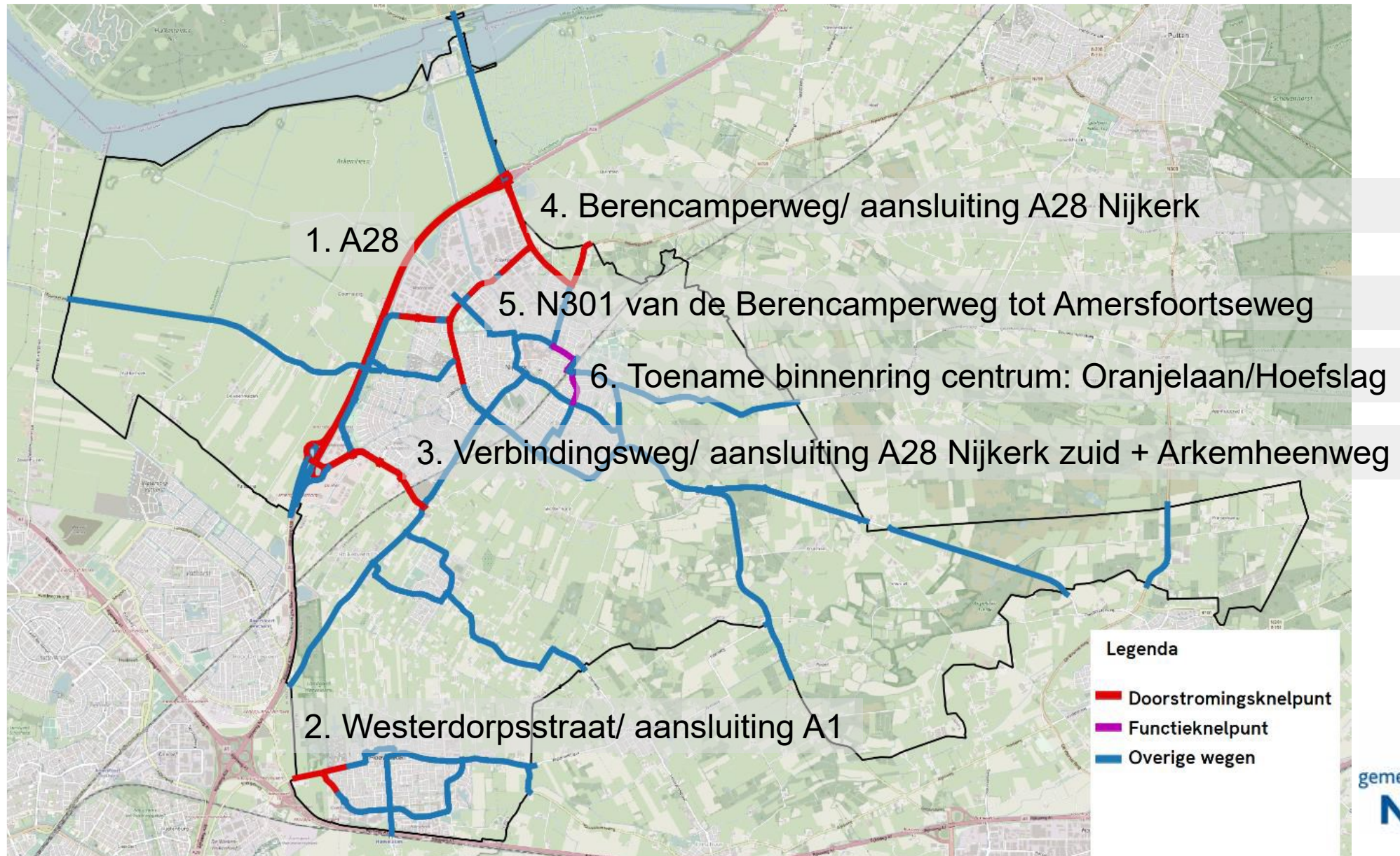
t.o.v. basisjaar 2017



Wegen met een toename aan verkeer in 2030 ten opzichte van het basisjaar 2017



Wegen met doorstromingsknelpunten in de gemeente Nijkerk in 2030



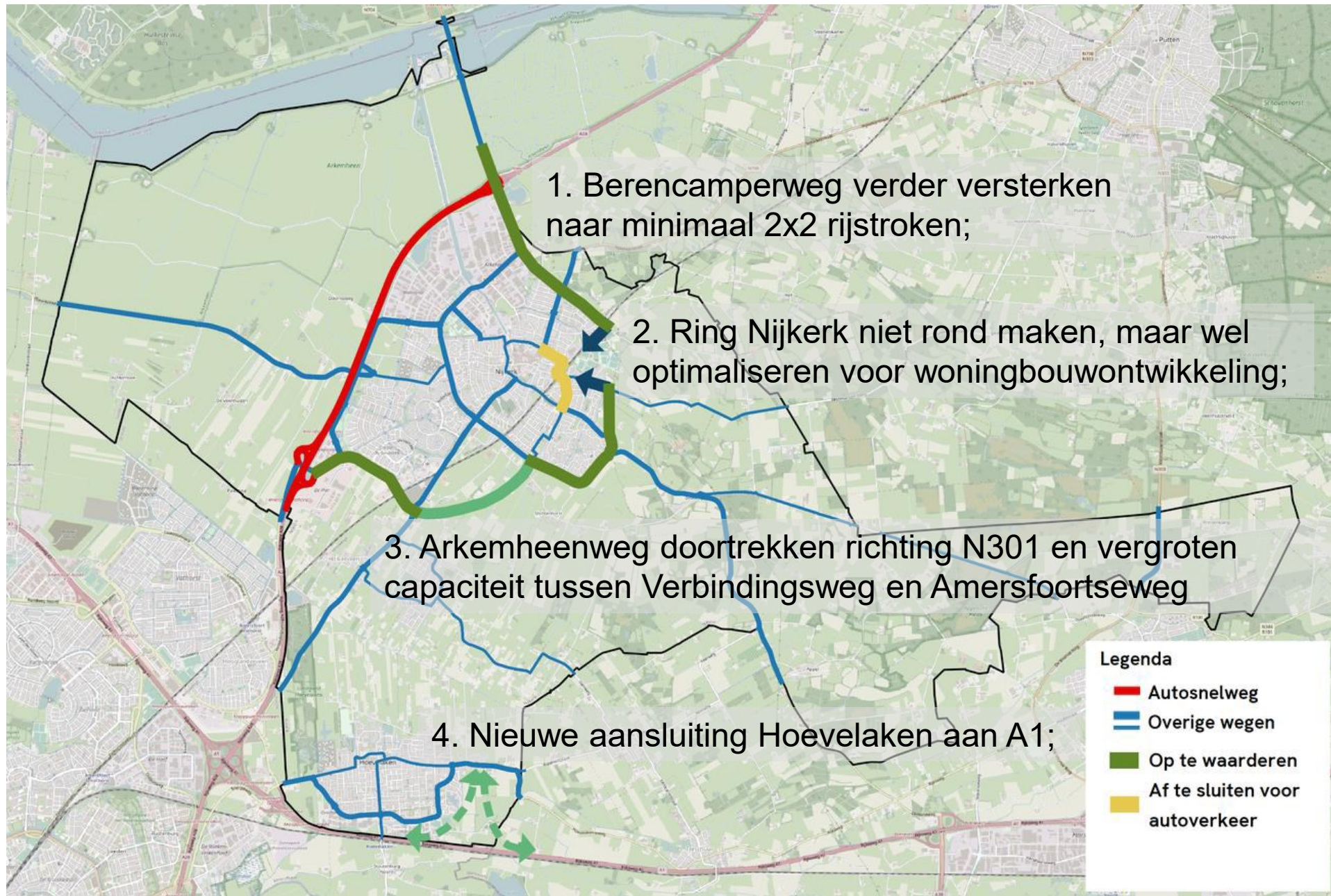
Uitgangspunten Netwerkkeuzes

1. Binnenring Nijkerk is niet geschikt voor uitbreiding extra capaciteit.
2. Het netwerk in de kern Hoevelaken is niet geschikt voor uitbreiding extra capaciteit.
3. Het netwerk rondom Nijkerkerveen (Vrouwenweg, Nieuwe Kerkstraat en Van Dijkhuizenstraat) is niet geschikt voor uitbreiding van extra capaciteit. (na realisatie deelplan 3)

Netwerkkeuzes (Wensbeeld)

1. Berencamperweg verder versterken naar minimaal 2x2 rijstroken;
2. Ring Nijkerk niet rond maken, maar wel optimaliseren voor woningbouwontwikkeling;
(dus oostelijke randweg met inprikkers en geen rondweg; de variant rondweg is wel doorgerekend)
3. Arkemheenweg doortrekken richting N301 en vergroten capaciteit tussen Verbindingsweg en Amersfoortseweg.
4. Nieuwe aansluiting Hoevelaken aan A1;

Wensbeeld gemotoriseerd verkeer



Effecten op de verkeersstromen

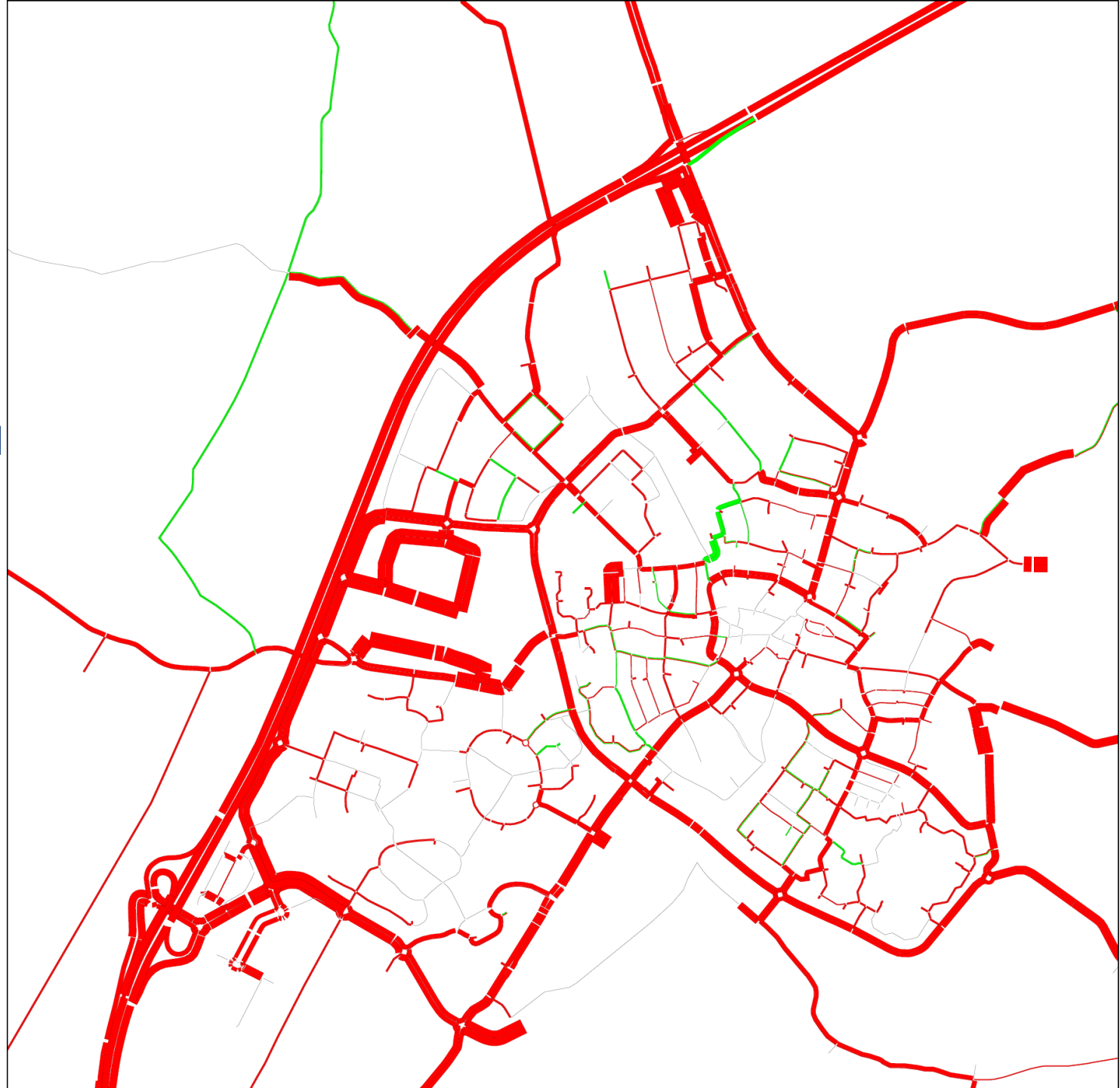
Uitgevoerde modelberekeningen:

1. Zonder verkeersmaatregelen (alles op bestaande infra)
2. Met verkeersmaatregelen:
 - a) afwaarderen Hoefslag/Oranjelaan
 - b) doortrekken Arkemheenweg – N301
 - c) oostelijke randweg 2 varianten: randweg met inprikkers & rondweg i.c.m. knip station
 - d) verbreden Arkemheenweg naar 2x2
 - e) verbreden Berencamperweg naar 2x2

Motorvoertuigen Avondspits 2030

verschil intensiteit
2030 t.o.v. 2017
op bestaande infra

alle ontwikkelingen wonen
en bedrijvigheid gerealiseerd

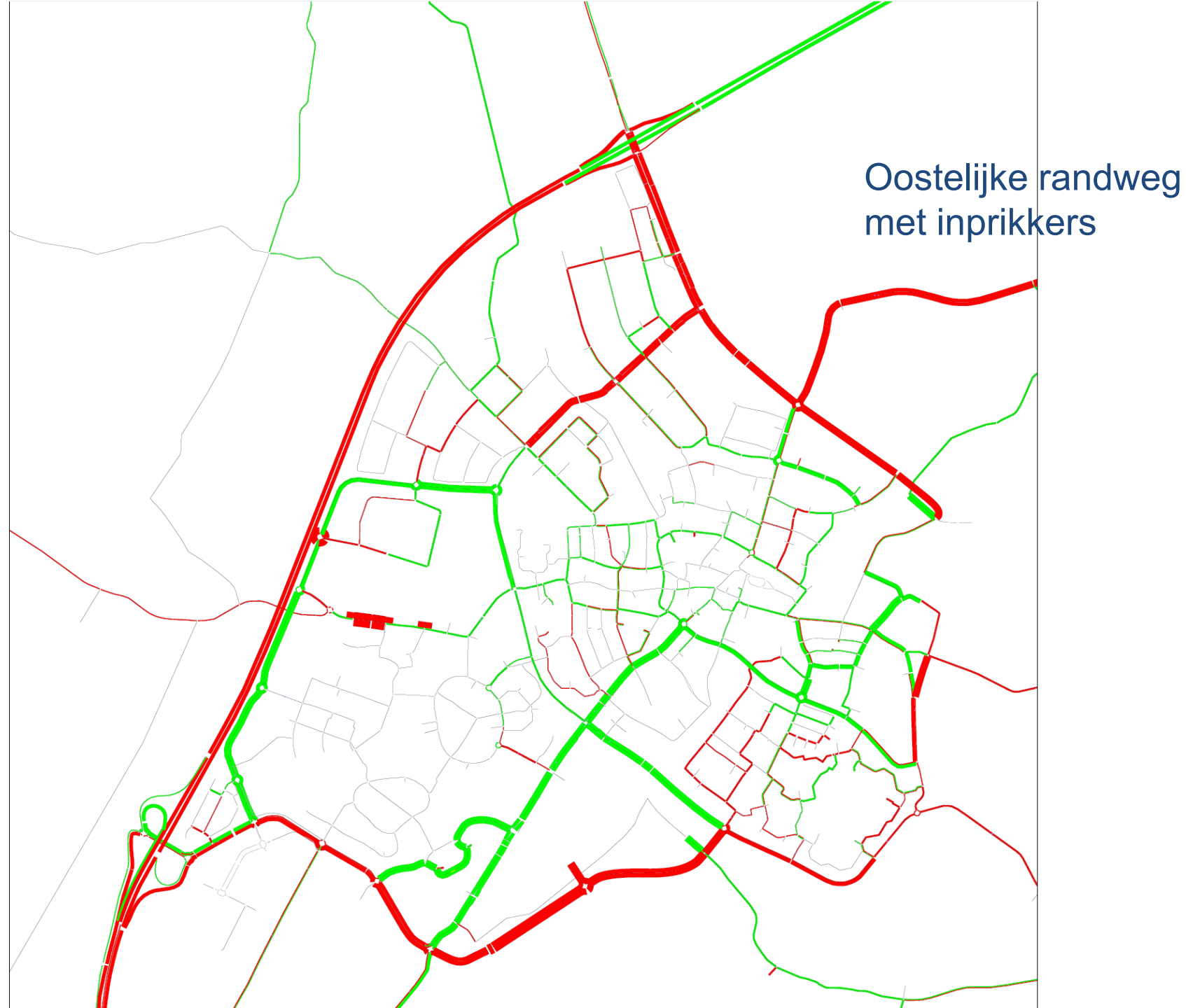


Motorvoertuigen Avondspits 2030

verschil intensiteit
2030 met nieuwe infra
t.o.v.
2030 met bestaande infra

Beide met alle
ontwikkelingen wonen en
bedrijvigheid gerealiseerd

Zonder knip station

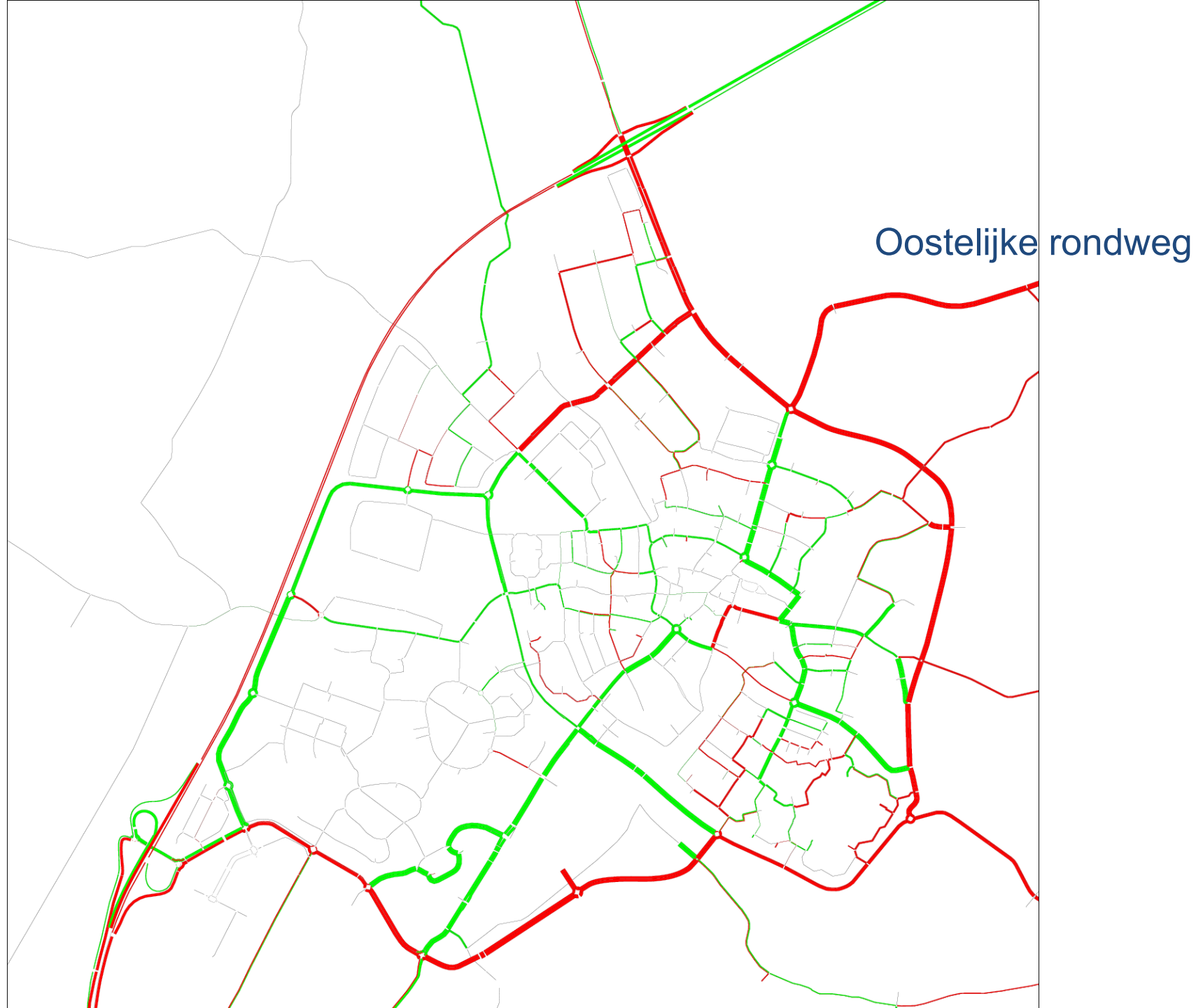


Motorvoertuigen Avondspits 2030

verschil intensiteit
2030 met nieuwe infra
t.o.v.
2030 met bestaande infra

Beide met alle
ontwikkelingen wonen en
bedrijvigheid gerealiseerd

Met knip station



Intensiteiten avondspits

2030 is situatie waarin alle ontwikkelingen wonen en bedrijvigheid zijn gerealiseerd.

	Wegen Nijkerk	2017 basis	2030 zonder infra	2030 met infra Oostelijke inprikkers	2030 met infra Oostelijke rondweg
1	Berencamperweg	2.000	2.600	↑ 3.300	↑ 3.350
2	Vetkamp	850	1.200	↓ 1.100	↓ 1.000
3	Oranjelaan	550	650	↓ 550	↓ 200
4	N301 Ambachtsstraat	1.200	1.300	↑ 1.600	↑ 1.650
5	N301, De Roode Schuur	1.200	1.650	= 1.650	↑ 1.800
6	Arkemheenweg, De Terassen	900	1.850	↑ 2.150	↑ 2.150
7	Verbindingsweg aansluiting Nijkerk Zuid	1.450	3.750	↑ 3.800	↑ 3.800
8	Amersfoortseweg	1.250	1.950	↓ 1.500	↓ 1.500
9	Arkemheenweg, Doornsteeg	900	1.250	↓ 1.050	↓ 1.100
10	N301, Spaanse Leger	800	1.100	↓ 800	↓ 800
11	Frieswijkstraat	800	1.100	↓ 950	↓ 950

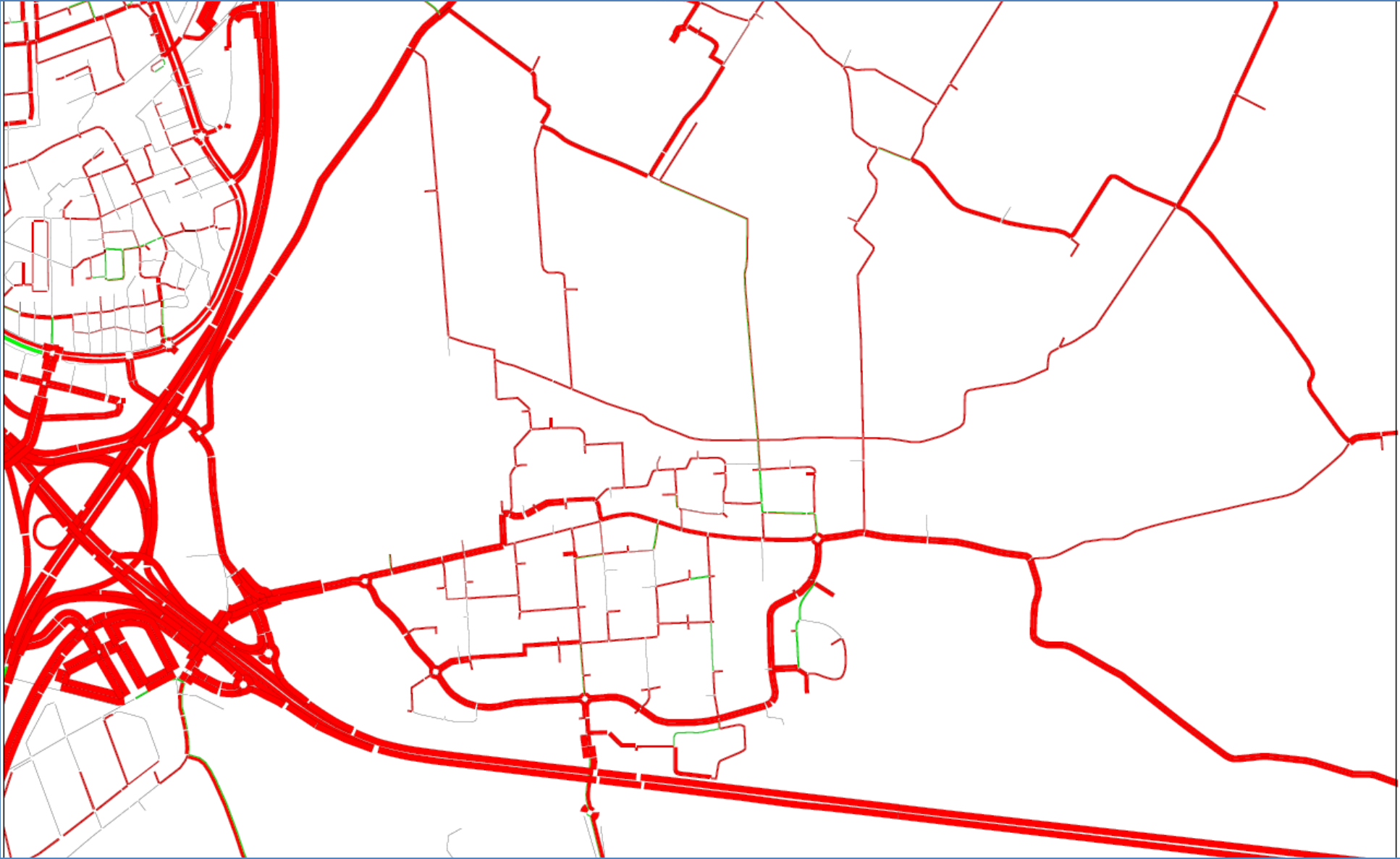
Intensiteiten avondspits

2030 met alle ontwikkelingen en infra maatregelen (Oostelijke randweg met inprikkers)

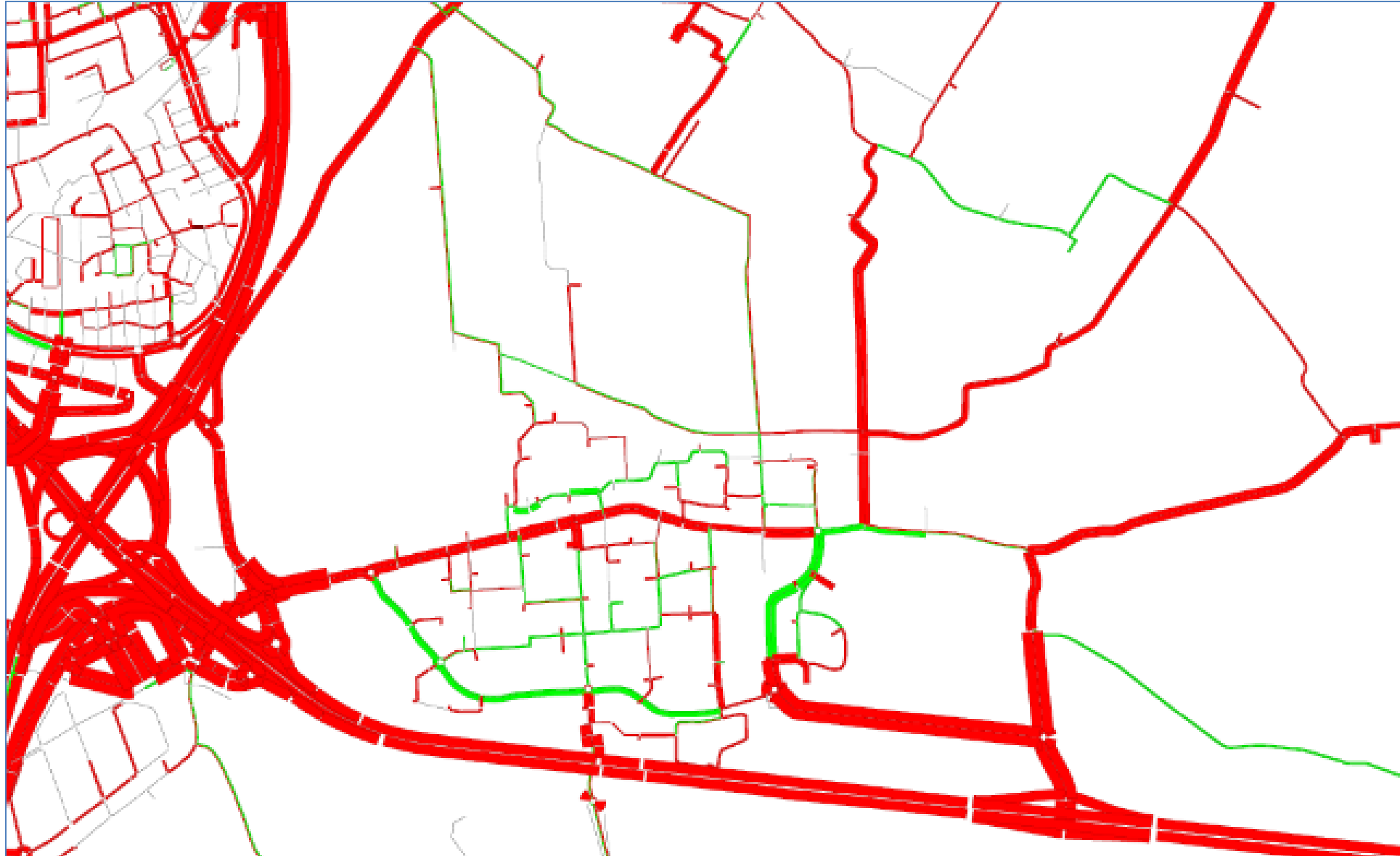
Vershil t.o.v. 2030 zonder infra maatregelen



Motorvoertuigen ochtendspits 2030 verschil intensiteit 2030 t.o.v. 2017 Op bestaande infra met alle ontwikkelingen wonen gerealiseerd



Motorvoertuigen ochtendspits 2030 verschil intensiteit 2030 t.o.v. 2017
Met nieuwe infra met alle ontwikkelingen wonen gerealiseerd



Intensiteiten ochtendspits

Wegen Hoevelaken	2017 basis	2030 met ontwikkelingen zonder infra	2030 met ontwikkelingen met infra
Westerdorpsstraat	1.250	2.000	↓ 1.400
Koninginneweg t.h.v. Westerdorpsstraat	800	1350	↓ 900
Koninginneweg t.h.v. Oosterdorpsstraat	400	550	↓ 200

2030 is situatie waarin alle ontwikkelingen wonen en bedrijvigheid zijn gerealiseerd.



Varianten

1. Alleen doortrekken Arkemheenweg naar N301, geen oostelijke randweg
2. Alleen inprikkers oostelijke randweg, geen doorgetrokken Arkemheenweg

Niet meegenomen in bijlage bij mobiliteitsvisie.

Effect zeer lokaal en behaalt doelen leefbaarheid, veiligheid, duurzaamheid en doorstroming niet.

Conclusie

Hoofddoel: komen tot verkeersveilige en leefbare woongebieden die net als andere gebieden in de gemeente duurzaam te bereiken zijn.

- Nieuwe rondwegen cq randwegen zorgen voor autoluwe centra en toekomstige leefbare woongebieden (richting 2040)
- Hierdoor ruimte voor goede infrastructuur voor fiets en voetganger (duurzaam)
- Dit zorgt voor meer veiligheid voor fietser en voetganger, want minder conflict met gemotoriseerd verkeer.
- Een Mobiliteitsvisie is noodzakelijk voor een effectieve lobby naar provincies, Rijk, ProRail, NS en buurgemeenten. Bijvoorbeeld samenwerking Putten en Gelderland rond ontsluiting Berencamperweg en nieuwe aansluiting A1 Hoevelaken.

Bedankt voor uw aandacht!

