



Mobiliteitsvisie Nijkerk

versie: concept



Inhoudsopgave

1 Inleiding	3
2 Huidige situatie	4
2.1 Verkeer	5
2.2 Verkeersveiligheid: hoeveel (slachtoffer)ongevallen zijn er geregistreerd?	13
3 Vigerend beleid	18
3.1 Nationale en regionale beleidskaders	19
3.1.5 Ontwikkelbeeld Amersfoort	25
3.2 Lokale beleids- en afsprakenkaders	31
4 Trends en ontwikkelingen in relatie tot verkeer	41
4.1 Groene trend	42
4.2 Blauwe trend	44
4.3 Grijs trend	46
5 Knelpunten	48
5.1 Fietsverkeer	50
5.2 Openbaar vervoer	51
5.3 Gemotoriseerd verkeer	52
5.4 Verkeersveiligheid	57
6 Vertaling van knelpunten naar ambities en doelstellingen	60
7 Wensbeelden verkeerstructuur	61
7.1 Voetgangers	62
7.2 Fietsers	63
7.2.1 Fietsnetwerk	63
7.2.2 Fietsparkeren	65
7.3 Openbaar vervoer	66
7.4 Gemotoriseerd verkeer	67
7.5 Flankerend beleid	72
8 Maatregelrichtingen	75

1 Inleiding

Aanleiding

De gemeente Nijkerk hecht veel belang aan een leefbare gemeente. Met deze mobiliteitsvisie leggen we de langetermijnvisie van de gemeente vast en schetsen we een beeld van de gewenste infrastructuur. We hebben hierbij aandacht voor verkeersveiligheid en leefbaarheid. Op basis van deze mobiliteitsvisie stellen we een globaal maatregelenpakket op. Dit vormt de leidraad voor investeringen in de komende jaren.

Proces en aanpak

- We hebben gekozen voor een aanpak die gebaseerd is op data.
- Zo zijn de resultaten reproduceerbaar: dit maakt het gemakkelijker de mobiliteitsvisie te evalueren en te herzien.
- Naast data hebben we ook grenzen (kaders) nodig.

Leeswijzer

We hebben de Mobiliteitsvisie verdeeld in de volgende stappen:

- [Huidige situatie](#)
- [Vigerend beleid](#)
- [Trends en ontwikkelingen](#)
- [Knelpunten](#)
- [Wensbeelden verkeersstructuur](#)
- [Maatregelenrichtingen](#)

2 Huidige situatie

In deze paragraaf beschrijven we de huidige situatie per modaliteit (verkeer) en de verkeersveiligheid zoals deze is beschreven in de risicoanalyse (strategisch plan verkeersveiligheid).



2.1 Verkeer

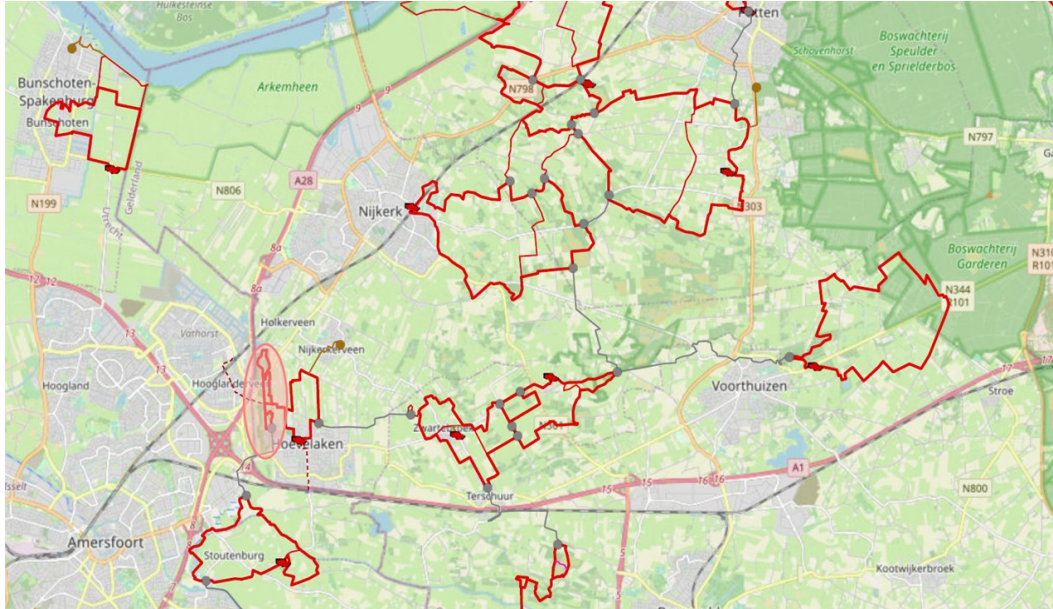
Hierin maken we onderscheid in fietsverkeer, openbaar vervoer en gemotoriseerd verkeer.

	Voetganger
	Fietsverkeer
	Openbaar vervoer
	Gemotoriseerd verkeer

2.1.1 Voetgangers

We hebben geen apart netwerk voor voetgangers. Als voetganger kun je bijna overal lopen.

De gemeente Nijkerk kenmerkt zich door de diverse recreatieve wandelpaden. We hebben gewone wandelpaden, maar ook klompenpaden. Dit zijn wandelroutes over onverharde paden en boerenland. Toch zijn er plekken waar de voetganger meer aandacht en prioriteit verdient. Zo moet in verblijfsgebieden, schoolomgevingen en OV-haltes de inrichting voor de voetganger logisch en veilig zijn. In de mobiliteitsvisie moet straks de extra aandacht voor voetgangers vastgelegd zijn.



Klompenpad voetgangers (Bron klompenpaden.nl)

Schoolgaande kinderen

Voor schoolgaande kinderen is een goed netwerk te voet en te fiets belangrijk. Schoolkinderen moeten zich veilig kunnen verplaatsen als ze naar school of naar hun sportclub gaan. Wij denken daarbij aan locaties als:

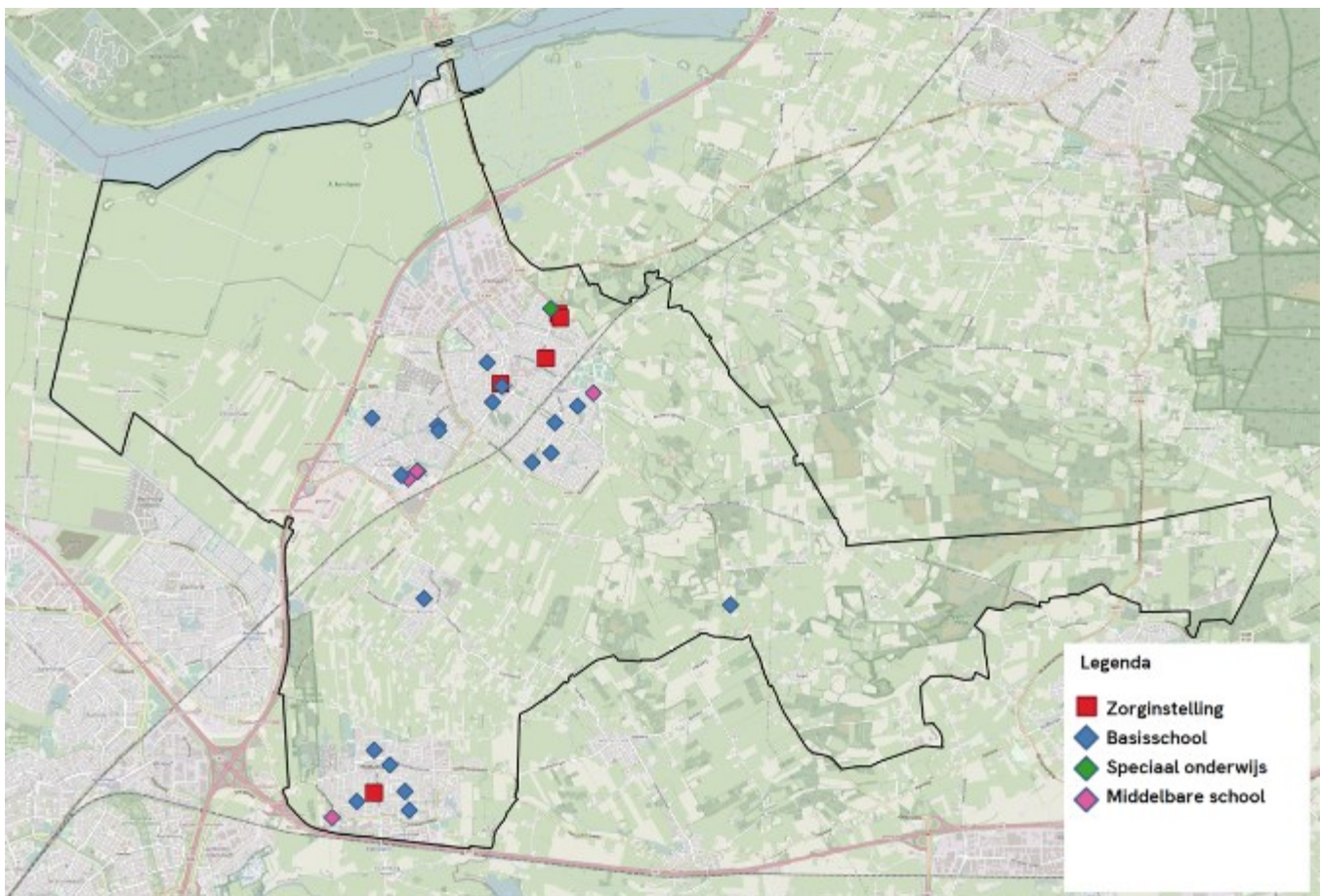
- Scholen
 - Nijkerk: Koningin Emmaschool, Rehobothschool, Openbare basisschool Corlaer, Chr. Basisschool Holk, Het Bakken, Oranje Nassaschool, GBS De Open Kring, Maranathaschool, De Hoeksteen en Basisschool de Appelgaard
 - Nijkerkerveen: Basisschool de Horizon.
 - Hoevelaken: stichting Onderwijsgemeenschap De Hoeve, Schimmelpennick van der Oijeschool, Kindcentrum De Spreng, Willem Farelsschool, 't Blokhuis.
- Kindcentrum: De Spreng (Hoevelaken), Oranje Nassausingel (Nijkerk), De Koningslinde, Prins Willem Alexander.
- Voortgezet onderwijs.
 - Aeres VMBO en MBO Nijkerk;
 - Accent Nijkerk;
 - Corlaer College VMBO;
 - Corlaer College Nijkerk;
 - Van Lodenstein College - Hoevelaken.

Ouderen

Omdat mensen in onze gemeente gemiddeld ouder worden, wordt het steeds belangrijker dat onze gemeente toegankelijk is. Ouderen blijven langer zelfstandig in de stad wonen. Onze aandacht voor voetgangers heeft ook betrekking op deze ouderen. Ze zijn vaak slecht ter been en lopen met een rollator of zitten in een rolstoel. Daarom is het belangrijk dat bij belangrijke locaties de kwaliteit van het voetgangersnetwerk goed en veilig is. Denk daarbij aan de zorglocaties en instellingen zoals:

- Gezondheidscentrum Corlaer (Nijkerk);
- Gezondheidscentrum de Nije Veste (Nijkerk).

Tot de belangrijke locaties behoren in dit verband ook wooncomplexen, zoals woonzorgcentrum De Pol, Huize Sint Jozef in Nijkerk en Stoutenborgh in Hoevelaken.

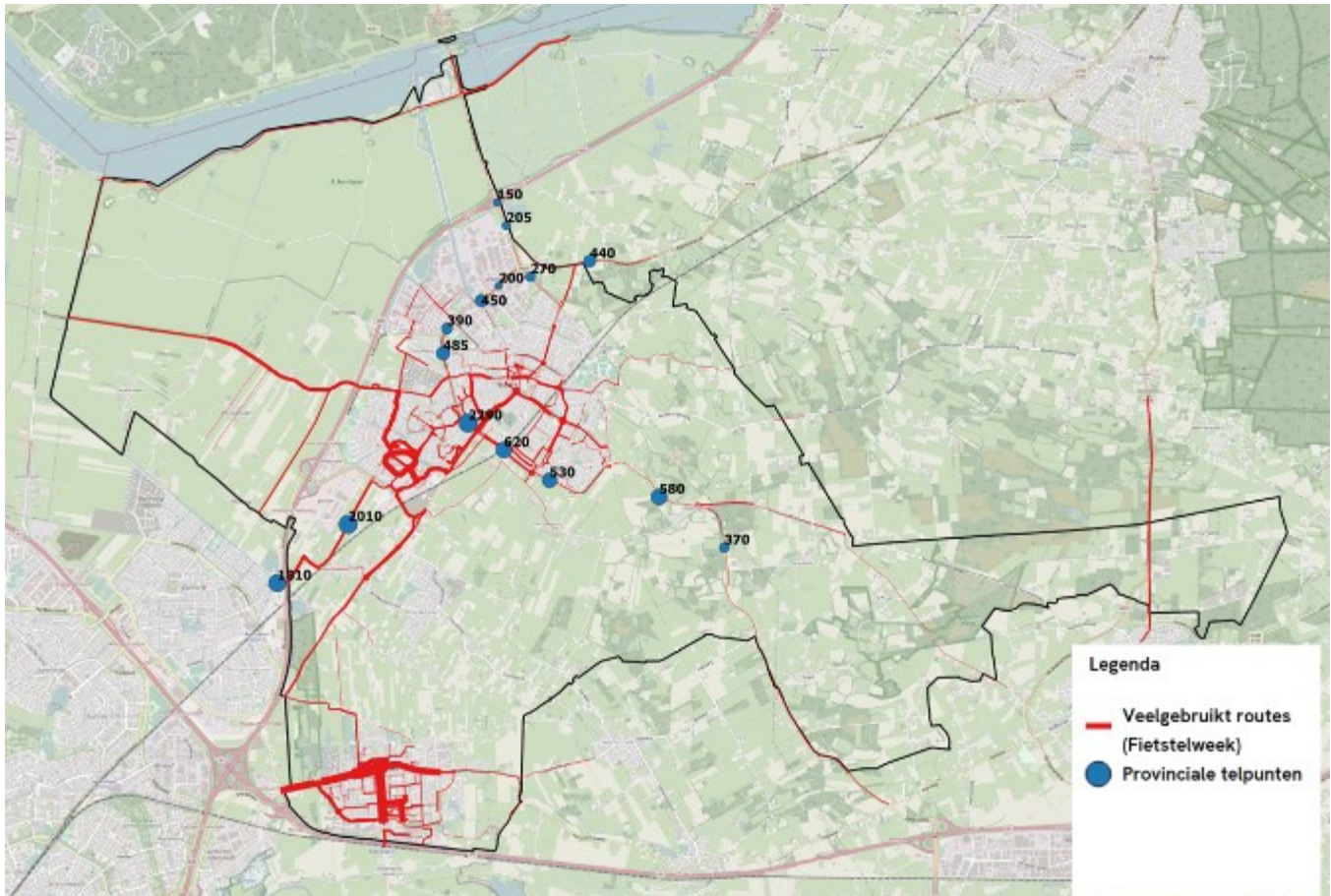


Locaties zorginstellingen en onderwijslocaties

2.1.2 Fietsverkeer

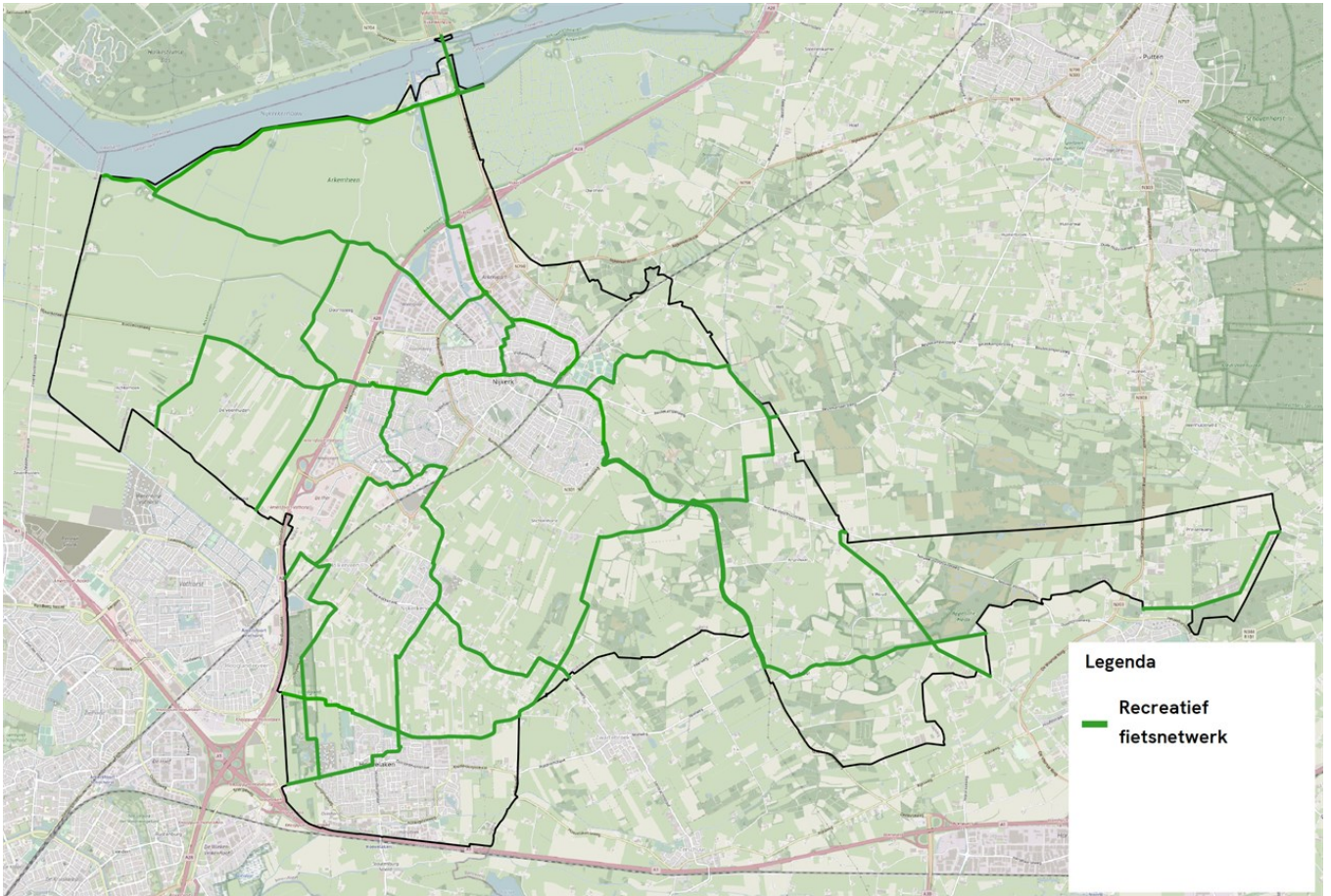
Op dit moment hebben we voor onze gemeente nog geen vastgesteld fietsnetwerk. Onderstaande figuren geven aan welke fietsroutes veel worden gebruikt. Ze laten een hiërarchie in het huidige fietsnetwerk zien. Daarnaast toont de illustratie de fietstellingen die de provincie Gelderland in 2019 uitvoerde. Opvallend is het intensieve fietsverkeer op de N301 nabij de Amersfoortseweg.

Belangrijk bij het duiden van deze cijfers is wel dat ze gemeten zijn toen gewerkt werd aan de spoortunnel bij de Amersfoortseweg. Hierdoor weken de verkeersstromen van fietsers af van wat we gewend zijn.



Fietstellingen Provincie Gelderland en Fietstelweekroutes (spoortunnel Amersfoortseweg in aanbouw)

Belangrijk kenmerk van het recreatieve fietsnetwerk in onze gemeente is het fietsknooppuntennetwerk (zie illustratie hieronder).



Recreatief fietsnetwerk

2.1.3 Openbaar vervoer

Busvervoer

De volgende buslijnen ontsluiten de gemeente Nijkerk: 142, 101, 102 en 687.

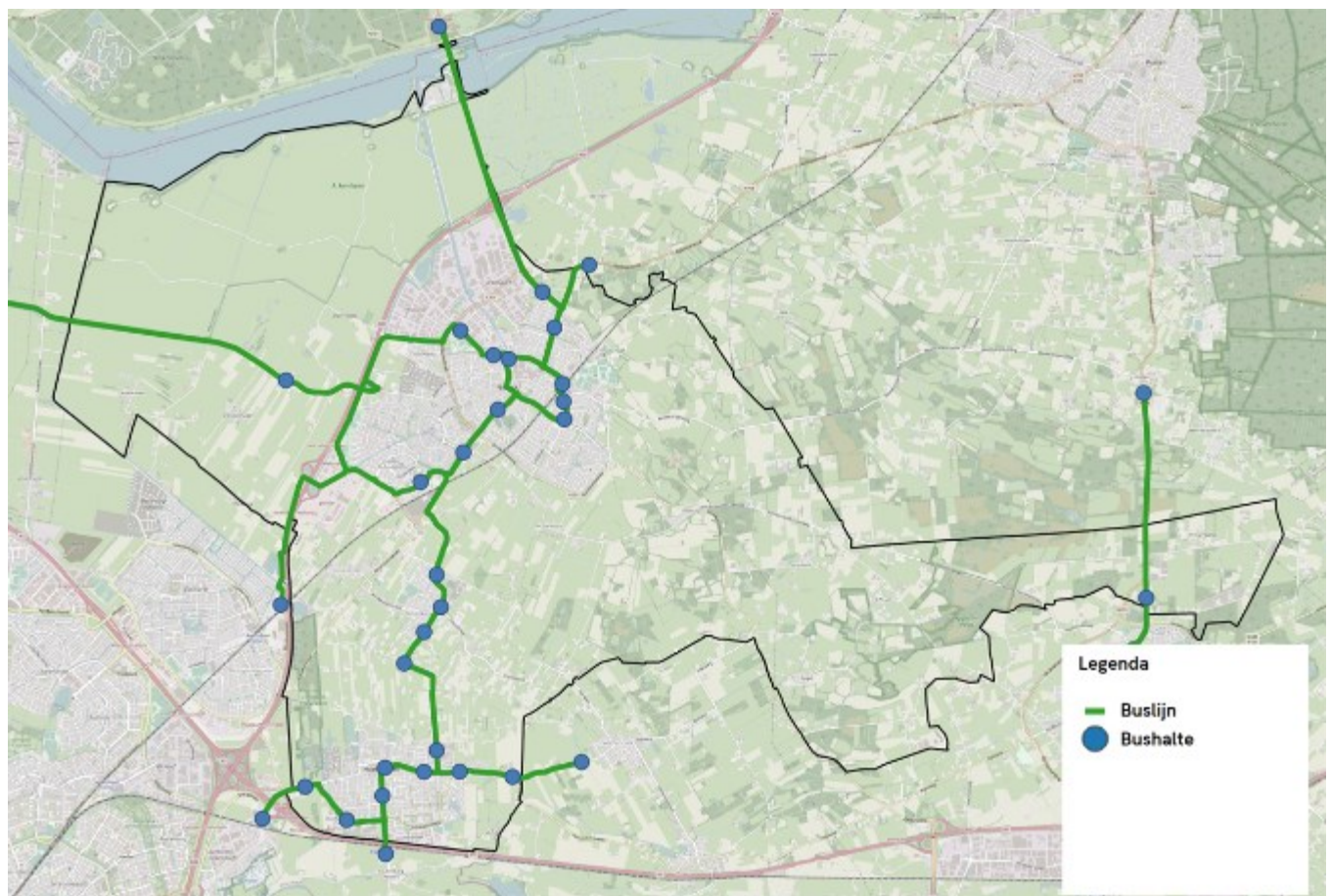
- Lijn 142 rijdt van Harderwijk (station) naar Nijkerk (station).
- Lijn 101 rijdt van Harderwijk (station) via Nijkerk naar Amersfoort (station Vathorst).
- Lijn 102 rijdt van Apeldoorn (station) naar Amersfoort (centraal station).
- Lijn 687 is een schoolbus die rijdt van Barneveld naar Nijkerk. De bus rijdt in de ochtendspits één keer naar Nijkerk en twee keer naar Barneveld. In de middag rijdt de bus drie keer naar Nijkerk en twee keer naar Barneveld.

Daarnaast rijden er ook twee buurtbussen: 503 en 509

- Lijn 503 rijdt van Eemdijk naar Nijkerk (station). Lijn 603 volgt dezelfde route, maar rijdt vanaf station Nijkerk door naar Nijkerk Corlaer College.
- Lijn 509 is een buurtbus. Deze vertrekt van station Nijkerk en Barneveld. De buurtbus rijdt via een vaste route langs:
 - het centrum van Nijkerk, Hoevelaken, Leusden, Achterveld;
 - bejaardencentra St. Jozef en Arnhem; en
 - station Nijkerk en Valleilijn.

Trein

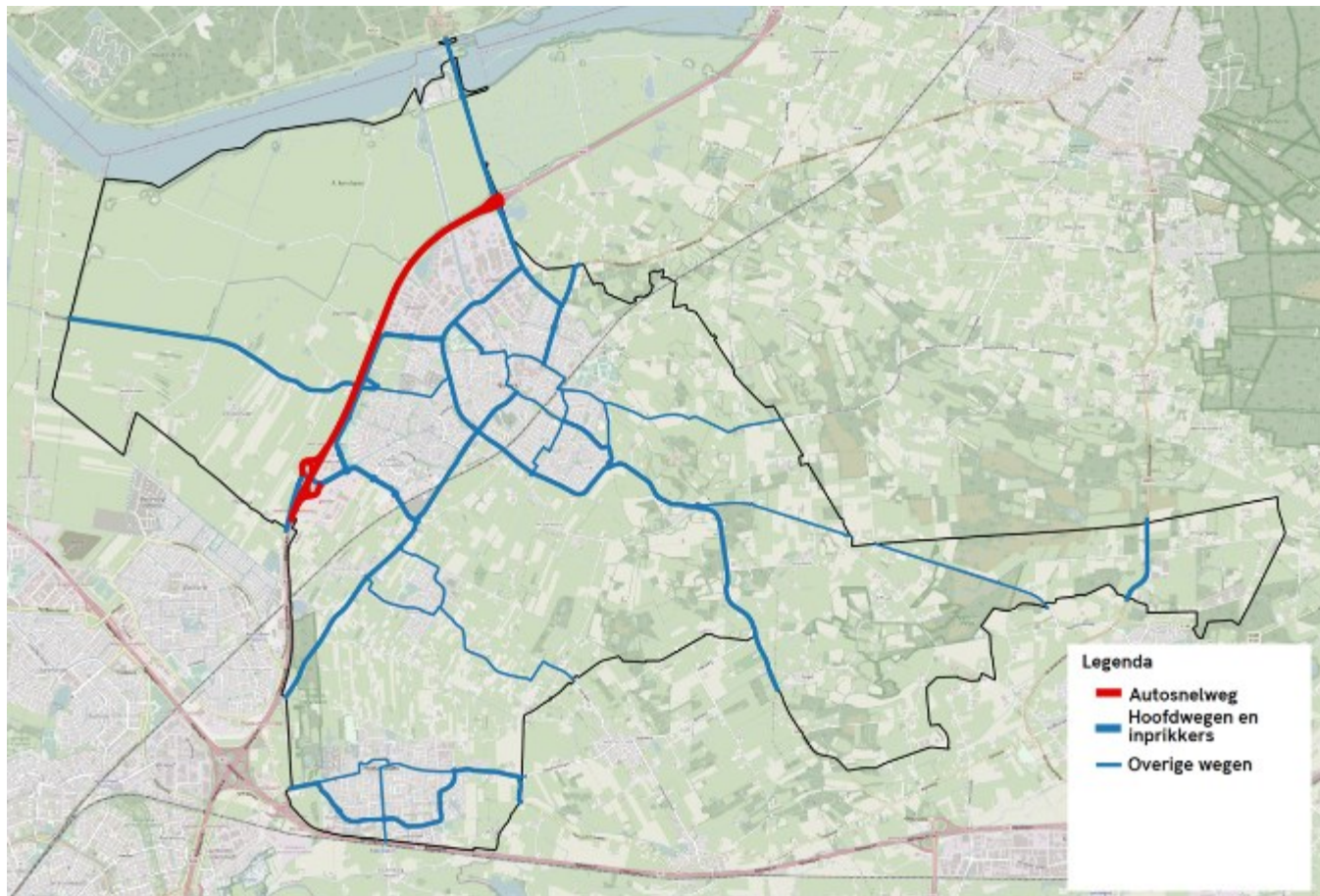
Nijkerk heeft een treinstation op de spoorverbinding Amersfoort-Zwolle. De trein op deze verbinding rijdt vier keer per uur in de spits. Hoevelaken heeft een treinstation op de spoorverbinding Amersfoort-Ede-Wageningen (Valleilijn). De trein op deze verbinding rijdt de hele dag vier keer per uur en 's avonds twee keer per uur.



Openbaarvervoer netwerk

2.1.4 Gemotoriseerd verkeer

Binnen de gemeente Nijkerk onderscheiden we twee soorten wegen: gebiedsontsluitingswegen en erftoegangswegen. Daarnaast doorkruist de snelweg A28 onze gemeente. Onderstaande illustratie toont het huidige autonetwerk. De rode lijnen zijn stroomwegen, oftewel de snelwegen A28 en A1. De blauwe lijnen zijn de gebiedsontsluitingswegen.



Wegennetkaart gemeente Nijkerk

Vrachtverkeer

In en rondom de gemeente Nijkerk zijn veel agrarische bedrijven en loonbedrijven gevestigd. Daarom rijdt er relatief veel vracht- en landbouwverkeer in onze gemeente. Agrariërs en loonwerkbedrijven kunnen gebruikmaken van vrijwel alle wegen in het gebied.

Behalve het landbouw- en goederenvervoer moeten we ook rekening houden met de routes voor het verplaatsen van gevaarlijke stoffen. Het vervoer van gevaarlijke stoffen over de weg kan veiligheidsproblemen opleveren voor de omgeving. Daarom zijn wegbeheerders wettelijk verplicht aan te geven welke wegen zonder vergunning gebruikt mogen worden voor het vervoer van deze stoffen. Voor Nijkerk geldt voor dit vervoer het basisnet. Dit is het landelijk aangewezen netwerk voor gevaarlijke stoffen. Alle rijks- en provinciale wegen zijn aangewezen als routes: dit betreft de A28, A1, N301, N303 en N798.

2.2 Verkeersveiligheid: hoeveel (slachtoffer)ongevallen zijn geregistreerd?

Bij verkeersveiligheidsbeleid is een verschuiving zichtbaar. Reactief beleid op basis van ongevals cijfers verschuift naar proactief verkeersveiligheidsbeleid dat stuurt op risico's die zich kunnen voordoen. Proactieve verkeersveiligheid helpt wegbeheerders om vroegtijdig te zien waar in het verkeerssysteem de risico's zitten. Als je dit in kaart hebt, kun je gericht en effectief maatregelen nemen om de risico's te verkleinen of weg te nemen. Daardoor vallen uiteindelijk minder slachtoffers. Met andere woorden: beleid dat uitgaat van 'voorkomen is beter dan genezen'.

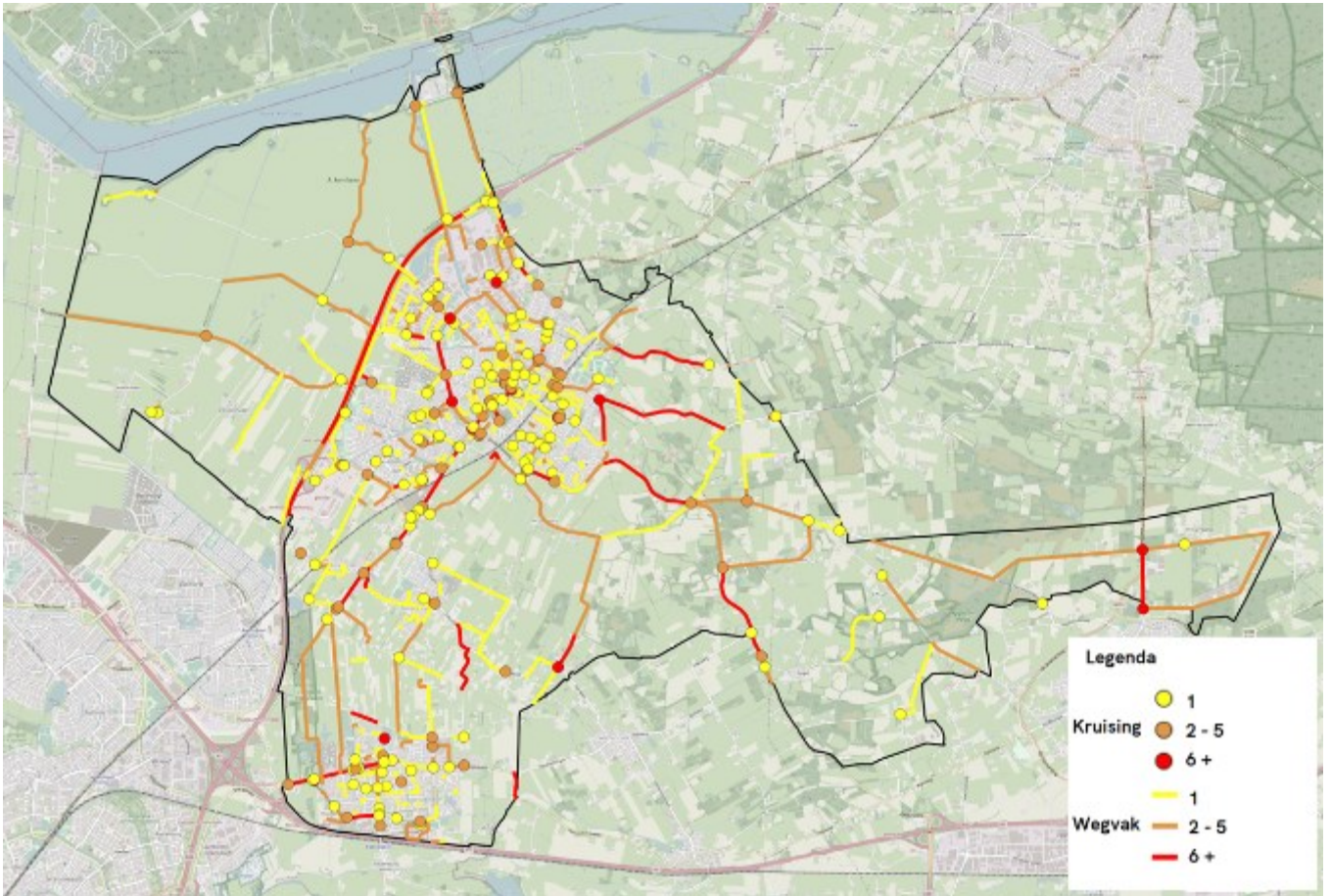
Ongevalcijfers

In de periode 2014 tot 2019 hebben in de gehele gemeente Nijkerk 1527 ongevallen plaatsgevonden. Dit cijfer is gebaseerd op de database van VIA. In deze zes jaar waren er:

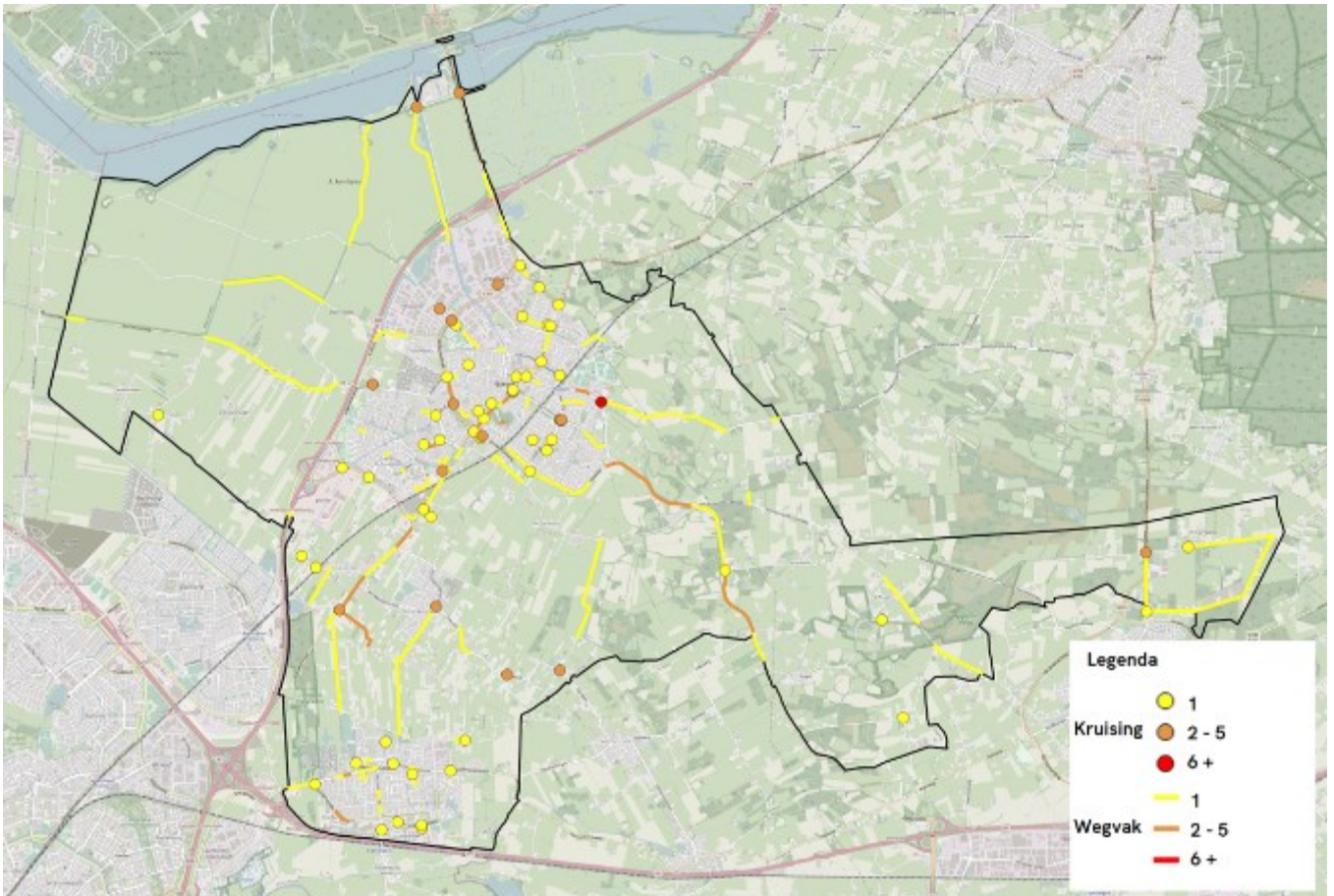
- 5 dodelijke ongevallen (0,33%; 0,833/jaar);
- 184 letselongevallen (12,0%; 30,667/jaar);
- 1338 ongevallen met 'uitsluitend materiële schade' (UMS)(87,6%; 223/jaar);
- 201 slachtoffers (33,5/jaar), waarvan 5 dodelijk gewond (0,833/jaar).

Hierbij moeten we wel bedenken dat niet elk ongeval op een correcte manier wordt gedocumenteerd. Veel ongevallen worden nooit gemeld. Er is sprake van onderregistratie. Vooral ongevallen onder de kwetsbare verkeersdeelnemers, zoals voetgangers en fietsers, worden vaak niet geregistreerd. Dit is al jaren een bekend probleem.

Onderstaande illustratie laat zien waar alle ongevallen hebben plaatsgevonden. De grootte van de cirkels geeft het aantal ongevallen weer. De afbeelding eronder toont dezelfde informatie, maar dan alleen de ongevallen waarbij sprake was van slachtoffers. Dus zonder de ongevallen met alleen materiële schade (UMS-ongevallen). Deze kaarten laten duidelijk zien dat het merendeel van de ongevallen plaatsvindt in de kernen en op doorgaande routes. De UMS-ongevallen vinden vooral plaats in kernen. Ongevallen met slachtoffers zien we vooral langs doorgaande routes en kruispunten, binnen en buiten de bebouwde kom.



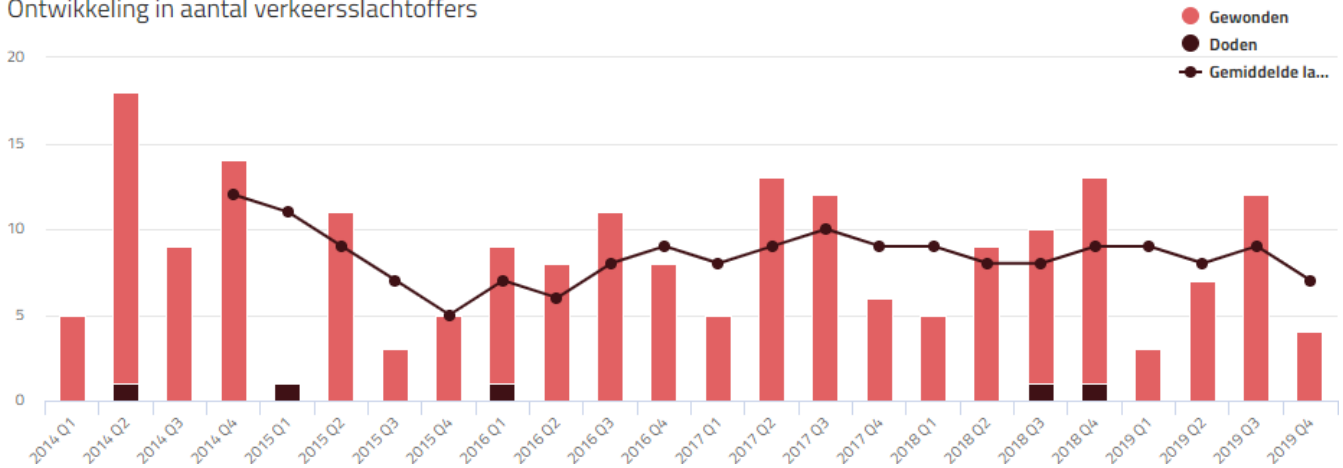
Locaties van ongevallen 2010 - 2019



Locaties van ongevallen 2010 - 2019 (uitgezonderd UMS)

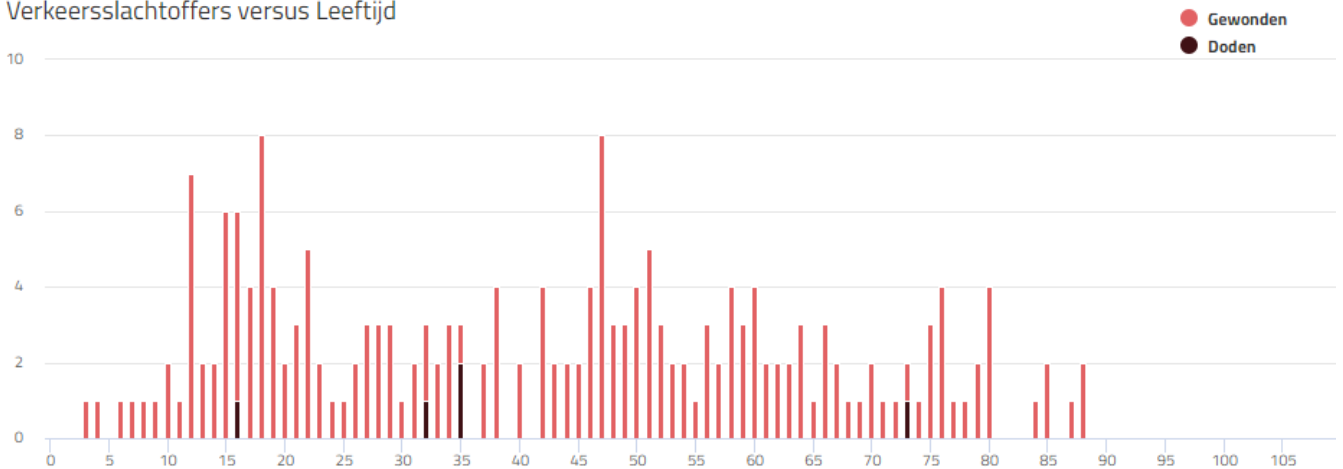
Onderstaande grafiek toont het aantal verkeersslachtoffers per kwartaal. Een duidelijke trend per seizoen valt hier niet direct uit op te maken. Wel valt op dat gemiddeld het aantal slachtoffers al jaren redelijk gelijk gebleven is. De grafiek toont de slachtoffers, uitgesplitst naar leeftijd. Deze grafiek suggereert dat met name de jongeren en 40-plussers vaker in de statistieken voorkomen. De absolute aantallen zijn echter te laag om daar al te harde uitspraken over te kunnen doen. De laatste grafiek laat zien dat de gemeente Nijkerk er goed aan zou doen zich te richten op de verkeersveiligheid van de kwetsbare verkeersgroepen. Deze kwetsbare groepen hebben een groot aandeel in de slachtofferaantallen. Opvallend is het relatief hoge aantal slachtoffers op de motor en in de auto. Daarbij moet wel vermeld worden dat bij deze grafiek ook de cijfers van het provinciale en rijkswegennet zijn opgenomen.

Ontwikkeling in aantal verkeersslachtoffers



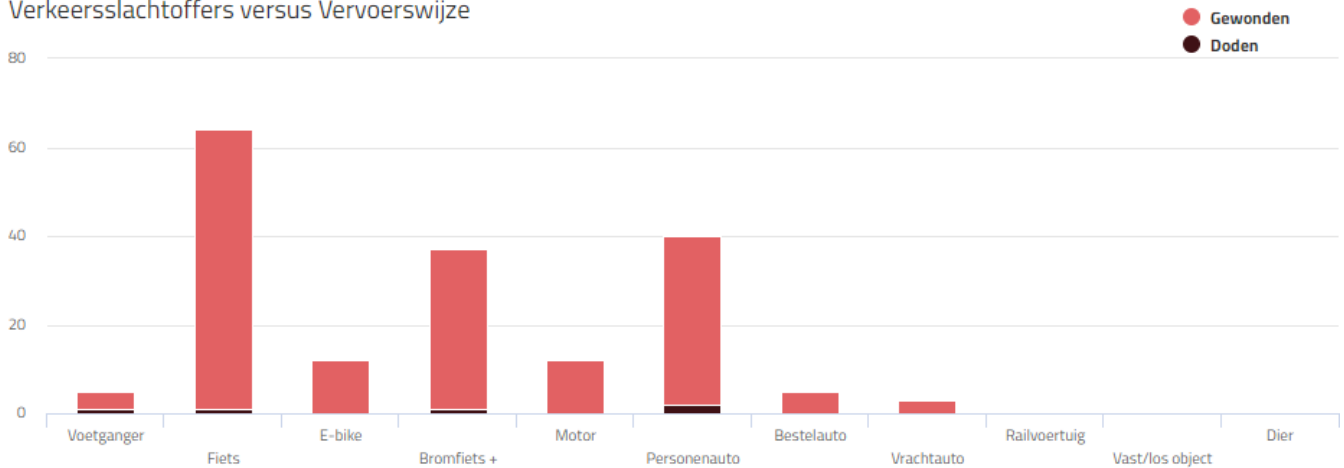
Verkeersslachtoffers in gemeente Nijkerk, 2014-2019 (VIA, 2021).

Verkeersslachtoffers versus Leeftijd



Verkeersslachtoffers naar leeftijd, 2014-2019 (VIA, 2021).

Verkeersslachtoffers versus Vervoerswijze



Verkeersslachtoffers naar modaliteit, 2014-2019 (VIA, 2021).

Uit de ongevals aantallen van de wegbeheerder blijkt dat 72% van de geregistreerde slachtoffers op gemeentelijke wegen vallen. Van de 143 slachtoffers vallen er 53 op wegen waar een snelheidslimiet geldt van 50 km per uur. 34 slachtoffers zijn geregistreerd op wegen waar 30 km per uur mag worden gereden. Kijken we naar de maximumsnelheid (tabel 5) dan is redelijk duidelijk dat in Nijkerk de meeste ongevallen plaatsvinden op wegen waar 50 km per uur gereden mag worden. Ook zijn er vrij veel ongevallen op wegen waarvan niet bekend is welk snelheidsregime hier van toepassing was. Het is waardevol om de diverse kenmerken van deze ongevallen nog beter in kaart te brengen, zodat we hier proactief op kunnen sturen.

Tabel 5: Ongevallen naar snelheidsregime en modaliteit, 2014-2019 (VIA, 2020).

Snelheidsregime	Voetganger	Fiets	E-bike	Bromfiets	Snorfiets	Motor	Pers.-auto	Overig	Totaal %
15	0	0	0	0	1	0	0	0	0%
30	2	14	5	9	2	1	1	2	18%
50	2	31	4	4	4	5	7	8	33%
60	0	9	2	4	1	0	13	7	19%
70	0	0	0	0	0	0	0	0	0%
80	1	1	0	4	1	4	8	2	11%
90	0	0	0	0	0	0	0	0	0%
100	0	0	0	0	0	0	0	0	0%
120	0	0	0	0	0	2	10	0	7%
130	0	0	0	0	0	0	1	0	0%
Niet ingevuld	0	9	1	5	1	0	0	4	10%
Totaal #	5	64	12	26	10	12	40	23	100%
Totaal %	2%	32%	6%	13%	5%	6%	20%	11%	

(Bovenstaande tabel geeft vanwege de leesbaarheid niet alle modaliteiten weer)

Tabel 6 laat zien dat iets meer dan de helft van de slachtoffers vallen op wegen binnen de bebouwde kom. Dit betreft vooral kwetsbare verkeersdeelnemers. De nadruk ligt iets meer op ongevallen op wegen en wat minder op kruispunten. De ongevallen buiten de bebouwde kom vinden vooral plaats op wegen.

Tabel 6: Slachtoffers naar ongevalslocatie en modaliteit, 2014-2019 (VIA, 2020).

Komgrens	Binnen de kom		Buiten de kom		Niet ingevuld	
Modi	Wegvak	Kruispunt	Wegvak	Kruispunt	Wegvak	Kruispunt
Voetganger	4	0	0	1	0	0
Fiets	23	24	11	5	1	0
E-bike	3	7	0	2	0	0
Snorfiets	3	5	0	2	0	0
Bromfiets	10	3	6	6	1	0
Motor	3	2	7	0	0	0
Personenauto	7	4	21	8	0	0
Bestelauto	0	0	5	0	0	0
Vrachtauto	1	0	2	0	0	0
Landbouwvoertuig	0	0	0	0	0	0
Scotmobiel	1	0	0	0	0	0
Brommobiel	0	0	0	0	0	0
Overig	12	1	5	4	1	0
Totaal	67	46	57	28	3	0
	59%	41%	67%	33%	100%	0%
	113		85		3	
	56%		42%		1%	
	201					

3 Vigerend beleid

In het kader van beleid en ontwikkelingen in en rondom de gemeente Nijkerk zijn de beleidsplannen doorgenomen die nu van kracht zijn. Uit deze plannen hebben we de relevante stukken opgenomen. Hierbij richten we ons op het nationale beleid en zoomen we vervolgens in op regionale en lokale beleidskaders en ontwikkelingen.

3.1 Nationale en regionale beleidskaders

> Nationale omgevingsvisie (NOVI)

> Nieuwe Omgevingswet

> Gaaf Gelderland - Provinciale omgevingsvisie (POVI)

> Ontwikkelbeeld Amersfoort

> Provinciale omgevingsvisie Utrecht (POVI)

> Bereikbaarheidsagenda FoodValley

> Mobiliteitsvisies buurgemeenten

3.1.1 Nationale Omgevingsvisie (2020)

In september 2020 is de [Nationale Omgevingsvisie \(NOVI\)](#) vastgesteld. Het Ministerie van Infrastructuur en Milieu stelde op 13 maart 2012 de Structuurvisie Infrastructuur en Ruimte (SVIR) op. Deze SVIR is nu opgenomen in de NOVI.

De nationale omgevingsvisie geeft een beeld van hoe I en W wenst dat de leefomgeving in Nederland er over 30 jaar uitziet. De horizon van de NOVI ligt op 2050, de horizon van de SVIR lag op 2040. De NOVI bevat vier prioriteiten die ook voor Nijkerk belangrijk zijn:

1. ruimte voor klimaatadaptie en energietransitie;
2. duurzaam economisch groeipotentieel;
3. sterke en gezonde steden en regio's;
4. toekomstbestendige ontwikkeling van het landelijk gebied.

De druk op de fysieke leefomgeving in Nederland is groot. Belangen botsen. Het streven is combinaties te maken en win-winsituaties te creëren. Dit is niet altijd mogelijk. Soms zijn scherpe keuzes nodig en moeten we belangen afwegen. De NOVI gebruikt hiervoor drie afwegingsprincipes:

1. combinatie van functies gaan voor enkelvoudige functies;
2. kenmerken en identiteit van een gebied staan centraal;
3. afwentelen wordt voorkomen.



Rijksoverheid

Nationale Omgevingsvisie

Duurzaam perspectief voor onze leefomgeving



Nationale Omgevingsvisie (NOVI)

3.1.2 Nieuwe omgevingswet

De [omgevingswet](#) heeft gevolgen voor het huidige en toekomstige beleid van de gemeente. De gemeente kan de omgevingswet gebruiken om bijvoorbeeld burgers te betrekken bij verscheidene besluiten. Belangrijk is dan dat de burger vanaf het begin wordt meegenomen bij de besluitvorming.

De nieuwe omgevingswet is toe te passen op mogelijke toekomstige ontwikkelingen, bijvoorbeeld bij de herinrichting van wegen en de inbreiding van woningbouw. De maatregelen die te maken hebben met de omgevingswet, gelden voor alle geplande maatregelen na het ingaan van de omgevingswet in januari 2022. De invoering van de wet is recent uitgesteld. Maar ook vóór het ingaan van de wet kan de gemeente ervoor kiezen de burger meer te betrekken in projecten.

3.1.3 Gaaf Gelderland - Provinciale omgevingsvisie (POVI)

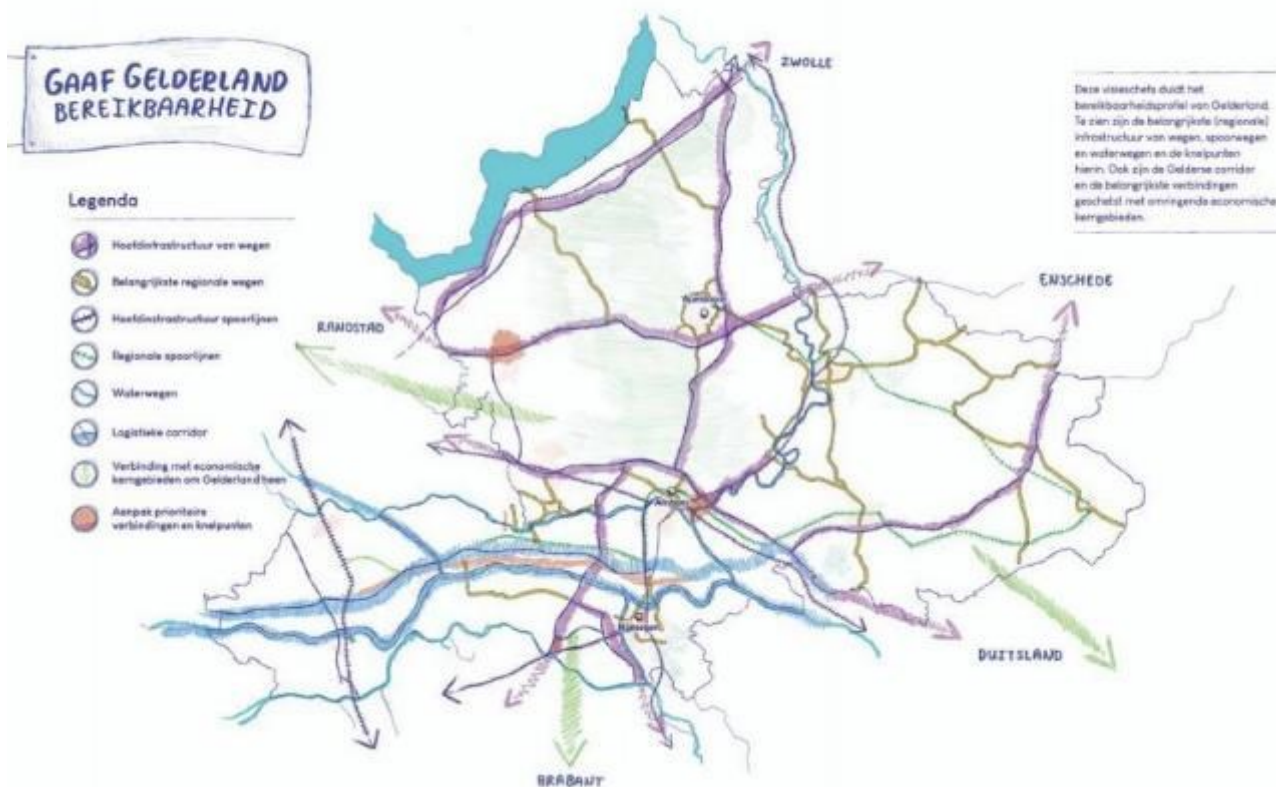
De provincie Gelderland heeft op 19 december 2018 [de omgevingsvisie Gaaf Gelderland](#) vastgesteld. De provincie zet in op een gezond, veilig, schoon en welvarend Gelderland. Op het gebied van bereikbaarheid zijn de volgende ambities benoemd:

- In 2050 hebben we de groei van de mobiliteit op een slimme manier opgevangen en verplaatsen mensen in Gelderland zich veilig, snel, betaalbaar en klimaatneutraal. Snel en veilig internet fungeert daarbij als alternatief voor fysieke verplaatsingen.
- In 2050 is het netwerk voor goederenvervoer in Gelderland toegankelijk, duurzaam en klimaatneutraal.
- In 2030 is al ons busvervoer zonder uitstoot en verplaatst 35 procent van het totaal zich met de fiets.

Om dit te bereiken is gekozen voor de volgende aanpak:

- We blijven ons veilige en toegankelijke Gelders netwerk verbeteren en pakken knelpunten, knooppunten en ontbrekende schakels aan. Onze aandacht richt zich daarbij als eerste vooral op de Gelderse steden. We zoeken slimme vormen van vervoer voor het landelijk gebied.
- We stimuleren duurzame en alternatieve vormen van vervoer.
- We investeren in nieuw duurzaam vervoer en onderzoek.

Visieschets voor het gesprek over Bereikbaarheid



Omgevingsvisie Gaaf Gelderland

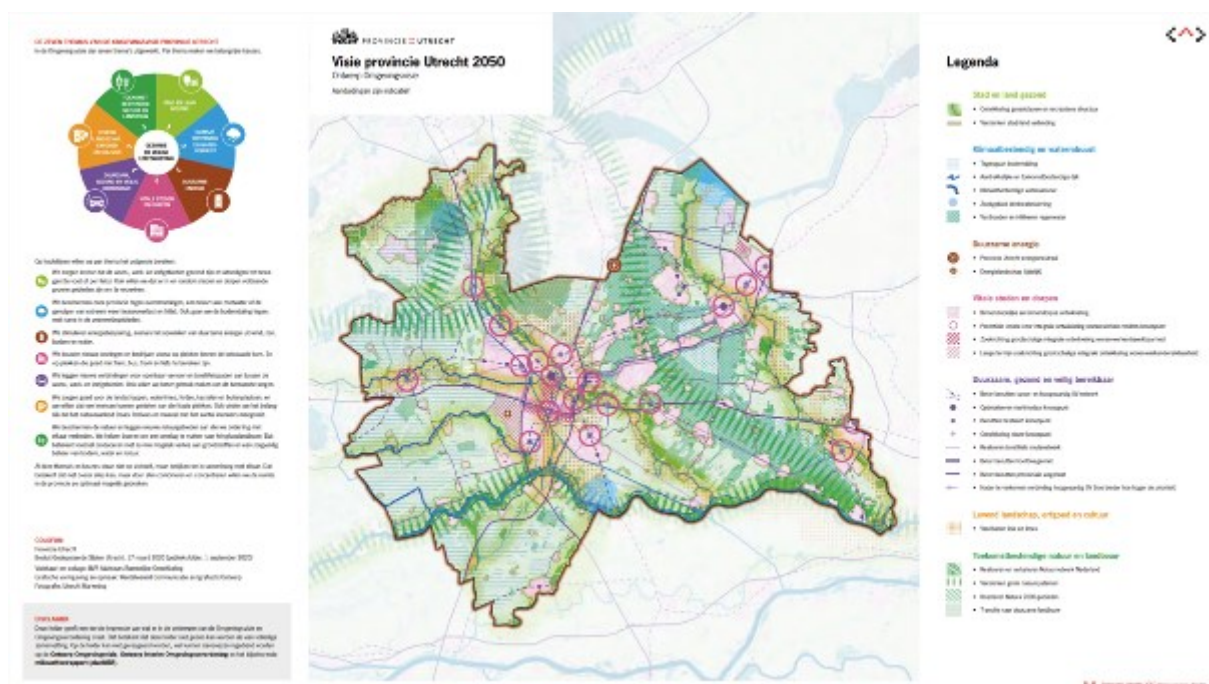
3.1.4 Provinciale omgevingsvisie Utrecht (POVI)

De provincie Utrecht werkt aan de [Omgevingsvisie en -verordening](#). In maart 2020 hebben Gedeputeerde Staten de [Ontwerp Omgevingsvisie](#), de Ontwerp Omgevingsverordening en het bijbehorende milieueffectrapport (planMER) vastgesteld.

De provincie Utrecht wil dat Utrecht het groene, gezonde en slimme middelpunt van Nederland blijft, ook in 2050. Dit betekent een flinke uitdaging: het aantal inwoners, woningen, banen en verplaatsingen groeit fors. Het grondgebied is te klein om al deze ruimtevragers los van elkaar een plek te bieden. Onze grootste opgave is hoe de verschillende functies ruimtelijk met elkaar te combineren. Het zal nodig zijn prioriteiten te stellen en keuzes te maken.

Wat betreft de duurzame, gezonde en veilige bereikbaarheid zijn de volgende ambities opgenomen:

- een goed bereikbare provincie;
- ontwikkeling bij knooppunten;
- optimalisatie van netwerken wegen, OV en fiets.

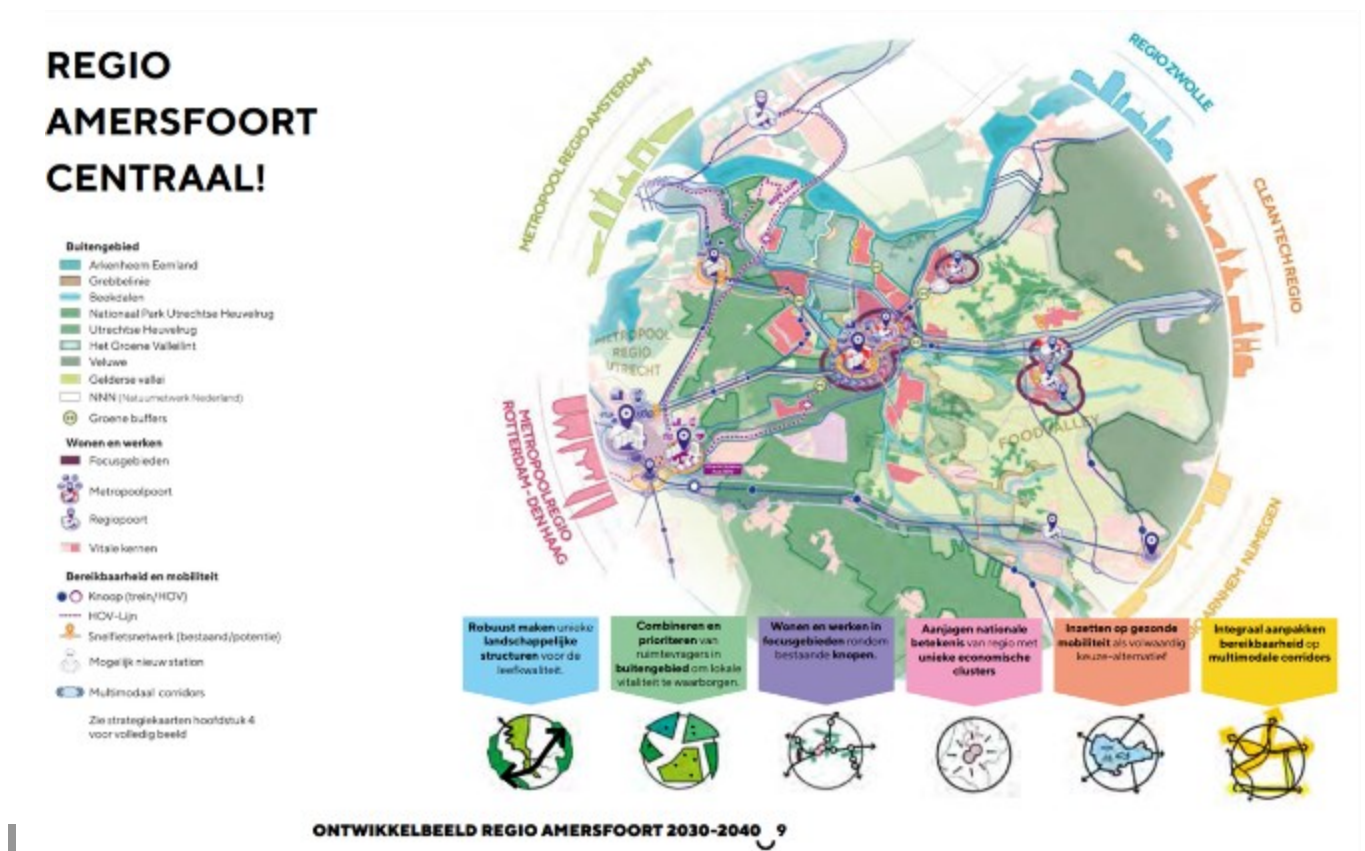


3.1.5 Ontwikkelbeeld Amersfoort

Negen gemeenten in de regio Amersfoort werkten samen met de provincie Utrecht aan het Ontwikkelbeeld 2030-2040. De colleges van burgemeester en wethouders en het College van Gedeputeerde Staten stelden in september 2021 het [Ontwikkelbeeld Regio Amersfoort](#) vast.

In deze regionale ‘verstedelijkingsstrategie’ geeft regio Amersfoort een antwoord op de vraag hoe de groei van wonen en werken op te vangen is én hoe tegelijkertijd de bereikbaarheid, leefbaarheid en groene kwaliteiten van de regio behouden en versterkt kunnen worden.

De regionale verstedelijkingsstrategie richt zich op het benutten van de nabijheid van wonen en werken op centraal gelegen OV-locaties: Metropoolpoort Amersfoort CS-Amersfoort Schothorst en regiopoorten Nijkerk en Barneveld. De inzet is: goed bereikbaar met fiets, (hoogwaardig) openbaar vervoer en bereikbaar voor de auto vanuit alle windrichtingen.



Ontwikkelbeeld Amersfoort

3.1.6 Bereikbaarheidsagenda Regio Foodvalley

In de '[Bereikbaarheidsagenda Regio Foodvalley 2018-2022: slim, duurzaam en gezond](#)' staan de ambities en opgaven voor de samenwerking op het gebied van mobiliteit. De Bereikbaarheidsagenda laat zien dat de oplossing vooral ligt in slimmer, duurzamer en gezonder vervoer. De regio speelt in op trends en regionale kansen voor slimme en duurzame mobiliteit.

- De externe bereikbaarheid is goed op orde vanuit alle richtingen.
- De toegangspoorten zijn optimaal ingericht met een multimodaal aanbod voor de verdere toegankelijkheid in de regio.
- De hotspots – centra, bedrijventerreinen, ziekenhuizen en kernen – zijn in 2030 optimaal bereikbaar met de fiets, collectiefervoer, spoor en auto.
- Binnen de regio is de fiets en OV verdragingsvrij, voor de auto zijn sommige vertragings acceptabel.
- Gemeenten geven het goede voorbeeld door binnen de eigen organisatie gezonde en duurzame mobiliteit te stimuleren (mobiliteitsmanagement).

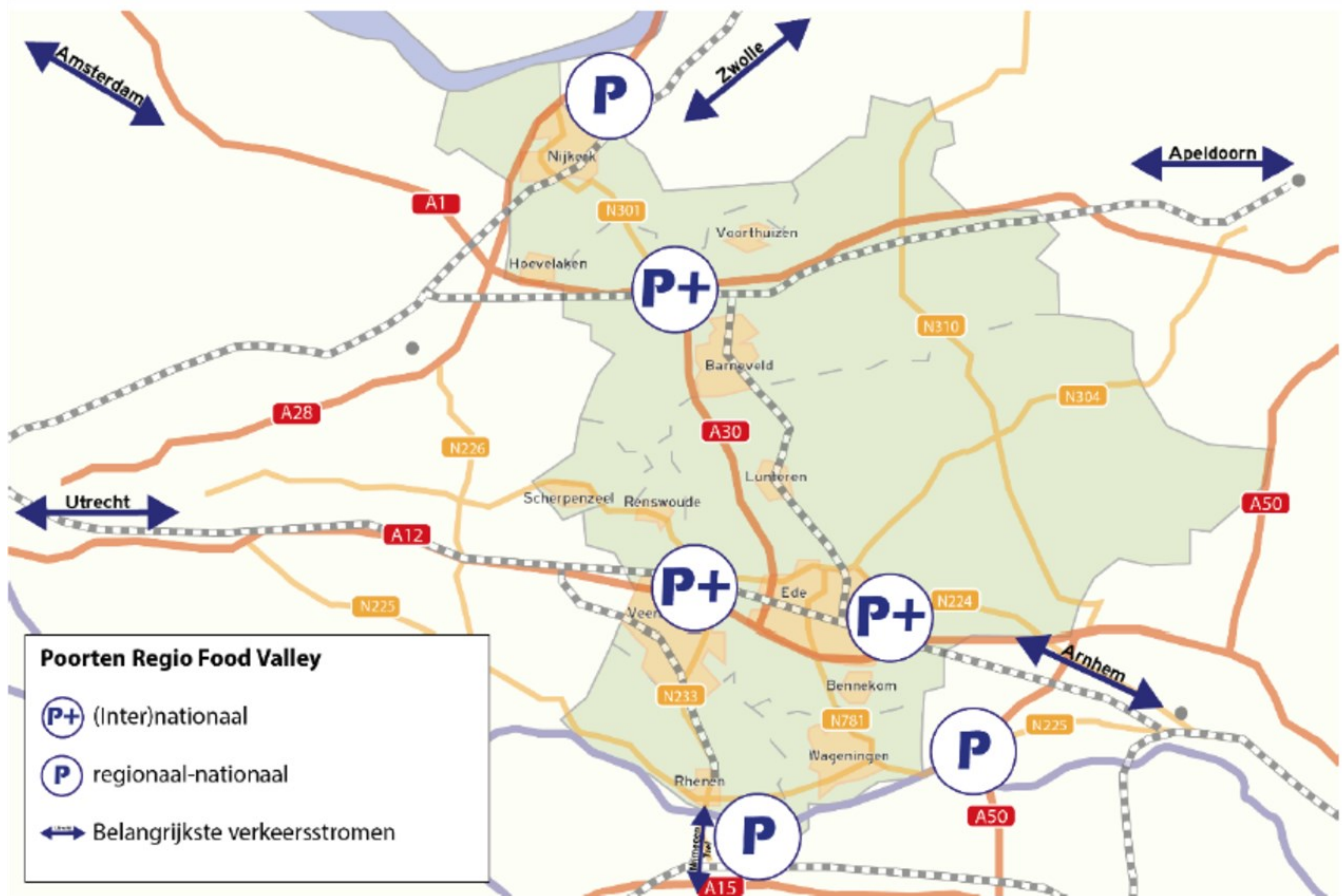
In het programma zijn lijnen uitgezet:

1. (inter)nationaal bereikbaar;
2. intern optimaal en comfortabel bereikbaar;
3. duurzaam en gezond bereikbaar;
4. smart, innovatief en veilig bereikbaar.

Regio Foodvalley is in 2030 (inter)nationaal bereikbaar en regionaal toegankelijk

Vanuit alle richtingen is de regio goed bereikbaar voor de verschillende vormen van vervoer. Binnen de regio zijn de toegangspoorten optimaal ingericht met een multimodaal aanbod voor de verdere toegankelijkheid in de regio. Voor de (inter)nationale bereikbaarheid beschikt Regio Foodvalley in 2030 over een herkenbaar netwerk van corridors, verbindingen en poorten.

Dit netwerk waarborgt een hoogwaardige instroom en uitstroom van en naar de regio Foodvalley vanuit Utrecht, Arnhem, Amersfoort, Apeldoorn/Deventer, het zuiden van Nederland. Ook internationaal is de bereikbaarheid gegarandeerd.



Toeganspoorten Foodvalley

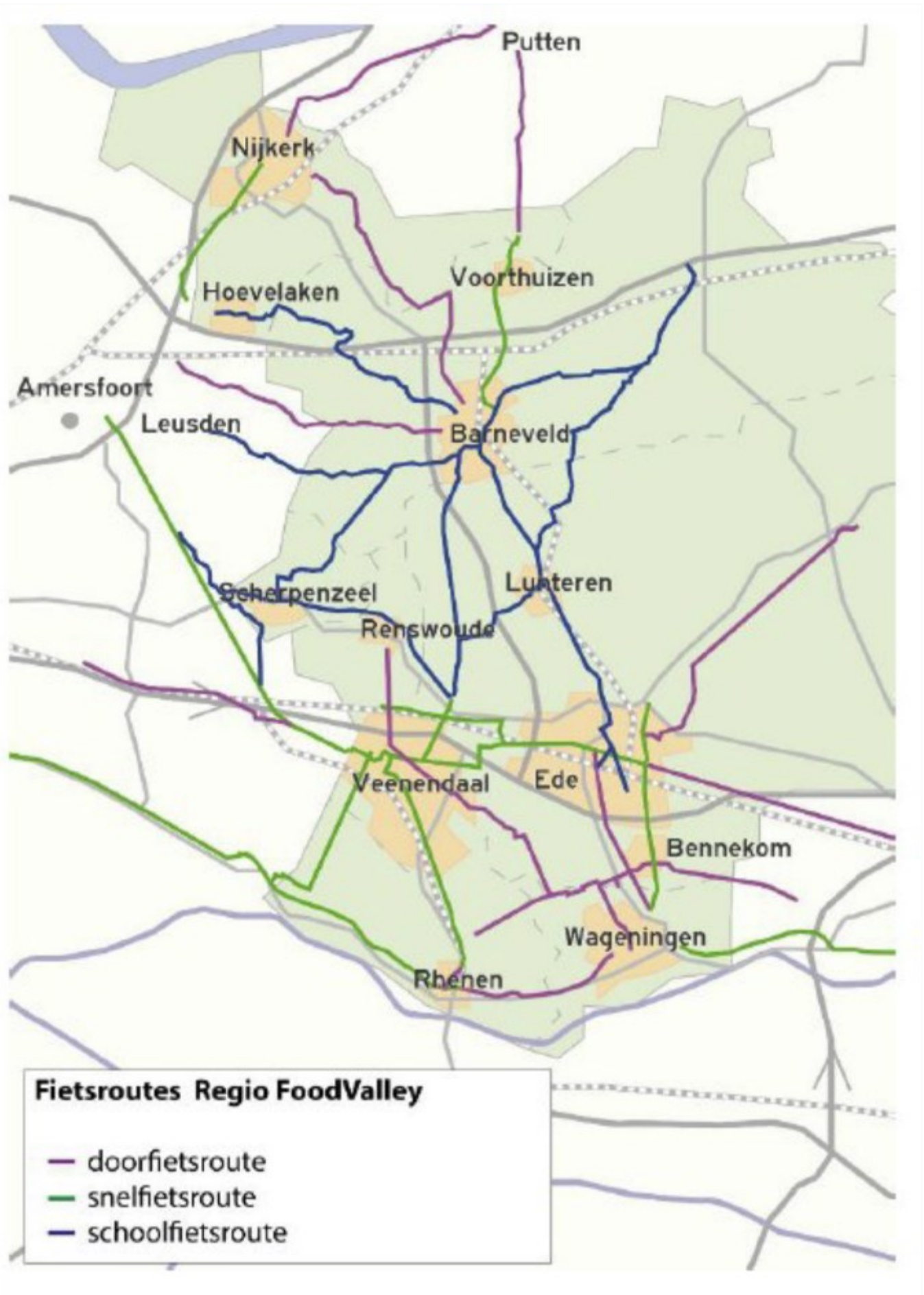
Economische hotspots zijn in 2030 optimaal bereikbaar en comfortabel ontsloten

Binnen de regio is reizen per OV en fiets vertragsingsvrij, met de auto zijn de vertragingen acceptabel. Er is een regiobreed netwerk van OV/MaaS, waarbij iedere inwoner in minstens een half uur vervoer binnen bereik heeft. Fiets, OV en auto zijn met elkaar verbonden via fysieke en digitale netwerken en mobipunten.

Ook een afgeslankt OV-netwerk behoudt kwaliteit of biedt vergelijkbare dienstverlening via nieuwe concepten, zoals flexnet MaaS en dergelijke. Daarnaast zorgen we voor een comfortabel interlokaal fietsnetwerk waarop een fietser zich per uur minimaal 15 km kan verplaatsen.



Hotspots Foodvalley



Binnen enkele jaren is in de regio een netwerk gereed van regionale mobipunten. Deze overstappunten zorgen ervoor dat gemakkelijker overgestapt kan worden tussen auto, OV en fiets/e-bike.

Regio Foodvalley in 2030 gezond en duurzaam bereikbaar:

- Gemeenten geven het goede voorbeeld door binnen de eigen organisatie gezonde en duurzame mobiliteit te stimuleren (mobiliteitsmanagement).
- Het aantal fietskilometers in de regio stijgt.
- Reductie CO2.

In 2030 is de regio slim, innovatief en veilig bereikbaar:

- Het aantal verkeersslachtoffers en sluijperverkeer is tot een minimum beperkt. We combineren hiervoor innovatieve techniek met een veilig basisnetwerk. Dit basisnetwerk is fysiek op orde.
- Goede basisinformatie over het gebruik van het bestaande netwerk.

3.1.7 Mobiliteitsvisies buurgemeenten

Ook de buurgemeenten van Nijkerk hebben mobiliteitsplannen opgesteld.

Amersfoort

De gemeente Amersfoort heeft een verkeer- en vervoerplan (2013). Dit plan bevat fietsmaatregelen, maar ook het realiseren van een P+R Nijkerk-Corlaer of Harderwijk. De hoofdstructuur van het openbaar vervoer naar Nijkerk is in dit plan de treinverbinding.

Naast het verkeer- en vervoerplan heeft de gemeente Amersfoort ook een fietsplan (2016). Hierin is rekening gehouden met de opkomst van de e-bike waardoor Amersfoort meer dan voorheen binnen fietsafstand valt. Tussen Nijkerk en Amersfoort ligt dan ook al een snelle fietsroute. De opgave nu is om deze route in te richten als snelfietsroute.

- [Amersfoort verkeer en vervoerplan \(2013\)](#)
- [Amersfoort Fietsplan \(2016\)](#)

Barneveld

De gemeente Barneveld heeft in 2017 het document 'Veilig op weg naar de toekomst' opgesteld. In dit document zijn driekernopgaves geformuleerd:

1. Externe bereikbaarheid
2. Interne bereikbaarheid
3. Wensen uit dorpen en wijken

In het programma van maatregelen staat dat de basismobiliteit verder wordt uitgewerkt. Hieronder valt het behouden van de flex-buurtbus 509 (Nijkerk-Leusden-Barneveld) en een nieuwe flex-buurtbus van Barneveld via Terschuur en Zwartebroek naar Hoevelaken en Nijkerk.

- [Gemeentelijk Verkeer en Vervoerplan Barneveld \(2017\)](#)

Bunschoten

De gemeente Bunschoten heeft in 2020 het mobiliteitsplan vastgesteld. Hierin is een visie opgesteld voor het hoofdnetwerk, woongebieden en werkgebieden, centrumgebied en buitengebied. In het uitvoeringsprogramma is een aantal maatregelen opgenomen. De belangrijkste maatregel die ook invloed heeft op Nijkerk, is de snelheid op de Nijkerkerweg.

- [Mobiliteitsplan Bunschoten \(2020\)](#)

Putten

De mobiliteitsvisie van Putten is in ontwikkeling. In de [toekomstvisie Putten \(2014\)](#) staat voor mobiliteit als doel geformuleerd: *het verfijnen van de bestaande structuren, het ontvlechten van verkeersstromen en het door maatwerk oplossen van (verkeers)knelpunten*. In de [Structuurvisie 2030](#) staat dat de bestaande wegenstructuur leidend is voor de afwikkeling van het toekomstige verkeer. Ingezet wordt op het verbeteren van de verkeersveiligheid op de bestaande wegen, en dan vooral op de doorgaande wegen in het dorp en in het landelijk gebied.

Zeewolde

De gemeente Zeewolde is bezig met het opstellen van een nieuw gemeentelijk verkeer- en vervoerplan voor de periode van 2021 tot 2030. Dit plan schetst de huidige situatie, de trends en ontwikkelingen die op de gemeente afkomen, de visie (verkeersveiligheid, leefbaarheid, duurzaamheid), de doelstellingen en de maatregelen die daarbij horen.

3.2 Lokale beleids- en afsprakenkaders

> Koersdocument omgevingsvisie Nijkerk 2040

> Woonvisie Nijkerk

> Coalitieakkoord

> Routekaart energieneutraal Nijkerk 2050

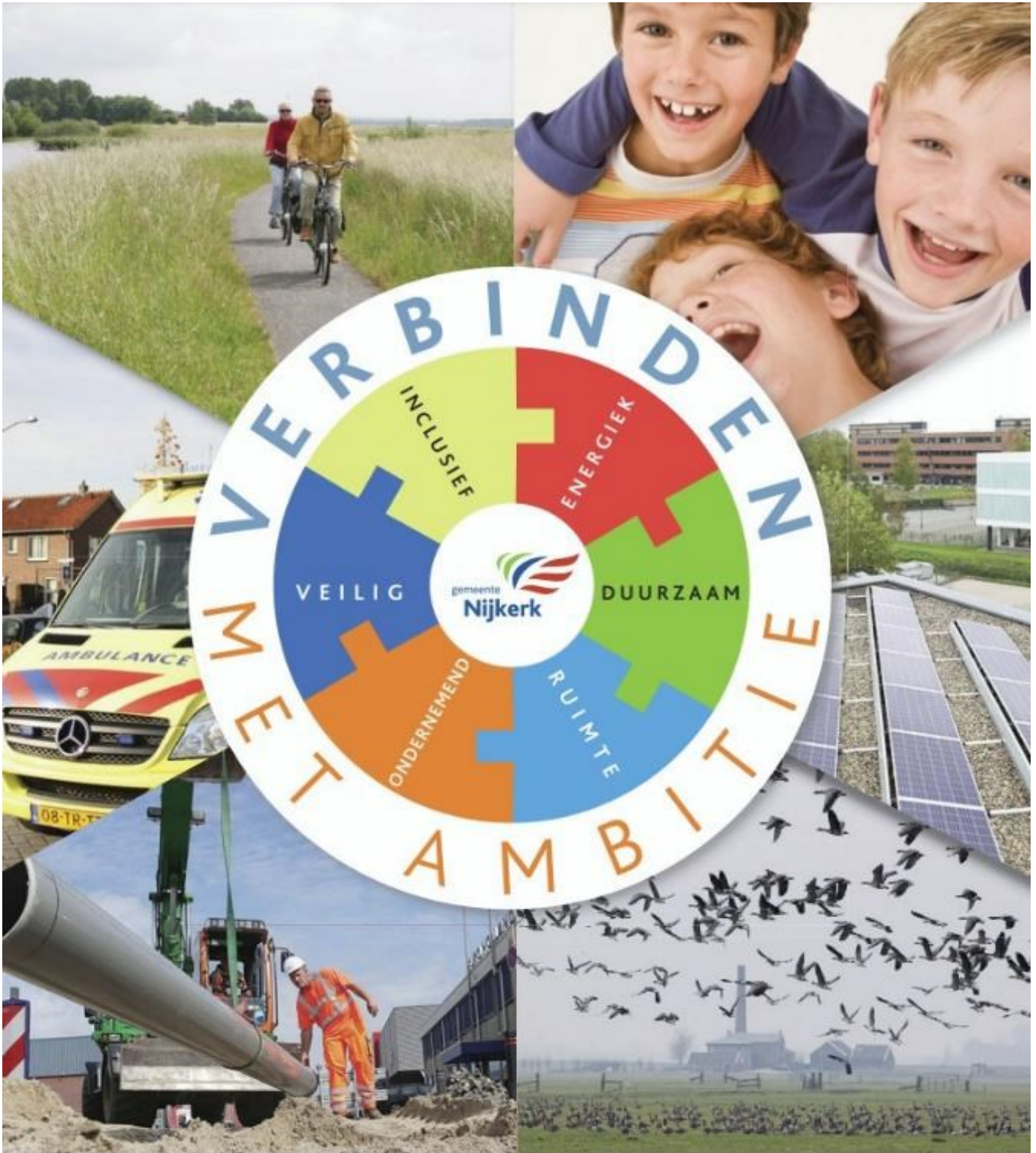
> Visie - Aantrekkelijk Nijkerk

> Parkeervisie Nijkerk

3.2.1 Coalitieakkoord – Verbinden met Ambitie 2018-2022

Het collegeprogramma 2018-2022 '[Verbinden met Ambitie](#)' is een uitwerking van het coalitieakkoord van ChristenUnie/SGP, PRO21 en de VVD. Deze coalitie formuleert voor deze periode de volgende kernwoorden: inclusief, energiek, duurzaam, ruimte, ondernemend, veilig. Deze termen toegepast op het verkeer wil het college het volgende bereiken:

- Gemeente Nijkerk moet goed bereikbaar en aantrekkelijk zijn om te wonen, te werken en te verblijven.
- Openbaar vervoer en fietsverkeer stimuleren.
- Rekening houden met sneller fietsverkeer (e-bike).
- We willen een fietsvriendelijke gemeente zijn. Sneller fietsverkeer heeft gevolgen voor de veiligheid.
- Extra aandacht voor duurzame vervoersmiddelen. Daarvoor zijn de komende jaren aanvullende investeringen nodig in de infrastructuur. We zetten ons in voor een hogere frequentie van treinverkeer in Nijkerk.



**Christen
Unie
SGP**

PR²¹

VVD Nijkerk
Hoevelaken

Coalitieakkoord 2018-2022

3.2.2 Koersdocument omgevingsvisie Nijkerk 2040

De gemeente Nijkerk is bezig met het opstellen van de [Omgevingsvisie](#) voor het gehele grondgebied van Nijkerk. Deze Omgevingsvisie bevat keuzes voor de periode tot 2030. Maar dat niet alleen, we kijken ook verder naar 2040. De visie moet aangeven:

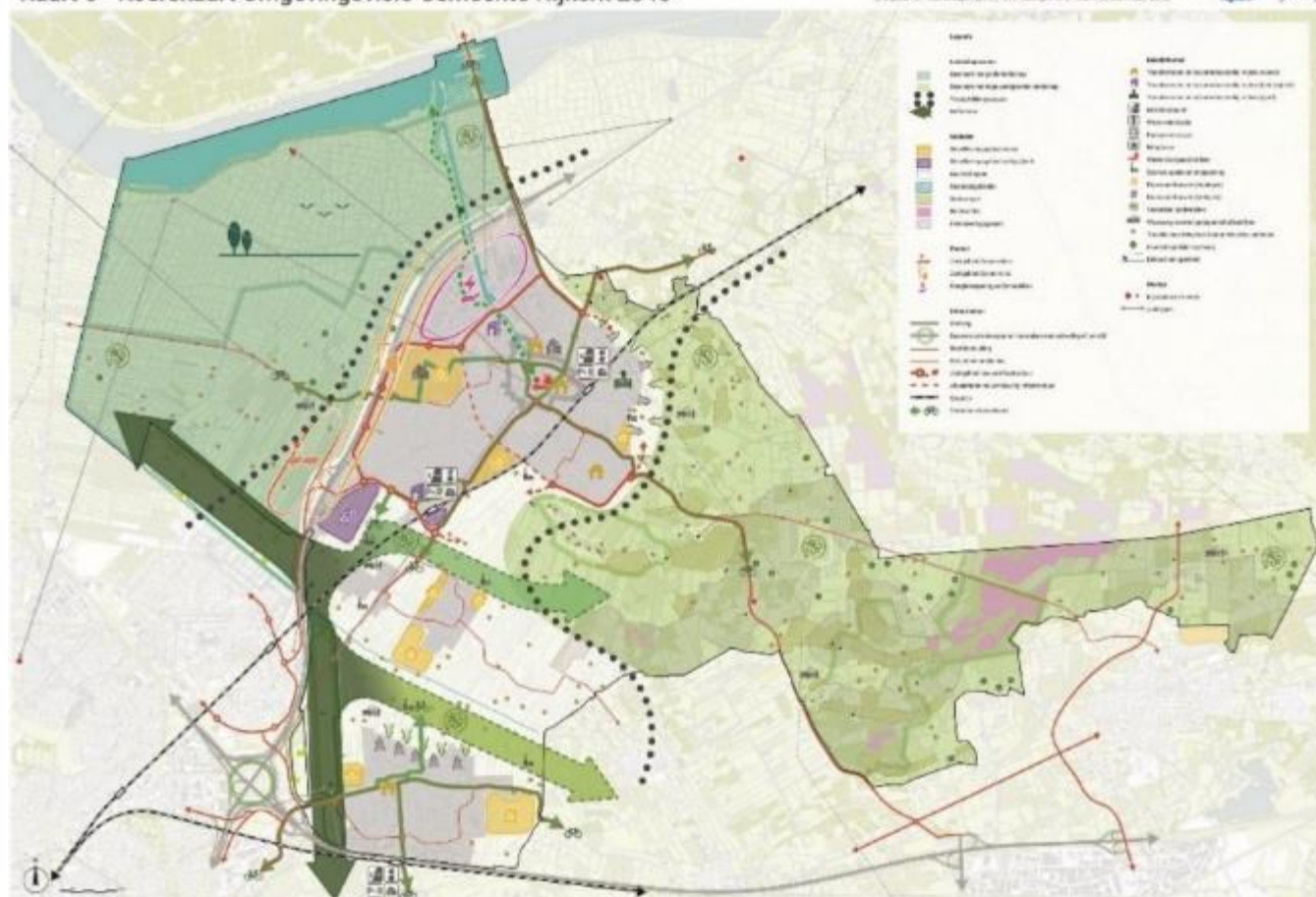
1. *Waar bestaande kwaliteiten liggen en waar ruimte ligt voor nieuwe ontwikkelingen (behoud bestaande kernwaarden en kernkwaliteiten, versterken identiteit).*
2. *Hoe het gemeentebestuur als partner bij wil en kán dragen aan plannen en wensen van inwoners en ondernemers, passend bij de visie.*

Met de Omgevingsvisie stellen we tegelijkertijd een Milieueffectrapport op.

In de koersnota voor de Omgevingsvisie hebben we de volgende aandachtspunten voor mobiliteit opgenomen:

- *De nieuwe Mobiliteitsvisie is een belangrijk beleidskader voor de vast te stellen Omgevingsvisie. Belangrijke aandachtspunten voor deze visie zijn: het terugdringen en voorkomen van onnodige mobiliteit (in het bijzonder het weren van doorgaand (auto)verkeer in de woonwijken) en het verder verbeteren van de verkeersveiligheid.*
- *In de heroverweging hoofdwegenstructuur nemen we de situatie vóór en ná de reconstructie van knooppuntHoewelaken én de aansluiting A30/A1 mee.*
- *Wij onderzoeken of we de OV-verbindingen kunnen uitbreiden en verbeteren tot hoogwaardige verbindingen. In onze plannen blijft de ruimte die we gereserveerd hebben voor een station ter hoogte van Corlaer gewoon staan.*
- *Wij willen toe naar duurzame mobiliteit met gebruik van schone brandstoffen en schone vervoersmiddelen. Wij stimuleren het gebruik van het openbaar vervoer, fietsen en lopen.*

Kaart 5 - Koerskaart Omgevingsvisie Gemeente Nijkerk 2040



Koerskaart Omgevingsvisie gemeente Nijkerk 2040

3.2.3 Visie - Aantrekkelijk Nijkerk

Werkgroepen hebben in 2016 de visie [Aantrekkelijk Nijkerk](#) opgesteld. In deze visie staan een aantal speerpunten:

- Nijkerk als sterk merk profileren.
- Creëren van een aantrekkelijke, authentieke binnenstad.
- Historische monumentale waarde van Nijkerk behouden en herstellen.
- Creëren van een aantrekkelijk Kerkplein.
- Ontwikkelen van het gebied rond de Havenkom.
- Terugdringen van verkeer op de binnen-stadsring.
- Parkeren bij eenvoudig bereikbare bronpunten.

Voor de Mobiliteitsvisie van Nijkerk betekent dit:

- Logische aanrijdroutes naar het centrum van Nijkerk.
- Sterker gebruik van toegangswegen die straalsgewijs naar het centrum lopen.
- Goede bewegwijzering en duidelijke indeling.
- Voldoende, toegankelijke, herkenbare en veilige parkeermogelijkheden.
- Een netwerk van logisch herkenbare fietsroutes.



AANTREKKELIJK *Nijkerk*



3.2.4 Woonvisie Nijkerk

Op 25 juni 2020 heeft de gemeenteraad van Nijkerk [de Woonvisie gemeente Nijkerk 2020+](#) vastgesteld. In deze woonvisie staat welk type woningen de komende jaren in Nijkerk nodig zijn. De gemeente vindt het belangrijk dat er woonkansen zijn voor alle inwoners. Daarom ligt de focus op het realiseren van betaalbare woningen. Daarnaast wil de gemeente woningen realiseren waar de inwoners behoefte aan hebben.



3.2.5 Routekaart energieneutraal Nijkerk 2050

Nijkerk werkt aan een [energieneutrale](#) toekomst. De energietransitie legt het nodige op het bord van de gemeente Nijkerk, bijvoorbeeld op het gebied van informatie en verplichtingen. Met een routekaart houdt de gemeente zelf de touwtjes in handen. De gemeente heeft de volgende opgave geformuleerd:

Het doel is om in 2050 energieneutraal te zijn. Dit betekent dat we zoveel mogelijk energie moeten besparen en dat al het energieverbruik in Nijkerk op dat moment binnen de eigen gemeentegrenzen duurzaam is opgewekt.

Een kwart van de energie gaat naar verkeer en verplaatsen. Bijna alle motorvoertuigen in Nijkerk rijden op benzine, diesel en andere fossiele brandstoffen. De opgave is om deze brandstoffen te vervangen door alternatieven. De transitie naar elektrisch rijden is inmiddels ingezet.

Routekaart Energieneutraal Nijkerk 2050

20 juni 2019

3.2.6 Parkeervisie Nijkerk

In het [Parkeerbeleidsplan 2019-2024](#) staat het parkeerbeleid beschreven dat nu geldt. Hierin is ook een visie voor het parkeren opgenomen. In deze parkeervisie gelden twee uitgangspunten:

- Maatwerk per gebied.
- Parkeren in de binnenstad van Nijkerk concentreren in grote parkeervoorzieningen.

Het doel van het parkeerbeleid is:

- Bestaande parkeercapaciteit optimaal benutten.
- Parkeren in het centrum van Nijkerk reguleren.
- Parkeren reguleren in de schil rond het centrum van Nijkerk.
- Het gebruik van elektrische voertuigen faciliteren.
- Fietsparkeren.
- Digitaliseren.
- Parkeernormen: flexibiliteit en duidelijkheid.

4 Trends en ontwikkelingen in relatie tot verkeer

Een goede mobiliteit nu en in de toekomst is belangrijk voor de gemeente Nijkerk. De mobiliteitsvisie kijkt naar de toekomstige situatie en geeft kaders. Tegelijkertijd weet niemand hoe de toekomst er precies uit gaat zien. Daarom is het belangrijk inzicht te krijgen in trends en ontwikkelingen die van invloed zijn op de mobiliteit. Zo kan een andere samenstelling van de bevolking invloed hebben op de mobiliteit en andere behoeftes creëren. Maar denk ook aan de invloed van de groeiende aandacht voor klimaat en energie en technologische ontwikkelingen die razendsnel gaan. De ontwikkelingen delen we in in drie trends: Groene, Blauwe en Grijs trend.

4.1 Groene trend

Energietransitie

Door de energietransitie gaan we meer gebruikmaken van alternatieven voor fossiele brandstof. Ook in de gemeente Nijkerk stijgt het aantal elektrische en aardgasvoertuigen. In het kielzog daarvan neemt het aantal elektrische laadpalen in de openbare ruimte toe. We verwachten dat deze trend zich doorzet, de komende jaren zal de elektrische auto steeds nadrukkelijker aanwezig zal zijn. Ook zijn mensen steeds meer bereid duurzamere keuzes te maken, bijvoorbeeld de keuze om niet te vliegen (vlieschaamte).

Deze trends kunnen ertoe leiden dat in onze gemeente de aanvragen voor oplaadpunten sterk zullen toenemen. Hoe gaan we organiseren dat deze voorzieningen straks in voldoende mate aanwezig zijn? Zetten we ze op een centrale plek of verspreiden we ze door de stad?



Deelmobiliteit

Het bezit van auto's neemt af, mensen kiezen steeds vaker voor de meest efficiënte verplaatsing, het bezit van een voertuig wordt steeds minder belangrijk gevonden. Mensen willen verplaatsen, natuurlijk, maar de manier waarop dit gebeurt vinden ze minder belangrijk. MaaS richt zich hier bijvoorbeeld op. Bij MaaS gaat om het plannen, boeken en betalen van vervoer via apps, bijvoorbeeld met de deelfiets, deelauto, deelscooter en trein. Zeker jongeren zijn hier momenteel in geïnteresseerd, denk bijvoorbeeld aan de SWAP-fietsen met het blauwe voorwiel. Mensen met kinderen kiezen vaker voor een eigen auto.

De vraag is of deze trend zich doorzet. En ook: hoe ontwikkelt deze trend zich in onze gemeente? Het aanbod van deelmobiliteit zal toenemen als de vraag toeneemt.



Duurzaamheid

Het gebruik van duurzame voertuigen neemt toe. Voorbeelden zijn elektrische voertuigen. Dit kunnen auto's, fietsen, en steps zijn, maar ook de scootmobiel. De fiets wordt ook steeds belangrijker, kijk bijvoorbeeld naar bedrijven die hun pakketjes laten bezorgen via fiets of bakfiets. Ook staan steeds meer grote gemeenten vervuilende voertuigen niet meer toe in het centrum. Gemeentes als Utrecht, Amsterdam, Rotterdam en Den Haag hebben milieuzones ingesteld. Daarnaast speelt ook de discussie rondom de stikstofwetgeving (PAS) een rol. Gemeentes moeten kiezen tussen milieu en duurzaamheid aan de ene kant en het toestaan van

ontwikkeling en groei aan de andere kant.

Ook in de gemeente Nijkerk zit de fiets in de lift, steeds meer mensen bezitten een e-bike. Het is de vraag of andere elektrische voertuigen, zoals de elektrische step, eenzelfde stormachtige ontwikkeling doormaken. Dit kan aanpassingen vragen van de infrastructuur.



4.2 Blauwe trend

Data en digitalisering

We verzamelen data en passen de kennis die hieruit voortvloeit praktisch toe. Dit heeft invloed op hoe we ons gedragen als we ons verplaatsen. De samenleving laat meer eigenaarschap zien en vraagt ruimte voor nieuwe initiatieven. Er komen bijvoorbeeld nieuwe mobiliteitsdiensten op de markt. Taxidienst Uber is hier een voorbeeld van. Door voertuigen te voorzien van betere technologie en door data te analyseren, kunnen we beter en slimmer reizen. De gemeente Nijkerk hoeft op basis hiervan nog niet meteen in actie te komen. Het is wel belangrijk om in het beleidsplan rekening te houden met mobiliteitsdiensten die zich in de toekomst mogelijk kunnen aandienen.



Nieuwe voertuigen

De afgelopen jaren is het aantal verschillende voertuigen op vooral (brom)fietspaden sterk toegenomen. De diversiteit in massa, snelheid en breedte op de fietspaden neemt toe door de komst van de speed pedelec, e-bike en bakfiets. Er komen ook steeds meer andere voertuigen op de markt. De RDW keurde in de zomer van 2019 zeven nieuwe voertuigen goed. Tot deze nieuwe voertuigen behoorde de elektrische step en een overdekte elektrische driewieler.

Ook in de gemeente Nijkerk rijden deze voertuigen. De wegen en fietsinfrastructuur binnen onze gemeente moeten ook geschikt en veilig zijn voor deze nieuwe soorten voertuigen.

Coöperatieve voertuigen

Voertuigen worden steeds geavanceerder. Ze kunnen nu al met elkaar én met verkeerslichten communiceren. Deze mogelijkheden breiden zich in de toekomst uit, onder andere via verkeersregelinstantaties (i-VRI) die de doorstroming bevorderen. Ook op gemeentelijke wegen en kruispunten heeft dit in de toekomst effect.

In Nijkerk zijn nu de meeste kruispunten tussen grotere verkeersstromen voorzien van rotondes. Dan heeft i-VRI weinig effect. Op de provinciale wegen zijn wel i-VRI's aanwezig. De gemeente is met de provincie in gesprek om de doorstroming op deze kruispunten te verbeteren. Maar daar blijft het niet bij: ook bruggen worden 'slimmer'. Het openen van bruggen kunnen we in de toekomst op de weg én op het water beter afstemmen op verkeersstromen.

Autonome voertuigen

Auto's bevatten steeds meer technische snufjes. We schuiven steeds meer op richting autonome en coöperatieve voertuigen. Dit zal allereerst een groot effect hebben op de stroomwegen. Herkenbaarheid van belijning en bebording wordt steeds belangrijker. Sommige gemeenten zetten nu al hoog in op deze ontwikkeling en kiezen voor zelfsturende voertuigen als alternatief voor openbaar vervoer.

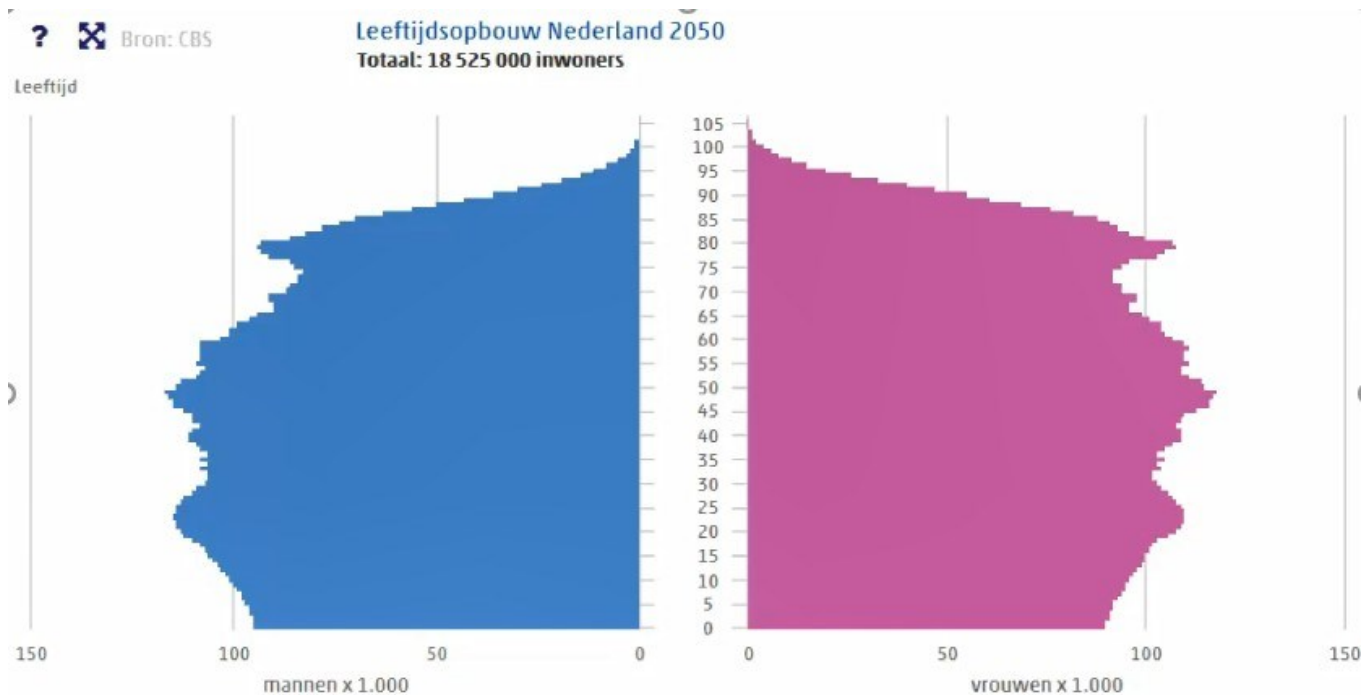
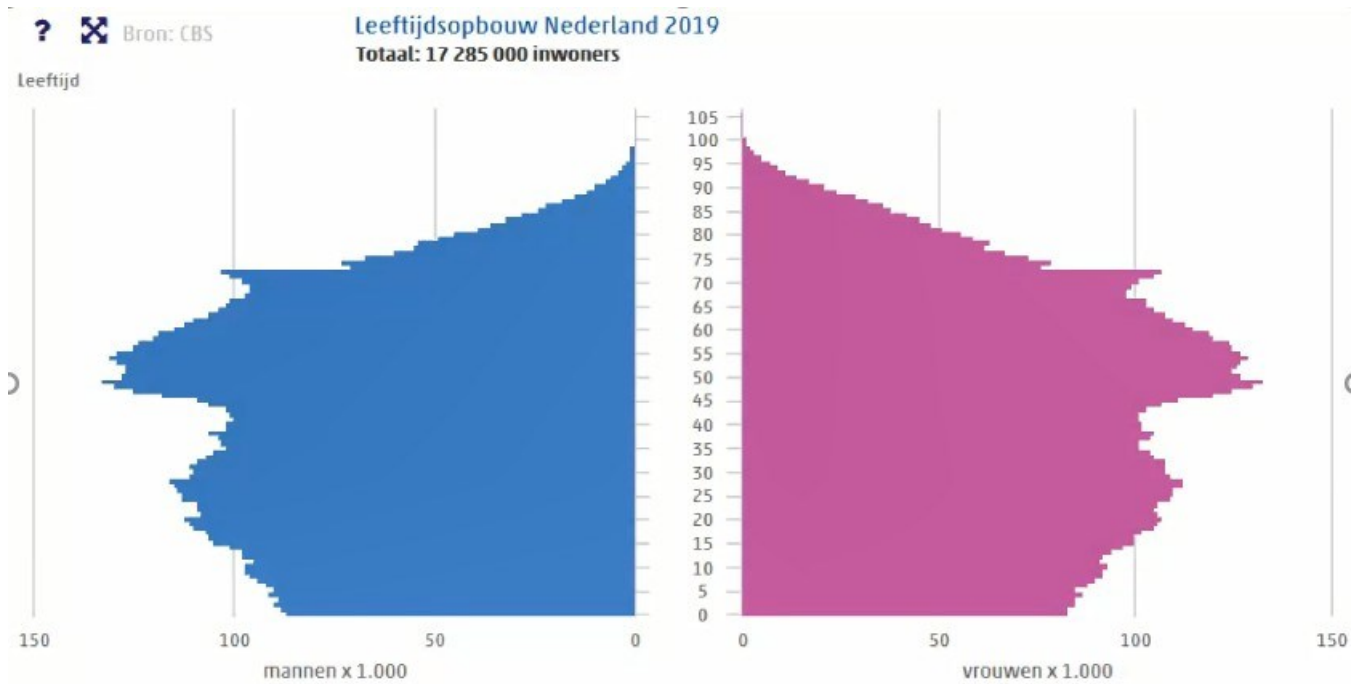
De gemeente Nijkerk moet deze technologieën in de gaten houden en zorgen voor een goede kwaliteit van de infrastructuur. Dit betekent bijvoorbeeld dat op belangrijke gebiedsontsluitingswegen de bebording en belijning duidelijk moet zijn.

4.3 Grijs trend

Vergrijzing

Het aantal ouderen neemt toe. Deze ouderen worden ook mobieler: per oudere neemt het aantal verplaatsingen toe. Vooral het aantal fietsbewegingen onder ouderen stijgt. Daarom is het bijvoorbeeld belangrijk dat fietspaden breed genoeg zijn.

Voor de gemeente Nijkerk betekent dit dat we fietspaden 'vergevingsgezind' moeten aanleggen. Dit houdt in dat er ruimte is om fouten te corrigeren en obstakels te verwijderen of af te schermen.



Bevolkingsgroei en verstedelijking

Volgens het Centraal Bureau voor de Statistiek (CBS) had de gemeente Nijkerk in 2019 in totaal 42.943 inwoners. Zie ook ["huidige situatie - verkeersveiligheid – stap 1"](#)

De verwachting van het CBS is dat de gemeente komende jaren blijft groeien en in 2030 ongeveer uit zal komen op 45,2 duizend inwoners. In 2050 zou Nijkerk dan 47,7 duizend inwoners binnen de gemeentegrenzen hebben. De toename zien we vooral onder de ouderen (> 65 jaar) en jongeren (<20 jaar).

Voor de gemeente Nijkerk betekent dit dat de verkeersmobiliteit door het grotere aantal inwoners toeneemt. De toename van het aantal ouderen en jongeren dwingt ons na te denken over een veilige infrastructuur voor kwetsbare verkeersdeelnemers (ouderen en scholieren).

Regionale prognose bevolking (Nijkerk)	2030	2040	2050
0 – 20 jaar	10,1	10,3	10,3
20 – 65 jaar	24,9	24,3	24,8
>65 jaar	10,1	12,1	12,6
Totaal	45,5	46,7	47,7

* bron: Regionale prognose 2020-2050; bevolking, intervallen, regio-indeling 2018

Mondigheid

Via wettelijke regelingen (Omgevingswet) krijgen burgers steeds meer invloed op de besluitvorming. Dit heeft effect als we verkeersmaatregelen willen invoeren. Belangrijk is dat we als gemeente vooraf de inbreng van bewoners duidelijk gestructureerd hebben. In dit proces moet duidelijk zijn wat in specifieke situaties de positie is van burgers en hun mening (participatieladder).

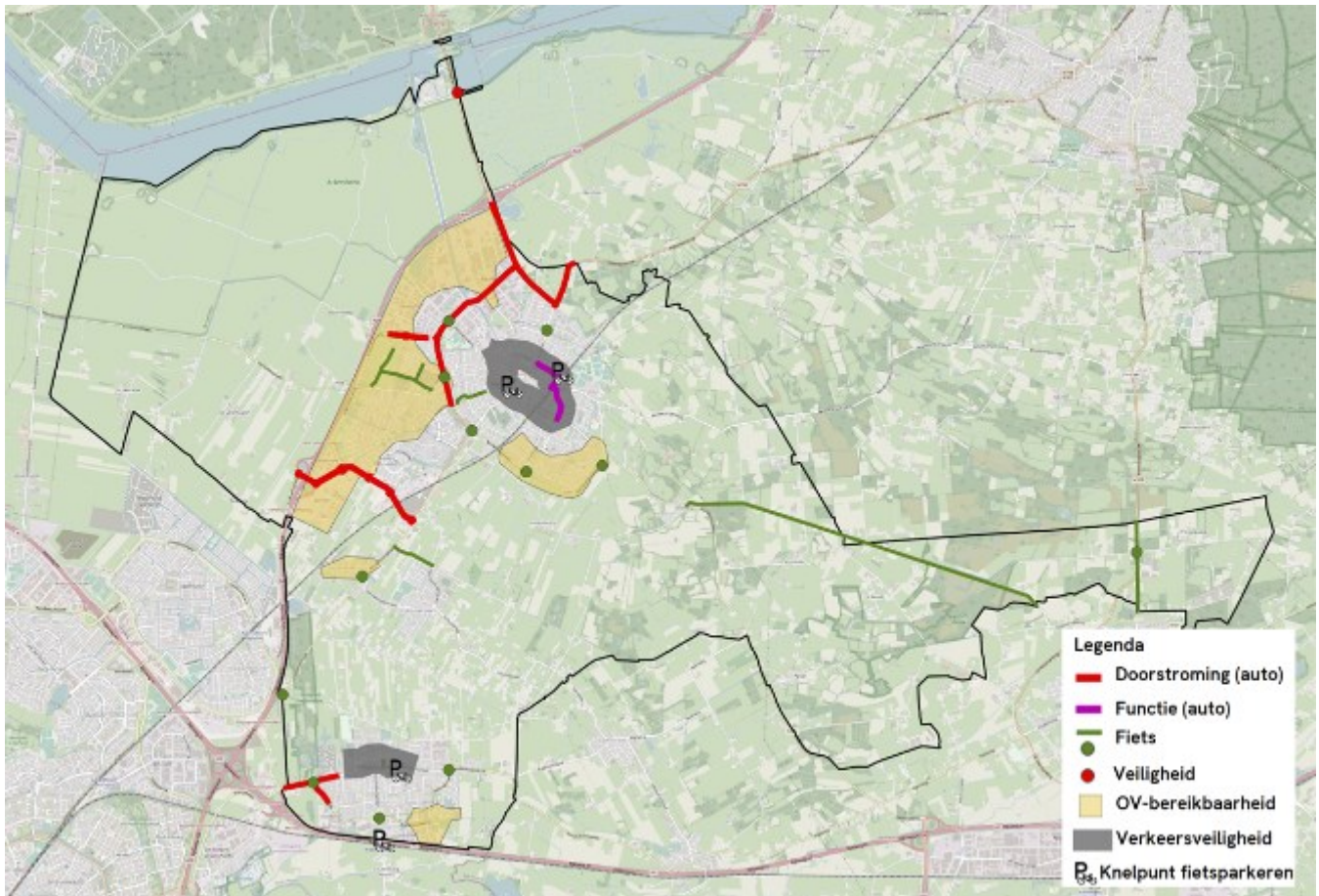
Diversiteit in de maatschappij

De diversiteit in de huidige bevolking is groot. De verwachting is dat deze diversiteit ook in de toekomst groot blijft. Mensen zijn verschillend en maken verschillende keuzes. Ook op het gebied van mobiliteit. Mensen zijn ook gevoelig voor prikkels om gedrag aan te passen, maar wie voor welke prikkel gevoelig is verschilt van persoon tot persoon. Dit zijn belangrijke factoren om rekening mee te houden.

5 Knelpunten

We hebben in beeld gebracht welke locaties op dit moment niet aan de doelstellingen voldoen. Hierbij hebben we rekening gehouden met trends en ontwikkelingen.

We hebben een verkeersveiligheidsanalyse uitgevoerd. Ook hebben we via modelberekeningen onderzocht waar toekomstig verkeer gaat rijden.



Totale knelpuntenkaart

Per modaliteit zijn knelpunten geformuleerd. Te weten in de modaliteiten:

- [Fietsverkeer](#)
- [Openbaar vervoer](#)
- [Gemotoriseerd verkeer](#)
- [Verkeersveiligheid](#)

Fietsverkeer: Om de knelpunten in het fietsnetwerk in beeld te krijgen, hebben we gekeken naar de bestaande fietsinfrastructuur en wat voor het fietsverkeer de wensen zijn. De belangrijkste knelpunten zijn:

- Locaties waar het fietsnetwerk het gebiedsontsluitingsnetwerk van het gemotoriseerde verkeer kruist.
- Ontbrekende fietsinfrastructuur of het verbeteren van de fietsinfrastructuur op de Vrouwenweg in Nijkerkerveen, de Watergoorweg en de Nieuwe Voorthuizerweg.
- Diverse kruispunten van de N301. Hier steken veel fietsers over, zijn de wachttijden lang en is er weinig opstelruimte bij verkeerslichten (o.a. kruising N301 met Watergoorweg, Holkerweg en Frieswijkstraat/Amersfoortseweg);
- Missing link op bedrijventerrein De Flier richting Amersfoort.
- Fietsroutes door nieuwbouwwijk Doornsteeg (nog niet gereed).
- De centra en stations van Nijkerk en Hoevelaken (fietsparkeren).

Openbaar vervoer: Denkend aan de inclusieve samenleving moet het openbaar vervoer voor iedereen toegankelijk en bereikbaar zijn. We moeten inzetten op goed openbaar vervoer en behoud van openbaar vervoer in de kernen. Voor nu richten we ons op de locaties waar nog geen halte dekking is, met andere woorden de minder bereikbare plekken.

Gemotoriseerd verkeer: Voor knelpunten voor het gemotoriseerd verkeer maken we onderscheid in twee types: doorstromingsknelpunten en functieknelpunten. Bij doorstromingsknelpunten bestaat te weinig capaciteit om het verkeer af te wikkelen, bij functieknelpunten heeft de weg niet de juiste functie binnen het verkeersnetwerk.

Verkeersveiligheid: Verkeersveiligheid overstijgt de diverse manieren waarop mensen zich vervoeren. Vanuit de risicomethodiek is een analyse uitgevoerd. Dit is gedaan volgens het Strategisch Plan Verkeersveiligheid (SPV).

De analyse heeft geleid tot de volgende knelpunten:

- Oversteken fietsverkeer en de gebiedsontsluitingswegen in Nijkerk.
- Centrum van Nijkerk.
- De ring rondom het centrum van Nijkerk.
- De route door het centrum van Hoevelaken.
- Schoolzones en ouderencentra.

5.1 Fietsverkeer

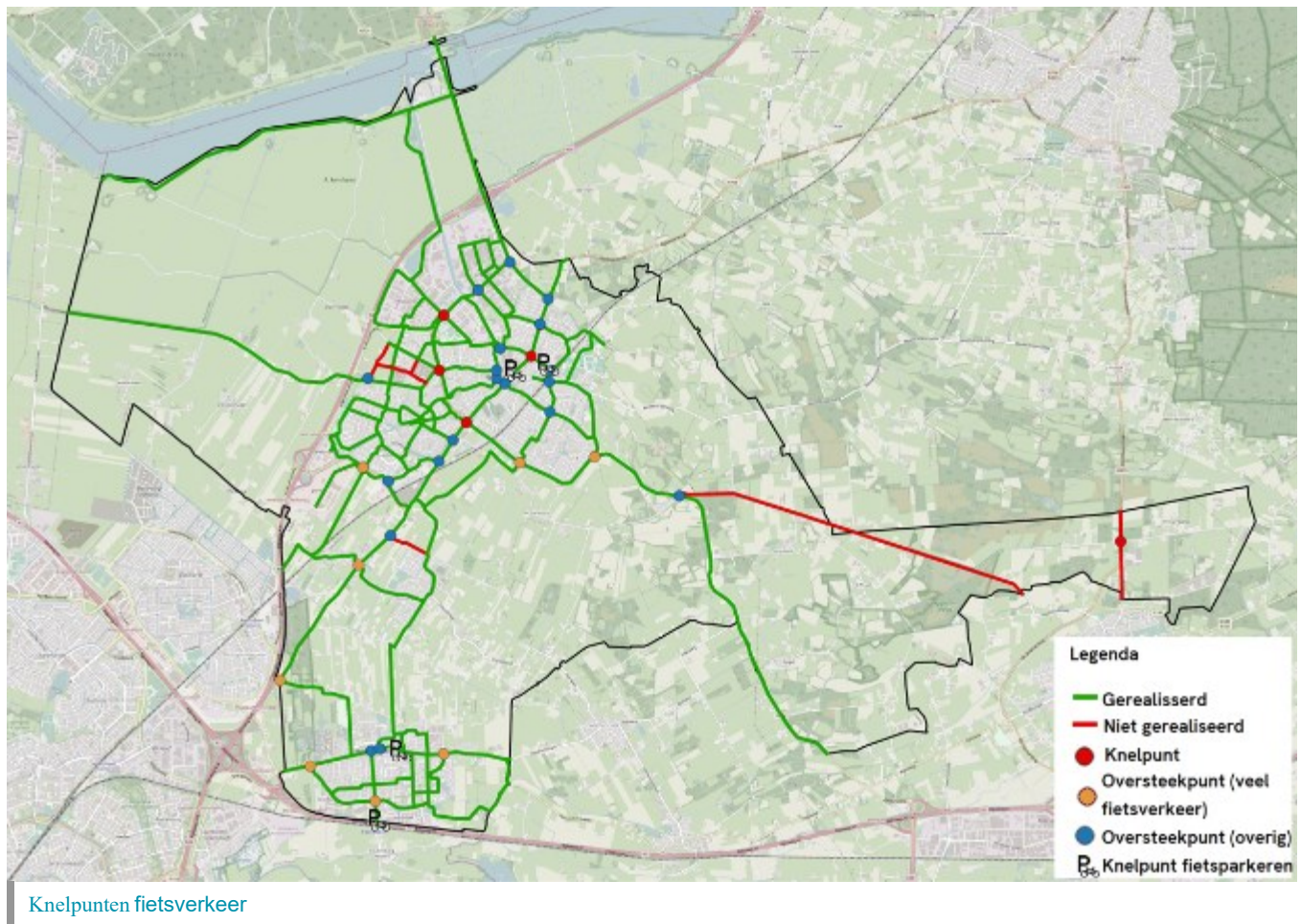
Om de knelpunten in het fietsnetwerk in beeld te krijgen hebben we gekeken naar de bestaande fietsinfrastructuur en het [wensbeeld voor het fietsnetwerk](#). Knelpunten zijn locaties waar (nog) geen fietsinfrastructuur ligt terwijl er wel een belangrijke fietsroute loopt. Ook hebben we gekeken hoe lang fietsers moeten wachten bij verkeerslichten. Op basis van de verkeersveiligheidsanalyse hebben we aanvullend in beeld gebracht waar de risico's voor fietsongevallen het grootst zijn. Dit zijn vooral locaties waar grote fietsstromen drukke autowegen kruisen. Tot slot hebben we geconstateerd dat het parkeren van de fiets in de centra van Hoevelaken en Nijkerk en bij de twee treinstations in de gemeente nog te wensen overlaat.

Een nadere analyse van de kwaliteit van de fietsinfrastructuur heeft nog niet plaatsgevonden. Dan hebben we het bijvoorbeeld over de breedte, het comfort en de kwaliteit van de fietspaden. Deze nadere analyse zou onderdeel moeten zijn van een nadere uitwerking voor de fiets (Fietsvisie) of een (breed) uitvoeringprogramma dat wordt ontwikkeld na goedkeuring van de Mobiliteitsvisie.

In onderstaande illustratie staan de knelpunten aangegeven. Groen is het fietsnetwerk en rood zijn de knelpunten.

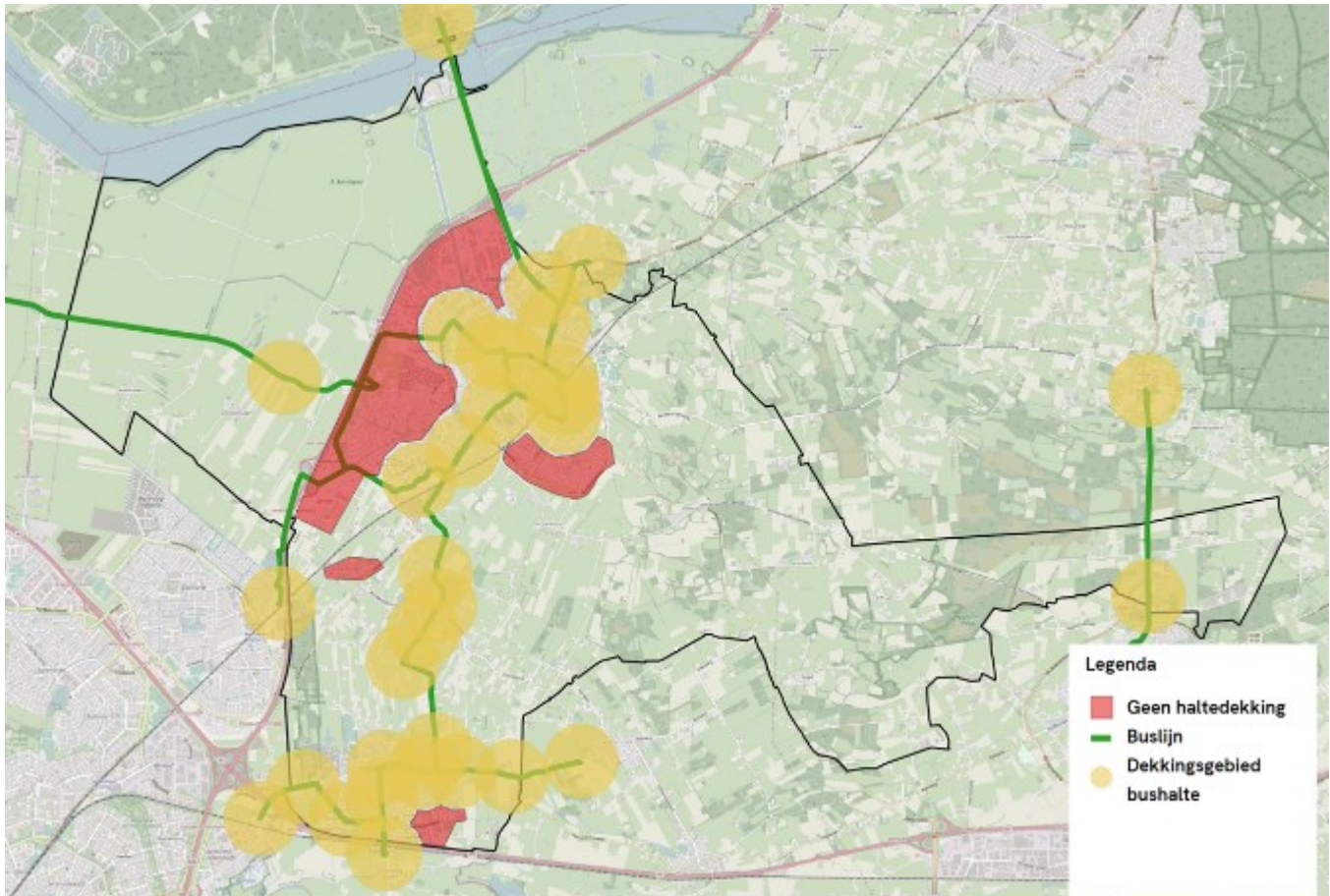
De belangrijkste knelpunten zijn:

- Ontbrekende fietsinfrastructuur op de Vrouwenweg in Nijkerkerveen, Watergoorweg en de Nieuwe Voorthuizerweg.
- Verbeteren van de fietsvoorziening langs de N303.
- Diverse kruispunten van de N301 vanwege veel overstekende fietsers, lange wachttijden of weinig opstelruimte bij verkeerslichten (o.a. kruising N301 met Watergoorweg, Holkerweg en Frieswijkstraat/Amersfoortseweg).
- Missing link op bedrijventerrein De Flier richting Amersfoort.
- Fietsroutes door nieuwbouwwijk Doornsteeg (nog niet gereed).
- De centra en stations van Nijkerk en Hoevelaken (fietsparkeren).
- Verkeersveiligheid op rotonde Veltkamp en de oversteek N303 en Woudweg/Prinsenweg.



5.2 Openbaar vervoer

Vanuit de gedachte van een inclusieve samenleving moet het openbaar vervoer voor iedereen toegankelijk en bereikbaar zijn. Dat betekent dat we op zijn minst moeten inzetten op goed openbaar vervoer en behoud van openbaar vervoer in de kernen. We richten ons dan als eerste op locaties waar op dit moment nog geen halte dekking is, dus plekken die minder goed bereikbaar zijn. Onderstaande illustratie laat zien waar binnen de bebouwde kom binnen 500 meter geen halte aanwezig is. Daarnaast moeten we de veiligheid bij spoorwegovergangen vergroten. Dit is vooral belangrijk bij de Spoorstraat/Bloemendaalseweg en de overgang Meskampersteeg in Putten.



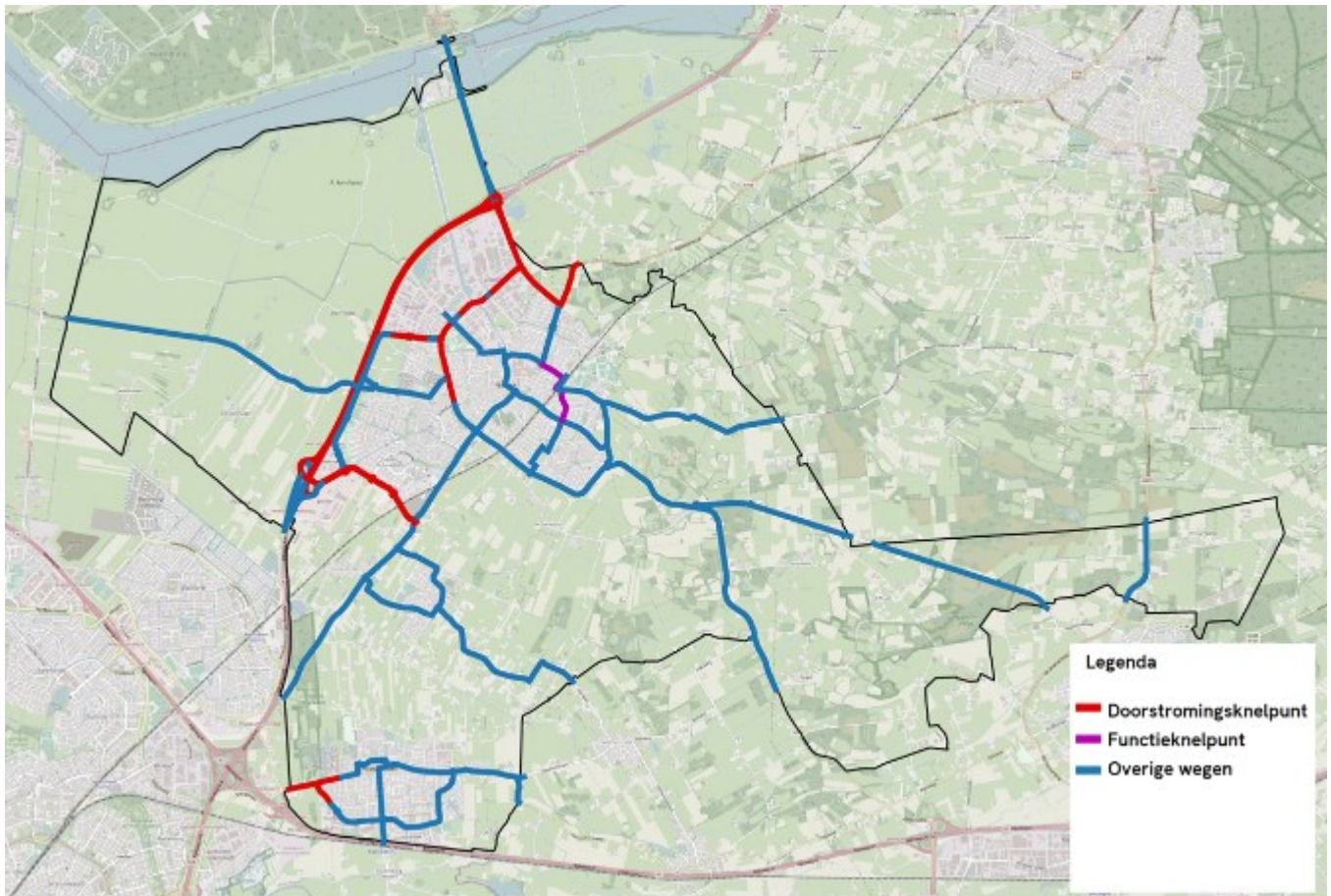
Ontbrekende dekking OV-halte

5.3 Gemotoriseerd verkeer

Voor knelpunten voor het gemotoriseerd verkeer maken we onderscheid in twee types: doorstromingsknelpunten en functieknelpunten.

- Doorstromingsknelpunt: hier rijdt het verkeer langzamer dan we volgens onze beleidsuitgangspunten zouden wensen (huidige situatie en verwachting 2030).
- Functieknelpunten: hier rijdt meer verkeer dan we volgens onze beleidsuitgangspunten zouden wensen. Het verkeer sluit niet aan bij de functie van de weg.

Onderstaande illustratie toont de knelpunten voor gemotoriseerd verkeer. In de bijlage beschrijven we uitgebreider hoe we tot deze knelpunten zijn gekomen.



Conclusie knelpunten voor gemotoriseerd verkeer

Sluipverkeer

Sluipverkeer is een combinatie van functieknelpunten en doorstromingsknelpunten. Onder sluipverkeer verstaan we de verkeersstroom die een route kiest die daar niet voor bedoeld of geschikt is. De grootste stroom sluipverkeer in de gemeente Nijkerk is het verkeer tussen de A1 en A28. Verkeersdeelnemers gebruiken de N301 en de binnenring van het centrum van Nijkerk (Hoefslag/Oranjelaan) als doorgaande route. De route door het centrum heeft echter een verblijfsfunctie.

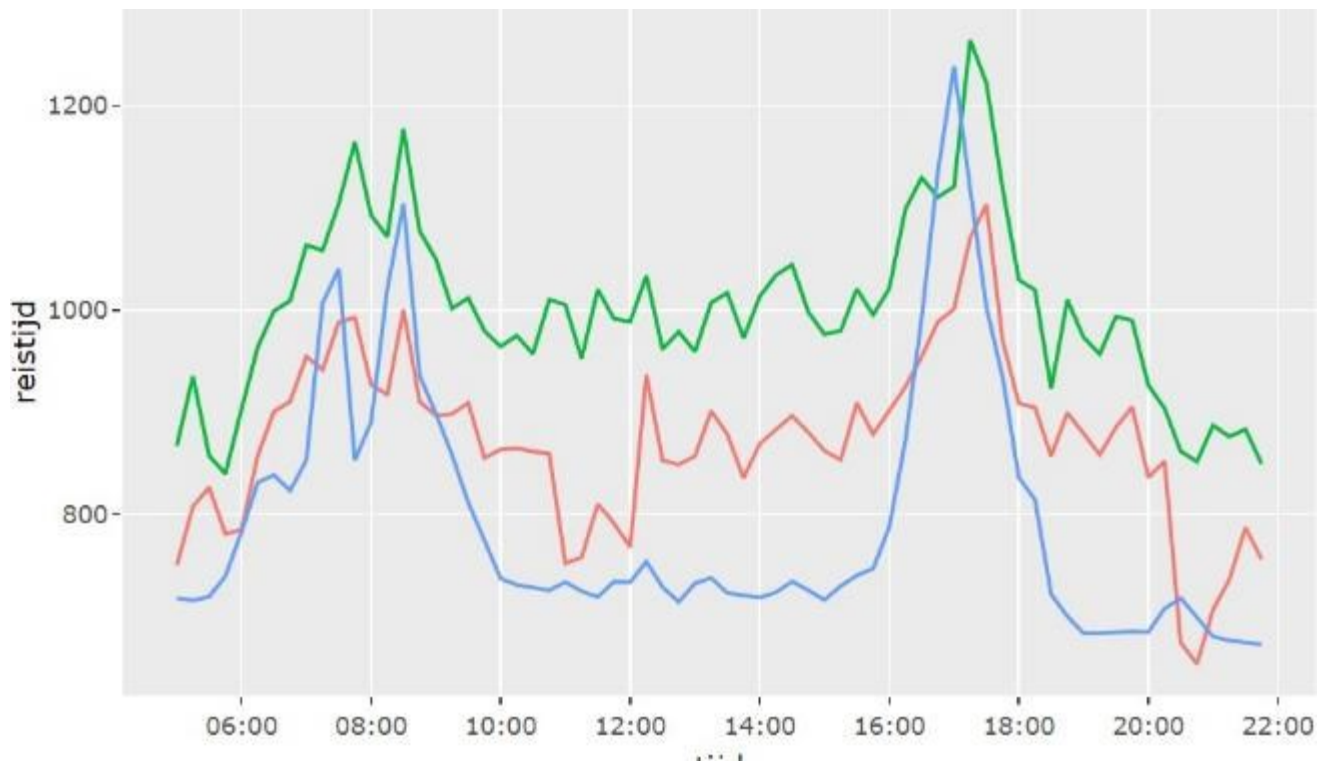
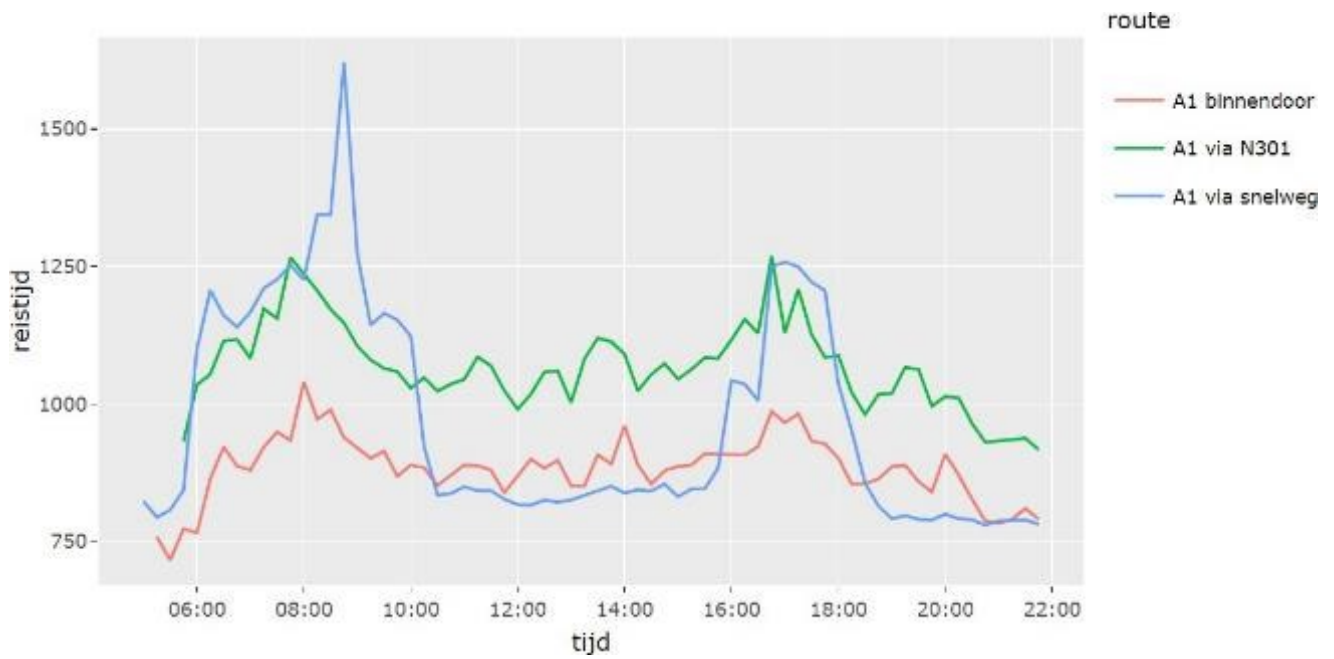
De afbeeldingen hieronder geven weer wanneer het sluipverkeer plaatsvindt:

- Blauw is de gewenste route via de A1 en de A28.
- Rood is de route door Nijkerk via de Hoefslag/Oranjelaan (onderdeel binnenring centrum).
- Groen is de provinciale weg N301.



De grafieken geven weer hoeveel verkeer dagelijks gebruikmaakt van deze route. Hieruit kun je concluderen dat:

- er een duidelijk spitsverloop zichtbaar is op de route via de snelweg (blauwe route);
- ook op de N301 en de route binnen de stad een spitsverloop zichtbaar is, maar dat de totale hoeveelheid verkeer constanter is.



Naast het sluipverkeer op de N301 is sprake van een groeiende verkeersdruk op de N798 (Nijkerkerstraat). Verkeer vanuit Putten rijdt via Nijkerk naar de A28. Dit komt omdat vanuit Putten geen directe goede verbinding bestaat met de A28. Dit vraagt om regionale en provinciale afstemming.



Route gemotoriseerd verkeer vanuit Putten (van/naar A28)

Hoevelaken

Hoevelaken constateert een toenemende druk op de aansluiting A1 en de rotonde Westerdorpsstraat/Koninginneweg. Dit komt ook doordat in en rondom Hoevelaken woningen worden gebouwd. Daarnaast rijdt doorgaand verkeer incidenteel door Hoevelaken vanaf aansluiting N301/A1 naar A1/Hoevelaken en vice versa. Dit wordt veroorzaakt door capaciteitsproblemen op de A1.

De aanpak van knooppunt Hoevelaken is naar verwachting tussen 2028 en 2030 gereed. Deze aanpak richt zich voornamelijk op de stroomwegen en lost niet het knelpunt op in de kern Hoevelaken. Zonder maatregelen is het een uitdaging om ontwikkelruimte mogelijk in Hoevelaken te realiseren. En dat terwijl de extra woningbouw hier wel gewenst is (zie hiervoor ook het ontwikkelbeeld regio Amersfoort).

De mogelijke toekomstige woningbouwontwikkelingen in de kern Hoevelaken vergroten de druk op de aansluiting Hoevelaken. Dit maakt de reeds aanwezige doorstromingsknelpunten alleen maar groter.

Nijkerk

De geplande ontwikkelingen in Nijkerk leiden tot meer druk op de al bestaande knelpunten en op de rotondes Arkemheenweg en kruispunt Frieswijkstraat/Amersfoortseweg/N301. In de toekomst ontstaat op de A28 vanuit het zuiden een bottleneck bij Nijkerk. Aanpak van deze knelpunten leidt tot meer verkeer, knelpunten verplaatsen zich dan richting de kern van Nijkerk. Dit betekent:

- Zonder maatregelen ontwikkelruimte in Nijkerk een uitdaging.
- Netwerk anders aanpakken.

De beoogde ruimtelijke ontwikkelingen zorgen voor een toename van het verkeer en vergroten daarmee de druk op een aantal knelpunten:

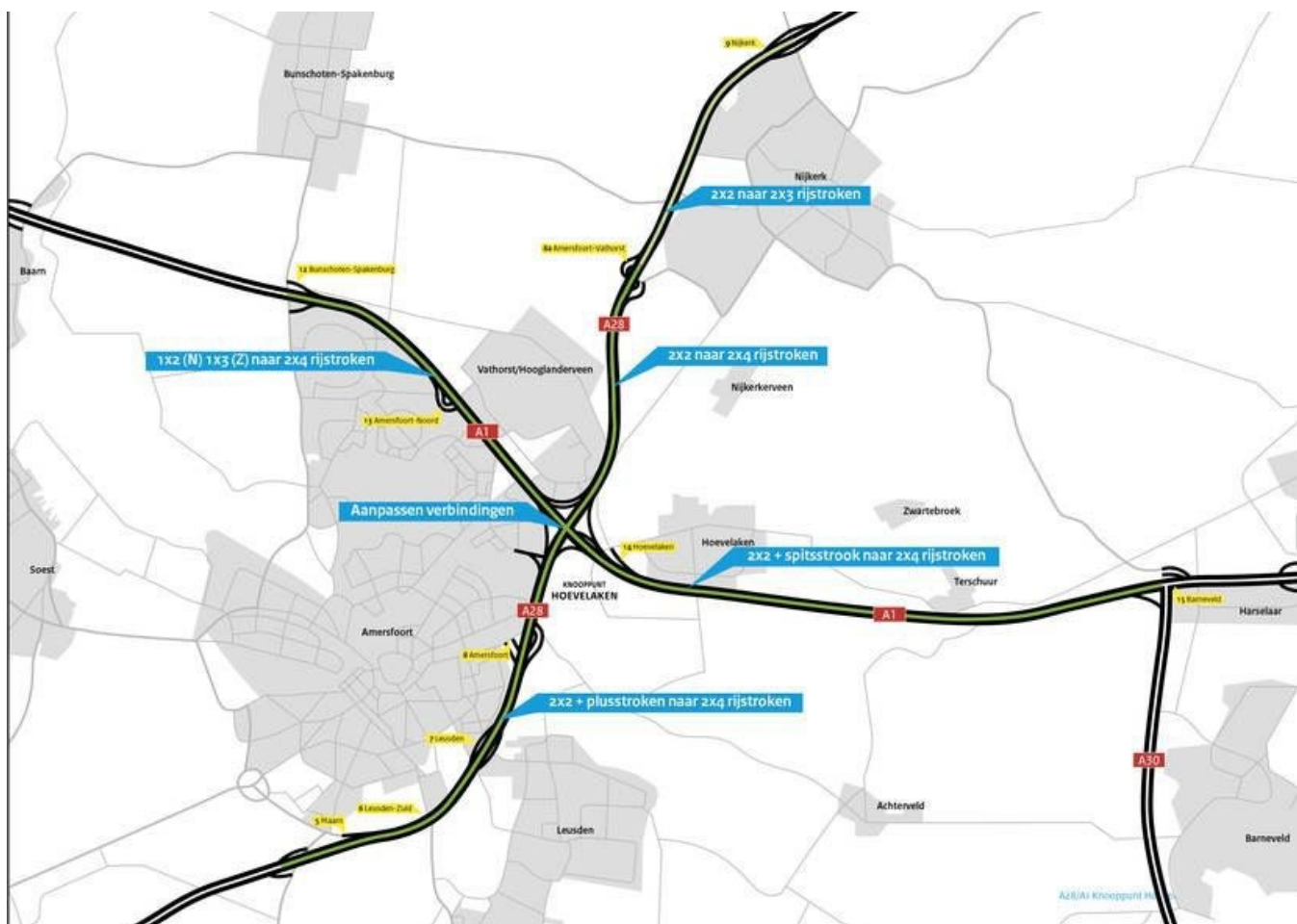
- Meer druk op knelpunt rotonde Vetkamp (N798) door de ontwikkeling van 1000 woningen aan de zuidzijde van Putten;
- Toenemend verkeer in de kern Nijkerk door verdichting.
- Druk op kruispunt Amersfoortseweg/N301 neemt toe.
- Verdichting van 1250 woningen zorgt voor een toenemende druk op knelpunt Ambachtstraat en rotonde Arkemheenweg.

Stroomwegen - A28/A1

De capaciteit van knooppunt Hoevelaken wordt in de toekomst sterk vergroot. Op het knooppunt zelf zal het verkeer dan beter doorstromen. Naast de capaciteit op het knooppunt wordt ook de capaciteit van de A28 vergroot. De hoofdrijbaan van het knooppunt tot afrit 9a (Vathorst/Nijkerk Zuid) wordt verbreed. De snelweg krijgt twee keer vier rijstroken. Het wegvak tot afrit 8 (Nijkerk) wordt ook breder en krijgt twee keer drie rijstroken.

De rest van de A28 richting het noorden blijft ongewijzigd (twee keer twee rijstroken). De bottleneck ter hoogte van het knooppunt is hiermee opgelost. Het probleem zal zich voor een deel wel verplaatsen richting het noorden, dus richting Nijkerk. Op landelijk en regionaal niveau is voornamelijk besloten voorlopig geen extra verbredingen te maken van de A28.

Doordat juist ter hoogte van Nijkerk de capaciteit beperkt wordt, zal de doorstroming hier gaan knellen. Bij files zal een deel van het verkeer een route zoeken via de afritten 9a (Vathorst/Nijkerk Zuid) en 8 (Nijkerk). Op de wegen van en naar de afritten (Berencamperweg en Arkenheemweg) bestaan nu al knelpunten in de doorstroming. Die problemen zullen dan alleen maar groter worden.



Aanpak knooppunt Hoevelaken

5.4 Verkeersveiligheid

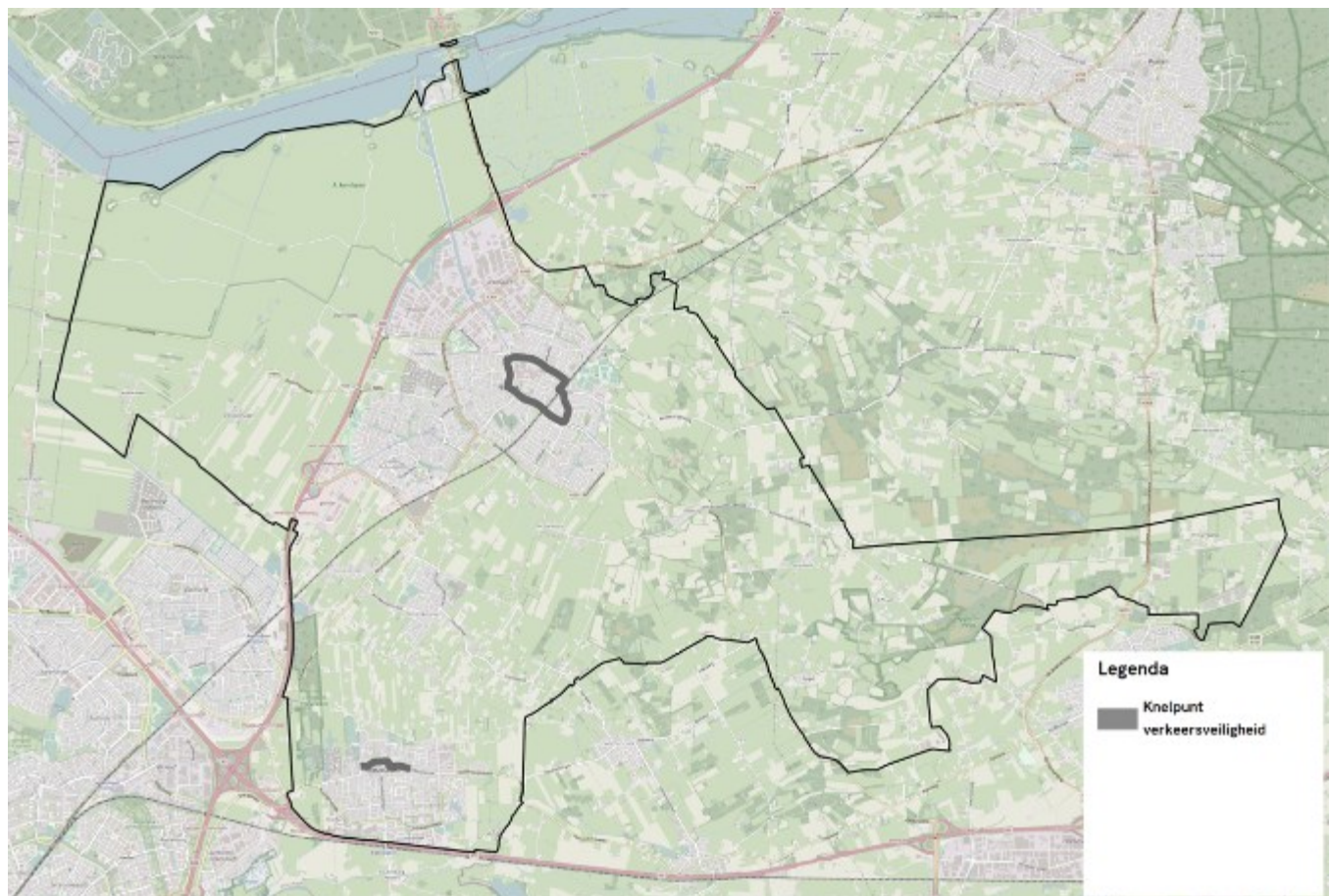
Verkeersveiligheid is een breed begrip en voor alle modaliteiten van toepassing. Denk daarbij aan:

- Verbeteren van voorzieningen voor fietser en voetganger.
- Toegankelijker maken van routes voor kwetsbare verkeersdeelnemers (kinderen, ouderen en minder-validen).
- De veiligheid waar voetgangers en fietsers gebiedsontsluitingswegen oversteken.
- Inrichten van veilige schoolzones.

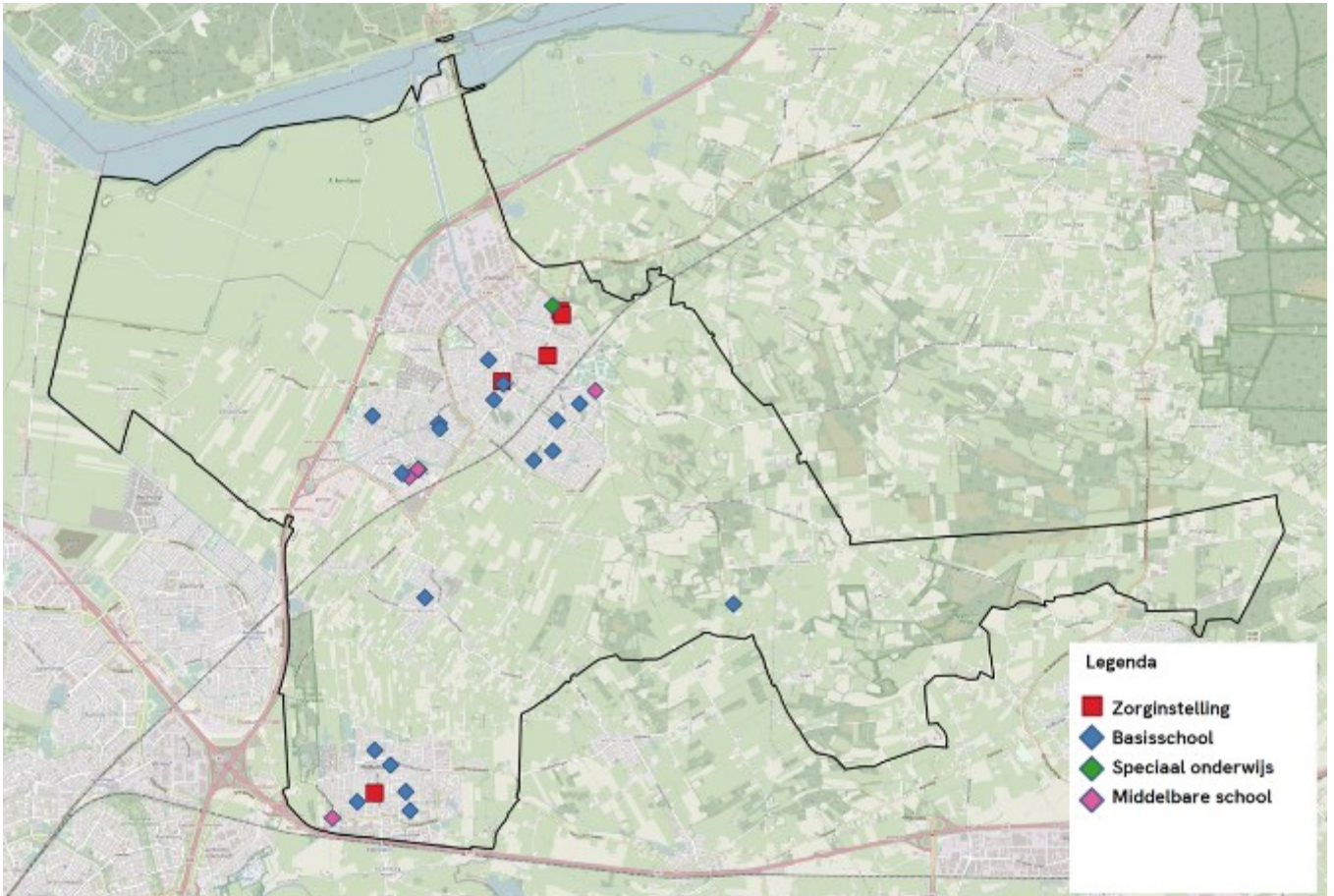
In de risicoscan komen op meerdere fronten wegen in beeld. Door de ruimtelijke ontwikkelingen is er op deze wegen potentieel meer risico. De verkeersonveilige locaties zijn de doorgaande weg door Hoevelaken (Westerdorpsstraat/Oosterdorpsstraat). De focus ligt hier op de verblijfskwaliteit in het centrum. Een andere verkeersonveilige locatie is de centrumering in Nijkerk (Callenbachstraat, Torenstraat, Vrijheidslaan, Oranjelaan, Hoefslag).

Steeds meer mensen pakken de fiets. Veilige routes voor fietsers worden daardoor steeds belangrijker. Dit houdt in dat we bij de gebiedsontsluitingswegen bijvoorbeeld moeten zorgen voor veilige oversteekplaatsen voor voetgangers en fietsers. Dit is ook belangrijk bij scholen en ouderenlocaties.

Maar: alleen veilige infrastructuur is niet voldoende. Ook educatie en voorlichting zijn belangrijk.



Knelpunten verkeersveiligheid



Locaties scholen en ouderinstellingen

Hoofdrisico's - risicoanalyse

Op basis van de data die we over verkeersveiligheid hebben verzameld komen binnen de gemeente Nijkerk de volgende risico's naar voren:

1. Bevolkingsgroep
 - Senioren (op korte en lange termijn)
2. Weg/infrastructuur
 - Risicocijfers:
 - Hoogste risicocijfer op 30 km/u-wegen. Vooral de 30 km/u-wegen in Hoevelaken en Nijkerkerveen/Holkerveen springen er in negatieve zin uit.
 - De gemeente Nijkerk als geheel laat vergeleken met het provinciaal gemiddelde op de 30 km/u-wegen een hoger risicogetal zien. Op 50 en 60 km/u-wegen is het risico juist minder.
 - Weginrichting en omgeving:
 - Meerdere opvallende 30 km/u- en 50 km/u-wegen met hoger risico lopen langs of nabij schoollocaties.
 - Belangrijke routes over lange, rechte en brede 50 km/u-wegen met gemengd verkeer, langs de weg parkeren en weinig snelheidsremmende maatregelen laten ook een verhoogd risico zien.
 - Knelpuntlocaties:
 - Oversteken tussen fietsverkeer en de gebiedsontsluitingswegen in Nijkerk.
 - De binnenring rondom het centrum van Nijkerk, met name het gedeelte Oranjelaan/Hoefslag (dat nog niet heringericht is).
 - De route door het centrum van Hoevelaken.
3. Verkeersgedrag
 - Vooral op langere rechte stukken wordt te snel gereden, zowel op wegen waar de snelheidslimiet 30 als 50 km per uur is.
 - Er is weinig informatie over de inzet van onze handhaving. Er wordt zeer wisselend gehandhaafd op snelheid. We hebben daarom slechts een beperkt zicht op het effect van onze huidige handavingsinspanningen.
 - Op dit moment zet de gemeente Nijkerk in op de volgende educatieprogramma's: Jongleren, Theoretisch en praktijk verkeersexamen, Streetwise, Dode-hoek-lessen, Verkeerslokaal, Seniorenrit (rijvaardigheidsrit), Scootmobielcursus, Verkeersouders.
4. Alcohol en drugs in het verkeer

- De registratie van betrokkenheid bij ongevallen in relatie tot alcohol en drugs is gebrekkig.
- We hebben beperkt inzicht in de lokale omvang van rijden onder invloed van verdovende middelen.

5. Ongevallen

- Modaliteit: bij alle modaliteiten zijn slachtoffers gevallen, met de nadruk op kwetsbare groepen.
- Snelheidsregime: wegen met maximumsnelheid van 50 km per uur.
- Tijdstip: komen het hele jaar voor, aantal ongevallen blijft ongeveer gelijk.
- Leeftijdscategorie: verspreid over alle leeftijden, kleine piek onder jongeren en 40-plussers.
- UMS-ongevallen (alleen materiële schade): in de kern.
- Slachtofferongevallen: doorgaande routes en kruispunten.

Prioritering risico's

In een expertsessie zijn de geconstateerde risico's besproken. Er is een selectie gemaakt van de belangrijkste risico's.

1. Ontwikkeling Nijkerk Potentieel meer risico op reeds gesignaleerde wegen

In de risicoscan komen in de huidige situatie op meerdere fronten wegen en oversteeklocaties bij de gebiedsontsluitingswegen, de ring van Nijkerk, de doorgaande route in Hoevelaken in beeld. Door lokale ruimtelijke en infrastructurele ontwikkelingen wijzigt de verkeerscirculatie. De genoemde wegen – vooral de N301 en de Westdorpsstraat in Hoevelaken – vormen een belangrijkere rol in de ontsluiting van deze lokale ontwikkelingen. Deze wegen worden naar verwachting drukker terwijl we nu al veiligheidsrisico's signaleren. Dit behoeft aandacht. De gemeenteraad heeft dit potentiële risico eerder al gesignaleerd.

2. Meer fietsers in (nabije) toekomst vraagt om veilige routes

Er wordt steeds meer gefietst. Dit geldt zeker als straks door huizenbouw het inwoneraantal in de gemeente Nijkerk groter wordt. We hebben al geconstateerd dat enkele belangrijke routes vanuit de wijken richting het centrum, de scholen en de sportvelden risicovol zijn. Dit geldt bijvoorbeeld voor de N301. Bovendien gebruiken steeds meer verschillende soorten fietsers de fietspaden. Denk aan elektrische fietsers en racefietsers; zij rijden met verschillende snelheden op de fietspaden. Ook door demografische ontwikkelingen moeten we aandacht hebben voor brede en veilige fietsroutes. Zo neemt het aantal ouderen dat blijft fietsen toe, maar stijgt ook het aantal kinderen dat op de fiets stapt.

3. Verkeerseducatie en voorlichting

De locaties waar relatief veel kwetsbare mensen aan het verkeer deelnemen, verdienen extra aandacht. We denken dan aan locaties rondom scholen en ouderenvoorzieningen. Hier zijn de verkeersveiligheidsrisico's het grootst. De gemeente geeft nu al prioriteit aan schoolzones. Alleen: nog niet alle scholen zijn voorzien van een schoolzone. Educatie en voorlichting is ook belangrijk. De gemeente heeft hier oog voor. Ook de locaties waar ouderenvoorzieningen zich bevinden nabij ontsluitingswegen of drukke erftoegangswegen, hebben onze aandacht. Hier zien we relatief veel kwetsbare verkeersdeelnemers als voetganger (eventueel met rollator) of fietser deelnemen aan het verkeer.

6 Vertaling van knelpunten naar ambities endoelstellingen

We hebben de huidige situatie in Nijkerk beschreven, maar ook het beleid dat nu geldt, de trends die zichtbaar zijn in de mobiliteit en de knelpunten die we ervaren. Maar wat zijn de ambities en doelstellingen voor de mobiliteitsvisie? Deze ambities en doelstellingen hebben we vertaald naar wensbeelden.

Het hoofddoel van de mobiliteitsvisie is te komen tot verkeersveilige en leefbare woongebieden die net als andere gebieden in de gemeente duurzaam te bereiken zijn. Aan de thema's leefbaarheid, verkeersveiligheid, duurzaamheid en bereikbaarheid hebben we een aantal doelstellingen gekoppeld.

Leefbaarheid

- Binnen de bebouwde kom leggen we de focus zoveel als mogelijk op leefbaarheid. Dit doen we door lage snelheden en autoluwe buurten te faciliteren.
- Het gemotoriseerd verkeer brengen we zoveel mogelijk naar buiten, met bufferruimtes en wachtrijen aan de randen.
- We betrekken omwonenden en stakeholders bij verkeersmaatregelen in straten en buurten, vooral als het gaat om verkeersveiligheid. We doen dit via een wijkgerichte aanpak.
- We verbeteren de luchtkwaliteit en dringen de uitstoot van fijnstof en NO₂ terug door elektrisch vervoer en fietsen te stimuleren.

Verkeersveiligheid

- Wegen buiten het aangewezen hoofdwegennet krijgen een verblijfsfunctie. Veiligheid en leefbaarheid heeft hier absolute prioriteit, doorstroming is hier van minder belang.
- Nabij basisscholen en in de centra zorgen we voor veilige wandelvoorzieningen.
- We zetten ons in om fietsverbindingen aan te leggen tussen de kernen. De fietsverbindingen zijn zoveel mogelijk 'conflictvrij'.
- We hebben speciale aandacht voor verkeersveiligheid bij scholen en zorginstellingen.

Duurzaamheid

- We creëren fietsverbindingen tussen de kernen en naar recreatieve bestemmingen, zowel binnen als buiten de kernen.
- Het centrum van Nijkerk en Hoevelaken richten we primair in voor langzaam verkeer (voetgangers en fietsers).
- We zorgen voor comfortabele en veilige routes voor langzaam verkeer. De bedoeling is hiermee inwoners te stimuleren binnen de bebouwde kom de fiets te gebruiken of te gaan lopen.
- We zetten in op duurzame vervoersmiddelen en stimuleren het gebruik van duurzamere vormen van automobiliteit.

Bereikbaarheid

- We houden de gemeente Nijkerk bereikbaar met alle middelen van vervoer.
- We stimuleren openbaar vervoer door (H)OV-knopen goed bereikbaar te maken. Dit doen we onder andere door fietsverbindingen te verbeteren.
- We verbeteren onze bereikbaarheid voor gemotoriseerd verkeer door het wegennet dat aansluit op de stroomwegen (aansluiting A1 en A28) te verbeteren.
- We zorgen ervoor dat hulpdiensten ons altijd goed kunnen bereiken.

7 Wensbeelden verkeerstructuur

Op basis van de huidige situatie, de knelpunten en de wensen hebben we de toekomstige netwerkkaarten vormgegeven. Inonderstaande paragrafen lichten we de netwerken voor de verschillende modaliteiten toe. In de verblijfsgebieden ligt de focus op:

- goede verkeersveiligheid;
- goede leefbaarheid;
- goed netwerk (wandel- en fietsvoorzieningen).

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

We beschrijven de wensbeelden voor de volgende modaliteiten:

- [Voetgangers](#)
- [Fietsverkeer](#)
- [Openbaar vervoer](#)
- [Gemotoriseerd verkeer](#)
- [Flankerend beleid](#)

7.1 Voetgangers

Zeker in verblijfsgebieden, schoolomgevingen en OV-haltes verdient de voetganger meer aandacht en prioriteit. De voetganger moet zich logisch en veilig kunnen verplaatsen.

Belangrijk voor voetgangers zijn de oversteekplaatsen. Het gaat dan om de hoofdverkeersstructuur van gebiedsontsluitingswegen (50 km/u). Op erftoegangswegen in verblijfsgebieden (30 km/u) leggen we in principe geen geregelde of gemarkeerde oversteekplaatsen aan. Dit zou tegenstrijdig zijn met het Duurzaam Veilig-principe. Uitzonderingen zijn belangrijke routes naar scholen, sportvoorzieningen, gezondheidscentra en de stedelijke binnenring (gebiedsontsluitingswegen 30).

Vanuit verkeersveiligheid is het wenselijk om op wegen rond scholen duidelijk herkenbare schoolzones in te richten. Door dit herkenbaar en overal op dezelfde manier te doen, is het voor inwoners duidelijk dat zij zich in een schoolzone bevinden.

Bij het ontwerpen en inrichten van de openbare ruimte is het belangrijk dat de voorzieningen voor iedereen toegankelijk en bereikbaar zijn. Smalle stoepen, hoge drempels en trottoirranden zijn voor veel mensen een obstakel, zeker voor mensen met een (fysieke) beperking of met een rolstoel of rollator. Deze mensen hebben een breed trottoir zonder obstakels nodig. Op 14 juli 2016 is het VN-verdrag Handicap, Convention on the Rights of Persons with Disabilities (CRPD) in Nederland in werking getreden. Het verdrag versterkt de positie van mensen met een beperking. Het verdrag wijst erop dat de wereld toegankelijk ontworpen moet worden. Waar nodig moeten individuele maatregelen worden getroffen. Een aanpak om de toegankelijkheid te vergroten, is daarom wenselijk.

7.2 Fietsers

De fiets is hét vervoersmiddel om je te verplaatsen in Nijkerk. Binnen de kernen, tussen de kernen en van en naar OV-haltes is de fiets belangrijk. Om de fiets te stimuleren is het belangrijk dat we de rode loper uitleggen voor de fiets. Dit betekent: fietsnetwerken van goede kwaliteit en voldoende stallingsmogelijkheden. Beide hebben we apart uitwerkt.

7.2.1 Fietsnetwerk

Om het fietsgebruik te faciliteren en te stimuleren is een comfortabel en direct fietsnetwerk nodig. Dit fietsnetwerk moet de belangrijkste bestemmingen in en rond de gemeente met elkaar verbinden. Daarbij maken we de keuze tussen vier netwerken:

- snelfietsnetwerk
- primair netwerk
- secundair netwerk
- recreatief netwerk

Het **snelfietsnetwerk** is het hoofdnetwerk. Dit netwerk verbindt de diverse kernen en is geschikt voor grote stromen fietsers en snelle fietsers (e-bike). Belangrijk is ook dat weggebruikers deze routes goed herkennen (vindbaarheid/wayfinding).

Deze fietspaden moeten voldoende breed zijn: buiten de bebouwde kom minimaal vier meter breed met rood asfalt en kantmarkering, binnen de bebouwde kom aangepast aan de beschikbare openbare ruimte. De routes moeten herkenbaar zijn. Denk bijvoorbeeld aan de bewegwijzering en de kleur van het straatmeubilair. Ook is het belangrijk om – waar dat ook mogelijk is - voor voetgangers aparte voorzieningen aan te leggen. Ook buiten de bebouwde kom. Bijvoorbeeld een eigen voetpad of trottoir.

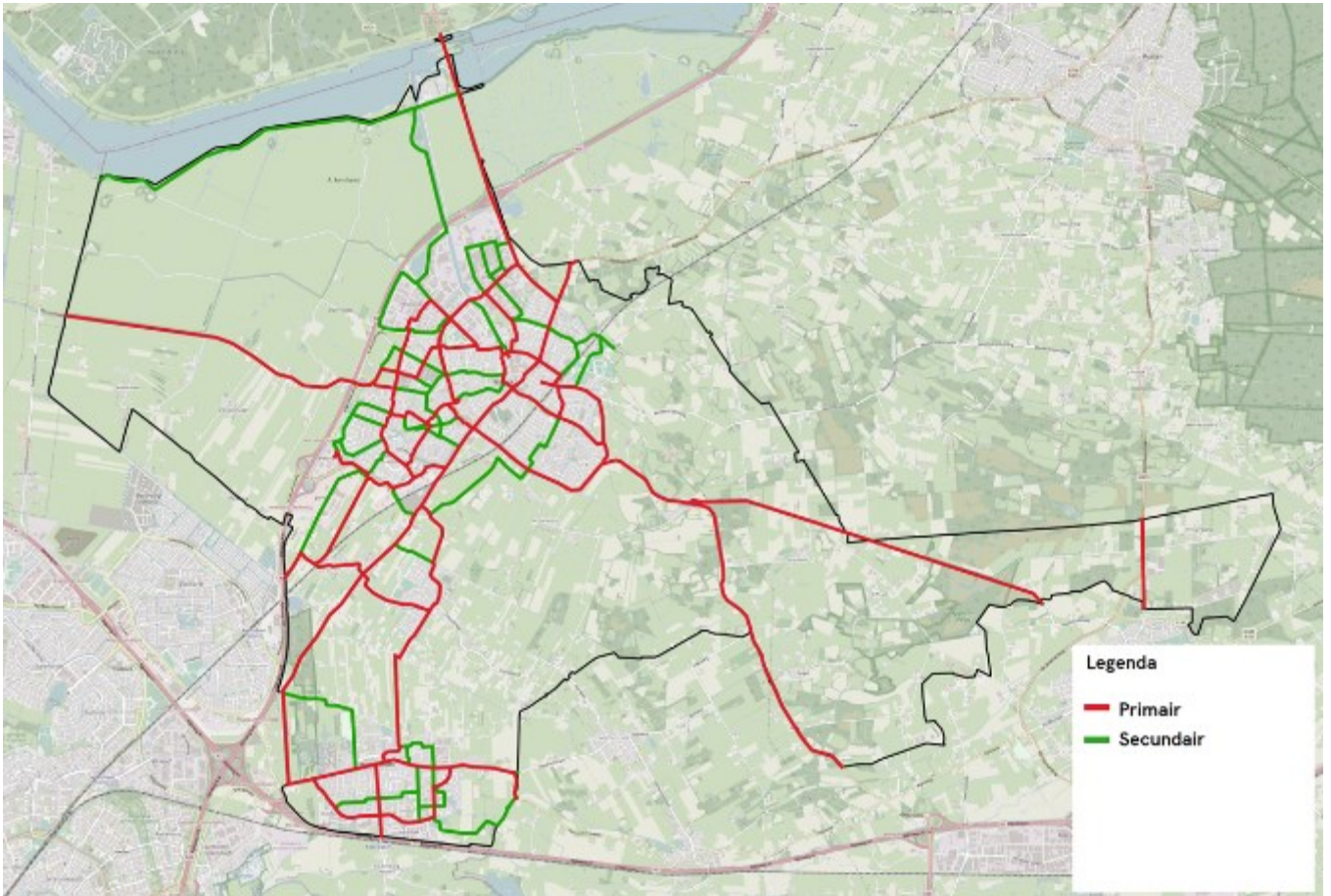
Om dit netwerk te kunnen realiseren moeten we wel aan de slag. Veel van onze fietspaden voldoen nog niet aan de richtlijnen. Een voorbeeld is het fietspad richting Barneveld/Foodvalley). Hier is op diverse plekken nog geen voetgangersvoorziening aanwezig. Voetgangers worden hierdoor gedwongen over het fietspad te lopen. Ook zijn de routes tussen de kernen soms moeilijk te vinden.

Het **primaire netwerk** richten we in voor de grote stromen van fietsers die naar hun school of werk moeten. Het doortrapnetwerk maakt hier deel van uit. Als we beperkte middelen hebben om te investeren heeft dit fietsnetwerk onze voorkeur.

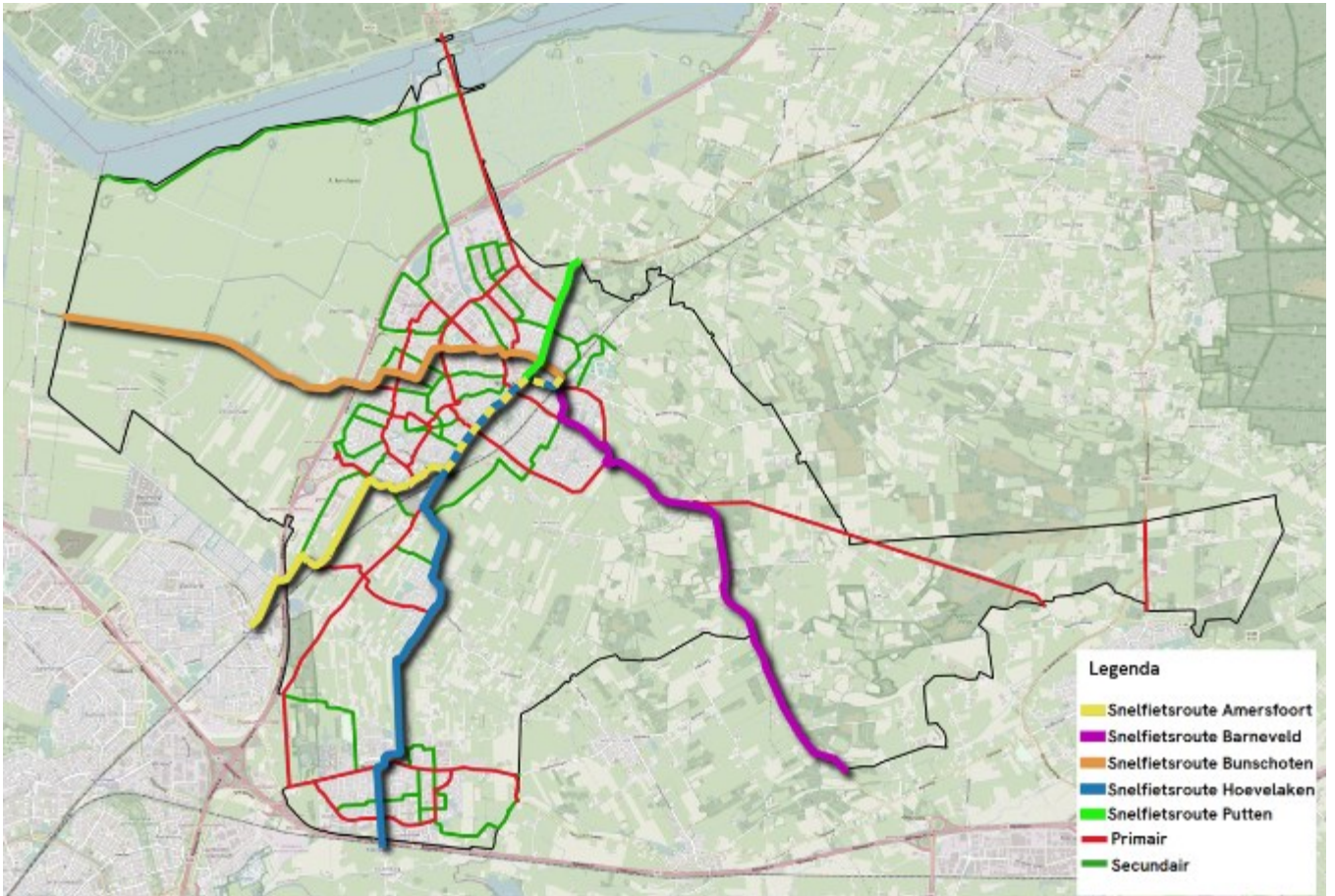
Het **secundaire netwerk** ontsluit de overige gebieden en bestemmingen met elkaar en bestaat ook uit recreatieve fietsroutes.

Het **recreatieve netwerk** verbindt de zogenoemde knooppunten aan elkaar. Hieronder omschrijven we nog wat preciezer het onderscheid tussen het primaire en secundaire netwerk.

- Het primaire netwerk (rood):
 - verbindt de belangrijkste kernen met elkaar (binnen en buiten de gemeente);
 - verbindt wijken met (de rand van) het centrum (Nijkerk en Hoevelaken);
 - ontsluit bedrijventerreinen;
 - ontsluit treinstations;
 - ontsluit middelbare scholen;
 - ontsluit sportlocaties;
 - loopt langs regionale verbindingen;
 - is een logisch aaneengesloten netwerk.
- Secundaire netwerk (groen):
 - verbindt wijken onderling (voor zover er geen primair netwerk ligt);
 - ontsluit recreatieve bestemmingen;
 - bestaat uit de overige wegen en routes waar al een fietsinfrastructuur ligt.



Wensbeeld voor fietsnetwerk



Wensbeeld fietsnetwerk inclusief snelfietsroutes

7.2.2 Fietsparkeren

Zoals beschreven in deze Mobiliteitsvisie vinden we de belangrijkste fietsparkeervoorzieningen in de centra van Nijkerk en Hoevelaken en op de stations (Nijkerk en Hoevelaken).

Dit zijn ook de plekken waar het wenselijk is het fietsparkeren te verbeteren. Het gaat dan om het aantal plekken en om extra voorzieningen, zoals oplaadpunten voor elektrische fietsen. We hebben de behoefte om hier wat aan te doen. Daarom hebben we alle vier de locaties benoemd als knelpunt.

Station Nijkerk en Hoevelaken

De stations krijgen in het fietsnetwerk een steeds belangrijkere functie. Hier komen alle openbare vervoersstromen samen. Door de zogenaamde HUB-functie van de stations te versterken, willen we de overstap van fiets naar trein of bus zo gemakkelijk mogelijk maken. Mensen moeten hier direct en veilig hun fiets kunnen stallen. Aandachtspunt: het aantal elektrische fietsen neemt toe en de diversiteit van de fietsen wordt groter. Denk aan transportfietsen en bakfietsen. Dit betekent dat de afmetingen van de fietsen meer gaan afwijken. Hier moeten we rekening mee houden als we het parkeren van fietsen bij de stations gaan aanpassen.

Centrum Nijkerk en Hoevelaken

We willen voor fietsers de routes van en naar de centra aantrekkelijker maken. Tegelijkertijd willen we de centra zelf voor gemotoriseerd verkeer minder toegankelijk maken. Dit is een van onze speerpunten. Als we voetgangers en fietsers betitelen als belangrijkste gebruikers van de centra, moeten we de centra voorzien van goede mogelijkheden om je fiets te parkeren. Hiervoor gelden dezelfde aandachtspunten als bij de stations.

7.3 Openbaar vervoer

Onze ambitie is om in te zetten op duurzame mobiliteitsvormen in verblijfsgebieden. Het stimuleren om met het openbaar vervoer te reizen is hier onderdeel van. Als gemeente Nijkerk hebben we de volgende ambities:

- Alle stations hebben vier keer per uur een treinverbinding.
- Een directe verbinding naar Apeldoorn.
- Buslijnen vanuit Nijkerk aansluiten op de HOV-punten Schothorst en/of Amersfoort Centraal.
- Vergroten capaciteit P&R-terrein Hoevelaken en bereikbaarheid Nijkerk-Oost.
- Ten minste het huidige voorzieningenniveau van het openbaar busvervoer behouden. We streven ernaar dat in de kernen iedereen op werkdagen tussen 7:00 en 18:00 uur binnen een straal van 500 meter gebruik kan maken van openbaar vervoer.

Nijkerk wil ook de veiligheid bij spoorwegovergangen vergroten. Zo willen we onderzoek doen naar de ongelijkvloerse overweg Domstraat. Dit heeft te maken met de uitbreiding in Nijkerkerveen en de verbinding richting Vathorst.

Daarnaast willen we goede fietsverbindingen en voorzieningen naar de stations en HOV-hubs (Hoogwaardig Openbaar Vervoer). Bij deze hubs kunnen reizigers gemakkelijk overstappen naar andere OV-lijnen (met hoge frequentie, meer dan vier per uur).

Ook bouwt Nijkerk het aanbod uit van openbaar vervoer via het spoor. Met het oog op de woningbouw ten oosten van de wijk Corlaer ontstaan mogelijkheden om ter hoogte van de Amersfoortseweg/Arkenheemseweg een nieuw station te ontwikkelen. Een besluit voor een nieuw treinstation is afhankelijk van veel factoren. Cruciaal is in eerste instantie een goede gemeentelijke lobby richting de Provincie, het Rijk en NS-reizigers.

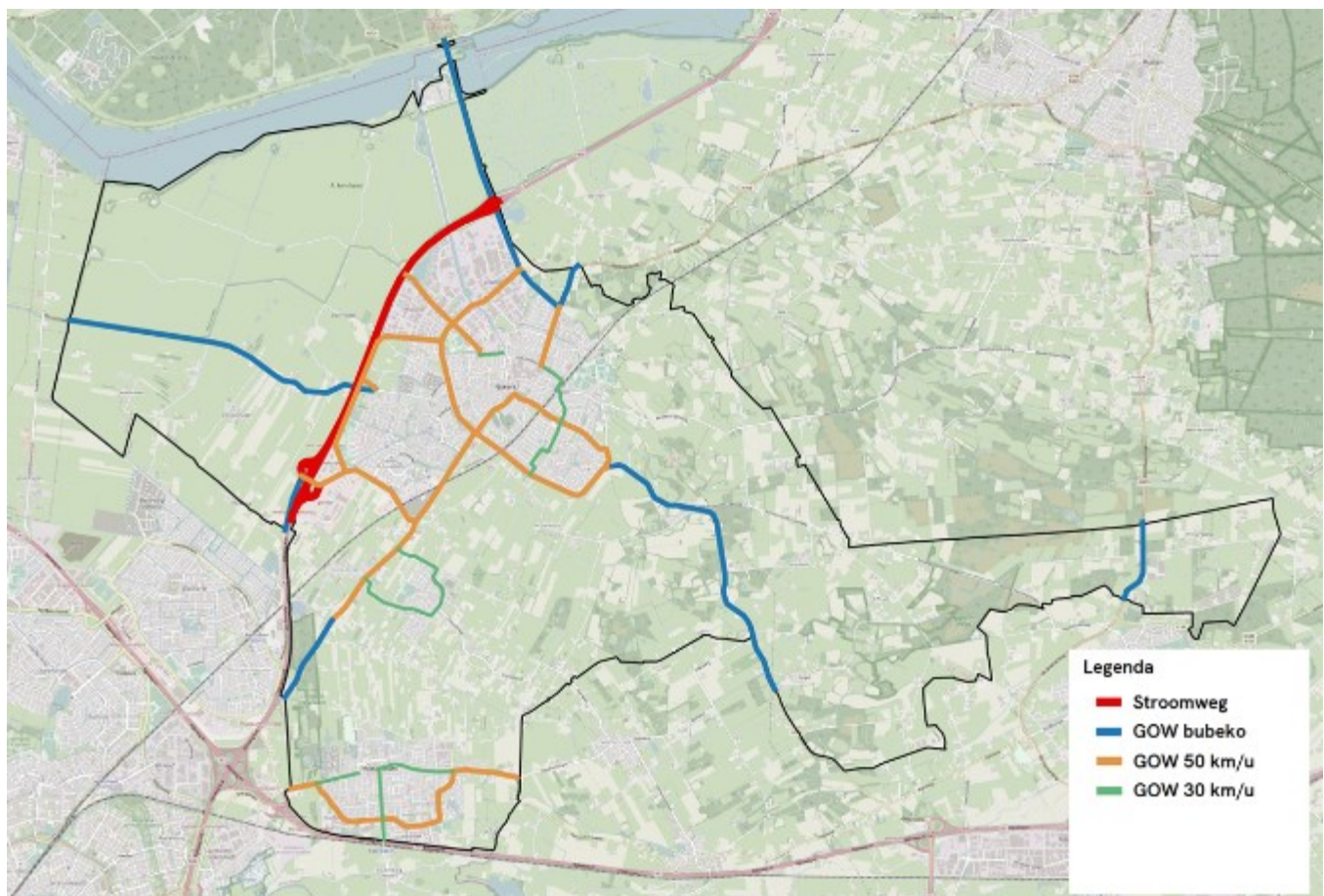
7.4 Gemotoriseerd verkeer

De basis voor het verkeersnetwerk voor het gemotoriseerd verkeer is de 'wegcategorisering'. Het doel is op basis van de categorieën, benoemd in Duurzaam Veilig, te bepalen welke functie een weg heeft in het verkeersnetwerk.

Onderstaande illustratie geeft de wegfuncties weer. We onderscheiden stroomwegen (A1/A28) die gericht zijn op het afwikkelen van het gemotoriseerd verkeer op hoger niveau – zonder conflicten met onderliggend verkeer – en gebiedsontsluitingswegen die gericht zijn op het afwikkelen van het verkeer tussen de gebieden in de gemeente. Bij deze gebiedsontsluitingswegen scheidt we zoveel mogelijk gemotoriseerd van langzaam verkeer. Binnen de bebouwde kom geldt op deze wegen een snelheidslimiet van 80 km per uur.

Daarnaast onderscheiden we weg categorie GOW30. Dit zijn wegen met een belangrijke ontsluitende functie, maar ook met veel langzaam verkeer. Hierdoor is het wenselijk dat op deze wegen een lagere maximumsnelheid geldt (30 km per uur binnen de bebouwde kom). De inrichting van deze wegen is meer gericht op het langzame verkeer.

De overige wegen vormen de wegen in de verblijfsgebieden. Hier staat het langzame verkeer centraal en moet het gemotoriseerde verkeer zich aanpassen. Binnen de bebouwde kom geldt op deze wegen een maximumsnelheid van 30 km per uur, buiten de bebouwde kom is dat 60 km per uur.



Wegcategorisering

Het huidige verkeersnetwerk voor het gemotoriseerd verkeer werkt naar behoren, maar heeft wel een aantal 'zwakke' punten. Op onderstaande locaties constateren we op het vlak van de doorstroming van het verkeer een knelpunt:

- Centrumring Nijkerk is ongewenst en niet volledig.
- Belangrijkste route vanuit Putten richting de A28 zorgt binnen het verkeersnetwerk in Nijkerk voor een te zware belasting.
- De N301 is nu een ontsluitende route naar de A1. We zien deze weg liever als een weg zonder ontsluitende functie.
- De Westerdorpsstraat/Oosterdorpsstraat door Hoevelaken is niet geschikt en dus ongewenst als doorgaande route.

Vanuit veiligheid en leefbaarheid is het cruciaal dat we het gemotoriseerde verkeer concentreren op de hoofdwegen. Van binnen naar buiten dus. Hierdoor neemt het aantal conflicten tussen langzaam en snelverkeer af. Vanuit deze gedachte hebben we gekeken naar maatregelen en de richting waarin deze zouden moeten gaan. We hebben deze maatregelen ingedeeld naar korte en lange termijn.

7.4.1 Korte en middellange termijn

Op de korte en middellange termijn richten we ons primair op de kernen Nijkerk en Hoevelaken. Hieronder hebben we beide kernen uitgewerkt. Daarna hebben we ook de wensstructuur (wegencategorisering) voor de gemeente weergegeven.

Nijkerk

Op de korte termijn concentreren we ons eerst op het beperken van de verkeersintensiteit op de Hoefslag/Oranjelaan (binnenring centrum Nijkerk). Als de centrumering in Nijkerk volledig wordt gemaakt, trekt dit verkeer aan. Dit is een groot nadeel en ongewenst. Hieronder beschrijven we wat onze wensen zijn voor het gehele verkeersnetwerk voor gemotoriseerd verkeer binnen onze gemeente én onze wensen voor de kernen Nijkerk en Hoevelaken.

In Nijkerk ligt de focus op de leefbaarheid. Dit houdt in dat we op veel wegen een lagere snelheid willen en autoluwe buurten beogen. Dit kunnen we doen door verkeer (en de bufferruimte) naar de randen te brengen. Aan de randen zorgen we voor twee sterke verbindingen met de snelweg. Zo verspreiden we het verkeer in Nijkerk én geleiden we het verkeer uit Nijkerk. Deze verbindingen bouwen we stapsgewijs uit, zodat problemen zich niet verplaatsen en we voldoende ontwikkelruimte creëren:

- **Berencamperweg:** de verruiming van de Berencamperweg leidt tot meer verkeer op de N301 en N798. Er ontstaat een bottleneck op de A28 bij Nijkerk. Elke verruiming op de Berencamperweg betekent meer verkeer van de A28 (Zwolle-Nijkerk) naar de N798.
- **Ambachtstraat:** op de Ambachtstraat zijn weinig mogelijkheden de capaciteit te verruimen. In de spitsrichting heeft ongeveer 50 procent van het verkeer het bedrijventerrein als herkomst of bestemming. Hierdoor is het niet wenselijk hier het verkeersgebruik te ontmoedigen.
- **Centrum:** het terugbrengen van de maximumsnelheid op de wegen rondom het centrum naar 30 km per uur leidt tot minder ongewenste verkeersbewegingen in het centrum.
- **Arkemheenweg:** het verruimen van de capaciteit op de Arkemheenweg leidt tot een betere doorstroming richting de aansluiting naar de A28.

Hoevelaken

De route Koninginneweg moet de hoofdroute zijn voor het gemotoriseerde verkeer. De route Westerdorpsstraat/ Oosterdorpsstraat is vooral bedoeld voor lokaal en langzaam verkeer. Belangrijk is de aansluiting van de route met knooppunt Hoevelaken, ook met het oog op de komende aanpassing van dit knooppunt. Op korte termijn is het doel vooral om het gemotoriseerd verkeer op de Westerdorpsstraat/Oosterdorpsstraat te beperken. Op de lange termijn is een structurele maatregel nodig.

Wegcategorisering

De wegencategorisering in de gemeente Nijkerk richt zich op vier wegtypes: erftoegangswegen, gebiedsontsluitingswegen 30, gebiedsontsluitingswegen 50 en stroomwegen. Per type geven we weer welke kenmerken horen bij dit type weg.

- Erftoegangswegen.
Dit zijn wegen in de verblijfsgebieden. De bedoeling is dat gemotoriseerd verkeer hier alleen komt om naar de bestemming in dit gebied te rijden. Het langzame verkeer en de kwetsbare verkeersdeelnemers (voetgangers, fietsers) hebben hier de prioriteit. Bij deze wegen past een inrichting van elementen die het verkeer dwingen langzamer te rijden. De maximumsnelheid op deze wegen is binnen de bebouwde kom 30 kilometer per uur, buiten de bebouwde kom 60 kilometer per uur.
- Gebiedsontsluitingswegen 30.
Dit is een relatief nieuwe categorie weg. Deze wegen zijn bedoeld om woongebieden met elkaar te verbinden (gebiedsontsluitingswegen). Vanwege de leefbaarheid en veiligheid geven we het langzame verkeer hier meer prioriteit. Binnen de bebouwde kom verwerken deze wegen relatief meer verkeer dan de erftoegangswegen. Bij deze wegen past een inrichting van snelheidsvertragende elementen en een beperkte scheiding van het verkeer (bijvoorbeeld fietsstroken). De maximumsnelheid op deze wegen is 30 kilometer per uur.

- Gebiedsontsluitingswegen 50.

Deze wegen ontsluiten de verblijfsgebieden. De bedoeling is dat via deze wegen het gemotoriseerd verkeer tussen de woongebieden wordt afgewikkeld. De wegen hebben een doorstromingsfunctie. Het langzame verkeer en de kwetsbare verkeersdeelnemers (voetgangers, fietsers) scheiden we waar mogelijk van het gemotoriseerde verkeer. Bij deze wegen past een inrichting van asfaltverharding en scheiding van het verkeer (fietspaden, trottoirs). De maximumsnelheid op deze wegen is binnen de bebouwde kom 50 kilometer per uur, buiten de bebouwde kom 80 kilometer per uur.

- Stroomwegen.

Dit zijn de snelwegen. Zij zijn uitsluitend bedoeld voor de afwikkeling van het gemotoriseerde verkeer op hogerniveau. Rijkswaterstaat beheert deze wegen.

7.4.2 Lange termijn

Door de steeds uitgebreidere woningbouwplannen – op middellange maar vooral ook de langere termijn – is het wenselijk duurzame keuzes te maken.

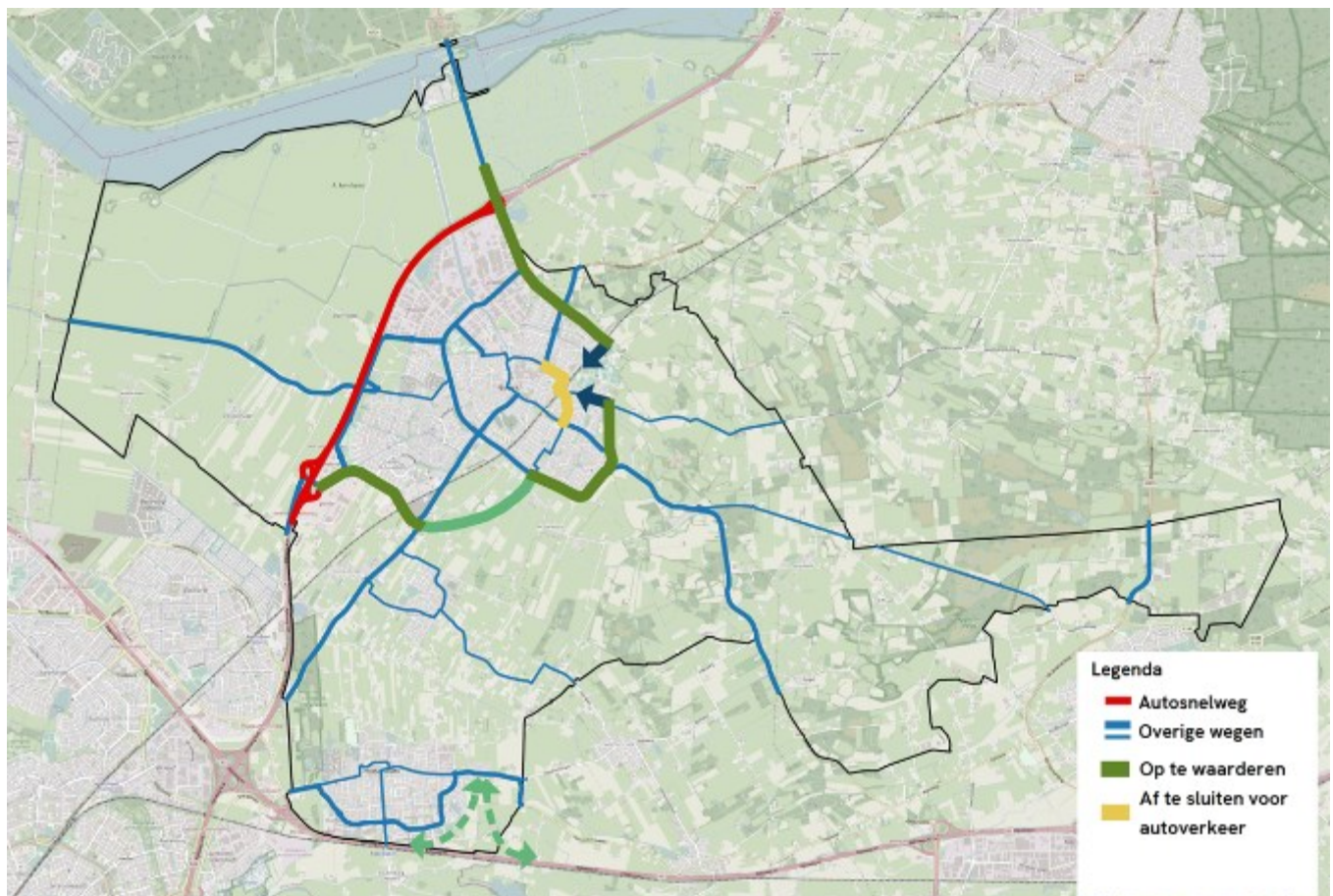
1. De binnenring centrum Nijkerk is niet geschikt voor uitbreiding.
2. Het verkeersnetwerk in de kern Hoevelaken is niet geschikt voor uitbreiding.
3. Het verkeersnetwerk rondom Nijkerkerveen is niet geschikt voor uitbreiding (na realisatie deelplan 3).

Daarom zijn de volgende netwerkkeuzes voor de langere termijn belangrijk:

1. Berencamperweg verder versterken naar minimaal twee keer twee rijstroken.
2. Ring Nijkerk niet rond maken, wel aanpassen aan de woningbouwontwikkeling.
3. Zuidoost-verbinding Hoevelaken.
4. Arkenheemweg doortrekken richting N301.

De illustratie hieronder geeft het hoofdwegennet voor het gemotoriseerd verkeer weer. Goede bereikbaarheid voor de auto is belangrijk, maar de verkeersveiligheid en leefbaarheid in woongebieden krijgt absolute prioriteit. Dit blijkt ook uit onze keuze het gemotoriseerd verkeer naar de randen te sturen. Het mobiliteitsnetwerk in Nijkerk is voorbereid op een groei van 250 woningen per jaar. Daarnaast willen we de verbinding tussen Hoevelaken, Nijkerkerveen en Nijkerk nog verder verbeteren.

De analyse van de doorstromingsknelpunten en de effecten van de voorgestelde maatregelen zijn weergegeven in bijlage 1.



Visie hoofdwegennet gemotoriseerd

7.5 Flankerend beleid

De mobiliteitsvisie biedt een breder beeld dan alleen onderwerpen die te maken hebben met het verkeersnetwerk. Denk hierbij aan de mogelijkheid om mobiliteitsmanagement toe te passen, maar ook aan maatregelen die ingaan op educatie en voorlichting. Ook maatregelen om het verkeer te monitoren kunnen een plek krijgen in het mobiliteitsplan.

Schoolzones

Veel mensen vinden de omgeving rond scholen gevaarlijk, omdat jonge kinderen in het verkeer kwetsbaar zijn. Landelijk zien we dat steeds meer gemeenten op de wegen rondom scholen herkenbare schoolzones inrichten. Rondom diverse scholen in onze gemeente hebben we al schoolzones ingericht.

Schoolzones zijn natuurlijk ook onderdeel van de wegenstructuur voor gemotoriseerd verkeer. Ook zijn schoolroutes onderdeel van het wegennet voor langzaam verkeer, voor fietsroutes en voor voetgangersroutes. Door de schoolzones herkenbaar en uniform in te richten is het voor inwoners meteen duidelijk als ze zich in een schoolzone bevinden. Hieronder geven we een indicatie van de extra maatregelen die we kunnen nemen om een schoolzone in te richten.

Idealiter richten we een schoolzone in samen met de school en de eventuele oudervereniging. De gemeente stelt een algemeen kader op voor de inrichting en werkt dit in overleg met de gebruikers per school uit. De volgende elementen komen bij het inrichten van een schoolzone aan de orde: mobiliteitsgedrag in kaart brengen, beïnvloedingsmogelijkheden inventariseren, essentiële inrichtingseisen opstellen, herkenbaarheid vergroten, snelheid remmen en de ingangen aansluiten op het fietsroutenetwerk.

Duurzame mobiliteit en laadpalen

De gemeente Nijkerk zet in op duurzame vervoersmiddelen. Daarbij verbeteren en realiseren we fietsverbindingen en wandelvoorzieningen. De gemeente wil vooral inzetten op de duurzame vormen van automobilititeit.

Als onderdeel van het landelijke Klimaatakkoord is een Nationale Agenda Laadinfrastructuur (NAL) opgesteld. Iedere gemeente is gevraagd een integrale visie op laadinfrastructuur te ontwikkelen. In de eerste helft van 2022 heeft de gemeente Nijkerk deze visie vastgesteld. Volgens de NAL is de benodigde laadcapaciteit voor elektrische auto's niet alleen te realiseren met laadpalen in woonstraten. Samen met onze regiopartners willen we geschikte locaties zoeken voor (regionale) laadvoorzieningen en snellaadlocaties.

Educatie en voorlichting

Binnen het totale beleid van mobiliteit speelt educatie een grote rol. Niet alle knelpunten zijn oplosbaar met een fysieke maatregel. Problemen ontstaan vaak omdat mensen niet goed begrijpen wat van hen wordt verwacht. Niet vreemd, want na het halen van een rijbewijs hoeft niemand meer een verplichte verkeersscholing te doen. Maar voertuigen, wetten en wegen veranderen wel. Door in te zetten op verkeerseducatie en voorlichting van de risicogroepen, schoolkinderen en ouderen kunnen we bijdragen aan meer veiligheid binnen het verkeer.

Parkeren

Voor parkeren is in 2019 een apart parkeerbeleidsplan opgesteld. In het [parkeer-beleidsplan 2019 – 2024](#) staat het parkeerbeleid beschreven dat nu van kracht is.

Hierin is ook een visie voor het parkeren opgenomen. Om tot oplossingen te komen, gelden twee uitgangspunten:

- maatwerk per gebied;
- parkeren binnenstad Nijkerk: concentreren in grote parkeervoorzieningen.

Een update van het huidige beleid op het gebied van parkeren is gewenst en in voorbereiding. Maatschappelijke discussie moet plaatsvinden om per gebied maatwerk te bieden. Belangrijke reden is ook de parkeernorm in de binnenstad van Nijkerk aan te scherpen. De aanscherping gaat vooral om gebieden waar alternatieven voorhanden zijn voor de auto.

Maatwerk voor de verschillende woonmilieus en het preciezer formuleren van de parkeernorm heeft effect op de parkeervraag. Vooral in nieuwe woonwijken heeft dit grote invloed op de hoeveelheid verkeer. Bij het uitwerken van de verschillende woningbouwplannen is het daarom belangrijk dat we hierbij het parkeerbeleidsplan én deze mobiliteitsvisie in onderlinge samenhang betrekken. Hierbij zijn nieuwe ontwikkelingen, zoals het stimuleren van de deelauto, mogelijk ook een aandachtspunt.

Handhaving

In de gemeente ervaren we soms verkeersoverlast. In woonwijken, maar ook op de gebiedsontsluitende wegen hebben we soms last van hardrijders, asociaal rijgedrag of geluidshinder. Gemotoriseerd verkeer roept klachten op, maar ook ongewenst gedrag van fietsers en brommers. Daar waar mogelijk probeert de gemeente het verkeersgedrag op een positieve manier te beïnvloeden, bijvoorbeeld door wegen zo in te richten dat verkeersoverlast wordt beperkt. Zo houden we de leefbaarheid in de woonwijken optimaal.

Naast inrichting en voorlichting is het belangrijk om hier ook vanuit verkeershandhaving aandacht voor te hebben. Handhaving van het verkeer ligt in eerste instantie bij de regionale en landelijke politie. Daarom is extra aandacht voor verkeersgedrag alleen mogelijk in overleg met de politie.

Monitoring

De Mobiliteitsvisie is gebaseerd op de situatie in 2019, dus voor de coronacrisis. Dit hebben we aangevuld met de beste kennis van de ontwikkelingen en verwachtingen in 2021. Aangezien de situatie op de weg niet vaststaat maar aan verandering onderhevig is, is het verstandig om regelmatig te monitoren of onze visie nog voldoet aan onze ambities en praktijk van dat moment. Dit monitoren doen we op verschillende niveaus. Daarbij maken we onderscheid tussen ad-hocmonitoring, reguliere monitoring en grootschalige monitoring. Hieronder beschrijven we per onderdeel wat we ermee bedoelen.

Ad-hocmonitoring

Ad-hocmonitoring is reactief. Dit geldt bijvoorbeeld als er veel klachten over een bepaalde situatie komen. Of dat zich ontwikkelingen voordoen waardoor de visie achterhaald is of op details bijgesteld moet worden. Denk bijvoorbeeld aan het gereedkomen van nieuwe regionale visies, landelijk beleid of andere normen en richtlijnen van CROW, het kennisinstituut voor infrastructuur, openbare ruimte, verkeer en vervoer, werk en veiligheid. Deze monitoring vindt in eerste instantie plaats binnen de reguliere werkzaamheden van de verkeerskundigen en beleidsmedewerkers van de gemeente. Als sprake is van grote (voorgestelde) wijzigingen in het beleid, dan wordt dit in overleg met het bestuur of de gemeenteraad vastgesteld.

Reguliere monitoring

Het is goed om periodiek te inventariseren hoe de knelpunten zich ontwikkelen en of de doelstellingen en wensbeelden van de visie nog steeds in beeld zijn. Idealiter koppelen we deze reguliere monitoring aan de beleidscyclus van de gemeente. Bijvoorbeeld aan de jaarrekening. Hierin rapporteren we als gemeente jaarlijks via belangrijke indicatoren hoe de voortgang is en of bijsturing nodig is om onze langetermijndoelstellingen te halen. Op basis van deze monitoring maken we in de programmabegroting keuzes over de maatregelen die we nemen.

Ons voorstel is om de volgende indicatoren te hanteren in deze jaarlijkse monitoring:

- Intensiteiten op de weg (middels het jaarlijkse telprogramma).
- Vertraging en reistijd op de belangrijkste wegen.
- Aantal en ernst van de ongevallen.
- Fietsintensiteiten op een aantal belangrijke routes (welke routes nog niet bekend).

Grootschalige monitoring (en evaluatie)

Vanuit beleidsoogpunt is het verstandig om op bepaalde momenten de gehele Mobiliteitsvisie opnieuw te heroverwegen. Een logisch moment is aan het einde van de coalitieperiode van vier jaar. Op basis van de speerpunten van de (nieuwe) coalitie kunnen nieuwe en gewijzigde beleidsdoelstellingen naar voren komen en in de visie een plek krijgen. Dat wil niet zeggen dat telkens een geheel nieuwe Mobiliteitsvisie opgesteld moet worden. In eerste instantie volstaat het om een evaluatie van ruimtelijke ontwikkelingen, risico's en knelpunten uit te voeren. Op basis daarvan is het dan mogelijk bijstellingen van netwerken en aanvullende maatregelen door te voeren. Daarnaast willen we ten minste elke vier jaar het regionale verkeersmodel actualiseren. Eenmaal per twee jaar kunnen we dan lokaal kijken of de ontwikkelingen binnen Nijkerk

aanleiding geven om het model aan te passen.

Mobiliteitsmanagement

Op dit moment zijn op industrie- en bedrijventerreinen de alternatieven voor de auto beperkt. De actieradius van de fietser wordt vergroot door bijvoorbeeld (regionale) snelfietsroutes en elektrische fietsen. Daarom loont het om de mogelijkheden van mobiliteitsmanagement verder te onderzoeken.

Bij mobiliteitsmanagement draait het om collectief maatwerk. De uitdaging is om alternatieven voor autogebruik te faciliteren en dit met aantrekkelijke prikkels te stimuleren. De keuze voor wel of geen autorit komt door technologische ontwikkelingen steeds prominenter naar voren. Thuiswerken, televergaderen, mobiel internet en andere manieren van 'slim werken' maken veel vervoersbewegingen overbodig. De COVID-crisis heeft duidelijk gemaakt dat de kansen voor thuiswerken groot zijn.

Op de schaal van Nijkerk zijn de kansen beperkt(er) om in te spelen op mobiliteitsmanagement. Wel liggen er kansen om met de bedrijven afspraken te maken over de (beïnvloeding van) mobiliteit van werknemers en bezoekers van bedrijven. Als voorbeeld noemen we de mobiliteit van en naar ons eigen gemeentehuis. Ook in de toekomst kunnen we hierover aanvullende afspraken maken.

8 Maatregelrichtingen

De huidige mobiliteitsvisie bevat nog geen hoofdstuk met maatregelen. Dat laat onverlet dat de gemeente Nijkerk al wel bezig is met een reeks verkeerskundige maatregelen. Deze zijn erop gericht het mobiliteitsnetwerk duurzamer, veiliger en leefbaarder te maken. Als gemeente hebben we hierbij speciale aandacht voor voetgangers en fietsers.

Een uitvoeringsprogramma stellen we op nadat deze visie is vastgesteld. Met deze visie in de hand kunnen we onze aandacht richten op maatregelen binnen de diverse thema's en op uitdagingen op het gebied van mobiliteit en duurzaamheid.