



Samenvatting

Mobiliteitsvisie Nijkerk 2021 – 2040

4 april 2022

Inleiding

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

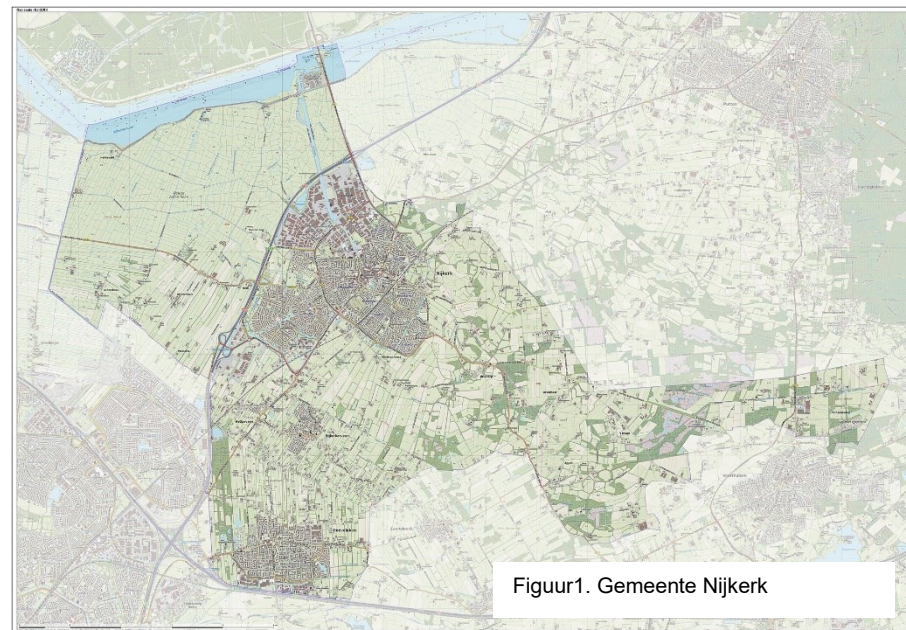
Huidige verkeer situatie

Ligging: De gemeente Nijkerk ligt aan de rand van de provincie Gelderland en maakt deel uit van de regio Foodvalley. De grootste kernen in de gemeente zijn Nijkerk, Hoewelaken en Nijkerkerveen. Alle drie zijn ze voor een groot deel gericht op de gemeente Amersfoort. Daarom is voor ons de relatie met de provincie Utrecht belangrijk. Onze gemeente maakt ook deel uit van de regio Amersfoort. Alle verkeersstromen van beide provincies en regio's zijn voor ons relevant.

Verkeersstructuur: Twee snelwegen (A1 en A28) en twee spoorlijnen (Amersfoort <> Zwolle en Amersfoort <> Ede-Wageningen (valleilijn) doorkruisen de gemeente Nijkerk. Onze gemeente heeft in zijn nabijheid aansluitingen op beide snelwegen (stroomwegen). Ook hebben we treinstations op beide lijnen. Daarom zijn de regionale en landelijke ontwikkelingen op het gebied van de snelwegenstructuur én de spoorstructuur voor ons van groot belang.

Voetgangers: De voetganger is een belangrijke verkeersdeelnemer. We hebben op dit moment geen specifiek netwerk voor voetgangers. Voetgangers moeten overal kunnen komen. Daarvoor moeten voldoende voorzieningen zijn.

Fietsers: Op dit moment hebben we nog geen fietsnetwerk vastgesteld voor de gemeente. Figuur 2 laat zien welke fietsroutes veel gebruikt worden. Dit toont een hiërarchie in het huidige fietsnetwerk.



Figuur1. Gemeente Nijkerk

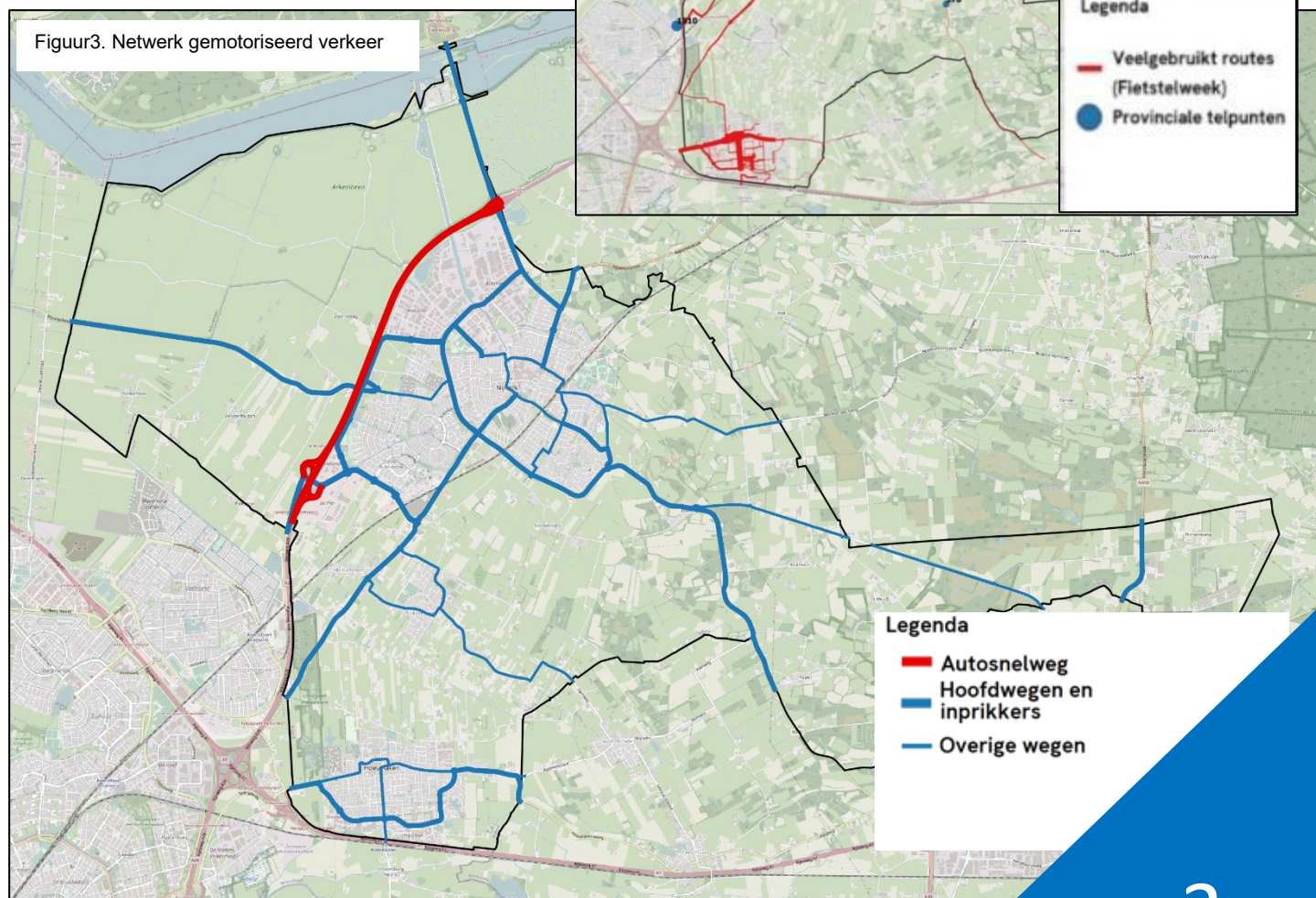
Openbaar Vervoer: De buslijnen 142, 101, 102 en 687 ontsluiten de gemeente Nijkerk. Daarnaast rijden er twee buurtbussen: lijn 503 en 509. En we hebben twee treinstations: in Nijkerk op de spoorverbinding Amersfoort-Zwolle en in Hoevelaken op de spoorverbinding Amersfoort-Ede-Wageningen (Valleilijn).

Gemotoriseerd verkeer: Binnen de gemeente Nijkerk maken we onderscheid in twee soorten wegen: gebiedsontsluitingswegen en erftoegangswegen. Daarnaast doorkruist de A28 onze gemeente. Figuur 3 toont het huidige autonetwerk: de rode lijnen zijn de stroomwegen (A28 en A1), de blauwe lijnen de gebiedsontsluitingswegen.

Door de vele agrarische bedrijven en loonbedrijven in en rondom de gemeente Nijkerk, rijdt hier relatief veel vracht- en landbouwverkeer.

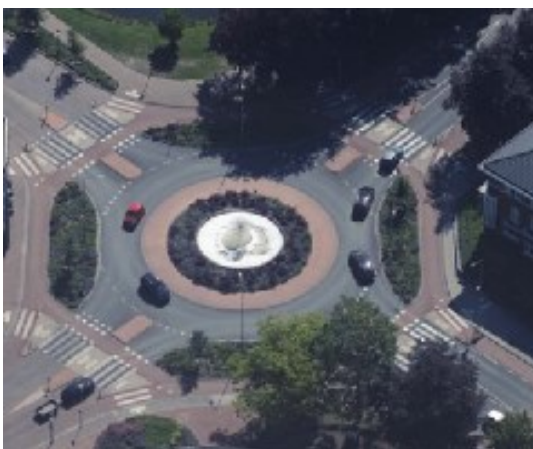
Behalve met het landbouw- en goederenvervoer moeten we ook rekening houden met veilige routes voor het vervoer van gevaarlijke stoffen. In Nijkerk mogen deze stoffen vervoerd worden via het basisnet. Alle rijkswegen en provinciale wegen zijn aangewezen als routes, dus

ook de A28, A1, N301, N303 en N798 die door de gemeente Nijkerk lopen.



Ambities en doelstellingen

Het hoofddoel van de mobiliteitsvisie is te komen tot: verkeersveilige en leefbare woongebieden die net als de andere gebieden in de gemeente duurzaam te bereiken zijn.



Leefbaarheid

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

Het gemotoriseerd verkeer zoveel mogelijk naar buiten brengen: bufferruimtes en wachtrijen aan de randen.

Omwonenden en stakeholders betrekken bij verkeersmaatregelen in straten en buurten, vooral als het gaat om verkeersveiligheid. Dit is onderdeel van een wijkgerichte aanpak.

Stimuleren van elektrisch vervoer en de fiets, om zo de luchtkwaliteit te verbeteren en de uitstoot van fijnstof en NO2 terug te dringen.

Verkeersveiligheid

Wegen buiten het aangewezen hoofdwegennet krijgen een verblijfsfunctie. Veiligheid en leefbaarheid krijgen hier absolute prioriteit. Doorstroming is hier van ondergeschikt belang.

Veilige wandelvoorzieningen bij basisscholen en in de centra.

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

Speciale aandacht voor verkeersveiligheid bij scholen en zorginstellingen.

Duurzaamheid

Inzetten op fietsverbindingen tussen de kernen en naar recreatieve bestemmingen binnen en buiten de kernen.

De centra van Nijkerk en Hoevelaken primair inrichten voor langzaam verkeer (voetgangers en fietsers).

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

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

Bereikbaarheid

Het bereikbaar houden van de gemeente Nijkerk met alle manieren van vervoer.

Openbaar vervoer stimuleren door (H)OV-knopen goed bereikbaar te maken. Bijvoorbeeld door fietsverbindingen te verbeteren.

Voor het gemotoriseerd verkeer locaties verbeteren waar het wegennet aansluit op de stroomwegen (aansluiting A1 en A28).

Goede bereikbaarheid voor hulpdiensten

Trends en ontwikkelingen

In de Mobiliteitsvisie houden we rekening met toekomstige ontwikkelingen en trends. Daaronder valt het geldend beleid van andere beleidsonderdelen (voor een integrale benadering) en andere overheden (omliggende wegbeheerders, provincie en rijk).

Trends: De mobiliteit stelt de gemeente Nijkerk voor een aantal uitdagingen. De mobiliteitsvisie kijkt in de toekomst en geeft kaders. Tegelijkertijd weet niemand hoe de toekomst eruit gaat zien. Het is daarom belangrijk inzicht te krijgen in de trends en mogelijke ontwikkelingen die van invloed kunnen zijn op de mobiliteit. Bijvoorbeeld een andere samenstelling van de bevolking, groeiende aandacht voor klimaat en energie en razendsnelle technologische ontwikkelingen. We onderscheiden drie trends: Groene, Blauwe en Grijs trend.



| | |
|--------|---|
| Groen | <ul style="list-style-type: none"> • Energietransitie • Deelmobiliteit • Duurzaamheid |
| Blauw | <ul style="list-style-type: none"> • Data en digitalisering • Nieuwe voertuigen • Coöperatieve voertuigen • Autonome voertuigen |
| Grijze | <ul style="list-style-type: none"> • Vergrijzing • Bevolkingsgroei en verstedelijking • Mondigheid • Diversiteit in de maatschappij |

In de toekomst neemt in de gemeente Nijkerk het aantal fietsers en ouderen toe. Ook neemt de diversiteit op het fietspad toe, zowel in massa, snelheid als omvang.

Vigerend beleid – nationaal en regionaal:

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

- Nationale omgevingsvisie (NOVI)
- Provinciale omgevingsvisie Gelderland
- Provinciale omgevingsvisie Utrecht



- Nieuwe Omgevingswet
- Bereikbaarheidsagenda Foodvalley
- Mobiliteitsvisies buurgemeenten

Vigerend beleid – omliggende gemeenten:

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

- Amersfoort
- Barneveld
- Bunschoten
- Putten
- Zeewolde

Lokale beleids- en afsprakenkaders:

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

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



Knelpunten

We hebben in beeld gebracht welke locaties nu 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.

Verkeersveiligheid: Verkeersveiligheid staat boven de manieren van vervoer. Vanuit de risicomethodiek – in lijn met het Strategisch Plan Verkeersveiligheid (SPV) – is een analyse uitgevoerd. We komen dan tot de volgende knelpunten:

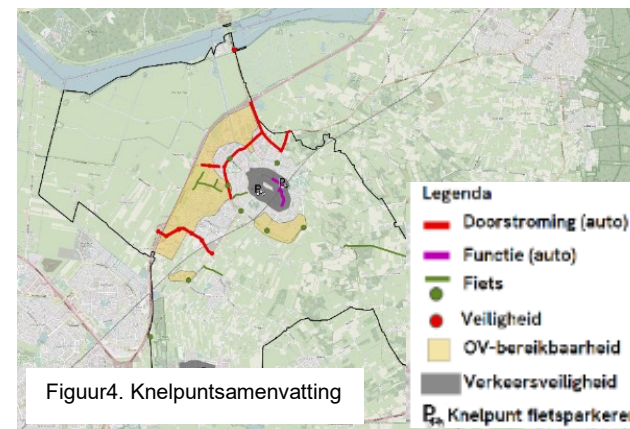
- oversteken fietsverkeer op gebiedsontsluitingswegen in Nijkerk;
- centrum van Nijkerk;
- binnenring rondom het centrum van Nijkerk;
- route door centrum van Hoevelaken;
- schoolzones en ouderencentra.

Fietsverkeer: Om de knelpunten in het fietsnetwerk in beeld te krijgen hebben we gekeken naar de bestaande fietsinfrastructuur en het wensbeeld voor

het fietsverkeer. De belangrijkste knelpunten zijn:

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

Openbaar vervoer: Denkend aan de inclusieve samenleving moeten we ervoor zorgen dat openbaar vervoer voor iedereen toegankelijk en bereikbaar is. We zetten ten minste in op goed openbaar vervoer en behoud van openbaar vervoer in de kernen. Dat betekent aandacht voor de locaties waar op dit



moment geen halte dekking is, dus de minder bereikbare plaatsen. Ook moeten we de veiligheid bij spoorwegovergangen vergroten.

Gemotoriseerd verkeer: Wat betreft het gemotoriseerd verkeer maken we onderscheid tussen twee soorten knelpunten: doorstromingsknelpunten (netwerk heeft te weinig capaciteit om het verkeer af te wikkelen) en functieknelpunten (weg heeft niet de juiste functie in het netwerk).

Belangrijk is ook een incidentele stroom verkeer tussen de aansluiting N301 (A1) en aansluiting Hoevelaken (A1) die niet van of naar de kern Hoevelaken rijden. Als op de A1 een file staat, is deze route soms sneller dan de A1 zelf (deze route ligt parallel aan de A1).

Wensbeelden

De toekomstige netwerkkaarten zijn gebaseerd op de huidige situatie, de knelpunten en de wensen.

De focus in de verblijfsgebieden ligt op een:

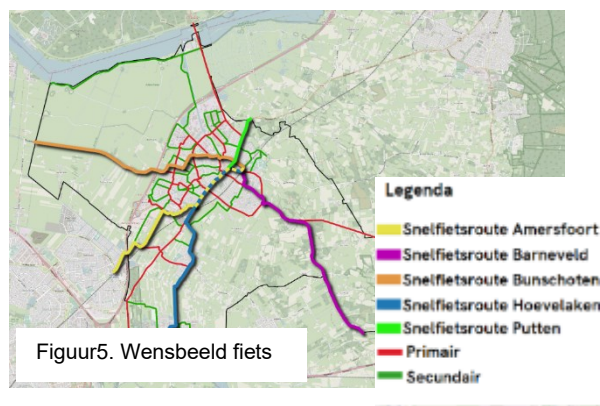
- goede verkeersveiligheid;
- goede leefbaarheid;
- goed netwerk (wandelen- en fietsvoorzieningen)

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 verkeer en snelverkeer af.

Voetgangers: De voetganger verdient meer aandacht en prioriteit, zeker in verblijfsgebieden, schoolomgevingen, OV-haltes. De inrichting voor voetgangers moet hier logisch en veilig zijn.

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

Fietsverkeer: De fiets is hét vervoersmiddel om je te verplaatsen in Nijkerk. Binnen de kernen, tussen de kernen en van en naar OV-haltes speelt de fiets een belangrijke rol. We kiezen daarom voor een fietsnetwerk dat de belangrijkste bestemmingen met elkaar verbindt. Daarbij kiezen we bewust voor een snelfietsroutenetwerk, een primair netwerk en een secundair netwerk. Het primaire netwerk is ingericht voor de grootste stromen van fietsverplaatsingen naar school, werk en winkel. Zie figuur 5.



Openbaar vervoer: We zetten in op duurzame mobiliteitsvormen in verblijfsgebieden. Daarom stimuleren we het gebruik van het openbaar vervoer. We willen minimaal het huidige voorzieningenniveau behouden. We

streven ernaar dat in de kernen iedereen op werkdagen tussen 7:00 en 18:00 uur binnen 500 meter (hemelsbreed) de beschikking heeft over het openbaar vervoer. Hiervoor is een hogere OV-frequentie nodig. Daarnaast willen we fietsverbindingen en voorzieningen naar de stations en (H)OV-hubs. Ten slotte willen we de veiligheid vergroten bij spoorwegovergangen, bijvoorbeeld door onderzoek te doen naar een ongelijkvloerse overweg.

Gemotoriseerd verkeer korte termijn:

Nijkerk: Op korte termijn concentreren we ons eerst op het beperken van de verkeersintensiteit door de kern Nijkerk (Hoefslag/Oranjelaan). We willen autoluwe buurten en op veel wegen een lagere snelheid.

Hoewelaken: De route Koninginneweg moet de hoofdroute zijn voor het gemotoriseerde verkeer. De route via de Westerdorpsstraat /Oosterdorpsstraat is vooral bedoeld voor lokaal en langzaam verkeer.

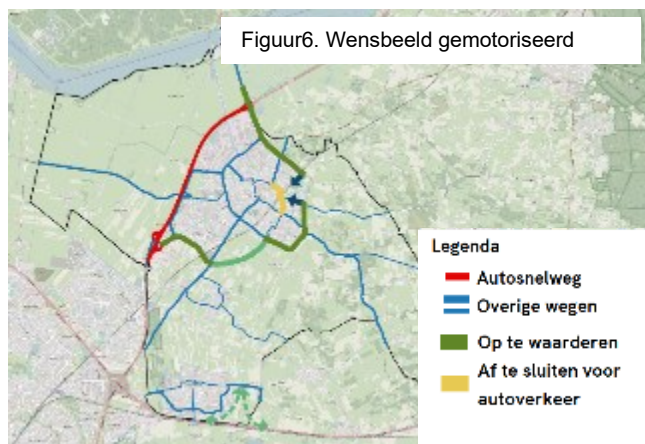
Gemotoriseerd verkeer lange termijn:

Door de verdere uitbreiding van de woningbouw op middellange en vooral ook langere termijn is het verstandig duurzame keuzes te maken. Op de volgende gedeeltes van het netwerk ontstaan knelpunten:

- centrumring Nijkerk (Hoefslag/Oranjelaan);
- kern Hoewelaken;
- netwerk rondom Nijkerkerveen.

Daarom zijn de volgende netwerkkeuzes voor de langere termijn belangrijk (figuur 6).

- Berencamperweg verder versterken naar minimaal twee keer twee rijstroken;
- Ring Nijkerk niet rond maken, wel verbeteren;
- Zuid-Oost-verbinding Hoewelaken;
- Arkenheemweg doortrekken richting N301.



Flankerend beleid

Schoolzones: Veel mensen vinden schoolomgevingen gevaarlijk omdat kinderen in het verkeer kwetsbaar zijn. In Nederland worden wegen rondom scholen steeds vaker ingericht als herkenbare schoolzones. Een trend. Binnen onze gemeente hebben we rond diverse scholen al schoolzones ingericht.

Duurzame mobiliteit en laadpalen: We zetten als gemeente Nijkerk in op duurzame vervoersmiddelen. Dus: binnen onze gemeente zoveel mogelijk duurzame vormen van automobilititeit.

Educatie en voorlichting: Door alle manieren van vervoer heen speelt educatie een grote rol. Niet alle knelpunten kunnen we oplossen met een fysieke maatregel. Met meer verkeerseducatie van en voorlichting aan de risicogroepen, zoals schoolkinderen en ouderen, dragen we bij aan het veiliger bewegen in het verkeer.

Monitoring: De Mobiliteitsvisie is gebaseerd op de situatie in 2019 (voor de coronacrisis), aangevuld met de beschikbare kennis over toekomstige ontwikkelingen en verwachtingen per 2021. Omdat de situatie op de weg gedurende de tijd verandert, is het verstandig regelmatig te monitoren of onze visie nog voldoet aan onze ambities en de praktijk.

Gemotoriseerd verkeer parkeren:

Voor het onderdeel parkeren hebben we in 2019 een apart parkeerbeleidsplan opgesteld. In het Parkeerbeleidsplan 2019-2024 staat het parkeerbeleid beschreven dat nu van kracht is.