

## Mobiliteitsvisie Nijkerk

november 2022



# Inhoudsopgave

<b>1 Inleiding</b>	<b>3</b>
<b>2 Huidige situatie</b>	<b>4</b>
2.1 Verkeer	5
2.2 Verkeersveiligheid: Hoeveel (slachtoffer)ongevallen zijn er geregistreerd?	13
<b>3 Vigerend beleid</b>	<b>18</b>
3.1 Nationale en regionale beleidskaders	19
3.1.5 Ontwikkelbeeld Amersfoort	25
3.2 Lokale beleids- en afsprakenkaders	31
<b>4 Trends en ontwikkelingen in relatie tot verkeer</b>	<b>41</b>
4.1 Groene trend	42
4.2 Blauwe trend	44
4.3 Grijs trend	46
<b>5 Knelpunten</b>	<b>48</b>
5.1 Fietsverkeer	50
5.2 Openbaar vervoer	51
5.3 Gemotoriseerd verkeer	52
5.4 Verkeersveiligheid	57
<b>6 Vertaling van knelpunten naar ambities en doelstellingen</b>	<b>60</b>
<b>7 Wensbeelden verkeerstructuur</b>	<b>61</b>
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
<b>8 Maatregelrichtingen</b>	<b>75</b>

# 1 Inleiding

---

## Aanleiding

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

## Proces en aanpak

- Er is gekozen voor een data gedreven aanpak.
- Op deze manier zijn de resultaten reproduceerbaar zodat dit gemakkelijk is voor evaluatie en herziening van de mobiliteitsvisie.
- Naast data zijn ook grenzen(kaders) nodig.

## Leeswijzer

In dit document vindt u de Mobiliteitsvisie verdeeld in de volgende stappen:

- [Huidige situatie](#)
- [Vigerend beleid](#)
- [Trends en ontwikkelingen](#)
- [Knelpunten](#)
- [Wensbeelden verkeerstructuur](#)
- [Maatregelrichtingen](#)

## 2 Huidige situatie

In deze paragraaf beschrijven we de huidige situatie per modaliteit (verkeer) en de verkeersveiligheid conform de risicoanalyse (strategisch plan verkeersveiligheid).





## 2.1 Verkeer

Hierin wordt onderscheid gemaakt in gemotoriseerd verkeer, fietsverkeer, en openbaar vervoer.

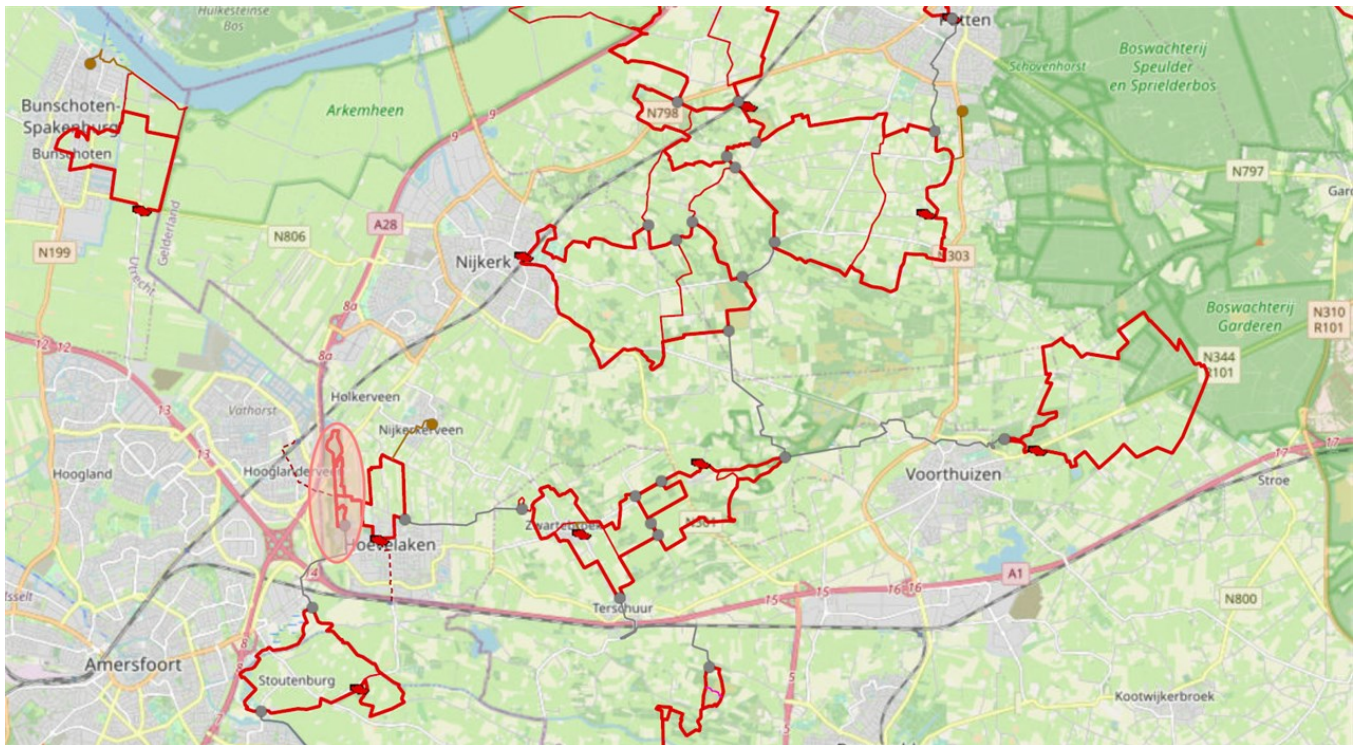
	<b>Voetganger</b>
	<b>Fietsverkeer</b>
	<b>Openbaar vervoer</b>
	<b>Gemotoriseerd verkeer</b>

## 2.1.1 Voetgangers

In de huidige situatie is er geen specifiek netwerk voor voetgangers voorzien. Voetgangers moeten overal kunnen komen en daarvoor voldoende voorzieningen hebben. Als voetganger kun je bijna overal lopen.

De gemeente Nijkerk kenmerkt zich ook door de verschillende recreatieve wandelpaden. Naast de gewone wandelpaden zijn er ook de Klompenpaden, deze wandelroute bestaan gedeeltelijk uit onverharde paden en gaan over het boerenland.

Toch zijn er plekken waar de voetganger meer aandacht en prioriteit verdient. Met name in verblijfsgebieden, schoolomgevingen en OV-haltes moet de inrichting voor de voetganger logisch en veilig zijn. De mobiliteitsvisie moet straks voorzien in de extra aandacht voor voetgangers.



Klompenpad voetgangers (Bron klompenpaden.nl)

### Schoolgaande kinderen

Voor schoolgaande kinderen is een goed netwerk te voet en te fiets belangrijk. Schoolkinderen moeten zich van én naar school en sportvoorzieningen veilig kunnen verplaatsen. Denk daarbij aan locaties zoals:

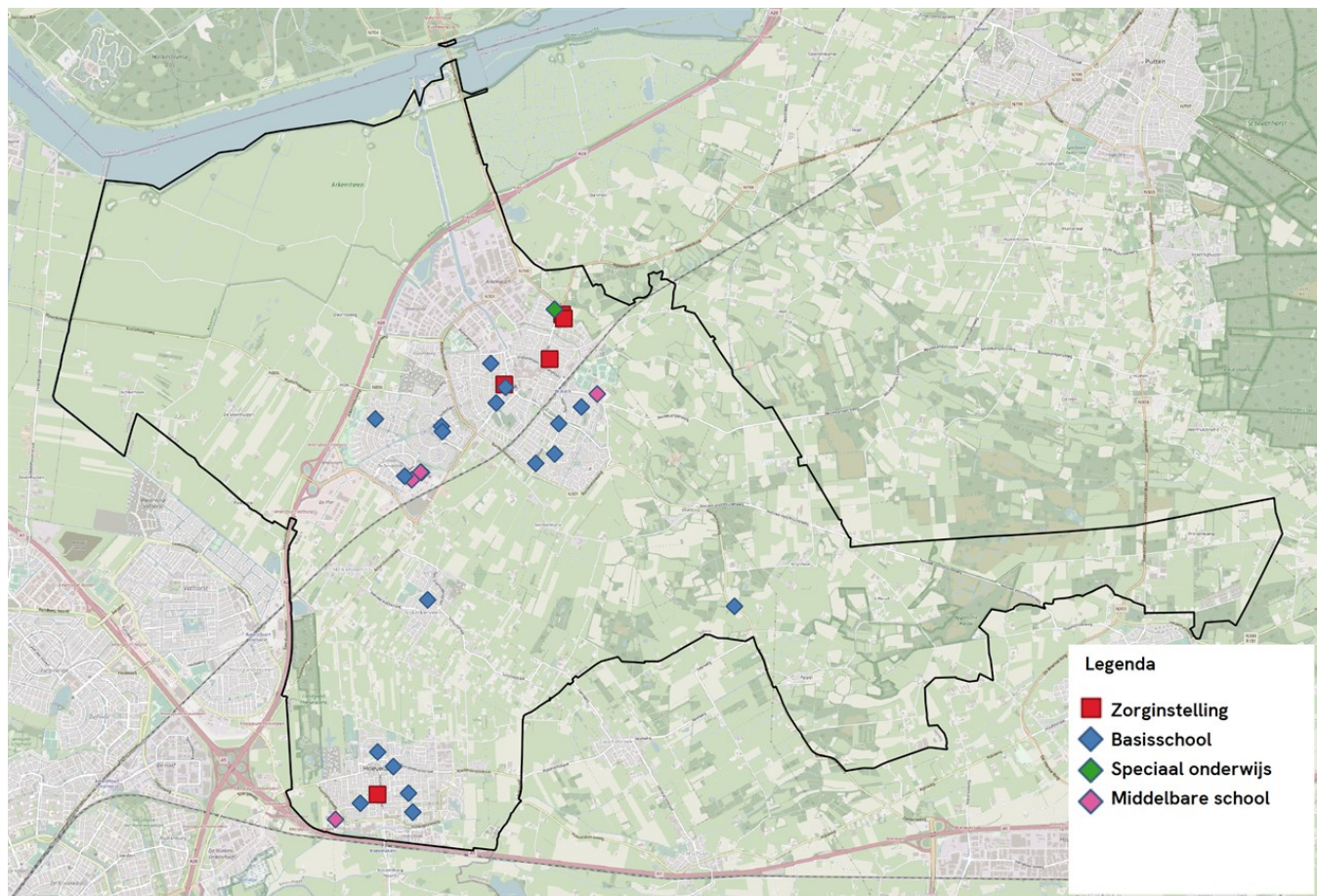
- Scholen
  - Nijkerk: Koningin Emmaschool, Rehobothschool, Openbare basisschool Corlaer, Chr. Basisschool Holk, Het Baken, oranje Nassausingel, GBS De Open Kring, Maranathaschool, De Hoeksteen.
  - Nijkerkerveen: Basisschool de Horizon.
  - Basisschool de Appelgaard.
  - Hoevelaken: stichting Onderwijsgemeenschap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

### Ouderen

Door vergrijzing wordt de toegankelijkheid van de gemeente steeds belangrijker. Doordat ouderen langer zelfstandig en in de stad blijven wonen, heeft vergrijzing een groot aandeel in het voetgangers verhaal. Ze zijn vaak slechter ter been en lopen daardoor met een rollator of zitten in een rolstoel. Daarom is het extra belangrijk dat de kwaliteit van het voetgangersnetwerk goed en veilig is nabij de belangrijkste locaties. Denk daarbij aan de zorglocaties/ instellingen zoals:

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

Maar naast de zorglocaties zijn ook locaties van wooncomplexen zoals woonzorgcentrum De Pol en Huize Sint Jozef in Nijkerk en Stoutenborgh in Hoevelaken belangrijke locaties.



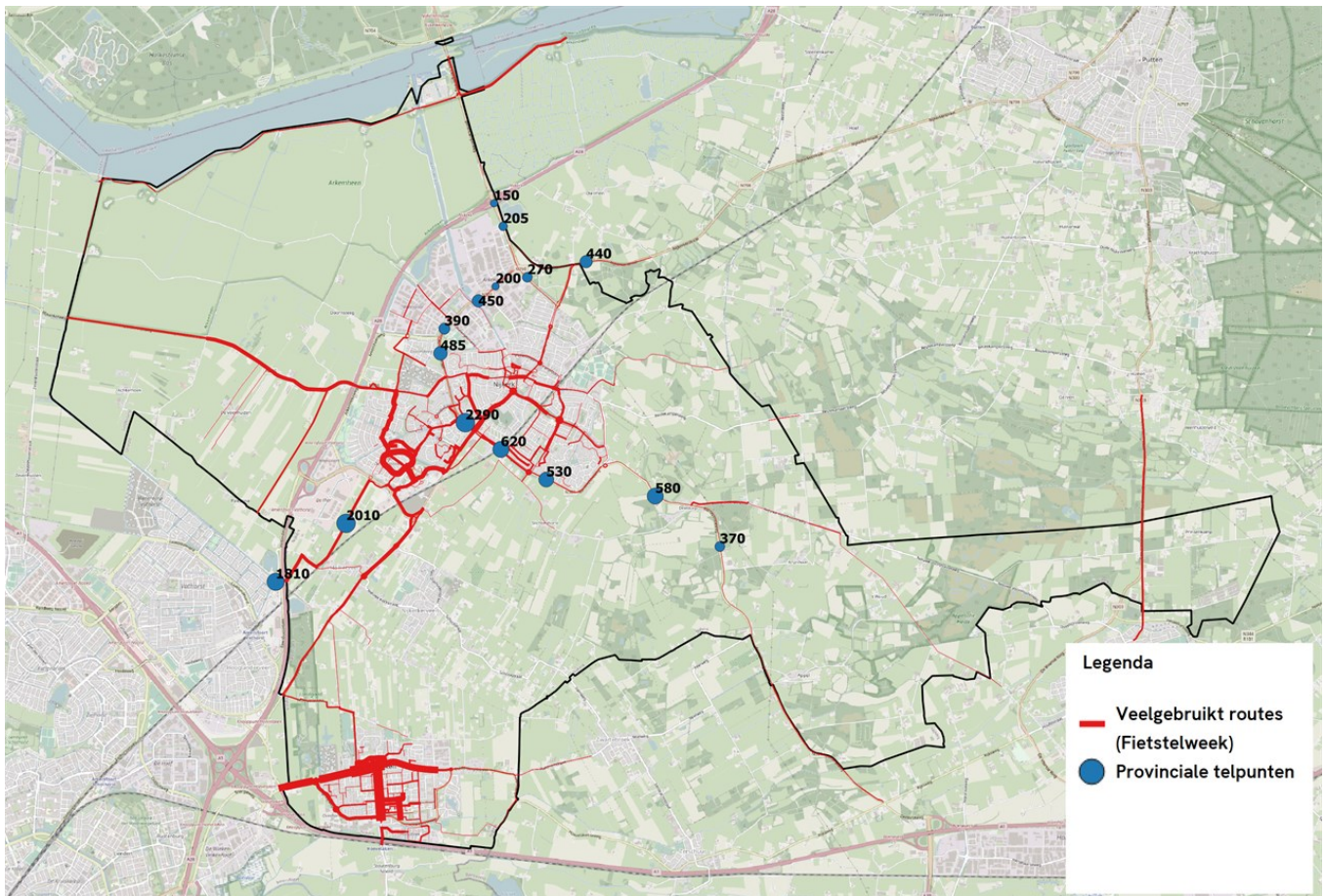
Locaties zorginstellingen en onderwijslocaties



## 2.1.2 Fietsverkeer

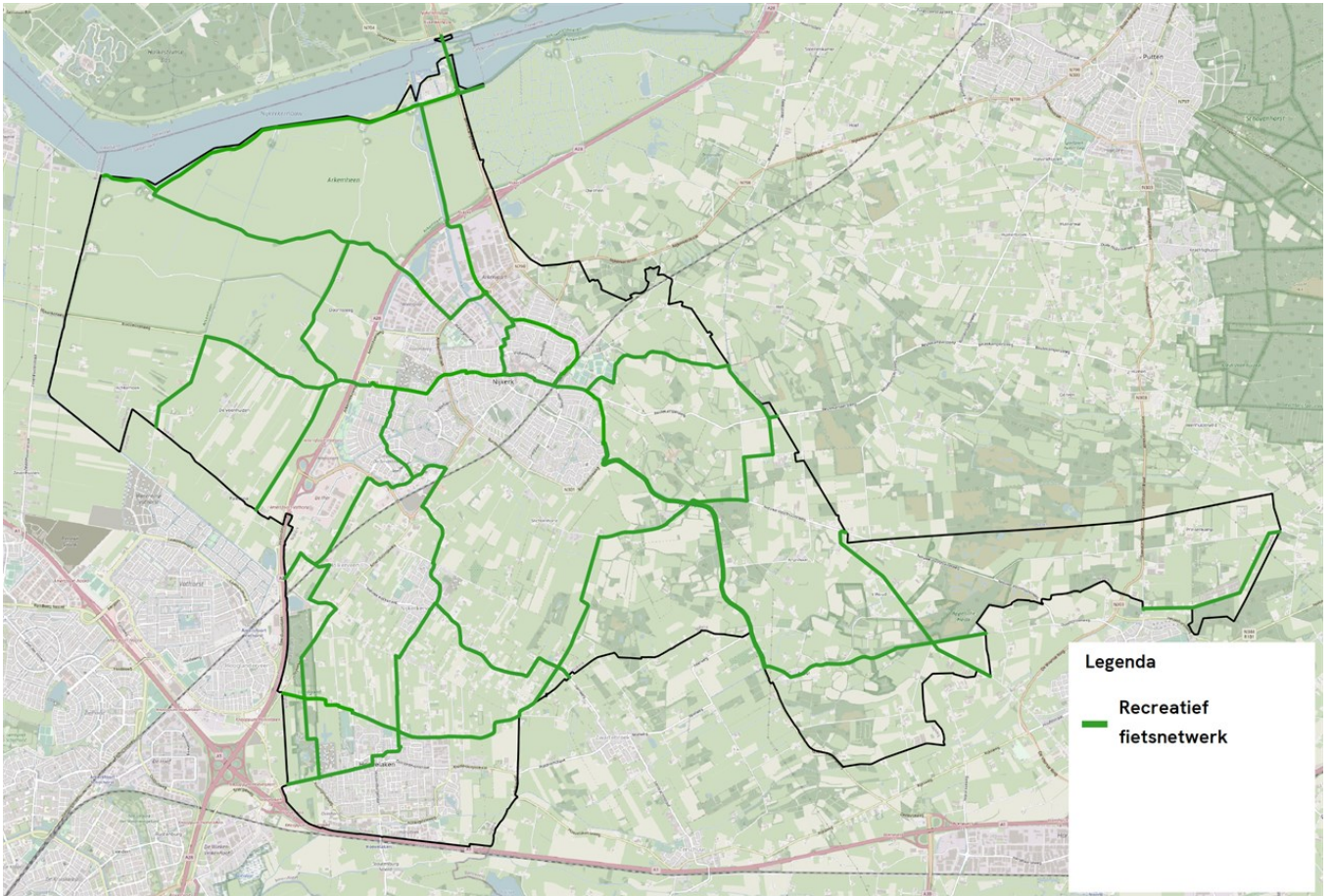
Op dit moment is er nog geen vastgesteld fietsnetwerk voor de gemeente. Onderstaande figuren geven aan welke fietsroutes veel gebruikt worden en laten daarmee een hiërarchie in het huidige fietsnetwerk zien. Daarnaast laat het figuur de fietstellingen van de provincie Gelderland zien die in 2019 uitgevoerd zijn. Wat opvalt is het hoge aantal fietsverkeer op de N301 nabij de Amersfoortseweg.

Bij de weergegeven intensiteiten dient als belangrijk aandachtspunt meegenomen te worden dat deze cijfers gemeten zijn tijdens de werkzaamheden aan de spoortunnel bij de Amersfoortseweg. Hierdoor was er op dat moment een afwijkend beeld van de verkeersstromen van de fietsers.



Fietstellingen Provincie Gelderland en Fietstelweekroutes (spoortunnel Amersfoortseweg in aanbouw)

Het recreatieve fietsnetwerk in de gemeente wordt gekenmerkt door het fietsknooppuntennetwerk, zie onderstaande figuur.



Recreatieve fietsnetwerk



## 2.1.3 Openbaar vervoer

### Busvervoer

De gemeente Nijkerk wordt ontsloten door verschillende buslijnen; 142, 101, 102 en 687:

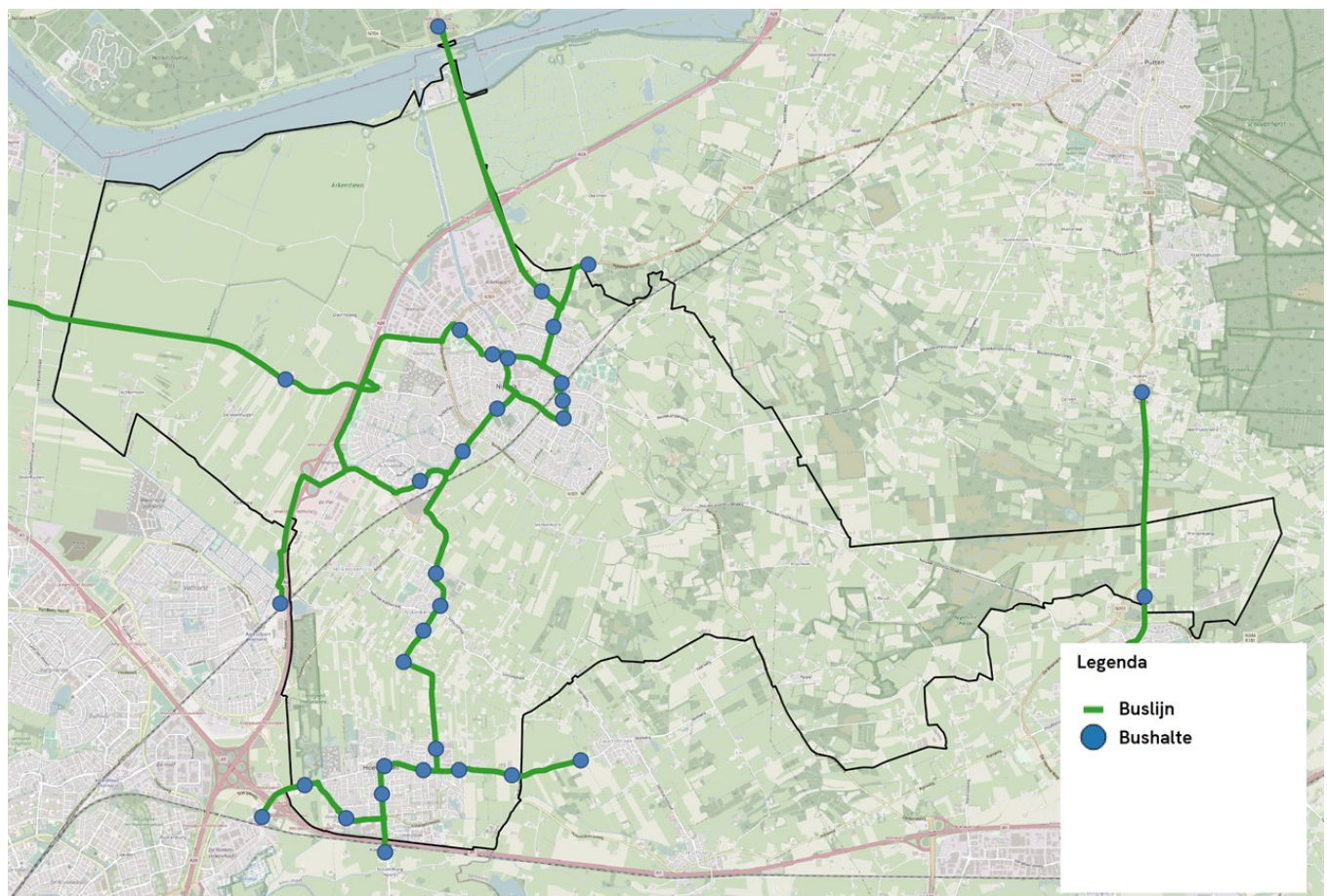
- lijn 142 rijdt van Harderwijk station naar Nijkerkstation;
- lijn 101 rijdt van Harderwijk station via Nijkerk naar Amersfoort station Vathorst;
- lijn 102 rijdt van Apeldoorn station naar Amersfoort- centraal station;
- lijn 687 is een schoolbus en rijdt van Barneveld naar Nijkerk. Deze bus rijdt in de ochtendspits 1 keer naar Nijkerk en 2x richting Barneveld. In de middag rijden er 3 ritten naar Nijkerk en twee naar Barneveld.

Daarnaast rijden er ook 2 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 Arkenheem;
  - Station Nijkerk en Valleilijn.

### Trein

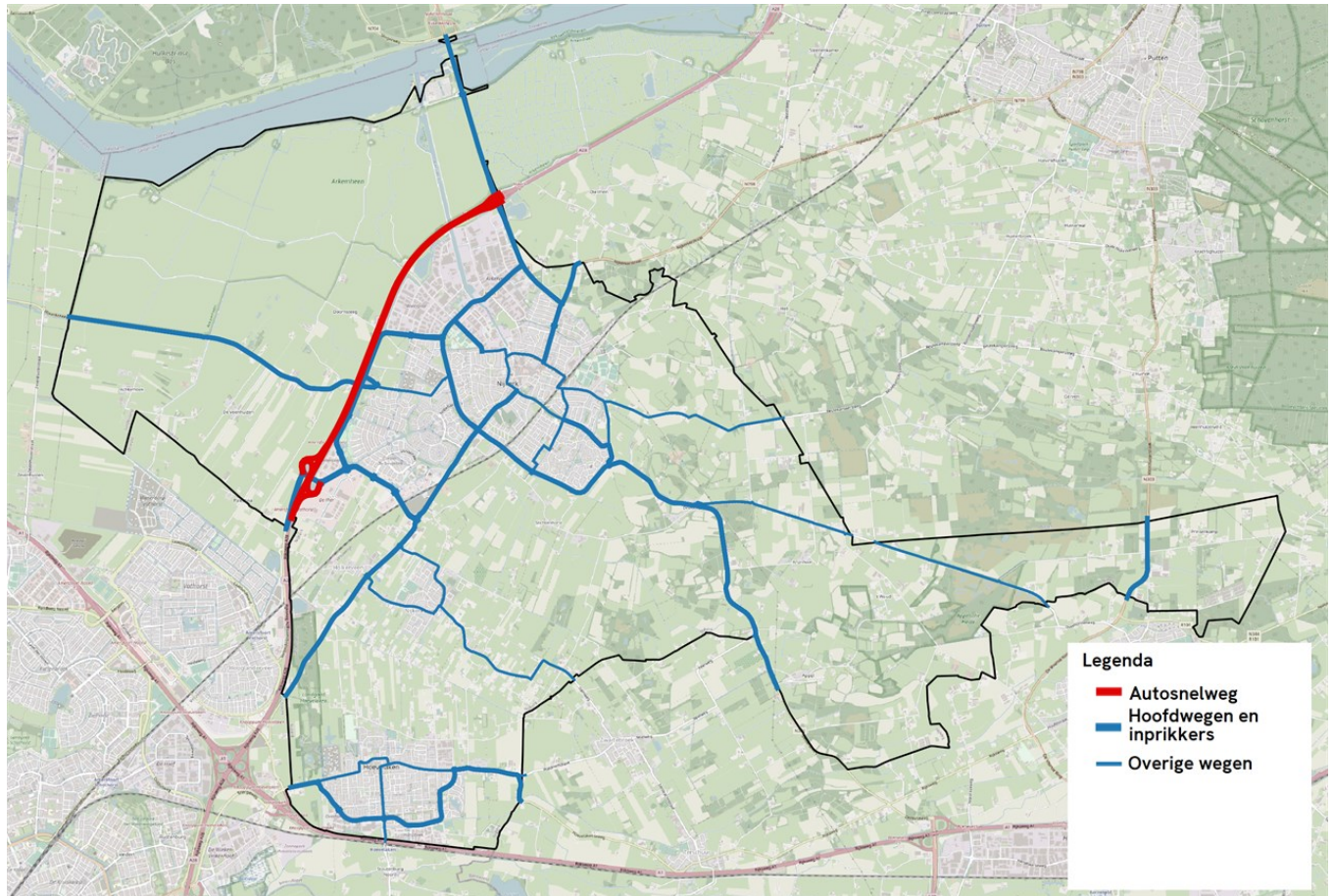
Tot slot is er een treinstation aanwezig in Nijkerk op de spoorverbinding Amersfoort – Zwolle. De trein op deze verbinding rijdt 4x per uur in de spits. Daarnaast is er een treinstation in Hoevelaken op de spoorverbinding Amersfoort - Ede - Wageningen (Valleilijn). De trein op deze verbinding rijdt de hele dag per uur en in de avond 2x per uur.



Openbaarvervoer netwerk

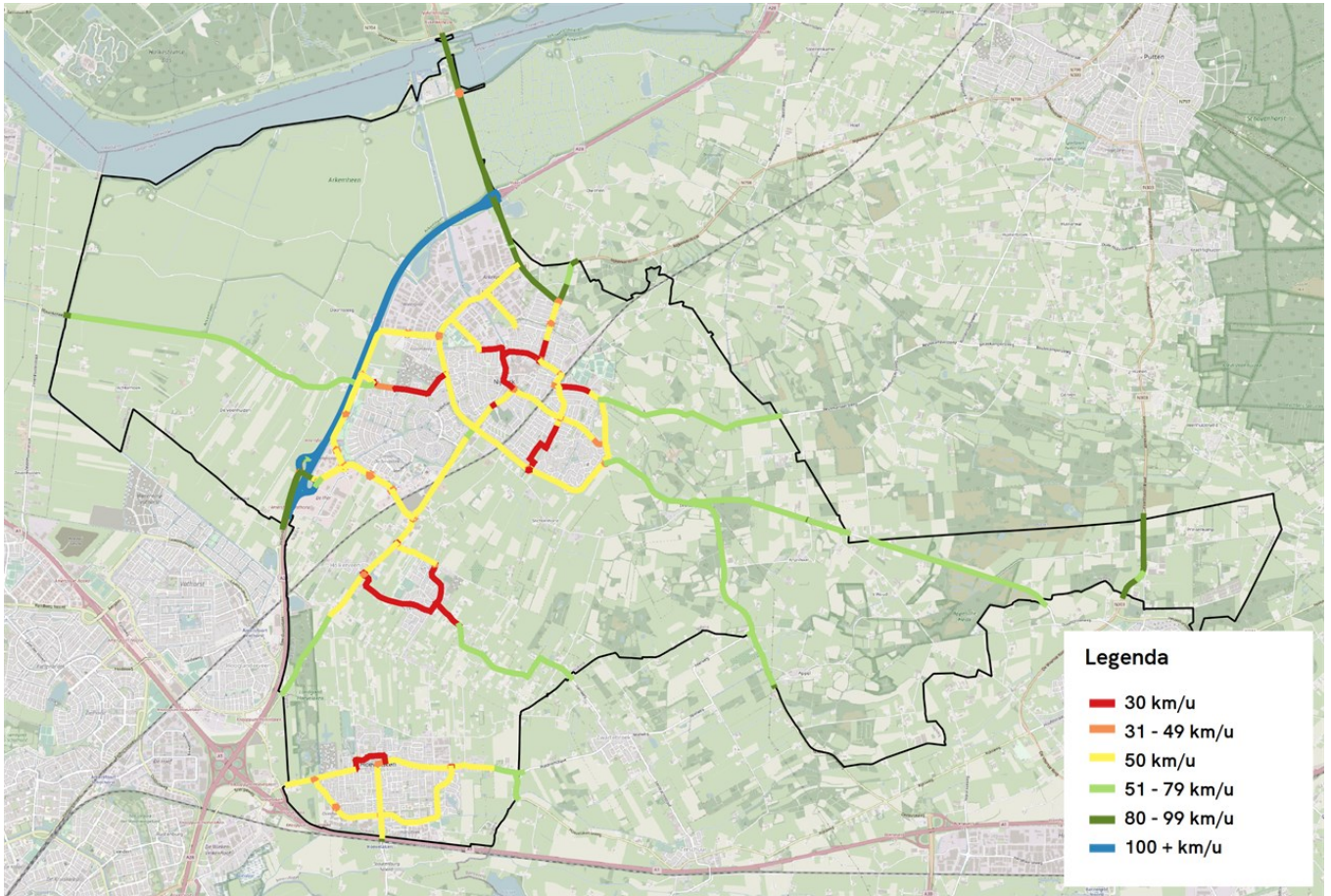
## 2.1.4 Gemotoriseerd verkeer

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



Wegennetkaart voor gemeente Nijkerk





Beleidsmatige gewenste minimale rijsnelheid in de huidige situatie

## Vrachtverkeer

Door de aanwezigheid van veel agrarische- en loonbedrijven in en rondom de gemeente, rijdt er relatief veel vracht- en landbouwverkeer in de gemeente Nijkerk. Voor deze verplaatsingen kunnen agrariërs en loonwerkbedrijven gebruik maken van vrijwel alle wegen in het gebied.

Behalve het landbouw- en goederenvervoer, dient er ook met de routing van gevaarlijke stoffen rekening gehouden te worden. Vanwege de potentiële veiligheidsproblemen voor de omgeving zijn wegbeheerders bij wet verplicht aan te geven welke wegen zonder vergunning gebruikt mogen worden voor het vervoeren van gevaarlijke stoffen over de weg. Voor Nijkerk geldt het basisnet voor vervoer van gevaarlijke stoffen. Dit is het landelijk aangewezen netwerk voor gevaarlijke stoffen. Alle rijks- en provinciale wegen zijn aangewezen als routes, zo ook de A28, A1, N301, N303 en de N798, die door de gemeente Nijkerk lopen.

## 2.2 Verkeersveiligheid: Hoeveel (slachtoffer)ongevallen zijn er geregistreerd?

Bij verkeersveiligheidsbeleid wordt er een verschuiving zichtbaar van beleid op basis van ongevalscijfers (reactief) naar een risicogestuurd verkeersveiligheidsbeleid (proactief). Proactief werken aan verkeersveiligheid helpt wegbeheerders om vroegtijdig risico's in het verkeerssysteem te detecteren en gericht effectieve maatregelen te nemen om de risico's te verkleinen of weg te nemen, waardoor er uiteindelijk ook minder slachtoffers zullen vallen. Dit alles onder het motto 'voorkomen is beter dan genezen'.

### Ongevalcijfers

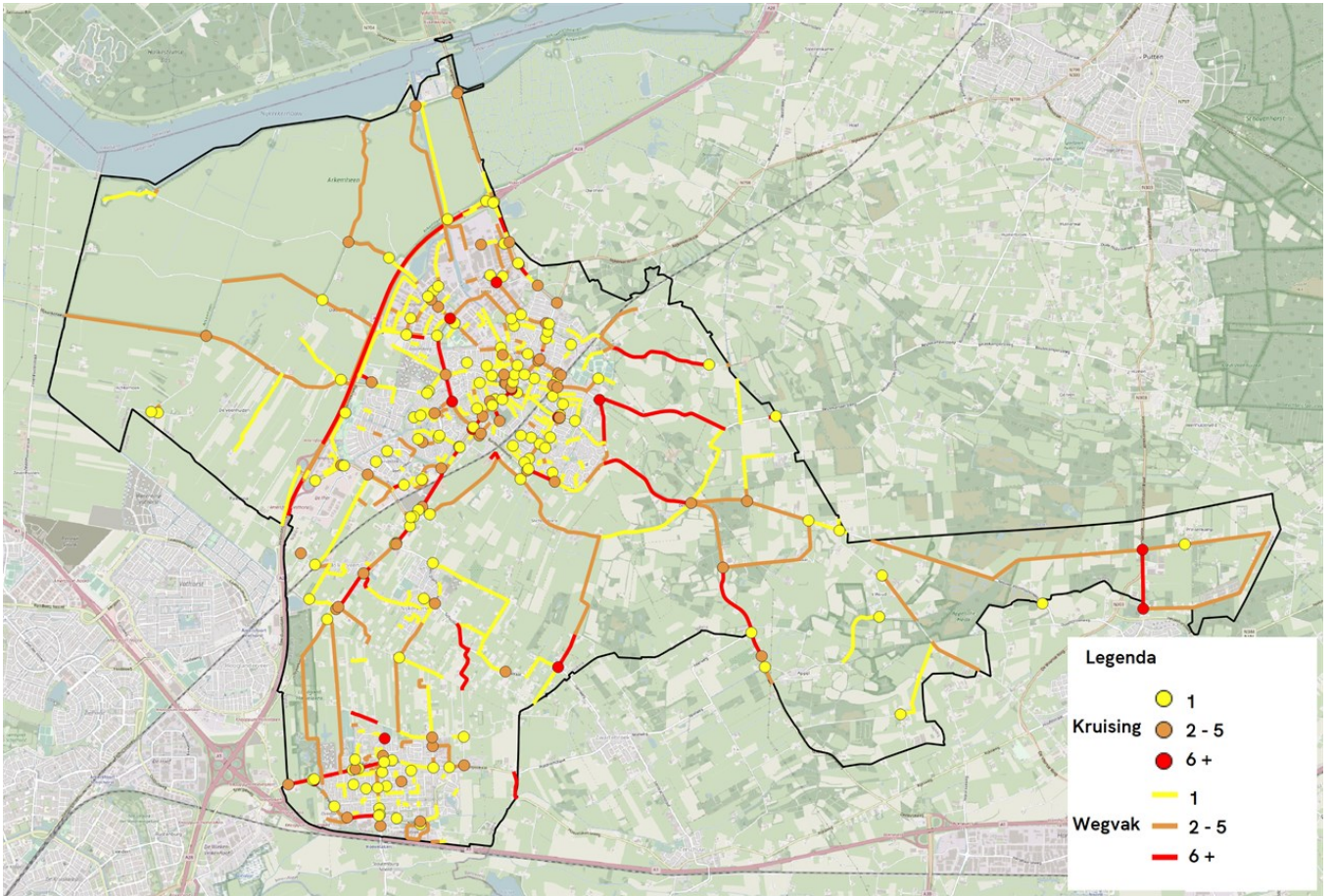
Gebaseerd op de database van VIA hebben er in de periode 2014-2019 in de gehele gemeente Nijkerk 1527 ongevallen plaatsgevonden. In deze zes jaar waren er:

- 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 gewonden (0,833/jaar).

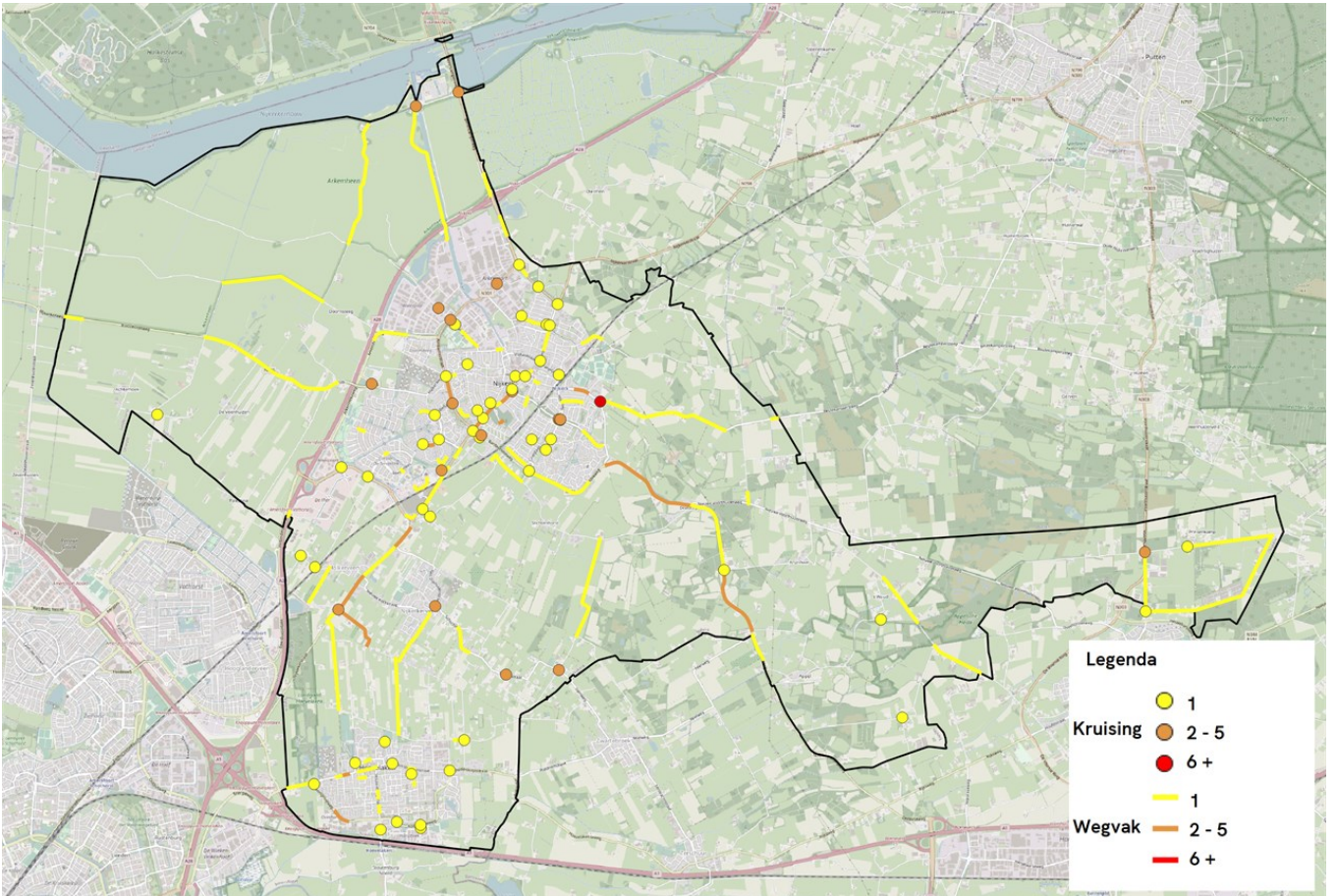
Hierbij dient wel rekening gehouden te worden met de onderregistratie van ongevallen. Niet elk ongeval wordt op een correcte manier gedocumenteerd en er zijn vele ongevallen welke nooit gemeld worden. Met name de ongevallen onder de kwetsbare verkeersdeelnemers (voetgangers, fietsers) kennen een hoge mate van onderregistratie. Dit is al jaren een bekend probleem. Onlangs [kopte de Telegraaf](#) dat de werkelijke cijfers over fietsongevallen soms wel een factor 8 hoger kunnen uitvallen. Deze aanvullende gegevens waren bij het opstellen van deze notitie niet voorhanden. Het kan zeer waardevol zijn om deze gegevens alsnog te vergaren.

Onderstaande figuur toont waar alle ongevallen hebben plaatsgevonden, de grootte van de cirkels geeft het aantal ongevallen weer. De afbeelding daaronder toont dezelfde informatie, maar dan alleen de ongevallen waarbij er sprake was van slachtoffers (dus zonder de UMS-ongevallen). Op basis van deze kaarten is duidelijk af te leiden dat het merendeel van de ongevallen in de kernen en op doorgaande routes plaatsvinden. Met name de UMS-ongevallen vinden in kernen plaats, ongevallen met slachtoffers vinden vooral plaats langs doorgaande routes en kruispunten, zowel binnen als buiten de bebouwde kom.





Locaties van ongevallen 2010 - 2019

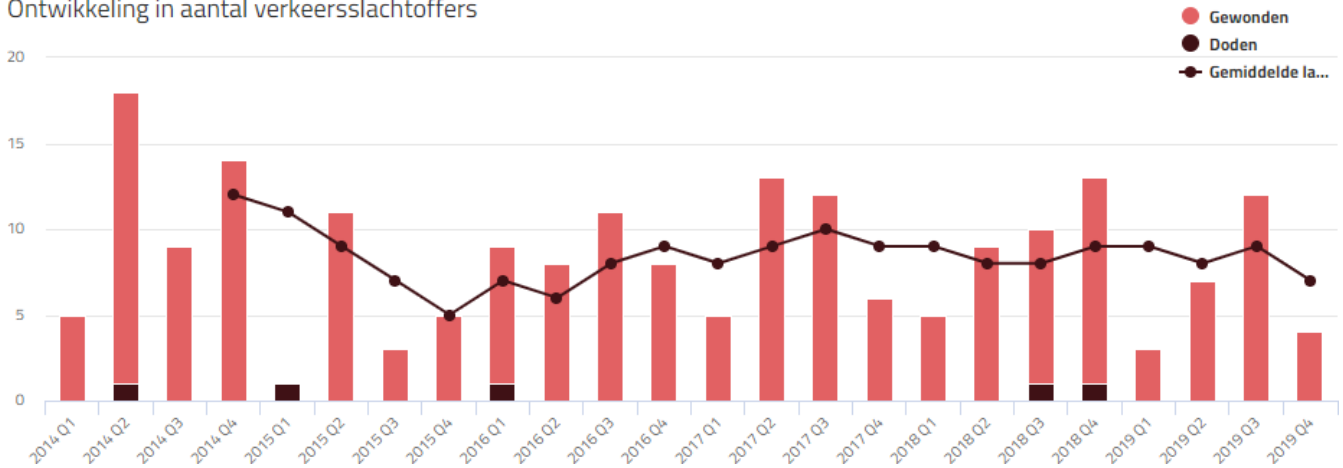


Locaties ongevallen 2010 - 2019 (uitgezonderd UMS)



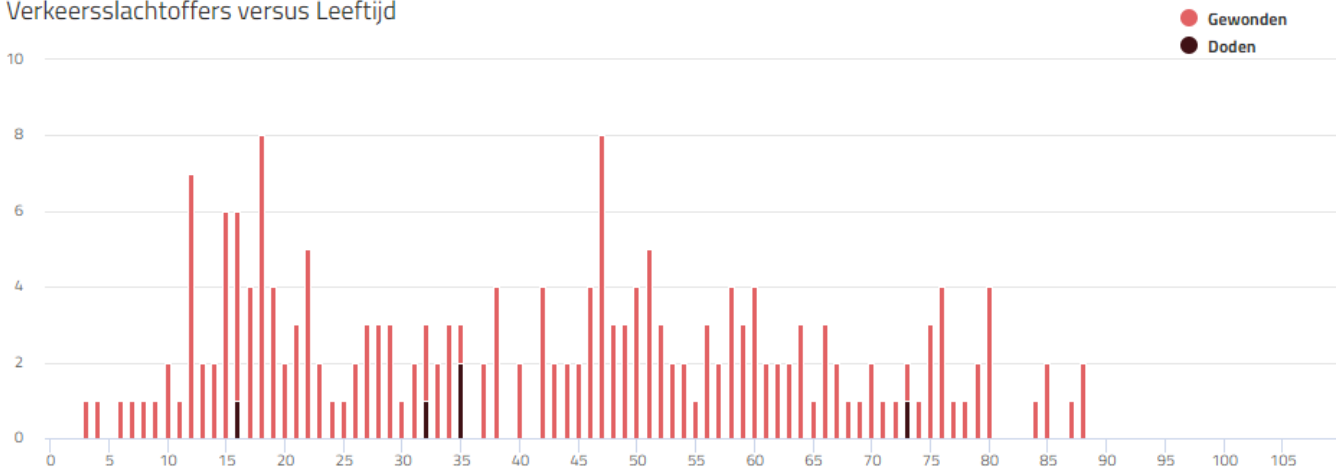
Onderstaande grafiek toont het aantal verkeersslachtoffers uitgesplitst naar kwartalen. Hier valt niet direct een duidelijke trend uit op te maken qua seizoenen, maar wel dat het gemiddelde aantal slachtoffers al meerdere jaren op rij redelijk gestagneerd is. In de grafiek daaronder staan de slachtoffers weergegeven, uitgesplitst naar leeftijd. Deze grafiek suggereert dat met name de jongeren en 40-plussers vaker in de statistieken voorkomen, maar de absolute aantallen blijven relatief laag om daar al te harde uitspraken over te kunnen doen. De laatste grafiek toont dat de gemeente Nijkerk er goed aan zou doen om zich met name te richten op de verkeersveiligheid van de kwetsbare modaliteiten, aangezien deze er uitspringen qua aandeel in de slachtofferaantallen. Opvallend is ook het relatief hoge aantal slachtoffers op de motor en in de auto, maar bij deze grafiek dient vermeld te worden dat hierbij ook de cijfers van het provinciale en Rijkswegennet zitten.

Ontwikkeling in aantal verkeersslachtoffers



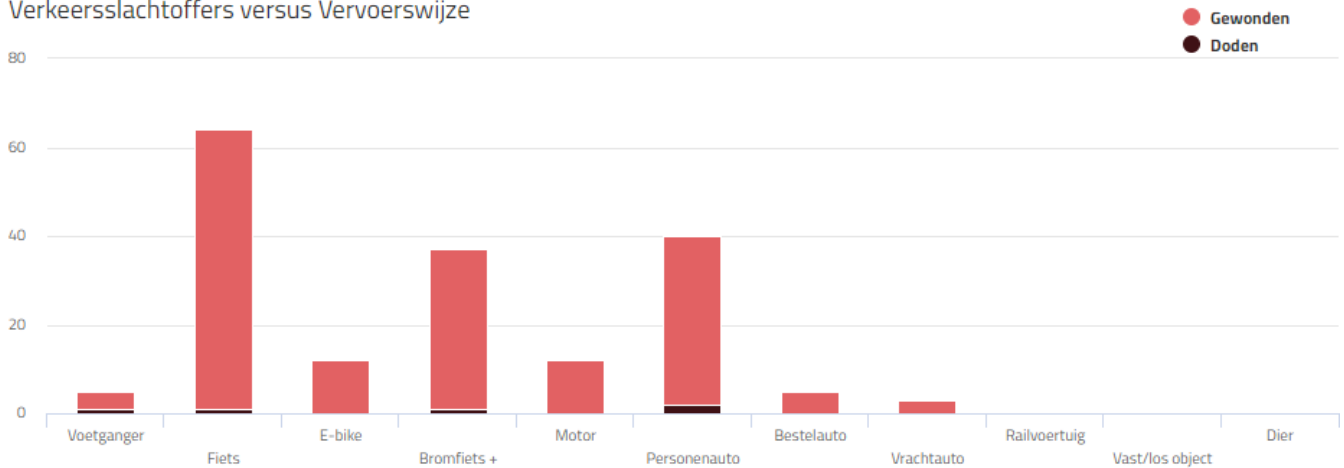
Verkeersslachtoffers in gemeente Nijkerk, 2014-2019 (VIA, 2021).

Verkeersslachtoffers versus Leeftijd



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

## Verkeersslachtoffers versus Vervoerswijze



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

Op basis van de ongevals aantallen van de wegbeheerder blijkt dat 72% van de geregistreerde slachtoffers op gemeentelijke wegen vallen, waarbij er 53 (van de 143) op 50 km/u wegen vallen en 34 (van de 143) op 30 km/u wegen. Op basis van de ongevals aantallen naar snelheidsregime (Tabel 5) blijkt ook vrij duidelijk dat 50 km/u wegen de meeste ongevallen kennen in Nijkerk. Ook het aantal ongevallen waarvan niet bekend is welk snelheidsregime er van toepassing was, heeft een redelijk aandeel in de totaal cijfers. Het is waardevol om de diverse kenmerken van ongevallen beter in kaart te brengen, zodat hier proactiever op gestuurd kan worden.

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

Snelheids-regime	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%
<b>Totaal #</b>	5	64	12	26	10	12	40	23	100%
<b>Totaal %</b>	2%	32%	6%	13%	5%	6%	20%	11%	

(De bovenstaande tabel geeft niet alle modaliteiten weer, i.v.m. de leesbaarheid)

Daarnaast blijkt uit Tabel 6 dat iets meer dan de helft van de slachtoffers op wegen binnen de bebouwde kom vallen, en dat dit met name de kwetsbare verkeersdeelnemers betreffen. De nadruk ligt hierbij iets meer op ongevallen op wegvakniveau in plaats van op kruispuntniveau. De ongevallen buiten de bebouwde kom concentreren zich voornamelijk op wegvakniveau.

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

Kongrens	Binnen de kom		Buiten de kom		Niet ingevuld	
	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
<b>Totaal</b>	<b>67</b>	<b>46</b>	<b>57</b>	<b>28</b>	<b>3</b>	<b>0</b>
	59%	41%	67%	33%	100%	0%
	113		85		3	
	56%		42%		1%	
	201					

## Risicoanalyse

In de risicoanalyse zijn de zes stappen zoals deze zijn opgesteld door het Kennisnetwerk SPV gevolgd. Het Kennisnetwerk SPV heeft een stappenplan opgesteld waarmee een begin gemaakt kan worden met de gemeentelijke risicoanalyse. Dit stappenplan is een goede manier om een risicoanalyse geleidelijk op te bouwen.

Het bevat de volgende zes stappen:

- Stap 1: Begin bij de basis, hoe is de bevolking samengesteld?
- Stap 2: Hoe ziet de infrastructuur van fietspaden en wegen eruit?
- Stap 3: Hoe gedragen verkeersdeelnemers zich in de gemeente?
- Stap 4: Hoeveel bestuurders rijden onder invloed?
- Stap 5: Hoeveel (slachtoffer)ongevallen zijn er geregistreerd in de gemeente?
- Stap 6: Welke risico's hebben prioriteit?

In bijlage 3 is de volledige verkeersveiligheidsanalyse toegevoegd

## 3 Vigerend beleid

---

In het kader van beleid en ontwikkelingen in en rondom de gemeente Nijkerk zijn de vigerende beleidsplannen doorgenomen. Uit deze plannen zijn de relevante stukken opgenomen. Hierbij wordt onderscheid gemaakt in het nationale beleid en er wordt vervolgens ingezoomd 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. De Structuurvisie Infrastructuur en Ruimte (SVIR, opgesteld door Ministerie van Infrastructuur en Milieu op 13 maart 2012) gaat op in de NOVI.

De nationale omgevingsvisie geeft een beeld van hoe IenW wensen dat de leefomgeving in Nederland er over 30 jaar uit kan zien. De horizon van de NOVI ligt op 2050, de horizon van de SVIR lag op 2040. In de NOVI zijn vier prioriteiten meegegeven die ook voor Nijkerk relevant 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 zo groot, dat belangen soms botsen. Het streven is combinaties te maken en win-win situaties te creëren, maar dit is niet altijd mogelijk. Soms zijn er scherpe keuzes nodig en moeten belangen worden afgewogen. Hiertoe gebruikt de NOVI 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 enige gevolgen voor het huidige en toekomstige beleid van de gemeente. De gemeente kan de omgevingswet gebruiken om onder andere burgers te laten participeren in verscheidene besluiten. Het is dan van belang dat de burger aan de voorkant wordt meegenomen bij de besluitvorming.

De nieuwe omgevingswet is toe te passen op onder andere de mogelijke toekomstige ontwikkelingen, bijvoorbeeld bij de herinrichting van wegen en de inbreiding van woningbouw. De maatregelen omtrent de omgevingswet gelden voor alle geplande maatregelen na het ingaan van de omgevingswet januari 2022 (de invoering van de wet is recent uitgesteld), maar ook daarvoor kan de gemeente ervoor kiezen om de burger meer te laten participeren in projecten.



### 3.1.3 Gaaf Gelderland - Provinciale omgevingsvisie (POVI)

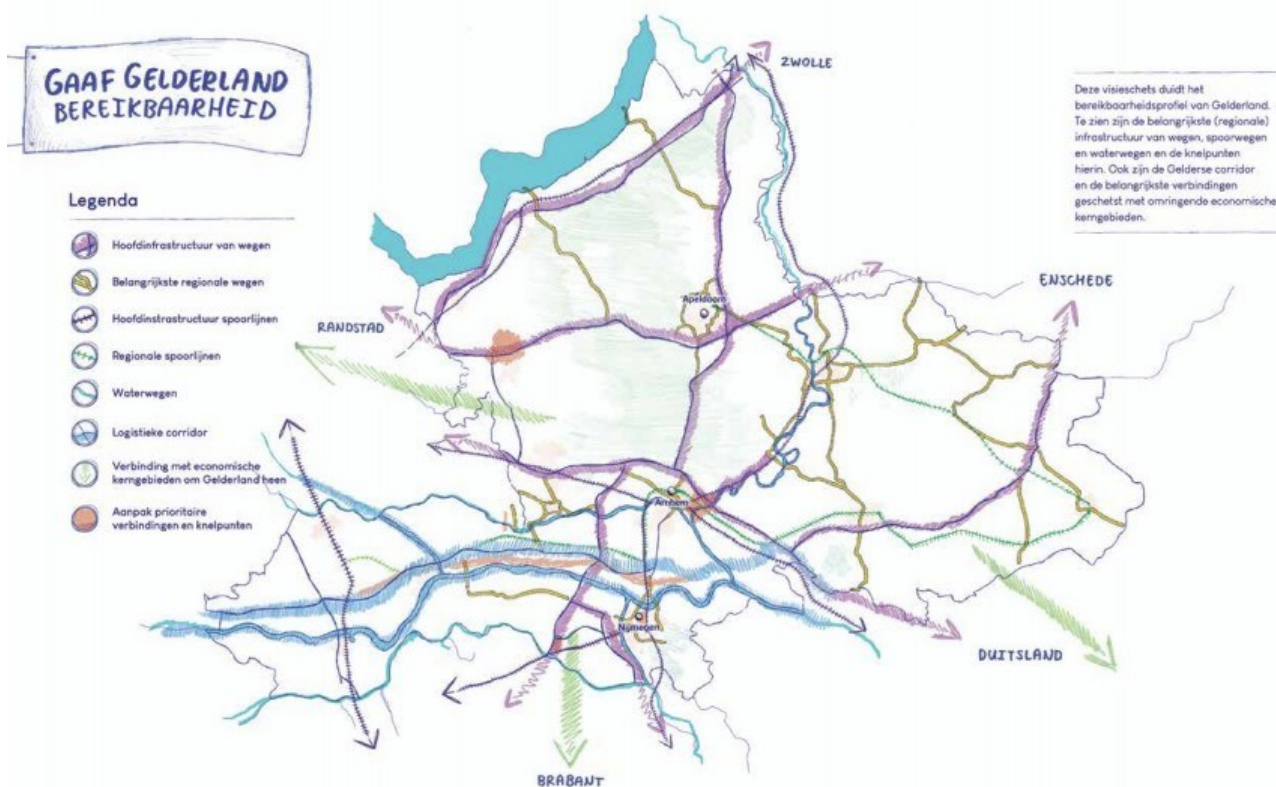
De omgevingsvisie Gaaf Gelderland is door de Provincie Gelderland op 19 december 2018 vastgesteld. De provincie zet in op een gezond, veilig, schoon en welvend Gelderland. Op het gebied van bereikbaarheid zijn de volgende ambities benoemd:

- In 2050 is 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 is 35% van het totaal aantal verplaatsingen met de fiets.

Om dit te bereiken is de volgende aanpak voorzien:

- We blijven een veilig en toegankelijk Gelders netwerk verbeteren en pakken knel- knooppunten en ontbrekende schakels aan. Onze aandacht richt zich daarbij vooral en in eerste instantie op de Gelderse steden. We zoeken slimme alternatieve vormen van vervoer voor landelijk gebied.
- We stimuleren duurzame en alternatieve vormen van vervoer.
- We investeren in nieuwe duurzame vormen of onderzoek.

#### Visieschets voor het gesprek over Bereikbaarheid



Omgevingsvisie Gaaf Gelderland

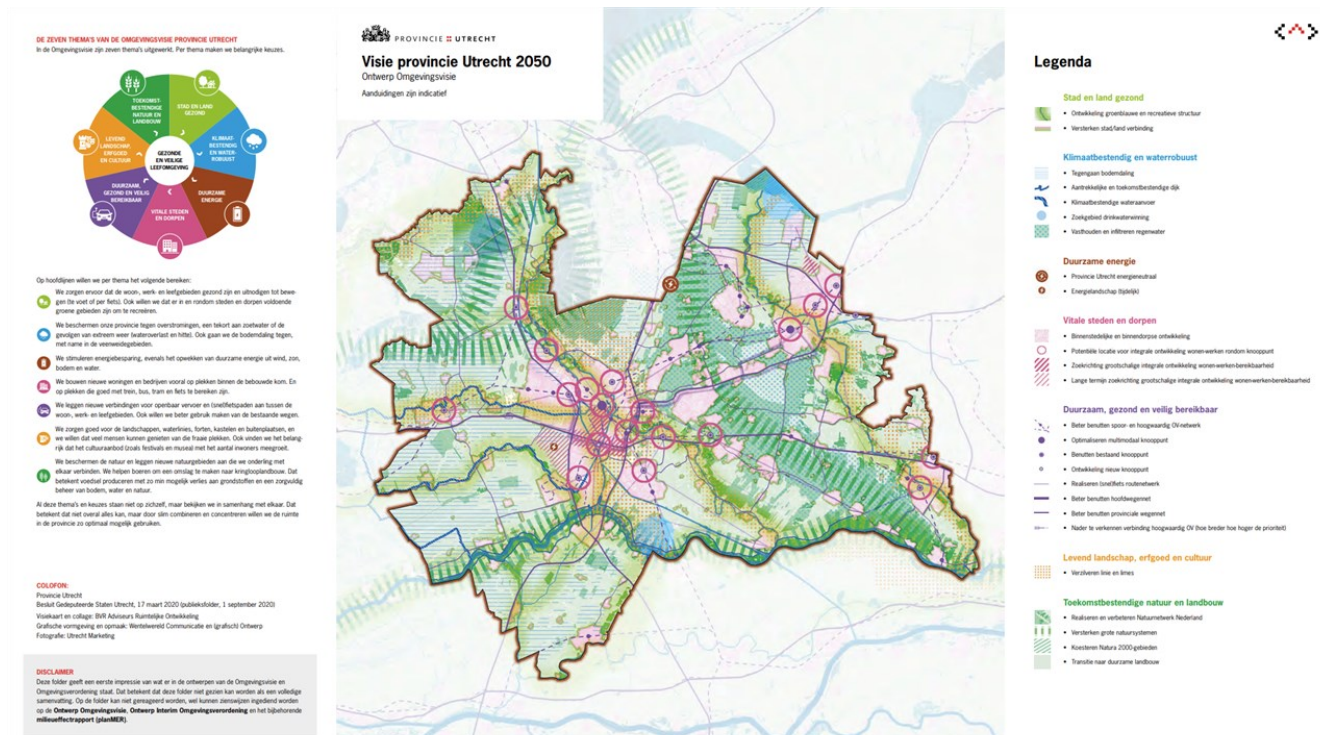
## 3.1.4 Provinciale omgevingsvisie Utrecht (POVI)

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.

Met de omgevingsvisie wil de provincie dat Utrecht het groene, gezonde en slimme middelpunt van Nederland blijft, ook in 2050. Daarbij staan we voor 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 daarmee de vraag hoe wij de verschillende functies ruimtelijk met elkaar kunnen combineren. Ook zal het nodig zijn om prioriteiten te stellen en keuzes te maken.

Op het gebied van duurzaam, gezond en veilig bereikbaar 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 Regio Amersfoort hebben samen met Provincie Utrecht gewerkt aan het Ontwikkelbeeld 2030-2040. De colleges van Burgemeester & Wethouders, en het college van Gedeputeerde Staten hebben in september [Ontwikkelbeeld Regio Amersfoort](#) vastgesteld.

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

De regionale verstedelijkingsstrategie is gericht 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. Goed bereikbaar met fiets, (Hoogwaardig) Openbaar Vervoer en auto in alle windrichtingen is de inzet.

### REGIO AMERSFOORT CENTRAAL!

#### Buitengebied

- Arkenheem Eemland
- Grebbelinie
- Beekdalen
- Nationaal Park Utrechtse Heuvelrug
- Utrechtse Heuvelrug
- Het Groene Valleilint
- Veluwe
- Gelderse vallei
- NNN (Natuurmetwerk Nederland)
- Groene buffers

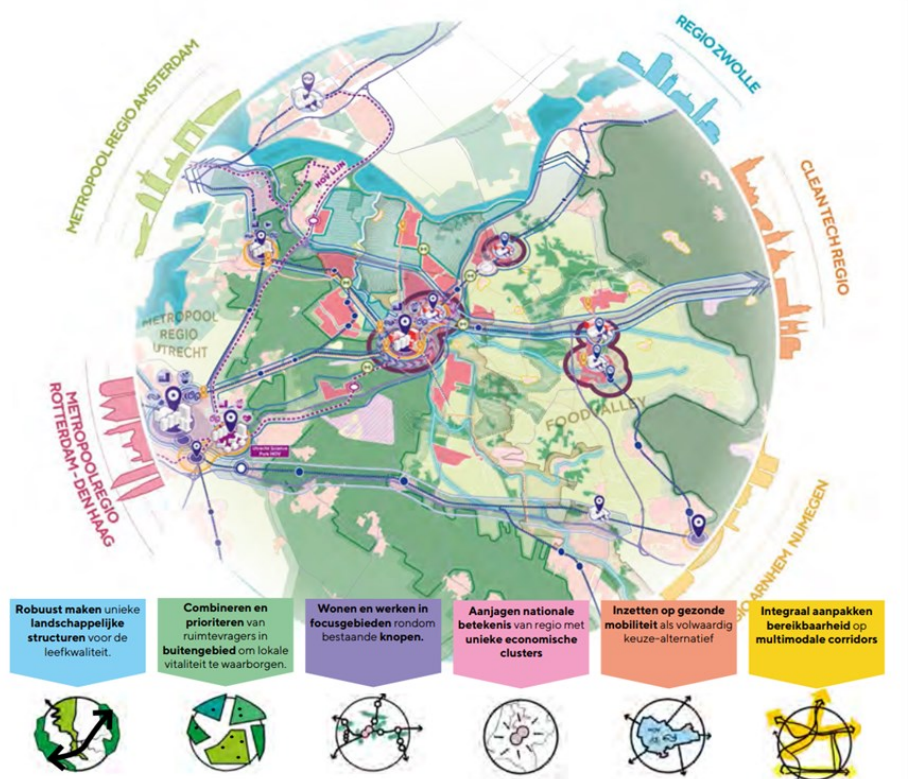
#### Wonen en werken

- Focusgebieden
- Metropoolpoort
- Regiopoort
- Vitale kernen

#### Bereikbaarheid en mobiliteit

- Knoop (trein/HOV)
- HOV-Lijn
- Snel-fietsnetwerk (bestaand/potentie)
- Mogelijk nieuw station
- Multimodaal corridors

Zie strategiekaarten hoofdstuk 4 voor volledig beeld



ONTWIKKELBEELD REGIO AMERSFOORT 2030-2040 9

Ontwikkelbeeld Amersfoort

## 3.1.6 Bereikbaarheidsagenda FoodValley

In de 'Bereikbaarheidsagenda Regio Foodvalley 2018-2022; slim, duurzaam en gezond' staan de ambities en opgaven voor de samenwerking op mobiliteit. De Bereikbaarheidsagenda laat zien dat het bij het werken aan oplossingen vooral gaat om 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 voor fiets, collectief vervoer, spoor en auto.
- Binnen de regio is fiets en OV verdragingsvrij en auto acceptabele vertrageningen.
- Gemeenten geven het goede voorbeeld door gezonde en duurzame mobiliteit te stimuleren via mobiliteitsmanagement in de eigen organisatie.

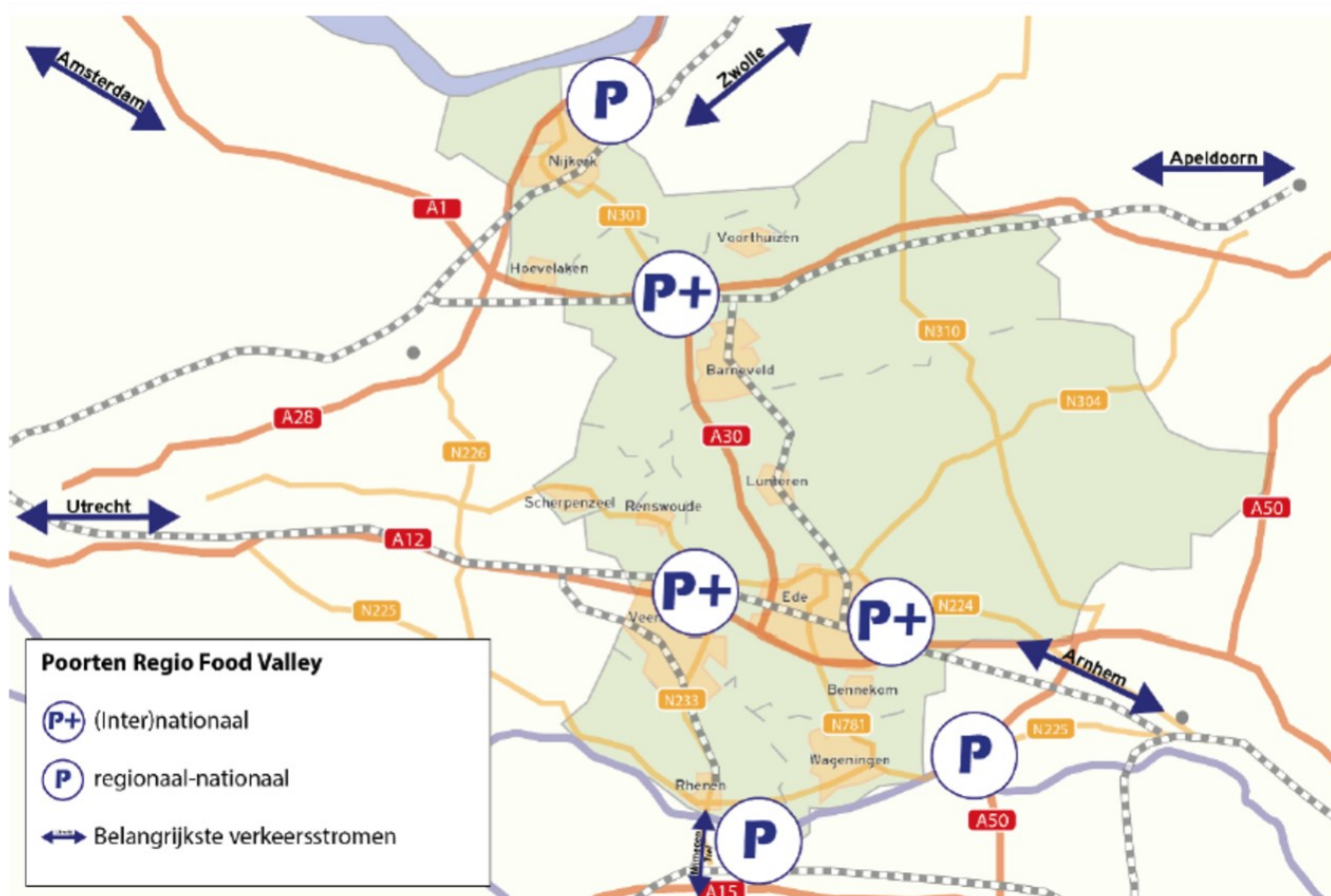
In het programma zijn lijnen uitgezet:

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 met verschillende modaliteiten. 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 en internationaal.



Toegangspoorten Foodvalley

## Economische hotspots zijn in 2030 optimaal bereikbaar en comfortabel ontsloten

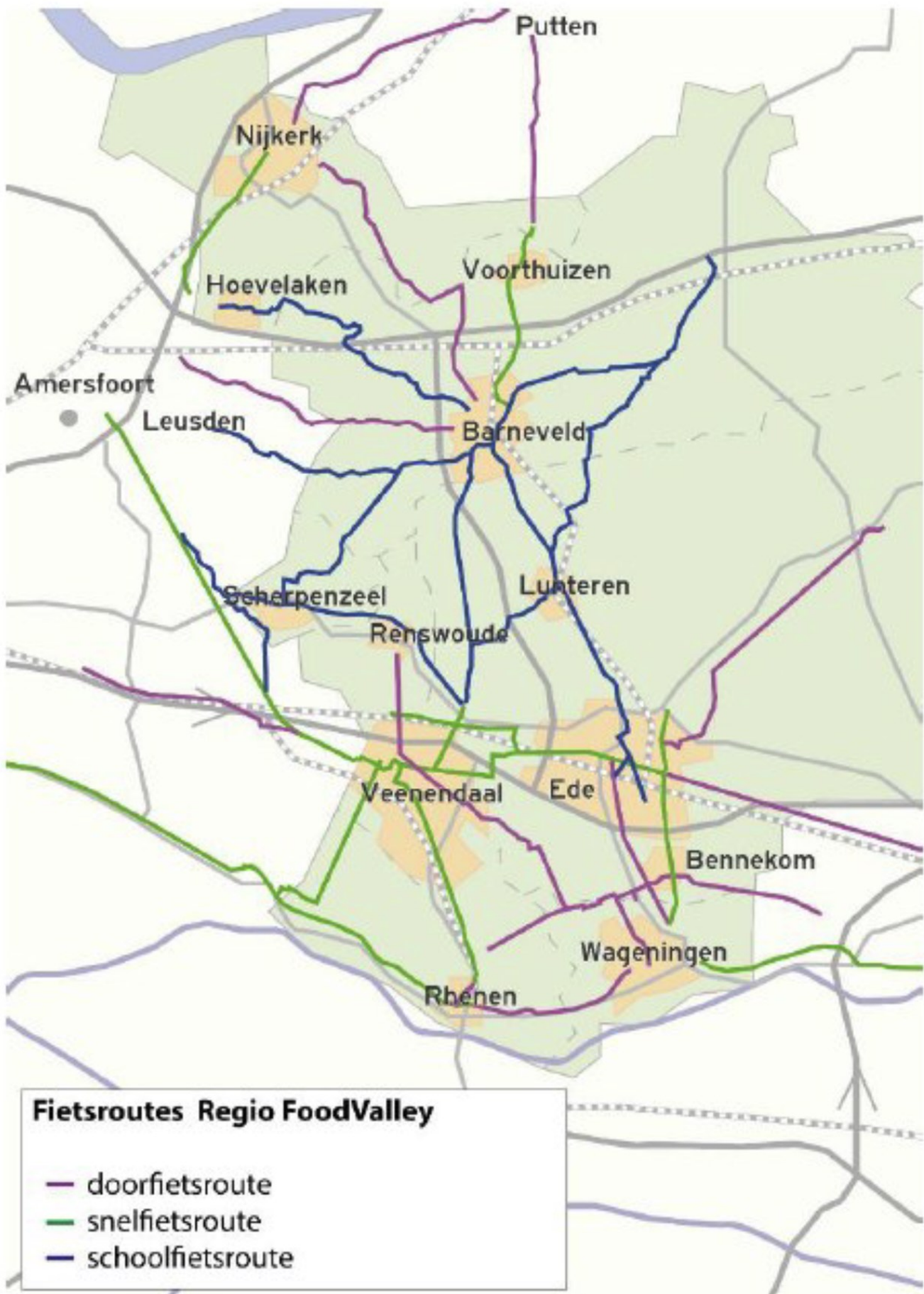
Binnen de regio reist men per OV en fiets verpagingsvrij, en per auto met acceptabele verpagingen. Er is een regio breed netwerk van OV/ MaaS waarbij iedere inwoner vervoer binnen bereik (30 min) heeft. Fiets, OV en auto zijn aan elkaar verknoopt met fysieke en digitale netwerken en mobipunten.

Dun OV-netwerk behoudt kwaliteit of biedt vergelijkbare dienstverlening via nieuwe concepten als flexnet MaaS etc. Daarnaast is er een comfortabel interlokaal fietsnetwerk met minimale snelheid 15 km/u.



Hotspots Foodvalley





---

In 2022 is een netwerk van regionale mobipunten binnen de regio gereed. Deze overstappunten zorgen er voor dat gemakkelijker overgestapt kan worden tussen auto, OV en fiets/ ebike.

**Regio FoodValley in 2030 gezond en duurzaam bereikbaar:**

- De gemeenten geven het goede voorbeeld via het mobiliteitsmanagement in de eigen organisatie.
- Stijging in het aantal kilometers dat in de regio per fiets wordt afgelegd.
- Reductie CO2.

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

- Het aantal verkeersslachtoffers en sluipverkeer is tot een minimum beperkt door innovatieve techniek in combinatie met een veilig basisnetwerk dat fysiek op orde is.
- Een goede basisinformatie over het gebruik van het bestaande netwerk.

## 3.1.7 Mobiliteitsvisies buurgemeenten

Ook door de buurgemeenten van Nijkerk zijn mobiliteitsplannen opgesteld.

### Amersfoort

Zo heeft de gemeente Amersfoort een verkeer en vervoerplan (2013) hierin zijn enkele fietsmaatregelen opgenomen, maar ook maatregelen zoals het realiseren van P+R Nijkerk – Corlaer of Harderwijk. De hoofdstructuur op het gebied van openbaar vervoer richting Nijkerk is de treinverbinding in dit plan.

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

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

### Barneveld

In 2017 is het document 'Veilig op weg naar de toekomst' door de gemeente Barneveld opgesteld. In dit document zijn 3 kernopgaves geformuleerd: 1. Externe bereikbaarheid, 2. Interne bereikbaarheid, 3. Wensen uit dorpen en wijken.

In het maatregelenprogramma is opgenomen om de basismobiliteit verder uit te werken waaronder het behouden van de flex-buurtbus 509 (Nijkerk – Leusden – Barneveld) en een nieuwe flex-buurtbus van Barneveld via Terschuur, Zwartebroek naar Hoevelaken en Nijkerk.

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

### Bunschoten

In 2020 heeft de gemeente Bunschoten het mobiliteitsplan vastgesteld. Hierin is een visie voor het hoofdnetwerk, woongebieden en werkgebieden, centrumgebied en buitengebied opgesteld. In het uitvoeringsprogramma zijn vervolgens een aantal maatregelen opgenomen. De belangrijkste maatregelen die invloed hebben voor 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 wel opgenomen als doel *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, met name 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 verkeers- en vervoerplan van 2021 - 2030. In dit plan wordt 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 geschetst.

## 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. De grootste uitdagingen die de coalitie ziet voor deze periode zijn: Inclusief, Energiek, Duurzaam, Ruimte, Ondernemend, Veilig. Gerelateerd aan verkeer wil het college het volgende bereiken:

- Gemeente Nijkerk moet goed bereikbaar en aantrekkelijk zijn om te wonen, werken en te verblijven.
- Stimuleren van openbaar vervoer en fietsverkeer.
- Rekening houden met sneller fietsverkeer.
- We willen een fietsvriendelijke gemeente zijn. We houden daarbij specifiek rekening met de ontwikkeling van sneller en veiliger fietsverkeer.
- Extra aandacht voor het gebruik van duurzame vervoersmiddelen. Dat vereist de komende jaren aanvullende investeringen in de infrastructuur. We zetten ons in voor een hogere frequentie van treinen in Nijkerk.





**Christen  
Unie  
SGP**

**PR** 21

**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 en bevat keuzes voor de periode tot 2030 met een doorkijk tot 2040. De visie moet aangeven:

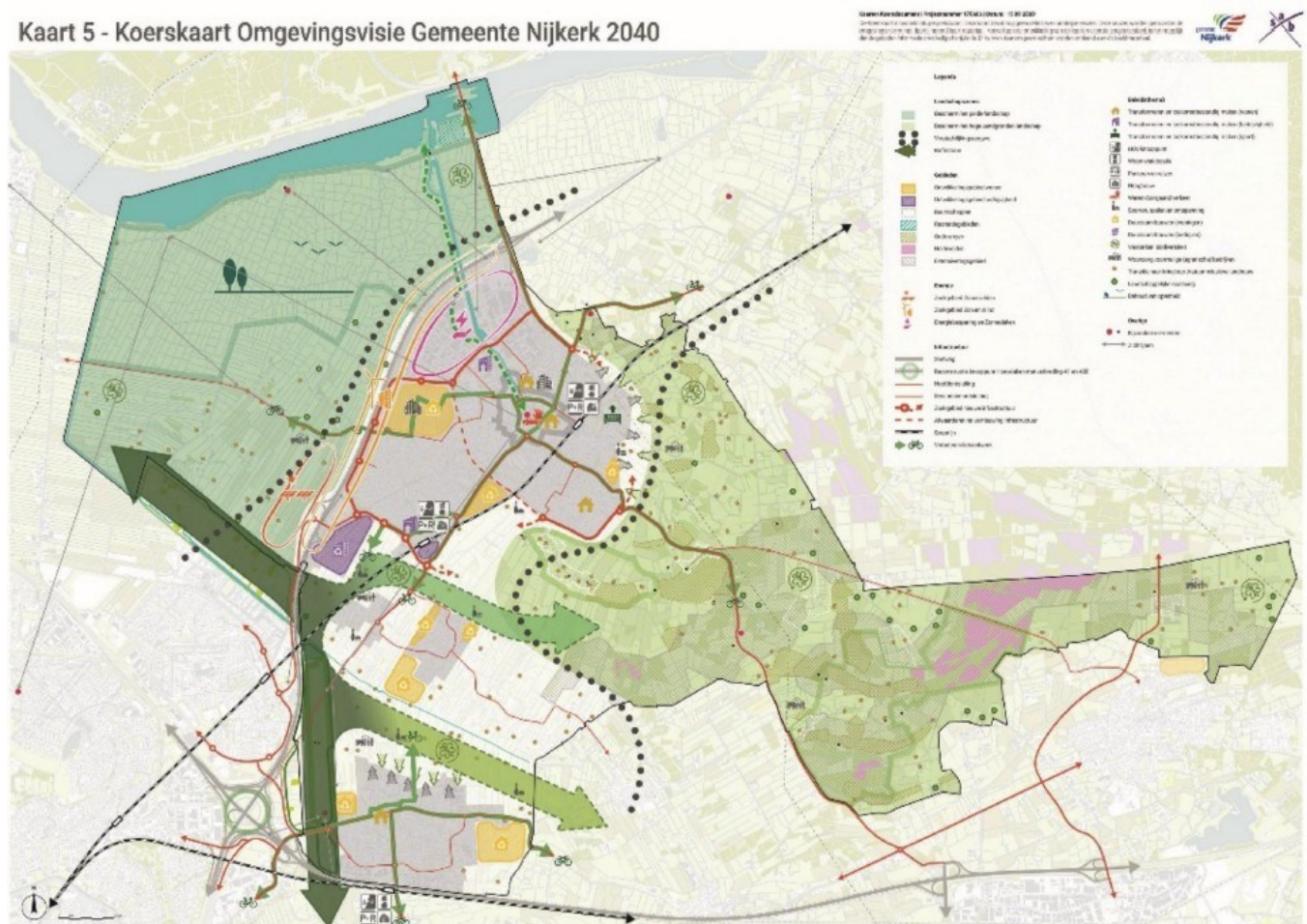
1. waar bestaande kwaliteiten liggen en waar ruimte ligt voor nieuwe ontwikkelingen (behoud bestaande kernwaarden en –kwaliteiten en versterken identiteit);
2. op welke wijze het gemeentebestuur als partner, bij wil en bij kan dragen aan plannen en wensen van inwoners en ondernemers, passend bij de visie.

Met de Omgevingsvisie wordt tegelijkertijd een Milieueffectrapport opgesteld.

In de koersnota voor de omgevingsvisie zijn 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 voor en na de reconstructie van knooppunt Hoewelaken alsmede de aansluiting A30/A1 mee.
- Wij onderzoeken de mogelijkheden voor uitbreiding en optimalisatie van OV-verbindingen tot hoogwaardige verbindingen. In onze planvorming behouden wij de fysiek gereserveerde ruimte voor een station ter hoogte van Corlaer.
- Wij zetten in op de transitie 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

De visie [Aantrekkelijk Nijkerk](#) is in 2016 door werkgroepen opgesteld. In deze visie zijn een aantal speerpunten opgenomen:

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

Voor de mobiliteitsvisie van Nijkerk betekent dit:

- Logische aanrijdroutes centrum Nijkerk.
- Sterker gebruik radialen als toegangswegen.
- Goede bewegwijzering en duidelijke indeling.
- Voldoende goed toegankelijke herkenbare en veilige parkeermogelijkheden.
- Een netwerk van logische herkenbare fietsroutes.



# AANTREKKELIJK *Nijkerk*





## 3.2.4 Woonvisie Nijkerk

De Woonvisie gemeente Nijkerk 2020+ is op 25 juni 2020 door de gemeenteraad vastgesteld. In de woonvisie staat welk type woningen er de komende jaren in Nijkerk nodig zijn. De gemeente vindt het belangrijk dat er kansen zijn voor alle inwoners. Daarom ligt de focus op het realiseren van betaalbare woningen. En willen we daarnaast dat er woningen gerealiseerd worden die passen bij de behoefte van onze inwoners.



---

## 3.2.5 Routekaart energieneutraal Nijkerk 2050

Nijkerk werkt toe naar een [energieneutrale](#) toekomst. Met de energietransitie komt er veel op Nijkerk af qua informatie en verplichtingen. De routekaart is een manier om zelf de touwtjes in handen te houden. De opgave die geformuleerd is:

*Het lange termijn doel is om in 2050 energieneutraal te zijn. Dit betekent dat er zo veel mogelijk energie bespaard wordt en dat al het energieverbruik in Nijkerk op dat moment duurzaam is opgewekt binnen de eigen gemeentegrenzen.*

Een kwart van de energievraag komt van mobiliteit. Denk hierbij aan alle voeren voertuigen die zich binnen Nijkerk verplaatsen. Bijna alle motorvoertuigen in de gemeente rijden op benzine, diesel en andere fossiele brandstoffen. De opgave is om deze brandstoffen te vervangen door hernieuwbare 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 vigerend parkeerbeleid beschreven. Hierin is ook een visie voor het parkeren in opgenomen. Hierin gelden 2 uitgangspunten voor de oplossingsrichtingen:

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

De doelstelling van het parkeerbeleid is:

- Optimale benutting bestaande parkeercapaciteit.
- Parkeerregulering centrum Nijkerk.
- Regulering schil centrum Nijkerk.
- Faciliteren gebruik elektrische voertuigen.
- Fietsparkeren.
- Digitalisering.
- Parkeernormen: flexibiliteit en duidelijkheid.



---

## 4 Trends en ontwikkelingen in relatie tot verkeer

---

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

## 4.1 Groene trend

### Energietransitie

Door de energietransitie neemt het gebruik van alternatieven voor de motor op fossiele brandstof toe. Het aantal elektrische en aardgasvoertuigen stijgt, ook in de gemeente Nijkerk, en het aantal elektrische laadpalen in de openbare ruimte neemt toe. De verwachting is dat deze trend zich doorzet waardoor de komende jaren de elektrische auto steeds nadrukkelijker aanwezig zal zijn. Ook is het een trend dat mensen steeds meer bereid zijn om duurzamere keuzes te maken (bv. de keuze om niet te vliegen i.v.m. vliegschaamte).

Deze trend kan er toe leiden dat de aanvragen voor de oplaadpunten in sterke mate zullen toenemen in de gemeente Nijkerk. Hoe worden deze voorzieningen in de gemeente vormgegeven? Een centrale plek of verspreid?



### De deelmobiliteit

Het bezit van auto's neemt af, men kiest voor de meest efficiënte verplaatsing en het belang van het bezit van een voertuig wordt van ondergeschikt belang. Ook vinden mensen de verplaatsing belangrijker dan de vervoerswijzekeuze (o.a. MaaS richt zich hierop). Deze ontwikkeling speelt zich momenteel vaak af bij jongeren (ook bij bijvoorbeeld de SWAP-fietsen met het blauwe voorwiel). Vaak kiezen mensen met kinderen toch vrij snel weer voor een auto in eigen eigendom.

De vraag is of deze trend zich doorzet én hoe deze trend zich ontwikkelt binnen de gemeente Nijkerk. Het aanbod van deelmobiliteit is afhankelijk van het aanbod en de vraag.



### Duurzaamheid

Het gebruik van duurzame voertuigen neemt toe. Voorbeelden hiervan zijn elektrische voertuigen (auto's, fietsen, steps, maar ook de scootmobiel). De fiets als vervoerswijze wordt ook steeds belangrijker, zoals bij de bezorging van pakketjes. Ook kiezen steeds meer grotere gemeenten ervoor bepaalde type vervuulende voertuigen niet meer toe te staan in het centrum (o.a. Utrecht, Amsterdam, Rotterdam en Den Haag kennen een milieuzone). Daarnaast ontstaat ook door de huidige discussie rondom de stikstofwetgeving (PAS) steeds vaker een discussie over de keuze tussen milieu en duurzaamheid en het toestaan van ontwikkelingen.

Ook in de gemeente Nijkerk wordt de fiets een steeds belangrijkere vervoerswijze, dit blijkt uit een toename van het bezit van een e-bike. Het is de vraag of andere elektrische voertuigen, zoals de elektrische step, eenzelfde soort opkomst gaan hebben, waardoor eventuele aanpassingen aan de infrastructuur wenselijk worden.





## 4.2 Blauwe trend

### Data en digitalisering

Door het verzamelen van data en toepassingsgericht gebruik hiervan wordt ook het gedrag van mobiliteit gestuurd. De samenleving laat meer eigenaarschap zien en vraagt ruimte voor nieuwe initiatieven, bijvoorbeeld door nieuwe mobiliteitsdiensten aan te bieden. Voorbeeld hiervan is de taxidienst Uber. Door betere technologie in voertuigen en meer data kunnen we met behulp van nieuwe informatie op een nog betere en slimmere manier reizen. Voor de gemeente Nijkerk betekent dit vooralsnog niet dat er directe actie nodig is. Wel is het belangrijk om in het beleidsplan rekening te houden met mogelijke toekomstige mobiliteitsdiensten.



### Nieuwe voertuigen

Het aantal verschillende voertuigen op met name de (brom)fietspaden is de afgelopen jaren sterk toegenomen. Onder andere door de komst van de speed pedelec, de e-bike en de toename van het gebruik van o.a. de bakfiets neemt de diversiteit in massa, snelheid en breedte op de fietspaden toe. Daarnaast komen er steeds meer verschillende type voertuigen op de markt. De RDW heeft in de zomer van 2019 reeds een zevental nieuwe voertuigen goedkeurt, waaronder een elektrische step en een overdekte elektrische driewieler.

Ook binnen de gemeente Nijkerk zijn deze verschillende voertuigen aanwezig. De wegen en fietsinfrastructuur binnen de gemeente moet geschikt zijn om deze diverse soorten voertuigen veilig een plaats te bieden.

### Coöperatieve voertuigen

Voertuigen worden steeds geavanceerder en kunnen nu al met elkaar én ook met de verkeerslichten communiceren. Deze mogelijkheden zullen zich in de toekomst uitbreiden (o.a. middels de i-VRI). Ook op gemeentelijke wegen en kruispunten zal dit in de toekomst effect hebben.

In Nijkerk zijn de meeste huidige kruispunten tussen grotere verkeersstromen ingericht met rotondes, waardoor de komst van de i-VRI weinig effect zal hebben. Op de provinciale wegen zijn wel VRI's aanwezig. De gemeente is met de provincie in gesprek om de doorstroming op deze kruispunten te optimaliseren. Echter de toekomst is ook dat o.a. bruggen 'slimmer' worden en brugopeningen beter afgestemd kunnen worden op verkeersstromen op zowel de weg als het water.

---

## Autonome voertuigen

De technologie in auto's neemt toe. We gaan steeds meer richting autonome voertuigen en coöperatieve voertuigen. Deze ontwikkeling zal op het gebied van de auto allereerst een groot effect hebben op de stroomwegen. Op deze wegen zal de herkenbaarheid van belijning en bebording steeds belangrijker worden. Er zijn al gemeenten die hoog op deze ontwikkeling inzetten en kiezen voor zelfsturende voertuigen als alternatief voor openbaar vervoer.

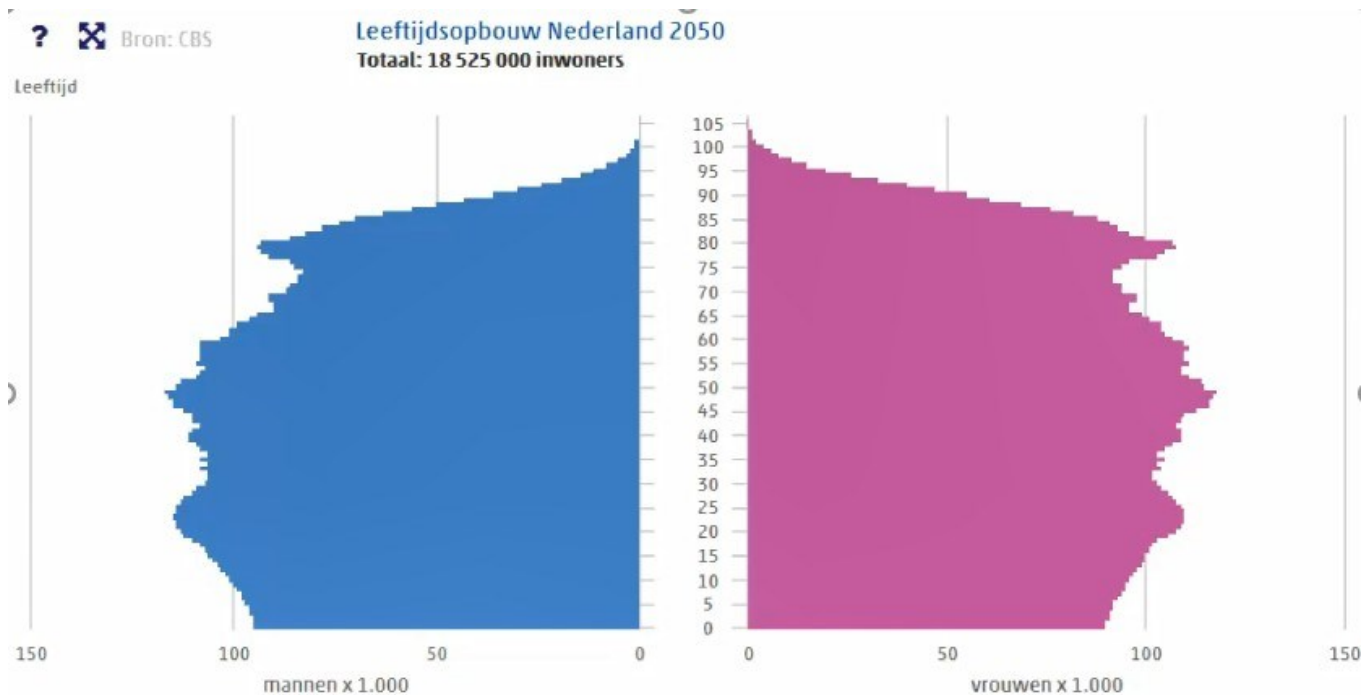
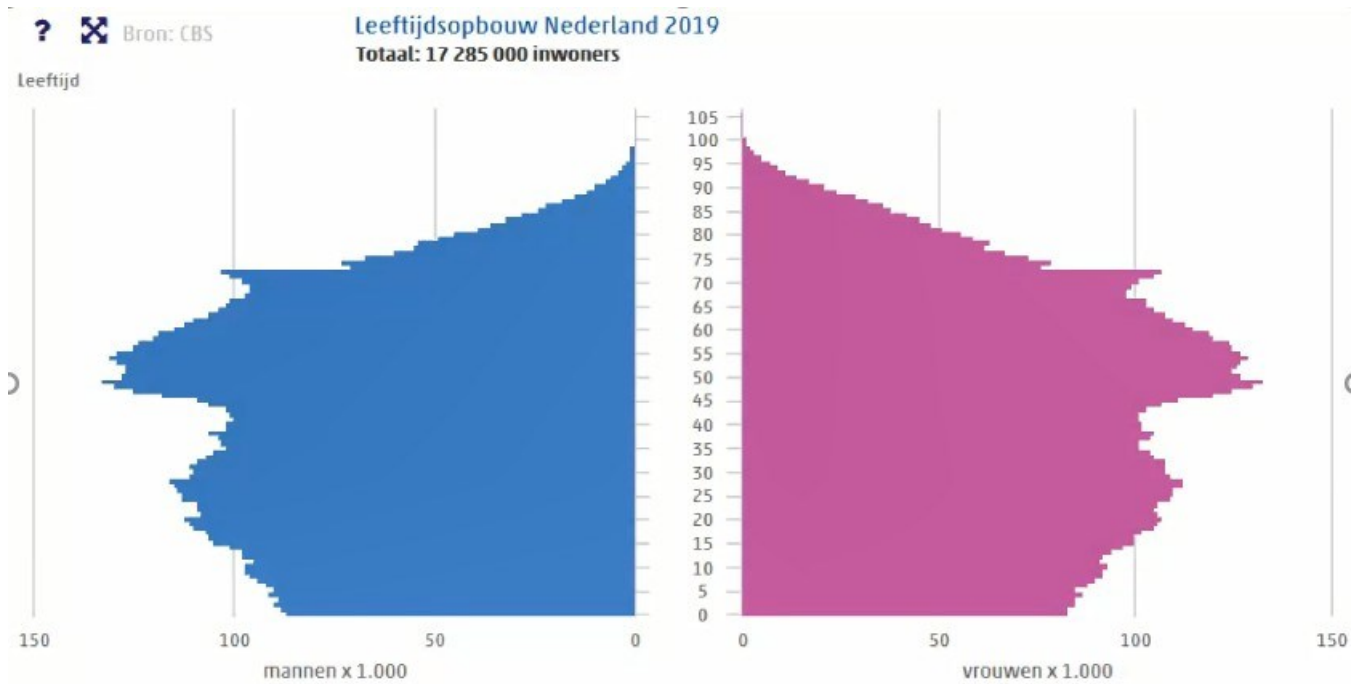
Voor de wegen in de gemeente Nijkerk is het belangrijk om deze technologieën in de gaten te houden en te zorgen voor een goede kwaliteit van de infrastructuur. Denk hierbij aan duidelijke bebording en belijningen op de belangrijkste gebiedsontsluitingswegen.

## 4.3 Grijs trend

### Vergrijzing

Het aantal ouderen neemt toe (vergrijzing) en deze ouderen worden ook mobieler (per oudere neemt het aantal verplaatsingen toe). Met name het aantal fietsbewegingen onder ouderen stijgt, waardoor het bijvoorbeeld belangrijk is dat er voldoende breedte is op de fietspaden.

Voor de gemeente Nijkerk betekent dit dat de fietspaden vergevingsgezind aangelegd moeten worden, dit houdt in dat er ruimte is voor foutcorrectie en dat obstakels verwijderd of afgeschermd worden.



### Bevolkingsgroei en verstedelijking

Volgens het Centraal Bureau voor de Statistiek (CBS) kende 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 zal blijven groeien en doorgaat zetten richting de 45,2 inwoners in 2030 en 47,7 inwoners in 2050. De toename is vooral te zien onder de ouderen (> 65 jaar), maar ook onder de jongeren (<20 jaar).

Voor de mobiliteit in de gemeente Nijkerk betekent dit dat de verkeersmobiliteit in de gemeente door de toename van het aantal inwoners zal toenemen. Daarnaast betekent de toename van het aantal ouderen dat er ook rekening gehouden moet worden met de infrastructuur voor de 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

Vanuit o.a. de Omgevingswet krijgen burgers steeds meer invloed toebedeeld in het proces om te komen tot besluitvorming. Dit heeft vooral effect bij de totstandkoming van mogelijke verkeersmaatregelen. Belangrijk hierbij is dat een gemeente vooraf een duidelijke structuur heeft voor de inbreng van bewoners en in dit proces ook duidelijk is wat de positie is van de mening van de burgers in een specifieke situatie (participatieladder).

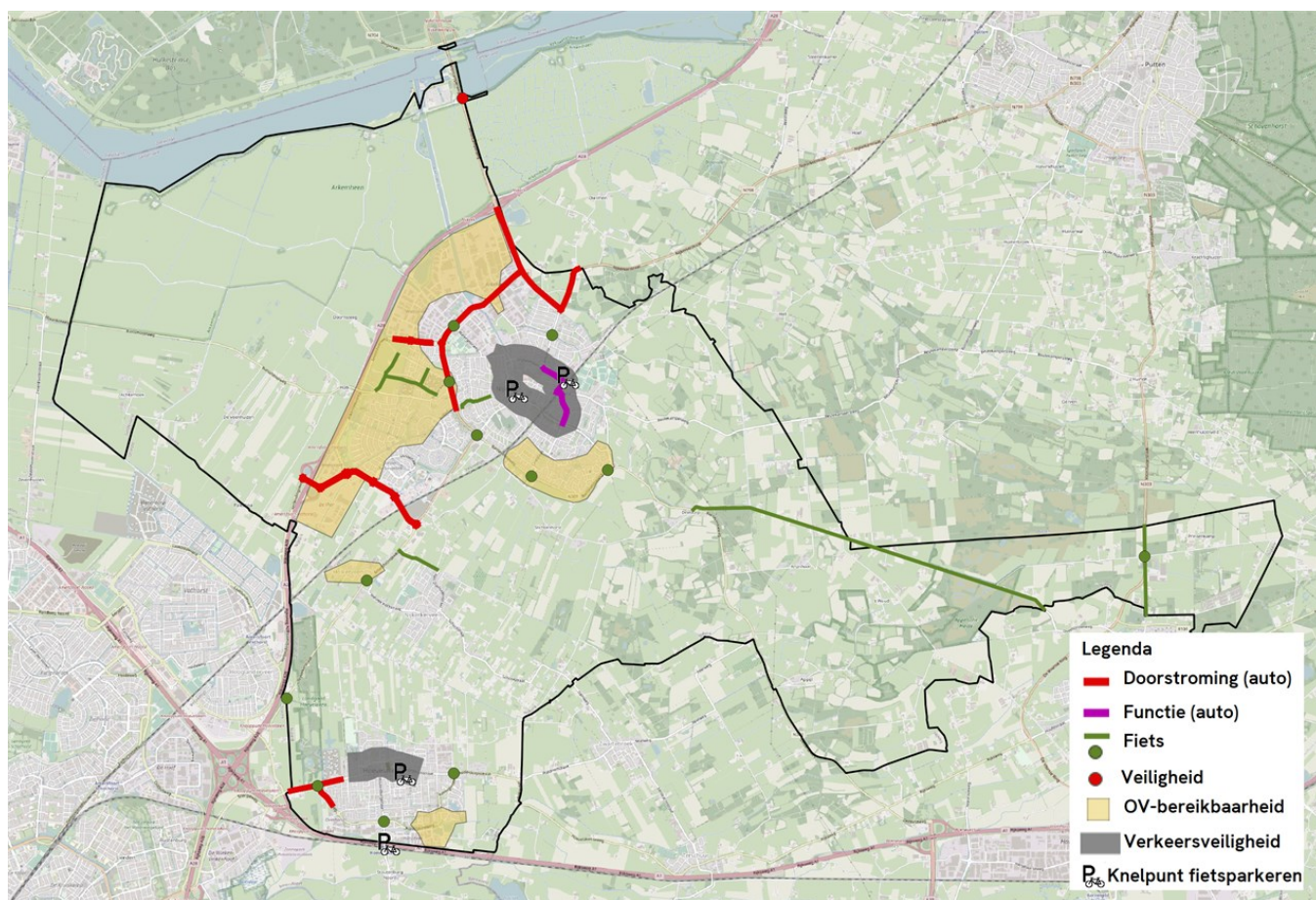
## Diversiteit in de maatschappij

De diversiteit in de huidige bevolking is groot en de verwachting is dat deze in de toekomst ook groot zal blijven. Mensen zijn verschillend, maken verschillende mobiliteitskeuzes en zijn ook gevoelig voor verschillende soorten prikkels (om gedrag aan te passen). Dit zijn belangrijke factoren om rekening mee te houden.

# 5 Knelpunten

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

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



Totale knelpuntenkaart

Per modaliteit worden de knelpunten beschreven:

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

**Fietsverkeer:** Om de knelpunten in het fietsnetwerk in beeld te krijgen is 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 fietsinfra van het opwaarderen van de fietsinfra op Vrouwenweg Nijkerkerveen en Nieuwe Voorthuizerweg;
- diverse kruispunten N301 vanwege veel overstekend fietsverkeer, lange wachttijden en/of weinig opstelruimte bij verkeerslichten (o.a. met Watergoorweg, Holkerweg, Frieswijkstraat/Amersfoortseweg);
- missing link op bedrijventerrein De Flier richting Amersfoort;
- fietsroutes door nieuwbouwwijk Doornsteeg (nog niet gereed);
- de centra en stations van Nijkerk en Hoevelaken (fietsparkeren).

---

**Openbaarvervoer:** In het kader van de inclusieve samenleving is het van belang dat het openbaar vervoer voor iedereen toegankelijk en bereikbaar is. Minimaal inzetten op goed openbaar vervoer, behoud van openbaar vervoer in de kernen. De opgave is de locaties waar op dit moment nog geen halte dekking is, oftewel de minder bereikbare delen.

**Gemotoriseerd verkeer:** Voor knelpunten voor het gemotoriseerd verkeer is onderscheid gemaakt in 2 type knelpunten; doorstromingsknelpunten (waar het netwerk te weinig capaciteit heeft het verkeer af te wikkelen) en functieknelpunten (waar de weg niet de juiste functie heeft in het netwerk).

Van belang is een incidentele stroom verkeer tussen de aansluiting van de N301 (A1) en de aansluiting Hoevelaken (A1) die geen herkomst/bestemming hebben in de kern Hoevelaken. In het geval dat de A1 vaststaat kan deze route soms sneller zijn dan het gebruik van de A1 zelf (omdat deze route parallel ligt aan de A1).

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

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



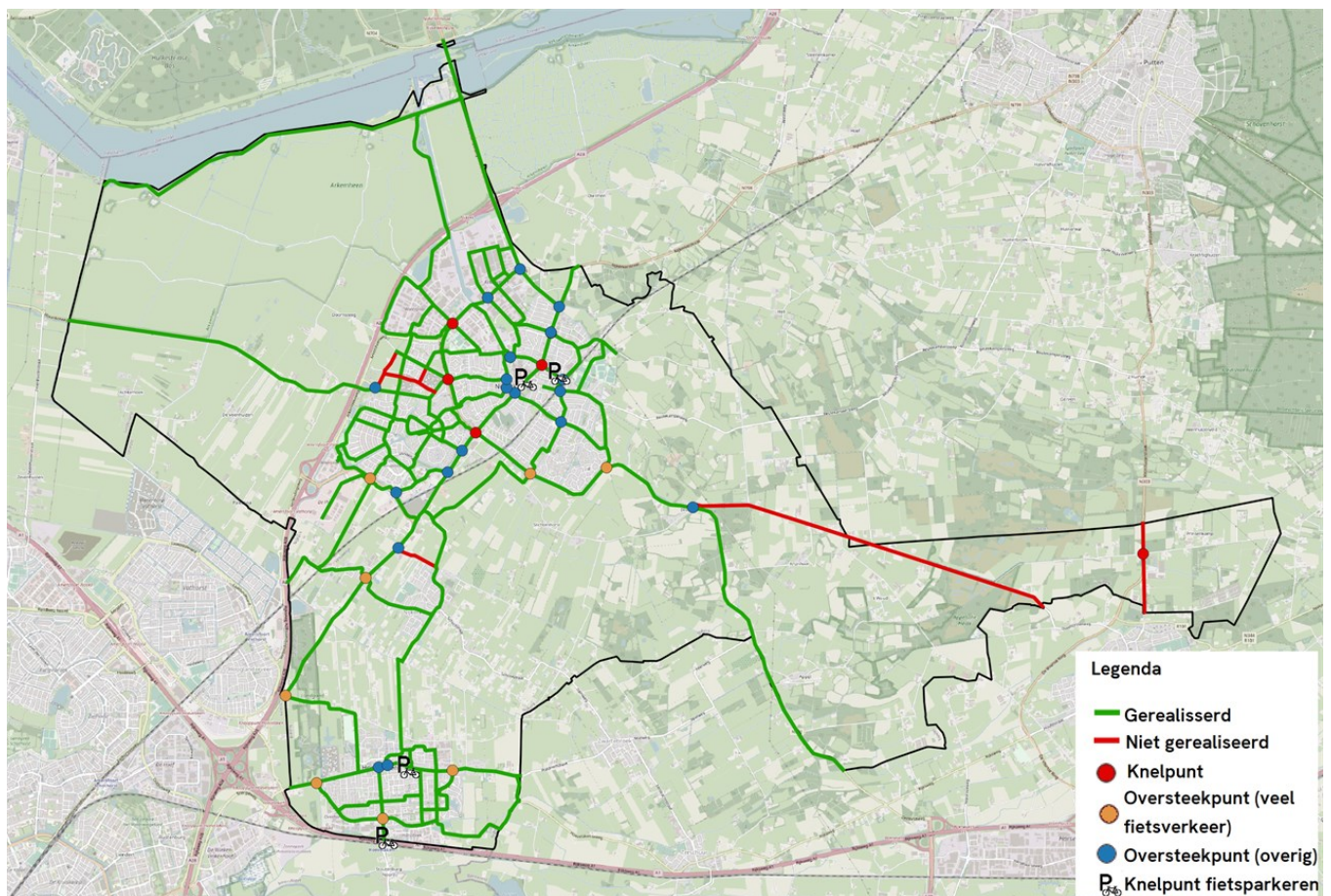
## 5.1 Fietsverkeer

Om de knelpunten in het fietsnetwerk in beeld te krijgen is 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 is er gekeken naar waar de fietsers lang moeten wachten bij verkeerslichten. Aanvullend is, op basis van de verkeersveiligheidsanalyse, in beeld gebracht waar de risicolocaties voor fietsongevallen zijn. Dit zijn locaties waar grote fietsstromen drukke autowegen kruisen. Tot slot is er geconstateerd dat de fietsparkeersituaties in de centra van Hoevelaken en Nijkerk, en bij de twee treinstations in de gemeente, nog te wensen overlaat en dus ook als knelpunt te definiëren zijn.

Een nadere analyse van de kwaliteit van de fietsinfra, bijvoorbeeld op het gebied van breedte, comfort en kwaliteit, heeft niet plaatsgevonden. Dit zou onderdeel moeten zijn van een nadere uitwerking voor fiets (Fietsvisie) of een (breed) uitvoeringprogramma dat na goedkeuring van de Mobiliteitsvisie wordt ontwikkeld.

In onderstaande figuur zijn de knelpunten op de kaart aangegeven. Groen is het fietsnetwerk en rood zijn de knelpunten. De belangrijkste knelpunten zijn:

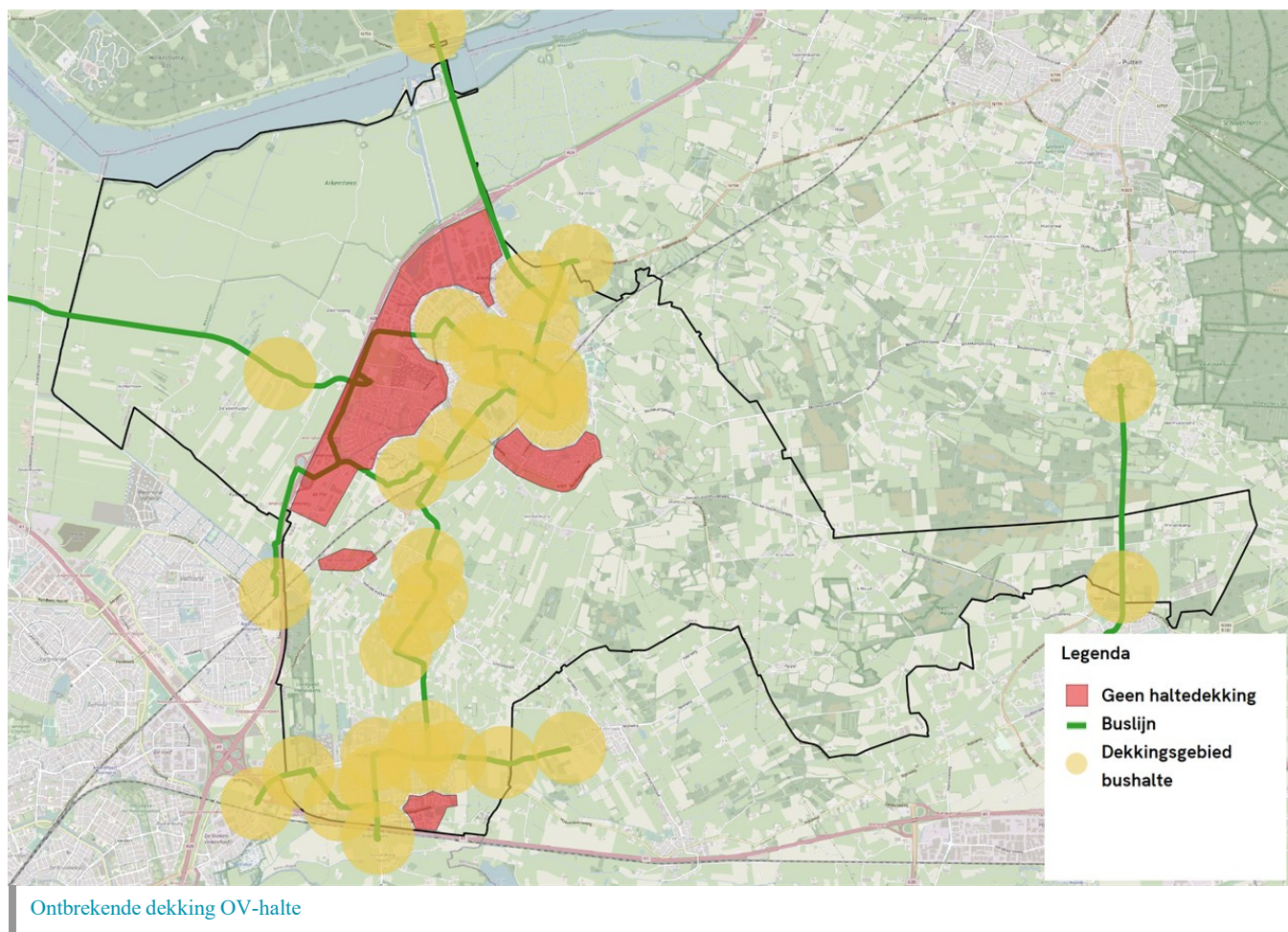
- ontbrekende fietsinfra op Vrouwenweg Nijkerkerveen en Nieuwe Voortuizerweg;
- opwaarderen fietsvoorziening langs de N303;
- diverse kruispunten N301 vanwege veel overstekend fietsverkeer, lange wachttijden en/of weinig opstelruimte bij verkeerslichten (o.a. met Watergoorweg, Holkerweg, Frieswijkstraat/Amersfoortseweg);
- 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 – Woudweg/Prinsenweg.



Knelpunten fietsverkeer

## 5.2 Openbaar vervoer

In het kader van de inclusieve samenleving is het van belang dat het openbaar vervoer voor iedereen toegankelijk en bereikbaar is. Minimaal inzetten op goed openbaar vervoer, behoud van openbaar vervoer in de kernen. De opgave ligt dan ook bij de locaties waar op dit moment nog geen halte dekking is, oftewel de minder bereikbare delen. Onderstaand figuur toont waar binnen de bebouwde kom geen halte binnen 500 m (hemelsbreed) is. Daarnaast is de opgave om de veiligheid bij spoorwegovergangen te vergroten. Dit is met name van toepassing bij Spoorstraat/Bloemendaalseweg en de overgang Meskampersteeg in Putten.



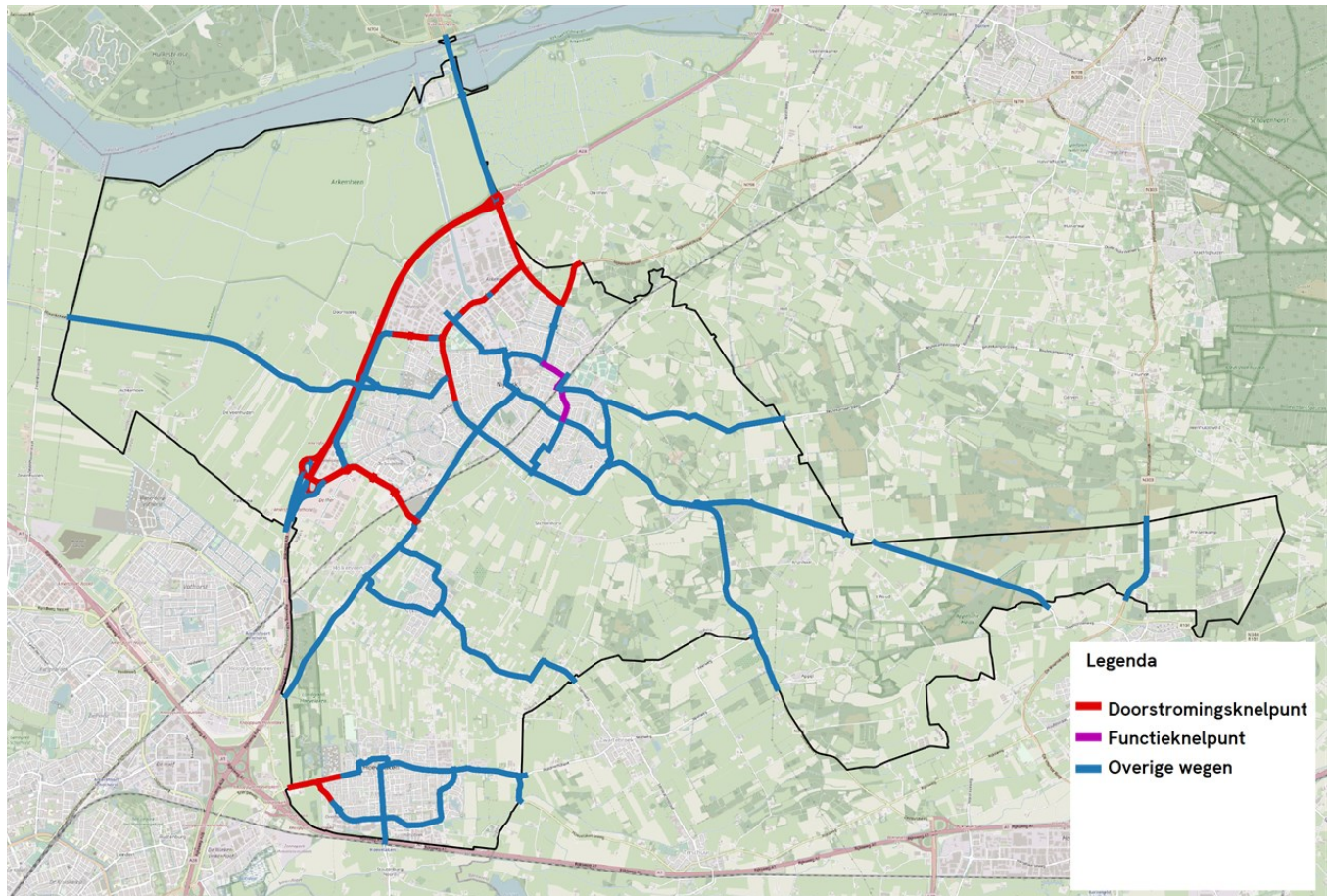


## 5.3 Gemotoriseerd verkeer

Voor knelpunten voor het gemotoriseerd verkeer is onderscheid gemaakt in 2 type knelpunten namelijk doorstromingsknelpunten en functieknelpunten:

- Doorstromingsknelpunt: Waar rijdt het verkeer langzamer dan beleidsmatig gewenst is (huidige situatie en verwachting 2030);
- Functie knelpunten: Waar rijdt meer verkeer dan beleidsmatig gewenst (gebruik in strijd met functie van de weg).

Onderstaande figuur toont de knelpunten voor gemotoriseerd verkeer. In de bijlage staat een uitgebreidere beschrijving hoe tot deze knelpunten is gekomen.



Conclusie knelpunten voor gemotoriseerd verkeer

## Sluipverkeer

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

In de afbeeldingen hiernaast is weergegeven wanneer het sluipverkeer plaatsvindt:

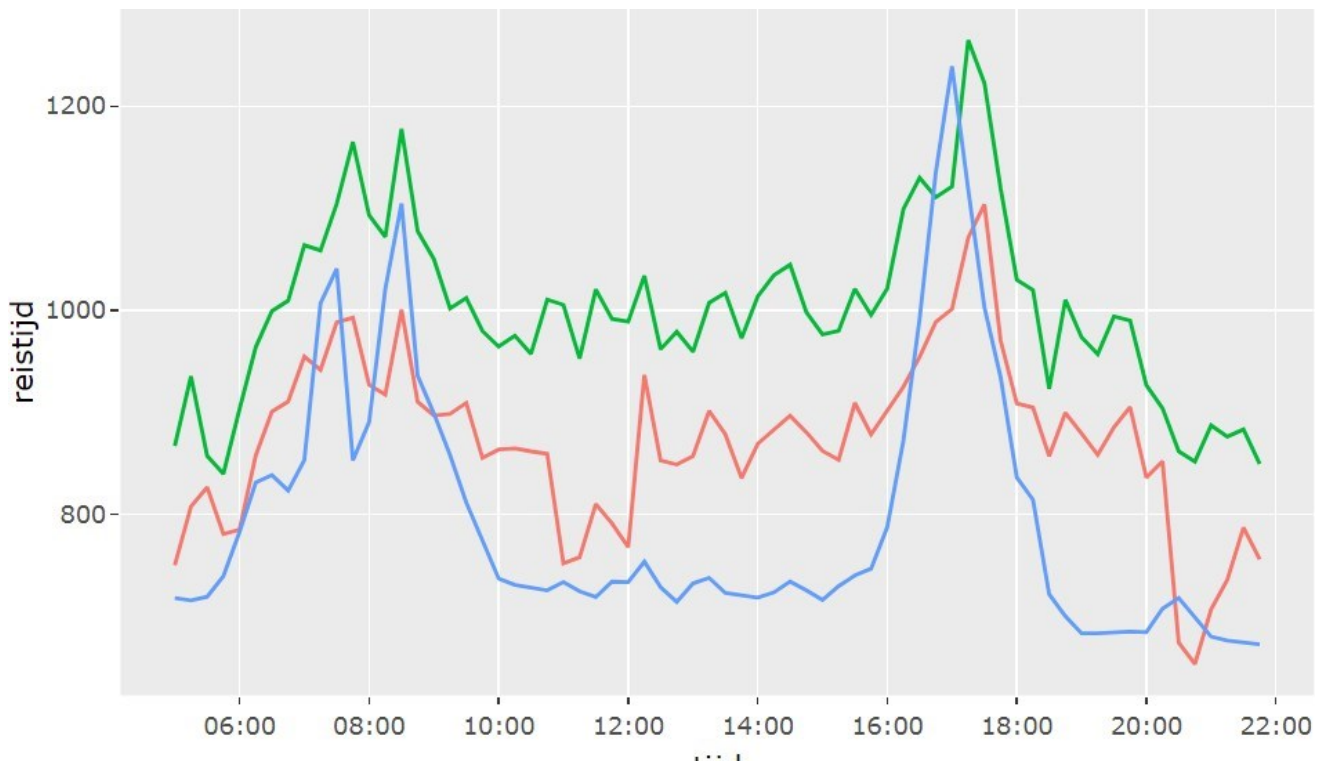
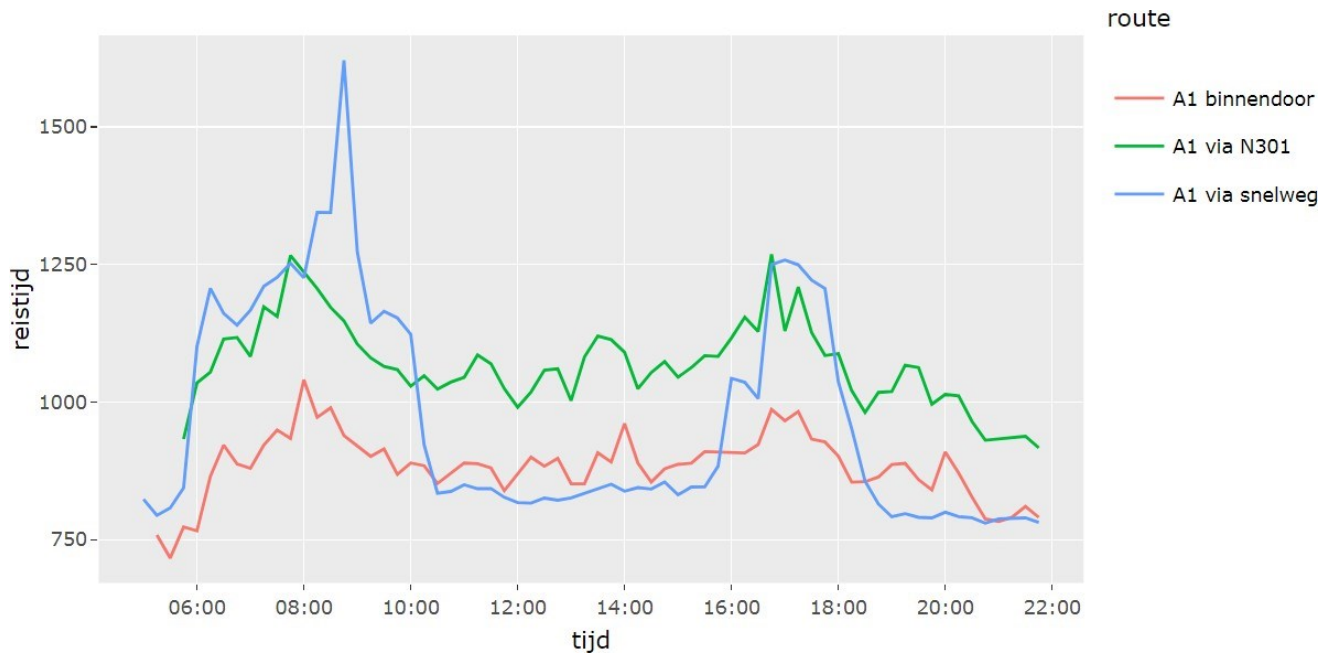
- In het blauw is de gewenste route via de A1 en de A28 weergegeven;
- In het rood is de route door Nijkerk heen via de Hoefslag / Oranjelaan (onderdeel binnenring centrum);
- In het groen de provinciale weg N301.



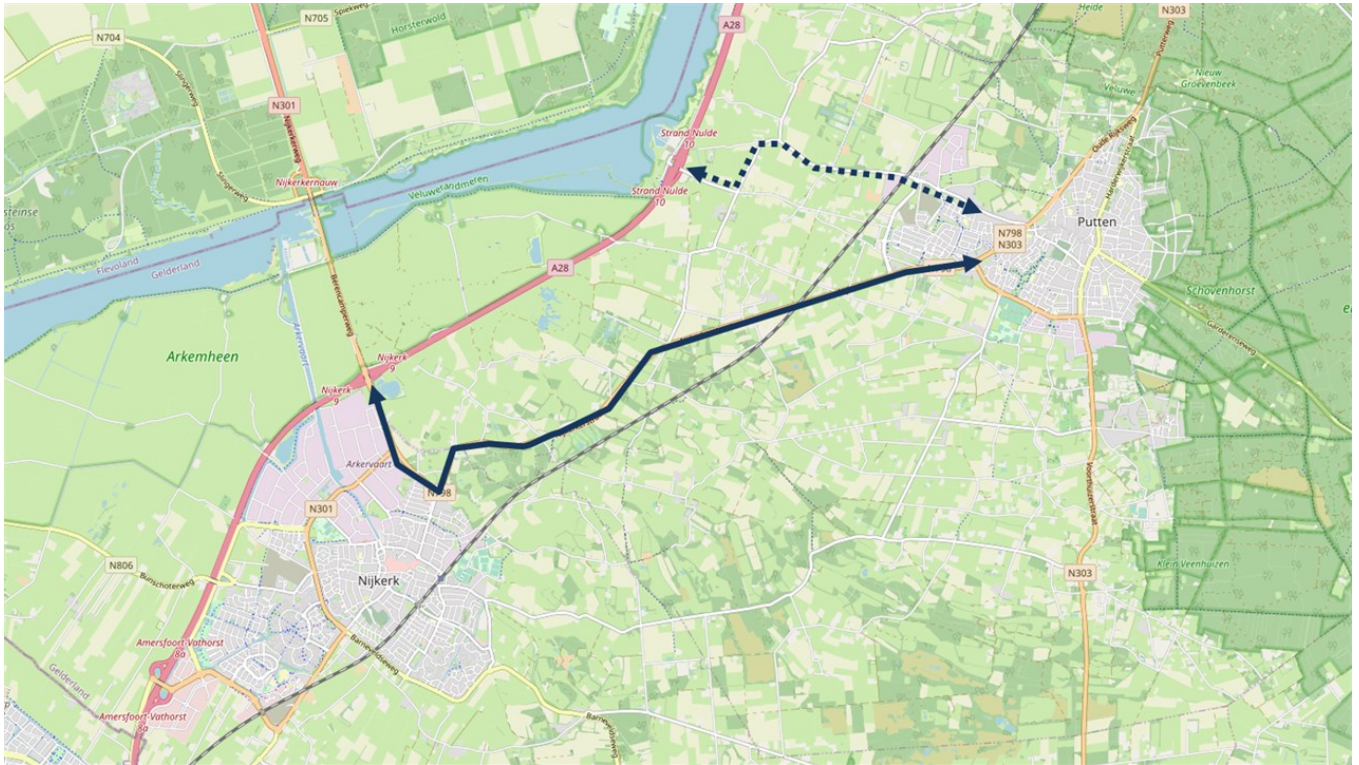


In de grafieken is weergegeven hoeveel verkeer gebruik maakt van deze route gedurende dag. Hieruit kun je concluderen dat:

- 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 meer constant is.



Naast het sluipverkeer op de N301, is er ook sprake van een groeiende verkeersdruk op de N798 (Nijkerkerstraat). Verkeer vanuit Putten rijdt via Nijkerk naar de A28. Dit komt omdat er vanuit Putten geen directe goede verbinding is met de A28 (Regionale en provinciale afstemming is hier vereist).



Route gemotoriseerd verkeer vanuit Putten (van/naar A28)

## Hoewelaken

In Hoevelaken is er een toenemende druk op de aansluiting A1 en rotonde Westerdorpsstraat/ Koninginneweg. Mede als gevolg van de extra woningbouwontwikkelingen in en rondom Hoevelaken. Daarnaast incidenteel doorgaand verkeer Hoevelaken vanaf aansluiting N301/A1 naar A1/Hoevelaken en vice versa door capaciteitsproblemen op de A1.

De aanpak knooppunt Hoevelaken is naar verwachting in 2028 - 2030 gereed, maar deze aanpak lost niet het knelpunt op in de kern Hoevelaken (richt zich voornamelijk op de stroomwegen). Zonder extra infra maatregelen is er nauwelijks extra ontwikkelruimte mogelijk in Hoevelaken. Terwijl de extra woningbouwontwikkeling wel gewenst is, zie ook het ontwikkelbeeld regio Amersfoort.

De mogelijke toekomstige woningbouwontwikkelingen in de kern Hoevelaken vergroten de druk op de aansluiting Hoevelaken, waardoor de reeds aanwezige doorstromingsknelpunten versterkt worden.

## Nijkerk

De geplande ontwikkelingen 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 een bottleneck bij Nijkerk vanuit het zuiden. Wanneer deze knelpunten worden aangepakt leidt dit tot meer verkeer en knelpunt verplaatsing richting de kern van Nijkerk.

- Zonder maatregelen geen ontwikkelruimte Nijkerk.
- Daarom netwerk anders aanpakken.

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

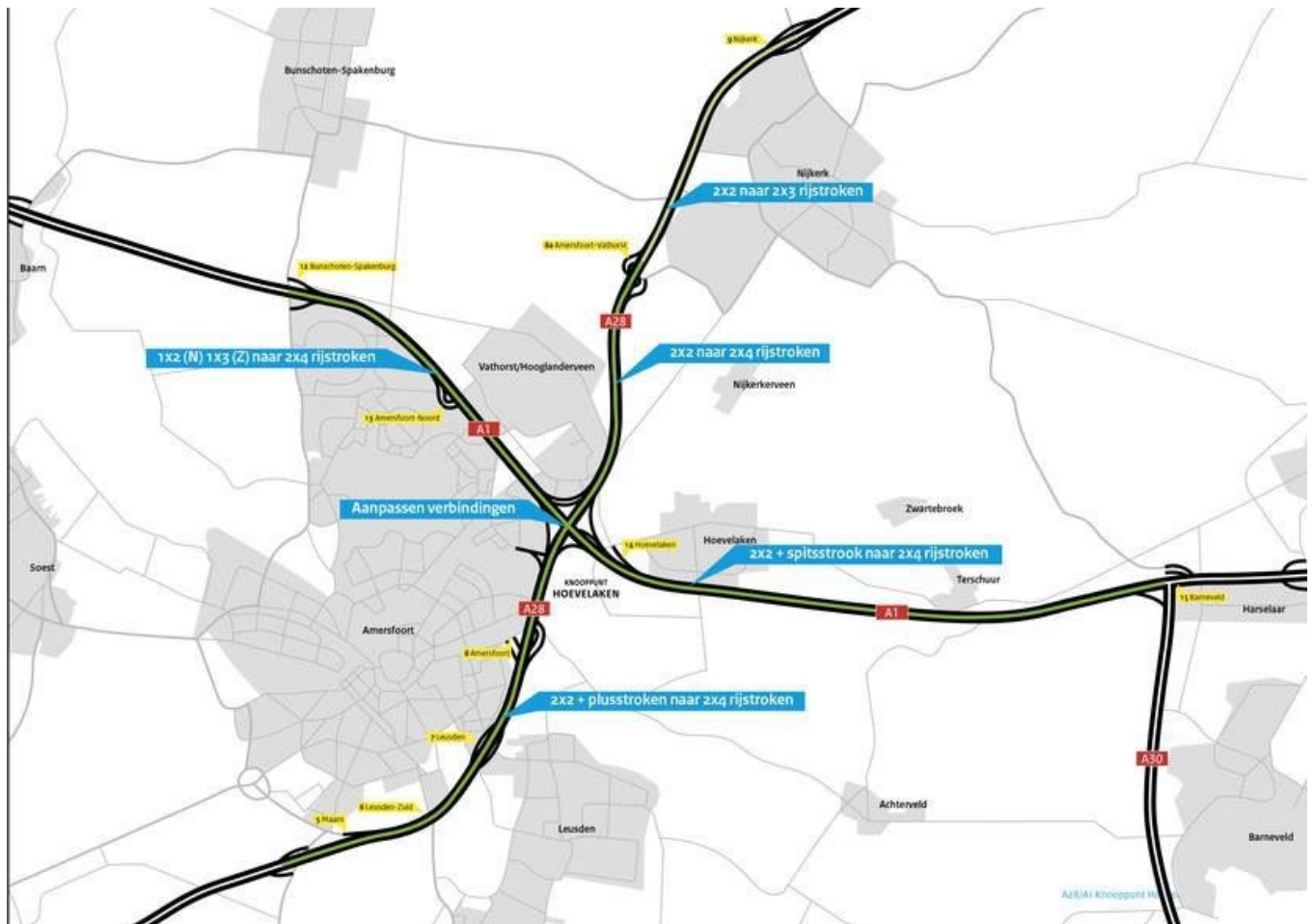
- meer druk op knelpunt rotonde Vetkamp (N798) als gevolg van ontwikkeling 1.000 woningen Zuidzijde Putten;
- toenemend verkeer in de kern Nijkerk door verdichting;
- druk op kruispunt Amersfoortseweg/N301 neemt toe;
- de verdichting van 1250 woningen zorgt voor een toenemende druk op knelpunt Ambachtstraat en op rotonde Arkemheenweg.



# Stroomwegen - A28/A1

De capaciteit van het knooppunt Hoevelaken wordt in de toekomst sterk vergroot. Hierdoor zal het knooppunt zelf beter doorstromen (dit is op netwerkniveau een knelpunt). Bij het vergroten van de capaciteit op het knooppunt wordt ook de capaciteit van de hoofdrijbaan van de A28 vergroot. De hoofdrijbaan het knooppunt tot de afrit 9a (Vathorst/Nijkerk Zuid) wordt verbreed naar 2x4 rijstroken en het daaropvolgende wegvak tot afrit 8 (Nijkerk) wordt verbreed naar 2x3 rijstroken. De rest van de A28 richting het noorden blijft ongewijzigd (2x2 rijstroken). De bottle-neck ter hoogte van het knooppunt wordt hierdoor opgelost, maar verplaatst zich deels richting het noorden, richting Nijkerk. Er is vooralsnog op landelijk/regionaal niveau besloten voorlopig geen extra verbredingen te maken van de A28.

Doordat de capaciteit juist ter hoogte van Nijkerk beperkt wordt zullen hier zich ook knelpunten voordoen op het gebied van doorstroming. Bij congestie zal een deel van het verkeer een route zoeken via beide afritten, afrit 9a (Vathorst/Nijkerk Zuid) en afrit 8 (Nijkerk). Hierdoor nemen de reeds aanwezige doorstromingsknelpunten op de wegen naar/van de afritten toe (Berencampweg en Arkemheenweg).



Aanpak knooppunt Hoevelaken

## 5.4 Verkeersveiligheid

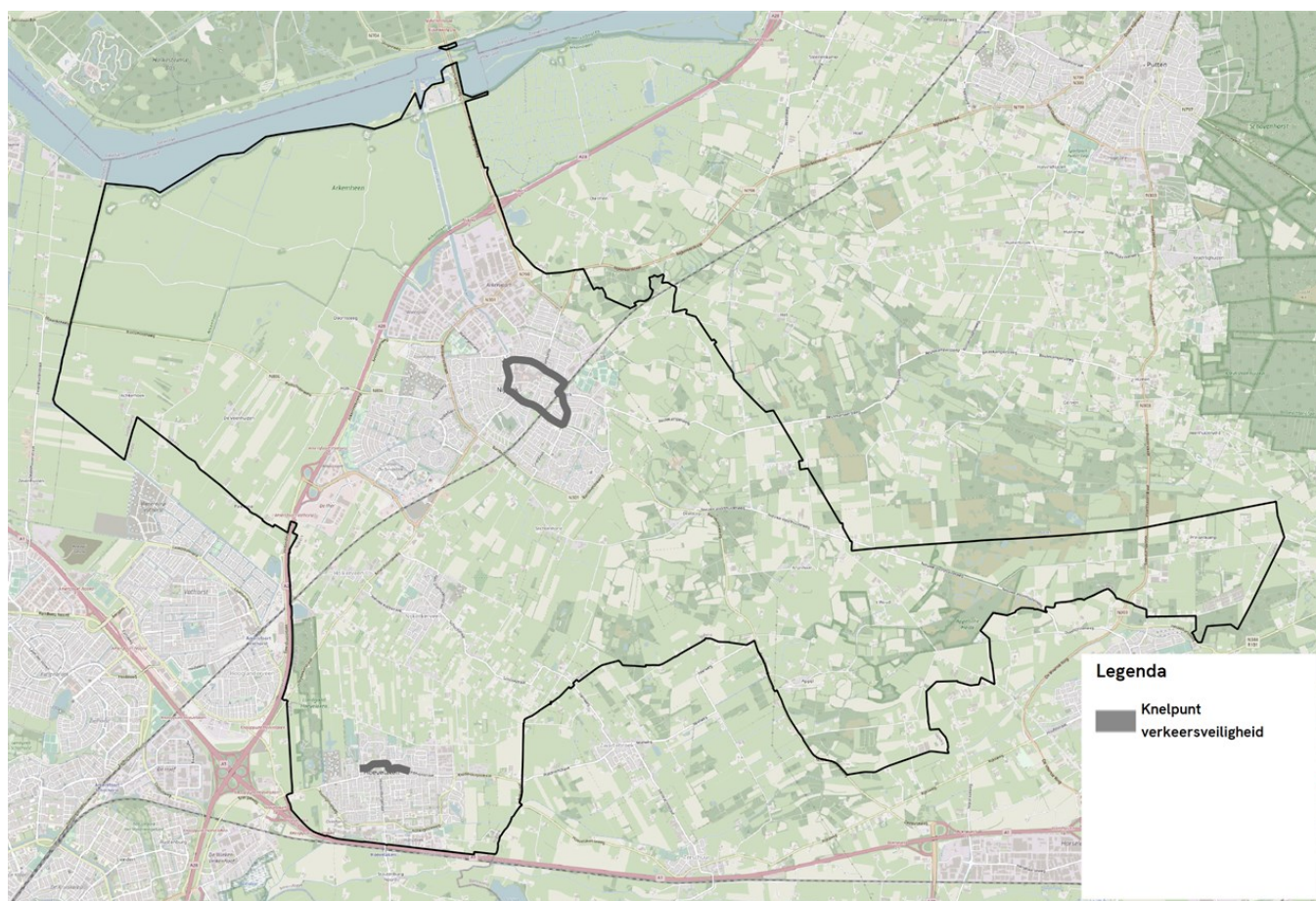
Verkeersveiligheid is een breed begrip en voor alle modaliteiten van toepassing. Denk daarbij aan:

- Het verbeteren van voorzieningen voor de fiets en voetganger.
- De toegankelijkheid van routes voor kwetsbare doelgroepen (kinderen, ouderen en minder validen).
- De oversteekbaarheid van wegen waar voetgangers en fietsers gebiedsontsluitingswegen oversteken.
- Het inrichten van veilige schoolzones.

In de huidige situatie komen op meerdere fronten wegen in beeld in de risicoscan. Door de verschillende ruimtelijke ontwikkelingen is er potentieel meer risico op deze wegen. De verkeersonveilige locaties zijn de doorgaandeweg door Hoevelaken Westerdorpstraat/Oosterdorpstraat, waarbij de focus ligt op de verblijfskwaliteit in het centrum, en de centrumring in Nijkerk (Callenbachstraat, Torenstraat, Vrijheidslaan, Oranjelaan, Hoefslag).

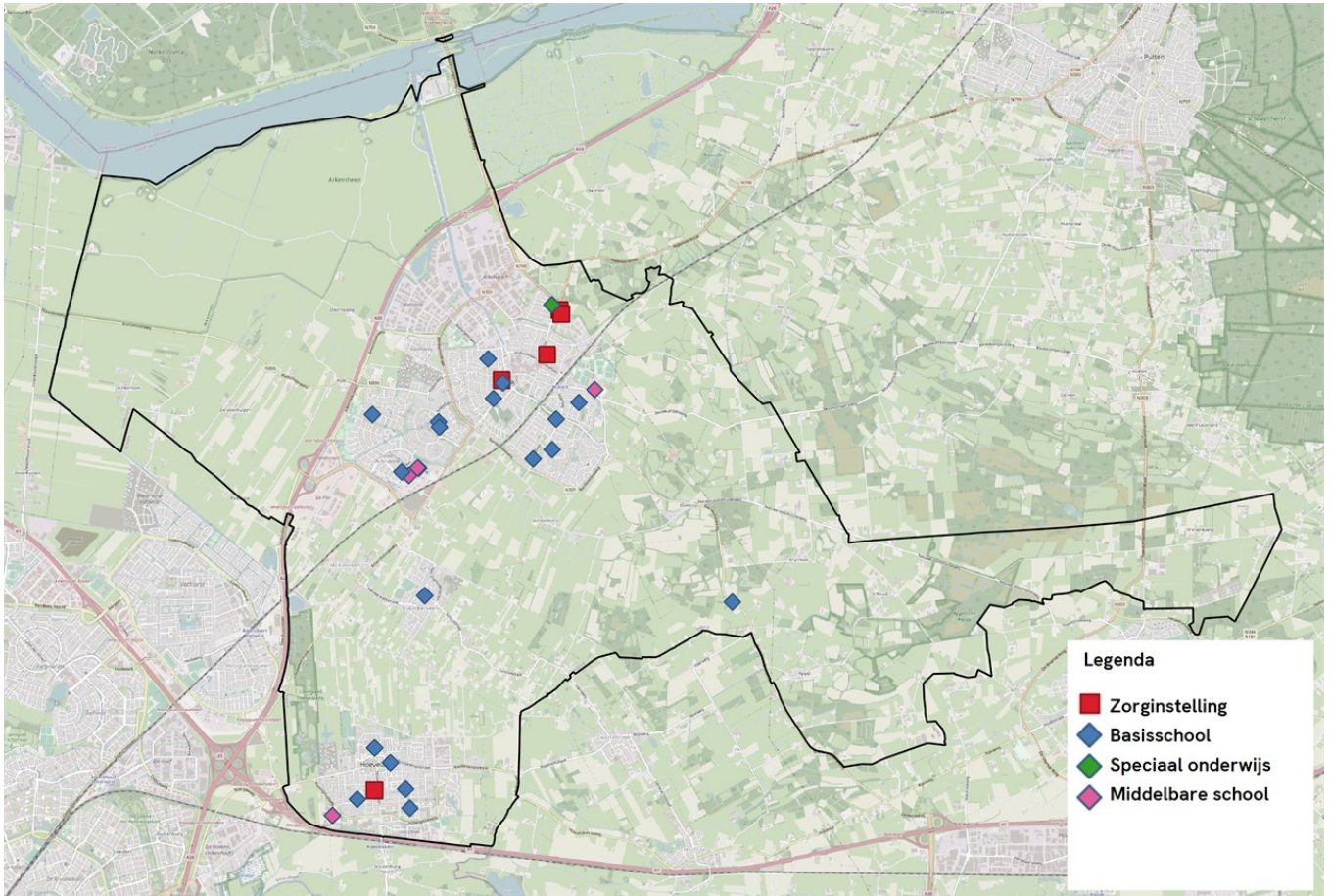
Er wordt steeds meer gefietst, waardoor het belang van veilige routes groter wordt. Dit houdt in dat het belangrijker wordt om met name de voetgangers en fietsoversteken bij de gebiedsontsluitingswegen veilig te faciliteren. Naast deze oversteeklocaties zijn ook de locaties van belang nabij scholen en ouderenlocaties.

Maar alleen veilige infrastructuur is niet voldoende. Ook educatie en voorlichting is een belangrijk aandachtspunt.



Knelpunten verkeersveiligheid





Locaties scholen en oudereninstellingen

## Hoofdrisico's - risicoanalyse

Op basis van de verzamelde data in stap 1 t/m 5 komen de volgende risico's binnen de gemeente Nijkerk naar voren met betrekking tot de verkeersveiligheid:

1. Bevolkingsgroep
  - Senioren, zowel op de korte als lange termijn.
2. Weg/infra
  - Risicocijfers:
    - Hoogste risicocijfer geconstateerd op 30 km/u wegen. Met name de 30 km/u wegen in Hoevelaken en Nijkerkerveen/Holkerveen springen er in negatieve zin uit.
    - De gemeente Nijkerk als geheel kent ook een hoger risicogetal op de 30 km/u wegen dan het provinciaal gemiddelde, maar een lager risicogetal dan de rest van de provincie op de 50 en 60 km/u wegen.
  - Weginrichting & omgeving:
    - Meerdere opvallende 30 km/u en 50 km/u wegen lopen langs of nabij schoollocaties.
    - Belangrijke routes over lange, rechte en brede 50 km/u wegen met gemengd verkeer, langsparkeren, en weinig snelheidsremmende maatregelen.
  - Knelpuntlocaties:
    - Oversteken tussen het 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 centrum van Hoevelaken.
3. Verkeersgedrag
  - Vooral op langere rechtstanden wordt te snel gereden, zowel op 30 km/u als op 50 km/u wegen.
  - Er is weinig informatie over handavingsinzet, handhaving op snelheid is zeer wisselend. Hierdoor beperkt zicht op effect van huidige handavingsinspanningen.
  - Op dit moment zet de gemeente Nijkerk in op de volgende educatieprogramma's: Jongleren, Theoretisch en praktisch verkeersexamen, Streetwise, Dode hoek lessen, Verkeerslokaal, Senioren rit (rijvaardigheidsrit), Scootmobielcursus, Verkeersouders.
4. Alcohol & drugs in het verkeer



- Gebrekkige registratie over ongevalsbetrokkenheid in relatie tot alcohol en drugs.
- Er is beperkt inzicht in de lokale omvang van rijden onder invloed van verdovende middelen.

#### 5. Ongevallen

- Modaliteit: bij alle modaliteiten zijn slachtoffers gevallen, nadruk vooral op kwetsbare groep.
- Snelheidsregime: 50 km/u wegen.
- Tijdstip: verspreid over het jaar, stagnerende trend.
- Leeftijdscategorie: verspreid, kleine piek jongeren en 40-plussers.
- UMS-ongevallen: in de kern.
- Slachtofferongevallen: doorgaande routes & kruispunten

## Prioritering risico's

In een expert sessie zijn de geconstateerde risico's besproken en is er een selectie van de belangrijkste risico's gemaakt.

### 1. Ontwikkeling Nijkerk Potentieel meer risico op reeds gesignaleerde wegen

In de huidige situatie komen op meerdere fronten wegen als de oversteeklocaties bij de gebiedsontsluitingswegen, de ring van Nijkerk, de doorgaande route in Hoevelaken in beeld in de risicoscan. Als gevolg van de lokale ruimtelijke en infrastructurele ontwikkelingen zal de verkeerscirculatie wijzigen. De genoemde wegen, en met name de N301 en de Westdorpstraat, zullen een belangrijkere rol gaan vormen in de ontsluiting van deze ontwikkelingen. Deze wegen worden naar verwachting drukker, terwijl er al veiligheidsrisico's gesignaleerd worden. Dit behoeft aandacht. De gemeenteraad heeft dit potentiële risico eerder al gesignaleerd.

### 2. Meer fietsers in ( nabije) toekomst Meer belang voor veilige routes

Er wordt steeds meer gefietst, zeker ook als straks het inwoneraantal uitgebreid wordt met de nieuwe ruimtelijke ontwikkelingen in de gemeente Nijkerk. Enkele belangrijke routes vanuit de wijken richting het centrum, de scholen of de sportvelden zijn al gesignaleerd als potentieel risicovol (bijv. de N301). Er zijn bovendien steeds meer verschillende type fietsers, zoals elektrische fietsers en racefietsers, met verschillende snelheden op de fietspaden. Ook demografische ontwikkelingen (meer ouderen, die ook langer blijven fietsen, en meer kinderen die moeten leren fietsen) maakt dat brede, veilige fietsroutes aandacht behoeven.

### 3. Verkeerseducatie & voorlichting

De locaties waar relatief veel verplaatsingen zijn van kwetsbare verkeersdeelnemers, rondom de scholen en ouderenvoorzieningen verdienen vanuit het verkeersveiligheidsrisico de aandacht. De gemeente geeft reeds prioriteit aan schoolzones, echter nog niet alle scholen zijn voorzien van een schoolzone. Educatie en voorlichting is hierbij ook van belang. De gemeente heeft hier reeds oog voor. Ook de locaties waar ouderenvoorzieningen zijn gesitueerd nabij gebiedsontsluitingswegen of drukke erftoegangswegen verdient de aandacht. Hier zijn relatief veel kwetsbare verkeersdeelnemers te voet of op de fiets

# 6 Vertaling van knelpunten naar ambities en doelstellingen

---

De huidige situatie van Nijkerk, het vigerend beleid, de trends in mobiliteit en de ervaren knelpunten is beschreven. Maar wat zijn de ambities en doelstellingen voor de mobiliteitsvisie? Deze zijn vertaald naar wensbeelden.

De hoofddoelstelling van de mobiliteitsvisie is te komen tot optimaal verkeersveilige en leefbare woongebieden welke net als de andere gebieden in de gemeente bereikbaar zijn op een duurzame wijze. Per thema worden een aantal doelstellingen gekoppeld.

## Leefbaarheid

- Binnen de bebouwde kom zoveel mogelijk focus op leefbaarheid door lage snelheden en autoluwe buurten te faciliteren.
- Het gemotoriseerd verkeer zoveel mogelijk naar buiten brengen waarbij de bufferruimte/wachtrijen aan de randen zijn.
- Betrekken van omwonenden en stakeholders bij verkeersmaatregelen in straten en buurten, met name op het gebied van verkeersveiligheid als onderdeel van een wijkgerichte aanpak.
- Verbeteren van de luchtkwaliteit en terugdringen van de uitstoot van fijnstof en NO<sub>2</sub> door stimuleren van elektrisch vervoer en fiets.

## Verkeersveiligheid

- Wegen buiten het aangewezen hoofdwegennet krijgen een verblijfsfunctie. Veiligheid en leefbaarheid krijgt hier absolute prioriteit. Doorstroming is hier van ondergeschikt belang.
- Nabij basisscholen en in de centra zijn veilige wandelvoorzieningen.
- Inzetten op fietsverbindingen tussen de kernen. De fietsverbindingen zijn zoveel mogelijk conflictvrij.
- Speciale aandacht voor verkeersveiligheid bij scholen en zorginstellingen.

## Duurzaamheid

- Inzetten op fietsverbindingen tussen de kernen, naar recreatieve doeleinden zowel binnen als buiten de kernen.
- Het centrum van Nijkerk en Hoewelaken primair inrichten voor langzaam verkeer (voetganger en fiets).
- Comfortabele en veilige routes voor langzaam verkeer, zodat inwoners binnen de bebouwde kom zoveel mogelijk gebruik gaan maken van de fiets of te voet gaan.
- Inzetten op duurzame vervoersmiddelen en het gebruik stimuleren van duurzamere vormen van automobilititeit.

## Bereikbaarheid

- Het bereikbaar houden van de gemeente Nijkerk met alle vervoerswijzen.
- Voor openbaar vervoer door (H)OV knopen goed bereikbaar te maken onder andere door optimalisering fietsverbindingen.
- Vanuit gemotoriseerd verkeer door het optimaliseren van de locaties waar het wegennet aansluit op de stroomwegen (aansluiting A1 en A28).
- Goede bereikbaarheid voor hulpdiensten.

# 7 Wensbeelden verkeerstructuur

---

Op basis van de huidige situatie, de knelpunten en de wensen zijn de toekomstige netwerkkaarten vormgegeven. In onderstaande paragrafen worden de netwerken voor de verschillende modaliteiten toegelicht. De focus ligt op de verblijfsgebieden:

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

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

Per modaliteit worden de wensbeelden beschreven:

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

---

## 7.1 Voetgangers

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

Belangrijke aandachtspunten voor de voetgangersstructuur zijn oversteekplaatsen. Het gaat dan over de hoofdverkeersstructuur van gebiedsontsluitingswegen (50km/u). Op erftoegangswegen in verblijfsgebieden (30km/u) worden in principe geen geregelde of gemarkeerde oversteekplaatsen aangelegd omdat dit tegenstrijdig is met het Duurzaam Veilig-principe. Uitzonderingen hierop worden gemaakt bij belangrijke routes naar scholen en sportvoorzieningen/gezondheidscentra/stedelijke binnenring (gebiedsontsluitingswegen 30).

Het inrichten van duidelijk herkenbare schoolzones op de wegen rondom de scholen is vanuit verkeersveiligheid wenselijk. Door de schoolzones herkenbaar en uniform in te richten is het voor inwoners duidelijk wanneer 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 is. Smalle stoepen of hoge drempels/ trottoirranden maken dat niet alle voorzieningen voor iedereen goed bereikbaar zijn, ook voor mensen met een (fysieke) beperking of met een rolstoel of rollator (voldoende breed trottoir zonder obstakels is hiervoor noodzakelijk). 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. Hierin wordt gewezen dat de wereld toegankelijk ontworpen moet worden en waar nodig individuele maatregelen worden getroffen. Een aanpak in het kader van toegankelijkheid is daarvoor wenselijk.



## 7.2 Fietsers

De fiets is hét vervoersmiddel voor verplaatsingen in Nijkerk. Binnen de kernen, tussen de kernen en van/naar OV-haltes vervult de fiets een belangrijke rol in de mobiliteit. Om het gebruik van de fiets te stimuleren en te optimaliseren is het van belang dat de mogelijkheden voor het kiezen van de fiets als vervoersmiddel optimaal zijn. Hiervoor is het van belang dat er kwalitatief goede fietsnetwerken aanwezig zijn en dat er goede stallingsmogelijkheden zijn. Beide zijn apart uitwerkt.

### 7.2.1 Fietsnetwerk

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

- het snelfietsnetwerk
- een primair netwerk
- het secundair netwerk
- het recreatief netwerk.

Het snelfietsnetwerk is het hoofdnetwerk die de verbindingen vormt tussen de verschillende kernen. Deze is geschikt voor grotere stromen fietsers en snellere fietsers (zoals de e-bike). Ook de herkenbaarheid van deze routes voor de weggebruikers zijn van belang (vindbaarheid / Wayfinding).

Qua inrichting is het van belang dat deze fietspaden voldoende breed worden uitgevoerd (buiten de bebouwde kom minimaal 4 meter breed met rood asfalt en kantmarkering, binnen de bebouwde kom passend bij de beschikbare openbare ruimte). En dat de routes duidelijk herkenbaar worden uitgevoerd, zowel qua bewegwijzering als bijvoorbeeld ook doormiddel van kleurgebruik in straatmeubilair. Ook is het van belang om waar mogelijk voor de voetganger een aparte voorziening aan te leggen (eigen voetpad/trottoir), ook buiten de bebouwde kom.

Om dit netwerk te kunnen realiseren zijn wel maatregelen nodig, op veel van deze fietspaden voldoen nog niet aan de inrichtingseisen (zoals richting Barneveld/Foodvalley), er is op verschillende plekken geen voetgangersvoorziening aanwezig (waardoor voetgangers over het fietspad lopen) en de vindbaarheid van de routes tussen de kernen is niet optimaal.

Het fietsnetwerk voor de primair netwerk is specifiek ingericht voor de grootste stromen van utilitaire fietsverplaatsingen (het doortrap netwerk maakt hier deel van uit). Dit netwerk krijgt ook de voorkeur wanneer er beperkte middelen zijn om te investeren in het fietsnetwerk.

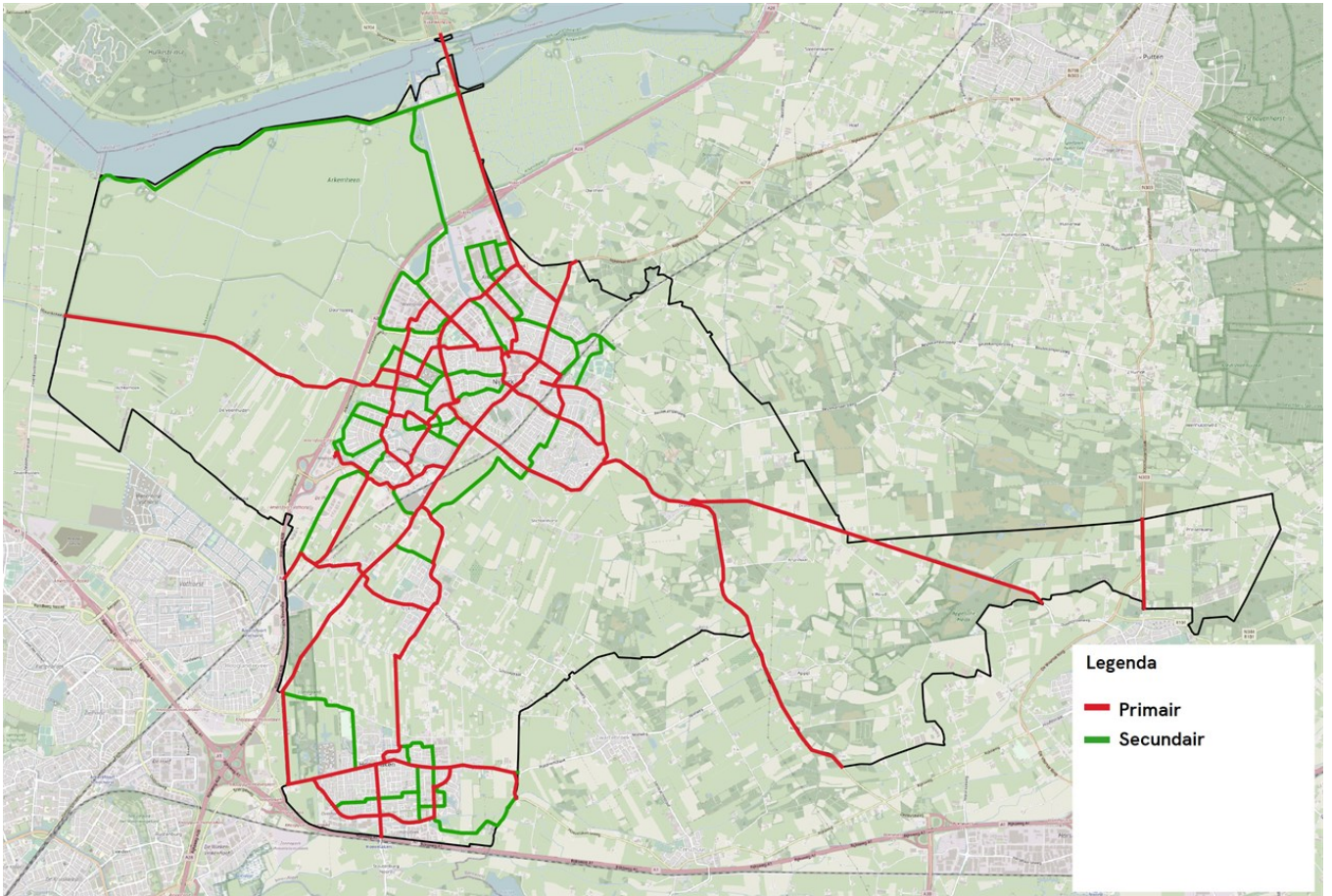
Het secundaire netwerk ontsluit de overige gebieden en bestemmingen met elkaar en bestaat tevens uit recreatieve fietsroutes.

Tot slot is er het recreatief netwerk. Deze wordt doormiddel van de zogenoemde knooppunten aan elkaar verbonden.

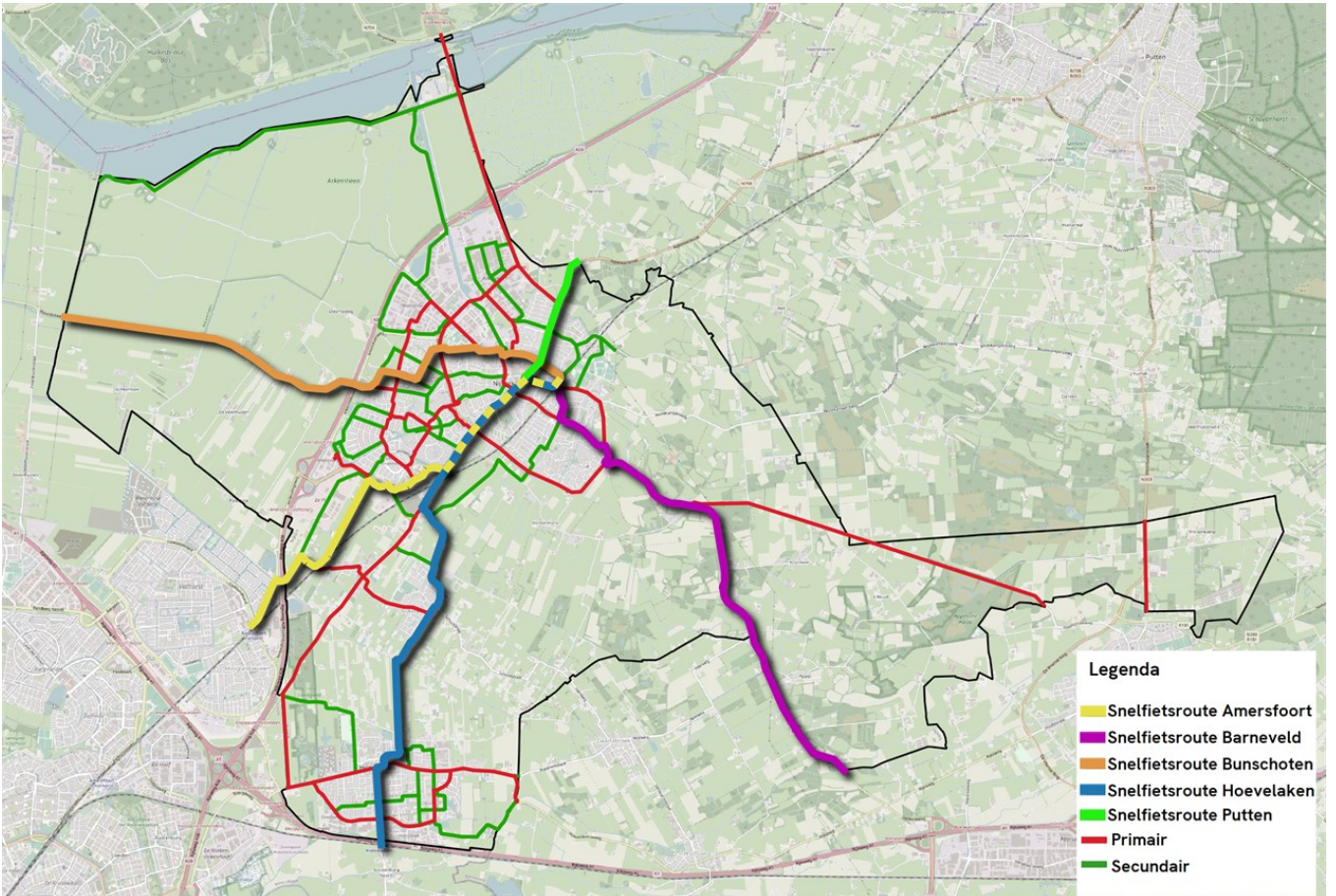
Het onderscheid tussen het primaire en secundaire netwerk is hieronder nader omschreven:

- 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 de 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/routes waar reeds fietsinfra ligt;





Wensbeeld voor fietsnetwerk



Wensbeeld fietsnetwerk inclusief snelfietsroutes

---

## 7.2.2 Fietsparkeren

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

Dit zijn ook alle vier de plekken waar optimalisatie van het fietsparkeren gewenst is (zowel qua aantal plekken als qua voorzieningen zoals oplaadpunten voor elektrische fietsen), om deze reden zijn alle vier de locaties ook benoemd als knelpunt.

### **Station Nijkerk en Hoevelaken**

De stations krijgen in het fietsnetwerk een steeds belangrijkere functie als de plek waar alle openbaar vervoersstromen samenkomen. Door de zogenaamde HUB functie van de stations te versterken is het van belang dat ook de overstap van fiets naar trein of bus zo optimaal mogelijk kan plaatsvinden. Het vinden van een goede parkeervoorziening voor de fiets is hierbij van belang. Aandachtspunt hierbij is dat het aantal elektrische fietsen toeneemt, maar ook dat de afmetingen van de fietsen zelf in diversiteit toeneemt (transportfiets/bakfiets, etc). Hiermee moet rekening gehouden worden bij de invulling van het toekomstige parkeren bij stations.

### **Centrum Nijkerk en Hoevelaken**

Speerpunt is om zowel de routes van en naar de centra toe voor fietsers aantrekkelijker te maken, als de centra zelf minder toegankelijk te maken voor het gemotoriseerde verkeer. Door in te zetten op voetgangers en fietsers als belangrijkste gebruikers van de centra is het ook van belang om goede fietsparkeervoorzieningen in de centra te voorzien. Hierbij gelden dezelfde aandachtspunten als bij de stations.



## 7.3 Openbaar vervoer

Conform de ambitie wordt ingezet op duurzame mobiliteitsvormen in verblijfsgebieden. Het stimuleren om met het openbaar vervoer te reizen valt daaronder. De gemeente zet in op:

- alle stations een verbinding van 4x per uur;
- een directe verbinding richting Apeldoorn;
- buslijnen vanuit Nijkerk aansluiten op HOV-punten Schothorst en/of Amersfoort Centraal;
- vergroten P&R terrein Hoevelaken en Nijkerk-oost;
- het minimaal vasthouden van het huidige voorzieningenniveau van het openbaar busvervoer. We streven ernaar dat in de kernen iedereen beschikking heeft tot openbaar vervoer, binnen 500 meter (hemelsbreed), op werkdagen tussen 7:00 en 18:00 uur.

Ook zet Nijkerk in op het vergroten van de veiligheid bij spoorwegovergangen door onderzoek te doen naar ongelijkvloerse overweg Domstraat in relatie tot de uitbreiding in Nijkerkerveen en de verbinding richting Vathorst.

Daarnaast zetten we in op goede fietsverbindingen en voorzieningen naar de stations en HOV-hubs (Hoogwaardig Openbaar Vervoer). Bij deze hubs is het mogelijk om gemakkelijk over te stappen naar andere OV-lijnen (met hoge frequentie,  $\geq 4$  per uur).

Ook zet Nijkerk in op het verder uitbouwen van het openbaar vervoer aanbod via het spoor. Met het oog op de woningbouwontwikkelingen ten oosten van de wijk Corlear ontstaan er mogelijkheden om hier een nieuw station te ontwikkelen (ter hoogte van de Amersfoortseweg/ Arkemheenweg). Een besluit tot het openen van een nieuw treinstation is afhankelijk van vele factoren, wel is het belang van een goede gemeentelijke lobby richting de Provincie, Rijk en NS-reizigers cruciaal.



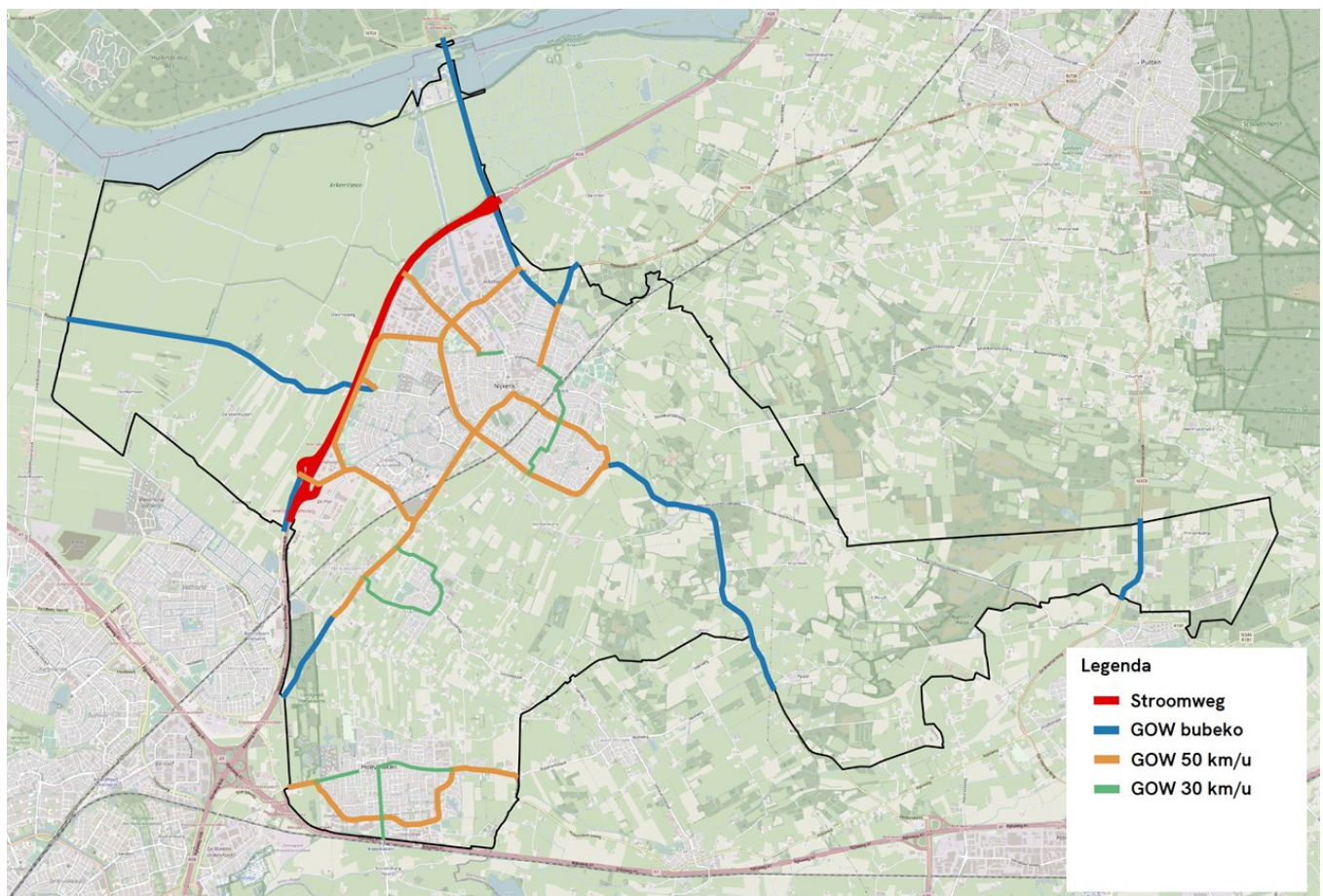
## 7.4 Gemotoriseerd verkeer

De basis voor het verkeersnetwerk voor het gemotoriseerd verkeer is de wegcatégorisering. Doel hiervan is dan op basis van de Duurzaam Veilig categorieën bepaald wordt welke functie de weg heeft in het verkeersnetwerk.

In onderstaand figuur zijn de verschillende wegfuncties weergegeven. De stroomwegen (A1/A28) welke gericht zijn op het afwikkelen van het gemotoriseerd verkeer op hoger niveau (zonder conflicten met onderliggend verkeer), de gebiedsontsluitingswegen die gericht zijn op het afwikkelen van het verkeer tussen de gebieden in de gemeente (met zoveel scheiden van gemotoriseerd en langzaam verkeer), binnen de bebouwde kom met een maximum snelheidslimiet van 80 km/h.

Daarnaast is er ook een wegcatégorie GOW30, dit zijn wegen met een belangrijke ontsluitende functie, maar met dusdanig veel langzaam verkeer dat het gewenst is dat deze wegen een lagere maximum snelheid hebben (30 km/h binnen de bebouwde kom) en ook een inrichting die meer gericht is op het langzame verkeer.

De overige wegen vormen de verblijfsgebieden, hier staat het langzame verkeer centraal en dient het gemotoriseerde verkeer zich aan te passen (maximum snelheid 30 km/h binnen de bebouwde kom en 60 km/h buiten de bebouwde kom).



Wegencategorisering

Het huidige verkeersnetwerk voor het gemotoriseerd verkeer werkt deels naar behoren, wel heeft het netwerk een aantal 'zwakke' punten. Op deze locaties is in de huidige situatie een knelpunt op het gebied van doorstroming aanwezig (zoals eerder beschreven):

- Centrumring Nijkerk is ongewenst en niet volledig;
- Belangrijkste route vanuit Putten richting de A28 is via het netwerk binnen Nijkerk wat al zwaar belast is.
- De N301 is nu een ontsluitende route richting de A1, terwijl deze liever wordt afgewaardeerd naar een weg zonder ontsluitende functie.
- De Westerdorps- /Oosterdorpsstraat door Hoevelaken is ongewenst als doorgaande route.

---

Vanuit veiligheid en leefbaarheid is het cruciaal dat het gemotoriseerd verkeer geconcentreerd wordt op de hoofdwegen. Van binnen naar buiten dus. Hierdoor neemt het aantal conflicten tussen langzaam- en snelverkeer af. Vanuit deze basis is gekeken naar de situatie en de maatregelrichtingen ingedeeld naar korte en lange termijn.

## 7.4.1 Korte en middellange termijn

De korte en middellange termijn richt zich primair op de kernen Nijkerk en Hoevelaken. Onderstaand zijn beide kernen uitgewerkt. Vervolgens is ook de wenstructuur (wegcategorisering) voor de gemeente weergegeven.

### Nijkerk

Op korte termijn moet eerst geconcentreerd worden op het beperken van de intensiteiten op de Hoefslag/Oranjelaan (binnenring centrum Nijkerk). Wanneer de centrumering in Nijkerk volledig wordt gemaakt is het grote nadeel dat het verkeer aantrekt en dit is ongewenst. Dit zou een nog zwaardere doorsnijding geven. Onderstaand is een specifieke beschrijving gegeven van zowel het wensbeeld van het gemotoriseerd verkeersnetwerk van de hele gemeente, als specifiek voor kern Nijkerk en Hoevelaken.

In Nijkerk ligt de focus op de leefbaarheid. Dit houdt in dat op veel wegen een lagere snelheid en autoluwe buurten beoogd wordt. Dit wordt mogelijk gemaakt door verkeer (en de bufferruimte) naar de randen te brengen. Aan de randen voorzien we twee sterke verbindingen met snelweg om het verkeer te verspreiden in Nijkerk én het verkeer te geleiden uit Nijkerk. Deze verbindingen worden stapsgewijs uitgebouwd om problemen niet te verplaatsen en voldoende ontwikkelruimte te 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, dus elke verruiming op de Berencamperweg betekent meer verkeer van de A28 (Zwolle-Nijkerk) naar de N798.
- Ambachtstraat: Op de Ambachtstraat zijn weinig mogelijkheden tot verruiming van de capaciteit. In de spitsrichting heeft ongeveer 50% een herkomst of bestemming op het bedrijventerrein, hierdoor is het ontmoedigen van gebruik onwenselijk.
- Centrum: Het afwaarderen van wegen rondom het centrum naar 30 km/uur leidt tot minder ongewenste verkeersbewegingen in het centrum.
- Arkemheenweg: Het verruimen van de capaciteit op de Arkemheenweg leidt tot een betere doorstroming richting aansluiting A28.

### Hoevelaken

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

### Wegcategorisering

De weg categorisering in de gemeente Nijkerk richt zich op vier verschillende type wegen : erftoegangswegen, gebiedsontsluitingswegen 30, gebiedsontsluitingswegen 50 en stroomwegen. Per type weg is onderstaand weergegeven welke kenmerken horen bij deze type wegen.

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



- Gebiedsontsluitingswegen 50.

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

- Stroomwegen.

Dit zijn de snelwegen, deze zijn uitsluitend bedoeld voor de afwikkeling van het gemotoriseerde verkeer op hoger niveau. Deze zijn in beheer bij Rijkswaterstaat.

## 7.4.2 Lange termijn

Door de steeds uitgebreidere woningbouwplannen, niet alleen op de middellange maar vooral op de langere termijn, is het wenselijk om duurzame keuzes te maken.

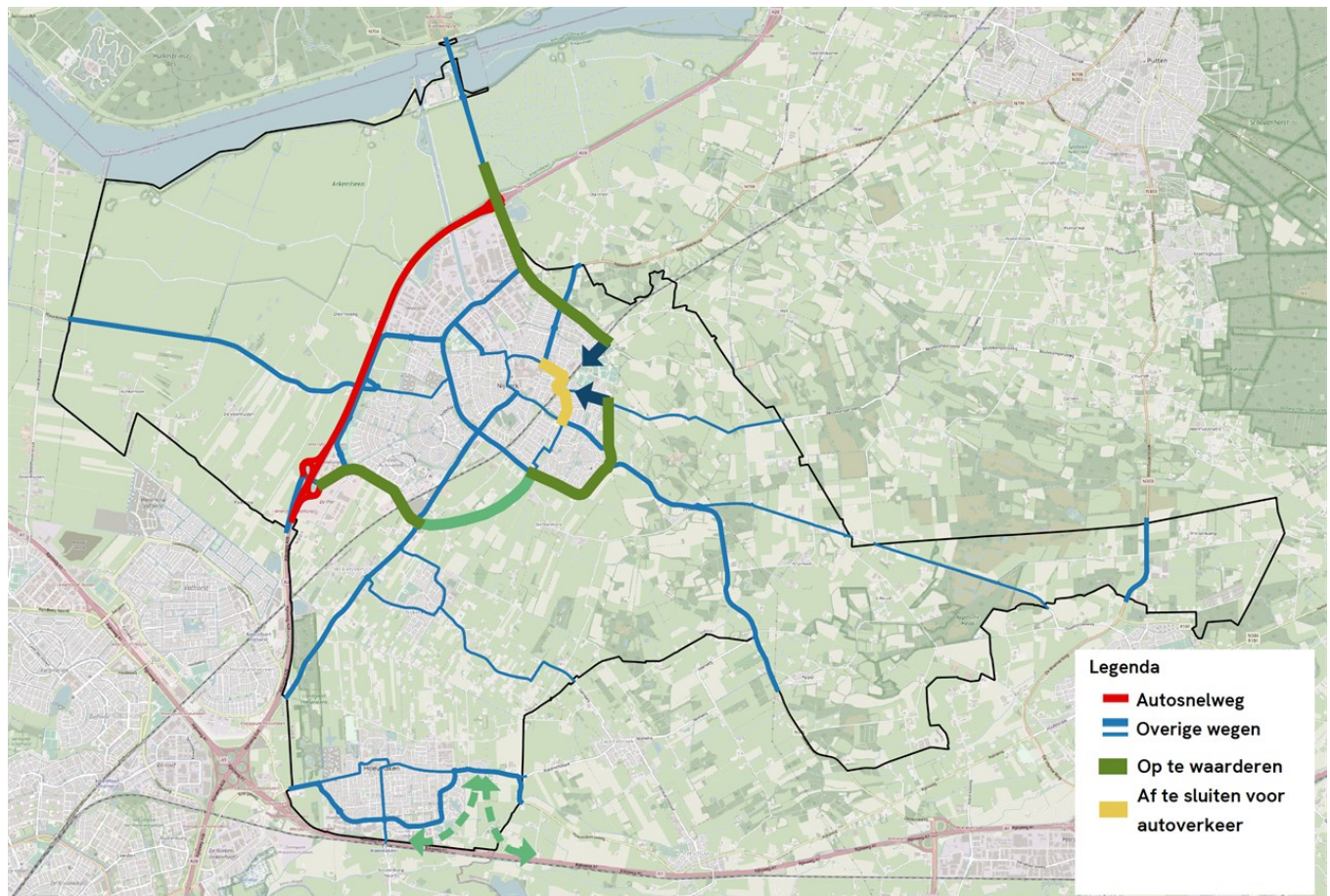
1. Binnenring centrum Nijkerk niet geschikt voor uitbreiding.
2. Netwerk kern Hoevelaken niet geschikt voor uitbreiding.
3. Netwerk rondom Nijkerkerveen niet geschikt voor uitbreiding (na realisatie deelplan 3).

Daarom zijn de volgende netwerkkeuzes voor de langere termijn van belang:

1. Berencamperweg verder versterken naar minimaal 2x2 rijstroken;
2. De keuze om beide nieuwe verbindingen in Nijkerk aan de zuidoost- en noordzijde al dan niet met elkaar te verbinden maken we bij of na het vaststellen van de Omgevingsvisie 2.0 en de gebiedsuitwerking voor Luxool.;
3. Zuid-oost verbinding Hoevelaken;
4. Arkemheenweg doortrekken richting N301.

In onderstaande figuur is de hoofdwegenet voor het gemotoriseerd verkeer weergegeven. Goede bereikbaarheid van de automobilititeit is belangrijk, maar de verkeersveiligheid en leefbaarheid in woongebieden krijgt absolute prioriteit. Dit zien we terug door 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 optimaliseren tussen Hoevelaken, Nijkerkerveen en Nijkerk.

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



Visie hoofdwegenet gemotoriseerd verkeer

## 7.5 Flankerend beleid

De mobiliteitsvisie biedt een breder beeld dan alleen de netwerkgebonden verkeersonderwerpen. Denk hierbij aan de mogelijkheden van mobiliteitsmanagement, maar ook aan educatie en voorlichtingsmaatregelen. Ook monitoringsmaatregelen kunnen een plek krijgen in het mobiliteitsplan.

### Schoolzones

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

Ook zijn schoolzones natuurlijk onderdeel van wegenstructuur voor gemotoriseerd verkeer en zijn de schoolroutes voor langzaam verkeer onderdeel van zowel de fietsroutes als de voetgangersroutes.

Door de schoolzones herkenbaar en uniform in te richten is het voor inwoners duidelijk wanneer zij zich in een schoolzone bevinden. Onderstaand wordt een indicatie gegeven van de extra maatregelen voor het inrichten van een schoolzone.

Idealiter wordt een schoolzone samen met de school en eventuele oudervereniging heringericht. De gemeente stelt een algemeen kader op voor de inrichting van schoolomgevingen, en werken dit per school in overleg met de gebruikers uit. De volgende elementen krijgen bij het inrichten van een schoolzone een plaats: 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 en wordt het intern gericht automobiliteit niet actief gefaciliteerd. De verkeersbewegingen die plaatsvinden wil de gemeente vooral gaan inzetten op de duurzame vormen van automobiliteit.

De volgens de Nationale Agenda Laadinfrastructuur (NAL) benodigde capaciteit is niet te realiseren met laadpalen in woonstraten. Als gemeente willen we, samen met onze regiopartners, gaan inzetten om oplossingen en geschikte locaties te zoeken voor (regionale) laadvoorzieningen.

Als onderdeel van het landelijke Klimaatakkoord is een Nationale Agenda Laadinfrastructuur (NAL) opgesteld, waarbij iedere gemeente is verzocht een integrale visie op laadinfrastructuur te ontwikkelen waarin onder meer snellader locaties worden aangewezen. In de eerste helft 2022 is deze visie door gemeente Nijkerk vastgesteld.

### Educatie en voorlichting

Over alle vervoersmiddelen heen speelt educatie een grote rol. Niet alle knelpunten zijn oplosbaar met een fysieke maatregel, maar komen vaak voort uit het feit dat mensen niet goed begrijpen wat er van hun wordt verwacht. Niet vreemd, want na het halen van een rijbewijs is er geen verplichte verkeersscholing terwijl voertuigen, wetten en wegen steeds veranderen. Door in te zetten op verkeerseducatie en voorlichting van de risicogroepen, schoolkinderen en ouderen, kan een bijdrage geleverd worden aan het veiliger bewegen in het verkeer.

### Parkeren

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

Hierin is ook een visie voor het parkeren in opgenomen. Hierin gelden twee uitgangspunten voor de oplossingsrichtingen:

- Maatwerk per gebied;
- Parkeren binnenstad Nijkerk: concentreren in grote parkeervoorzieningen;

Een update van het vigerende beleidsplan op het gebied van parkeren is gewenst en in voorbereiding. Maatschappelijke discussie dient plaats te vinden om het maatwerk per gebied, maar ook vooral de parkeernorm in de binnenstad van Nijkerk aan te scherpen (dit zijn gebieden waar veelal alternatieven voorhanden zijn voor de auto).



Met name het maatwerk per gebied, zoals verdere differentiatie van de parkeernorm, afhankelijk van de verschillende woonmilieus, heeft ook effect op de parkeervraag. Vooral bij nieuwe woonwijken is dit element van grote invloed op de hoeveelheid verkeer. Bij het uitwerken van de verschillende woningbouwplannen is het van belang dat zowel het parkeerbeleidsplan als deze mobiliteitsvisie in onderlinge samenhang betrokken worden. Hierbij is aandacht voor nieuwe ontwikkelingen, zoals het stimuleren van de deelauto, een mogelijk aandachtspunt.

## Handhaving

In de gemeente wordt soms verkeersoverlast ervaren. Met name in woonwijken, maar ook op de gebiedsontsluitende wegen wordt overlast ervaren van hardrijders, asociaal rijgedrag, geluidshinder, etc. Dit geldt zowel voor het gemotoriseerde verkeer als ook door ongewenst gedrag door fietsers en brommers. Daar waar mogelijk wordt door de gemeente het gedrag gestuurd door de wegen dusdanig in te richten dat het verkeersoverlast beperkt is en de leefbaarheid van de woonwijken optimaal is.

Naast inrichting en voorlichting is het relevant om ook vanuit verkeershandhaving hier aandacht voor te hebben. Handhaving van het verkeer ligt in eerste instantie bij de (regionale en landelijke) politie. Om deze reden is extra aandacht voor bepaald verkeersgedrag alleen mogelijk in overleg met de politie.

## Monitoring

De Mobiliteitsvisie is gebaseerd op de situatie in 2019 (voor de coronacrisis) en met de beste kennis van de ontwikkelingen en verwachtingen per 2021. Aangezien de situatie op de weg niet een vaststaand gegeven is, is het verstandig om regelmatig te monitoren of de visie nog voldoet aan de ambities en praktijk. De monitoring wordt op verschillende niveaus uitgevoerd. Daarbij wordt onderscheid gemaakt naar ad-hoc monitoring, reguliere monitoring en grootschalige monitoring. Per onderdeel beschrijven we hieronder wat daarmee wordt bedoeld.

### Ad-hoc monitoring

Ad-hoc monitoring is in principe reactief. Dit geldt bijvoorbeeld wanneer er in de praktijk blijkt dat er veel klachten over een bepaalde situatie komen. Of dat zich externe ontwikkelingen voordoen waardoor de visie mogelijk achterhaald is of op details bijgesteld dient te worden. Denk bijvoorbeeld aan het gereedkomen van nieuwe regionale visies, landelijk beleid of normen/ richtlijnen van het CROW. Deze monitoring vindt primair plaats binnen de reguliere werkzaamheden van de verkeerskundigen en beleidsmedewerkers van de gemeente. Wanneer er sprake is van grote (voorgestelde) wijzigingen van het beleid, wordt dat door, en in overleg met, bestuur en/of raad 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 wordt deze reguliere monitoring gekoppeld aan de beleidscyclus van de gemeente, bijvoorbeeld de Jaarrekening. Hierin wordt jaarlijks op de belangrijkste indicatoren gerapporteerd hoe de voortgang is en in hoeverre er bijsturing nodig is om langetermijndoelstellingen te halen. Op basis van deze monitoring maken we vervolgens in de programmabegroting keuzes over de uit te voeren maatregelen.

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

- Intensiteiten op de weg (middels het jaarlijkse telprogramma).
- Vertraging/ reistijd op de belangrijkste wegen.
- Het aantal en de ernst van ongevallen.
- Fietsintensiteiten op een x-aantal belangrijke routes (nog nader te bepalen op welke plekken).

### Grootschalige monitoring (en evaluatie)

Vanuit beleidsopgave is het verstandig om op bepaalde momenten het gehele Mobiliteitsvisie opnieuw te heroverwegen. Een logisch moment daarvoor is aan het einde van de coalitieperiode van vier jaar. Op basis van de speerpunten van de (nieuwe) coalitie kunnen nieuwe/ gewijzigde beleidsdoelstellingen naar voren komen die in de visie een plek dienen te krijgen. Dat wil overigens niet zeggen dat er telkens een geheel nieuwe Mobiliteitsvisie opgesteld dient te worden. Het volstaat in eerste instantie om een evaluatie van ruimtelijke ontwikkelingen, risico's en knelpunten uit te voeren, en op basis daarvan, eventuele bijstellingen van netwerken en/ of maatregelen door te voeren. Parallel daaraan willen we ten minste elke vier jaar het regionale verkeersmodel actualiseren. Eens per twee jaar kan dan lokaal worden gekeken of de ontwikkelingen binnen Nijkerk aanleiding geven om aanpassingen door te voeren in het model.

---

# Mobiliteitmanagement

In de huidige situatie zijn de alternatieven op de industrie- en bedrijventerreinen voor de keuze voor de auto beperkt. De actieradius van de fietser wordt vergroot, door de ontwikkelingen op het gebied van (regionale)snelfietsroutes en elektrische fietsen. Om die reden loont het om de mogelijkheden van mobiliteitsmanagement verder te onderzoeken.

Bij mobiliteitsmanagement draait het om collectief maatwerk. De uitdaging is om meerdere reismogelijkheden en alternatieven voor autogebruik te faciliteren en dit met aantrekkelijke prikkels te stimuleren. Ook de keuze om wel of geen rit te maken, komt door technologische ontwikkelingen steeds prominenter naar voren. Thuiswerken, televergaderen, mobiel internet en andere manieren van 'slim werken' maken bepaalde vervoersbewegingen overbodig. Door de COVID crisis is ook gebleken 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 zelf afspraken te maken over de (beïnvloeding van) mobiliteit van werknemers en/of bezoekers van bedrijven. Als voorbeeld wordt de mobiliteit van en naar het eigen gemeentehuis genoemd. Ook bij eventuele toekomstige ontwikkelingen kunnen op dit vlak aanvullende afspraken gemaakt worden.

# 8 Maatregelrichtingen

---

De huidige mobiliteitsvisie bevat nog geen aparte hoofdstuk met daarin de maatregelen. Echter is de gemeente Nijkerk reeds bezig met een grote reeks aan verkeerskundige maatregelen die er op gericht zijn het mobiliteitsnetwerk duurzaam, veiliger en leefbaarder te maken. Specifiek ook met de aandacht voor de voetgangers en fietsers.

Een uitvoeringsprogramma zal worden opgesteld nadat deze visie is vastgesteld waar specifiek aandacht is voor maatregelen op de diverse thema's en de uitdagingen die er liggen op het gebied van mobiliteit (en deels duurzaamheid).