



Verkeersvisie Nijkerkerveen

- impact woninguitbreiding -

Gemeente Nijkerk

Verkeersvisie Nijkerkerveen

- impact woninguitbreiding -

Gemeente Nijkerk

Inhoudsopgave

1. Aanleiding	1
2. Huidige situatie	2
2.1. Verkeersveiligheid	2
2.2. Voetgangers	3
2.3. Fietsverkeer	4
2.4. Wegcategorisering	5
2.5. Gemotoriseerd verkeer	6
2.5.1. Personenautoverkeer	6
2.5.2. Vrachtverkeer	7
2.6 Openbaar vervoer	8
3. Toekomstige situatie	9
3.1. Ontsluitingsstructuur toekomstige situatie	9
3.1. Voetgangers	10
3.2. Fietsverkeer	11
3.3. Gemotoriseerd verkeer	11
3.3.1. Personenautoverkeer	11
3.3.2. Vrachtverkeer	12
3.5. Openbaar vervoer	13
4. Fase 1 uitbreiding	14
4.1. Algemeen	14
4.2. Ontsluiting	14
4.3. Kruispunten	15

1. Aanleiding

De planontwikkelingen in en direct om Nijkerkerveen is momenteel in een stadium waarbij een structuurvisie voor de kern Nijkerkerveen wordt opgesteld. Een onderdeel van de structuurvisie Nijkerkerveen is een verkeersvisie. In deze notitie wordt deze verkeersvisie gepresenteerd. De visie is een voortzetting van de ideeën en opvattingen die in de afgelopen jaren zijn beschreven in diverse andere rapporten, aangevuld met tellingen.

Leeswijzer

In hoofdstuk 1 wordt ingegaan op de huidige situatie in Nijkerkerveen. In hoofdstuk 2 worden de toekomstige ontwikkelingen en de impact voor verkeer beschreven, waarna in hoofdstuk 3 verder wordt ingezoomd op fase 1 van de ontwikkeling.

2. Huidige situatie

Om een goed beeld te krijgen van de verkeerssituatie in en rondom Nijkerkerveen, is gestart met een inventarisatie van de huidige situatie. De conclusies uit deze inventarisatie worden vervolgens gebruikt om de visie op de toekomstige verkeerssituatie in Nijkerkerveen te ontwikkelen en te onderbouwen. In dit hoofdstuk worden de verkeersstructuren voor de verschillende vervoerswijzen besproken. Het gaat daarbij om voetgangers, fiets-, personenauto-, vracht-/landbouwverkeer en openbaar vervoer. Eerst wordt de verkeersveiligheidssituatie beschreven.

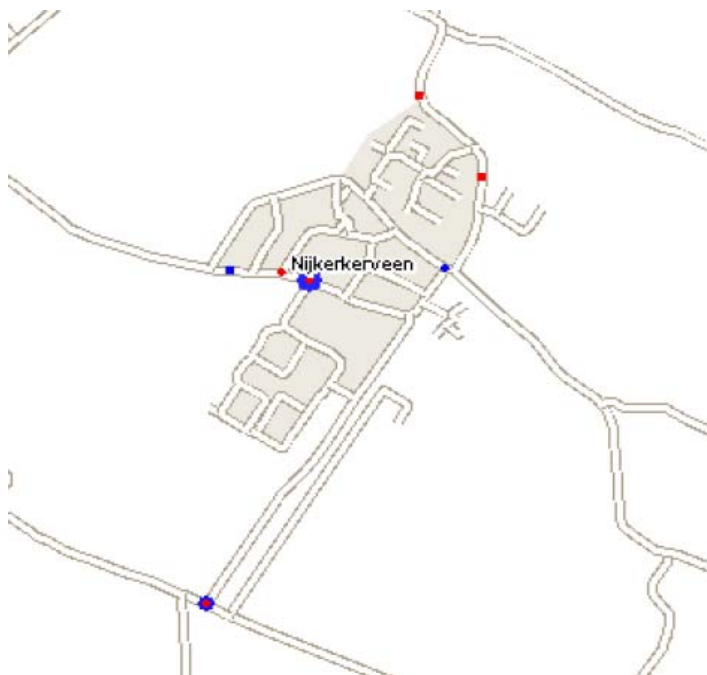
2.1. Verkeersveiligheid

In de afgelopen vijf jaar (2005 t/m 2009) zijn in de kern van Nijkerkerveen tien ongevallen geregistreerd, waarvan vijf ongevallen met een slachtoffer tot gevolg. Bij drie van deze ongevallen was een bromfietser betrokken en bij twee bestuurders van personenauto's.

In figuur 1 zijn alle ongevallen, die de afgelopen vijf jaar in de kern van Nijkerkerveen zijn geregistreerd, weergegeven. Hierbij is een ongeval met een slachtoffer een rode punt weergegeven en een ongeval met uitsluitend materiële schade met een blauwe punt.

Op het kruispunt Nieuwe Kerkstraat – Dirk Ruitenbeekstraat zijn de afgelopen vijf jaar de meeste ongevallen geregistreerd.

In totaal zijn op deze locatie drie ongevallen geregistreerd, waarvan één ongeval met een slachtoffer tot gevolg. Het meest recente ongeval dateert uit 2008. De overige twee, waaronder het slachtofferongeval, vonden in 2005 plaats.



Figuur 1:: Overzicht ongevallenbeeld

In tabel 1 is te zien dat de slachtofferongevallen zich voornamelijk in de jongere leeftijdsklassen hebben voorgedaan. Dit komt overeen met landelijke cijfers, waar de groepen 16 t/m 24 jaar tot de risicogroepen behoren.

Tabel 1: Slachtoffers naar leeftijd (2005-2009)

omschrijving	totaal slachtoffers	totaal ernstige slachtoffers
0 t/m 3 jaar	0	0
4 t/m 11 jaar	0	0
12 t/m 15 jaar	0	0
16 t/m 17 jaar	1	1
18 t/m 24 jaar	3	1
25 t/m 59 jaar	0	0
60 jaar en ouder	1	1
Totaal	5	3

Uit de uitgevoerde ongevalanalyse blijkt tot slot dat zes van de tien ongevallen, waaronder drie slachtofferongevallen, in 2005 plaatsvonden en dat in 2009 geen ongevallen zijn geregistreerd. De conclusie is dat Nijkerkerveen een zeer beperkt en diffuus ongevallenbeeld kent zonder grote ongevallenconcentratie(s) of dominante ongevalsgroep(en) die vragen om aanpassing van de weg of het kruispunt.

2.2. Voetgangers

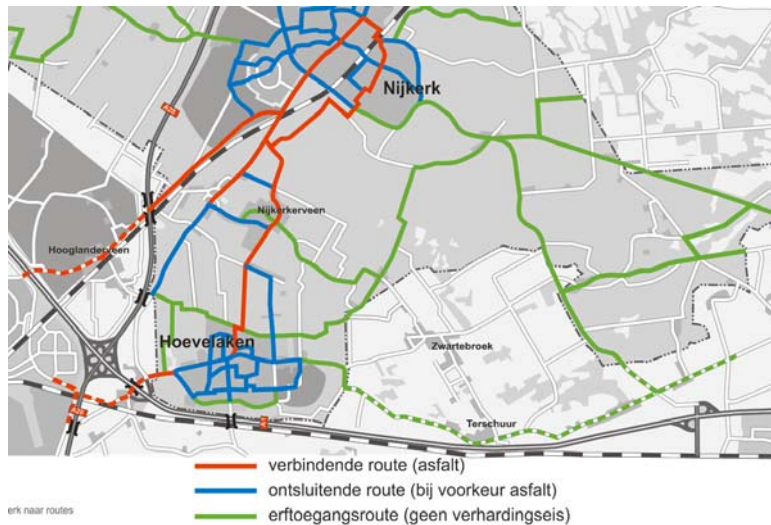
De huidige situatie is voor de voetganger goed te noemen. Langs vrijwel alle wegen in de kern ligt aan beide zijde van de weg een voetpad. De voetpaden zijn veelal tussen de 1,5 en 1,8 meter breed. Op sommige punten is de breedte van het voetpad weliswaar minder dan de voorkeurswaarde van 1,80 meter, maar vrijwel nergens is de waarde minder dan de kritische maat van 90 centimeter.

De meeste bestemmingen in Nijkerkerveen liggen binnen een straal van 600 meter vanuit het centrum en zijn daarmee goed te belopen.



2.3. Fietsverkeer

In en rondom Nijkerkerveen is een goed en relatief fijnmazig fietsnetwerk aanwezig. Zo zijn op een aantal locaties fietspaden en/of fietsdoorsteeken gerealiseerd. Binnen Nijkerkerveen zijn alle wegen goed per fiets te bereiken.



Een aantal wegen maakt onderdeel uit van de gemeentelijke hoofdfietsstructuur (zie figuur 2).

Figuur 2: Fietsstructuur uit huidige fietsnetwerkplan

Eén van die hoofdverbindingen is de route via de Nijkerkerveenweg, Jacob de Boerweg en Van Dijkhuizenstraat. Deze route is voor de fietser één van de belangrijkste verbindingen tussen Hoevelaken en Nijkerk via Nijkerkerveen. Daarnaast is de verbinding vanuit Nijkerkerveen via de Nieuwe Kerkstraat naar de Amersfoortseweg van belang. Vanuit de functies die de wegen vervullen voor het gemotoriseerde verkeer kan het fietsverkeer op dezelfde weg worden afgewikkeld als het gemotoriseerd verkeer. Dit is conform het beleid dat in het vigerende gemeentelijke verkeers- en vervoersplan is vastgelegd. Aparte fietspaden zijn vanuit verkeersveiligheid niet nodig.

Het fietsen binnen Nijkerkerveen is gericht op het halen en brengen van kinderen van en naar de basisscholen en het doen van de dagelijkse boodschappen bij de supermarkt. De scholen en voorzieningen in Nijkerkerveen zijn met de fiets goed en veilig te bereiken. Het bereiken van de bushalte aan de Amersfoortseweg via de Vrouwenweg of de Nieuwe Kerkstraat is ook een belangrijke verbinding voor fietsers en wordt via de bestaande structuur mogelijk gemaakt.



De aansluiting van de interne fietsstructuur op de 'bovenliggende' structuur is van belang in de richting van Nijkerk en Hoevelaken. Hier liggen namelijk de belangrijkste bestemmingen voor het fietsverkeer. Vooral de middelbare scholen zijn een be-

langrijke bestemming. Het fietsnetwerk is hierop afgestemd.

Er zijn geen telling beschikbaar over het fietsverkeer. Gelet echter op de intensiteit van het autoverkeer (zie volgende paragraaf) en de functie van de wegen in Nijkerkerveen, is er geen belemmering om fietsverkeer en gemotoriseerd verkeer te mengen. In dit licht doen de precieze aantallen fietsers er niet toe.

2.4. Wegcategorisering

Het landelijke Duurzaam Veilig beleid kent een indeling van het wegennet in weg-categorieën. Deze indeling kent wegen met een verkeersfunctie en wegen met een verblijfsfunctie. Op de wegen met een verkeersfunctie staat de doorstroming van het gemotoriseerd verkeer centraal. Op wegen met een verblijfsfunctie is het gemotoriseerde verkeer “te gast” en ligt de nadruk op de veiligheid van de langzame kwetsbare verkeersdeelnemer en de leefbaarheid in de omgeving van de weg. Zowel binnen als buiten de kom is dit onderscheid te vinden. Kort samengevat betreft het de volgende weg-categorieën:

- Wegen met een verkeersfunctie (verkeersaders):
 - Stroomwegen.
 - Gebiedsontsluitingswegen.
- Wegen met een verblijfsfunctie (verblijfsgebieden):
 - Erftoegangsweg A
 - Erftoegangsweg B

Stroomwegen

Een stroomweg maakt verplaatsingen over langere afstand mogelijk op een zo snel en veilig mogelijke manier. Voorbeeld van deze wegen rondom Nijkerkerveen zijn bijvoorbeeld de A28 en de A1.

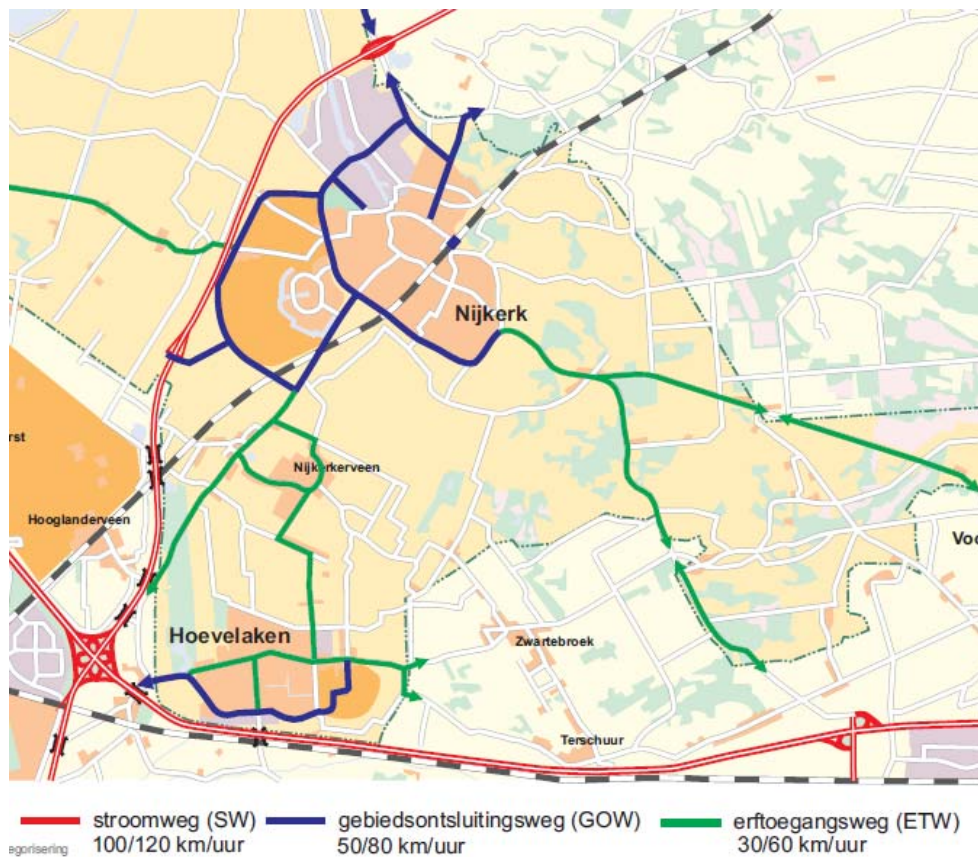
Gebiedsontsluitingswegen

In de hiërarchische opbouw van het wegennet vormen gebiedsontsluitingswegen de schakel tussen stroomwegen en erftoegangswegen. Op gebiedsontsluitingswegen ligt de nadruk op doorstroming van het verkeer op de wegvakken en uitwisseling van verkeer op de kruispunten. Voorbeeld van een gebiedsontsluitingsweg in de omgeving van Nijkerkerveen is de Arkemheenweg. Deze weg vormt dan ook de schakel tussen de kern Nijkerkerveen en de A28

Erftoegangswegen

De erftoegangsweg is de laatste schakel in de hiërarchie van weg-categorisering. Vanwege de vele bestemmingen zoals woningen, scholen enz. staat het verblijven in de gebieden met dit wegtype centraal. In Nijkerkerveen wordt onderscheid gemaakt tussen erftoegangsweg A en B. De functie van een erftoegangsweg A is gelijk aan die van een erftoegangsweg B, echter hebben zij naast de toegangsgebiedende functie ook nog een verzamelfunctie waardoor de intensiteiten hoger liggen dan op de gemiddelde straat in een woonwijk. Hierdoor kunnen aanvullende voorzieningen zoals bijvoorbeeld fietsstroken gewenst zijn.

Vrijwel de gehele kern van Nijkerkerveen is gecategoriseerd als verblijfsgebied. Deze indeling is vastgelegd in het gemeentelijk verkeers- en vervoersplan (zie ook figuur 3). Alleen voor de Vrouwenweg en een deel van de Nieuwe Kerkstraat geldt een maximum snelheid van 50 km/uur. In de huidige situatie is de kern van Nijkerkerveen via de Vrouwenweg en de Nieuwe Kerkstraat verbonden aan de Amersfoortseweg. Vanaf de Amersfoortseweg volgt uitstroom naar andere gebieden.



Figuur 3: Categorisering volgens Duurzaam Veilig (GVVP)

Een dergelijke structuur is praktisch omdat er twee routes zijn om het dorp in en uit te komen. In geval van een calamiteit of wegonderhoud is er een alternatief beschikbaar.

2.5. Gemotoriseerd verkeer

2.5.1. Personenautoverkeer

Op de belangrijkste wegen in Nijkerkerveen zijn verkeerstellingen verricht. De huidige intensiteit op deze wegen is opgenomen in tabel 2. De tellingen zijn uitgevoerd met drukslangen over de weg. Bij de verkeerstelling is onderscheid gemaakt tussen ‘middelzwaar’ en ‘zwaar’ verkeer. Middelzwaar verkeer bestaat uit auto’s met aanhangers kleinere vrachtwagens, bussen en landbouwvoertuigen. Zwaar verkeer bestaat uit vrachtwagens die uit een trekker met oplegger combinatie of vrachtwagen met aanhanger combinatie bestaan. Opgemerkt moet worden dat het aandeel middelzwaar verkeer in de meeste tellingen iets wordt overschat door het

telapparaat. Het gaat daarbij om een aantal procenten, namelijk zo'n 2% à 3%.

Tabel 2: Overzicht verkeersintensiteit werkdag 2010

Straat	Etmaalintensiteit	Aandeel 'middel zwaar'	Aandeel 'zwaar verkeer'
Vrouwenweg	± 2.300	7,6%	4,6%
Van Dijkhuizenstraat (deel in de kern)	± 2.600	8,4%	7,3%
Van Dijkhuizenstraat (buiten de kern)	± 600	2,1%	1,3%
Nieuwe Kerkstraat	± 3.300	6,8%	4,9%
Schoolstraat	± 2.000	8,0%	7,8%
Jacob de Boerweg	± 1.500	6,7%	5,9%
Buntwal	± 550	8,7%	5,2%

De intensiteiten die zijn gemeten passen bij straten met een erftoegangswegfunctie. Binnen de verkeerskunde wordt voor dergelijke wegen rekening gehouden met een intensiteitgrens van rond de 6.000 mvt/etmaal voordat leefbaarheid en veiligheid structureel onder druk komen te staan. De bestaande gemotoriseerde verkeersomvang is te combineren met fietsverkeer zonder dat aanvullende maatregelen nodig zijn, in de vorm van fietssuggestiestroken of fietspaden. Een andere aanvullende maatregel zou kunnen zijn het instellen van een parkeerverbod op de Nieuwe Kerkstraat, Van Dijkhuizenstraat en Vrouwenweg.

2.5.2. Vrachtverkeer

Zoals al eerder is opgemerkt, is er relatief veel bedrijvigheid aanwezig in en direct om de kern van Nijkerkerveen. De bedrijvigheid is divers en een deel van deze bedrijvigheid levert vrachtverkeer op. Dit kunnen vrachtwagens van het bedrijf zelf zijn, maar ook allerlei aan- en afvoerbewegingen van goederen door middel van vrachtverkeer.

Met een dergelijke verkeersomvang als de huidige en het aandeel vrachtverkeer daarin kunnen de aanwezige verkeerssoorten worden gemengd. Voorwaarde hierbij is dat het wegprofiel breed genoeg is. De breedte van de Nieuwe Kerkstraat varieert van 5,50 tot 5,90 meter. De Vrouwenweg varieert van 5,30 tot 5,90 meter. De breedte voor ETW I kent een waarde van tussen de 5 en 7 meter. De bestaande structuur voldoet hieraan. Het vrachtverkeer is niet als sluipverkeer te betitelen. Het is eerder gebiedsgerelateerd verkeer. Karakteristiek voor Nijkerkerveen is de menging van wonen en werken. Hiermee ontstaat ook het mengen van verkeerssoorten. Het aandeel vrachtverkeer komt overeen met soortgelijke kernen waar bedrijvigheid in en direct om de woonbuurten is gelegen. De aantallen zijn echter niet van dien aard dat er onoverkomelijke verkeersveiligheids- of leefbaarheidsproblemen ontstaan.

Naast vrachtverkeer rijdt er ook het nodige landbouwverkeer door Nijkerkerveen. Landbouwverkeer hoort bij een omgeving zoals Nijkerkerveen. Het landbouwver-

keer van zowel aanwezige boeren als loonwerkersbedrijven heeft een groot aantal bestemmingen rondom Nijkerkerveen. De afmetingen van landbouwverkeer qua lengte, breedte en hoogte komt overeen met vrachtverkeer. Zoals bij de beschrijving van vrachtverkeer is opgemerkt kunnen deze voertuigen worden verwerkt door de bestaande straten.

2.6 Openbaar vervoer

Het openbaar vervoer in Nijkerkerveen bestaat in de huidige situatie uit twee bus-systemen. In de kern komt een buurtbus die een lijnvoering heeft tussen Nijkerk en Hoevalaken. Daarnaast rijdt er op de Amersfoortseweg (dus buiten de kern van Nijkerkerveen) een streekverbinding tussen Amersfoort en Nijkerk. De belangrijkste halte voor Nijkerkerveen is gelegen nabij de kruising van de Vrouwenweg en de Amersfoortseweg. De ontsluiting van Nijkerkerveen door het openbaar vervoer is hiermee als redelijk te kwalificeren.

3. Toekomstige situatie

De toekomstige ruimtelijke ontwikkeling van Nijkerkerveen is vastgelegd in de 'Modellenstudie uitbreiding Nijkerkerveen'. De ruimtelijke uitgangspunten en randvoorwaarden zijn vastgelegd in het 'Integraal Programma van Eisen Kern Nijkerkerveen'. Beide documenten zijn in het voorjaar van 2009 door de gemeenteraad vastgesteld. De bebouwingsdichtheden en de ontwikkellocaties van de toekomstige uitbreiding zijn het vertrekpunt voor de beschrijving van de toekomstige situatie. Deze beschrijving vindt in dit hoofdstuk plaats. Voor fase 1 is momenteel de planuitwerking het meest recent. Op deze fase wordt in hoofdstuk 3 nog specifiek ingegaan. In figuur 4 is een impressie van het voorkeursmodel gegeven



Figuur 4: Voorkeursmodel

3.1. Ontsluitingsstructuur toekomstige situatie

Voor het ontsluiten van de nieuwe woonbuurten is een systeem gekozen waardoor de bestaande structuur zo min mogelijk wordt belast. De ontsluiting van de nieuwe woonbuurten wordt namelijk zo veel mogelijk aan de randen van Nijkerkerveen aangetakt. Het meeste verkeer van en naar deze woonbuurten heeft een herkomst/bestemming buiten Nijkerkerveen. De oriëntatie van dit verkeer is gericht op de Amersfoortseweg en verder. Alleen voor gemotoriseerd verkeer dat een bestemming heeft in de bestaande kern geldt dat dit verkeer de bestaande wegen belast.

In figuur 5 is het principe terug te vinden. In deze figuur is te zien dat het noord-

westelijke gebied een ontsluiting heeft tussen de Nieuwe Kerkstraat en de Van Dijkhuizenstraat. Het grootste deel van het gemotoriseerde verkeer zal naar de Amersfoortseweg rijden, met een minimum aan gebruik van de bestaande structuur. Uiteindelijk wordt een beperkt deel van de Nieuwe Kerkstraat en de Vrouwenweg belast met 'nieuw' verkeer.



Figuur 5: Ontsluitingsstructuur nieuwe woonbuurten

Hetzelfde geldt voor de twee zuidelijke woongebieden. Door de interne ontsluitingsstructuur zal alleen het verkeer dat een bestemming heeft in de kern van Nijkerkerveen het bestaande wegennet gebruiken. Het verkeer dat zijn bestemming buiten Nijkerkerveen heeft liggen wordt ontsloten via de interne structuur op de Nieuwe Kerkstraat. Voor het gebied aan de Buntwal geldt dat aangetakt wordt op de Buntwal en via de Vrouwenweg naar de Amersfoortseweg kan worden gereden.

3.1. Voetgangers

Om voetgangers voldoende ruimte te geven dient in een nieuw woongebied aan minimaal één zijde van de weg een voetpad aanwezig te zijn. Hiermee wordt als vanzelf aangesloten op de bestaande situatie waarmee de voetgangersstructuur een logische opzet blijft behou-



den. Het voetpad heeft bij voorkeur een breedte van 1,80 m. Deze breedte garandeert een goede toegankelijkheid voor ouders met kinderwagens, ouderen met een rollator en rolstoelgebruikers. Geadviseerd wordt deze breedte op te nemen in de uitwerking van de verschillende deelgebieden.

3.2. Fietsverkeer

De toekomstige intensiteiten van gemotoriseerd verkeer in combinatie met de hoeveelheid fietsverkeer op de straten in en rond het centrum maakt het voor fietsverkeer mogelijk om ook in de toekomst gebruik te blijven maken van de bestaande wegen (zie ook de volgende paragraaf). Door de toename van zogenaamde autonome groei van het autoverkeer en door groei als gevolg van de nieuwe ontwikkelingen, is de omvang van het autoverkeer zodanig dat menging van langzaam en snelverkeer nog altijd mogelijk is.

Voor de interne ontsluiting/verkavelingen van de verschillende nieuwe buurten is het van belang om solitaire fietsroutes, eventueel gecombineerd met een voetpad, richting het centrum van het dorp te realiseren (belangrijke bestemming).

Ten aanzien van de Van Dijkhuizenstraat (ten noorden van de Vrouwenweg) moet worden opgemerkt dat deze weg in de huidige situatie door middel van borden gesloten is verklaard met uitzondering van bestemmingsverkeer.

3.3. Gemotoriseerd verkeer

3.3.1. Personenautoverkeer

Van de uitbreidingen is bekend hoeveel woningen er per deelgebied gerealiseerd worden. Met behulp van het gemeentelijke verkeersmodel en kengetallen over verkeersgeneratie voor woningtypes is een berekening gemaakt van de te verwachten belasting op het wegennet. Uit de publicatie 'Verkeersgeneratie voorzieningen' CROW 272 is af te leiden dat in totaal ongeveer 4.500 nieuwe verkeersbewegingen worden verwacht (zie voor meer informatie bijlage 1).

In tabel 3 is te lezen wat de te verwachten etmaailintensiteit is, als de autonome verkeersgroei wordt opgeteld bij de 4500 extra verkeersbewegingen die door de uitbreiding worden gegenereerd.

Tabel 3: *Prognose verkeersbelasting 2020*

Straat	Etmaalintensiteit 2010	Etmaalintensiteit 2020
Vrouwenweg (nabij Amersfoortseweg)	± 2.300	± 3.500
Van Dijkhuizenstraat (deel in de kern)	± 2.600	± 3.200
Van Dijkhuizenstraat (buiten de kern)	± 600	± 630
Nieuwe Kerkstraat (nabij aansluiting Amersfoortseweg)	± 3.300	± 5.250
Schoolstraat	± 2.000	± 2.550
Jacob de Boerweg	± 1.500	± 1.600

Straat	Etmaalintensiteit 2010	Etmaalintensiteit 2020
Buntwal	± 550	± 1.200

Als gevolg van de geplande uitbreiding van Nijkerkerveen neemt de verkeersbelasting op de bestaande wegen weliswaar toe, maar de uitbreiding leidt niet tot een ongewenste impact op de bestaande wegen. De ligging en de inrichtingsvorm van de nieuwe wegen in de nieuwe woonbuurten vormen geen alternatief voor de bestaande verkeersstromen. De impact van de nieuwe woonbuurten op de bestaande wegen in de kern is relatief beperkt.

Door de verwachte groei is de huidige dimensionering (breedte) van de Vrouwenweg en de Nieuwe Kerkstraat een aandachtspunt. Een verbreding van het profiel is wenselijk. Bij de Nieuwe Kerkstraat zal voor het gedeelte tussen de Amersfoortseweg en de toekomstige aansluiting van de nieuwe woongebieden, aan de noordzijde het voetpad worden ingewisseld voor rijbaan. Langs een gedeelte van de Vrouwenweg wordt bermverharding aangebracht.



Het westelijke deel van de Nieuwe Kerkstraat krijgt de grootste groei in bewegingen te verwachten, waardoor ook de 'ontmoetingen' gaan toenemen. Met ontmoetingen wordt bedoeld de situatie dat twee of meer verkeersdeelnemers zich in hetzelfde vlak bevinden. Het profiel van de weg en met name de bochten moeten daarom worden verbreed.



3.3.2. Vrachtverkeer

De nieuwe bedrijfskavels aan de Talmastraat geven naar verwachting weinig extra vrachtverkeersbewegingen. De huidige bedrijfsbestemmingen blijven naar verwachting onveranderd. De Nieuwe Kerkstraat en de Vrouwenweg blijven daarom een functie vervullen voor vrachtverkeer.

Bedrijvigheid in Nijkerkerveen is verspreid over de gehele kern en het achterliggende buitengebied. Het bundelen van vrachtverkeersstromen op een



(bestaande of nieuwe) weg, met als doel op alle overige wegen een aanzienlijke afname van het vrachtverkeer te realiseren, is niet aan te leggen. Naast de doelmatigheid van nieuwe infrastructuur, zijn de kosten hiervan buitenproportioneel. Met doelmatigheid wordt bedoeld dat met het aanleggen van nieuwe infrastructuur, verkeer uit de huidige kern wordt weggenomen en dat deze hoeveelheid verkeer een relatief grootte omvang heeft. Het aanleggen van nieuwe wegen waarop een belasting van tussen de 1.000 en 2.000 voertuigen per etmaal te verwachten is, is niet doelmatig.

Voor landbouwverkeer geldt dat de intensiteit naar verwachting hetzelfde blijft als in de huidige situatie. Hiermee wijzigt er voor de routing van landbouwverkeer niets.

3.4. Openbaar vervoer

Naar verwachting verandert ten aanzien van de lijnvoering in de komende jaren weinig. De streeklijn via de Amersfoortseweg en een buurtbus via de kern van Nijkerkerveen blijven rijden. Voor de nieuwe ontwikkelingen betekent dat het bereiken van de huidige halte langs de Amersfoortseweg belangrijk is. De huidige halte aan de Amersfoortseweg ligt ter hoogte van de rotonde met de Nieuwe Kerkstraat.

Aanbevolen wordt om een nieuwe loop- en/of fietsverbinding naar deze halte via het nieuwe woongebied aan te leggen. Hierdoor wordt een alternatief voor de Vrouwenweg of de Nieuwe Kerkstraat gevormd. Daarnaast is het wenselijk om te onderzoeken of voldoende stallingsvoorzieningen voor fietsers bij de halte aanwezig zijn na de uitbreiding in Nijkerkerveen.

4. Fase 1 uitbreiding

4.1. Algemeen

Het plangebied van fase 1 ligt ten oosten van de Van Dijkhuizenstraat, ten zuiden van de Buntwal en ten noorden van de Talmastraat (zie ook figuur 5). De intensiteit op de Van Dijkhuizenstraat bedraagt in de huidige situatie circa 2.600 motorvoertuigen per etmaal (mvt/etmaal). De functie van de weg (ETW I) is geschikt voor deze intensiteit. De intensiteit op de Buntwal ten oosten van de aansluiting met de Van Dijkhuizenstraat bedraagt 550 mvt/etmaal. De intensiteit op de Talmastraat is niet geteld, maar wordt op basis van de tellingen elders in de kern geschat op circa 450 mvt/etmaal.

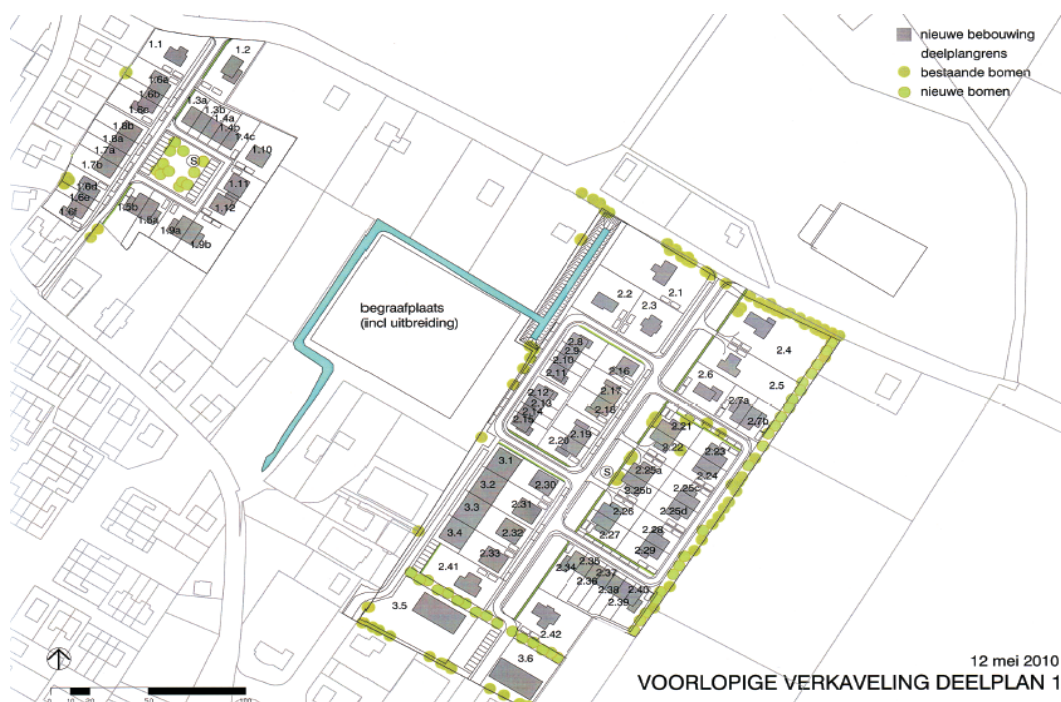


Figuur 5: Luchtfoto Nijkerkerveen en plangebied

4.2. Ontsluiting

De omvang van de verkeersrelatie van deelplan 1 (noordoost hoek Nijkerkerveen) met de kern is berekend op circa 600 mvt/etmaal. De gegevens zijn terug te vinden in bijlage 1.

Deelplan 1 wordt via de Buntwal voor gemotoriseerd verkeer ontsloten. De bedrijfskavels worden ontsloten via de Talmastraat. Voor fietsers wordt het mogelijk



Figuur 6: Voorlopige verkaveling fase 1

om via de Talmastraat naar de Van Dijkhuizenstraat te fietsen.

Door de ontwikkeling van Deelplan 1 krijgt de Buntwal een hogere verkeersbelasting dan in de huidige situatie. De Buntwal varieert in breedte tussen de 3 en 4 meter. Er ligt geen voetpad langs en er zijn geen voorzieningen voor de fiets. Het is wenselijk dat bij het benutten van deze weg er een aanpassing aan de breedte plaatsvindt. Dit kan door het aanbrengen van kantverharding en/of het verbreden van de rijbaan naar 5,00 meter. Daarnaast dient aan de zuidzijde een voetpad te worden aangelegd.

De aanvulling van bedrijvigheid langs de Talmastraat is beperkt van aard. Het gaat hierbij om een zestal units waar bedrijvigheid kan plaatsvinden. Gelet op de oppervlaktes die beschikbaar komen in de units en het type bedrijf dat zich hier kan gaan vestigen wordt in beperkte mate vrachtverkeer verwacht. Het aansluiten van deze bestemmingen op de Talmastraat levert naar verwachting geen verkeerskundige problemen op.

Er is bij de verkaveling van het gebied duidelijk gekozen om de woonuitbreiding los te koppelen van de uitbreiding van het bedrijventerrein aan de Talmastraat. Dit houdt ook in dat het 'omleiden' van vrachtverkeer van en naar de Talmastraat via een route naar de Buntwal oostelijke ten oosten van het plangebied niet gewenst is. Het verkeer vanuit het woongebied wordt dan op de Buntwal gemengd met het verkeer voor het bedrijventerrein. Gelet op de omvang van deze stroom weegt een extra verbinding niet op tegen de kosten die hier tegenover staan. Daarnaast voldoet de verbinding via de Van Dijkhuizenstraat voldoende als ontsluiting voor het bedrijventerrein aan de Talmastraat.

4.3. Kruispunten

Het kruispunt van de Van Dijkhuizenstraat met de Vrouwenweg en de Buntwal is momenteel uitgevoerd als T-kruispunt met een voorrangsregeling. Het geheel ligt in een boog. Dit maakt de situatie onoverzichtelijk. Vandaar dat dit kruispunt al een voorrangsregeling kent. Vrijwel alle andere kruispunten in Nijkerkerveen zijn namelijk zonder voorrangsregeling. De kruisingsvorm kan zo blijven als deze is.



Het kruispunt Van Dijkhuizenstraat en de Talmastraat is zonder voorrangsregeling. Het kruisingsvlak is groot genoeg om bewegingen van vrachtverkeer mogelijk



te maken, zonder dat het kruisingsvlak te groot wordt, waardoor het niet meer past in een 30 km/uur-zone. Gelet op de beperkte toename van het verkeer van en naar de Talmastraat is er geen aanpassing van het kruisingsvlak nodig.

Bijlage 1: Verkeersprognose

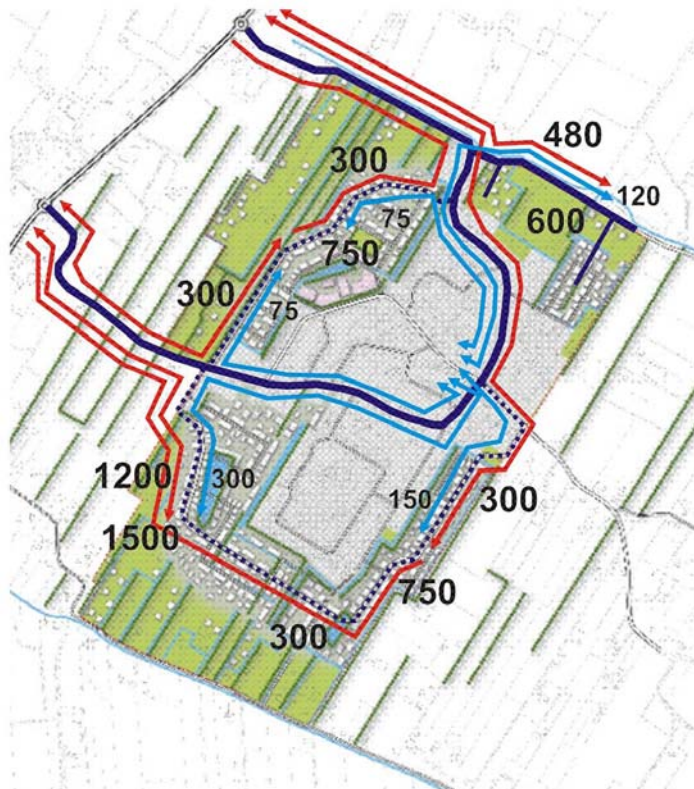
Verkeersprognose 2020

Vanuit de verkeerskunde is landelijke onderzoek gedaan naar de verkeersattractie en -productie (= verkeersgeneratie) van allerlei voorzieningen en woningen. Hierbij is er per woningtype en de omgeving waarin deze woning wordt gebouwd, nog een lichte variatie in het verkeersgeneratie-kengetal. Voor de ontwikkeling in Nijkerkerveen geldt dat is gerekend met gemiddeld 7,5 rit per woning. Bij 600 woningen levert dit een totale verkeersgeneratie van 4.500 ritten. Aankomst en vertrek in evenwicht is en dat dus circa 2.250 verkeersbewegingen de kern uitgaan en 2.250 bewegingen de kern in.

Om de verkeersomvang op de wegenstructuur in en om Nijkerkerveen te bepalen zijn ook aannames nodig in waar de verkeersbewegingen naar toe gaan. Vanuit het bestaande verkeersmodel kan worden afgeleid dat circa 20% van de ritten zich binnen Nijkerkerveen gaan voordoen en dat 80% van de ritten van en naar bestemmingen buiten Nijkerkerveen zijn georiënteerd.

Voor de interne ritten is gesteld dat deze naar het centrum rijden (Van Noortstraat) en dat de externe ritten zijn georiënteerd op de Amersfoortseweg en dat hiervan 50% in noordelijke richting is georiënteerd en dat 50% in zuidelijke richting is georiënteerd.

Als deze cijfers worden gecombineerd en worden afgebeeld op de toekomstige structuur van Nijkerkerveen ontstaat het volgende beeld.



De figuur moet als volgt worden gelezen. Per deelgebied is de totale verkeersgeneratie gegeven. Als voorbeeld wordt het zuidwestelijke woongebied gebruikt. De totale verkeersproductie bedraagt 1500 ritten. Hiervan gaan er 1200 naar de Amersfoortseweg (80% extern). De route van de verkeer is met een rode lijn aangegeven. Ongeveer 300 ritten gaan naar het centrum. Dit is aangegeven met een blauwe lijn.

Uit verkeerstellingen die in voorgaande jaren zijn verricht blijkt dat de zogenaamde autonome groei van Nijkerkerveen zo'n 0,5% per jaar bedraagt. Als de autonome groei wordt gecombineerd met de groei vanuit de nieuwe uitbreidingen ontstaat het beeld zoals dat opgenomen is in tabel B1.1.

Tabel B1.1: Overzicht toekomstige intensiteiten (werkdag 2020)

Straat	Etmaalintensiteit 2010	Etmaalintensiteit 2010
Vrouwenweg (nabij Amersfoortseweg)	± 2.300	± 3.500
Van Dijkhuizenstraat (deel in de kern)	± 2.600	± 3.200
Van Dijkhuizenstraat (buiten de kern)	± 600	± 630
Nieuwe Kerkstraat (nabij aansluiting Amersfoortseweg)	± 3.300	± 5.250
Schoolstraat	± 2.000	± 2.550
Jacob de Boerweg	± 1.500	± 1.600
Buntwal	± 550	± 1.200