

Deventer  
Snipperlingsdijk 4  
7417 BJ Deventer  
T +31 (0)570 666 222  
F +31 (0)570 666 888  
Postbus 161  
7400 AD Deventer

Den Haag  
Verheeskade 197  
2521 DD Den Haag

Leeuwarden  
F. HaverSchmidtwei 2  
8914 BC Leeuwarden

Eindhoven  
Flight Forum 92-94  
5657 DC Eindhoven

Amsterdam  
De Ruyterkade 143  
1011 AC Amsterdam

## Gemeente Nijkerk

## Verkeersaspecten Doornsteeg

Datum 4 november 2014  
Kenmerk NKK013/Knn  
Eerste versie

## 1 Algemeen

Ten behoeve van de gebiedsontwikkeling van Doornsteeg is een Masterplan en een proefverkaveling opgesteld.

In deze notitie wordt ingegaan op enkele verkeerskundige aspecten die nu rond de verdere ontwikkeling van het plangebied spelen:

- Ontsluiting van de wijk en de rol van de Holkerweg;
- Situering van de fietstunnel vanuit Doornsteeg naar het centrum.

## 2 Ontsluiting van de woonwijk

Doornsteeg is een ruim opgezette woonwijk dicht bij het centrum van Nijkerk. De wijk wordt omsloten door de Arkemheenweg, de Holkerweg en de Ambachtsstraat (N301).

Er is gekozen voor een organische groei van de wijk. Dit betekent dat niet vooraf alles is vastgelegd maar het een proces is met een open einde. De ontwikkeling is vraaggestuurd. De gemeente heeft een faciliterende rol.

Het Masterplan vormt daarmee ook geen blauwdruk voor de eindsituatie, maar geeft wel richting aan deze situatie.

Allereerst wordt ingegaan op enkele aspecten die een rol spelen bij de ontsluiting van de wijk<sup>1</sup>.

---

<sup>1</sup> De verkeerskundige onderbouwing is mede gebaseerd op de notitie 'Bestemmingsplan Doornsteeg, BVA-Verkeersadviezen, januari 2014'.

### *Tweezijdige ontsluiting van de wijk*

In totaliteit worden circa 1.200 woningen gebouwd in Doornsteeg. In figuur 1 is de voorgestelde structuur weergegeven.



'de Allee' hoofdontsluiting en indicatie ligging woonstraten

*Figuur 1: Ontsluiting Doornsteeg (bron: Masterplan)*

In het zuidelijke plandeel worden de circa 120 woningen ontsloten via de Holkerweg, hetzij met een rechtstreekse aantakking, hetzij via een rotonde.

In het noordelijk plandeel met circa 1.000 woningen verdeelt een centrale verzamelweg, de Allee, het verkeer in de wijk. Deze weg sluit middels een rotonde aan op de Arkemheenweg. De inprikker op deze rotonde is het zwaarst belaste wegvak in de wijk met circa 5.200 mvt/etmaal. Door de snelle splitsing is de verkeersbelasting op de Allee laag (maximaal 3.000 mvt/etmaal op het drukste punt).

Dit zijn intensiteiten passend binnen een verblijfsgebied met erftoegangswegen.

Vanuit de overwegingen van verkeersbelasting van de wegen in de wijk is een extra aansluiting op het hoofdwegennet van het noordelijk plandeel niet noodzakelijk. Vanuit andere overwegingen, zoals bereikbaarheid voor hulpdiensten of bij calamiteiten kan een tweede aansluiting gewenst zijn. Vier zoekrichtingen zijn:

- Arkemheenweg.
- N301
- Plangebied zuid
- Holkerweg

De Arkemheemweg is een gebiedsontsluitingsweg die een belangrijke functie vervult voor de ontsluiting van woonwijken en bedrijventerrein naar de A28. De huidige intensiteit bedraagt circa 8.600 mvt/etmaal. Het aantal aansluitingen op deze weg moet beperkt blijven. Een extra aantakking vanuit Doornsteeg is dan ook niet gewenst. De N301 aan de oostzijde van het plangebied is een van de belangrijkste interne hoofdverkeersader in Nijkerk. Nu de gemeente er voor gekozen heeft geen uitbreiding van de infrastructuur aan de westzijde van de kern te realiseren wordt de N301 in de toekomst verder belast. Belangrijk aandachtspunt op deze route is de doorstroming te verbeteren. Volgens de verkeersstudie die 2012 is uitgevoerd groeit het verkeer op de N301 naar circa 20.000 mvt/etmaal in 2025<sup>2</sup>.

Tussen het noordelijk en zuidelijk plandeel is Beektuin geprojecteerd. Dit is een structuurdragend groenelement met centraal daarin de Dammersbeek. Het gebied rondom de Dammersbeek wordt open gehouden en verkeersluw. Doorsnijding door autoverkeer doet afbreuk aan dit principe en dient zo mogelijk voorkomen te worden.

Een tweede aansluiting kan dan alleen via de Holkerweg plaatsvinden. Waar en de wijze waarop hangt nauw samen met de functie en aansluiting van Holkerweg. Hier wordt in de volgende paragraaf nader op ingegaan.

#### *Ontsluiting Doornsteeg*

De Doornsteeg is een bestaand lint waarvan momenteel uitsluitend bestemmingsverkeer gebruik maakt. In het nieuwbouwplan wordt dit historisch lint behouden en blijft de weg uitsluitend bestemd voor bestemmingsverkeer. Daarnaast wordt de weg onderdeel van de hoofd fietsstructuur van de wijk die het noordelijk deel met het centrum verbindt.

De wijze van ontsluiting van de bestaande kavels kan op tweeërlei wijzen geschieden; ofwel via de Allee ofwel via de Holkerweg.

---

<sup>2</sup> 'Advies verkeersvisie Nijkerk, Hoofdwegenstructuur en verkeersstructuur binnenstad', Goudappel Coffeng, mei 2012



*Figuur 2: Ontsluitingsalternatieven bestaande kavels Doornsteeg bovenste figuur via Holkerweg en onderste figuur via de 'Allee'*

Verkeerskundig en stedenbouwkundig zijn er geen grote voor- en/of nadelen voor een van beide mogelijkheden. Een lichte voorkeur bestaat er om de Doornsteeg via de nieuwbouwwijk ontsluiten en zo onderdeel uit te laten maken van het plan. Het is voor de beide varianten niet van belang of de Holkerweg wel of niet is aangesloten op de N301 omdat er door de afsluiting geen sluipverkeer via Doornsteeg mogelijk is.

### 3 Holkerweg

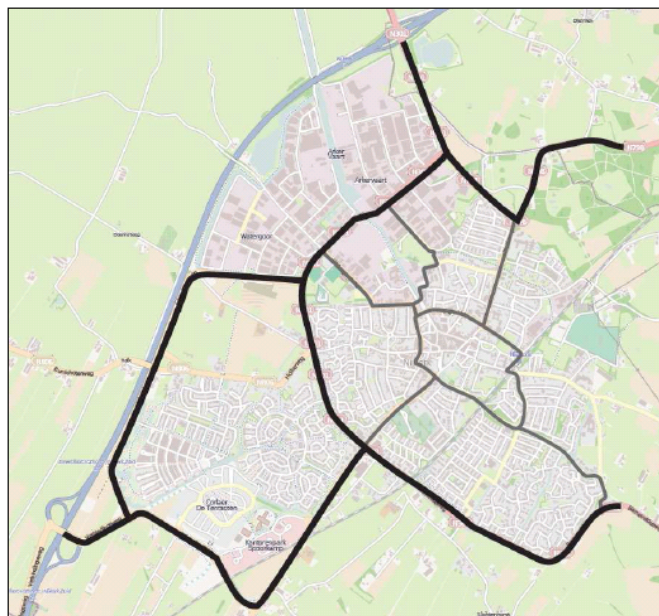
De Holkerweg is een oude verbindingsweg tussen Bunschoten en Nijkerk. In het verleden was deze weg een provinciale verbinding maar met de aanleg van de wijk Corlaer aan de zuidzijde is de weg overgedragen aan de gemeente. In 2011 is de weg verder afgewaardeerd en verkeersluw gemaakt. De weg is momenteel ingericht als erftoegangsweg met een snelheidsregime van 30 km/h.

Gedeeltelijk is de weg voorzien van vrijliggende fietsvoorzieningen en tussen Bieslook en N301 is de weg voorzien van fietsstroken.



*Figuur 3: Huidige situatie Holkerweg*

De Holkerweg maakt geen onderdeel uit van de hoofdwegenstructuur van Nijkerk (zie figuur 4). Door de afwaardering in het verleden is ook de verkeersintensiteit op de weg sterk afgenomen. In de huidige situatie is de verkeersbelasting op de Holkerweg 2.600 mvt/etmaal en op de Bunschoterweg 2.300 mvt/etmaal.



*Figuur 4: Hoofdwegenstructuur Nijkerk*

Op grond van bovenstaande kan geconcludeerd worden dat functie en gebruik van de weg in overeenstemming zijn met elkaar.

Door de realisatie van Doornsteeg zal de intensiteit op de Holkerweg licht toenemen. Wanneer alleen het zuidelijk deel van Doornsteeg aangesloten wordt, zal de intensiteit toenemen tot 3.100 mvt/etmaal op Doornsteeg en 2.700 mvt/etmaal op de Bunschoterweg (bron: BVA, 2014).

Deze intensiteiten zijn passend bij een 30km/uur weg.

In afstemming met Bureau B+B zijn de effecten onderzocht van een extra ontsluiting van Doornsteeg op de Holkerweg in combinatie met een eventuele afsluiting van de Holkerweg op de N301 om mogelijk sluipverkeer te voorkomen.

In de volgende schetsen zijn enkele alternatieve mogelijkheden geschetst.

Factoren die in de afweging meegenomen worden:

- de schoollocatie in Doornsteeg
- tankstation
- doorstroming N301
- verkeersbelasting Holkerweg
- verkeersbelasting woonstraten nieuwbouw
- (kans op) sluipverkeer



*Figuur 5: Model A, zonder tweede aansluiting*

In optie A wordt de bestaande wegenstructuur intact gehouden en blijft de Holkerweg aangesloten op de N301. Er wordt geen aantakking (tweede aansluiting) gemaakt tussen het plandeel noord en de Holkerweg.

- + heldere verkeersstructuur plandeel noord
- + geen routeveranderingen voor bestaande inwoners
- + goede maaswijdte woonwijken (aantakking op hoofdwegenstructuur)
- \_ geen vermindering verkeer kruising Holkerweg-N301



*Figuur 6: Model B met tweede aansluiting op de Holkerweg*

In optie B wordt het plandeel noord aangetakt op de Holkerweg die in zijn huidige vorm en functie behouden blijft:

- + geen routeveranderingen voor bestaande inwoners
- + tweede volwaardige aansluiting noordelijk plandeel
- \_ mogelijke sluiproute tussen N301 en noordelijk plandeel (langs schoollocatie)
- \_ extra verkeer uit noordelijk plandeel via Holkerweg richting A28zuid (maximaal 300 woningen)
- \_ meer verkeer via kruising N301-Holkerweg
- \_ extra verkeer via woonstraten noordelijk plandeel

Circa 1.800 mvt/etmaal rijden naar verwachting niet meer via de rotonde maar maken gebruik van de zuidelijke ontsluiting, deels via de Holkerweg en deels verkeer richting N301.





*Figuur 7: Model C met tweede aansluiting op de Holkerweg en afsluiten kruispunt N301-Holkerweg*

In optie C wordt de Holkerweg ter hoogte van de N301 afgesloten. Het plandeel noord wordt aangetakt op de Holkerweg, de Doornsteeg idem.

- + doorgaand verkeer Holkerweg niet meer mogelijk, daardoor lagere intensiteit Holkerweg
- + verbetering doorstroming N301 door het vervallen van de aansluiting
- + tweede route naar schoollocatie
- \_ extra belasting Holkerweg met verkeer uit noordelijk plandeel richting A28
- \_ extra verkeer via woonstraten noordelijk plandeel
- \_ omrijroutes voor verkeer
- \_ tankstation niet bereikbaar via N301



*Figuur 8: Model D eenzijdige ontsluiting en afsluiten kruispunt N301-Holkerweg*

In optie D wordt de Holkerweg afgesloten ter hoogte van de N301. De Doornsteeg idem. Er wordt geen nieuwe verbinding gecreëerd tussen Doornsteeg noord en de Holkerweg. Bij calamiteiten kan gebruik gemaakt worden van de fietsverbindingen tussen de twee plandelen.

- + doorgaand verkeer Holkerweg niet meer mogelijk, daardoor lagere intensiteit Holkerweg
- + verbetering doorstroming N301 door het vervallen van tak 4
- + heldere verkeersstructuur plandeel noord
- \_ omrijroutes voor verkeer
- \_ tankstation niet bereikbaar via N301

### **Conclusie**

De bestaande wegenstructuur voldoet en is in staat om de huidige intensiteiten goed af te wikkelen. Vanuit functie, vormgeving en gebruik zijn er geen directe aanleidingen om de Holkerweg te 'knippen'. Vanuit het plandeel noord is het voor de verkeersafwikkeling niet noodzakelijk een extra ontsluiting te realiseren<sup>3</sup>. Voor calamiteiten en hulpdiensten volstaan (meerdere) fietsontsluitingen. Vanuit de planontwikkeling Doornsteeg gaat daarmee de voorkeur uit naar optie A.

Andere argumenten dan bovengenoemde kunnen echter tot een andere uitkomst leiden. Dit kan bijvoorbeeld wanneer de doorstroming op de N301 problematisch wordt; een afsluiting van een ondergeschikte tak kan een bijdrage in oplossing van dit probleem leveren.

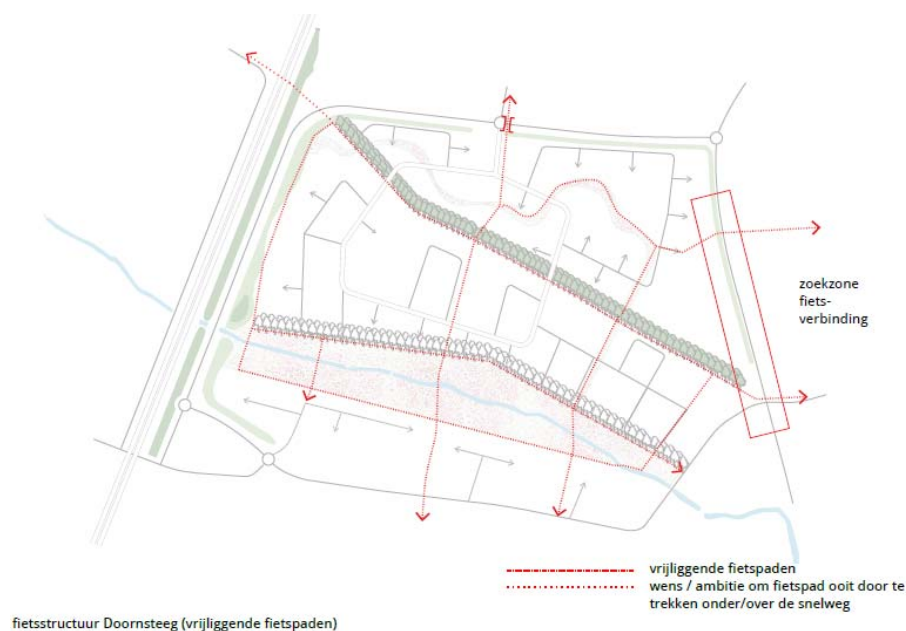
Wanneer echter het noordelijk plandeel van Doornsteeg een tweede ontsluiting krijgt, ontstaan tussen N301, Holkerweg en het plandeel aantrekkelijke (sluip)routes die de woonstraten in dit plandeel belasten en leiden tot extra verkeer op de Holkerweg. Dan verdient het aanbeveling de doorkoppeling naar de N301 te herzien en deze af te sluiten, Model D heeft daarbij de voorkeur. Afsluitingen halverwege Holkerweg zijn niet aan te bevelen. De verkeersbelasting op de woonstraten blijft en de doorstroming N301 verbetert nauwelijks.

---

<sup>3</sup> Uitgaande van voldoende capaciteit van de rotonde Arkemheenweg.

## 4 Fietstunnel

Langzaam verkeer heeft een belangrijke plaats in het Masterplan. In het plan zijn een aantal vrijliggende fietsverbindingen opgenomen die de verschillende plandelen met elkaar verbinden. Naast de bestaande noord-zuidverbinding zijn de Doornsteeg en de Beektuin belangrijke fietsroutes. Ongeveer om de 250 meter bevindt zich een vrijliggend fietspad.



*Figuur 6: Fietsstructuur Doornsteeg (bron: Masterplan)*

Naast de interne structuur is het van belang op een goede manier op het externe fietsnetwerk aan te takken. Een kracht van het plangebied is de gunstige ligging ten opzichte van de bedrijvenlocaties en het centrumgebied van Nijkerk.

De verbinding richting het bedrijventerrein Watergoor wordt verbeterd door de aanleg van fietstunnel onder Arkerheemweg.

Ook richting centrum wordt bij voorkeur een ongelijkvloerse verbinding aangelegd onder de N301. De exacte ligging is nog niet bekend; in het Masterplan is hiervoor een zoekgebied opgenomen.

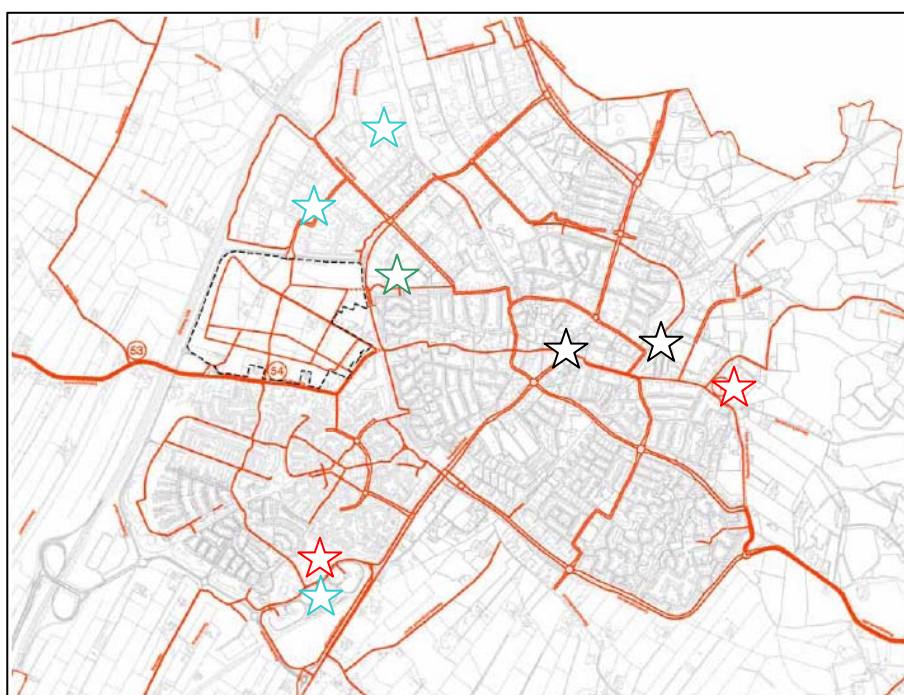
De ligging wordt onder meer bepaald door:

- de aansluiting op het huidige fietsnetwerk
- de aansluiting op het interne fietsnetwerk
- de ruimtelijke mogelijkheden

De ligging en de verkeersstructuur van de wijk Nautena aan de oostzijde van de N301 verkleint het zoekgebied. Binnen Nautena zijn geen logische netwerkverbindingen te lokaliseren waarop een belangrijke fietsverbinding uit Doornhoek kan aantakken.

Dit betekent dat het zoekgebied beperkt wordt door de locatie ten zuiden van Nautena (Doornsteeg) en ten noorden van Nautena (ter hoogte van de sportvelden Watergoor).

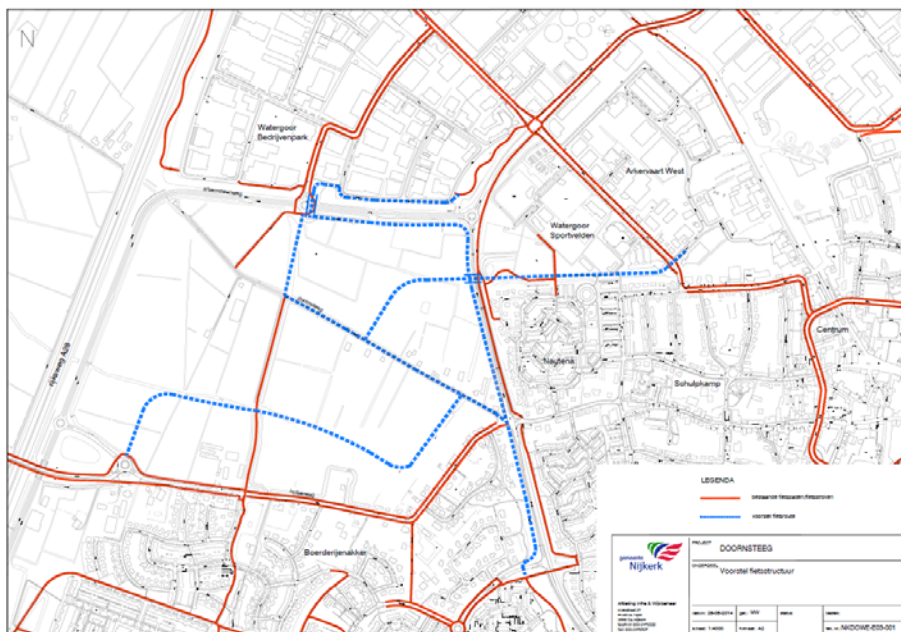
Op onderstaand netwerk zijn enkele belangrijke (fiets)bestemmingen weergegeven:



*Figuur 7: Bestemmingen fietsverkeer binnen Nijkerk*

Uit bovenstaande schets komt naar voren dat zowel de noordelijke route als de zuidelijke route voor fietsers een rol hebben. De zuidelijke route is via Holkerstraat meer gericht op het centrum, terwijl de noordelijke route de sportvelden, noordzijde van het centrum en het station ontsluit.

In een uitwerking door de gemeente Nijkerk wordt ingezet op de noordelijke route waarbij naast de fietstunnel ook ingezet wordt op een verbetering van de route langs de sportvelden.



*Figuur 8: Voorstel fietsstructuur gemeente Nijkerk*

Mede rekening houdend met de inpasbaarheid van een fietstunnel, de mogelijkheid om een goede fietsverbinding langs de sportvelden te realiseren en de ligging van de bestemmingen heeft de noordelijke ligging van de fietstunnel de voorkeur.