

# Verkeersvisie Nijkerkerveen

## Actualisatie verkeersonderzoek woonuitbreiding

16 april 2018



## Documentbeschrijving

Titel	Verkeersvisie Nijkerkerveen
Ondertitel	Actualisatie verkeersonderzoek woninguitbreiding
Pagina's	20
Publicatienr.	18020
Verschijningsdatum	16 april 2018
Auteurs	M. Gassner & J. Haveman
Opdrachtgever	Gemeente Nijkerk
Contactpersoon	P. T. Westra

BVA Verkeersadviezen – Stationslaan 6, 8011 CW Zwolle, Postbus 40089, 8004 DB Zwolle, (038) 460 67 47



## Inhoudsopgave

1.	Aanleiding	4
2.	Huidige situatie	5
3.	Toekomstige situatie	13
4.	Aanbevelingen	19

## 1. Aanleiding

In de kern van Nijkerkerveen hebben de afgelopen jaren een aantal ontwikkelingen plaatsgevonden. De ontwikkeling van de nieuwe woonwijk 'Nijkerkerveen Deelplan 2' is bijna afgerond en de woonbuurt 'Nijkerkerveen Deelplan 1B' is inmiddels volledig gerealiseerd. Als gevolg van deze woningbouwontwikkelingen zijn ook de verkeerssituatie en verkeersintensiteiten veranderd.

De volgende fase in de uitbreiding van Nijkerkerveen betreft de woninguitbreiding 'Nijkerkerveen Deelplan 1A' aan de noordoostzijde van Nijkerkerveen. Een deelplan dat een aantal jaren geleden al eens in procedure is gebracht, maar waaraan toentertijd goedkeuring is onthouden. Het plan wordt nu in enigszins aangepaste vorm weer in procedure gebracht. Vanwege de verstreken tijd zijn de oorspronkelijke onderbouwing van de ontsluitingsstructuur en de akoestische gevolgen van deze uitbreiding niet meer up to date en is actualisering hiervan noodzakelijk. Genoemde onderbouwingen zijn beschreven in de Verkeersvisie Nijkerkerveen. Voorliggende notitie is een actualisatie van de verkeersvisie uit 2010.

- **Leeswijzer**

In hoofdstuk 2 wordt de huidige situatie in Nijkerkerveen beschreven. Vervolgens wordt in hoofdstuk 3 ingegaan op de geplande woninguitbreiding 'Nijkerkerveen Deelplan 1A' en op de toekomstige ontwikkelingen. Tenslotte worden in hoofdstuk 4 aanbevelingen gedaan.



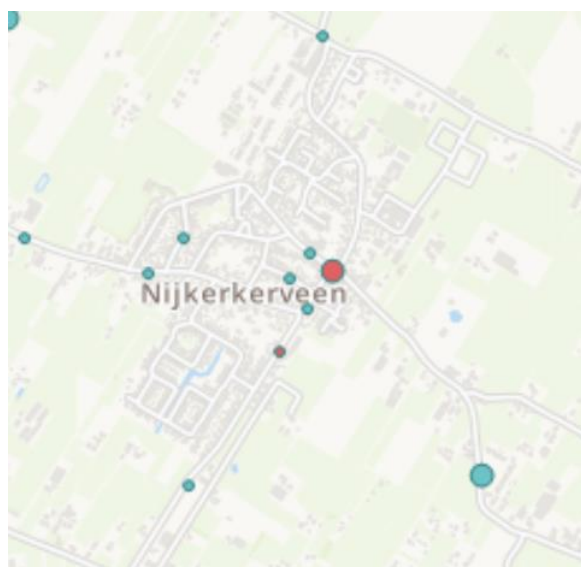
## 2. Huidige situatie

Om de huidige situatie in en rond Nijkerkerveen inzichtelijk te maken, is gestart met een inventarisatie. Op basis van deze inventarisatie en de toekomstige woninguitbreiding in Nijkerkerveen wordt de visie op de toekomstige verkeerssituatie in Nijkerkerveen onderbouwd. In het vervolg van dit hoofdstuk worden de verschillende vervoerswijzen en verkeersveiligheid in het dorp beschreven.

### 2.1. Verkeersveiligheid

Tussen 2014 en 2018 zijn in Nijkerkerveen 13 ongevallen geregistreerd, waarvan drie ongevallen met een slachtoffer (ziekenhuisgewond) tot gevolg. Bij minstens twee van de drie ongevallen was de bestuurder op een E-Bike onderweg.

Figuur 1 geeft een overzicht van de locaties waar de ongevallen, die de afgelopen vijf jaar in Nijkerkerveen zijn geregistreerd, hebben plaatsgevonden. Ongevallen met een slachtoffer zijn als rode punten weergegeven. De blauwe punten maken de locaties van de ongevallen met alleen materiële schade (en dus zonder slachtoffers) inzichtelijk.



Figuur 1: Overzicht ongevallenbeeld tussen 2014 en 2018

Eén van de drie ongevallen met ziekenhuisgewonden heeft op de Jacob de Boerweg in 2016 plaatsgevonden. De andere twee letselongevallen zijn geregistreerd op het kruispunt van de Van Dijkhuizenstraat met de Schoolstraat en de Van Noortstraat. Deze ongevallen hebben in 2014 en 2017 plaatsgevonden. Bij het ongeval in 2017 was het slachtoffer de bestuurder van een E-Bike. Naast het E-bike ongeval op dit kruispunt is ook nog een eenzijdig E-Bike ongeval op het kruispunt van de Buntwal met de Vrouwenweg en Van Dijkhuizenstraat geregistreerd (in 2016).

Naast het op genoemde kruispunt Van Dijkhuizenstraat – Schoolstraat, waar twee letselongevallen zijn gebeurd, is er nog een locatie binnen de kern waar twee ongevallen zijn geregistreerd. Het gaat hierbij om het wegvak van de Schoolstraat ten oosten van de kern. Op dit wegvak heeft in 2016 en 2017 een ongeval (met alleen materiele schade) plaatsgevonden. Voor de overige ongevallen geldt dat deze zeer verspreid over de kern plaatsvinden. Er is dan ook geen sprake van ongevallenconcentraties.

In deze paragraaf is ingegaan op de verkeersonveiligheid binnen Nijkerkerveen. Geconcludeerd kan worden dat het aantal ongevallen beperkt is de afgelopen jaren. Daarnaast is er sprake van een zeer verspreid beeld in de locaties waar ongevallen plaatsvinden en zijn er geen ongevallenconcentraties te ontdekken. In de volgende paragrafen gaan wij in op de (verkeersstructuren van) de verschillende modaliteiten.



## 2.2. Voetgangers

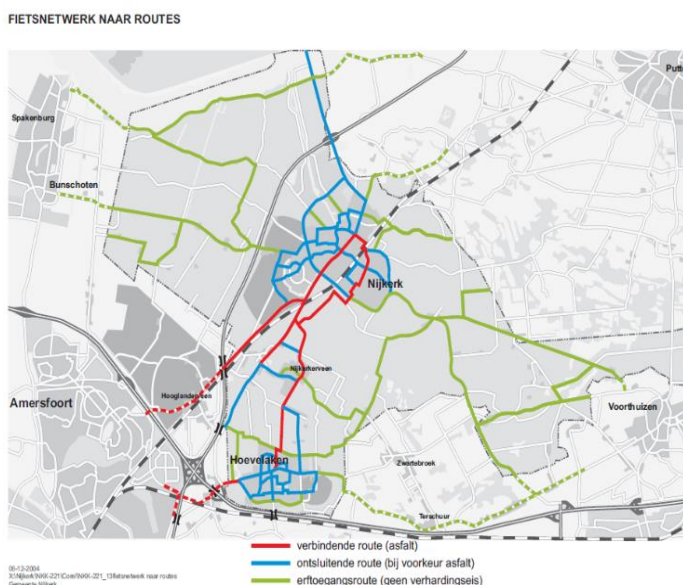
Ten opzichte van de oorspronkelijke verkeersvisie uit 2010 is de situatie voor voetgangers nauwelijks gewijzigd en evenals toen goed te noemen. Ook de nieuwe woonwijken uit Deelplan 1B en 2 zijn met nieuwe voetpaden ontsloten. Langs vrijwel alle wegen in de kern ligt aan beide zijde van de weg een voetpad. De breedte van de voetpaden varieert tussen de 1,5 en 1,8 meter. Laatstgenoemde waarde is de voorkeurswaarde voor de breedte van voetpaden. Op sommige locaties is de breedte van de voetpaden minder dan de voorkeurswaarde, maar nergens is de breedte minder dan de kritische maat van 0,9 meter.

De kern van Nijkerkerveen is via de bestaande looproutes goed bereikbaar. Vanuit het centrum van het dorp zijn binnen een loopafstand van 600 meter de meeste bestemmingen te bereiken.

## 2.3. Fietsverkeer

Het fietsnetwerk rondom Nijkerkerveen bestaat uit verbindende routes, ontsluitende routes en erftoegangsroutes (zie figuur 2). Op locaties waar het fietsnetwerk evenwijdig loopt aan de ontsluitingsstructuur van het gemotoriseerde verkeer zijn fietspaden en/of fietsdoorsteken gerealiseerd. Binnen Nijkerkerveen zijn alle wegen goed per fiets te bereiken.

Een aantal wegen maakt onderdeel uit van de gemeentelijke hoofdfietsstructuur. Eén van deze routes is fietsroute van Nijkerk via de Van Dijkhuizenstraat, Jacob de Boerweg en Nijkerkerveenweg naar Hoevelaken. Deze route hoort tot één van de belangrijkste verbindingen tussen Hoevelaken en Nijkerk. Hier liggen belangrijke bestemmingen voor het fietsverkeer zoals bijvoorbeeld middelbare scholen. Deze fietsroute vormt een korte en directe verbinding tussen het dorp Nijkerkerveen en de kernen van Hoevelaken en Nijkerk.



Figuur 2: Fietsstructuur uit huidige fietsnetwerkplan

In de kern Nijkerkerveen zijn geen solitaire (vrijliggende) fietsvoorzieningen aanwezig. Gezien de functie van deze wegen binnen de kern en de relatief lage intensiteiten van gemotoriseerd verkeer zijn dergelijke voorzieningen hier niet nodig.





Figuur 3: Kruispunt Van Dijkhuizenstraat met Schoolstraat

meentelijke verkeers- en vervoersplan is vastgelegd. Aparte fietspaden zijn vanuit verkeersveiligheid niet nodig. Op de Nieuwe Kerkstraat, de Schoolstraat en de Van Dijkhuizenstraat zijn fietssuggestiestroken aangebracht (zie figuur 3). Op de Vrouwenweg zijn geen fietssuggestiestroken aangebracht.

Daarnaast zijn de wegen vanuit de kern van Nijkerkerveen (Nieuwe Kerkstraat en Vrouwenweg) naar de Amersfoortseweg belangrijke routes voor fietsers. Via deze wegen worden ook de bushaltes van de streekbussen naar Amersfoort en Harderwijk bereikt. Als naar de functie van de Nieuwe Kerkstraat en de Vrouwenweg wordt gekeken (erftoegangswegen), kan ervan worden uitgegaan dat het gemotoriseerd verkeer en fietsers zonder te verwachten problemen samen via deze wegen kunnen worden ontsloten. Dit is conform het beleid dat in het vigerende gemeentelijke verkeers- en vervoersplan is vastgelegd.

In de kern van Nijkerkerveen horen het brengen/ halen van kinderen naar/van de basisscholen en het doen van dagelijkse boodschappen tot de belangrijkste motieven voor fietsers.

Er zijn geen tellingen beschikbaar over het fietsverkeer. Als naar de intensiteiten van het gemotoriseerd verkeer op de wegen in de kern van Nijkerkerveen en de functie van de wegen wordt gekeken (zie volgende paragraaf) wordt echter geen belemmering vastgesteld om fietsverkeer en gemotoriseerd verkeer te mengen. In dit licht bezien doen de precieze aantallen fietsers er niet (echt) toe.

## 2.4. Wegencategorisering

Het landelijke Duurzaam Veilig beleid kent een indeling van het wegennet in wegencategorieën. Er wordt onderscheid gemaakt in wegen met een verkeersfunctie en verblijfsfunctie. Op 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. De volgende categorieën van wegen worden onderscheiden:

- Wegen met een verkeersfunctie (verkeersaders):
  - Stroomwegen
  - Gebiedsontsluitingswegen
- Wegen met een verblijfsfunctie (verblijfsgebieden):
  - Erftoegangsweg categorie A
  - Erftoegangsweg categorie 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 de A28 en de A1. Stroomwegen binnen kernen komen, zeker in kernen met een omvang zoals Nijkerkerveen, niet (of nauwelijks) voor.



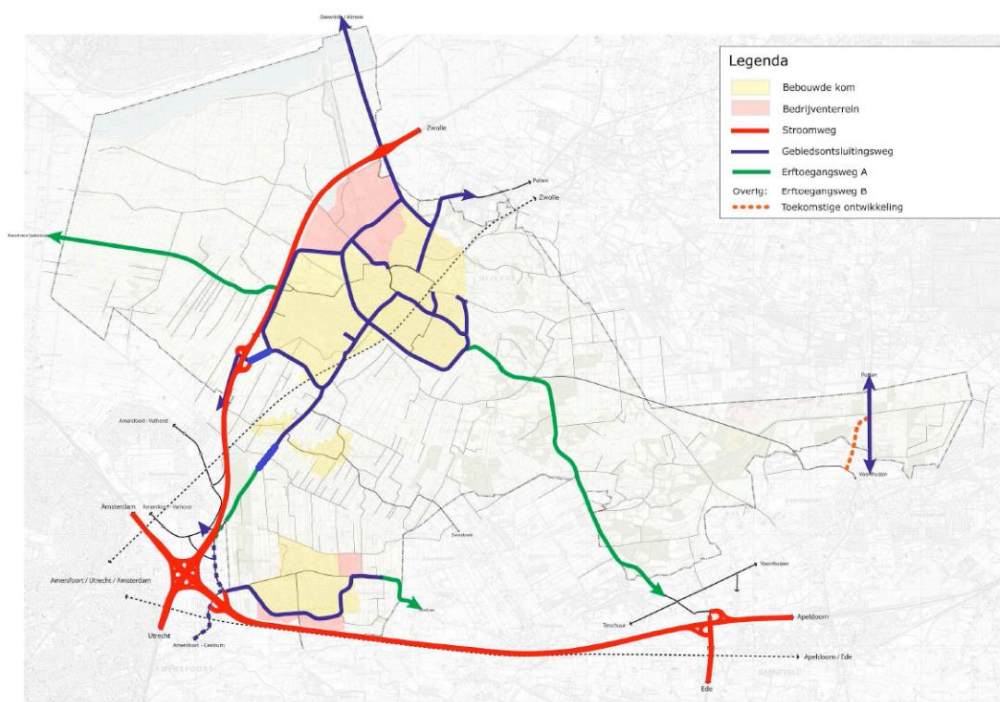
### ● **Gebiedsontsluitingswegen**

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 Nijkerkerveen is de Amersfoortseweg tussen de Barneveldseweg en de Laakweg.

### **Erftoegangswegen**

De erftoegangsweg is de laatste schakel in de hiërarchie van wegencategorisering. Vanwege de vele bestemmingen zoals woningen, scholen enz. staat het verblijven in de gebieden met dit wegtype centraal. In Nijkerkerveen wordt onderscheid gemaakt tussen erftoegangswegen A en B. De functie van een erftoegangsweg A is gelijk aan die van een erftoegangsweg B, echter hebben zij naast de toegang biedende 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.

In het gemeentelijke verkeers- en vervoersplan (GVVP Gemeente Nijkerk, 2011) is de categorisering van wegen volgens Duurzaam Veilig te zien (zie figuur 4).



Figuur 4: Wegencategorisering volgens Duurzaam Veilig (GVVP Gemeente Nijkerk, 2011)

Volgens deze categorisering is vrijwel de gehele kern van Nijkerkerveen gecategoriseerd als verblijfsgebied. In de kern Nijkerkerveen zijn geen doorgaande routes of wegen die een groot gebied moeten ontsluiten waardoor de kern in zijn geheel uit erftoegangswegen bestaat.





Alleen op de Vrouwenweg geldt een maximum snelheid van 50 km/uur. De kern van Nijkerkerveen is via de Vrouwenweg en de Nieuwe Kerkstraat, die een lus vormen door de kern, verbonden aan de Amersfoortseweg. Vervolgens ontsluit de Amersfoortseweg Nijkerkerveen naar andere gebieden. Op de Buntwal in de bebouwde kom is momenteel ook nog een maximum snelheid van 50 km/uur van toepassing, maar inmiddels ligt een verkeersbesluit voor om de snelheid naar 30 km/uur terug te brengen. Op alle andere wegen in de kern is ook een maximum snelheid van 30 km/uur van toepassing. Middels borden en wegmarkeringen is het begin van de 30 km/uur zone gemarkeerd. Alleen op de



Figuur 5: Komgrens op de Schoolstraat

Schoolstraat is de situatie onduidelijk, omdat hier de markering wel aanwezig is, maar het benodigde verkeersbord niet. Het is dus onduidelijk vanaf wanneer de 30 km/uur zone begint. Feitelijk wordt de 30 km./uur zone binnen Nijkerkerveen aan deze zijde van de kern niet begrensd. De komgrens op de Schoolstraat is in figuur 5 te zien.

In de huidige situatie zijn er twee routes om Nijkerkerveen in en uit te komen. Vooral in geval van calamiteit of wegonderhoud biedt de ontsluiting via twee wegen altijd een alternatieve route.

## 2.5. Gemotoriseerd verkeer

### ● *Personenautoverkeer*

De gemeente Nijkerk telt periodiek de wegen binnen de gemeente. Ook in Nijkerkerveen worden de 'hoofdwegen' regelmatig geteld. De meest recente tellingen van deze wegen dateren van 2016 en 2017. In tabel 1 zijn de gemeten intensiteiten op een gemiddelde werkdag in beeld gebracht. Deze tellingen zijn verricht met drukslangen over de weg. Bij de verkeerstelling is onderscheid gemaakt tussen personenauto's en vrachtverkeer waarbij de laatste categorie wordt opgedeeld in 'middelzwaar' en 'zwaar' vrachtverkeer. Middelzwaar verkeer bestaat in principe uit kleinere vrachtwagens en bussen, maar ook personenauto's met aanhangers en landbouwvoertuigen worden als gevolg van de wijze van tellen, in deze categorie geregistreerd. Zwaar verkeer zijn vrachtwagens, onder andere trekkers met oplegger en vrachtwagens met aanhanger. Opgemerkt moet dan ook worden dat het aandeel middelzwaar vrachtverkeer, als gevolg van de 'vervuiling' van deze categorie met personenauto's met aanhangers en de landbouwvoertuigen iets wordt overschat. Het gaat daarbij maximaal om enkele procenten.



Tabel 1: Overzicht verkeersintensiteit gemiddelde werkdag 2016/2017

<b>Straat</b>	<b>Wegvak</b>	<b>Etmaal-intensiteit</b>	<b>Aandeel 'middel zwaar' verkeer</b>	<b>Aandeel 'zwaar verkeer'</b>
<b>Vrouwenweg</b>	Tussen Amersfoortseweg en Van Dijkhuizenstraat	2.800	6,3%	4,6%
<b>Van Dijkhuizenstraat</b>	Tussen Buntwal en Vanenburg	2.300	5,6%	3,6%
<b>Van Dijkhuizenstraat</b>	Tussen Oude Amersfoortseweg en Vrouwenweg	500	5,9%	2,8
<b>Buntwal</b>	Tussen van Dijkhuizenstraat en Oosterveenstraat	500	6,7%	5,2%
<b>Nieuwe Kerkstraat</b>	Tussen Amersfoortseweg en Westerveenstraat	2.900	5,4%	3,7%
<b>Jacob de Boerweg</b>	Tussen Nieuwe Kerkstraat en Hofweg	1.100	3,8%	2,8%
<b>Schoolstraat</b>	Tussen Van Dijkhuizenstraat en Naaldenkoperweg	1.900	7,0%	3,7%

De geregistreerde waarden zijn niet heel hoog te noemen als deze waarden worden gekoppeld aan de functie van de wegen. Als de resultaten worden vergeleken met de intensiteiten op deze wegen in 2010 dan is op enkele wegen een groei te constateren. De grootste groei doet zich voor op de Vrouwenweg. Hier bedraagt de toename ten opzichte van de situatie in 2010 circa 700 mvt/ etmaal. Daarnaast zijn ook de intensiteiten op de Nieuwe Kerkstraat gestegen, zij het iets minder dan op de Vrouwenweg: circa 450 mvt/ etmaal. De groei op deze wegen ligt voor de hand en is te verklaren door de ontwikkeling van de twee nieuwe woonbuurten ("Nijkerkerveen Deelplan 2" en "Nijkerkerveen Deelplan 1B"), die (uiteindelijk) ontsluiten op genoemde wegen.

Op de overige wegen is de situatie ten opzichte van 2010 nauwelijks gewijzigd. Anders dan in de verkeersprognose van 2010 verwacht, zijn de intensiteiten op de Buntwal maar in beperkte mate gestegen (toename van circa 50 mvt/ etmaal). Omdat op de Buntwal ten oosten van de ontsluiting van deelplan 1B is geteld, maken de telgegevens de gevolgen van de nieuwe woonbuurt op de Buntwal in richting Vrouwenweg niet inzichtelijk. De telgegevens bevatten wel het verkeer dat de nieuwe woonwijk in oostelijke richting verlaat. Omdat het meeste verkeer in westelijke richting zal rijden, is de invloed van de nieuwe woonwijk op het oostelijke deel van de Buntwal beperkt.



Uit de telgegevens blijkt dat de gemeten intensiteiten bij straten met een erftoegangsweg-functie passen. Binnen de verkeerskunde wordt voor dergelijke wegen rekening gehouden met een intensiteitsgrens van rond 6.000 mvt/ etmaal voordat leefbaarheid en veiligheid structureel onder druk komen te staan. Gezien de omvang van het gemotoriseerde verkeer wordt verwacht dat deze intensiteiten gecombineerd met fietsverkeer zonder problemen afgewikkeld kunnen worden. Omdat vooral op de Nieuwe Kerkstraat een relatief groot aantal voertuigen langs de weg geparkeerd staat zou een aanvullende maatregel het instellen van een parkeerverbod op deze weg kunnen zijn. Op sommige punten leidt de wegbreedte in combinatie met langsparkeren tot ongewenste verkeersgedragingen.



Figuur 6: Parkeren langs de weg op de Nieuwe Kerkstraat

#### ● **Vrachtverkeer**

Karakteristiek voor Nijkerkerveen is de menging van wonen en werken. Om de kern van Nijkerkerveen is relatief veel bedrijvigheid aanwezig, waardoor vrachtverkeer wordt gegenereerd. Dit kunnen bijvoorbeeld vrachtwagens van het bedrijf zelf zijn, maar ook aan- en afvoerbewegingen van goederen in vrachtwagens. Voor de menging van het vrachtverkeer en andere aanwezige verkeerssoorten moet het wegpofiel voldoende breed zijn. In de richtlijnen van de CROW wordt voor de breedte van erftoegangswegen categorie I een ideale maat van 5,8 meter gehanteerd. De breedte van de Vrouwenweg varieert tussen 5,3 en 5,9 meter. Het profiel van de Van Dijkhuizenstraat heeft een breedte van circa 5,6 meter en de rijbaan op de Buntwal is op het wegvak binnen de bebouwde kom circa 4,9 meter breed. Langs de noordzijde van de weg is bermverharding aangebracht. Op het wegvak buiten de bebouwde kom wordt het profiel smaller en de rijbaan heeft een breedte van circa 3,3 meter. Ook hier is langs de noordzijde van de weg bermverharding aangebracht.



Figuur 7: Vrachtverkeer op Van Dijkhuizenstraat

De bestaande wegen voldoen in hoofdlijnen aan de richtlijnen van de CROW. Gezien de breedte van de wegen en omvang van het vrachtverkeer worden geen verkeersveiligheids- of leefbaarheidsproblemen verwacht.

Daarnaast is ook de aanwezigheid van landbouwverkeer karakteristiek voor een dorp als Nijkerkerveen. Zowel aanwezige boeren als loonwerkersbedrijven hebben een groot aantal bestemmingen van Nijkerkerveen. Ervan uitgaande dat de afmetingen van landbouwverkeer qua lengte, breedte en hoogte met vrachtverkeer overeenkomen, kan ervan worden uitgegaan dat de bestaande wegen ook voor deze voertuigen voldoende breed zijn.



## 2.6. Openbaar vervoer

In de huidige situatie bestaat het openbaar vervoer in Nijkerkerveen uit twee bus-systemen. Buurtbuslijn 509 rijdt vanaf het station Nijkerk naar Nijkerkerveen, daarna via de Vrouwenweg en de Van Dijkhuizenstraat door de kern en vervolgens verder naar Barneveld via Hoevelaken, Leusden en Achterveld. Daarnaast rijdt er op de Amersfoortseweg de streekbuslijn 101 tussen Amersfoort en Harderwijk. Deze lijn stopt bij de bushaltes nabij de kruising van de Nieuwe Kerkstraat en de Amersfoortse-



Figuur 8: Bushalte langs de Amersfoortseweg

weg, buiten de kern van Nijkerkerveen. De bushalte aan de oostzijde van de Amersfoortseweg is in figuur 8 te zien. Bij de bushalte ten westen van de Amersfoortseweg zijn geen fietsrekken aanwezig.

Geconcludeerd kan worden dat de ontsluiting van Nijkerkerveen door het openbaar vervoer als redelijk te kwalificeren is.



### 3. Toekomstige situatie

#### 3.1. Deelplan 1A

Na de realisatie van de woonwijken 'Nijkerkerveen Deelplan 1B' en 'Nijkerkerveen Deelplan 2' die in de 'Modellenstudie uitbreiding Nijkerkerveen' zijn vastgelegd, zal binnenkort de realisatie van Deelplan 1A plaatsvinden. Er bestaan plannen om in totaal 66 woningen en 4 bedrijfskavels te realiseren.

Het plangebied waarin deelplan 1A zal worden gerealiseerd bevindt zich ten noordoosten van de kern van Nijkerkerveen (zie figuur 9). Aan de noordzijde wordt het gebied door de Buntwal begrensd en ten zuiden en westen door de bestaande bebouwing.



Figuur 9: Luchtfoto Nijkerkerveen en plangebied

#### ● **Verkeersgeneratie**

Op basis van het type woning, de stedelijkheidsgraad en de ligging (centrum, schil, rest bebouwde kom) is aan de hand van de landelijk richtlijnen (CROW publicatie 317 "Kencijfers parkeren en verkeersgeneratie") de verkeersgeneratie voor het plangebied bepaald. Volgens de Nota Parkeernormen Nijkerk 2014 bevindt zich de kern van Nijkerkerveen in de zone 'rest bebouwde kom' en de stedelijkheidsgraad wordt als matig stedelijk beschouwd. Voor sociaal/goedkope woningen is van de categorie 'koop, tussen/ hoek' uitgegaan en voor midden dure woningen van twee-onder-een-kap woningen. Het aantal woningen per woningtype en de te verwachten verkeersgeneratie per etmaal is in tabel 2 te zien. De totale verkeersgeneratie van de woningen bedraagt circa 500 mvt/ etmaal op een gemiddelde werkdag. Dit betekent een gemiddeld kengetal van circa 7,7 ritten per woning.

Tabel 2: Verkeersgeneratie woningen in plangebied

Funcie	Aantal woningen	Kengetal	Verkeersgeneratie
Sociaal/ goedkoop koop (Woning rijtjeswoning)	20	7,35	147
Middenduur (Woning twee onder een kap)	33	7,81	258
Duur (Woning vrijstaand)	13	8,15	106
Totaal	66	7,7	511





## 3.2. Ontsluiting

### ● *Personenautoverkeer*

Het plangebied zal voor gemotoriseerd verkeer via de Buntwal worden ontsloten. Momenteel sluit het gebied buiten de bebouwde kom aan op de Buntwal. De maximum snelheid op dit wegvak bedraagt 60 km/uur. Vanuit verkeersveiligheidsperspectief is het niet wenselijk om het plangebied buiten de bebouwde kom te ontsluiten. Daarom wordt aanbevolen om de komgrens op de Buntwal naar ten oosten van het plangebied te verschuiven.



De nieuwe woningen ontsluiten rechtstreeks op de Buntwal. Langs de zuidzijde van de weg is inmiddels een voetpad gerealiseerd en langs de noordzijde is kantverharding aangebracht (zie figuur 10). De Buntwal ten westen van de ontsluiting van Deelplan 1A is onlangs al verbreed naar een profielbreedte van circa 5,0 meter. Alleen het deel ten oosten van de aansluiting (buiten de bebouwde kom) is met 3,3 meter nog aanzienlijk smaller.

Figuur 10: Profiel Buntwal op hoogte van de ontsluiting met de

Vanaf de Buntwal wordt het verkeer in westelijke richting ontsloten op de Vrouwenweg om vervolgens naar de Amersfoortseweg te kunnen rijden. Het kruispunt van de Buntwal met de Van Dijkhuizenstraat en de Vrouwenweg is uitgevoerd als T-kruispunt. Ter hoogte van het kruispunt is een plateau aangelegd. Vanwege de ligging van de aansluiting in een bocht en het relatief smalle wegprofiel is het kruispunt op dit moment voorrangsgeregeld. Indien de Buntwal als 30 km/uur straat wordt ingericht, ligt het voor de hand dat ook het kruispunt Vrouwenweg – Van Dijkhuizenstraat – Buntwal binnen het 30 km/uur gebied komt te liggen. In dat geval mag de voorrang op het kruispunt formeel niet meer worden geregeld en dient er sprake te zijn van gelijkwaardigheid. Iets dat overigens ook geldt voor de aansluiting van de Schoolstraat en de Van Noortstraat op de Van Dijkhuizenstraat.

### ● *Vrachtverkeer*

De vier geplande bedrijfskavels op de zuidzijde van het plangebied gelegen worden ontsloten via de Talmastraat, die vervolgens aansluit op de Van Dijkhuizenstraat. De Talmastraat vervult uitsluitend een functie voor de ontsluiting van de aanwezige (en geprojecteerde) bedrijfskavels. De Talmastraat is ruim 5 meter breed en heeft een industrieterrein achtig uiterlijk, met verharde stroken langs de rijbaan die als loopstrook of parkeerstrook worden gebruikt.





Het kruispunt van de Talmastraat met de Van Dijkhuizenstraat is zonder voorrangregeling. Het kruisingsvlak is niet al te groot en past in een 30 km/uur zone, maar biedt wel genoeg ruimte voor vrachtverkeer.

Figuur 11: Kruispunt Van Dijkhuizenstraat met Talmastraat

#### ● **Fietsverkeer**

Voor fietsers wordt het plangebied eveneens via de Buntwal ontsloten. De eerder bij het gemotoriseerde verkeer genoemde aspecten zijn ook op het fietsverkeer van toepassing. In tegenstelling tot het autoverkeer zal het fietsverkeer voor een veel groter deel intern georiënteerd zijn en de wijk in zuidelijke richting (richting centrum) willen verlaten. Om deze reden verdient het aanbeveling de kortsluiting tussen de wijk en de Talmastraat als fietspad in te richten in plaats van als voetpad. Het geplande voetpad zal in de praktijk anders als fietsvoorziening gaan functioneren. Het is dan ook beter om aan deze wens van de fietsers tegemoet te komen. Vooral omdat via de Talmastraat de Van Dijkhuizenstraat bereikt kan worden en vervolgens de hoofdfietsroute naar de kern Hoevelaken kan worden gevolgd of via de Nieuwe Kerkstraat naar de Amersfoortseweg kan worden gefietst.

#### ● **Voetgangers**

Om voetgangers voldoende ruimte te geven is in het nieuwe woongebied aan minimaal één zijde van de weg een voetpad aanwezig. Hiermee wordt als vanzelf aangesloten op de bestaande situatie waarmee de voetgangersstructuur een logische opzet blijft behouden. Langs de zuidzijde van de Buntwal is zoals al aangegeven een voetpad aangebracht met een breedte van circa 1,3 meter, waardoor ook de voetgangers in deze richting een goede faciliteit wordt geboden.

### **3.3. Verkeersafwikkeling**

De nieuwe woonbuurt zal op sommige wegen in de kern van Nijkerkerveen tot een toename van intensiteiten (in totaal circa 500 mvt/ etmaal) leiden. Daarnaast heeft de autonome verkeersgroei invloed op de toekomstige situatie. In de vervolg van deze paragraaf wordt de te toekomstige verkeerssituatie beschreven.

#### ● **Oriëntatie verkeer**

Voor het ontsluiten van de nieuwe woonbuurt is een systeem gekozen waardoor de bestaande structuur zo min mogelijk wordt belast. Het gemotoriseerde verkeer wordt via de Buntwal aan de rand van Nijkerkerveen ontsloten. Vanuit het bestaande verkeersmodel kan worden afgeleid dat circa 20% van de ritten zich binnen Nijkerkerveen gaan afwickelen en dat 80% van de ritten van en naar bestemmingen buiten Nijkerkerveen gaat.



Het meeste verkeer van en naar deze woonbuurt heeft dus een herkomst/ bestemming buiten Nijkerkerveen. Omdat de oriëntatie van dit verkeer overwegend is gericht op de Amersfoortseweg, zal het meeste verkeer via de Vrouwenweg naar de Amersfoortseweg rijden. Het is niet de verwachting dat verkeer vanuit het plangebied, via de Van Dijkhuizenstraat en Nieuwe Kerkstraat richting de Amersfoortseweg zal rijden. Als gevolg hiervan zullen vooral de intensiteiten op de Vrouwenweg en de Buntwal toenemen. Dit geldt overwegend voor het ten westen van de aansluiting van Deelplan 1A gelegen deel van de Buntwal. Het oostelijke gelegen deel zal naar verwachting slechts beperkt verkeer van en naar de wijk gaan afwikkelen, omdat naar verwachting slechts een beperkt deel een oriëntatie heeft in oostelijke richting.

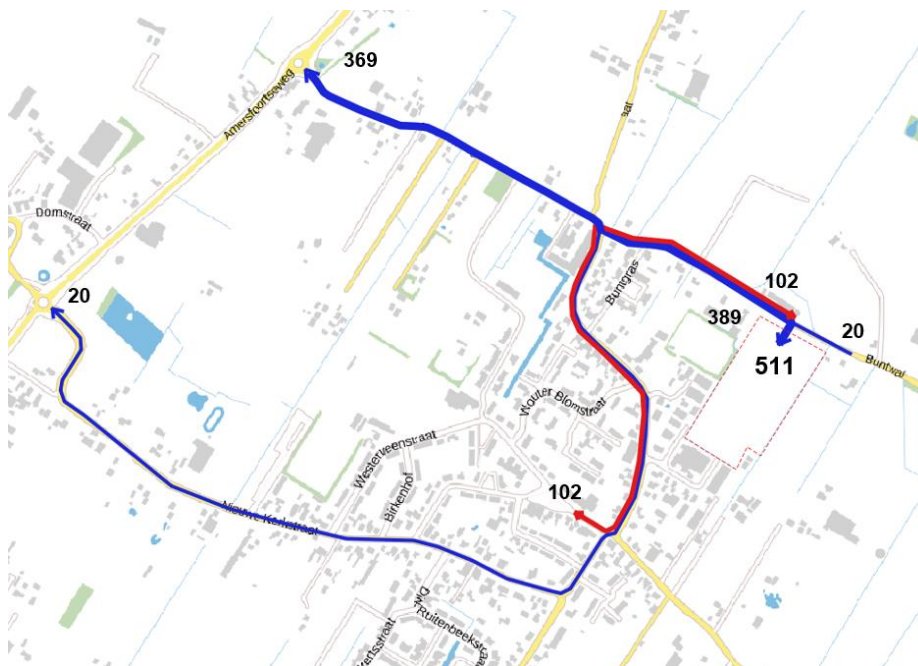
Zoals aangegeven zal het grootste deel van het verkeer extern (buiten Nijkerkerveen) georiënteerd zijn. Echter ook een klein deel van de autoritten uit het plangebied zal intern worden afgewikkeld. De realisatie van Deelplan 1A heeft daarmee naar verwachting slechts een beperkte invloed op de bestaande wegen binnen de kern van Nijkerkerveen, uiteraard uitgezonderd de eerder genoemde Vrouwenweg en Buntwal.

#### ● **Personenautoverkeer**

In paragraaf 3.1 is al aangegeven dat de realisatie van Deelplan 1A tot ongeveer 500 nieuwe verkeersbewegingen zal leiden. Ervan uitgaande dat aankomst en vertrek in evenwicht is, gaan dus circa 250 verkeersbewegingen het deelplan uit en 250 bewegingen de kern in, aangezien interne ritten binnen het plangebied niet voor zullen komen.

Om de verkeersomvang op de wegenstructuur in en om Nijkerkerveen te bepalen zijn aannames nodig met betrekking tot deze verkeersbewegingen. Voor de interne ritten (20% van het totaal aantal ritten) is aangenomen dat deze via de Van Dijkhuizenstraat naar het centrum rijden (Van Noortstraat). Het meeste verkeer met bestemming buiten Nijkerkerveen (extern verkeer; 80% van het totaal aantal ritten) is georiënteerd op de Amersfoortseweg en gaat gebruik maken van de Vrouwenweg. Zoals al aangegeven ligt het minder voor de hand dat verkeer met oriëntering op de Amersfoortseweg gebruik gaat maken van de Nieuwe Kerkstraat. Aangenomen wordt dat het hierbij om niet meer dan 5% van het aantal externe ritten zal gaan. Het aantal externe ritten in oostelijke richting op de Buntwal is naar verwachting ook beperkt (eveneens circa 5% van alle externe ritten). Een en ander betekent dat 90% van de externe ritten via de Vrouwenweg worden afgewikkeld.

Als deze cijfers worden geprojecteerd op de toekomstige situatie van Nijkerkerveen ontstaat het beeld zoals dat in figuur 12 is weergegeven. Alle externe ritten zijn met een blauwe lijn aangegeven en interne ritten tussen het centrum en de nieuwe woonwijken zijn met een rode lijn inzichtelijk gemaakt.



Figuur 12: Verwachte verkeersafwikkeling van de nieuwe woonbuurt

Naast het door de nieuwe woonbuurt gegenereerde verkeer moet voor een prognose van de toekomstige situatie ook rekening met de autonome groei worden gehouden. Uit de beschikbare telgegevens blijkt dat de intensiteiten op de wegen in de kern nauwelijks zijn veranderd en maar beperkt zijn gegroeid. Alleen op de Vrouwenweg en de Nieuwe Kerkstraat is sprake van een groei, maar deze groei komt voor een groot deel voor rekening van de nieuwe woningbouwontwikkelingen (Deelplannen 1B en 2). Op basis van de beperkte groei de afgelopen jaren wordt voor de toekomstige situatie eveneens uitgegaan van een beperkte groei van zo'n 0,5% per jaar. Combinatie van de autonome groei en de groei vanuit de nieuw uitbreidingen leidt tot het beeld zoals dat is opgenomen in tabel 3.

Tabel 3: Overzicht toekomstige intensiteiten (werkdag 2027)

Straat	Etmaalsintensiteit 2016/2017	Etmaalsintensiteit 2027
Vrouwenweg	2.800	3.350
Van Dijkhuizenstraat (deel in kern)	2.300	2.500
Van Dijkhuizenstraat (deel buiten kern)	500	550
Buntwal	500	1.000
Nieuwe Kerkstraat	2.900	3.100
Jacob de Boerweg	1.100	1.150
Schoolstraat	1.925	3.100



Als gevolg van de geplande woningontwikkeling van Deelplan 1A neemt de verkeersbelasting op de bestaande wegen, met name op de Buntwal en Vrouwenweg, toe, maar de uitbreiding leidt niet tot een ongewenste impact op de bestaande wegen.

- **Vrachtverkeer**

Gelet op de oppervlaktes (totaal circa 4.000m<sup>2</sup>) die beschikbaar komen in de units en het type bedrijf dat zich hier kan gaan vestigen wordt in beperkte mate vrachtverkeer verwacht. Gezien de functie van de weg en intensiteiten op de Talmastraat wordt niet verwacht dat het vrachtverkeer tot afwikkelingsproblemen zal leiden. Vanaf de Talmastraat kan het vrachtverkeer via de Van Dijkhuizenstraat en vervolgens de Vrouwenweg of Nieuwe Kerkstraat in richting Amersfoortseweg rijden.

Ook deze wegen bieden voldoende capaciteit om de verkeersgeneratie van de nieuwe ontwikkeling zonder te verwachten verkeerskundige problemen af te kunnen wikkelen. Het overige deel van de ontwikkeling (woongebied) zal nauwelijks vrachtverkeer genereren. Hiermee hoeft dan ook verder geen rekening te worden gehouden.

Gelet op de beperkte toename van het verkeer van en naar de Talmastraat is er ook geen aanpassing van het kruispunt tussen de Talmastraat en de Van Dijkhuizenstraat nodig.

- **Voetgangers**

De bestaande voetpaden voldoen aan de richtlijnen en ook de geprojecteerde voetpaden in Deelplan 1A ontsluiten de looproutes op een logische manier.

- **Fietsverkeer**

Zoals eerder is vastgesteld, kunnen de toekomstige intensiteiten van gemotoriseerd verkeer in combinatie met het fietsverkeer ook in toekomst samen op de wegen in en rond de kern van Nijkerkerveen worden afgewikkeld. Gezien het feit dat de autonome groei van gemotoriseerd verkeer maar beperkt is en ook de te verwachten verkeersintensiteiten na realisatie van de nieuwe woonbuurt niet dermate hoog zijn, is de menging van langzaam en snelverkeer nog altijd mogelijk.

De bestaande fietsvoorzieningen zijn voldoende om het nieuwe fietsverkeer zonder problemen af te kunnen wikkelen.

- **Openbaar vervoer**

Naar verwachting gaat de huidige situatie en lijnvoering ook in toekomst niet veranderen. Voor de nieuwe woonbuurt is de bereikbaarheid van de bushaltes langs de Amersfoortseweg van groot belang. Vooral langzaam verkeer, met name fietsers, zullen vanuit de woonbuurt naar de bushaltes bij de rotonde met de Nieuwe Kerkstraat fietsen. Aanbevolen wordt om de fietsroutes maar ook de looproutes van de nieuwe woonbuurt naar deze haltes aan te leggen. De route tussen de wijk end e Talmastraat is in dit kader al eerder genoemd. Daarnaast dient het aantal stallingsvoorzieningen bij de bushaltes te worden onderzocht om vast te stellen of ook naar de uitbreiding van Nijkerkerveen voldoende stallingsmodelijkheden aanwezig zijn.



## 4. Aanbevelingen

Op basis van de actualisatie van de verkeersvisie in 2010 is naar voren gekomen dat de situatie in de kern van Nijkerkerveen maar beperkt is veranderd. De realisatie van de woonwijken van 'Nijkerkerveen Deelplan 1B' en 'Nijkerkerveen Deelplan 1A' heeft maar beperkte impact gehad op de bestaande kern van Nijkerkerveen. De intensiteiten van het gemotoriseerd verkeer zijn maar in lichte mate gestegen en dan vooral op de Vrouwenweg (toename 700 mvt/ etmaal) en de Van Dijkhuizenstraat (450 mvt/ etmaal).

Ook voor de geplande realisatie van de nieuwe woonwijk (Deelplan 1A) worden geen afwikkelingsproblemen verwacht. Ook deze wijk zal de grootste impact hebben op de Buntwal (westelijke deel) en de Vrouwenweg, maar de toename van de intensiteit beperkt zich tot maximaal 500 motorvoertuigen per etmaal. Op de overige wegen binnen de kern Nijkerkerveen zullen de effecten maar beperkt zijn.

Omdat in de huidige situatie de aansluiting van de geplande woonontwikkeling buiten de bebouwde kom plaatsvindt, wordt een verschuiving van de komgrens aanbevolen. Daarnaast verdient het aanbeveling om de maximum snelheid op de Buntwal binnen de bebouwde kom terug te brengen tot 30 km/uur, in lijn met het snelheidsregime op het grootste deel van de wegen binnen de kern. In dat kader kan ook worden overwogen de maximum snelheid op de Vrouwenweg terug te brengen tot 30 km/uur, waarmee binnen de gehele kern eenduidigheid ontstaat en de maximum snelheid is beperkt tot 30 km/uur. Vanwege de eenduidigheid en herkenbaarheid van de hoofdstructuur heeft het ook de voorkeur de Vrouwenweg te voorzien van een profielindeling vergelijkbaar met de Van Dijkhuizenstraat en de Nieuwe Kerkstraat.

Het heeft de voorkeur de aansluiting van de wijk op de Buntwal te voorzien van een plateau, dat tevens dienst kan doen als snelheidsremmer in het kader van wijziging van het snelheidsregime (60 – 30 km/uur) op de komgrens.

Omdat binnen een 30 km/uur zone, enkele uitzonderingen daargelaten, geen voorrangssituaties voor mogen komen, dienen alle kruispunten gelijkwaardig te zijn. Een en ander betekent dat op de aansluitingen Buntwal – Van Dijkhuizenstraat – Vrouwenweg en Schoolstraat – Van Dijkhuizenstraat – Van Noortweg de voorrangssituatie opgeheven moet worden.

In verband met de onveiligheid die ontstaat op de Nieuwe Kerkstraat door het parkeren van voertuigen op de rijbaan, kan worden overwogen een parkeerverbod op de Nieuwe Kerkstraat in te stellen. Hierbij zal echter wel moeten worden geanalyseerd waar het gemotoriseerde verkeer dan wel kan parkeren.

Tweede maatregel ten gunste van de fiets betreft het realiseren van een fietsdoorsteek tussen het woongedeelte van de ontwikkeling en de Talmastraat. Hiermee wordt fietsverkeer een korte route in de richting van het centrum en de bushaltes geboden. Indien deze voorziening niet wordt gerealiseerd zal dit leiden tot veelvuldig misbruik van de geplande voorziening voor voetgangers tussen de wijk en de Talmastraat.

Ten slotte merken wij op dat de maximum snelheid op de Schoolstraat nergens is aangegeven. Er dient dus een verkeersbord 30 km/uur op de komgrens te worden aangebracht, waarmee de maximum snelheid duidelijk wordt aangegeven en de 30 km/uur zone wordt afgebakend.



Samenvattend stellen wij de volgende maatregelen voor:

- Verplaatsen komgrens Buntwal in oostelijke richting:
- Instellen maximum snelheid 30 km/uur op Buntwal binnen de bebouwde kom
- Realiseren plateau op aansluiting woonwijk – Buntwal
- Realiseren fietsverbinding woonwijk - Talmastraat
- Opheffen voorrangssituatie aansluiting Buntwal - Van Dijkhuizenstraat - Vrouwenweg
- Opheffen voorrangssituatie Schoolstraat - Van Dijkhuizenstraat - Van Noortstraat
- Plaatsen 30 km/uur bebording op bebouwde komgrens Schoolstraat

Aanvullende maatregelen kunnen zijn:

- Instellen 30 km/uur op Vrouwenweg
- Aanpassen profiel Vrouwenweg analoog aan wegindeling Van Dijkhuizenstraat
- Instellen parkeerverbod Nieuwe Kerkstraat