

# RAPPORT

## Stadshaven Nijkerk

Parkeren en verkeersgeneratie

Klant: Gemeente Nijkerk

Referentie: BH7355-ZZ-XX-RP-Z-0001

Status: S0/P01.01

Datum: 28 februari 2023

HASKONINGDHV NEDERLAND B.V.

Postbus 1132  
3800 BC Amersfoort  
Mobility & Infrastructure  
Trade register number: 56515154

+31 88 348 20 00 **T**  
+31 33 463 36 52 **F**  
info@rhdhv.com **E**  
royalhaskoningdhv.com **W**

Titel document: Stadshaven Nijkerk

Ondertitel: Stadshaven Nijkerk  
Referentie: BH7355-ZZ-XX-RP-Z-0001  
Status: P01.01/S0  
Datum: 28 februari 2023  
Projectnaam: Stadshaven Nijkerk  
Projectnummer: BH7355  
Auteur(s): [REDACTED]

Opgesteld door: [REDACTED]

Gecontroleerd door: [REDACTED]

Datum:

Goedgekeurd door: [REDACTED]

Datum:

Classificatie

Projectgerelateerd

*Behoudens andersluidende afspraken met de Opdrachtgever, mag niets uit dit document worden veelelvoudigd of openbaar gemaakt of worden gebruikt voor een ander doel dan waarvoor het document is vervaardigd. HaskoningDHV Nederland B.V. aanvaardt geen enkele verantwoordelijkheid of aansprakelijkheid voor dit document, anders dan jegens de Opdrachtgever.*

*Let op: dit document bevat mogelijk persoonsgegevens van medewerkers van HaskoningDHV Nederland B.V.. Voordat publicatie plaatsvindt (of anderszins openbaarmaking), dient dit document te worden geanonimiseerd of dient toestemming te worden verkregen om dit document met persoonsgegevens te publiceren. Dit hoeft niet als wet- of regelgeving anonimiseren niet toestaat.*



## Inhoud

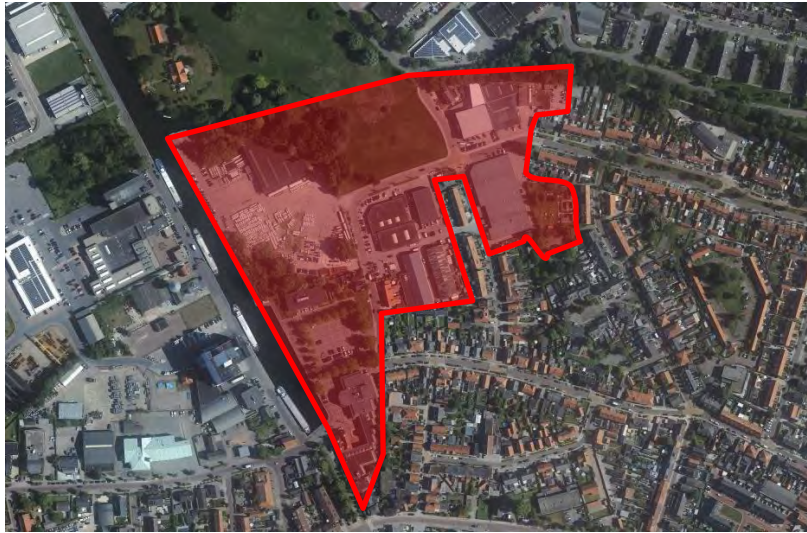
<b>1</b>	<b>Inleiding</b>	<b>1</b>
<b>2</b>	<b>Parkeervraag</b>	<b>3</b>
2.1	Aanpak	3
2.2	Uitgangspunten	3
2.3	Resultaat parkeervraag	4
<b>3</b>	<b>Parkeernormen Stadshaven</b>	<b>6</b>
<b>4</b>	<b>Verkeersgeneratie en -stromen</b>	<b>9</b>
4.1	Gevolgen knip Oostkadijk	11
4.2	Maatregelen	12
<b>5</b>	<b>Conclusie en advies</b>	<b>14</b>
5.1	Parkeervraag	14
5.2	Verkeersgeneratie en verkeersafwikkeling	14

## Bijlagen

A1	Plots spitsintensiteiten verkeersmodel
A1.1	Ochtendspits basisjaar 2017
A1.2	Ochtendspits prognosejaar 2030
A1.3	Avondspits basisjaar 2017
A1.4	Avondspits prognosejaar 2030

## 1 Inleiding

De gemeente Nijkerk werkt aan de ontwikkeling van Stadshaven met woningbouw en parkeergarages. In de huidige situatie is hier het gemeentehuis gevestigd, en bedrijvigheid zoals autodealers, schadeherstelbedrijven, een poelier, fietsenwinkel en een bedrijf waar opslagtanks gemaakt worden. Het ontwikkelgebied is in figuur 1 weergegeven.



*Figuur 1: Ontwikkelgebied Stadshaven*

Het plan Stadshaven voorziet in de realisatie van grondgebonden woningen en appartementen in de vrije sector en sociale huurappartementen. In totaal komt dit neer op 150 grondgebonden woningen en 480 appartementen, die ontwikkeld worden in verschillende bouwvlakken. Daarnaast is er ruimte voor 1.000m<sup>2</sup> nog nader te bepalen invulling. Dit is weergegeven in figuur 2.



*Figuur 2: Bouwvlakken ontwikkeling Stadshaven*

Daarnaast voorziet het plan in een knip van de Oostkadijk tussen de Koetsendijk en Kolkstraat. Hierdoor verandert de routing door het ontwikkelgebied, maar ook in Nijkerk zelf.

De gemeente Nijkerk heeft Royal HaskoningDHV gevraagd om de parkeervraag van het bouwplan te bepalen en om eventueel beargumenteerd af te wijken van de parkeernormen. Ook heeft zij gevraagd de verkeersgeneratie van de ontwikkeling te bepalen en de verkeerskundige effecten van de knip hierin mee te nemen.

In hoofdstuk 2 wordt de parkeervraag van de ontwikkeling bepaald op basis van de parkeernormering zoals vastgelegd door de gemeente. In hoofdstuk 3 wordt onderzocht of het mogelijk is beargumenteerd af te wijken van de parkeernormen. Vervolgens wordt in hoofdstuk 4 de verkeersgeneratie van de ontwikkeling bepaald en ingegaan op de verkeerskundige effecten van de knip. In hoofdstuk 5 wordt afgesloten met de conclusie en ons advies.

## 2 Parkeervraag

### 2.1 Aanpak

De parkeervraag van de ontwikkeling Stadshaven in Nijkerk is bepaald aan de hand van de gemeentelijke parkeernormen die zijn opgenomen in de “Nota Parkeernormen Nijkerk 2021”. De parkeervraag is berekend door het aantal woningen dat per deelgebied wordt gerealiseerd te vermenigvuldigen met het aantal benodigde parkeerplaatsen per woning (de parkeernorm).

De parkeernorm is voor woningen opgebouwd uit een bewonersdeel en een bezoekersdeel.

Dubbelgebruik van parkeerplaatsen tussen bewoners en bezoekers is niet mogelijk, doordat bewoners een parkeerplaats afnemen bij de woning, in een afgesloten parkeergarage. Hierdoor is een scheiding van het aantal parkeerplaatsen voor bewoners en bezoekers gegeven.

### 2.2 Uitgangspunten

Op basis van de ontvangen gegevens is het programma voor de woningbouw bepaald. In figuur 2 (in hoofdstuk 1: Inleiding) zijn deelgebieden F en G ook opgenomen, echter is gebied F een mogelijk toekomstige ontwikkeling en gebied G staat los van de ontwikkeling van de Havenkom. Beide gebieden worden in een latere fase ontwikkeld als de andere gebieden. Voor de bepaling van de parkeervraag wordt daarom uitgegaan van een woningbouwopgave van 480 appartementen en 115 grondgebonden woningen. Hiervan zijn er 212 appartementen bestemd voor de sociale huur, 70 voor normale huur en zijn de overige (313) woningen een mix van appartementen en grondgebonden woningen. Het programma, met de uitsplitsing naar (sociale) huur en koopwoningen en oppervlaktes van de woningen is opgenomen in tabel 1.

Tabel 1: programma woningen met verdeling (sociale) huur en koop

Programma	Soort woning	Gem GO	Sociale huur	Huur	Koop	Totaal
Sociaal	Bijzondere doelgroep	40 m2	28	0	0	28
Sociaal	Appartement	50 m2	128	0	0	128
Sociaal	Appartement	60 m2	28	0	0	28
Sociaal	Appartement	70 m2	28	0	0	28
Middelduur laag	Appartement	50 m2	0	40	30	70
Middelduur laag	Appartement	60 m2	0	30	20	50
Middelduur hoog	Appartement	75 m2	0	0	70	70
Middelduur hoog	Grondgebonden	100 m2	0	0	20	20
Duur	Appartement	90 m2	0	0	75	75
Duur	Appartement	110 m2	0	0	3	3
Duur	Grondgebonden	138 m2	0	0	95	95
<b>Totaal</b>			<b>212</b>	<b>70</b>	<b>313</b>	<b>595</b>

De gemeente Nijkerk maakt in haar parkeernormen onderscheid naar verschillende stedelijkheidsgraden en stedelijke zones. Conform de Nota Parkeernormen betreft Nijkerk 'matig stedelijk gebied' en is de stedelijke zone van het ontwikkelgebied 'overige gebieden Nijkerk'.

De Nota Parkeernormen maakt gebruik van categorieën waarvoor de parkeernorm is gegeven. In de tabel hieronder zijn de categorieën uit de Nota Parkeernormen opgenomen, tezamen met het aantal woningen dat uit het programma binnen de categorieën vallen. In deze tabel zijn ook het bewonersgedeelte van de parkeernorm opgenomen per categorie

Tabel 2: Woningen uit programma ingedeeld in categorie Nota en bijbehorende parkeernorm

Categorie Nota	Aantal woningen	Norm bewoners
Koop, huis, tussen/hoek	115	1,5 pp per woning
Koop, appartement, 80 - 120 m2	78	1,4 pp per woning
Koop, appartement, < 80 m2	120	1,2 pp per woning
Huur, huis, vrije sector	-	1,5 pp per woning
Huur, appartement, > 100 m2	-	1,4 pp per woning
Huur, appartement, 50 - 100 m2	254	1,0 pp per woning
Huur, (studio)appartement, < 50 m2	28	0,8 pp per woning

Verder geldt dat alle categorieën een bezoekersgedeelte van de parkeernorm hebben, die 0,3 per woning bedraagt.

## 2.3 Resultaat parkeervraag

De parkeervraag is berekend aan de hand van het woningbouwprogramma en de bijbehorende parkeernormen. Het resultaat is opgenomen in tabel 3.

Tabel 3: Parkeervraag behorende bij programma

Categorie Nota	Aantal	Norm	Parkeervraag
Koop, huis, tussen/hoek	115	1,5 pp per woning	173
Koop, appartement, 80 - 120 m2	78	1,4 pp per woning	117
Koop, appartement, < 80 m2	120	1,2 pp per woning	144
Huur, huis, vrije sector	0	1,5 pp per woning	0
Huur, appartement, > 100 m2	0	1,4 pp per woning	0
Huur, appartement, 50 - 100 m2	254	1,0 pp per woning	254
Huur, (studio)appartement, < 50 m2	28	0,8 pp per woning	22
Bezoekersnorm alle woningen	595	0,3 pp per woning	179
<b>Totaal</b>			<b>888</b>

In totaal zijn er 888 parkeerplaatsen nodig, waarvan 709 voor bewoners en 179 voor bezoekers van de woningen.



Daarnaast is er nog 1000m<sup>2</sup> invulling geprojecteerd, waar bijvoorbeeld een café of fietswinkel gerealiseerd wordt. Doordat de verdere invulling niet bekend is, wordt in de tabel hieronder per mogelijke invulling de parkeervraag weergegeven.

Tabel 4: Parkeervraag van mogelijke functies

Invulling	Parkeernorm (per 100m <sup>2</sup> )	Aandeel bezoekers	Parkeervraag werknemers	Parkeervraag bezoekers	Totaal
Kantoor (zonder baliefunctie)	2,2	5%	21	1	<b>22</b>
Kantoor (met baliefunctie)	2,6	20%	21	5	<b>26</b>
Bedrijf arbeidsintensief/ bezoekersextensief	2,2	5%	21	1	<b>22</b>
Bedrijf arbeidsextensief/ bezoekersintensief	1,1	5%	10	1	<b>11</b>
Bruin- en witgoedzaken	6,6	92%	5	61	<b>66</b>
Woonwinkel	1,9	91%	2	17	<b>19</b>
Café/ bar /cafetaria	6	90%	6	54	<b>60</b>
Kinderdagverblijf	1,3	0%	13	0	<b>13</b>

Afhankelijk van de invulling zijn er tussen de 11 en 66 parkeerplaatsen nodig.

### 3 Parkeernormen Stadshaven

Bij de ontwikkeling Stadshaven Nijkerk is sprake van een herinrichting van het gebied. Dit gebied ligt vlak bij het centrum van Nijkerk. Een toepassing van de stedelijke norm “centrum Nijkerk” is mogelijk. Het projectgebied is in de huidige situatie gelegen in de “overige gebieden Nijkerk”. Door de ontwikkeling van het gebied kan Stadshaven ook onderdeel worden van het centrumgebied van Nijkerk. Het centrumgebied ligt nu al tegen het ontwikkelgebied aan.

De knip van de Oostkadijk tussen de Koetsendijk en Kolkstraat draagt ten eerste al bij aan een centrumgebied-inrichting. Hierdoor is er geen doorgaand verkeer meer door Stadshaven, waardoor het qua verkeersbeeld rustiger wordt. Voorwaarde is dan wel dat langzaam verkeer, zoals voetgangers en fietsers, tussen Stadshaven en het centrum van Nijkerk goede verbindingen krijgt. Hierdoor worden bewoners bewogen om eerder lopend of met de fiets het centrum in te gaan. Dit past ook binnen het beleid van de gemeente, dat autoverkeer van binnen naar buiten verplaatst wordt.

Ook is hierbij van belang dat de straten in het gebied ingericht worden met een centrumkarakter. Hierbij moet gedacht worden dat het gebied, in het verlengde van de Koetsendijk, een conforme inrichting krijgt. Dit is een stedenbouwkundige opgave die verder uitgewerkt moet worden.

Hiermee kan de gehanteerde parkeernorm verlaagd worden. De normen behorende bij het centrumgebied Nijkerk uit de Nota Parkeernormen zijn in de tabel hieronder opgenomen, tezamen met de berekening van de parkeervraag.

Tabel 5: Berekening parkeervraag o.b.v. Norm centrum Nijkerk

Categorie Nota	Aantal	Norm	Parkeervraag
Koop, huis, tussen/hoek	115	1,3 pp per woning	150
Koop, appartement, 80 - 120 m2	78	1,2 pp per woning	94
Koop, appartement, < 80 m2	120	1,1 pp per woning	132
Huur, huis, vrije sector	0	1,3 pp per woning	0
Huur, appartement, > 100 m2	0	1,2 pp per woning	0
Huur, appartement, 50 - 100 m2	254	0,8 pp per woning	203
Huur, (studio)appartement, < 50 m2	28	0,6 pp per woning	17
Bezoekersnorm alle woningen	595	0,3 pp per woning	179
<b>Totaal</b>			<b>774</b>

Met deze aangepaste normering komt het aantal benodigde parkeerplaatsen uit op 774. Hiervan zijn er 595 voor bewoners, en 179 voor bezoekers. Dit is een vermindering van het aantal parkeerplaatsen van 114.

Daarnaast is er nog 1000m<sup>2</sup> invulling geprojecteerd, waar bijvoorbeeld een café of fietsenwinkel gerealiseerd wordt. Doordat de verdere invulling niet bekend is, wordt in de tabel hieronder per mogelijke invulling de parkeervraag weergegeven, behorend bij de stedelijke norm “centrum Nijkerk”.

Tabel 6: Parkeervraag van mogelijke functies bij aangepaste parkeernorm

Invulling	Parkeernorm (per 100m <sup>2</sup> )	Aandeel bezoekers	Parkeervraag werknemers	Parkeervraag bezoekers	Totaal
Kantoor (zonder baliefunctie)	1,8	5%	17	1	18
Kantoor (met baliefunctie)	2,3	20%	18	5	23
Bedrijf arbeidsintensief/ bezoekersextensief	1,8	5%	17	1	18
Bedrijf arbeidsextensief/ bezoekersintensief	0,9	5%	9	0	9
Bruin- en witgoedzaken	4,7	92%	4	43	47
Woonwinkel	1,5	91%	1	14	15
Café/ bar /cafeteria	6	90%	6	54	60
Kinderdagverblijf	1,1	0%	11	0	11

Afhankelijk van de invulling zijn er tussen de 9 en 60 parkeerplaatsen nodig.

Het huidige parkeerterrein binnen het ontwikkelgebied Stadshaven met een capaciteit van 146 parkeerplaatsen komt met de ontwikkeling van Stadshaven te vervallen. De parkeerplaats vervult op dit moment hoofdzakelijk een functie voor de parkeerbehoefte van het stadhuis. Bij verplaatsing van het stadhuis komt deze parkeerbehoefte te vervallen. Daarnaast is er sprake van uitwijkgedrag vanuit het centrum gelet op het feit dat er op het huidige parkeerterrein kosteloos geparkeerd kan worden. De bezetting op een reguliere zaterdagmiddag is circa 50 procent. Het stadhuis is op dat moment niet open, waardoor de bezetting voortkomt uit het uitwijkgedrag vanuit het centrum. Gelet op overcapaciteit in de parkeergarage Oosterpoort is compensatie van huidige parkeerplaatsen voor deze doelgroep niet noodzakelijk.

In de nachtelijke uren is sprake van circa 10 procent bezetting op het parkeerterrein. Door de hoge parkeerdruk in de aanliggende wijk is er sprake van een kleine overloop.

De berekende bezoekersparkeerplaatsen kunnen in de openbare ruimte gerealiseerd worden, zodat alle bezoekers hiervan gebruik kunnen maken. De gemeente is voornemens een grote bezoekersparkeerplaats te realiseren aan de noordkant van Stadshaven, tegenover de Nijverheidsstraat 7. Door hier alle bezoekersparkeerplaatsen te centreren, kan dit gebied ook gebruikt worden als overloopgebied voor de binnenstad. Ook bezoekers van andere wijken kunnen dit terrein gebruiken. Deze bezoekersparkeerplaats is weergegeven in figuur 3 hieronder.



*Figuur 3: Inrichtingsplan Stadshaven met bezoekersparkeerplaats (rood)*

Bewoners zijn meer geneigd tot het willen hebben van een eigen parkeerplaats. De gemeente is voornemens om de bewonersparkeerplaatsen voor de koop- en middeldure(huur)woningen inpandig te realiseren. Voor de sociale huur komen de parkeerplaatsen in de openbare ruimte.

## 4 Verkeersgeneratie en -stromen

De verkeersgeneratie is berekend voor de huidige situatie en nieuwe situatie. Dit is gedaan aan de hand van de verkeersgeneratiecijfers zoals weergegeven in CROW-publicatie 381 Toekomstbestendig Parkeren. Hierbij hanteert het CROW net andere categorieën als de gemeente Nijkerk. Een overzicht van de functies, oppervlaktes en gehanteerde categorieën is in tabel 7 weergegeven

Tabel 7: Functies per deelgebied, met oppervlaktes en gehanteerde CROW-categorie

Deelgebied	Functie	Oppervlakte aantal	of Categorie CROW
1a	Gemeentehuis (50% met balie)	2110 m <sup>2</sup>	Commerciële dienstverlening (kantoor met baliefunctie)
	Gemeentehuis (50% zonder balie)	2110m <sup>2</sup>	Kantoor (zonder baliefunctie)
B	Gemeentegebouw	1260 m <sup>2</sup>	Kantoor (zonder baliefunctie)
	Woningen	2	Woning rijtjeswoning
C	Fabriekshal	1400 m <sup>2</sup>	Bedrijf arbeidsintensief/bezoekersextensief
E	Fietsenwinkel	900 m <sup>2</sup>	Bedrijf arbeidsintensief/bezoekersextensief
	Poelier	1120 m <sup>2</sup>	Bedrijf arbeidsintensief/bezoekersextensief
	Garagebedrijf	1760 m <sup>2</sup>	Bedrijf arbeidsintensief/bezoekersextensief
	Kringloopwinkel	540 m <sup>2</sup>	Kringloopwinkel

Het CROW geeft als richtlijn hierbij een aantal verkeersbewegingen per categorie per 100m<sup>2</sup> bedrijfsvloeroppervlakte. Per functie is het aantal verkeersbewegingen (per etmaal) weergegeven in tabel 8.

Tabel 8: Aantal verkeersbewegingen per functie

Functie	Generatie
Kantoor (zonder baliefunctie)	7,7
Commerciële dienstverlening (kantoor met baliefunctie)	12,4
Bedrijf arbeidsintensief/ bezoekersextensief	9,4
Kringloopwinkel	15,5

Voor de woningen is een bandbreedte aangehouden per parkeerplaats. Deze bandbreedte is weergegeven in tabel 9.

Tabel 9: Bandbreedte (minimaal - maximaal) verkeersbewegingen per parkeerplaats bij type woning

Functie	Minimale generatie	Maximale generatie
Appartement	2,4	3,5
Huis	2,8	3,7

Met bovenstaande gegevens is het mogelijk de verkeersgeneratie te berekenen voor de huidige situatie.

Tabel 10: Verkeersgeneratie voor de huidige en toekomstige situatie, uitgesplitst naar deelgebied

Deelgebied	Huidige situatie	
	Min	Max
1a	424	424
1a-plein	0	0
B	106	110
C	132	132
D	0	0
E	439	439
<b>Totaal</b>	<b>1101</b>	<b>1105</b>

De huidige situatie genereert circa 1100 motorvoertuigbewegingen per etmaal. Voor de toekomstige situatie is gekeken naar het aantal parkeerplaatsen behorende bij de ontwikkeling, berekend met de norm behorende bij centrum Nijkerk. Dit zijn 184 (149,5 + 34,5, de bezoekersnorm hierbij horend) parkeerplaatsen behorende bij de functie "huis" en 590 parkeerplaatsen behorende bij de appartementen. De berekening van de verkeersgeneratie is opgenomen in onderstaande tabel.

Functie	Aantal pp	Minimale generatie	Maximale generatie
Appartement	590	1415	2064
Huis	184	515	681
<b>Totaal</b>	<b>774</b>	<b>1.930</b>	<b>2.744</b>

De verkeersgeneratie in de toekomstige situatie is ca. 1.930 tot 2.740 motorvoertuigen per etmaal. Dit is een toename van ca. 830 tot 1.640 bewegingen.

## 4.1 Gevolgen knip Oostkadijk

In figuur 4 is de verkeersstructuur met de binnen- en buitenring van Nijkerk, de inprickers en de locatie van de knip weergegeven. Uitgangspunt hierbij is de huidige hoofdstructuur zoals deze opgenomen is in de Mobiliteitsvisie van de gemeente Nijkerk). Vervolgens zijn in de figuren 5 tot en met 8 de intensiteiten in de ochtend- en avondspits voor het basisjaar 2017 en prognosejaar 2030 van het verkeersmodel Nijkerk weergegeven. Deze plots zijn ook opgenomen in bijlage 1.



Figuur 4: Verkeersstructuur Nijkerk

### Ochtendspits



Figuur 5: Uitsnede verkeersmodel basisjaar 2017 ochtendspits



Figuur 7: Uitsnede verkeersmodel prognosejaar 2030 ochtendspits

### Avondspits



Figuur 6: Uitsnede verkeersmodel basisjaar 2017 avondspits



Figuur 8: Uitsnede verkeersmodel prognosejaar 2030 avondspits

Te zien is dat er in het basisjaar 2017 in de ochtendspits ca. 150 motorvoertuigen over de Oostkadijk rijden in de ochtendspits, en ca. 200 motorvoertuigen in de avondspits. Dit verkeer komt voor een deel via de inrikker Nijverheidstraat – Bruins Slotlaan – Ardechstraat – Oostkadijk. In het prognosejaar 2030 is de ontwikkeling van Stadshaven toegevoegd, alsook de knip in de Oostkadijk. Door de knip is het dus niet meer mogelijk dat verkeer gebruik maakt van de Oostkadijk om richting de binnenring te rijden en moet dus een andere route zoeken. Logische routes zijn dan om de inrikkers Vetkamp en Watergoorweg – Havenstraat – Vleenenck te gebruiken.

De knip in de Oostkadijk maakt deel uit van het plan Stadshaven. Het sluit daarbij aan op de nieuwe woonfunctie van het gebied en heeft een relatie met het centrum van Nijkerk. Daarnaast sluit het aan op het beleid van de gemeente Nijkerk om het (auto)verkeer vooral naar buiten het centrum te sturen, over de buitenring.

Op de inrikker Vetkamp wordt de intensiteit ca. 1000 motorvoertuigen in de ochtendspits (ten opzichte van 750 motorvoertuigen in 2017) en ca. 1200 motorvoertuigen in de avondspits (ten opzichte van 900 in 2017). Op de inrikker Watergoorweg – Havenstraat – Vleenenck neemt de intensiteit in de ochtendspits toe van 300 op de Vleenenck tot ca. 500 op de Watergoorweg, ten opzichte van 250 tot 300 in het basisjaar 2017. Hiermee bedraagt de groei 50 tot 200 motorvoertuigen in de ochtendspits.

In de avondspits neemt de intensiteit toe van 450 (op de Vleenenck) tot ca. 600 motorvoertuigen (op de Watergoorweg). In het basisjaar 2017 waren dit respectievelijk ca. 350 en 400 motorvoertuigen. De groei bedraagt hiermee 100 tot 200 motorvoertuigen dat gebruik maakt van deze inrikker in de avondspits. Bij de nadere uitwerking van de mobiliteitsvisie worden maatregelen afgewogen die de leefbaarheid en veiligheid op de hoofdwegenstructuur kunnen verbeteren.

## 4.2 Maatregelen

Ten gevolge van de knip en de ontwikkeling van het gebied zijn drie maatregelen bepaald. De maatregelen zijn hieronder ook opgenomen in de tabel, met daarbij het type maatregel en een kostenraming.

#	Doel	Maatregel	Infrastructurele uitwerking	Ingeschatte kosten (± 50%)
1	Verminderen snelheid gemotoriseerd verkeer en optimaliseren oversteekbaarheid langzaam verkeer	Herinrichten van de oversteek	Middeneiland en/of uitbuigen van hoofdrijbaan	€400.000,-
2	Versterken fietsroute Havenlijn inclusief veiliger maken oversteek Vetkamp	Verbreden van fietspaden en trottoir en herinrichten oversteek	Aanpassingen aan fietspadinrichting en kruisingen	€1.200.000,- <sup>1</sup>
3	Verkeersveiligheid verbeteren en doorstroming garanderen	Reconstructie van de kruising(en) (en mogelijk instellen eenrichtingsverkeer)	Ruimte creëren voor een veilige oversteek voor de fiets tot een ongelijkvloerse oversteek	€1.000.000 – €5.000.000 <sup>2</sup>

<sup>1</sup> op basis van 1300 meter à €850,- per meter (RWS Factsheet Fietsinfrastructuur) en €100.000 voor herinrichten oversteek Vetkamp

<sup>2</sup> sterke mate van onzekerheid door mogelijk ontwerp en grondverwerving

Om Stadshaven goed te laten aansluiten bij het centrum (en in het verlengde hiervan het station van Nijkerk) is van belang dat langzaam verkeer goed gefaciliteerd wordt. Hierbij is de belangrijkste voetganger- en fietsverbinding de Kolkstraat richting het centrum en verderop het station. De Kolkstraat moet wel geoptimaliseerd worden voor gebruik door langzaam verkeer. En daarbij aansluitend is vooral de oversteek



van de Vrijheidslaan een aandachtspunt: deze moet comfortabeler en veiliger gemaakt worden (maatregel 1). Dit omdat hier langzaam verkeer kruist met het gewone verkeer.

De Havenlijn aan de noordkant van Stadshaven kan daarnaast als fietsroute versterkt worden, zodat fietsers van en naar onder andere het station een veilige en comfortabele route hebben. Dit vermindert het auto- en verbetert het fietsgebruik (maatregel 2).

Maatregel 3 is het kruispunt van de Nijverheidsstraat met de N301. Dit is reeds een knelpunt, maar vanuit de nieuwe ontwikkeling is er extra noodzaak voor maatregelen op dit kruispunt. Hierbij moet gedacht worden aan het creëren van een veilige overstek voor fietsers, door middel van een reconstructie van de kruising.

Doordat de kruispunttakken in het beheer van de gemeente Nijkerk zijn, kan bij maatregel 3 ook gedacht worden aan een vorm van verkeerscirculatie op het bedrijventerrein in te stellen. Dit kan bijvoorbeeld door de Nijverheidsstraat in noord-zuidrichting als eenrichtingsverkeer in te stellen, en de Gildenstraat in zuid-noordrichting. Op de aansluitingen van de N301 hoeft er maar een éénrichtingsrijbaan aan worden gesloten, waardoor meer ruimte komt voor gedegen fietsinfrastructuur hiernaast. Om een geloofwaardige weginrichting te realiseren op het bedrijventerrein moeten de Nijverheidsstraat en Gildenstraat, en eventuele andere wegen, heringericht worden. Daarnaast is er een reconstructie van de twee kruisingen van de N301 met de Nijverheidsstraat en Gildenstraat nodig.

Voor een goede uitwerking van maatregel 3 moet vervolgonderzoek gedaan worden, mede in relatie tot andere knelpunten op de N301. De omvang van de kosten is afhankelijk hoeveel grond aangekocht moet worden rondom het kruispunt. Hierbij is het deels een provinciaal probleem is, omdat de N301 in beheer is bij de provincie, maar de kruispunttakken in beheer gemeente. Hierover is de gemeente reeds in gesprek met de provincie.

## 5 Conclusie en advies

### 5.1 Parkeervraag

In dit onderzoek is ingegaan op de parkeervraag van de ontwikkeling van Stadshaven. Er is op basis van de gemeentelijke parkeernormen een berekening gemaakt voor de hoeveelheid parkeerplaatsen die benodigd is voor het gehele programma. Op basis van deze normen zijn er 709 parkeerplaatsen voor bewoners benodigd. Voor bezoekers zijn er 179 parkeerplaatsen nodig.

Daarnaast is gekeken of de parkeernorm “centrum Nijkerk toepasbaar is op de ontwikkeling van Stadshaven. Dit is mogelijk, mits Stadshaven een centrumuitstraling krijgt en goede langzaam verkeerverbindingen richting het centrum. Hierdoor wordt het Stadshaven een deel van het centrum, en de knip van de Oostkadijk draagt hieraan bij. Op basis daarvan is het mogelijk om met een parkeernorm te rekenen die behoort bij de stedelijke zone “Nijkerk centrum”. Bij toepassing van de parkeernorm “centrum Nijkerk” zijn er 595 parkeerplaatsen nodig. Voor de bezoekers zijn dit 179 parkeerplaatsen.

De verwachting is dat het aantal parkeerplaatsen behorende bij de ontwikkeling afdoende zijn en dat er geen compensatie van het huidige parkeerterrein hoeft plaats te vinden. Echter is een monitoring van de parkeersituatie in het ontwikkelgebied en in straten net daarbuiten aan te raden. Dit om te monitoren of bewoners uit het ontwikkelgebied niet parkeren in omliggende straten en hiermee bijdragen aan de parkeerdruk in deze straten.

### 5.2 Verkeergeneratie en verkeersafwikkeling

De verkeersgeneratie voor het de ontwikkeling Stadshaven is berekend, ten opzichte van de huidige situatie. Hierin is te zien dat het aantal voertuigbewegingen toeneemt van ca. 1.100 motorvoertuigen nu tot toekomstig ca. 1.930 tot 2.740 voertuigbewegingen per etmaal. Van belang is dat het wegennet binnen het plangebied wordt afgestemd voor dit extra verkeer. Voor dit verkeer zal route via de Nijverheidsstraat de belangrijkste verbindingsweg worden.

Door het aanleggen van een knip in de Oostkadijk kiest al het gemotoriseerd verkeer dat nu gebruik maakt van deze weg een andere route. Dit zijn ca. 150 motorvoertuigen in de ochtendspits en ca. 200 motorvoertuigen in de avondspits. Hierbij komt de generatie van Stadshaven nog bij, waardoor de spitsintensiteiten in de ochtendspits oplopen tot 1000 motorvoertuigen op de inrikker Vetkamp en ca. 300 tot 500 motorvoertuigen op de inrikker Watergoorweg – Havenstraat – Vleenenck. In de avondspits komen deze intensiteiten op 1200 motorvoertuigen op de inrikker Vetkamp, en ca. 450 tot 600 motorvoertuigen op de inrikker Watergoorweg – Havenstraat – Vleenenck. Bij de nadere uitwerking van de mobiliteitsvisie worden maatregelen afgewogen die de leefbaarheid en veiligheid op de hoofdwegenstructuur kunnen verbeteren.

Belangrijkste aandachtspunten voor het gemotoriseerde verkeer zijn dan ook het optimaliseren van het kruispunt Nijverheidsstraat (en eventueel Gildenstraat in combinatie met verkeerscirculatiemaatregelen) en de N301 en het verbeteren van de fietsroute over de Havenlijn, inclusief het veiliger maken van de oversteek bij de Vetkamp. Daarnaast wordt de Kolkstraat belangrijker voor langzaam verkeer door de knip in de Oostkadijk en de toevoeging van Stadshaven aan het centrumgebied. Om deze verbinding goed vorm te geven voor het langzaam verkeer, is vooral de oversteek van de Vrijheidslaan een aandachtspunt. Voor deze aandachtslocaties zijn maatregelen opgesteld om de verkeersveiligheid te waarborgen. Hierbij is het van belang om de verkeerssituatie in de omliggende straten en de verschillende maatregelen te monitoren. Mocht hiertoe redenen toe zijn kunnen op basis daarvan aanvullende maatregelen getroffen worden.

## A1 Plots spitsintensiteiten verkeersmodel

### A1.1 Ochtendspits basisjaar 2017



### A1.2 Ochtendspits prognosejaar 2030



### A1.3 Avondspits basisjaar 2017



### A1.4 Avondspits prognosejaar 2030



## OVERZICHT BRONNEN EN BELEIDSSTUKKEN

Onderstaande stukken zijn als bronnen voor deze de visie Stadshaven Nijkerk gebruikt. Voor de beleidsstukken geldt dat vanzelfsprekend het volledige en vastgestelde beleid leidend is.

- Woonvisie gemeente Nijkerk 2020+ (vastgesteld 25 juni 2020)
- Bestemming Nijkerk, Visie op de vrijetijdseconomie 2021-2030 (vastgesteld 18 februari 2021)
- Detailhandelsstructuurvisie Gemeente Nijkerk 2019-2025 (vastgesteld 21 november 2019)
- Routekaart Energieneutraal Nijkerk 2050 (vastgesteld 27 juni 2019)
- Uitvoeringsprogramma Nijkerk Energieneutraal 2020-2023 (vastgesteld 12 mei 2020)
- Regionaal Adaptatie Plan Vallei en Veluwe (21 juli 2020)
- Ontwikkelbeeld Regio Amersfoort 2030-2040
- Woondeal Regio Amersfoort (ondertekend 14 juli 2021)
- Onderzoek woonvoorkeuren senioren in de gemeente Nijkerk (Springco, 23 mei 2022)
  
- Stedenbouwkundig plan Bentinck (atelier Dutch en Blokhuis Braakman architectenbureau)
- Stedenbouwkundige visie Nijkerk Havenkom Fase 1A (SAB adviseurs, vastgesteld 14 oktober 2021)
  
- Diverse eerdere ontwerpstudies Havenkom Nijkerk (SAB adviseurs / MUST)