



Platform Binnenstad Nijkerk

Aan het college van burgemeester en wethouders van de gemeente Nijkerk.

Nijkerk, 25 oktober 2016.

Onderwerp:
Verkeersplan Binnenstad Nijkerk

Geacht college,

Aanbieding.

Op 4 november 2015 hebben wij u het Visiedocument Aantrekkelijk Nijkerk gepresenteerd met als doel dat in 2020 Nijkerk wordt herkend als een plek waar mensen uit Nijkerk en de regio graag willen verblijven in het verzorgde en historische binnenstadsgebied. Teneinde deze ambitie te realiseren hebben inwoners, winkeliers, bedrijven, investeerders, belangenorganisaties, incl. de gemeente de handen ineen geslagen. Op 31 maart 2016 heeft de gemeenteraad van Nijkerk haar welbevinden hierover uitgesproken en is o.a. ten principale de bereidheid uitgesproken om in samenspraak met betrokkenen het bestaande gemeentelijke beleid in de lijn met de Visie Aantrekkelijk Nijkerk te brengen. Daarbij gaat het onder meer over het opstellen van een Verkeersplan, waarbij in ieder geval invulling gegeven moet worden aan categorisering van wegen, verkeerscirculatie, parkeren, vergunningverlening, handhaving & toezicht en waarin de relatie van het verkeer in de binnenstad met het verkeer in de aangrenzende gebieden duidelijk wordt gemaakt.

Het is ons een genoegen om u -binnen een jaar na de start op 4 november 2015- hierbij het Verkeersplan Binnenstad Nijkerk aan te bieden.

Aanpak.

Het was een proces met vele verborgen valkuilen en dreigende conflicten waarbij succes vóóraf absoluut niet verzekerd was. Niemand had nog ervaring met deze aanpak van onderop. Onze ervaring nú is dat verkeersregulering in een binnenstad waarschijnlijk één van de moeilijkste onderwerpen is binnen het gemeentelijk beleid. Enerzijds omdat de persoonlijke (economische) belangen van bewoners en ondernemers groot zijn, maar ook omdat veranderen i.c. anders gaan denken en handelen heftige emoties oproept. Emoties die vaak nog een sluimerend bestaan vanuit het verleden kenden en die nu in alle heftigheid weer boven kwamen. Verder is samenwerken en elkaar wat gunnen ook een ontwikkeling die zijn tijd nodig heeft.

Dat het toch is gelukt is te danken aan de niet aflatende aandacht en inzet van de deelnemers aan Platform Binnenstad Nijkerk en dan in het bijzonder aan de leden van de Werkgroep Verkeersplan. Waarbij het succes hoofdzakelijk te danken is aan een snelle en adequate manier van communiceren via de social media (website, bellen, mailen en de app) en vele gesprekken. Uitgangspunt was binnen één dag een reactie terug.

Geef bepaalde negatieve impulsen niet de kans om zich breed te ontwikkelen. Zoek de mensen persoonlijk op en blijf in gesprek! Belangrijk is om goed te luisteren, te blijven praten met elkaar en blijven uitleggen waarom bepaalde keuzes wél en sommige keuzes niet worden gemaakt. Waar doen we het voor? Laat zien hoe de maatregelen in onderlinge samenhang bij elkaar horen en je niet het één kunt doen zonder dat dit ergens anders gevolgen heeft. En tenslotte maatwerk. Zoek samen naar oplossingen, waarmee je draagvlak krijgt.

Als laatste mag niet onvermeld blijven de deskundige en loyale steun door de gemeentelijke medewerkers vanuit het gemeentehuis. Zonder hen was dit niet gelukt.

Overigens was er niet alleen maar kritiek. Veel steun hebben wij gekregen van inwoners en ondernemers uit de binnenstad die het wél met ons eens waren en ons een hart onder riem staken door positief te reageren en ons stimuleerden om door te gaan.

Proces.

Nadat begin maart 2016 duidelijk werd dat de gemeenteraad groen licht zou gaan geven op de Visie Aantrekkelijk Nijkerk werd binnen het Platform de werkgroep Verkeersplan Binnenstad Nijkerk opgericht. Er werd gezocht naar een brede samenstelling en die werd gevonden door deelname van drie ondernemers/winkeliers uit de binnenstad, 4 bewoners van de binnenstad, een vertegenwoordigster namens de fietsersbond en iemand namens de Regiegroep. Ambtelijk ondersteund door een verkeersdeskundige en een communicatiemedewerkster. De opdracht was: Opstellen van een ontwerp-Verkeersplan Binnenstad Nijkerk en vooruitlopend op de totstandkoming daarvan (mee-)ontwikkelen en presenteren van herinrichtingsplannen. (bijv. Frieswijkstraat) Het Verkeersplan moet de basis vormen voor een maatregelenpakket, zodat bezoekers en burgers makkelijk en veilig naar de binnenstad kunnen komen waarbij een goede bereikbaarheid en parkeergelegenheid uitgangspunten zijn.

De werkgroep heeft aanvankelijk een opzet gemaakt van alle te bepreken onderwerpen en die stap voor stap zorgvuldig doorgesproken met elkaar en daarbij keuzes gemaakt. Dat was een intensief proces waarbij de leden met respect voor elkaars standpunten en meningen samen zochten naar oplossingen. Daarbij waren er onderwerpen waar snel een keuze in kon worden gemaakt. Maar er waren ook onderwerpen die meerdere malen ter tafel kwamen en waar ook de achterbangeluiden in meegenomen werden, zoals de signalen dat “de rug rechthouden” mooi is, maar dat het verkrijgen van draagvlak ook belangrijk is. Bureau Antegroep ondersteunde ons hierbij door als adviseur en scriba op te treden.

Op 11 augustus 2016 is het eerste ontwerp-Verkeersplan gepresenteerd aan de overige leden van het Platform en werd goed ontvangen. M.d.v. dat toen al duidelijk werd dat de algemene boodschap van de Visie Aantrekkelijk Nijkerk de basis vormt voor het Verkeersplan en dat het belangrijk is dat we dat met zijn allen als Platform uit blijven dragen. Een ervaring die we ook al opgedaan hadden bij de presentatie van het herinrichtingsplan voor de Frieswijkstraat medio april dit jaar. Vervolgens mochten wij op 13 september jl. het ontwerp-Verkeersplan aan uw college presenteren.

Vervolgens de presentatie aan de bevolking. Er is een duidelijke folder met een samenvatting en een plattegrondtekening gemaakt. Deze is bij circa 2200 adressen in de binnenstad bezorgd. We hadden al rekening houden met een grote opkomst en twee avonden in De Schakel belegd.

Dat was goed ingeschat, want op 15 september waren er zo'n 250 bezoekers en op 22 september ruim 300. De eerste avond was een warme zomeravond. De inleiding was bilateraal en de zaal ging vervolgens uiteen in 4 groepen rond de 4 thema's van het Verkeersplan. Iedereen kon vragen stellen aan een panel en op papier haar reacties achter laten. Er onstonden verhitte discussies en lang niet iedereen was tevreden. De "les" van die avond was dat we op 22 september ook een integrale discussieronde hebben gehouden. Verder was de opzet gelijk. In de bijlage vindt u de Reactienota, waarin de vragen en antwoorden staan die beide avonden zijn gesteld. Verder staan daarin alle reacties en antwoorden die tot 10 oktober via de mail zijn gegeven. De meeste gehoorde kritiek was: wij hebben het gevoel niet serieus genomen te worden en jullie luisteren niet naar ons. Die kritiek hebben wij ter harte genomen en dat heeft geleid tot een forse nota van wijzigingen, waarna wij het Verkeersplan definitief op 26 september jl. hebben opgesteld. Van dit definitieve plan is opnieuw een folder gemaakt en weer bij circa 2200 adressen in de bus gedaan. Tevens is iedereen uitgenodigd voor een verantwoordingsbijeenkomst op 10 oktober waarin keuzes die we in ons plan hebben gemaakt zijn uitgelegd. Ondanks dat niet iedereen op deze avond tevreden naar huis ging, werd de eindconclusie dat we met dit Verkeersplan zo door kunnen gaan. De werkgroep is ervan overtuigd met dit plan een sterk eenduidig en duidelijk verkeersplan te presenteren dat een groot draagvlak heeft in bij bewoners en ondernemers in de binnenstad. Het voldoet aan de eisen in deze veranderende tijd, met oplossingen en advies voor de knelpunten. Dit plan, en de te nemen besluiten, zal een sterke basis leggen voor de ontwikkelingen van Nijkerk, om een aantrekkelijke bereikbare binnenstad te worden. Mede ondersteunt dit plan de visie rond de pleinen en havenkom en zal het helpen dit te operationaliseren.

Tenslotte zijn de hoofdlijnen van het verkeersplan en het proces over de totstandkoming van het Verkeersplan op 13 oktober jl. in een rondetafelgesprek aan de gemeenteraad gepresenteerd.

Inhoud Verkeersplan.

Voordat gestart kon worden met het formuleren van een maatregelenpakket, was het van belang om een gezamenlijk vertrekpunt te formuleren. Niet alleen een inventarisatie van welke problemen opgelost moeten worden, maar ook wat zijn onze ambities en welke maatregelen zijn nodig om die ambities - in samenhang met elkaar - te verwezenlijken. Dat vertrekpunt was de Visie Aantrekkelijk Nijkerk van 30 maart 2016, waarin voor het onderdeel verkeer de volgende hoofddoelen en actiepunten zijn vastgelegd:

- **Autovrije binnenstad**: Om de belevingswaarde van de binnenstad te versterken en een aaneengesloten gebied te creëren, moet de binnenstad autovrij zijn. De enige uitzondering is strikt gelimiteerd en gereguleerd bevoorradings- en bewonersverkeer.
- **Parkeren**: Verkeer moet vanaf de toegangsroutes direct naar een parkeerplaatsen worden geleid op centrale plaatsen (bronpunten). Als Bronpunten kiezen we voor: Molenplein (ondergronds), Wheemplein (deels ondergronds), Kerkplein (ondergronds), Havenkom (ondergronds) en De Bontekoe. Eventuele uitwijkmogelijkheden zijn: het Park (bij bijzondere momenten) en Het Gele Weiland (bijzondere groepen: bewoners, bevoorrading). Parkeren op andere locaties moet worden teruggedrongen. Dit beleid, wat al ingezet is, lijkt niet verenigbaar met gratis parkeren omdat het gemeentebudget dan te zwaar belast wordt. Op nader te definiëren locaties, iets verder weg, komt gratis parkeren.

- **Bereikbaarheid:** De bereikbaarheid moet goed zijn, net als de parkeergelegenheid. Hiervoor zetten we in op logische aanrijdroutes, een sterker gebruik van radialen als toegangswegen, goede bewegwijzering en een netwerk van logische en herkenbare fietsroutes.
- **Binnenstadsring:** om de veiligheid te verbeteren en de barrièrewerking te verminderen willen we het (snel)verkeer op deze weg sterk terugdringen en beter gebruik te maken van de eerder andere hoofdwegen en radialen. De hele binnenstadsring (van rotonde tot rotonde) zou heringericht moeten worden met een gedeelde fiets/rijbaan waarbij auto's te gast.
- **Fietsverkeer:** Nijkerkers zijn veelal ingesteld op fietsen en dat willen we blijvend aanmoedigen. Het autovrij maken van een aangesloten gebied helpt daarbij. Er zou een herkenbare en logische fietsroute door grote delen van het centrum moeten zijn, die ook gebruikt wordt door voetgangers. Voor straten of steegjes die ongeschikt zijn voor gecombineerd gebruik, moeten regels komen. Om overlast van fietsen te beperken, moeten de routes herkenbaar zijn in het straatwerk. Ook moeten er verschillende kleinere fietsenstallingen komen.

Vanuit dit kader hebben we in het Verkeersplan 4 speerpunten benoemd voor het onderdeel verkeer, te weten:

- 1: Parkeren bij eenvoudig bereikbare bronpunten.
- 2: Verbeteren van de beleving door het creëren van een autovrije binnenstad.
- 3: Verkeersdruk binnenstadsring verlichten en veiligheid vergroten, door verkeer te leiden via inprikkers vanaf de buitenring.
- 4: Bereikbaarheid fiets / OV en minder validen verbeteren door de realisatie van onder andere herkenbare en aantrekkelijke (fiets)routes.

In hoofdstuk 3 van het Verkeersplan zijn per thema de verkeersmaatregelen geconcretiseerd. Korthedshalve verwijzen wij hier naar.

Tenslotte hebben we in hoofdstuk 4 een visie op de uitvoering neergelegd en een overzicht opgenomen van de geplande herinrichting tussen nu (2016) en 2020.

Knelpunten.

In het verleden is er een aantal beslissingen genomen en soms zijn er ook geen beslissingen genomen, waardoor er knelpunten zijn ontstaan in de binnenstad. Dit vraagt om nieuwe keuzes die niet altijd op steun van iedereen kunnen rekenen. Bij de meeste knelpunten hebben wij in alle redelijkheid en met maatwerk samen met bewoners en ondernemers oplossingen kunnen bedenken. In enkele situaties is dat (nog) niet gelukt. Ook omdat bij het oplossen van een pijnpunt op één locatie er op een andere locatie een nieuw pijnpunt kan ontstaan. Wellicht in onze ogen een pijnpunt van een lagere rangorde, maar wel een pijnpunt en dat kan voor een bepaald persoon juist een hoge pijngrens hebben.

U kunt dus verwachten dat u bij de uitwerking van dit Verkeersplan, conform de wettelijke procedures, bezwaren kunt krijgen. Voor zover wij deze kennen c.q. menen te herkennen, willen wij die hier benoemen.

Oostelijke Rondweg:

Door het terugdringen van de verkeersdruk (knijpen) op de binnenstadsring, versterkt door de toename van de verkeersdruk en de onveiligheid in de Oranjelaan, houden wij in het Verkeersplan een sterk pleidooi voor de aanleg van de Oostelijke Rondweg. Hiermee wordt een belangrijk knelpunt in de Verkeerscirculatie van Nijkerk weggenomen en kunnen ook de verdere maatregelen m.b.t. het terugdringen van het autoverkeer op de binnenstadsring (fase 2) verder gerealiseerd worden. Los van het feit dat er sprake zal zijn van aantasting van landschappelijke waarde bij deze aanleg, zal dit een politieke beslissing worden.

Betaald parkeren:

Er blijft een groep bewoners/ondernemers ten principale tegen betaald parkeren. O.a. omdat er in Nijkerkerveen, Hoevelaken en omliggende gemeenten zoals Putten ook geen betaald parkeren is. Wij hebben daar in de werkgroep Verkeersplan herhaaldelijk over gesproken en in meerderheid is onze conclusie dat het financieel geen haalbare kaart is om het betaald parkeren in Nijkerk af te schaffen.

Er is in het verleden een aantal keuzes en afspraken met ontwikkelaars (bijv. Molenplein) gemaakt die onomkeerbaar zijn en die wij nu bij het opstellen van het Verkeersplan niet kunnen veranderen. Tellingen in het kader van de parkeerbalans hebben uitgewezen en t.b.v. een goede spreiding is geconstateerd dat er nog twee nieuwe (ondergrondse) bronpunten nodig zijn. Om de ambitie tot het realiseren van bronpunten (parkeergarages) waar te kunnen maken is een kostendrager nodig.

Overigens kun je de aanleg van Shop& Go-plekken, waar je gratis 15 minuten mag parkeren, zien als een tegemoetkoming van de bezwaren tegen betaald parkeren.

(On)-bereikbaarheid eigen parkeerterrein.

Er is een groep bewoners/ondernemers die wonen c.q. werken in het voetgangersgebied in de Binnenstad met een parkeerterrein op eigen terrein en die bezwaar maakt tegen het feit dat zij niet bereikbaar zijn met de auto.

Om aan die bezwaren tegemoet te komen is er voor gekozen om die bewoners/ondernemers die een parkeerplaats op eigen terrein hebben, een algehele ontheffing kunnen krijgen om met hun eigen (bedrijfs-) auto naar hun eigen parkeerplaats te rijden. Laden en lossen buiten de venstertijden is zonder ontheffing toegestaan.

Binnen die groep blijft echter een aantal mensen bezwaar maken tegen het feit dat voor klanten (laden en lossen), vertegenwoordigers, familie, bezoekers etc. zowel binnen als buiten de venstertijden hun eigen parkeerplaatsen niet bereikbaar zijn.

Wij stellen voor deze mensen alsnog tegemoet te komen in hun bezwaar. Onder verwijzing naar de gemeente Delft stellen wij voor er mee in te stemmen om op elektronische wijze via kentekenregistratie (gratis) een dagvergunning te verlenen aan die personen die door het voetgangersgebied naar één van de particuliere parkeerterreinen willen rijden. Indien u hiermee instemt, dan zal dit nader gedefinieerd en uitgewerkt moeten worden en (formeel) opgenomen in het ontheffingenbeleid.

Knip Coltoflaan:

Er is een groep tegenstanders van de Knip in de Coltoflaan. Met als belangrijkste argument dat ze om moeten rijden.

Wij hebben goed geluisterd naar zowel de voor- als de tegenstanders. Gelet evenwel op de te verwachte toename van het verkeersaanbod, maar ook kijkend naar de huidige situatie, is de Coltoflaan o.i. niet geschikt voor een hoog verkeersaanbod.

Dit maakt een knip in de Coltoflaan naar onze mening uit een oogpunt van verkeersveiligheid wenselijk. Wij hebben voor- en tegenstanders bericht dat de knip o.i. onderdeel zal uitmaken van het herinrichtingsplan dat wij volgend jaar op zullen stellen voor de Spoorstraat/Kleterstraat. De verwachting is dat deze groep tegenstanders opnieuw van zich zal laten horen.

Kruispunten Binnenstadsring.

Zowel uit een oogpunt van “knijpen” op de binnenstadsring als uit een oogpunt van veiligheid voor de fietsers wordt in het Verkeersplan voorgesteld de fietser op deze kruisingen voorrang te laten krijgen. Mede aan de hand van de ingekomen reacties wordt voorgesteld deze kruisingen zo in te richten dat niet alleen de fietser maar ook de voetganger voorrang krijgt door de aanleg van een zebrapad bij elke kruising. Herinrichting van het kruispunt Venestraat/Callenbachstraat staat volgend jaar op de planning. De herinrichting van de binnenstadsring echter pas in 2020. Wij verzoeken u om vooruitlopend hierop bij de overige kruisingen, in ieder geval bij de Bagijnenstraat, een tijdelijke voorziening aan te brengen die deze voorrangsituaties voor fietsers en voetganger regelt.

Bereikbaarheid Nieuwstraat.

Bij de presentatie van ons concept-Verkeersplan hebben wij drie knelpunten gepresenteerd, waarvan de bereikbaarheid van de dierenpeciaalzaak in de Nieuwstraat (voetgangersgebied) er één van was. De alternatieven die wij bedacht hadden om tegemoet te komen aan dit knelpunt blijken om verschillende redenen in de praktijk helaas niet uitvoerbaar, dan wel strijdig met onze Visie te zijn. Daarover zijn door leden van de werkgroep Verkeersplan gesprekken met de eigenaar van het pand en met de eigenaar van de dierenpeciaalzaak gevoerd. Tot een oplossing hebben wij echter niet kunnen komen. Wij hebben hen toegezegd in onze aanbiedingsbrief dit knelpunt onder uw aandacht te zullen brengen en zullen vragen of de gemeente - samen met hen – wellicht wel tot een oplossing kan komen.

Aanbevelingen.

Instemmen met het door ons opgestelde Verkeersplan Binnenstad Nijkerk en definitief vaststellen.

Met vriendelijke groet,

Jan van den Brink

Platform Binnenstad Nijkerk
Verkeer



Bijlage: Reactienota.