

## Reactienota Schetsontwerp Spoorstraat/ Verkeersmaatregel Coltoflaan



### Platform binnenstad Nijkerk , januari 2019

#### Samenvatting

Op 11 december 2018 is een eerste schetsontwerp voor de herinrichting voor de Spoorstraat gepresenteerd. Tijdens deze avond is ook een voorstel gedaan voor de verkeersmaatregel in de Coltoflaan. Dit als uitvloeisel van het verkeersplan. De avond is druk bezocht en heeft de nodige reacties opgeleverd. In deze reactienota maken wij onderscheid in de reacties op de herinrichting van de Spoorstraat en de verkeersmaatregel in de Coltoflaan. De reacties die zijn ontvangen bestonden uit vragen, opmerkingen, kanttekeningen en oordelen.

In deze nota leest u welke thema's en onderwerpen er aan de orde kwamen en welk standpunt het Platform Binnenstad Nijkerk heeft ten aanzien van de herinrichting van de Spoorstraat.

De gemeente geeft haar reactie op de verkeersmaatregel Coltoflaan omdat dit onder haar verantwoordelijkheid valt en niet die van het platform.

<b>Reacties en antwoorden schetsontwerp herinrichting Spoorstraat.</b>		
<b>Afzender:</b>	<b>Reactie:</b>	<b>Antwoord van het Platform:</b>
<b>1.</b>	Al het verkeer rondom de Spoorstraat wordt geleid naar de spoorwegovergang. En dat is nu net een heel groot knelpunt. File op de Oranjelaan en de Hoefslag. Ergernissen en laten we het niet hopen, ongelukken zowel op de weg als op het spoor. Eenrichtingsverkeer Spoorstraat tot Krudopstraat tot de Boni is misschien een optie. Tenslotte: is het nou zo'n probleem de Coltoflaan open te laten? P.S. De bijeenkomst in het Koetshuis vond ik zeer chaotisch verlopen.	Dit onderkennen wij. In onze visie voor een aantrekkelijk Nijkerk hebben wij aangegeven al het doorgaande verkeer liefst om Nijkerk heen te leiden in de vorm van een Oostelijke rondweg. Dit vraagstuk ligt bij de gemeente. Het is nadrukkelijk ons uitgangspunt dat vanuit verkeerskundig oogpunt er geen doorgaande verbinding is tussen de Spoorstraat en de Frieswijkstraat om doorgaand verkeer (sluipverkeer) te weren.
<b>2.</b>	In het plan staat, dat de 3 parkeerplaatsen bij Spoorstraat 43 verdwijnen. Echter zijn hier huizen met kamerverhuur en dus veel auto's die geparkeerd worden!! Waar blijven deze? Er komt dus dubbel zoveel verkeer! In een smalle Spoorstraat. De bestrating is wel netjes en mooi! Hoe lang gaat de verbouwing duren?	Wij zijn voorstanders van groen in een woonstraat. Wij bekijken of elders groen kan worden ingepast dat niet ten koste gaat van parkeren. U moet rekening houden met 3 maanden uitvoering van de werkzaamheden.
<b>3.</b>	Indien er geen parkeervergunningen worden afgegeven in de Spoorstraat dan zal ik genoodzaakt zijn om mijn auto in de tuin te parkeren. (Vergunning om een garage te bouwen in mijn tuin is al in mijn koopcontract geregeld). Een oprit naar mijn tuin is dan noodzakelijk m.a.w. verlaagde trottoirbanden, verplaatsing regenwaterkolk en bestrating naar mijn tuin.	Als werkgroep gaan wij niet over parkeervergunningen. Wij geven uw opmerking door aan de gemeente. Dit vraagt om een beleidswijziging die door de gemeente moet worden besloten. Het vergunningparkeren maakt onderdeel uit van het parkeerbeleidsplan dat op dit moment wordt herijkt door de gemeente en eind 2019 wordt vastgesteld.
<b>4.</b>	Tunnel (Peter Dirksen) dieper maken i.v.m. doorvoer vrachtverkeer.	Deze mogelijkheid geven wij door aan de gemeente.

5.	Scheiding fietspad/stoep Spoorstraat richting station (oneven kant) duidelijk markeren. Parkeren op vrije zone en stoep nu: problemen voor kinderwagens, rollators etc.	De trottoirs worden aan weerszijden verbreed, zodat voetgangers, kinderwagens en mensen met rollator hier zonder belemmeringen gebruik van kunnen maken. Wij willen geen afscheiding tussen fietsers en auto's in een woonstraat. Dit schrijven de richtlijnen ook voor. Het idee is net als in de Torenstraat dat de auto achter de fiets blijft en ze gelijkwaardige verkeersdeelnemer zijn.
6.	Auto's van de Meinsstraat moeten vanaf de Callenbachstraat rechts naar de wijk Meinsstraat kunnen. Auto's van bewoners bij het Molenplein alle nieuwe huizen via het van Reenenpark naar de spoorwegovergang kunnen.	De suggesties die hier wordt gedaan dient de gemeente te beoordelen en hangt samen met de verkeersmaatregel in de Coltoflaan. Een extra ontsluiting via het Van Reenenpark en deze openstellen voor doorgaand verkeer is geen optie. Het Van Reenenpark wordt autoluw.
7.	<p>Conclusie Spoorstraat: Dubbel zoveel verkeer op een smallere straat om de verkeersveiligheid te vergroten? Mening: niet verstandig. Bang voor onveilige situaties zeker bij het spoor, voor de grote hoeveelheid vrachtwagens in de Spoorstraat.</p> <p>Optie: fietspad tussen Meinsstraat en Coltoflaan openstellen voor auto's om minder verkeer te genereren op de Spoorstraat! Spoorstraat minimaal vrachtwagenvrij maken. Eerste stuk Meinsstraat wel twee richtingen laten (tot aan Krudopstraat).</p> <p>Positief: prachtig plaatje voor de Spoorstraat! Mooi die klinkers, graag oude/ouderwetse straatlantaarns.</p>	In het ontwerp van de Spoorstraat is ook het ouderwetse type lantaarnpaal opgenomen. De optie om het fietspad tussen de Meinsstraat en de Coltoflaan open te stellen voor auto's moet door de gemeente worden onderzocht. In de visie aantrekkelijk Nijkerk is een knip voorzien op het wegvak (vanaf spoorstraat) Coltoflaan tot de Krudopstraat. Gelet op eerdere reacties is het idee om deze éénrichting te maken. Uw suggestie om deze 2 richtingen te laten betekent dat nog steeds sluipverkeer in beide richtingen mogelijk is. Zie eerdere beantwoording.
8.	<ol style="list-style-type: none"> <li>1. Spoorstraat wordt smaller, geen fietspadstreep. Vele auto's uit Meinsstraatgebied geven gevaarlijke situaties. Maak tijdelijke uitgang bij fietspad verbinding Meinsstraat/Coloflaan voor die vele auto's. Dan tevens toegankelijk voor ambulances, lijkauto's e.d.</li> <li>2. Vrachtauto's werven bij Rode Schuur (Moeke) of Spoorstraat 2,5 meter verbreden!</li> <li>3. Hoe is tijdens verbouwperiode privé parkeren geregeld? Bv toestemming regelen bij ING+ Postkamer terrein.</li> </ol> <p>Verbouwplan knippen</p> <ol style="list-style-type: none"> <li>1. Coltoflaan + Spoorstraat tot Meinsstraat</li> <li>2. Spoorstraat vanaf Meinsstraat</li> </ol> <p>Tijdsduur reconstructie van Reenenpark was abnormaal lang. Spoorstraat moet korter. Regel dat in aanbesteding bestek en boeteclausule. 30 km is niet gegarandeerd met 3 plateau's. Winkelpubliek parkeert in de Spoorstraat. Iedere bewoner vergunninghouder worden + betalen?</p>	Tijdens de uitvoering is uw woning altijd te voet bereikbaar. Daarbij streven wij er altijd naar de overlast zo beperkt mogelijk te houden. Het ontwerp voldoet aan de geldende richtlijnen. Zie ook eerdere beantwoording. In uw reactie doet u een aantal suggesties. Deze geven wij zeker door aan de gemeente.

	Voor meerdere parkeerplaatsen Spoorstraat/Meinsstraat . Kan de groenstrook in de Meinsstraat tegen de Kunstgalerie aangewend worden. Volgens info is dit gemeenteground.	
9.	De versmalling van het wegdek heeft gevolgen voor het vrachtverkeer. Vrachtauto's langer dan "zes" meter mogen gebruikmaken van de straat. De lengte van trailer opleggers zijn voor veiligheid onacceptabel. Het keren door terugrijden en omkeren achteruit is levensgevaarlijk. Hoe wordt de waterhuishouding opgelost?! Nu bij regen wateroverlast van 't Koetshuis tot Kerkepad.	Dit vraagstuk leggen wij bij de gemeente neer.  De waterhuishouding is bekend bij de gemeente en wordt meegenomen in de uitvoering van het project.
10.	Ter beteugeling van de extra verkeerslast voor de Spoorstraat zou een extra ontsluiting van de wijk Meinskamp wenselijk zijn. De toegang tot die wijk is nu uitsluitend via de Meinsstraat mogelijk. Die extra toegang zou gevonden kunnen worden door het fietspad dat nu loopt van Coltoflaan naar Meinsstraat te verbreden en voor auto's toegankelijker te maken. (Zoals in het verleden ook het geval was).	Deze suggestie leggen wij voor aan de gemeente. Zie ook deel 2 van deze reactienota m.b.t. verkeersmaatregel Coltoflaan.
11.	Venestraat: auto blijft niet achter de fietser. Trottoirband te hoog.	De verkeerssituatie in de Venestraat is gewijzigd. Dit vraagt enige tijd voordat alle gebruikers hieraan zijn gewend. De ervaring is dat door het aanpassen van het wegprofiel het autoverkeer wordt gedwongen achter de fietser te blijven.
12.	Huisbezoek herinrichting Spoorstraat om persoonlijk het plan nader toe te lichten.	Dit gesprek heeft plaatsgevonden.
13.	Waarom geven we bij voorbaat toe aan misbruikers van een mogelijke sluiproute (bij openstelling van de fietsroute oude Meinsstraat voor autoverkeer)? Beter idee: reguleer door kentekenherkenning. Dan kunnen bewoners van de Meinsstraat/wijk veilig en snel - zonder extra auto kilometers - hun wijk verlaten en vermindert de druk op het einde van de Spoorstraat, voor de spoorwegovergang en richting de Oranjelaan.	Deze suggestie wordt aan de gemeente meegegeven en hangt samen met de verkeersmaatregel Coltoflaan waarin in deel 2 van deze reactienota nader op wordt in gegaan. Zie ook de eerdere beantwoording.
14.	Bij alle plannen voor de herinrichting van de straten in het centrum valt mij op, dat kennelijk alleen het <u>uiterlijk</u> van belang is en niet de verkeersveiligheid! Ik hoop dat het hierna voldoende duidelijk maakt wat ik bedoel t.a.v. de herinrichting van de Spoorstraat en de Coltoflaan. 1. Versmalling van de rijweg van de Spoorstraat maakt fietsers nog meer kwetsbaar voor gemotoriseerd verkeer. Of men fietst naar de stad	Het ontwerp is erop gericht om de fietser een prominentere plek te geven. De ervaring is dat door het aanpassen van het wegprofiel het autoverkeer wordt gedwongen achter de fietser te blijven de fietser daarmee beter beschermd is.

	<p>(vaak met kleine kinderen) of men heeft haast om de trein te halen, of na een werkdag op tijd thuis te komen. Dat gaat gevaarlijke situaties opleveren, zoeker omdat het een tweerichting weg blijft, o.a. met vrachtauto's.</p> <p>2. Op de kruising Spoorstraat/Kleterstraat/Coltoflaan/ Molenweg is er voor auto's en vrachtwagen die "verkeerd" gereden zijn, geen uitweg. Ik heb gesuggereerd (als de gemeente deze gevaarlijke situatie toch wil invoeren), dan op die kruising een <u>omkeerrotonde</u> te maken, zodat vrachtwagens en auto's geen/minder gevaarlijke capriolen hoeven uit te halen om terug te keren de Spoorstraat in. Alhoewel het blijft gevaarlijk.</p> <p>3. De verkeersborden aan het eind van de Spoorstraat en aan het begin van de Kleterstraat in (blauwe pijl omhoog), maar als je erg je best doet en helemaal omhoog kijkt zie je dat je er toch niet in mag behalve...). Het laden en lossenbord is vanuit de auto niet leesbaar en er wordt nergens aangegeven dat daar een gesloten gebied begint. Dat laatste vind ik voor alle entrees van het hele gebied een grote omissie. Het kan juridisch dan wel passen; voor de gewone weggebruiker is het abracadabra.</p> <p>4. De laad- en losperiode loopt parallel met het begin en einde van de werktijden en de schooltijden. Dus precies dan is er de meeste drukte zowel van fietsers en schoolkinderen en van vrachtverkeer. En hoe tieners zich op de fiets voortbewegen hoeft geen verdere uitleg. Overigens, als je soms ziet hoe ouderen zich met hun (electrische) fiets door de kleinste (gevaarlijke) gaatjes wurmen, dan houd ik mijn hart vast.</p> <p>5. Men stelt voor in het eerste stukje Coltoflaan het trottoir te verbreden aan één zijde en aan de andere zijde (achter de bomen) het "voetpad" te verwijderen. Op dezelfde manier als in de Frieswijkstraat. Het is ook weer een gevaarlijke situatie want regelmatig lopen er daar mensen (met een rollator of een scootmobiel) over de brede stoeprand of gewoon over de rijweg. Zorg er alstublieft in ieder geval voor dat het duidelijk is dat je moet oversteken vanuit de Langestraat richting Frieswijkstraat en dat je vanuit de Spoorstraat eerst moet oversteken en dan over het trottoir de Coloflaan in.</p> <p>Tenslotte. Ik vind dat de gemeente een en ander te fragmentarisch aanpakt, wat bijvoorbeeld blijkt dat men wel de Spoorstraat gaat herinrichten, maar niet tegelijk het ene einde bij de Kleterstraat, en aan de andere zijde de kruising bij de spoorwegovergang meeneemt. M.i.</p>	<p>Uw suggestie met betrekking tot het vrachtverkeer leggen wij voor aan de gemeente.</p> <p>De borden zijn volgens de richtlijnen geplaatst. Het bord C1(wit met ronde rand) geeft aan dat men er niet mag inrijden. Ook dit zal enige tijd vergen voordat iedereen aan deze nieuwe situatie gewend is.</p> <p>De door de gemeente aangehouden venstertijden zijn heel gebruikelijk en worden ook in veel andere gemeente toegepast. De ervaring is dat het bevoorradingsverkeer zich spreid over de duur van het tijdvenster.</p> <p>Het trottoir wordt aan één zijde verbreed. De gebruikers worden hier naar toe geleid.</p>
--	---	--

	<p>zijn die uiteinden juist heel belangrijk voor een veilige verkeerssituatie. En het argument dat asfalt uitnodigt tot hard rijden en dat stenen dat niet doen, is m.i. een non-argument. Bekijkt u maar eens een poosje de Oosterstraat en u zult zien dat scooters en brommers daar met grote snelheid rijden, terwijl het is bedoeld als gebied waar voetgangers voorrang hebben. En de Meinsstraat en de Bijkerkstraat blijven geasfalteerd en zijn bepaald niet bedoeld als racebaan. Met belangstelling zie ik uw reactie tegemoet.</p>	
15.	<p>Er staat een parkeerplaats getekend voor de in/uitrit van Schoonderbeek Centrale Verwarming + woonhuizen 25/27, 29, 31. Boom/groenvoorziening voor woning 21, hoe hoog (ivm uitzicht in woning)</p> <p>Spoorstraat wordt voor verkeer 5m breed (vrachtauto met spiegel 5,10 m breed). Hierbij komen er ook nog fietsers op de rijbaan. Asfalt wordt verwijderd tbv klinkers, geluidsbelasting wordt hoger. 30 KM zone wie gaat hierop toezien?</p> <p>Parkeervakken 2m breed, dus mensen gaan weer half op de stoep parkeren, dat nu al een probleem is, met rolstoel aan de oneven zijde valt niet te lopen.</p> <p>Spoorstraat, Smidshof, wijk Meinsstraat/Bijkerkstraat, complete woonwijken met ongeveer 140 auto's gaan richting spoorwegovergang. 's Morgens naar het werk en 's middags als de mensen huiswaarts gaan staat alles vast.</p> <p>Men gaat tijdens de werkzaamheden aan de straat het riool bekijken of het vervangen dient te worden??? Er staan prachtige foto's op internet met een Spoorstraat die met een hoosbui door de brandweer leeggepompt dient te worden. Huizen lopen vol water, lijkt ons logisch dat hier voordat de werkzaamheden gaan beginnen een rioleringsplan wordt gemaakt zodat in de toekomst deze ellende onze woningen voorbij gaat.</p>	<p>Het groen willen wij op dezelfde wijze maken als in de Frieswijkstraat. Deze beplanting is, met uitzondering van de bomen, maximaal circa 85 cm hoog.</p> <p>Tijdens de werkzaamheden wordt ook een hemelwaterriool aangebracht. Dit komt de waterhuishouding ten goede.</p> <p>De parkeervakken zijn voldoende breed en half parkeren op het trottoir is dan ook niet nodig. De rijbaan wordt 5,50 meter en is voldoende breed. Bovendien worden ook de trottoirs verbreed zodat deze beter bruikbaar zijn.</p> <p>Zie ook eerdere beantwoording.</p>
16.	<p>In het plan staat nu dat er een groenstrook komt ten hoogte van Spoorstraat nr. 13. Met deze inrichting zou er (minimaal) 1 parkeerplek komen te vervallen. Dit zou zonde zijn, aangezien het aantal parkeerplekken in de Spoorstraat al zo minimaal is.</p> <p>Mijn voorstel is om deze groenstrook te verplaatsen naar Spoorstraat 31, waar wij wonen. Hier is namelijk het trottoir breder en zullen</p>	<p>Wij bekijken in de nadere uitwerking van het ontwerp of dit technisch haalbaar is. Dit in verband met de aanwezigheid van kabels en leidingen in het trottoir. Uw zorg over het parkeren delen wij. Wij proberen bomen in te passen die minimaal ruimte nemen. Ons streven is om het huidige aantal parkeerplaatsen te handhaven.</p>

	<p>voetgangers dus geen hinder ondervinden ondanks het plaatsen van een groenstrook.</p> <p>Voordelen van het plaatsen van een groenstrook ten hoogte van Spoorstraat 31 t.o.v. Spoorstraat 13 zijn:</p> <p>Het aantal parkeerplekken intact houden en toch de beoogde visie van het aantal groenstroken behouden.</p> <p>Auto's parkeren niet meer op het trottoir (wat nu 2 a 3 keer in de week gebeurt, omdat het trottoir hier het breedst is en dus uitnodigt om ongeoorloofd te parkeren).</p> <p>Geen verzakking van het trottoir. (Dagelijks parkeren vrachtwagens op dit punt voor het leveren van goederen aan Schoonderbeek Centrale Verwarming. Dit is echter gemak, want de daadwerkelijke route zou via de Meinsstraat moeten lopen waar ze dan uitkomen op het eigen terrein van Schoonderbeek Centrale Verwarming).</p>	
<p><b>17.</b></p>	<p>Leden platform ,</p> <p>Helaas ben ik door een gebroken enkel verhinderd de bijeenkomst op 11-12 bij te wonen en wil toch een paar opmerkingen plaatsen .</p> <p>In eerdere bijeenkomsten heb ik al opmerkingen geplaatst die hier mee te maken hebben aangezien ik op dit moment hier niet over kan beschikken hier nog enkele aandachtspunten .</p> <p><b>PUNT 1</b></p> <p>De situatie spoorstraat t.p.v. de spoorweg wordt met de dag moeilijker 1 week geleden moest ik 2x circa 20 minuten wachten voor ik van de Oranjelaan naar de spoorstraat richting Fossenstraat kon vanwege een file .Dit kruispunt wordt met de dag moeilijker en gevaarlijker .Ik heb dit al eerder aan gegeven zeker voor onbekende die zich vergissen met het afslaan naar de oude barneveldseweg .Ik heb hier toen een niet bevredigend antwoord over ontvangen in een brief met een bijlage van de NS waarin stond dat de sluitingstijden korter werden op termijn maar er stond niet bij dat er veel meer treinen gingen rijden .Voor dit punt vraag ik de hoogste aandacht voordat er echt ongelukken gebeuren</p> <p><b>PUNT 2</b></p> <p>Kruispunt spoorstraat /colthoflaan/kleterstraat</p> <p>Regelmatig lopen hier vrachtwagens vast en kunnen met veel moeite er uit komen ten koste van bestrating en lichtmasten.</p> <p>De verkeersborden richting kletterstraat geven voor veel bestuurders geen duidelijkheid wat mag en wat niet een inrij verbod met een pijl</p>	<p>Het is spijtig te lezen dat u een onbevredigend antwoord heeft ontvangen van de spoorwegen. Wij delen uw zorgen met betrekking tot de spoorwegovergang. Wij geven dit aandachtspunt door aan de gemeente. Wellicht dat zij hierover in gesprek kunnen met de NS.</p> <p>Punt 2. Geven wij ook als aandachtspunt mee aan de gemeente. Wij vragen de gemeente naar de bebording te kijken en aan te passen indien nodig.</p>

	<p>voor de rijrichting vraagt om moeilijkheden en de tekst is niet te lezen en onduidelijk dat dit alleen voor verzorgend en vergunning houders is .</p> <p>PUNT 3 Verkeersmaatregelen coltoflaan Geheel afsluiting vanaf de spoorstraat niet gewenst geeft alleen nog hogere verkeersdruk bij punt 1. Eenrichting verkeer deels tot krudopstraat is een mogelijkheid met eenrichting op de overige colthoflaan zoals eerder genoemd</p> <p>PUNT 4 Inrichting spoorstraat De huidige situatie bij meinsstraat /spoorstraat is onoverzichtelijk door geparkeerde auto hier graag rekening meehouden.</p>	<p>Zie ook eerdere beantwoording. De gemeente neemt alle opmerkingen ten aanzien van de verkeersmaatregel op de Coltoflaan in beraad. Dit moet wat ons betreft in een groter perspectief worden gezien.</p> <p>Dit nemen wij mee in de nadere uitwerking van het ontwerp. Gelet op het aantal geparkeerde auto's streven wij ernaar om wel extra groen toe te passen waarbij rekening wordt gehouden met de meest optimale hoeveelheid parkeerplaatsen. Bij de Meinsstraat/ Spoorstraat maken wij een verkeersplateau die ervoor zorgt dat er een gelijkwaardige kruising ontstaat. De huidige inritconstructie komt te vervallen.</p>
<p><b>18.</b></p>	<p>Namens 66 woningen delen wij u mede:</p> <p>1. Afsluiting van de Coltoflaan vanaf de Spoorstraat betekent dat alle bewoners van de Meinsstraat, Bijkerkstraat, Spoorstraat en anderen, die gemotoriseerd richting het Wheemplein, de Torenstraat, verder naar het zuiden over de Frieswijkstraat (o.a. Albert Heijn!) willen, gedwongen worden dit te doen via de spoorwegovergang, Hoefslag en vervolgens via de rotonde over de Callenbachstraat. Wij protesteren hiertegen met klem en wel om de volgende redenen:</p> <p>1.1 Op de spoorwegovergang passeren <u>acht</u> treinen per uur, waardoor het een druk en gevaarlijk punt is, hetgeen ook dikwijls blijkt uit de opstopping op het punt Spoorstraat/ Stationsweg. Met bedoelde maatregel wordt de spoorwegovergang alleen nog maar drukker en gevaarlijker.</p> <p>1.2 Vanwege het intensieve verkeer en de hieruit voortvloeiende verkeersonveiligheid is de Hoefslag destijds versmald en er is zelfs een versmalling waar het verkeer van beide richtingen slechts om beurten doorheen kan. Ook betekent de beoogde maatregel dat de Hoefslag alleen maar drukker en gevaarlijker wordt.</p> <p>1.3 Urgent ambulanceverkeer richting Amersfoort moet in het bedoelde plan een forse omweg maken, met ook nog het gevaar van een gesloten spoorwegovergang en verkeershinder op de Hoefslag.</p>	<p>De opmerkingen omtrent de verkeersmaatregel in de Coltoflaan leggen wij voor aan de gemeente. Ook wij vinden het heel belangrijk dat hierin een juiste afweging wordt gemaakt en dat er wordt gekeken naar de effecten van een dergelijke maatregel.</p> <p>Het ontwerp van de Spoorstraat is erop gericht om de fietser een prominentere plek te geven. Dit conform de hiervoor geldende richtlijnen. De straat wordt ingericht als woonstraat waar de vrachtwagens te gast zijn en motorvoertuigen gedwongen worden om achter de fietser te blijven.</p> <p>Wellicht is het een suggestie om een verbod in te voeren voor vrachtwagens behoudens laden en lossen. Dit dient getoetst of dit juridisch haalbaar is. Dit brengen wij bij de gemeente onder de aandacht.</p>



	<p>1.4 U wilt de Spoorstraat veiliger maken. De gedwongen omrijding staat uiteraard haaks op dit voornemen en zal de Spoorstraat alleen nog maar drukker en gevaarlijker maken.</p> <p>1.5 In de thans bestaande situatie is ons niets bekend van problemen in de Krudopstraat en Coltoflaan. De eerste kent al éénrichtingsverkeer en de tweede is versmald en bevat drie verkeersdrempels. Niet valt in te zien wat u met uw voornemen bereikt anders dan hele straten fors te laten omrijden en dit ook nog met de zeer reële kans op gevaarlijke situaties, forse vertraging en veel irritatie!</p> <p>2. Tijdens de presentatie in 't Koetshuis werd gesteld dat de beoogde maatregelen passen binnen de visie "Aantrekkelijk Nijkerk". Vraag: Bent u van mening dat het gedwongen omrijden voor heel veel mensen ook past binnen de visie "Aantrekkelijk Nijkerk"?</p> <p>3. U noemde enkele namen van leden van het "Platform Binnenstad Nijkerk". Het gaat hier om mensen van o.a. Verlaat en Langestraat. <u>Vraag</u> : De locatie van Spoorstraat en Coltoflaan valt buiten de binnenstad. Wat hebben deze mensen (met alle respect) te maken met de herinrichting van de Spoorstraat een de verkeersmaatregel in de Coltoflaan? Waarom laat u zich niet adviseren door mensen van de Spoorstraat, Bijkerkstraat en Meinsstraat?</p> <p>4. Versmalling van de rijweg van de Spoorstraat maakt fietsers nog meer kwetsbaar voor gemotoriseerd (vracht!) verkeer. Of men fietst naar de stad (vaak met kleine kinderen), of men heeft haast om de trein te halen, of na een werkdag op tijd thuis te komen. Dat gaat gevaarlijke situaties opleveren, zeker omdat het een tweerichting weg blijft, o.a. met vrachtauto's. Bovendien zal de Spoorstraat bij het door u beoogde omrijden alleen maar drukker en gevaarlijker worden!</p> <p>Tegen de achtergrond van bovenstaande verzoeken wij u namens 66 woningen de bestaande verkeerssituatie in Coltoflaan en Spoorstraat te handhaven, dan wel (opnieuw) zo in te richten dat niet hoeft te worden omgereden! Vanzelfsprekend hebben wij geen bezwaar tegen wijziging van het asfalt van de Spoorstraat in de beoogde steentjes.</p>	
<p>Hoe nu verder:</p> <p>Op het ontwerp van de Spoorstraat zijn een aantal opmerkingen gemaakt omtrent het ontwerp. Het gaat dan met name over het toevoegen van groen ten kosten van parkeren. Vanuit de werkgroep, handelend vanuit de visie Aantrekkelijk Nijkerk en het creëren van een woonstraat hechten wij aan toevoeging van groen. In de Spoorstraat is al redelijk groen aanwezig in de particuliere tuinen.</p>		

Met name aan de oneven zijde is het laatste stuk erg hard. Wij stellen voor om hier een paar bomen toe te voegen die minimale ruimte nemen zodat ook maximaal geparkeerd kan worden.

Procedureel zullen wij het ontwerp met deze aanpassing aanbieden aan het college. Wij geven hierbij ook de dilemma's aan rondom de verkeersmaatregel aan de Coltoflaan.

De verkeersmaatregel en de herinrichting van (deel) Coltoflaan wordt losgeknipt van de herinrichting van de Spoorstraat waar de werkgroep mee bezig is. Dit omdat het nemen van verkeersbesluiten een gemeentelijke verantwoordelijkheid is. De werkgroep neemt hier voor nu afstand van tot duidelijk is welke verkeersmaatregel de gemeente voorstaat.

De verkeersmaatregel aan de Coltoflaan en het bijpassende ontwerp wordt door de gemeente verder opgepakt.

## Reacties en antwoorden verkeersmaatregel Coltoflaan

Afzender:	Reactie:	Antwoord van de gemeente:
19.	Krudopstraat eenrichtingverkeer van maken. Afslag Meinskamp afslag van maken aansluiten op de Callenbachstraat.	Uw suggestie hebben wij vaker gehoord. Dit is een mogelijkheid die wij als gemeente in overweging nemen.  Vanuit de gemeente koppelen wij de herinrichting van de Spoorstraat los van de verkeersmaatregel Coltoflaan. De keuze die wordt gemaakt voor de Coltoflaan heeft namelijk geen invloed op het profiel van de Spoorstraat. Uitgangspunt is om de Spoorstraat als woonstraat in te richten, voor verkeer in twee rijrichtingen.
20.	Wel een trottoir maken achter de Bomen op de Coltoflaan. Op de Frieswijkstraat lopen er mensen op straat!! Geen knip in de Coltoflaan is een heel goed idee.	Het trottoir achter de bomen verdwijnt om de bomen meer ruimte te geven. Bovendien is het trottoir slecht en wordt door de wortels van de bomen opgedrukt. Afhankelijk van de keuze rondom de verkeerscirculatie wordt het trottoir aan één zijde (Postkamer) verbreed en krijgen de bomen meer ruimte of blijven aan beide zijden een trottoir en worden deze hersteld. Het trottoir is ook vanaf de oostzijde goed zichtbaar, oversteken van de weg is ter hoogte van de kruising met de Krudopstraat ook goed mogelijk.
21.	Knip Coltoflaan desastreus. Vanuit Callenbachstraat naar Spoorstraat wellicht mogelijk. Maar uitwegen van Meinskamp, Spoorstraat en alle aanpalende straten/wijken desastreus. Alleen via Hoefslag of Oranjelaan (Nb. Lossen Jumbo en files spoor). Ratten in de val.	Zie eerdere beantwoording. Als gemeente streven wij naar een goede verkeersafwikkeling waarbij de Spoorstraat als woonstraat wordt ingericht.
22.	Ik vind Coltoflaan gewoon dubbel te rijden en dus niet éénrichting!	Zie eerdere beantwoording.

<b>23.</b>	Ik ben erg blij met het opheffen van de knip in de Coltoflaan, zoals tot nu toe in het plan. Hierdoor kan ik mijn P bereiken, evenals andere parkeerders in deze garage	Uw opmerking nemen wij voor kennisgeving aan. Zoals al eerder aangegeven beraden wij ons over de verkeersafwikkeling voor dit woongebied.
<b>24.</b>	Afsluiten (eenrichting) Coltoflaan zorgt voor veel verkeer. Spoorstraat uit wil Meinsstraat en nieuwe wijk bij C&A daardoor ophoping bij spoorwegovergang. Extra verkeer niet passend in straat met voetgangersattentie. Voorstel: Coltoflaan bestaande situatie handhaven of Meinsstraat openstellen bij rondweg zoals het vroeger was (nu fietspad). Herinrichting qua materialen en voorzieningen spoorstraat perfect.	Bedankt voor het compliment rondom de materialisering van de herinrichting. Voor wat betreft de verkeerscirculatie nemen wij uw opmerkingen mee in onze nadere uitwerking.
<b>25.</b>	Wij zijn bewoners van de Meinsstraat, maar het idee van het fietspad aan het begin van de Coltoflaan te verbreden voor autoverkeer naar de Meinsstraat en de Bijkerkstraat, de appartementen, lijkt ons een goed plan!	Zie eerdere beantwoording.
<b>26.</b>	Voorkom dat "hoge" vrachtauto's door Coltoflaan (om)rijden. Ze kunnen niet onder "Peter Dirksentunnel" door. En gaan soms "heel gevaarlijk" keren bij Coltoflaan. Zet bij rotondes Friesijkstraat/Callenbachstraat en bij rotonde "Koningslinde school" waarschuwingborden dat tunnel "lang" is.	Tijdens de informatieavond is de suggestie gedaan om al bij de Rode schuur het verkeer voor de bevoorrading van het centrum te begeleiden door een verplichte rijroute in te stellen. Daarnaast zullen wij de verwijzingen/ bebording herhalen. We werken deze suggestie verder uit in een verkeersbesluit. Daarin wordt ook opgenomen of en in welke mate we bebording op de route langs het station gaan herhalen.
<b>27.</b>	Goed plan! 1. Zoals eerder aangegeven is voor de bereikbaarheid van mijn praktijk bij spoed de optie waarbij de Coloflaan open blijft met de rij richting Zuid-Noord zeer belangrijk. Op deze manier is de praktijk via 2 mogelijkheden bereikbaar. Dus wanneer verkeer rond station vast staat blijft er bereikbaarheid via Coltoflaan. 2. Graag voldoende parkeermogelijkheden bij de praktijk Spoorstraat 11. 3. Veel bewoners in het Centrum willen graag voor een redelijke prijs hun auto parkeren in één van de parkeerkelders. Momenteel is de huurprijs van dien aard, dat men hier vanaf ziet. Graag speerpunt maken hiervan! Hierdoor meer auto vrij centrum.	Bedankt voor het compliment! Uw opmerkingen nemen wij mee in de nadere uitwerking rondom de verkeerscirculatie. Vooralsnog willen wij de besluitvorming voor de verkeersmaatregel Coltoflaan loskoppelen van de herinrichting van de Spoorstraat. Op de Spoorstraat blijft 2-richtings verkeer mogelijk.  Op dit moment wordt het parkeerbeleid herijkt. In deze herijking worden ook voorstellen gedaan voor het tarievenbeleid omtrent vergunningen. De verwachting is dat hierover in 2019 definitieve besluitvorming plaatsvindt.
<b>28.</b>	In de presentatie werd constant gesproken over sluipverkeer op de Spoorstraat en de Coltoflaan. Hoe komt men bij dit sluipverkeer? Waarop is dit gebaseerd?	Om inzichtelijk te krijgen wat sluipverkeer is worden op dit moment verkeertellingen gedaan. Deze uitkomsten worden meegenomen in de nadere uitwerking van de toekomstige verkeerscirculatie rondom het centrum en

	<p>Krijgen de buurtbewoners de uitslag te zien, van de tellingen, die nu gaande zijn op de Callenbachstraat en de Coltoflaan? Ik woon nu 25 jaar op de Meinsstraat en maak elke dag gebruik van de Coltoflaan. Ik heb nog nooit een verkeersexces meegemaakt op de Coltoflaan. Deze weg is breed genoeg voor tegemoetkomend verkeer en de paaltjes die er staan, zorgen voor een beperking van de snelheid. Dus waarom eenrichtingsweg??</p> <p>Sluipverkeer is volgens mij 2x per dag. Wanneer de Coltoflaan een eenrichtingsweg wordt, dan wordt het de hele dag drukker op de Spoorstraat en niet alleen die 2x per dag ivm sluipverkeer.</p> <p>Wanneer de gehele wijk achter de C&amp;A, de Meinsstraat, de Bijkerkstraat, de bewoners aan de Kletersteeg enz. meer gebruik gaan maken van de Spoorstraat (door de eenrichtingsweg op de Coltoflaan) zullen er problemen gaan ontstaan op de Spoorstraat. Ook bij de spoorwegovergang op de Spoorstraat zal de rij auto's langer worden. Deze spoorwegovergang is nu al vaak verkeersgevaarlijk en een rommeltje!!! En onoverzichtelijk. Dit gaat echt niet beter worden!!</p> <p>Wanneer de eenrichtingsweg Coltoflaan toch doorgezet wordt dan a.u.b. een <u>vrijstelling</u> (met vrijstelling tegen het verkeer in) voor de bewoners van de Meinsstraat + de overige straten, die dupe worden van de eenrichtingsweg. Bv. Een vrijstelling voor het laatste stukje Coltoflaan, zodat wij vanaf de Spoorstraat, eerst een stukje Coltoflaan nemen, dan rechtsaf de Krudop in, om vervolgens de Frieswijkstraat in te rijden.</p> <p>Naar mijn inzien is het ook niet <u>milieuvriendelijk</u> om ons zo'n belachelijk stuk te laten omrijden, veel <u>meer brandstofkosten</u>. Stel ik breng mijn kids naar school, de ONS op de Frieswijkstraat. Dan moet ik van de Meinsstraat, de Spoorstraat op, spoor over (hopelijk staat deze niet dicht of staat er geen file omdat een auto links af wil staan richting station), dan de Hoefslag op, dan uiteindelijk bij de rotonde naar rechts de Callenbachstraat op, deze helemaal uitrijden om uiteindelijk uit te komen op de Frieswijkstraat.</p> <p>Wat betreft die eerder genoemde vrijstelling, die kan gecontroleerd worden middels camera's. Daar is de gemeente Nijkerk toch al dol op, waarom dan nog niet een extra camera op de Coltoflaan, zodat de vrijstelling controleerbaar is.</p>	<p>de keuze die wordt gemaakt voor de verkeersmaatregel op de Coltoflaan.</p> <p>Zie ook eerdere beantwoording.</p>
29.	Zie mijn mail op 10-12-1018 aan het platform	Zie eerdere beantwoording vanuit de werkgroep.

<p><b>30.</b></p>	<p>Eenrichtingverkeer Coltoflaan zorgt voor veel problemen met bevoorraden van Schoonderbeek Centrale Verwarming BV op adres Spoorstraat 29a. Optie: men dient de Peter Dirksen tunnel toegankelijk te maken voor (hoger) vrachtverkeer.</p>	<p>Zie eerdere beantwoording. Technisch is alles mogelijk, het verdiepen van de tunnel ook. Dit dient dan nader onderzocht te worden. Echter vanuit de gemeente streven wij juist minder vrachtverkeer op de Callenbachstraat.</p>
<p><b>31.</b></p>	<p>Voor mij als bewoner van de Meinsstraat is het <b>belangrijker</b> dat ik de wijk <b>snel uit kan</b>, dan erin. Gezien de opstopping /filevorming die regelmatig ontstaat bij de spoorwegovergang ben ik niet gelukkig met het voorgestelde plan van de Coltoflaan. Hiervoor draag ik graag de volgende alternatieven aan:</p> <ol style="list-style-type: none"> <li>1. de voorgestelde éénrichtingsverkeer in de Coltoflaan, vanaf de Callenbachstraat laten eindigen bij de Krudopstraat en dan laten doorlopen in de Krudopstraat. Hierdoor kan ik als bewoner van de Meinsstraat via de Spoorstraat, naar de Coltoflaan en dan via de Krudopstraat de wijk verlaten.</li> <li>2. Wanneer bovenstaande niet mogelijk is, graag aan het begin van de Coltoflaan (bij de Callenbachstraat) op de plek waar nu een fietspad loopt naar de Meinsstraat; een opening creëren voor auto's die vanaf de Callenbachstraat/ Coltoflaan de Meinsstraat in kunnen rijden, met éénrichtingverkeer. Eventueel kan hier een bord bij gezet worden: alleen voor bestemmingsverkeer.</li> <li>3. Mochten opties 1 en 2 onverhoopt niet mogelijk zijn, dan de éénrichtingverkeer in de Coltoflaan graag omdraaien. Zodat ik als bewoner wel snel mijn wijk <b>uit</b> kan rijden. Dit is van belang voor bewoners die een beroep hebben waarbij ze met spoed moeten vertrekken, zoals verloskundige, kraamverzorger etc. of wanneer er bewoners snel in een ziekenhuis moeten zijn. Hierbij zou het ook prettig zijn als de bewoners via de Kleterstraat de wijk kunnen verlaten.</li> </ol> <p><u>Vrachtverkeer</u></p> <p>Daarnaast lijkt het mij geen overbodige maatregel om vrachtverkeer te weren uit deze straten van de binnenstad, dus de Coltoflaan, Spoorstraat, Krudopstraat. Wanneer het vrachtverkeer verkeerd is gereden voor de Jumbo kan het weer via de Frieswijkstraat, Barneveldseweg, Paasbosweg opnieuw naar de juiste locatie rijden. Ze komen er vanzelf achter wat de juiste route is om de Jumbo te bereiken. Het kan toch niet zo zijn dat de bewoners met vervelende maatregelen worden gestraft om deze reden.</p>	<p>Zie eerdere beantwoording.</p>

	Ik ga er vanuit dat de gemeente er is voor de bewoners en niet omgedraaid en verwacht dan ook dat er ook gekeken wordt naar de leefbaarheid van de bewoners van de binnenstad. Aangezien er door de gemeente ook gekozen is voor het bouwen van nieuwe woningen/appartementen op deze plaats in de afgelopen jaren, zal daar nu dus ook rekening mee moeten worden gehouden.	
--	--	--

Hoe nu verder:

De verkeersmaatregel en de herinrichting van (deel) Coltoflaan wordt losgeknipt van de herinrichting van de Spoorstraat waar de werkgroep mee bezig is. Dit omdat het nemen van verkeersbesluiten een gemeentelijke verantwoordelijkheid is en nog nader onderzoek nodig is om de verkeersstromen rond(om) het centrum goed in beeld te krijgen. Op basis van dit onderzoek kan een goed besluit worden genomen over de knip aan de Coltoflaan.