



# **FIETSNETWERKPLAN**

## **GEMEENTE NIJKERK**

Definitieve versie

BVA Verkeersadviezen  
9 mei 2005  
Nkk-2046

## INHOUD

<b>1</b>	<b>INLEIDING</b>	1
1.1	Aanleiding	1
1.2	Doelstellingen en uitgangspunten van het Fietsnetwerkplan	1
1.3	Gevolgd totstandkomingsproces	2
<b>2</b>	<b>BELEIDSKADER</b>	3
2.1	Rijksbeleid	3
2.2	Provinciaal beleid	3
2.2.1	Provincie Gelderland	3
2.2.2	Relatie met provincie Utrecht	4
2.3	Regionale visie	4
2.3.1	De Gelderse Vallei	4
2.3.2	Eemland	4
2.4	De gemeente: GVVP 1998 en 2004	5
2.5	Skeelers	6
2.6	Conclusies uit het beleid	6
<b>3</b>	<b>MONITOR: KENSCHETS VAN HET FIETSVRKEER IN NIJKERK</b>	7
3.1	De Fietsersbond	7
3.2	Fietsaantrekkende voorzieningen	7
3.3	Huidig Fietsnetwerk	8
3.3.1	De infrastructuur	8
3.3.2	De mening van de inwoners	8
3.4	Belangrijke ruimtelijke ontwikkelingen	10
3.5	Bereikbaarheid	11
3.6	Verkeersveiligheid	12
3.6.1	Algemene verkeersveiligheidsbeschouwing	12
3.6.2	Verkeersveiligheid t.a.v. de fiets	13
3.6.3	Locaties fietsongevallen	13
<b>4</b>	<b>UITWERKING VAN BELEID: PAD NAAR DE TOEKOMST</b>	14
4.1	Verbeteren bereikbaarheid (directheid, samenhang, concurrentiepositie met auto)	14
4.2	Verbeteren verkeersveiligheid	17
4.3	Verbeteren aantrekkelijkheid (comfort-hinder, comfort-wegdek, aantrekkelijkheid)	17
4.4	Completeren recreatieve fietsverbindingen	18
4.5	Vormgevingseisen infrastructurele maatregelen	18
<b>5.</b>	<b>TOEKOMST: VISIE OP DE FIETS IN NIJKERK</b>	20
5.1.	Wensstructuur Fietsnetwerk	20
5.1.1	Uitgangspunten en vernieuwingen	20
5.1.2	Het nieuwe fietsnetwerk	20
5.1.3	Vormgeving fietsvoorziening op straat	20
5.2.	Knelpunten en aandachtspunten	21
5.2.1	Knelpunten	21
5.2.2	Aandachtspunten	22
5.2.3	Uitwerking	22
<b>BIJLAGEN</b>		
1.	Vragenlijst Fietsersbond	
2.	Voorbeelden fietsinfrastructuur	

## 1. INLEIDING

### 1.1. Aanleiding

De meeste inwoners van de gemeente Nijkerk bezitten een fiets en kunnen de fiets dan ook gebruiken als vervoermiddel voor het maken van verplaatsingen. Als fietsers daarnaast ook nog kunnen beschikken over snelle, aangename en veilige routes, die verbonden zijn met het openbaarvervoernetwerk, dan is een positieve wijziging in de vervoerswijzekeuze zeker een haalbare kaart. Een goed fietsnetwerk draagt bij aan de verbetering van de bereikbaarheid en de leefbaarheid in de gemeente.



Voorheen is het fietsnetwerk steeds een onderdeel geweest van het Gemeentelijke Verkeers- en VervoersPlan (GVVP). Het GVVP is echter in beginsel een kaderstellende notitie. Eventuele verdieping dient dan ook in deelplannen te worden uitgewerkt (zoals recent in het Parkeerbeleidsplan). Het GVVP dient bij dergelijke deelplannen als handleiding en richtinggevend document ten aanzien van de verkeersproblematiek binnen de gemeente.

In voorgaande verkeersbeleidsplannen voor Nijkerk is reeds een netwerk van primaire fietsroutes voor de stad Nijkerk opgenomen. Dit fietsnetwerk is grotendeels gerealiseerd. Echter, vanwege de samenvoeging met de gemeente Hoevelaken en de toekomstige ruimtelijke ontwikkelingen in en rondom Nijkerk is het huidige fietsnetwerk toe aan vernieuwing/uitbreiding. In dit Fietsnetwerkplan wordt de weg beschreven die is gevolgd naar de totstandkoming van het (nieuwe) fietsnetwerk voor de hele gemeente Nijkerk.



### 1.2. Doelstellingen en uitgangspunten van het Fietsnetwerkplan

De doelstelling van het Fietsnetwerkplan kan als volgt worden geformuleerd:

*Het behouden en waar nodig het realiseren van een directe, aantrekkelijk en duurzaam veilig Fietsnetwerk waarvan de kwaliteit voor de individuele gebruiker in een goede samenhang staat tot de kwaliteit voor de samenleving als geheel. De verkeershinder die de fietser ondervindt dient hierbij tot een acceptabel minimum te worden beperkt.*

Uit de doelstelling kan worden afgeleid dat het fietsnetwerk wordt opgesteld vanuit het oogpunt dat dit tot nut van de gemeenschap is. Daarbij wordt rekening gehouden met allerlei belangen die worden gewogen voordat een oordeel wordt gemaakt.

*Uitgangspunten uit GVVP 2004*

De fietsstructuur binnen de kern van Nijkerk is vrij goed te noemen. Op details zijn nog een aantal knelpunten op te lossen. Met dit Fietsnetwerkplan kan een kwaliteitssprong gemaakt

worden waarbij de meeste aandacht uitgaat naar voorrang voor de fietser op de primaire routes. Verdere aandacht dient vooral uit te gaan naar structurering van de routes in Hoevelaken en tussen de kernen onderling. In dit kader speelt ook de ontwikkeling van en de aansluiting op de provinciale fietsroutes een rol.

*Uitgangspunten voor het fietsnetwerk*

- De 8 primaire hoofdfietsroutes in de stad Nijkerk;
- Bovenlokale fietsroutes PVVP-2 Gelderland;
- Concept plan knooppunten fietsnetwerk Veluwe.

**1.3. Gevolgd totstandkomingsproces**

Deze nota is opgesteld met behulp van inbreng vanuit de ambtelijke organisatie, belangengroeperingen vanuit de gemeenschap en de individuele burger. In de samenstelling is een evenwicht gevonden in het raadplegen van interne en externe bronnen met inachtneming van de doorlooptijd waarin de nota is opgesteld.

## 2. BELEIDSKADERS

### 2.1. Rijksbeleid

In de (concept) Nota Mobiliteit is een deelhoofdstuk specifiek gewijd aan het langzame verkeer. Hierin stelt het Rijk dat na de auto de fiets het belangrijkste vervoermiddel is en dat de fiets voor korte ritten (maar ook voor lange ritten) eerder gekozen wordt dan het openbaar vervoer. Opvallend vindt het Rijk de constatering dat het fietsgebruik sterk verschilt per gemeente of regio. Goed fietsbeleid heeft dus effect. Het Rijk meent dat het te voeren fietsbeleid de volledige verantwoordelijkheid is van de decentrale overheden, met name de gemeenten. Het Rijk hecht een groot belang aan aandacht van de decentrale overheden voor goede fietsvoorzieningen. Door het scheppen van randvoorwaarden o.a. de beschikbaarheid van kennis wil het Rijk een beperkte faciliterende rol spelen. Instrumenten voor o.a. de gemeenten zijn innovatie, stallingen bij stations en het voorkomen van fietsdiefstal.

Een van de doelstellingen die het Rijk noemt is het continueren van de dalende lijn van het aantal verkeersslachtoffers. Deze doelstelling geldt voor alle decentrale overheden en geldt in gelijke mate voor fietsers, voetgangers en snelverkeer. Het Rijk stelt hiervoor wel dat zonder nieuwe impulsen het aantal slachtoffers na 2010 weer zal toenemen.

Hier en daar komt de fiets nog ter sprake in de Nota Mobiliteit. Twee opvallende uitspraken van het Rijk in de Nota zijn:

- De fiets is nodig om in de spits efficiënt grote stromen mensen te vervoeren;
- In stedelijke gebieden bevinden voorzieningen zich vaak binnen fietsafstand.

### 2.2. Provinciaal beleid

#### 2.2.1. Provincie Gelderland

Het PVVP-2 (Provinciaal Verkeer en Vervoer Plan) van de provincie Gelderland geeft het beleid weer zoals de provincie dat voornemens is te voeren in de jaren 2004 tot 2014.

De provincie Gelderland wil de komende jaren o.a. werken aan een netwerk van directe, aantrekkelijke en comfortabele fietsroutes. Hierbij wil de provincie zich tevens inspannen voor het behoud van de bestaande fiets- en voetveren. Met name door middel van fietsvoorzieningen moeten de alternatieven voor de auto worden verbeterd. Het fietsnetwerk heeft tot doel om het gebruik van de fiets op een (sociaal) veilige en comfortabele manier te bevorderen, voornamelijk op de korte afstanden tot 7,5 km.

Belangrijk voor Nijkerk is dat de provincie een nieuwe fietsroute (nieuw = niet over het bestaande wegennet) heeft aangeduid. Deze loopt vanaf Nijkerk, via het Corlaer College naar Hooglanderveen c.q. (Amersfoort)Vathorst.

In het PVVP-2 is per regio een uitwerking van de beleidsuitgangspunten gegeven. De genoemde acties moeten gerekend vanaf 2004 binnen 2 jaar in gang gezet zijn. Over de regio De Vallei wordt het volgende gezegd:



**Figuur 2.1: Bovenlokale fietsroutes**  
Bron: uitwerking PVVP-2, 2004

- Op de Veluwe wil de provincie in samenwerking met het recreatieschap Veluwe, de Fietsersbond en de gemeenten de fietsvoorzieningen verbeteren en een sluitend fietspadennetwerk realiseren. Dit netwerk dient vervolgens als basis voor investeringen;
- De provincie noemt de Veluwe als een speciaal aandachtspunt dat zoveel mogelijk verkeersluw moet worden gemaakt. Dit betekent dat de fiets extra aandacht krijgt op de Veluwe. Bezoekers van de Veluwe worden gestimuleerd om de fiets en het openbaar vervoer te gebruiken. Om deze reden wordt o.a. in fietsroutes geïnvesteerd;
- De provincie stelt dat in de regio De Vallei het fietsnetwerk vooral in recreatief opzicht sterk ontwikkeld is voornamelijk in relatie tot de Veluwe.

De provincie zal per regio letten op de aansluiting van de fietsnetwerken van de verschillende wegbeheerders.

### 2.2.2. Relatie met de provincie Utrecht

Door de ligging van de gemeente Nijkerk op de grens van de provincies Gelderland en Utrecht wordt de verkeerssituatie in Nijkerk beïnvloed door beslissingen die in de provincie Utrecht worden genomen. Het beleid ten aanzien van verkeer en vervoer in de provincie Utrecht is verwoord in het Strategisch Mobiliteitsplan Provincie Utrecht 2004-2015 (SMPU). De gemeente Nijkerk heeft bij de inspraak voor het SMPU de wens te kennen gegeven voor een fietsverbinding tussen de wijk Corlaer en de Amersfoortse nieuwbouwwijk Vathorst.

Belangrijk voor de gemeente Nijkerk zijn vooral de aangeduide provinciale hoofdfietsroutes tussen Hoevelaken en Amersfoort waaronder de nog niet aanwezige maar gewenste route tussen Hoevelaken en Amersfoort De Hoef.

## 2.3. Regionale visie

### 2.3.1. De Gelderse Vallei

Nijkerk maakt deel uit van de Gelderse regio De Vallei. Regio De Vallei is een samenwerkingsverband tussen de gemeenten Barneveld, Ede, Nijkerk, Wageningen en Scherpenzeel. De Regio heeft een 'Bereikbaarheidsprofiel' opgesteld dat een strategisch kader biedt voor het bepalen van de relaties met de lokale en hogere overheden.

De Regio zelf acht het van groot belang om te beschikken over een goed fietsnetwerk voor de hele regio. Enerzijds om de recreatieve fietsers optimaal te kunnen laten genieten en anderzijds om de fietsers door middel van vrijliggende fietspaden een alternatief aan te bieden voor het fietsen op 80 km/uur wegen.

Concreet wordt in het 'Bereikbaarheidsprofiel' de aanleg van een fietspad langs de Hoevelakenseweg genoemd. Omdat deze weg op Nijkerks grondgebied overgaat in de Oosterdorpsstraat bij Hoevelaken vergt deze maatregel ook inspanning van Nijkerk.

### 2.3.2. Eemland

Het gewest Eemland bestaat uit de gemeente Amersfoort en de omliggende gemeenten Bunschoten, Eemnes, Baarn, Soest, Leusden, Woudenberg en Nijkerk. Nijkerk is die enige gemeente in het samenwerkingsverband dat niet tot de provincie Utrecht behoort maar tot de provincie Gelderland. Nijkerk hangt qua ruimtelijke ontwikkelingen en mobiliteit echter duidelijk samen met de Eemland-gemeenten.



**Figuur 2.2: Regionale visie De Vallei**  
 Bron: Bereikbaarheidsprofiel De Vallei, 2003

In het door het gewest Eemland opgestelde 'Bereikbaarheidsprofiel' is geconstateerd dat de fietser in Eemland vooral te kampen heeft met verkeersonveiligheid door de toenemende verkeersdruk op het onderliggende wegennet. Tevens heeft de fietser te kampen met grote omrijfactoren als gevolg van de barrièrewerking van de A1 en de A28. Concreet wil het gewest werken aan hoogwaardig fietsnetwerk bestaand uit een aantal snelfietsroutes en onderliggende fietsroutes. Voor Nijkerk is van belang dat één van deze snelfietsroutes van het centrum van Amersfoort naar Hoevelaken loopt. Tevens wil het gewest aandacht blijven geven aan de fietsontsluiting van nieuwe woon- en werkgebieden. Voor Nijkerk betekent dit met name aandacht voor de fiets binnen (Groot)-Corlaer.

#### 2.4. De Gemeente: GVVP 1998 en 2004

In het GVVP van de voormalige gemeente Nijkerk, daterend uit 1998, is een fietsnetwerk opgesteld bestaande uit 8 primaire fietsroutes door de stad Nijkerk. Het fietsnetwerk dateert uit het GVVP van 1995 en is in het GVVP uit 1998 op een aantal punten aangepast. Ten tijde van de actualisatie van het GVVP in 1998 was een aantal van de fietsroutes al voorzien van paden of stroken. Nu (in 2004) zijn alle routes grotendeels klaar. Zie afbeelding 1. Dit Fietsnetwerkplan steekt niet direct in op een uitbreiding van de 8 primaire fietsroutes maar is meer gericht op het maken van een kwaliteits-sprong ten aanzien van de route zelf. Deze kwaliteits-sprong moet vooral worden behaald in het daadwerkelijk prioriteit geven aan het fietsverkeer boven het autoverkeer waar dit mogelijk is (voorrang geven) en het verbeteren van verhardingssoort (comfort van de route).



Onlangs is het nieuwe GVVP voor de gemeente Nijkerk (uiteeraard inclusief de voormalige gemeente Hoevelaken) afgerond. Uit het geactualiseerde GVVP komt naar voren dat de fietsstructuur in de stad Nijkerk in principe vrij goed te noemen is. Er is echter nog geen sprake van een fietsnetwerk in Hoevelaken en ook de routes tussen de kernen en de routes door het buitengebied (aansluitend op de provinciale fietsnetwerken) zijn niet gestructureerd aanwezig. Het nieuwe GVVP steekt dan ook met name in op een gemeentedeckend fietsnetwerk dat aansluit op de regionale en provinciale fietsnetwerken. Voor de uitwerking hiervan verwijst het GVVP naar dit Fietsnetwerkplan.

Naast dit specifieke doel noemt het GVVP nog een drietal algemene doelen waarbij de fietser van belang is:

- *Bevordering van de verkeersveiligheid.* De bevordering van de verkeersveiligheid is grotendeels vervat in het concept 'Duurzaam Veilig'. Juist omdat ad hoc-maatregelen niet meer tot een grote verbetering van de verkeersveiligheid zullen leiden dient een juist samenhangend verkeerssysteem te worden opgezet zodat de verkeersveiligheid wordt verbeterd. Daarnaast sluit de gemeente zich aan bij de geldende taakstellingen ten aanzien van terugdringing van de verkeersonveiligheid. Dit impliceert dat de gemeente zich in zal spannen voor een reductie van het aantal dodelijke slachtoffers in 2010 met 30% ten opzichte van 1998 (= 0 dodelijke slachtoffers onder fietsers) en een reductie van het aantal ziekenhuisgewonden in 2010 met 25% ten opzichte van 1998 (= terugbrengen tot 4 ziekenhuisopnames);
- *Stimulering van het gebruik van de fiets.* Vanuit het oogpunt van milieu is gewenst dat sommige verplaatsingen vaker met de fiets worden gedaan, zeker als het verplaatsingen zijn over korte afstand. Een middel hiertoe is het instellen van voorrang voor het fietsverkeer op de primaire (en verbindende) fietsroutes. Belangrijk hierbij is het om een fietsroute in één keer in de voorrang te brengen. Voorkomen moet worden dat de fietsers op de ene kruising wel voorrang hebben en op de volgende kruising niet. De gemeente neemt zich voor het aantal

fietsvoorzieningen te verbeteren, completeren en onderhouden. Om het fietsverkeer een goede plaats te geven is een Fietsnetwerkplan opgesteld dat als separate nota bij het GVVP zal worden gevoegd;

- *Terugdringen van het vermijdbaar autoverkeer.*

Met het terugdringen van vermijdbaar autoverkeer wordt bedoeld dat ritten tot zo'n 5 kilometer, waarbij geen volumineuze of zware voorwerpen moeten worden vervoerd, de fiets bij uitstek het vervoermiddel is. Dit zijn veelal ritten naar het centrum, zodat bij realisatie van deze doelstelling de parkeerdruk in het centrum afneemt en meer ruimte ontstaat voor de langzame verkeersdeelnemers (voetgangers en fietsers). Dit geldt ook voor andere grootschalige voorzieningen, zoals sportgelegenheden en scholen. Bij het terugdringen van het vermijdbare autoverkeer speelt het aanbieden van samenhangende, aantrekkelijke fietsvoorzieningen een essentiële rol. Aansluiting aan het openbaar vervoer zal niet worden gezocht door fietsroutes langs alle bushaltes te laten lopen. Wel zal gewerkt worden aan goede stallingsvoorzieningen bij het NS-station.



## 2.5. Skeelers

Naast fietsers maken ook anderen van het fietspad gebruik. Vooral in het buitengebied van de gemeente worden de fietspaden ook gebruikt voor het recreatieve skeeleren. Hoewel deze weggebruiker formeel als voetganger moet worden betiteld is het wenselijk dat deze van het fietspad gebruik maakt. Om dit gebruik zo goed mogelijk te faciliteren wordt rekening gehouden met de skeeler door fietspaden in het buitengebied bij voorkeur te voorzien van een gladde top laag. De gemeente tracht op routes die frequent door skeelers worden gebruikt een fietsvoorziening van minimaal 2 meter breedte te realiseren.

## 2.6. Conclusies uit het beleid

Aandacht voor de fiets in het verkeerssysteem is belangrijk. Het heeft een positief effect op de verkeersveiligheid, op de leefbaarheid en op het milieu.

Goed fietsbeleid heeft effect! → Meer mensen op de fiets en vergroten verkeersveiligheid

Belangrijkste praktische zaken:

- Aanleg van een nieuw fietspad van het Corlaer College naar Amersfoort (Vathorst);
- Aanleg fietsroute van Hoewelaken naar Amersfoort-De Hoef;
- Aanleg fietspaden langs de Oosterdorpsstraat (buiten de bebouwde kom);
- Het fietsnetwerk van Nijkerk moet aansluiten op het provinciale fietsnetwerk.



### 3. MONITOR: KENSCHETS VAN HET FIETSVERKEER IN NIJKERK

#### 3.1. De Fietzersbond

In een vragenlijst die aan een aantal belangengroeperingen is gestuurd in het kader van de actualisatie van het GVVP heeft de Fietzersbond een groot aantal opmerkingen geplaatst. De Fietzersbond is van mening dat de verkeersveiligheid over het algemeen te wensen overlaat in de gemeente Nijkerk. De belangrijkste punten die de Fietzersbond noemt en die van belang zijn voor dit Fietsnetwerkplan zijn de volgende:

- Een fietsroute vanuit Corlaer naar het centrum;
- De fietspaden in Corlaer in de voorrang brengen;
- Een fietspad langs de Voorthuizerweg;
- Meer stallingsmogelijkheden;
- Extra aandacht voor de fietser in de Arkemheerpolder.

In bijlage 1 is de volledige ingevulde vragenlijst opgenomen.

#### 3.2. Fietsaantrekkende voorzieningen

Mensen bewegen zich tussen locaties waar wat te doen is. Als een groot aantal mensen naar dezelfde locatie wil spreken we over een verkeersaantrekkende voorziening. Naar deze voorzieningen moeten dus straten, fietsroutes, busroutes, looproutes en dergelijke aanwezig zijn om de stroom verplaatsingen in goede en veilige banen te leiden. In het kader van dit Fietsnetwerkplan is met name interessant welke voorzieningen fietsers aantrekken. Hieronder is aangegeven wat binnen de gemeente de belangrijkste fietsaantrekkende voorzieningen zijn.

Stad Nijkerk:

- Centrumgebied met (winkel)voorzieningen;
- Bedrijventerreinen Arkervaart en Watergoor;
- Diverse woongebieden en diverse basisscholen;
- Het NS-station;
- Sportparken Luxool en Watergoor;
- Sporthallen Strijland en Watergoor;
- Bibliotheek;
- Corlaer College
- Groenhorst College;
- Streekverpleeghuis Zilverschoon;
- Zorgcentrum Arkemheen en St. Jozef;



Hoewelaken:

- Diverse woongebieden met diverse basisscholen;
- Winkelcentrum;
- Bedrijventerreinen Hogenbrink, Overhorst en Horstbeek;
- Scholengemeenschap Van Lodensteijn;
- Sportcomplex Kleinhoven en Veenwal;
- Sporthal en zwembad De Slag;
- Bibliotheek;
- De Stuw.

Nijkerkerveen:

- Woongebied\centrum;
- Sportpark De Baggelaar;
- Bedrijvigheid 'Talmastraat';

- 'Partycentrum Starlight'

Holkerveen

- Woongebied.

### 3.3. Huidig fietsnetwerk

#### 3.3.1. De infrastructuur

##### De 8 fietsroutes stad Nijkerk

In het GVVP van 1998 is een fietsnetwerk voor de stad Nijkerk bestaande uit 8 primaire fietsroutes opgenomen. Dit fietsnetwerk (samen met het bovenlokale provinciale fietsnetwerk) vormt het uitgangspunt van dit Fietsnetwerkplan.

Op afbeelding 1 is de huidige stand van zaken ten aanzien van de 8 primaire routes weergegeven. De routes op afbeelding 1 geven zowel de routes aan die in het verleden zijn bepaald als ook de huidige belangrijke routes. Deze routes zijn ook voor de directe toekomst de meest belangrijke routes. Uit de afbeelding blijkt ook het volgende:



- Op een groot deel van het netwerk is een voorziening aanwezig;
- In de wijk Schulpkamp ontbreken fietsvoorzieningen (Dit is belangrijk i.v.m. de fietsontsluiting van Corlaer);
- Niet alle routes kennen een 'soepel' verloop, zoals de routes langs de Paasbosweg.

##### Het provinciale bovenlokale fietsnetwerk

Op afbeelding 2 zijn de fietsroutes weergegeven die door de provincie Gelderland in het PVVP-2 zijn aangewezen als bovenlokale fietsroutes. Uit de afbeelding blijkt dat een groot deel van de fietsroutes reeds is voorzien van een fietsvoorziening. De belangrijkste ontbrekende voorzieningen zijn:

- Een fietsvoorziening langs de Nieuwe Voorthuizerweg;
- Een fietsvoorziening langs de Hogebrinkerweg / Laakweg / Jacob de Boerweg;
- Een fietsvoorziening langs de Oosterdorpsstraat.

#### 3.3.2. De mening van de inwoners (resultaten enquête)

Tijdens het opstellen van een beleidsdocument als dit is het van belang om te weten wat de burger vindt van de verkeerssituatie in de gemeente Nijkerk. Om hier inzicht in te krijgen is een enquête verspreid via de 'Stad Nijkerk'. Dit is tweemaal gedaan om zoveel mogelijk respons te krijgen. In totaliteit is er 219 keer gereageerd. Een dergelijk aantal is een redelijke respons. De resultaten worden echter wel als leidraad gehanteerd bij keuzes in prioritering en dergelijke.

In de enquête zijn een aantal vragen en stellingen opgenomen die specifiek betrekking hebben op de fiets. In de onderstaande tabellen zijn deze fiets-vragen en antwoorden opgenomen.

**Tabel 3.1**

Wat is uw mening ten aanzien van de kwaliteit van de fietsvoorzieningen in het centrum van Nijkerk?		
Goed	45	21%
Voldoende	82	37%
Matig	44	20%
Slecht	14	7%
Geen mening	34	15%
Totaal	219	100%



**Tabel 3.2**

Wat is uw mening ten aanzien van de kwaliteit van de fietsvoorzieningen in het centrum van Hoevelaken?		
Goed	14	7%
Voldoende	42	19%
Matig	17	8%
Slecht	12	6%
Geen mening	134	60%
Totaal	219	100%



**Tabel 3.3**

Wat is uw mening ten aanzien van de kwaliteit van de fietsvoorzieningen in heel Nijkerk?		
Goed	41	19%
Voldoende	84	38%
Matig	45	20%
Slecht	10	5%
Geen mening	39	18%
Totaal	219	100%



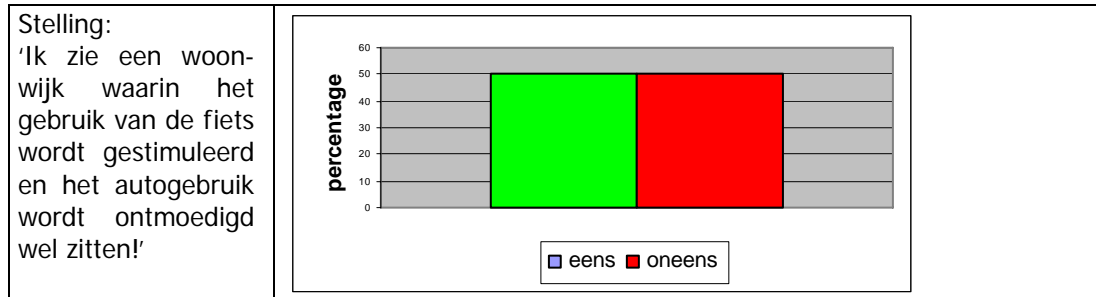
**Tabel 3.4**

Wat is uw mening ten aanzien van de kwaliteit van de fietsvoorzieningen in heel Hoevelaken?		
Goed	18	8%
Voldoende	34	16%
Matig	24	11%
Slecht	7	3%
Geen mening	136	62%
Totaal	219	100%

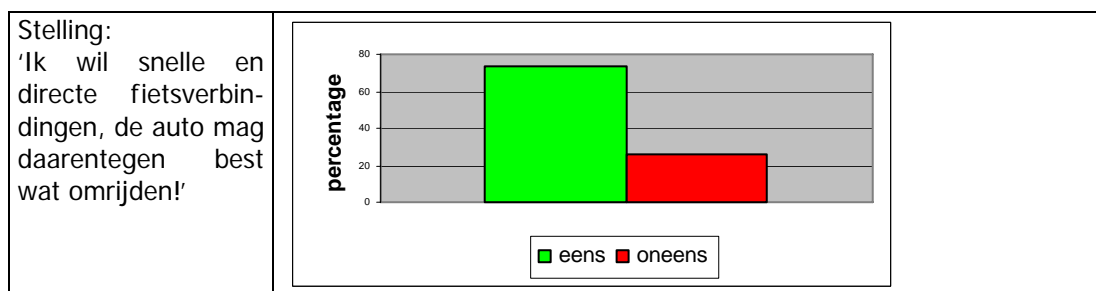
**Tabel 3.5**

Wat is uw mening ten aanzien van de kwaliteit van de fietsvoorzieningen in Nijkerkerveen/Holkerveen?		
Goed	15	7%
Voldoende	37	17%
Matig	22	10%
Slecht	3	2%
Geen mening	142	64%
Totaal	219	100%

**Tabel 3.6**



**Tabel 3.7.**



*Conclusies uit de enquêtes*

- Meer dan de helft van de respondenten is in meer of mindere mate tevreden over de fietsvoorzieningen in het centrum van Nijkerk en in de hele kern Nijkerk;
- Van de respondenten die een mening hebben over de fietsvoorzieningen in Hoevelaken is meer dan de helft in meer of mindere mate positief;
- Van de respondenten die een mening hebben over de fietsvoorzieningen in Nijkerkerveen en Holkerveen is meer dan de helft in meer of mindere mate positief;
- Slechts een zeer kleine groep mensen is van mening dat de fietsvoorzieningen in de gemeente Nijkerk slecht zijn;
- Driekwart van de respondenten is van mening dat snelle en directe fietsroutes beter zijn dan directe autoroutes;
- Alles overziend blijkt dat de bevolking over het algemeen tevreden is over het tot nu toe gevoerde fietsbeleid. De bevolking geeft daarmee de gemeente de ruimte om meer fietsvriendelijke maatregelen te realiseren.

**3.4. Belangrijke ruimtelijke ontwikkelingen**

Ruimtelijke ontwikkelingen leveren verplaatsingen op. Hoe meer ontwikkelingen in en om de gemeente des te meer verkeersbewegingen in de gemeente. Hieronder volgt een bundeling van bekende ruimtelijke ontwikkelingen. Hierbij is buiten de gemeente alleen gekeken naar de

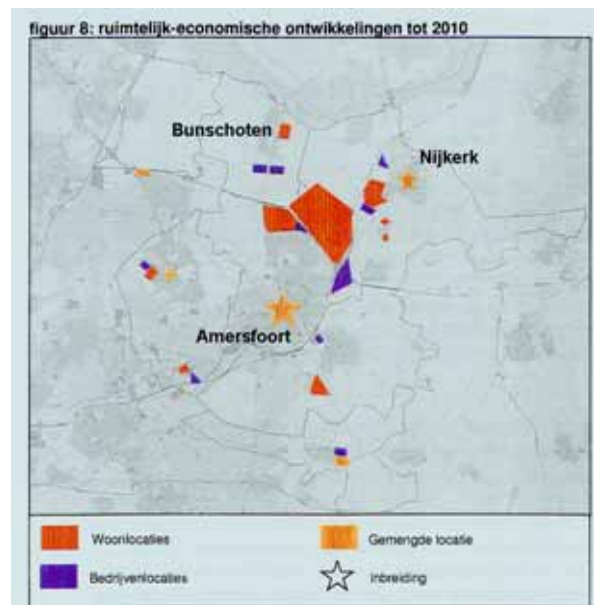
ontwikkelingen in Amersfoort omdat er vanuit Nijkerk (met name vanuit Hoevelaken) een directe fietsrelatie met Amersfoort is.

#### *Nijkerk*

- Wijk Groot Corlaer (1.000 woningen tot 2010 tot uiteindelijk 1.300 a 1.500 woningen in 2015);
- In het westen bedrijfslocatie Watergoor (50 ha);
- Tot 2015 bedrijventerrein De Flier (10ha);
- Uitbreiding Nijkerkerveen (paar honderd woningen);
- Na 2015 zullen woningbouwlocaties Doornsteeg (ca. 1.200 woningen) en vervolgens Planckenburgh in beeld komen en ligt er eveneens een opgave voor Nijkerkerveen. Deze ontwikkelingen zullen worden vormgegeven in de 'Ontwikkelingsvisie'.

#### *Amersfoort*

De stad Amersfoort krijgt te maken met een groei van 120.000 inwoners naar 150.000 inwoners in 2010. Het aantal arbeidsplaatsen loopt in dezelfde periode op van 60.000 naar 75.000. Naast de bouw van Vathorst (11.000 woningen, 70 ha bedrijventerrein) is een bedrijventerrein voorzien rondom knooppunt Hoevelaken (De Wieken – Vinkenhoef – 200 hectare). Tevens zullen er ontwikkelingen zijn in het centraal stadsgebied. Tot 2010 zal circa 200.000 m2 bvo kantoorruimte en 10.000 m2 winkel, horeca en overige detailhandel worden gerealiseerd.



**Figuur 3.1: Ruimtelijke ontwikkelingen**  
Bron: Bereikbaarheidsprofiel Eemland, 2001

### 3.5. Bereikbaarheid

Het bereikbaar zijn van locaties waar hulp nodig is (ongeval, brand of misdrijf) is voor een goede hulpverlening van belang. Vanuit de verschillende hulpdiensten wordt een uitrukrotenet gebruikt om naar hulplocaties te gaan. Voor deze uitruk gelden bepaalde normwaarden. Te veel belemmering van de infrastructuur zelf (afsluitingen, drempel en dergelijke) is strijdig met de uitruktijd. In het verleden is met de hulpdiensten overlegd over hoe verkeersmaatregelen kunnen worden genomen waarbij het belang van goede uitruktijden wordt gediend. Wanneer zaken spelen waarbij straten uitsluitend bestemd zullen worden voor langzaam verkeer is het van groot belang om de hulpdiensten erbij te betrekken en zo de bereikbaarheid in het geval van calamiteiten te waarborgen.

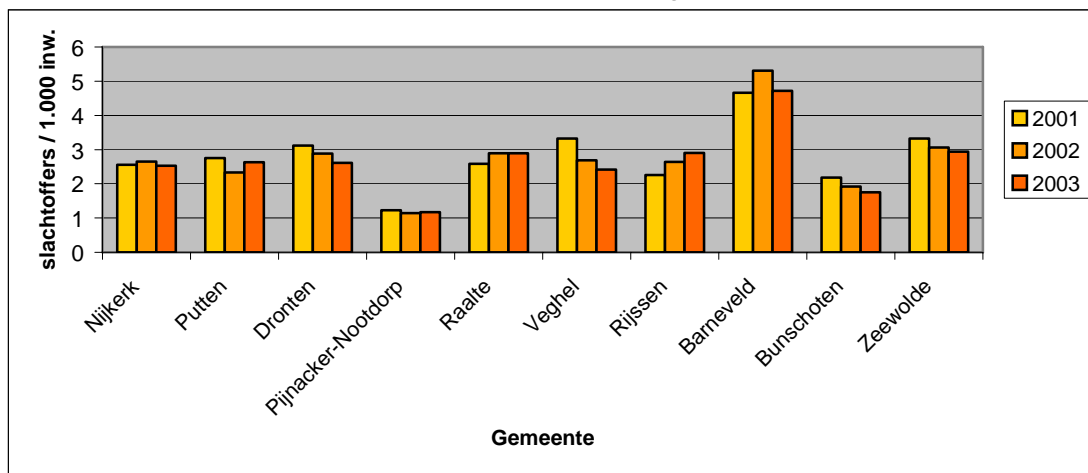


### 3.6. Verkeersveiligheid

#### 3.6.1. Algemene verkeersveiligheidsbeschouwing

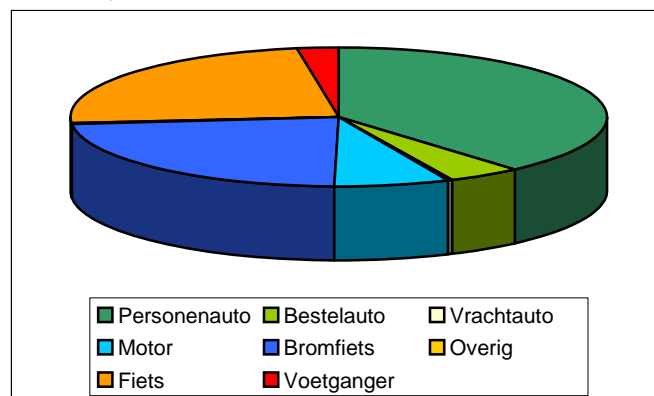
Een vergelijking van het aantal slachtoffers per 1.000 inwoners met de ongevallenstatistieken van vergelijkbare gemeenten en de buurgemeenten van de gemeente Nijkerk leidt tot de conclusie dat de gemeente Nijkerk gemiddeld scoort ten aanzien van de algehele verkeersveiligheid.

**Grafiek 3.1.** Aantal slachtoffers per 1.000 inwoners per gemeente



Onder de niet gemotoriseerde verkeersdeelnemers bevinden zich 22% van alle slachtoffers. In vergelijkbare gemeenten ligt dit aandeel gemiddeld 15% hoger (bron: AGS analyse Veras). De gemeente Nijkerk is dan ook relatief verkeersveilig voor de fietser en de voetganger. Zie grafiek 3.2.

**Grafiek 3.2:** Vervoerswijze van slachtoffers, periode 2001 – 2003



Op basis van grafiek 3.2 (en dezelfde grafiek voor vergelijkbare gemeenten) scoort de gemeente Nijkerk:

- Bovengemiddeld met betrekking tot het aantal slachtoffers onder fietsers;
- Gemiddeld ten aanzien van de veiligheid voor bromfietzers;
- Onder het gemiddelde voor wat betreft de verkeersveiligheid voor automobilisten.

### 3.6.2. Verkeersveiligheid ten aanzien van de fietsers

Uit het voorgaande kon de positieve conclusie worden getrokken dat de gemeente Nijkerk bovengemiddeld positief scoort ten aanzien van het aantal ongevallen waarbij fietsers het slachtoffer zijn. Dit neemt niet weg dat er nog steeds ongevallen met fietsers plaatsvinden in Nijkerk, zie tabel 3.8.

**Tabel 3.8:** Alle fietsongevallen (2001 – 2003)

Aantal fietsongevallen in de gemeente Nijkerk naar jaar en afloop (periode 2001 t/m 2003)			
Afloop	2001	2002	2003
Dodelijk	0	0	2
Letsel	17	18	27
UMS	28	21	12
Totaal	45	39	41

De 2 dodelijke slachtoffers hebben zich op een tweetal locaties voorgedaan. Ten eerste op de kruising van de Ambachtsstraat met de Watergoorweg. En ten tweede op het wegvak van de Schoolstraat ter hoogte van Hoevelakenseweg.

### 3.6.3. Locaties fietsongevallen

#### Alle ongevallen

Op de afbeelding 3, 4 en 5 zijn alle locaties weergegeven waar zich in de periode 2001 t/m 2003 fietsongevallen hebben voorgedaan. Op de afbeeldingen 4 en 5 is ingezoomd op de stad Nijkerk en op Hoevelaken. Een aantal zaken valt op:

- De meeste fiets-ongevallen vinden plaats in de stad Nijkerk;
- Behalve de kruising Oosterdorpsstraat/Penningweg zijn in Hoevelaken geen locaties waar zich meer dan 1 ongeval met een fietser heeft voorgedaan;
- In het buitengebied vinden de ongevallen verspreid plaats waarbij relatief veel ongevallen plaats vinden op het kleine stukje Voorthuizerweg.

Naast de locaties met alle ongevallen is het van belang om inzicht te hebben in de locaties waar letselongevallen zich concentreren. Het oplossen van de letselongevallen zorgt namelijk voor de grootste veiligheidsbijdrage.

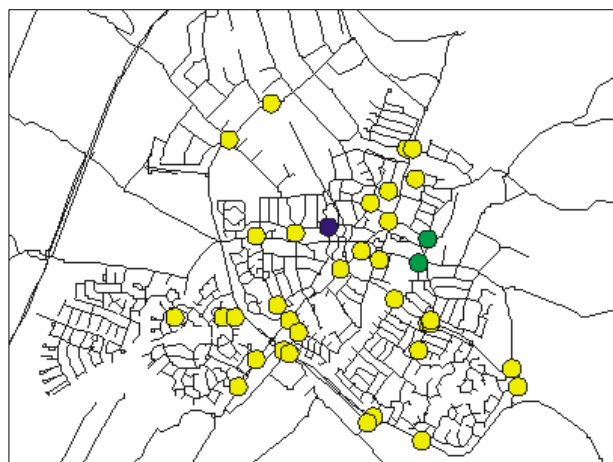
#### Slachtofferongevallen

Op de afbeeldingen 6, 7 en 8 zijn alle locaties weergegeven waar in de periode 2001 t/m 2003 bij fietsongevallen slachtoffers zijn gevallen.

De hiernaast afgebeelde kaart is een uitsnede uit afbeelding 6. De gele bolletjes stellen 1 slachtoffer voor, de groene 2 en de blauwe 3 slachtoffers.

De volgende zaken vallen op:

- Op de meeste ongevalslocaties is in de periode 2001 t/m 2003 is één slachtofferongeval gebeurd;
- De meeste slachtofferongevallen vinden plaats in de stad Nijkerk;
- De voor fietsers gevaarlijkste kruisingen zijn in de stad Nijkerk te vinden. Dit zijn de kruisingen:



**Figuur 3.1.** Overzicht slachtofferlocaties Nijkerk

- Callenbachstraat/Hoefslag/Paasbosweg (3 slachtofferongevallen);
- Torenstraat/Brink/Nieuwstraat (3 slachtofferongevallen);
- Spoorstraat/Stationsweg/Oude Barneveldseweg (2 slachtofferongevallen);
- Oranjelaan/Bernhardstraat/Willem Alexanderplein (2 slachtofferongevallen).
- Behalve de kruising Oosterdorpsstraat/Penningweg (2 slachtofferongevallen) zijn in Hoevelaken geen locaties waar zich meer dan 1 ongeval met een fietser heeft voorgedaan;
- In het buitengebied vallen twee zaken op:
  - De Voortuizerweg is met 3 slachtofferongevallen een relatief onveilig stuk buitengebied;
  - Rond de Arkersluis/Arkersluisweg en camping Nieuw Hulckesteijn vinden relatief veel slachtofferongevallen plaats, namelijk 5 slachtofferongevallen.



## 4. UITWERKING VAN BELEID: PAD NAAR DE TOEKOMST

### 4.1. Verbeteren bereikbaarheid (directheid, samenhang, concurrentiepositie met auto)

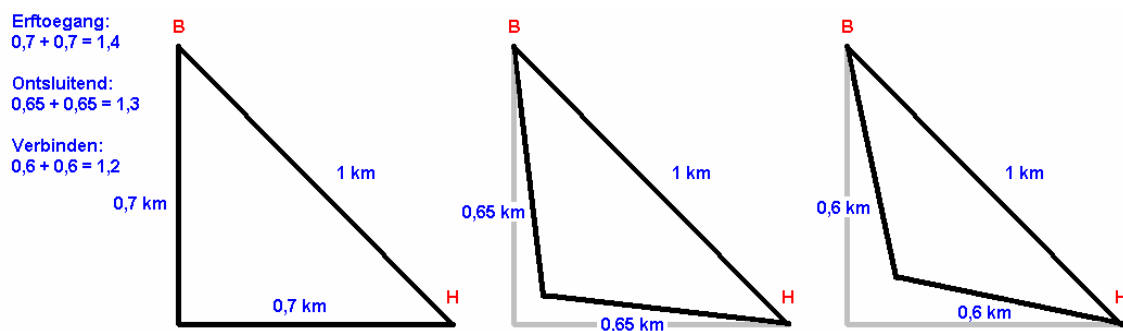
Een groot deel van de informatie uit dit hoofdstuk is afkomstig uit het Masterplan Fiets en de CROW publicatie 'Tekenen voor de fiets'. De achtergrond van deze uitgave is het bevorderen van de fiets ten opzichte van de auto. Er zijn natuurlijk ook andere redenen om fietsgebruik te willen stimuleren. In de onderstaande paragrafen wordt voornamelijk ingegaan op het aspect van concurrentieverbetering.

#### *Directheid*

Wil het fietsnetwerk kunnen concurreren met de auto dan moet er in ieder geval voor gezorgd worden dat de reistijd binnen de kernen korter is dan die van de auto. Wanneer men met de auto sneller op de plaats van bestemming is, is dit een belangrijke reden om met de auto te gaan. Een belangrijk instrument om de reistijd van de fietser te verkorten is de omrijfactor. Hoe dicht deze de 1 nadert hoe directer de route. Voor het Fietsnetwerkplan van Nijkerk zijn de volgende omrijfactoren gehanteerd:

- Routes met een verbindingsfunctie: maximale omrijfactor 1,2;
- Routes met een ontsluitende functie: maximale omrijfactor 1,3;
- Routes met een erftoegangsfunctie: maximale omrijfactor 1,4.

Dit impliceert dat aan elke fietsverbinding een typering (verbinden, ontsluiten of erftoegang) moet worden verbonden. Afhankelijk van de belangrijkheid van de verbinding is een steeds grotere omrijfactor toegestaan. Hierbij moet als uiterste grens een omrijfactor van 1,4 worden gehanteerd. Deze factor 1,4 is afkomstig uit de wiskunde (een driehoek met één rechte hoek). Zie onderstaande figuur 4.1.



Figuur 4.1. Omrijfactoren

De verbinding is een logisch gevolg van de herkomsten van de fietsers en de bestemmingen van de fietsers. De belangrijkheid van de fietsaantrekkelijke voorziening bepaalt de belangrijkheid van de route naar die voorziening. In de volgende paragraaf wordt hierop ingegaan.

#### *Samenhang*

Een samenhangend fietsnetwerk is een netwerk dat alle herkomsten en bestemmingen van fietsers met elkaar verbindt. In hoofdstuk 3 is al kort ingegaan op de fietsaantrekkelijke voorzieningen in de gemeente. Nu bij het ontwerp van het fietsnetwerk is het van belang om te bepalen of de genoemde voorzieningen deel moeten gaan uitmaken van het verbindende (meest directe), ontsluitende of het erftoegangsnetwerk (minst directe). Hieronder is dit gedaan. Een belangrijk uitwerkingpunt bij samenhang is het daadwerkelijk prioriteit geven aan de fietser waar dit kan. Kruisingen van belangrijke fietsroutes met straten in het verblijfsgebied (ETW-A en ETW-B) horen voorrang te hebben op het overige verkeer. Deze situatie doet zich nergens

voor in de gemeente. De vormgeving is echter op bepaalde locaties echter dusdanig dat onduidelijkheid ontstaat of de fietser nu wel of geen voorrang heeft. Om samenhang en directheid te kunnen realiseren is formele voorrang op dergelijke punten noodzakelijk.

Stad Nijkerk:

- Centrumgebied met (winkel)voorzieningen; verbindend
- Bedrijventerreinen Arkervaart en Watergoor; erftoegang
- Diverse woongebieden en diverse basisscholen; ontsluitend
- Het NS-station; verbindend
- Sportparken Luxool en Watergoor; erftoegang
- Sporthallen Strijland en Watergoor; erftoegang
- Bibliotheek; ontsluitend
- Corlaer College verbindend
- Groenhorst College; ontsluitend
- Streekverpleeghuis Zilverschoon; erftoegang
- Zorgcentrum Arkemheen en St. Jozef; erftoegang

Hoevelaken:

- Diverse woongebieden met diverse basisscholen; ontsluitend
- Winkelcentrum; verbindend
- Bedrijventerreinen Hogenbrink, Overhorst en Horstbeek; erftoegang
- Scholengemeenschap Van Lodensteijn; ontsluitend
- Sportcomplex Kleinhoven en Veenwal; erftoegang
- Sporthal en zwembad De Slag; erftoegang
- Bibliotheek; ontsluitend
- De Stuw. erftoegang

Nijkerkerveen:

- Woongebied\centrum; verbindend
- Sportpark De Baggelaar; erftoegang
- Bedrijvigheid 'Talmastraat'; erftoegang
- 'Partycentrum Starlight' ontsluitend

Holkerveen

- Woongebied. verbindend

*Verantwoording functietoekenning*

De attractiepunten die deel uitmaken van het verbindende fietsnetwerk zijn die voorzieningen die van belang zijn voor fietsers van buiten de gemeente (centrum Nijkerk, NS-station en het Corlaer College). Ook elke bebouwde kom in zijn geheel maakt deel uit van het verbindende netwerk. Voor de netwerkopbouw wordt geanalyseerd vanuit het centrum (zwaartepunt) van de bebouwde kom.

Tot het ontsluitende fietsnetwerk behoren alle voorzieningen die van belang zijn voor het fietsverkeer binnen de gemeente. Dit beperkt zich in principe tot de woonwijken, basisscholen en bibliotheken. Tot deze categorie zijn ook het Groenhorst College en het Van Lodesteijn gerekend. Beide scholen zijn kleiner dan het Corlaer College en trekken minder fietsverkeer van buiten de gemeente.

De categorie erftoegang complementeert het utilitaire fietsnetwerk door fietsverbindingen te leggen naar de overige voorzieningen (vooral de sportvoorzieningen en bedrijventerreinen). Tot deze laatste categorie worden ook de zorgvoorzieningen gerekend omdat de fietsaantrekkende werking van deze voorzieningen beperkt is.

Na het toekennen van een functie aan de bestemmingen kan worden begonnen met het uittekenen van het ideale fietsnetwerk. Hierbij worden alle relevante herkomsten en bestemmingen met elkaar verbonden. Hierbij zijn twee zaken van belang:

- Relaties van meer dan 7,5 km zijn nauwelijks relevant; dus houdt de lengte van de verbinding in de gaten;
- Een bedrijventerrein hoeft niet direct verbonden te worden met bv. een basisschool; dus zorg voor relevante verbinding (De minder relevante routes komen vanzelf naar voren als het netwerk compleet is).

De tweede stap in de ontwerpfase is het overzetten van de rechte verbindingen op het bestaande stratenpatroon. De relaties kunnen nu worden getoetst aan de gestelde omrijfactoren. Op deze manier blijkt al snel waar zich gaten bevinden in de routes en de omrijfactoren worden overschreden. Hierop wordt in hoofdstuk 5 verder ingegaan.

#### 4.2. Verbeteren verkeersveiligheid

Concreet worden in het nieuwe GVVP de volgende twee doelstellingen genoemd.

- Een reductie van het aantal dodelijke slachtoffers in 2010 met 30% ten opzichte van 1998;
- Een reductie van het aantal ziekenhuisgewonden in 2010 met 25% ten opzichte van 1998.

##### Stand van zaken

Aantal dodelijke slachtoffers in 1998: 0 → 2003: 2 → 2010: 0  
Aantal ziekenhuisgewonden in 1998: 5 → 2003: 9 → 2010: 4

Uit de stand van zaken blijkt in 2003 zowel het aantal dodelijke slachtoffers als het aantal ziekenhuisgewonden is toegenomen ten opzichte van 1998. In het Verkeersveiligheidsplan wordt gesteld dat het lage aantal dodelijke slachtoffers het lastig maakt om de doelstelling te evalueren. In de meeste jaren vinden in de gemeente Nijkerk geen dodelijke fietsongevallen plaats. Dit dient uiteraard zo te blijven.

##### Aanpak ziekenhuisopnamen

Het aantal ziekenhuisgewonden dient te worden teruggebracht naar 4 ziekenhuisopnamen. Dit betekent 1 fietser minder dan in 1998 maar 5 fietsers minder dan in 2003. Hieronder zijn de locaties genoemd waar de meeste slachtofferongevallen met fietsers plaatsvinden. Dit zijn dus de locaties met de grootste kans op een daadwerkelijke daling van het aantal slachtoffers.

Op afbeelding 6, 7 en 8 zijn alle ongevallen met slachtoffers weergegeven. Hieruit blijkt dat de voor fietsers gevaarlijkste kruisingen in de stad Nijkerk zijn te vinden Dit zijn de kruisingen:

- Callenbachstraat/Hoefslag/Paasbosweg;
- Torenstraat/Brink/Nieuwstraat.

Puur vanuit het oogpunt van de verkeersveiligheid is er een drietal kruisingen dat in prioriteit net na de beide hierboven genoemde kruisingen komt. Dit zijn de kruisingen:

- Spoorstraat/Stationsweg/Oude Barneveldseweg te Nijkerk;
- Oranjelaan/Bernhardstraat/Willem Alexanderplein te Nijkerk;
- Oosterdorpstraat/Penningweg te Hoevelaken.

#### 4.3. Verbeteren aantrekkelijkheid (comfort-hinder, comfort-wegdek, aantrekkelijkheid)

##### *Hinder*

Diverse onderzoeken hebben uitgewezen dat de dynamische belasting van de beenspieren tijdens het fietsen (achtereenvolgens spannen en strekken) een gunstige belasting is waarbij de bloedcirculatie erg goed verloopt en verzuring van de spieren minder snel optreedt. Wanneer de trappers langzamer worden rondgedraaid (b.v. bij een helling) of wanneer vanuit stilstand moet worden weggefietsd worden de spieren veel sneller moe en treedt eerder verzuring op.

Het is dan ook zaak om de fietser in een aantrekkelijk fietsnetwerk zoveel mogelijk een vlotte doorstroming te bieden.

#### *Wegdek*

Een belangrijk instrument om de aantrekkelijkheid van een fietsroute te verbeteren is de verharding van het fietspad. Over het algemeen is de fietser erg te spreken over fietspaden in asfalt. Het grote nadeel van klinkers en tegels is trillen. Zeker wanneer de verharding niet in optimale staat is, kunnen trillingen en vibraties in de fiets erg hinderlijke vormen aannemen. Voor een aantrekkelijk fietsnetwerk is het dan ook van belang dat in ieder geval door doorgaande hoofdfietsroutes in asfalt zijn uitgevoerd. Voor het fietsnetwerk van Nijkerk dat in principe bestaat uit 3 soorten fietsroutes gelden de volgende richtlijnen:

- Routes met een verbindingsfunctie: asfalt;
- Routes met een ontsluitende functie: bij voorkeur asfalt;
- Routes met een erftoegangsfunctie: geen verhardingsrichtlijn.

Hierbij is ook de gemeentelijk doelstelling om een aantal fietspaden voor skeelers aantrekkelijk te maken van belang (bron: Gemeente Nijkerk, Begroting 2004). Voor een persoon op skeelers is het van belang dat het fietspad is uitgevoerd met een zeer vlak asfalt.

#### **4.4. Completeren recreatieve fietsverbindingen**

Een projectteam van de Veluwe gemeenten werkt momenteel aan de plannen voor realisering van een genummerd fietsknooppuntennetwerk op de Veluwe. Het knooppuntensysteem is afkomstig uit België en wordt in Nederland al toegepast in Brabant en Limburg waar het systeem als zeer positief wordt ervaren. Het knooppuntensysteem geeft de recreatieve fietser de mogelijkheid om zelf een route uit te stippelen van knooppunt naar knooppunt.

In het conceptontwerp is een netwerk over de hele Veluwe gelegd grofweg omsloten door Zwolle, Arnhem, Amersfoort.

Nijkerk steunt het idee van een fietsknooppuntennetwerk over de Veluwe. De routes van het knooppuntennetwerk over het grondgebied van de gemeente Nijkerk voor zover deze niet binnen het utilitaire fietsnetwerk vallen, zullen in het fietsnetwerk worden opgenomen. Aan de recreatieve routes voor zover deze niet gelijk zijn aan het utilitaire fietsnetwerk gelden geen eisen wat betreft verharding en de aanwezigheid van fietsstroken langs wegen.



#### **4.5. Vormgevingseisen infrastructurele maatregelen**

##### *De fietser*

Voordat de infrastructuur voor de fietser wordt ontworpen is het van belang om enigszins bekend te zijn met de beperkingen (of juist de kansen) van de fietser. Een aantal belangrijke kenmerken van de fietser is:

- *De fiets wordt door spierkracht aangedreven.* Dit betekent dat de infrastructuur zodanig moet zijn dat energieverliezende situaties beperkt worden;
- *De fiets is instabiel.* Een fietser is voortdurend bezig om niet om te vallen. Zijwind, zuiging door vrachtauto's, oneffenheden en gedwongen lage snelheden bepalen de (in)stabiliteit van de fietser;
- *De fiets heeft geen kreukelzone.* De fietser is kwetsbaar. Om de veiligheid van de fietser te vergroten moet de fietser dan ook niet worden ge-



- mengd met snel rijdend autoverkeer en intensief vrachtverkeer;
- *De fiets heeft nauwelijks vering.* Een vlak wegdek komt de aantrekkelijkheid van een fietsroute zeer ten goede;
  - *De fietser rijdt in de open lucht.* Dit heeft voordelen en nadelen. Beschutting tegen wind en regen (alhoewel vaak moeilijk realiseerbaar) nemen enkele nadelen weg. Belangrijk is het wel aandacht te besteden aan de aantrekkelijkheid (de aankleding) van de fietsroute;
  - *Fietsers zijn sociale wezens.* Fietsers rijden graag met z'n tweeën naast elkaar. Dit geldt niet alleen voor volwassenen onderling maar zeker ook voor ouders en (kleine) kinderen;
  - *De mens (fietser) is geen machine.* Het aantal taken dat een fietser kan uitvoeren en de complexiteit daarvan zijn aan grenzen gebonden. Tevens wordt de fiets nogal eens gebruikt door minder valide verkeersdeelnemers.



Dus:

- Minimaliseer de weerstand;
- Optimaliseer de mentale belasting;
- Houd rekening met de kwetsbaarheid van de fietsers;
- Houd rekening met de beleving van de fietsers;
- Zorg voor een complete en inzichtelijke fietsinfrastructuur.

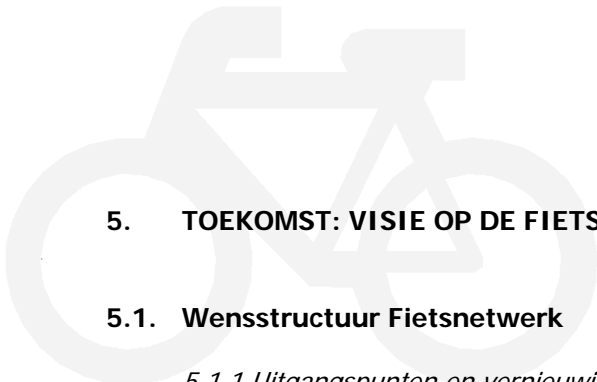
#### *De infrastructuur*

In bijlage 2 is een groot aantal voorbeelden opgenomen waarin per wegcategory (Stroomweg, Ontsluitingsweg en Erftoegangsstraten A en B) is aangegeven waar de plaats van de fietser is. De bijlagen geven per wegcategory de volgende infrastructuurvoorbeelden weer:

- Kruisingsvorm primaire fietsroute – binnen de bebouwde kom;
- De plaats van de fietser op wegvakken – binnen de bebouwde kom;
- De plaats van de bromfietser op wegvakken – binnen de bebouwde kom;
- Kruisingsvorm primair fietsroute – buiten de bebouwde kom;
- De plaats van de fietser op wegvakken – buiten de bebouwde kom;
- De plaats van de bromfietser op wegvakken – buiten de bebouwde kom;
- Rijstrookbreedte/Rijbaanbreedte – binnen de bebouwde kom;
- Rijstrookbreedte/Rijbaanbreedte – buiten de bebouwde kom.

Voor elke situatie is aangegeven wat de voorkeursvariant is op basis van de Duurzaam Veilig principes. Deze voorkeursvariant is in alle gevallen weergegeven door middel van een foto van een bestaande situatie.

Onder een aantal foto-voorbeelden is een groen tekstvak opgenomen. Hierin is aangegeven in welke situaties mag worden afgeweken van de voorkeursoplossing. Onderaan de pagina is een aantal maal een juridische opmerking of toelichting gegeven van de weergegeven verkeerssituatie.



## 5. TOEKOMST: VISIE OP DE FIETS IN NIJKERK

### 5.1. Wensstructuur Fietsnetwerk

#### 5.1.1 Uitgangspunten en vernieuwingen

Het fietsnetwerk voor de hele gemeente is opgebouwd uit een aantal bestaande fietsnetwerken aangevuld met nieuwe routes. De gebruikte bestaande fietsnetwerken zijn de volgende:

- 8 primaire hoofdfietsroutes door Nijkerk;
- Bovenlokaal fietsnetwerk provincie Gelderland;
- Recreatieve knooppuntennetwerk Veluwe.

De belangrijkste aanvullingen zijn:

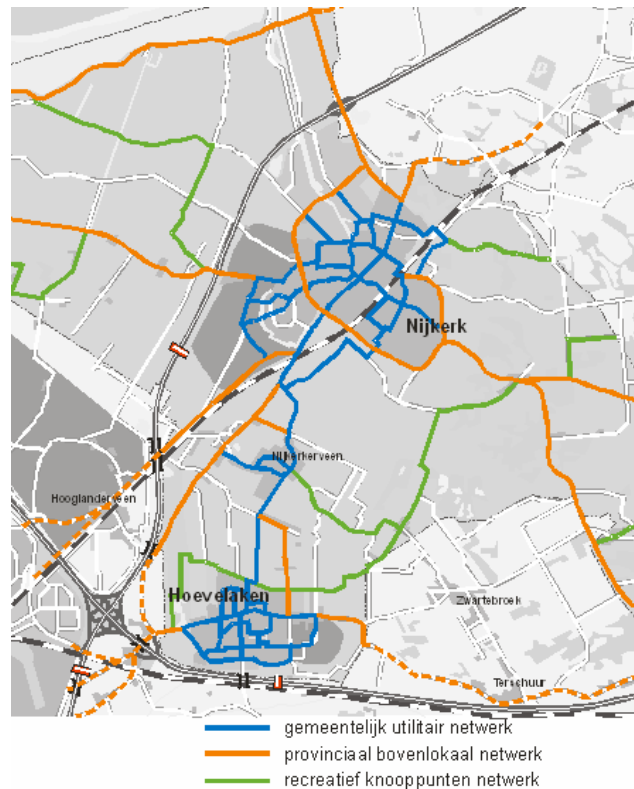
- Een nieuwe verbindende route van Nijkerk, via Nijkerkerveen naar Hoevelaken;
- Routes in en naar Nijkerkerveen vanaf de Amersfoortseweg;
- Een fietsnetwerk binnen de bebouwde kom van Hoevelaken.

#### 5.1.2. Het nieuwe fietsnetwerk

Op afbeelding 9 is het fietsnetwerk voor de hele gemeente weergegeven. Het netwerk is weergegeven naar de netwerktypering: gemeentelijk utilitair fietsnetwerk, provinciaal bovenlokaal fietsnetwerk en recreatief (knooppunten) netwerk. Vanwege de leesbaarheid van de kaart is op afbeelding 10 het netwerk op dezelfde manier weergegeven voor de stad Nijkerk en op afbeelding 11 voor Hoevelaken en Nijkerkerveen.

Op afbeelding 12 is het netwerk weergegeven voor de hele gemeente Nijkerk naar type fietsverbinding. Deze weergave is van belang voor de bepaling van de verhardingssoort van de fietsvoorziening (zie hoofdstuk 4.3). Vanwege de leesbaarheid van de overzichtskaart is op afbeelding 13 ingezoomd op de stad Nijkerk en op afbeelding 14 is het fietsnetwerk naar type verbinding weergegeven voor Hoevelaken en Nijkerkerveen.

De hiernaast afgebeelde kaart is een uitsnede van afbeelding 9.



Figuur 5.1. overzicht routes

#### 5.1.3. Vormgeving fietsvoorziening op straat

In hoofdstuk 4 is al het één en ander gezegd over de uitvoering van de fietsroutes. Het type fietsvoorziening is afhankelijk van de categorie van de weg waarlangs de route loopt. Dit is kort hieronder weergegeven. Een aantrekkelijke uitvoering van de fietsroutes maakt het mogelijk om een kwaliteitsslag ten aanzien van de fietsroutes te maken. Voor het volledige overzicht van de uitvoeringsuitgangspunten wordt verwezen naar bijlage 2.

- |                                     |                                           |
|-------------------------------------|-------------------------------------------|
| - Langs een Stroomweg:              | vrijliggende fietspad                     |
| - Langs een Gebiedsontsluitingsweg: | vrijliggend fietspad of rode fietsstroken |
| - Langs een Erftoegangsweg A:       | rode fietsstroken                         |
| - Langs een Erftoegangsweg B:       | geen fietsvoorziening                     |

#### Laagste categorie wegen binnen de bebouwde kom

In het 'besluit actualisatie GVVP' d.d. 7 juni 1999 is gesteld dat de fietsroutes door de 30 km/uur zones niet behoeven te worden voorzien van fietsuggestiestroken. Dit Fietsnetwerkplan neemt dat besluit over voor zover het de Erftoegangswegen B binnen de 30 km/uur zones betreft. De argumentatie voor dit besluit is de volgende:

- De Erftoegangswegen A waarop ook een maximumsnelheid geldt van 30 km/uur hebben een hogere verkeersfunctie dan de Erftoegangswegen B. Inherent hieraan is de intensiteit op de Erftoegangswegen A ook hoger dan op de Erftoegangswegen B;
- In veel gevallen is de voorrang geregeld op de Erftoegangswegen A;
- Het principe van een Erftoegangsweg is gelijkwaardigheid voor alle verkeersdeelnemers, hierin past het idee van een fietsroute in de voorrang niet;
- De intensiteit van het autoverkeer en het profiel zijn vaak dusdanig dat er voldoende plaats voor de fietser is.

#### Laagste categorie wegen in het buitengebied

In het buitengebied is het wel van belang om de laagste categorie wegen te voorzien van fietsuggestiestroken. Hier kan worden volstaan met fietsuggestiestroken in de kleur van de verharding van de hele weg. De twee belangrijkste argumenten om de routes in het buitengebied allemaal te accentueren zijn:

- Het aanbrengen van fietsuggestiestroken versterkt bij de fietsers het gevoel dat hij/zij zich op een fietsroute bevindt;
- De automobilist(e) (die op de overige wegen in het buitengebied geen fietsuggestiestroken aantreft) weet dat hij/zij zich op een route bevindt waarop fietsers te verwachten zijn.

## **5.2. Knelpunten en aandachtspunten**

In veel gevallen is de situatie op straat niet meteen zoals deze op papier geschetst is. Zo kan een fietsroute op papier langs een straat lopen die niet is uitgevoerd met fietsstroken of waarlangs geen fietspad ligt. Ook kan een solitaire fietsroute zijn getekend op een plaats waar nog helemaal geen fietspad ligt. In beide situaties is sprake van een knelpunt. Dat wil zeggen de situatie op straat is niet zoals dat in dit plan bedoeld is. In deze paragraaf worden alle knelpunten weergegeven. Vervolgens worden enkele algemene of specifiekere aandachtspunten genoemd.



### *5.2.1. Knelpunten*

Hieronder volgt een overzicht van alle knelpunten in het gemeentelijke fietsnetwerk. Op afbeelding 15 zijn veel knelpunten weergegeven.

Knelpunten stad Nijkerk:

- Ontbreken fietsvoorziening langs Gildenstraat;
- Ontbreken fietsvoorziening langs gedeelte Havenstraat;
- Ontbreken fietsvoorziening langs gedeelte Holkerweg;
- Ontbreken fietsvoorziening langs de route Oude Amersfoortseweg / Slichtenhorsterweg / Chopinlaan.

- Onduidelijke voorrangregelingen solitaire fietsroutes met wegen en straten. Dit is vooral het geval in Corlaer;
- De Fietsvoorzieningen langs de Paasbosweg hebben geen continu karakter. Er zijn te veel ´afdwalingen´ op de route. De route dient directer te worden vormgegeven.

Knelpunten Hoevelaken:

- Ontbreken fietsvoorziening langs Hogebrinkerweg;
- Ontbreken fietsvoorziening langs Nijkerkerveenweg;
- Ontbreken fietsvoorziening langs Oosterdorpsstraat buiten de bebouwde kom (richting Klarwater);

Knelpunten Nijkerkerveen:

- Ontbreken fietsvoorziening langs Vrouwenweg;
- Ontbreken fietsvoorziening langs de route Van Dijkhuizenstraat / Kerkstraat / Jacob de Boerweg / Laakweg;
- Ontbreken fietsvoorziening langs gedeelte Nieuwe Kerkstraat.

Knelpunten buitengebied:

- Ontbreken fietsvoorziening gedeelte Zeedijk bij Arkersluis;
- Ontbreken fietsvoorziening langs Nieuwe Voorthuizerweg.
- Ontbreken directe fietsvoorziening van Corlaer College via Hooglanderveen naar Amersfoort (Vathorst).

Knelpunten ongevallen (nadere studie nodig naar oorzaken en vooral de gewenste oplossingen):

- Kruising Callenbachstraat / Hoefslag / Paasbosweg te Nijkerk;
- Kruising Torenstraat / Brink / Nieuwstraat te Nijkerk;
- Kruising Spoorstraat / Stationsweg / Oude Barneveldseweg te Nijkerk;
- Kruising Oranjelaan / Bernhardstraat / Willem Alexanderplein te Nijkerk;
- Kruising Oosterdorpsstraat / Penningweg te Hoevelaken;
- De wegen rond de Arkersluis / Arkersluisweg en camping Nieuw Hulckesteijn

*5.2.2. Aandachtspunten*

- Alle fietsroutes (met uitzondering van de recreatieve routes) buiten de bebouwde kom worden voorzien van minimaal een fietssuggestiestrook door middel van markering en/of via rood asfalt.
- De ruimtelijke structuur van Hoevelaken maakt het nagenoeg onmogelijk om directe diagonale fietsroutes door de kern te leggen. In veel gevallen kan dan ook niet voldaan worden aan de maximale omrijfactoren.
- Langs de Nieuwe Voorthuizerweg (= Gebiedstoegangsweg A) is in principe een fietsvoorziening gewenst. Het is de vraag of een fietspad kan worden gerealiseerd gelet op de kosten die hiermee gemoeid zijn. Een verder onderzoek naar de mogelijkheden is dan ook gewenst.

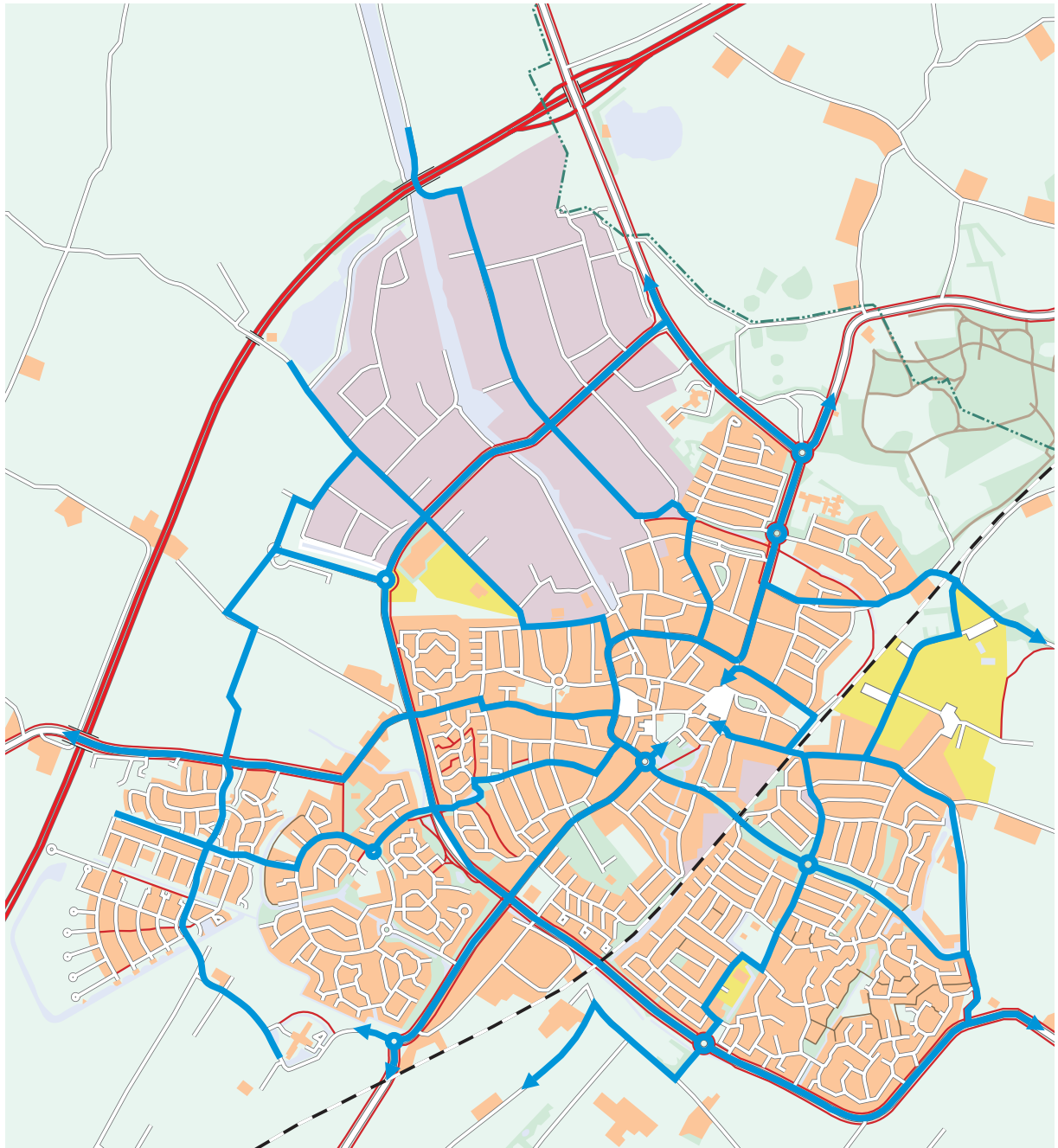
*5.2.3. Uitwerking*

In dit hoofdstuk zijn de knelpunten en aandachtspunten geformuleerd. Deze knelpunten zijn opgenomen in het GVVP. Bij het GVVP hoort een uitvoeringsprogramma waarin verschillende fietsprojecten zijn opgenomen.



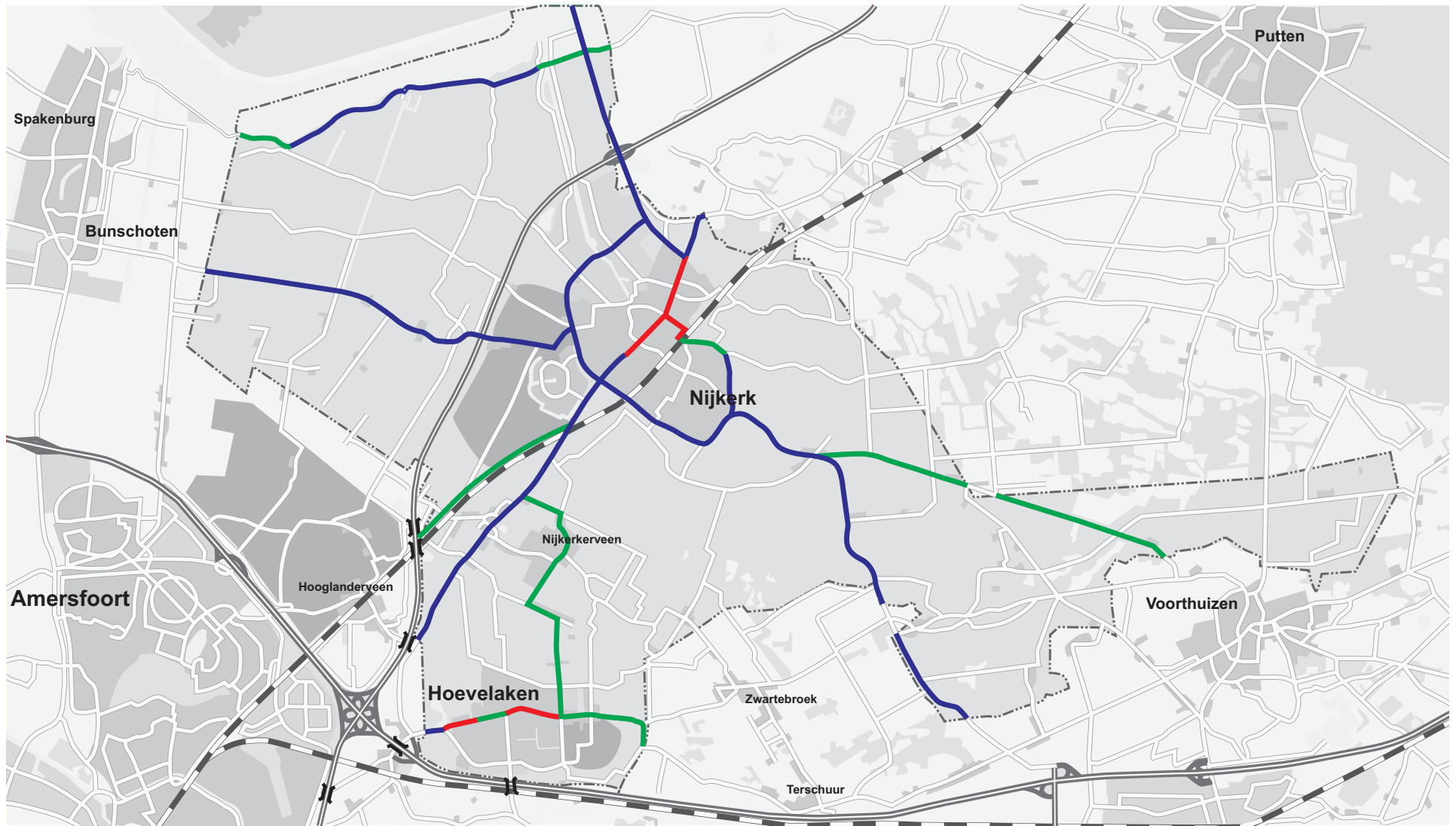
## **Afbeeldingen**

**BELANGRIJKSTE FIETSRUTES**  
**- kern Nijkerk -**



— fietsroute

**PROVINCIAAL BOVENLOKAAL FIETSNETWERK**  
**- stand van zaken fietsvoorzieningen -**



**ALLE FIETSONGEVALLEN GEMEENTE NIJKERK**  
periode 2001 t/m 2003



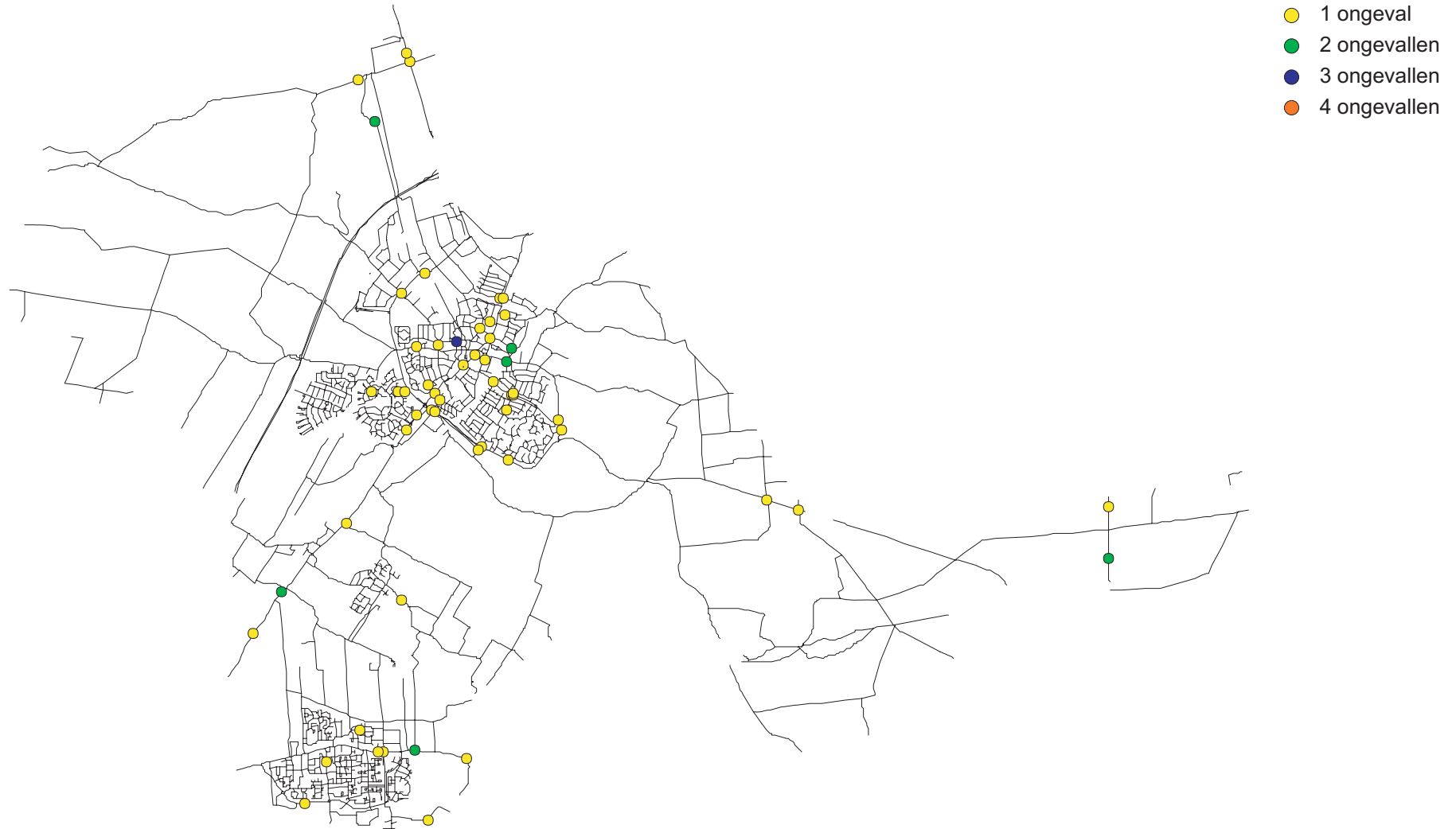
**ALLE FIETSONGEVALLEN KERN NIJKERK**  
periode 2001 t/m 2003



**ALLE FIETSONGEVALLEN KERN HOEVELAKEN**  
periode 2001 t/m 2003



**ALLE LETSELONGEVALLEN FIETS GEMEENTE NIJKERK**  
periode 2001 t/m 2003



**ALLE LETSELONGEVALLEN FIETS KERN NIJKERK**  
periode 2001 t/m 2003

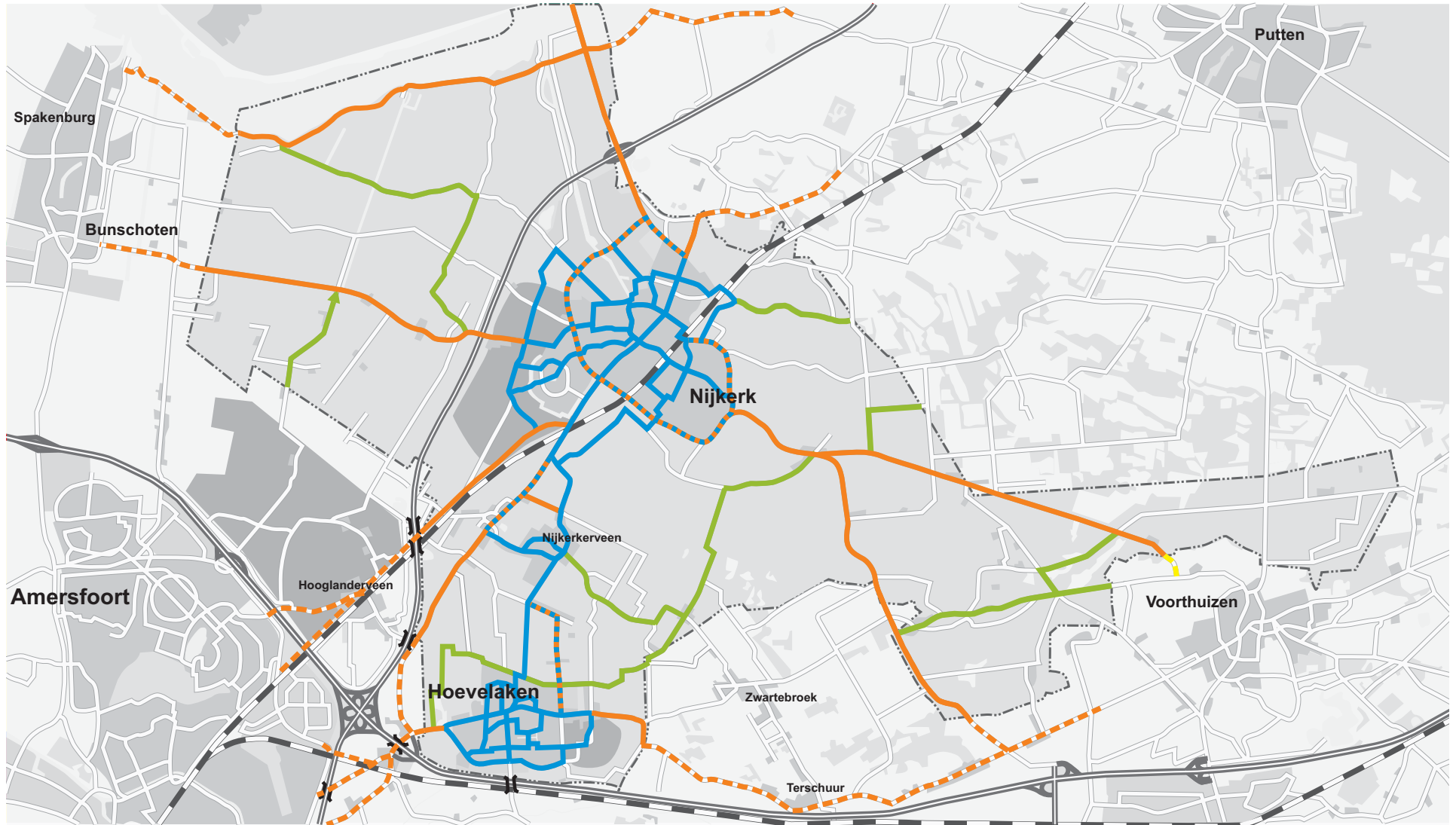




**ALLE LETSELONGEVALLEN FIETS KERN HOEVELAKEN**  
periode 2001 t/m 2003

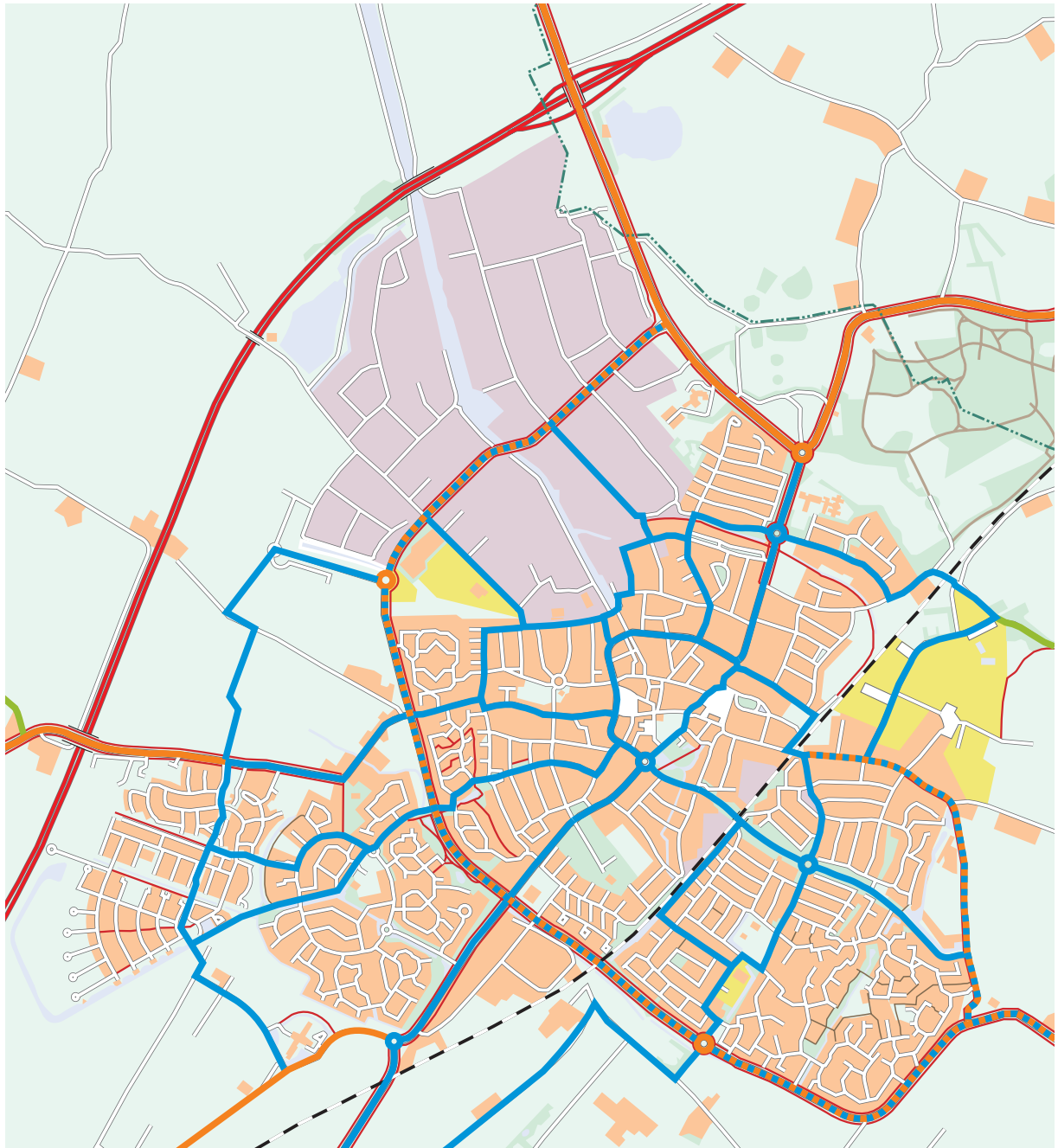


**FIETSNETWERK NAAR TYPEN**



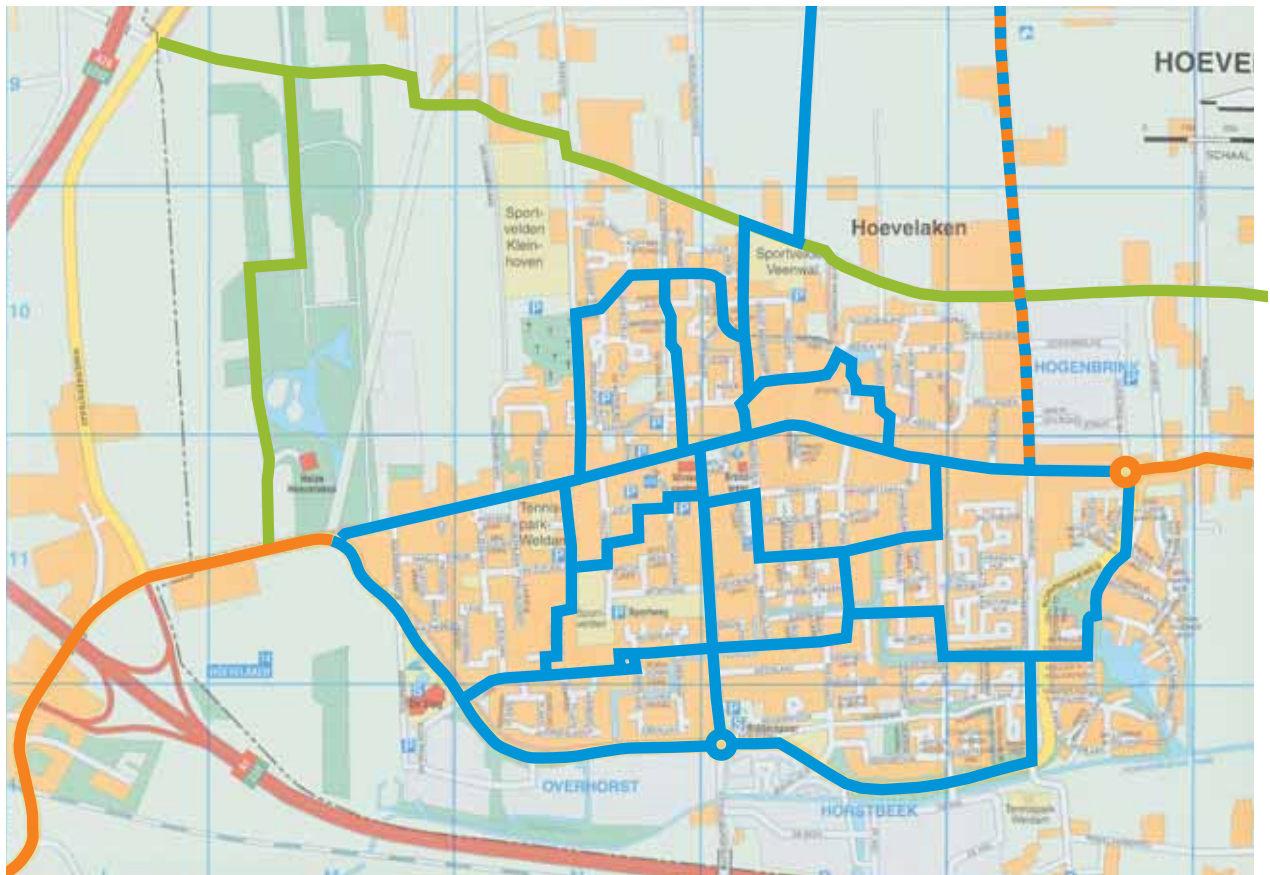
- gemeentelijk utilitair netwerk
- provinciaal bovenlokaal netwerk
- recreatief knooppunten netwerk




**FIETSNETWERK NAAR TYPEN**  
**- kern Nijkerk -**

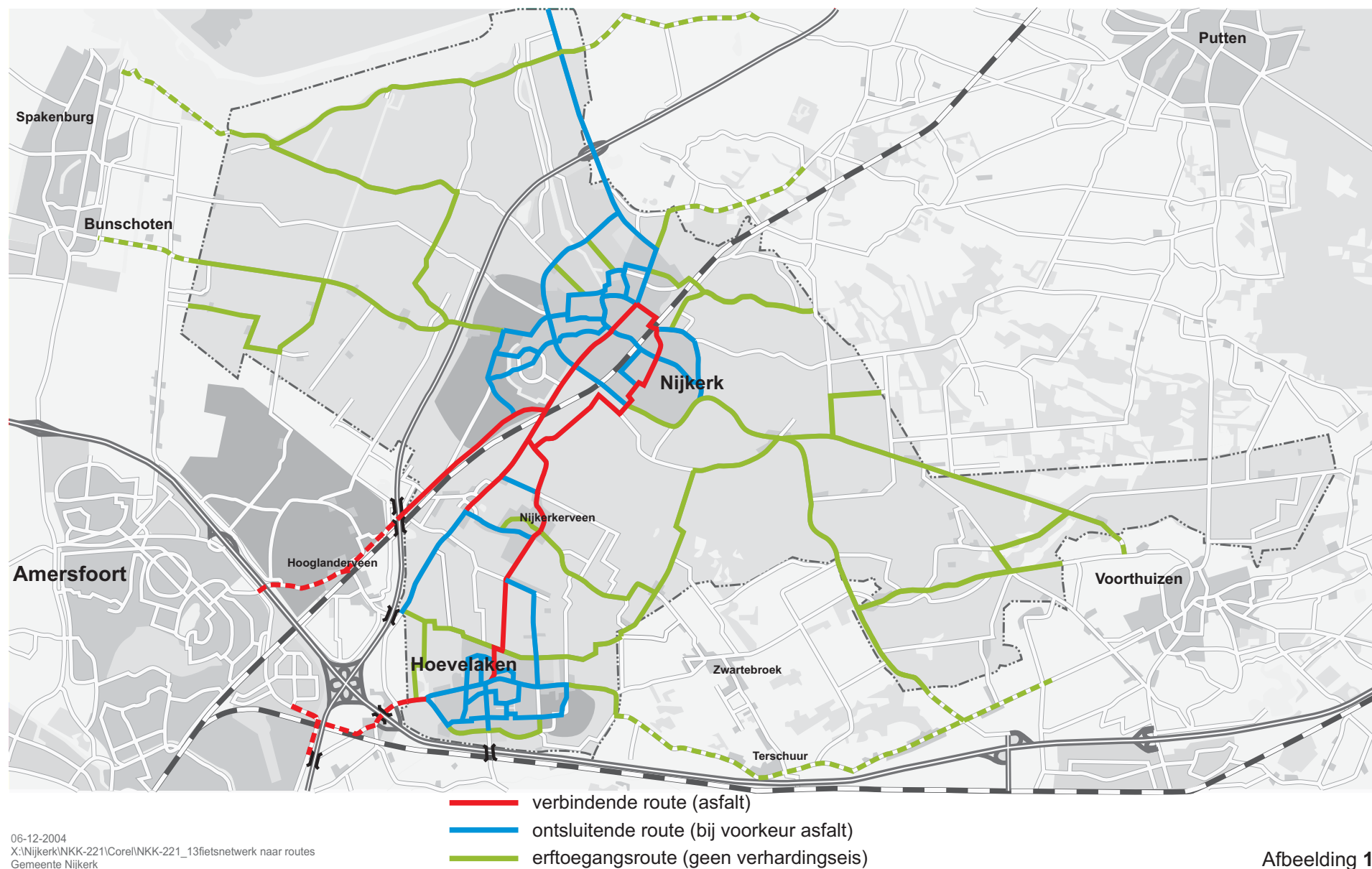


- gemeentelijk utilitair netwerk
- provinciaal bovenlokaal netwerk
- recreatief knooppunten netwerk

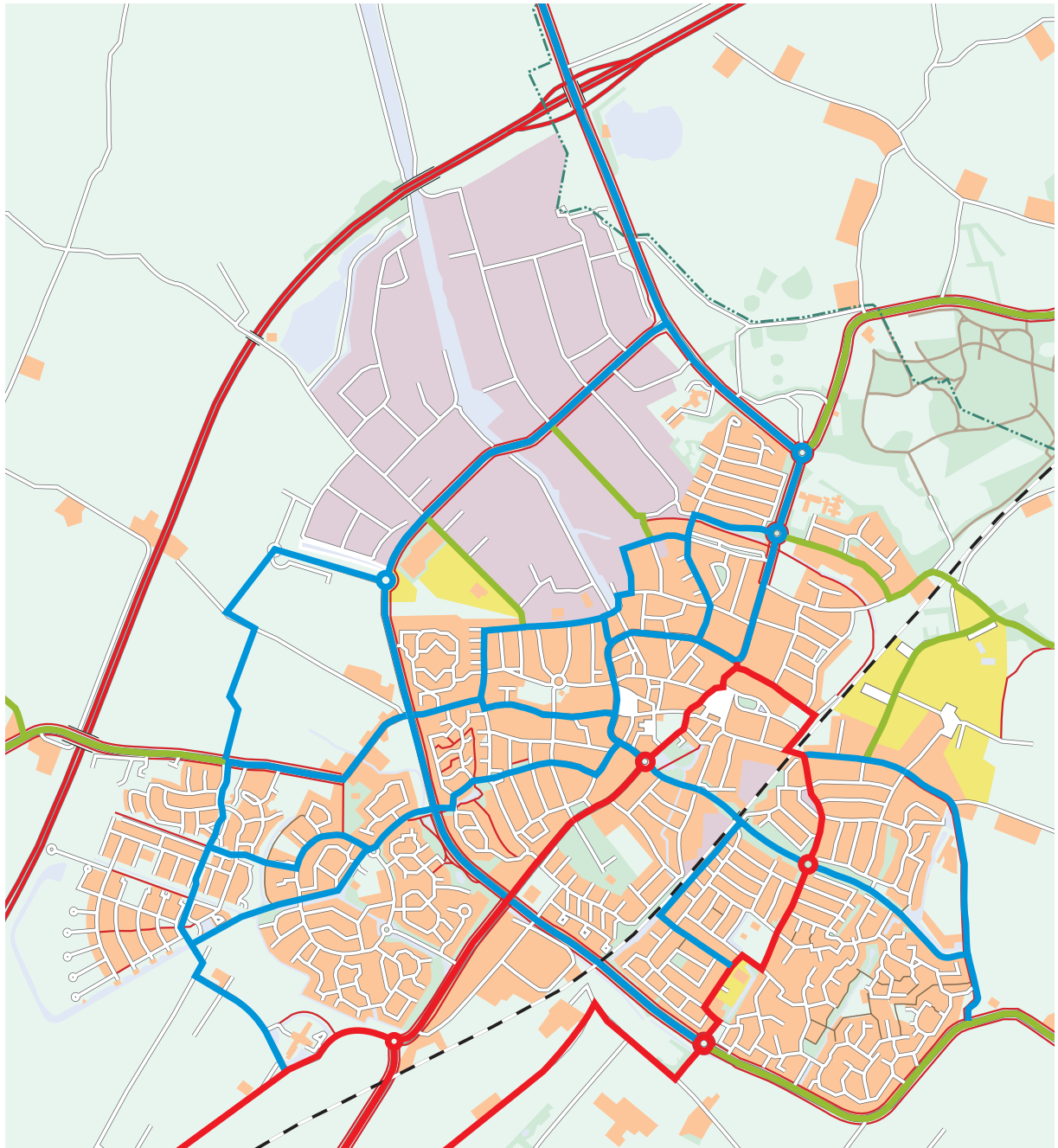
### FIETSNETWERK NAAR TYPEN - kernen Hoevelaken & Nijkerkerveen -



-  gemeentelijk utilitair netwerk
-  provinciaal bovenlokaal netwerk
-  recreatief knooppunten netwerk

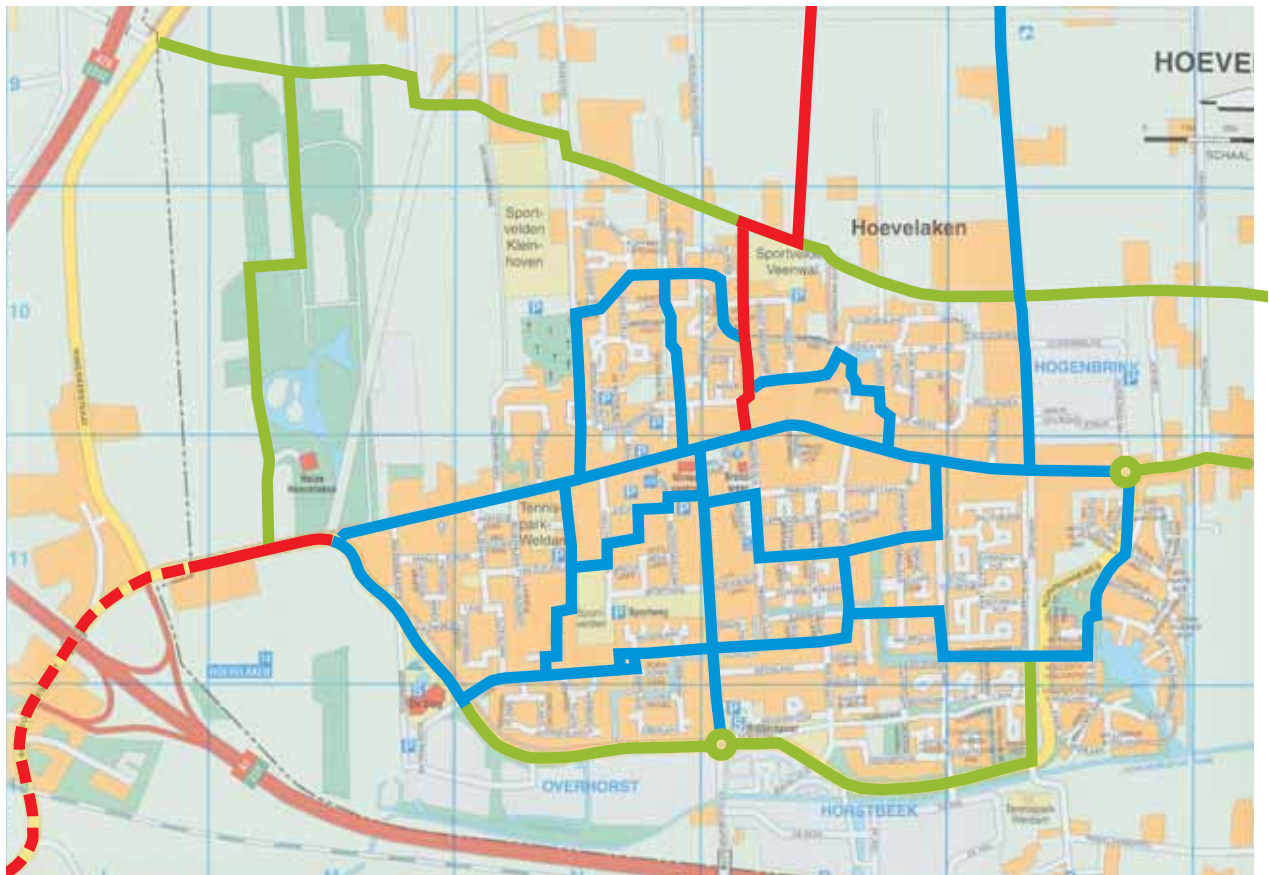
**FIETSNETWERK NAAR ROUTES**

**FIETSNETWERK NAAR ROUTES**  
**- kern Nijkerk -**



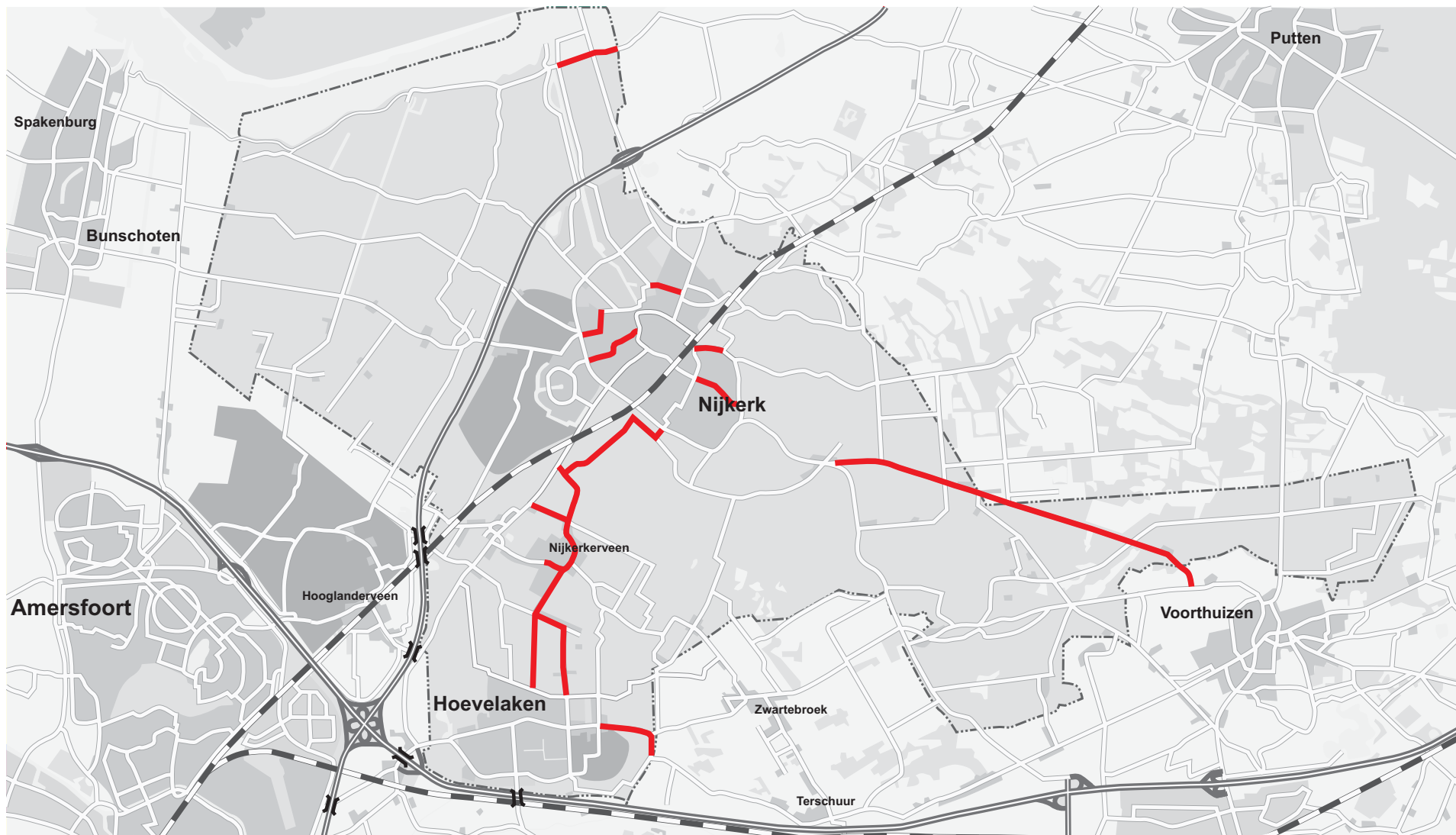
- verbindende route (asfalt)
- ontsluitende route (bij voorkeur asfalt)
- erftoegangsroute (geen verhardingseis)

## FIETSNETWERK NAAR ROUTES - kernen Hoevelaken & Nijkerkerveen -



- verbindende route (asfalt)
- ontsluitende route (bij voorkeur asfalt)
- erftoegangsroute (geen verhardingseis)

**KNELPUNTEN**





## **Bijlagen**

## **Bijlage 1**



gemeente

**Nijkerk**

Kolkstraat 27  
3861 AK Nijkerk

Postbus 1000  
3860 BA Nijkerk

Telefoon (033) 247 22 22  
Fax (033) 246 06 56

**VRAGENLIJST  
GEMEENTELIJK VERKEER EN VERVOERPLAN**

Uw brief van

Ons kenmerk

Uw kenmerk

Bijlagen

Onderwerp

Behandeld door

GVVP Nijkerk  
Datum

J.W. Groothedde  
Afdeling

14 mei 2004

Ruimtelijke Ordening en Volkshuisvesting

Naam organisatie:..... Fietsersbond.....  
Contactpersoon:..... Riet van Bokhorst.....  
Postadres:..... Husshuisgoed 36..... 3963 BW Nijkerk  
Telefoonnummer:..... 033-2459145.....

Wilt u deelnemen aan de klankbordgroep van het GVVP Nijkerk?

Ja

- Nee

1. Wat vindt u van de verkeersveiligheid in het algemeen in de gemeente Nijkerk?

a. slecht

b. onvoldoende

c. voldoende

d. goed

e. geen mening

zie brochure Verkeersveiligheid en Fietsgebruik  
in Nijkerk, apr. 2003, van SWOU en CBS  
paragraaf 6

2. Welke locaties (kruispunten of wegvakken) binnen de gemeente Nijkerk worden door uw organisatie als verkeersonveilig ervaren en waarom?

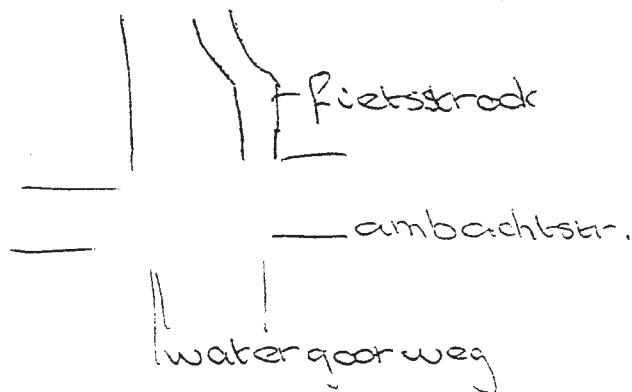
.....  
zie bijlage 1, 2  
.....  
.....  
.....  
.....  
.....

2. \*kruispunt Veenestr. - Callenbachstr. :

- groot kruispuntplateau, waar verkeer van rechts, en zeker de fietsers, geen voorrang krijgen door te hoge snelheid auto's.
- het is moeilijk / gevaarlijk om als fietser de Callenbachstr. over te steken

\*kruispunt Vrijheidslaan - Oranjelaan  
 - komende vanuit de stad is het een onoverzichtelijke situatie om het kruispunt te benaderen

\*kruispunt Watergoorweg - Ambachtstr.  
 - fietsers worden na het oversteken de weg opgedruwd, voor het (vracht)verkeer. Levensgevaarlijk



- vervolg Watergoorweg veel te smal voor het vele vrachtverkeer en de fietsers

en de fietsers, die zich op de rotonde bevinden en dus voorrang hebben.

Direct bij het verlaten van de rondweg, dit 30 km gebied in laten gaan.

Dit aangeven op de weg middels een lichte verhoging.

\* wegen in de Arkemheenpolder (en in het hele buitengebied) zijn voor fietsers onveilig door het vele autoverkeer wa hier met hoge snelheid rijdt. Polder Arkemheen is verboden voor auto's ↓

Sluipverkeer en zwaar landbouwverkeer maken op de rechte wegen met stoffige bermen het onmogelijk om hier recreatief te fietsen. (vraag IUN)

dus: polder auto's middels beweegbare afsluiting voor bestemmingsverkeer.

\* Holkerweg te smal voor de fietsers, veel schodgaande kinderen. Auto's rijden op de fietsstrook

\* Oversteek Hoefslag - Oude Barneveldseweg vanuit de stad

3. Wat vindt u van de volgende verkeersmaatregelen? in het algemeen.  
(negatief / matig / acceptabel / positief / geen mening)

- rotondes.....positief..
- kruispuntplateaus.....lf.....
- drempels.....ll.....
- wegversmallingen.....lf.....
- flitspalen.....lf.....
- 30 km/uur-zones.....ll.....
- 60 km/uur-zones.....lf.....

4. Heeft u klachten of wensen met betrekking tot het openbaar vervoer binnen de gemeente Nijkerk?  
*Overigens kan de gemeente Nijkerk weinig invloed uitoefenen op de lijnvoering en kwaliteit van het openbaar vervoer.*

.....

.....

.....

.....

.....

.....

.....

5. Heeft u klachten of wensen met betrekking tot het goederenvervoer binnen de gemeente Nijkerk?

.....

Geen grote vrachtwagens in de binnenstad of over de binnenste randweg.

.....

.....

.....

6. Heeft u klachten of wensen met betrekking tot fietsroutes en/of de fietsvoorzieningen binnen de gemeente Nijkerk ?

- rotondes A' Poortseweg (31) fietspad creëren/maken
- asfalt fietspaden versterken, aangewerkt asfalt snel verwijderen
- fietsroute vanuit Corlaer naar centrum
- fietspaden in Corlaer in de voorrang
- fietspad Voorkhuijzerweg
- meer fietsrekken in de stad, bij supermarkten en etc. betaalde stalling.

7. Heeft u klachten of wensen met betrekking tot het parkeren binnen de gemeente Nijkerk?

In waanerven wordt buiten de  
parkeer vakken geparkeerd ook als  
er ruimte genoeg is. Dit geeft onveilige  
situaties. Politie aanpak.

In binnenstad zijn voldoende parkeer-mogelijk-  
heden. Om het auto gebruik te ontmoedigen  
moet het parkeer tarief omhoog.

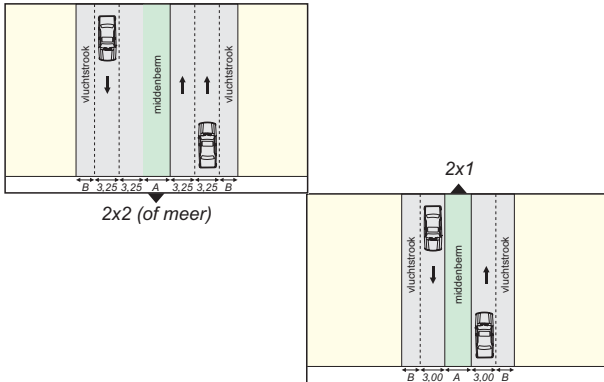
Hartelijk dank voor uw medewerking!

## **Bijlage 2**



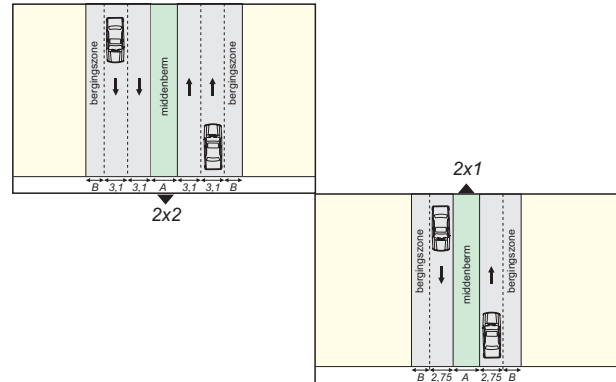
# RIJSTROOKBREEDTE / RIJBAANBREEDTE

## Stroomweg



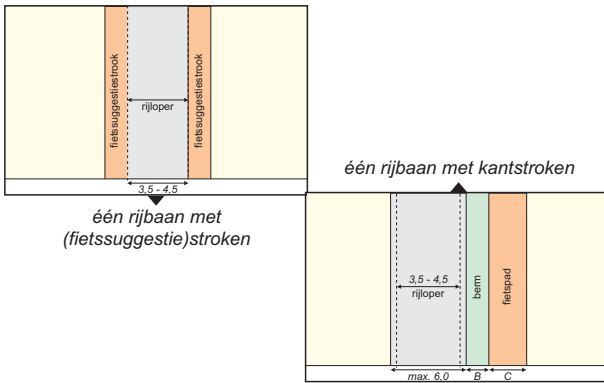
- Rijstrook is excl. markering in lengterichting
- A = variabel
- B = 2,45 meter (incl. kantstreep van 0,20 meter breed en redresseerstrook van 0,60 meter breed)

## Gebiedsontsluitingsweg



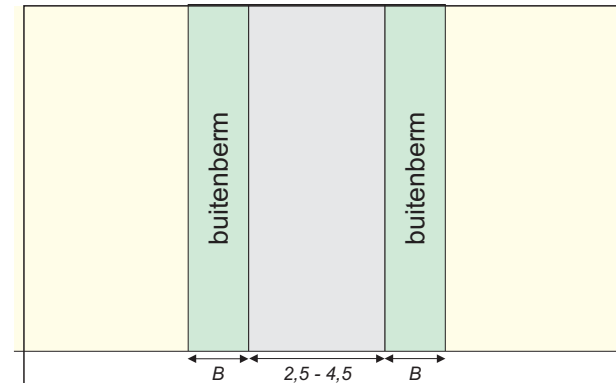
- Rijstrook is excl. markering in lengterichting
- A = variabel (bij 2x1 incl. markering van 0,15 meter breed: 0,60 meter minimaal, 1,40 meter maximaal, 1,10 meter bij voorkeur)
- B = 2,40 meter (incl. kantstreep van 0,15 meter breed en redresseerstrook van 0,30 meter breed)

## Erftoegangsweg A



- Rijbaanbreedte is incl. markering in lengterichting
- Bij fietsuggestiestroken: rijloper 3,50; suggestiestrook 1,25 meter breed (incl. markering van 0,10 meter breed)
- Fietsuggestiestroken minimaal 1,00 meter breed
- Bij kantstroken: rijloper 3,50 - 4,50 meter; kantstroken 0,35 - 1,25 meter breed (incl. markering van 0,10 meter breed)
- B = 1,50 meter; C = 2,50 meter (zowel bij een éénrichtingsfietspad als een tweerichtingsfietspad)
- Bij éénrichtingsfietspad ook een éénrichtingsfietspad aan de andere zijde

## Erftoegangsweg B



- Rijbaanbreedte minimaal 2,50 meter en maximaal 4,5 meter; normaal 3,50 meter
- B > 1,50 meter; normaal >2,50 meter

### Opmerking:

- Onder rijstrook wordt verstaan: een begrensd gedeelte van de rijbaan dat voldoende breed is voor het voor dat gedeelte bestemde verkeer (dus excl. markering in de lengterichting)
- Onder rijbaan wordt verstaan: een aaneengesloten deel van de verharding dat in hoofdzaak bestemd is voor rijdend verkeer (dus incl. markering in de lengterichting)
- Onder rijloper wordt verstaan: het gedeelte van het verharde dwarsprofiel dat voldoende breed is voor een enkel maatgevend ontwerpvoertuig
- Onder redresseerstrook wordt verstaan: een verharde strook van beperkte breedte, gelegen naast de rijstrook en bedoeld om weggebruikers gelegenheid te geven hun koers te corrigeren

## KRUISINGVORM PRIMAIRE FIETSROUTE

### Stroomweg



ongelijkvloers

### Gebiedsontsluitingsweg



ongelijkvloers

rotonde



### Erftoegangsweg A



voorrang op plateau

### Erftoegangsweg B



voorrang op plateau

#### Opmerking:

- Voor het wijzigen / instellen van de voorrangssituatie voor een periode langer dan 4 maanden is het nemen van een verkeersbesluit noodzakelijk.

## FIETSERS

### Stroomweg



op solitaire routes

### Gebiedsontsluitingsweg



op solitaire routes of op parallelweg

### Erftoegangsweg A



op fietspad

op fietssuggestiestrook



### Erftoegangsweg B



op de rijbaan

- Fietssuggestiestrook: een met een onderbroken streep gemarkeerd gedeelte van de rijbaan. Auto's mogen op de strook stoppen, stilstaan en parkeren

#### Opmerkingen:

- Voor het wijzigen van de juridische status van een fietspad voor een periode langer dan 4 maanden is een verkeersbesluit noodzakelijk. Voor fietspaden geldt dit ook wanneer het feitelijk gebruik van het fietspad niet verandert.
- Een fietspad kan worden aangemerkt als 'onverplicht fietspad (G13)', als 'verplicht fietspad (G11)' of als 'verplicht fiets/bromfietspad (G12a)'. Fietsers moeten gebruik maken van het 'verplichte fietspad' danwel het 'verplichte fiets/bromfietspad'. Indien deze ontbreken mogen fietsers gebruik maken van de rijbaan. Bestuurders op fietsen met meer dan twee wielen en fietsen met aanhangwagen, die met inbegrip van de lading breder zijn dan 0,75 meter mogen de rijbaan gebruiken. Voor snorfietsers gelden dezelfde regels m.b.t. de plaats op de weg. Onverplichte fietspaden zijn echter niet toegankelijk voor snorfietsers met een ingeschakelde motor. Voor een snorfiets geldt zowel binnen als buiten de bebouwde kom een snelheidslimiet van 25 km/u.

## BROMFIETSERS

### Stroomweg



op solitaire routes

### Gebiedsontsluitingsweg



op solitaire routes of op parallelweg

### Erftoegangsweg A



op de rijbaan

### Erftoegangsweg B



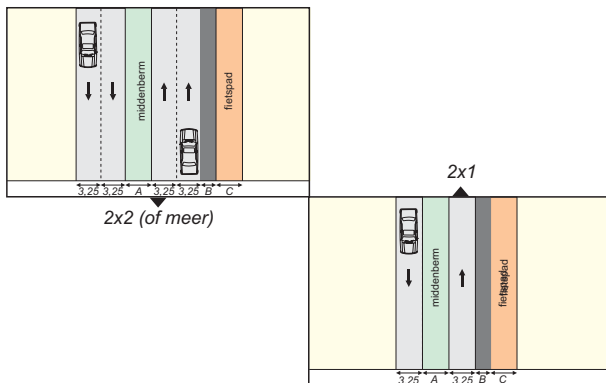
op de rijbaan

#### Opmerkingen:

- Een bromfietser mag geen gebruik maken van het 'onverplichte' en 'verplichte fietspad'. Voor bromfietzers op de rijbaan gelden dezelfde regels als voor het overige verkeer op de rijbaan. Ook 'rechts inhalen' is niet langer meer toegestaan.
- Bromfietsen mogen binnen de bebouwde kom niet harder rijden dan 30 km/u en buiten de bebouwde kom niet harder dan 40 km/u.

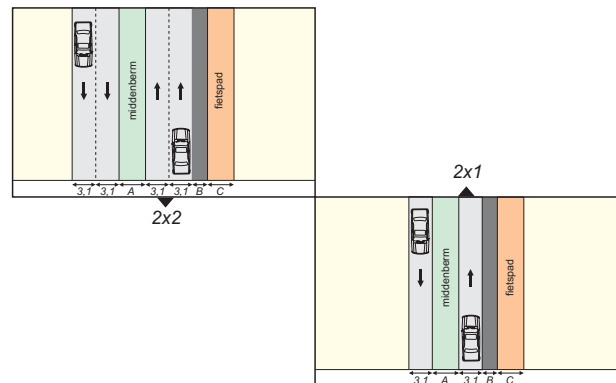
## RIJSTROOKBREEDTE / RIJBAANBREEDTE

### Stroomweg



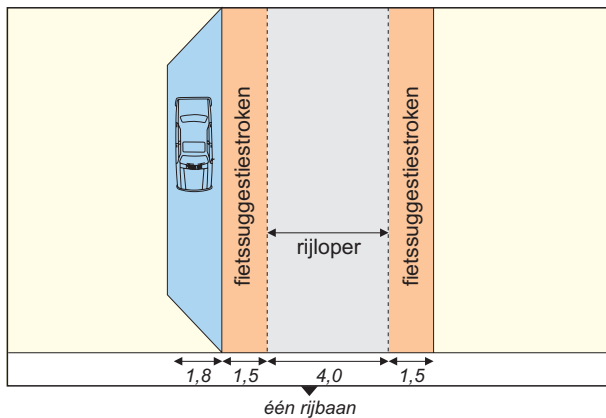
- Rijstrook is excl. markering in lengterichting
- A = variabel
- B = 0,50 meter bij geen lichtmasten, > 1,00 meter bij lichtmasten, > 2,00 meter bij beplanting
- C = 1,75 meter minimaal, bij voorkeur > 2,00 meter (eenrichtingsfietspad)
- = 3,00 meter minimaal, bij voorkeur > 3,50 meter (tweerichtingsfietspad)
- Bij eenrichtingsfietspad ook een eenrichtingsfietspad aan de andere zijde
- Bij aanwezigheid van een solitaire route hoeft het fietspad niet aanwezig te zijn

### Gebiedsontsluitingsweg



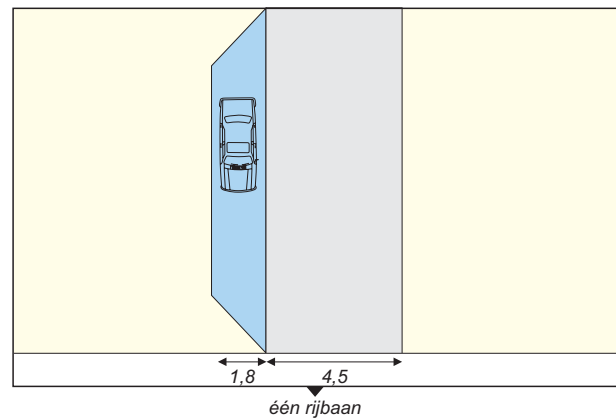
- Rijstrook is excl. markering in lengterichting
- A = variabel (kan ook enkel markering zijn)
- B = 0,50 meter bij geen lichtmasten, > 1,00 meter bij lichtmasten, > 2,00 meter bij beplanting
- C = 1,75 meter (eenrichtingsfietspad)
- = 3,00 meter minimaal, bij voorkeur > 3,50 meter (tweerichtingsfietspad)
- Bij eenrichtingsfietspad ook een eenrichtingsfietspad aan de andere zijde

### Erftoegangsweg A



- Rijbaanbreedte is incl. markering in lengterichting en excl. langsparkeren (parkeervakbreedte 1,80 à 2,00 meter)
- Acceptabele rijbaanbreedtes: 6,00 - 8,00 meter. De breedte van de fietsuggestiestrook varieert, de rijbaanbreedte voor het gemotoriseerde verkeer is een constante
- Acceptabele fietsuggestiestrook breedtes: 1,00-2,00 meter (inclusief markering in de lengterichting)
- Fietsstroken kunnen eveneens worden toegepast; in dit geval wordt een minimale rijloperbreedte van 5,00 meter aangehouden
- Acceptabele fietsstrookbreedte: 1,50 - 2,00 meter

### Erftoegangsweg B



- Rijbaanbreedte is excl. langsparkeren (parkeervakbreedte 1,80 à 2,00 meter)
- Rijbaanbreedte minimaal 4,50 meter; veelal vraagt het verkeersaanbod om een bredere rijbaan
- Over korte afstand (<70 meter) is minimaal 3,50 meter acceptabel

#### Opmerking:

- Onder rijstrook wordt verstaan: een begrensd gedeelte van de rijbaan dat voldoende breed is voor het voor dat gedeelte bestemde verkeer (dus excl. markering in de lengterichting)
- Onder rijbaan wordt verstaan: een aaneengesloten deel van de verharding dat in hoofdzaak bestemd is voor rijdend verkeer (dus incl. markering in de lengterichting)
- Onder rijloper wordt verstaan: het gedeelte van het dwarsprofiel dat voldoende breed is voor een enkel maatgevend voertuig

## KRUISINGSVORM PRIMAIRE FIETSRROUTE

### Stroomweg



ongelijkvloers

### Gebiedsontsluitingsweg



ongelijkvloers

rotonde



- Bij hoge uitzondering kan een plateau worden toegepast. Bijvoorbeeld wanneer er onvoldoende financiële en/of fysieke ruimte beschikbaar is voor een ongelijkvloers kruispunt of een rotonde. Hierbij dient nadrukkelijk onderzocht te worden in hoeverre dit vanuit oogpunt van verkeersveiligheid verantwoord is. Het remmende effect van de maatregel moet dan wel substantieel zijn.

### Erftoegangsweg A



voorrang op plateau

- Conform de Uitvoeringsvoorschriften van het BABW is het mogelijk om binnen 30 km/u-gebied in de volgende uitzonderingsituaties de voorrang te regelen t.b.v. de fietser:
  - Solitaire fietsroutes (solitair gelegen routes die zichtbaar geen onderdeel uitmaken van de weg)
  - Hoofd fietsroutes (routes die door de weginrichting duidelijk als fietsroute herkenbaar zijn en waarop slechts beperkt gemotoriseerd verkeer wordt toegelaten)

### Erftoegangsweg B



voorrang op plateau

- Conform de Uitvoeringsvoorschriften van het BABW is het mogelijk om binnen 30 km/u-gebied in de volgende uitzonderingsituaties de voorrang te regelen t.b.v. de fietser:
  - Solitaire fietsroutes (solitair gelegen routes die zichtbaar geen onderdeel uitmaken van de weg)
  - Hoofd fietsroutes (routes die door de weginrichting duidelijk als fietsroute herkenbaar zijn en waarop slechts beperkt gemotoriseerd verkeer wordt toegelaten)

#### Opmerking:

- Voor het wijzigen / instellen van de voorrangssituatie voor een periode langer dan 4 maanden is het nemen van een verkeersbesluit noodzakelijk.

## FIETSERS

### Stroomweg



op vrijliggend fietspad (of op solitaire fietsroutes)

### Gebiedsontsluitingsweg



op fietspad

- Indien de intensiteit lager is dan 5.500 mvt/etmaal zijn fiets(suggestie)stroken aanvaardbaar (SWOV)

### Erftoegangsweg A



op fiets(suggestie)strook

- Fietsstrook of fietssuggestiestrook zijn toepasbaar. De status van deze stroken is verschillend.
- Fietsstrook: een met een doorgetrokken of onderbroken streep gemarkeerd gedeelte van de rijbaan waarop afbeeldingen van een fiets zijn aangebracht (op regelmatige afstanden van 50-100 meter). Fietsers zijn verplicht deze strook te volgen. Andere bestuurders dan fietsers en bestuurders van een invalidervoertuig mogen de fietsstrook met een doorgetrokken streep niet gebruiken. Als de streep onderbroken is mogen andere bestuurders de strook alleen gebruiken als zij de fietsers niet hinderen. Een voertuig mag niet langs of op de strook stilstaan.
- Een fietsstrook dient bij voorkeur minimaal 1,50 meter breed te zijn omdat een fiets (inclusief bagage) 1,50 m breed mag zijn. Voor het aanbrengen van een fietsstrook is het nemen van een verkeersbesluit noodzakelijk.
- Fietssuggestiestrook: een met een onderbroken streep gemarkeerd gedeelte van de rijbaan. Auto's mogen op de strook stoppen, stilstaan en parkeren.

### Erftoegangsweg B



op de rijbaan

#### Opmerkingen:

- Voor het wijzigen van de juridische status van een fietspad en voor het aanbrengen van een fietsstrook voor een periode langer dan 4 maanden is een verkeersbesluit noodzakelijk. Voor fietspaden geldt dit ook wanneer het feitelijk gebruik van het fietspad niet verandert.
- Een fietspad kan worden aangemerkt als 'onverplicht fietspad (G13)', als 'verplicht fietspad (G11)' of als 'verplicht fiets/bromfietspad (G12a)'. Fietsers moeten gebruik maken van het 'verplichte fietspad' danwel het 'verplichte fiets/bromfietspad'. Indien deze ontbreken mogen fietsers gebruik maken van de rijbaan. Bestuurders op fietsen met meer dan twee wielen en fietsen met aanhangwagens, die met inbegrip van de lading breder zijn dan 0,75 meter mogen de rijbaan gebruiken. Voor snorfietsers gelden dezelfde regels m.b.t. de plaats op de weg. Onverplichte fietspaden zijn echter niet toegankelijk voor snorfietsers met een ingeschakelde motor. Voor een snorfiets geldt zowel binnen als buiten de bebouwde kom een snelheidslimiet van 25 km/u.

## BROMFIETSERS

### Stroomweg



op solitaire route

### Gebiedsontsluitingsweg



op de rijbaan

Uitzonderingen zijn mogelijk:

- op trajecten waar bromfietzers veelvuldig moeten wisselen van en naar het fietspad.
- indien het fietspad onderdeel uitmaakt van een belangrijke bromfietsschakel. In bovenstaande gevallen moet het fietspad, met het verkeersbord G12a, worden aangemerkt als een verplicht (brom)fietspad.

### Erftoegangsweg A



op de rijbaan

### Erftoegangsweg B



op de rijbaan

#### Opmerkingen:

- Een bromfietser mag geen gebruik maken van het 'onverplichte' en 'verplichte fietspad'. Voor bromfietzers op de rijbaan gelden dezelfde regels als voor het overige verkeer op de rijbaan. Ook 'rechts inhalen' is niet langer meer toegestaan.
- Bromfietsen mogen binnen de bebouwde kom niet harder rijden dan 30 km/u en buiten de bebouwde kom niet harder dan 40 km/u.