

Aan de Raadsfractie van de CU/SGP

Uw brief van 13 september 2018

Ons kenmerk 1283816

Uw kenmerk

Bijlage

Datum 28 september 2018 **15 OKT. 2018**

Behandeld door M.J. Kroon

Onderwerp Artikel 37 RvO verkeerssituatie Oranjelaan en rotonde Vetkamp - Oranjelaan

Team Proces en projectbegeleiding

Geachte heer Lok,

Op 13 september jongstleden hebben wij uw brief ontvangen over de verkeerssituatie Oranjelaan en rotonde Vetkamp - Oranjelaan. In deze brief stelt u ons op grond van Artikel 37 RvO een aantal vragen over de verkeerssituatie op de Oranjelaan en de rotonde Vetkamp – Oranjelaan.

1. *Bent u op de hoogte van de drukte op de Oranjelaan tijdens de spits en dat dit regelmatig tot onveilige situaties leidt met name voor fietsverkeer?*

We zijn op de hoogte van de drukte op de Oranjelaan tijdens de spits. Gelet op de diverse weggebruikers (auto's, OV, fietsers en voetgangers) kan dit als een subjectieve onveiligheid worden ervaren. Er hebben zich de afgelopen jaren (periode 2014 t/m medio 2018) 15 ongelukken voorgedaan. Alle ongelukken zijn van materiële schade, wat inhoudt dat hierbij geen letsel ongevallen hebben plaatsgevonden. Bij drie ongelukken van materiële schade was een fietser betrokken en bij één een snorfiets

2. *Wat is uw mening over het effect van de voorgenomen verkeersplannen voor het centrum (o.a. autoluw maken van Kerkplein) op de drukte op de Oranjelaan?*

Op dit moment is het moeilijk te zeggen wat het effect is van het autoluw maken van de binnenstad en het realiseren van de bronpunten op de verkeersdrukte op de Oranjelaan. Op de binnenringweg zal dit zeker effect hebben op het aantal verkeersbewegingen, omdat er minder zoekverkeer zal zijn naar een parkeerplaats en er gericht naar een parkeervoorziening wordt gereden. Door middel van een parkeerverwijssysteem willen

we dit extra ondersteunen. Daarnaast heeft de herinrichting van de binnenringweg en het verbinden van de wegen, de zogenaamde radialen, naar het centrum (zoals b.v. bij de Venestraat) effect voor het verkeer, dat deze route nu neemt als doorgaande route. De komende jaren monitoren we dit ook door de intensiteiten te meten en gericht te kijken naar herkomst van het verkeer, door gerichte kentekenonderzoeken.

De Oranjelaan is op dit moment een 50 km weg en heeft een nauwe verbinding met het Vetkamp, de Hoefslag en de Paasbosweg. De snelheid ligt gemiddeld sterk onder de 50 km/h, waarbij de V85 (de snelheid die door 85% van de bestuurders niet wordt overschreden, en dus acceptabel wordt beschouwd) en die overdag zelfs onder 40 km/h ligt.

Doordat er geen alternatieve route is aan de oostkant van Nijkerk, geeft dit extra verkeersdruk op de Oranjelaan.

Gelet op de toekomstige ontwikkeling van Nijkerk, de toenemende intensiteiten van het verkeer en omdat de Oranjelaan in de toekomst een verblijfsgebied moet worden, wil dit college in het opstellen van de mobiliteitsvisie extra onderzoek uitvoeren voor de verkeersafwikkeling aan de oostkant van Nijkerk.

- 3 *Wat zijn de mogelijkheden om snelheidremmende maatregelen te treffen, en is voor deze specifieke situatie onderzocht of dergelijke maatregelen effect hebben? Kunt u aangeven of en wanneer u dergelijke snelheid remmende maatregelen gaat treffen?*

Zoals genoemd onder punt 2 op basis van een 50-km weg ligt de snelheid onder de 50 km. Er is in het verkeersplan een bedrag opgenomen om aanpassingen aan de Oranjelaan uit te kunnen voeren, bijvoorbeeld door een extra plateau of drempel aan te leggen dichtbij de rotonde Vetkamp/Oranjelaan en /of het NS station. Op de Oranjelaan is momenteel 1 (verlaagd) plateau aanwezig iets ten oosten van De Schakel. Echter om alleen te kijken naar de Oranjelaan is te kortzichtig. Ook dient de verbinding met de Hoefslag, via de spoorwegovergang bij de Spoorstraat hierin worden meegenomen. Het college wil daarom ook dit gedeelte meenemen in het onderzoek om zo te komen tot een totaal van maatregelen op deze wegen. De verwachting is dat het onderzoek en de daaruit voortkomende plannen in de 1^e helft van 2019 opgesteld gaan worden voor de route Oranjelaan en Hoefslag. Hierin zal ook het overleg met de OV maatschappij worden meegenomen. Dit is noodzakelijk omdat de huidige route van de OV is afgestemd op de snelheid (50 km) en gevolgen hebben voor hun tijdschema.

4. *Wat is de reden dat het zebrapad op bovengenoemde rotonde na de herinrichting niet meer is teruggekeerd?*

Bij de herinrichting van dit gebied is een besluit genomen om dit gebied als voetgangersgebied aan te merken, waarbij fietsen is toegestaan. Vanuit verkeersveiligheid is in deze gebieden een voetgangersoversteekplaats (zebra) niet noodzakelijk.

5. *Deelt u de mening dat de verkeersstromen vanuit de Oosterstraat en naar de parkeergarage tot verwarring kunnen leiden? En zo ja, kunt u aangeven op welke wijze u dit denkt te verbeteren, en op welke termijn?*

Er zijn bij de aanleg maatregelen genomen (b.v. door aanleg van middengeleiders, palen en bebording) om mogelijke verwarring te voorkomen. Daarnaast is het een voetgangersgebied waarin met lage rijsnelheden wordt gereden. Het gemengde gebied geeft voldoende ruimte, waardoor diverse verkeerssoorten elkaar veilig kunnen kruisen. Er is voldoende ruimte en overzicht om de fietser te zien die de fietsstrook van de rotonde wil gaan nemen.

Daarnaast ligt de Vetkamp vanaf de rotonde Oranjelaan/Vrijheidslaan in het voetgangersgebied, waar langzaam verkeer zonder problemen kan oversteken. Door nu ook cameratoezicht rondom het centrum te gaan toepassen wordt ook de intensiteit van verkeer verder verlaagd. Bovendien is er geen sprake meer van verkeer vanuit de Oosterstraat richting de rotonde Vetkamp – Oranjelaan door de instelling van éénrichtingsverkeer, richting de Langestraat - Frieswijkstraat. Echter door het steeds meer toenemen van het fietsverkeer wil het college onderzoeken of een voetgangersoversteekplaats bijdraagt aan het verhogen van de verkeersveiligheid.

Met vriendelijke groet,

Burgemeester en wethouders van Nijkerk,

de secretaris,

de heer G. van Beek

de burgemeester,

de heer mr. drs. G.D. Renkema