

Verkeersonderzoek

Nieuwbouw Wallerstraat –
Bernhardstraat Nijkerk

Opdrachtgever	Stichting Beweging 3.0
Titel rapport	Verkeersonderzoek Nieuwbouw Wallerstraat – Bernhardstraat Nijkerk
Kenmerk	02 [REDACTED]
Datum publicatie	28 januari 2026
Projectleider Goudappel	[REDACTED]
Projectteam Goudappel	[REDACTED] en [REDACTED]
Status	Definitief

© Copyright Goudappel BV 2026

Inhoudsopgave

1. Context	4
1.1 Aanleiding en vraagstelling	4
1.2 Functieprogramma's	5
2. Autoparkeren	6
2.1 Aanpak	6
2.2 Uitgangspunten	6
2.3 Resultaten	8
3. Verkeersgeneratie	10
3.1 Aanpak en uitgangspunten	10
3.2 Resultaten	11
4. Verkeersanalyse	13
4.1 Aanpak en uitgangspunten	13
4.2 Resultaat verkeersanalyse	16
4.3 Logistiek verkeer	19
5. Conclusies	21
5.1 Parkeren	21
5.2 Verkeer	21
Bijlage 1 Verkeerstellingen	23
B.1.1 Bernhardstraat	23
B.1.2 Oranjelaan	24
B.1.3 Wallerstraat	25
B.1.4 Vetkamp	26
B.1.5 Het Hazeveld	27
B.1.6 Bloemendaalseweg/Wallerstraat	28

1. Context

1.1 Aanleiding en vraagstelling

Aan de Bernhardstraat en Wallerstraat in Nijkerk is Stichting Beweging 3.0 (hierna: SB3.0) van plan om een nieuw woon-zorgcomplex en een losstaande maatschappelijke functie (op moment van schrijven is een kinderdagverblijf beoogd) te realiseren op een braakliggend terrein (zie figuur 1.1). Beide functies worden gerealiseerd aan de noordzijde van industriecomplex Bronswerk. SB3.0 wordt hierin ondersteund door Imming Omgevingsmanagement (Adviesbureau Ruimtelijke Ordening).

De beoogde ontwikkeling heeft gevolgen voor parkeren en verkeer. Hiertoe is Goudappel B.V. gevraagd een verkeersonderzoek uit te voeren. Gedurende dit onderzoek is op 9 december 2025 een bewonersavond gehouden waarin aanvullende vragen gesteld konden worden. In voorliggende rapportage zijn, naast de eerdere analyses, ook antwoorden opgenomen op deze aanvullende vragen. Verder beschrijft voorliggende rapportage de aanpak en uitgangspunten en resultaten van het gehele verkeersonderzoek.



Figuur 1.1: Planlocatie (bron ondergrond: Cyclomedia)

1.2 Functieprogramma's

SB3.0 is voornemens om zorgwoningen te realiseren en gedurende het gebruik van het woon-zorgcomplex woningen te transformeren tot reguliere huurappartementen voor mensen zonder zorgbehoefte. Omwille van dit voornemen zijn twee uiterste functieprogramma's aangehouden tijdens dit onderzoek, één met enkel zorgwoningen en één met volledig gebruik door huurappartementen. Naar verwachting leidt de praktijk naar een gemiddelde binnen dit spectrum.

1.2.1 Functieprogramma A – Woon-zorgcomplex en kinderdagverblijf

SB3.0 is in eerste instantie van plan om op de ontwikkellocatie een woon-zorgcomplex te bouwen met ruimte voor een extra maatschappelijke functie, zoals een kinderdagverblijf.

functie	omvang/aantal	opmerking
kinderdagverblijf	130 m ² bvo	-
verpleeg/verzorgingstehuis	126 wooneenheden	bewoners met een ZZP 5 of hoger

Tabel 1.1: Functieprogramma (A) bij volledig gebruik door zorg en kinderdagverblijf

1.2.2 Functieprogramma B – Dynamische verandering

In een toekomstige situatie is het mogelijk dat elke twee zorg(geschikte) woningen worden getransformeerd tot één huurappartement. In een scenario waarbij deze transformatie voor alle zorg(geschikte) woningen geldt, kan het functieprogramma uit tabel 1.2 als uitgangspunt gehanteerd worden.

functie	omvang/aantal
kinderdagverblijf	130 m ² bvo
huur, appartement, 50-100 m ²	63 woningen

Tabel 1.2: Functieprogramma (B) bij volledige invulling door huurappartementen en kinderdagverblijf

2. Autoparkeren

2.1 Aanpak

Naar aanleiding van de ontwikkeling ontstaat er een parkeerbehoefte op eigen terrein. Om te weten wat de parkeerbehoefte van het complex gaat zijn, wordt deze berekend aan de hand van het geleverde functieprogramma en de gemeentelijke parkeernormen zoals vastgelegd in de 'Nota Parkeernormen Nijkerk 2021'¹. In deze parkeernormennota zijn de parkeernormen gebaseerd op parkeerkencijfers uit CROW-publicatie 381. Waar de parkeernormen niet goed aansluiten op de invulling van de locatie, is in overleg met de gemeente afgeweken van de parkeernormen. Voor het kinderdagverblijf is de parkeernorm voor medewerkers vermenigvuldigd met het aantal vierkante meters bruto vloeroppervlak (conform de parkeernormennota). Voor bezoekers (halen en brengen) is een aparte formule vanuit CROW gehanteerd. De parkeerbehoefte is doorgerekend voor zowel de situatie van functieprogramma A als functieprogramma B.

2.2 Uitgangspunten

Het gemeentelijk parkeerbeleid vormt de basis voor de uitgangspunten van de parkeerbehoefteberekening. Onderstaand zijn de beschreven kaders weergegeven voor de woningen en het kinderdagverblijf.

2.2.1 Woningen

De te gebruiken parkeernormen zijn afhankelijk van de stedelijkheidsgraad van de gemeente en de stedelijke zone. Parkeernormen in centrumgebied zijn doorgaans lager dan de parkeernormen in het buitengebied. Uit het gemeentelijk beleid blijkt dat Nijkerk wordt gecategoriseerd als 'matig stedelijk'. De ontwikkellocatie valt onder het gebiedstype 'schil/overlooptgebied'.

Voor functieprogramma A² is, op basis van eerder uitgevoerde berekeningen van de gemeente, afgeweken van de beschreven norm voor verpleeg- en verzorgingstehuizen. Conform CROW bedraagt deze norm minimaal 0,5 tot maximaal 0,7 pp/wooneenheid. De gemeente Nijkerk heeft op basis van het ervaringen elders in Nederland, het verwachte autobezit en de praktijksituatie op de locatie van zorgcomplex De Pol (in Nijkerk) gekozen voor een parkeernorm onder het minimum van de bandbreedte, namelijk 0,4 pp/wooneenheid. Met de gehanteerde maatwerk parkeernorm is de ontwikkeling vergund door het college. Het vertrekpunt hierbij is dat dat de bewoners in het complex geen auto meer kunnen rijden en de parkeernorm enkel bestaat uit een deel bezoekers en een deel personeel (welke voornamelijk uit de buurt komen). De te hanteren parkeernormen zijn opgenomen in tabel 2.1.

¹ <https://lokaleregelgeving.overheid.nl/CVDR668784/1>

² Voor functieprogramma A heeft dubbelgebruik van parkeerplaatsen geen waarneembaar effect, omdat zowel het kinderdagverblijf als het verpleeg-/verzorgingstehuis op hetzelfde moment pieken.

functie	omvang/aantal	parkeernorm
kinderdagverblijf	130 m ² bvo	1,3 pp/100 m ² bvo (medewerkers)
verpleeg/verzorgingstehuis	126 woningen	0,4 pp/wooneenheid (maatwerk)

Tabel 2.1: Te hanteren parkeernormen functieprogramma A

Voor functieprogramma B is niet afgeweken van de door de gemeente opgestelde parkeernormen en gelden de parkeernormen zoals weergegeven in tabel 2.2.

functie	doelgroep	omvang/aantal	parkeernorm
kinderdagverblijf	-	130 m ² bvo	1,3 pp/100 m ² bvo
huur, appartement, 50-100 m ²	bewoners	63 woningen	1,0 pp/woning
	bezoekers	63 woningen	0,3 pp/woning

Tabel 2.2: Te hanteren parkeernormen functieprogramma B

Conform het gemeentelijke parkeerbeleid, gebaseerd op CROW, kan voor functieprogramma B dubbelgebruik tussen doelgroepen plaatsvinden (voor functieprogramma A heeft dit geen waarneembaar effect, omdat beide functies hetzelfde parkeerkundig piekmoment geldt). Het effect van dubbelgebruik kan inzichtelijk gemaakt worden met behulp van aanwezigheidspercentages. De te hanteren percentages zijn opgenomen in het gemeentelijke parkeerbeleid en weergegeven in tabel 2.3. Het maatgevende moment (werkdagavond) is roze gemarkeerd.

functie	werkdag				zaterdag		zondag
	ochtend	middag	avond	nacht	middag	avond	middag
dagonderwijs	100%	100%	0%	0%	0%	0%	0%
woningen bewoners	50%	50%	90%	100%	60%	80%	70%
woningen bezoekers	10%	20%	80%	0%	60%	80%	70%

Tabel 2.3: Aanwezigheidspercentages (bron: Nota Parkeernormen Nijkerk 2021)

2.2.2 Kinderdagverblijf

Voor zowel functieprogramma A als B is de parkeerbehoefte berekend voor het halen en brengen door ouders/verzorgers van kinderen van het kinderdagverblijf. In bijlage 2 van de parkeernormennota wordt hiervoor een rekenmethode gegeven welke overgenomen is uit CROW-publicatie 182. De formule is als volgt:

$$\text{"Aantal leerlingen} \times \% \text{ leerlingen auto halen en brengen} \times \text{reductiefactor} \\ \text{parkeerduur} \times \text{reductiefactor aantal kinderen"}$$

Binnen de formule gelden enkele variabelen. Deze variabelen zijn conform CROW opgenomen in de parkeernormennota en weergegeven in tabel 2.4.

doelgroep	%halen en brengen met de auto	reductiefactor parkeren	reductiefactor aantal kinderen per auto
kinderdagverblijf	50 - 80%	0,25	0,75

Tabel 2.4: Rekenwaarden kinderdagverblijf (bron: Nota Parkeernormen Nijkerk 2021)

Voor het % aantal leerlingen dat met de auto wordt gebracht geldt het maximum (80%) van de bandbreedte. Dit is een worst-case aanname. In de praktijk is dit aandeel naar verwachting lager, omdat de meeste leerlingen binnen een relatief korte afstand (loop- of fietsafstand) van het kinderdagverblijf zullen wonen.

De reductiefactor 'parkeerduur' beschrijft een factor waardoor rekening gehouden kan worden met dubbelgebruik van een parkeerplaats binnen hetzelfde uur. Bij een kinderdagverblijf ligt deze factor lager dan bij een basisschool omdat ouders vaker meelopen met het kind en gemiddeld langer parkeren. Bij een kinderdagverblijf parkeren auto's gemiddeld 15 minuten, vandaar de factor 0,25.

De reductiefactor 'aantal kinderen' beschrijft een factor waarmee rekening gehouden kan worden met meerdere kinderen in één auto, bijvoorbeeld als twee kinderen uit hetzelfde gezin tegelijk worden weggebracht naar het kinderdagverblijf.

Voor deze ontwikkeling is rekening gehouden met een kinderdagverblijf dat ruimte biedt aan 20 kinderen. Er wordt namelijk ruimte gerealiseerd voor groep kinderen, welke wettelijk uit maximaal 20 kinderen kan bestaan. Dit is een inschatting op basis van de oppervlakte van het kinderdagverblijf (130 m²) aan de hand van CROW-publicatie 272, welke voorschrijft dat per groep van een kinderdagverblijf ongeveer 90 m² bvo benodigd is. De overige ruimte bestaat dan uit ondersteunende en/of facilitaire functies.

2.3 Resultaten

2.3.1 Halen en brengen kinderdagverblijf

Voor de berekening van het benodigde aantal parkeerplaatsen voor haal- en brengverkeer van het kinderdagverblijf is de methode uit 2.2.1 toegepast. Bij het invullen van de beschreven formule ontstaat de volgende berekening:

$$20 \text{ kinderen} * 80\% \text{ met de auto} * 0,25 * 0,75 = 3 \text{ parkeerplaatsen}$$

Om te voldoen aan deze ruimte, wordt een Kiss & Ride gerealiseerd welke door de ouders gebruikt kan worden om kortdurend stil te staan om kinderen gedag te zeggen.

2.3.2 Functieprogramma A

Voor de berekening van de parkeerbehoefte voor functieprogramma A is gebruikgemaakt van de parkeernormen zoals deze beschreven zijn in tabel 2.1. Het resultaat van de berekening is weergegeven in tabel 2.5 (volgende pagina). De parkeerbehoefte bedraagt afgerond naar boven 56 parkeerplaatsen, waarvan 53 parkeerplaatsen voor medewerkers van het kinderdagverblijf en personeel en bezoekers van het woon-zorgcomplex en 3 parkeerplaatsen voor bezoekers (halen en brengen) van het kinderdagverblijf.

functie	omvang/aantal	parkeernorm	parkeerbehoefte
kinderdagverblijf	130 m ² bvo	1,3 pp/100 m ² bvo	1,7
halen en brengen (K&R)*	-	-	3,0
verpleeg-/verzorgingstehuis	126 woningen	0,4 pp/wooneenheid	50,4
totaal			56 parkeerplaatsen

*Opgenomen uit de berekening zoals te zien in 2.3.1.

Tabel 2.5: Parkeerbehoefte functieprogramma A (inclusief Kiss & Ride)

2.3.3 Functieprogramma B

Voor functieprogramma B is in de parkeerberekening gebruikgemaakt van de aanwezigheidspercentages zoals weergegeven in tabel 2.3. Het resultaat van de parkeerbehoefte per moment van de week is weergegeven in tabel 2.6. De totalen zijn afgerond naar boven.

functie	omvang/aantal	parkeernorm	ongewogen parkeerbehoefte	werkdag				zaterdag		zondag
				ochtend	middag	avond	nacht	middag	avond	middag
dagonderwijs	130 m ² bvo	1,3	4,7*	4,7	4,7	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0
woningen bewoners	63 woningen	1,0	63,0	31,5	31,5	56,7	63,0	37,8	50,4	44,1
woningen bezoekers	63 woningen	0,3	18,9	1,9	3,8	15,1	0,0	11,3	15,1	13,2
totaal			87	39	40	72	63	50	66	58

*Inclusief Kiss & Ride zoals weergegeven in tabel 2.5.

Tabel 2.6: Parkeerbehoefte functieprogramma B (inclusief dubbelgebruik)

Uit bovenstaande tabel blijkt dat de ongewogen parkeerbehoefte (zonder toepassing van dubbelgebruik) 87 parkeerplaatsen bedraagt. De gewogen parkeerbehoefte (met toepassing van dubbelgebruik) bedraagt 72 parkeerplaatsen. Het maatgevende moment is werkdagavond. Het aantal te realiseren parkeerplaatsen zal door SB3.0 volledig op eigen terrein opgelost worden. Dit betekent dat het effect op de parkeerdruk in de omgeving van het plangebied verwaarloosbaar is. Wanneer bezoekers van het woon-zorgcomplex of het kinderdagverblijf toch gebruikmaken van vrije openbaar toegankelijke parkeerplaatsen in de omgeving, leidt dit niet per definitie tot parkeerproblemen.

3. Verkeersgeneratie

3.1 Aanpak en uitgangspunten

Om de verkeersgeneratie van de ontwikkeling te bepalen, is een berekening gemaakt op basis van de meest recente verkeersgeneratiekencijfers uit CROW-publicatie 744 (2024). Door deze verkeersgeneratiekencijfers te vermenigvuldigen met de functies zoals beschreven in de functieprogramma's, kan de toename aan verkeersintensiteit op de omliggende wegen bepaald worden. Voor het kinderdagverblijf is de verkeersgeneratie berekend aan de hand van deze CROW-publicatie. De verkeersgeneratie wordt weergegeven in motorvoertuigbewegingen per weekdagemaal.

Functieprogramma A

Voor de berekening van de verkeersgeneratie van het woon-zorgcomplex zijn geen specifieke kencijfers beschikbaar. De meest passende functie vanuit CROW betreft de functie 'verpleeg- en verzorgingstehuis'. Echter, voor deze functie zijn geen verkeersgeneratiekencijfers beschikbaar. Om deze reden is op basis van expert judgement een aanname gedaan van een zogeheten 'turnover' voor de berekening van de verkeersgeneratie voor deze functie. Dit betekent dat een inschatting is gemaakt van hoe vaak elke parkeerplaats per dag gebruikt wordt. Elke gebruikte parkeerplaats is gerelateerd aan één aankomende én één vertrekkende verkeersbeweging).

De verwachting is dat elke parkeerplaats ten behoeve van het verpleeg/verzorgingstehuis gemiddeld 3 keer gebruikt wordt op een dag. Dit komt zowel door bezoek als door afwisselende shifts voor het personeel van het woon-zorgcomplex. Deze aanname wordt op basis van expert judgement als reëel beschouwd.

Functieprogramma B

Voor de reguliere huurappartementen uit functieprogramma B zijn binnen CROW wél kencijfers beschikbaar. Op basis van de verwachte toekomstsituatie is voor deze appartementen de categorie (prijssegment) van sociale huur het meest passend. Hierbij gelden (evenals voor parkeren) de volgende uitgangspunten: een stedelijkheidsgraad van 'matig stedelijk' binnen de stedelijke zone 'schil centrum' (op basis van gemeentelijk beleid). Gelet op het gemiddelde autobezit in de gemeente Nijkerk (1,39 auto's per bewoonde woning) ten opzichte het gemiddelde autobezit in Nederland (1,14 auto's per bewoonde woning) wordt uitgegaan van het maximum van de bandbreedte van CROW.

3.1.1 Verkeersgeneratie op etmaalniveau

Op basis van de hierboven beschreven aanpak en uitgangspunten zijn de CROW-kencijfers uit tabel 3.1 (volgende pagina) gehanteerd voor het berekenen van de verkeersgeneratie op etmaalniveau.

functieprogramma	functie conform CROW	kencijfer
A en B	kinderdagverblijf (crèche)	32,6 mvt/100 m ² bvo
B	huur, appartement, sociale huur, 75-100m ² bvo*	3,3 mvt/woning

* Conform het gemeentelijke parkeerbeleid zullen de huurappartementen tussen de 50 en 100 m² bvo gerealiseerd worden. Binnen CROW-publicatie 744 wordt deze bandbreedte onderscheiden in twee bandbreedtes: 50-75 m² bvo en 75-100 m² bvo. Worst-case is uitgegaan van het hoogste verkeersgeneratiekencijfer (oftewel: binnen de categorie 75-100 m² bvo).

Tabel 3.1: Te hanteren verkeersgeneratiekencijfers conform CROW-publicatie 744

De verkeersgeneratiekencijfers uit CROW-publicatie 744 zijn weekdagintensiteiten, wat betekent dat dit een kencijfer is wat aangehouden kan worden voor de gemiddelde weekdag. Om te bepalen wat de verkeersgeneratie van de locatie is op een gemiddelde werkdag, dient het kencijfer verrekend te worden met een omrekenfactor. In CROW-publicatie 272 zijn voor verschillende functies deze omrekenfactoren weergegeven. De voor deze studie relevante omrekenfactoren zijn weergegeven in tabel 3.2.

functie	omrekenfactor
wonen	1,11
kinderdagverblijf	1,40

Tabel 3.2: Omrekenfactoren weekdag-werkdag conform CROW-publicatie 272

3.1.2 Verkeersgeneratie op spitsniveau

De verkeersgeneratie van de ontwikkeling is weergegeven op etmaalniveau. Doorgaans kan voor een drukste spitsuur (ochtend of avond) aangehouden worden dat circa 10% van het verkeer op etmaalniveau in de spits wordt gegenereerd.

3.2 Resultaten

3.2.1 Functieprogramma A

Op basis van de hierboven beschreven aanpak en uitgangspunten is in tabel 3.3 het resultaat van de verkeersgeneratieberekening voor functieprogramma A weergegeven. In het drukste spitsuur worden 36 motorvoertuigbewegingen gegenereerd, wat neerkomt op gemiddeld 6 auto's per 10 minuten.

functie	omvang/aantal	kencijfer of turnover	omrekenfactor	verkeersgeneratie	spitsintensiteit
kinderdagverblijf	130 m ² bvo	32,6 (kencijfer)	1,4	59,3 mvt/werkdagetmaal	6 mvt/spitsuur
verpleeg/verzorgingstehuis	50 parkeerplaatsen	6 (turnover)	n.v.t.	302,4 mvt/werkdagetmaal	30 mvt/spitsuur
totaal				362 mvt/werkdagetmaal	36 mvt/spitsuur

Tabel 3.3: Berekening verkeersgeneratie functieprogramma A

3.2.2 Functieprogramma B

Op basis van de hierboven beschreven aanpak en uitgangspunten is in tabel 3.4 (volgende pagina) het resultaat van de verkeersgeneratieberekening voor functieprogramma B

weergegeven. In het drukste spitsuur worden 29 motorvoertuigbewegingen gegenereerd, wat neerkomt op gemiddeld 5 auto's per 10 minuten.

functie	omvang/aantal	kencijfer of turnover	omrekenfactor	verkeersgeneratie	spitsintensiteit
kinderdagverblijf	130 m ² bvo	32,6 (kencijfer)	1,4	59,3 mvt/werkdagemaal	6 mvt/spitsuur
huur, appartement, 50-100 m ²	63 woningen	3,3	1,11	230,8 mvt/werkdagemaal	23 mvt/spitsuur
totaal				290 mvt/werkdagemaal	29 mvt/spitsuur

Tabel 3.4: Berekening verkeersgeneratie functieprogramma B

4. Verkeersanalyse

4.1 Aanpak en uitgangspunten

4.1.1 Verkeerstellingen en verkeerskundige schouw op locatie

De huidige verkeerssituatie is verkend aan de hand van uitgevoerde mechanische verkeerstellingen (telslangen op straat) in de omgeving van de planlocatie (zie figuur 4.1) en het uitvoeren van een verkeerskundige schouw op locatie tijdens een reguliere avondspitsperiode op een maatgevende werkdag (dinsdag 2 december 2025). Tijdens de schouw zijn onder andere de wegvakken Wallerstraat, Bernhardstraat, Oranjelaan, Vetkamp en Het Hazeveld verkend. Hierbij is het algemene verkeersbeeld beschouwd als 'rustig', wat niet geheel vreemd is voor de functie van de Wallerstraat, Bernhardstraat en Het Hazeveld, voornamelijk als ontsluiting voor de aanliggende woningen. Op de Vetkamp en Oranjelaan is aanmerkelijk meer verkeer aanwezig, wat leidt tot wachtrijen en meer conflictpunten.



Figuur 4.1: Tellocaties telgegevens gemeente Nijkerk

De uitgevoerde mechanische tellingen hebben geleid tot de verkeersintensiteiten op etmaalniveau zoals weergegeven in figuur 4.2 (volgende pagina) en bijlage 1. Hieruit blijkt dat de wegvakken Wallerstraat, Bernhardstraat en Het Hazeveld in verhouding tot de Vetkamp en Oranjelaan verkeerskundig gezien veel rustiger zijn. Dit bevestigt het beeld uit de schouw dat de functie van de wegvakken aansluit bij het gebruik (de verkeersintensiteit).



Figuur 4.2: Verkeersintensiteiten op etmaalniveau voor een gemiddelde werkdag (bron: gemeente Nijkerk)

4.1.2 Duurzaam Veilig

Het gemotoriseerde verkeer zal worden ontsloten via de Bernhardstraat. Vanaf hier kan het verkeer in noordelijke richting via de Wallerstraat of Het Hazeveld de Vetkamp bereiken. In zuidelijke richting rijdt het verkeer naar de Oranjelaan. Aangezien de Vetkamp en Oranjelaan een andere functie (gebiedsontsluitingsweg in plaats van erftoegangsweg) heeft in de wegenstructuur van Nijkerk, zijn enkel de Wallerstraat, Bernhardstraat en Het Hazeveld getoetst aan de landelijke richtlijnen van Duurzaam Veilig. Binnen deze landelijke visie wordt gestreefd naar een duurzaam evenwicht tussen de functie, vormgeving en het gebruik van een weg. Wanneer deze aspecten in evenwicht zijn, is er (theoretisch) sprake van een verkeersveilige weg waarbij ongevallen zo veel mogelijk uitgesloten worden en weggebruikers weten wat voor gedrag van hen verwacht wordt.

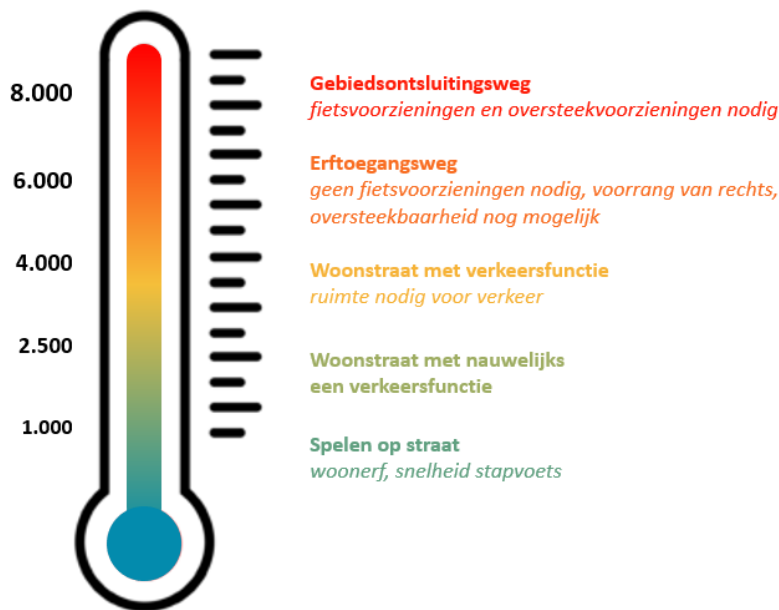
De volgende relaties worden getoetst:

- toets relatie functie – gebruik;
- toets relatie functie – vormgeving;
- toets relatie vormgeving – gebruik.

Onder onderstaande kopjes wordt de invulling van deze drie onderdelen verder toegelicht.

Toets relatie functie - gebruik

De beoordeling van de relatie tussen functie en gebruik is gebaseerd op de (beoogde) functie van de weg (erftoegangsweg, gebiedsontsluitingsweg, stroomweg) en het gebruik (de verkeersintensiteit). Per wegcategorie zijn passende intervallen van de verkeersintensiteit bekend uit de richtlijnen (zie figuur 4.3). Zo geldt bijvoorbeeld voor woonerven een maximale gewenste verkeersintensiteit van 1.000 motorvoertuigbewegingen per etmaal en voor erftoegangswegen met een snelheid van 30 km/h een maximale verkeersintensiteit van 4.000 – 6.000 motorvoertuigbewegingen per etmaal.



Figuur 4.3: Intensiteitsgrenzen wegvakken

Toets relatie functie – vormgeving

Per wegfunctie (erftoegangsweg, gebiedsontsluitingsweg, stroomweg) gelden vanuit de richtlijnen voorkeurskenmerken voor de vormgeving. Dit heeft betrekking op de verharding, aanwezigheid van fietsvoorzieningen, kruispuntvormgeving, etc. Aan de hand van de huidige functie en vormgeving van de weg wordt, in combinatie met de verschillende voorkeurskenmerken, een kwalitatieve beoordeling gemaakt van de relatie tussen functie en vormgeving.

Toets relatie vormgeving – gebruik

Op basis van de huidige vormgeving van de weg wordt beoordeeld welke verkeersintensiteit wenselijk is. Bijvoorbeeld: wat is een toelaatbare intensiteit gelet op de fietsvoorzieningen of de breedte van de weg (zonder een specifieke functie van de weg mee te nemen)? Een overschrijding van de (maximaal) wenselijke verkeersintensiteit leidt niet per definitie tot een verkeersonveilige situatie, maar mogelijk tot hinder bij gebruikers. Dat maakt de wenselijke verkeersintensiteit geen harde bovengrens, maar een indicatieve waarde.

Onderstaand zijn de analyses per wegvak uitgewerkt. In de analyse is gebruikgemaakt van de verkeersintensiteiten uit de uitgevoerde verkeerstellingen. Bij een eventuele mismatch tussen de drie te toetsen aspecten zijn globale oplossingsrichtingen beschreven.

4.2 Resultaat verkeersanalyse

4.2.1 Bernhardstraat

De Bernhardstraat (zie figuur 4.4) is een erftoegangsweg binnen de bebouwde kom. De weg is gelegen tussen de Wallerstraat (noordzijde) en Oranjelaan (zuidzijde). Op de weg geldt een maximumsnelheid van 30 km/u. De breedte van de gemengde rijbaan bedraagt circa 5,0 meter. Het wegvak is verhard middels klinkers en er zijn aan weerszijden opsluitbanden met vrijliggend trottoir aanwezig. Langs de rijbaan zijn op de meeste delen van het wegvak langspaarkeerplaatsen aanwezig. De gemiddelde verkeersintensiteit op een werkdag bedraagt circa 1.200 mvt/etmaal (gemeten tussen de Wallerstraat en Irenestraat). In het drukste spitsuur (16-17u) op een werkdag betreft dit gemiddeld 116 motorvoertuigbewegingen, wat neerkomt op gemiddeld 19 auto's per 10 minuten.



Figuur 4.4: Bernhardstraat (foto: Goudappel)

Als gevolg van de ontwikkeling zal de verkeersintensiteit op de Bernhardstraat toenemen tot circa 360 mvt/etmaal op een gemiddelde werkdag (gemiddeld 6 auto's per 10 minuten). De toekomstige verkeersintensiteit bedraagt daarmee circa 1.560 mvt/etmaal op een gemiddelde werkdag (gemiddeld 25 auto's per 10 minuten). Uit de analyse naar het wegvak blijkt dat de functie en vormgeving van de weg passend zijn bij zowel de huidige als de toekomstige verkeersintensiteit. De maatgevende criteria zijn de breedte van de voetgangersvoorzieningen (deze zijn nu gemiddeld 0,5 meter te smal op bepaalde delen) en het ontbreken van snelheidsremmers (verkeersdrempels) op wegvakniveau. Laatstgenoemde criteria kan weerlegd worden doordat de kruispunten relatief kort op elkaar liggen, waardoor snelheidsremmers tussen de kruispunten niet als noodzakelijk beschouwd worden. Gelet op het te verwachten aantal voetgangers, wordt de breedte van de voetgangersvoorzieningen niet als verkeerskundig knelpunt maar als verkeerskundig aandachtspunt beschouwd. Bovendien draagt de ontwikkeling op dit wegvak niet bij aan een verslechtering van de verkeerssituatie. Een ander aandachtspunt is het logistieke verkeer (dit wordt beschreven in paragraaf 4.3).

4.2.2 Wallerstraat

De Wallerstraat (zie figuur 4.5) is een erftoegangsweg binnen de bebouwde kom. De weg sluit aan op de Bloemendaalseweg (oostzijde) en de Vetkamp (westzijde). Op de weg geldt een maximumsnelheid van 30 km/u. De breedte van de gemengde rijbaan (voor gemotoriseerd en fietsverkeer) bedraagt op het maatgevende gedeelte circa 4,8 meter. Het wegvak is verhard middels klinkers. Aan weerszijden zijn trottoirs aanwezig waarbij de bestaande opsluitbanden op een gelijk niveau zijn aangebracht waar sprake is van een in-/uitrit. Langs de rijbaan zijn wisselend per weggedeelte langspaarkeerplaatsen aanwezig. De gemiddelde verkeersintensiteit op een werkdag bedraagt circa 710 mvt/etmaal (gemeten tussen de Beatrixstraat en Van Slootenstraat). In het drukste spitsuur (17-18u) op een werkdag betreft dit gemiddeld 70 motorvoertuigbewegingen, wat neerkomt op gemiddeld iets minder dan 12 auto's per 10 minuten.



Figuur 4.5: Wallerstraat (foto: Goudappel)

Op basis van de huidige verkeersverdeling, zoals blijkt uit de mechanische verkeerstellingen, is bepaald dat circa 62% van het verkeer in noordelijke richting naar de Wallerstraat rijdt. Dit betekent dat de verkeersintensiteit op de Wallerstraat met $(62\% * 362 =)$ ruim 220 mvt/etmaal toeneemt (gemiddeld iets minder dan 4 auto's per 10 minuten) tot circa 930 mvt/etmaal op een gemiddelde werkdag (gemiddeld 15 auto's per 10 minuten), waarbij circa 57% van het verkeer richting de Vetkamp rijdt en circa 43% richting de Bloemendaalseweg. Hoewel er sprake is van een verkeerstoename van ongeveer een derde ten opzichte van de huidige verkeersintensiteit, is de toekomstige verkeersintensiteit verkeerskundig gezien relatief laag en daarmee passend voor een erftoegangsweg binnen de bebouwde kom met de huidige vormgeving.

Maatgevende criteria voor de Wallerstraat is de breedte van de voetgangersvoorzieningen aan weerszijden. Bovendien zijn de voetgangersvoorzieningen niet geheel toegankelijk vanwege de vele hoogteverschillen bij in-/uitritten. Een ander criterium betreft de breedte van de rijbaan ten opzichte van het langsparkeren in combinatie met fietsverkeer. Hierdoor ontstaat in theorie wat minder schikruimte. In de praktijk zal dit niet tot noemenswaardige knelpunten leiden, omdat zowel de huidige als toekomstige verkeersintensiteit passend is bij de functie en vormgeving van het wegvak.

4.2.3 Het Hazeveld

Het Hazeveld (zie figuur 4.6) is een erftoegangsweg binnen de bebouwde kom. De weg sluit aan op de Wallerstraat (oostzijde) en de Vetkamp (westzijde). Op de weg geldt een maximumsnelheid van 30 km/u. De breedte van de gemengde rijbaan bedraagt circa 6,0 meter. Het wegvak is verhard middels asfalt. Aan weerszijden zijn trottoirs aanwezig waarbij de bestaande opsluitbanden op meerdere delen op een gelijk niveau zijn aangebracht bij in-/uitritten. Op bepaalde delen van het wegvak wordt aan één zijde geparkeerd op de rijbaan. De gemiddelde verkeersintensiteit op een werkdag bedraagt circa 1.900 mvt/etmaal (gemeten tussen de Vetkamp en Henri Dunantlaan).



Figuur 4.6: Het Hazeveld (bron: Cyclomedia)

Op de bewonersavond van 9 december 2025 zijn zorgen geuit over de gevolgen van de ontwikkeling voor de verkeersintensiteit op Het Hazeveld. Gelet op de ligging van het wegvak in het verkeersnetwerk – inclusief het feit dat verkeer net als water de weg van de minste weerstand kiest – is het mogelijk dat een (zeer) beperkt deel van het verkeer bij een hoge verkeersdruk op de Vetkamp of Oranjelaan uitwijkt via Het Hazeveld om de Wallerstraat en Bernhardstraat te bereiken. Omdat vanuit de verkeerstellingen geen betrouwbare aanname gedaan kan worden over een eventuele verkeerstoename op Het Hazeveld, is met name gekeken naar de capaciteit van het wegvak ten opzichte van de te verwachten verkeersintensiteit.

Uit de analyse blijkt dat de breedte van de gemengde rijbaan versmald wordt door het (incidenteel) parkeren op de rijbaan. Naar verwachting wordt dit met name door bewoners en bezoekers van de woningen van Het Hazeveld gedaan. Het voordeel van parkeren op de rijbaan is een verlaagde snelheid voor het gemotoriseerde verkeer. Aangezien Het Hazeveld volgens Duurzaam Veilig (gelet op de functie als erftoegangsweg) bij voorkeur open verhard is (door klinkers) en dat uitnodigt tot sluipverkeer en een hoge snelheid, heeft het parkeren op de rijbaan ook een positief (namelijk remmend) effect op de routekeuze voor verkeer van en naar de Wallerstraat en Bernhardstraat. Bovendien zal verkeer door de huidige aanwezige snelheidsremmers (wegversmallingen en verkeersdrempels) minder snel via Het Hazeveld rijden. Eventueel waargenomen sluipverkeer zal dan ook met name ontstaan wanneer er sprake is van wegwerkzaamheden op bijvoorbeeld de Vetkamp (zoals eind 2025 het geval was).

Andere maatgevende criteria op Het Hazeveld zijn, evenals voor de Bernhardstraat en Wallerstraat, de breedte van de voetgangersvoorzieningen en de breedte van de rijbaan. Op de weggedeeltes waar niet op de rijbaan geparkeerd wordt, is de vormgeving van het wegvak (iets te brede rijbaan, asfalt en geen fietsvoorzieningen) niet passend bij het gebruik (verkeersintensiteit) van de weg. Deze beschreven criteria voor Het Hazeveld staan los van de ontwikkeling van het woon-zorgcomplex en het kinderdagverblijf, oftewel: de ontwikkeling zal daarmee op Het Hazeveld niet leiden tot een verslechtering van de verkeerssituatie.

4.3 Logistiek verkeer

Hoewel binnen de gehanteerde CROW-kencijfers al grotendeels rekening gehouden is met logistieke ritten, is door de opdrachtgever een inschatting gemaakt van het aantal vrachtbewegingen van en naar de ontwikkellocatie. Voor een woon-zorgcomplex en een kinderdagverblijf gaat het daarbij met name om bevoorrading (food/non-food), linnengoed (aanvoer/afvoer), afvalstromen, onderhoud/service (installateurs), facilitaire leveringen (schoonmaakmiddelen, kantoorartikelen) en eventueel medische logistiek (bijvoorbeeld medicatie) en catering.

Het grootste deel van de genoemde logistieke ritten wordt afgedaan middels bestelauto's of kleine vrachtauto's (bakwagens). Enkele logistieke ritten worden gegenereerd door zwaar of middelzwaar vrachtverkeer. Op basis van de huidige kennis zijn dit per etmaal maximaal 10 vrachtbewegingen (aankomend én vertrekkend) op een gemiddelde werkdag. Wat betreft verkeersafwikkeling worden hierdoor geen knelpunten verwacht. Wat betreft verkeersveiligheid zijn met name de manoeuvres van het vrachtverkeer een verkeerskundig aandachtspunt. Bij zowel een noordelijke ontsluiting (via de Wallerstraat, zie figuur 4.7 (volgende pagina) voor de vormgeving van het relatief smalle kruispunt) als zuidelijke ontsluiting (via de Oranjelaan) van het vrachtverkeer zal rekening gehouden moeten worden met de benodigde opstel- en manoeuvreerruimte voor het vrachtverkeer.

In de huidige situatie worden op een gemiddelde werkdag 86 vrachtbewegingen op de Bernhardstraat gegenereerd, waarvan 52 middelzware vrachtbewegingen en 34 zware

vrachtbewegingen. Dit toont aan dat het verkeerskundig gezien mogelijk is om hier een beperkte toename van het vrachtverkeer te faciliteren. Vanaf de ontwikkellocatie zal een in-/uitritconstructie worden gerealiseerd, waardoor vrachtverkeer goed rekening kan houden met langzaam verkeer op de Bernhardstraat.



Figuur 4.7: Gelijkwaardige kruispunt Wallerstraat – Bernhardstraat (foto: Goudappel)

5. Conclusies

Stichting Beweging 3.0 wil aan de Bernhardstraat en Wallerstraat in Nijkerk een nieuw woon-zorgcomplex met een losstaand kinderdagverblijf realiseren. Voor deze ontwikkeling is Goudappel gevraagd een onderzoek uit te voeren naar de gevolgen voor parkeren en verkeer. Uit dit verkeersonderzoek worden de volgende conclusies getrokken:

5.1 Parkeren

De ontwikkeling van het woon-zorgcomplex en kinderdagverblijf veroorzaakt een parkeervraag op eigen terrein. Deze is bepaald met de Nota Parkeernormen Nijkerk 2021 (met maatwerk voor het verpleeg-/verzorgingstehuis). Hieruit blijkt dat conform gemeentelijk beleid:

- de parkeerbehoefte afgerond 56 parkeerplaatsen (incl. Kiss & Ride) voor functieprogramma A (zorgcomplex en kinderdagverblijf) bedraagt, waarvan 3 parkeerplaatsen voor de K&R (halen en brengen);
- de parkeerbehoefte afgerond en met toepassing van dubbelgebruik 72 parkeerplaatsen (incl. Kiss & Ride) voor functieprogramma B (kinderdagverblijf en reguliere huurappartementen) bedraagt.
- parkeren op eigen terrein dient te worden opgelost. De opdrachtgever heeft aangegeven dat op eigen terrein de volledige parkeervraag opgelost wordt, wat betekent dat het effect op parkeerdruk in de omgeving verwaarloosbaar is.

5.2 Verkeer

De verkeersgeneratie van de ontwikkeling is berekend met behulp van CROW-kencijfers. In enkele gevallen is maatwerk toegepast om een passende verkeersgeneratie per functie te bepalen. Uit de verkeersgeneratieberekeningen blijkt het volgende:

- Functieprogramma A (woon-zorgcomplex en kinderdagverblijf) genereert ruim 360 mvt/etmaal op een gemiddelde werkdag, wat neerkomt op gemiddeld 6 auto's per 10 minuten extra ten opzichte van de huidige verkeersintensiteit (van 19 naar 25 auto's per 10 minuten) in het drukste spitsuur;
- Functieprogramma B (kinderdagverblijf en (sociale) huurappartementen) genereert ruim 290 mvt/etmaal op een gemiddelde werkdag, wat neerkomt op gemiddeld 5 auto's per 10 minuten extra ten opzichte van de huidige verkeersintensiteit (van 12 naar 15 auto's per 10 minuten) in het drukste spitsuur;
- Hoewel de verkeerstoename op de wegvakken Bernhardstraat en Wallerstraat relatief hoog is, is de berekende verkeerstoename verkeerskundig gezien beperkt;
- Het aandeel logistieke ritten is niet berekend, maar hiervoor is een aanname gedaan door de opdrachtgever. De verwachting is dat het extra logistieke verkeer (wat per gemiddeld werkdagetmaal op maximaal 10 vrachtbewegingen (aankomend én vertrekkend) wordt geschat) goed afgewikkeld kan worden. Verkeerskundig aandachtspunt hierbij is de opstel- en manoeuvreerruimte voor het vrachtverkeer vanaf de Bernhardstraat naar de Wallerstraat en Oranjelaan. Echter, in de praktijk (uit de

verkeerstellingen) blijkt dat vrachtverkeer op deze wegvakken al rijdt en daarmee naar verwachting geen structurele knelpunten ervaren.

De wegvakken Bernhardstraat, Wallerstraat en Het Hazeveld zijn getoetst aan de landelijke richtlijnen van Duurzaam Veilig. Uit deze analyses worden de volgende conclusies getrokken:

- Op de Bernhardstraat, Wallerstraat en Het Hazeveld is de breedte van de trottoirs te smal, wat het gebruik ervan minder toegankelijk maakt. Gelet op het te verwachten aantal voetgangers (relatief laag) wordt dit meer beschouwd als verkeerskundig aandachtspunt dan als verkeerskundig knelpunt.
- Op de Wallerstraat ontstaat minder schikruimte voor fietsers door de breedte van het wegvak in relatie tot het langsparkeren. Naar verwachting leidt dit, gelet op zowel de huidige als toekomstige verkeersintensiteit op het wegvak, niet tot een verslechtering van de verkeerssituatie.
- Overige verkeerskundige knelpunten worden in de huidige situatie al waargenomen, wat betekent dat de ontwikkeling losstaat van de huidige verkeerssituatie en – rekening houdend met de maatgevende criteria per wegvak – niet leidt tot een verslechtering van de verkeerssituatie.

Bijlage 1 | Verkeerstellingen

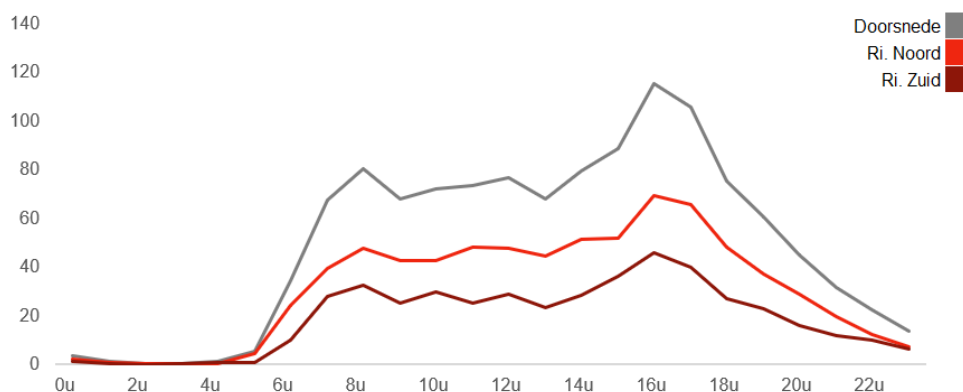
B.1.1 Bernhardstraat

Tussen Irenestraat en Wallerstraat

INTENSITEITEN								
	Doorsnede				Ri. Noord		Ri. Zuid	
	Werkdag		Weekdag		Werkdag	Weekdag	Werkdag	Weekdag
Etmaal (0-24u)	1193	100%	1082	100%	740	675	453	407
Dag (7-19u)	971	81,4%	874	80,8%	600	544	371	330
Avond (19-23u)	160	13,4%	151	13,9%	99	93	61	58
Nacht (23-7u)	62	5,2%	57	5,3%	41	38	21	19
Ochtendspits (7-9u)	148	12,4%	117	10,8%	87	70	61	47
Avondspits (16-18u)	221	18,6%	193	17,9%	135	118	86	75



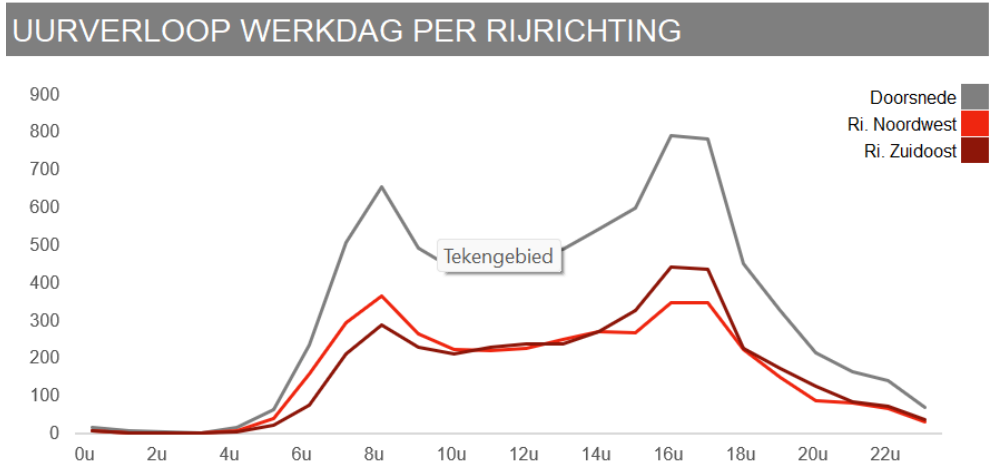
UURVERLOOP WERKDAG PER RIJRICHTING



B.1.2 Oranjelaan

Tussen Bernhardstraat en Beatrixstraat

INTENSITEITEN								
	Doorsnede				Ri. Noordwest		Ri. Zuidoost	
	Werkdag		Weekdag		Werkdag	Weekdag	Werkdag	Weekdag
Etmaal (0-24u)	7953	100%	7274	100%	3967	3646	3986	3628
Dag (7-19u)	6677	84,0%	6091	83,7%	3316	3050	3362	3040
Avond (19-23u)	851	10,7%	810	11,1%	391	375	460	435
Nacht (23-7u)	424	5,3%	373	5,1%	260	221	164	153
Ochtendspits (7-9u)	1166	14,7%	902	12,4%	662	512	504	390
Avondspits (16-18u)	1575	19,8%	1387	19,1%	697	626	878	761



B.1.3 Wallerstraat

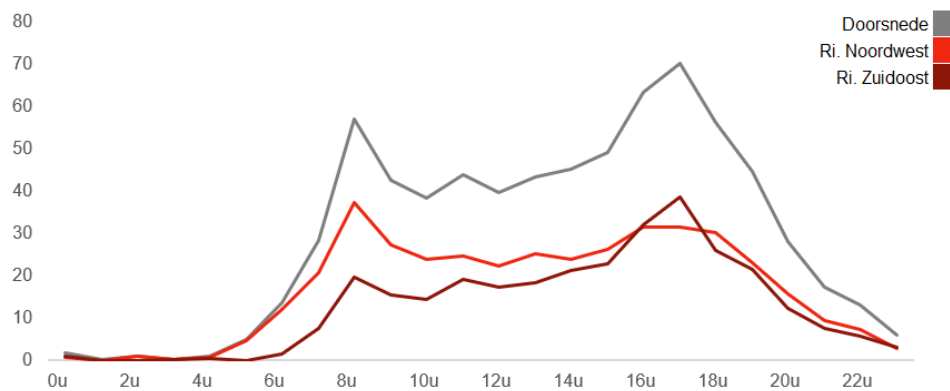
Tussen Beatrixstraat en Van Slootenstraat

INTENSITEITEN

	Doorsnede				Ri. Noordwest		Ri. Zuidoost	
	Werkdag		Weekdag		Werkdag	Weekdag	Werkdag	Weekdag
Etmaal (0-24u)	710	100%	668	100%	403	380	307	287
Dag (7-19u)	578	81,4%	548	82,1%	325	311	253	237
Avond (19-23u)	103	14,6%	92	13,8%	56	50	48	43
Nacht (23-7u)	29	4,1%	27	4,0%	22	19	7	7
Ochtendspits (7-9u)	85	12,0%	70	10,5%	58	47	27	24
Avondspits (16-18u)	134	18,8%	121	18,1%	63	60	71	61



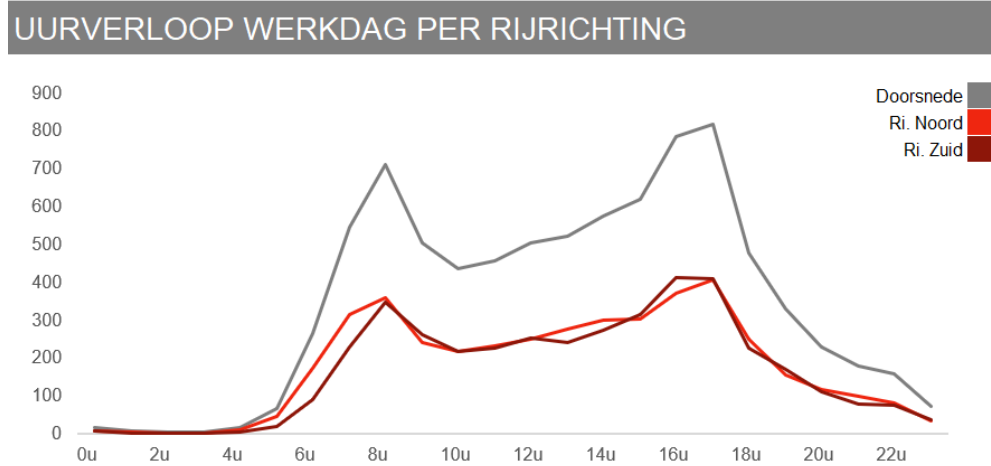
UURVERLOOP WERKDAG PER RIJRICHTING



B.1.4 Vetkamp

Tussen Julianastraat en Wallerstraat

INTENSITEITEN								
	Doorsnede				Ri. Noord		Ri. Zuid	
	Werkdag		Weekdag		Werkdag	Weekdag	Werkdag	Weekdag
Etmaal (0-24u)	8330	100%	7752	100%	4284	4007	4046	3745
Dag (7-19u)	6969	83,7%	6459	83,3%	3540	3305	3429	3154
Avond (19-23u)	898	10,8%	878	11,3%	459	455	439	422
Nacht (23-7u)	463	5,6%	415	5,4%	286	247	178	168
Ochtendspits (7-9u)	1258	15,1%	977	12,6%	676	524	581	453
Avondspits (16-18u)	1604	19,3%	1440	18,6%	780	708	824	732



B.1.5 Het Hazeveld

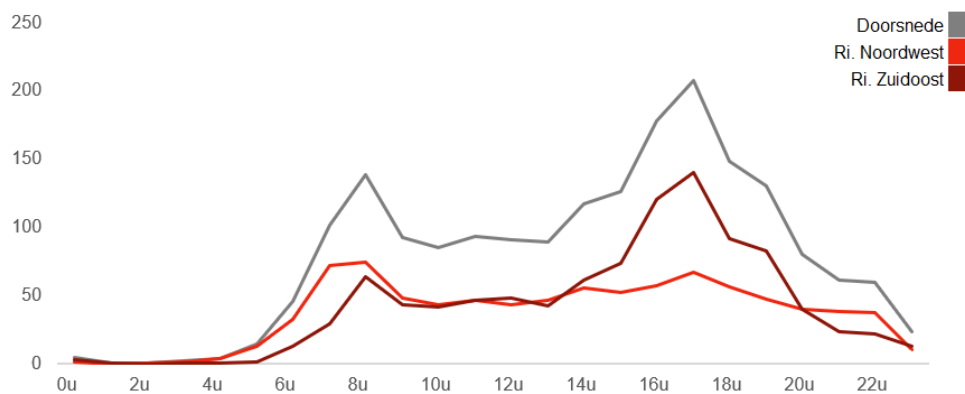
Tussen H Dunantlaan en Vetkamp

INTENSITEITEN

	Doorsnede				Ri. Noordwest		Ri. Zuidoost	
	Werkdag		Weekdag		Werkdag	Weekdag	Werkdag	Weekdag
Etmaal (0-24u)	1901	100%	1797	100%	894	843	1007	953
Dag (7-19u)	1471	77,4%	1433	79,8%	665	655	805	778
Avond (19-23u)	332	17,5%	279	15,5%	164	135	168	144
Nacht (23-7u)	98	5,2%	84	4,7%	65	53	33	31
Ochtendspits (7-9u)	241	12,7%	208	11,6%	147	115	94	93
Avondspits (16-18u)	386	20,3%	337	18,8%	124	123	261	214



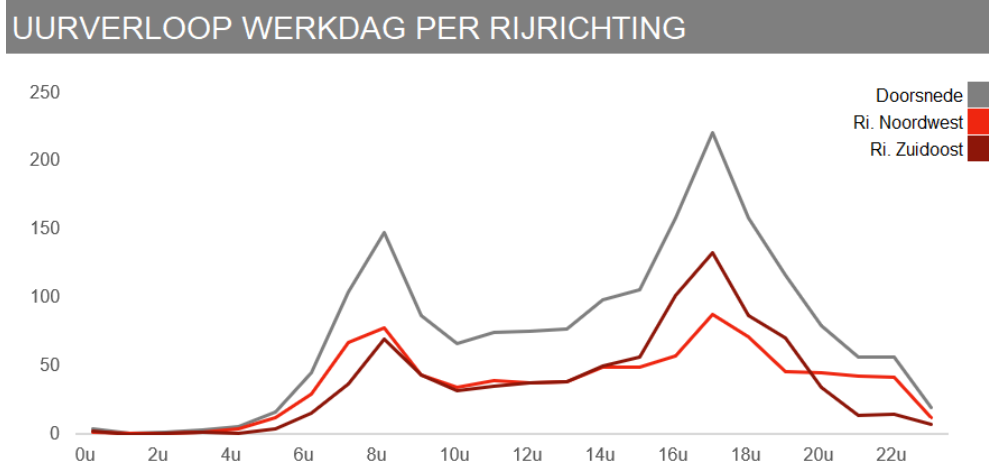
UURVERLOOP WERKDAG PER RIJRICHTING



B.1.6 Bloemendaalseweg/Wallerstraat

Tussen Greshoflaan en Spoorlijn

INTENSITEITEN								
	Doorsnede				Ri. Noordwest		Ri. Zuidoost	
	Werkdag		Weekdag		Werkdag	Weekdag	Werkdag	Weekdag
Etmaal (0-24u)	1779	100%	1669	100%	892	840	887	830
Dag (7-19u)	1375	77,3%	1339	80,2%	654	648	721	692
Avond (19-23u)	309	17,4%	249	14,9%	176	141	134	109
Nacht (23-7u)	95	5,4%	81	4,8%	63	51	33	29
Ochtendspits (7-9u)	251	14,1%	215	12,9%	145	113	107	102
Avondspits (16-18u)	380	21,3%	327	19,6%	145	140	234	187





Goudappel BV werkt vanuit Amsterdam, Den Haag, Deventer, Eindhoven en Leeuwarden en via onze partners in het buitenland

Snipperlingsdijk 4
7417 BJ Deventer
Nederland

Postbus 161
7400 AD Deventer
Nederland

+31(0) 570 666 222
info@goudappel.nl
www.goudappel.nl

BTW NL 0072 11 879 B01
KVK 3801 7479
IBAN NL09 INGB 0001 2746 32