

EEN SPOOR NAAR DE TOEKOMST

Herstructurering stationsomgeving Nijkerk

EEN SPOOR NAAR DE TOEKOMST

Herstructurering stationsomgeving Nijkerk

Een inspiratiedocument waarin een structuurvisie is opgesteld voor de stationsomgeving Nijkerk.

Hoe kan de stationsomgeving van Nijkerk herontwikkeld worden tot een levendig woon-werkgebied met een goede omgevingskwaliteit?

In opdracht van:
Gemeente Nijkerk

Begeleiders:
Jantien Doornbos
Docent Urban Studies
Hogeschool Saxion

Jordy van Slooten
Strategisch adviseur verkeer en vervoer
Gemeente Nijkerk

Annemiek Hoitinga
Project- en procesmanager duurzame gebiedsontwikkeling
Gemeente Nijkerk

Auteurs:
Niels Walburg
Bachelor Stedenbouwkundig Ontwerpen
479758@student.saxion.nl

Lodé Lindeboom
Bachelor Stedenbouwkundig Ontwerpen
lodelaurijn@gmail.com

Eva Tielkes
Bachelor Klimaat en Management
496472@student.saxion.nl

Bram Stoop
Bachelor Ruimtelijke Ordening en Planologie
499578@student.saxion.nl

Voorwoord

De afgelopen 20 weken hebben wij een uitdagende en interessante groepsopdracht mogen afronden voor de gemeente Nijkerk. Het inspiratiedocument ‘Een spoor naar de toekomst’ is hiervan het resultaat. Vanuit de omgevingsvisie van de gemeente Nijkerk is er een doorslag gemaakt naar een gebiedsvisie voor de stationsomgeving Nijkerk. Naast een duidelijke opgebouwde gebiedsvisie bevat het document een voorbeelduitwerking van de toekomstige stationsomgeving met een daarbij horende doorsnede en illustratie. Het document laat zien hoe Nijkerk de huidige stationsomgeving kan herstructureren tot een levendig woon-werkgebied met een goede omgevingskwaliteit. Wij hebben allen de afgelopen maanden met plezier en grote interesse gewerkt aan dit actuele onderwerp.
Wij willen op deze manier een aantal mensen bedanken. Als eerste onze begeleiders vanuit de gemeente Nijkerk. In het bijzonder Annemiek Hoitinga en Jordy van Slooten voor de betrokken begeleiding tijdens deze periode. Daarnaast willen wij Jantien Doornbos bedanken voor de begeleiding vanuit de opleiding. Bedankt voor de nieuwe ideeën en bijdragen aan dit onderzoek!

Veel leesplezier!

Deventer, januari 2024
Niels Walburg
Lodé Lindeboom
Eva Tielkes
Bram Stoop

Inhoudsopgave

Voorwoord 03
Begrippenlijst 05

Inleiding 06
Aanleiding 06
Leeswijzer 06

H1. De kracht van Nijkerk 07
Inventarisatie en analyse 08
Kansen verzilveren 13

H2. Referentieonderzoek 15
Harderwijk 16
Nunspeet 17
Ede 18

H3. De bouwstenen 19
Per bouwsteen
Visie
Ruimtelijke vertaling

H4. Gebiedsvisie 33
Structuurvisiekaart 34
Voorbeelduitwerking 35
Doorsnede 36
Detailuitwerking 40

H5. Ontwikkelstrategie 41
Huidige situatie 42
Fasering 43
Bouwveldpaspoorten 46

Literatuurlijst 51

De bouwstenen die de gebiedsvisie dragen:

1. Evenwichtige verbindingen

2. Terug naar de historische wortels

3. Van station tot natuurlijke oase

4. Wonen en werken in harmonie

Begrippenlijst

Woon-werkgebied
Een woon-werkgebied is een stedelijk of regionaal gebied dat is ontworpen met een bepaalde mate van functiemenging. Het integreert diverse soorten woningen met commerciële voorzieningen, waaronder kantoren en winkels. Het doel is om de afstand tussen wonen en werken te minimaliseren, waardoor er een gemengde omgeving ontstaat die de lokale economie en levenskwaliteit bevordert.

Omgevingskwaliteit
Een goed omgevingskwaliteit verwijst naar de algemene staat en beleving van een fysieke omgeving, waarin factoren zoals luchtkwaliteit, geluidsniveaus, groenvoorzieningen en de kwaliteit van de gebouwde omgeving meetellen. Het gebied en belangrijke locaties in dat gebied moeten goed bereikbaar zijn zonder dat het ten koste gaat van de veiligheid. Mensen moeten in het gebied toegang hebben tot voldoende voorzieningen en de mate van duurzaamheid en groen moet een klimaatbestendige manier van wonen en werken ondersteunen.

HUB
De HUB is een gebied binnen de toekomstige stationsomgeving Nijkerk. Het gebied omvat de twee stationsgebouwen, het nieuwe plein en de voorzieningen langs dit plein. De HUB kan gezien worden als het middelpunt van de stationsomgeving. Binnen de HUB staan ontmoeting en verblijven centraal.

Plint
De plint is een begane grond van een gebouw. Het is een plek waar de openbare ruimte en de private ruimte elkaar ontmoeten. Deze plint kan enkele, maar ook meerdere functies bevatten. Doordat de plint zich op ooghoogte bevindt is de plint van belang voor de beleving in de stad.

Hoogteaccent
Een hoogteaccent is het hoogste punt in de omgeving en is aanzienlijk hoger dan de rest van de bebouwing. Het kan functioneren als een oriëntatiepunt, waarbij het hoogteaccent herkenbaar is voor de locatie. Daarnaast geeft het een visueel effect op de horizon van de stad.

Inleiding

Nijkerk is een aantrekkelijke gemeente om in te wonen en te werken, wat blijkt uit de constant stijgende bevolkingscijfers. Met deze groei komt ook meer vraag naar frequente treinverbindingen. De gemeente koestert daarom al langere tijd de wens om een intercity te laten stoppen op het station van Nijkerk (RoyalHaskoningDHV, 2017). Hiermee kan ze niet alleen voldoen aan de toenemende vraag naar extra treinverbindingen, maar levert het ook extra reizigers op, die gebruik maken van het station. Om deze grotere stroom aan reizigers te kunnen verwerken is het belangrijk om de stationsomgeving te transformeren tot een volwaardige verblijfslocatie. Aspecten van de leefbaarheid zoals verschillende voorzieningen en veiligheid zullen ook mee moeten groeien met deze transformatie. De gemeente heeft in de omgevingsvisie Nijkerk 2040 het gebied rondom het station als een transformatiegebied voor wonen en werken aangemerkt. Samen met de toename in ov-frequentie is de huidige situatie hier niet op berekend, dus is een herstructurering nodig van de stationsomgeving Nijkerk. Bij deze ontwikkeling komen ook verschillende actoren samen zoals ProRail, de NS, het Rijk, provincie Gelderland en gemeente Nijkerk. Daarnaast zijn ook omwonenden en eventuele ontwikkelaars betrokken bij deze transformatie.

Voor de opgave van het herstructureren van de stationsomgeving zijn doelstellingen gemaakt.

1. Inzicht geven in de effecten van een mogelijke schaalsprong die de stationsomgeving in de toekomst kan ondergaan.
2. Inspireren van de opdrachtgever over de mogelijkheden om de stationsomgeving aan te pakken bij een toekomstige schaalsprong.
3. Overkoepelend doel van de gemeente Nijkerk is het creëren van een verblijfsfunctie in de stationsomgeving. Dit om de groei van de bevolking van Nijkerk en het aantal ov-gebruikers op te kunnen vangen.

De hoofdvraag die deze doelstellingen met elkaar koppelt luidt als volgt: ***Hoe kan de stationsomgeving van Nijkerk herontwikkeld worden tot een levendig woon-werkgebied met een goede omgevingskwaliteit?***

Leeswijzer

Het inspiratiedocument 'Een spoor naar de toekomst; herstructurering stationsomgeving Nijkerk' beschrijft een structuurvisie en ambities voor het gebied rondom het station in Nijkerk. Deze visie combineert toekomstige ontwikkelingen op ruimtelijk en sociaal gebied tot een innovatief en vernieuwend perspectief voor de stationsomgeving Nijkerk. Het uiteindelijke doel is om het gebied te transformeren tot een levendig woon-werkgebied met een goede omgevingskwaliteit. De gebiedsvisie bevat de spelregels voor de transformatie van de stationsomgeving van Nijkerk en is opgebouwd aan de hand van analyses (hoofdstuk 1) en referenties (hoofdstuk 2) die samen de bouwstenen vormen van de structuurvisie. Deze bouwstenen worden in hoofdstuk 3 ruimtelijke vertaald door middel van ontwerpprincipes en kaarten. Door al deze bouwstenen op elkaar te leggen volgt er een structuurvisiekaart. Hieruit vormt zich een voorbeelduitwerking met een bijbehorende doorsnede en detailuitwerking voor de stationsomgeving. In het laatste hoofdstuk wordt er aandacht besteed aan de fasering van de realisatie van het ontwikkelgebied.

Resultaat en vervolg

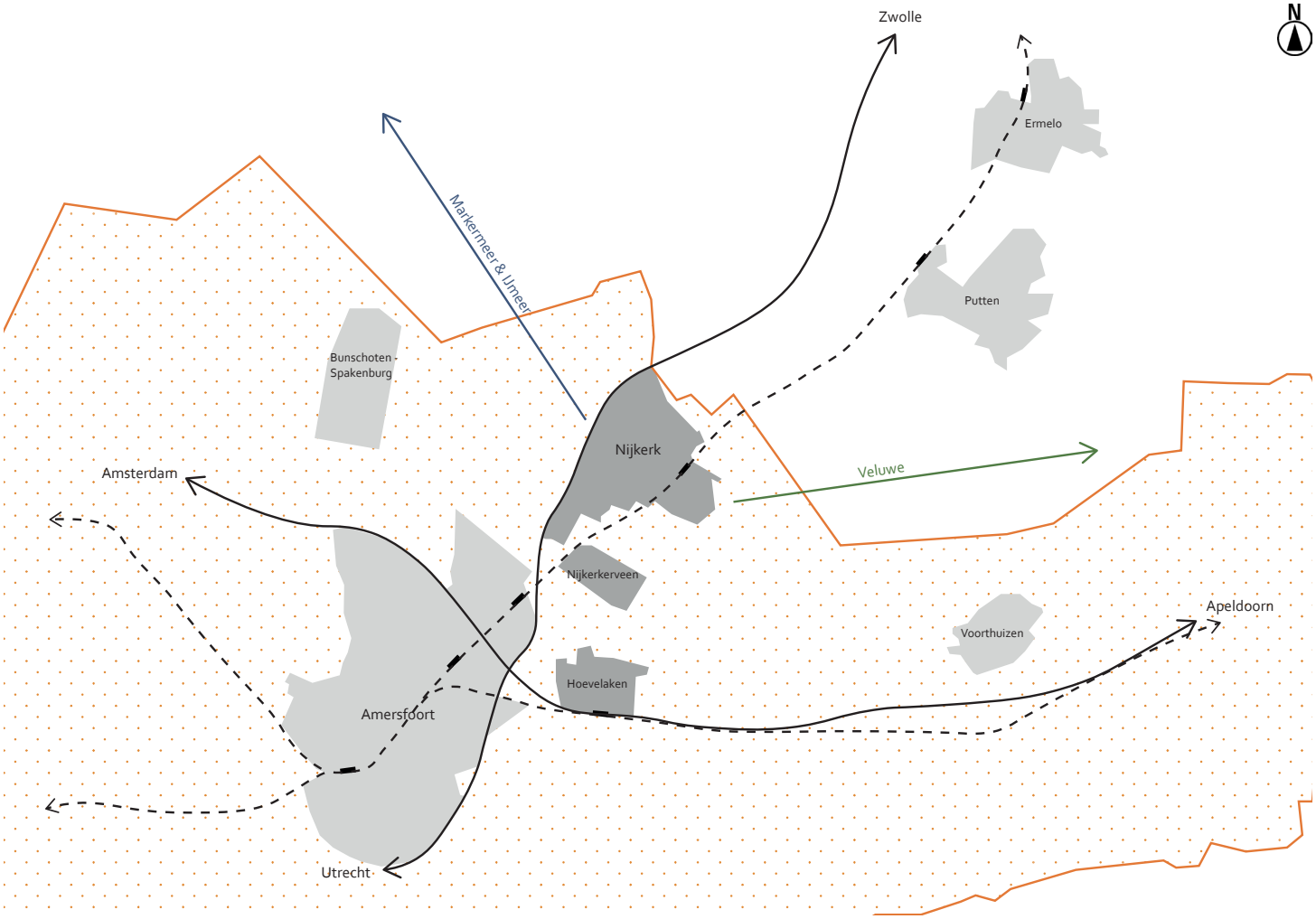
Het inspiratiedocument bevat de spelregels voor de transformatie van de stationsomgeving Nijkerk. Deze worden geuit in een gebiedsvisie en ontwikkelstrategie. Zo wordt er een levendig gebied gecreëerd met een goede omgevingskwaliteit. Het document bevat een voorbeelduitwerking van de gebiedsvisie over een mogelijke oplossingsrichting. Alle drie de doelen zijn hierin terug te vinden. In het vervolg zal de gemeente Nijkerk dit document gebruiken als inspiratie voor het formuleren van een eigen gebiedsvisie over de stationsomgeving in Nijkerk.

H1. De kracht van Nijkerk

In de loop van de jaren heeft Nijkerk zich ontwikkeld van een groot dorp naar een kleine stad. De centrale ligging van de stad zorgt voor een aantrekkelijke woonlocatie. De rijke geschiedenis en historisch erfgoed maakt Nijkerk een stad met karakter. In dit hoofdstuk wordt toegelicht hoe de stationsomgeving van Nijkerk in elkaar zit en waar kansen liggen, maar ook hoe de huidige situatie de nieuwe identiteit van Nijkerk kan versterken. Met een kansenkaart wordt inzichtelijk gemaakt waar de mogelijkheden liggen voor de toekomst van het gebied.

1.1 Inventarisatie en analyse

De gemeente Nijkerk ligt in de provincie Gelderland en telt (31 januari 2023) 44.975 inwoners, verdeeld over de drie kernen (CBS, 2023). Nijkerk is verreweg de grootste kern met ongeveer 30.000 inwoners. Hoevelaken heeft ruim 10.000 inwoners en Nijkerkerveen heeft ongeveer 3500 inwoners. De gemeente Nijkerk maakt deel uit van twee verschillende regio's: regio Foodvalley en regio Amersfoort. Nijkerk ligt dicht bij de Veluwe en dit is ook onderdeel van de identiteit van Nijkerk als 'Poort naar de Veluwe' (Gemeente Nijkerk en LekkerNijkerk, 2023). Vanwege de centrale ligging en nabijheid van de snelweg is de stad goed te bereiken. De ov-verbinding van Nijkerk ligt aan de treinverbinding tussen Zwolle en Utrecht, wat bijdraagt aan deze goede bereikbaarheid.



Figuur 1: Context gemeente Nijkerk (Lindeboom, 2023)

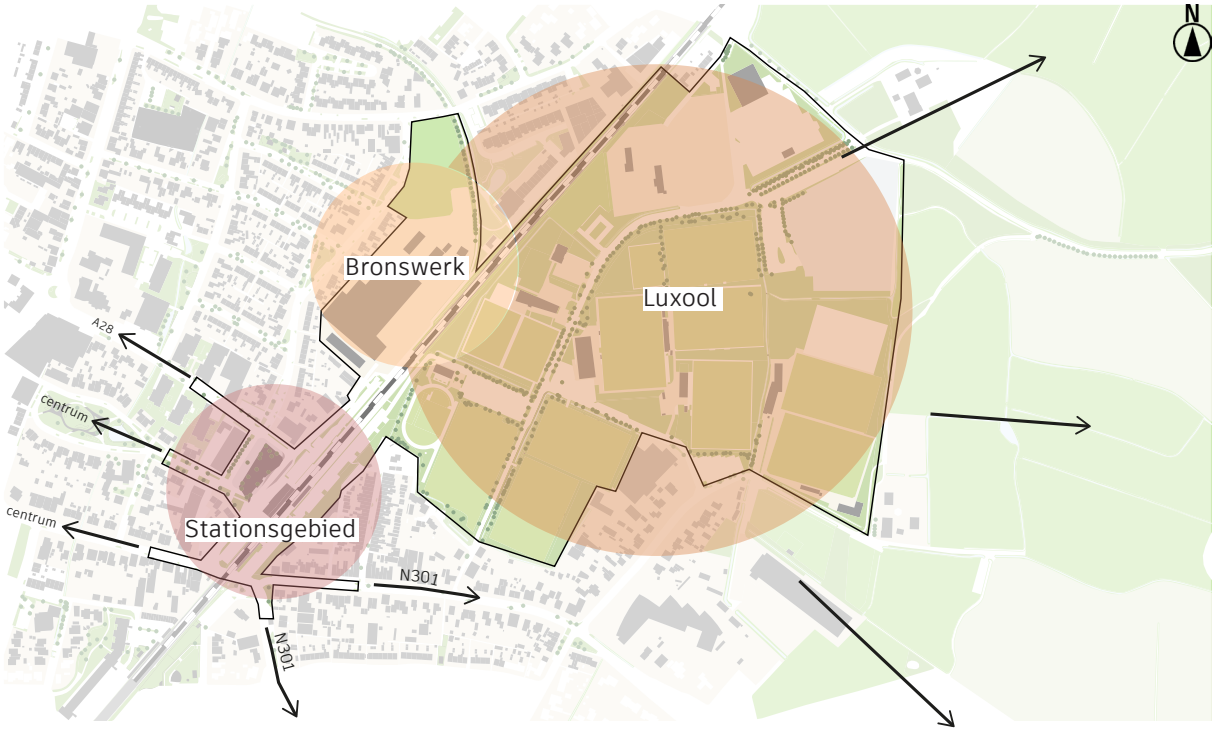
1.1 Inventarisatie en analyse

Plangebied en grenzen

Op de kaart is het plangebied van de stationsomgeving van Nijkerk te zien. Het gebied bestaat uit 3 deelgebieden; Luxool-terrein, Bronswerk en het stationsgebied. Deze stationsomgeving wordt beschouwd als een belangrijk gebied met potentieel om verschillende uitdagingen aan te pakken die komen kijken bij een opschaling van de ov-frequentie. Hiervoor zijn aanpassingen nodig in ruimte en veiligheid van de perrons. Daarnaast moet het aantrekkelijk zijn voor reizigers om te verblijven rondom het station. Recent is de westzijde van het stationsgebouw aangepakt om het gebied verblijfsvriendelijker te maken.

Ten noorden van het stationsgebied bevindt zich het bedrijventerrein van Bronswerk Heat Transfer dat al voor de tweede wereldoorlog aanwezig was in de gemeente (Bronswerk Heat Transfer, sd). Na de oorlog is het terrein opnieuw ingericht. Deze herinrichting is in de huidige situatie nog aanwezig. Op termijn moet dit terrein echter plaats gaan maken voor de ontwikkeling van woningen, waardoor het transformeert tot een multifunctionele leefomgeving. Dit sluit aan op de stijgende vraag naar woningen in Nijkerk.

Naast de uitdagingen op en rond het spoor, zoals een toename aan reizigers en een verhoogde ov-frequentie, ligt er ook een opgave ten oosten van het station, het Luxool- terrein, een groot terrein wat momenteel het sportcentrum van Nijkerk vormt. Dit terrein heeft potentie om aan de woningbouwopgave, energietransitie en duurzaamheidsopgave te werken (Gemeente Nijkerk, 2022). De toekomstplannen voor dit gebied omvatten een transformatie tot een multifunctionele leefomgeving.



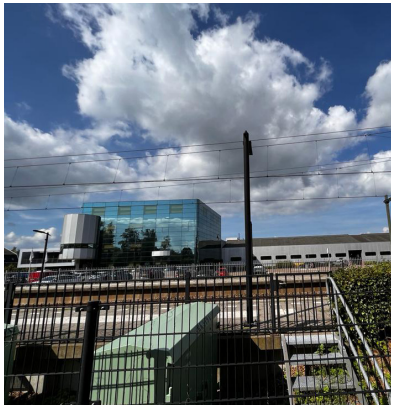
Figuur 2: Plangebied stationsomgeving (Lindeboom, 2023)



Afbeelding 1: Luxool-terrein



Afbeelding 2: Stationsgebied

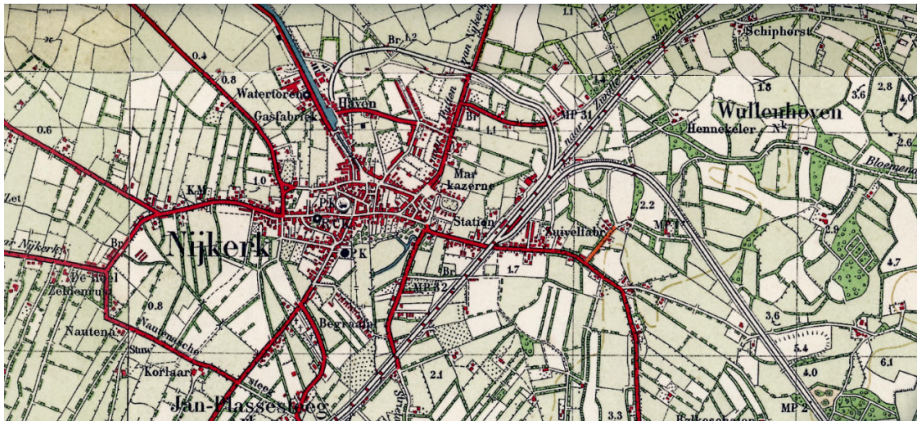


Afbeelding 3: Bronswerk-terrein

1.1 Inventarisatie en analyse

Historie

Nijkerk is een middeleeuws stadje. Lange tijd hiervoor bestond Nijkerk enkel uit stadsboerderijen die samen een kleine boerengemeenschap vormden. In de 18e eeuw werd Nijkerk ontdekt door de tabaksindustrie en volgde er een indrukwekkende 'Gouden Eeuw'. Er zijn nog steeds vele elementen uit deze rijke historie vindbaar in de gemeente.



Afbeelding 4: Plattegrond Nijkerk rond 1925 (Esri, z.d.)

Op de bovenstaande kaart (afbeelding 4) in 1925 is de oorspronkelijke structuur van Nijkerk duidelijk zichtbaar (Esri, sd). Het toont de oude spoorlijnen richting Ede en de haven, evenals de historische en landschappelijke elementen van het kampenlandschap. Vroeger, en op sommige plaatsen nog steeds, bestond het landschap uit mozaïekvormige percelen met boomlijnen en houtwallen (Gemeente Nijkerk, 2019). Kleine zandpaden boden toegang tot het erf van de buurman. Bovendien is op deze kaart de historische structuur zichtbaar, waarbij veel van deze gebouwen tegenwoordig zijn erkend als rijks- of gemeentelijke monumenten. De grote aanwezigheid van deze historische gebouwen rondom de stationsomgeving is onderdeel van de huidige identiteit van Nijkerk (Gemeente Nijkerk en LekkerNijkerk, 2023).
Op afbeelding 5 is te zien dat het station van vroeger relatief ver van het centrum lag van de historische kern. Op afbeelding 6 en 7 is te zien dat het station aan een rustige straat lag waar grote kastanjebomen stonden. Deze kastanjebomen waren een historisch kenmerk uit die tijd (NS, ProRail, Spoorbeeld, 2013). In 1959 werd er pas gebouwd tussen de kern en het station. Deze wijk wordt ook wel de Oranjewijk genoemd. Lange tijd lag er een onverhard pad van het Rheenenpark naar het station, dat later werd verhard.
Bronswerk Heat Transfer is ontstaan voor de oorlog in het jaar 1940 (zie afbeelding 8). Het bedrijf richtte zich toendertijd op het bouwen van thermische ketels (Bronswerk Heat Transfer, sd). Voor het vervoeren van goederen maakte het bedrijf gebruik van de havenlijn voor het verdere vervoer via schepen. Een aantal jaren later is ook de bouw aan de oostkant van het spoor begonnen.



Afbeelding 5: Nijkerk van boven tussen 1920-1940 (NS, ProRail en Spoorbeeld, 2013)



Afbeelding 6: Station Nijkerk langs kastanjebomen (NS, ProRail en Spoorbeeld, 2013)



Afbeelding 7: Het station Nijkerk in het begin van de 20e eeuw (NS, ProRail en Spoorbeeld, 2013)



Afbeelding 8: Bronswerk Heat Transfer in 1940 (Bronswerk Heat Transfer, z.d.)

1.1 Inventarisatie en analyse

Omgevingsvisie

In de omgevingsvisie van Nijkerk worden meerdere ambities genoemd die Nijkerk als gemeente belangrijk vindt in de fysieke leefomgeving (Gemeente Nijkerk, 2022). Met deze ambities wordt een basis gelegd voor ontwikkelingsmogelijkheden richting de toekomst. Het gaat hier om de volgende ambities die allemaal betrekking hebben op het plangebied van de stationsomgeving:

1. Sterke verbinding van Nijkerk met het landschap
De gemeente Nijkerk is van oudsher gebouwd midden in de landelijke omgeving. Door uitbreidingen van de gemeente is het landelijk gebied steeds verder naar achteren gedrongen. Het landelijk gebied is voor de identiteit, biodiversiteit en de kansen rondom de sociale cohesie essentieel en dus is het verbinden een grote ambitie voor de gemeente.

2. Woningbouwopgave: een toegankelijke woningmarkt voor starters en senioren
Nijkerk heeft te maken met een flinke toename in de vraag naar woningen. In combinatie met de groeiende bevolking is de woningbouwopgave een van de grootste uitdagingen. Het is daarmee ook een van de grootste ambities binnen de gemeente.

3. Toename van de bereikbaarheid via het openbaar vervoer
Om toe te geven aan de directe aanleiding van dit rapport, wordt deze ambitie met prioriteit behandeld. De wens om een intercity te laten stoppen in Nijkerk speelt al jaren en met deze nieuwe ontwikkeling worden er voor het eerst concrete stappen gezet om dit te verwezenlijken. Mede door deze extra treinverbinding en de realisatie van een ov-HUB, neemt de bereikbaarheid via het ov sterk toe.

4. Een veilige en duurzame verkeerssituatie rondom het station
De auto moet zo snel mogelijk uit het gebied geleid worden, zodat er ruimte gemaakt wordt voor een autoluw centrum. De verkeersstromen hebben hierdoor geen overlapping en het langzamere, meer prominente verkeer heeft hierdoor meer ruimte. Dit komt ten goede aan de veiligheid van iedere verkeersdeelnemer.

5. Nijkerk van doorreisstad naar verblijfsstad
Om in te spelen op de verwachte groei van zowel het aantal ov-reizigers als het aantal inwoners in Nijkerk, moet de stationsomgeving in de toekomst meer bieden dan alleen een vertrek- of ontvangstpunt. De ambitie van de gemeente is dat het gebied ook een verblijfsfunctie krijgt. Zo kan de stad ondersteund worden door de aanwezige voorzieningen en biedt de gemeente een gastvrijer ontvangst voor bezoekers.

6. Nieuwe ruimte voor stedelijke en gemengde woon-werkmilieus
Deze ambitie wordt door de gemeente aangehouden om onnodig reizen door de stad te voorkomen. Door wonen en werken in dezelfde gebieden te combineren, zijn de nodige voorzieningen te bereiken op fiets- en loopafstand. Dit scheelt ruimte en heeft een bijkomend gezondheidsvoordeel.

7. Terugbrengen van historie
Om de identiteit van Nijkerk te behouden, mogen historische kenmerken niet verloren gaan tijdens nieuwe ontwikkelingen. Deze worden in nieuwe projecten juist naar voren gehaald om ondanks schaalvergrotingen toch de kleinschalige, landelijke sfeer van Nijkerk te behouden.

8. Energieneutraal Nijkerk in 2050
De gemeente heeft zichzelf als doel gesteld om voor 2050 energieneutraal te zijn. Dit moet op termijn worden gedaan via windturbines en zonnepanelen langs de snelweg rondom Nijkerk en andere speciaal aangewezen gebieden.

9. Versterken van groen/blauwe structuren
In combinatie met energieneutraal in 2050 moeten de gevolgen van klimaatverandering in de stad worden tegengehouden. Dit kan worden gedaan door het versterken van groen en water in het gebied. Hiermee wordt hittestress en droogte tegengegaan.

1.2 Kansenkaart



Figuur 3: Kansenkaart (Walburg en Lindeboom, 2023)

1.2 Kansenkaart

Kansen verzilveren

De stationsomgeving van Nijkerk biedt aanzienlijke potentie voor ontwikkeling. Het Luxool-terrein is aangewezen als een toekomstige locatie voor wonen en werken in de omgevingsvisie Nijkerk 2040. Er liggen veel mogelijkheden op de plek van de sportvelden ten oosten van het station. Hier zou gekeken kunnen worden naar intensivering of verplaatsen. Dit biedt weer ruimte voor de ontwikkeling van een nieuw woon-werkgebied met een hoogwaardige leefomgeving (Gemeente Nijkerk, 2022). Tevens creëert dit een kans om de bereikbaarheid, veiligheid en toegankelijkheid van het station Nijkerk te verbeteren. De groei van de bevolking vormt echter wel een uitdaging bij het passend maken van de stationsomgeving bij deze ontwikkeling. De drukte op de wegen in Nijkerk zal naar verwachting ook toenemen, dus hier moet ook over nagedacht worden. Er is een mogelijkheid om een grote rondweg te maken om de gevaarlijke situatie bij de spoorwegovergang te ontlasten en het centrum autoluw te maken.

De Gouden Eeuw heeft een belangrijke rol gespeeld in de geschiedenis van Nijkerk. Dit is terug te zien in verschillende historische kenmerken, zoals de oude spoorlijnen naar de haven van Nijkerk en naar Ede en de historische kern met gebouwen uit deze periode. Naast de historische gebouwen heeft Nijkerk ook unieke landschappelijke kenmerken. Het gebied is omringd door een kampenlandschap, dat vroeger bestond uit mozaïekachtige percelen met voornamelijk houtwallen en beken (Gemeente Nijkerk, 2022). Er zijn nog veel meer landschappelijke kenmerken te ontdekken rondom Nijkerk. Hier liggen kansen om weer een verbinding te maken tussen deze landschappelijke historie rondom Nijkerk en het centrum.

Beschrijving van de kansen zoals vermeld op de kaart:

- De structuur van de historische kenmerken zoals het oude spoor naar de haven en het oude spoor naar Ede liggen opvallend in het landschap. Evenals de kastanjebomen aan de zandweg voor het station die kenmerkend waren voor de ruimte waarin het station vroeger lag.
- Het plangebied ligt in een woon-/werkgebied en is ook omringd door deze functiemenging. Er vormt zich een kans als het gaat om intensiveren van de sportvelden om ruimte te maken voor woningbouw.
- Het huidige beleid past niet bij de herontwikkeling van het gebied en zal dus bij verdere ontwikkelingen in de toekomst aangepast moeten worden.
- De woonvisie heeft invloed op de mobiliteitskeuze. Een eventuele nieuwe rondweg leidt tot rustigere wegen in het centrum en geeft mogelijkheden voor nieuwe en snelle ontsluitingen van het plangebied (RoyalHaskoning, 2022).
- Binnen het plangebied liggen grote knelpunten op het verkeer. Met name op de spoorovergang en de stationsweg wordt overlast ervaren van de verkeersdrukte (RoyalHaskoning, 2022). Daarnaast zijn er te weinig fietsenstallingen. Er wordt nu gebruik gemaakt van de fietsenstallingen bij de kerk.
- Nijkerk kent veel verschillende landschapstypen en biedt kwaliteit op het gebied van natuur. Het plangebied ligt aan een kampenlandschap. Dit landschap heeft unieke landschapselementen die er vroeger waren en er nog steeds zijn.
- Richting het centrum en bij hogere dichtheden van bebouwing wordt meer hittestress gemeten. Rondom het station zal de hittestress toenemen als er geen oplossing komt.
- In het noorden van het plangebied ligt een hoogspanningsstation waar hoogspanningslijnen lopen. Dit zorgt voor een beperking in bouwmogelijkheden op deze locaties. Er kan gekeken worden naar de mogelijkheid om een aantal sportvelden te behouden, omdat deze functie hier wel mogelijk is.
- In het noorden ligt een gebied dat aangewezen is als zoekgebied voor energieopwekking. Hier ligt een mogelijkheid om het nieuwe plangebied eventueel zelfvoorzienend te maken op gebied van energie.
- Net buiten het plangebied ligt een onderwijsinstelling. Aansluitend op een nieuwe en veiligere invulling van het wegennet kan ook een goede verbinding gemaakt worden met deze school.

H2. Referentieonderzoek

In de omgeving van Nijkerk zijn een aantal stations die zich al hebben aangepast aan een schaalsprong van ov-gebruikers. Met een referentieonderzoek zijn de ontwikkelingen van station Harderwijk, Ede en Nunspeet onderzocht en geanalyseerd. In dit hoofdstuk zijn de plankaarten van de nieuwe ontwikkelingen in Harderwijk, Ede en Nunspeet direct over het plangebied van stationsomgeving Nijkerk gelegd. Dit geeft een duidelijk beeld hoe de referentie toepasbaar is in Nijkerk. Daarnaast worden aspecten genoemd die meegenomen zijn vanuit deze referenties, met het idee om ze vervolgens toe te kunnen passen bij de ontwikkeling van de Nijkerkse stationsomgeving.

2.1 Station Harderwijk

Referentiestudie

Station Harderwijk is aangepast om de hogere reizigersaantallen op te kunnen vangen en om de wens voor een intercity een stap dichterbij te brengen. De komst van een intercity zal nog meer reizigers met zich mee brengen. In het referentieontwerp van Harderwijk is te zien dat het perron wordt verlengd om ruimte te bieden aan een eventuele intercity (GROUPA, 2017). Bij een schaalsprong van het ov in Nijkerk zal dit ook nodig zijn. In Harderwijk is een park gecreëerd aan de oostkant van het spoor. Ook voor Nijkerk ligt hier ruimte om te ontwikkelen en daarom is dit meegenomen als referentie voor de nieuwe stationsomgeving. In Harderwijk is een grote fietsenstalling met meerdere verdiepingen gerealiseerd. In Nijkerk wordt veel gebruik gemaakt van de fiets als vervoersmiddel van en naar het station. Voor al deze fietsers moet ook ruimte gemaakt worden om deze te kunnen stallen. Een fietsenstalling met meer lagen wordt ook gebruikt als referentie voor Nijkerk.



Afbeelding 9: Perron station Harderwijk



Afbeelding 10: Tweelaagse fietsenstalling



Afbeelding 11: Tunnel voor auto- en fietsverkeer



Afbeelding 12: Entree stationsgebouw



Afbeelding 13: Zuidelijke zijde station



Afbeelding 14: Busstation Noordelijke zijde

De referentieontwikkeling van Harderwijk direct geïmplementeerd in het plangebied van Nijkerk:



Figuur 4: Implementatie ontwerp Harderijk in het stationsgebied Nijkerk (Lindeboom, 2023)

2.1 Station Nunspeet

Referentiestudie

De huidige indeling van de stationsomgeving van Nunspeet zorgt voor een slechte verkeersdoorstroming, met name op de spoorwegovergang. Deze slechte verkeersdoorstroming is ook de oorzaak van de onveilige verkeersituatie rondom het station. In plaats van een grote onveilige spoorovergang is er in het nieuwe ontwerp gekozen voor een scheiding van snel- en langzaam verkeer. Op de plek van de huidige spoorovergang komt een tunnel voor snelverkeer en onder het station een fiets- en voetgangerstunnel. Via deze tunnel is er ook directe toegang tot het station (Gemeente Nunspeet, 2020). In Nijkerk wordt ook overlast ervaren door de gevaarlijke situatie rondom de spoorwegovergang. Het plan om snel- en langzaam verkeer te scheiden wordt ook meegenomen bij de ontwikkeling in Nijkerk. De verbinding met het Veluwetransferium, die op figuur 5 te zien is aan de zuidkant van het station, wordt versterkt door de aanleg van groen en de verbeterde verbinding met de noordzijde van het station.



Afbeelding 15: Perron station Nunspeet



Afbeelding 16: Fietsenstalling



Afbeelding 17: Oversteekplaats



Afbeelding 18: Supermarkt in de stationsomgeving



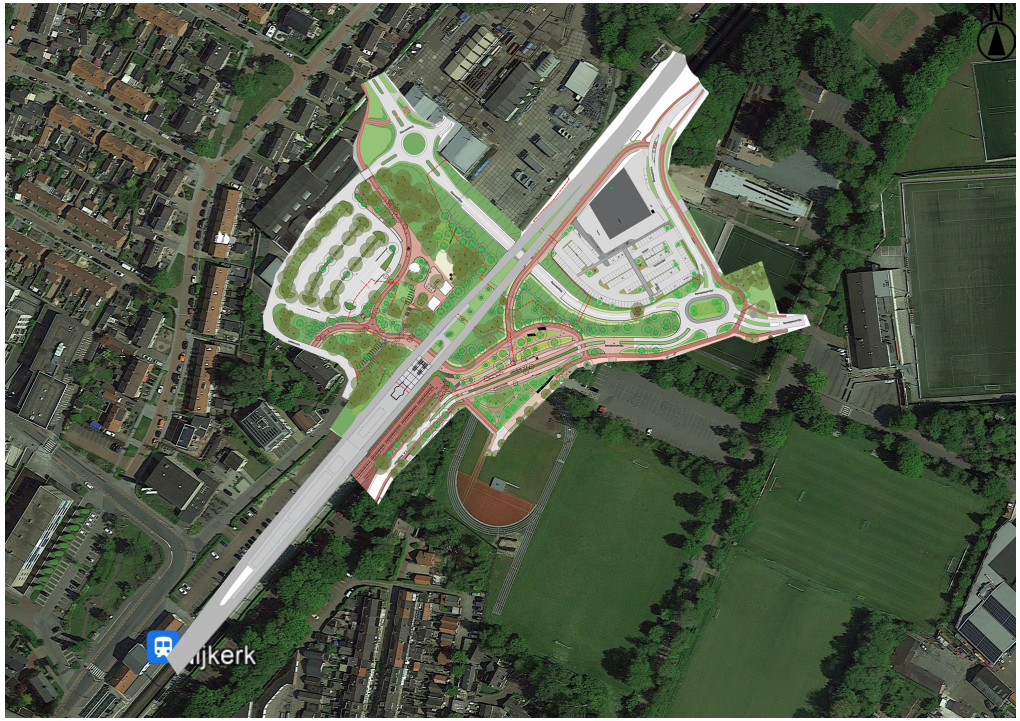
Afbeelding 19: Aanpassing infrastructuur



Afbeelding 20: Toekomstig plein

Nijkerk noemt zich als gemeente een 'Poort naar de Veluwe' en wil de verbinding met dit landschap meer opzoeken. Het idee om vanaf het station dit gevoel van natuur te krijgen wordt ook als referentie gebruikt.

De referentieontwikkeling van Nunspeet direct geïmplementeerd in het plangebied van Nijkerk:



Figuur 5: Implementatie ontwerp Nunspeet in het stationsgebied Nijkerk (Walburg, 2023)

2.1 Station Ede

Referentiestudie

Bij het station van Ede is de doorstroming en daardoor het reizigersgemak onvoldoende. Om meer reizigerstreinen te kunnen laten rijden, worden de bestaande perrons verbreed, wordt er een perron toegevoegd en komt er een keerspoor. In Nijkerk zijn de perrons erg smal en met de wens voor een intercitytrein zal de veiligheid op de perrons verbeterd moeten worden. Ook worden de voorzieningen, die het wachten op het perron aangenaam maken, uitgebreid en verbeterd (Gemeente Ede, ProRail, NS, 2016). Op dit moment zijn er geen voorzieningen op station Nijkerk. Hiervoor wordt Ede als referentie gebruikt. Door een nieuwe reizigerstunnel worden de overstaptijden verkort. Bij het verlengen van het perron om ruimte te bieden aan een intercity moet het voor reizigers ook makkelijk zijn om het perron te bereiken. Een nieuwe reizigerstunnel is een mogelijkheid die hiervoor meegenomen wordt. De grootste verandering is te zien in het zuiden van het ontwerp van Ede. De entree van het station is in zijn geheel verplaats naar deze kant.



Afbeelding 21: Architectureel dak



Afbeelding 22: Toekomstige OV-Hub



Afbeelding 23: Entree nieuw stationsgebouw



Afbeelding 24: Perron station Ede



Afbeelding 25: Huidige situatie fietsenstalling



Afbeelding 26: Toekomstige infrastructuur

Oorspronkelijk ligt de entree van het station aan de noordwestelijke kant van het spoor. Doordat de entree verplaatst wordt naar het zuiden, ligt er een mogelijkheid tot het transformeren van een groot gebied. In Ede ligt hier namelijk een open terrein, dat nu goed gebruikt kan worden voor de verdere ontsluitingen van de verschillende vervoerswijzen. De huidige entree van Nijkerk bevindt zich aan de westzijde van het spoor, richting het centrum. Aan de andere kant van het station Nijkerk is een parkeerplaats en verderop liggen sportvelden. Deze kant van het station heeft een lage ruimtelijke kwaliteit. Door het station als het ware 'om te klappen' ontstaat een evenwicht van de stationsomgeving en biedt het ruimte voor nieuwe ontwikkelingen aan de oostzijde van het station.

De referentieontwikkeling van Ede direct geïmplementeerd in het plangebied van Nijkerk:



Figuur 6: Implementatie ontwerp Ede in het stationsgebied Nijkerk (Walburg, 2023)

H3. De bouwstenen van de nieuwe stationsomgeving

De stationsomgeving van Nijkerk heeft een belangrijke rol als knooppunt van mobiliteit, economische en sociale activiteit. In dit hoofdstuk wordt deze rol onderbouwd door middel van vier bouwstenen. Deze bouwstenen zijn gebaseerd op opgestelde ambities uit de omgevingsvisie van de gemeente Nijkerk en de voorgaande analyses en referenties. Zo sluit de nieuwe gebiedsvisie voor de stationsomgeving aan op de bestaande omgevingsvisie en kwaliteiten uit het gebied. Met deze bouwstenen worden de basisprincipes benoemd die de stationsomgeving tot een levendige, toegankelijke en toekomstbestendige hub zullen vormen.

3.1 De bouwstenen

Bouwstenen van de toekomstige stationsomgeving Nijkerk:



1. Evenwichtige verbindingen



2. Terug naar de historische wortels



3. Van station tot natuurlijke oase



4. Wonen en werken in harmonie

Bouwsteen 1: Evenwichtige verbindingen

Verbinden, toegankelijk en bereikbaar

De strategisch gelegen stationsomgeving van Nijkerk is toegankelijk voor iedereen. Nijkerk is een belangrijk knooppunt vanwege haar locatie en is vanuit allerlei plaatsen te bereiken. De vernieuwde stationsomgeving is een plek waar mensen graag naartoe reizen. Met een nieuwe entree vormen beide kanten van het station samen een aantrekkelijke plek die sterk verbonden is met haar omgeving.

Vanwege een toename van de ov-frequentie neemt ook het aantal ov-gebruikers toe in Nijkerk. Voor al deze mensen is nu ruimte om naar en via Nijkerk te reizen. De nieuwe entree aan de oostzijde van het station zorgt ervoor dat het centrum ontlast wordt wat betreft verkeer.

Het nieuwe stationsgebied fungeert nu als verblijfsplaats en is getransformeerd tot een uitnodigende HUB voor ontmoeting met groene wandel- en fiets verbindingen om de rest van Nijkerk en omgeving te kunnen ontdekken. Het is een groene, veilige en inclusieve omgeving die toegankelijkheid faciliteert voor iedere gebruiker. Het is een gastvrije locatie met een prettige sfeer om te verblijven. Door de toename van groen, schaduwplekken, speelplaatsen en zitjes heeft het gebied een landelijke uitstraling tussen de bebouwing.

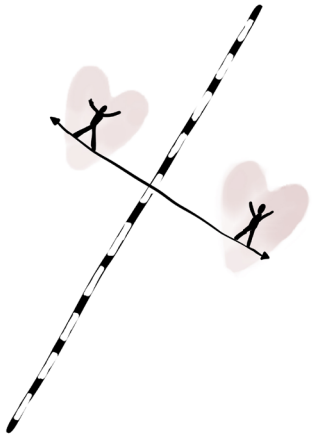
Ook de aanwezige voorzieningen sluiten aan op deze nieuwe HUB. De HUB bevat voorzieningen voor de ov-gebruikers, maar ook voor de bezoekers en bewoners van de plek. Vanuit de HUB kunnen de reizigers vanuit de trein verder reizen met andere vervoersmiddelen zoals de bus, taxi, auto, fiets en deelmobiliteit. Er zijn extra voorzieningen zoals elektrische oplaadpunten en een ov-fiets uitleen locatie. Langs de zijdes van de HUB zijn in de plinten horecagelegenheden te vinden voor een levendige sfeer in het gebied. Daarnaast zijn hier verschillende winkels te vinden zoals een kleine supermarkt en meerdere afhaal eet- en drinkgelegenheden. Daarmee verbindt het gebied niet alleen fysieke locaties, maar verbindt het ook de gebruikers. Ook is aan deze nieuwe zijde een goede en veilige verbinding met de omliggende gebieden.

Het station wordt dan ook niet langer gezien als een blokkade tussen de twee kanten van Nijkerk, maar zorgt voor verbinding die evenwicht brengt aan de stad. Ook de verkeersveiligheid is aanzienlijk toegenomen door verkeersstromen te scheiden en een autoluwe zone te realiseren rondom het station. De auto is hier niet langer het belangrijkste vervoersmiddel, maar maakt plaats voor fietsers en voetgangers. Onderzoek naar autoluwe gebieden wijst uit dat met de nabijheid van voorzieningen en veilige verbindingen voor langzaam verkeer, het autobezit van huishoudens wordt verminderd. Dit geeft alleen maar meer redenen om het gebied relatief gemakkelijk autoluw te maken.



Afbeelding 27: Recentelijk getransformeerd gebied aan de westzijde van het spoor

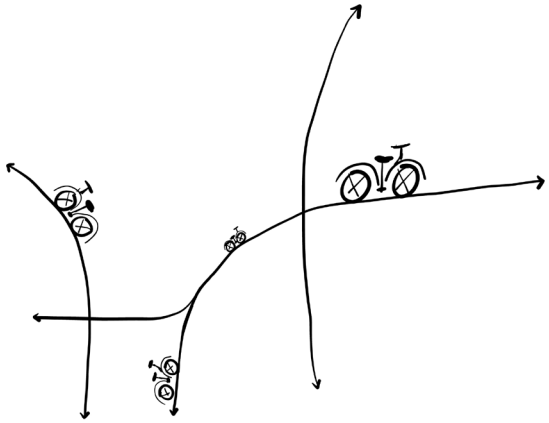
Bouwsteen 1: Evenwichtige verbindingen



1. De drager van de nieuwe stationsomgeving

Het spoor in evenwicht

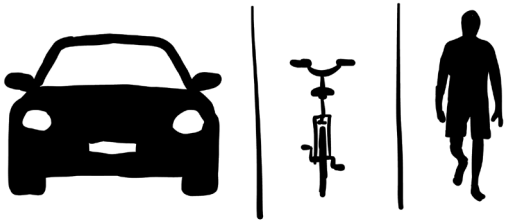
Het vernieuwde station, geïnspireerd door het stationsgebouw in Ede, is de drager van de hele ontwikkeling. In Ede is een nieuwe stationsomgeving gecreëerd door het omklappen van de functies naar de andere kant van het spoor. Hier lag meer ruimte voor het ontwerpen van een overzichtelijk en efficiënt overgang van vervoerswijzen. Deze toevoeging zorgt voor geschiktheid van het station voor een toename in reizigers. Daarbij moet het een plek worden waar mensen elkaar kunnen ontmoeten en waar mensen kunnen verblijven. Het is een aantrekkelijk gebied voor reizigers én inwoners.



2. Autoluwe stationsomgeving

Voorrang voor de fiets

Station Harderwijk heeft het verkeer zelfs helemaal gescheiden van het stationsgebied. Fietsers en auto's die niet het station als bestemming hebben, worden omgeleid via een tunnel. Dit resulteert in een autoluwe zone rondom het station, wat bijdraagt aan de verkeersveiligheid en de aantrekkelijkheid van het gebied. Daarnaast is er in 2022 door NS vastgesteld dat 48% van de gebruikers van het station Nijkerk de fiets als voortransport gebruikt (NS, 2022). Daarom wordt er in het nieuwe gebied veel aandacht besteed aan de ruimte voor de fiets. Er worden zoveel mogelijk mensen gestimuleerd om de fiets te pakken en gebruik te maken van het openbaar vervoer om mee te werken aan een gezonde en duurzame leefomgeving.



3. Scheiden van snel- en langzaam verkeer

Een veilige leefomgeving

Het verkeer wordt in en rondom het nieuw ontwikkelde gebied gescheiden van elkaar. Dit houdt in dat het snel rijdende verkeer (50 km/h+) aparte routes om Nijkerk heen krijgt en dat langzamer verkeer binnen de bebouwde kom rijdt. Het doel hiervan is dat de verkeersveiligheid beter gewaarborgd wordt, met name voor de fietsers en voetgangers die prominent in het gebied aanwezig zullen zijn. De wens van Nijkerk voor ruimte voor fietsers en voetgangers komt daardoor een stap dichterbij (RoyalHaskoning, 2022). Het station Harderwijk heeft eerder deze maatregel toegepast en dit heeft geresulteerd in een veilige stationsomgeving.



schaal 1: 5000

Sfeer en identiteit:









Figuur 7: Visiekaart bouwsteen 1 (Walburg, 2023)

Bouwsteen 2: Terug naar de historische wortels

Zichtbare historische structuren

Het karakter van de stationsomgeving Nijkerk zal worden gedefinieerd door de historische structuren en elementen te versterken. Deze nieuwe plek weerspiegelt de identiteit van Nijkerk, die voornamelijk is gevormd door de interessante geschiedenis en de landschappelijke kenmerken van het gebied. Door het terugbrengen van historische elementen is er een aantrekkelijke en herkenbare plek voor zowel de bewoners van Nijkerk als de bezoekers van de stad gecreëerd.

De historische structuren vormen gezamenlijk de inrichting en ontsluiting van het plangebied. Deze structuren herstellen de ooit verloren verbindingen en creëren nieuwe mogelijkheden. De belangrijke oude spoorlijn naar Ede wordt nieuw leven ingeblazen en fungeert als een langzaam-verkeersverbinding tussen de opkomende ontwikkelingen rondom het spoor en de haven. Tevens zijn de oude mozaïekstructuren, die ooit het karakter van het kampenlandschap bepaalden, hersteld. Vanaf het station loopt een pad langs de historische kenmerken van het hart van Nijkerk. Deze geeft een duidelijke richting naar het centrum.

Bovendien worden de nieuwe historische verbindingen naadloos geïntegreerd met de reeds bestaande historische structuren rondom het plangebied. Langs de fabriek ‘Bronswerk’ ontstaat een verbinding met de haven van Nijkerk, voorheen een spoorlijn die goederen van het station naar de haven vervoerde. Deze verbinding is hersteld tot een volwaardige en aantrekkelijke fietsroute naar de haven, die tevens dient als verbinding met de ontwikkellocatie bij het gemeentehuis. Dit maakt het voor de nieuwe bewoners in het gebied niet alleen gemakkelijker om bij het station te komen, maar biedt tevens een extra dimensie aan de aantrekkelijkheid van de omgeving.



Afbeelding 28: Monumentaal stationsgebouw Nijkerk in 2012 (NS, ProRail en Spoorbeeld, 2013)

Bouwsteen 2: Terug naar de historische wortels



1. Behouden en versterken van historische structuren

Unieke verbonden vormen

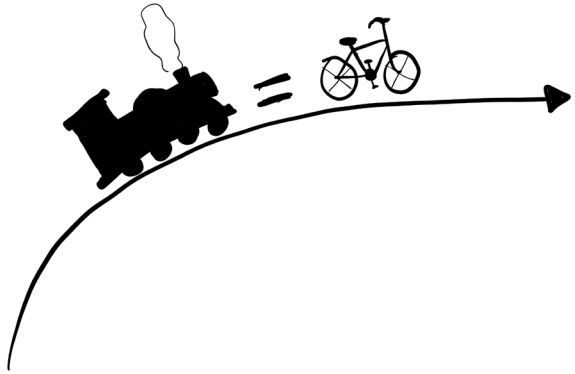
Een van de nieuwe ontwikkelingen in het gebied is het terugbrengen van oude structuren. De woonblokken die geplaatst zullen worden, houden de grenzen aan van de historische structuren die ooit de vorm van het landschap bepaalden. Hiermee zal de oude vorm van het ooit kleine boerengemeenschap Nijkerk te herkennen zijn in de wijk (Gemeente Nijkerk, 2022). Kenmerkend waren de erven met meerdere boerderijen en bijgebouwen omringd door akkers. Deze mozaïekvormige structuur wordt zoveel mogelijk teruggebracht, omdat het gebied hierdoor variatie krijgt.



2. Een identiteit passend bij de historie van Nijkerk

Beeldkwaliteit historisch tijdperk

De identiteit van Nijkerk zal in het nieuwe gebied niet verloren gaan. Het is weliswaar een nieuwbouwwijk, maar wel een die de identiteit van Nijkerk waarborgt. De identiteit van Nijkerk wordt beschreven als een stad vol smaak met een historisch centrum (Gemeente Nijkerk en LekkerNijkerk, 2023). De ‘Gouden Eeuw’, een tijdperk van succesvolle teelt van tabak, is hier terug te zien. De beeldkwaliteit komt overeen met de historische kenmerken in de binnenstad en de landschappelijke kenmerken van de historische parels: de polder Arkemheen, Landgoed Hoevelaken, Buurtschap Appel en Landgoed en Slichtenhorst.



3. Terugbrengen historische structuren

Van oude spoorlijn tot fietsverbinding

Om de historie van Nijkerk meer ruimte te geven in de toekomst, worden oude structuren opnieuw gebruikt. Zo wordt de oude spoorlijn richting Ede weer naar het oppervlak getrokken en krijgt het een functie die beter past bij de huidige tijd. Het is nu een fietspad die de route van de oude spoorlijn (grotendeels) volgt. De fietsstraat is zo geplaatst dat hij aansluit op de huidige structuren en ruimte biedt voor wonen en sporten. Ook dient het als verbinding met het landschap om de kleinschalige, natuurlijke identiteit van Nijkerk te behouden.



Sfeer en identiteit:









Figuur 8: Visiekaart bouwsteen 2 (Lindeboom, 2023)

Bouwsteen 3: Van station tot natuurlijke oase

Een sterke verbinding met het landschap

Nijkerk is gelegen in een prachtig landschap en in de stationsomgeving is dit ook voelbaar. De sfeer van het landschap is merkbaar in het gebied rondom het station vanwege de sterke verbinding van groen en infrastructuur. De moderne stationsomgeving is samengesmolten met het rustgevende landschap er omheen.

De sterke verbinding van de stationsomgeving met het landschap is niet alleen visueel aantrekkelijk, maar dient ook als een doordachte stap van duurzame ontwikkeling. Het groen levert een bijdrage aan de ecologie in de stad en stimuleert de harmonie tussen mens en de natuur. Het groen is de ecologische hoofdstructuur dat het gehele gebied dooradert. Met verschillende woonvormen wordt een natuurlijke overgang richting het landschap gecreëerd. Van hoogbouw rondom het station tot laagbouw dat grenst aan het landschap.

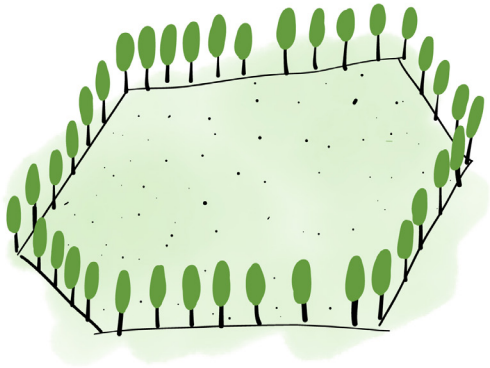
De stationsomgeving is niet meer alleen een plek waar mensen met het ov kunnen reizen. Het is een poort naar de Veluwe. Met een nieuwe entree aan de westzijde wordt dit gevoel versterkt. Vanuit het station stap je direct de Veluwe op door het landelijke gevoel dat Nijkerk ingetrokken is. Dit is ook te zien aan de natuur-inclusieve manier van bouwen die is toegepast op het gebied. In de stad is nu ruimte voor de lokale flora en fauna door groene daken en gevels, en geïntegreerde nestkasten en beschutting.

De wandel- en fietspaden, zoals het Kruishaarderpad, vormen een netwerk van routes waarbij de stad en de natuur sterk met elkaar in verbinding staan. Deze routes zijn dus niet alleen een verkeersverbinding, maar fungeren ook als ecologische verbindingen tussen het landschap en de stad. De verbindingen hebben dus een multifunctionele, duurzame rol. Naast dat ze visueel aantrekkelijk zijn en het groen met elkaar verbinden bevorderen ze ook een goede watermanagementstrategie. Met waterdoorlatende bestrating en slimme wateropvangsystemen wordt het hemelwater rond deze wandel- en fietspaden in de bodem en in wadi's opgeborgen. Zo zijn klimaatproblemen als wateroverlast, hitte en droogte verleden tijd voor de nieuwe stationsomgeving.



Afbeelding 29: Groene oase in de huidige situatie van het Luxool-terrein

Bouwsteen 3: Van station tot natuurlijke oase

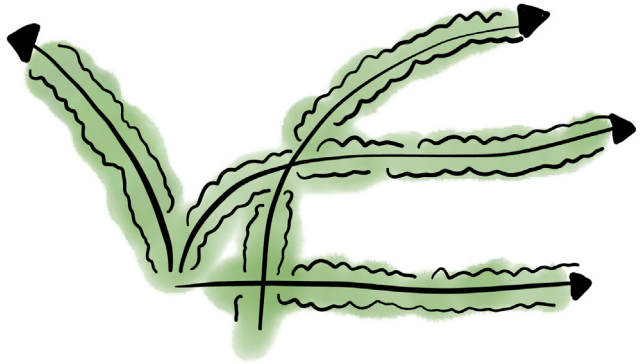


1. Terug laten komen van landschappelijke kenmerken

Mozaïekvormige percelen met boomlanen

De mozaïekvormige percelen hebben elk hun eigen landschappelijke kenmerken. Karakeristiek voor het kampenlandschap zijn de bomenlanen. Via paden kunnen de verschillende percelen bereikt worden.

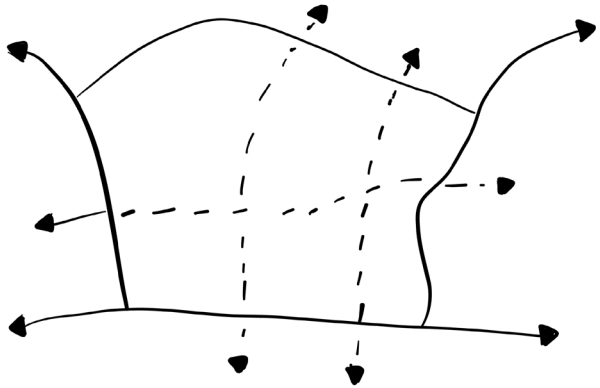
Veel bestaande bomen kunnen behouden blijven, hoewel sommige moeten worden gekapt. Niettemin wordt het verlies gecompenseerd door het planten van vier keer zoveel bomen dan er moeten worden gekapt. Deze inspanning draagt bij aan het behoud en de versterking van het groene karakter van het gebied. Bovendien wordt gestreefd naar zoveel mogelijke groene daken, wat bijdraagt aan de vorming van een landschappelijk en klimaatbestendig gebied.



2. Natuurlijke overgang met het landschap

Groen-blauwe aders

Het nieuwe gebied kent vier groen-blauwe aders (fig. 9) die typisch zijn voor de landschappelijke inrichting. De drie oostelijke groene aders dienen als uitgangen naar het landelijke gebied. De vierde ader is de oude havenlijn langs de fabriek het Bronswerk. Deze groene aders vormen een ecologisch netwerk tussen de verschillende landelijke gebieden in en rondom Nijkerk. Binnen de ader van de fietsstraat is een afvoersysteem voor water geïntegreerd. Hierbij wordt regenwater voornamelijk opgevangen door het groen langs de fietsstraat. Overtollig water op de fietspaden wordt zoveel mogelijk naar het landelijke gebied geleid. Deze doordachte aanpak bevordert niet alleen de esthetiek van het gebied, maar draagt ook bij aan een efficiënt waterbeheer. De richtlijnen hiervoor komen uit de door de Rijksoverheid opgestelde Landelijke Klimaatlat (Rijksoverheid, 2023).



3. Doortrekken wandel- en fietsnetwerk

Een nieuw netwerk

Nieuw aangelegde wandel- en fietspaden zijn functioneel geïntegreerd met bestaande wegen en doorkruisen de groene aders van het gebied. Het nieuwe netwerk borduurt voort op de bestaande fiets- en wandelpaden zoals het Kruishaarderpad en sluit aan op diverse historische en landelijke locaties.

Het resultaat is een omgeving die geschikt is voor wandelen en fietsen, en draagt bij aan een gestructureerde en functionele omgeving voor recreatief gebruik.



Sfeer en identiteit:









Figuur 9: Visiekaart bouwsteen 3 (Lindeboom, 2023)

Bouwsteen 4: Wonen en werken in harmonie

Een gemengd woon-werkgebied

Het gebied rondom het station van Nijkerk heeft een transformatie ondergaan en is niet langer een statische zone voor ov-gebruikers. De recente ontwikkelingen in het gebied hebben geleid tot een diversiteit aan activiteiten. Hoewel het station nog steeds een belangrijk knooppunt blijft, groeit het uit tot meer dan alleen een vertrek- of aankomstpunt. Dankzij de multifunctionaliteit van het gebied wordt er nu gewoond, gewerkt, gerecreëerd en geleefd.

Een belangrijke drijfveer voor deze multifunctionele aanpak is de toenemende vraag naar woningen in Nederland, inclusief Nijkerk. Om aan deze toenemende vraag te voldoen worden er de komende jaren gemiddeld 250 woningen per jaar bijgebouwd. Deze behoefte aan woningen komt vanuit diverse bevolkingsgroepen en het woningaanbod wordt aangepast aan deze diverse vraag. Hierdoor ontstaat er een gevarieerd woonaanbod dat geschikt is voor starters, senioren en huishoudens met een midden tot laag inkomen. Om de authenticiteit en de geschiedenis van Nijkerk te behouden, wordt het woonaanbod uitgebreid doormiddel van verdichting, gezien de beperkt beschikbare ruimte in het stationsgebied.

De toevoeging van meer woningen in het stationsgebied resulteert in een mix van voorzieningen. De verschillende groepen inwoners hebben elk specifieke behoeften waar ook specifieke voorzieningen bij passen. Deze voorzieningen zijn te vinden langs de fietsstraat in het centrum van het gebied. Denk aan voorzieningen zoals een kinderopvang, onderwijs, een sportschool, bibliotheek en (flex) werkruimtes om aanbod te creëren voor bewoners maar ook personen die het gebied betreden voor werk. Ook zorgen winkels en horecagelegenheden in het gebied voor een goede leefbaarheid. De verschillende voorzieningen hebben ook gevarieerde openingstijden, hiermee ontstaat een constante stroom van gebruikers, zo wordt de sociale veiligheid gewaarborgd in het gebied (RIVM, 2009).

Een voldoende mate van voorzieningen zorgt ervoor dat het principe van een 15-minutenstad terug te zien is in Nijkerk. Het is een stad waarin voor iedereen alle nodige voorzieningen dichtbij zijn. Op deze manier is de auto voor veel huishoudens overbodig. Dit is een voorwaarde om het autoluwe gebied in Nijkerk te laten slagen (Maat, 2021).

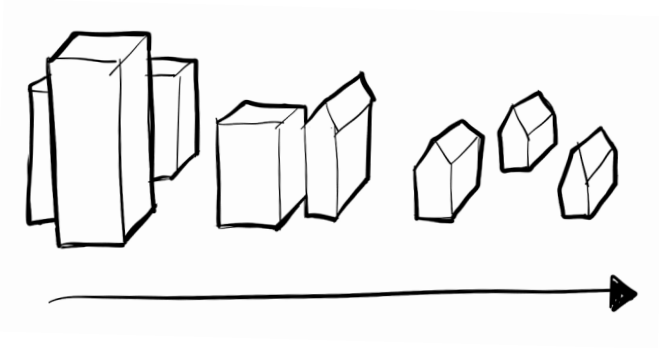
De stationsomgeving heeft een voorbeeldfunctie op het gebied van energietransitie. Er is ruimte gemaakt voor het opwekken van lokale energie en de opslag ervan. Zo is het gebied zelfvoorzienend in het energiegebruik. Het zonneveld in het noorden van het plangebied kan hier aan bijdragen.

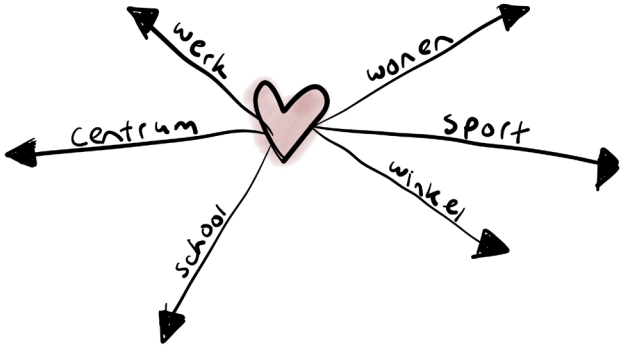


Afbeelding 30: Aeres VMBO & MBO Nijkerk 2018 (Aeres VMBO & MBO Nijkerk, 2018)

Bouwsteen 4: Wonen en werken in harmonie







1. Een mening van functies

Gevarieerd gebied

Om de nieuwe stationsomgeving te transformeren tot een levendig gebied worden er op bepaalde plekken verschillende functies met elkaar gecombineerd. Aan de randen van het plangebied zal er richting het landelijk gebied alleen de functie wonen zijn, om zo de rust en ruimte te bewaren dat het landschap met zich mee brengt. Aan de rand van het spoor zal voornamelijk de functie werken toegepast worden zodat ov makkelijk bereikbaar is voor werkende mensen. Mogelijk wordt er hoogbouw toegevoegd als een barrière voor geluid en wind. In het midden van het plangebied worden wonen, werken, voorzieningen, recreëren en onderwijs gecombineerd, wat diverse mensen op verschillende tijden aantrekt. Sportfaciliteiten dragen bij aan een gezonde leefomgeving. Bij alle functies staan ontmoeting en verblijven centraal.

2. Verdichting met nieuwe woonmilieus

Van hoog naar laag (bouwvorm en dichtheid)

Vanaf het spoor richting het oosten zal de bebouwde omgeving afnemen van hoog naar laag. De middelhoge-gebouwen zorgen dat het wind-effect op de fietsstraat (oude spoorlijn Ede) zoveel mogelijk wordt beperkt. De laagbouw aan de rand van het gebied zorgt voor een soepele overgang naar het landschap. Zo wordt de natuurlijke habitat van de lokale flora en fauna behouden en geïntegreerd in de bebouwing. De richtlijnen hiervoor komen uit de Landelijke Klimaatlat die het Rijk heeft opgesteld (Rijksoverheid, 2023). Elk gebied heeft zijn eigen bouwvorm en dichtheid, passend bij de identiteit van Nijkerk. Daarnaast bevinden er een aantal hoogteaccenten om aan te sluiten bij de andere ontwikkellocaties, zoals het gemeentehuis. Hier wordt er hoogbouw gecreëerd tot wel 15 lagen (Gemeente Nijkerk, 2019).

3. Een 15-minuten stad

Een uitnodigende hub als kern

Vanuit de nieuwe HUB is het mogelijk om alle belangrijke voorzieningen van Nijkerk binnen 15 minuten te kunnen bereiken. Het OV staat in deze hub centraal en is dan ook het efficiëntste middel om te bewegen in het gebied. Voor bezoekers en bewoners van Nijkerk levert dit snellere reistijden op. Naast het openbaar vervoer is de HUB ook het startpunt voor de nieuwe fiets- en wandelnetwerken in Nijkerk die als functie hebben om het fietsen en wandelen voorrang op de auto's te geven. De HUB omvat een bepaald gebied binnen de stationsomgeving.



Sfeer en identiteit:









Figuur 10: Visiekaart bouwsteen 3 (Lindeboom, 2023)

H4. Gebiedsvisie

In dit hoofdstuk worden alle bouwstenen samengevoegd om een gebiedsvisie te vormen. De gebiedsvisie wordt gepresenteerd in een structuurvisiekaart. Hierop volgt een voorbeelduitwerking met een bijbehorende doorsnede waarin alle uitkomsten van de voorgaande bouwstenen in beeld worden gebracht. Deze gebiedsvisie moet uiteindelijk antwoord geven op de hoofdvraag:

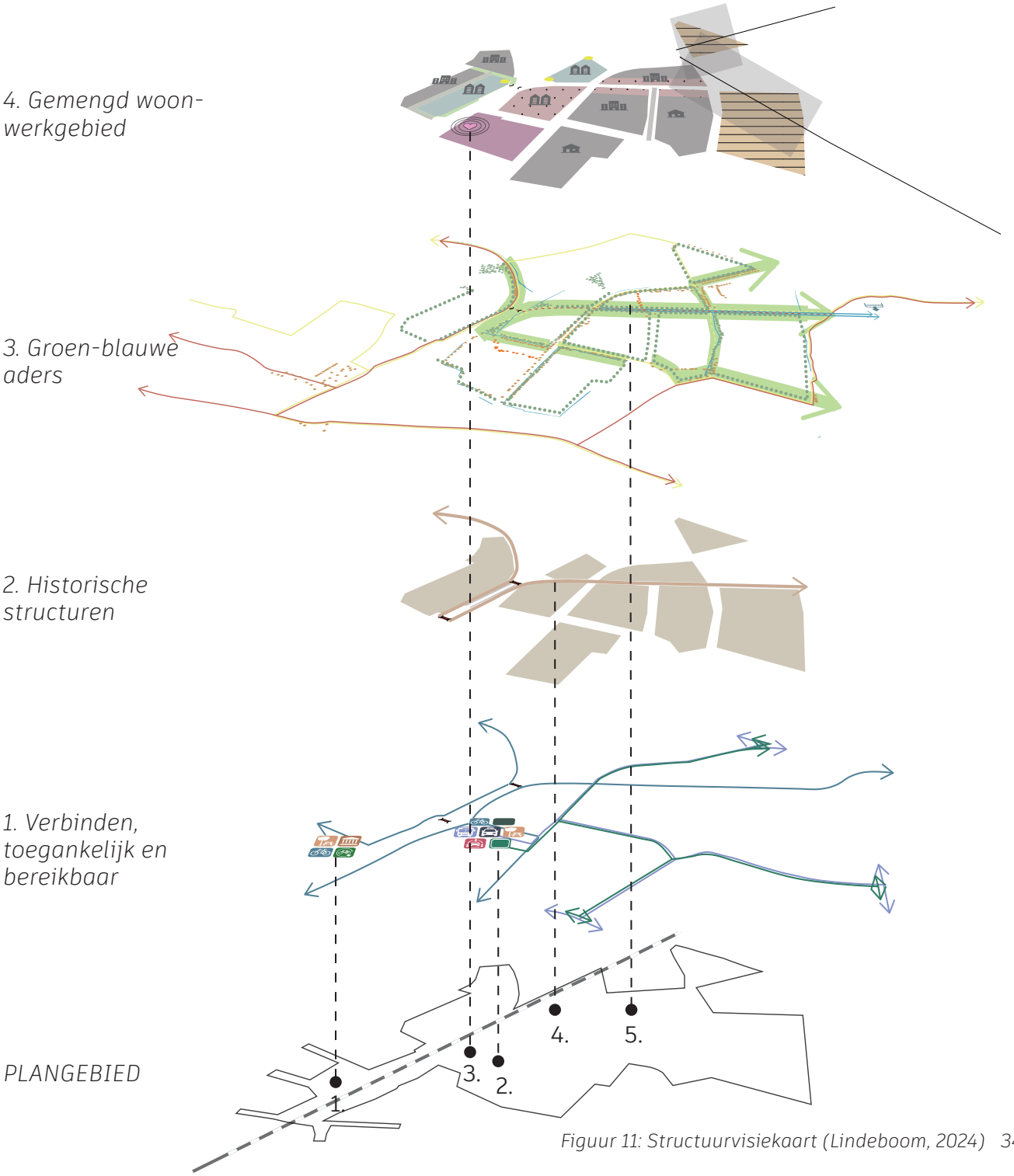
Hoe kan de stationsomgeving van Nijkerk herontwikkeld worden tot een levendig woon-werkgebied met een goede omgevingskwaliteit?

4.1 Structuurvisiekaart

In deze structuurvisie kaart is een duidelijk overzicht van de verschillende bouwstenen die samen een visie vormen voor het gehele plangebied. Op de structuurvisiekaart zijn van boven naar beneden (stippellijn) een aantal highlights zichtbaar:

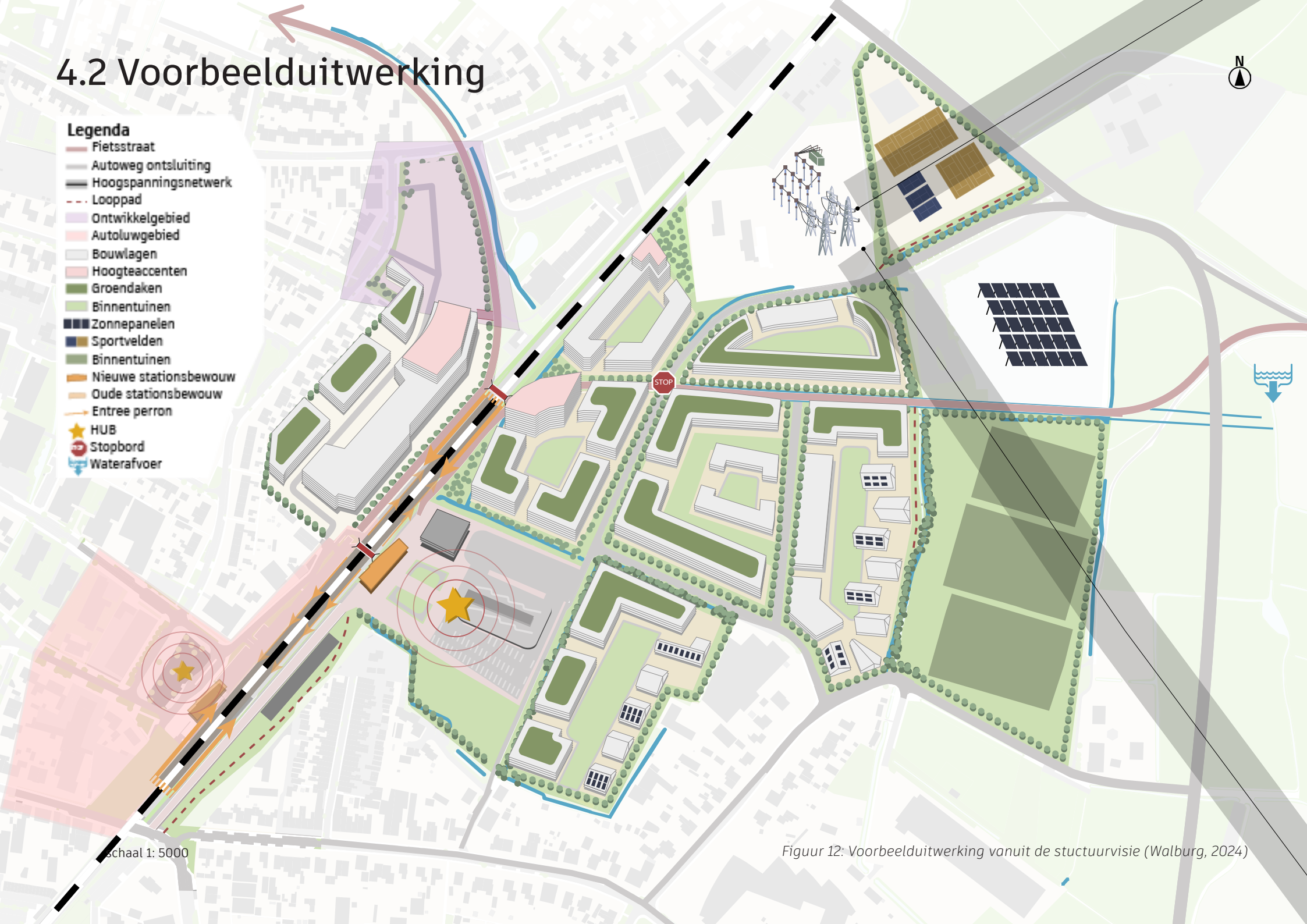
1. Het oude station; onderdeel van de hub
2. Het nieuwe station; het hart van de 15-minuten stad
3. Het nieuwe stationsplein: onderdeel van de hub
4. De oude ede lijn hersteld als fietsstraat
5. De groene ader die het gebied verbindt met de natuur.

Door het over elkaar leggen van de vier bouwstenen ontstaat een complete structuurvisie voor het plangebied. Vanuit deze structuurvisie is een voorbeelduitwerking voor het plangebied gemaakt.



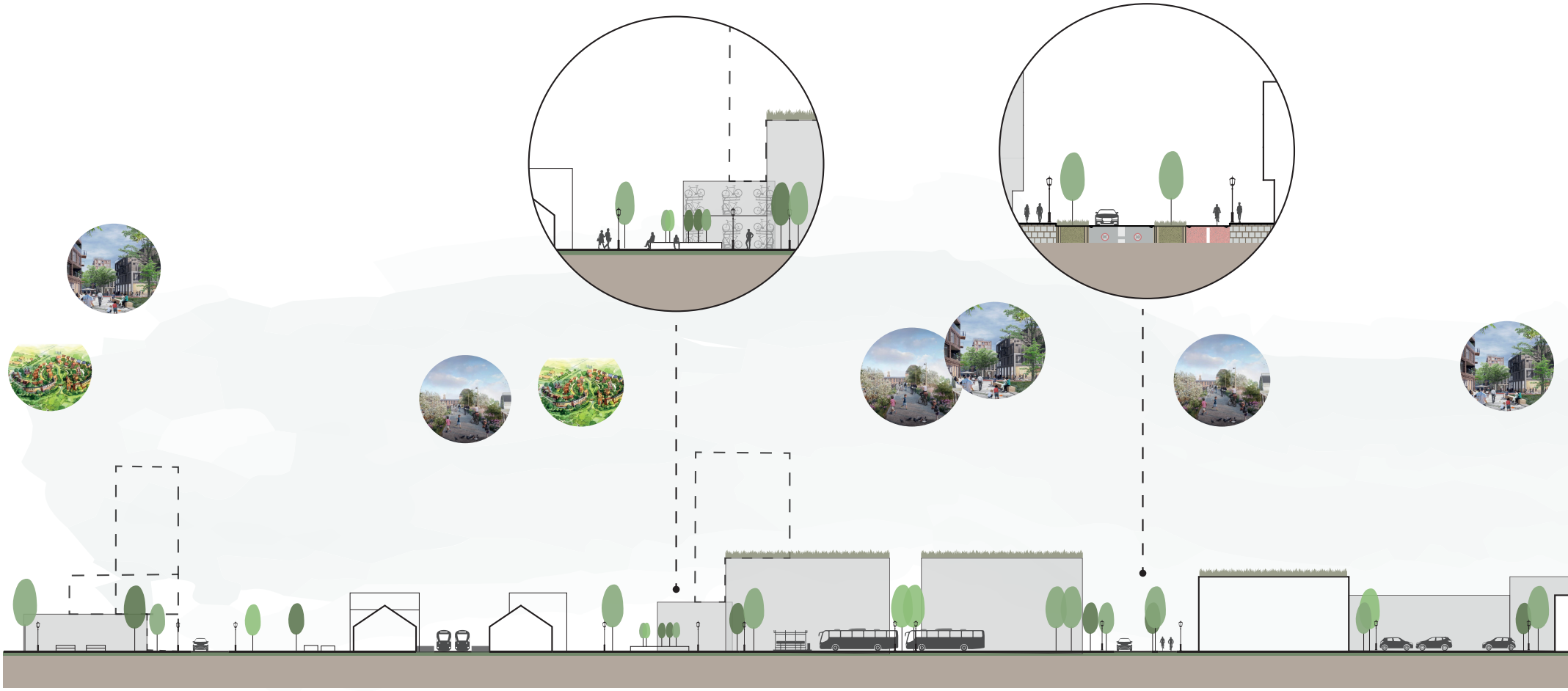
Figuur 11: Structuurvisiekaart (Lindeboom, 2024)

4.2 Voorbeelduitwerking



Figuur 12: Voorbeelduitwerking vanuit de stuctuurvisie (Walburg, 2024)

4.3 Doorsnede



maaiveld ligt op 20 meter hoog
schaal 1:1000

0 10 20 m

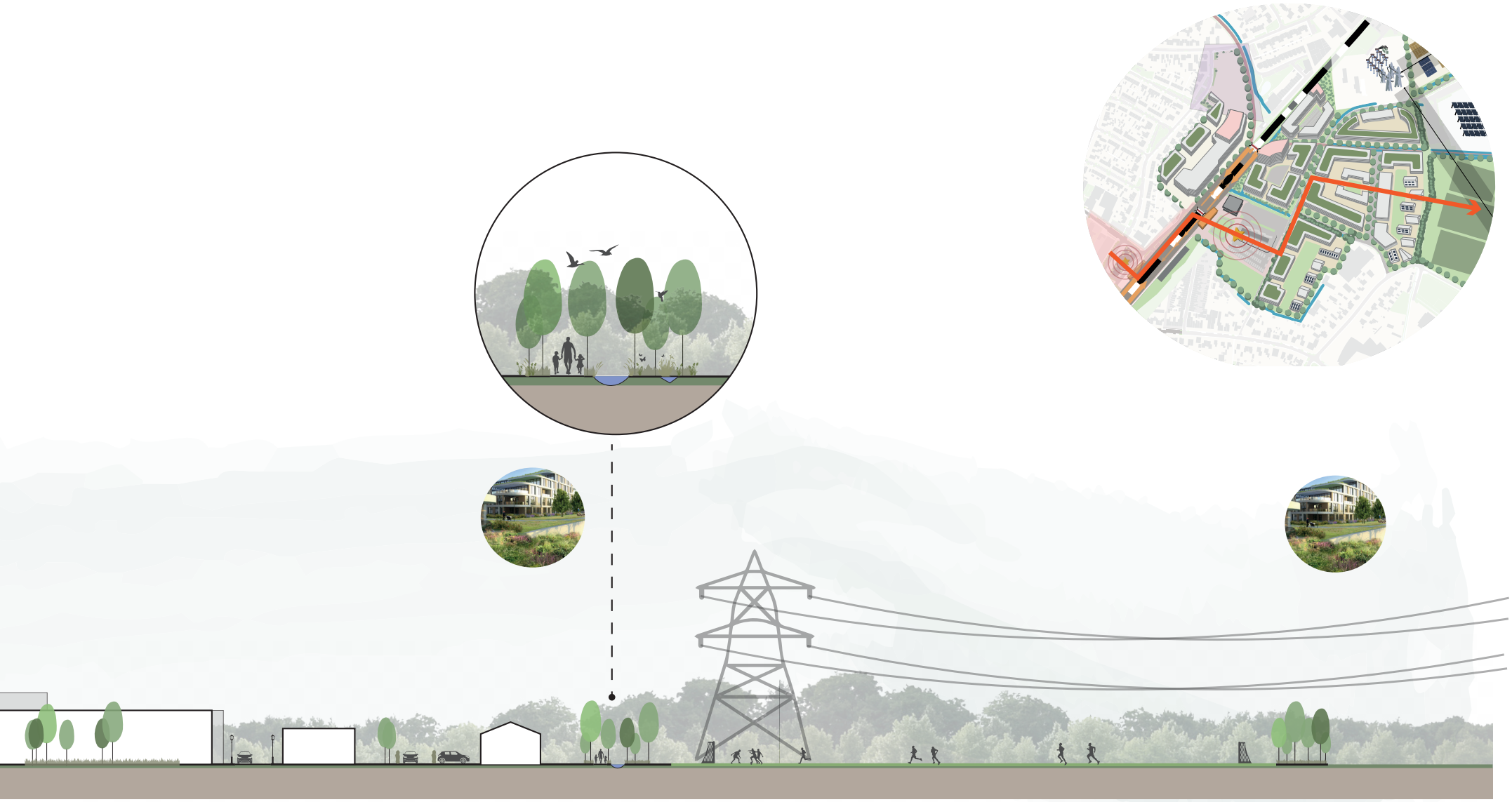
nieuw aantrekkelijk stationsgebied

uitnodigende hub met ruimte voor verblijven

bereikbaar met verschillende vervoers-middelen

gescheiden verkeer zorgt voor veiligheid

parkeren binnen de bouwblokken



Figuur 13: Doorsnede van de voorbeelduitwerking (Lindeboom, 2024)

4.2 Voorbeelduitwerking

De HUB
De gemeente Nijkerk ligt op een centrale locatie voor het ov. Het station is daarmee een belangrijk ov-knooppunt. De toename van reizigers met de trein, vanwege een nieuwe intercity verbinding, zorgt in de toekomst voor een groot aantal mensen in het centrum van Nijkerk. Daarom is de keuze gemaakt om een nieuwe entree aan oostelijke zijde van het spoor te realiseren. Door de verlenging van het perron ligt het oude stationsgebouw niet meer centraal. De nieuwe entree heeft een centrale locatie op het perron en brengt daarnaast een evenwicht in het stationsgebied. De nieuwe entree zorgt er ook voor dat het centrum wordt ontlast wat betreft het verkeer en maakt het een nieuwe verbinding met het nieuw ontwikkelde Luxool-terrein. Er is meer ruimte voor voorzieningen bij de nieuwe entree. Deze zorgen ervoor dat het gebied een verblijfsfunctie heeft gekregen. Zo is er ruimte gemaakt voor koffie- en broodjeszaken om het verblijven rondom het station te stimuleren. Samen vormen de twee stations, de pleinen en de voorzieningen de nieuwe HUB van Nijkerk waar verblijven en ontmoeting centraal staan. Deze HUB is op de kaart aangegeven met een ster en is het middelpunt van de nieuwe stationsomgeving. Ook andere ov-voorzieningen zoals een ov-fiets uitgavepunt en een fietsenmaker krijgen de ruimte in deze nieuwe HUB. Ook een grote meerlaagse fietsenstalling, P+R en een busstation zijn aangegeven als onderdeel van de HUB.

Gevarieerde woonvormen
Om in de rest van de ontwikkeling te voldoen aan de alsmaar groeiende vraag naar woningen, zal de ontwikkeling vooral ruimte bieden aan woningbouw. Zo wordt ook de omgevingsvisie van de gemeente meegenomen. Het woonaanbod zal gevarieerd plaats bieden met name aan senioren, starters en jonge gezinnen. Doormiddel van hoogbouw rondom het station tot geleidelijk aan lagere bouw zoals eengezinswoningen is er ruimte voor iedereen. De bouwblokken volgen de mozaïek structuren van het originele kampenlandschap. Deze structuren worden omringd door boomlanen zodat de historie van Nijkerk duidelijk zichtbaar is in het gebied. De inrichting van de bouwblokken geven een beeld van de variërende dichtheden. Rond het station zijn er in het lichtroze een aantal hoogteaccenten aangegeven van ongeveer 10 bouwlagen. Deze hoogte en dichtheid neemt af naarmate verder van het station af wordt gebouwd. De hoogteaccenten liggen via de havenlijn in het verlengde van de ontwikkellocatie rondom het gemeentehuis in Nijkerk. Daar wordt gewerkt met een hoogteaccent van 15 bouwlagen. De hoogteaccenten van de stationsomgeving staan in verbinding met de haven. Daarnaast zullen de hoogteaccenten aan het spoor de reiziger, bij het binnenrijden van Nijkerk, een stadsgevoel geven met een hoogwaardige ruimtelijke kwaliteit.

Multifunctionele binnenplaatsen
Het parkeren gebeurd in de binnenplaatsen van de bouwblokken. Voor de hoogstedelijke woonvormen langs het spoor zal het parkeren plaatsvinden in ondergrondse parkeergarages. Hierdoor blijft er meer gezamenlijke openbare ruimte over binnen de bouwblokken. De binnenplaatsen hebben daarbij een multifunctionele rol, namelijk ruimte voor parkeren, opvang van regenwater door speciale bestrating en ruimte voor ontspanning in de vorm van een gemeenschappelijke tuin. Deze combinatie is bevorderlijk voor het tegengaan van de hittestress die de gebouwde omgeving creëert. Voor de bouwblokken met een lage dichtheid is parkeren mogelijk bij de woningen zelf of langs de weg. Aangezien deze straten geen doorgaande wegen zijn is de rest van de straat geschikt voor fietsers, voetgangers en groen. Met het 15-minuten stad principe is alles in het gebied op loop- en fietsafstand van het station, dus wordt er ingezet op het ontmoedigen van autobezit. Met de nieuwe ov-verbindingen en de centrale locatie van Nijkerk liggen hier voor het gebied veel kansen.

Efficiënte ontsluiting
Nieuwe en oude routes ontsluiten het gebied en ooit verloren verbindingen worden teruggebracht. Zo zal de oude spoorlijn naar Ede als centrale fietsstraat dienen, deze zal via een nieuwe fietstunnel onder het spoor verbonden zijn met de Havenlijn richting de stadshaven. Met een grote rondweg om het oosten van Nijkerk heen wordt het snelle verkeer zoveel mogelijk uit het centrum gemeden. Langzaam en snel verkeer worden van elkaar gescheiden. Deze rondweg is onderdeel van de ontsluiting van het nieuwe gebied. Het doorgaande verkeer kan via deze rondweg het station

4.2 Voorbeelduitwerking

bereiken. Ook voor de omliggende steden en dorpen is het station via de rondweg sneller te bereiken. Hierdoor is het mogelijk het centrum van Nijkerk autoluw te maken en de weg die voor het oude station ligt af te sluiten. Door deze weg af te sluiten en het realiseren van de rondweg verdwijnt ook de drukke en gevaarlijke situatie op de spoorwegovergang. Voor langzaam verkeer zoals fietsers en voetgangers is een netwerk gecreëerd dat aansluit op de al aanwezige routes. Dit netwerk zullen groene aders zijn die verbonden worden met de rest van Nijkerk en het omliggende landschap en de Veluwe.

Passende voorzieningen
Door het gebied te transformeren van een doorstroomlocatie naar een verblijfsfunctie is er ruimte voor diverse voorzieningen. Deze voorzieningen zijn gevestigd in de plinten van de bouwblokken rondom de nieuwe HUB en langs de fietsstraat. Rondom het spoor wordt ruimte voor de functie werken. Hierbij horen passende voorzieningen zoals een kinderdagverblijf, basisschool, flexwerkplekken, eetgelegenheden en een kleine supermarkt. Deze voorzieningen zijn niet alleen bestemd voor de werkenden, maar ook alle andere inwoners van de wijk. Sport blijft een onderdeel van de gevarieerde menging van functies in het gebied. Zo zijn de sportvelden van sportpark ‘de Burcht’ en de tennisvereniging aanwezig. Daarnaast is er ook ruimte voor een sportschool als voorziening. Deze voorzieningen dragen bij aan de leefbaarheid en gezondheid van het gebied en de welvaart van de gemeente Nijkerk. Door de nabijheid van het station is het gebied goed bereikbaar en heeft het een aantrekkelijk vestigingsklimaat voor bedrijven.

Natuurinclusief
De stationsomgeving van Nijkerk wordt getransformeerd tot een groene, natuur-inclusieve leefomgeving met aandacht voor ecologische verbindingen. Er wordt gestreefd naar een harmonie tussen mens en natuur. De nieuwe en bestaande verkeersroutes dienen niet meer alleen als functionele verbindingen, maar ook als ecologische corridors waarbij lokale flora wordt gebruikt. De bebouwing in het gebied is natuur-inclusief. Dit betekent dat de grote bouwblokken voorzien zijn van groene daken en gevels, verschillende soorten nestkasten en andere beschutting voor de lokale fauna. Dit draagt bij aan een gezond ecosysteem en de ecologische verbindingen tussen landschap, centrum en andere ontwikkelingen.

Klimaatbestendig plan
In het kader van klimaatadaptatie worden bomen, planten en groene daken ingezet om schaduw te creëren en het hitte-eiland effect te verminderen. Zo is de fietsstraat voorzien van waterdoorlatende bestrating en een slim wateropvangsysteem. Op deze manier wordt er gewerkt met buffers die bijdragen aan een doeltreffende watermanagementstrategie om naast wateroverlast ook droogte tegen te gaan. Het afkoppelen van hemelwater bij de bebouwing draagt hier aan bij. Ook de groene daken dragen bij aan de watermanagementstrategie, omdat hier water vastgehouden kan worden. Daarnaast zorgen deze daken voor isolatie en verkoeling. Dit bevordert de duurzaamheid van de woningen

Zelfvoorzienende wijk
Met betrekking tot de energietransitie is er in het noorden van het gebied ruimte voor alternatieven voor het overvolle stroomnet van Gelderland. Daarnaast biedt de stationsomgeving mogelijkheden voor lokale energieopwekking en opslag, zoals een buurtbatterij. Het doel is om de nieuwe wijk zelfvoorzienend te maken op het gebied van energie.



Figuur 14: Sfeer en identiteit van de HUB (Walburg, 2024)

H5. Ontwikkelstrategie

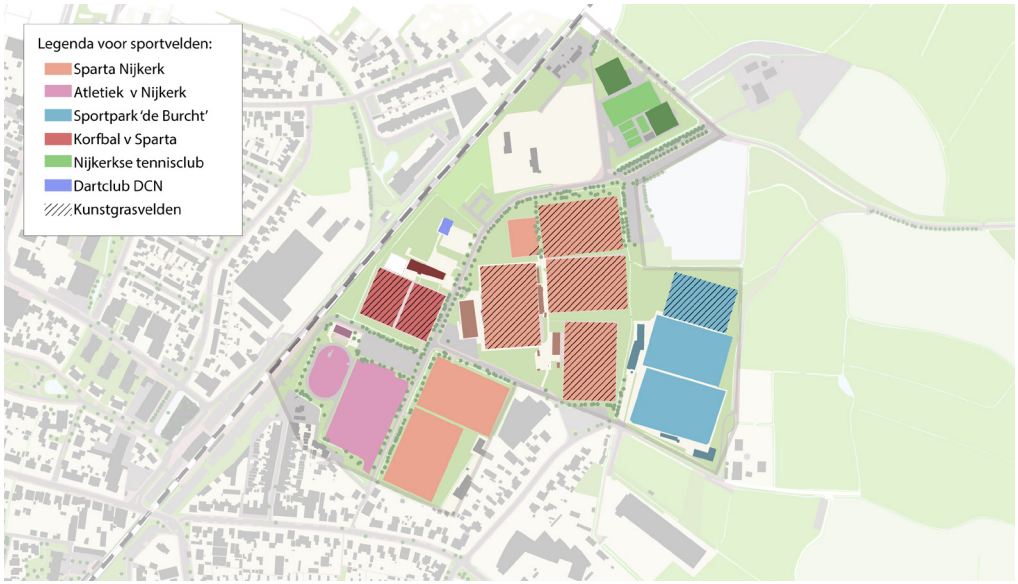
Dit hoofdstuk bevat de ontwikkelstrategie van de realisatiefase. De voorgenomen ontwikkeling wordt tegen de huidige situatie aangelegd. Hierna wordt er een fasering beschreven. Deze fasering wordt onderbouwd en de kritiekpunten worden toegelicht. Tot slot worden de actoren en het bijbehorende draagvlak benoemt. Dit hoofdstuk geeft een inzicht in de haalbaarheid van het plan.

5.1 Huidige situatie

Om de stationsomgeving te transformeren tot een levendig woon-werkgebied met een goede omgevingskwaliteit zijn er een aantal aanpassingen nodig aan de huidige situatie, zodat dit overeenkomt met de gebieds- en structuurvisie van hoofdstuk 4.

Grondeigendommen

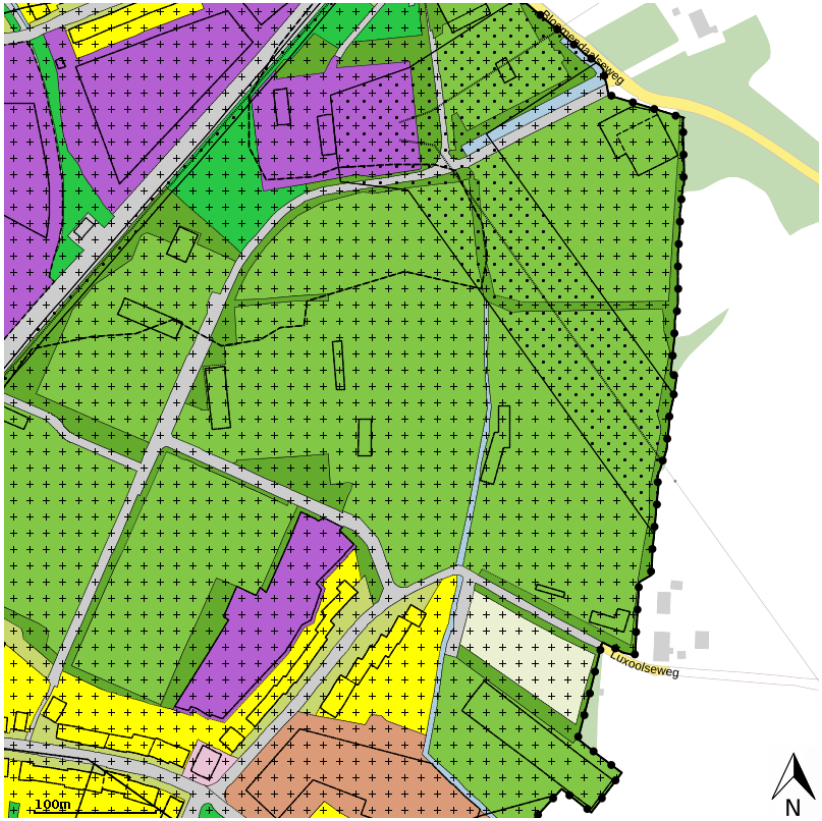
Het overgrote deel van de aangewezen bouwvelden voor wonen en werken bestaan op dit moment uit sportvelden en voorzieningen. Deze zijn in gebruik van diverse sportverenigingen in Nijkerk. Op figuur 15 zijn de verschillende sportclubs te zien. Naast het blauw gemarkeerde gebied 'sportpark de Burcht', zijn alle gronden onder de sportvelden in eigendom van de gemeente. Over sportpark de Burcht hangt een hoogspanningslijn, waardoor het niet mogelijk is om hier te bouwen. Dit geldt ook voor de tennisvelden in het groen die in bezit zijn van de 'Nijkerkse tennisclub'. In de voorbeelduitwerking zijn deze dan ook niet aangeduid als bouwvelden. De grond waarop de fabriek 'Bronswerk' staat is in privaat eigendom van het bedrijf.



Figuur 15: Grondverdeling sportclubs Luxool-terrein (Walburg, 2024)

Huidige bestemming gronden

De geldende bestemming voor de gronden waarvoor de gebiedsvisie gemaakt is passen niet bij de toekomstige ontwikkelingen. De gewenste bestemming voor het gebied moet passen bij een woon-werkgebied. In de huidige situatie heeft het grootste deel van de gronden de bestemming 'sport'. Dit is in het groen te zien op afbeelding 31. In het paars op afbeelding 31 is de grond van fabriek 'Bronswerk' te zien. Deze heeft de bestemming 'bedrijf'. Evenals het hoogspanningsverdeelstation.



Afbeelding 31: Huidige bestemmingen Luxool-terrein (Gemeente Nijkerk, 2012)

5.2 Fasering

De voorbeelduitwerking van de gebiedsvisie omvat veel verschillende bouwstenen die meerdere belangen dienen. Deze bouwstenen en bijbehorende belangen hebben regelmatig met elkaar te maken en daarom is het belangrijk om een goede planning en fasering te maken. Door een efficiënte fasering wordt er rekening gehouden met vervlochten belangen en kunnen er verantwoorde keuzes gemaakt worden over welke onderdelen van het project als eerst gerealiseerd moeten worden. Bij de realisatie van de gebiedsvisie worden verschillende manieren van gebiedsontwikkeling toegepast op de verschillende bouwvelden.

Ruimtelijke fasering
Om tijdens de realisatie de functionaliteit van de huidige voorzieningen binnen het gebied intact te houden, wordt bij het opstellen van deze fasering rekening gehouden met huidige en toekomstige voorzieningen. Door het aanhouden van deze volgorde wordt er zo min mogelijk overlast veroorzaakt. Binnen de realisatie van de voorbeelduitwerking van de gebiedsvisie worden de volgende fases geformuleerd:

1. Aanleg rondweg

Om de ontwikkelingen uit de voorbeelduitwerking op korte termijn te kunnen uitvoeren is het realiseren van de rondweg essentieel. Deze rondweg is de belangrijkste ontsluitingsweg voor de gehele nieuwe stationsomgeving. De realisatie van de rondweg vermindert de verkeersstroom door het centrum en over de spoorwegovergang. Daarnaast ontstaat er in het stationsgebied zo meer ruimte voor verblijven. Daarbij vormt de verlichting van de verkeerslast op de wegen in de stationsomgeving de basis voor het toekomstige gebied. Hier worden de fietser en voetganger namelijk de belangrijkste weggebruikers. Voor de realisatie van de rondweg zal de provincie een sturende rol op zich moeten nemen en zullen ze moeten samenwerking met de gemeente. Bij deze fase past een klassieke gebiedsontwikkeling.

2. Bouw van de ov-HUB en uitbreiding van het perron

De bouw van de ov-HUB maakt het mogelijk de trein en andere ov-middelen overzichtelijk samen te brengen. Dit draagt, in combinatie met de nieuwe rondweg, sterk bij aan de bereikbaarheid van de stationsomgeving. De uitbereiding van het perron en de nieuwe ov-HUB trekken een grotere stroom reizigers aan. De nieuwe HUB voorziet van een goed verblijfsklimaat en daarmee ook een aantrekkelijk vestigingsklimaat voor diverse soorten voorzieningen zoals horeca, een fietsenmaker of pakketlocatie. Voor de bouw van de HUB zal de gemeente ook een sturende rol moeten innemen en moeten samenwerken met de NS en ProRail. Daar past een klassiek gebiedsontwikkelingsproces.

3. Bouw stations- en fietstunnel

Een belangrijke verbinding tussen beide kanten van het station is de reizigerstunnel. Deze tunnel maakt de overstap naar het andere perron makkelijker en zorgt ervoor dat de andere kant van het station beter bereikbaar is. De bouw van de tunnels zal dan ook ongeveer gelijklopen met de bouw van de HUB en de uitbreiding van het station. Het bouwen van de fietstunnel aan de noordzijde van het perron zorgt ervoor dat de toekomstige fietsstraat wordt verbonden met de havenlijn en daarmee andere delen van Nijkerk. Omdat dit een infrastructurele ingreep is zal de gemeente hier wederom een sturende rol moeten aannemen. Ook in deze fase wordt de klassieke gebiedsontwikkeling toegepast.

4. Realisatie van de bouwvelden

Op figuur 16 (p. 46) zijn de verschillende bouwvelden zichtbaar die tijdens deze fase ingevuld moeten worden. De bouwvelden hebben allemaal een andere dichtheid en hoogte. Deze richtlijnen zijn beschreven in de bouwveldpaspoorten in het volgende onderdeel. Bij de realisatie van deze bouwvelden kan de gemeente kiezen voor een uitnodigingsplanologie strategie. Hierbij nodigen zij ontwikkelaars of grondeigenaren uit om zelf met ideeën of plannen te komen om de bouwvelden in te richten. De gemeente zal hier dan een faciliterende rol innemen. Deze faciliterende rol past goed bij een organische gebiedsontwikkeling.

Deze fasering geeft de mogelijkheid om de functionaliteit van het huidige gebied (met name de kenmerken die blijven in het nieuwe gebied) intact te houden. Zo gaan de huidige voorzieningen minder tot niet verloren tijdens het realiseren van dit gebied. Daarbij zijn de belangrijkste aspecten van het project het eerst klaar binnen deze fasering.

5.2 Fasering

Kritische overweging
Ruimtelijke ontwikkelingen als deze zijn complexe processen waarbij veel partijen en belangen gemoeid zijn. Dit proces loopt zelden tot nooit zonder enige blokkades en de betrokken partijen krijgen altijd te maken met de nodige uitdagingen. Hieronder wordt beschreven welke kritiekpunten binnen deze ontwikkeling een groot risico of blokkade (kunnen) vormen. Deze worden verdeeld op basis van korte en lange termijn.

Korte termijn:
- Onteigening sportclubs

Een grote voorwaarde voor de realisatie van het project is dat de huidige invulling van het plangebied plaats maakt voor de voorgenomen ontwikkeling. Deze invulling bestaat nu uit sportterreinen van verschillende clubs. De onteigening of op een andere manier vrijmaken van het gebied wordt bemoeilijkt door het feit dat de gemeente geen eigenaar is van alle grond waarop deze clubs zitten. Dit kan een blokkade vormen en mogelijk vertraging opleveren voor het project.

- De fietsstraat

De fietsstraat is een belangrijke verkeersader en hét onderdeel van de ontwikkeling om het gebied autoluw te kunnen maken. Het is belangrijk voor de ontsluiting van het gebied dat de straat er vroeg in het proces al ligt. Het is namelijk een verbinding tussen het buitengebied, de nieuwe wijk en het centrum van Nijkerk.

- Vroege realisatie wegennetwerk

Om de bereikbaarheid van en naar de rondweg snel te kunnen creëren, is het van belang om het wegennetwerk van het nieuwe gebied op korte termijn aan te leggen.

Lange termijn:
- Behoudt functionaliteit sportvelden

De drie resterende voetbalvelden, die overigens niet in eigendom van de gemeente zijn, blijven na realisatie van het project behouden. Voor sportend Nijkerk is het van belang dat die velden wel in gebruik blijven gedurende de jaren dat de ontwikkeling gerealiseerd wordt. Daarom is het belangrijk dat de bereikbaarheid en de veiligheid van de sportvelden behouden blijft tijdens de uitvoering.

Daarnaast worden er in de voorbeelduitwerking een groot aantal sportvelden weggehaald. Het is niet de bedoeling dat deze velden volledig verdwijnen, maar dat ze verplaatst worden naar een andere locatie. Er ligt een mogelijke locatie richting Nijkerkerveen. Dit vergt verder onderzoek. Op deze manier blijven de sportclubs sportclubs bestaan en zorgt het voor een betere bereikbaarheid voor heel Nijkerk.

Actoren en draagvlak
NS – De wens van de gemeente om een intercity te laten stoppen kan gerealiseerd worden door de Nederlandse Spoorwegen. De NS heeft een leidende rol in de keuze voor een extra intercity verbinding. Mocht deze verbinding er komen, is het belangrijk dat het station Nijkerk zich hierop voorbereid.Het moet voor reizigers een meerwaarde hebben om op Nijkerk in of uit de trein te stappen. Daarbij moet het station goed bereikbaar zijn voor andere ov verbindingen. Wanneer aan deze eisen wordt voldaan, zal er bij de NS genoeg draagvlak zijn voor een extra intercity stop.

ProRail – ProRail blijft verantwoordelijk voor het onderhoud van het spoor rondom Nijkerk. Zij hebben deels de rol van het terugdringen van het geluidsniveau langs het spoor wanneer er woningen in de buurt worden gebouwd. ProRail draagt bij aan de financiering bij projecten die met het spoor te maken hebben.

Rijk – Het Rijk is via de NS verbonden (staat bezit 100% aandelen) met het project op het gebied van dienstregeling en het verbeteren van de bereikbaarheid. Het Rijk zal ook financieel bijdragen aan de ontwikkelingen van het hele gebied, bijvoorbeeld aan de infrastructuur voor de fiets en openbaar vervoer. Het Rijk stimuleert ruimtelijke projecten waarbij aandacht wordt besteed aan klimaatadaptatie. De gemeente is bezig met eigen projecten voor het gebied Luxool. Draagvlak voor de ontwikkeling is aanwezig.

Provincie – De provincie is medeverantwoordelijk voor de uitbreidingen van steden en dorpen. Daarbij doen ze controle op gemeentebegrotingen, houden ze toezicht op naleving milieuregels en voeren de waar nodig

5.2 Fasering

bodemsanering uit. De provincie zal binnen dit project ook verantwoordelijk zijn voor de aanleg en het beheer van de oostelijke rondweg.

Gemeente – De gemeente Nijkerk koestert al lange tijd de wens om een intercity te laten stoppen op het station. Het draagvlak voor een dergelijk ontwerp is er.

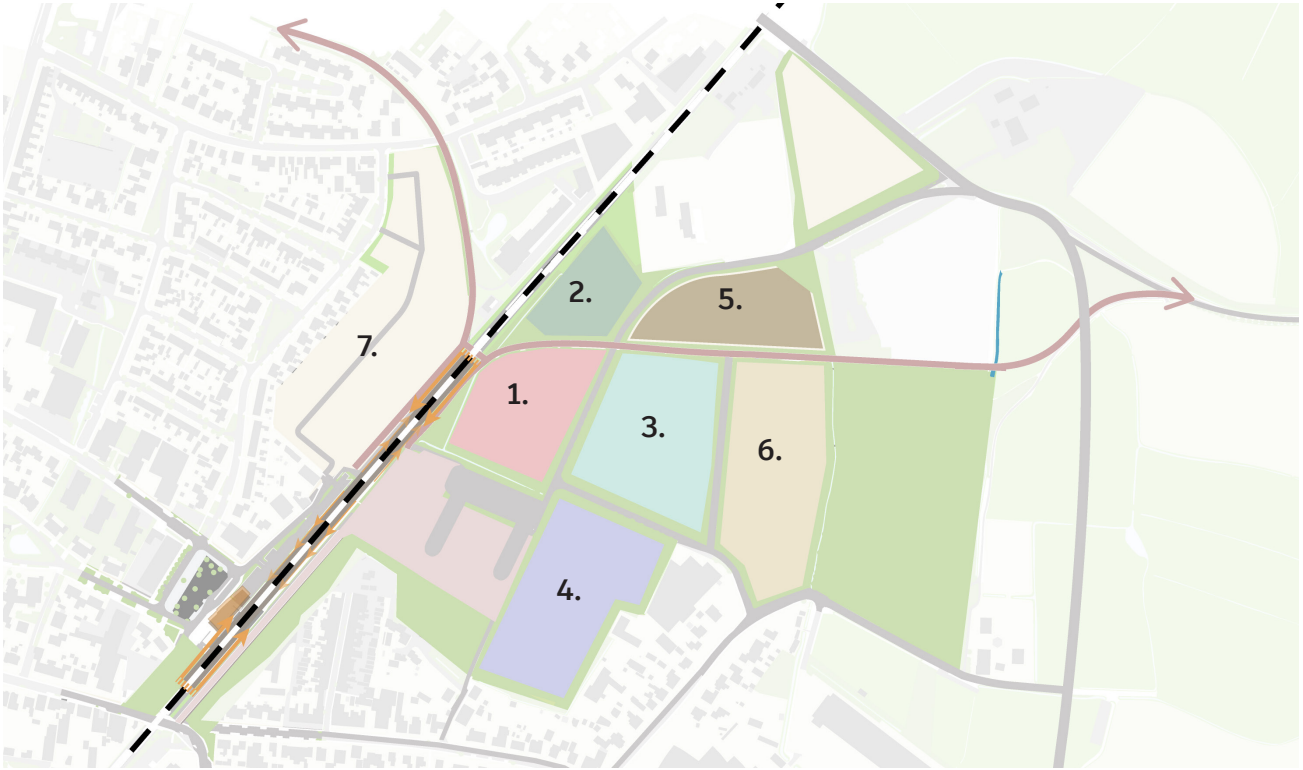
Inwoners - Inwoners en omwonenden die belang hebben bij het project, kunnen volgens de ingevoerde omgevingswet hun belangen laten meewegen in de beslissing rondom het project. De overheid is hiertoe verplicht. In het huidig stadium van de ontwikkeling is er nog geen informatie naar het publiek gegaan volgens de wens van de opdrachtgever. Er is nog geen draagvlak in beeld gebracht.

5.3 Bouwveldpaspoorten

Binnen het plangebied zijn er verschillende gebieden van elkaar te onderscheiden. Dit heeft te maken met de postionering van het veld, de verschillende woonvormen, dichtheden en de omgeving. Elk gebied heeft zijn eigen sfeer en identiteit. Deze gebieden worden omschreven in een aantal bouwveldpaspoorten. De bouwveldpaspoorten hebben elk hun eigen kenmerken. Deze worden hierna afzonderlijk beschreven.

De bouwveldpaspoorten:

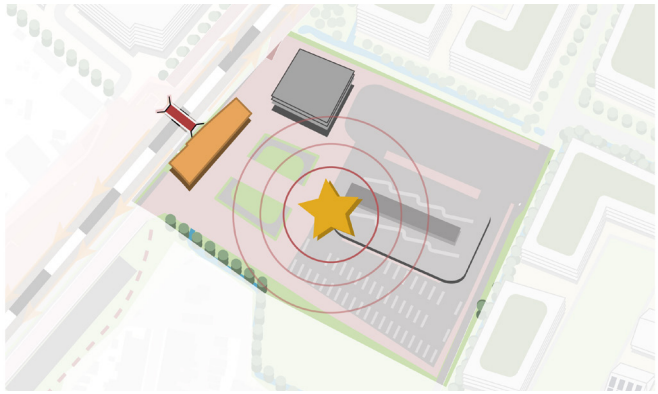
- De uitnodigende HUB
- 1. Werken aan de toekomst
- 2. Geborgen werken
- 3. Wonen in het hart
- 4. Samen wonen
- 5. Wonen aan de rand
- 6. Wonen in een groene omgeving
- 7. Werken aan het spoor



Figuur 16: Verdeling bouwveldenpaspoorten (Walburg, 2024)

Om een beeld te vormen bij de bezetting van het plangebied, wordt er gebruik gemaakt van de Floor-Space-Index (FSI) en de Ground-Space-Index (GSI). De FSI is het totale vloeroppervlakte gedeeld door het terreinoppervlakte. De GSI is de footprint van het gebouw gedeeld door het terreinoppervlakte. Hoe hoger de FSI des te meer hoogbouw en hoe lager de GSI hoe lagere dichtheid het bouwveld heeft. Op de volgende papgina's is te zien dat de GSI richting het buitengebied steeds meer afneemt. Dat betekent dat gebied zich van hoog naar laag vormt. Bij de FSI valt op dat deze heel hoog is rondom het spoor. Hierbij is een goede inrichting van de openbare ruimte van belang.

5.3 Bouwveldpaspoorten



De uitnodigende HUB

Geen woningen, maar een open ruimte waar al het vervoer bijeen komt. In de uitnodigende HUB ligt de focus op de ontspanning waarbij het knooppunt niet alleen bestemd is voor treinpassagiers, maar voor iedereen. Doormiddel van de beeldkwaliteit wordt er een link gelegd naar de historie van Nijkerk.

- Geen woningen
- Een centraal gelegen stationsgebouw
- Een passagierstunnel die uitkomt op het midden van het perron
- Hét knooppunt van de omgeving
- Busstation en fietsenstalling
- Historische kenmerken in de architectuur
- Ruimte voor ontspanning en verblijven
- Voorzieningen aan de rand van het gebied
- Duurzame materialen

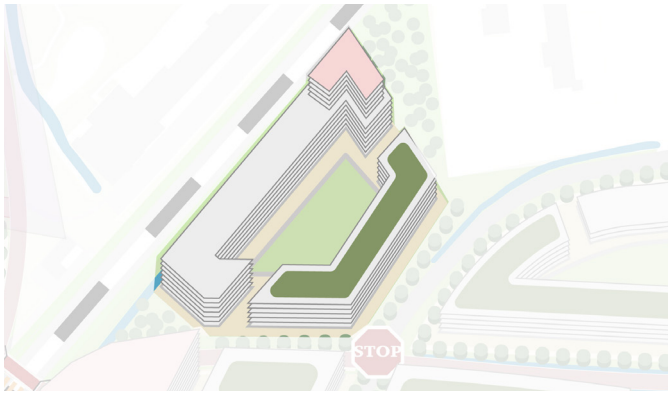


1. Werken áán de toekomst

Voor het bouwveld gelegen aan ‘het spoor naar de toekomst’ ligt de nadruk vooral op het werken. De gebouwen hebben een groene uitstraling. Het hoogteaccent zorgt voor een stadse identiteit. Mede door de voorzieningen aan ‘de uitnodigende HUB’ hangt er een levendige sfeer in het gebied.

- Hoogteaccent: 10 lagen
- Hoogbouw: 6 lagen
- 80% Groendaken/gevels
- Aan het spoor gelegen
- Stadse identiteit
- Voornamelijk werken
- Voorzieningen aan de HUB
- Groene binnenruimte voor ontspanning
- Half ondergronds parkeren

Terreinoppervlakte = 565015 m2 (56,5 ha)
Vloeroppervlakte = totaal 5476688 m2
Footprint = 814917 m2
FSI= 9
GSI = 1



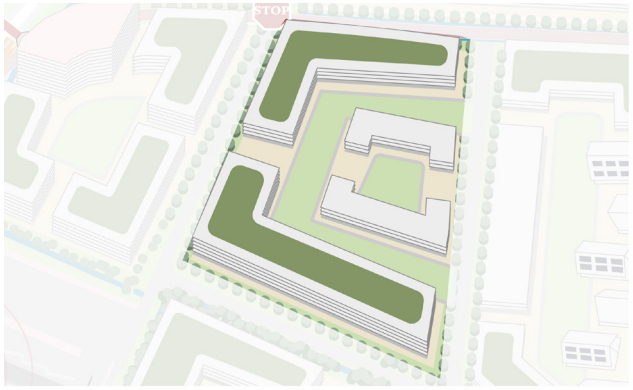
2. Geborgen werken

Vanuit de trein is er zicht op het eerste hoogtepunt van het nieuwe hebied. Hierdoor krijgt de reiziger direct een stadsgevoel. De hoek van het bouwblok wordt vol in het zicht gezet en geeft een eerste beleving. Door de bomen om het gebied heen, ontstaat er een natuurlijke en rustige uitstraling.

- Hoogteaccent: 10 lagen
- Andere gebouwen: 6 lagen
- 50% Groendaken/gevels
- Stedelijk
- Entree vanuit de trein
- Groene binnenruimte
- Half ondergronds parkeren
- Voornamelijk werken
- Gedeeltelijk langs de ontsluiting

Terreinoppervlakte = 353145 m2 (35,3 ha)
Vloeropp= totaal 2373274 m2
Footprint= 368977 m2
FSI= 7
GSI= 1

5.3 Bouwveldpaspoorten



3. Wonen in het hart

Bouwveld drie fungeert als het hart van het gebied vanwege de centrale ligging. In de binnenplaatsen is er ruimte voor ontmoeting en bewegen. Een centrale strook tussen de woningen zorgen voor herkenning en een ruimtelijk gevoel. Deze ruimtes kunnen als binnendoor route fungeren om van 'A naar B' te komen.

- Buitenste gebouwen: 4 lagen
- Binnenste gebouwen: 2 lagen
- 70% Groendaken/gevels
- Centraal gelegen
- Groene binnentuin
- Ruimte voor ontmoeting en bewegen
- Functiemenging:voorzieningen,werken, wonen
- Historische identiteit
-

Terreinoppervlakte = 941956 m2 (94,1 ha)
Vloeropp= 3653838 m2
Footprint= 1024854 m2
FSI= 4
GSI= 1



4. Samen wonen

Bouwveld vier, een locatie waar de samenhang tussen het bouwveld en de wijk erg nauw is. Door de overgang van het middelhoog wonen naar laagbouw is er ingespeeld op een overgang van de stedelijke identiteit naar een wijks gevoel. Er vindt veel ruimte plaats tussen de bouwblokken. Hier kunnen verschillende invullingen aan gegeven worden.

- Gebouwen aan de HUB: 6 lagen
- 2 onder 1 kap: 2 lagen
- 70% Groendaken/kavels
- Groene binnentuin
- Voorzieningen aan de HUB
- Parkeren op eigen terrein
- Overgang naar de wijk
- Rustige sfeer
- Historische identiteit

Terrein= 1102378 m2 (110,2 ha)
Vloer= 4723422 m2
Foot= 943032 m2
FSI= 4
GSI= 0,9



5. Wonen aan de rand

Gelegen aan de rand van het plangebied is het bouwveld omringd door ruimte. De assen zijn gelegen aan de hoofdontsluiting. Het gebied wordt doorsneden door de minimale afstand die aangehouden moet worden bij de hoogspanningslijnen. Een levendig gebied wordt ondersteund door de voorzieningen aan de fietsstraat.

- Gebouwen fietsstraat: 4 lagen
- Lage dichtheid: 2 lagen
- 80% Groendaken/gevels
- Voorzieningen langs de fietsstraat
- Groene binnentuin
- Gelegen langs de hoogspanningslijn
- Naast het zonnepanelenveld en energiecentrale
- Omringd door houtwallen

Terrein= 767152 m2 (76,7 ha)
Vloer= 1839934 m2
Foot= 565585 m2
FSI= 2
GSI= 0,7

5.3 Bouwveldpaspoorten

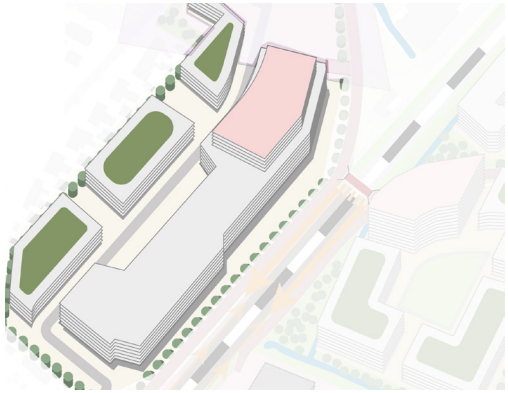


6. Wonen in een groene omgeving

In het bouwveld gelegen aan de sportvelden is ruimte voor ontspanning en rust. De omgeving is omringd door groen en er hangt een natuurlijke sfeer. Door de 2-laagse 2-onder-1-kap woningen komt het omgevingsgevoel van de aanliggende wijk naar voren. De ruimte om deze woningen biedt plaats voor parkeermogelijkheden.

- Middelhoge dichtheid: 2 lagen
- 2-onder-1-kap: 2 lagen
- 30% Groendaken/gevels
- Voorzieningen aan de fietsstraat
- Parkeren voor de deur
- Gelegen nabij de sportvelden en het wandelpad
- Groene binnentuin
- Ruimte voor rust en ontspanning

Terrein= 1085041 m2 (108,5 ha)
Vloer=2223366 m2
Foot=1111692 m2
FSI=2
GSI= 1



7. Werken aan het spoor

Op het oude terrein van Bronswerk aan de andere kant van het spoor ligt de focus voornamelijk op het werken. Mede door het hoogteaccent heeft dit gebied een stedelijke identiteit. Het woon/ werkgebied hangt nauw samen met de wijk achter het bouwveld.

- Hoogteaccent: 10 lagen
- Hoogbouw: 6 lagen
- Middelhoogbouw: 4 lagen
- 50% Groendaken/gevels
- Ondergronds parkeren
- Gelegen aan het spoor en langs het fietspad naar de haven
- Ligt tegen het bestaande ontwikkelgebied
- Stedelijke sferen
- Overgang naar de wijk

Terrein= 1159683 m2 (116 ha)
Vloer=totaal 7353720 m2
Foot=1085574 m2
FSI=6
GSI=0,9

Literatuurlijst

Voorafgaand aan deze literatuurlijst zijn er een aantal notities:

- Binnen dit document is er gebruik gemaakt van de AI-tool ChatGPT. Hierbij is AI gebruikt als inspiratiebron om te brainstormen en nieuwe gedachten te vormen. ChatGPT is hieronder opgenomen in de bronnenlijst. Mocht er een citaat of samenvatting van AI gebruikt zijn, dan is dit in de tekst vermeld met een verwijzing.
- In het document wordt er een onderscheid gemaakt tussen afbeeldingen en figuren. De afbeeldingen zijn in dit geval eigen gemaakte foto's of internet afbeeldingen. Bij internet afbeeldingen is er een bron vermeld en bij eigen gemaakte foto's is er geen bron vermeld. De figuren zijn in dit geval eigen gemaakte ontwerpen waarbij de auteur in het onderschrift vermeld is.

Bronswerk Heat Transfer. (sd). About us. Opgeroepen op Januari 6, 2024, van Bronswerk Heat Transfer: https://www.bronswerk.com/about-bronswerk

CBS. (2023, Januari 31). Inwoners per gemeente. Opgeroepen op Oktober 21, 2023, van Centraal Bureau voor Statistiek: https://www.cbs.nl/nl-nl/visualisaties/dashboard-bevolking/regionaal/inwoners

Esri. (sd). TopoTijdreis. Opgeroepen op Oktober 2, 2023, van TopoTijdreis: https://www.topotijdreis.nl/kaart/1925/@161888,470417,10.32

Gemeente Ede, ProRail, NS. (2016, Mei). Spoorzone Ede. Ede. Opgehaald van https://www.spoorzone-ede.nl/fileadmin/spoorzone-ede/Documenten/Spoorzone_VO_boek_2016-05-24_DEF.pdf

Gemeente Nijkerk. (2022). Omgevingsvisie Gemeente Nijkerk 2040. Nijkerk. Opgeroepen op Oktober 19, 2023

Gemeente Nijkerk en LekkerNijkerk. (2023). LekkerNijkerk Gids. Nijkerk: Gemeente Nijkerk. Opgeroepen op Oktober 19, 2023

Gemeente Nunspeet. (2020). Stationsomgeving. Opgeroepen op December 3, 2023, van Nunspeet: https://www.nunspeet.nl/over-nunspeet/plannen-en-projecten/stationsomgeving

GROUPA. (2017). Station Harderwijk op aantrekkelijke wijze met elkaar verbonden. Opgehaald van https://groupa.nl/nl/projects/station-harderwijk-en-omgeving-nl/

Maat, d. (2021). Inzet op 15-minutenstad voor regulering actieve mobiliteit . Opgehaald van https://studenttheses.uu.nl/bitstream/handle/20.500.12932/40963/Master%20thesis%2015-minutenstad%20Quin%20de%20Maat%206975461%20definitieve%20versie.pdf?sequence=1&isAllowed=y

NS. (2022). Reizigersgedrag 2022. Opgeroepen op Oktober 24, 2023, van Dashboard NS.

NS, ProRail, Spoorbeeld. (2013). Cultuurwaardestelling station Nijkerk. Schiedam: SteenhuisMeurs.

Rijksoverheid. (2023, 03 23). Landelijke Klimaatlat voor een groene klimaatadaptieve gebouwde omgeving. Opgeroepen op december 2023, van https://open.overheid.nl/documenten/ronl-6fc860b398612d91d66d38bbb47ed0de9bfb9071/pdf

RIVM. (2009). Menging van wonen en werken. Den Haag. Opgehaald van https://www.rivm.nl/bibliotheek/digitaaldepot/Functiemenging_web.pdf

RoyalHaskoning. (2022, April 4). Samenvatting Mobiliteitsvisie Nijkerk 2021-2040. Nijkerk. Opgeroepen op November 12, 2023

RoyalHaskoningDHV. (2017). Eindrapport Vervolgstap MIRT-onderzoek Utrecht-Amersfoort-Harderwijk. Amersfoort: RoyalHaskoning. Opgeroepen op December 4, 2023

Synchroon, Nest Natuurinclusief, Vogelbescherming Nederland. (2023). Natuurinclusief ontwikkelen. Synchroon. Opgeroepen op December 22, 2023

Afbeeldingen (internetbron)

Esri. (sd). Nijkerk 1925. TopoTijdreis. Esri. Opgehaald van https://www.topotijdreis.nl/kaart/1925/@162566,470400,9.6

MBO, A. V. (sd). Aeres VMBO & MBO. Aeres VMBO & MBO, Nijkerk. Opgehaald van https://www.google.com/maps/place/Aeres+VMBO+%26+MBO+Nijkerk/@52.2210283,5.5008622,3a,75y,90t/data=!3m8!1e2!3m6!1sAF1QipOpm7bI4HjMgDiYZcrU4mxIf4OTSqHA6tYn2OqY!2e10!3e12!6shttps:%2F%2Flh5.googleusercontent.com%2Fp%2FAF1QipOpm7bI4HjMgDiYZcrU4mxIf4OTSqHA6tYn

Miquel Loos, N. S. (2013). Station Nijkerk door de jaren heen. Cultuurwaardestelling station Nijkerk. NS, ProRail en Spoorbeleid, Schiedam. Opgehaald van https://www.spoorbeeld.nl/sites/default/files/2022-11/Waardestelling%20station%20Nijkerk.pdf

Gemeente Nijkerk. (2012). Bestemmingsplan Nijkerk 1. Ruimtelijke Plannen. Gemeente. Opgehaald van https://www.ruimtelijkeplannen.nl/view

Transfer, B. H. (sd). 1940: het jaar van de start. Foto. Bronswerk Heat Transfer, Nijkerk. Opgehaald van Bronswerk Heat Transfer: https://www.bronswerk.com/about-bronswerk