Consultatie over concept Mobiliteitsvisie en concept Omgevingsvisie Gemeente Nijkerk 2040

1. Inleiding

Op 27 mei 2021 heeft u het Koersdocument Omgevingsvisie Gemeente Nijkerk 2040 vastgesteld. In de afgelopen maanden hebben wij dit koersdocument uitgewerkt in een ***concept*** Omgevingsvisie 1.0. Deze visie omvat een integrale uitwerking van de koers en kaderstelling voor een zestal thema's:

1. duurzame ontwikkeling;
2. wonen;
3. werken;
4. mobiliteit;
5. voorzieningen;
6. landelijk gebied.

In de afgelopen maanden is er tevens gewerkt aan een ***concept*** mobiliteitsvisie voor de gemeente Nijkerk. De visie op de mobiliteit hangt nauw samen met de ambities en ontwikkelingsmogelijkheden die wij in onze omgevingsvisie voor de gemeente voor ogen hebben.
Zonder afbreuk te willen doen aan alle onderwerpen uit de beide visies willen wij u over enkele belangrijke voorstellen uit onze concepten van de omgevingsvisie en de mobiliteitsvisie consulteren. Het betreffen voorstellen met betrekking tot de woningbouwopgave en de daarmee samenhangende thema's werken, mobiliteit en voorzieningen. Hoewel deze voorstellen direct de thema's duurzame ontwikkeling en het landelijk gebied raken, gaan wij in deze consultatie niet op de thema's duurzame ontwikkeling en landelijk gebied in.
De uitkomsten uit de consultatie nemen wij mee in de afrondende werkzaamheden en resulteren in een ontwerp Omgevingsvisie en een ontwerp Mobiliteitsvisie in 2022.

2. Stand van zaken concept Omgevingsvisie 1.0 en mobiliteitsvisie

Concept Omgevingsvisie 1.0

Om u een korte samenvatting te geven van de stand van zaken van de omgevingsvisie in ontwikkeling kunnen we u vertellen dat onze omgevingsvisie 1.0 uit vijf hoofdstukken bestaat:

1. Waarom een omgevingsvisie
2. Schets van de gemeente Nijkerk
3. Wat zijn onze opgaven en wat zijn onze kernwaarden
4. Visie
    - Paragraaf 4.1 Onze visie op de opgaven
    - Paragraaf 4.2 Nijkerk: een duurzame gemeente
    - Paragraaf 4.3 Nijkerk: een dynamische gemeente
    - Paragraaf 4.4 Nijkerk: een groen en gezond landelijk gebied
5. Gebiedsgerichte ontwikkeling en realisatie

Voor wij deze werkzaamheden afronden en de ontwerp omgevingsvisie definitief maken en voor inspraak vrijgeven aan de samenleving, willen wij over een aantal concrete voorstellen met u in gesprek.

Deze vragen hebben betrekking op het stedelijk gebied Nijkerk-Nijkerkerveen-Hoevelaken waar de grootste vraagstukken voor de komende tien tot vijftien jaar zich gaan afspelen. Kort gezegd: de vragen hebben betrekking

op onze visie op het dynamische deel van ons gemeentelijk grondgebied, paragraaf 4.3 uit onze concept omgevingsvisie.

Mobiliteitsvisie Nijkerk
De mobiliteitsvisie voor de gemeente is in concept gereed en de uitkomsten zijn geïntegreerd in ons concept voor de omgevingsvisie. Ons voornemen is om beide visies in ontwerp gezamenlijk vrij te geven voor inspraak.

3. Doel van deze notitie

Deze notitie is uitdrukkelijk een discussienotitie, die als doel heeft het gesprek met u te faciliteren, reacties te verzamelen en om vervolgens de voorstellen met inachtneming van de consultatieresultaten uit te werken in onze ontwerp omgevingsvisie 1.0 en ontwerp mobiliteitsvisie. Graag gaan wij met u daarover in gesprek.

4. De vragen

Inleiding op de vragen
De vragen hebben betrekking op de nieuwe woon- en werklocaties, de (buiten)sportvoorzieningen en de aanleg van nieuwe wegverbindingen. Wij adviseren u eerst de toelichting op onze vragen en voorstellen te lezen, omdat de voorstellen onlosmakelijk met elkaar verbonden zijn. Immers, een keuze om meer woningen te bouwen heeft gevolgen voor de mobiliteit in de gemeente in het algemeen en in de omgeving waar de woningen komen in het bijzonder. Maar de woningbouwopgave heeft mogelijk ook gevolgen voor ons voorzieningenniveau, bijvoorbeeld waar het om sportaccommodaties gaat.

Woningbouw
Wij geven het bouwen van voldoende woningen voor onze inwoners in onze visie prioriteit. De huidige ontwikkellocaties voor woningbouw in Nijkerk (Doornsteeg fase 3, Spaanse leger), Hoevelaken (Klaarwater) en Nijkerkerveen (de afzonderlijke deelplannen) bieden nog ruimte om tot 2032 in het aangepaste bouwtempo te voorzien. Met De Flier, Spoorkamp en Hoevelaken-Zuid is er tot 2032 ook nog ruimte voor nieuwe kantoren en bedrijvigheid. De bereikbaarheid van de kernen komt door de groei wel onder druk te staan. In de mobiliteitsvisie hebben wij rekening gehouden met deze groei en de gevolgen voor onze mobiliteit. Aangegeven is hoe wij met het (hoofd)wegennet de groei kunnen opvangen.

Voor de periode na 2032 is het nodig te zoeken naar nieuwe uitleglocaties voor woningbouw en voor bedrijvigheid. Deze behoefte volgt uit onze opgaven en ambities en de daarmee samenhangende keuze voor groei.

Verdichting/transitie
Wij zetten in op het bouwen van woningen, bedrijven en voorzieningen in onze kernen. Verdichting en/of transitie is aan de orde als deze keuze verantwoord en doordacht is. Bouwen in onze drie kernen is echter complex en het betreffen lastige, tijdrovende en dure processen. Gezien onze ambities ontkomen we er ook niet aan om uit te breiden. Ons standpunt is daarin dat sprake moet zijn van een weloverwogen verhouding tussen verdichten/transitie enerzijds en uitbreiden anderzijds.

Een aantal deelgebieden in de kernen Nijkerk en Hoevelaken biedt mogelijkheden om in samenhang met de omliggende wijken het gebied te vernieuwen en sterker en beter te maken. Op de conceptkaart ‘Visiekaart

Omgevingsvisie Gemeente Nijkerk 2040' hebben wij inzichtelijk gemaakt waar wij kansen zien voor woningbouw en bedrijvigheid.

In onze gemeente zien wij ruimte voor hoogbouw. Niet alleen locaties waar verdichting ruimte biedt voor woningbouw zijn geschikt voor hoogbouw. Ook nieuwe uitbreidingslocaties komen in aanmerking. Hoogbouw biedt ons tevens mogelijkheden voor meervoudig ruimtegebruik. Bedrijven en maatschappelijke functies op de begane grond met woningen op de verdiepingen. De conceptVisiekaart geeft ook inzicht op welke locaties wij hoogbouw ruimtelijk aanvaardbaar vinden.

Om onze woningbouwopgave in te vullen beschikken wij op dit moment met onze woningbouwlocaties al over ruimte voor 2.150 tot 2.750 woningen tot 2032 (zie onderstaande tabel m.b.t. plancapaciteit woningbouw Gemeente Nijkerk tot 2042').
Onze inschatting is dat er in de komende tien jaren nog eens 300 tot 500 woningen ontwikkeld kunnen worden op inbreidingslocaties. Na 2032 zien wij mogelijkheden voor inbreiding voor nog eens 400 tot 700 woningen.
Afhankelijk van de bevolkingsgroei, woningbehoefte en het bouwtempo van omliggende gemeenten zullen er vanaf 2032 aanvullende woningbouwlocaties nodig zijn. Bijgaande tabel bevat een samenvatting van onze ramingen.

	Inbreidingslocaties	**Uitbreidingslocaties**	**Aantal woningen**
Vanaf 2022 tot 2032	300- 500	1.850- 2.250	2.150 -2.750
Vanaf 2032 tot 2042	400-700	1.000- 1.900	1.400- 2.600
Totaal	**700-1.200**	**2.850- 4.150**	**3.550- 5.350**

Nieuwe woon- en werklocaties
Naast de bouw van woningen op inbreidingslocaties, waaronder de Havenkom, de stationsgebieden en de verspreid liggende kleinere locaties zien wij mogelijkheden voor woningbouw in onze voorkeursvolgorde in de volgende uitleggebieden:

1. het gebied ten westen van Nijkerkerveen tussen Vrouwenweg en Nieuwe Kerkstraat tot aan de Amersfoortseweg.
   In aanvulling op dit gebied houden wij de optie open voor woningbouw rond Holkerveen. Een keuze voor deze optie betekent dat wij bewust de keuze maken een deel van de woningbehoefte uit Nijkerk op te vangen in Nijkerkerveen en omgeving. Deze locatie heeft onze voorkeur, omdat er mogelijkheden zijn voor een goede ontsluiting met station Vathorst (HOV) via de fiets;
2. het gebied ten oosten van het Spaanse Leger tot aan de Oude Amersfoortseweg.
   In aanvulling op het gebied ten oosten van het Spaanse Leger tot aan de Oude Amersfoortseweg houden wij als optie het gebied tot aan De Plankenbrug, ter hoogte van rotonde Chopinlaan, open. Vanaf het kruispunt Chopinlaan/Slichtenhorsterweg begint het lint Slichtenhorst en ligt Landgoed Slichtenhorst op ruim één km;
3. het gebied rond de beoogde nieuwe stationslocatie Corlaer. De ontwikkeling van het gebied voor woningbouw versterkt de kans op een station op de lijn Amersfoort-Zwolle, mits het gaat om een substantieel aantal woningen en indien deze ontwikkeling gecombineerd wordt met de ontwikkeling van het gebied ten oosten van het Spaanse Leger tot aan de Oude Amersfoortseweg. De ontwikkeling van woningbouw met het realiseren van P+R Nijkerk – Corlaer sluit ook aan bij het Ontwikkelbeeld Regio Amersfoort, waarin het openbaar vervoer richting Nijkerk in de hoofdstructuur een belangrijke rol speelt, met onder andere het realiseren van een P+R Nijkerk – Corlaer;

4. wij gaan op zoek naar uitbreidings-, schuif- en vervangingsruimte voor onze bedrijven voor de komende 15 á 20 jaar met een omvang van circa 15 tot 20 hectare in Nijkerk en een kleinschaliger uitbreiding in Hoevelaken.
5. Met de ontwikkeling van het woongebied Klaarwater in combinatie met de mogelijkheden voor verdichting ter hoogte van het station aan de noordzijde van de spoorlijn en A1 is er in Hoevelaken voldoende ruimte voor woningbouw tot 2042.

Vraag 1: Deelt u onze visie op de ontwikkelingsmogelijkheden en de keuzes voor woningbouw- en werklocaties tot 2042, inclusief onze voorkeursvolgorde en zijn onze keuzes de juiste uitwerking van de kaders uit het Koersdocument?

Mobiliteit

Het bouwen van meer woningen om het tekort terug te dringen leidt tot meer (auto)mobiliteit. Tegelijkertijd bestaat er de wens de automobiliteit in de kernen terug te dringen en doorgaand (auto)verkeer tegen te gaan. Met deze doelstellingen voor mobiliteit ontkomen wij er niet aan te investeren in ons hoofdwegennet om een veilige afwikkeling van het verkeer en de bereikbaarheid in de komende jaren te garanderen.

De investeringen in mobiliteit gaan uit van een viertal principes:

1. *duurzame mobiliteit*;
2. *veiligheid van het verkeer en vervoer*;
3. *leefbaarheid*;
4. *bereikbaarheid*.

In onze visie krijgt het stimuleren van fietsen en wandelen en overige vormen van langzaam verkeer (e-fiets, snor- en bromfietsen en scootmobielen) voorrang. De uitkomsten uit de participatie hebben ons dit volstrekt duidelijk gemaakt. De opgave bestaat uit het optimaliseren van de voorzieningen voor het langzame verkeer in het stedelijk gebied en het verbeteren van de verbindingen tussen de kernen en de omliggende gemeenten. Verkeersveiligheid heeft bij deze optimalisatie en verbeterslagen absolute prioriteit. Om het stimuleren van het langzame verkeer kracht bij te zetten stellen wij een programma ‘uitvoering mobiliteitsvisie’ op met speciale aandacht voor deze doelgroep voor de periode van 2023 tot 2026. Het programma is een vervolgstap op het onderdeel stimuleren langzaam verkeer in onze Mobiliteitsvisie.

Onze aandacht voor wat betreft de mobiliteit gaat in het bijzonder uit naar de volgende keuzes. De inbreidingslocatie omgeving station Nijkerk/Luxool voor woningbouw en werklocaties aan de noordzijde en oostzijde ontsluiten wij met een nieuwe verbinding door middel van het doortrekken van de Berencamperweg ter hoogte van de rotonde met de Vetkamp richting Bloemendaalseweg. Het doortrekken van de Berencamperweg combineren wij met een verbeterde doorstroming op deze weg en met de aanleg van een nieuwe tunnel ter hoogte van de Wallerstraat. Aan de oostzijde vindt de ontsluiting plaats van de inbreidingslocatie omgeving station Nijkerk/Luxool voor woningbouw en werklocaties richting oude Barneveldseweg – Paasbosweg naar N301. Deze noordoostelijke verbinding is een voorwaarde om te zorgen voor een goede ontsluiting van de inbreidingslocatie station Nijkerk en Luxool.

De ontwikkeling van een woonlocatie ten oosten van het Spaanse Leger combineren wij met het doortrekken van de rondweg Arkemheen vanaf de rotonde aan de Amersfoortseweg richting rotonde Barneveldseweg/Chopinlaan.

De nieuwe verbinding leggen wij zo dicht mogelijk langs de spoorlijn Amersfoort-Zwolle om bestaande infrastructuurlijnen zoveel mogelijk te combineren. De verbindingsweg tussen beide rotondes combineren wij met een verruiming van de capaciteit op de Arkemheenweg. Daarmee realiseren wij een verbeterde doorstroming aan de zuidoost- en zuidzijde (N301 en Arkemheenweg) richting aansluiting Vathorst/Nijkerk-Zuid op de A28. Deze zuidoostelijke verbinding is een voorwaarde voor een verbeterde ontsluiting van de oostzijde van Nijkerk om het (auto)verkeer uit de bebouwde kom van Nijkerk te weren en staat los van de keuze voor woningbouw ter hoogte van de Oude Amersfoortseweg.

Beide nieuwe verbindingen aan de zuidoost- en noordzijde verbinden wij niet met elkaar. Een knip in de noord-oostzijde voorkomt dat het open karakter naar het buitengebied toe te veel wordt aangetast en doorgaand verkeer van deze route gebruik gaat maken. Op deze wijze verbeteren en versterken wij de ontsluiting aan de zuidoost- en noordoostzijde van Nijkerk, maar kiezen wij niet voor een rondweg om Nijkerk.

Ter verbetering van de bereikbaarheid van Hoevelaken, dat wil zeggen het verbeteren van de bereikbaar voor hulpdiensten, het optimaliseren van de verbinding tussen Hoevelaken, Nijkerkerveen en Nijkerk en het verbeteren van de doorstroming aansluiting A1/A30 en op de N301 onderzoeken wij in het komende jaar de ontsluitingsmogelijkheden van deze kern. Als één van de alternatieven overwegen wij ook de mogelijkheden te zoeken naar een aanvullende ontsluitingsmogelijkheid aan de oostzijde van Hoevelaken.

Met ProRail kijken wij welke bestaande spoorwegovergangen kunnen worden vervangen door een tunnel ter verbetering van de doorstroming en vergroting van de veiligheid. In Nijkerk en omgeving komen meerdere overwegen in aanmerking. Om het gemotoriseerde verkeer in het centrumgebied af te schalen gaan wij in onze visie uit van een tunnel voor langzaam verkeer ter hoogte van Spoorstraat/Oude Barneveldseweg ter vervanging van de bestaande spoorwegovergang en de oversteekplaats voor voetgangers op het station.

Vraag 2: Deelt u onze visie met betrekking tot de verkeersontsluiting van de oostzijde van Nijkerk, gecombineerd met het afschalen van het gemotoriseerde verkeer in het centrum door middel van een tunnel voor het langzame verkeer ter hoogte van Spoorstraat/Oude Barneveldseweg?
Deelt u ons voorstel voor een onderzoek naar het optimaliseren van de bereikbaarheid van Hoevelaken met als één van de alternatieven een aanvullende ontsluitingsmogelijkheid aan de oostzijde van Hoevelaken?
Is deze vertaalslag overeenkomstig de kaders uit het Koersdocument?

Buitensportvoorzieningen
Wat betreft de buitensport maken wij in de kern Nijkerk de volgende keuzes met betrekking tot de verdeling van onze sportaccommodaties:

- de voorkeur gaat in eerste instantie er naar uit zoveel mogelijk de bestaande sportcomplexen te intensiveren. Verdichting van de bestaande capaciteit is bijvoorbeeld mogelijk door middel van omzetting van natuurgras in kunstgras;
- als intensivering onvoldoende ruimte biedt, zoeken wij ruimte voor het realiseren van een nieuw sportcomplex aan de zuidwestzijde van Nijkerk (omgeving De Flier) of het gebied ten oosten van het Spaanse Leger tot aan de Oude Amersfoortseweg om te kunnen voldoen aan de reële behoefte die er is aan sportterreinen. Deze keuze hangt mede samen met de volgende punten uit onze visie:
  a. de groei van de bevolking kan leiden tot vraag naar extra buitensportterrein;
  b. de groei van de kern Nijkerk of Nijkerkerveen met nieuwe woongebieden stelt ons op termijn voor de keuze te zorgen voor een betere spreiding van sportvoorzieningen in Nijkerk. Immers, de keuze voor

een nieuwe sportaccommodatie kan aan de orde zijn als op termijn de voorkeur uitgaat naar woningbouw aan de zuidzijde van de kern;

c. tot slot hangt deze keuze ook nauw samen met de uitkomsten uit ons gebiedsonderzoek omgeving Station Nijkerk en Luxool en de financiële gevolgen van een eventuele verplaatsing van (een deel van) de sportfaciliteiten die nu in gebied Luxool gevestigd zijn.

Alhoewel uitbreiding van sportaccommodaties geen doel op zich is voor ons, is op termijn dus niet uit te sluiten dat nieuwe voorzieningen nodig zijn. Wij werken deze voorstellen verder uit in de gebiedsprogramma's voor (1) omgeving Oude Amersfoortseweg/De Flier en (2) station Nijkerk/Luxool.

Vraag 3: Kunt u zich vinden in onze keuzes met betrekking tot de verdeling van onze sportaccommodaties in de kern Nijkerk en zijn deze overeenkomstig de keuzes uit ons Koersdocument?

Vervolg

Tijdens de behandeling en vaststelling van het koersdocument (27 mei 2021) is aangegeven dat we na besluitvorming over het koersdocument en het bijbehorende participatieverslag verder zouden werken aan een concept van de eerste omgevingsvisie voor de gemeente Nijkerk. Uw verzoek was om dit concept eerst ter consultatie aan de gemeenteraad van Nijkerk voor te leggen, voordat een definitief ontwerp omgevingsvisie voor iedereen vrij zou worden gegeven voor inspraak.

Na de consultatie ronden wij het concept van de omgevingsvisie en de mobiliteitsvisie af tot een ontwerp omgevingsvisie en ontwerp mobiliteitsvisie. In beide visies verwerken wij de resultaten uit de consultatie. Het ontwerp van beide visies geven wij vrij voor inspraak aan de samenleving. Wij organiseren bijeenkomsten in de drie kernen en in ons landelijk gebied om de inwoners te informeren en te raadplegen over de visies. De inwoners nemen wij mee in de dilemma's en keuzes die hebben geleid tot de huidige concept omgevingsvisie en concept mobiliteitsvisie. Naast deze avonden bieden wij inwoners en belanghebbenden tevens de mogelijkheid gedurende een termijn van vier weken schriftelijk te reageren op de beide concepten. De uitkomsten van deze procedure worden verwerkt in de definitieve versies en beide worden, mits mogelijk, tegelijkertijd ter besluitvorming aan de gemeenteraad voorgelegd.

Vraag 4: Hebben wij het Koersdocument en, naast de onder vraag 1-3 genoemde opgaven, ook de overige daarin opgenomen kaders goed vertaald in de concept omgevingsvisie en de concept mobiliteitsvisie en geeft u ons het mandaat beide samenhangende visies af te ronden tot een ontwerp om deze vrij te geven voor inspraak in april/mei 2022.

Vraag 5: Welke aandachtspunten wilt u ons verder meegeven voor het definitieve ontwerp van onze Omgevingsvisie en Mobiliteitsvisie?

6. Bijlagen

- Concept Omgevingsvisie Gemeente Nijkerk 2040
- Concept Mobiliteitsvisie Nijkerk