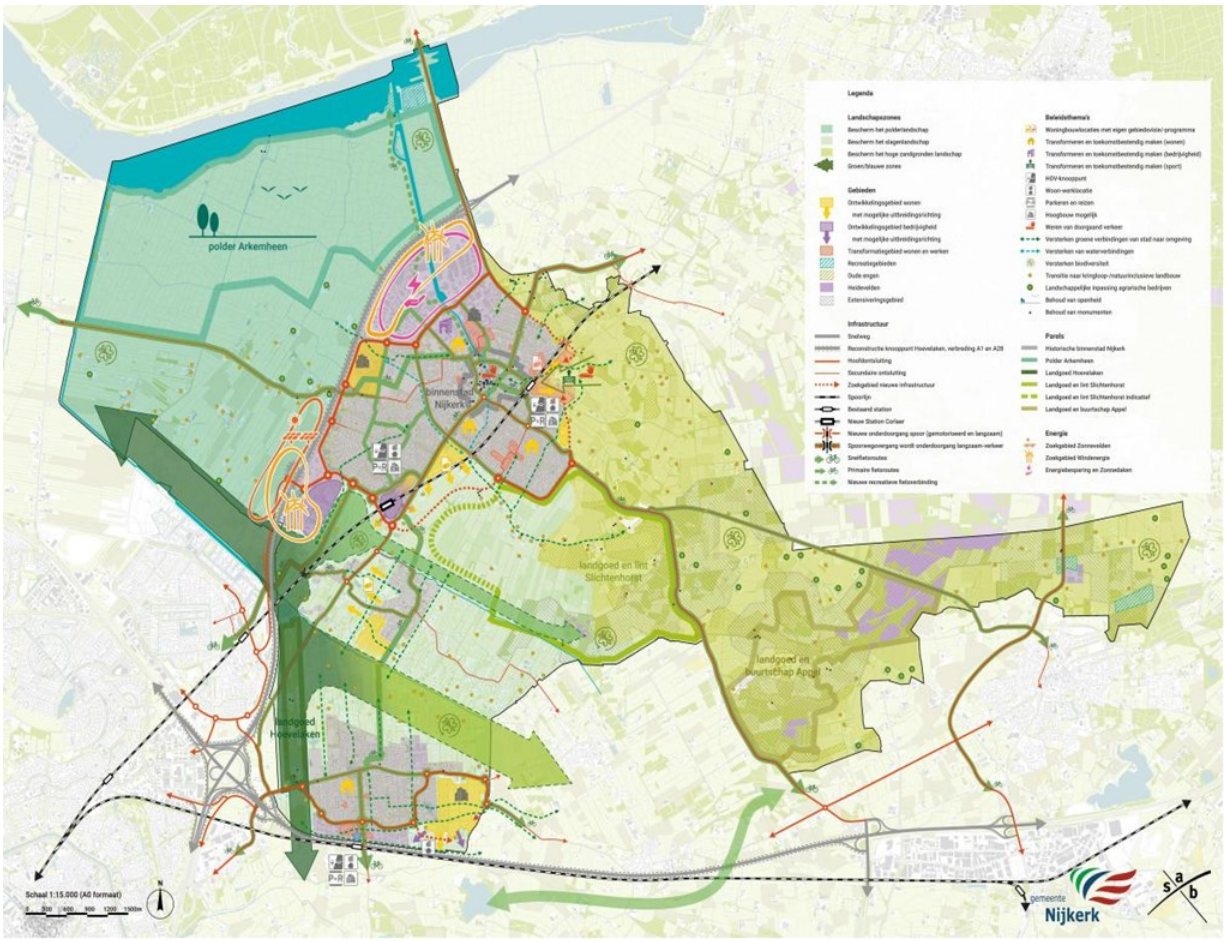
gemeente Nijkerk

MEERJAREN INVESTERINGS-PROGRAMMA 2025 t/m 2040

Maarten Kroon / Proces- en Projectbegeleiding – april 2024



Inhoudsopgave

1. Inleiding 3
1.1 Doel van het Meerjaren Investeringsprogramma (MIP) 3
1.2 Uitkomsten consultatie van raad verwerkt 4
1.3 Leeswijzer 4
2. Categorisering 4
2.1 Categorie 1: Basis voorzieningen en vastgestelde ontwikkelingen woningbouw en bedrijventerrein 4
2.2 Categorie 2: Plannen en voorzieningen die in ontwikkeling zijn 5
2.3 Categorie 3: Toekomstige voorzieningen en overige ontwikkelingen (tot 2040) 5
3. Tijdvakken 6
4. Relaties MIP tot andere onderwerpen en mogelijke externe invloeden (risico's) 6
4.1 Relatie MIP tot kostenverhaal 6
4.2 Mogelijk externe invloeden 6
5. Investeringen en financiën 7
5.1 Totaalbedragen van de investeringen 7
5.2 Investeringen periode 2025 t/m 2030 7
5.3 Dekking en risico's 7
6. Procedure besluitvorming komende jaren 9
7. Vervolgproces 9
BIJLAGEN: 9
1. Investeringsprogramma 2025 t/m 2040
2. Investeringsprogramma 2025 t/m 2030
3. Investeringen 2025 voor de Kadernota 2025
4. Toelichting op de investeringen
5. Beantwoording vraag VVD n.a.v. de beeldvorming d.d. 4 april 2024

1.Inleiding

1.1 Doel van het Meerjaren Investeringsprogramma (MIP)

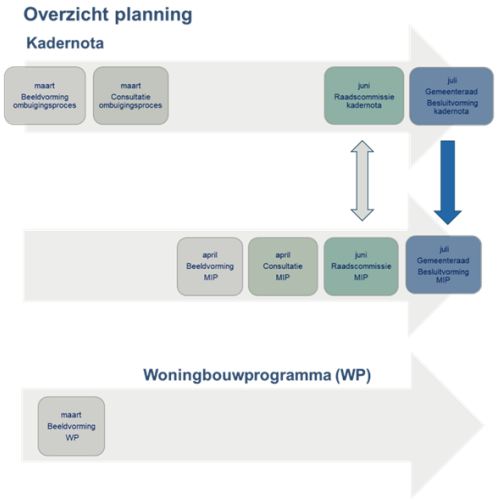
Het doel van het MIP is, om alle investeringen tot en met 2040 in beeld te brengen, op basis van de vastgestelde omgevingsvisie gemeente Nijkerk 2040.

Hierbij is gebruik gemaakt van de volgende kaders:
- Woondeal Amersfoort;
- Ontwikkelbeeld regio Food Valley/Amersfoort;
- Routekaart CO2 neutraal in 2050 gemeente Nijkerk
- Gebiedsvisies Stationgebied/Luxool, Slichtenhorst in combinatie met mobiliteitsstudies Oostzijde Nijkerk.
- Mobiliteitsvisie gemeente Nijkerk;
- Economische visie gemeente Nijkerk;
- Extra Inzet landbouw i.c.m. opgaven water. Dit ten behoeve van Nationaal Programma Landelijk gebied, Regionaal Landelijk Gebied, stikstof en regionale adaptatie
- Duurzaamheid (opgave netcongestie, energietransitie in de wijken, energiearmoede en alliantie, circulair bouwen);
- Onderwijs en sport
- Investeringen Openbare ruimte
- Investeringsvraagstukken Stadshaven en Hoevelaken.

In het MIP is een categorisering aangebracht met daarnaast een prioritering van investeringen naar korte, middellange en lange termijn. Investeringen uit het Programma Water zijn niet in dit MIP opgenomen. Deze investeringen lopen een afzonderlijk traject met een eigen dekking (rioolrecht). Er is wel rekening gehouden met integraliteit tussen de investering uit het MIP en de investeringen uit het Programma Water. Het realiseren van investeringen in het MIP is voor een aanzienlijk bedrag ook afhankelijk van cofinanciering en subsidie e.d..
Het MIP is een dynamisch programma. Er is altijd flexibiliteit mogelijk per jaarschijf. Hierbij kunnen wijzigingen door bijvoorbeeld externe factoren of gemeentelijke besluiten invloed hebben op de jaarschijven. Het MIP zal minimaal 1 keer in de 3 tot 5 jaar moeten worden geactualiseerd. Verder heeft het MIP als doel om voor de Kadernota 2025 de lasten van de investeringen tot en met 2030 in beeld te brengen en duidelijk te maken welke impact deze lasten op de gemeentelijk exploitatie (begroting) hebben. In het MIP is wel een doorkijk gemaakt tot 2040, maar toch vormt de korte termijn de belangrijkste periode voor de Kadernota 2025 en verder. Immers voor de investeringen die na 2030 gedaan worden voor de ontwikkeling van woningbouw of bedrijventerreinen zal de raad eerst nog goedkeuring moeten geven op de visie en kaderstelling ervan. Denk bijvoorbeeld aan Luxool/Bronswerk en Slichtenhorst, maar ook onderwerpen als de transformatie van bedrijventerreinen en landelijke ontwikkelingen.

Samenhang proces ombuigingen:

Het Meerjaren Investerings Programma (MIP) is een belangrijke bouwsteen van onze begroting. Het is van grote invloed op het meerjarige financiële perspectief van de gemeente. Op 11 april 2024 hebben wij de raad geïnformeerd en geconsulteerd over het MIP, voorafgegaan door een beeldvorming in de commissie van 4 april 2024. Het MIP en de Kadernota 2025 zijn nauw met elkaar verbonden. Daarom bieden wij de raad de afzonderlijke voorstellen hiervoor ter besluitvorming aan in de raadsvergadering van 4 juli 2024.



1.2 Uitkomsten consultatie van raad verwerkt

Met deze notitie nemen wij de raad mee in het MIP; met name de gehanteerde categorisering en de indeling naar tijdvakken voor de korte, middellange en lange termijn. Uiteraard met de daarbij behorende investeringen en lasten. Via consultatie zijn we hierover in gesprek geweest met de gemeenteraad. De uitkomsten zijn in deze notitie verwerkt.

1.3 Leeswijzer

In deze notitie gaan we eerst in op de categorisering (hoofdstuk 2), daarna op de tijdvakken met uitgangspunten (hoofdstuk 3) en relaties tot andere onderwerpen en externe invloeden (risico's) (hoofdstuk 4). Vervolgens komen in hoofdstuk 5 de investeringen (korte, middellange en lange termijn) in beeld met daarbij de financiële consequenties in rente en afschrijving. In hoofdstuk 6 komt de procedure qua besluitvorming voor de komende jaren aan de orde. Tot slot gaan we in hoofdstuk 7 in op het vervolgproces van dit MIP.

2. Categorisering

In het MIP zijn categorieën van investeringen aangebracht op basis van eerder genomen besluiten of maatregelen die voortvloeien uit genomen raadsbesluiten. Dit zijn bijvoorbeeld infrastructurele matregelen die niet in een grondexploitatie zijn opgenomen of voorzieningen, zoals vervanging van sporthallen en De Stuw (categorie 1). Daarnaast zijn de investeringen in beeld gebracht die vanuit een ontwerpfase of beleidsontwikkeling en kaderstelling nodig zijn om het beleid van b.v. duurzaamheid, voorzieningen en woningbouwplannen uit te voeren (categorie 2). Voor categorie 2 moet de raad nog een besluit nemen. Voor plannen, voorzieningen en ontwikkelingen die nog gestart moeten worden of die in de initiatieffase zitten, zijn ook de investeringen in beeld gebracht (categorie 3). Voor deze categorie moeten nog beleid ontwikkeld worden over de wenselijkheid van deze investeringen. Samenvattend geeft de categorisering de mate van zekerheid van uitvoering aan. Met andere woorden investeringen met categorie 1 zullen met een hoge mate van zekerheid worden uitgevoerd.

2.1 Categorie 1: Basis voorzieningen en vastgestelde ontwikkelingen woningbouw en bedrijventerrein

Voor deze categorie hanteren we de volgende uitgangspunten:

- Wet en regelgeving (zorgplicht)
- Vervanging op basis van afschrijving.
- Verkeersveiligheid / leefbaarheid
- Door de raad vastgestelde bestemmingsplannen (inclusief WBI)
- Overig door de raad vastgesteld beleid

Hieronder een opsomming van onderwerpen en vastgestelde plannen die bij deze categorie horen:

- Leef- en woonomgeving (reconstructie van wijken inclusief verzwaring elektriciteitsnet)
- Onderwijsvoorzieningen (Integraal huisvestingprogramma onderwijshuis)
- Omgeving bedrijventerreinen (toekomstbestendig maken)
- Verkeersveiligheid (vanuit STOMP-principe)
- Duurzaamheid
- Binnen- en buitensportvoorzieningen en recreatie
- Toekomstbestendig maken bedrijventerreinen
- Doornsteeg 3e fase
- Ooststreeck (Oude Barneveldseweg)
- Stadshaven
- Nijkerkerveen Deelplan 3
- Bentinckstraat

2.2 Categorie 2: Plannen en voorzieningen die in ontwikkeling zijn

Voor deze categorie hanteren we de volgende uitgangspunten:
- Plannen in ontwerpfase
- Kaderstellende fase van woningbouwontwikkelingen
- Duurzaamheid
- Kaderstelling door de raad

Hieronder een opsomming van onderwerpen en plannen die bij deze categorie horen:
Woningbouw
- Klaarwater (1e fase)
- EK- retal (voorheen Euretco)
- Het nieuwe St. Jozef/Kerkplein
- Hoogstraat
- Dokter van de Kolkstraat
- Eikenschuur (Hoevelaken)
- Paasbos

Duurzaamheid
- Energietransitie
- Zonnepanelen op restgronden
- Energie-opslag bij woningen

2.3 Categorie 3: Toekomstige voorzieningen en overige ontwikkelingen (tot 2040)

Voor deze categorie hanteren we de volgende uitgangspunten:
- Ontwikkelingen moeten nog worden gestart.
- Ontwikkelingen zitten in de initiatieffase.
- College en Raad moet nog een uitspraak doen over de wenselijkheid van de investeringen.

Hieronder een opsomming van onderwerpen en plannen die bij deze categorie horen:
Woningbouw en bedrijvigheid:
- Luxool / Bronswerk (omgeving stationsgebied regiopoort)
- Slichtenhorst
- Flier 2
- Klaarwater 2e fase

Overig:
- Recreatie en landschap (b.v. eiland Nijkerkernauw)
- Economie (transitie van gedeelten van bedrijventerreinen naar wonen)
- Beweegtuinen

3. Tijdvakken

Naast de indeling op basis van de categorisering is er ook een indeling gemaakt in tijdvakken, aangebracht in jaren. De volgende volgorde hebben we gehanteerd.

- Investeringen in de periode 2025 t/m 2030
- Investeringen in de periode 2031 t/m 2035
- Investeringen in de periode 2036 t/m 2040

Belangrijke uitgangspunten voor de investeringen in de verschillende tijdvakken zijn:

- De stand van zaken van bestuurlijke besluitvorming zoals visievorming c.q. kaderstelling.
- Externe factoren, zoals gemeld in hoofdstuk 4.2
- Is de investering randvoorwaardelijk voor woningbouw en economische ontwikkeling
- Liggen er opgaven vanuit de omgevingsvisie en mobiliteitsvisie
- Zijn er knelpunten op het gebied van verkeersveiligheid (ongeval locaties)
- Liggen er opgaven op het gebied van duurzaamheid en CO2-neutraal in 2050
- De economische levensduur van een bestaande investering
- De financiële positie van de gemeente
- De beschikbare personele capaciteit om werkzaamheden uit te voeren

In bijlage 1 zijn deze tijdvakken aangegeven in de kleuren rood voor de periode 2025 t/m 2030, oranje voor de periode 2030 t/m 2035 en groen voor de periode 2035 t/m 2040.

De keuzes die gemaakt worden bij visievorming en kaderstelling van bijvoorbeeld woningbouw, bedrijventerreinen of andere beleidsvelden hebben uiteraard een effect op het programma en de daarbij behorende middelen. We houden rekening met een voorbereidingstijd van 3 tot 8 jaar, voordat het project van visievorming naar realisatie overgaat.

4. Relaties MIP tot andere onderwerpen en mogelijke externe invloeden (risico's)

4.1 Relatie MIP tot kostenverhaal

Het MIP geeft een overzicht van alle investeringen die nodig zijn op basis van de vastgestelde omgevingsvisie 1.0. De investeringen vormen een belangrijke basis voor de nota kostenverhaal: het terughalen van kosten. De nota kostenverhaal zal na besluitvorming over het MIP met u worden besproken. Met deze nota wordt vastgelegd welke kosten of gedeelten hiervan kunnen worden doorberekend bij ontwikkelingen van woningbouw of bedrijventerreinen. Dit kan een opslag zijn per m2 uit te geven grond of per woning. Deze inkomsten vormen een belangrijke dekking voor het MIP doordat de inkomsten vanuit de nota kostenverhaal de voeding is voor de reserve bovenwijkse voorziening.
Zoals eerder genoemd geeft het MIP voor de korte termijn een goed beeld van de lasten van de investeringen tot en met 2030. In de behandeling van de Kadernota 2025 kan daarmee een goede integrale afweging worden gemaakt voor de begroting 2025. Dit betekent dat de besluitvorming over het MIP door uw raad invloed heeft op de uitkomsten en besluitvorming van de Kadernota.

4.2 Mogelijk externe invloeden

Het MIP is opgesteld op basis van de omgevingsvisie 1.0. Er is geen rekening gehouden met mogelijke ontwikkelingen zoals:

- De komst van een grote kazerne in Zeewolde.
- Verkenning aanpak overwegen Nijkerk (Ondertunneling)
- Aanpassing van Knooppunt Hoevelaken
- Keervoorziening Harderwijk (IC verbinding Nijkerk)

- De invloed van netcongestie op het woningbouwprogramma en bedrijventerreinen
- Een regeerakkoord van het nieuwe kabinet
- Regionale zaken zoals het Regionaal Perspectief Landelijk Gebied (RPLG)

Op het moment dat deze ontwikkelingen doorgaan of verder worden uitgewerkt, zal het MIP hierop moeten worden aangepast. Datzelfde geldt bij een actualisatie van de omgevingsvisie.

5.Investeringen en financiën

5.1 Totaalbedragen van de investeringen

De totale investeringen van het MIP (tijdpad 2025 t/m 2040) bedragen € 448 miljoen euro. De onderverdeling van de kosten per categorie is:

Categorie (1) Basis voorzieningen en vastgestelde ontwikkelingen woningbouw en bedrijventerreinen	€ 200 miljoen
Categorie (2) Plannen en voorzieningen die in ontwikkeling zijn	€ 63 miljoen
Categorie (3) Toekomstige voorzieningen en overige ontwikkelingen	€ 184 miljoen
Totaal	€ 447 miljoen

In bijlage 1 staan alle investeringen (2025 t/m 2040) genummerd en genoemd onder rubrieken en/of ontwikkelingsplannen. Bij elke investering is een korte toelichting gegeven. Deze toelichting per investering staat in bijlage 4.
Als we de investeringen, op basis van de genoemde uitgangspunten bij punt 3, in de verschillende tijdvakken plaatsten, zien we de volgende onderverdeling:

Investeringen in de periode 2025 t/m 2030	€ 119,3 miljoen
Investeringen in de periode 2030 t/m 2035	€ 237,7 miljoen
Investeringen in de periode 2035 t/m 2040	€ 89,9 miljoen
Totaal (afgerond)	€ 447,0 miljoen

5.2 Investeringen periode 2025 t/m 2030

In onderstaande tabel zijn de verschillende investeringen vanuit de 3 categorieën voor de tijdperiode tot en met 2030 weergegeven (zie ook bijlage 2). In het voorstel van de ombuigingen is rekening gehouden met deze investeringen. In de tabel wordt de bruto investering (120 miljoen) aangegeven en dat wat reeds gedekt is via subsidies, bovenwijkse voorzieningen, restantgelden uit de Algemene Reserve vanuit het PRMI 2020-2024, het Integraal Huisvestingprogramma onderwijs, uit Algemene Reserve (AR) en via het begrotingsresultaat (de component rente en afschrijving; R+A).

bedragen x € 1 miljoen

Ingedeeld naar tijdvak (2025 t/m 2030)	Bruto investering	Reeds gedekt	Niet gedekt	door algemene reserve	via R + A (3%)
Investeringen 'basis voorzieningen en vastgestelde woningbouw' (1)	€ 103,0	€ 59,9	€ 41,8	€ 1,3	€ 2,1
Investeringen 'plannen en voorzieningen in ontwikkeling (2)	€ 15,1	€ 8,3	€ 5,8	€ 1,0	€ 0,3
Investeringen 'toekomstige voorzieningen en overige ontwikkelingen' (3)	€ 1,2	€ 0,1	€ 1,1	€ -	€ 0,1
	€ 119,3	€ 68,3	€ 48,7	€ 2,3	€ 2,5

5.3 Dekking en risico's

De dekking van bovenstaande investeringen gebeurt via 3 sporen:

1. Het spoor reeds gedekt.
2. Het spoor algemene reserve.

3. Het spoor begrotingsresultaat (rente en afschrijving)

Ad 1 het spoor reeds gedekt
In het spoor reeds gedekt maken wij gebruik van de gelden die binnenkomen via de ontwikkeling van de bouwgrondlocaties (via de reserve bouwgrondexploitatie en de reserve bovenwijkse voorzieningen), de nog aan te vragen subsidies, de beheerplannen en de stelposten voor onderwijshuisvesting en sport.

- Het gaat hierbij om de volgende bedragen:
  - Reserves en beheerplannen: € 18,5 miljoen
  - Stelposten onderwijs en sport € 44,0 miljoen
  - Subsidies en overige inkomsten € 5,8 miljoen
  Totaal € 68,3 miljoen

Voor de ontvangsten van het bovenstaande lopen wij een risico dat wij deze niet of niet volledig zullen ontvangen. Als dat dreigt te gebeuren zullen wij u hierover tijdig informeren. Voor de reserve bouwgrondexploitatie en de reserve bovenwijkse voorzieningen hebben wij op basis van onder meer van de Meerjarenprognose Bouwgrondexploitatie een doorrekening gemaakt van de kans dat wij over de benodigde middelen uit deze reserve kunnen beschikken. Deze kans achten wij zeer hoog. Bij de subsidies zijn wij natuurlijk afhankelijk van de uiteindelijke toekenning. Mochten er mutaties hierop plaatsvinden, waardoor er geen toereikende dekking aanwezig zal zijn, zullen we uiteraard hierop terugkomen bij de raad met nieuwe voorstellen.

Ad 2. Het spoor algemene reserve
Het gaat hierbij om een aantal eenmalige kredieten van investeringen die geen langdurige gebruiksduur hebben (geen rente en afschrijving. Voor de dekking van deze kredieten willen wij de algemene reserve inzetten. Het gaat hier om een bedrag van € 2,3 miljoen

Ad 3. Het spoor begrotingsresultaat.
Om de lasten in beeld te brengen van de investeringen voor een bedrag van ca € 48,7 miljoen die nog niet zijn gedekt door spoor 1 of 2 en moeten worden afgeschreven. Hiervoor hanteren we de volgende uitgangspunten:

Rente 3% (2,5% rente + opslag voor renterisico van 0,5%)
Afschrijving 50, 40, 20 jaar (afhankelijk van welke investering)
Bij gebouwen gaan wij uit van afschrijving tot een restwaarde van 10%. In de ombuigingsvoorstellen hebben wij aangegeven dat wij met technische beleidsaanpassing willen gaan werken. Via het raadsvoorstel over de aanpassing van de financiële verordening zullen wij u dit formeel voorleggen.

(bedragen x € 1.000)

Rente en afschrijving	2026	2027	2028	2029	2030	2031
Investeringen 'basis voorzieningen en vastgestelde woningbouw' (1)	275	534	773	1.086	1.509	2.088
Investeringen 'plannen en voorzieningen in ontwikkeling (2)	-	110	195	261	336	336
Investeringen 'toekomstige voorzieningen en overige ontwikkelingen' (3)	46	46	54	87	87	87
	321	**690**	**1.022**	**1.434**	**1.932**	**2.511**

Wij stellen u voor om de investeringen 2025 uit deze MIP via Kadernota 2025-kredieten beschikbaar te stellen. Daarnaast willen we via de Kadernota 2025 de lasten van rente en afschrijving voor de periode 2025-2030 meenemen in de meerjarenbegroting 2025-2028.

In de bijlage 1, 2 en 3 is onderscheid gemaakt tussen voorgenomen investeringen die tegelijk met de meerjarenbegroting worden beschikbaar gesteld en investeringen waarvoor wij afzonderlijk aan u een raadsvoorstel voorleggen (zie kolom afzonderlijk raadsvoorstel).

In de bovengenoemde bijlagen van het MIP zijn de bedragen voor sommige investeringen nog indicatief (zie X kolom raming). Bij de definitieve voorstellen zullen deze nader zijn uitgewerkt en definitief worden bepaald. De overige investeringen zijn gebaseerd op het prijspeil per 1-1-2024 en actuele gegevens.

6. Procedure besluitvorming komende jaren

Elke nieuwe jaarschijf van het MIP zal afzonderlijk in het college worden besproken en vastgesteld in het 1e kwartaal van het nieuwe jaar (eerstvolgende dus in maart 2025). Dit nieuwe jaarplan, via de Kadernota, met de daarbij de benodigde financiële lasten op te nemen in de meerjarenbegroting. De raad voor te stellen, via de Kadernota, om het investeringsprogramma 2026 vast te stellen en op te nemen in de programmabegroting 2026 t/m 2029. Met dien verstande dat er een afzonderlijk raadsvoorstel komt voor de investeringen die met JA in bijlage 2 staan aangegeven in de kolom afzonderlijk raadsvoorstel.
In het 1e kwartaal de voortgang van de projecten monitoren. Dit kan ook weer input zijn voor de Kadernota (benodigde middelen). Bijvoorbeeld als projecten later worden gerealiseerd

7.Vervolgproces

Het college zal het MIP 2025 t/m 2040 aanbieden aan de raad. Het voorstel aan de raad is om de notitie zelf ter kennisgeving aan te nemen en het investeringsprogramma 2025 t/m 2030 vast te stellen. Daarbij het investeringsprogramma 2025 t/m 2030 en de bijbehorende lasten via de Kadernota 2025 op te nemen in de meerjarenbegroting 2025-2028.

Bij de volgende actualisatie zullen wij extra aandacht geven aan de benodigde maatschappelijke voorzieningen die passen bij de omvang van de gemeente Nijkerk.

BIJLAGEN:

1 Investeringsprogramma 2025 t/m 2040
2 Investeringsprogramma 2025 t/m 2030
3 Investeringen 2025 voor de Kadernota 2025
4 Toelichting op de investeringen
5 Beantwoording vraag VVD n.a.v. de beeldvorming d.d. 4 april 2024

BIJLAGE 1 - MEERJAREN INVESTERINGSPROGRAMMA 2025 t/m 2040

Nr.	Tijdvak	Omschrijving investering	Raming indicatief	Afzonderlijk raadsvoorstel	Start c.q. kredietaanvraag / Uitvoeringsjaar	Jaar realisatie	Categorisering	Bijdrage / kosten per maatregel	In PRMI 2020-25	Gereserveerd uit PRMI 2020-2025/verliesvoorziening	Mogelijke subsidie/overige inkomsten	Dekking (IHP onderwijs + Stelposten sport)	Dekking Grex/anterieure overeenkomsten	Dekking vanuit voorzieningen beheerplannen (groot onderhoud)	Dekking reserve bovenwijkse voorzieningen	TE DEKKEN UIT AR (nog niet voorzien)	RESTANTKREDIET TE DEKKEN UIT exploitatie	RENTE EN AFSCHRIJVING van RESTANTKREDIET	Dekking Grex/bovo/AR
		is de periode 2025-2030																	
		Is de periode 2031-2035																	
		Is de periode 2036-2040																	
		Klaarwater/Euretco																	
1	a	Bijdrage optimalisatie Westerdorpsstraat	X	JA	2027	2028	2	€ 1.500.000	nee						€ 1.125.000		€ 375.000	€ 18.750	75%bovo, 25% EXPL
2	b	Fietstunnel Westerdorpsstraat icm aanpak rotonde					2	€ 5.000.000	nee		€ 2.500.000				€ 1.250.000		€ 1.250.000	€ 62.500	50% bovo, 50% EXPL
3	a	Oversteekbaarheid diverse kruispunten Koninginneweg		JA	2027	2028	2	€ 750.000	nee						€ 562.500		€ 187.500	€ 9.375	75%bovo, 25% EXPL
4	a	Verbeteren voetgangersverziening Oosterdorpsstraat richting Klaarwater		JA	2027	2028	2	€ 250.000	nee						€ 187.500		€ 62.500	€ 3.125	75%bovo, 25% EXPL
5	b	fietsverbindingen tussen Horstweg en P vd Kieftlaan					2	€ 500.000	nee						€ 375.000		€ 125.000	€ 6.250	75%bovo, 25% EXPL
6	a	Rotondes veilige aansluiting klaarwater		JA	2027	2029	2	€ 1.000.000	nee				€ 1.000.000					€ -	In ontwikkeling meegenomen
7	b	Fietspad klaarwater en afwaarderen 60 naar 50					2	€ 800.000	nee						€ 600.000		€ 200.000	€ 10.000	75%bovo, 25% EXPL
8	a	OV voorzieningen		JA	2027	2028	2	€ 400.000	nee						€ 300.000		€ 100.000	€ 5.000	75%bovo, 25% EXPL
9	a	Grondverwerving	X	JA	2026	2027	2	€ 200.000	nee						€ 150.000		€ 50.000	€ 2.500	75%bovo, 25% EXPL
		Stadshaven																	
10	b	bijdrage ontsluiting (aanpak vri nijverheidsstraat n301)	X				1	€ 2.500.000	ja	€ 346.000					€ 1.077.000		€ 1.077.000	€ 53.850	50% bovo/50% EXPL
11	b	Havenlijn deel 1 Stationsweg - Wallerstraat					1	€ 300.000	nee						€ 150.000		€ 150.000	€ 7.500	50% bovo/50% EXPL
12	b	Havenlijn deel 2 Wallerstraat - Vetkamp					1	€ 375.000	nee						€ 187.500		€ 187.500	€ 9.375	50% bovo/50% EXPL
13	b	Havenlijn deel 3 Vetkamp - Nijverheidsstraat					1	€ 375.000	nee						€ 187.500		€ 187.500	€ 9.375	50% bovo/50% EXPL
14	b	Grondverwerving nijverheidstraat n301	X				1	€ 355.000	nee						€ 177.500		€ 177.500	€ 8.875	50% bovo/50% EXPL
15	b	Recreatieve fietsverbinding in noordelijke richting	X				1	€ 500.000	nee						€ 250.000		€ 250.000	€ 12.500	50% bovo/50% EXPL
16	b	Realisatie passantenhaven	X				1	€ 5.000.000	nee						€ 2.500.000		€ 2.500.000	€ 125.000	50% bovo/50% EXPL
17	b	Toegankelijk maken van water/aanpassen kade- luie trappen	X				1	€ 1.000.000	nee						€ 500.000		€ 500.000	€ 25.000	50% bovo/50% EXPL
		Luxool/Bronswerk stationsomgeving																	
18	b	tunnel Bloemendaalseweg met fiets					3	€ 22.500.000	nee		€ 10.000.000				€ 6.250.000		€ 6.250.000	€ 312.500	50% bovo/50% EXPL
19	b	rondweg + verlichting					3	€ 4.700.000	nee						€ 2.350.000		€ 2.350.000	€ 117.500	50% bovo/50% EXPL
20	b	2 rotondes voor aanlsuiting woningbouwontwikkeling en sportvelden.					3	€ 1.000.000	nee						€ 750.000		€ 250.000	€ 12.500	50% bovo/50% EXPL
21	b	4 kruising					3	€ 3.000.000	nee						€ 1.500.000		€ 1.500.000	€ 75.000	50% bovo/50% EXPL
22	b	fietstunnel stationsomgeving					3	€ 30.000.000	nee		€ 12.000.000				€ 13.500.000		€ 4.500.000	€ 225.000	grex 25%, 75%bovo
23	b	tweerichtingenfietspad langs rondweg					3	€ 1.100.000	nee						€ 550.000		€ 550.000	€ 27.500	50% bovo/50% EXPL
24	b	ov voorzieningen	X				3	€ 1.250.000	nee		€ 1.000.000				€ 62.500		€ 187.500	€ 9.375	25% bovo/75% EXPL
25	b	landschappelijke inpassing	X				3	€ 1.000.000	nee						€ 500.000		€ 500.000	€ 25.000	50% bovo/50% EXPL
26	b	Grondverwerving	X				3	€ 9.887.500	nee						€ 4.943.750		€ 4.943.750	€ 247.188	50% bovo/50% EXPL
		Slichtenhorst																	
27	c	doortrekken Arkemheenweg + verlichting					3	€ 4.500.000	nee						€ 3.375.000		€ 1.125.000	€ 56.250	75%bovo, 25% EXPL
28	c	rotonde					3	€ 500.000	nee						€ 375.000		€ 125.000	€ 6.250	75%bovo, 25% EXPL
29	c	aanpassing bestaande rotonde Amersfoortseweg icm fietstunnel					3	€ 2.000.000	nee						€ 1.500.000		€ 500.000	€ 25.000	75%bovo, 25% EXPL
30	c	tweerichtingenfietspad					3	€ 1.050.000	nee						€ 787.500		€ 262.500	€ 13.125	75%bovo, 25% EXPL
31	c	fietstunnel					3	€ 5.000.000	nee		€ 2.500.000				€ 1.875.000		€ 625.000	€ 31.250	75%bovo, 25% EXPL
32	c	Grondverwerving	X				3	€ 3.262.500	nee						€ 2.446.875		€ 815.625	€ 40.781	75%bovo, 25% EXPL
		Algemeen versterken en uitbreiden hoofdstructuur																	
33	b	bijdrage knp hvl geluid, openstelling op en afrit en stoutenburgerln bok 2					1	€ 2.650.000	nee		€ 1.150.000	€ 1.000.000			€ 500.000			€ -	100% bovo
34	b	bijdrage knp hoevelaken inzake westerdorpsstraat	X				1	€ 2.500.000	nee						€ 2.500.000			€ -	100% bovo
35	b	bijdrage verbreding Berencamperweg incl fietspaden	X				2	€ 2.500.000	nee						€ 2.500.000			€ -	100% bovo
36	b	bijdrage reconstructie Watergoorweg/N301	X				2	€ 2.500.000	nee						€ 2.500.000			€ -	100% bovo
37	a	bijdrage opwaarderen aansluiting Patroonstraat	X	NEE	2025	2025	1	€ 400.000	nee						€ 400.000			€ -	100% bovo
38	a	bijdrage Zeedijk vri irt ontwikklingen flevoland	X	NEE	2029	2029	1	€ 400.000	ja	€ 265.000					€ 135.000			€ -	100% bovo
39	b	bijdrage bypass n798 en fietstunnels	X				2	€ 2.500.000	nee						€ 2.500.000			€ -	100% bovo
40	b	bijdrage rotonde Arkemheenweg/n301	X				2	€ 350.000	nee						€ 350.000			€ -	100% bovo
41	c	verbreding Arkemheenweg					3	€ 3.000.000	nee						€ 2.000.000		€ 1.000.000	€ 50.000	66% bovo / 33% EXPL
42	c	aanpassen rotondes Arkemheenweg					3	€ 1.500.000	nee						€ 1.500.000			€ -	100% bovo
43	a	afkoop n303 aan provincie	X	NEE	2029	2029	1	€ 250.000	nee							€ 250.000		€ 7.500	100% ar
44	b	Fietstunnel kruising Paasbosweg/Oude Barneveldseweg					3	€ 3.500.000	nee		€ 1.000.000				€ 2.500.000			€ -	100% bovo
45	c	aansluiting bunschoterweg op corlaer vathorst incl rotonde					3	€ 4.500.000	nee		€ 2.000.000				€ 2.500.000			€ -	100% bovo
46	c	extra fiets tunnels agaatvlinder en arkerpoort					3	€ 6.000.000	nee		€ 2.000.000				€ 4.000.000			€ -	100% bovo
47	c	fietsbrug agaatvlinder naast bestaande brug					3	€ 1.000.000	nee						€ 1.000.000			€ -	100% bovo
48	c	Grondverwerving	X				3	€ 1.620.000	nee						€ 1.620.000			€ -	100% bovo
		Leefbaarheid/veiligheid fiets/voetgangers																	
49	a	afwaarderen oude barneveldseweg , inc verbreding fietspad		NEE	2025	2025	1	€ 650.000	nee						€ 325.000		€ 325.000	€ 16.250	50% bovo/ 50% EXPL
50	a	bijdrage trajectaanpak provinciale wegen (kleine maatregelen)		NEE	2027	2027	1	€ 250.000	nee						€ 125.000	€ 125.000		€ 3.750	100% ar
51	a	veiligheid fietsers buitengebied west		NEE	2026	2027	1	€ 1.250.000	nee						€ 625.000		€ 625.000	€ 31.250	50% bovo/ 50% EXPL
52	b	veiligheid fietsers buitengebied oost					1	€ 1.250.000							€ 625.000		€ 625.000	€ 18.750	50% bovo/ 50% EXPL
53	a	reconstructie luxoolseweg		NEE	2025	2026	1	€ 500.000	nee					€ 100.000			€ 400.000	€ 20.000	100% ar
54	a	tinbergerlaan & nobellaan afwaarderen 50 naar 30 en fietspaden		NEE	2025	2026	1	€ 500.000	nee					€ 100.000	€ 200.000		€ 200.000	€ 10.000	50% bovo/ 50% EXPL
55	a	herinrichting Gildenstraat tussen tijselingstraat en vetkamp		NEE	2026	2027	1	€ 600.000	nee					€ 200.000	€ 200.000		€ 200.000	€ 10.000	50% bovo/ 50% EXPL
56	a	rotondes vetkamp		NEE	2025	2026	1	€ 600.000	nee		€ 300.000				€ 150.000		€ 150.000	€ 7.500	50% bovo/ 50% EXPL
57	a	rotondes amersfoortseweg		NEE	2026	2027	1	€ 600.000	nee		€ 300.000				€ 150.000		€ 150.000	€ 7.500	50% bovo/ 50% EXPL
58	b	verbreding fietspad bunschoterweg snelfietsroute					2	€ 1.200.000	nee		€ 600.000				€ 300.000		€ 300.000	€ 15.000	50% bovo/ 50% EXPL
59	a	Fietsvoorzieningen Callenbachstraat.		NEE	2027	2028	1	€ 500.000	nee		€ 150.000						€ 350.000	€ 17.500	100% EXPL
60	a	verbreding Corlaerpad (fietsverbinding spoorkamp doornsteeg icm bruggen/voetpad)		NEE	2026	2027	1	€ 1.500.000	nee						€ 750.000		€ 750.000	€ 37.500	50% bovo/ 50% EXPL
61	a	herinrichting Laakweg irt deelplan 3 nkv		NEE	2029	2029	1	€ 425.000	nee						€ 225.000		€ 200.000	€ 10.000	60% bovo/ 40% EXPL
62	a	herinrichting Jacob de Boerweg irt deelplan 3 nkv		NEE	2029	2029	1	€ 300.000	nee						€ 125.000		€ 175.000	€ 8.750	40% bovo/ 60% EXPL
63	a	herinrichting domstraat, Nijkerkerveen		NEE	2028	2029	1	€ 600.000	nee								€ 600.000	€ 30.000	100% EXPL
64	a	afwaarderen westerdorpsstraat naar 30 km/u		NEE	2026	2028	1	€ 1.000.000	nee		€ 200.000						€ 800.000	€ 40.000	100% EXPL
65	b	afwaarderen oosterdorpsstraat naar 30 km/u					1	€ 1.000.000	nee		€ 200.000						€ 800.000	€ 40.000	100% EXPL
66	b	havenstraat 30 km/u inrichting					1	€ 480.000	nee								€ 480.000	€ 24.000	100% EXPL
67	a	kruispunt paasbosweg/oude barneveldseweg aanleg rotonde		NEE	2029	2030	1	€ 450.000	nee		€ 200.000						€ 250.000	€ 12.500	100% EXPL
68	a	versterken veiligheid schoolroutes (mobiliteitsvisie)		NEE	2025	2026	1	€ 500.000	nee		€ 250.000						€ 250.000	€ 12.500	100% EXPL

BIJLAGE 1 - MEERJAREN INVESTERINGSPROGRAMMA 2025 t/m 2040

Nr.	Tijdvak	Omschrijving investering	Raming indicatief	Afzonderlijk raadsvoorstel	Start c.q. kredietaanvraag / Uitvoeringsjaar	Jaar realisatie	Categorisering	Bijdrage / kosten per maatregel	In PRMI 2020-25	Gereserveerd uit PRMI 2020-2025/verlies-voorziening	Mogelijke subsidie/overige inkomsten	Dekking (IHP onderwijs + Stelposten sport)	Dekking Grex/anterieure overeenkomsten	Dekking vanuit voorzieningen beheerplannen (groot onderhoud)	Dekking reserve bovenwijkse voorzieningen	TE DEKKEN UIT AR (nog niet voorzien)	RESTANTKREDIET TE DEKKEN UIT exploitatie	RENTE EN AFSCHRIJVING van RESTANTKREDIET	Dekking Grex/bovo/AR
69	b	versterken veiligheid schoolroutes (mobiliteitsvisie)					1	€ 500.000	nee		€ 250.000						€ 250.000	€ 12.500	100% EXPL
70	a	aanpassing kruispunt fiets diverse locaties (mobiliteitsvisie)		NEE	2026	2027	1	€ 500.000	nee		€ 250.000						€ 250.000	€ 12.500	100% EXPL
71	b	aanpassing kruispunt fiets diverse locaties (mobiliteitsvisie)					1	€ 500.000	nee		€ 250.000						€ 250.000	€ 12.500	100% EXPL
72	a	verbreding fietspaden vetkamp		NEE	2025	2026	1	€ 250.000	nee		€ 125.000						€ 125.000	€ 6.250	100% EXPL
73	a	fietsvoorziening zeedijk		NEE	2025	2025	1	€ 400.000	nee		€ 200.000						€ 200.000	€ 10.000	100% EXPL
74	a	versterken primaire fietsroutes		NEE	2025	2027	1	€ 1.250.000	nee		€ 625.000				€ 312.500		€ 312.500	€ 15.625	50% bovo/ 50% EXPL
75	b	versterken primaire fietsroutes					1	€ 1.250.000	nee		€ 625.000				€ 312.500		€ 312.500	€ 15.625	50% bovo/ 50% EXPL
76	b	verbeteren verlichting fietsroutes					1	€ 1.000.000	nee		€ 500.000						€ 500.000	€ 25.000	100% EXPL
77	a	toegankelijkheid (obstakels verkeerveiligheid, oa fietspaal sanering)		NEE	2025	2025	1	€ 500.000	nee		€ 250.000						€ 250.000	€ 12.500	100% EXPL
78	a	fietsvoorzieningen verkeersveiligheid		NEE	2026	2027	1	€ 500.000	nee								€ 500.000	€ 25.000	100% EXPL
		Leefbaarheidsmaatregelen stil asfalt/geluidschermen																	
79	c	Berencamperweg	X				3	€ 1.500.000	nee						€ 750.000		€ 750.000	€ 37.500	50% bovo/50% EXPL
80	c	Koninginneweg	X				3	€ 2.500.000	nee						€ 1.250.000		€ 1.250.000	€ 62.500	50% bovo/50% EXPL
		Leefbaarheid veiligheid wijken reconstructies 50 jaar en ouder																	
81	a	reconstructie beulenkamp		JA	2025	2028	1	€ 5.850.000	ja	€ 155.000				€ 569.500			€ 5.125.500	€ 256.275	90% EXPL
82	a	reconstructie paasbos gedeelte 1.		JA	2027	2030	1	€ 5.690.000	nee					€ 569.000			€ 5.121.000	€ 256.050	90% EXPL
83	b	reconstructie paasbos gedeelte 2.					1	€ 4.000.000	nee					€ 400.000			€ 3.600.000	€ 180.000	90% EXPL
84	b	reconstructie strijland I					1	€ 5.700.000	nee					€ 570.000			€ 5.130.000	€ 256.500	90% EXPL
85	c	reconstructie strijland II					1	€ 5.450.000	nee					€ 545.000			€ 4.905.000	€ 245.250	90% EXPL
86	b	reconstructie hoevelaken west					1	€ 7.520.000	nee					€ 752.000			€ 6.768.000	€ 338.400	90% EXPL
87	a	reconstructie hoevelaken midden		JA	2026	2029	1	€ 6.955.000	nee					€ 695.500			€ 6.259.500	€ 312.975	90% EXPL
88	b	reconstructie t hazeveld eo					1	€ 2.500.000	nee					€ 250.000			€ 2.250.000	€ 112.500	90% EXPL
89	b	reconstructie bedrijventerrein arkervaart west					1	€ 3.275.000	nee					€ 327.500			€ 2.947.500	€ 147.375	90% EXPL
90	b	reconstructie Nautena noord					1	€ 1.965.000	nee					€ 196.500			€ 1.768.500	€ 88.425	90% EXPL
91	c	reconstructie Nautena zuid					1	€ 2.510.000	nee					€ 251.000			€ 2.259.000	€ 112.950	90% EXPL
92	c	reconstructie Hoevelaken noord					1	€ 9.210.000	nee					€ 921.000			€ 8.289.000	€ 414.450	90% EXPL
93	a	reconstructie wouter blomstraat eo		NEE	2029	2030	1	€ 1.050.000	nee					€ 105.000			€ 945.000	€ 47.250	90% EXPL
94	b	reconstructie woonwagenkamp en openbare ruimte sportcomplex watergoor					1	€ 680.000	nee					€ 68.000			€ 612.000	€ 30.600	90% EXPL
95	b	reconstructie stadspark (25 jaar)					1	€ 675.000	nee					€ 67.500			€ 607.500	€ 30.375	90% EXPL
96	b	reconstructie wheemplein (25 jaar)					1	€ 750.000	nee					€ 75.000			€ 675.000	€ 33.750	90% EXPL
97	b	reconstructie brink holkerstraat hogenhof eo					1	€ 1.850.000	nee					€ 185.000			€ 1.665.000	€ 83.250	90% EXPL
98	b	reconstrutie Meinsstraat					1	€ 420.000	nee					€ 42.000			€ 378.000	€ 18.900	90% EXPL
99	a	reconstructie buitengebied polder Arkemheen 1		JA	2025	2025	1	€ 3.000.000	nee					€ 300.000			€ 2.700.000	€ 135.000	90% EXPL
100	b	reconstructie buitengebied polder Arkemheen 2					1	€ 3.500.000	nee					€ 350.000			€ 3.150.000	€ 157.500	90% EXPL
101	c	reconstructie buitengebied polder Arkemheen 3					1	€ 3.500.000	nee					€ 350.000			€ 3.150.000	€ 157.500	90% EXPL
102	a	reconstructie buitengebied Prinsenkamp/Appel 1		JA	2025	2026	1	€ 3.000.000	nee					€ 300.000			€ 2.700.000	€ 135.000	90% EXPL
103	b	reconstructie buitengebied Prinsenkamp/Appel 2					1	€ 3.500.000	nee					€ 350.000			€ 3.150.000	€ 157.500	90% EXPL
104	c	reconstructie buitengebied Prinsenkamp/Appel 3					1	€ 3.500.000	nee					€ 350.000			€ 3.150.000	€ 157.500	90% EXPL
105	a	reconstructie Weldammerlaan en Hogerbrinkerweg		NEE	2025	2025	1	€ 1.200.000	nee					€ 120.000			€ 1.080.000	€ 54.000	90% EXPL
106	c	reconstructie diverse 60 km/wegen					1	€ 5.000.000	nee					€ 500.000			€ 4.500.000	€ 225.000	90% EXPL
		Openbaar vervoer (OV) maatregelen																	
107	b	station nijkerk bijdrage kwaliteitsimpuls	X				2	€ 1.000.000	nee		€ 300.000				€ 700.000			€ -	100% bovo
108	b	station hoevelaken bijdrage kwaliteitsimpuls en aanpak knp hvl	X				2	€ 1.100.000	nee		€ 825.000				€ 275.000			€ -	100% bovo
109	b	transferium station hoevelaken icm EK en ontwikkeling stationsomgeving	X				2	€ 2.000.000	nee		€ 1.000.000				€ 1.000.000			€ -	100% bovo
110	b	lift station hoevelaken					2	€ 1.000.000	nee		€ 1.000.000				€ -			€ -	100% bovo
111	a	overig bushaltes		JA	2029	2029	2	€ 200.000	nee		€ 100.000						€ 100.000	€ 5.000	100% EXPL
112	a	halte n301 berencamperweg		JA	2029	2029	2	€ 300.000	nee		€ 150.000						€ 150.000	€ 7.500	100% EXPL
113	a	aanpassen middeneiland rotondes arkemheenweg		NEE	2025	2025	1	€ 200.000	nee								€ 200.000	€ 10.000	100% EXPL
114	a	bijdrage hov trein harderwijk nijkerk amersfoort (keervoorziening)	X	NEE	2026	2027	1	€ 500.000	nee						€ 125.000		€ 375.000	€ 18.750	75% EXPL /25 Bovo

BIJLAGE 1 - MEERJAREN INVESTERINGSPROGRAMMA 2025 t/m 2040

Nr.	Tijdvak	Omschrijving investering	Raming indicatief	Afzonderlijk raadsvoorstel	Start c.q. kredietaanvraag / Uitvoeringsjaar	Jaar realisatie	Categorisering	Bijdrage / kosten per maatregel	In PRMI 2020-25	Gereserveerd uit PRMI 2020-2025/verliesvoorziening	Mogelijke subsidie/overige inkomsten	Dekking (IHP onderwijs + Stelposten sport)	Dekking Grex/anterieure overeenkomsten	Dekking vanuit voorzieningen beheerplannen (groot onderhoud)	Dekking reserve bovenwijkse voorzieningen	TE DEKKEN UIT AR (nog niet voorzien)	RESTANTKREDIET TE DEKKEN UIT exploitatie	RENTE EN AFSCHRIJVING van RESTANTKREDIET	Dekking Grex/bovo/AR
		Duurzaamheidsmaatregelen																	
115	a	stimulering duurzame energie in wijken (netcongestie)	X	JA	2025	2029	2	€ 1.500.000		€ 1.500.000									
116	b	stimulering duurzame energie in wijken (netcongestie)	X				2	€ 3.500.000			€ 1.500.000						€ 2.000.000	€ -	100% EXPL
117	b	Investering A28 duurzame opwek zon en wind	X				2	€ 2.000.000			€ 1.000.000						€ 1.000.000	€ 50.000	100% EXPL
118	a	duurzame openbare verlichting		JA	2029	2029	2	€ 500.000									€ 500.000	€ 25.000	100% EXPL
119	c	Openbare parkeerplaatsen overkappen met zonnepanelen	x				2	€ 1.500.000			€ 1.050.000						€ 450.000	€ 22.500	100% EXPL
120	a	Zonnepanelen op restgronden	X	JA	2026	2028	2	€ 2.000.000			€ 1.400.000						€ 600.000	€ 30.000	100% EXPL
121	b	Zonnepanelen op restgronden	X				2	€ 2.000.000			€ 1.400.000						€ 600.000	€ 30.000	100% EXPL
122	c	Zonnepanelen op restgronden	X				2	€ 2.000.000			€ 1.400.000						€ 600.000	€ 30.000	100% EXPL
123	a	Soorten Management Plan opstellen om bestaande huizen te verduurzamen		NEE	2025	2025	1	€ 300.000			€ 165.000						€ 135.000	€ 6.750	25% EXPL
124	b	Opslag energie voor woningen inclusief Stadshaven voor 500.000	X				2	€ 3.000.000			€ 2.100.000						€ 900.000	€ 45.000	100% EXPL
125	a	Voorloopkosten energiegemeenschappen (opslag) bedrijventerreinen (energie en drinkwater (waterrotonde)		JA	2026	2029	2	€ 500.000			€ 350.000						€ 150.000	€ 7.500	100% EXPL
126	b	Voorloopkosten energiegemeenschappen (opslag) bedrijventerreinen (energie en drinkwater (waterrotonde)	X				2	€ 1.000.000			€ 700.000						€ 300.000	€ 15.000	100% EXPL
		Landschappelijke inpassing/kwaliteitsimpuls/recreatie/groen																	
127	b	Versterken groene dooradering (gezond bomenbestand, houtwallen en heggen)					3	€ 300.000							€ 150.000		€ 150.000	€ 7.500	50% bovo/50% EXPL
128	a	Hoevelakense bos (o.a. Rabattenbos, laanbomen, vlonders e.d.)		NEE	2026	2027	1	€ 500.000							€ 250.000	€ 250.000		€ 7.500	50% bovo/50% EXPL
129	b	Versterken blauwe dooradering (versterken waterbalans en waterberging door retentie)	X				3	€ 750.000			€ 450.000				€ 150.000		€ 150.000	€ 7.500	50% bovo/50% EXPL
130	a	Behoud en versterking bioversiteit		NEE	2025	2025	1	€ 200.000								€ 200.000		€ 6.000	100% EXPL
131	b	Klimaatadaptatie/biodiversiteit maatregelen	X				2	€ 5.000.000			€ 1.000.000						€ 4.000.000	€ 200.000	100% EXPL
132	c	Versterken Landschappelijke kwaliteit als identiteitsdrager	X				3	€ 3.000.000			€ 750.000						€ 2.250.000	€ 112.500	100% EXPL
133	c	Transitie Landbouw					3	€ 300.000									€ 300.000	€ 15.000	100% EXPL
		Recreatie																	
134	c	Versterken recreatiezone aan het water, aanleg ecologisch eiland in Randmeer	X				3	€ 1.500.000			€ 1.000.000						€ 500.000	€ 25.000	30% EXPL
135	c	Verkenning ontwikkelen Arkervaartlint als recreatiegebied					3	€ 50.000									€ 50.000	€ 2.500	100% EXPL
136	b	Verkenning Ontwikkelen landgoederenlint (fiets- wandelpaden en horecafaciliteiten)					3	€ 150.000									€ 150.000	€ 7.500	100% EXPL
		Spelen/bewegen																	
137	a	Urban Park met skatebaan Corlearpark		NEE	2025	2025	1	€ 456.000						€ 150.700			€ 305.300	€ 24.424	60% EXPL
138	a	Beweegtuin en Pumptrack in Hoevelaken	X	JA	2025	2025	3	€ 500.000									€ 500.000	€ 40.000	100% EXPL
139	a	Renovatie buurtspeelplek van Oldenbarneveldstraat		NEE	2026	2027	1	€ 250.000						€ 69.000			€ 181.000	€ 14.480	65% EXPL
140	a	Beweegtuin Luxool	X	JA	2025	2025	3	€ 25.000									€ 25.000	€ 2.000	100% EXPL
141	a	Beweegtuin Fortius	X	JA	2027	2027	3	€ 105.000									€ 105.000	€ 8.400	100% EXPL
142	a	Beweegtuin Corlaerpark	X	JA	2025	2025	3	€ 45.000									€ 45.000	€ 3.600	100% EXPL
143	a	Urban Park in Paasbos	X	JA	2028	2028	3	€ 500.000						€ 86.000			€ 414.000	€ 33.120	82% EXPL
144	b	Urban Park in Middelaar/Klaarwater	X				3	€ 250.000						€ 18.400			€ 231.600	€ 18.528	93% EXPL
		Economie																	
145	a	Toekomstbestendig maken bedrijventerreinen		JA	2027	2030	1	€ 6.000.000	ja	€ 1.500.000							€ 4.500.000	€ 225.000	100% EXPL
146	b	stimuleren lokale economie					2	€ 500.000									€ 500.000	€ 25.000	100% EXPL
147	b	Verplaatsen bedrijven ivm transitie naar wonen	X				3	€ 35.000.000			€ 29.750.000						€ 5.250.000	€ 262.500	15% EXPL
		Maatschappelijke voorzieningen																	
148	a	De Stuw		JA	2027	2029	1	€ 3.700.000	ja	€ 2.800.000	€ 422.000					€ 478.000	€ -	€ 14.340	100% EXPL
149	b	Bouwkundige maatregelen parkeergarage wheemplein (waterlekkage)	X				1	€ 1.000.000									€ 1.000.000	€ 55.000	100% EXPL
150	c	Locatie onderzoek nieuwe begraafplaats					1	€ 75.000									€ 75.000	€ 4.125	100% EXPL
151	a	Monument en nood bestuurspost	X	JA	2025	2026	2	€ 2.000.000									€ 2.000.000	€ 110.000	100% EXPL
		Sportvoorzieningen																	
152	a	vervanging sporthal Strijland		JA	2028	2029	1	€ 6.500.000	ja			€ 6.500.000							
153	a	vervanging sporthal Watergoor		JA	2029	2030	1	€ 7.000.000	ja			€ 7.000.000							
154	a	Vervanging openbare ruimte sporthal Watergoor		JA	2029	2030	1	€ 700.000	nee								€ 700.000	€ 38.500	100% EXPL
155	a	vervanging sporthal Baggelaar		JA	2025	2026	1	€ 4.000.000	ja			€ 3.625.000			€ 375.000			€ -	
156	a	Aanleg openbare ruimte sporthal Baggelaar		JA	2025	2026	1	€ 800.000	nee								€ 800.000	€ 44.000	100% EXPL
157	b	vervanging sporthal Ridderspoor					1	€ 4.000.000	ja			€ 4.000.000						€ -	
158	b	Vervanging openbare ruimte sporthal Ridderspoor					1	€ 800.000	nee								€ 800.000	€ 44.000	100% EXPL
159	a	vervanging sporthal De Slag		JA	2028	2029	1	€ 7.000.000	ja			€ 7.000.000						€ -	
160	a	Vervanging openbare ruimte sporthal de Slag		JA	2028	2029	1	€ 700.000	nee								€ 700.000	€ 38.500	100% EXPL
161	c	Uitbreiding sportvoorziening / verplaatsing sportvoorzieningen vanuit Luxool					3	€ 10.000.000	nee						€ 5.000.000		€ 5.000.000	€ 262.500	50%bovo/50% EXPL
162	c	Aanleg openbare ruimte uitbreiding sportvoorzieningen (inclusief grondverwerving)					3	€ 2.500.000	nee								€ 2.500.000	€ 137.500	100% EXPL
163	a	Investeringen buitensport (renoveren/vernieuwen) t/m 2031		JA	2029	2030	1	€ 2.700.000	nee			€ 2.700.000						€ -	
164	b	Investeringen buitensport (renoveren/vernieuwen) - 2031 - 2035					1	€ 1.850.000	nee			€ 1.850.000						€ -	
165	c	Investeringen buitensport (renoveren/vernieuwen) - 2035 - 2040					1	€ 1.850.000	nee			€ 1.850.000						€ -	
166	b	Investeringen sport (aanpassingen openbare ruimte, parkeerplekken, grondverwerving etc)					2	€ 1.550.000	nee								€ 1.550.000	€ 85.250	100% EXPL
167	a	Investeringen bij overdracht gebouwen buitensport aan verenigingen		JA	2025	2027	2	€ 2.500.000	nee			€ 1.000.000					€ 1.500.000	€ 82.500	60% EXPL
168	a	Investeringen verduurzaming sporthallen		JA	2025	2026	1	€ 1.400.000	deels	€ 170.000	€ 400.000			€ 400.000			€ 430.000	€ 23.650	60% EXPL
		Onrendabele top inbreidingslocaties																	
169	b	Luxool	X				3	€ 5.500.000							€ 2.750.000		€ 2.750.000	€ 137.500	50% bovo/50% EXPL
170	b	Bronswerk	X				3	€ 3.000.000							€ 1.500.000		€ 1.500.000	€ 75.000	50% bovo/50% EXPL
171	a	Paasbos		JA	2027	2029	2	€ 1.500.000	ja	€ 500.000						€ 1.000.000		€ 30.000	100% EXPL
172	b	Stadshaven					2	€ 5.300.000		€ 5.300.000								€ -	
		Scholen																	
173	a	Nieuwbouw Blokhuus	X	JA	2025	2026	1	€ 6.500.000				€ 6.500.000						€ -	
174	a	Tijdelijke huisvesting Blokhuus	X	JA	2025	2026	1	€ 600.000	Ja			€ 600.000					€ -	€ -	100% EXPL
175	a	Nieuwbouw Islamitische school	X	JA	2025	2027	1	€ 5.000.000	nee			€ 5.000.000					€ -	€ -	50% EXPL
176	a	Aanleg openbare ruimte nieuwbouw Islamitische school (inclusief grondverwerving)		JA	2025	2027	1	€ 1.000.000	nee								€ 1.000.000	€ 55.000	100% EXPL
177	a	Uitbreiding Het Baken incl parkeerplaatsen		JA	2026	2027	1	€ 3.300.000	nee			€ 3.300.000						€ -	
178	a	Uitbreiding De Horizon		Ja	2025	2026	1	€ 800.000	nee			€ 800.000							
179	b	Diverse uitbreidingen door woningbouw De Spreng, De Hoeve					3	€ 5.000.000	nee			€ 5.000.000					€ -	€ -	100% EXPL

BIJLAGE 1 - MEERJAREN INVESTERINGSPROGRAMMA 2025 t/m 2040

Nr.	Tijdvak	Omschrijving investering	Raming indicatief	Afzonderlijk raadsvoorstel	Start c.q. kredietaanvraag / Uitvoeringsjaar	Jaar realisatie	Categorisering	Bijdrage / kosten per maatregel	In PRMI 2020-25	Gereserveerd uit PRMI 2020-2025/verlies-voorziening	Mogelijke subsidie/overige inkomsten	Dekking (IHP onderwijs + Stelposten sport)	Dekking Grex/anterieure overeenkomsten	Dekking vanuit voorzieningen beheerplannen (groot onderhoud)	Dekking reserve bovenwijkse voorzieningen	TE DEKKEN UIT AR (nog niet voorzien)	RESTANTKREDIET TE DEKKEN UIT exploitatie	RENTE EN AFSCHRIJVING van RESTANTKREDIET	Dekking Grex/bovo/AR
		Opvang vluchtingen/arbeidsmigranten etc																	
180	a	bijdrage algemeen (aankoop gronden c.q. gebouwen, inrichting openbare ruimte)	X	JA	2025	2027	1	€ 1.500.000									€ 1.500.000	€ -	100% EXPL
		Totaal MIP 2025 t/m 2040						**€ 446.886.000**		**€ 12.536.000**	**€ 87.637.000**	**€ 57.725.000**	**€ 1.000.000**	**€ 10.333.600**	**€ 95.550.125**	**€ 2.303.000**	**€ 179.801.275**	**€ 9.003.636**	
		Ingedeeld naar tijdsperiode:								€ 6.890.000	€ 5.837.000	€ 44.025.000	€ 1.000.000	€ 3.764.700	€ 6.797.500	€ 2.303.000	€ 48.683.800	€ 2.511.189	
	a	2025 t/m 2030					a	€ 119.301.000		€ 6.890.000	€ 5.837.000	€ 44.025.000	€ 1.000.000	€ 3.764.700	€ 6.797.500	€ 2.303.000	€ 48.683.800	€ 2.511.189	
	b	2031 t/m 2035					b	€ 237.707.500		€ 5.646.000	€ 71.100.000	€ 11.850.000	€ -	€ 3.651.900	€ 58.773.250	€ -	€ 86.686.350	€ 4.245.516	
	c	2036 t/m 2040					c	€ 89.877.500		€ -	€ 10.700.000	€ 1.850.000	€ -	€ 2.917.000	€ 29.979.375	€ -	€ 44.431.125	€ 2.246.931	
								€ 446.886.000		**€ 12.536.000**	**€ 87.637.000**	**€ 57.725.000**	**€ 1.000.000**	**€ 10.333.600**	**€ 95.550.125**	**€ 2.303.000**	**€ 179.801.275**	**€ 9.003.636**	
		Ingedeeld naar categorie:																	
		Investeringen 'basis/vastgestelde woningbouw en bedrijventerreinen' (1)					1	€ 199.641.000		€ 5.236.000	€ 6.812.000	€ 51.725.000	€ -	€ 10.229.200	€ 13.439.500	€ 1.303.000	€ 110.896.300	€ 5.538.519	
		Investeringen 'plannen in ontwikkeling (ontwerp- of beleidsfase)' (2)					2	€ 62.900.000		€ 7.300.000	€ 18.375.000	€ 1.000.000	€ 1.000.000	€ -	€ 14.675.000	€ 1.000.000	€ 19.550.000	€ 932.750	
		Investeringen 'toekomstige ontwikkelingen' (3)					3	€ 184.345.000		€ -	€ 62.450.000	€ 5.000.000	€ -	€ 104.400	€ 67.435.625	€ -	€ 49.354.975	€ 2.532.367	
								€ 446.886.000		**€ 12.536.000**	**€ 87.637.000**	**€ 57.725.000**	**€ 1.000.000**	**€ 10.333.600**	**€ 95.550.125**	**€ 2.303.000**	**€ 179.801.275**	**€ 9.003.636**	
		Ingedeeld naar tijdsperiode en categorie:																	
	a	2025 t/m 2030					1	€ 103.026.000		€ 4.890.000	€ 3.837.000	€ 43.025.000	€ -	€ 3.678.700	€ 4.472.500	€ 1.303.000	€ 41.819.800	€ 2.087.819	
	a	2025 t/m 2030					2	€ 15.100.000		€ 2.000.000	€ 2.000.000	€ 1.000.000	€ 1.000.000	€ -	€ 2.325.000	€ 1.000.000	€ 5.775.000	€ 336.250	
	a	2025 t/m 2030					3	€ 1.175.000		€ -	€ -	€ -	€ -	€ 86.000	€ -	€ -	€ 1.089.000	€ 87.120	
								€ 119.301.000		**€ 6.890.000**	**€ 5.837.000**	**€ 44.025.000**	**€ 1.000.000**	**€ 3.764.700**	**€ 6.797.500**	**€ 2.303.000**	**€ 48.683.800**	**€ 2.511.189**	
	b	2031 t/m 2035					1	€ 65.520.000		€ 346.000	€ 2.975.000	€ 6.850.000	€ -	€ 3.633.500	€ 8.967.000	€ -	€ 42.748.500	€ 2.133.925	
	b	2031 t/m 2035					2	€ 44.300.000		€ 5.300.000	€ 13.925.000	€ -	€ -	€ -	€ 12.350.000	€ -	€ 12.725.000	€ 544.000	
	b	2031 t/m 2035					3	€ 127.887.500		€ -	€ 54.200.000	€ 5.000.000	€ -	€ 18.400	€ 37.456.250	€ -	€ 31.212.850	€ 1.567.591	
								€ 237.707.500		**€ 5.646.000**	**€ 71.100.000**	**€ 11.850.000**	**€ -**	**€ 3.651.900**	**€ 58.773.250**	**€ -**	**€ 86.686.350**	**€ 4.245.516**	
	c	2036 t/m 2040					1	€ 31.095.000		€ -	€ -	€ 1.850.000	€ -	€ 2.917.000	€ -	€ -	€ 26.328.000	€ 1.316.775	
	c	2036 t/m 2040					2	€ 3.500.000		€ -	€ 2.450.000	€ -	€ -	€ -	€ -	€ -	€ 1.050.000	€ 52.500	
	c	2036 t/m 2040					3	€ 55.282.500		€ -	€ 8.250.000	€ -	€ -	€ -	€ 29.979.375	€ -	€ 17.053.125	€ 877.656	
								€ 89.877.500		**€ -**	**€ 10.700.000**	**€ 1.850.000**	**€ -**	**€ 2.917.000**	**€ 29.979.375**	**€ -**	**€ 44.431.125**	**€ 2.246.931**	
		Totaal						**€ 446.886.000**		**€ 12.536.000**	**€ 87.637.000**	**€ 57.725.000**	**€ 1.000.000**	**€ 10.333.600**	**€ 95.550.125**	**€ 2.303.000**	**€ 179.801.275**	**€ 9.003.636**	

BIJLAGE 2 - MEERJAREN INVESTERINGSPROGRAMMA 2025 t/m 2030

Nr.	Tijdvak	Omschrijving investering	Raming indicatief	Afzonderlijk raadsvoorstel	Start c.q. kredietaanvraag / Uitvoeringsjaar	Jaar realisatie	Categorisering	Bijdrage / kosten per maatregel	In PRMI 2020-25	Gereserveerd uit PRMI 2020-2025/verlies-voorziening	Mogelijke subsidie/overige inkomsten	Dekking (IHP onderwijs + Stelposten sport)	Dekking Grex/anterieure overeenkomsten	Dekking vanuit voorzieningen beheerplannen (groot onderhoud)	Dekking reserve bovenwijkse voorzieningen (BOVO)	TE DEKKEN UIT AR (nog niet voorzien)	RESTANTKREDIET TE DEKKEN UIT exploitatie	RENTE EN AFSCHRIJVING van RESTANTKREDIET	dekking Grex/bovo/AR
		Klaarwater/Euretco																	
1	a	Bijdrage optimalisatie Westerdorpsstraat	X	JA	2027	2028	2	€ 1.500.000	nee	€ -	€ -	€ -	€ -	€ -	€ 1.125.000	€ -	€ 375.000	€ 18.750	75%bovo, 25% EXPL
3	a	Oversteekbaarheid diverse kruispunten Koninginneweg		JA	2027	2028	2	€ 750.000	nee	€ -	€ -	€ -	€ -	€ -	€ 562.500	€ -	€ 187.500	€ 9.375	75%bovo, 25% EXPL
4	a	Verbeteren voetgangersverziening Oosterdorpsstraat richting Klaarwater		JA	2027	2028	2	€ 250.000	nee	€ -	€ -	€ -	€ -	€ -	€ 187.500	€ -	€ 62.500	€ 3.125	75%bovo, 25% EXPL
6	a	Rotondes veilige aansluiting klaarwater		JA	2027	2029	2	€ 1.000.000	nee	€ -	€ -	€ -	€ 1.000.000	€ -	€ -	€ -	€ -	€ -	In ontwikkeling meegenomen
8	a	OV voorzieningen		JA	2027	2028	2	€ 400.000	nee	€ -	€ -	€ -	€ -	€ -	€ 300.000	€ -	€ 100.000	€ 5.000	75%bovo, 25% EXPL
9	a	Grondverwerving	X	JA	2026	2027	2	€ 200.000	nee	€ -	€ -	€ -	€ -	€ -	€ 150.000	€ -	€ 50.000	€ 2.500	75%bovo, 25% EXPL
																		€ -	
		Algemeen versterken en uitbreiden hoofdstructuur																€ -	
37	a	bijdrage opwaarderen aansluiting Patroonstraat	X	NEE	2025	2025	1	€ 400.000	nee	€ -	€ -	€ -	€ -	€ -	€ 400.000	€ -	€ -	€ -	100% bovo
38	a	bijdrage Zeedijk vri irt ontwikklingen flevoland	X	NEE	2029	2029	1	€ 400.000	ja	€ 265.000	€ -	€ -	€ -	€ -	€ 135.000	€ -	€ -	€ -	100% bovo
43	a	afkoop n303 aan provincie	X	NEE	2029	2029	1	€ 250.000	nee	€ -	€ -	€ -	€ -	€ -	€ -	€ 250.000	€ -	€ 7.500	100% ar
																		€ -	
		Leefbaarheid/veiligheid fiets/voetgangers																€ -	
49	a	afwaarderen oude barneveldseweg , inc verbreding fietspad		NEE	2025	2025	1	€ 650.000	nee	€ -	€ -	€ -	€ -	€ -	€ 325.000	€ -	€ 325.000	€ 16.250	50% bovo/ 50% EXPL
50	a	bijdrage trajectaanpak provinciale wegen (kleine maatregelen)		NEE	2027	2027	1	€ 250.000	nee	€ -	€ -	€ -	€ -	€ -	€ 125.000	€ 125.000	€ -	€ 3.750	100% ar
51	a	veiligheid fietsers buitengebied west		NEE	2026	2027	1	€ 1.250.000	nee	€ -	€ -	€ -	€ -	€ -	€ 625.000	€ -	€ 625.000	€ 31.250	50% bovo/ 50% EXPL
53	a	reconstructie luxoolseweg		NEE	2025	2026	1	€ 500.000	nee	€ -	€ -	€ -	€ -	€ 100.000	€ -	€ -	€ 400.000	€ 20.000	100% ar
54	a	tinbergerlaan & nobellaan afwaarderen 50 naar 30 en fietspaden		NEE	2025	2026	1	€ 500.000	nee	€ -	€ -	€ -	€ -	€ 100.000	€ 200.000	€ -	€ 200.000	€ 10.000	50% bovo/ 50% EXPL
55	a	herinrichting Gildenstraat tussen tijselingstraat en vetkamp		NEE	2026	2027	1	€ 600.000	nee	€ -	€ -	€ -	€ -	€ 200.000	€ 200.000	€ -	€ 200.000	€ 10.000	50% bovo/ 50% EXPL
56	a	rotondes vetkamp		NEE	2025	2026	1	€ 600.000	nee	€ -	€ 300.000	€ -	€ -	€ -	€ 150.000	€ -	€ 150.000	€ 7.500	50% bovo/ 50% EXPL
57	a	rotondes amersfoortseweg		NEE	2026	2027	1	€ 600.000	nee	€ -	€ 300.000	€ -	€ -	€ -	€ 150.000	€ -	€ 150.000	€ 7.500	50% bovo/ 50% EXPL
59	a	Fietsvoorzieningen Callenbachstraat.		NEE	2027	2028	1	€ 500.000	nee	€ -	€ 150.000	€ -	€ -	€ -	€ -	€ -	€ 350.000	€ 17.500	100% EXPL
60	a	verbreding Corlaerpad (fietsverbinding spoorkamp doornsteeg icm bruggen/voetpad)		NEE	2026	2027	1	€ 1.500.000	nee	€ -	€ -	€ -	€ -	€ -	€ 750.000	€ -	€ 750.000	€ 37.500	50% bovo/ 50% EXPL
61	a	herinrichting Laakweg irt deelplan 3 nkv		NEE	2029	2029	1	€ 425.000	nee	€ -	€ -	€ -	€ -	€ -	€ 225.000	€ -	€ 200.000	€ 10.000	60% bovo/ 40% EXPL
62	a	herinrichting Jacob de Boerweg irt deelplan 3 nkv		NEE	2029	2029	1	€ 300.000	nee	€ -	€ -	€ -	€ -	€ -	€ 125.000	€ -	€ 175.000	€ 8.750	40% bovo/ 60% EXPL
63	a	herinrichting domstraat, Nijkerkerveen		NEE	2028	2029	1	€ 600.000	nee	€ -	€ -	€ -	€ -	€ -	€ -	€ -	€ 600.000	€ 30.000	100% EXPL
64	a	afwaarderen westerdorpsstraat naar 30 km/u		NEE	2026	2028	1	€ 1.000.000	nee	€ -	€ 200.000	€ -	€ -	€ -	€ -	€ -	€ 800.000	€ 40.000	100% EXPL
67	a	kruispunt paasbosweg/oude barneveldseweg aanleg rotonde		NEE	2029	2030	1	€ 450.000	nee	€ -	€ 200.000	€ -	€ -	€ -	€ -	€ -	€ 250.000	€ 12.500	100% EXPL
68	a	versterken veiligheid schoolroutes (mobiliteitsvisie)		NEE	2025	2026	1	€ 500.000	nee	€ -	€ 250.000	€ -	€ -	€ -	€ -	€ -	€ 250.000	€ 12.500	100% EXPL
70	a	aanpassing kruispunt fiets diverse locaties (mobiliteitsvisie)		NEE	2026	2027	1	€ 500.000	nee	€ -	€ 250.000	€ -	€ -	€ -	€ -	€ -	€ 250.000	€ 12.500	100% EXPL
72	a	verbreding fietspaden vetkamp		NEE	2025	2026	1	€ 250.000	nee	€ -	€ 125.000	€ -	€ -	€ -	€ -	€ -	€ 125.000	€ 6.250	100% EXPL
73	a	fietsvoorziening zeedijk		NEE	2025	2025	1	€ 400.000	nee	€ -	€ 200.000	€ -	€ -	€ -	€ -	€ -	€ 200.000	€ 10.000	100% EXPL
74	a	versterken primaire fietsroutes		NEE	2025	2027	1	€ 1.250.000	nee	€ -	€ 625.000	€ -	€ -	€ -	€ 312.500	€ -	€ 312.500	€ 15.625	50% bovo/ 50% EXPL
77	a	toegankelijkheid (obstakels verkeerveiligheid, oa fietspaal sanering)		NEE	2025	2025	1	€ 500.000	nee	€ -	€ 250.000	€ -	€ -	€ -	€ -	€ -	€ 250.000	€ 12.500	100% EXPL
78	a	fietsvoorzieningen verkeersveiligheid		NEE	2026	2027	1	€ 500.000	nee	€ -	€ -	€ -	€ -	€ -	€ -	€ -	€ 500.000	€ 25.000	100% EXPL
																		€ -	
		Leefbaarheidsmaatregelen stil asfalt/geluidschermen																€ -	
																		€ -	
		Leefbaarheid veiligheid wijken reconstructies 50 jaar en ouder																€ -	
81	a	reconstructie beulenkamp		JA	2025	2028	1	€ 5.850.000	ja	€ 155.000	€ -	€ -	€ -	€ 569.500	€ -	€ -	€ 5.125.500	€ 256.275	90% EXPL
82	a	reconstructie paasbos gedeelte 1.		JA	2027	2030	1	€ 5.690.000	nee	€ -	€ -	€ -	€ -	€ 569.000	€ -	€ -	€ 5.121.000	€ 256.050	90% EXPL
87	a	reconstructie hoevelaken midden		JA	2026	2029	1	€ 6.955.000	nee	€ -	€ -	€ -	€ -	€ 695.500	€ -	€ -	€ 6.259.500	€ 312.975	90% EXPL
93	a	reconstructie wouter blomstraat eo		NEE	2029	2030	1	€ 1.050.000	nee	€ -	€ -	€ -	€ -	€ 105.000	€ -	€ -	€ 945.000	€ 47.250	90% EXPL
99	a	reconstructie buitengebied polder Arkemheen 1		JA	2025	2025	1	€ 3.000.000	nee	€ -	€ -	€ -	€ -	€ 300.000	€ -	€ -	€ 2.700.000	€ 135.000	90% EXPL
102	a	reconstructie buitengebied Prinsenkamp/Appel 1		JA	2025	2026	1	€ 3.000.000	nee	€ -	€ -	€ -	€ -	€ 300.000	€ -	€ -	€ 2.700.000	€ 135.000	90% EXPL
105	a	reconstructie Weldammerlaan en Hogerbrinkerweg		NEE	2025	2025	1	€ 1.200.000	nee	€ -	€ -	€ -	€ -	€ 120.000	€ -	€ -	€ 1.080.000	€ 54.000	90% EXPL
																		€ -	
		Openbaar vervoer (OV) maatregelen																€ -	
111	a	overig bushaltes		JA	2029	2029	2	€ 200.000	nee	€ -	€ 100.000	€ -	€ -	€ -	€ -	€ -	€ 100.000	€ 5.000	100% EXPL
112	a	halte n301 berencamperweg		JA	2029	2029	2	€ 300.000	nee	€ -	€ 150.000	€ -	€ -	€ -	€ -	€ -	€ 150.000	€ 7.500	100% EXPL
113	a	aanpassen middeneiland rotondes arkemheenweg		NEE	2025	2025	1	€ 200.000	nee	€ -	€ -	€ -	€ -	€ -	€ -	€ -	€ 200.000	€ 10.000	100% EXPL
114	a	bijdrage hov trein harderwijk nijkerk amersfoort (keervoorziening)		NEE	2026	2027	1	€ 500.000	nee	€ -	€ -	€ -	€ -	€ -	€ 125.000	€ -	€ 375.000	€ 18.750	75% EXPL /25 Bovo
																		€ -	
		Duurzaamheidsmaatregelen																€ -	
115	a	stimulering duurzame energie in wijken (netcongestie)	X	JA	2025	2029	2	€ 1.500.000	0	€ 1.500.000	€ -	€ -	€ -	€ -	€ -	€ -	€ -	€ -	
118	a	duurzame openbare verlichting		JA	2029	2029	2	€ 500.000	0	€ -	€ -	€ -	€ -	€ -	€ -	€ -	€ 500.000	€ 25.000	100% EXPL
120	a	Zonnepanelen op restgronden	X	JA	2026	2028	2	€ 2.000.000	0	€ -	€ 1.400.000	€ -	€ -	€ -	€ -	€ -	€ 600.000	€ 30.000	100% EXPL
123	a	Soorten Management Plan opstellen om bestaande huizen te verduurzamen		NEE	2025	2025	1	€ 300.000	0	€ -	€ 165.000	€ -	€ -	€ -	€ -	€ -	€ 135.000	€ 6.750	25% EXPL
125	a	Voorloopkosten energiegemeenschappen (opslag) bedrijventerreinen (energie en drinkwater (waterrotonde)	X	JA	2026	2029	2	€ 500.000	0	€ -	€ 350.000	€ -	€ -	€ -	€ -	€ -	€ 150.000	€ 7.500	100% EXPL

BIJLAGE 2 - MEERJAREN INVESTERINGSPROGRAMMA 2025 t/m 2030

Nr.	Tijdvak	Omschrijving investering	Raming indicatief	Afzonderlijk raadsvoorstel	Start c.q. kredietaanvraag / Uitvoeringsjaar	Jaar realisatie	Categorisering	Bijdrage / kosten per maatregel	In PRMI 2020-25	Gereserveerd uit PRMI 2020-2025/verlies-voorziening	Mogelijke subsidie/overige inkomsten	Dekking (IHP onderwijs + Stelposten sport)	Dekking Grex/anterieure overeenkomsten	Dekking vanuit voorzieningen beheerplannen (groot onderhoud)	Dekking reserve bovenwijkse voorzieningen (BOVO)	TE DEKKEN UIT AR (nog niet voorzien)	RESTANTKREDIET TE DEKKEN UIT exploitatie	RENTE EN AFSCHRIJVING van RESTANTKREDIET	dekking Grex/bovo/AR
		Landschappelijke inpassing/kwaliteitsimpuls/recreatie/groen																€ -	
128	a	Hoevelakense bos (o.a. Rabattenbos, laanbomen, vlonders e.d.)		NEE	2026	2027	1	€ 500.000	0	€ -	€ -	€ -	€ -	€ -	€ 250.000	€ 250.000	€ -	€ 7.500	50% bovo/50% EXPL
130	a	Behoud en versterking bioversiteit		NEE	2025	2025	1	€ 200.000	0	€ -	€ -	€ -	€ -	€ -	€ -	€ 200.000	€ -	€ 6.000	100% EXPL
																		€ -	
		Recreatie																€ -	
																		€ -	
		Spelen/bewegen																€ -	
137	a	Urban Park met skatebaan Corlearpark		NEE	2025	2025	1	€ 456.000	0	€ -	€ -	€ -	€ -	€ 150.700	€ -	€ -	€ 305.300	€ 24.424	60% EXPL
138	a	Beweegtuin en Pumptrack in Hoevelaken	X	JA	2025	2025	3	€ 500.000	0	€ -	€ -	€ -	€ -	€ -	€ -	€ -	€ 500.000	€ 40.000	100% EXPL
139	a	Renovatie buurtspeelplek van Oldenbarneveldstraat		NEE	2026	2027	1	€ 250.000	0	€ -	€ -	€ -	€ -	€ 69.000	€ -	€ -	€ 181.000	€ 14.480	65% EXPL
140	a	Beweegtuin Luxool	X	JA	2025	2025	3	€ 25.000	0	€ -	€ -	€ -	€ -	€ -	€ -	€ -	€ 25.000	€ 2.000	100% EXPL
141	a	Beweegtuin Fortius	X	JA	2027	2027	3	€ 105.000	0	€ -	€ -	€ -	€ -	€ -	€ -	€ -	€ 105.000	€ 8.400	100% EXPL
142	a	Beweegtuin Corlaerpark	X	JA	2025	2025	3	€ 45.000	0	€ -	€ -	€ -	€ -	€ -	€ -	€ -	€ 45.000	€ 3.600	100% EXPL
143	a	Urban Park in Paasbos	X	JA	2028	2028	3	€ 500.000	0	€ -	€ -	€ -	€ -	€ 86.000	€ -	€ -	€ 414.000	€ 33.120	82% EXPL
																		€ -	
		Economie																€ -	
145	a	Toekomstbestendig maken bedrijventerreinen		JA	2027	2030	1	€ 6.000.000	ja	€ 1.500.000	€ -	€ -	€ -	€ -	€ -	€ -	€ 4.500.000	€ 225.000	100% EXPL
																		€ -	
		Maatschappelijke voorzieningen																€ -	
148	a	De Stuw		JA	2027	2029	1	€ 3.700.000	ja	€ 2.800.000	€ 422.000	€ -	€ -	€ -	€ -	€ 478.000	€ -	€ 14.340	100% EXPL
151	a	Monument en nood bestuurspost	X	JA	2025	2026	2	€ 2.000.000	0	€ -	€ -	€ -	€ -	€ -	€ -	€ -	€ 2.000.000	€ 110.000	100% EXPL
																		€ -	
		Sportvoorzieningen																€ -	
152	a	vervanging sporthal Strijland		JA	2028	2029	1	€ 6.500.000	ja	€ -	€ -	€ 6.500.000	€ -	€ -	€ -	€ -	€ -	€ -	
153	a	vervanging sporthal Watergoor		JA	2029	2030	1	€ 7.000.000	ja	€ -	€ -	€ 7.000.000	€ -	€ -	€ -	€ -	€ -	€ -	
154	a	Vervanging openbare ruimte sporthal Watergoor		JA	2029	2030	1	€ 700.000	nee	€ -	€ -	€ -	€ -	€ -	€ -	€ -	€ 700.000	€ 38.500	100% EXPL
155	a	vervanging sporthal Baggelaar		JA	2025	2026	1	€ 4.000.000	ja	€ -	€ -	€ 3.625.000	€ -	€ -	€ 375.000	€ -	€ -	€ -	
156	a	Aanleg openbare ruimte sporthal Baggelaar		JA	2025	2026	1	€ 800.000	nee	€ -	€ -	€ -	€ -	€ -	€ -	€ -	€ 800.000	€ 44.000	100% EXPL
159	a	vervanging sporthal De Slag		JA	2028	2029	1	€ 7.000.000	ja	€ -	€ -	€ 7.000.000	€ -	€ -	€ -	€ -	€ -	€ -	
160	a	Vervanging openbare ruimte sporthal de Slag		JA	2028	2029	1	€ 700.000	nee	€ -	€ -	€ -	€ -	€ -	€ -	€ -	€ 700.000	€ 38.500	100% EXPL
163	a	Investeringen buitensport (renoveren/vernieuwen) t/m 2031		JA	2029	2030	1	€ 2.700.000	nee	€ -	€ -	€ 2.700.000	€ -	€ -	€ -	€ -	€ -	€ -	
167	a	Investeringen bij overdracht gebouwen buitensport aan verenigingen		JA	2025	2027	2	€ 2.500.000	nee	€ -	€ -	€ 1.000.000	€ -	€ -	€ -	€ -	€ 1.500.000	€ 82.500	60% EXPL
168	a	Investeringen verduurzaming sporthallen		JA	2025	2026	1	€ 1.400.000	deels	€ 170.000	€ 400.000	€ -	€ -	€ 400.000	€ -	€ -	€ 430.000	€ 23.650	60% EXPL
																		€ -	
		Onrendabele top inbreidingslocaties																€ -	
171	a	Paasbos		JA	2027	2029	2	€ 1.500.000	ja	€ 500.000	€ -	€ -	€ -	€ -	€ -	€ 1.000.000	€ -	€ 30.000	100% EXPL
																		€ -	
		Scholen																€ -	
173	a	Nieuwbouw Blokhuus		JA	2025	2026	1	€ 6.500.000	0	€ -	€ -	€ 6.500.000	€ -	€ -	€ -	€ -	€ -	€ -	
174	a	Tijdelijke huisvesting Blokhuus		JA	2025	2026	1	€ 600.000	Ja	€ -	€ -	€ 600.000	€ -	€ -	€ -	€ -	€ -	€ -	100% EXPL
175	a	Nieuwbouw Islamitische school		JA	2025	2027	1	€ 5.000.000	nee	€ -	€ -	€ 5.000.000	€ -	€ -	€ -	€ -	€ -	€ -	50% EXPL
176	a	Aanleg openbare ruimte nieuwbouw Islamitische school (inclusief grondverwerving)		JA	2025	2027	1	€ 1.000.000	nee	€ -	€ -	€ -	€ -	€ -	€ -	€ -	€ 1.000.000	€ 55.000	100% EXPL
177	a	Uitbreiding Het Baken incl parkeerplaatsen		JA	2026	2027	1	€ 3.300.000	nee	€ -	€ -	€ 3.300.000	€ -	€ -	€ -	€ -	€ -	€ -	
178	a	Uitbreiding De Horizon		Ja	2025	2026	1	€ 800.000	nee	€ -	€ -	€ 800.000	€ -	€ -	€ -	€ -	€ -	€ -	
		Opvang vluchtingen/arbeidsmigranten etc																	
180	a	bijdrage algemeen (aankoop gronden c.q. gebouwen, inrichting openbare ruimte)	X	JA	2025	2027	1	€ 1.500.000	0	€ -	€ -	€ -	€ -	€ -	€ -	€ -	€ 1.500.000	€ -	100% EXPL
		Totaal MIP periode 2025-2030 (a)						**€ 119.301.000**		**€ 6.890.000**	**€ 5.837.000**	**€ 44.025.000**	**€ 1.000.000**	**€ 3.764.700**	**€ 6.797.500**	**€ 2.303.000**	**€ 48.683.800**	**€ 2.511.189**	
		Dekking ten laste van reserves en beheerplannen (spoor 1) (b)						**€ 18.452.200**											
		Dekking via stelposten IHP onderwijs en sport (spoor 1) (c)						**€ 44.025.000**											
		Dekking door subsidies en andere inkomsten (spoor 1) (d)						**€ 5.837.000**											
		Dekking door algemene reserve (spoor 2) (e						**€ 2.303.000**											
		Totaal beschikbare dekking (b+c+d+e=f)						**€ 70.617.200**											
		Dekking exploitatie (spoor 3) (a-f)						**€ 48.683.800**											
		Resumé per categorie:																	
		Investeringen 'basis/vastgestelde woningbouw en bedrijventerreinen' (1)					1	€ 103.026.000		€ 4.890.000	€ 3.837.000	€ 43.025.000	€ -	€ 3.678.700	€ 4.472.500	€ 1.303.000	€ 41.819.800	€ 2.087.819	
		Investeringen 'plannen in ontwikkeling (ontwerp- of beleidsfase)' (2)					2	€ 15.100.000		€ 2.000.000	€ 2.000.000	€ 1.000.000	€ 1.000.000	€ -	€ 2.325.000	€ 1.000.000	€ 5.775.000	€ 336.250	
		Investeringen 'toekomstige ontwikkelingen' (3)					3	€ 1.175.000		€ -	€ -	€ -	€ -	€ 86.000	€ -	€ -	€ 1.089.000	€ 87.120	
								€ 119.301.000		**€ 6.890.000**	**€ 5.837.000**	**€ 44.025.000**	**€ 1.000.000**	**€ 3.764.700**	**€ 6.797.500**	**€ 2.303.000**	**€ 48.683.800**	**€ 2.511.189**	

BIJLAGE 3 - INVESTERINGEN 2025

Nr.	Tijdvak	Omschrijving investering	raming indicatief	Afzonderlijk raadsvoorstel	Start c.q. kredietaanvraag / Uitvoeringsjaar	Jaar realisatie	Categorisering	Bijdrage / kosten per maatregel
		Algemeen versterken en uitbreiden hoofdstructuur						
37	a	bijdrage opwaarderen aansluiting Patroonstraat	X	NEE	2025	2025	1	€ 400.000
		Leefbaarheid/veiligheid fiets/voetgangers						
49	a	afwaarderen oude barneveldseweg , inc verbreding fietspad		NEE	2025	2025	1	€ 650.000
53	a	reconstructie luxoolseweg		NEE	2025	2026	1	€ 500.000
54	a	tinbergerlaan & nobellaan afwaarderen 50 naar 30 en fietspaden		NEE	2025	2026	1	€ 500.000
56	a	rotondes vetkamp		NEE	2025	2026	1	€ 600.000
68	a	versterken veiligheid schoolroutes (mobiliteitsvisie)		NEE	2025	2026	1	€ 500.000
72	a	verbreding fietspaden vetkamp		NEE	2025	2026	1	€ 250.000
73	a	fietsvoorziening zeedijk		NEE	2025	2025	1	€ 400.000
74	a	versterken primaire fietsroutes		NEE	2025	2027	1	€ 1.250.000
77	a	toegankelijkheid (obstakels verkeerveiligheid, oa fietspaal sanering)		NEE	2025	2025	1	€ 500.000
		Leefbaarheid veiligheid wijken reconstructies 50 jaar en ouder						
81	a	reconstructie beulenkamp		JA	2025	2028	1	€ 5.850.000
99	a	reconstructie buitengebied polder Arkemheen 1		JA	2025	2025	1	€ 3.000.000
102	a	reconstructie buitengebied Prinsenkamp/Appel 1		JA	2025	2026	1	€ 3.000.000
105	a	reconstructie Weldammerlaan en Hogerbrinkerweg		NEE	2025	2025	1	€ 1.200.000
		Openbaar vervoer (OV) maatregelen						
113	a	aanpassen middeneiland rotondes arkemheenweg		NEE	2025	2025	1	€ 200.000
		Duurzaamheidsmaatregelen						
115	a	stimulering duurzame energie in wijken (netcongestie)	X	JA	2025	2029	2	€ 1.500.000
123	a	Soorten Management Plan opstellen om bestaande huizen te verduurzamen		NEE	2025	2025	1	€ 300.000
		Landschappelijke inpassing/kwaliteitsimpuls/recreatie/groen						
130	a	Behoud en versterking bioversiteit		NEE	2025	2025	1	€ 200.000
		Spelen/bewegen						
137	a	Urban Park met skatebaan Corlearpark		NEE	2025	2025	1	€ 456.000
138	a	Beweegtuin en Pumptrack in Hoevelaken	X	JA	2025	2025	3	€ 500.000
140	a	Beweegtuin Luxool	X	JA	2025	2025	3	€ 25.000
142	a	Beweegtuin Corlaerpark	X	JA	2025	2025	3	€ 45.000
		Maatschappelijke voorzieningen						
151	a	Monument en nood bestuurspost	X	JA	2025	2026	2	€ 2.000.000
		Sportvoorzieningen						
155	a	vervanging sporthal Baggelaar		JA	2025	2026	1	€ 4.000.000
156	a	Aanleg openbare ruimte sporthal Baggelaar		JA	2025	2026	1	€ 800.000
167	a	Investeringen bij overdracht gebouwen buitensport aan verenigingen		JA	2025	2027	2	€ 2.500.000
168	a	Investeringen verduurzaming sporthallen		JA	2025	2026	1	€ 1.400.000
		Onrendabele top inbreidingslocaties						
		Scholen						
173	a	Nieuwbouw Blokhuus		JA	2025	2026	1	€ 6.500.000
174	a	Tijdelijke huisvesting Blokhuus		JA	2025	2026	1	€ 600.000
175	a	Nieuwbouw Islamitische school		JA	2025	2027	1	€ 5.000.000
176	a	Aanleg openbare ruimte nieuwbouw Islamitische school (inclusief grondverwerving)		JA	2025	2027	1	€ 1.000.000
178	a	Uitbreiding De Horizon		Ja	2025	2026	1	€ 800.000
		Opvang vluchtingen/arbeidsmigranten etc						
180	a	bijdrage algemeen (aankoop gronden c.q. gebouwen, inrichting openbare ruimte)	X	JA	2025	2027	1	€ 1.500.000
		Totaal MIP periode 2025 (a)						**€ 47.926.000**
		Dekking ten laste van reserves en beheerplannen (spoor 1) (b)						**€ 5.627.700**
		Dekking via stelposten IHP onderwijs en sport (spoor 1) (c)						**€ 17.525.000**
		Dekking door subsidies en andere inkomsten (spoor 1) (d)						**€ 2.315.000**
		Dekking door algemene reserve (spoor 2) (e						**€ 200.000**
		Totaal beschikbare dekking (b+c+d+e=f)						**€ 25.667.700**
		Dekking exploitatie (spoor 3) (a-f)						**€ 22.258.300**

Bijlage 4. Tekstuele toelichting Meerjaren Investerings Programma 2025 t/m 2040

Klaarwater/Euretco

Door de geplande ontwikkelingen van Klaarwater en Euretco zijn verschillende maatregelen noodzakelijk om de verkeersveiligheid te borgen en het gedrag van gebruik van vervoersmiddelen middels het STOMP-principe (STOMP staat voor Stappen, Trappen, Openbaar vervoer, Mobiliteitsdiensten zoals hubs e.d. en Privéauto) te stimuleren. De maatregelen kunnen stapsgewijs worden uitgevoerd. Naast de maatregelen voor voetgangers en fietsers zijn ook capaciteitsverhogende maatregelen nodig om het gemotoriseerd verkeer te kunnen afwikkelen. Hieronder staat een opsomming van de maatregelen:

1. **Bijdrage verbetering kruising Westerdorpsstraat/Amersfoortsestraat**
2. **Fietstunnel Westerdorpsstraat in combinatie met aanpak rotonde**
3. **Oversteekbaarheid verschillende kruispunten Koninginneweg**
4. **Verbeteren voetgangersvoorziening d.m.v. een voetpad Oosterdorpsstraat richting Klaarwater**
5. **Fietsverbindingen tussen Horstweg en P vd Kieftlaan**
6. **Rotondes voor een veilige aansluiting Klaarwater**
7. **Fietspad langs Klaarwater en maximum snelheid terug van 60km/u naar 50 km/u**
8. **Openbaar vervoer-voorzieningen**
9. **Grondaankoop**

Stadshaven

Door de geplande ontwikkelingen van Stadshaven zijn verschillende maatregelen noodzakelijk om de verkeersveiligheid te borgen en het gedrag van gebruik van vervoersmiddelen middels het STOMP principe te stimuleren. De maatregelen kunnen gefaseerd worden uitgevoerd waarbij naast de maatregelen voor voetgangers en fietsers ook maatregelen noodzakelijk zijn om het gemotoriseerd verkeer af te kunnen wikkelen, voor zowel de woningbouw en het vestigingsklimaat voor bedrijven. Hieronder staat een opsomming van de maatregelen inclusief maatregelen die in de visie van Stadshaven staan;

10. **Bijdrage ontsluiting (aanpak verkeerslichten Nijverheidsstraat 301)**
11. **Havenlijn deel 1 (opwaarderen fietsroute, Stationsweg - Wallerstraat)**
12. **Havenlijn deel 2 (opwaarderen fietsroute, Wallerstraat - Vetkamp)**
13. **Havenlijn deel 3 (opwaarderen fietsroute, Vetkamp - Nijverheidsstraat)**
14. **Grondaankoop Nijverheidstraat 301**
15. **Recreatieve fietsverbinding in noordelijke verbinding met het buitengebied**
16. **Realisatie passantenhaven**
17. **Toegankelijk maken van water/aanpassen kade – luie trappen.**

Luxool/Bronswerk Stationsomgeving

Door de voorziene ontwikkelingen in de Stationsomgeving zijn diverse maatregelen noodzakelijk om de verkeersveiligheid te borgen en het gedrag van gebruik van vervoersmiddelen middels het STOMP principe te stimuleren. De maatregelen kunnen gefaseerd worden uitgevoerd waarbij naast de maatregelen voor voetgangers en fietsers ook maatregelen noodzakelijk zijn om het gemotoriseerd verkeer af te kunnen wikkelen. Onderstaand een opsomming van de diverse maatregelen;

18. **Tunnel Bloemendaalseweg, inclusief fietspad**
19. **Rondweg + verlichting**
20. **2 rotondes voor aansluiting woningbouwontwikkelingen/sportvelden**
21. **4 kruisingen**
22. **Fietstunnel stationsomgeving**
23. **Tweerichtingenfietspad langs rondweg**
24. **Openbaar vervoer-voorzieningen**
25. **Landschappelijke inpassing**
26. **Grondaankoop**

Slichtenhorst

Door de voorziene ontwikkelingen in Slichtenhorst zijn diverse maatregelen noodzakelijk om de verkeersveiligheid te borgen en het gedrag van gebruik van vervoersmiddelen middels het STOMP principe te stimuleren. De maatregelen kunnen gefaseerd worden uitgevoerd waarbij naast de maatregelen voor voetgangers en fietsers ook maatregelen noodzakelijk zijn om het gemotoriseerd verkeer af te kunnen wikkelen. Onderstaand een opsomming van de diverse maatregelen;

27. **Doortrekken Arkemheenweg + verlichting**
28. **Rotonde**
29. **Aanpassing bestaande rotonde Amersfoortseweg in combinatie met fietstunnel**
30. **Tweerichtingenfietspad**
31. **Fietstunnel**
32. **Grondaankoop**

Algemeen versterken en uitbreiden hoofdstructuur

Draagt bij aan een goede bereikbaarheid voor inwoners, bedrijven en bezoekers.

33. Bijdrage Knooppunt Hoevelaken geluid, openstelling op- en afrit en Stoutenburgerlaan
In het verleden is geld gereserveerd als bijdrage aan project Knooppunt Hoevelaken, wat is vastgelegd in een bestuursovereenkomst met Rijkswaterstaat. Ondanks de onduidelijk met betrekking tot de voortgang van dit project is het van belang de middelen beschikbaar te houden om invulling te kunnen geven aan het wensenpakket.

34. Bijdrage Knooppunt Hoevelaken inzake Westerdorpsstraat
Uit onderzoek blijkt dat de kruising Westerdorpsstraat/ Amersfoortsestraat het huidige drukke verkeer niet goed kan afwikkelen. De groei van Hoevelaken zal dit probleem versterken. Aanpassing van dit kruispunt is richting de toekomst dan ook gewenst. De maatregelen hebben een relatie met vervanging van het viaduct over de A28. Om de ontsluiting van Hoevelaken voor gemotoriseerd verkeer richting te toekomst te borgen zijn investeringen nodig. Ondanks dat dit knelpunt niet op grondgebied van Nijkerk ligt, zal een bijdrage worden gevraagd van onze gemeente om dit kruispunt toekomstbestendig te maken.

35. Bijdrage verbreding Berencamperweg inclusief fietspaden
Uit onderzoek blijkt dat de Berencamperweg het drukke verkeer niet goed kan afwikkelen. De groei van Nijkerk qua inwoneraantal en bedrijven zal dit probleem versterken. Aanpassing van deze weg is richting de toekomst dan ook gewenst. De maatregelen hebben een relatie met de mogelijke vervanging van het viaduct over de A28. Ondanks dat de gemeente geen wegbeheerder is van dit wegvdeel zal een bijdrage worden gevraagd om de doorstroming te verbeteren en een goed vestigingsklimaat voor bedrijven te continueren en te versterken.

36. Bijdrage reconstructie Watergoorweg/N301
Uit onderzoek blijkt dat de dat de kruising Watergoorweg/N301 het huidige drukke verkeer niet goed kan afwikkelen. Aanpassing van dit kruispunt is richting de toekomst dan ook gewenst. Hier hebben de aanpalende bedrijventerreinen baat bij en het faciliteert een goed vestigingsklimaat. De grootte van de maatregelen heeft een relatie met het besluit oostelijke verbinding. Om de ontsluiting van Nijkerk aan de westkant voor gemotoriseerd verkeer richting te toekomst te borgen zijn investeringen nodig. Aan de gemeente zal een bijdrage worden gevraagd volgens eigendom wegen (de zogenaamde potentheorie). Dit komt neer op een bijdrage van 50 procent van de totale kosten.

37. Bijdrage opwaarderen aansluiting Patroonstraat
Uit onderzoek blijkt dat de Berencamperweg het drukke verkeer niet goed kan afwikkelingen. De groei van Nijkerk zal dit probleem versterken. De knelpunten liggen in eerste instantie bij de aansluiting Patroonstraat. Aanpassing van deze kruising is richting de toekomst dan ook gewenst. Dit is goed voor de bereikbaarheid van het aanpalend bedrijventerrein en het faciliteert een goed vestigingsklimaat. Aan de gemeente zal een bijdrage worden gevraagd volgens eigendom wegen (de zogenaamde potentheorie). Dit komt neer op een bijdrage van 33 procent van de totale kosten.

38. Bijdrage Zeedijk verkeerslichten
Uit onderzoek blijkt dat de dat de rotonde Berencamperweg/Zeedijk het drukke verkeer niet goed kan afwikkelen. De ontwikkelingen in Flevoland zullen dit probleem versterken. Om de bereikbaarheid vanuit Flevoland te borgen is aanpassing van deze kruising richting de toekomst gewenst. Aan de gemeente zal een bijdrage worden gevraagd volgens eigendom wegen (de zogenaamde potentheorie). Dit komt neer op een bijdrage van 50 procent van de totale kosten.

39. Bijdrage bypass N798 en fietstunnels
Door ontwikkelingen en autonome groei (ook vanuit Putten) zal de verkeersintensiteit verder toenemen en zijn maatregelen om de capaciteit te verhogen onvermijdelijk. De oversteekbaarheid en verkeersveiligheid komt onder druk te staan, waardoor fietstunnels op deze hoofdfietsroute wenselijk zijn. Aan de gemeente zal een bijdrage worden gevraagd volgens eigendom wegen (de zogenaamde potentheorie). Dit komt neer op een bijdrage van 50 procent van de totale kosten (bij realisatie rondweg).

40. Bijdrage rotonde Arkemheenweg/N301
Uit onderzoek blijkt dat de rotonde het drukke verkeer in de toekomst niet goed kan afwikkelen. De verdere groei van Nijkerk zal dit probleem versterken. Aanpassing van de rotonde is richting de toekomst dan ook gewenst. Aan de gemeente zal een bijdrage worden gevraagd volgens eigendom wegen (de zogenaamde potentheorie). Dit komt neer op een bijdrage van 33 procent van de totale kosten.

41. Verbreding Arkemheenweg (Verbindingsweg- Amersfoortseweg)
Uit onderzoek blijkt dat de Arkemheenweg het drukke verkeer in de toekomst niet goed kan afwikkelen. De spoortunnel is hier al op voorbereid. Het wegdeel moet opnieuw worden ingericht. In het MIP zijn al middelen opgenomen voor een mogelijke aanpassing van dit wegdeel in de toekomst.

42. Aanpassen rotondes Arkemheenweg
Bij het verbreden van de Arkemheenweg is een reconstructie van de rotondes nodig om het verkeer af te kunnen wikkelen. In het MIP zijn al middelen opgenomen voor een mogelijke aanpassing van de rotondes in de toekomst.

43. Afkoop N303 aan provincie
De provincie Gelderland is bezig met een trajectaanpak voor de N303. De gemeente is op dit moment wegbeheerder van een gedeelte van de N303 (tussen aansluiting nieuwe rondweg en gemeente grens). Aanpak van dit traject door de provincie in combinatie met het verbreden van het fietspad is een natuurlijk moment om dit wegdeel aan de provincie over te dragen. De provincie zal om een eenmalige afkoopsom vragen voor overdracht van de weg.

44. Fietstunnel kruising Paasbosweg/Oude Barneveldseweg
Bij toenemende verkeersdrukte op de hoofdstructuur aan de oostkant van Nijkerk is een fietstunnel gepland om fietsverkeer vanuit Voorthuizen/Barneveld op ongelijkvloerse manier de Oude Barneveldseweg te laten kruisen. In het MIP zijn reeds middelen opgenomen voor een mogelijke ongelijksvloerse kruising in de toekomst.

45. Aansluiting Bunschoterweg op Corlaer-Vathorst incl rotonde op Bunschoterweg
Bij de mobiliteitsvisie 2040 zijn er verschillende varianten van nieuwe infrastructuur voor gemotoriseerd verkeer doorgerekend. Bij deze varianten blijven echter knelpunten ontstaan. Met name de N301 Ambachtsstraat vanaf kruising Watergoorweg tot de kruising met de N798/ Berencamperweg blijft een knelpunt. Door de N806 Bunschoterweg direct aan te sluiten op de aansluiting A28 Vathorst - Nijkerk Zuid via de noordkant van de A28 voorkom je sluipverkeer door Nijkerk. De N301 Ambachtsstraat krijgt dan minder verkeer. Dit is veiliger voor fietsers op deze weg en heeft voordelen voor de ontsluiting van de binnenstedelijke ontwikkeling van wonen rond Nijkerk en grootschaligheid van maatregelen op de N301. In het MIP zijn al middelen opgenomen voor een andere ontsluiting in de toekomst.

46. Extra fiets tunnels Agaatvlinder en Arkerpoort
Door toenemende verkeersdrukte op de Arkemheenweg is het lastiger om over te steken en komt de verkeersveiligheid verder onder druk te staan. Als de Arkemheenweg verbreed wordt, moeten de fietsoversteken aangepakt worden. In het MIP zijn al middelen opgenomen voor eventuele fietstunnels in de toekomst.

47. Fietsbrug Agaatvlinder naast bestaande brug
De ontsluiting van de wijk (de terrassen) is niet breed genoegom een eventuele fietstunnel aan te sluiten. Er dient een andere oplossing voor de fiets te komen op het moment dat de rotondes en dit wegdeel worden verbreed. In het MIP zijn al middelen opgenomen voor een andere oplossing in de toekomst.

48. aankoopGrondaankoop
Om maatregelen op de algemene hoofdstructuur uit te kunnen voeren moet in een aantal gevallen grond gekocht wordenaankoop. In het MIP zijn middelen opgenomen voor grondaankoopaankoop. Op een later moment dient dit uitgewerkt te worden.

Leefbaarheid/veiligheid fietsers en voetgangers

49. Afwaarderen Oude Barneveldseweg inclusief verbreding fietspad
In het kader van de ontwikkeling aan de Oude Barneveldseweg is de toezegging aan de raad gedaan om te onderzoeken hoe de verkeersveiligheid en leefbaarheid op de Oude Barneveldseweg verbeterd kan worden. Het afwaarderen (minder belangrijk maken) van de Oude Barneveldseweg tussen de Beulenkamperweg en de Luxoolseweg naar een 30 km/uur-straat zal een positief effect

hebben de verkeersveiligheid en leefbaarheid . Dit in combinatie met de verbreding van het fietspad langs de Oude Barneveldseweg conform de geldende richtlijnen.

50. Bijdrage trajectaanpak provinciale wegen (kleine maatregelen)
De provincie voert eens in de negen jaar een trajectaanpak uit op de wegen waarvan zij wegbeheerder is. De provincie voert hierover overleg met de gemeente. Bij eerdere trajectaanpakken is gebleken dat het wenselijk is om werk met werk te maken. Dat betekent plannen van de gemeente meepakken in de trajectaanpak. Denk bijvoorbeeld aan meer opstelruimte voor fietsers bij de oversteken of meer opstelruimte voor een betere doorstroming. Het is gewenst hiervoor een krediet beschikbaar te hebben om mee te kunnen liften op de trajectaanpak.

51. en 52. Veiligheid fietsers buitengebied west en oost
In de afgelopen 20 jaar is het veel drukker op deze wegen door meer zwaar verkeer en meer sluipverkeer. Ook is het gebruik door fietsers toegenomen. Deze combinatie zorgt ervoor dat de veiligheid minder is geworden. Door bermverharding en snelheidsremmende maatregelen kan de veiligheid en aantrekkelijkheid voor fietsers beter worden.

53. Afwaardering Luxoolseweg
Aansluitend op de afwaardering van de Oude Barneveldseweg is het wenselijk om de inrichting van de Luxoolseweg aan te passen aan de al geldende maximumsnelheid. Het inrichten van de Luxoolseweg als 30 km/uur-straat zal een positief effect hebben de verkeersveiligheid en leefbaarheid.

54. Afwaarderen Tinbergerlaan & Nobellaan
Beide wegen zijn op dit moment ingericht als 50 km/uur-straat met te smalle, vrij liggende fietspaden. Het afwaarderen (minder belangrijk maken) van beide wegen naar 30 km/uur en het verbreden van de vrij liggende fietspaden heeft een positief effect op de verkeersveiligheid en leefbaarheid.

55. Herinrichting Gildenstraat tussen Tijselingstraat en Vetkamp
De Gildenstraat is op dit moment ingericht als 50 km/uur-straat met fietsstroken. Er is in het verleden, zonder aanpassingen aan het wegdeel, een 30 km/uur-zone ingesteld. Doordat de weg niet is ingericht als 30 km/uur-weg wordt hier veel harder gereden. Het afwaarderen van het wegvak naar 30 km/uur heeft een positief effect op de verkeersveiligheid, oversteekbaarheid en leefbaarheid .

56. Rotondes Vetkamp
De rotondes voldoen niet aan de huidige richtlijnen. Er is bijvoorbeld geen ruimte voor voertuigen om tussen fietsoversteken en rotonde stil te staan. Verder zijn er op sommige plekken geen oversteekplaatsen voor voetgangers en personen met een mobiliteitsbeperking. De aanpak van de rotondes gebeurt gelijktijdig met de aanpak van het wegdeel.

57. Rotondes Amersfoortseweg
De rotondes voldoen niet aan de huidige richtlijnen. Er is bijvoorbeeld geen ruimte voor voertuigen om tussen fietsoversteken en rotonde stil te staan. Verder zijn er geen oversteekplaatsen voor voetgangers en personen met een mobiliteitsbeperking. De aanpak van de rotondes is gebeurt gelijktijdig met groot onderhoud aan het wegdeel.

58. Verbreding fietspaden Bunschoterweg (snelfietsroute)
De fietspaden zijn te smal volgens de huidige richtlijnen. Voor de verkeersveiligheid en het comfort voor fietsers is het wenselijk om het fietspad te verbreden. Dit draagt ook bij aan de mobiliteitstransitie om duurzame vormen van mobiliteit te promoten.

59. Fietsvoorzieningen Callenbachstraat
De Callenbachstraat is op dit moment ingericht voor 50 km/uur met fietsstroken. Volgens de huidige richtlijnen is het wenselijk dat bij 50 km/uur-wegen vrij liggende fietspaden aanwezig zijn. Door herinrichting van het gedeelte tussen de Coltoflaan en de rotonde met de Frieswijkstraat kan de verkeersveiligheid worden verbeterd. De bereikbaarheid per fiets vanuit de oostzijde van de kern Nijkerk wordt hierdoor beter.

60. Verbreding Corlaerpad (fietsverbinding Spoorkamp - Doornsteeg i.c.m. bruggen/ voetpad)
De fietspaden zijn te smal volgens de huidige richtlijnen. Voor de verkeersveiligheid en het comfort voor fietsers voetgangers is het wenselijk om het fietspad te verbreden en een voetpad aan te leggen. Dit draagt ook bij aan de mobiliteitstransitie om duurzame vormen van mobiliteit te promoten.

61. Herinrichting Laakweg i.r.t. deelplan 3 Nijkerkerveen
Bij vaststelling van het bestemmingsplan Nijkerkerveen fase 3 is de toezegging gedaan om dit wegdeel in te richten als 30 km/uur-weg om zo de verkeersveiligheid te verhogen.

62. Herinrichting Jacob de Boerweg i.r.t. deelplan 3 Nijkerkerveen
Bij vaststelling van het bestemmingsplan Nijkerkerveen fase 3 is de toezegging gedaan om dit wegdeel in te richten als 30 km/uur-weg om zo de verkeersveiligheid te verhogen.

63. Herinrichting Domstraat, Holkerveen
Het wegdeel tussen de rotonde Amersfoortseweg en het spoor is dit moment ingericht als buitengebied met gedeeltelijk een trottoir. De inrichting is niet conform het de huidige snelheidsregime, waardoor de weg dient te worden heringericht. Door aanleg van onder meer trottoir en snelheidsremmers wordt de leefbaarheid en verkeersveiligheid in Holkerveen verbeterd.

64. Afwaarderen Westerdorpsstraat naar 30 km/u, Hoevelaken
De Westerdorpsstraat (vanaf Mulderslaantje tot Kantemarsweg) is op dit moment ingericht als 50 km/uur-straat met voorrangsregeling. Het afwaarderen (minder belangrijk maken) van de weg naar 30 km/uur met gelijkwaardige kruisingen (zoals bij de Stoutenburgerlaan is gedaan) heeft een positief effect op de verkeersveiligheid. Het project heeft daarnaast een positief effect op het terugdringen van doorgaand verkeer door de kern Hoevelaken, waarmee de leefbaarheid verbetert.

65. Afwaarderen Oosterdorpsstraat naar 30 km/u, Hoevelaken
De Oosterdorpsstraat (vanaf Kantemarsweg tot Koninginneweg) is op dit moment ingericht als 50 km/uur-straat met voorrangsregeling. Het afwaarderen (minder belangrijk maken) van de weg naar 30 km/uur met gelijkwaardige kruisingen (zoals bij de Stoutenburgerlaan is gedaan) heeft een positief effect op de verkeersveiligheid. Het project heeft daarnaast een positief effect op het terugdringen van doorgaand verkeer door de kern Hoevelaken, waarmee de leefbaarheid verbetert.

66. Havenstraat 30 km/uur inrichting
De Havenstraat is op dit moment ingericht als 50 km/uur-straat met fietsstroken. Er is in het verleden, zonder aanpassingen aan het wegvdeel, een 30 km/uur-zone ingesteld. Doordat de weg

niet is ingericht als 30 km/uur-weg wordt hier veel harder gereden. Het afwaarderen (minder belangrijk maken) van het wegvak naar 30 km/uur met gelijkwaardige kruisingen heeft een positief effect op de verkeersveiligheid, oversteekbaarheid en leefbaarheid.

67. Aanleg rotonde kruispunt Paasbosweg/Oude Barneveldseweg
De kruising Paasbosweg/Oude Barneveldseweg is op dit moment ingericht als voorrangskruising. Vanuit de provincie is dit een kruising waarvoor in het kader van verkeersveiligheid subsidie mogelijk is. De breedte van fietspaden is niet conform de huidige inrichtingseisen. Door er een rotonde van te maken kan de veiligheid worden vergroot en de fietspaden worden verbreed. De rotonde levert daarnaast een bijdrage in de afwikkeling van verkeer vanaf de Oude Barneveldseweg.

68. en 69. Versterken veiligheid schoolroutes (mobiliteitsvisie)
Afgelopen jaren zijn bij een aantal scholen schoolzones ingericht en is de veiligheid bij de scholen verbeterd. Nog niet alle schoollocaties hebben een schoolzone. Er zijn aanvullende maatregelen mogelijk om de veiligheid te verbeteren.

70. en 71. Aanpassing kruispunt fiets diverse locaties (mobiliteitsvisie)
Op verschillende plekken binnen de gemeente (ongevalslocaties) kunnen maatregelen worden getroffen om de verkeersveiligheid te verbeteren. Concrete plekken en te nemen maatregelen dienen op een later moment te worden bepaald. Ze kunnen dan niet in combinatie met onderhoudswerkzaamheden worden uitgevoerd.

72. Verbreding fietspaden Vetkamp
De breedte van de fietspaden langs de Vetkamp is niet volgens de richtlijnen. De fietspaden worden intensief gebruikt en maken onderdeel uit van een doorfietsroute. Het is wenselijk om in combinatie met de herinrichting van de Vetkamp de vrij liggende fietspaden te verbreden.

73. Fietsvoorzieningen Zeedijk
De Zeedijk tussen de N301 en de sluis maakt deel uit van een fietsroute langs de randmeren. De huidige fietsstroken zijn te smal. Het overige gedeelte van de route heeft vrij liggende fietspaden. De wens bestaat om op de Zeedijk de voorzieningen voor fietsers te verbeteren door de realisatie van een vrij liggend fietspad.

74. en 75. Versterken primaire fietsroutes
Vanuit de mobiliteitsvisie ligt de opgave om de primaire fietsinfrastructuur te versterken. Uitwerking hiervan vindt plaats na vaststelling van de mobiliteitsvisie 2.0. Vooruitlopend hierop is een krediet opgenomen om de ambities te kunnen uitvoeren.

76. Verbeteren verlichting fietsroutes
De fietsroutes buiten de bebouwde kom zijn op dit moment onvoldoende verlicht om een hoogwaardige fietsroute te kunnen zijn. Versterking van de fietsstructuur vraagt om een investering in de straatverlichting.

77. Toegankelijkheid (obstakels verkeerveiligheid, o.a. fietspaal/ fietspadhekjes sanering)
Door de hele gemeente zijn in het verleden maatregelen getroffen die niet goed zijn voor de veiligheid van fietsers en een gevaar vormen voor eenzijdigletselongelukken. Door de overbodige hindernissen te verwijderen wordt de verkeersveiligheid vergroot en kan op termijn bespaard worden op onderhoudskosten.

78. Fietsvoorzieningen verkeersveiligheid
Op verschillende plekken zijn de fietspaden niet breed genoeg. Het is wenselijk om de fietspaden te verbreden, gecombineerd met onderhoudswerkzaamheden . Hiervoor is een aanvullende investering nodig bovenop de noodzakelijke onderhoudskosten.

Leefbaarheidsmaatregelen stilasfalt/geluidschermen

79. Geluidsmaatregelen Berencamperweg
Als gevolg van ontwikkelingen en autonome groei van mobiliteit is er meer geluidsoverlast langs de Berencamperweg. Door (bovenwettelijke) geluidsmaatregelen te nemen zal de hinder en overlast voor aanliggende wijken minder worden.

80. Geluidsmaatregelen Koninginneweg
Als gevolg van ontwikkelingen en autonome groei mobiliteit is er meer geluidsoverlast langs de Koninginneweg. Door (bovenwettelijke) geluidsmaatregelen te nemen zal de hinder en overlast voor aanliggende wijken minder worden.

Leefbaarheid veiligheid wijken reconstructies 50 jaar en ouder

81. Reconstructie Beulenkamp
De wijk is aangelegd in de periode 1965-1970. De huidige inrichting past niet meer binnen de geldende inrichtingseisen. De gebruikte materialenzijn afgeschreven en aan vervanging toe. Dit vraagt om een investering die niet binnen de onderhoudsbudgetten past. Met de reconstructie kan de inrichting van de wijk in overeenstemming worden gebracht met de geldende richtlijnen. Daarbij is aandacht voor actuele onderwerpen zoals vergroening, waterberging en de energietransitie. Na reconstructie kan vanuit beheer een nieuwe onderhoudscyclus worden gestart. In het programma Water zijn middelen gereserveerd om, gelijktijdig met de reconstructie, een rioolstelsel voor regenwater aan te leggen en het vuilwaterriool te vervangen.

82. Reconstructie Paasbos I
Dit deel van de wijk Paasbos is aangelegd in de periode 1965-1970. De inrichting past niet meer binnen de geldende inrichtingseisen. De gebruikte materialen zijn afgeschreven en aan vervanging toe. Dit vraagt om een investering die niet binnen de onderhoudsbudgetten past. Met de reconstructie kan de inrichting van de wijk in overeenstemming worden gebracht met de geldende richtlijnen. Daarbij is aandacht voor actuele onderwerpen zoals vergroening, waterberging en de energietransitie. Na reconstructie kan vanuit beheer een nieuwe onderhoudscyclus worden gestart. In het programma Water zijn middelen gereserveerd om, gelijktijdig met de reconstructie, een rioolstelsel voor regenwater aan te leggen en het vuilwaterriool te vervangen.

83. Reconstructie Paasbos II
Dit deel van de wijk Paasbos is aangelegd in de periode 1970-1975. De inrichting past niet meer binnen de geldende inrichtingseisen. De gebruikte materialen zijn afgeschreven en aan vervanging toe. Dit vraagt om een investering die niet binnen de onderhoudsbudgetten past. Met de reconstructie kan de inrichting van de wijk in overeenstemming worden gebracht met de geldende richtlijnen. Daarbij is aandacht voor actuele onderwerpen zoals vergroening, waterberging en de energietransitie. Na reconstructie kan vanuit beheer een nieuwe onderhoudscyclus worden gestart. In het programma Water zijn middelen gereserveerd om, gelijktijdig met de reconstructie, een rioolstelsel voor regenwater aan te leggen en het vuilwaterriool te vervangen.

84. Reconstructie Strijland I
Dit deel van de wijk Strijland is aangelegd in de periode 1975-1980. De inrichting past niet meer binnen de geldende inrichtingseisen. De gebruikte materialen zijn afgeschreven en aan vervanging toe. Dit vraagt om een investering die niet binnen de onderhoudsbudgetten past. Met de reconstructie kan de inrichting van de wijk in overeenstemming worden gebracht met de geldende richtlijnen. Daarbij is aandacht voor actuele onderwerpen zoals vergroening, waterberging en de energietransitie. Na reconstructie kan vanuit beheer een nieuwe onderhoudscyclus worden gestart.

85. Reconstructie Strijland II
Dit deel van de wijk Strijland is aangelegd in de periode 1980-1985. De inrichting past niet meer binnen de geldende inrichtingseisen. De gebruikte materialen zijn afgeschreven en aan vervanging toe. Dit vraagt om een investering die niet binnen de onderhoudsbudgetten past. Met de reconstructie kan de inrichting van de wijk in overeenstemming worden gebracht met de geldende richtlijnen. Daarbij is aandacht voor actuele onderwerpen zoals vergroening, waterberging en de energietransitie. Na reconstructie kan vanuit beheer een nieuwe onderhoudscyclus worden gestart.

86. Reconstructie Hoevelaken-West
De wijk Hoevelaken-West is aangelegd in de periode 1970-1985. De inrichting past niet meer binnen de geldende inrichtingseisen. De gebruikte materialen zijn afgeschreven en aan vervanging toe. Dit vraagt om een investering die niet binnen de onderhoudsbudgetten past. Met de reconstructie kan de inrichting van de wijk in overeenstemming worden gebracht met de geldende richtlijnen. Daarbij is aandacht voor actuele onderwerpen zoals vergroening, waterberging en de energietransitie. Na reconstructie kan vanuit beheer een nieuwe onderhoudscyclus worden gestart.

87. Reconstructie Hoevelaken-Midden
De wijk Hoevelaken-Midden is aangelegd in de periode 1960-1975.
De inrichting past niet meer binnen de geldende inrichtingseisen. De gebruikte materialen zijn afgeschreven en aan vervanging toe. Dit vraagt om een investering die niet binnen de onderhoudsbudgetten past. Met de reconstructie kan de inrichting van de wijk in overeenstemming worden gebracht met de geldende richtlijnen. Daarbij is aandacht voor actuele onderwerpen zoals vergroening, waterberging en de energietransitie. Na reconstructie kan vanuit beheer een nieuwe onderhoudscyclus worden gestart.

88. Reconstructie t Hazeveld eo
De wijk ‘t Hazeveld en omgeving is aangelegd in de periode 1975-1980. De inrichting past niet meer binnen de geldende inrichtingseisen. De gebruikte materialen zijn afgeschreven en aan vervanging toe. Dit vraagt op termijn om een investering die niet binnen de onderhoudsbudgetten past. Door de reconstructie kan de inrichting van de wijk in overeenstemming worden gebracht met de geldende richtlijnen. Daarbij is aandacht voor actuele onderwerpen zoals vergroening, waterberging en de energietransitie. Na reconstructie kan vanuit beheer een nieuwe onderhoudscyclus worden gestart.

89. Reconstructie bedrijventerrein Arkervaart-West
Het bedrijventerrein Arkervaart-West is aangelegd in de periode 1980-1990. De inrichting is verouderd en past niet bij een toekomstbestendig bedrijventerrein. Daarvoor is een investering nodig die niet binnen de onderhoudsbudgetten past. Door de reconstructie kan de inrichting van het bedrijventerrein in overeenstemming worden gebracht met de geldende richtlijnen. Daarbij is aandacht voor actuele onderwerpen zoals vergroening, waterberging en de energietransitie. Na reconstructie kan vanuit beheer een nieuwe onderhoudscyclus worden gestart.

90. Reconstructie Nautena-Noord
De wijk Nautena-Noord is aangelegd in de periode 1980-1985. De inrichting past niet meer binnen de geldende inrichtingseisen. De gebruikte materialen zijn afgeschreven en aan vervanging toe. Daarvoor

is een investering nodig die niet binnen de onderhoudsbudgetten past. Door de reconstructie kan de inrichting van de wijk in overeenstemming worden gebracht met de geldende richtlijnen. Daarbij is aandacht voor actuele onderwerpen zoals vergroening, waterberging en de energietransitie. Na reconstructie kan vanuit beheer een nieuwe onderhoudscyclus worden gestart.

91. Reconstructie Nautena-Zuid
De wijk Nautena-Zuid is aangelegd in de periode 1985-1990. De inrichting past niet meer binnen de geldende inrichtingseisen. De gebruikte materialen zijn afgeschreven en aan vervanging toe. Daarvoor is een investering nodig die niet binnen de onderhoudsbudgetten past. Door de reconstructie kan de inrichting van de wijk in overeenstemming worden gebracht met de geldende richtlijnen. Daarbij is aandacht voor actuele onderwerpen zoals vergroening, waterberging en de energietransitie. Na reconstructie kan vanuit beheer een nieuwe onderhoudscyclus worden gestart.

92. Reconstructie Hoevelaken-Noord
De wijk Hoevlaken-Noord is aangelegd in de periode 1980-1995. De inrichting past niet meer binnen de geldende inrichtingseisen. De gebruikte materialen zijn afgeschreven en aan vervanging toe. Daarvoor is een investering nodig die niet binnen de onderhoudsbudgetten past. Door de reconstructie kan de inrichting van de wijk in overeenstemming worden gebracht met de geldende richtlijnen. Daarbij is aandacht voor actuele onderwerpen zoals vergroening, waterberging en de energietransitie. Na reconstructie kan vanuit beheer een nieuwe onderhoudscyclus worden gestart.

93. Reconstructie Wouter Blomstraat e.o.
De Wouter-Blomstraat en omgeving is aangelegd in de periode 1975-1985. De inrichting past niet meer binnen de geldende inrichtingseisen. De gebruikte materialen zijn afgeschreven en aan vervanging toe. Daarvoor is een investering nodig die niet binnen de onderhoudsbudgetten past. Door de reconstructie kan de inrichting van deze straat en omgeving in overeenstemming worden gebracht met de geldende richtlijnen. Daarbij is aandacht voor actuele onderwerpen zoals vergroening, waterberging en de energietransitie. Na reconstructie kan vanuit beheer een nieuwe onderhoudscyclus worden gestart.

94. Reconstructie woonwagenkamp en openbare ruimte sportcomplex Watergoor
De openbare ruimte is aangelegd in de periode 1980-1985. De inrichting past niet meer binnen de geldende inrichtingseisen. De gebruikte materialen zijn afgeschreven en aan vervanging toe. Daarvoor is een investering nodig die niet binnen de onderhoudsbudgetten past. Door de reconstructie kan de inrichting van dit gebied in overeenstemming worden gebracht met de geldende richtlijnen. Daarbij is aandacht voor actuele onderwerpen zoals vergroening, waterberging en de energietransitie. Na reconstructie kan vanuit beheer een nieuwe onderhoudscyclus worden gestart.

95. Reconstructie Stadspark (25 jaar)
Bij de openbare ruimte in centragebieden hanteren we een afschrijvingsperiode van 25 jaar. Het stadspark is nu 25 jaar oud. De openbare ruimte vraagt om een verbetering.

96. Reconstructie Wheemplein (25 jaar)
Bij de openbare ruimte in centragebieden hanteren we een afschrijvingsperiode van 25 jaar. Het parkeerterrein Wheemplein is in 2000 aangelegd. De openbare ruimte vraagt om een verbetering.

97. Reconstructie Brink Holkerstraat Hogenhof eo
Het gaat hier om een oudere wijk waar de wegen in verschillende jaren zijn aangelegd. In het verleden is er geen totale reconstructie geweest. Die inrichting past niet meer passend binnen de geldende inrichtingseisen. De gebruikte materialen zijn deels afgeschreven en aan vervanging toe. Omdat er veel gebakken materiaal is gebuikt, kan dat hergebruikt worden. Om de openbare ruimte als geheel aan te pakken, is een investering nodig die niet binnen de onderhoudsbudgetten past. Door de reconstructie

kan de inrichting van de wijk in overeenstemming worden gebracht met de geldende richtlijnen. Daarbij is aandacht voor actuele onderwerpen zoals vergroening, waterberging en de energietransitie. Na reconstructie kan vanuit beheer een nieuwe onderhoudscyclus worden gestart.

98. Reconstructie Meinsstraat
De Meinsstraat is in 1975 aangelegd. De inrichting past niet meer binnen de geldende inrichtingseisen. Het gebruikte materiaal is afgeschreven (losliggende asfaltlagen) en op termijn aan vervanging toe. Daarvoor is een investering nodig die niet binnen de onderhoudsbudgetten past. Met de reconstructie kan de inrichting van de wijk in overeenstemming worden gebracht met de geldende richtlijnen. Daarbij is aandacht voor actuele onderwerpen zoals vergroening, waterberging en de energietransitie. Na de reconstructie kan vanuit beheer een nieuwe onderhoudscyclus worden gestart.

99. Reconstructie buitengebied polder Arkemheen 1
De wegen in het buitengebied worden zwaarder belast dan waar zij ooit voor ontworpen zijn. In de afgelopen 20 jaar is het veel drukker geworden op deze wegen, door meer zwaar verkeer en meer sluipverkeer. Dit is goed te zien aan de harde oppervlakken en bermen. Op veel wegen liggen asfaltlagen los op de onderste asfaltlagen. Ook vanuit mobiliteit en de leefbaarheid is het nodige te verbeteren. Denk bijvoorbeeld aan het storten van bermbeton en aanpassing van het wegprofiel. Op termijn is volledig herstel van een groot aantal wegen in het buitengebied nodig. Na reconstructie kan vanuit beheer een nieuwe onderhoudscyclus worden gestart.

100. Reconstructie buitengebied polder Arkemheen 2
De wegen in het buitengebied worden zwaarder belast dan waar zij ooit voor ontworpen zijn. In de afgelopen 20 jaar is het veel drukker geworden op deze wegen, door meer zwaar verkeer en meer sluipverkeer. Dit is goed te zien aan de harde oppervlakken en bermen. Op veel wegen liggen asfaltlagen los op de onderste asfaltlagen. Ook vanuit mobiliteit en de leefbaarheid is hier het nodige te verbeteren. Denk bijvoorbeeld aan het storten van bermbeton en aanpassing van het wegprofiel. Op termijn is volledig herstel van een groot aantal wegen in het buitengebied nodig. Na reconstructie kan vanuit beheer een nieuwe onderhoudscyclus worden gestart.

101. Reconstructie buitengebied polder Arkemheen 3
De wegen in het buitengebied worden zwaarder belast dan waar zij ooit voor ontworpen zijn. In de afgelopen 20 jaar is het veel drukker geworden op deze wegen, door meer zwaar verkeer en meer sluipverkeer. Dit is goed te zien aan de harde oppervlakken en bermen. Op veel wegen liggen asfaltlagen los op de onderste asfaltlagen. Ook vanuit mobiliteit en de leefbaarheid is hier het nodige te verbeteren. Denk bijvoorbeeld aan het storten van bermbeton en aanpassing van het wegprofiel. Op termijn is volledig herstel van een groot aantal wegen in het buitengebied nodig. Na reconstructie kan vanuit beheer een nieuwe onderhoudscyclus worden gestart.

102. Reconstructie buitengebied Prinsenkamp/Appel 1
De wegen in het buitengebied worden zwaarder belast dan waar zij ooit voor ontworpen zijn. In de afgelopen 20 jaar is het veel drukker geworden op deze wegen, door meer zwaar verkeer en meer sluipverkeer. Dit is goed te zien aan de harde oppervlakken en bermen. Op veel wegen liggen asfaltlagen los op de onderste asfaltlagen. Ook vanuit mobiliteit en de leefbaarheid is hier het nodige te verbeteren. Denk bijvoorbeeld aan het storten van bermbeton en aanpassing van het wegprofiel. Op termijn is volledig herstel van een groot aantal wegen in het buitengebied nodig. Na reconstructie kan vanuit beheer een nieuwe onderhoudscyclus worden gestart.

103. Reconstructie buitengebied Prinsenkamp/Appel 2
De wegen in het buitengebied worden zwaarder belast dan waar zij ooit voor ontworpen zijn. In de afgelopen 20 jaar is het veel drukker geworden op deze wegen, door meer zwaar verkeer en meer sluipverkeer. Dit is goed te zien aan de harde oppervlakken en bermen. Op veel wegen liggen

asfaltlagen los op de onderste asfaltlagen. Ook vanuit mobiliteit en de leefbaarheid is hier het nodige te verbeteren. Denk bijvoorbeeld aan het storten van bermbeton en aanpassing van het wegprofiel. Op termijn is volledig herstel van een groot aantal wegen in het buitengebied nodig. Na reconstructie kan vanuit beheer een nieuwe onderhoudscyclus worden gestart.

104. Reconstructie buitengebied Prinsenkamp/Appel 3

De wegen in het buitengebied worden zwaarder belast dan waar zij ooit voor ontworpen zijn. In de afgelopen 20 jaar is het veel drukker geworden op deze wegen, door meer zwaar verkeer en meer sluipverkeer. Dit is goed te zien aan de harde oppervlakken en bermen. Op veel wegen liggen asfaltlagen los op de onderste asfaltlagen. Ook vanuit mobiliteit en de leefbaarheid is hier het nodige te verbeteren. Denk bijvoorbeeld aan het storten van bermbeton en aanpassing van het wegprofiel. Op termijn is volledig herstel van een groot aantal wegen in het buitengebied nodig. Na reconstructie kan vanuit beheer een nieuwe onderhoudscyclus worden gestart.

105. Reconstructie Weldammerlaan en Hogebrinkerweg

De wegen in het buitengebied worden zwaarder belast dan waar zij ooit voor ontworpen zijn. In de afgelopen 20 jaar is het veel drukker geworden op deze wegen, door meer zwaar verkeer en meer sluipverkeer. Dit is goed te zien aan de harde oppervlakken en bermen. Op veel wegen liggen asfaltlagen los op de onderste asfaltlagen. waardoor gaat bijvoorbeeld een nieuwe deklaag niet zo lang mee als zou moeten. Ook vanuit mobiliteit en de leefbaarheid is hier het nodige te verbeteren. Denk bijvoorbeeld aan het storten van bermbeton en aanpassing van het wegprofiel. Op termijn is volledig herstel van een groot aantal wegen in het buitengebied nodig. Na reconstructie kan vanuit beheer een nieuwe onderhoudscyclus worden gestart.

106. Reconstructie verschillende 60 km-wegen

De wegen in het buitengebied worden zwaarder belast dan waar zij ooit voor ontworpen zijn. In de afgelopen 20 jaar is het veel drukker geworden op deze wegen, door meer zwaar verkeer en meer sluipverkeer. Dit is goed te zien aan de harde oppervlakken en bermen. Op veel wegen liggen asfaltlagen los op de onderste asfaltlagen. Ook vanuit mobiliteit en de leefbaarheid is hier het nodige te verbeteren. Denk bijvoorbeeld aan het storten van bermbeton en aanpassing van het wegprofiel. Op termijn is volledig herstel van een groot aantal wegen in het buitengebied nodig. Na reconstructie kan vanuit beheer een nieuwe onderhoudscyclus worden gestart.

Openbaar vervoer maatregelen

107. Station Nijkerk bijdrage kwaliteitsimpuls

In de Omgevingsvisie Nijkerk 2040 staat een ontwikkelkans voor het stationsgebied Nijkerk. Deze bijdrage is nodig om de kwaliteit van het station te verbeteren.

108. Station Hoevelaken bijdrage kwaliteitsimpuls en aanpak knooppunt Hoevelaken

In de Omgevingsvisie Nijkerk 2040 staat een ontwikkelkans voor het stationsgebied Hoevelaken. Deze bijdrage is nodig om de kwaliteit van het station zelf te verbeteren. In het project knooppunt Hoevelaken is een nieuw breder viaduct Stoutenburgerlaan over de A1 gepland. Dit nieuwe viaduct vervangt het huidige viaduct en de voetgangersbrug die naar station Hoevelaken leidt. Er ontstaat dan ook een nieuw stationsplein. Daardoor is een herinrichting nodig: nieuwe bushalte, taxi standplaats, K&R en fietsstalling. Het biedt ook een kans voor een kwaliteitsimpuls voor het station.

109. Transferium station Hoevelaken i.c.m. EK en ontwikkeling stationsomgeving

In de Omgevingsvisie Nijkerk 2040 staat een ontwikkelkans voor het stationsgebied Hoevelaken. Bij de ontwikkeling van het EK-terrein worden ook de P+R en het station betrokken.

110. Lift station Hoevelaken

In verband met het project knooppunt Hoevelaken is een nieuwe stijgvoorziening (lift) nodig als toegang tot het station: via een nieuw breder viaduct Stoutenburgerlaan over de A1.

111. Overig bushaltes

In de Mobiliteitsvisie 2040 is verbetering van het busnetwerk genoemd: "*We streven ernaar dat in de kernen iedereen binnen 500 meter afstand (hemelsbreed) van openbaar vervoer woont*.".

In het coalitieakkoord 2022-2026 is de aansluiting op het stadsbusnetwerk Amersfoort opgenomen. Voor dat plan zijn enkele nieuwe bushaltes nodig. Ook vanuit het project *Toekomstbestendige bedrijventerreinen* zijn extra bushaltes nodig voor het verbeteren van de bereikbaarheid van de bedrijventerreinen.

112. Halte N301 Berencamperweg

Deze halte is genoemd door ondernemers in verband met het project *Toekomstbestendige bedrijventerreinen*.

113. Aanpassen middeneiland-rotondes Arkemheenweg

Een aantal rotondes op de Arkemheenweg zijn op dit moment niet OV-vriendelijk. Om de rotondes beter geschikt te maken voor bussen en ander zwaar verkeer is aanpassing van de middeneilanden gewenst.

114. Bijdrage frequentieverhoging trein Amersfoort-Nijkerk-Harderwijk (keervoorziening)

Als treinen bij station Harderwijk kunnen keren (keervoorziening), kunnen tussen Amersfoort en Harderwijk 2 extra sprinters per uur rijden in beide richtingen, met een stop in Nijkerk en nog 1 ander station. Zonder deze keervoorziening moeten extra treinen keren in Nunspeet. Dan is het alleen mogelijk om in de spitsrichting met passagiers te rijden. Dit betekend in de ochtend Harderwijk-Nijkerk-Amersfoort en leeg terug naar Nunspeet en in de middag andersom. Een optie is om de keervoorziening niet alleen geschikt te maken voor Sprinters, maar ook voor Intercity-treinen. Dan kunnen de Intercity's die nu eindigen op station Amersfoort Schothorst doorrijden naar Harderwijk met een stop in Nijkerk. Dit betekent een directe verbinding van Nijkerk met Utrecht - Den Haag of Amsterdam Zuid – Schiphol.

Duurzaamheidsmaatregelingen

115 en 116. Stimulering duurzame energie in wijken

Door een grotere vraag naar stroom en opwek van duurzame stroom is netcongestie ontstaan. Het stroomnet wordt op piekmomenten overbelast, waardoor storingen ontstaan. Door onder andere warmtepompen en laadpalen wordt de piekbelasting groter. Er zijn dus andere oplossingen nodig, zoals het opslaan van stroom en warmte. Daarvoor is geld nodig om de (onrendabele top van) deze voorzieningen te financieren.

117. Investering A28 duurzame opwek zon en wind

Er is een procedure gestart voor een Milieueffectrapportage(MER). Dat is nodig om te komen tot haalbare locaties voor de opwek van windenergie. Er is voldoende geld nodig om de benodigde onderzoeken voor de MER te doen en om de participatie daarvoor te organiseren.

Voor zonneparken zal vooral budget nodig zijn om te zorgen dat (een) eventuele ontwikkelaar(s) tot uitvoerbare projecten kunnen komen.

Op het moment dat voor deze projecten ruimtelijke procedures starten, is het ook mogelijk om een deel van de gemaakte kosten weer terug te vragen bij ontwikkelende partijen.

118. Duurzame openbare verlichting

Op dit moment heeft een deel van de openbare verlichting led-armaturen, (armaturen vanaf 2010). Een groot deel van de straatverlichting heeft nog retro fit ledlampen. Daarbij is een led-lamp in een ouderwetse straatlantaarn geplaatst. Deze retrofit ledlampen gaan niet zo lang mee en zorgen voor hogere onderhoudskosten. Deze investering is bedoeld voor het versneld plaatsen van led-armaturen bij oudere armaturen die vanuit beheer nog niet vervangen hoeven worden. Door het versneld vervangen van de standaard armaturen per gebied kan het licht per wijk gedimd worden, wat energiekosten bespaart. Bij vervangen volgens het beheerplan krijg je de situatie dateen gedeelte in een wijk of straat gedimd kan worden; zo ontstaat een ongewenst verlichtingsbeeld. Naast het positieve effect op de energie- en onderhoudskosten worden de toekomstige investeringskosten vanuit beheer lager want armaturen zijn dan al vervangen.

119. Openbare parkeerplaatsen overkappen met zonnepanelen

Door de zonneladder (prioritering van PV op type locatie) moeten we zo min mogelijk gebruiken maken van natuur- en agrarische gronden om zonne-energie op te wekken. Hierdoor komt de nadruk te liggen op zon op dak, zon op parkeerterreinen en zon op restgronden. Het opwekken van zonne-energie door het overkappen van parkeerplaatsen is duur. Onder andere omdat dit soort nieuwe projecten geen stroom kunnen terugleveren aan het stroomnet. Hierdoor zijn alternatieven nodig zoals lokale opslag en levering ‘achter de meter’. Om deze opwek-projecten mogelijk te maken, is geld nodig voor deze voorzieningen om de (onrendabele top van) deze voorzieningen te financieren.

120, 121 en 122. Zonnepanelen op restgronden

Door de zonneladder (prioritering van PV op type locatie) er moeten we zo min mogelijk gebruik maken van natuur- en agrarische gronden om zonne-energie op te wekken. Hierdoor komt de nadruk te liggen op zon op dak, zon op parkeerterreinen en zon op restgronden. Het opwekken van zonne-energie door zonnepanelen op restgronden is door de beperkte omvang en versnippering duur. Onder andere omdat dit soort nieuwe projecten geen stroom kunnen terugleveren aan het stroomnet. Hierdoor zijn alternatieven nodig zoals lokale opslag en levering ‘achter de meter’. Om deze opwekprojecten mogelijk te maken, is geld nodig voor deze voorzieningen om de (onrendabele top van) deze voorzieningen te financieren.

123. Soorten Management Plan opstellen om bestaande huizen te verduurzamen

In panden leven beschermde diersoorten. Denk bijvoorbeeld aan vleermuizen en zwaluwen. Waar welke diersoorten leven wordt onderzocht in een Soorten Management Plan. In dat plan staat ook welke maatregelen getroffen moeten worden om deze dieren te beschermen als een pand wordt

verduurzaamd. Verder moet de gemeente regelmatig controleren hoe goed het gaat met deze beschermde dieren: of er nog genoeg zijn en of ze het goed hebben.

124. Opslag energie voor woningen inclusief Stadshaven voor 500.000

Voor Stadshaven wordt onderzoek gedaan naar een collectief energiesysteem. Daarbij wordt ook gekeken naar het beperken van de piekbelasting door het gebruikmaken van energie- of warmte-opslagmogelijkheden.

125 en 126. Voorloopkosten energiegemeenschappen (opslag) bedrijventerreinen (energie en drinkwater (waterrotonde)

Door een grotere vraag naar stroom en de opwek van duurzame stroom is netcongestie ontstaan. Hierdoor wordt het stroomnet op piekmomenten overbelast. Op bedrijventerreinen kunnen bedrijven wel een groot- of kleinverbruikcontract aangaan met Liander, maar ze ontvangen pas stroom als Liander meer stroomcapaciteit realiseert. De verwachting is dat de knelpunten in 2030 opgelost zijn. Via energiegemeenschappen (energie hub) wordt samengewerkt om de piekbelasting terug te brengen. Daarnaast wordt de piekbelasting verder verlaagd door stroom (tijdelijk) op te slaan en te gebruiken tijdens piekmomenten. Zo kan ruimte voor beperkte uitbreiding ontstaan. Voor opslagsystemen zoals batterijen is geld nodig om de (onrendabele top van) deze voorzieningen te financieren. Begin 2024 worden er gesprekken gevoerd met 4 bedrijven in de food- en slachterij-sector, die allemaal veel water verbruiken. Er wordt gevraagd of ze willen deelnemen aan de zogenaamde waterrotonde. Dat is een initiatief dat is ontstaan bij de papierfabrieken in Eerbeek.

De pilot-opstelling daar wordt nu vervangen door de werkelijke uitvoering op schaal. Dat gaat nog enkele jaren duren. Het gaat om het voor ruim 99% recyclen van het proceswater uit deze fabrieken, wat technisch mogelijk is. Op dit moment wordt onderzocht of in Nijkerk of bedrijven hier ook aan willen en kunnen deelnemen. Het gebied rondom Nijkerk zit in een rode zone qua drinkwaterwinning, Dat betekent dat hier op korte termijn een tekort aan drinkwater komt, waardoor grote waterverbruikers niet meer aangesloten kunnen worden. De capaciteit van de waterwinningen van Vitens moeten daarom uitgebreid worden. Dat is een lang proces bij de provincie voor het verlenen van nieuwe vergunningen. Het is ook beter om water te besparen en daar gaat deze pilot in Nijkerk hopelijk snel een bijdrage aan leveren.

Landschappelijke inpassing/kwaliteitsimpuls/recreatie/groen

127. Versterken groene dooradering (gezonde bomen, houtwallen en heggen)

Met het nationale aanvalsplan Landschap wil de overheid 10% groenblauwe dooradering (stroken natuur en water) in het landelijk gebied realiseren. Dit is relevant voor het versterken van de biodiversiteit, het meest ingewikkelde probleem van deze tijd.

Internationaal is afgesproken dan in 2030 dertig procent van het land-wateroppervlak op aarde beschermd natuurgebied moet zijn. Naast de Natura 2000- en Natuurnetwerk Nederland- (NNN) gebieden kan het ook gaan om andere type gebieden waarover afspraken worden gemaakt over doelen die gehaald moeten worden, misschien ook in combinatie met agrarisch natuurbeheer.

Landschap ontwikkelingsplan (LOP) (vastgesteld…) (actualisatie LOP is onderdeel van actualisatie omgevingsvisie/programma.

In het landschap ontwikkelingsplan (LOP) worden de verschillende waardevolle landschapstypen met hun kenmerken omschreven, inclusief streefbeelden. Zo zijn bijvoorbeeld houtwallen kenmerkend voor het Kampenlandschap.

Het versterken van de Groenblauwe dooradering sluit naadloos aan op het doel van het LOP: het behoud en versterking van onze waardevolle landschappenen de biodiversiteit.

Het budget voor het beheer en vervanging van bomen en boomrijen in het landelijk en in het stedelijk gebied is niet voldoende. Onder andere door periodes na elkaar van nat en droog zien we dat bomen daaronder te lijden hebben. Het extra budget zal ook ingezet worden voor:

- Het verbeteren van de bodem. De goede bodemkwaliteit vergoot de overlevingskans van de bomen.
- Het vergroten van de ruimte waar de wortels kunnen doorgroeien en het vervangen van bomen door boomsoorten van de toekomst.
- De aansluiting tussen stedelijke groen en landschappelijk groen. Hiermee hindernissen voor dieren oplossen.

Regionaal Perspectief Landelijk Gebied (RPLG) (besluitvorming Q2/3 2024)

In de regio wordt gewerkt aan de basis kwaliteit natuur (BKN) met als streven:
De basiskwaliteit natuur op orde hebben in 2030. In 2030 zijn de omstandigheden voor natuur in alle stedelijke, agrarische en natuurlijke landschappen voldoende voor op zijn minst een basiskwaliteit. Voor onze gemeente is het vooral van belang om duidelijk te krijgen wat deze basiskwaliteit is en hoe de natuur er op dit moment voor staat. Een nulmeting is daarvoor erg belangrijk. Het behalen van de streefkwaliteit natuur in 2040. In 2040 is in alle stedelijke, agrarische en natuurlijke landschappen ook de (nog uit te werken) streefkwaliteit van de omstandigheden voor natuur gerealiseerd. Landschapsherstel en versterken van biodiversiteit is één van de zes hoofdthema's in het RPLG.

128. Hoevelakense bos (o.a. Rabattenbos, laanbomen, vlonders e.d.)

De uitbreiding van het Hoevelakense Bos biedt kansen om het landschappen de biodiversiteit te versterken; in het bestaande bos en in de uitbreiding. De ambitie is om hier een toekomstbestendig bos van te maken. Dat betekent dat er in het ontwerp rekening mee wordt gehouden dat water langerwordt vastgehouden. Het bos kan dan goed tegen periodes van droogte. Daarom krijgt het Rabattenbos, dat kenmerkend is voor het bos, ook in het nieuwe ontwerp een belangrijke plek.

129. Versterken blauwe dooradering (versterken waterbalans en waterberging door vasthouden)

Van water afvoeren naar water langer in het gebied vasthouden: dat is belangrijk voor de drinkwatervoorziening, het opvangen van water in natte tijden en het tegengaan van verdroging. De sponswerking van de bodem moet worden versterkt. Bodem- en watersysteemherstel is daarom één van de zes hoofdonderwerpen in het RPLG. In het uitvoeringsprogramma worden concrete opdrachten bepaald. Het is belangrijk dat ook gemeente Nijkerk geld heeft om te investeren in bijvoorbeeld een proefproject.

Water vasthouden is een randvoorwaarde voor de aanleg van nieuwe of uitbreiding van woonwijken. Voor dit doel moeten de kosten zoveel mogelijk uit de grond exploitatie komen. Gebieden waar water wordt vastgehouden kunnen ook een dubbelfunctie hebben met vrijetijdsmogelijkheden, zoals wandelnatuur.

Het Waterschap is een belangrijke partij in de uitvoering van concrete projecten, maar doet dit vaak samen met de gemeente. Er is geld nodig voor concrete projecten om wateroverlast in gebieden die

hier kwetsbaar voor zijn, zoals Nijkerkerveen tegen te gaan. Een deel hiervan is nodig voor de ingrepen zelf. Daarnaast is procesgeld nodig: om inwoners meer bewust te maken van wat ze zelf kunnen doen in het beheer van watergangen.

130. Behoud en versterking biodiversiteit

In gemeente Nijkerk willen we bloemrijke akkerranden en lokale biodiversiteitprojecten (bijenoase, beplantingsprojecten, enzovoort). Dit zorgt voor meer biodiversiteit en help ook bij een positieve beleving van ons landelijk gebied. Daar willen we graag mee doorgaan. Ook omdat inwoners en de agrarische sector dit erg waarderen.
Door agrarisch natuurbeheer is het versterken van biodiversiteit een onderdeel van de bedrijfsvoering voor agrariërs. Naar verwachting komt hiervoor deels geld vanuit de Provincie, maar wordt er ook van de gemeenten een bijdrage verwacht. Omdat het buitengebied ook een belangrijke trekpleister is voor toerisme en recreatie.
In veel van dit soort opgaven is er sprake van cofinanciering (financiering door meerdere partijen). Projecten komen vaak pas van de grond als alle betrokken partijen meebetalen. Dit geldt ook voor de gemeente.
Steeds meer gemeenten gebruiken een soorten management plan (SMP). Hier kun je een koppeling maken met de basis kwaliteit natuur (BKN). Een SMP en kennis over BKN zorgen er samen voor dat je goed omgaat met soorten en biodiversiteit. In een SMP staan dan de mogelijke maatregelen bij ruimtelijke projecten. Dit vraagt ook om een investering maar levert ook geld op. Je wint namelijk tijd in de vergunningverlening bij nieuwbouw, renovatie en verduurzaming van de bebouwde omgeving. We pakken dit type trajecten het liefst in regioverband op. Als de regio met een initiatief voor een SMP komt, willen we graag op de rijdende trein kunnen springen.

131. Maatregelen voor klimaatadaptatie en biodiversiteit

Met klimaatadaptatie bedoelen we de maatregelen die we als gemeente (kunnen) nemen om de negatieve gevolgen van het veranderende klimaat op onze openbare ruimte zo veel mogelijk op te lossen. En dan vooral als het gaat om wateroverlast en hittestress. In het Programma Water Nijkerk 2024-2028 staan verschillende maatregelen op het gebied van klimaatadaptatie. Onder meer het vergroten van de mogelijkheden om regenwater in de grond te laten zakken. Dat kan door de aanleg van wadi's, door het gebruik van waterdoorlatende wegen en door het ontstenen van tuinen. Daarnaast hebben we als gemeente een subsidieregeling voor de aanleg van groene daken en voor de aanschaf van regentonnen. Die zorgen allebei voor opslag van water en dus een vertraagde afvoer met minder waterhinder en -overlast. Het vergroenen van onze wijken bij reconstructies gaat de hittestress tegen. Dit gebeurt vaak samen met het afkoppelen van huizen. Dan zijn de regenpijpen niet meer aangesloten op de riolering. Daardoor wordt het riool bij heel zware buien niet overbelast en stroomt het niet zo gauw over. Ook de rioolwaterzuiveringen (RWZI's) worden hierdoor minder belast, omdat het regenwaterriool rechtstreeks op het oppervlaktewater uitkomt.

Voor Biodiversiteitsmaatregelen: zie 130. behoud en versterking biodiversiteit en groenblauwe dooradering.

132. Versterken van hetlandschap dat bepaalt wie je bent als gemeente

Zie Groenblauwe dooradering.
Zie uitbreiding Hoevelakense Bos.
Zie versterken biodiversiteit.
Zie versterken blauwe dooradering.

De bestaande klompenpaden dragen ook bij aan de kennis over het landschap en onze geschiedenis. Daarmee dragen ze ook bij aan wie we zijn als gemeente Nijkerk. Het landschap wordt meer beleefd door de klompenpaden.

133. Transitie Landbouw

De verandering van de landbouw is een belangrijke taak in het landelijk gebied.

In het Regionaal Perspectief Landelijk Gebied (RPLG) gaan vier thema's over deze verandering (zie illustraties). De agrarische sector moet er zelf mee beginnen en voor het geld zorgen. Toch zijn er ook taken waarbij de regio en de gemeenten een rol hebben of willen pakken. Denk bijvoorbeeld aan projecten die bijdragen aan de doelen uit het Schone Lucht Akkoord. Het RPLG wordt in de komende periode verder uitgewerkt naar een uitvoeringsprogramma. Dit doen we met de regio. Er zullen projecten komen die door meerdere partijen betaald worden. Het is nog niet duidelijk in welke situaties deze betaling vanuit de regionale samenwerking komt en wanneer deelname afhankelijk is van het budget dat de gemeente beschikbaar stelt.

We hebben steeds vaker te maken met nieuwe wetten en regels die gevolgen hebben als de doelen niet gehaald gaan worden. Denk bijvoorbeeld aan de kaderrichtlijn water en het terugdringen van de stikstofuitstoot. Ook wordt er in de regio en in Nijkerk nagedacht over een actiever grondbeleid. De vraag naar ruimte voor verschillende type functies is alleen maar groter geworden. Als de overheid hierin wil sturen, zijn investeringen nodig.

Het thema lokaal voedsel past goed bij Nijkerk vanwege de grote rol van de voedsel-maak-industrie binnen onze economie. Maar ook als interessante kans voor de vrijetijdseconomie die te maken heeft met koken en eten. In het rapport van Peter Savelberg wordt deze kans ook genoemd bij de landgoederen. Ook voor dit thema geldt dat de betaling hiervan vaak door andere partijen gebeurt. Maar een bijdrage van de gemeente als mede-betaler kan helpen om een bepaalde ontwikkeling van de grond te krijgen.

Recreatie.

134. Versterken recreatiegebied aan het water, toevoegen ecologisch gebied in Randmeer

De ligging van de gemeente Nijkerk aan het Randmeer biedt fantastische kansen voor meer recreatieplekken voor de Nijkerkers. Maar het ligt tegen een Natura 2000-gebied aan en het zwemwater is vervuild door draadwier en ganzenmest. De oever van het stukje Nijkerkse kust ligt namelijk in een kom. Daardoor zorgen de wind en de stroming voor een onplezierige omgeving om te zwemmen en te zijn. Tegelijkertijd weten we dat dit een erg aantrekkelijk gebied is. Mensen willen er fietsen, wandelen, picknicken, spelen en als het kan: zwemmen. Om te zorgen dat de druk op het kwestbare Natura 2000-gebied niet te groot wordt, bekijken we of de recreatieruimte groter kunnen maken. Tegelijkertijd willen we een ecologisch gebied toevoegen. Daardoor blijven recreatie en natuur in evenwicht en verbetert het zwemwater. Zo leiden we Nijkerkers en bezoekers naar de plek waar recreatie wel mag en kan en geven we tegelijkertijd ruimte aan de natuur. Een idee is om dit te doen met een kunstmatig (schier)eiland, iets van de Nijkerkse kustlijn af. Hierdoor ontstaat ruimte voor natuur en recreatie. Dit eiland(je) wordt gemaakt van opgespoten zand, dat uit de bodem tussen het eilandje en de kustlijn kan komen. We verdiepen deze bodem, zodat er op die plek minder waterplanten gaan groeien. Het eilandje kan een rustplek zijn voor ganzen en andere watervogels. Door slim gebruik te maken van de Arkersluis, kan er via waterinlaat en -uitlaat een stroming

ontstaan. En dan krijg je een zogenaamde zandmotor: de stroming van het water zorgt ervoor dat het water een betere zwemkwaliteit krijgt. Het is nog lang niet zeker dat dit kan en dat we dit echt willen. Maar door het te onderzoeken, krijgen we ideeën om duurzaam om te gaan met een prachtig Nijkerks (natuur)gebied. Bij het uitwerken van dit idee gaan we natuurlijk in gesprek met alle betrokken partijen.

135. Onderzoek ontwikkelen Arkervaartlint als recreatiegebied

De Arkervaart verbindt Nijkerk aan het water met de kern Nijkerk. Nu wordt op sommige delen aan de kant gevist. De beroepsschepen gebruiken de vaart om materialen op te halen en te lossen bij de bedrijven aan het water. We verwachten dat de Arkervaart voor meerdere dingen gebruikt kan worden. Op een manier die veilig is (vanwege de beroepsschepen) en die uitnodigt om te ontspannen. Door de fiets- en wandelpaden te versterken en de ruimte aan het water aantrekkelijk in te richten (bijvoorbeeld met zitplekken en een standplaats voor lichte horeca). En door op het water op- en afstappunten te maken (zoals kleine vlonders) om op plekken waar dat kan met een bootje of kano te varen. Dit onderzoek kan onderdeel zijn van een totale visieontwikkeling, die nodig is vanwege de geplande uitgebreide woningbouwontwikkeling ‘Stadshaven’.

136. Verkenning ontwikkelen landgoederenlint (fiets- wandelpaden en horeca)

Tussen Nijkerk en Putten liggen bijzondere natuurgebieden en landgoederen (estates). In dit gebied liggen verschillende kleine bedrijven die op een duurzame en organische manier eersteklas voedingsproducten produceren, zoals fruit, vlees, zuivel en kaas. Er is nog geen goed werkend ecosysteem of samenwerking tussen deze bedrijven. Maar hier ligt wel een kans om het gebied verder te ontwikkelen als landgoederenlint, verbonden door fiets- wandelpaden en horeca. Dit onderzoek willen we gaan uitvoeren.

Spelen/Bewegen

137. Urbanpark met skatebaan Corlaerpark
In de visie beheer openbare ruimte staat genoemd dat de gemeente het belangrijk vindt dat speel en sportplekken anno “nu” worden ingericht. Op dit moment voldoet de skatebaan niet meer aan de eisen die de gebruikers stellen.

138. Beweegtuin en Pumptrack Hoevelaken
In Hoevelaken zijn weinig mogelijkheden voor jongeren en volwassenen om te sporten en elkaar te ontmoeten. Dit blijkt uit verschillende gesprekken en enquêtes die de afgelopen jaren hebben plaatsgevonden. De Lionsclub Hoevelaken, volleybalvereniging Surf en de Kinderboerderij De Torteltuin zijn daarom een initiatief gestart. De initiatiefnemers zien mogelijkheden om hier samen met de gemeente verandering in aan te brengen en de locatie bij De Slag heeft de voorkeur. Het initiatief past binnen het beleid van de gemeente (Visie beheer openbare ruimte).

139. Renovatie buurtspeelplek van Oldenbarneveldstraat
De buurtspeelplek valt in de reconstructie Rensselaer. Voor vervangen van de toestellen is budget beschikbaar. De gemeente wil deze buurtspeelplek een upgrade geven en aan laten sluiten bij het spelen anno nu (Visie beheer openbare ruimte).

140. Beweegtuin Luxool
De gemeente wil initiatieven ondersteunen voor openbare sport- of beweegplekken voor jongeren en ouderen. Dit sluit aan bij de Visie beheer openbare ruimte.

141. Beweegtuin Fortius
De gemeente wil initiatieven ondersteunen voor openbare sport- of beweegplekken voor jongeren en ouderen. Dit sluit aan bij de Visie beheer openbare ruimte.

142 Beweeg tuin Corlaerpark
De gemeente wil in deze wijk initiatieven ondersteunen voor openbare sport- of beweegplekken voor jongeren en ouderen. Dit sluit aan bij de Visie beheer openbare ruimte.

143. Urban park Paasbos
De wijk is aangelegd in de periode 1965-1970. De huidige inrichting is niet meer passend binnen de vigerende inrichtingseisen waarbij de materialisatie afgeschreven en aan vervanging toe is. Dit resulteerde in een gebiedsvisie voor het winkelcentrum en directe omgeving. Onderdeel van het conceptontwerp is een paasbospark, met buurtsportvoorzieningen.

144. Urban park in Middelaar/Klaarwater
De half-pipe aan de Middelaarseweg moet vervangen worden. In Hoevelaken zijn weinig mogelijkheden voor jongeren en volwassenen om te sporten en elkaar te ontmoeten. Dit blijkt uit verschillende gesprekken en enquêtes die de afgelopen jaren hebben plaatsgevonden. De ontwikkeling Klaarwater biedt mogelijkheden voor de realisatie van een urban park. Dat aan de wensen anno “nu” voldoet (visie beheer openbare ruimte).

Economie.

145. Toekomstbestendig maken bedrijventerreinen

Op de 11 bedrijventerreinen in de gemeente Nijkerk zit nu in meer dan de helft van alle banen die er in de gemeente zijn. We willen deze bedrijventerreinen klaar maken voor de toekomst. Daarbij gaat het om het aantrekkelijk, bereikbaar, veilig en duurzaam houden en maken van deze werkruimte. Dit doen we samen met de bedrijven daar, waarbij de gemeente haar eigen rol heeft. Deze samenwerking werkt het best als de bedrijven zich op ieder bedrijventerrein goed georganiseerd hebben. Om dit te bereiken zullen we daarmee beginnen en het stimuleren waar dat nodig is. We geven geld uit in de openbare ruimte met een maatschappelijk nut. We willen het openbaar groen verbeteren, de bereikbaarheid van het openbaar vervoer., Verder willen we fiets- en wandelstroken aanleggen, de openbare ruimte op de bedrijventerreinen vernieuwen. Het onderzoek dat we in 2022 samen met Bureau Buiten gedaan hebben en het investeringsvoorstel dat we in 2023 samen met het bureau KplusV opstelden, zijn hier de basis voor. Ook de bedrijven moeten er geld in steken, maar de gemeente kan daar ondersteunend aan bijdragen. Zoals bijvoorbeeld door het verbeteren van de veiligheid op de bedrijventerreinen. Dit alles wordt samen met de bedrijven gedaan. Voor het energieprobleem wordt een apart MIP onderdeel opgesteld. Dat gaat onder andere over het aanpakken van de verstopping van het stroomnetwerk.

146. Stimuleren lokale economie

Het onderwerp Toekomstbestendige Bedrijventerreinen gaat over de bedrijventerreinen die er al zijn. Daarnaast wordt er gevraagd om nieuwe bedrijventerreinen; omdat bedrijven groeien, er nieuwe bedrijven komen en omdat bedrijven verhuizen om ruimte te maken voor wonen. Hier gaan we geld voor reserveren. De andere helft van het aantal banen in de gemeente zit niet op de bedrijventerreinen. Ook voor dit deel van de economie is steeds geld nodig. Daarmee blijven de kernen bereikbaar en aantrekkelijk, kunnen bedrijven in de buitengebieden zich goed ontwikkelen en ontstaat er nieuwe ruimte voor ondernemen.

147. Verplaatsen bedrijven voor verandering in wonen

Er is een grote behoefte aan woningen. Daardoor verandert ruimte voor werken in ruimte voor wonen. Sommige bedrijven moeten verhuizen naar andere plekken om wonen mogelijk te maken. We reserveren geld om dit mogelijk te maken.

Maatschappelijke voorzieningen

148. De Stuw
De gemeenteraad heeft in 2021 een principebesluit genomen om een nieuw dorpshuis in Hoevelaken te ontwikkelen. In 2022 zijn regels bepaald en is gestart met de inhoudelijke uitwerking. De bibliotheek, stichting de Stuw, jeugd- en jongerenwerk Blits, horeca De Haen en een combinatie van zorgpartijen zijn aan het werk om het nieuwe dorpshuis in 2027 klaar te hebben.

149. Bouwkundige maatregelen parkeergarage Wheemplein (Hans)
Bij parkeergarage Wheemplein zijn lekkages die op ten duur gevolgen hebben voor het gebouw. In de periode 2031-2035 staat het opnieuw maken van het parkeerdek boven de parkeergarage in de plannen. Dan kan tegelijk de lekkage gerepareerd worden.

150. Locatie-onderzoek nieuwe begraafplaats (Karen)
Wij hebben en beheren drie gemeentelijke begraafplaatsen. Deze liggen in onze kernen Nijkerk, Nijkerkerveen en Hoevelaken. De gemeenteraad heeft de Omgevingsvisie 1.0 van gemeente Nijkerk op 24 november 2022 vastgesteld. Daarin staat dat we bij de ruimtelijke ontwikkelingen rekening houden met een mogelijke vierde gemeentelijke begraafplaats. We reserveren hiervoor ruimte als dat nodig is. Daarom doen we een locatieonderzoek. Tot die tijd houden we de capaciteit op de begraafplaatsen goed in de gaten.

151. Monument en nood bestuurspost (Janet)
Het historisch stadhuis aan de Kolkstraat in Nijkerk krijgt een belangrijke plek in de herontwikkeling van Stadshaven. Het stadhuis houdt de trouwfunctie. Op basis van het vastgestelde bestemmingsplan Stadshaven fase 1a kan dit aangevuld worden met horeca en/of maatschappelijke voorzieningen. Rondom het historisch stadhuis wordt een stadhuistuin aangelegd. Onder het bestaande (niet-historische deel van het) gemeentehuis ligt een grote kelder met daarin onder andere een noodbestuurspost uit de Koude Oorlog.

Op basis van een visietraject wordt besloten over de functie-invulling en nieuwe bestemming van het historisch stadhuis met stadhuistuin en de noodbestuurspost/kelderruimte. Het gevraagde geld is een voorlopig geschat bedrag voor het regelen van de nieuwe bestemming.

Sportvoorzieningen

152. Vervanging sporthal Strijland
153. Vervanging sporthal Watergoor
155. Vervanging sportzaal De Baggelaar
157. Vervanging sportzaal Ridderspoor
159. Vervanging sporthal De Slag

Op 30 maart 2023 is de gemeenteraad akkoord gegaan met een stapsgewijze vervanging van de hierboven genoemde sporthallen en sportzalen. Op basis van de financiële uitwerking wordt vanaf

2025 jaarlijks € 150.000 extra toegevoegd aan de begrotingspost binnensport. Dit is verwerkt bij de Kadernota 2024.
Door de groei van het aantal inwoners groeit ook de behoefte aan gymcapaciteit en binnensportfaciliteiten voor verenigingen. Daarom gaan we voor sporthal Strijland en Watergoor uit van een uitbreiding van 2 naar 3 zaaldelen en voor De Baggelaar van 1 naar 2 zaaldelen.

154. Vervanging openbare ruimte sporthal Watergoor
156. Aanleg openbare ruimte sportzaal De Baggelaar
158. Vervanging openbare ruimte sportzaal Ridderspoor
160. Vervanging openbare ruimte sporthal de Slag

Op het moment dat een sporthal of sportzaal vervangen of eventueel verplaatst wordt, wordt ook de openbare ruimte rondom de sporthallen aangepakt. Deze kosten zijn niet meegenomen in het bedrag van € 150.000 dat jaarlijks wordt toegevoegd aan de begrotingspost binnensport.

161. Uitbreiding sportvoorziening / verplaatsing sportvoorzieningen vanuit Luxool
De gemeentelijke woningbouwtaak kan ervoor zorgen dat in Luxool een gebiedsontwikkeling/woningbouwontwikkeling plaatsvindt. In dat geval zal een deel van de sportaccommodaties in dat gebied verplaatst moeten worden naar een andere plek.
Daarnaast is de kans groot dat er meer behoefte komt aan buitensportaccommodaties door van de groei van de bevolking. Dit is ook berekend in de Behoeftebepaling buitensport die de raad op 21 september 2023 heeft behandeld.

162. Aanleg openbare ruimte uitbreiding sportvoorzieningen (inclusief grondaankoop)
Investeringen sport (aanpassingen openbare ruimte, parkeerplekken, grondaankoop, enzovoort)
Wanneer extra sportvelden worden aangelegd of een sportcomplex wordt verplaatst, zijn er ook aanpassingen in de openbare ruimte nodig. Als de uitbreiding of verplaatsing niet op gemeentegrond kan, zal de gemeente ook grond moeten kopen.

163. Investeringen buitensport (vernieuwen) t/m 2031
164. Investeringen buitensport (vernieuwen) – 2031 – 2035
165. Investeringen buitensport (vernieuwen) – 2035 – 2040
Op 21 september 2023 heeft de raad het Meerjareninvesteringsplan (MJIP) voor de buitensport vastgesteld. Dit MJIP gaat vooral over het geld dat nodig is voor vervanging van de sportvelden tot en met 2040. De kosten komen te vallen onder de begrotingspost buitensport. Deze is voor de periode tot en met 2031 groot genoeg om de verwachte kosten te dekken. In de periode vanaf 2032 zijn extra toevoegingen aan de begrotingspost nodig.

166. Investeringen sport (aanpassingen openbare ruimte, parkeerplaatsen, grondaankoop
In het MJIP zijn niet de kosten meegenomen voor uitbreiding of vervanging in de openbare ruimte van de sportvelden, zoals verharde delen, parkeerterreinen e.d.

167. Investeringen bij overdracht gebouwen buitensport aan verenigingen
Met de buitensportverenigingen wordt gesproken over een ‘recht van opstal’ op de kleed/clubaccommodatie. Dan zijn de gebouwen eigendom van de verenigingen. Hierdoor worden de verenigingen zelf verantwoordelijk voor het onderhoud aan de kleedkamers. Als dit doorgaat, zullen de verenigingen een “bruidsschat”’ vragen om het onderhoud in de toekomst zelf te kunnen

doen. De hoogte van dat bedrag is nog onderwerp van gesprek met de verenigingen en moet uiteindelijk door de raad vastgesteld worden.

168. Investeringen verduurzaming sporthallen
Voor een aantal sporthallen is duidelijk op welke manier ze duurzamer gemaakt kunnen worden. Het gaat om sporthal Corlaer, sporthal De Slag en sportzaal Ridderspoor. Voor deze gebouwen is ook DUMAVA-subsidie (DUurzaam MAatschappelijk VAstgoed) aangevraagd. Voor sporthal Corlaer is de subsidie toegekend. Ook voor sportzaal Ridderspoor wordt deze waarschijnlijk toegekend. Sporthal De Slag is uitgeloot voor deze subsidie.

Onrendabele top inbreidingslocaties

Inbreidingslocaties zijn plekken binnen de bebouwde kom waar woningbouw uitgebreid wordt. Er is een publiek tekort of onrendabele top als de kosten van een project hoger zijn dan de totale inkomsten. Dit kan zowel bij gemeentelijke als particuliere grondexploitaties. Vooral bij binnenstedelijke herontwikkeling is steeds vaker een publiek tekort. Vaak komt dat door de hoge waarde van: bestaande gebouwen, sloop, schoonmaak van vuile grond, aanpassing van de openbare ruimte, heel veel (duurzaamheids)doelen, een betaalbaar woonprogramma of dure (gebouwde) parkeeroplossingen. Op dit moment zijn vier ontwikkelplekken benoemd waar (nu al of zeer waarschijnlijk) een publiek tekort is. Om de geplande ontwikkeling toch mogelijk te maken, zal het publiek tekort door de gemeente gedekt moeten worden. Dat kan soms gedeeltelijk samen met subsidies of bijdragen van andere overheden. Zo is voor de ontwikkeling van Stadshaven al een WBI-bijdrage (WBI = Woningbouwimpuls) ontvangen en is voor Paasbos een WBI-bijdrage aangevraagd samen met een gemeentelijke dekking van het tekort (stand van zaken begin 2024). Beide projecten zijn toch opgenomen in het MIP omdat we nu niet kunnen uitsluiten dat de publieke tekorten bij deze projecten groter worden dan de huidige schattingen. Voor Luxool en Bronswerk is het echt de verwachting dat er een onrendabele top zal zijn. Deze projecten zijn echter nog niet uitgewerkt op het niveau van Stadshaven en Paasbos.

169. Luxool
170. Bronswerk
171. Paasbos
172. Stadshaven

Scholen

173. Nieuwbouw Blokhuus
Voor basisschool Blokhuus is op korte termijn vervanging van het schoolgebouw nodig, omdat de technische levensduur bereikt is. In eerste instantie gingen we uit van verplaatsing van de school naar Klaarwater. De vervanging van het schoolgebouw is zo dringend nodig, dat het beter is om de school op de huidige plek te vervangen.
De nieuwbouw van Blokhuus staat in de aanpassing van het Integraal huisvestingsplan onderwijs (IHP) dat in april 2024 aan de raad wordt voorgelegd.

174. Tijdelijke huisvesting Blokhuus
Omdat de school op de huidige plek vervangen wordt, is tijdelijke huisvesting nodig tijdens de bouwperiode.

175. Nieuwbouw Islamitische school
Via het IHP wordt geld beschikbaar gesteld voor de bouw van een islamitische basisschool. In overleg met het schoolbestuur zal gezocht Misschien start de school eerst op een tijdelijke plek.

176. Aanleg openbare ruimte nieuwbouw Islamitische school (inclusief grondaankoop)
Voor de bouw van de school moet waarschijnlijk grond aangekocht worden. Verder moet ook de openbare ruimte rondom het schoolplein aangelegd worden, zoals parkeerplaatsen, groenvoorziening enzovoort. De aanleg van het schoolplein is onderdeel van het bouwbudget voor de school.

177. Uitbreiding Het Baken inclusief parkeerplaatsen
In de nieuwbouw van St. Jozef komt ook een uitbreiding van basisschool Het Baken met zes groepen. In het IHP is hiervoor een bedrag opgenomen.
Ook zullen voor de school 12 parkeerplaatsen voor het personeel gekocht worden in de nog te bouwen parkeergarage.

178. Uitbreiding De Horizon
Door verschillende woningbouwontwikkelingen in Nijkerkerveen is uitbreiding van de school Horizon nodig. Op basis van de jaarlijkse voorspelling van het aantal leerlingen is dit vanaf 2026 nodig. In het IHP is voor deze school rekening gehouden met de toekomstige uitbreiding.

179. Verschillende uitbreidingen door woningbouw De Spreng, De Hoeve, e.d
Door verschillende woningbouwontwikkelingen in Nijkerk wordt uitbreiding van een aantal scholen verwacht. Dit speelt waarschijnlijk pas ná 2030. Op basis van de jaarlijkse voorspelling van het aantal leerlingen houden we in de gaten welke school op welk moment uitbreiding nodig heeft.
In het IHP is voor deze scholen rekening gehouden met de toekomstige uitbreiding.

Opvang vluchtelingen/arbeidsmigranten etc.

180. Bijdrage algemeen (grondaankoop, aankoop gebouwen, inrichting openbare ruimte)

Op basis van de spreidingswet worden binnen de gemeente Nijkerk circa 280 asielzoekers gehuisvest. Het college heeft een startnotitie opvang asielzoekers vastgesteld. In maart vindt een consultatieronde plaats over deze startnotitie. We verwachten dat er een aantal kosten vergoed zullen worden of uitgevoerd worden door het COA (Centraal Orgaan opvang Asielzoekers). We verwachten dat de gemeente ook een grote bijdrage zal moeten leveren bij de huisvesting en verdere organisatie (onderwijs, beheer e.d.). Ook voor de doelgroep Arbeidsmigranten zullen we rekening moeten gehouden met een bijdrage in de huisvesting of openbare ruimte.

Bijlage 5:

Tijdens de beeldvorming d.d. 4-4-2024 werd er gevraagd door Raadslid Niels Staal van de VVD, wat de kosten zijn van de oostelijke en zuidelijk verbindingsweg, zonder de investeringen voor eventuele ontwikkelingen?

Bronswerk/Luxool

A. Voor de noordoostelijke verbindingsweg (nrs 18 t/m 26) worden de bruto kosten in het MIP geraamd op circa € 74.440.000

B. De extra kosten door woningbouwontwikkelingen (nrs 20, 22, en 24) worden geraamd op circa € 32.250.000

C. Totale kosten noordoostelijke verbindingsweg (nrs 18,19, 2, 25 en 26) circa € 42.190.000

Toelichting A. Binnen de totale raming zitten twee tunnels 1x Bloemendaalseweg (al het verkeer), 1x ter hoogte van station (alleen voetgangers en fietsers).

Toelichting B. De extra kosten voor de aanleg van een twee richtingen fietspad, aansluitingen voor woningbouwontwikkeling en een tunnel onder station voor langzaam- en fietsverkeer met toegangen naar beide zijden van het perron (totaal circa € 32.250.000) zijn hierin niet meegenomen.

n.b. Een geraamde rijksbijdrage van 10 mio voor de tunnel aan de Bloemendaalseweg via subsidie en/of vanuit ministerie van I&W zal alleen mogelijk zijn om naast de overweg van de Bloemendaalseweg, ook de overweg Oude Barneveldseweg en het overpad bij het station te laten vervallen. Op dat moment zal er een verbinding bij het station voor langzaam- en fietsverkeer moeten worden gerealiseerd met toegangen naar beide perrons.

We zijn met de verkenning overwegen Nijkerk en Ermelo samen met Pro Rail in een eindfase, waarbij we verwachten dat we in het 3e kwartaal hierover de raad zullen informeren. De uitkomst hiervan nemen we mee in de gebiedsuitwerking Oostelijk Nijkerk (Luxool/Stationsomgeving/Bronwerk en Slichtenhorst).

Slichtenhorst

A. Voor de zuidelijke verbindingsweg (nrs 27 t/m 32) worden de kosten in het MIP geraamd op circa € 16.315.000

B. De extra kosten (nrs 30 en 31) door een eventuele woningbouwontwikkeling bedragen circa € 6.050.000

C. Totale kosten zuidelijke verbindingsweg (nrs 27,28, 29 en 32) circa € 10.265.000

De extra kosten van de aanleg van een twee richtingen fietspad langs de verbindingsweg en fietstunnel bij de rotonde Chopinlaan/N301, van (circa € 6.050.000) zijn hierin niet meegenomen.

Tot slot. Zowel de noord-oostelijke verbindingsweg als de zuidelijke verbindingsweg een belangrijke bijdrage gaan leveren aan de afwikkeling van doorgaand verkeer, het verder autoluw maken van het centrum en de leefbaarheid in diverse wijken van Nijkerk voor de toekomst, doordat verkeer vanuit de wijken via deze verbindingswegen wordt afgewikkeld. Daarnaast leveren beide verbindingswegen een belangrijke bijdrage voor nieuwe (woningbouw) ontwikkelingen en geeft een versterking van de stationsomgeving en het station (OV) voor Nijkerk.