

OOSTELIJK NIJKERK 2030-2040

EEN ANALYSE VAN DE TOEKOMSTIGE OPGAVE - GEMEENTE NIJKERK - 3-12-2024

COLOFON

Oostelijk Nijkerk 2030 - 2040
Een analyse van de toekomstige opgave - Gemeente Nijkerk - 3-12-2024

Oosterhout
IND-489017-05K Nijkerk Oost 2030 2040 - Analyse van de opgave

Vestiging Oosterhout
Beneluxweg 125
Postbus 40
4900 AA Oosterhout
+31 (0) 162 487 500

info@cb5.nl

Vestiging Maastricht
Wim Duisenbergplantsoen 21
Postbus 959
6200 AZ Maastricht
+31 (0) 43 325 32 23

www.cb5.nl

Gemeente Nijkerk
Kolkstraat 27, 3861 AK Nijkerk
Postbus 1000
3860 BA Nijkerk
+31 (0) 332 472 222

www.nijkerk.eu

VRIJGAVE

Opsteller(s):

Remond Baselmans, David Heesen, Niek van de Noort

Goedkeuring:

David Huijben

Vrijgave:

Mark van der Poll

INHOUDSOPGAVE

1. INLEIDING **4**

1.1 INLEIDING 5

1.2 DOEL EN OPZET 6

1.3 STUDIEGEBIED 7

2. ONTWIKKELINGEN, TRENDS EN AMBITIES **8**

2.1 ONTWIKKELINGEN 9

2.2 TRENDS 13

2.3 AMBITIES NIJKERK 21

2.4 KADERS 34

3. SPEELVELD **35**

3.1 ANALYSE 36

3.2 SPEELVELD LUXOOL 38

3.3 SPEELVELD BRONSWERK 40

3.4 SPEELVELD SLICHTENHORST 42

3.5 SPEELVELD VERKEERSONTSLUITING EN STATION 44

4. BOUWSTENEN **46**

4.1 WERKEN MET BOUWSTENEN 47

4.3 DE BOUWSTENEN 48

4.4 BOUWSTENEN - WAAROM EN HOE WERKT HET 55

5. AANPAK GEBIEDSONTWIKKELING **56**

5.1 VERVOLGPROCES 57

ADDENDUM:

ANALYSE VOOR HET SPEELVELD

INSPIRATIEDOCUMENT:

INSPIRATIEDOCUMENT 1: DE PAREL SLICHTENHORST

INSPIRATIEDOCUMENT 2: EEN SPOOR NAAR DE TOEKOMST

INSPIRATIEDOCUMENT 3: REGIOPOORTEN TECHNISCHE RAPPORTAGE

INSPIRATIEDOCUMENT 4: REGIOPOORT NIJKERK VERDIEPEND ONTWERPEND ONDERZOEK



1 INLEIDING

AANLEIDING VOOR DE OPGAVE

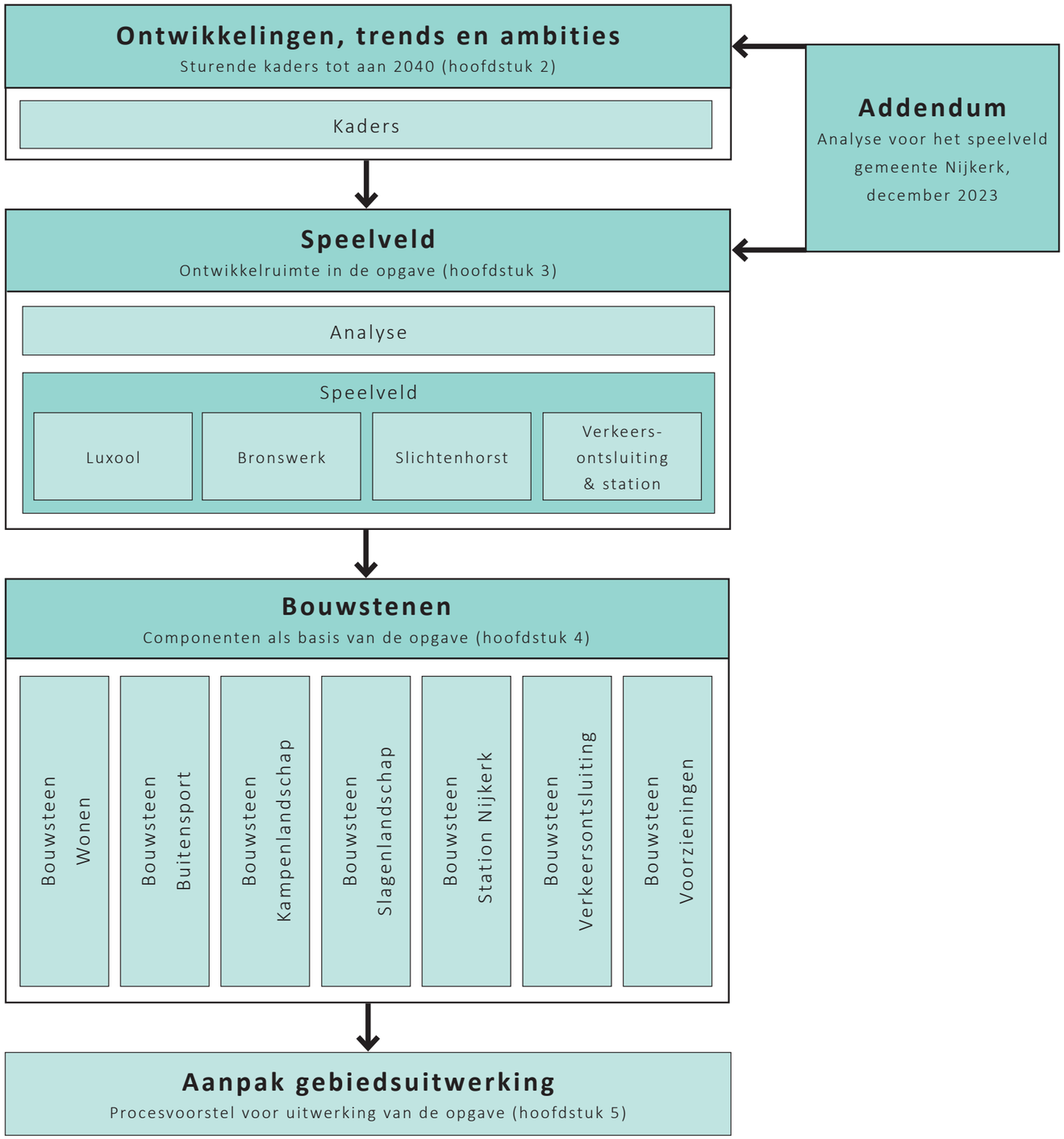


Dronefoto met daarop o.a. Luxool, Bronswerk en het station (2024)

1.1 INLEIDING

Bij de vaststelling van de Omgevingsvisie 2040 en Mobiliteitvisie 2040 in november 2022 heeft de gemeenteraad een budget beschikbaar gesteld om voor de gebieden stationsomgeving / Luxool en Slichtenhorst een gebiedsverkenning en -uitwerking te maken. Daarbij is ook aangegeven dat er onderzoek moet worden uitgevoerd naar de mogelijkheden van de oostelijke ontsluiting van de kern Nijkerk. In mei 2023 is tijdens een beeldvormende bijeenkomst aan de gemeenteraad een presentatie gegeven waarin is aangegeven dat het van groot belang is om de verschillende gebiedsuitwerkingen in samenhang te verkennen, uit te werken en vervolgens keuzes te maken. Er is ook aangegeven dat het gebied Bronswerk hierbij toegevoegd wordt. Het college heeft de toezegging gedaan om hiervoor een aanpak uit te werken. Voorliggende rapportage bevat niet alleen een procesmatige aanpak, maar ook een inhoudelijke analyse en afbakening van de opgave.

Nadat deze rapportage bestuurlijk is vastgesteld, kan gestart worden met het verder verkennen en uitwerken van de gebieden. Hierbij is het nadrukkelijk de bedoeling om een zorgvuldig participatietraject met inwoners en overige betrokken partijen te doorlopen.

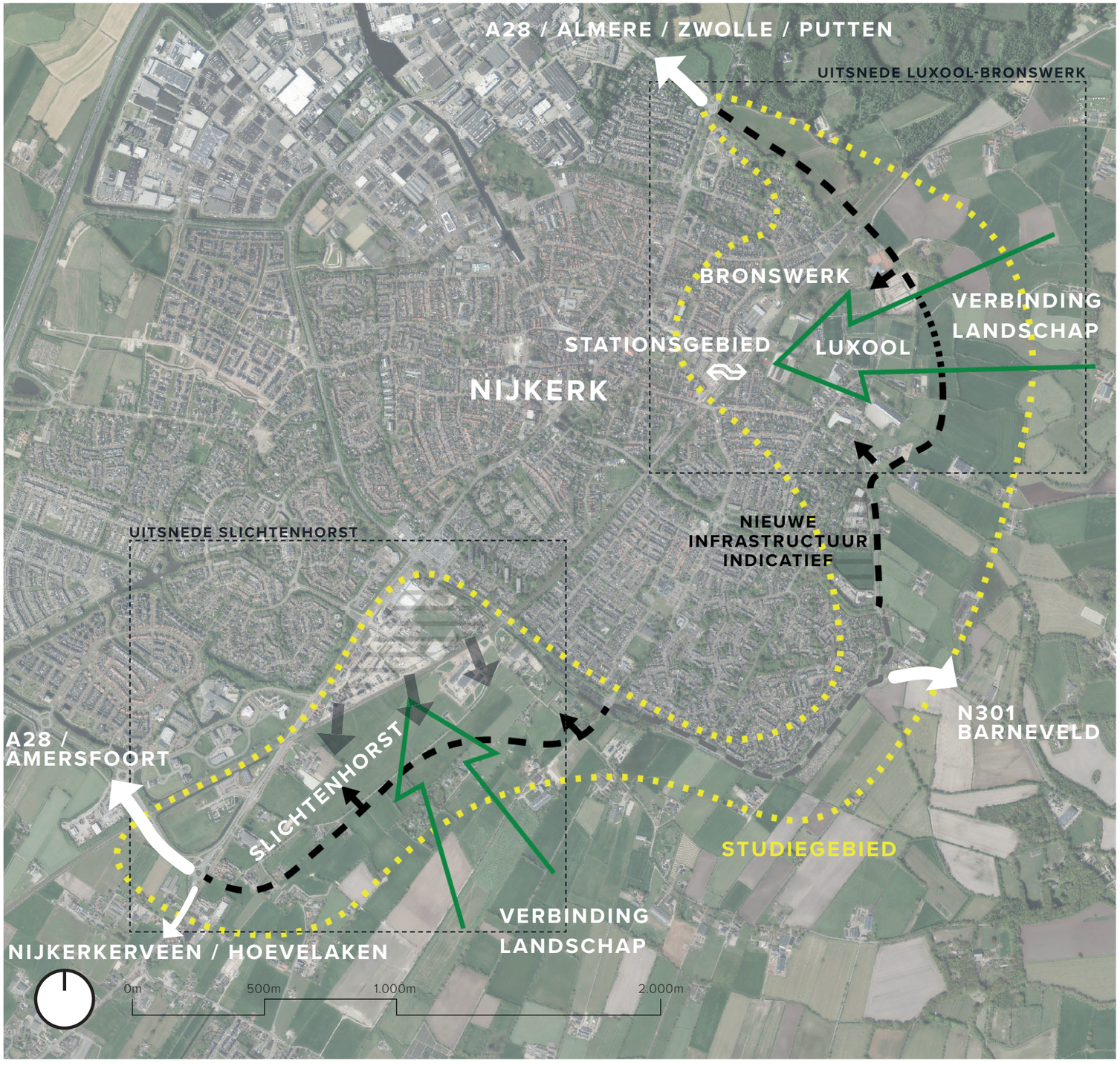


1.2 DOEL EN OPZET

Deze rapportage heeft als doel dat er inhoudelijk helder wordt gemaakt wat de opgave is en volgens welk proces de gebiedsverkenningen en -uitwerkingen gemaakt gaan worden.

Het document is opgebouwd uit vijf hoofdstukken:

1. In de inleiding wordt een beeld geschetst van de opgave van het project en het studiegebied.
2. In hoofdstuk 2 worden de ontwikkelingen, trends, ambities en kaders op het gebied van verschillende thema's beschreven. Dit hoofdstuk concludeerd met kaders per onderdeel. De kaders 'framen' de oplossingsrichtingen.
3. Vervolgens is in hoofdstuk 3 een inventarisatie per deelgebied (Luxool, Bronswerk, Slichtenhorst en verkeersontsluiting & station) gemaakt van kansen, zorgen en aandachtspunten. Het is de bedoeling dat deze inventarisatie later bij het participatietraject gecheckt wordt en waar nodig wordt aangevuld. Dit hoofdstuk schetst de speelruimte waarin de opgave een plek moet krijgen.
4. In hoofdstuk 4 worden de verschillende bouwstenen (wonen, buitensport, landschappen, station Nijkerk, verkeersontsluiting en voorzieningen) beschreven. Dit hoofdstuk heeft als doel om inzicht te geven in de programmatische onderdelen die een plek moeten krijgen in de opgave. Het is de bedoeling dat in het participatietraject met partijen wordt gewerkt en gesproken over deze bouwstenen om uiteindelijk met elkaar tot een aantal scenario's te komen.
5. In hoofdstuk 5 is de aanpak uitgewerkt om te komen tot de gebiedsverkenning en -uitwerking. Hierin is uitgebreid aandacht voor het communicatie en participatietraject.



Luchtfoto met het studiegebied aangeduid; functies zoals landschap, waterhuishouding, voorzieningen voor duurzame energie e.d. kunnen wel buiten de gestippelde gele lijn een plek krijgen.

1.3 STUDIEGEBIED

Het plangebied is niet hard omkaderd, maar er wordt gesproken van een studiegebied. Dit studiegebied neemt een groter gebied in ogenschouw, zodat er samenhang ontstaat in de afwegingen tussen stedelijk weefsel, infrastructuur en het aansluiten op het omliggende landschap.

Voor deze opgave is het studiegebied bepaald door:

- de bestaande hoofdinfrastructuur waarop aangetakt wordt;
- de uitloopgebieden naar het omringende landschap;
- de connectie met het historische centrum van Nijkerk;
- de langzaam verkeersverbindingen van en naar de ontwikkellocaties en het station Nijkerk.

Er zijn drie deelgebieden te onderscheiden:

- Luxool: De zone ten oosten van het station Nijkerk waar op dit moment de sportvelden zijn gesitueerd. Deze zijde van Nijkerk heeft nog een geleidelijke overgang naar het kleinschalige kampenlandschap.
- Bronswerk: Deze bedrijfslocatie is een potentiële inbreidingslocatie tussen spoor en bestaand woongebied. De locatie ligt tegen station Nijkerk en op korte afstand van het centrum.
- Slichtenhorst: Tussen de nieuwe verkeersontsluiting Slichtenhorst en het spoor ligt het deelgebied Slichtenhorst.

Daarnaast is er nog het thema ‘verkeersontsluiting en station’ dat gaat over het stationsgebied en de zoekgebieden voor nieuwe ontsluitingswegen bij Slichtenhorst, Luxool en de opwaardering van de (oude) Barneveldseweg.

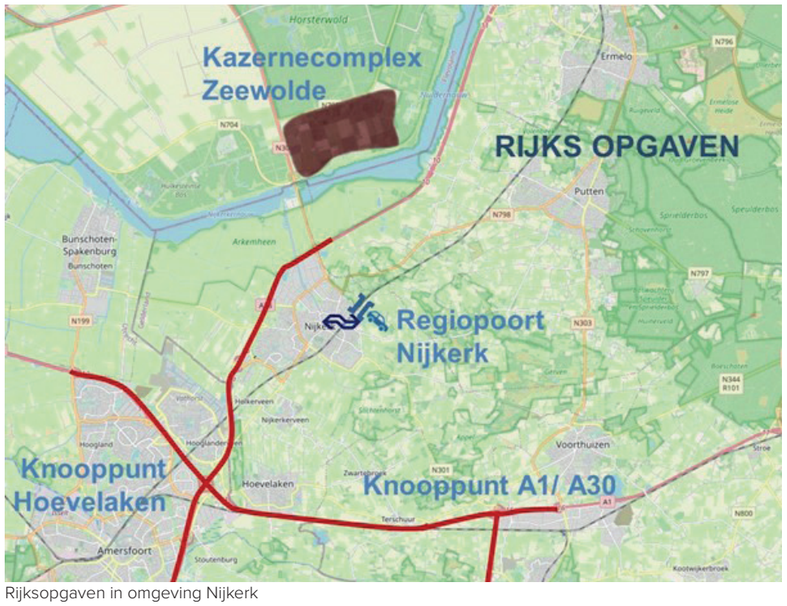


2 ONTWIKKELINGEN, TRENDS EN AMBITIES

STURENDE KADERS TOT AAN 2040

2.1 ONTWIKKELINGEN

2.1.1 Ontwikkelingen in de omgeving



Rijksopgaven in omgeving Nijkerk

Frequentie verhoging trein Harderwijk - Nijkerk - Amersfoort Centraal

Onder meer door de groei van de bevolking, de woningbouwopgave en een duurzame leefomgeving zal het spoorverkeer gaan groeien. Nederland heeft een druk bereden spoor en dat spoor zal alleen maar drukker worden. Deze groei gaat het hardst in de stedelijke gebieden. Het spoor bij Nijkerk zal intensiever gebruikt worden door NS. Sinds de dienstregeling 2020 rijdt er een spitstrein op het traject Harderwijk – Nijkerk – Amersfoort. In de ochtendspits vier treinen in de spitsrichting vanaf Harderwijk naar Amersfoort en in de middag 4 treinen in de andere richting. De spitstrein is gaan rijden omdat het in 2017 en 2018 regelmatig gebeurde dat de sprinter vanuit Zwolle bij Putten of Nijkerk zo vol zat dat reizigers niet meer in konden stappen.

In 2023 is door personeelstekort bij de NS deze dienst geschrapt.

De NS verwacht dat de groei van reizigersstromen binnen niet al te lange tijd aanleiding zal geven om de spitstrein weer te laten rijden. Deze spitsdienst rijdt dan – net als voor de coronapandemie – als gevolg van beperkingen in de infrastructuur alleen in de spitsrichting met passagiers (’s ochtends richting Amersfoort en ’s middags richting Harderwijk) en rijdt bovendien leeg naar Nunspeet om aldaar te keren. Ook kan de spitsdienst alleen de stations Harderwijk en Nijkerk bedienen. Een keervoorziening in Harderwijk kan hier een verbetering in betekenen, zodat deze spitsdienst in beide richtingen met passagiers kan rijden en bovendien een extra stop kan maken naast Harderwijk en Nijkerk. Ook wordt de dienstregeling robuuster waardoor eenvoudiger extra ritten kunnen worden toegevoegd.

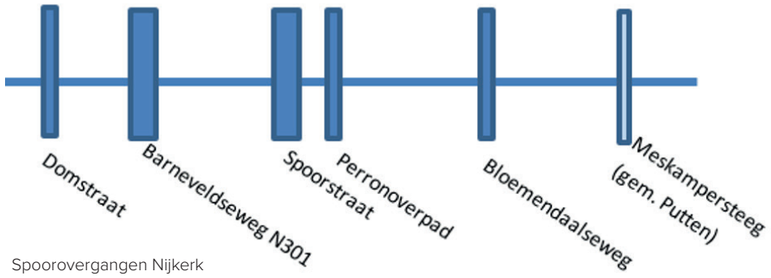
Een optie is om de keervoorziening naast Sprinters ook geschikt te maken voor Intercity treinen. Het wordt dan mogelijk om de Intercity’s die nu eindigen op station Amersfoort Schothorst door te laten rijden naar Harderwijk met een stop in Nijkerk. Dit betekent een directe verbinding met Utrecht - Den Haag of Amsterdam Zuid – Schiphol. De gemeenten Harderwijk en Nijkerk, de provincies Gelderland en Utrecht, ProRail, NS, Noord-Veluwe Bereikbaar en Regio Amersfoort zijn in april 2024 gestart met een pre-verkenning naar een keervoorziening.

Gebiedsgerichte aanpak overwegen ProRail

Als gevolg van de extra spitstreinen tussen Utrecht en Harderwijk is het risico toegenomen op incidenten op overwegen. ProRail heeft daarom van het Rijk de opdracht gekregen om de veiligheid bij de overwegen te vergroten.

Als gevolg van de verhoging van de treinfrequentie is er een toename van het risico op overwegen en daarom zijn maatregelen nodig. In het gebied van Nijkerk en Ermelo zijn deze nog niet gerealiseerd. Voor de toekomstvastheid moet de maatregel worden uitgevoerd om een overweg te vervangen door een ongelijkvloerse kruising.

Vanaf 2022 werken de gemeenten Nijkerk en Ermelo samen met ProRail aan de studie ‘Gebiedsgerichte aanpak overwegen’. Het doel van deze studie is het verbeteren van de overwegveiligheid en doorstroming op overwegen (zowel korte- als lange termijn maatregelen). Hierbij wordt zoveel mogelijk aangesloten op de wensen en ambities van de gemeenten Ermelo en Nijkerk voor het OV, ruimtelijke ontwikkeling rond de stations en het aanpassen van het wegennet. In deze studie zijn ook de mogelijkheden onderzocht voor het opheffen van overwegen en deze te vervangen door tunnels. Deze uitkomsten van de ProRail studie worden meegenomen in de gebiedsuitwerking van stationsomgeving/Luxool/ Bronswerk.



Spoorovergangen Nijkerk

A1/A28 Knooppunt Hoevelaken en A1/A30 Knooppunt Barneveld

In juni 2023 besloot de minister van Infrastructuur en Waterstaat 17 grote infraprojecten te pauzeren, waaronder A1/A28 knooppunt Hoevelaken en A1/A30 knooppunt Barneveld. Dit heeft grote gevolgen voor de bereikbaarheid en leefbaarheid van de regio. In het bestuurlijk overleg Meerjarenprogramma Infrastructuur Ruimte en Transport (BO MIRT) van 7 november 2023 is met het Rijk afgesproken om gezien de druk op de bereikbaarheid, leefbaarheid en de woningbouwopgave in de regio Amersfoort te onderzoeken welke maatregelen vooruitlopend op de realisatie van project Hoevelaken gerealiseerd kunnen worden. Hierover worden in het BO MIRT 2024 afspraken gemaakt. De terugkeer van de spitssprinter tussen Amersfoort, Nijkerk en Harderwijk op korte termijn en een keervoorziening in Harderwijk op de lange termijn staat op de lijst van de Regio om de effecten van de pauzestand van knooppunt Hoevelaken te verzachten.

Alternatief Ring Utrecht

Het kabinet Rutte IV heeft de regio Utrecht de kans geboden om een alternatief te ontwikkelen voor het Tracébesluit Ring Utrecht en daarmee de geplande verbreding van de bak in de A27 bij Amelisweerd te voorkomen. De bak in de A27 bij Amelisweerd ligt tussen A28/A27 knooppunt Rijnsweerd en A27/A12 knooppunt Lunetten. Een bouwsteen in dit alternatief is een hogere frequentie van treinen tussen Harderwijk – Nijkerk – Amersfoort aansluitend op Utrecht door middel van een keervoorziening in Harderwijk. Deze betere treinverbinding zorgt niet alleen voor minder auto verkeer op de A28 maar ook op de A27 bij Amelisweerd.

Defensie project centrale kazerne

Begin december 2022 werd bekend dat in de gemeente Zeewolde, aan de Spiekweg net over de Nijkerkerbrug, mogelijk een omvangrijke centrale kazerne van Defensie komt. In mei 2023 is heeft het Rijk medegedeeld dat het besluit over de voorlopige voorkeurslocatie voor de centrale kazerne is uitgesteld. Reden hiervoor is dat Defensie een breed ruimtelijk proces met voldoende ruimte voor participatie en communicatie wil doorlopen in 2024.

Om nut en noodzaak van de concentratie op een kazerne en vervolgens de verschillende mogelijke locaties goed te kunnen wegen, wordt dit project onderdeel van het Nationaal Programma Ruimte voor Defensie dat als planning heeft afronding zomer 2024. Er worden nu meerdere alternatieven onderzocht. De voorlopige voorkeurslocatie is Zeewolde (Spiekweg), maar er wordt ook gekeken naar andere opties in Flevoland en naar het uitbreiden van de bestaande legerplaatsen in Ermelo en Stroe. Tot slot wordt ook gekeken naar een mogelijke optie/opties in landbouwtransitiegebieden in het midden van het land. De grootschalige omvang en de locatie in Zeewolde (en mogelijk andere dichtbij of in Nijkerk) van het kazernecomplex is zodanig dat er gevolgen zullen zijn voor gemeente Nijkerk op onder andere mobiliteitsvraagstukken, waaronder verkeersafwikkeling en openbaar vervoer (station Nijkerk), woningmarkt, lokale economie, werkgelegenheid, recreatie en toerisme.









Spaanse Leger: foto's bestaande situatie







Oude Barneveldseweg: visualisaties van projectwebsite

2.1.2 Nieuwe woningbouwontwikkelingen

Door de nieuwe lopende woningbouwontwikkelingen in beeld te brengen en te voorzien van plandata worden nieuwe trends inzichtelijk gemaakt. Deze getallen helpen om grip te krijgen op de bouwsteen wonen (4.3.1) en daarmee de woningaantallen voor de nieuwe uitbreidingsgebieden.

Spaanse Leger

Spaanse Leger is een recente gebiedsontwikkeling in de driehoek tussen Amersfoortseweg en het spoor, waarbij diverse bestaande kavels zijn ingepast. De locatie is in aanbouw, de laatste fase wordt naar verwachting na de zomer 2025 opgeleverd.
Het uitgangspunt voor de woningsegmenten is minimaal 35% sociale huur en koop. De gebiedsontwikkeling is circa 10,5 hectare groot en omvat circa 326 woningen (ca. 69% grondgebonden en 31% appartementen) met een bebouwingsdichtheid van 30,9 woningen per hectare. Het deel aan de Amerfoortseweg heeft door de vele appartementen een hogere dichtheid van circa 52 woningen per hectare en heeft daardoor een stedelijke verschijningsvorm. Het overige deel oogt door de vele grondgebonden woningen en de ruime opzet landelijk. De dichtheid in dit gebied komt uit op circa 24 woningen per hectare.

Oude Barneveldseweg

Langs de Oude Barneveldseweg is een ontwikkeling waarbij een bedrijfslocatie en aangrenzend agrarisch perceel worden (her)ontwikkeld. De bouw wordt binnenkort opgestart. De gebiedsontwikkeling is circa 4,4 hectare groot en omvat maximaal 165 woningen. Voor de woningsegmenten wordt aangehouden: minimaal 35% sociaal, minimaal 25% midden en maximaal 40% hoog.







Doornsteeg (fase 3): proefverkaveling en referentiebeelden







Stadshaven: Vogelvlucht en referentiebeelden uit visiedocument

Doornsteeg (fase 3)

In de derde fase van de woonwijk Doornsteeg worden 700 woningen en appartementen gebouwd. Het programma is afgestemd op de Woonvisie 2020+ en omvat verschillende woningtypes voor diverse doelgroepen, ten minste 35% sociale huur- en koopwoningen en ten minste 25% lage en hoge middeldure huur- en koopwoningen.
De gebiedsontwikkeling is circa 27,5 hectare groot (exclusief volkstuinen) en omvat circa 700 woningen met een bebouwingsdichtheid van 24 woningen per hectare. Het betreft overwegend grondgebonden woningen met relatief veel vrijstaande woningen, twee-onder-een kapwoningen en korte blokken met rijwoningen. Er staan ook diverse appartementen gepland. Centraal rondom de watergang ligt een groot park, exclusief dit park komt de dichtheid uit op 27 woningen per hectare.

Stadshaven

Stadshaven is een hoog stedelijke gebiedsontwikkeling aan de kop van de Arkervaart met compacte stedelijke blokken in een industriële bouwstijl. Het is een herontwikkelingslocatie van het gemeentehuis, bedrijvigheid en een groen perceel. Voor het plan is een gebiedsvisie vastgesteld (medio 2023) en een ontwerp bestemmingsplan uitgewerkt.
Voor de woningsegmenten wordt aangehouden: minimaal 35% sociaal, minimaal 25% midden en maximaal 40% hoog.
De gebiedsontwikkeling is circa 7 hectare groot en omvat circa 600 woningen met overwegend appartementen met een bebouwingsdichtheid van 100 woningen per hectare. De dichtste blokken aan de vaart en noordzijde halen dichtheden van 125 woningen per hectare door enkele hoge appartementengebouwen door een hoogteaccent. De overgangsblokken naar de bestaande bebouwing bestaan uit grondgebonden woningen en appartementen met een bebouwingsdichtheid van circa 65 woningen per hectare.

2.2 TRENDS

In deze paragraaf gaan we in op trends die er spelen en van invloed zijn op het studiegebied. We gaan in op trends op het gebied van wonen, sport, klimaat en natuur, werk, openbaar vervoer, mobiliteit en parkeren, en voorzieningen.

2.2.1 Trends wonen

15-minuten-stad

De term ’15-minutenstad’, in 2016 bedacht, is onlangs geëxplodeerd in populariteit. De definitie is als volgt: “De 15-minutenstad is een stedenbouwkundig concept waarbij burgers binnen 15 minuten lopen of fietsen toegang hebben tot alle basisbehoeften“.
Het concept van de 15-minuten stad pleit voor steden waar inwoners op korte afstand toegang hebben tot essentiële dagelijkse voorzieningen. De zes noodzakelijke dagelijkse voorzieningen zijn de woning, werk, onderwijs, commerciële ruimtes, entertainment en gezondheidsvoorzieningen.

Mix wonen, werken en recreatie

Na de functiescheiding van na de jaren vijftig, wordt er nu voor bepaalde gebieden gestreefd naar een mix van wonen, werken en recreatie. Met name in centra en stationsgebieden gaan de verschillende functies meer hand in hand.
Het gaat dan om lichte vormen van werken en recreatie die te combineren zijn met wonen. Voorwaarde is dat er geen grote overlast is naar kwetsbare functies zoals wonen. Het voordeel is dat deze gebieden levendiger worden doordat er op elk moment van de dag activiteiten zijn. Daarnaast wordt de beschikbare ruimte zuiniger gebruikt door een vorm van dubbelgebruik.

Meer kleinere woningen

Vanuit de woondeals wordt gestuurd om meer betaalbare en sociale woningen (circa 2/3 deel) te realiseren om aan de behoeftes in de woningmarkt te voldoen. Aan deze woningen is een maximale prijs gebonden. Door de stijgende prijzen voor de materialen, de loonkosten en de extra eisen in de bouwsector zijn de totale bouwkosten de laatste jaren sterk gestegen. Om toch binnen de categorie te blijven worden de woningen steeds kleiner. Dat kunnen kleine appartementen zijn of specifieke woningtypes zoals beneden-bovenwoningen, rug-aan-rug woningen en de rijwoningen met smalle beukmaten (tussen 3,6 en 4,8 meter).
En door de verhoudingsgewijs grote aantallen van deze kleine woningen stijgt de bebouwingsdichtheid in een gebiedsontwikkeling. Om te voldoen aan de parkeernormen zijn veel parkeerplaatsen nodig: of deze worden opgelost in mobilityhubs of gebouwde parkeervoorziening of de hoeveelheid uitgeefbare ruimte in de wijk daalt.



Woonpark Het Erf in Hoevelaken - rug-aan-rug woningen Woningstichting Nijkerk)

Meer appartementen

Als gevolg van de vorige trend, maar ook de grote behoefte bij de doelgroepen starters en ouderen (wens voor levensloopbestendige woningen), worden relatief meer appartementen gebouwd. Daarbij dient onderscheid gemaakt te worden in de appartementen met een lift (levensloopbestendig) en de soms kleinschalige gestapelde vormen (niet-levensloopbestendig).

Wonen en zorg

Ouderen blijven steeds langer thuiswonen. Dit heeft impact naar hun woonsituatie die daar voor geschikt moet zijn. Het levensloopbestendig bouwen is hierin een van de facetten.
Ook zal er voldoende wonen in combinatie met zorg (bijvoorbeeld een woonzorgcomplex) moeten zijn. Het bouwen voor deze doelgroep heeft als bijkomend voordeel dat er (veelal) grondgebonden woningen vrij komen voor gezinnen (doorstroming woningmarkt).
Naast passende woonruimte heeft deze doelgroep ook de juiste voorzieningen nodig op een gepast afstand zodat ze ook zo lang mogelijk zelfstandig kunnen blijven wonen. Denk hierbij aan zorgpartijen die diensten kunnen verlenen, medische basisfaciliteiten en dagelijkse boodschappen.

Levensloopbestendig bouwen

Door de vergrijzende samenleving is er steeds meer behoefte aan levensloopbestendige woningen (gelijkvloerse woningen zoals patiowoningen of appartementen) waar ouderen langer zelfstandig in kunnen blijven wonen. Woningen dienen daarbij flexibel en aanpasbaar te zijn naar de behoefte van de bewoners in de levensfase van dat moment. De woningen moeten adaptief zijn naar de verschillende levensfases.

Haalbare gebiedsontwikkeling

Het is geen wetmatigheid dat een dicht-bebouwd plan met meer woningen tot een haalbaar plan leidt. Dichtere plannen leiden vaak ook tot dure oplossingen zoals gebouwde parkeervoorzieningen en andere maatregelen om het gebied aantrekkelijk te maken en/of de ontwikkeling rond te krijgen. Daarnaast zijn appartementen relatief duurder om te bouwen dan grondgebonden woningen. Dit verschil komt niet tot uiting in de verkoopprijs van het vastgoed. Plannen met meer grondgebonden woningen en enkele appartementen in middelhoge dichtheden zijn voor ontwikkelaars vaak aantrekkelijker.

Vaak is de locatie daarin bepalend. Het sterk verdichten met appartementen kan op locaties die zeer gewild zijn (denk aan een centrumgebied of stationlocatie) of nabij stedenbouwkundige ruimtes die de dichtheden kunnen dragen (denk hierbij aan Stadshaven Nijkerk).



Gebiedsontwikkeling Doornsteeg

Veranderende planeconomische verdeling

De oude planeconomische verdeling voor een uitbreidingswijk was ongeveer 55% uitgeefbaar, 25% verharding, 20% groen en water bij een dichtheid van circa 25-30 woningen per hectare. Daarbij werd 50% in de vrije sector gebouwd (relatief veel vrijstaande en twee-onder-een kapwoningen) en 50% betaalbare en sociale woningen (vaak rijwoningen met beukmaten tussen de 4,8 en 5,4 meter).

Als gevolg van de vorige twee trends en normatieve eisen rondom parkeren, water, groen en klimaatadaptatie verandert de planeconomische verdeling van woonwijken. Aan de hand van enkele voorbeelden uitleg van de trends:

- De veranderde verdeling naar meer betaalbare en dus ook kleinere woning zorgt ervoor dat binnen het uitgeefbare deel van een woonwijk meer woningen worden gebouwd, met een hogere dichtheid als gevolg. Deze woningen hebben steeds minder parkeren op eigen terrein.
- Voor de betaalbare en sociale woningen speelt de omvang van de kavel minder voor de ontwikkelaar, daarmee zien we ook de hoeveelheid uitgeefbaar zakken.
- Meer woningen hebben als gevolg dat er in de openbare ruimte meer parkeerplaatsen nodig zijn (ondanks de lagere parkeernorm per woning) en ook meer rijwegen. Het gevolg is meer verharding.
- Door andere inrichtingsconcepten toe te passen, zoals shared spaces en geconcentreerde parkeervoorzieningen, kan het percentage verharding constant gehouden worden.
- Het percentage groen wordt hoger als gevolg van normen rondom water en klimaatadaptatie.
- Vanuit het tweede punt is de trend zichtbaar dat de ontwikkelaars steeds meer kiezen voor een groene omgevingskwaliteit die alle woningen (en daarmee ook de verkoop) ten goede komt.

Voor een gemiddelde woonwijk is een trend zichtbaar met de volgende planeconomische verdeling:

- 45% uitgeefbaar;
- 25% verharding;
- 25% groen en water;
- 5% nader te verdelen over één van de andere drie mede afhankelijk van de ruimtelijk-functionele context, de planvorm, verdeling woningtypologieën of lokale eisen of normen;
- Dichtheden worden hoger en verschuiven naar 33-38 woningen per hectare.

Uitzondering op deze regel zijn de twee uitersten van de dichtheden van woonwijken. Bij de landelijke woonwijken met woningen op ruime kavels en lage dichtheden, is het percentage uitgeefbaar hoger dan het percentage groen en verharding. Bij de woonwijken met hoge dichtheden is het sterk afhankelijk van de inrichting en eventuele andere functies, daarvoor zijn moeilijker richtgetallen te geven. Het is voor woonwijken met hoge dichtheden moeilijker om richtgetallen te geven door de afhankelijkheid van slimme inrichting en de aanwezigheid van andere functies.



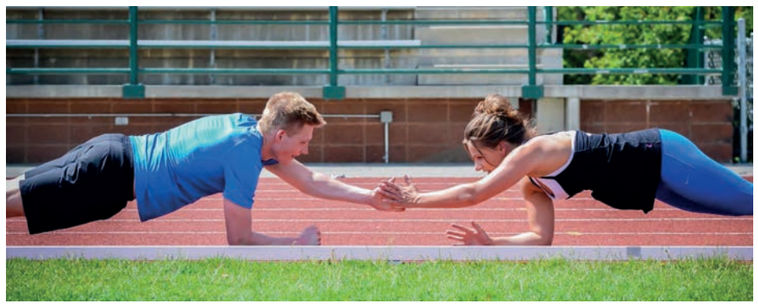
Gebiedsvisie Paasbos

2.2.2 Trends sport

Iedereen kan meedoen
Sport en bewegen is een belangrijke en nog steeds groeiende sector in onze samenleving. Het is duidelijk dat sport een grote maatschappelijke waarde heeft en bijdraagt aan thema's zoals gezondheid, integratie, sociale cohesie, terugdringen van overgewicht en de daarmee gepaarde problemen voor de fysieke en mentale gezondheid.
Een ontwikkeling die zich verder voortzet is dat we allemaal ouder worden en langer gezond en vitaal willen blijven. Het aantal ouderen dat sport, neemt in aantal toe.
Daarnaast neemt de bewustwording van een gezonde leefstijl steeds meer toe. Dit wordt versterkt door de toenemende verantwoordelijkheid en financiële gevolgen van ongezond gedrag en toenemende nadruk op zelfredzaamheid.

Jeugd in beweging
Kinderen bewegen minder, zijn minder beweegvaardig, minder fit, motorisch minder vaardig én zwaarder dan 30 jaar geleden. Het aantal kinderen en jongeren dat wekelijks sport is de afgelopen jaren afgenomen. De sportbranche zal daarom in de toekomst moeten proberen om het sportaanbod aantrekkelijk te houden voor jongeren.
Daarnaast spelen kinderen steeds minder buiten, een gevolg daarvan is de toename van overgewicht onder jonge kinderen. Te weinig buitenspelen heeft negatieve gevolgen voor de motorische ontwikkeling. Ook de leerprestaties en de cognitieve ontwikkeling van een kind hebben baat bij buitenspelen. Gaming en virtual reality zijn steeds meer aanwezig in ons leven en stimuleren mensen te bewegen en gezonde keuzes te maken. Hiermee kunnen nieuwe doelgroepen bereikt worden.

Sterke en vitale aanbieders van sport
Het sportlandschap verandert. Mensen gaan steeds meer individueel of in zelfgeorganiseerde groepen sporten en minder in clubverband. Er is een toename te zien in sporten die mensen zelf gemakkelijk alleen kunnen ondernemen op het moment dat het hen uitkomt, zoals hardlopen, wielrennen en fitness. Deze ontwikkeling leidt tot een verminderende behoefte aan gemeentelijke sportaccommodaties, een intensiever gebruik van de buitenruimte ten behoeve van sportbeoefening en een toename in het marktaandeel van commerciële sportaanbieders.
De vrije tijd wordt in toenemende mate een zoektocht naar belevenissen en een manier om uiting te geven aan de eigen identiteit en leefstijl. Sport moet dan ook vooral leuk zijn om te beoefenen. Het plezier in sporten staat voorop en zorgt dat mensen structureel blijven sporten en bewegen. Tevens gaan sport, recreatie, ontspanning en vermaak steeds meer door elkaar lopen.
Er zijn de afgelopen jaren vele (commerciële) sportorganisaties bijgekomen die op andere locaties sport aanbieden. Zij bieden bijvoorbeeld sportactiviteiten aan in de openbare ruimte. Mensen hebben behoefte aan vernieuwing en gaan op zoek naar nieuwe uitdagingen. Hierdoor ontstaan nieuwe sporten zoals padel, beachvolleybal, en soccersquash.



Duurzame sportinfrastructuur
De trend van de veranderende sport(er) is van invloed op de ruimte die voor sport en bewegen wordt gebruikt. Het traditionele gebruik van solitaire sportaccommodaties staat onder druk en ook de gemeente Nijkerk streeft naar multifunctioneel gebruik van sportaccommodaties.
De verduurzaming van sportaccommodaties (CO_2 reductie, BENG normering gebouwen) en sportvelden is een thema vanuit de overheden en sportbonden.
Er wordt steeds meer gesport en bewogen in de openbare ruimte. Door de toename van de ongeorganiseerde sport (in de openbare ruimte) daalt de behoefte aan sportaccommodaties.
De openbare ruimte komt steeds meer in beeld als locatie voor sport, bewegen en actieve vormen van recreatie. Denk hierbij aan (autovrije) wandelzones en (hard)looppaden, maar ook aan sportpunten zoals een calisthenicspark of beweegplein voor ouderen.

Recreatie en cultuur
De ongebonden sporten en het buitensporten in openbaar gebied zoals wandelen, hardlopen, fietsen, paardrijden en de varianten van buitenfitness hebben een recreatieve uitloop naar het buitengebied. Verbindingen tussen kern en buitengebied, dus veilige en passende routes voor de recreatie vorm, worden steeds belangrijker.
Sommige vormen van sport/recreatie hebben een rijke historie met de lokale cultuur, bijvoorbeeld de paardensport in combinatie met jacht op de landgoederen (Groot Hennekeler en Slichtendhorst).

2.2.3 Trends klimaat en natuur

Bodem en water sturend
De bodem is letterlijk de basis voor ons bestaan en biedt veel grond aan elementen, planten en leven, wat de mens ondersteunt in haar voortbestaan. De bodem ademt, biedt ruimte aan bijvoorbeeld bomen die CO^2 en water vastleggen, maar huisvest ook veel leven dat aan de basis staat van veel voedselketens. Het behoud of versterken van de bodem is daarom cruciaal voor ons voortbestaan. Daarnaast is zoetwater een schaars goed in de wereld. Het schoonhouden van goed water is belangrijk om Nijkerk levendig te houden. Met nieuwe ontwikkelingen moet daarom ook gekozen worden voor het minimaal belasten van de grond en het watersysteem.

Klimaatadaptatie
Op basis van het Intergovernmental Panel on Climate Change (IPCC)-rapport en scenario's is het duidelijk dat ons klimaat aan het veranderen is. Het wordt warmer en de neerslagpatronen zijn aan het veranderen. We krijgen meer last van droogte, wateroverlast en hittestress.


Polderlandschap in Nijkerk

Vanuit divers overheidsbeleid zijn er steeds meer eisen voor gebiedsontwikkelingen die deze effecten ondervangen. Daarnaast vraagt het ook om een andere manier van ontwerpen: plannen meer gericht op de ondergrond en bodem, de bestaande groenstructuren, de waterafvoer en buffering en minder verharding.

Natuurinclusief en biodiversiteit
Er ontstaan steeds meer ontwerpfilosofieën waarin de natuur centraal staat in het ontwerp.
Het 'Nature Based Design' (Natuur geïnspireerd ontwerp) gaat over het toepassen van wat we over de natuur hebben geleerd op de dingen die we ontwerpen. Door de natuur te observeren kunnen we veel leren over hoe we betere ontwerpen kunnen maken, in dit geval de nieuwe gebiedsontwikkelingen.
'Building with Nature' (bouwen met natuur) is een ontwerpaanpak om op de natuur gebaseerde oplossingen te ontwikkelen voor ontwerpopgaven. Het benut de krachten van de natuur ten behoeve van de economie, de maatschappij en het milieu. Via de aanpak kunnen we duurzame infrastructuur ontwikkelen en bijdragen aan de duurzame ontwikkelingsdoelstellingen (SDG's).

Groenblauwe kwaliteit
Groen in de woonomgeving heeft in het algemeen meer kwaliteiten. Het biedt ruimte om gezond te bewegen, het bevordert de gezondheid (fysiek, mentaal), verbetert het microklimaat en zuivert de lucht (fijnstof, stikstof). Aspecten die steeds meer gaan spelen in het kader van de Omgevingswet en beleid. Met een groennorm per woning (vaak 75 m^2 per woning), percentage beschaduwing paden, koelteplekken en de '3-30-300 regel'* komt groen steeds meer als norm in gemeentelijk beleid terecht.

Bestaande bomen kappen voor een ontwikkeling wordt ook steeds moeilijker vanuit beleid en maatschappelijk wensbeeld.

Daarnaast is voor ontwikkelaars de groenblauwe kwaliteit een steeds belangrijker thema voor de marketing en verkoop geworden: groene woonstraten als verkoopkwaliteit. Het publiek vraagt, ondanks die kleine woning, wel om een aangename en groene woonomgeving.

In het ontwerp wordt steeds meer ingezet op robuuste groenstructuren aansluitend op het bestaande landschap en reeds aanwezige groen (beschouwen als kwaliteit). Daarmee krijgt het groen ook een meer natuurlijke uitstraling en is het vaak ook beter voor de natuur en de biodiversiteit.

Het resultaat is dat plan- en gebiedsontwikkelingen steeds groener worden ondanks de hogere dichtheden waarin gebouwd wordt. Ongelimiteerd verdichten is met deze trend ook niet mogelijk omdat het groen een structurele positie heeft ingenomen bij verstedelijkingsopgaven.

* *De '3-30-300 regel' wordt vaak gebruik als een criteria voor groene plannen. De drie cijfers verwijzen naar drie ontwerpprincipes:*
- *3: vanuit elke woning minimaal 3 bomen zichtbaar;*
- *30: een minimale boomkroonbedekking van 30% voor de woonomgeving;*
- *300: op minimaal 300 meter wandelafstand van de woning een groene verblijfsplek of park*

2.2.4 Trends werk

Groei van banen
De groei van een substantieel aantal woningen vraagt ook om een groei van het aantal banen. Er dient een gezonde balans te zijn tussen beide functies in een kern. Het is niet perse noodzakelijk op wijkniveau. Immers er zijn altijd gebieden in een kern die primair (een bedrijventerrein) of voor een groot aandeel (een centrum of stationsgbeied) gestoeld zijn op werkgelegenheid.

Tenzij de kern een duidelijke forenzengemeenschap betreft. Maar dat betekent ook dat er overdag weinig activiteiten zijn in de kern.



Koffie om de hoek

Thuiswerken
Na de corona is er een steeds grotere groep die gebruik maakt van de mogelijkheid om thuis te werken. Hierdoor staat er op microschaal al een vorm van menging tussen wonen en werken. Bij deze trend zien we ook de scheiding tussen werk en privé verschuiven. Er is overdag of direct aansluitend op werktijden (als gevolg van wegvallen reistijd) meer ruimte voor niet-werkactiviteiten die in de directe woonomgeving gaan plaatsvinden. De woonomgeving dient hier op aangepast te worden.
Juist gemengde gebieden zijn hier geschikt voor omdat bepaalde faciliteiten in de omgeving zitten, of het gaat om een printservice, vergaderruimte of lunchroom vanuit de werksituatie, of om meer private actviteiten rondom voorzieningen, recreatie of sporten.

Schone werkgelegenheid
De dienstensector wordt steeds groter in ons land als gevolg van een verder gaande ontwikkeling in de digitalisering, globalisatie, de beleveniseconomie, platformen en AI. Dit is werkgelegenheid met minder ruimtelijke en milieuimpact naar de directe omgeving en daardoor beter in te passen in de woonomgeving. Deze schone werkgelegenheid is goed in te passen in gemengde gebieden.

Gemengde gebieden
Voor de leefbaarheid in de kern heeft een mix van wonen, werken en recreëren de voorkeur. Deze mix zorgt voor de gewenste dynamiek in en vitaliteit van een gebied. Bij de trends wonen en openbaar vervoer komt dit thema vanuit een ander perspectief ook naar voren.

Gemengde gebieden hebben verschillende voordelen:
- Zo komen de verschillende bevolkingsgroepen in een kern elkaar tegen op verschillende momenten en plekken. Dit bevordert de sociale cohesie in een kern.
- In een gemengd gebied zijn er op meer tijdstippen verspreid over de dag mensen aanwezig in de openbare ruimte, waardoor het toezicht toeneemt.
- Er kan functionele synergie ontstaan wanneer bewoners, werknemers en bezoekers gebruik maken van dezelfde voorzieningen en diensten.
- Kinderen die in gemengde gebieden wonen, zien dagelijks wat werken is, zodat het voor hen geen abstract begrip is.
- Gemengde gebieden zorgen voor minder mobiliteit, omdat ze mensen de mogelijkheid bieden dicht bij hun woning te werken en ze te voet of met de fiets naar het werk kunnen. Daarnaast kunnen de parkeervoorzieningen voor wonen, werken en recreëren gedeeld worden. Dit levert een ruimte- en kostenbesparing op.
- Daarbij geldt dat een deel van de bedrijven beter tot hun recht komen in gemengde gebieden, bijvoorbeeld kantoren startende bedrijven of juist de kleinschalige bedrijven met gering milieuimpact naar de omgeving. Dan kunnen de bedrijventereinen specifiek ingericht worden voor de grotere en zwaardere bedrijven of bedrijven met specifieke eisen (bijvoorbeeld aansluiting op water of autosnelweg).
- Gebieden zoals dorps- en stadcentra en stationsomgevingen zijn bij uitstek geschikt zijn voor functiemenging.

2.2.5 Trends openbaar vervoer

Van bezit naar gebruik
Vanuit onder andere de overheid en nieuwe spelers op de mobiliteitsmarkt is veel aandacht voor Mobility as a Service (MaaS) en de opkomst van deelvervoer (zoals e-bikes, fietsen, etc.). De ontwikkeling kent meerdere kanten: de populariteit én het aanbod groeit lokaal en steeds meer apps maken gebruik eenvoudiger. Tegelijkertijd ervaren gemeentes ook hinder van verkeerd geparkeerde vervoersmiddelen, neemt het particuliere autobezit nog maar weinig af en neemt het gebruik van deelvervoer nog geen vlucht. De trend van bezit naar gebruik is gunstig voor het openbaar vervoer omdat de stations belangrijke hubs kunnen worden voor bijvoorbeeld het voor- en natransport.

Technologische ontwikkelingen in en om de trein
Technologie ontwikkelt zich razendsnel. Innovaties kunnen de dienstverlening voor het openbaar vervoer en interne processen verbeteren en reizen met de trein en andere vormen van openbaar vervoer aantrekkelijker maken.

Multimodaal reizen
Multimodaal reizen vind plaats zowel binnen dezelfde reis als verdeeld over verschillende reizen. Onder invloed van de afname van het bezit van eigen vervoermiddelen, is het veel logischer dat een reis wordt gepland met het doel van de reis als uitgangspunt in plaats van het vervoermiddel, helemaal wanneer we dit combineren met de abonnementscultuur (een van de vormen van NS abonnement).

Co-workingspace
Een afspraak wordt niet meer op een kantoor gemaakt, maar op een locatie om samen te werken, bijvoorbeeld op een station of in de omgeving van een station.
Urgentie schoon en duurzaam vervoer: De gevolgen van klimaatverandering tonen het belang om nog ambitieuzer te zijn. Een van de aspecten is het verduurzamen van de mobiliteit. De trein is het duurzaamste vervoermiddel voor langere afstanden. NS wil en kan onderdeel zijn van de oplossing voor de klimaatproblematiek.

Levendigheid station
Stations zijn meer dan opstapplaatsen voor de trein. Steeds meer worden allerlei voorzieningen gekoppeld aan het station (vanuit NS Stations) en het stationsgebied (ondernemers buiten NS). Het station is een gebied waar vele mensen (klanten) dagelijks passeren, dus voor ondernemers een aantrekkelijke vestigingslocatie. Voor de reizigers zijn de extra voorzieningen een vorm van comfort, op de route of tijdens het wachten op de trein kunnen voorzieningen worden gebruikt. Juiste deze dynamiek zorgt voor de reuring in het stationsgebied en levendigheid gedurende de gehele dag.
In Nijkerk zijn de voorzieningen op het station ondermaats. Door op de korte termijn enkele basisvoorzieningen toe te voegen of aan ondernemers ruimte te bieden voor commerciële activiteiten, kan de reuring en levendigheid vergroot worden.
Met de herontwikkeling van het stationsgebied en de uitbreiding van Bronswerk en Luxool ontstaan er kansen op de lange termijn doordat er mensen van het gebied gebruik maken en er ruimte is voor het toevoegen van een gemengd programma dat reuring met zich meebrengt.



Impressie modern stationsgebied

2.2.6 Trends mobiliteit en parkeren

Parkeernormen
Al jaren is de trend dat de parkeernormen geleidelijk omhoog gaan, deze trend is nog zichtbaar in de kleinere kernen. In de steden is al een omgekeerde trend zichtbaar. De normen worden lager, vaak in combinatie met stimuleren van het gebruik van fiets en deelauto + OV. Ook worden de parkeernormen daar steeds minder aan de woningtypologie gekoppeld, maar juist aan het gebruiksoppervlakte van de woning (GBO). Deze trend is gunstig bij de realisatie van de kleine woningen.

STOMP
In de Mobiliteitsvisie 2040 wordt gewerkt vanuit het STOMP principe waarin de mens centraal staat. STOMP staat voor Stappen, Trappen, Openbaar vervoer, Mobility as a service (deelvervoer) en Privé auto. Met het STOMP principe wordt prioriteit gegeven aan vormen van mobiliteit die duurzamer zijn (lopen, fietsen en OV) zowel qua ruimtegebruik als uitstoot (CO_2, fijnstof en geluid) en verkeersveiligheid. Er wordt minder prioriteit gegeven aan minder duurzame mobiliteitsvormen (zoals de auto). Zo wordt er gezorgd voor bereikbare en leefbare gebieden. De mate waarin STOMP kan worden toegepast is sterk afhankelijk van de locatie. In centrum- en stationslocaties is het principe beter toepasbaar dan de buitenwijken op gunstige autolocaties.
Aan het STOMP-principe wordt vaak ook een reductie van de parkeernormen gekoppeld. Immers als de privéauto minder wordt gebruikt zijn er minder parkeerplaatsen nodig. Daarnaast zal ook de hoeveelheid autobewegingen afnemen door het lagere autogebruik. Bijkomend voordeel is dat de gezondere en minder vervuilende manier van mobiliteit wordt gestimuleerd waardoor de leefbaarheid zal toenemen.

Auto uit straatbeeld en shared space
Volgend op de vorige twee trends en vanuit woonkwaliteit verdwijnt de auto steeds meer uit het straatbeeld. De eerste stap is om de geparkeerde auto's in parkeerhoven in bouwblokken of op eigen terrein (oprit, gebouwde parkeervoorziening) uit de straat te krijgen zodat meer kwalitatieve straten met meer woonkwaliteit ontstaan.
De tweede stap is om over te gaan op geconcentreerde parkeervoorzieningen (parkeerveld, mobility hub) aan de randen van de wijk op een acceptabele loopafstand van de woning en nabij de hoofdroute van de woonwijk zodat er autoluwe woongebieden ontstaan. In Nijkerk wordt hier bij Stadshaven een stap gezet door het realiseren van een parkeerhub voor het parkeren voor bezoekers aan de rand van gebied.

Het begrip shared space (er bestaat geen officiële definitie) gaat uit van gedeeld gebruik van de openbare ruimte. Zonder verkeersborden en fysieke obstakels (bijvoorbeeld stoepbanden) die gebruikers van elkaar scheiden. Het eigen vermogen en de verantwoordelijkheid van gebruikers om verkeerssituaties 'zelf' te regelen staat centraal. In woonwijken betekent het vaak dat de voetganger, fietser en auto op straatniveau gemengd worden door de specifieke inrichting. In de shared space is de auto duidelijk te gast en is de inrichting meer gericht op het verblijven en de woonkwaliteit. Vaak kan de auto redelijk dichtbij de woning komen, zodat de boodschappen uitgeladen kunnen worden. Echter wordt de auto wel geparkeerd op afstand van de woning. Hierdoor is minder verharding in de woonwijk nodig, wat als klimaatadaptief voordeel gerekend kan worden.

Schoon en duurzaam vervoer
Het principe van STOMP is breder gericht, maar heeft ook tot gevolg schonere en duurzamere vormen van vervoer, meer te voet, met de fiets en openbaar vervoer. Daarnaast wordt de verbrandingsmotor steeds meer vervangen door elektrische motoren. Naast parkeren moet er daarmee ook gedacht worden aan opladen.

De ordening en inrichting van gebiedsontwikkelingen kan hier ook sturend of zelfs dwingend in werken. Voor goed gesitueerde locaties (nabij OV-knoop, goede langzaam-verkeersverbindingen) kunnen lagere parkeernormen worden aangehouden en ingezet worden op STOMP. Dan is het voor de gebruiker geen vrije keuze of de auto of fiets gepakt wordt, maar wordt de keuze een bepaalde richting in gestuurd omdat die auto niet meer zo aantrekkelijk is (staat op afstand, parkeerplaatsen zijn duur, omrijden) terwijl het alternatief aanrekkelijk is (korte afstanden zoals bij de 15 minuten stad, fiets is eenvoudig en veilig te stallen, er is frequent openbaar vervoer).



2.2.7 Trends voorzieningen

Winkelen staat onder druk
Het winkelen staat al jaren onder druk door het online winkelen. Een trend die nog steeds groeit. Door de komst van het online winkelen hebben veel retailers het moeilijk en lopen dorpskernen en winkelcentra langzaam leeg. Als reactie daarop zijn ontwikkelingen zichtbaar waar meer aandacht wordt gevestigd op de beleving en verleiding. De kunst is om klanten te verleiden om zo lang mogelijk bij jou in de winkel (of in jouw winkelcentrum of -gebied) te blijven. Dat gebeurt bij blurring en functievermenging, een trend die zich steeds verder ontwikkelt binnen het winkellandschap. Voor centra geldt dat er trend is van monofunctionele winkelcentra naar multifunctionele ontmoetingslocaties.

Van blurring is sprake wanneer een boekwinkel waar 's avonds onder genot van een hapje en een drankje lezingen worden gegeven (Roodbeen is een voorbeeld), of een kinderwinkel met achterin een café en activiteiten voor kinderen. Bij functiemenging gaat het om verschillende functies die elkaar versterken, bijvoorbeeld horeca tussen de winkels.
Een andere aanpak is dat winkels zowel online als fysiek verkopen. Voordelen is dat klanten de artikelen fysiek kunnen bekijken (passen), beter service verlening, ruilen en retourneren, afhaalservice en groter assortiment online dan in winkels aanwezig is.

Het toevoegen van stationswinkels en -horeca aan een station zorgt voor meer beleving en reuring. Meer toelichting staat in paragraaf 2.2.5 onder 'Levendigheid station'.

Supermarkt voor leefbaarheid
Voor de kleine winkelcentra is een supermarkt (of meerdere) bijna altijd de publiekstrekker. Supermarktbezoekers gaan na de dagelijkse boodschappen nog langs bij de speciaalzaak (drogisterij, bakker, slager) voor specifieke artikelen (combinatiebezoek). Naast winkels betreft het ook de kleinschalige dienstverlening (kapper, afhaalpunt, stomerij).

De supermarkt heeft vaak een bredere rol dan alleen de dagelijkse boodschappen door de betaalautomaat, aangeboden diensten (afhaalpunt, stomerij) en specifieke goederen (bloemisterij).

Huisvesting van huisartsen
De landelijk huisartsen vereniging geeft aan dat veel huisartsen te maken hebben met een probleem met huisvesting: te krap, te duur of ongeschikt. Dit vraagt om aandacht voor geschikte en betaalbare huisvesting.

Schaalvergroting voorzieningen
Bij scholen, culturele en maatschappelijke voorzieningen en medische clusters is er een verdergaande schaalvergroting. Enkele voorbeelden:
- Meerdere scholen met bijhorende voorzieningen worden geclusterd in brede scholen.
- In het buurthuis worden steeds meer voorzieningen geclusterd.
- De individuele tandarts, huisarts en fysiotherapeut komen in een gezondheidscentrum samen met de apotheek en andere medische zorgverleners.

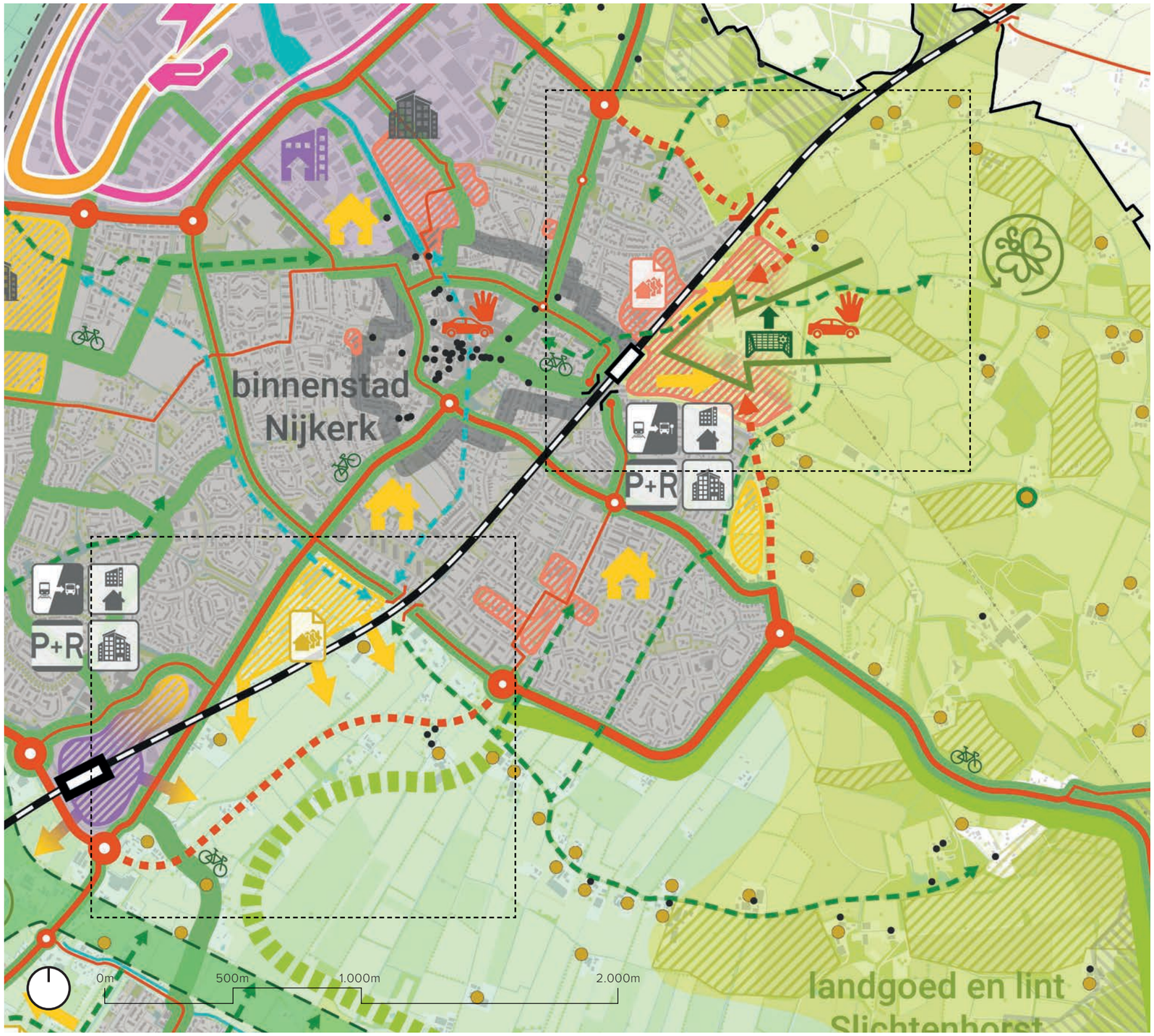
Het resultaat van deze schaalvergroting is dat er her en der plekken vrij komen, maar dat op andere plekken grotere locaties voor deze voorzieningenclusters nodig zijn.



Boni, 'Thuis in Nijkerk'



Molenplein Nijkerk



Bron: Uitsnede kaart 9 - Visiekaart Gemeente Nijkerk 2040 (Omgevingsvisie Gemeente Nijkerk, bijlage 7f)

2.3 AMBITIES NIJKERK

2.3.1 Omgevingsvisie Nijkerk 2040

In november 2022 is de omgevingsvisie vastgesteld. In de omgevingsvisie zijn de ontwikkelingsmogelijkheden in de fysieke leefomgeving uitgewerkt. Deze omgevingsvisie is een samenhangende visie met strategische hoofdkeuzes van beleid voor de volgende zes thema's: (1) duurzame ontwikkeling, (2) wonen, (3) werken, (4) mobiliteit, (5) voorzieningen en (6) het landelijk gebied.

De opgaven

De gemeente Nijkerk staat voor een groot aantal opgaven: Opgaven om het tekort aan woningen terug te dringen, om de leefomgeving aan te passen aan de veranderingen in het klimaat, de omschakeling naar duurzame opwekking van energie, om te zorgen voor voldoende ruimte voor bedrijven en voor een blijvend groeiende recreatiebehoefte, om de verandering naar een duurzame landbouw te ondersteunen en te stimuleren en om steviger in te zetten op biodiversiteit en schone vormen van mobiliteit zoals de fiets als vervoersmiddel.

Visie

In een drietal paragrafen worden de zes thema's verder uitgewerkt. De paragraaf 'Nijkerk: een groen en mooi landelijk gebied' is gericht op het landelijke gebied en minder relevant voor de bouwopgave. De paragrafen 'Nijkerk: een duurzame gemeente' gaat over het cultureel erfgoed, de omgevingskwaliteit, duurzame energiebronnen, circulaire economie, openbare ruimte en diverse milieutechnische aspecten. Het zijn de randvoorwaarden voor de gebiedsontwikkelingen. De paragraaf 'Nijkerk: een dynamische gemeente' gaat over de opgave waar de voorliggende studie over gaat.

Nijkerk: een dynamische gemeente

Er wordt ingezet op een toekomstbestendige gemeente. In de visie wordt prioriteit gegeven aan het bouwen van voldoende woningen voor de inwoners van Nijkerk. Naast wonen gaat het ook om ruimte om te werken, te verblijven, te bewegen en te recreëren. Deze ambitie leidt tot de keuze voor nieuwe woon- en werklocaties.

Gemeente Nijkerk hanteert hierbij het principe van zorgvuldig ruimtegebruik. Dit betekent niet dat inbreiding altijd voor uitbreiding gaat. Het wil zeggen dat ‘inbreiding’ (verdichting en transformatie van bestaand stedelijk gebied in combinatie met een intensiever ruimtegebruik) aan de orde is waar dat stedenbouwkundig, maar ook sociaal (veiligheid, gezondheid) aanvaardbaar is. Verdichting gaat dus altijd samen met een aantrekkelijke openbare ruimte, geschikt om er te wonen, te werken en te verblijven.

De huidige ontwikkellocaties voor woningbouw in Nijkerk, Hoevelaken en Nijkerkerveen bieden nog ruimte om tot 2032 in het aangepaste bouwtempo van 250 woningen per jaar te voorzien. Het jaartal 2032 is geen hard gegeven. Afhankelijk van het bouwtempo kan er ruimte zijn tot 2030, maar evengoed kan er een aanleiding zijn pas vanaf 2035 een nieuw uitleggebied in ontwikkeling te nemen.

De keuze voor verdere verstedelijking betekent dat in de komende jaren geïnvesteerd wordt in mobiliteit. Deze investeringen gaan uit van een viertal principes: duurzame mobiliteit, veiligheid van het verkeer en vervoer, leefbaarheid en bereikbaarheid. Er wordt ingezet op een versterking van het langzaam verkeersnetwerk, duurzame mobiliteit, openbaar vervoer en nieuwe wegverbindingen aan de randen van Nijkerk.

Bij de vaststelling van de Omgevingsvisie en Mobiliteitsvisie in november 2022 heeft de gemeenteraad een motie aangenomen waarin het college gevraagd wordt om:

1. bij de doorontwikkeling van de Omgevingsvisie naar een versie 2.0 de effecten op mobiliteitsvraagstukken integraal mee te nemen, onder meer door de effecten op natuur, milieu en gezondheid van de in versie 1.0 gemaakte keuzes op het terrein van mobiliteit in kaart te brengen en af te wegen;
2. die nadere afwegingen in de Omgevingsvisie en op het gebied van mobiliteit gelet op de samenhang en wederzijdse afhankelijkheid integraal aan de raad voor te leggen;
3. daarin ook de volgorde van de te nemen maatregelen te betrekken;
4. de Raad eerst een voorstel te doen met een plan van aanpak om te komen tot een Omgevingsvisie en Mobiliteitsvisie 2.0.

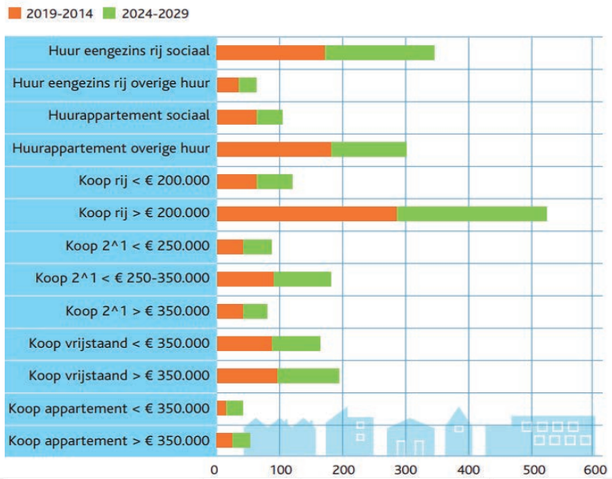
Het doorontwikkelen van de Omgevingsvisie conform de motie van de gemeenteraad wordt gedaan in samenhang met de verkenning van de gebiedsuitwerkingen stationsomgeving, Luxool, Bronswerk en Slichtenhorst.



De Grote Kerk in Nijkerk

2.3.2 Ambities wonen

Woonvisie & Woondeal Regio Amersfoort en Regio Foodvalley
In maart 2023 heeft de gemeente Nijkerk de beide woondeals ondertekend. Nijkerk heeft dezelfde woningbouw projecten ingebracht in de Woondeal Regio Amersfoort als de Woondeal Regio Foodvalley. De woondeals zijn ondertekend door de regio gemeenten en de minister voor Volkshuisvesting en Ruimtelijke Ordening. In de woondeals staan afspraken om in de gemeente Nijkerk tussen 2022 en 2030 in totaal 3.850 woningen te realiseren. De gemeente heeft inmiddels op basis van diverse projecten tot 2032 circa 3.300 woningen gepland staan. De meeste van deze locaties zijn op fiets of loopafstand van het station. Om deze woningen te kunnen realiseren is een goede bereikbaarheid randvoorwaardelijk, hiervoor zijn diverse infrastructurele ingrepen nodig.



Differentiatie en variatie				
Betaalbaarheid	**Woningtypen en focus op doelgroepen**			
35% sociaal – huur en koop waarvan max. 5% sociale koop	10% Specifiek voor senioren	Apparte-menten/ kleine woningen	Opgaven wonen met zorg	Flexibele en alternatieve woon-vormen
10% laag middensegment				
15% hoog middensegment				
40% vrij in te vullen				

Tabellen uit de Woonvisie Nijkerk

In de Woonvisie gemeente Nijkerk 2020+ (Companen) is de kwalitatieve woningbehoefte voor de korte (t/m 2024) en lange termijn (t/m 2029) bepaald (zie tabel).

In deze woonvisie worden kwantitatieve eisen gesteld aan de sociale woningbouw en het lage en hoge middensegment, alsmede voor woningen die geschikt zijn voor senioren. Daarnaast zijn van belang de focus op kleinere en betaalbare woningen, wonen met zorg en flexibele woonvormen. Deze eisen zijn samengevat in een schema.

Woondeal
Vanuit de regionale woondeal wordt voor de komende jaren gestuurd op de realisatie van veel sociale en betaalbare woningen. Voor de periode na 2030 wordt er in de voorliggende studie van uitgegaan dat ook dan een grote behoefte aanwezig is voor veel sociale en betaalbare woningen en dat de huidige trends in de woningbouw doorzetten. Voor de toekomstige gebiedsontwikkelingen van de locaties Slichtenhorst, Bronswerk en Luxool dient dan ook uitgegaan te worden van stedelijke verdichtingen met veel betaalbare woningen.

Aantal woningen 2030-2040
Tot 2032 is er per jaar een woningbehoefte van 250 woningen per jaar. Het jaar 2032 is geen vast jaar dat de huidige bekende planlocaties zijn volgebouwd. Voor de woningbouwopgave voor na 2032, moeten nieuwe locaties worden gezocht. Hiervoor zijn in de Omgevingsvisie suggesties gedaan (o.a. Slichtenhorst en Luxool).
De drie deelgebieden van de voorliggende studie moeten voorzien in de woningbouw in de periode 2030-2040.

De jaarlijkse woningbehoefte is geëxtrapoleerd, daarmee komt de capaciteit op circa 2500 woningen. Deze zullen grotendeels op de locaties Slichtenhorst, Bronswerk en Luxool gaan landen in Nijkerk. Daarnaast dient er nog woningcapaciteit voor de andere woonkernen aanwezig te zijn.

Actualisatie woonvisie
Medio 2024 komt er een actualisatie van de woonvisie. Daar komen wellicht nog wijzigingen uit voort voor de woningbehoefte en/of een andere verdeling over de verplichte woningsegmenten.

Kaders bij de bouwstenen
Het hoofdstuk bouwstenen begint met het beschrijven van de kaders per bouwsteen. Voor wonen zijn de behoeftes zoals in regiodeals en de woonvisie omschreven opgenomen als kader.

Wonen en zorg
Aandacht hebben wij ook voor het bouwen van woningen voor inwoners met een ondersteuningsvraag. In de gemeente Nijkerk staan samen leven, kwaliteit van leven en aandacht voor elkaar centraal. We hechten er waarde aan dat inwoners kunnen blijven wonen in hun vertrouwde omgeving, ook wanneer de ondersteuningsvraag toeneemt. Op het gebied van wonen en zorg is de ambitie om de komende jaren het woningaanbod voor ouderen en voor kwetsbare personen met een ondersteuningsvraag te vergroten. We willen komen tot een meer integrale aanpak met beter inzicht en een betere samenwerking tussen partijen bij de in- en uitstroom van mensen uit maatschappelijk instellingen. We denken bijvoorbeeld aan meergeneratiehofjes of mantelzorgunits.

2.3.3 Ambities buitensport

Omgevingsvisie
In de Omgevingsvisie 2040 heeft de gemeente Nijkerk het volgende opgenomen:
‘‘Wat betreft de buitensport maken wij in de kern Nijkerk de volgende keuzes met betrekking tot de verdeling van onze sportaccommodaties:

1. De voorkeur gaat in eerste instantie uit naar het zoveel mogelijk intensiveren van de bestaande sportcomplexen. Verdichting van de bestaande capaciteit is bijvoorbeeld mogelijk door middel van omzetting van natuurgras in kunstgras.
2. Als intensivering onvoldoende ruimte biedt, zoeken wij ruimte voor het realiseren van een nieuw sportcomplex aan de zuidwestzijde van Nijkerk (omgeving De Flier) of van het gebied tussen de nieuwe weg en het spoor bij Slichtenhorst om te kunnen voldoen aan de reële behoefte die er is aan sportterreinen. Deze keuze hangt mede samen met de volgende punten uit onze visie:
   - De groei van de bevolking kan leiden tot vraag naar extra buitensportterrein.
   - De groei van de kern Nijkerk of Nijkerkerveen met nieuwe woongebieden stelt ons op termijn voor de keuze te zorgen voor een betere spreiding van sportvoorzieningen in Nijkerk. Immers, de keuze voor een nieuwe sportaccommodatie kan aan de orde zijn als op termijn de voorkeur uitgaat naar woningbouw aan de zuidzijde van de kern.
   - Tot slot hangt deze keuze ook nauw samen met de uitkomsten uit onze gebiedsuitwerking omgeving Station Nijkerk/Luxool, de verkenning naar de mogelijkheden voor inbreiding en de financiële gevolgen van een eventuele verplaatsing van (een deel van) de sportfaciliteiten die nu in gebied Luxool gevestigd zijn.
     Alhoewel uitbreiding van sportaccommodaties geen doel op zich is voor ons, is op termijn dus niet uit te sluiten dat nieuwe voorzieningen nodig zijn. Wij werken deze voorstellen verder uit in de gebiedsuitwerkingen voor (1) Slichtenhorst en (2) station Nijkerk/Luxool. Aan deze laatste uitwerking gaat een verkenning vooraf waarin wij onderzoeken of Luxool een geschikt gebied is voor woningbouw.’’



In het voorliggende document wordt voor de buitensport gekeken naar het verdichten op de locatie Luxool en (geheel of gedeeltelijk) verplaatsen van de buitensport naar locatie Slichtenhorst in samenhang met mogelijkheden voor woningbouw. Hierbij wordt niet naar de Flier gekeken.
Als bij de nadere uitwerking en het participatietraject er een aanleiding voor is, wordt breder gekeken naar locaties voor de buitensport en dan wordt ook de Flier als mogelijke locatie meegenomen.

Behoefte buitensportaccommodaties
In 2023 is er onderzoek gedaan naar de toekomstige behoefte aan buitensportaccommodatie in de gemeente Nijkerk. Diverse buitensportorganisaties hebben meegewerkt aan dit onderzoek. Hieronder de conclusies van de Rapportage Behoeftebepaling buitensportaccommodaties gemeente Nijkerk uit 2023 die voor deze verkenning relevant zijn:

- Seizoen 2022-2023
  Samengevat wordt geconcludeerd dat er op dit moment over het algemeen voldoende buitensportaccommodaties & -voorzieningen zijn en er geen acute knelpunten zijn. Bij voetbalverenigingen Veensche Boys en vv Sparta Nijkerk is er wel ondercapaciteit:
  - Op dit moment is er een tekort van 2 velden bij Sparta Nijkerk en 1 veld bij Veensche Boys: Dat wordt nu pragmatisch opgelost, het verdient echter aanbeveling om op relatief korte termijn extra capaciteitsuitbreiding op die locaties op te nemen in de planvorming. Bijvoorbeeld de gebiedsontwikkeling Luxool en /of Nijkerkerveen
  - Ook de Nijkerkse Tennisclub NTC heeft een geringe ondercapaciteit van 0,4 tennisbaan: Gemeentebreed is er voldoende capaciteit beschikbaar.

- Periode 2023-2040
  Op basis van de verwachte groei van de gemeente en de huidige gebruiksgegevens van de buitensportaccommodaties is berekend hoeveel nieuwe leden er per sportbond verwacht worden in 2040 en wat dit betekent voor de behoefte aan sportvoorzieningen:
  - Naar verwachting neemt het aantal extra leden voor buitensportverenigingen tot en met 2040 toe tot tussen de 1.180 en 1.530.
  - De behoeftebepaling toont een prognose van een behoefte aan 3 tot 4 extra kunstgras voetbalvelden, 2 extra korfbalvelden en 4 tot 5 extra tennisbanen. De overige buitensporten zoals hockey, handbal, atletiek hebben op basis van de huidige analyse en uitgangspunten voldoende capaciteit.

Aanbevolen wordt om verenigingen te betrekken om knelpunten (deels) op te lossen en gebruik te maken van hun getoonde flexibiliteit. Onder meer door toenemende vraag aan sportruimte onder te brengen bij verenigingen met overcapaciteit aan accommodaties en voorzieningen. En door de wedstrijdplanning van voetbalverenigingen op zaterdag te spreiden over zaterdag én zondag.
De aanbeveling luidt om in beleid vast te stellen dat de gemeente capaciteitsproblemen gemeentebreed bekijkt. Vervolgens hanteert de gemeente als uitgangspunt voor capaciteitsuitbreiding: eerst intensivering van bestaande accommodaties te zoeken, dan accommodatie in de directe omgeving en pas daarna extra accommodatie te realiseren op basis van de groei van de kernen.



Ongebonden sporters
Het aantal ongebonden sporters dat de buitenruimte gebruikt om te sporten en te bewegen zal toenemen tot 2040, met name onder invloed van landelijke en/of lokale initiatieven. Dit biedt een kans voor de gemeente Nijkerk om de buitensportaccommodaties meer te integreren in de omgeving van deze ongebonden sporters, zowel fysiek als organisatorisch. In de Rapportage Behoeftebepaling buitensportaccommodaties gemeente Nijkerk uit 2023 staan de volgende aanbevelingen:

- Het maken van beleid en het faciliteren van een concept van Vitale (open)sportparken, waarbij de buitenruimte meer uitnodigend wordt gemaakt om te sporten en bewegen en de koppeling tussen de buitenruimte en de buitensportaccommodaties wordt versterkt.
- Voor de langere termijn het onderzoeken van de realisatie van nieuwe buitensportruimte waarvan de keuze mede samenhangt met de volgende punten:
  - de groei van de bevolking die kan leiden tot een vraag naar extra buitensportterrein;
  - de groei van de kern Nijkerk of Nijkerkerveen met nieuwe woongebieden die de gemeente op termijn voor de keuze stelt om te zorgen voor een betere spreiding van sportvoorzieningen in Nijkerk, bijvoorbeeld een keuze voor een nieuwe sportaccommodatie als op termijn de voorkeur uitgaat naar woningbouw aan de zuidzijde van de kern;
  - de uitkomsten uit de gebiedsonderzoeken omgeving Station Nijkerk en Luxool.

2.3.4 Ambities werk

Detailhandel

De detailhandel is belangrijk voor de Nijkerkse economie en voor de levendigheid en aantrekkelijkheid van onze centra. De winkelmarkt verandert in hoog tempo en het blijft belangrijk om goed op veranderingen in te kunnen spelen. In 2019 is daarom de Detailhandelsstructuurvisie (DSV) gemeente Nijkerk 2019 – 2025 vastgesteld. Deze visie draagt bij aan:

- een aantrekkelijke en heldere voorzieningenstructuur voor alle inwoners en de bezoekers aan de gemeente;
- een gezond ondernemersklimaat waar marktpartijen willen investeren en innoveren (ontwikkelingsgericht);
- het ruimtelijk voorsorteren en begeleiden van de onvermijdelijke krimp in de lokale winkelmarkt;
- zorgvuldig gebruik van de beperkte ruimte die beschikbaar is voor stedelijke functies;
- een duurzame ruimtelijke structuur; clustering op centrale locaties (verminderen verkeersbewegingen, meer fietsbezoek), en ondersteunen duurzaam ondernemerschap.

De gewenste detailhandelsstructuur van gemeente Nijkerk gaat uit van een compact hoofdcentrum in Nijkerk en in Hoevelaken en daarnaast de bestaande lokale boodschappenvoorzieningen en de Perifere Detailhandels Vestigingen (zoals bouwmarkt, tuincentrum, autodealer, etc.). Elders in de gemeente is een toename van detailhandel ongewenst.
De detailhandelstructuurvisie wordt in 2025 geactualiseerd.

Kantoorlocaties

Er is – landelijk, maar ook in de gemeente Nijkerk – een afname te zien van de ruimtebehoefte aan kantoren. Dat zit met name in een afname van het aantal benodigde kantoormeters per kantoorbaan. Deze trend voor de komende jaren wordt structureel versterkt door de coronamaatregelen (thuiswerken neemt een vlucht). Daarnaast is de verwachting dat in de toekomst de functie van het kantoor verandert van een werkplek met ruimte voor ontmoeting naar een ontmoetingsplek met werkplekken. Dat vraagt iets van de voorzieningen in de panden zelf en van de (gemengde) omgeving. Voor onze gemeente geldt dat er sprake is van een negatieve uitbreidingsvraag voor kantoren en een overschot aan bestaande m^2 kantoorruimte voor de komende 10 jaar.

Daarnaast is er ook nog een forse nieuwe harde planvoorraad voor kantoren op Spoorkamp, waar wij een gemengde bestemming voor kantoren en maatschappelijke voorzieningen hebben.
De afname van ruimtebehoefte aan kantoren biedt ook kansen. Niet al het aanbod voorziet in de vraag van kantoorgebruikers. De vervangingsvraag van bestaande kantoorgebouwen biedt kansen om de voorraad geleidelijk aan te gaan passen aan de vraag. Ook in regionaal verband wordt gekeken naar de vraag naar kantoorlocaties. Dit onderzoek zal worden meegenomen in de verdere uitwerking van Oostelijk Nijkerk en met name voor kansen voor kantoren rond station Nijkerk.

Vanuit de verstedelijkingstrategie Arnhem-Nijmegen-Foodvalley is de opgave om de economie te laten meegroeien met de groei van het aantal inwoners, zodat bewoners niet alleen prettig kunnen wonen maar ook kunnen werken in het gebied. Dit is vertaald in het uitgangspunt dat er voor ieder nieuw huishouden ruimte voor een nieuwe baan wordt gecreëerd.

Deze ambitie is ook opgenomen in de Economische Visie gemeente Nijkerk 2030 en de Omgevingsvisie. Vanuit een brede welvaartsontwikkeling wordt er gestreefd om de huidige woon-werkbalans, waarin wonen en werken gelijk op gaan, in evenwicht te houden. Dit vraagt om gelijke tred te houden wat betreft de inzet op economische ontwikkeling, om een vitale woon- en werkgemeente te blijven. Banengroei is nodig om het evenwicht met de groei van de bevolking en het draagvlak voor voorzieningen te behouden.



Zichtlocatie Arkerpoort

2.3.5 Ambities stationomgeving Nijkerk

Ontwikkelperspectief stationsgebied Nijkerk
In de Omgevingsvisie Nijkerk 2040 zijn de volgende ambities benoemd:

- Versterking van het openbaar vervoer knooppunt;
- Behoud en verbetering bereikbaarheid van de P+R voorziening;
- Transformatie van bestaande bedrijfslocatie(s) naar wonen en werken;
- Mogelijkheden voor hoogbouw (tot 50 meter);
- Verminderen aandeel doorgaand verkeer langs Station Nijkerk;
- Realisatie ongelijkvloerse kruising spoorlijn bij Stationsweg;
- Ontsluiting transformatiegebieden via nieuwe infrastructuur (oostelijke verbindingsweg);
- Behoud en versterking groene verbinding met het oostelijke buitengebied;
- Versterking van het stationsplein in de verbinding met en als entree naar de historische binnenstad.

Openbare ruimte
Het gebied Oranjelaan, Stationsweg, Willem Alexanderplein en Hoefslag is in 2023 gereconstrueerd. De snelheid van het verkeer is teruggebracht van 50km/u naar 30km/u wat de verkeersveiligheid en leefbaarheid heeft verbeterd. Bij de nieuwe inrichting van de openbare ruimte is er minder ruimte voor parkeren, meer voor groen en meer ruimte voor voetganger en fietser.



Station Nijkerk

Kans voor wonen, werken en voorzieningen
In het stationsgebied Nijkerk ziet de gemeente mogelijkheden voor verdichting, zowel aan de west- als de oostzijde van het spoor, met een accent op wonen en werken. Bij de vaststelling van de Omgevingsvisie 2040 is daarom bepaald dat voor het gebied, in samenhang met omgeving Luxool ten oosten van het spoor, een gebiedsuitwerking wordt opgesteld. Voorafgaand aan deze uitwerking wordt een verkenning gedaan waarin wordt onderzocht of Luxool een geschikt gebied is voor woningbouw. Dit document is een eerste stap in deze verkenning.

De gemeente ziet op OV-knooppunten zoals het stationsgebied nieuwe kansen ontstaan voor moderne multifunctionele milieus waar wonen, (aan huis-)werken en bepaalde stedelijke voorzieningen bij elkaar komen. Onderdeel van deze gebiedsuitwerking is de aanleg van een nieuwe wegverbinding aan de noordzijde van Nijkerk (doortrekking Berencamperweg richting Wallerstraat) en de eventuele verplaatsing van sportverenigingen naar het gebied ten zuiden van Corlaer of de zuidoostzijde van het spoor ter hoogte van het Spaanse Leger.

De gemeentraad heeft de opdracht gegeven om samen met de betrokken partijen (zoals sportverenigingen, bewoners en ondernemers), voorafgegaan door een verkenning van de woningbouwmogelijkheden, een Gebiedsuitwerking station Nijkerk/omgeving Luxool op te stellen voor woningbouw. De gebiedsuitwerking moet tevens keuzes bevatten ten behoeve van een goede verkeersontsluiting en mogelijkheden voor het behouden en versterken van het waardevolle kampenlandschap.

2.3.6 Ambities mobiliteit

Mobiliteitsvisie
In november 2022 heeft de gemeenteraad de Mobiliteitsvisie 2040 vastgesteld. Het hoofddoel is om te komen tot verkeersveilige en leefbare centrum- en woongebieden die net als andere gebieden in de gemeente duurzaam (autoluw) te bereiken zijn. Binnen de bebouwde kom ligt zoveel mogelijk de focus op leefbaarheid door lage snelheden en autoluwe buurten te faciliteren. Het gemotoriseerd verkeer wordt zoveel mogelijk naar buiten gebracht waarbij de bufferruimte/ wachtrijen aan de randen zijn. Wegen buiten het aangewezen hoofdwegennet krijgen een verblijfsfunctie. Veiligheid en leefbaarheid krijgt hier absolute prioriteit. Doorstroming is hier van ondergeschikt belang.

Keuzes in verkeersnetwerk
Om dit te bereiken wordt er op korte termijn ingezet op betere en verkeersveilige routes voor voetgangers en fietsers en wordt het openbaar vervoer gestimuleerd. Het centrum van Nijkerk wordt primair ingericht voor voetgangers en fietsers. Een kwaliteitsimpuls voor het station is ook nodig. Voor de langere termijn zijn de volgende netwerkkeuzes van belang:

1. Berencamperweg (N301/ N798) verder versterken naar minimaal 2x2 rijstroken.
2. Aanleg van een nieuwe wegverbinding aan de noord-oostzijde van Nijkerk door middel van het doortrekken van de Berencamperweg richting Wallerstraat.
3. Arkemheenweg doortrekken richting N301 (rotonde Chopinlaan) en vergroten capaciteit tussen Verbindingsweg en Amersfoortseweg (zuidoostzijde van Nijkerk).
4. Er wordt onderzocht of beide nieuwe verbindingen aan de zuidoost- en noordzijde niet met elkaar worden verbonden (inprikkers in Luxool) of dat ze wel worden verbonden (rondweg).

Afwegingen hierbij zijn hoe beide opties scoren op het weren van doorgaand autoverkeer in woonwijken, de verkeersveiligheid en het mogelijk maken van toekomstige ontwikkelingen in de kern Nijkerk. Gevolgen voor gezondheid, natuur en milieu worden hierbij meegewogen.

Voor het doortrekken van de Berencamperweg richting de Wallerstraat is een tunnel onder het spoor noodzakelijk.
Bij het realiseren van deze tunnel en het opheffen van de spoorwegovergang Wallerstraat / Bloemendaalseweg wordt onderzocht of de overweg bij de Spoorstraat kan worden opgeheven voor gemotoriseerd verkeer.

De ambitie is dat in plaats daarvan een tunnel voor voetgangers en fietsers bij het station komt.

Doel
Het doel van de nieuwe randwegen of rondwegen is het halen van de ambitie voor autoluwe centra en toekomstige leefbare woongebieden. Doordat er minder autoverkeer is in woongebieden ontstaat er ook ruimte voor goede infrastructuur voor fietsers en voetgangers. Het zorgt ook voor meer veiligheid voor fietser en voetganger, want er is minder conflict met gemotoriseerd verkeer.


Fietstunnel Doornsteeg

2.3.7 Ambities voorzieningen

Compleet en aantrekkelijk blijven
Gemeente Nijkerk spant zich in voor een compleet en aantrekkelijk voorzieningenniveau. De groei van de gemeente als gevolg van de vraag naar woningen en werklocaties, vergt op termijn om deze reden meer ruimte voor voldoende, kwalitatieve voorzieningen op het gebied van onderwijs, zorg, sport, kunst, cultuur en overige maatschappelijke functies. Deze voorzieningen zijn onontbeerlijk voor het in stand houden van de sociale cohesie en de vitaliteit van onze gemeenschap. Dat betekent:

- Sturen op een compleet en aantrekkelijk basisvoorzieningenniveau;
- Steunen van initiatieven van kunst en culturele voorzieningen samenleving die bijdragen aan een prettige, veilige en gezonde leefomgeving.

Basisvoorzieningen
De gemeente heeft de basisvoorzieningen vastgelegd:

- (Speciaal) basis- en voortgezet onderwijs en voorzieningen voor kinderopvang;
- Maatschappelijke en culturele voorzieningen, zoals een dorpshuis, een bibliotheek, een jongerencentrum en voorzieningen voor scouting en andere ontmoetingsplekken.

De gemeente stimuleert:

- Het bouwen van nieuwe basisscholen in nieuwe woonwijken;
- Verduurzaming van ons maatschappelijk vastgoed;
- Bevorderen van een gezonde leefstijl van inwoners door een openbare ruimte die uitnodigt tot bewegen.
- Een aantrekkelijk vestigingsklimaat voor eerste lijnszorg, zoals huisartsen.

Logischerwijs moeten o.a. de IHS geactualiseerd worden om ook de behoefte aan toegenomen m^2 BVO voor bijvoorbeeld basisonderwijs te berekenen in combinatie met het toegenomen aantal inwoners van Nijkerk.

Kunst en cultuur
Met de bevolkingsgroei neemt ook de behoefte aan voorzieningen voor kunst en cultuur steeds meer toe. Daarbij wordt gedacht aan onder andere een cultureel centrum bioscoop, kunstateliers, museum en/of overige podiumkunsten. Het ontwikkelen van deze voorzieningen is een zaak voor de markt. De gemeente ondersteunt daarom initiatieven en zal deze planologisch faciliteren.
Voor het steunen gelden de volgende voorwaarden:

- Ruimte aan impulsen en initiatieven op het terrein van kunst, recreatie, ontspanning en cultuur met een nadruk op variëteit, kwaliteit en eigenheid;
- De vrijetijdseconomie versterken om een aantrekkelijke gemeente voor inwoners en gasten te blijven. Ruimtelijke ontwikkeling worden gefaciliteerd, mits passend bij de schaal en identiteit van de gemeente.


Museum Nijkerk

Integraal Huisvestingsplan Onderwijs 2024
Als gevolg van landelijke en lokale ontwikkelingen is het integraal huisvestingsplan (IHP) voor het primair en voortgezet onderwijs geactualiseerd. Hierin zijn de knelpunten en bijbehorende oplossingen op het gebied van onderwijshuisvesting in beeld gebracht met een financiële doorvertaling. Dit plan vormt een convenant tussen gemeente en schoolbesturen.

Het geactualiseerd IHP biedt de gemeente, schoolbesturen en kinderopvangorganisaties een dynamisch beleidsperspectief. Dit wordt verankerd in een gedragen en transparant uitvoerbaar meerjaren-huisvestingsplan met een looptijd van 16 jaar, waarin richting wordt gegeven aan investeringen in onderwijsgebouwen.

Het toenemende aantal woningbouwontwikkelingen binnen de gemeente Nijkerk vormt een potentieel risico voor het IHP. Deze ontwikkelingen kunnen invloed hebben op de beschikbare ruimte en capaciteit voor onderwijsvoorzieningen. Als gevolg van een groeiende bevolking kan er druk ontstaan op bestaande scholen. Dat leidt mogelijk tot een toename van het aantal benodigde voorzieningen, uitbreidingen of nieuwbouwprojecten. Het is essentieel om deze ontwikkelingen nauwlettend te volgen en indien nodig het IHP aan te passen om te zorgen voor voldoende en passende onderwijsfaciliteiten voor de groeiende gemeenschap.

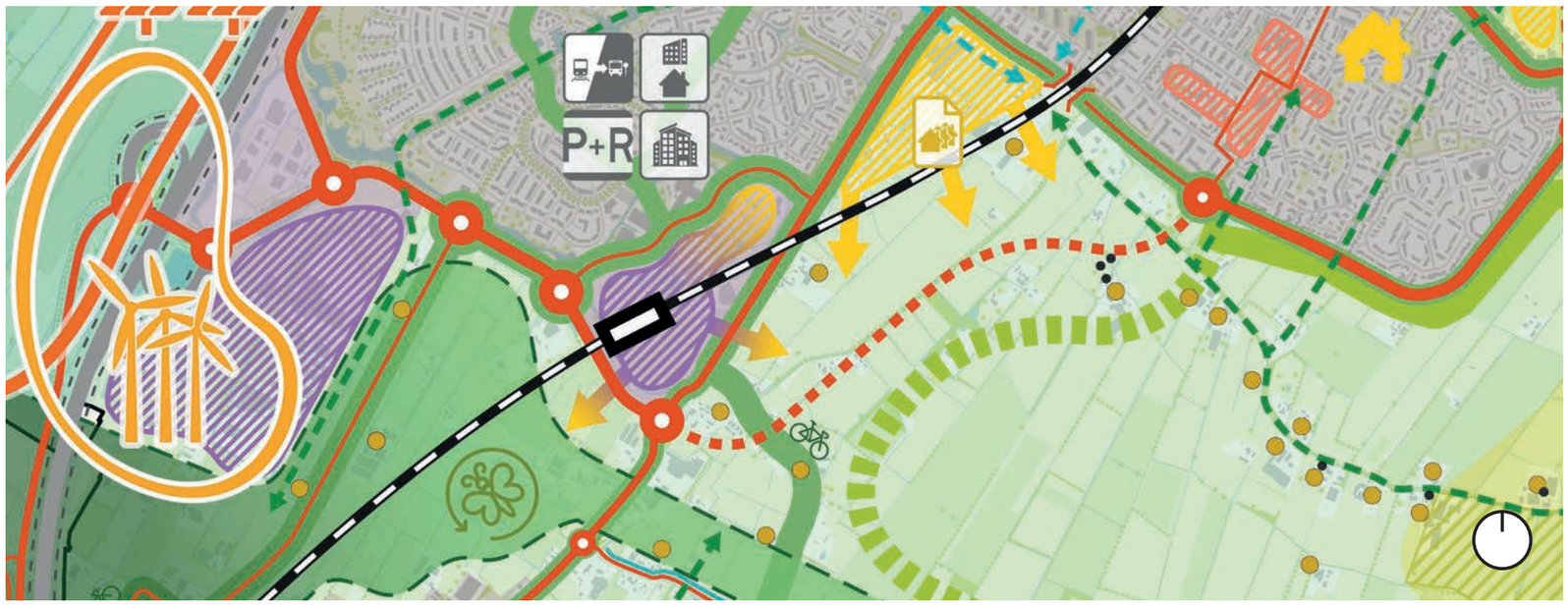
2.3.8 Gebiedsuitwerking Slichtenhorst

Amendement

Het amendement (d.d. 24 november 2022) constateert dat er tot 2032 voldoende woningbouwlocaties zijn in Nijkerk en dat het nodig is om te zoeken naar woningbouwlocaties na 2032. Een van de potentiële woningbouwlocaties is gesitueerd in Slichtenhorst (naam conform CBS). In het gebied Slichtenhorst ligt ook de parel Lint en Landgoed Slichtenhorst. Over de gebiedsontwikkeling Slichtenhorst wordt gezegd:
‘‘Een gebiedsuitwerking voor een breder gebied, dan het gebied tussen de nieuwe weg en het spoor bij Slichtenhorst (zie kaart 9 van de omgevingsvisie) waar we kansen zien voor sportvoorzieningen en/ of woningbouw biedt de mogelijkheid om ook een bijdrage te leveren aan het behouden en versterken van ons waardevolle buitengebied.’’

Mogelijkheden woningbouw en sport Slichtenhorst

In de Omgevingsvisie 2040 is de gebiedsontwikkeling als volgt omschreven (gewijzigde tekst na amendement):
“Tussen de nieuwe weg en het spoor bij Slichtenhorst (zie kaart van de omgevingsvisie) zien we kansen voor sportvoorzieningen en/of woningbouw. Omdat we rekening willen houden met de wensen van betrokkenen, onderzoeken we wat de mogelijkheden zijn. We willen een zachte overgang naar het buitengebied ten zuiden van de nieuwe weg. Wij doen dit met behulp van het opstellen van een Gebiedsuitwerking waarin we, samen met de betrokken partijen in het gebied, naast de gebiedsontwikkeling voor woningbouw en/of sportvoorzieningen en de locatie van de nieuwe weg ook het behoud en de versterking van de cultuurhistorisch waardevolle parel Lint en Landgoed Slichtenhorst en de groene ruimte tussen de gebiedsontwikkeling en deze cultuurhistorisch waardevolle parel meenemen.”



Bron: Uitsnede kaart 9 - Visiekaart Gemeente Nijkerk 2040 (Omgevingsvisie Gemeente Nijkerk)

Gebied ten zuiden Corlaer en Spoorkamp

In het kader van de analyse in de voorliggende studie wordt gekeken naar ontwikkelingen tot 2040. Het gebied ten zuiden van Corlaer en Spoorkamp is een zoekgebied dat is meegenomen in de Omgevingsvisie bij de Gebiedsuitwerking Slichtenhorst, maar niet verder wordt meegenomen in de voorliggende studie.

De redenen zijn:

- De recente ontwikkelingen van tijdelijke woningbouw maken dat het gebied een andere invulling heeft gekregen (tijdelijke woningbouw tot 2035). Bij vaststelling van de Omgevingsvisie 2040 in november 2022 was hiervan nog geen sprake.
- In de Omgevingsvisie 2040 is ook de wens voor een station Corlaer opgenomen op de lijn Amersfoort-Zwolle. In het Landelijk OV toekomstbeeld 2040 is een station Corlaer niet opgenomen, maar op de lijst gezet van bouwstenen voor de periode 2050 en verder.

Het gebied ten zuiden van Corlaer en Spoorkamp zal dan ook pas op zijn vroegst (her)ontwikkeld worden vanaf 2040.

2.3.9 Een groen en mooi landelijk gebied

Omgevingsvisie

De Gemeente Nijkerk heeft in de Omgevingsvisie 2040 opgenomen dat de landbouw voor het landelijk gebied van groot belang blijft als voedselproducent, maar ook als beheerder en beeldbepalende drager van het landschap. De economische relevantie van de sector voor de gemeente is groot. De sector staat voor enkele grote vraagstukken en uitdagingen.

In de Omgevingsvisie 2040 gemeente Nijkerk is opgenomen dat de gemeente de schaarse ruimte in het buitengebied ten goede wil laten komen aan agrariërs en voor natuurdoeleinden. Daarbij is opgenomen dat dit wordt gedaan door ruimteclaims voor woningbouw en bedrijvigheid te concentreren in gebieden buiten de landbouw- en natuurgebieden, zoals weergegeven op de Visiekaart van de omgevingsvisie (zie 2.3.1.). De claims voor woningbouw en bedrijvigheid sluiten aan bij het bestaande stedelijke gebied en betreffen kernrandzones dan wel gebieden waar de landbouw nagenoeg verdwenen is.

Regio Foodvalley

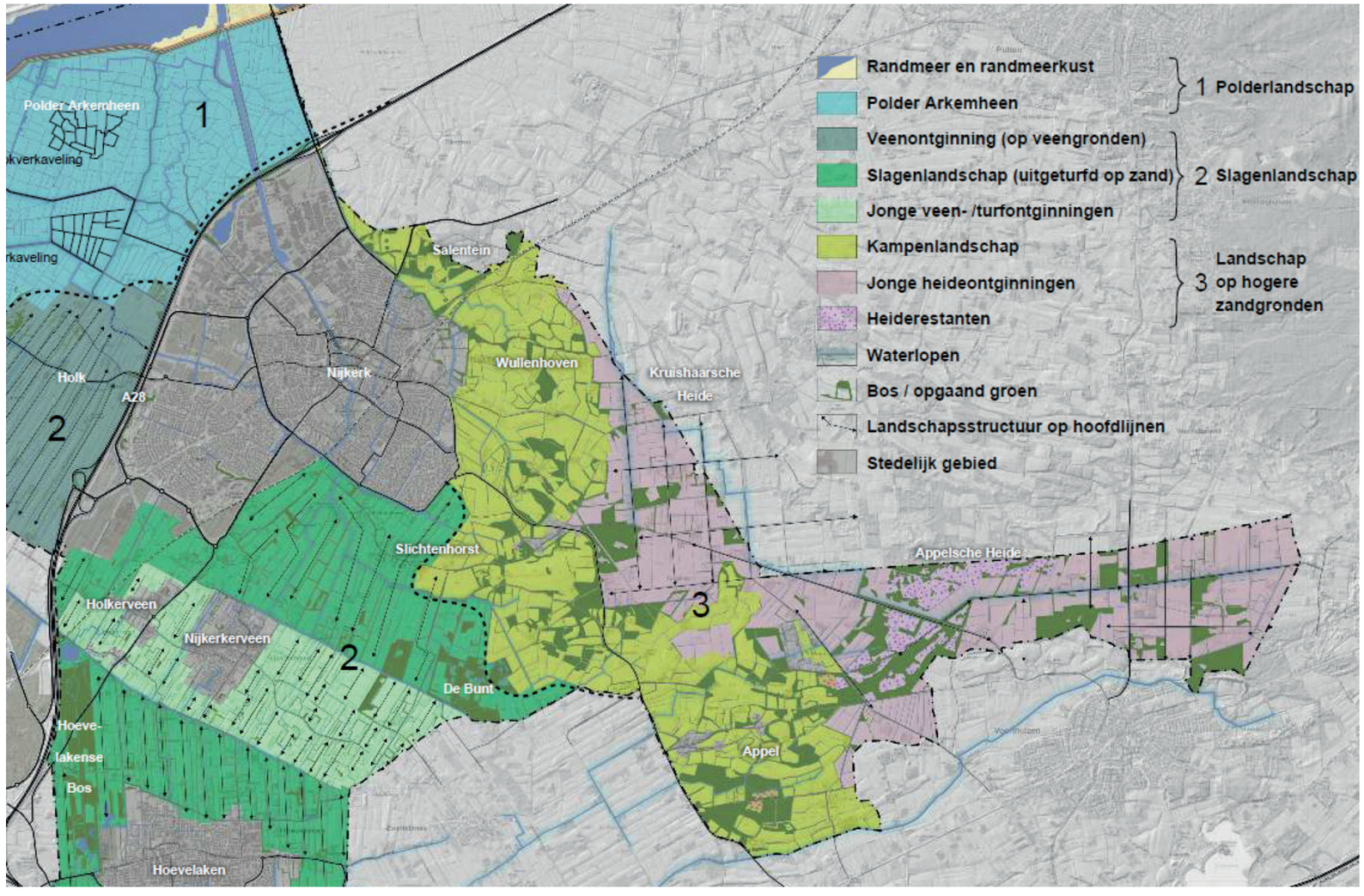
De Regio Foodvalley waar gemeente Nijkerk deel van uitmaakt werkt aan een regionaal perspectief op het landelijk gebied van de Regio Foodvalley (RPLG). In dit perspectief staat de koers die Regio Foodvalley voorstaat voor de ontwikkeling van ons landelijk gebied en is ook de inbreng van de regio voor de nationale en provinciale plannen. Dit perspectief is nog in ontwikkeling. De gebieden in deze verkenning grenzen aan het landelijke gebied (Bronswerk en Luxool) of maken nu onderdeel uit van het landelijk gebied (Slichtenhorst). Het RPLG is daarom van belang voor deze verkenning.

Bomenlanen

Bomenlanen zijn belangrijke groene linten in het landschap. Ze dienen als ecologische verbindingen voor allerlei dier- en plantensoorten en zijn op vele manieren functioneel voor dieren. Bomenlanen zijn vaak ook beeldbepalende landschapselementen, waarmee je het landschap beter kunt beleven.

Landschapsontwikkelingsplan

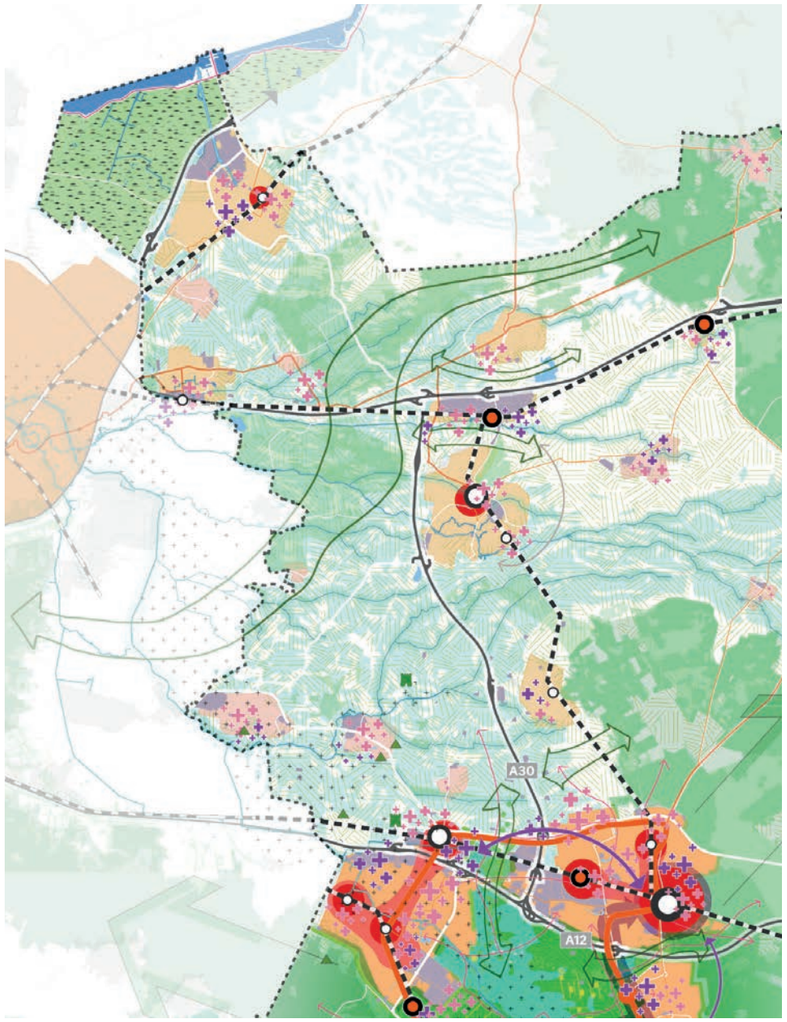
Behoud en versterking van de kwaliteit van de aanwezige landschappen is een belangrijk uitgangspunt voor het college van de gemeente Nijkerk. Het kampen- en slagenlandschap zijn bij deze opgave van toepassing en krijgen in de bouwstenen vorm in dit document.



Verdeling van landschapstypes uit het Landschapsontwikkelingsplan

2.3.10 Verstedelijkingsstrategie Arnhem-Nijmegen-Foodvalley

Gemeente Nijkerk is onderdeel van de Regio Foodvalley en is daarbij aangesloten bij de Verstedelijkingsstrategie Arnhem-Nijmegen-Foodvalley. Hierin worden tussen rijk en regio afspraken gemaakt over ontwikkelingen voor woningbouw, landschap, mobiliteit en economie.



Bron: Uitsnede Verstedelijkingsstrategie Foodvalley-Noord

Wonen

In de verstedelijkingsstrategie is afgesproken om voor het hele gebied 100.000 woningen tot 2040 toe te voegen. Het uitgangspunt is om de woon- en werklocaties en voorzieningen zoveel mogelijk binnenstedelijk te realiseren, door verdichting in steden en dorpskernen. De nieuwe woningen en werklocaties worden zoveel mogelijk gepland op locaties die goed ontsloten zijn met (hoogwaardig) openbaar vervoer en (snel)fietspaden. De bouwopgave wordt benut als een kans om echt in te zetten op verduurzaming en circulariteit in de woningbouw.

Leefomgeving

Voor de leefomgeving is in de verstedelijkingsstrategie afgesproken dat bewoners in bestaande en nieuwe wijken toegang hebben tot groen en recreatiegebieden in en dicht bij de stad. Meer groen in de leefomgeving draagt ook bij aan de gezondheid van de bewoners en de klimaatbestendigheid en biodiversiteit van het gebied. Concreet is er afgesproken om voor de hele regio Arnhem-Nijmegen-Foodvalley 5.000 hectare recreatief uitloopgebied te realiseren en versterken we groen in de stad, waarvan verhoudingsgewijs dan 2.000 hectare voor Regio Foodvalley. Dit wordt gedaan door de bestaande landschappen en leefomgeving te versterken en door nieuwe landschapzones te creëren. De gemeente Nijkerk zal een deel van deze opgave op zich nemen in samenwerking met de regio.

Economie

De opgave is om de economie te laten meegroeien met de groei van het aantal inwoners, zodat bewoners niet alleen prettig kunnen wonen maar ook kunnen werken in het gebied. Hierbij wordt ingezet op verdichten en verduurzamen van bestaande werkgebieden en bedrijventerreinen met een goede OV-bereikbaarheid. Dat betekent dat er voor ieder nieuw huishouden ruimte voor een nieuwe baan wordt gecreëerd.

2.3.11 Ontwikkelbeeld Regio Amersfoort

Als onderdeel van Regio Amersfoort is Gemeente Nijkerk aangesloten het ontwikkelbeeld Regio Amersfoort. Deze regionale verstedelijkingsstrategie is gericht op het benutten van de nabijheid van wonen en werken op centraal gelegen OV-locaties: Metropoolpoort Amersfoort CS-Amersfoort Schothorst en regiopoorten Nijkerk en Barneveld. Goed bereikbaar met fiets, (Hoogwaardig) Openbaar Vervoer en auto in alle windrichtingen is de inzet. Het verder versterken van de vitaliteit van de andere kernen en groen en landschap dat met de verstedelijking meegroeit in het Groene Valleilint, groene buffers, een robuust watersysteem en een duurzame energievoorziening zijn de voorwaarden.

In het ontwikkelbeeld Regio Amersfoort is de Regiopoort Nijkerk benoemd als centraal gelegen OV-locatie waar de nabijheid van wonen en werken benut kan worden. Het Rijk heeft in november 2022 besloten om de Regio Amersfoort en haar bijbehorende opgave integraal op te nemen in rijk-regio programma U Ned. Vanuit U Ned is de gemeente Nijkerk benaderd om aan te sluiten bij het programma Regiopoorten met station Nijkerk. Met het U Ned programma Regiopoorten worden de ruimtelijke, economische en mobiliteitsopgaven en kansen inzichtelijk gemaakt rondom een OV knooppunt.
Dit is een belangrijke sleutel voor de realisatie van het ontwikkelperspectief voor het stationsgebied Nijkerk uit de Omgevingsvisie Nijkerk 2040.



Dronefoto van Slichtenhorst met aan de linkerkant Spaanse Leger langs de spoorlijn (en verderop het centrum), midden Ludmilla's Hoeve en Manage Slichtenhorst aan de Oude Amersfoortseweg (2024)

2.4 KADERS

Vanuit de ontwikkelingen, trends en ambities van de gemeente Nijkerk zijn voor de ontwikkeling van de bouwstenen de volgende kaders geformuleerd.

1. Kaders: Wonen

- Bouw van 250 woningen per jaar: minimaal 2000 woningen voor de 3 locaties in periode 2030 – 2040 conform woonvisie;
- Mogelijkheden voor hoogbouw bij station (tot max 50 meter);
- Woningbouw tot maximaal 20 meter hoogte op Slichtenhorst;
- Zorgvuldige overgangen van hogere bebouwingsdichtheid (alle gebieden) naar een lagere bebouwingsdichtheid richting het landschap en de bestaande bebouwing.

2. Kaders: Buitensport

- Huidige capaciteit buitensportaccommodaties inpassen in het studiegebied;
- In de periode 2023 – 2040 behoefte aan uitbreiding 3 tot 4 extra kunstgras voetbalvelden, 2 extra korfbalvelden en 4 tot 5 extra tennisbanen gemeente breed;
- Betere spreiding van sportvoorzieningen.

3. Kaders: Landschap

- Aansluiten op het bestaande slagen- en kampenlandschap;
- Versterken groen in de ontwikkelgebieden en recreatief groen uitloopgebied realiseren conform opgave recreatief groen uit NOVEX Arnhem-Nijmegen-Foodvalley;
- Behoud en versterking groene verbinding van station met het oostelijke buitengebied;
- Toevoegen van recreatief groen met een recreatieve waarde zodat mensen kunnen ontspannen;
- Groene overgangen worden gemaakt met groen dat past bij de betreffende omgeving.

4. Kaders: Station Nijkerk

- Behoud en verbetering bereikbaarheid van de P+R voorziening;
- Verminderen aandeel doorgaand verkeer langs Station Nijkerk;
- Versterking van het stationsplein in de verbinding met en als entree naar de historische binnenstad;
- Ontwikkelen van een station naar een bestemming waar het prettig verblijven is en welke een eigen identiteit heeft;
- In het stationsgebied wordt ruimte geboden aan het ontwikkelen van (arbeidsintensieve) bedrijven.

5. Kaders: Ontsluiting

- Verkeersontsluiting transformatiegebieden via nieuwe infrastructuur (Noord en Zuid oostelijke verbindingsweg);
- Opwaardering van fiets- en wandelverbindingen zoals de Oude Amersfoortseweg en het Havenlijntje;
- Verkeersveilige en leefbare centrum- en woongebieden die net als andere gebieden in de gemeente duurzaam (autoluw) te bereiken zijn;
- Binnen de bebouwde kom ligt zoveel mogelijk de focus op leefbaarheid door lage snelheden en autoluwe buurten te faciliteren;
- Wegen buiten het aangewezen hoofdwegennet krijgen een verblijfsfunctie. Dit betekent dat bij de inrichting van de wegen - buiten het hoofdwegennet - de aspecten “veiligheid” en “leefbaarheid” absolute prioriteit krijgen.

6. Kaders: Voorzieningen

- Sturen op een compleet en aantrekkelijk basisvoorzieningenniveau met een evenwichtige spreiding;
- Steunen initiatieven uit de markt en samenleving die bijdragen aan een prettige, veilige en gezonde leefomgeving, zonder daarbij afbreuk te doen aan de basisinfrastructuur;
- Bevorderen van een gezonde leefstijl van inwoners door een openbare ruimte die uitnodigt om te bewegen, te wandelen en te ontmoeten.



3. SPEELVELD

ONTWIKKELRUIMTE IN DE OPGAVE

3.1 ANALYSE

Uitgebreide analyse
In dit hoofdstuk wordt de basis voor de studie toegelicht. Er is een uitgebreide ruimtelijke en functionele analyse (zie addendum) gemaakt op basis van allerlei aspecten. Dit dient als kader voor de verdere verkenning van het speelveld.

Kansen, zorgen en aandachtspunten milieu en planologie
De kansen, zorgen en milieutechnische en planologische aandachtspunten zijn de basis voor het ruimtelijk speelveld waar de gebiedsontwikkelingen plaatsvinden.

Om het ruimtelijk-functioneel speelveld van de ontwikkeling te bepalen, is een analyse uitgevoerd. Deze analyse biedt inzicht in de kansen en zorgen van de verschillende locaties en geeft een beeld van de milieutechnische en planologische aandachtspunten.

De kansen voor de gebieden omvatten onder andere de strategische ligging van Luxool en Bronswerk bij het station, evenals de kwaliteiten van bestaande landschappen zoals de parel Lint en Landgoed Slichtenhorst en het kampenlandschap (Luxool). In en rondom de verschillende deelgebieden lopen wandelroutes, fietsverbindingen en autoverbindingen (A28, rondweg Nijkerk) die samen ook kansen bieden voor de bereikbaarheid en verbondenheid.

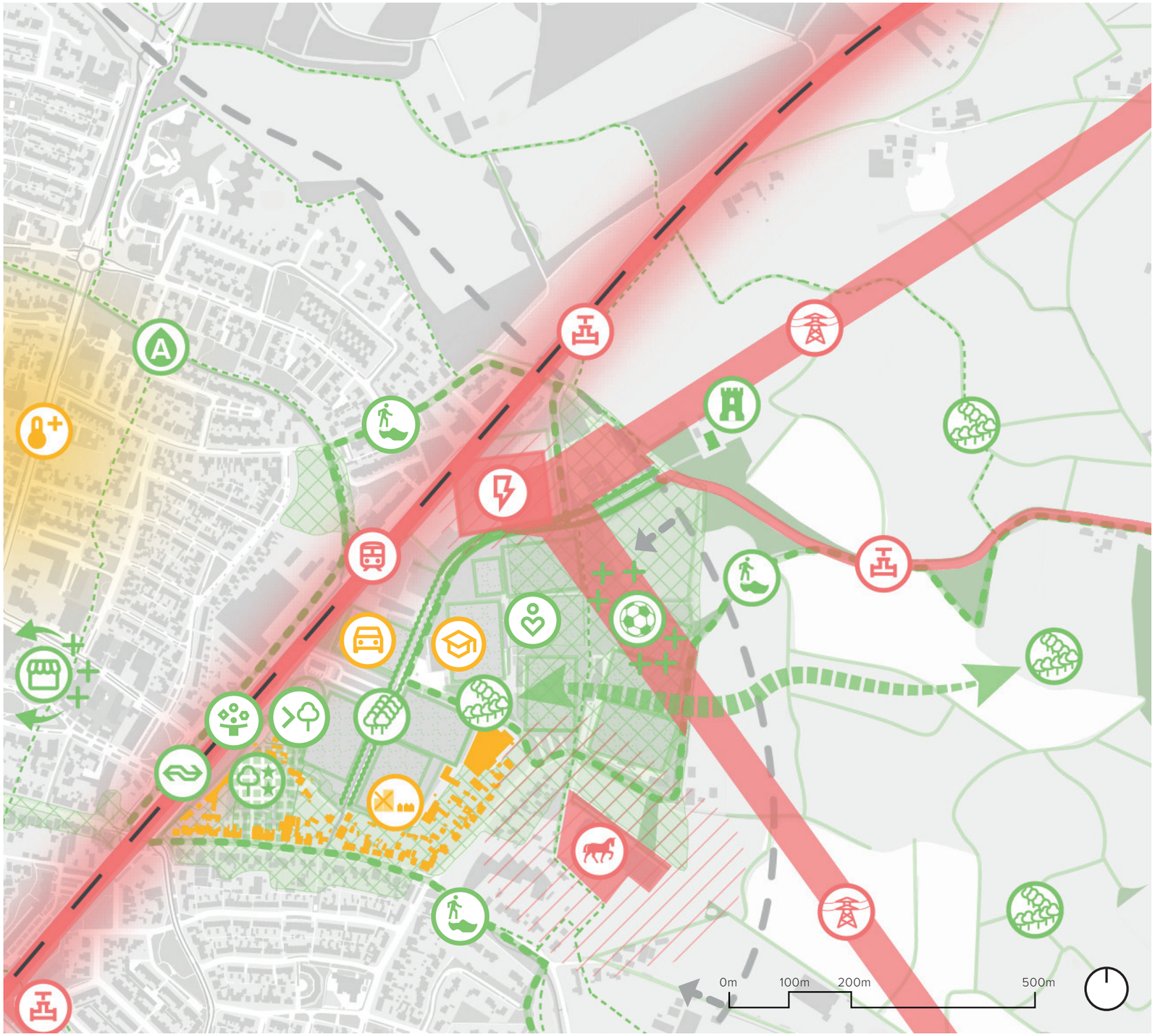
De zorgen voor alle deelgebieden zijn zowel klimaatgerelateerd (wateroverlast bij hevige buien en opwarming) als waardeverlies van het aangrenzende cultuurhistorisch landschap.

Uit de milieutechnische en planologische quickscan blijkt dat de spoorweg (geluid), zoneringen rond technische infrastructuur (bovengrondse hoogspanningsleiding en ondergrondse gas- en waterleidingen), paardensport (milieucirkel van 100 meter voor woningbouw) en sportvelden (milieucirkel van 50 meter voor woningbouw) een belangrijk aandachtspunt vormen voor woningbouw op de locaties. Voor de verdere uitwerking is een meer uitgebreid milieutechnisch en planologisch onderzoek noodzakelijk.



Dronefoto met daarop het kampenlandschap

	Kansen	Zorgen	Aandachtspunten milieu en planologie*
Luxool	• Strategische ligging nabij station • Herkenbaarheid prestedelijk landschap en kampenlandschap met boskamers: ook kans voor herstel d.m.v. extra houtwallen en bomenrijen • Aanhaken op klompenpad door gebied • Buurtschap Wullenhove met monumentaal pand Hennekeler • Sportvelden logischer indelen • Aanhaken bestaande voorzieningen in omgeving (centrum dichtbij) • Doortrekken (bomen)laan Nachtegaalsteeg • Het gebied Luxool verbinden met het Landschap • Aanwezigheid sportvelden onder hoogspanningsmasten • A-watergangen kans voor afwatering • Concept van Vitaal (open) sportpark • Reuring bij station door wonen, werken, voorzieningen en horeca • Station Nijkerk als buitenpoort: een toegangspoort tot het landschap	• Stedelijk weefsel verwarmen (UHI) bij het verdichten van stedelijke structuur • Nabijheid laagbouw (aan randen) mogelijk belemmering voor hoogbouw • Geen basisonderwijs dichtbij • Slechte ontsluiting gemotoriseerd verkeer	• Geluid van spoor • Paardensport + milieucirkel van 100 meter • Nutsbedrijf + milieucirkel van 25 meter • Oppervlakteverlies door gasleiding (2x6 meter) en hoogspanning (binnen bebouwde kom 2x40 meter, buiten bebouwde komen 2x25 meter)
Bronswerk	• Strategische ligging nabij station • Klompenpad langs rand van het gebied • Voormalige spoorlijn Havenlijn: groene fiets- en wandelverbinding met haven • Aanhaken bestaande voorzieningen in omgeving (centrum dichtbij) • Herkenbaarheid prestedelijk landschap en mozaïekvormig landschap met boskamers: ook kans voor herstel d.m.v. extra houtwallen en bomenrijen • Uitstraling vernieuwde stationsomgeving • Bestaande hoogbouw stationsgebied • Hergebruik bedrijfspanden Bronswerk • Reuring bij station door wonen, werken, voorzieningen en horeca	• Mogelijk wateroverlast bij hevige bui, lager gelegen dan omgeving • Stedelijk weefsel verwarmen (UHI) bij het verdichten van stedelijke structuur • Transformatie naar wonen zorgt voor afname ruimte voor werken • Geen basisonderwijs dichtbij • Nabijheid laagbouw (aan randen) mogelijk belemmering voor hoogbouw	• Geluid van spoor
Slichtenhorst	• Afronden kern Nijkerk • landschap van parel Lint en Landgoed Slichtenhorst • Agrarische sfeer met Breede Beek • Nabijheid A28 • A-watergangen kans voor afwatering • Cultuurhistorisch element Joodse begraafplaats • Sportvelden makkelijk in te passen door rechtlijnig landschapspatroon • Aanhaken op doorfietsroutenetwerk • Bodem goede basis voor groene ontwikkeling • (Rijks)monumentale bebouwing op en rondom landgoed Slichtenhorst	• Hoge waarde historisch cultuurlandschap > parel Lint en Landgoed Slichtenhorst • Centrumvoorzieningen rondom Slichtenhorst minder nabij • Verlies van agrarisch gebruik bij transformatie naar wonen en/of sport	• Geluid van spoor • Veel oppervlakteverlies door gasleiding (2x6 meter), waterleidingen (2x5 meter) + gasdrukregel- en meetstation aan de Amersfoortseweg 166 (netwerk van meerdere leidingen) • Paardensport + milieucirkel van 100 meter • Pluimveeslachterij + milieucirkel van 100 meter
Verkeers-ontsluiting en station	• Bestaande busnetwerk uitbreiden naar studiegebied • Landschapservaring d.m.v. parkway: binnenkomen via Salentein door natuurlijk en cultuurhistorisch landschap • Autoluw centrum Nijkerk en ontlasting huidige hoofd-ontsluitingswegen • Verbeteren veiligheid overweg Spoorstraat en overpad station • Versterken van het station tot hoogwaardig OV knooppunt • Verminderen aandeel doorgaand verkeer langs station Nijkerk • Verbetering bereikbaarheid van de P+R voorziening • Realisatie ongelijkvloerse kruising spoorlijn bij Stationsweg	• Zoekgebied nieuwe infrastructuur: gaat door natuur van landgoed Salentein (NNN) en lint Slichtenhorst • Afsnijden van natuurlijke verbindingen van binnen naar buiten de stad en vice versa • Zoekgebied nieuwe infrastructuur doorkruist landschappelijke structuren • Inpasbaarheid van Joodse begraafplaats	* *Voor de aandachtspunten milieu en planologie is in de uitwerking nader onderzoek nodig*



3.2 SPEELVELD LUXOOL

De kansen voor Luxool zijn de gunstige ligging naast het station, de verschillende recreatieve verbindingen (naar centrum en landschap), het historische landschap (tabaksteelt) en de aanwezigheid van diverse landschapselementen.

Kansen

- Strategische ligging nabij station
- Mozaïekvormig kampenlandschap met boskamers (structuren oude tabakslandschap)
- Herkenbaarheid prestedelijk landschap (redelijk: 1 ster, goed: 2 sterren)
- Aanhaken op klompenpad door gebied
- Buurtschap Wullenhove met monumentaal pand Hennekeler
- Het gebied Luxool verbinden met het landschap
- Sportvelden: logischer indelen + aanwezigheid onder hoogspanningsleiding
- Aanhaken bestaande voorzieningen in omgeving (centrum dichtbij)
- Doortrekken (bomen)laan Nachtegaalsteeg
- Aanwezigheid sportvelden onder hoogspanningsmasten
- A-watergangen kans voor afwatering
- Concept van Vitaal (open) sportpark
- Reuring bij station door wonen, werken, voorzieningen en horeca
- Station Nijkerk als buitenpoort: een toegangspoort tot het landschap

Zorgen

- Stedelijk weefsel verwarmen (UHI) bij het verdichten van stedelijke structuur
- Nabijheid laagbouw (aan randen) mogelijk belemmering voor hoogbouw
- Geen basisonderwijs dichtbij
- Slechte ontsluiting gemotoriseerd verkeer

Aandachtspunten milieu en planologie

- Geluid van spoor
- Paardensport + milieucirkel van 100 meter
- Nutsbedrijf + milieucirkel van 25 meter
- Oppervlakteverlies door gasleiding en hoogspanning



Afwisseling topografische kaart en actuele luchtfoto laat zien waar oude landschapstructuren nog aanwezig zijn en waar niet

Het historische landschap van de tabaksteelt met zijn kleine productievelden omkaderd door houtsingels is deels nog aanwezig in de landschappelijke structuren. Het gebied biedt aanleidingen om deze boskamers te herstellen en verdwenen houtsingels opnieuw aan te planten zodat een historisch landschap weer zichtbaar wordt. Deze structuren kunnen ook gebruikt worden om het landschap de locatie Luxool in te trekken (doelstelling voor locatie Luxool uit omgevingsvisie). Door recreatieve routes aan de houtsingels te koppelen worden de structuren beleefbaar gemaakt en ontstaat een toegankelijk landschap.

Een zorg voor een stedelijke verdichting van Luxool is de nabijheid van bestaande laagbouw aan de randen in relatie tot de hoogstedelijke verdichting die mogelijk kan ontstaan rondom het station.

De voornaamste milieutechnische en planologische aandachtspunten zijn de aanwezigheid van hoogspannings- en gasleidingen, het transformatorstation (inclusief milieuzonering), de manege (inclusief milieuzonering), en de geluidshinder van het spoor die woningbouw op deze locatie lastig maken. Momenteel bevinden de sportvelden zich in het gebied die geen hinder ondervindt van deze hinderaspecten.



Archieffoto van tabaksteelt



3.3 SPEELVELD BRONSWERK

De locatie Bronswerk biedt strategische voordelen. De locatie is gunstig gelegen ten opzichte van het centrum van Nijkerk en door de nabijheid van het station. De locatie heeft een goede aansluiting op de omliggende langzaamverkeersroutes zoals het klompenpad en de voormalige spoorlijn (Havenlijn).
De aanwezigheid van aangrenzende bestaande hoogbouw en de situering nabij het station schept mogelijkheden voor hoogbouw.

Kansen

- Strategische ligging nabij station
- Aanhaken op klompenpad langs rand van gebied
- Voormalig spoorlijn havenlijn: groene fietsverbinding
- Aanhaken bestaande voorzieningen in omgeving (centrum dichtbij)
- Mozaïekvormig kampenlandschap met boskamers
- Herkenbaarheid prestedelijk landschap (redelijk: 1 ster, goed: 2 sterren)
- Uitstraling vernieuwde stationsomgeving
- Bestaande hoogbouw stationsgebied
- Hergebruik bedrijfspanden Bronswerk
- Reuring bij station door wonen, werken, voorzieningen en horeca

Zorgen

- Mogelijk wateroverlast bij hevige bui, lager gelegen dan omgeving
- Stedelijk weefsel verwarmen (UHI) bij het verdichten van stedelijke structuur
- Nabijheid laagbouw (aan randen) mogelijk belemmering voor hoogbouw
- Transformatie naar wonen zorgt voor afname ruimte voor werken
- Geen basisonderwijs dichtbij

Aandachtspunten milieu en planologie

- Geluid van spoor



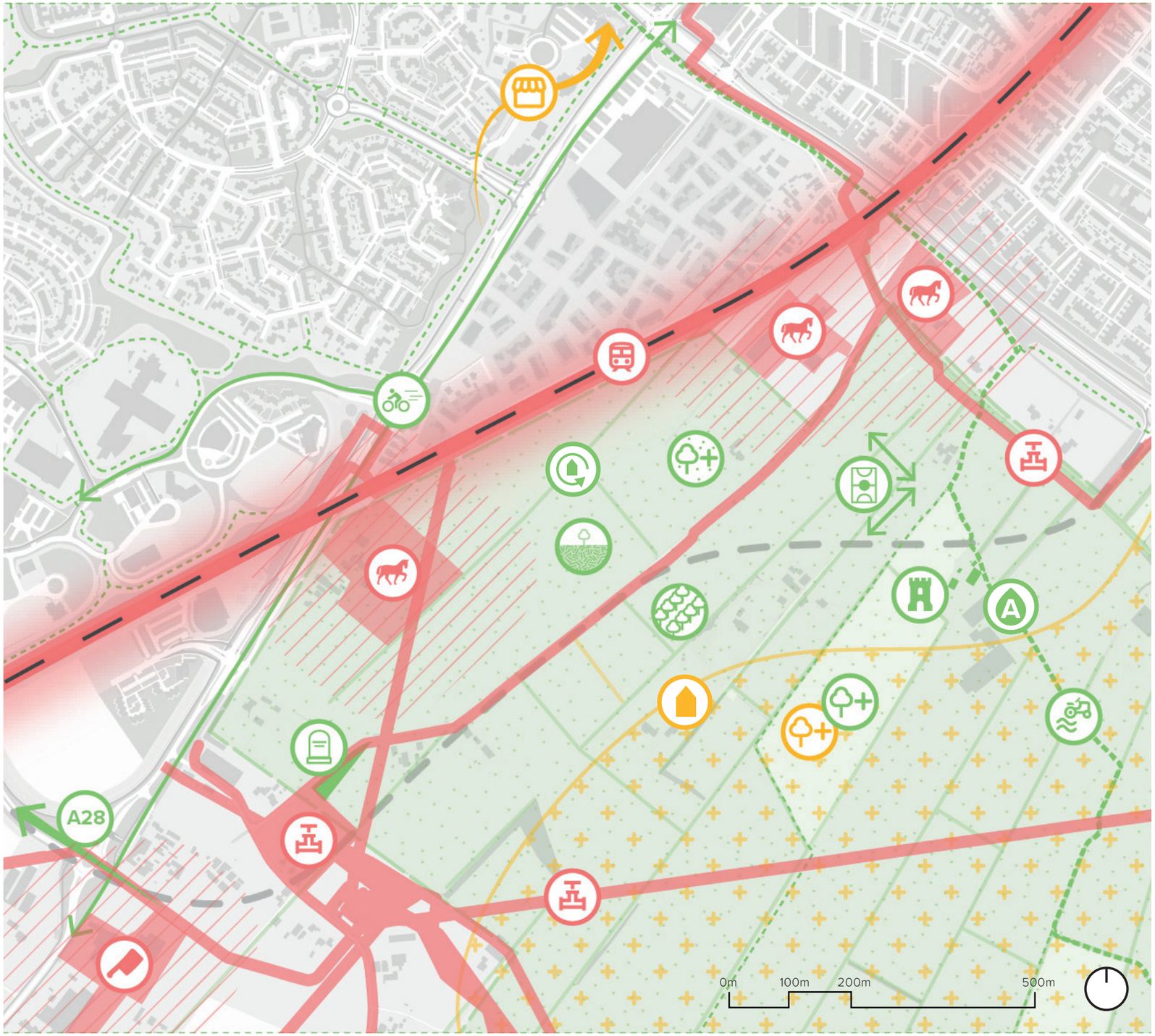
Historische foto terrein Bronswerk

Toch zijn er zorgen, waaronder de mogelijke wateroverlast bij hevige buien (laag terrein) en de belemmeringen voor hoogbouw door nabijgelegen bestaande laagbouw.

De geluidshinder van het spoor vormt voor Bronswerk een belangrijke belemmering, waar maatregelen voor nodig zijn.



Historische foto productie Bronswerk



3.4 SPEELVELD SLICHTENHORST

Het gebied grenst aan de parel Lint en Landgoed Slichtenhorst. Bij de ontwikkeling kan qua beeldvorming en identiteit aangesloten worden op de parel Lint en Landgoed Slichtenhorst. Het voordeel van het rechthoekige landschapspatroon van het slagenlandschap is dat sportvelden naadloos kunnen worden geïntegreerd (bij verplaatsing van de sportvelden uit Luxool).

Kansen

- Afronden kern Nijkerk
- Slagenlandschap van de parel Lint en Landgoed Slichtenhorst
- Agrarische sfeer met Breede Beek
- A-watergangen kans voor afwatering
- Nabijheid A28
- Sportvelden makkelijk in te passen door rechtlijnig landschapspatroon
- Aanhaken op doorfietsroutenetwerk
- Joodse begraafplaats
- Bodem goede basis voor groene ontwikkeling
- Monumenten Slichtenhorst

Zorgen

- Hoge waarde historisch cultuurlandschap: de parel Lint en Landgoed Slichtenhorst
- Centrumvoorzieningen rondom Slichtenhorst minder nabij
- Verlies van agrarisch gebruik bij transformatie naar wonen en/of sport

Aandachtspunten milieu en planologie

- Geluid van spoor
- Rekening houden met gas en waterleidingen + gasdrukregel- en meetstation
- Paardensport + milieucirkel van 100 meter
- Pluimveeslachterij + milieucirkel van 100 meter



Afwisseling topografische kaart en actuele luchtfoto laat zien waar oude landschapstructuren nog aanwezig zijn en waar niet

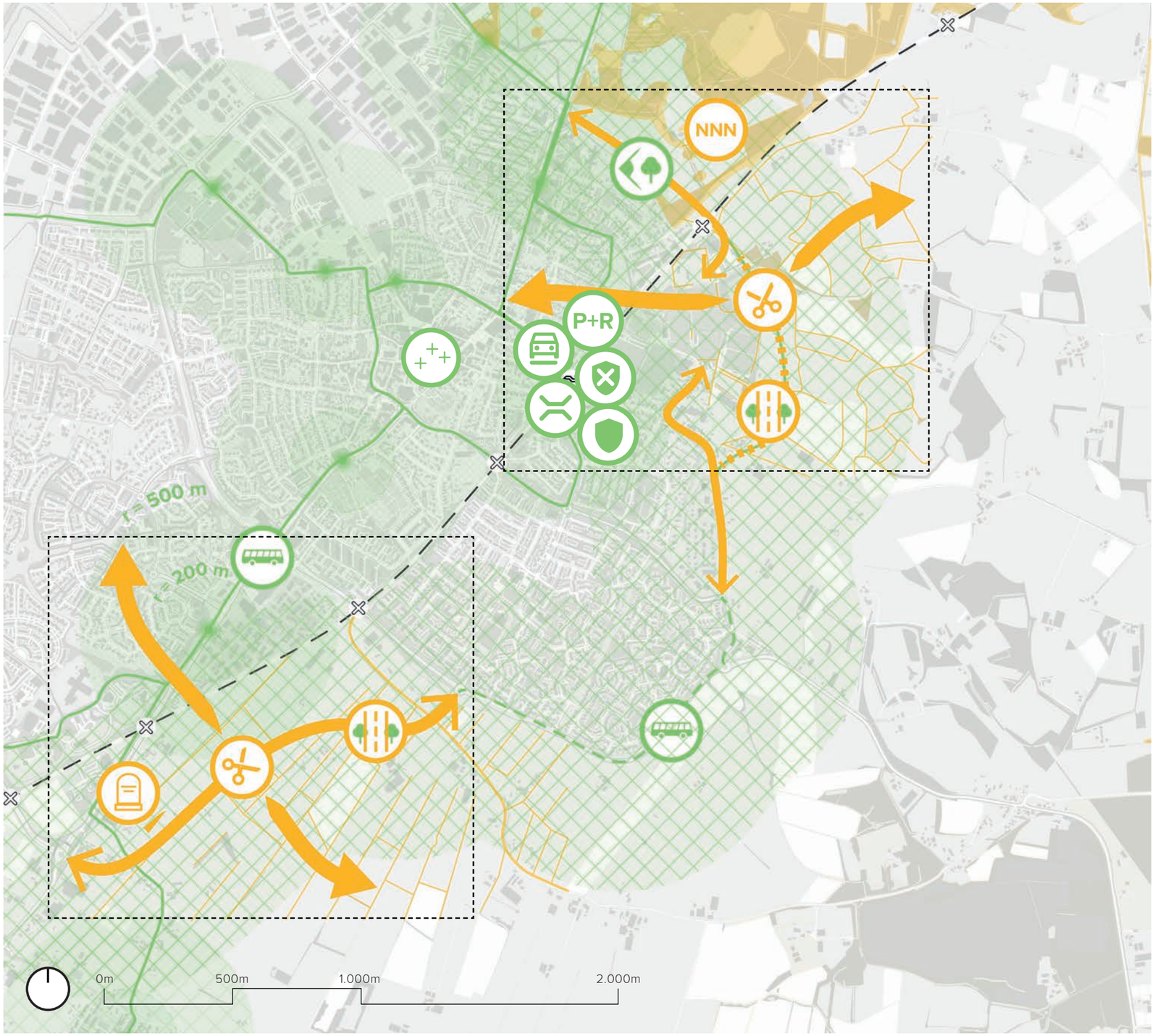
Daarnaast profiteert de locatie van de nabijheid van de A28 voor een goede auto bereikbaarheid en heeft het een goede aansluiting op een (snel)fietsroutenetwerk (Nijkerk-Amersfoort), maar de verbindingen tussen Slichtenhorst en Corlaer kunnen worden verbeterd.

Met grote zorg en voorzichtigheid dient omgegaan te worden met het aanwezige cultuurhistorisch waardevolle, aangrenzende lint en landschap van de parel Lint en Landgoed Slichtenhorst (hoge historische status). Het is ook van belang dat hierbij aangesloten wordt bij het perspectief landelijke gebied en de opgave voor de landbouw. Daarnaast zijn er minder voorzieningen nabij dit gebied.

Het speelveld Slichtenhorst ervaart momenteel beperkingen vanwege diverse factoren. Zo hebben de maneges een milieucirkel (stank is bepalend), waar woningbouw niet mogelijk is. Daarnaast veroorzaakt het nabijgelegen spoor beperkingen door de geluidshinder. Bovendien doorkruisen gas- en waterleidingen het gebied, welke de mogelijkheden voor woningbouw belemmeren.



Landgoed Slichtenhorst



3.5 SPEELVELD VERKEERSONTSLUITING EN STATION

De infrastructuur heeft een aanzienlijke impact op het ruimtelijk speelveld door de belemmeringen die ontstaan. Het zoekgebied voor nieuwe infrastructuur (optie randweg, rondweg of inprikkers) heeft als gevolg dat het huidige landschap doorsneden wordt, gekoppeld aan de weg zijn de geluidscontouren (hinder) en nieuwe onderdoorgangen (ruimtegebruik) onder het spoor.

De kansen die de toekomstige ontwikkeling beïnvloeden, zijn onder andere de uitbreiding van het bestaande busnetwerk naar de gebiedsontwikkelingen en het creëren van een parkway om de gebiedsontwikkelingen met het landschap te verbinden en zo de natuurlijke en cultuurhistorische waarden te ervaren.

Kansen

- Bestaande busnetwerk uitbreiden naar studiegebied
- Autoluw centrum Nijkerk en ontlasting huidige hoofd-ontsluitingswegen
- Verbeteren veiligheid overweg Spoorstraat en overpad station
- Versterken van het station tot hoogwaardig OV knooppunt
- Verminderen aandeel doorgaand verkeer langs station Nijkerk
- Realisatie ongelijkvloerse kruising spoorlijn bij Stationsweg
- Verbetering bereikbaarheid van de P+R voorziening

Zorgen

- Inpasbaarheid van Joodse begraafplaats
- Zoekgebied nieuwe infrastructuur doorkruist landschappelijke structuren
- Zoekgebied nieuwe infrastructuur: gaat door natuur van landgoed Salentein (NNN) en lint Slichtenhorst
- Afsnijden van natuurlijke verbindingen van binnen naar buiten de stad en vice versa



Station Nijkerk in 1975 (midden), het Havenlijntje (vooraan) en Bronswerk (rechts)



Dronefoto van het station (2024)

Een zorg is dat een nieuwe weg natuurlijke verbindingen en historische waarden (landgoed Salentein en lint Slichtenhorst) doorsnijdt en dat deze rondweg de aanwezige landschappelijke structuren doorkruist. In het landschap bij Luxool zijn veel van de oorspronkelijke landschapselementen zoals hagen, bomenrijen en houtwallen verdwenen. Er ligt hier ook een kans om deze elementen terug te brengen.



4. BOUWSTENEN

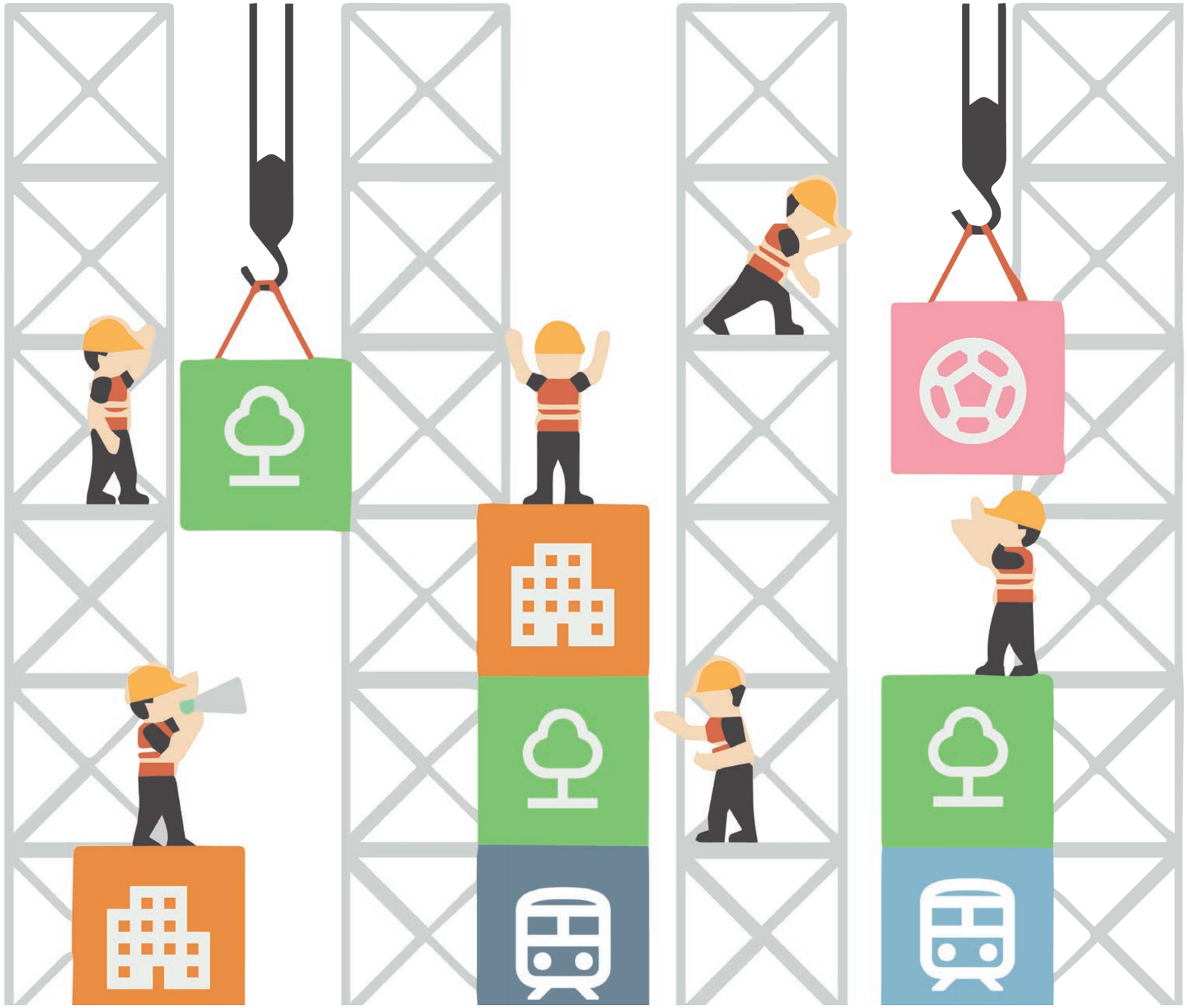
COMPONENTEN ALS BASIS VAN DE OPGAVE

4.1 WERKEN MET BOUWSTENEN

Vanuit de opgave voor woningbouw, sport, bedrijvigheid en infrastructuur die de gemeenteraad heeft meegegeven in onder meer de Omgevingsvisie ontstaan er bouwstenen. Dit zijn de verschillende thema's die in een gebied een plek moeten krijgen. Zo zijn er voor het thema wonen bouwstenen, maar ook voor het station, groen en sport en andere relevante onderdelen.
De thema's komen voort uit de kaders die de gemeenteraad heeft meegegeven in de Omgevingsvisie 2040 en die benoemd staan in hoofdstuk 2. Deze thema's zijn vertaald naar bouwstenen waarin per thema wordt aangegeven wat de opgave is (kaders) en hoe dit ingevuld kan worden. De bouwstenen laten verschillende oplossingsrichtingen zien. Per bouwsteen wordt ook aangegeven welke programma-onderdelen er in ieder geval moeten worden opgenomen (kaders). Het is de bedoeling dat in het participatietraject met partijen wordt gewerkt en gesproken over deze bouwstenen om uiteindelijk met elkaar tot een aantal scenario's te komen. De analyse (kansen, zorgen, aandachtspunten milieu en planologie) en de bouwstenen willen we aanvullen en aanscherpen door participatie van inwoners en andere belanghebbenden.

De thema's op basis van de analyse zijn vertaald naar deze bouwstenen:

1. Bouwsteen Wonen;
2. Bouwsteen Buitensport;
3. Bouwsteen Kampenlandschap;
4. Bouwsteen Slagenlandschap;
5. Bouwsteen Station Nijkerk;
6. Bouwsteen Verkeersontsluiting;
7. Bouwsteen Voorzieningen.



Denkrichting 1 *Denkrichting 2* *Denkrichting 3*

4.2 DE BOUWSTENEN

4.2.1 BOUWSTEEN WONEN

25 woningen per hectare* - Landelijk

- *80% grondgebonden woningen / 20% appartementen;*
- *circa 50% uitgeefbaar;*
- *Overwegend vrije sector woningen, beperkte hoeveelheid sociale en betaalbare woningen;*
- *Mix van vrijstaande woningen, twee-onder-kapwoningen en rijwoningen.*





35 woningen per hectare* - Woonwijk

- *50% grondgebonden woningen / 50% appartementen;*
- *40-50% uitgeefbaar;*
- *Mix van sociale, betaalbare en vrije sectorwoningen;*
- *Vrije sectorwoningen grotendeels als grondgebonden woningen. Voor sociale en betaalbare woningen overwegend appartementen en compacte woningtypen zoals rug-aan-rugwoningen, beneden-boven-woningen en rijwoningen met smalle beukmaten (<4,50 meter);*
- *Geen gebouwde parkeervoorzieningen vanuit betaalbare categorieën.*



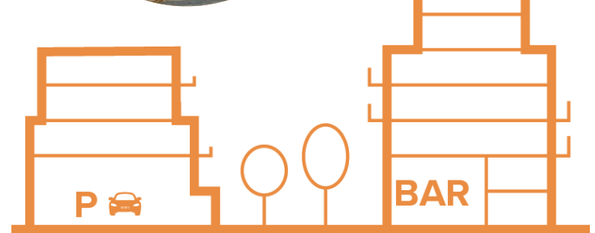




70 woningen per hectare* - Stedelijk**

- *20% grondgebonden woningen / 80% appartementen;*
- *<40% uitgeefbaar;*
- *Mix van sociale, betaalbare en vrije sectorwoningen;*
- *De enkele grondgebonden woningen zijn in de vrije sector, maar typische stedelijke woningen (stadswoningen);*
- *Deel parkeren in gebouwde parkeervoorzieningen noodzakelijk om dichtheid te halen (ruimtegebruik): private parkeervoorziening voor duurdere categorieën;*
- *Principes STOMP toepassen voor sociale en betaalbare woningen, parkeerplaatsen in openbare ruimte (gebouwde parkeeroplossing te duur).*

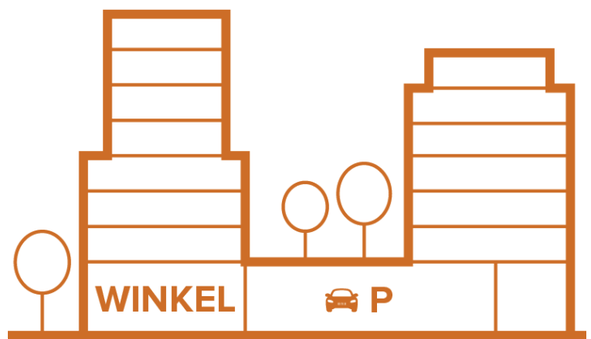


100 woningen per hectare* - Hoogstedelijk**

- *100% appartementen;*
- *< 40% uitgeefbaar;*
- *Mix van sociale en betaalbare, vrije sectorwoningen beperkt aanwezig;*
- *Specifieke doelgroepen gericht op stationsomgeving en hoogstedelijk woonmilieu;*
- *Gebouwde parkeervoorzieningen noodzakelijk om dichtheid te halen: private parkeervoorziening voor duurdere categorieën, openbare parkeervoorziening voor P&R, bezoekers en betaalbare appartementen;*
- *Principes STOMP toepassen om het aantal parkeerplaatsen te reduceren (minder grote parkeervoorziening).*



BARCODE

* *Het betreft bruto dichtheden voor een woonwijk, daar zitten alle benodigde voorzieningen voor de woonwijk in (wegen, groen, waterberging), maar niet de bovenwijkse voorzieningen (rondweg, sport, scholen, gezondheidscentra, energievoorziening, etc.). Binnen de dichtheden kunnen de belemmeringen grotendeels worden opgelost (slim zoneren) en worden kleinere bestaande elementen ingepast. Belemmeringen met meer ruimtelijke impact en grotere bestaande elementen vallen niet binnen deze bruto dichtheid.*

** *Doordat rondom het stationsgebied stedelijke en hoogstedelijke dichtheden worden toegepast, wordt het percentage appartementen hoger dan aangeduid in de gewenste mix van woningtypologieën in de Woonvisie.*

4.2.2 BOUWSTEEN BUITENSPORT

Intensiveren sportvoorzieningen

- *Alle sportverenigingen blijven in Luxool, maar een deel van de sportvoorzieningen wordt opgeschoven naar de buitenrand;*
- *Intensiveren door bijvoorbeeld een beter gebruik van de restruimten, kunstgrasvelden en parkeervoorzieningen;*
- *Geen gedeelde faciliteiten.*









OPTIMALISEREN LUXOOL

Intensiveren en clusteren sportvoorzieningen

- *Efficiënter indelen sportpark in Luxool door:*
  - *intensiveren: bijvoorbeeld door een beter gebruik van de restruimten en kunstgrasvelden*
  - *clusteren: sportverenigingen met gedeelde faciliteiten (kantine/kleedkamers) en parkeervoorzieningen*
  - *opschuiven van sportvoorzieningen naar de buitenrand;*
- *Deel sportverenigingen naar Slichtenhorst: daarmee een kans om zeer ruimte efficiënt sportpark in te richten en een betere interne zonering (minder overlast naar woonbebouwing);*
- *Gestapelde sportfuncties en parkeren meer op afstand van sport in combinatie met P&R;*
- *Sportcomplex met een stedelijke sfeer en openbare functie: van een private club naar een park met sportfuncties.*









TWEE SPORTPARKEN

Verplaatsen sportvoorzieningen

- *Alle sportverenigingen verplaatsen naar Slichtenhorst: daarmee een kans om zeer ruimte efficiënt sportpark in te richten en een betere interne zonering (minder overlast naar woonbebouwing);*
- *Sportverenigingen met gedeelde faciliteiten (kantine/kleedkamers) en parkeervoorzieningen;*
- *Sportcomplex met een landelijke en groene sfeer;*
- *Middels sportvelden een zachte overgang naar het landschap te realiseren.*









SLICHTENHORST

BARCODE

CB5

4.2.3 BOUWSTEEN KAMPENLANDSCHAP

Bewoond kampenlandschap

- *Laanbomen bij inritten of langs wegen;*
- *Houtwallen in volledige verschijning terugbrengen;*
- *Versterken van organische structuren en landschappelijke diversiteit (waterlopen, dalvormige laagten, dekzandruggen, houtwallen en bolvormige akkers/engen);*

- *Compacte bouwblokvormen en onregelmatig van vorm, inbreiden in mozaïekvormen landschap.*









BEBOUWD

Recreatief kampenlandschap

- *Laanbomen bij inritten of langs wegen;*
- *Houtwallen in volledige verschijning terugbrengen;*
- *Veel afwisseling in de invulling van gebieden (bijvoorbeeld open grasland, akkers, bosschage);*
- *Versterken van organische structuren en landschappelijke diversiteit (waterlopen, dalvormige laagten, dekzandruggen, houtwallen en bolvormige akkers/engen);*

- *Cultuurhistorische elementen beleefbaar maken (landgoederen bijvoorbeeld);*
- *Behoud en versterken van recreatieve routes en elementen;*
- *Ontwikkelen zachte grens/waardevolle rafelrand bebouwde kom - landschap.*







RECREATIEF

Natuurlijk kampenlandschap

- *Laanbomen bij inritten of langs wegen;*
- *Houtwallen in volledige verschijning terugbrengen;*
- *Veel afwisseling in de invulling van percelen voor een verhoogde biodiversiteit;*
- *Versterken van organische structuren en landschappelijke diversiteit (waterlopen, dalvormige laagten, dekzandruggen, houtwallen en bolvormige akkers/engen);*

- *Verschillende bij het bij het kampenlandschap horende inheemse flora en fauna versterken.*







NATUURLIJK

BARCODE

4.2.4 BOUWSTEEN SLAGENLANDSCHAP

Bewoond slagenlandschap

- *Lange, smalle percelen;*
- *Verbreding van sloten en waterrijke karakter versterken van het slagenlandschap;*

- *Wonen op slagen, omringd door water en boomsingels;*
- *Ontwikkeling inspireren op het agrarische karakter van het Nijkerkse slagenlandschap;*
- *Herstel boomsingels op grenzen van percelen;*
- *Verspreide bebouwing en bebouwingslinten;*
- *Onregelmatig wegenpatroon volgt het reliëf.*









Recreatief slagenlandschap

- *Lange, smalle percelen;*
- *Verbreding van sloten en waterrijke karakter versterken;*

- *Herstel boomsingels op grenzen van gebieden;*
- *Natuurvriendelijke oevers;*
- *Cultuurhistorische elementen beleefbaar maken (landgoederen bijvoorbeeld);*
- *Behoud en versterken van recreatieve routes en elementen;*
- *Verzachten groene grens bebouwde kom - landschap;*
- *Openheid bieden in het landschap.*







Natuurlijk slagenlandschap

- *Lange, smalle percelen;*
- *Verbreding van sloten en waterrijke karakter versterken;*

- *Veel afwisseling in de invulling van gebieden voor een verhoogde biodiversiteit;*
- *Herstel boomsingels op grenzen van gebieden;*
- *Natuurvriendelijke oevers ontwikkelen;*
- *Verschillende bij het bij het slagenlandschap horende inheemse flora en fauna versterken.*







BARCODE

4.2.5 BOUWSTEEN STATION NIJKERK

<u>Behouden</u> met kleine optimalisaties

- *Huidige stationsgebied licht geoptimaliseerd door middel van vergroenen en efficiënter ruimtegebruik;*
- *Bestaande spoorwegovergang en overpad bij station behouden*
- *Functiemenging: Kleinschalige clustering in stationsomgeving om levendigheid te bevorderen.*







BESTAAND

<u>Optimaliseren</u> station met langzaamverkeersoverweg en traverse

- *Nieuwe overdekte fietsenstalling;*
- *Overpad station wordt vervangen door een traverse over het spoor ten noorden van stationsgebouw, dit kan als overdekte traverse (zoals in Alkmaar) of als groene traverse (zoals de Paleisbrug in 's-Hertogenbosch of zoals bij Station Dieren);*
- *Parkeren optimaliseren en clusteren;*
- *Huidige overweg Spoorstraat wordt langzaamverkeersoverweg: geen gemotoriseerd verkeer meer over spoor bij het station.*
- *Clustering van werken in de plinten van woongebouwen (kantoren, dienstverlening) in stationsomgeving om levendigheid te bevorderen.*











OPTIMALISATIE

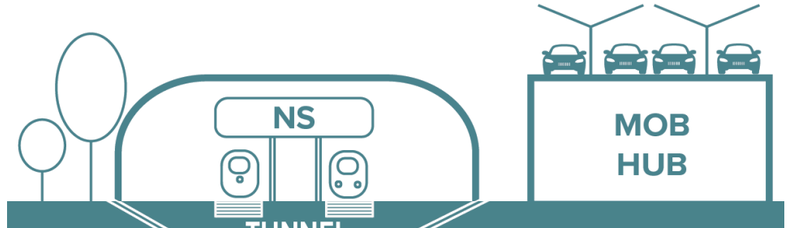
<u>Opschalen</u> station met onderdoorgang en mobiliteitshub

- *Nieuwe mobiliteitshub (P&R) met parkeergarage, fietsenstalling en busstation, er wordt onderscheid gemaakt in*
  - *Een light-versie met alleen een parkeer- en transferiumfunctie (aangeduid als P&R in scenario);*
  - *Een uitgebreide parkeer- en transferiumfunctie met een hubfunctie voor meerdere modaliteiten (fiets, OV-fiets, deelauto) en bijhorende voorzieningen (aangeduid als P&R+ in scenario).*
- *Nieuwe stationstoegang middels onderdoorgang voor langzaam verkeer onder het spoor;*
- *Geen gemotoriseerd verkeer meer over spoor bij het station.*
- *Grootschalige werkvoorzieningen in stationsomgeving:*
  - *Activiteiten en levendigheid passend bij stationslocatie;*
  - *Oplossen in (een deel van) een stedelijk bouwblok;*
  - *Hotel-/conferentiecetrum, kantoren (zakelijke dienstverkening).*









OPSCHALEN

BARCODE

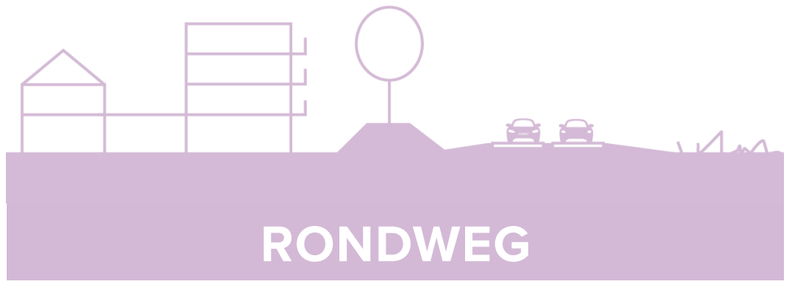
4.2.6 BOUWSTEEN VERKEERSONTSLUITING

<u>Rondweg</u> grenzend aan het landschap

- *Geluidsscherm tussen woonwijk en rondweg;*
- *Vormt een duidelijke barrière en snijdt het landschap af van de nieuwe ontwikkeling;*
- *Neemt minder ruimte in dan een Parkway en meer ruimte dan de inprikkers;*
- *Biedt net zoals de parkway ook ruimte voor doorvoer gemotoriseerd verkeer;*
- *Een rondweg bij Luxool maakt het mogelijk om de spoorwegovergang bij het station te sluiten voor gemotoriseerd verkeer en maakt daarmee het centrum van Nijkerk en de aanliggende wijken autoluw;*
- *Er kan dichter op de rondweg gebouwd worden, dan het geval is met de parkway.*







RONDWEG

<u>Parkway</u> als groene verbindingsweg

- *Brede ontsluitingsweg in een 'parkachtige' setting;*
- *Vormt een zachtere overgang (minder barrièrewerking) tussen landschap en stedelijk weefsel, voorwaarde is dat de parkway landschappelijk goed ontworpen wordt (ontwerpopgave);*
- *Kost meer ruimte, maar bij een grote woonwijk is die ruimte ook te benutten voor groen, waterberging, parkeren en spelen;*
- *Een parkway bij Luxool maakt het mogelijk om de spoorwegovergang bij het station te sluiten voor gemotoriseerd verkeer en maakt daarmee het centrum van Nijkerk en de aanliggende wijken autoluw;*
- *Parkway kan ook als ecologische corridor ingezet worden en levert een beleving die kwalitatief hoger staat dan een rondweg met geluidswallen.*







PARKWAY

<u>Inprikkers</u> met haarvaten

- *Brede en ruime entree van de wijk als groot openbarend gebaar;*
- *Hiërarchische verdeling van brede ingang naar steeds smaller wordende wegen, eindigend in woonstraten;*
- *Voorkomt afsnijding van het landschap, maar zorgt voor een fijnmazig weefsel dat kan overgaan in het landschap.*
- *Biedt geen of weinig ruimte voor doorvoer van autoverkeer, ook van autoverkeer buiten de te ontwikkelen gebieden en geeft risico op sluipverkeer door het gebied tussen de twee inprikkers;*
- *Daarom is het lastig om het centrum van Nijkerk autoluw te maken.*







INPRIKKERS

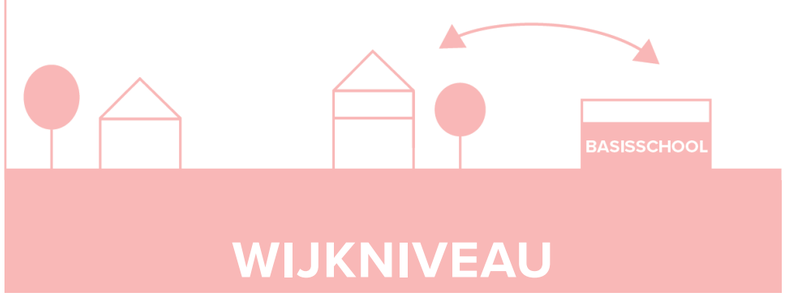
BARCODE

4.2.7 BOUWSTEEN VOORZIENINGEN

Basisvoorziening op wijkniveau

- *Enkele basisvoorziening op wijkniveau:*
  - *Basisonderwijs of kinderopvang*
  - *Maatschappelijke en culturele voorziening*
  - *Klein medisch cluster (huisartenpost, tandartsenpraktijk);*
- *Voorzieningen verspreid over de wijk en ingepast in de woonomgeving.*





WIJKNIVEAU

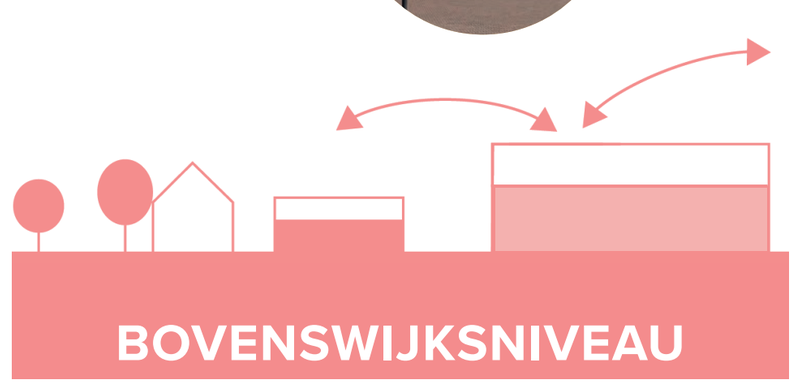
Voorzieningen op wijk- en bovenwijksniveau

- *Meerdere voorzieningen op wijk- en bovenwijksniveau:*
  - *Basis- en voortgezet onderwijs of kinderopvang;*
  - *Maatschappelijke en culturele voorziening;*
  - *Groot medisch cluster (huisartenpost, tandartsenpraktijk, apotheek, fysiotherapie);*
- *Concentratie van voorzieningen op één of meerdere punten in de wijk, bij voorkeur in stationsgebied vanwege nabijheid centrum.*









BOVENSWIJKSNIVEAU

Voorzieningen van bovenwijksniveau en specifieke voorzieningen op bovenlokale niveau

- *Meerdere voorziening op bovenwijksniveau en bovenklokaal niveau:*
  - *Basis- en voortgezet onderwijs of kinderopvang;*
  - *Maatschappelijke en culturele voorziening;*
  - *Groot medisch cluster (huisartenpost, tandartsenpraktijk, apotheek, fysiotherapie) aangevuld met specifieke medische voorzieningen zoals een dependance van polikliniek Meander;*
- *Ruimte voor een nu nog niet bekende grootschalige en specifieke voorziening gericht op heel Nijkerk*
- *Concentratie van voorzieningen op één of meerdere punten in de wijk, bij voorkeur in stationsgebied vanwege nabijheid centrum.*









SPECIFIEKE VOORZIENING

BARCODE

4.3 BOUWSTENEN - WAAROM EN HOE WERKT HET

Om inzichtelijk te maken welke functies er zijn, wat de invloed op de locatie is en welke variaties er van de desbetreffende functies en onderdelen zijn, is de Nijkerkse barcode gecreëerd.

Met de bouwstenen zijn verschillende combinaties te vormen. De diversiteit van combinaties zorgt voor een verscheidenheid aan barcodes. Iedere barcode is uniek en heeft haar eigen identiteit, uitstraling en zorgt voor een andere interactie met de omgeving van het plan.

Als voorbeeld staat hiernaast een versimpelde barcode met groen en wonen (barcode 1 of 2). De barcode is horizontaal een percentage van 100% van het gebruiksoppervlak van het plangebied. De kleur van de barcode bepaalt de functie. Hiernaast is het bijvoorbeeld deels wonen en deels groen. De relatie tussen deze twee functies is goed zichtbaar door het ruimtegebruik. Zo ontstaat er bij een hoge woningdichtheid met 500 woningen meer ruimte voor openbaar groen (barcode 2) dan met 500 woningen in een lage dichtheid (barcode 1).

In de praktijk zijn er met de ontwikkelingen van Nijkerk veel meer functies en variabelen gemoeid. Zo geeft de barcode enerzijds het type functies, anderzijds de specificatie en het aandeel weer.

In een volgend proces wordt er in werkateliers samen met stakeholders met deze bouwstenen aan de slag gegaan.

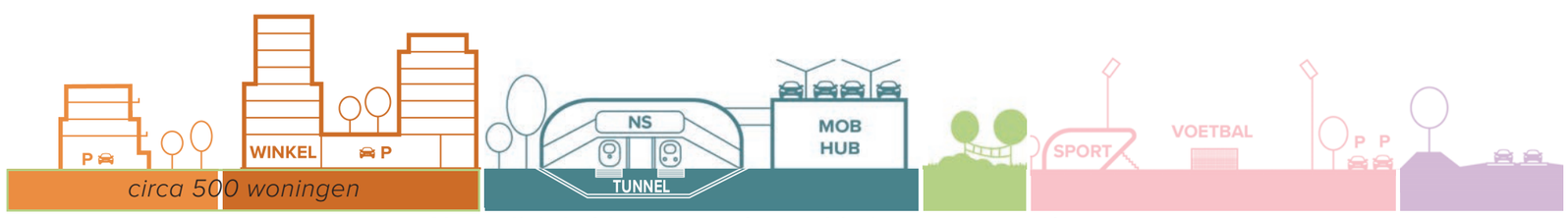
BARCODE 1. **Dichtheden, oppervlaktes en functies hebben relatie met elkaar**



BARCODE 2.



BARCODE 3. **In praktijk nog een complexere diagram met meer functies en variabelen die relatie met elkaar aangaan in het gebied**



BARCODE 4.





5. AANPAK GEBIEDSONTWIKKELLING

PROCESVOORSTEL VOOR UITWERKING VAN DE OPGAVE

5.1 VERVOLGPROCES

Het voorstel voor het vervolgproces is als volgt:

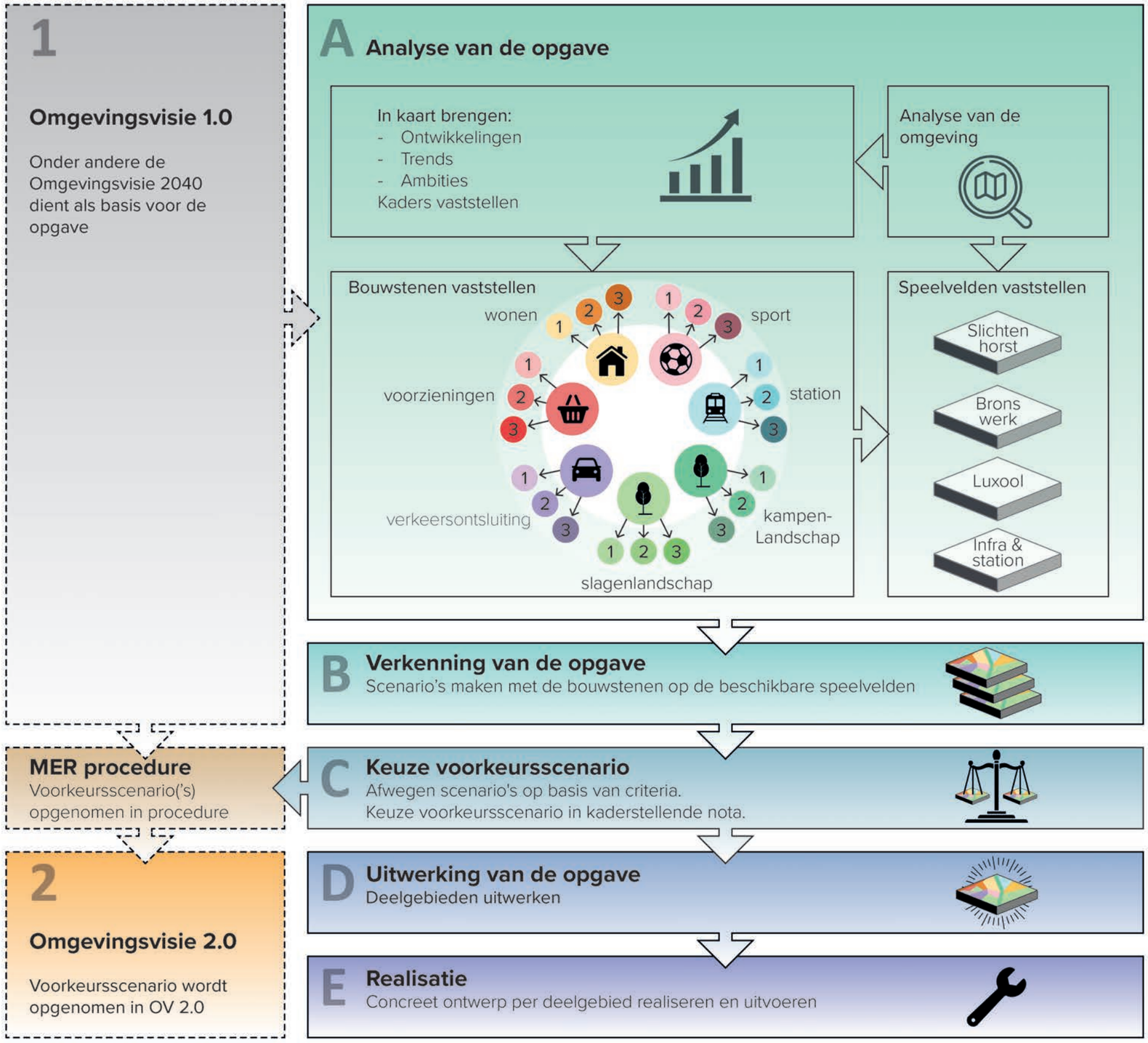
A. Analyse van de opgave: het voorliggende document;

B. Verkenning van de opgave: Samen met stakeholders aan de hand van bouwstenen de scenario's verder vormgeven. Hiervoor wordt door adviesbureau Beaumont een seperaate participatieaanpak uitgewerkt in samenhang met de participatie voor de omgevingsvisie 2.0.;

C. Keuze voorkeursscenario: Opstellen van een kaderstellend document;

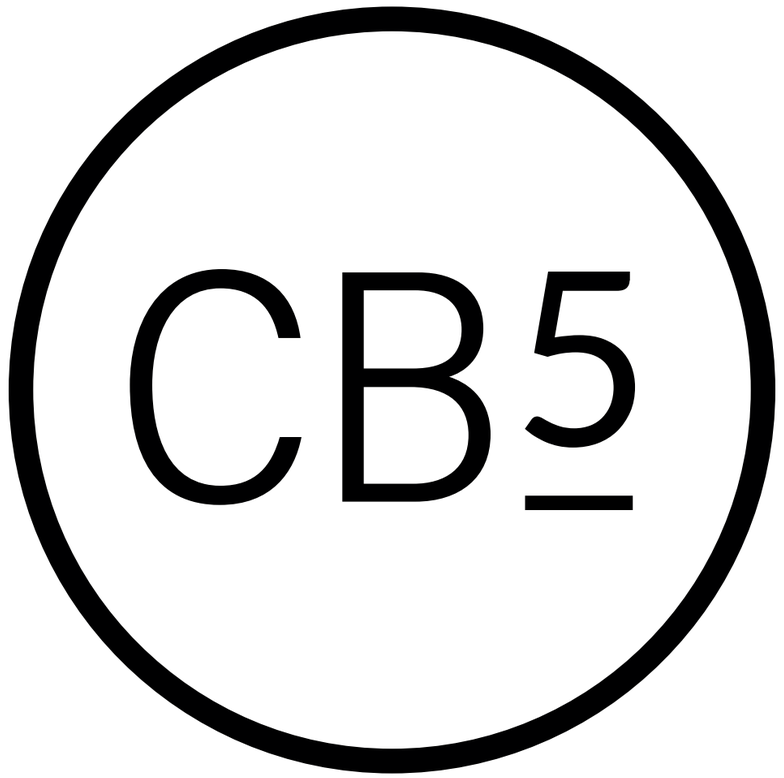
D. Uitwerken van de opgave;

E. Realiseren van de opgave.





Dronefoto Landgoed Salentijn richting het Nijkerkernauw (2024)



Vestiging Oosterhout
Beneluxweg 125
Postbus 40
4900 AA Oosterhout
+31 (0) 162 487 500

info@cb5.nl

Vestiging Maastricht
Wim Duisenbergplantsoen 21
Postbus 959
6200 AZ Maastricht
+31 (0) 43 325 32 23

www.cb5.nl



ADDENDUM: ANALYSE VOOR HET SPEELVELD

STICHTING

SLICHTENHORST

INSPIRATIEDOCUMENT 1: DE PAREL SLICHTENHORST



INSPIRATIEDOCUMENT 2: EEN SPOOR NAAR DE TOEKOMST



INSPIRATIEDOCUMENT 3: REGIOPOORTEN TECHNISCHE RAPPORTAGE



INSPIRATIEDOCUMENT 4: REGIOPOORT NIJKERK VERDIEPEND ONTWERPEND ONDERZOEK