

Verzonden per e-mail

Uw brief van	11 maart 2026	Ons kenmerk	2091345
Uw e-mail van	--	Bijlage	--
Datum	1 april 2026	Behandeld door	L. van Kreij
Onderwerp	Beantwoording schriftelijke vragen van De Lokale Partij over herinrichting Havenlijn en participatie	Team	Proces- en projectbegeleiding

Geachte mevrouw Van Loozen,

Op grond van artikel 69 van het Reglement van Orde van de gemeenteraad heeft u vragen gesteld over de herinrichting van de Havenlijn en bijbehorende participatie. In deze brief beantwoorden wij uw vragen.

Inleiding/context

De gemeente werkt aan het verbeteren van veilige en aantrekkelijke routes voor langzaam verkeer, zodat fietsen en lopen een logisch en prettig alternatief worden voor korte ritten. Dit sluit aan bij de ambities in de Omgevingsvisie, de Mobiliteitsvisie en de gebiedsvisie Stadshaven. Deze plannen zijn door de gemeenteraad vastgesteld. In deze documenten staat dat goede, herkenbare en sociaal veilige verbindingen nodig zijn, met voldoende brede en toekomstbestendige fietspaden.

De Havenlijn speelt hierbij een belangrijke rol: het is nu al een bestaande fietsroute en volgens de plannen wordt deze opgewaardeerd tot een veilige, comfortabele en volwaardige fiets en voetgangersverbinding tussen station Nijkerk en de toekomstige wijk Stadshaven. Bij het vaststellen van deze plannen zijn inwoners betrokken.

De huidige inrichting van de Havenlijn is verouderd, deels onverhard en slecht verlicht. Daardoor is het comfort lager en is de sociale en verkeersveiligheid onvoldoende. Daarom is in de genoemde plannen gekozen voor een opwaardering naar een veilige, goed verlichte en verharde route, waarbij het groene karakter behouden blijft.

Het college voert deze opdracht uit binnen de bestaande kaders. Het afwaarderen van de route – zoals door een deel van de betrokken inwoners wordt voorgesteld – past niet binnen de vastgestelde plannen. In vraag 4 wordt hier verder op ingegaan. Andere verbeteringen, zoals goede verlichting en een passende groene inrichting, worden wél meegenomen in het ontwerpproces.

Beantwoording vragen

- 1. In hoeverre denkt het college dat het mogelijk is om het groene karakter, alsmede de ecologische en historische waarde van de Havenlijn te behouden, terwijl er tegelijkertijd een breed, goed verlicht en overzichtelijk fiets- en wandelpad wordt gerealiseerd?**

Volgens het college is het goed mogelijk om het groene karakter en de ecologische en historische waarden van de Havenlijn te behouden en waar dat kan te versterken. Tegelijkertijd kan er een veilige, herkenbare en toekomstbestendige fiets- en wandelroute worden gemaakt. Wel moet worden opgemerkt dat op sommige delen van het tracé fysieke beperkingen en ruimtelijke knelpunten spelen. Het is logisch dat een breder pad meer invloed heeft op het bestaande groen dan een smaller pad.

Op het grootste deel van het tracé van de Havenlijn (zie afbeelding) ligt een onderhoudsstrook van ongeveer 5 meter breed van het waterschap. Binnen deze strook ligt het huidige fietspad en kan de nieuwe inrichting worden aangebracht, met maar beperkte effecten op het aanwezige groen.



Figuur 1: Overzicht van de onderhoudsstrook van het waterschap langs de Havenlijn (blauw) en de duikers/bruggen in de watergang (rood).

Voor het eerste deel (ongeveer 120 meter vanaf de Nijverheidsstraat) worden echter wél knelpunten verwacht. Vanuit de participatie rondom de asielopvanglocatie is juist dit stuk aangewezen als gebied waar extra aandacht nodig is voor sociale veiligheid. Het behouden van al het bestaande groen is hier daarom niet volledig te combineren met het maken van een overzichtelijk en goed verlicht pad.

Daarnaast ligt er een ruimtelijk knelpunt in de laatste 100 meter nabij Bronswerk, richting het spoor. Dat komt door het aanwezige hekwerk en enkele bomen.

Het laatste deel (ongeveer 150 meter langs het spoor) kan pas definitief worden ingericht wanneer de gebiedsontwikkeling van het Bronswerk-terrein zelf wordt uitgevoerd.

Tijdens de informatieavond gaven meerdere bezoekers aan dat de staat en kwaliteit van het huidige groen op verschillende plekken beter kan. Het college laat daarom onderzoek doen naar mogelijkheden om binnen de bestaande groenstructuur de biodiversiteit te verbeteren. Bomen die eventueel moeten worden gekapt (nu nog niet bekend welke) worden binnen dit onderzoek gecompenseerd.

De historische waarden van de Havenlijn blijven behouden door deze terug te laten komen in de keuze van materialen voor de verharding, de lichtmasten en het straatmeubilair.

Het college vindt het, ondanks de genoemde kanttekeningen, goed mogelijk om deze opgaven uit te voeren binnen de eerder vastgestelde kaders en beleidslijnen. Bij de herinrichting geldt dat het groene karakter en de historische waarden zoveel mogelijk behouden blijven en waar mogelijk worden versterkt. Tegelijkertijd moet de route voldoen aan de eisen voor een veilige, herkenbare en toekomstbestendige langzaamverkeersverbinding, zoals beschreven in de Omgevings- en Mobiliteitsvisie.

Concreet betekent dit dat de inrichting als geheel wordt bekeken, waarbij gestuurd wordt op:

- het behoud en het versterken van groen en ecologische zones waar dat mogelijk is;
- het zichtbaar houden van cultuurhistorische elementen van het oude tracé;
- het toepassen van passende verlichting die zowel sociale veiligheid als ecologie respecteert;
- een zorgvuldige afweging van de beschikbare ruimte, waarbij rekening wordt gehouden met toegankelijkheid en overzichtelijkheid.

Hiermee verwacht het college dat de kwaliteit van de route en de waarden van de omgeving op een zorgvuldige manier kunnen worden gecombineerd.

2. Welke concrete inrichtingsmaatregelen overweegt het college om de veiligheid van wandelaars en recreanten te waarborgen, nu omwonenden vrezen dat de route door verbreding zal transformeren tot een 'racebaan' voor (snel) elektrisch verkeer?

Het college ziet het belang van een veilige en prettig te gebruiken route voor alle gebruikers van een fiets- en voetverbinding. Volgens de wet zijn dit voetgangers en fietsers, inclusief elektrische fietsers en snorfietsers met elektrische aandrijving. In de uitwerking naar het Voorlopig Ontwerp (VO) worden daarom verschillende concrete maatregelen onderzocht die zorgen voor een veilige snelheidsbeleving en die ongewenst rijgedrag tegengaan. Dit gebeurt binnen de ruimtelijke en functionele mogelijkheden van het tracé. Deze mogelijkheden worden onder andere bepaald door de kabels en leidingen onder het tracé en door het onderhoudspad van 5 meter van het waterschap langs de A-watergang, waardoor de ontwerp vrijheid beperkt is.

Op basis van de inbreng van belangstellenden tijdens de informatieavond van 25 februari 2026 en de reacties via de QR-code geeft het grootste deel van de toekomstige gebruikers aan de voorkeur te hebben voor een smal, gedeeld (gecombineerd) fiets- en voetpad. Hoewel een vrijliggend fiets- en voetpad vanuit verkeersveiligheid het meest logisch is, vraagt deze variant veel meer ruimte. De gedeelde variant past beter bij de wensen van omwonenden en bezoekers, maar brengt wel meer mogelijke conflictsituaties met zich mee. Dit betekent dat zowel fietsers als voetgangers hun gedrag moeten aanpassen. Uit de gesprekken blijkt dat bewoners verwachten dat het gedeelde gebruik juist remmend zal werken op de snelheid van (elektrische) fietsers.

Binnen dit kader onderzoekt het college onder meer de volgende inrichtingsmaatregelen:

- **Overzichtelijk en voorspelbaar ontwerp**
Het verbeteren van zichtlijnen zodat gebruikers elkaar tijdig kunnen zien en hun gedrag daarop kunnen afstemmen.
- **Passende verlichting**
Verlichting die bijdraagt aan sociale veiligheid, maar zo wordt toegepast dat flora, fauna en omwonenden geen overlast ervaren.
- **Eenduidige en herkenbare inrichting van het gedeelde pad**
Een rustige en overzichtelijke vormgeving zonder elementen die uitnodigen tot hard rijden. Denk aan materiaalgebruik, markering en inrichting die duidelijk laten zien dat het pad gedeeld is en daardoor de snelheid verlagen.
- **Verkeersmaatregelen bij de Wallerstraat en Nijverheidsstraat**
De aansluitingen op deze wegen worden bekeken, zodat de veiligheid en overzichtelijkheid verbeteren.

Met deze maatregelen werkt het college aan een route die veilig en prettig te gebruiken is voor wandelaars, recreanten en (elektrische) fietsers.

- 3. Hoe wordt rekening gehouden met de ecologische waarden en biodiversiteit langs de Havenlijn? Zijn er onafhankelijke ecologische onderzoeken gedaan en zo ja, wat waren de uitkomsten en hoe zijn deze verwerkt in de plannen? kan het college specifiek aangeven welke ecologische compensatie of mitigerende maatregelen worden genomen om de netto natuurwaarde van deze verbinding daadwerkelijk te vergroten in plaats van enkel te consolideren.**

In de voorbereiding en tijdens de uitvoering wordt gewerkt volgens de geldende natuurwetgeving. Er is een quickscan natuur uitgevoerd (bureaustudie + veldonderzoek op 20 oktober 2025 door FF Solutions, zie website: <https://www.nijkerk.eu/havenlijn>) om vast te stellen welke soorten er (kunnen) voorkomen en welke effecten de werkzaamheden kunnen hebben. Het tracé ligt niet in Natura 2000 of het Gelders Natuurnetwerk. Daarom worden geen negatieve effecten daarop verwacht.

Belangrijkste aandachtspunten en maatregelen (worden verwerkt in het voorlopig ontwerp/definitief ontwerp én toegepast tijdens de uitvoering):

- **Broedvogels**
Actieve nesten mogen niet worden verstoord. Daarom vindt vooraf een ecologische controle plaats. Rond Wallerstraat 66 (mogelijke steenuilenkast) gebeurt bij voorkeur tussen augustus en januari gewerkt binnen 50 meter van de kast. Als dat niet kan, moeten de werkzaamheden zo worden uitgevoerd dat het broeden niet wordt verstoord.
- **Vleermuizen**
De te kappen elzen bij de Rondel hebben geen holtes. Enkele te behouden bomen hebben die mogelijk wel. Daarom wordt 's nachts geen bouwlicht richting bomen gebruikt. Indien nodig wordt verlichting afgeschermd en wordt vooral overdag gewerkt.
- **Bunzing/steenmarter**
Aanwezigheid kan niet worden uitgesloten, onder andere bij takkenhopen bij de Tijsselingstraat. Daarom wordt nader onderzoek gedaan. Als daaruit blijkt dat maatregelen nodig zijn, worden die genomen of wordt een vergunning voor flora- en fauna-activiteiten aangevraagd.
- **Overige soorten (amfibieën/insecten/planten)**
Specifiek beschermde soorten worden niet verwacht in dit stedelijke profiel. Wel geldt de zorgplicht: vooraf controleren, rustig werken en zorgen dat dieren kunnen wegluchten.

De uitvoering is mogelijk binnen de natuurregels, zolang de genoemde maatregelen worden toegepast en het onderzoek naar bunzing en steenmarter wordt uitgevoerd en opgevolgd. De maatregelen en onderzoeksresultaten worden vastgelegd in het ontwerp van het VO/DO.

Op basis van de quickscan zijn ecologische compensatie of andere mitigerende maatregelen op dit moment niet nodig. De werkzaamheden zijn uitvoerbaar binnen de wettelijke kaders, mits de genoemde maatregelen worden uitgevoerd en het aanvullende onderzoek naar bunzing/steenmarter wordt gevolgd.

Hoewel formele compensatie niet verplicht is, wordt wel gekeken naar mogelijkheden om de ecologische kwaliteit langs de Havenlijn te versterken. Daarom wordt aanvullend onderzoek gedaan naar kansen voor biodiversiteit, zoals:

- het verbeteren van groenstructuren (bijvoorbeeld meer variatie in beplanting en spreiding van bloeitijden);
- het onderzoeken waar kleine ecologische verbindingen kunnen worden versterkt;
- het plaatsen van faunavoorzieningen (zoals nestkasten, takkenrillen of kleine faunapassages) waar dit logisch is in de omgeving;
- het verbeteren van bodem- en oeverkwaliteit, waar dit in te passen is.

Deze kansen worden in beeld gebracht en waar mogelijk opgenomen in het VO/DO, zodat de natuurwaarde van de verbinding per saldo toeneemt.

4. Onder de Omgevingswet is de gemeente verplicht te motiveren hoe zij belanghebbenden heeft betrokken. Hoe gaat het college de massale steun voor de petitie 'Redt het Havenlijntje' en de bijna 300 binnengekomen reacties zichtbaar en serieus meewegen in het definitieve ontwerp?

In de Omgevingsvisie staat, mede op basis van een participatietraject, dat veilige, comfortabele en snelle routes voor langzaam verkeer belangrijk zijn om fietsen en lopen te stimuleren. Dit vraagt om herkenbare, goed ingerichte en sociaal veilige verbindingen, waarbij extra aandacht is voor voldoende brede en toekomstbestendige fietspaden. Ook in de Mobiliteitsvisie, die samen met inwoners en andere betrokkenen is opgesteld, wordt het belang van hoogwaardige routes voor langzaam verkeer benadrukt.

De voormalige Havenlijn is in deze visies aangewezen als een belangrijke fiets- en voetgangersroute tussen station Nijkerk en de toekomstige woonwijk Stadshaven. In de gebiedsvisie Stadshaven, die door de gemeenteraad is vastgesteld, staat deze verbinding opnieuw genoemd als belangrijke fietsroute tussen Stadshaven en het station. Tijdens de uitwerking van de gebiedsvisie zijn verschillende bijeenkomsten georganiseerd voor inwoners uit de omgeving van Stadshaven.

De huidige inrichting van de route is verouderd, deels onverhard en slecht verlicht. Hierdoor is het comfort laag en is de sociale en verkeersveiligheid onvoldoende. Daarom is gekozen voor een opwaardering naar een veilige, goed verlichte en verharde route, waarbij het groene karakter behouden blijft. Deze keuze ligt vast in de Omgevingsvisie, de gebiedsvisie Stadshaven en de Mobiliteitsvisie, die allemaal door de gemeenteraad zijn vastgesteld. Afwijken van deze keuze zou een afwijking zijn van het door de raad vastgestelde beleid. Als het college daar vanaf zou willen wijken, moet dat goed worden gemotiveerd en mogelijk opnieuw met de gemeenteraad worden besproken.

In de participatiefase is een eerste informatieavond gehouden, waar omwonenden hun vragen, zorgen en ideeën konden delen. Ook is aangekondigd dat de petitie 'Red het Havenlijntje' nog wordt aangeboden. De petitie pleit voor het afwaarderen van de route.

Het college neemt deze signalen serieus. Een afwaardering past echter niet binnen de plannen die door de gemeenteraad zijn vastgesteld. In verschillende strategische documenten is namelijk vastgelegd dat de bestaande route wordt opgewaardeerd tot een veilige, comfortabele en volwaardige fiets- en voetgangersverbinding.

Volgens het Participatiebeleid wordt participatie toegepast op onderdelen waar ook echt ruimte is voor invloed. Voor de Havenlijn betekent dit dat de hoofdkeuze – het opwaarderen van de route – vaststaat. Wel is er ruimte voor inwoners om mee te denken over onderdelen waar nog keuzes moeten worden gemaakt, zoals het profiel van de route, de groeninrichting, de koppeling met de historie, de verlichting en mogelijke verblijfsplekken.

De inbreng van inwoners wordt waar mogelijk verwerkt in de uitwerking van het ontwerp. Dit gebeurt op de volgende manier:

- **Thematische verwerking van reacties**

De reacties worden geordend per thema, zoals groen, verlichting, profielkeuze, veiligheid en historie. Per thema wordt bekeken welke zorgen of wensen zijn genoemd en welke ruimte er binnen de kaders is om deze mee te nemen.

- **Doorwerking in het ontwerp**

Als reacties leiden tot aanpassingen of verfijningen in het ontwerp (bijvoorbeeld een verdere uitwerking van de smalle variant, keuzes over verlichting of details per deeltraject), wordt dit toegelicht bij het Voorlopig Ontwerp. Bij het VO gaat de gemeente opnieuw terug naar de inwoners om het ontwerp toe te lichten en om te laten zien hoe hun inbreng is verwerkt. Dan wordt ook aangegeven waar de mogelijkheden beperkt zijn, bijvoorbeeld door kabels en leidingen onder het tracé, het onderhoudspad van het waterschap of noodzakelijke eisen voor waterhuishouding.

- **Transparante terugkoppeling aan inwoners**

Bij het presenteren van het Definitief Ontwerp (DO) worden belangstellenden geïnformeerd over hoe de reacties zijn meegenomen en welke onderdelen van het ontwerp daardoor zijn aangepast of aangescherpt. Het DO wordt eerst ter goedkeuring aan het college voorgelegd en ligt daarna zes weken ter inzage. Hiermee voldoet de gemeente aan de verplichting onder de Omgevingswet om te laten zien hoe belanghebbenden zijn betrokken en hoe hun inbreng is meegewogen.

5. Is het college bereid om het definitieve inrichtingsplan, inclusief het participatieverslag, ter consultatie aan de raadscommissie voor te leggen, voordat onomkeerbare stappen worden gezet?

Het college ziet geen noodzaak om de plannen ter consultatie aan de raadscommissie voor te leggen, omdat de plannen voor de Havenlijn al eerder door de raad zijn vastgesteld in de Omgevingsvisie, de Mobiliteitsvisie en de gebiedsvisie Stadshaven. Het DO blijft binnen deze kaders.

Inwoners worden opnieuw betrokken bij het Voorlopig Ontwerp (VO). Daar wordt toegelicht wat er met hun reacties is gedaan.

Mocht het DO in de toekomst toch afwijken van de door de raad vastgestelde kaders, dan legt het college dat gemotiveerd aan de gemeenteraad voor.

Wij hopen uw vragen hiermee voldoende beantwoord te hebben.

Hoogachtend,

Burgemeester en wethouders van Nijkerk,

de secretaris,



de heer drs. J.G. de Jager

de burgemeester,



mevrouw T.T.E. de Jonge-Ruitenbeek