

Verslag werkbijeenkomsten Oostelijk Nijkerk 14 en 15 oktober 2025

Samen werken aan de toekomst van Oostelijk Nijkerk

Een samenvatting

De gemeente Nijkerk wil samen met bewoners en (grond)eigenaren verkennen hoe het gebied Oostelijk Nijkerk zich de komende jaren kan ontwikkelen.

Participatie gebiedsuitwerking Oostelijk Nijkerk in 2025

Om ideeën op te halen organiseerde Nijkerk in 2025 een aantal bijeenkomsten:

- Dinsdag 8 april - eerste algemene informatiebijeenkomst
- Dinsdag 10 juni en woensdag 11 juni - eerste werkbijeenkomsten
- Dinsdag 14 oktober en woensdag 15 oktober – tweede werkbijeenkomsten

In de eerste bijeenkomst lag de nadruk op het informeren van Nijkerkers over de aanpak om tot een toekomstscenario voor Oostelijk Nijkerk te komen. Hier zijn ook eerste ideeën, vragen en zorgen opgehaald over thema's als wonen, landschap, sport & voorzieningen en station & mobiliteit.

Tijdens de werkbijeenkomsten op 10 en 11 juni heeft een kleinere groep bewoners de mogelijkheden en dilemma's verkend binnen de deelgebieden Luxool/Stationsgebied, Slichtenhorst en Bronswerk.

Werkbijeenkomsten in oktober

Op 14 en 15 oktober zijn de 4 participatiescenario's besproken met de deelnemers. Hier kwamen, net als in juni, vooral de verkeersdoorstroming en de mogelijke aantasting van het landschap naar voren als belangrijkste aandachtspunten. Deelnemers waren het eens over het behoud van het landelijke karakter, de wens om woningen en sportvoorzieningen te spreiden, het beperken van hoogbouw en het verbeteren van de infrastructuur, met een woningbouwaccent bij het station. Tegelijk liepen de meningen uiteen over de noodzaak van een rondweg, de locatie van sportvoorzieningen en de mate waarin hoogbouw beperkt zou moeten worden. Sommige deelnemers deden daarnaast suggesties voor alternatieve oplossingen, zoals tunnels of samenwerking met omliggende gemeenten.

Vervolg

De gemeente gaat de opbrengsten uit deze werkbijeenkomsten samen met onderzoeksresultaten uitwerken tot één toekomstscenario.

In 2026 is er een volgende bijeenkomst om uit te leggen wat is overgenomen uit de participatiescenario's en waarom. Daarna wordt dit scenario voorgelegd aan de gemeenteraad.

Meer informatie is terug te vinden op de website van de gemeente: www.nijkerk.eu/oostelijk-nijkerk.



Inhoudsopgave

Samen werken aan de toekomst van Oostelijk Nijkerk	1
Een samenvatting.....	1
Inhoudsopgave.....	2
Proces en participatie	3
Werkbijeenkomsten: 14 en 15 oktober	4
Opbrengsten werkbijeenkomsten 14 en 15 oktober.....	5
Leeswijzer.....	5
Reacties per scenario van bewoners uit Luxool/stationsgebied/Bronswerk	6
Positief/enthousiast.....	6
Negatief/liever anders zien.....	6
Reacties per scenario van bewoners rondom de Oude Amersfoortseweg <i>Positief/enthousiast</i>	8
Negatief/liever anders zien.....	8
Reacties vanuit sportverenigingen e.a.....	10
Aandachtspunten.....	10
Reacties per thema	11
Wonen.....	11
Mobiliteit.....	11
(Sport)voorzieningen	12
Landschap/groenvoorzieningen	13
Overig.....	13
Vragen en antwoorden	14

Proces en participatie

De gemeente Nijkerk wil samen met bewoners en eigenaren in het gebied nadenken over de toekomst van Oostelijk Nijkerk. Waar kunnen woningen komen? Hoeveel ruimte is er voor sportvelden en groen? Wat doen we met verkeer en bereikbaarheid? Om dit gesprek goed te voeren, heeft de gemeente in 2025 verschillende bijeenkomsten georganiseerd.

Bijeenkomst 8 april 2025

Deze eerste bijeenkomst stond in het teken van het informeren van belangstellenden over de opgaven in Oostelijk Nijkerk, de kaders en uitgangspunten en het proces richting mogelijke toekomstscenario's.

Werkbijeenkomsten op 10 en 11 juni 2025

Deze avonden zijn de mogelijkheden en dilemma's verkend voor de invulling van deelgebieden Luxool/Stationsgebied, Slichtenhorst en Bronswerk in Oostelijk Nijkerk. De deelnemers zijn in kleine groepen aan de slag gegaan om op een gebiedskaart de verschillende opgaven in te passen voor wonen, landschap, sport & voorzieningen en station & mobiliteit. In totaal zijn er ruim 40 mogelijke scenario's verkend. Het stedenbouwkundig bureau heeft deze samen met andere experts uitgewerkt tot vier participatiescenario's.

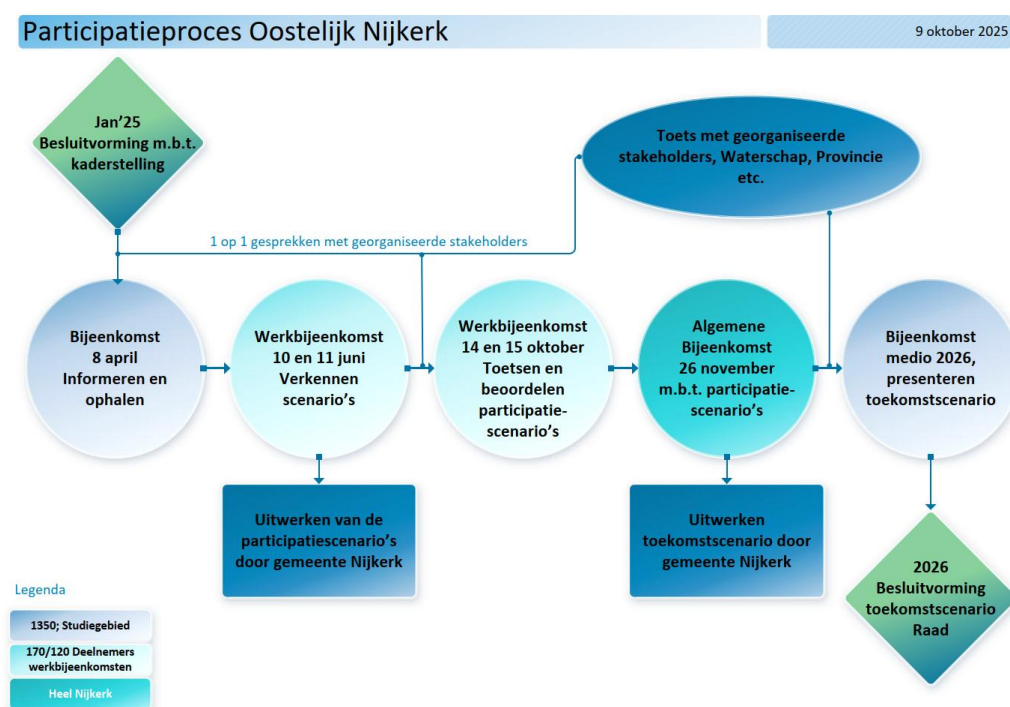
Werkbijeenkomsten 14 en 15 oktober 2025

Tijdens twee interactieve werkbijeenkomsten in oktober zijn de 4 participatiescenario's besproken met de deelnemers. De gemeente gebruikt de opbrengsten uit deze bijeenkomsten samen met onderzoeksresultaten om uit te werken tot één toekomstscenario.

Vervolg

De komende maanden worden nog een aantal onderzoeken uitgevoerd en vinden gesprekken plaats met professionele partijen (waterschap, provincie, etc.) en georganiseerde stakeholders.

Het concept toekomstscenario wordt in 2026 gepresenteerd aan de deelnemers van de bijeenkomsten in juni en oktober. Daarna wordt het toekomstscenario's ter besluitvorming voorgelegd aan de gemeenteraad. Ook in 2026 gaat de gemeente met inwoners en grondeigenaren in gesprek over de verdere uitwerking van het toekomstscenario.



Werkbijeenkomsten: 14 en 15 oktober

Vervolggesprek over vier participatiescenario's

Wethouder Esther Heutink-Wenderich opende beide avonden en blikte terug op [de eerdere bijeenkomsten over Oostelijk Nijkerk](#). De avonden op 14 en 15 oktober stonden in het teken van de vier participatiescenario's voor Oostelijk Nijkerk. Het stedenbouwkundig bureau heeft hierbij gekeken waar ruimte is voor wonen, landschap, sport & voorzieningen en station & mobiliteit.

In [een korte film](#) is een toelichting gegeven op de 4 participatiescenario's. Vervolgens kon iedereen zijn of haar reactie geven op de vier participatiescenario's. Dit gebeurde aan de hand van onderstaande vragen:

1. Waar bent u enthousiast over uit de participatiescenario's?
2. Wat zou u liever anders zien in de participatiescenario's?
3. Heeft u een aanvullende opmerking of vraag?

Uitwerken tot een toekomstscenario

De komende maanden gebruikt de gemeente om de verschillende onderdelen uit de vier participatiescenario's te toetsen op haalbaarheid: zowel juridisch, technisch als financieel. Hiervoor is nader onderzoek nodig naar:

- Verplaatsen en/of clusteren van sportvoorzieningen
- Omvang van voorzieningen zoals zorg/onderwijs en de mogelijkheden om voor combinaties met sport
- Identiteit station Nijkerk
- Economische kansen station Nijkerk in beeld brengen
- Behoud van omliggende landschap en aanwezige cultuurhistorie
- Consequenties mobiliteit – verkeersontsluiting auto, fiets en OV
- Financiële consequenties van scenario's
- Netbewust ontwikkelen – rekening houden met netcongestie
- Huidige functies in het plangebied en bestaande milieucontouren

Onderzoek en besluitvorming

Het stedenbouwkundig bureau gaat op basis van de onderzoeksresultaten en de uitkomsten van de werkbijeenkomsten in oktober een toekomstscenario uitwerken. Medio 2026 is er een volgende bijeenkomst om toe te lichten wat er wel of niet is overgenomen uit de participatiescenario's en waarom. Vervolgens wordt in de tweede helft van 2026 het toekomstscenario voorgelegd aan de gemeenteraad ter besluitvorming

Meer informatie is terug te vinden op de website van de gemeente: www.nijkerk.eu/oostelijk-nijkerk.

Opbrengsten werkbijeenkomsten 14 en 15 oktober

Beide avonden verliepen in een positieve en constructieve sfeer. Veel deelnemers gaven aan dat zij zich gehoord voelden en waardeerden het dat er vier uiteenlopende scenario's werden gepresenteerd om over in gesprek te gaan. Op een gemoedelijke manier is gediscussieerd over de sterke punten en zorgen bij elk scenario.

Zorgen over verkeer en landschap blijven

Tijdens de bijeenkomsten in oktober zijn voor een deel dezelfde discussies gevoerd als in juni. Ook deze avonden waren de huidige en toekomstige verkeersdoorstroming en de mogelijke aantasting van het landschap de grootste aandachtspunten.

Dit zeiden mensen in juni

- Mensen erkennen dat er behoefte is aan nieuwe woningen, maar zien dat liever niet ten koste van het landschap gaan. Dan is het toepassen van hoge woningbouwdichtheden een goed idee om het zo compact mogelijk te houden. Anderen wijzen erop dat hoogbouw mogelijk niet 'Nijkerks' is.
- Mensen erkennen ook dat er maatregelen nodig zijn om de verkeersontsluiting goed te houden. Ook hier geldt liever niet ten koste van het landschap. Als er dan een rondweg nodig is om de verkeersontsluiting te verbeteren, bestaat het risico op sluipverkeer.
- Sport is belangrijk, maar kunnen de sportvoorzieningen ook efficiënter worden ingericht zodat het minder ruimte in beslag neemt zonder dat dit de eigen identiteit aantast.

Overeenkomsten en verschillen op 14 en 15 oktober

Hier waren deelnemers het over eens:

- Wens tot spreiding van woningen.
- Behoud van het landelijke karakter en open landschap.
- Kritiek op hoogbouw.
- Behoeft aan betere infrastructuur en verkeersontsluiting.
- Zwaartepunt woningbouw rondom het station.

Hier dachten deelnemers verschillend over:

- Mening over rondweg: sommigen zien het als noodzakelijk, anderen als bedreiging voor landschap.
- Verschillende voorkeuren voor locatie van sportvoorzieningen.
- Suggesties variëren van tunnels tot samenwerking met andere gemeenten.
- Verschillende visies op hoe hoogbouw beperkt moet worden (3-4 vs. 6-7 lagen).

Leeswijzer

Hieronder volgt een uitwerking van de belangrijkste bevindingen

- **Reacties per scenario** van bewoners uit de verschillende deelgebieden
- **Reacties per thema:** wonen, mobiliteit, sport, landschap, voorzieningen en overig
- **Vragen en antwoorden**

Reacties per scenario van bewoners uit Luxool/stationsgebied/Bronswerk

Positief/enthousiast

Scenario 1

Er is aangegeven dat de ruimere ligging van de rondweg positief wordt beoordeeld, niet te dicht bij de bestaande bebouwing. Hierbij is aangegeven dat het verdiept aanleggen van de weg mogelijk voordelen biedt. Ook is aangegeven dat de clustering van sport positief is en de mogelijkheid van zwembad en andere sportverenigingen ook een optie is. Hoogbouw bij het station wordt ook logisch gevonden, maar maak het niet te hoog. Ook is het positief dat de ruimte achter het station wordt benut. Hier wordt de kans aangegeven om bij het station andere functies te voegen zoals bioscoop en een verbinding te maken met het centrum. Bij het verplaatsen van alle sportverenigingen wordt aangegeven dat dit mogelijk wel heel veel geld gaat kosten.

Scenario 2

Scenario 2 is door mensen vanuit Luxool/stationsgebied/Bronswerk veruit het meest genoemd als goed scenario. Hierbij zijn de volgende punten benoemd:

- Sport op huidige locatie houden, maar wel verkeerssituatie verbeteren
- Geen rondweg, maar inpridders om sluipverkeer te voorkomen
- Niet te veel hoogbouw aan deze kant, dorps houden
- Als er hoogbouw moet komen bij Station/Luxool, dan graag concentreren bij Station/Bronswerk
- Hoogbouw juist bij Oude Amersfoortse weg

Scenario 3

Van dit scenario is aangegeven dat het goed is omdat het meer laagbouw is. Hoogbouw bij het station en bij de Oude Amersfoortse weg zou wel kunnen in dit scenario, maar niet te hoog. Hoogbouw zoals bij Knoopjespark wordt als goed voorbeeld genoemd. Ook het verdelen van de sportvelden over 2 locaties wordt door een aantal mensen als positief aangegeven.

Scenario 4

Van dit scenario is aangegeven dat het positief is dat het landschap zoveel mogelijk intact blijft. Maar hierbij is wel aangegeven dat er liever 70 woningen per hectare dan 100 woningen per hectare kan worden aangehouden en ook niet te hoge bouw. Ook de spreiding van sport wordt als positief punt aangegeven. De weg langs het spoor bij de Oude Amersfoortseweg wordt gewaardeerd, omdat het dan niet door het landschap gaat. Het niet doortrekken van de rondweg bij Luxool wordt gewaardeerd om zo sluipverkeer te voorkomen.

Negatief/liever anders zien

Scenario 1

Door een aantal mensen is aangegeven dat dit geen goed scenario is door de rondweg (zonde van de natuur/Salentein) en de hoogbouw bij Luxool/Station (past niet bij de aanwezige kleinschalige bebouwing). Ook zijn er zorgen over sluipverkeer als er een rondweg wordt aangelegd en knooppunt Hoevelaken nog niet is opgelost. Veel te weinig ruimte voor groen in dit scenario. Is het mogelijk om de rondweg nog verder op te schuiven richting de gemeente Putten – Ambachtsstraat – A28? Dan creëer je ruimte voor de toekomst of ruimte voor een mooi groot park. Anderen geven juist aan dat dit geen goed idee is, omdat het dan in de toekomst weer wordt volgebouwd.

Scenario 2

Aangegeven is dat alle sport op 1 locatie concentreren geen goed idee is omdat dit qua verkeersontsluiting problemen oplevert en niet goed is qua spreiding van sport over de kern Nijkerk. Dit geldt voor scenario 1 en 2. Het opnemen van sport op de Bronswerk locatie wordt niet logisch gevonden.

Scenario 3

Door diverse mensen wordt aangegeven dat er in dit scenario te veel groen wordt aangetast en te veel ruimte inneemt voor de toekomst. Kunnen de dichtheden iets hoger zodat er minder ruimte nodig is?

Scenario 4

Er zijn zorgen over de verkeersontsluiting bij het station als er zoveel woningen op klein gebied worden gerealiseerd. Te veel hoogbouw in dit scenario past niet bij een provinciaal stadje zoals Nijkerk is. Er is in dit scenario geen langzame overgang gemaakt tussen hoogbouw naar laagbouw richting het groen. Veel te weinig groen opgenomen. Ook qua geluidsoverlast zijn er zorgen. En de weg vanaf de Beulenkamperweg wordt niet als positief ervaren.

Overig

- Er is een aantal keren de vraag gesteld waarom Nijkerk 2000 woningen moet bouwen
- Verkeerstromen zoveel mogelijk scheiden (auto/fiets/lopen)
- Is het ook mogelijk om sport te verplaatsen naar locaties buiten het studiegebied? Bijvoorbeeld meer richting Nijkerkerveen?
- Station Corlaer optie voor nieuw station
- Spoorwegovergang Wallerstraat openlaten. Ook als de ringweg er komt bij Luxool
- Nadenken over creatieve woonvormen, niches en dat daar creativiteit zit in de overgang tussen landschap en wonen. Zoals landgoed wonen. Mensen wonen liever in een wijk die wat ruimer is opgezet dan in hoogbouw; Wanderwood Utrecht of Paleiskwartier Den Bosch
- Heel veel ruimte voor sport, is het niet mogelijk om meer te clusteren/samenvoegen zodat er minder ruimte nodig is?
- Te weinig ruimte voor groen/natuur in alle scenario's
- In Amersfoort Vathorst zijn de landschapseigen elementen ingepast in het woongebied maar daarmee volledig onzichtbaar gebleken/geworden -> leer daarvan!
- Voor alle scenario's geldt: je kunt alleen zoveel woningen toevoegen als je de verkeersontsluiting en het parkeren goed geregeld hebt. Hierbij ook aandacht voor hulpdiensten zoals ambulances.
- Gekeken vanuit Nijkerks belang: evenwichtigheid. Alleen vanuit mezelf kies ik voor scenario 2. Maar dan leg ik het probleem neer bij mensen bij oude Amersfoortseweg.
- Entree Nijkerk van Amersfoortseweg aantrekkelijk maken: nu lelijk

Reacties per scenario van bewoners rondom de Oude Amersfoortseweg

Positief/enthousiast

Scenario 1

Op dit scenario wordt door meerdere mensen positief gereageerd omdat woningen bij Station/Bronswerk een logische keuze lijkt en er dan niet gebouwd wordt nabij de Oude Amersfoortse weg. Hoogbouw bij station is goede keuze en dan langzaam qua hoogte aflopend richting landschap. Hierbij wordt aangegeven dat de rondweg bij Luxool ook een goede keuze is. Verder wordt als positief punt genoemd dat er geen rondweg is bij de Oude Amersfoortseweg.

Scenario 2

Over dit scenario zijn niet veel positieve punten genoemd. Alleen is aangegeven dat het goed is dat de hoogbouw dicht bij het station komt en niet te ver het landschap in.

Scenario 3

Veel laagbouw in dit scenario is positief, past bij Nijkerk. Nadeel is wel dat er dan veel groen gaat verdwijnen. Bouwen langs de Barneveldseweg is een goede optie. Rondwegen zijn onvermijdelijk maar dan wel zo mogelijk verdiept aanleggen. Rondweg niet te dicht langs bestaande woonwijk. Het spreiden van sport op twee locaties is goed en kansen om sportenvelden/accommodaties opnieuw vorm te geven en efficiënter met de ruimte om te gaan.

Scenario 4

Als er een rondweg moet komen bij de Oude Amersfoortse weg is de optie vlak langs het spoor de beste. De rondweg bij Luxool niet te dicht bij bestaande woonwijk aanleggen. Verdeling van wonen en sport over twee locaties is positief. Doordat er alleen vlakbij kern Nijkerk wordt gebouwd, blijft er meer groen over. Hoogbouw bij station/Bronswerk is heel logisch. Niet te hoge bouw, die bouwhoogte bij Spaanse Leger of Knoopjespark is prima. Kans om meer functies aan station toe te voegen.

Overig

- Een rondweg is noodzakelijk zowel voor de noordelijke als zuidelijke plannen. Noordelijke rondweg is goed, zuidwestelijke rondweg langs het spoor
- De 4 echt verschillende scenario's
- Fietspaden door Slichtenhorst positief
- Het mee kunnen denken!
- Het geeft helderheid m.b.t. mogelijkheden

Negatief/liever anders zien

Scenario 1

Het verplaatsen van alle sportvelden is kapitaalsvernietiging. Zijn er geen andere oplossingen voor de verkeersknelpunten dan een rondweg? Rondweg trekt sluisverkeer aan. Niet alle sport bij Oude Amersfoortse weg. Geen tribunes bij sportvelden rondom Oude Amersfoortseweg. Komt te ver het landschap in.

Scenario 2

Te veel woningbouw bij Oude Amersfoortseweg. De rondweg komt te ver het landschap in. Als er een rondweg moet komen dan verdiept aanleggen.

Scenario 3

De woningen nemen te veel ruimte in en zetten het buitengebied onder druk. Geen woningen langs de Barneveldseweg. Rondweg tast landschap aan.

Scenario 4

Te veel hoogbouw en dat past niet bij Nijkerk. De hoogbouw niet te hoog maken, kan wel compact maar niet te hoog. De hoogte van de bouw moet afnemen naarmate je meer richting het landschap gaat; de hoogte moet afnemen naar buiten toe. Te veel sport bij Oude Amersfoortseweg, is het een optie om een deel van sport richting Corlaer / Fliersteeg te verplaatsen? Rondweg trekt sluipverkeer aan.

Overig

- Hou rekening met de Joodse begraafplaats. Langs de Oostzijde van de Oude Amersfoortseweg liever geen sportvelden. Daar liever een lage bebouwing zodat de historische plek van de Joodse begraafplaats mooi ingebed wordt. Evenals het Vossenest de boerderij die een gemeentemonument is
- Kan de rondweg ook breder worden getrokken dan nu bij de participatiescenario's is gedaan? Dat deze direct aansluit bij snelweg?
- Verkeersveiligheid bij het station is een groot aandachtspunt
- Barneveldseweg afsluiten voor vrachtwagens
- Veel recreatie bij Slichtenhorsterweg en omgeving. Hou hier rekening mee.
- Denk eens aan meer bijzondere bouw. Bijvoorbeeld Kloostercomplex appartementen > link met geschiedenis
- Lint van Slichtenhorst dient rekening mee gehouden te worden en zal in z'n geheel intact moeten blijven (en ook niet doorkruisen met een weg).
- Impact van Slichtenhorst overgangsgebied is niet meegenomen in de scenario's.
- Als er een rondweg komt, deze organisch met het landschap ontwerpen. Niet een te harde overgang.
- Sluit de overgang bij het station niet af.
- Niet alle hoogbouw is lelijk
- Bewoner licht het belang van groen toe wanneer er woningen worden bijgebouwd; er moet voldoende ruimte worden gereserveerd voor parken en ontspanningselementen. Voorbeelden uit Amsterdam worden benoemd (Oosterpark, Vondelpark). Het is van belang het groen naar binnen te trekken. Parken voor alle leeftijden.
- Zoveel mogelijk het bestaande landschap sparen. En bij de nieuwe plannen zoveel mogelijk aandacht voor groen in de wijk en de verbinding met het omliggende landschap.
- Wat gebeurt er met het gasstation? Er liggen leidingen onder de grond. 1x in de 5 jaar wordt het gasstation schoongemaakt en gebruiken ze veel omliggend terrein voor hun materiaal.
- Houd rekening met stank van bedrijf van de Bor.
- Voorstel is om een marktonderzoek uit te voeren met wat willen mensen, wat zoeken mensen. Wij denken namelijk vanuit ons eigen belang.

Reacties vanuit sportverenigingen e.a.

Aandachtspunten

Vanuit de aanwezige sportverenigingen zijn de volgende aandachtspunten meegegeven:

- Sport clusteren zou sommigen een mooie bijkomstigheid zijn. Waarbij de eigen identiteit wel behouden blijft.
- Positief is de mogelijkheid van het uitbreiden van de sportverenigingen, kans. Waar dat precies is maakt niet uit.
- Ruimte en aandacht voor uitbreiding sport. Groei van de gemeente betekent ook groei sportbehoefte.
- Uitbreiding/mogelijkheid sportaccommodaties
- Aansluiting sportaccommodaties op andere voorzieningen, onderwijs, etc.
- Mogelijkheid tot multifunctioneel gebruik sportfaciliteiten
- Cluster ook de sportvelden, dat biedt kansen voor medegebruik
- In principe is vanuit sport bezien elk scenario mogelijk
- Bij scenario 1 wordt er veel te veel geld verspild met het verplaatsen van de sportvelden;
- De inprikker van scenario 2 is voor de sportvelden niet voldoende. Liever een rondweg om daar voldoende verkeersbewegingen te kunnen garanderen;
- Geen te korte toegangsweg naar de sportvelden, dan krijg je nog meer verkeersproblemen;
- Neem bij de plannen mee dat er voldoende ruimte is voor binnensport
- Een manege hoeft niet per se bij de sportvelden te worden getrokken, apart blijven is ook prima. Paard en natuur gaan heel goed samen. Maneges horen aan de rand van Nijkerk te zitten, niet omkaderd door woningbouw
- Duidelijkere aansluiting sportfaciliteiten op “buitengebied”/groen
- Hou ook rekening met behoefte aan indoor-sportfaciliteiten
- Atletiekvereniging verbonden houden met groen, zou ook een groene corridor kunnen zijn.
- Let op verlichting sportpark i.r.t. omliggende woningen en natuur.
- Zorg voor goede voorzieningen ook met het oog op overloop van nieuwe Defensierrein Zeewolde
- Ontwikkel een visie op voorzieningen: Wat wil je waar? Maak onderscheid tussen voorzieningen bij woningen enerzijds en voorzieningen sport anderzijds.
- Kom met een robuust en toekomstgericht verhaal dat ook over bestaande belangen heen stappen

Reacties per thema

Wonen

De meeste deelnemers willen dat bouwen samengaat met behoud van leefbaarheid en voldoende ruimte voor groen en voorzieningen. Over hoogbouw verschillen de meningen. Hoogbouw mag in beperkte mate, op bepaalde locaties en moet wel passend zijn. Over het algemeen wil men geen torens hoger dan vijf lagen. Wellicht kan door de stedenbouwkundige vorm (andere vormen van hoogbouw) een meer gecompriemd of vriendelijker beeld worden gerealiseerd. Mensen noemden als voorbeeld: een kasteelvorm met veel groen eromheen in plaats van hoge woontorens, of oplopend vanaf omliggende lage woningen, en geen hoogbouw naast lage woningen. Verdichting bij het station vinden mensen acceptabel, maar grootschalige hoogbouw of stedelijke ontwikkelingen niet. Betaalbare woningen worden belangrijk gevonden.

De belangrijkste punten die genoemd zijn:

- Voorkeur voor een mix van woningtypen (niet alleen hoogbouw).
- Hoogbouw vooral langs het spoor en bij het station, maar beperkt in omvang.
- Compacte bouw nabij het centrum wordt gewaardeerd, mits goed ontsloten.
- Woningbouw van compacte clusters in het groen.
- In hoge dichtheid bouwen is niet hetzelfde als hoogbouw. Zorg voor de menselijke maat: max. 5 lagen
- Zorgen over hoogbouw. Hoe zien woontorens eruit? Wat vindt de gemeente van hoogbouw in Nijkerk? (De uitgangspunten uit de Omgevingsvisie 2022 zijn onvoldoende bekend bij deelnemers)? Niemand wil hoogbouw in zijn/haar achtertuin. Langs het spoor is minder directe connectie met nabije woningen.
- Wil je een dorps stadje zijn/blijven of een tweede Vathorst (veel hoge woontorens, trekt ook een bepaald publiek)? Perceptie: hoeveel lagen hebben de complexen bij het station, deelnemers kunnen zich moeilijk voorstellen hoeveel woonlagen bepaalde hoogte hebben.
- Oppassen dat je niet verdere ontwikkeling in de weg staat met opsluit wat je nu aan het doen bent, zodat je altijd nog groeimogelijkheden hebt; je moet het robuust maken.
- Woninggrootte, doorstroming en betaalbaarheid worden belangrijk gevonden. Men wil bouwen zonder te veel groen te verliezen.
- Over hoogbouw verschillen de meningen. De meeste deelnemers accepteren beperkte hoogbouw bij het station, maar niet aan de Oude Amersfoortseweg. Passende hoogbouw mag, maar niet te hoog.
- Concentratie rond station wordt als positief ervaren, mits beperkt in hoogte (max. 4 lagen).
- Geen hoogbouw: max. 3 à 4 lagen, zeker niet zoals in Amersfoort.
- Spreiding van woningen en sportvoorzieningen over Nijkerk wordt breed gesteund.
- Luxool wordt genoemd als locatie waar meer onderwijs mogelijk is.
- Een deel van de deelnemers is tegen hoogbouw omdat dit niet past bij het dorpse beeld. Anderen accepteren hoogbouw in beperkte mate, vooral bij het station of OV-knooppunten.

Mobiliteit

Deelnemers vinden de ontsluiting en rondweg cruciaal en willen dat deze toekomstgericht wordt ontworpen met aandacht voor groen en natuur. Veel deelnemers vinden dat in geen enkel scenario een echte, toekomstbestendige rondweg is uitgewerkt. Er is voorkeur voor een ruimere route, verder van bebouwing en beter aansluitend op bestaande wegen. Ook het verdiept aanleggen van de rondweg wordt door meerdere deelnemers genoemd. De meningen lopen uiteen over de precieze ligging. De infrastructuur moet toekomstbestendig zijn, met aandacht voor leefbaarheid, verkeersveiligheid en behoud van open ruimte.

De belangrijkste punten die genoemd zijn:

- Rondweg wordt als noodzakelijk gezien, maar ligging is gevoelig. Voorkeur voor ligging langs het spoor of zo ver mogelijk buiten de stad.

- Zorgen over de aantasting van landschap en natuur.
- Doorstroming verkeer is een groot aandachtspunt; zorgen over files en kruispunten.
- Ideeën: rondweg verdiept aanleggen, bestaande knooppunten verbeteren.
- Verkeersdruk is een belangrijk zorgpunt, vooral rond de Barneveldseweg en Vetkamp. Tegelijkertijd wordt ook het belang van verkeersveiligheid benadrukt, met name voor kinderen en jongeren. Participanten geven aan dat het verkeer zodanig ingericht moet worden dat het voldoende vrijheid en veiligheid biedt om zelfstandig en veilig naar voorzieningen zoals sportvelden te kunnen fietsen. Daarnaast spreiding van functies om verkeersdruk te verminderen.
- Vragen over parkeernormen bij station en ontsluiting over het spoor.
- Er is behoefte aan betere spoorontsluiting, mogelijk met een extra station of onderdoorgang.
- Sluipverkeer is een groot probleem, vooral op de Oude Amersfoortseweg.
- Rondweg: nodig volgens sommigen, vooral bij Slichtenhorst. Moet goed ingepast worden in het landschap maar voorkeur heeft vaak toch rondweg langs het spoor.
- Alternatieven zoals inprikkers en weg langs het spoor worden genoemd.
- Klinkers en slechte wegen zorgen voor frustratie.
- Verkeersdoorstroming moet beter; asfalt gewenst tussen drempels.
- Wanneer er gebouwd gaat worden rondom het station, is het volgens de deelnemers noodzakelijk dat het station wordt opgewaardeerd. Anders heeft dit gevolgen voor de drukte in die wijk.
- De meeste deelnemers willen een goede en ruime verkeersontsluiting. Vooral de zuidelijke route wordt als knelpunt genoemd. Sommigen pleiten voor een brede rondweg rondom Nijkerk, anderen willen juist geen doorgaande ring maar verspreiding van verkeer. Er is overeenstemming over het scheiden van autoverkeer, fietsers en voetgangers.
- Mogelijkheid van tweede station genoemd.

(Sport)voorzieningen

De verdeling van sportvoorzieningen en het behoud van groen verdienen extra aandacht. Parkeren en ontsluiting spelen mee. Een deel van de deelnemers houdt vast aan de bestaande locaties, anderen vinden verplaatsing of clustering beter.

De belangrijkste punten die genoemd zijn:

- Spreiden van sportlocaties om verkeersdruk te verdelen.
- Combineren van sport en andere functies (multifunctioneel gebruik).
- Verplaatsen van sportvelden wordt door sommigen gezien als kans, door anderen als kapitaalvernietiging.
- Voorkeur gaat uit naar het verdelen van de sportlocaties over het gebied. Wel wordt er vermeld dat voor sommige verenigingen clustering juist voordelig zou zijn.
- Er wordt benadrukt dat er te weinig binnensport velden zijn (o.a. Sparta).
- Mogelijkheid te onderzoeken om sport te clusteren, locatie net buiten het ontwikkelgebied (Nijkerkerveen).
- De verdeling van sportvelden over noord en zuid vraagt aandacht. Parkeren en ontsluiting spelen mee. Een deel wil bestaande locaties behouden, anderen vinden verplaatsing of clustering logisch.
- Supermarkten liever aan de rand van de stad.
- School en andere voorzieningen bij station worden als positief gezien.
- Sportvoorzieningen moeten gespreid worden om verkeersdruk te verminderen.
- Zorg over licht- en geluidsoverlast van sport in het buitengebied.
- Sportverenigingen plaatsen buiten het gebied.
- Variant bij sport bij Luxool leidt tot veel verkeer door de stad, aan zuidkant is het beter bereikbaar.
-

- Het clusteren van sportvelden wordt door velen als kans gezien maar er zijn ook deelnemers die juist spreiding beter vinden om verkeersdruk te verdelen.
- Er is belangstelling voor combinaties met maatschappelijke functies zoals zorg en onderwijs.

Landschap/groenvoorzieningen

Het belang van groen en open ruimte wordt breed gedeeld. De oostkant (o.a. Slichtenhorst, Salentein) wordt vaak genoemd als waardevol gebied. Mensen hebben zorgen over een toenemende verharding en hittestress bij verdichting. Meerdere deelnemers noemen groene buffers en ruimte voor recreatie als wens.

De belangrijkste punten die genoemd zijn:

- Groen moet niet gezien worden als reststrook, maar bewust worden ontworpen als onderdeel van de leefomgeving (ontspanning, identiteit, leefbaarheid).
- Groenstructuren (groene aders) moeten behouden blijven en verbonden worden met de omliggende natuur.
- Hier en daar meningsverschil over of hoogbouw het landschap aantast.
- Jongere generatie denkt veel groener, reist meer met de trein dan oudere generatie.
- Behoud van het landelijke karakter is cruciaal.
- Wens voor meer groene recreatieruimte, zoals een stadspark.
- Buitengebied is belangrijk voor recreatie, niet alleen voor bewoners.
- Gebied rond Groot Hennekeler en Luxool moet gespaard blijven vanwege unieke landschappelijke waarde.
- Entree van Nijkerk moet aantrekkelijker worden gemaakt.
- Meerdere deelnemers noemen groene buffers en ruimte voor recreatie als wens.
- Landschappelijke en cultuurhistorische waarden behouden.
- Zorgen over verlichting en invloed op natuur (bijv. reeën).

Overig

Het bij elkaar brengen van de opbrengsten uit participatie en de deskundigheid van beleidsmakers en experts is een zorg voor de bewoners. Veel deelnemers willen dat Nijkerk groeit op een manier die past bij het huidige karakter: dorps, groen en overzichtelijk.

Er was discussie over de planhorizon en de grootte van het plangebied. “Let op: we kijken nu naar een deel van Nijkerk. Wellicht moeten we ook kijken naar het grotere geheel. Nijkerk is een ‘pizzapunt’. Over heel veel jaren (50-70 jaar) lijkt het logisch om weer verder te bouwen. Dan moeten de sportvelden niet in de weg liggen.” Nadeel van een begreind plangebied: je krijgt niet van iedereen (heel Nijkerk) te horen wat de ideeën zijn. Voordeel: fijn om in overleg te gaan met elkaar, veel ruimte om je uit te spreken.

De belangrijkste overige aandachtspunten die genoemd zijn:

- Zorgen over stank van slachterij.
- Er is een discussie over de concentratie van de sportverenigingen en voorzieningen. Sommigen vinden dat de sportvelden goed ontsloten en verspreid moeten worden, anderen geven aan dat het juist goed is als clubs bij elkaar blijven of worden samengevoegd vanwege de sociale binding.

Vragen en antwoorden

Is het overwogen de Wullenhovenstraat plat te gooien en er opnieuw te bouwen? De huizen zijn verouderd en de ruimte kan efficiënt gebruikt worden. Als dit niet is meegenomen zou dat een gemiste kans zijn.

Nee, dat is in deze scenario's niet meegenomen.

Komt er in scenario 2 geen rondweg rond de sportvelden? Want de sportvelden moeten voor iedereen goed bereikbaar blijven.

In dit scenario is er geen rondweg rondom de sportvelden meegenomen. Bewust, omdat elk scenario is bedoeld om verschillende mogelijkheden te verkennen. De vervolgstap is het bepalen welke onderdelen wenselijk zijn en welke niet.

Wat wordt er precies bedoeld met hoogbouw en wat is de maximale bouwhoogte?

In Oostelijk Nijkerk wordt een mix van diverse soorten woningbouw opgenomen in overeenstemming met het beleid van de gemeente Nijkerk (Woonvisie); zowel appartementen als woningen met een tuin. De gemeente Nijkerk heeft in de Omgevingsvisie vastgelegd dat er bij het station Nijkerk maximaal 50 meter gebouwd mag worden. In het overige gebied mag in ieder geval tot 20 meter worden gebouwd. Hierbij is er nog wel ruimte om hogere accenten op te nemen die afwijken van de genoemde hoogtes, mits zo'n accent stedenbouwkundig verantwoord is en er gerechtvaardigde argumenten zijn om er een hoger gebouw toe te staan.

Waarom ligt bij scenario 4 de rondweg strak langs het spoor?

Uit de bijeenkomsten in juni is dit vaker als mogelijke optie gegeven en dit is vertaald in participatiescenario 4.

Waarom zijn ondernemers niet meegenomen in de plannen en dat zij eerder betrokken hadden moeten worden? M.n. zorg in de komst van een fietstunnel bij spoorovergang.

Ondernemers in het gebied zijn net als inwoners uitgenodigd voor de bijeenkomsten. Alle adressen in het gebied zijn aangeschreven. Er zijn dan ook verschillende ondernemers in het gebied die deelnemen aan de participatie. Er zullen nog 1 op 1 gesprekken met ondernemers worden gevoerd indien bij de verdere uitwerking consequenties zichtbaar worden voor specifieke ondernemingen.

Kan de omgevingsvisie nog verandert worden a.d.h.v. wat de informatie die tijdens deze bewonersavonden wordt opgehaald?

Het uiteindelijke toekomstscenario van Oostelijk Nijkerk wordt verwerkt in de Omgevingsvisie.

Waterveiligheid. Waar komt extra water opslag?

In de uitgewerkte participatiescenario's zijn vooral de functies wonen, sport, verkeersontsluiting expliciet weergegeven. Bij de verdere uitwerking moeten ook de functies zoals waterberging en groen nader worden uitgewerkt.

Hoe wordt de verkeersdrukte rondom de sportvelden geregeld?

Door een goede inrichting van een sportpark kan het verkeer gereguleerd worden. Het is belangrijk dat lopen en fietsen zoveel mogelijk gestimuleerd wordt door goede wandel- en fietspaden en voldoende fietsenstallingen. Daarnaast is het wandel- en fietsverkeer idealiter gescheiden van het autoverkeer. Er moet daarnaast aandacht zijn voor voldoende parkeerplaatsen voor auto's. Dit wordt onderzocht de komende periode.

Waarom niet twee inpridders vanaf onder en boven die beide de wijk inlopen?

In participatiescenario 1 zijn er twee inpridders het gebied rond de Oude Amersfoortseweg in. In participatiescenario 4 zijn er twee inpridders het gebied Luxool in.

Komen rondweg en langzaam verkeer in scenario 3 naast elkaar te liggen?

In participatiescenario 3 is bij de Oude Amersfoortseweg is een fietspad (rode lijn) en ontsluitingsweg (zwarte lijn) naast elkaar getekend. Bij Luxool is een fietspad (rode lijn) langs de ontsluitingsweg (zwarte lijn) getekend vanaf de Berencamperweg naar de Bloemendaalseweg. Vanaf dat punt is bij de ontsluitingsweg door Luxool naar de Oude Barneveldseweg geen fietspad getekend.

Hoe voorkom je dat mensen niet te hard gaan rijden, of de weg gebruiken als snelweg?

Door de juiste weginrichting kan de snelheid waarmee mensen rijden worden beïnvloed. Het principe hierachter is dat de fysieke en visuele kenmerken van een weg het rijgedrag sturen.

Hoe voorkom je dat er bijvoorbeeld gebouwd gaat worden maar het station niet wordt opgewaardeerd.

Gemeente Nijkerk doet samen met de provincie Gelderland, NS, ProRail, het Rijk en de gemeenten langs de spoorlijn Amersfoort – Harderwijk onderzoek naar de Veluwespoorlijn. Hierin wordt ook de ontwikkeling van het station meegenomen. Met deze partijen spreken we ook over Oostelijk Nijkerk. We werken met deze partijen aan een gezamenlijk beeld van zowel de toekomst van de spoorlijn als het station. Dat nemen we mee in de plannen voor Oostelijk Nijkerk.

Is alles laten zoals het nu is werkelijk geen optie?

In de Omgevingsvisie heeft de gemeente vastgelegd dat er gemiddeld 250 woningen per jaar moeten worden gerealiseerd in de gemeente Nijkerk. Hierover heeft de gemeente ook afspraken met het Rijk en de provincie. Tot 2030 heeft de gemeente hiervoor locaties beschikbaar. Na 2030 is hiervoor het gebied van Oostelijk Nijkerk in beeld zoals dat ook is vastgelegd in de Omgevingsvisie. Om woningen bereikbaar en betaalbaar te houden en de voorzieningen in Nijkerk op peil te houden, is het belangrijk dat er woningen worden gebouwd. Daarnaast zijn er in de huidige situatie diverse knelpunten op het gebied van verkeersontsluiting die we in de gebiedsuitwerking meenemen.

Worden binnensportvoorzieningen meegenomen in de uitbreidingen van sport en onderwijs?

Het is nog niet zeker of dit nodig is, maar het wordt meegenomen in het onderzoek bij de verdere uitwerking.

In hoeverre heeft de kazerne invloed op deze plannen?

Het besluit om de kazerne te vestigen is nog niet definitief. We houden de ontwikkelingen goed in de gaten en brengen in beeld welke consequenties de vestiging mogelijk kan hebben.

Als buurtvereniging hebben we duidelijke keuzes gemaakt die deels terugkomen in scenario's. Waar kunnen we die inbrengen?

Met de buurtvereniging wordt nog een overleg ingepland waar zij een toelichting kunnen geven op hun ideeën voor dit gebied. Dit wordt dan – net als de input van deze avond – in overweging genomen bij de verdere uitwerking.

Ik mis oplossingen voor het (nu al) vele geluid voor woningen aan de N301. Waarom loopt er nu geen geluidswal (grondwal) bij het laatste stukje rondweg?

De N301 is een provinciale weg en de provincie Gelderland is daarom verantwoordelijk. De provincie kan op deze vraag daarom het beste antwoord geven. Zie <https://www.gelderland.nl/vraag>

Er is zeer waarschijnlijk geen wettelijke verplichting voor de provincie om hier iets te doen. In het verleden zijn door de provincie wel al maatregelen genomen, zoals geluid reducerend asfalt en verlaging van de snelheid van 70km/u naar 50km/u.

Hoe ziet het proces er verder uit, hebben we nog invloed op het uiteindelijke voorkeursscenario?

Op 26 november vindt er een bijeenkomst plaats waarbij alle Nijkerkers worden uitgenodigd. Tijdens deze bijeenkomst wordt toegelicht hoe de 4 participatiescenario's tot stand zijn gekomen. Vervolgens worden er diverse inhoudelijke onderzoeken uitgevoerd om te bepalen welke elementen van de participatiescenario's haalbaar zijn en welke nieuwe elementen moeten worden toegevoegd. Uiteindelijk wordt er een toekomstscenario uitgewerkt. De verwachting is dat deze in concept medio 2026 gereed is. Dan zal er weer een bijeenkomst worden georganiseerd zodat mensen vanuit het studiegebied kunnen reageren op dit concept toekomstscenario. Mogelijk geven deze reacties nog aanleiding om het toekomstscenario aan te passen en vervolgens wordt het in de 2^e helft van 2026 ter besluitvorming voorgelegd aan de gemeenteraad.

Is al duidelijk wat niet kan?

Op 30 januari 2025 heeft de gemeenteraad de kader stellende rapportage "[Oostelijk Nijkerk 2030 – 2040, analyse van de opgave](#)" vastgesteld. Daarin zijn onder meer (pagina 36 en 37) kansen, zorgen en Aandachtspunten milieu en planologie opgenomen. Met name die laatste zorgen voor beperkingen in het gebied. Voor de aandachtspunten milieu en planologie is nog wel nader onderzoek nodig. In de komende periode wordt ook nader onderzocht wat technisch en financieel haalbaar is.

Situering van de rondweg: is dit een suggestie of is dit nog beïnvloedbaar? Welk probleem lossen we hiermee op? Nieuwe sluiproutes, vanwege problemen bij Hoevelaken?

De participatiescenario's zijn een weergave van de ideeën en gesprekken van de deelnemers aan de bijeenkomsten in juni. Het laat niet de keuzes van de gemeente zien. De komende periode gaat de gemeente nader onderzoek doen onder andere naar de effecten van de verschillende opties die in de participatiescenario's zijn opgenomen tav de verkeersontsluiting.

Scenario 3: huizen langs Barneveldseweg, was buiten scope, verrast dat er nu wel woningen zijn ingetekend.

De participatiescenario's zijn een weergave van de ideeën en gesprekken van de deelnemers aan de bijeenkomsten in juni. Het laat niet de keuzes van de gemeente zien. In juni zijn er woningen neergelegd op plekken die inderdaad buiten de kaders van de Omgevingsvisie vallen. Dat is ook aangegeven bij de aandachtspunten bij scenario 3.

Wordt gesproken over de toekomst. Tot wanneer loopt de toekomst? En dan? Wanneer is het vol? Tot wanneer groeien we?

De gebiedsuitwerking Oostelijk Nijkerk komt voort uit de huidige Omgevingsvisie die kijkt tot 2040. In Oostelijk Nijkerk kijken we naar de periode 2030-2040.

Er wordt gewerkt aan een Omgevingsvisie 2.0 die (waarschijnlijk) zal kijken tot 2045. De Omgevingsvisie 2.0 zal aan de nieuwe gemeenteraad worden voorgelegd in 2027.

In hoeverre wordt meegenomen naar welk type woningen daadwerkelijk vraag is? En hoe stimuleer je doorstroom binnen de gemeente i.p.v. bewoners van buiten Nijkerk?

De woonvisie van de gemeente Nijkerk vertaalt de vraag naar woningen in concrete percentages voor type woningen en prijsklassen voor nieuwbouw, en zorgt zo dat aanbod aansluit op de woningbehoefte van verschillende doelgroepen in de gemeente.

Moeten we nog rekening houden met een tweede station?

Daar wordt geen rekening mee gehouden in de scenario's. In de Omgevingsvisie 2040 is 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. Daarom is een tweede station niet opgenomen.

Wat is de betekenis van de plusfunctie van het station? Extra voorzieningen zoals bijvoorbeeld congrescentrum bij het station gaat nog verder af van de schaarse ruimte.

Als kader voor het station heeft de gemeenteraad het volgende vastgesteld:

- 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.

Een stationsomgeving kan zich lenen voor het mengen van functies. Bijvoorbeeld voorzieningen of kantoren op de begane grond met daarboven appartementen. Het slim combineren van functies kan ruimte besparen. Dit is ook onderdeel van de nadere uitwerking.

We zoeken de ruimte om breder te kijken naar invulling; de scenario's sturen in een beperkte ruimtelijke inpassing. Zijn er alternatieve locaties voor woningbouw binnen Nijkerk?

In de omgevingsvisie is omschreven welke locaties voor woningbouw voorzien zijn tot 2040. Zie hier de projecten: [Lopende \(bouw\)projecten | Nijkerk](#).

Voor de periode na 2030 ziet de gemeente verschillende mogelijkheden voor woningbouw in de gebieden van Oostelijk Nijkerk. Aanvullende op de bouw van woningen op inbreidingslocaties in de bestaande kernen. Er is gekozen om eerst voor Oostelijk Nijkerk een gebiedsuitwerking te maken. In de omgevingsvisie is daarnaast voor woningbouw het gebied benoemd ten westen van Nijkerkerveen tussen Vrouwenweg en Laakweg tot aan de Amersfoortseweg. In aanvulling op dit gebied houdt de gemeente de optie open voor woningbouw rond Holkerveen.

Waarom wordt er iedere keer minimaal 2000 woningen gezegd? Het woordje "minimaal" wordt nu vaak toegevoegd, wat wordt hiermee bedoeld?

De gemeenteraad heeft als kader voor de gebiedsuitwerking Oostelijk Nijkerk vastgelegd dat er ruimte moet worden gevonden voor minimaal 2.000 woningen. Dat kunnen er dus ook meer zijn.

Doet de gemeente of de Provincie metingen op de rondweg N301?

De provincie doet verkeerstellingen op de provinciale wegen. Die zijn hier te vinden:

[Gelders Verkeer 2024](#)

Tijdens het spel van de omgevingsvisie werd verteld dat er al een blok woningen vastligt. Klopt dat? Is er door de gemeente besloten dat er woningen bij de oude Amersfoortseweg komen?

Bij het spel van de omgevingsvisie 2.0 waren twee blokken ingelegd 1 bij de oude Amersfoortseweg en 1 bij Luxool. En daar mocht niks mee gedaan worden omdat het al een gegeven was dat daar woningbouw zou komen. Feedback is dat er bij beide projecten (Omgevingsvisie 2.0 en Oostelijk Nijkerk) verschillende boodschappen over worden gegeven. Dat schetst verwarring en is vervelend. Voelt voor mij dat ik vorige week voor niks ben geweest voor de omgevingsvisie.

Nee, het is nog niet besloten dat er woningen komen. Tijdens het spel is het fictief ingetekend.

Over de rondweg. Welke breedte wordt gedacht? Komen daar dan ook fietspaden?

Dat gaan we onderzoeken. Wat is nodig; hoe maken we het goed bereikbaar? Ja, dat is onderdeel van het onderzoek wat wordt het profiel.