

**Van:** [redacted]  
**Verzonden:** maandag 31 maart 2025 07:27  
**Aan:** "Raadsleden" <raad@nunspeet.nl>  
**Cc:** "COLLEGE B&W" <b&w@nunspeet.nl>; [redacted]@nunspeet.nl  
**Onderwerp:** FW: Aanmelden gezamenlijk fractieberaad  
**Bijlage(n):** commentaar verkeersplan IKC.docx, IKCverkeersplan.pptx

Geachte leden,

Hierbij ontvangt u een brief en een presentatie van een inspreker bij het gezamenlijk fractieberaad vanavond. Beide documenten worden voor u in de besloten omgeving van Notubiz geplaatst en zijn daar ook te raadplegen.

Met vriendelijke groet,  
De griffie

---

**Van:** [redacted]@upcmail.nl  
**Verzonden:** zondag 30 maart 2025 22:20  
**Aan:** [redacted]@nunspeet.nl; Griffie <Griffie@nunspeet.nl>  
**Onderwerp:** Re: Aanmelden gezamenlijk fractieberaad

Dag [redacted]  
Hierbij de twee documenten (brief en presentatie) die wij hebben gemaakt om ons standpunt te verduidelijken. Dit in 5 minuten bespreken lukt inderdaad niet. Evt vragen ter verduidelijking beantwoorden wel.  
Ik neem aan dat jij deze documenten verspreidt onder de raadsleden?

[redacted]

> Op 28 mrt 2025 om 08:42 heeft [redacted]@nunspeet.nl het volgende geschreven:

>  Geachte mevrouw [redacted]

> Hierbij bevestig ik uw aanmelding om in te spreken bij het gezamenlijk fractieberaad maandag 31 maart as. Graag verneem ik van u over welk onderwerp u wilt inspreken.

> Ik doe u hierbij de spelregels voor het gezamenlijk fractieberaad toekomen. Indien het fractieberaad door een groot aantal aanmeldingen een half uur eerder begint, ontvangt u op 31 maart een mailbericht hierover van de griffie.

> Het spreekrecht is maximaal vijf minuten. Indien u denkt uw bijdrage niet binnen deze tijd te kunnen voordragen, adviseren wij u dit op schrift te zetten en per mail aan de griffie te sturen.

> Wij zorgen er dan voor dat dit naar de commissie- en raadsleden wordt doorgestuurd.

> Met vriendelijke groet,

> [redacted]  
> Raadsadviseur

> E [redacted]s@nunspeet.nl | T +31 (0)341 259 911 |

> W [www.nunspeet.nl](http://www.nunspeet.nl)

> Disclaimer

> De informatie in dit e-mailbericht en eventuele bijlagen zijn vertrouwelijk en uitsluitend bestemd voor de geadresseerde.

> Wanneer u dit bericht per abuis ontvangt, verzoeken wij u contact op te nemen met de afzender door deze e-mail te beantwoorden.

> Verder vragen wij u in dat geval dit e-mailbericht en uw antwoord te vernietigen en de inhoud ervan aan niemand openbaar te maken.

> -----Oorspronkelijk bericht-----

> Van: [redacted]@upcmail.nl

> Verzonden: donderdag 27 maart 2025 15:32

> Aan: Griffie <Griffie@nunspeet.nl>

> Onderwerp: Aanmelden gezamenlijk fractieberaad

> WAARSCHUWING: Dit bericht is afkomstig van buiten de Gemeente Nunspeet en of ODNV. Wees voorzichtig met het openen van een link

of bijlage!

>  
>  
>  
> Goedendag,

>  
> Hierbij wil ik mij aanmelden voor het gezamenlijk fractieberaad van 31 maart.

> M.v.g,  

> -----  
> Dit bericht is afkomstig van  
> Gemeente Nunspeet  
> Markt 1, 8071 GJ NUNSPEET  
> Postbus 79, 8070 AB NUNSPEET  
> Telefoonnummer: (0341) 25 99 11  
> E-mail: [gemeente@nunspeet.nl](mailto:gemeente@nunspeet.nl)  
> Internet: [www.nunspeet.nl](http://www.nunspeet.nl)  
> -----

> Voorbehoud gemeente Nunspeet:  
> Aan de inhoud van dit e-mailbericht kunnen geen rechten worden ontleend, tenzij dit expliciet in dit bericht is verwoord.  
> De informatie verzonden met dit e-mailbericht is uitsluitend bestemd voor de geadresseerde. Als het wordt ontvangen door iemand anders,  
> wordt deze verzocht het te retourneren aan de afzender.  
> Dit e-mail bericht is gecontroleerd op virussen en inhoud door de gemeente Nunspeet.  
> -----

# Aan: gezamenlijk fractiebestuur gemeente Nunspeet

Odw: VERKEERSPLAN IKC NUNSPEET definitief (SWECO)  
dd. 29/10/24

---

30 maart 2025



Geachte leden van het gezamenlijk fractiebestuur,

Via deze brief wil ik een aantal opmerkingen aan u richten over het verkeersplan IKC Nunspeet, zoals dat is opgesteld door de architecten- en ingenieursadviesbureau SWECO NEDERLAND.

1. Vraagtekens, onduidelijkheden, tegenstrijdigheden in het verkeersplan IKC Nunspeet.

a. **Aantallen**; Het verkeersplan begint op pagina 6 onder 2.2

Uitgangspunten met het noemen van aantallen verkeersbewegingen per etmaal (508 per auto en 1923 per fiets) totaal 2431 per dag, van en naar het IKC. Dat lijkt mij best veel voor een IKC met max 500 lager onderwijs leerlingen, kinderopvang en personeel met daarnaast is er gepland op 85 auto parkeerplaatsen waarvan 40 t.b.v. halen en brengen en 280 fietsparkeerplaatsen; dit matched mi niet met het aantal verkeersbewegingen. Afgerond 2500 verkeersbewegingen per dag worden in het document verder niet meer gerationaliseerd of verklaard.

b. **Herkomst leerlingen**; er is geen onderzoek gedaan waar deze verkeerstromen vandaan komen: de woonlocaties; dat is voor een bedrijf lastig i.v.m. privacy; toch is er een overzicht gegeven van woonlocaties over de wijken van de HUIDIGE leerlingen; dat biedt bij een toekomst project weinig soelaas; beter zou zijn geweest een overzicht van demografische ontwikkeling en -verloop binnen de wijken; daarmee zou een inschatting gemaakt kunnen worden van

toekomstige leerlingen. Een ding is zeker: de huidige leerlingen gaan op enig moment naar andere scholen; van die adressen komen dan voornamelijk geen nieuwe lagere school leerlingen. De herkomst is m.n. belangrijk om de verwachte toekomstige verkeersstromen en intensiteit daarvan vorm te geven in een model. Daarvoor zijn nu geen aannames gedaan (of genoemd). Zonder dat kun je geen onderbouwde voorspellingen maken

- c. **Schoolspits en werkspits zouden samenvallen;** Het verkeersplan gaat ervan uit dat de 'schoolspits' (hoge concentratie fietsers) samenvalt met de 'werkspits' (auto's t.b.v. woon-werkverkeer). Echter de schoolspits vindt plaats tussen 0800 en 0830 en de werkspits is ruim daarvoor al geëindigd. Overigens is in het genoemde stuk Kuiperstraat op geen enkele wijze sprake van samenvallen.
- d. **Het document begint op pagina 6 met het benoemen van:**  
...de bestaande wegstructuur heeft ruim voldoende capaciteit om deze aantallen te verwerken en er zijn met deze aantallen geen knelpunten op gebied van verkeersafwikkeling te verwachten...  
ik vind dit een rare constatering aangezien de rest van het plan alleen maar maatregelen benoemt om verkeersstromen te concentreren en slechts heel selectief probleemgebieden duidt met twijfelachtige argumentatie. Daar kom ik verderop op terug....
- e. **Geen integrale beschouwing;** Dit rapport is slechts een beperkte beschouwing van de verkeerssituatie in de wijken. Er is voor gekozen (neem ik aan) om GEEN integrale beschouwing van de totale verkeerssituatie te doen; er worden echter WEL integrale conclusies getrokken. Er wordt niet gekeken naar andere verkeersaspecten in de wijken (van en naar sportvelden en zwembad, woonwerk, boodschappen, logistieke bevoorrading, hulpdiensten, gemeente onderhoud etc.). Het verplaatsen van de verkeersknip is niet beschouwd; wel wordt genoemd dat het verplaatsen ervan leidt tot mogelijke andere keuzes; probleem met een dergelijke beperkte zienswijze is dat de oplossing voor het ene, vervolgens het knelpunt wordt voor het andere, en daarmee uiteindelijk GEEN oplossing is.
- f. **Rammeldende argumentatie en drogredeningen bij voorstellen.**
- i. Het plan is om van de Oosteinderweg een zgn. fietsstraat te maken (infra aanpassingen met belastinggeld); tegelijkertijd benoemt het plan IKC volledig Bereikbaar: als intentie om minder fietsverkeer



---

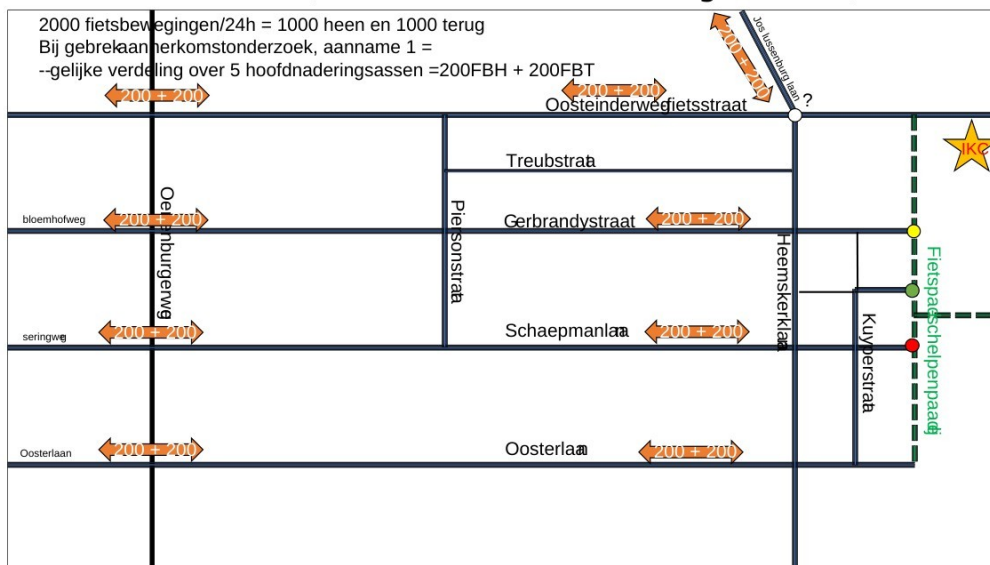
over de Oosteinderweg te realiseren (want conflictkans met auto ligt dan lager).

- ii. Een (1) centrale verbinding naar het fietspad vanuit de wijk, afvang van een deel van de fietsers. Hiermee wordt bedoeld dat de nu aanwezige doorgangen naar oosteindeweg en naar het fietspad (Gerbrandystraat en Schaepmanlaan worden gesloten, waardoor een grote concentratie fietsverkeer door de Kuyperstraat van/naar het fietspad gedwongen wordt. Argumenten daarvoor:
1. Heemskerklaan – Oosteinderweg (moet worden gesloten, zonder beschouwing): hierlangs zijn veel haakse parkeerplaatsen die bij uitrijden risico opleveren;
  2. Gerbrandystraat-fietspad (gele stip); drie in/uitritten (2 vrijstaande huizen met P-plaatsen op eigen terrein en de uitgang van een steegje tussen de schuren van de woonblokken
  3. Schaepmanlaan – fietspad (rode stip): dit punt wordt verder totaal niet beschouwd. Wel wordt min of meer benoemd dat dit afgesloten moet worden
  4. Kuyperstraat-fietspad (groen stip): door de doelredeneratie bij vorige punten komt men nu tot het advies om dit de centrale toegang vanuit de wijk naar het fietspad te maken. Daarbij worden argumenten bij andere punten gedownscaled of upscaled en bij het punt Kuyperstraat worden argumenten weggelaten (zo staan er 8 P-plaatsen, een op/afrit een combinatie van voetpaden en fietspaden en oversteekplaatsen. Maar ook wordt al het fietsverkeer uit de burgemeesterswijk nu door deze ‘nauwe doorgang’ gepusht. Daarbij is niet in ogenschouw genomen dat fietsers nu langs de Kuyper straat hierdoor ook nog eens 2 x 12 ‘haakse’ P plekken passeren (risicovol) de overzijde van de weg aaneengesloten ‘langs’ P plekken en een uitrit van een ‘hofje’ van 12 woonhuizen met evenveel P plekken. Kortom dit draagt bij aan de ONVEILIGHEID van deze keuze. Daarbij komt de concentratie van divers fietsverkeer (moeders met kinderen, kleine fietsers, grote fietsers, ervaring, verkeersinzicht) dat nu in een korte periode door deze nauwe onoverzichtelijke doorgang moet worden geperst. Nou dat is echt een veiligere oplossing!

## 2. SCHEMATISCH MODEL (concept)

Het verkeersplan biedt allerlei kaarten, foto's, tekeningen en cijfers, maar een schematisch model ontbreekt. Dat is jammer want juist met een model kun je tot beredeneerbare inzichten komen; zonder model zijn uitkomsten willekeurig en veelal gebaseerd op emoties.

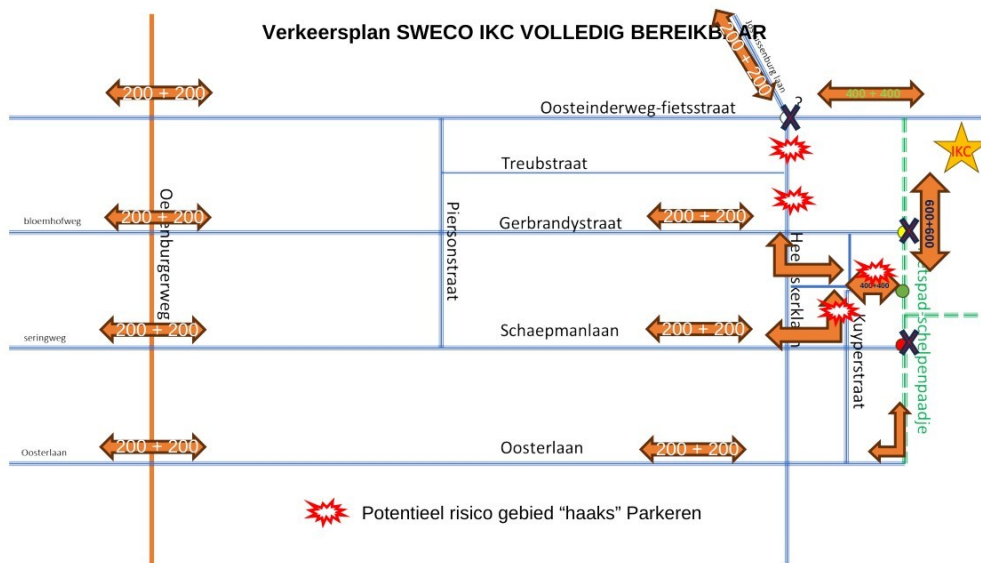
- a. Cfm het plan van SWECO ben ik uitgegaan van 5 naderingsassen en bij gebrek aan herkomst informatie heb ik de 2000 fietsbewegingen gelijk verdeeld hierover (ochtend 5 x 200- middag 5 x 200)



Figuur 1 model a.d.h.v. gegevens SWECO

- b. **Het plan van SWECO** leidt tot een gevaarlijke concentratie en bottleneck rondom de Kuiperstraat. Er komen dan verschillende verkeers- en fietsstromen bij elkaar en moeten in korte tijd door een nauwe onoverzichtelijke doorgang worden geperst waar dan ook wandelaars (hondenuitlaters en sporters actief zijn). In mijn ogen juist

meer risico's. Ook omdat er een fietsstroom van rechts komt.

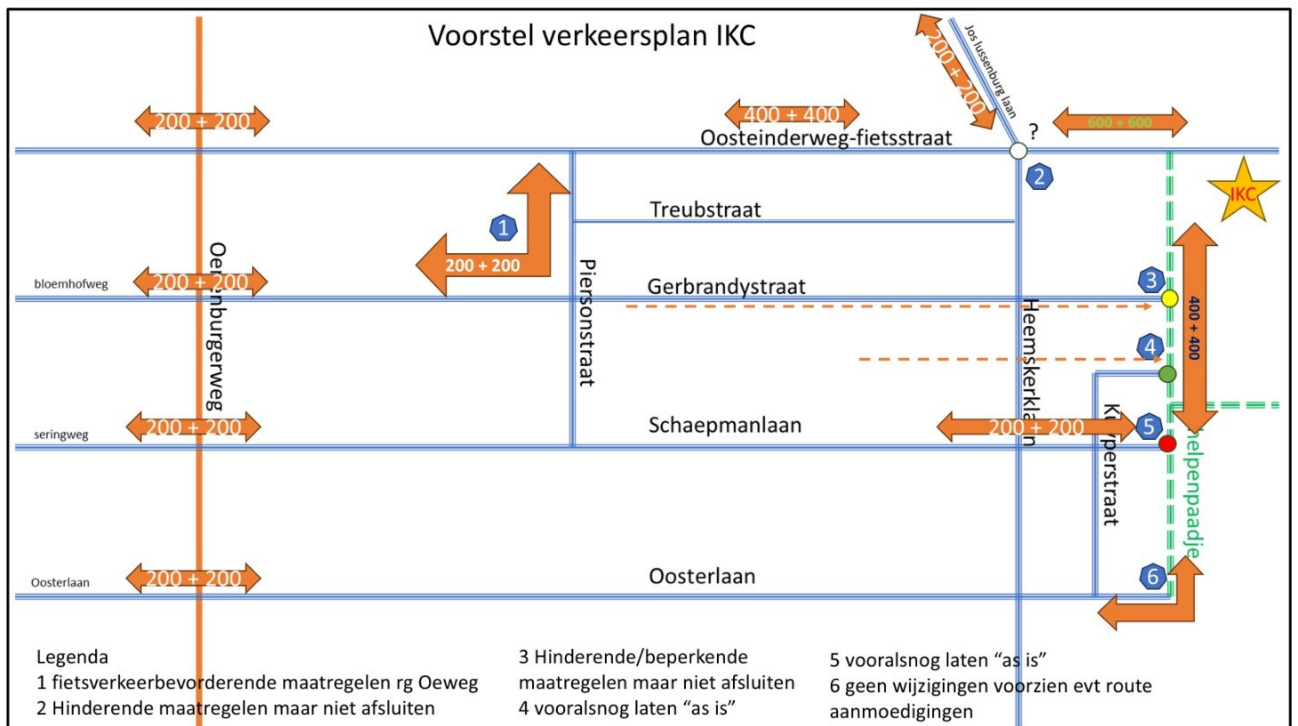


Figuur 2 PLAN SWECO IKC VOLLEDIG BEREIKBAAR

c. Voorstel verkeersplan

- i. Gebruik de Fietsstraat Oosteinderweg waar hij voor gemaakt is: maximaal fietsverkeer en langzaam rijdende auto's;
- ii. Stuur daarom de fietsstroom via de Pierson straat rg Oeweg/fietsstraat
- iii. Bezie zonodig of de auto's vanaf de rondweg kunnen naderen door de 'Knip' te verplaatsen of 'te laten zakken'. Daarmee wordt de fietsstraat nog autoluwer en dus veiliger.
- iv. Laat fietsbeweging rechtdoor rijden over Schaepmanlaan rg fietspad; dit is dan al cfm hoe de sportfietsers nu al grotendeel fietsen en vermijdt de haakse P plaatsen op de Kuiperstraat.
- v. Gebruik het nieuw aan te leggen fietspad optimaal
- vi. Er zal altijd door druppelend fietsverkeer zijn over Heemskerklaan, Gerbrandystraat en Kuiperstraat. Het is niet te voorkomen of tegen te houden en verboden zijn niet te handhaven. Maar maak het onhandig (zigzagpoortjes) en laat geen sluiptwegen ontstaan

(olifant paadjes)



*Figuur 3 VOORSTEL VERKEERSPLAN IKC*

### 3. Beschouwing en conclusies

- a. Ik vind het verkeersplan van SWECO nogal naar de oplossing toe redenerend, onvolledig en onsamenhangend.
- b. Ik zie geen relatie tussen verkeersbewegingen (2500/24h), leerlingen en personeelsleden (550) en parkeerplaatsen en fietsparkeerplaatsen (85 en 280).
- c. Op z'n minst geen stabiele basis om grote infrastructurele aanpassingen te gaan doen die veel belastinggeld kosten en waarvan de 'opbrengst' nu niet duidelijk is. Dat zou ik op z'n zachtst gezegd onbehoorlijk of behoorlijk slecht bestuur vinden.
- d. Bij zoveel onzekere factoren is het denk ik raadzaam om met overleg, allesomvattende (dus INTEGRAAL) en stap voor stap te werk te gaan



---

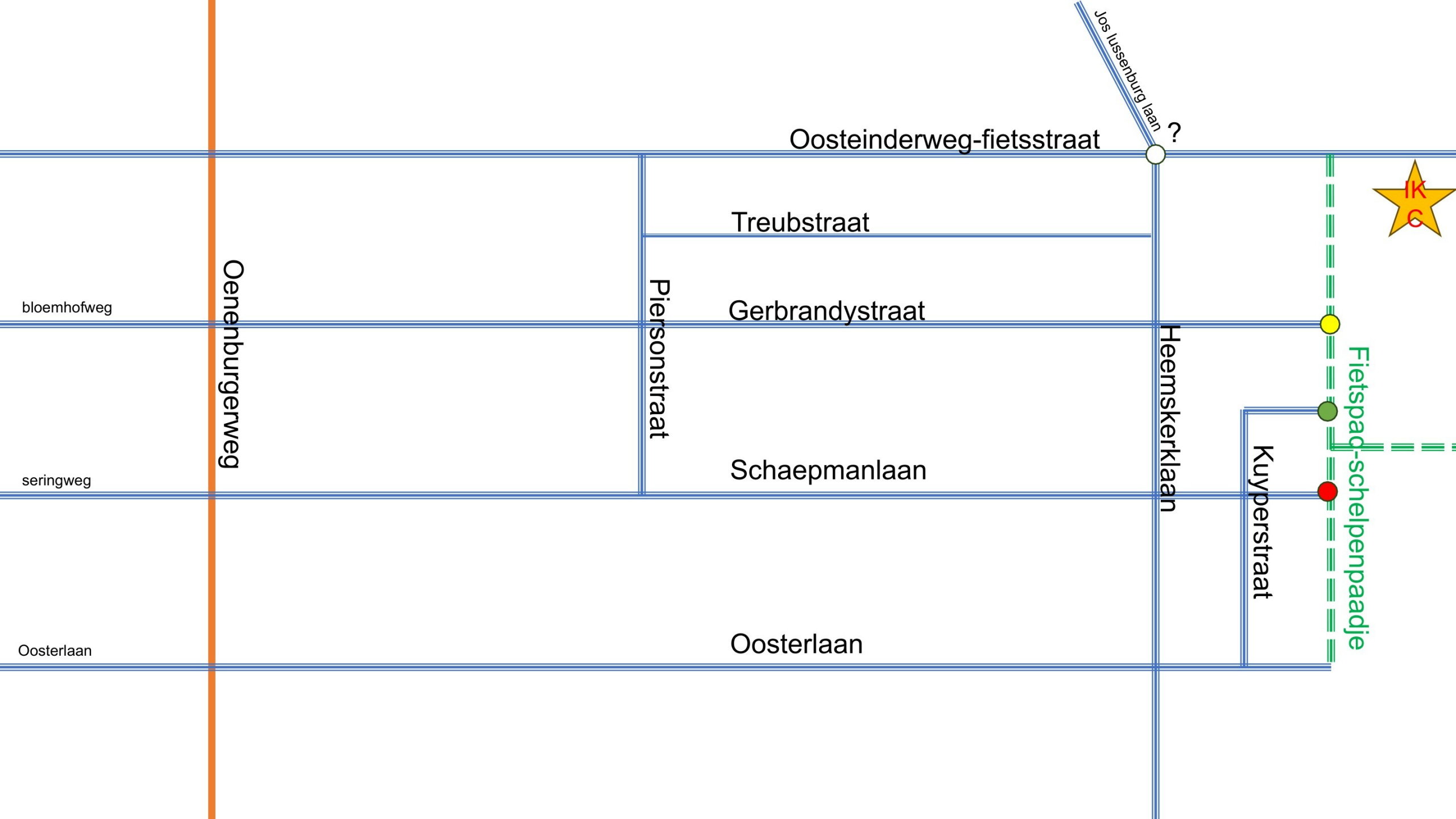
#### 4. Voorstel Stappenplan

Mijn voorstel is dan ook om e.e.a. stapsgewijs uit te voeren

- a. Bouw het IKC, leg de fietsstraat aan, leg het fietspad aan.
- b. Neem verkeersmaatregelen om fietsers zoveel mogelijk rechtstreeks op die 2 fietsaders te laten verplaatsen
- c. Houdt doorgangen Schaepmanlaan, Kuiperstraat, Gerbrandystraat en Heemskerklaan voor een meetperiode open, maar ontmoedig het gebruik door vertragende middelen (zigzaghek; m.u.v. Schaepmanlaan)
- d. Gebruik een meetperiode van minimaal 1 jaar (4 jaargetijden en alle vakanties en evenementen)
- e. Her beschouw na meetperiode de opgedane observatiegegevens.  
(Fietsbewegingen en gevaarlijke situatie)
- f. Besluit tot aanvullende maatregelen waar en wanneer noodzakelijk, maar dan onderbouwd.
  
- g. Tussentijdse mitigerende maatregelen:
  1. Fiets ontmoedigende doorgangen daar waar nodig
  2. Fiets versterkende/enthousiasmerende maatregelen daar waar gewenst
  3. Wijs fietsers en parkeerders op gevaren
  4. Verplicht 'paraat' parkeren op de haakse P-vakken
  5. Maak kruisingen en invoegingen op fietspad veilig.

Met vriendelijke groet,

 J



Oenenburgerweg

Oosteinderweg-fietsstraat

Jos IJsenburg laan ?

Treubstraat

bloemhofweg

Piersonstraat

Gerbrandystraat

Heemskerklaan

seringweg

Schaepmanlaan

Kuyperstraat

Fietspad-schelpenpadje



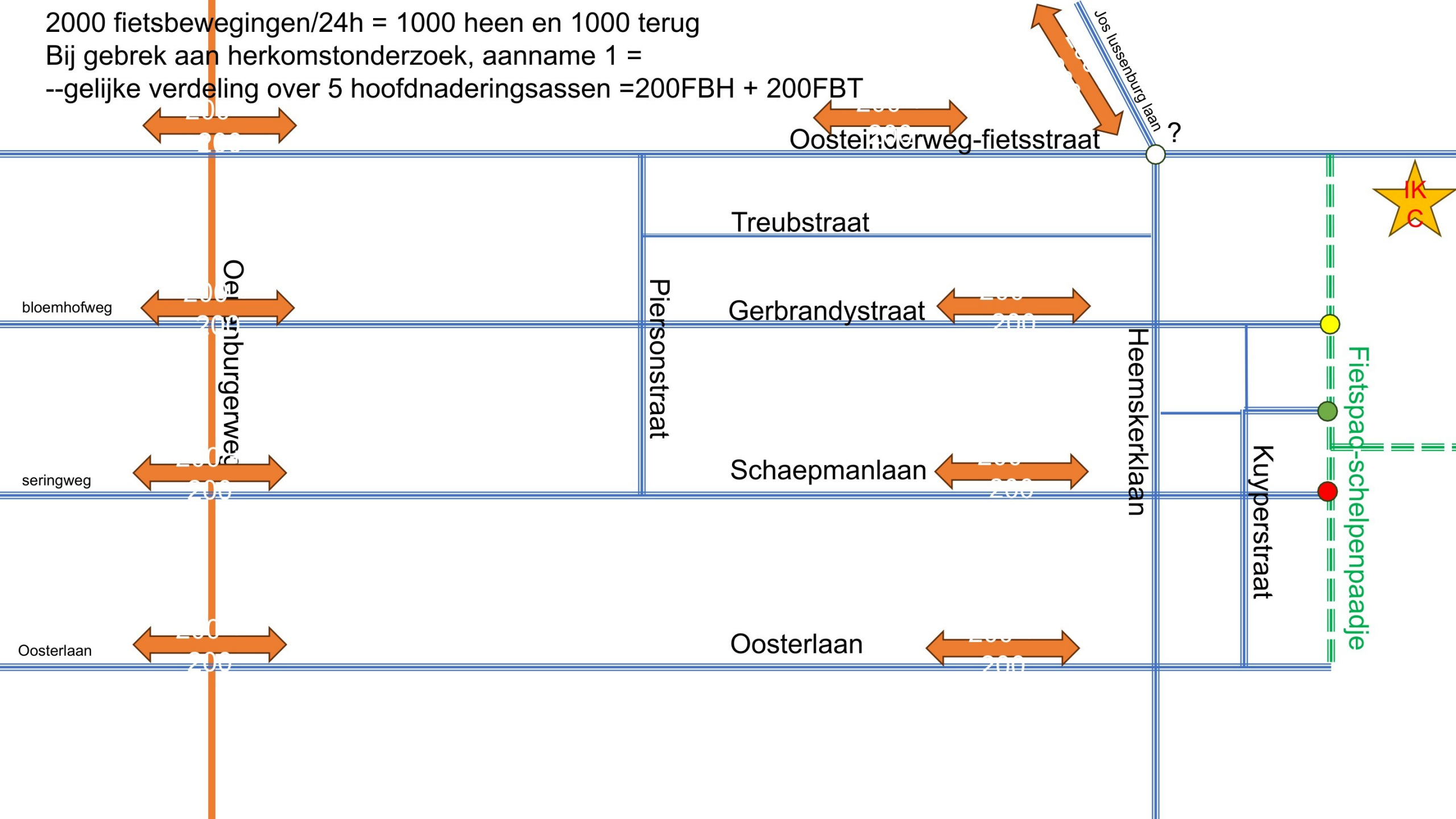
Oosterlaan

Oosterlaan

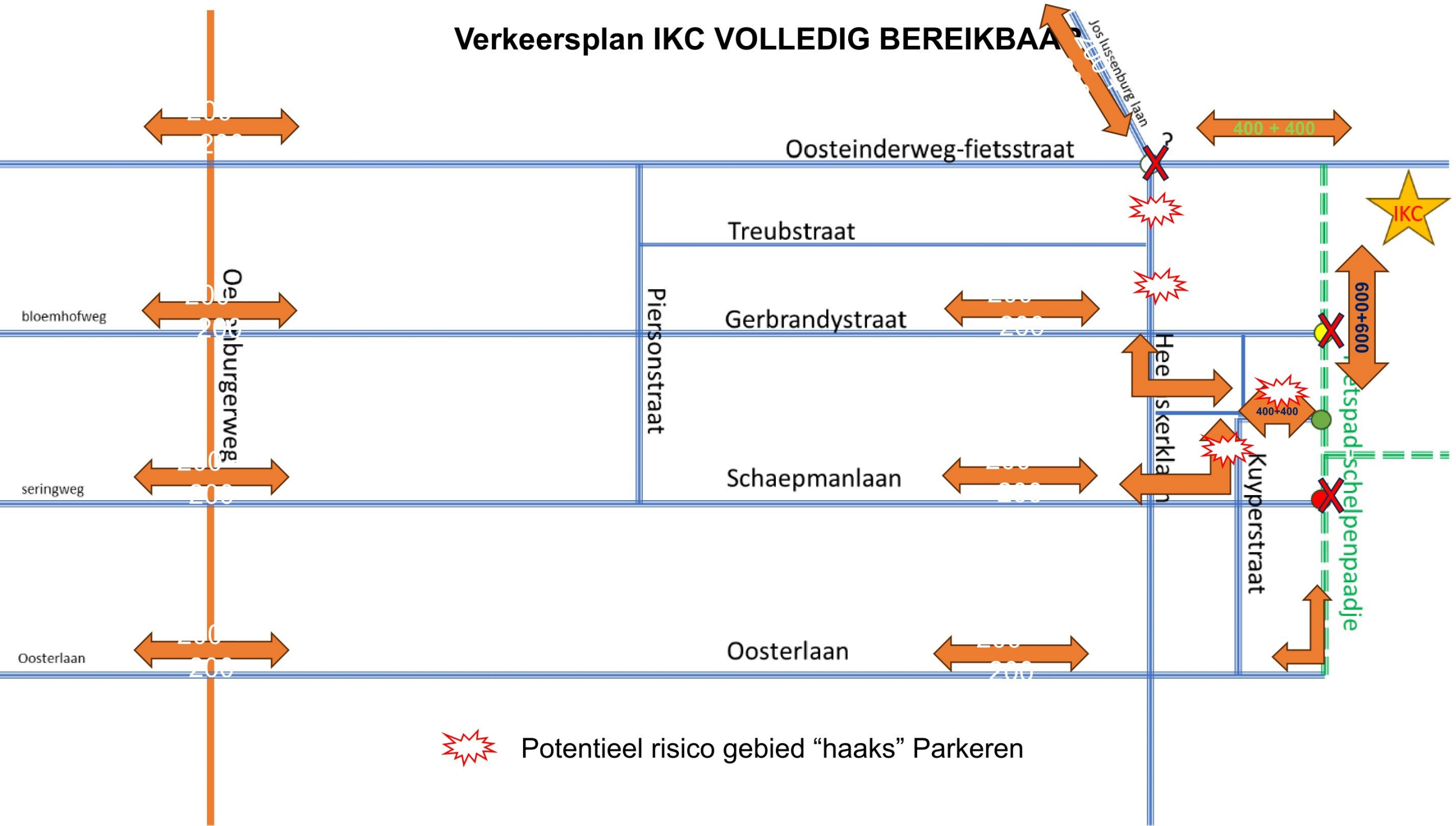
2000 fietsbewegingen/24h = 1000 heen en 1000 terug

Bij gebrek aan herkomstonderzoek, aanname 1 =

--gelijke verdeling over 5 hoofdnaderingsassen = 200FBH + 200FBT

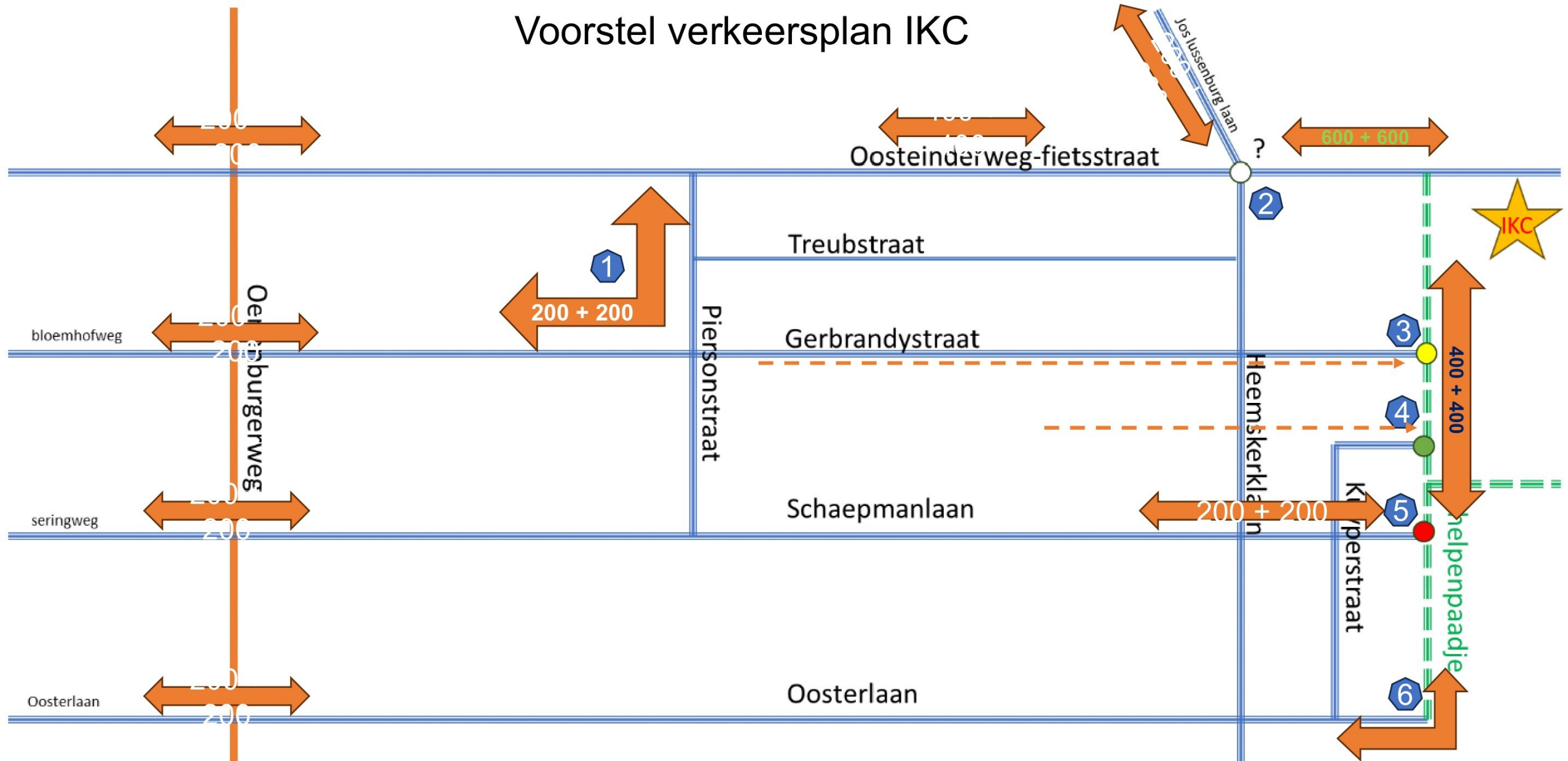


# Verkeersplan IKC VOLLEDIG BEREIKBAAR





# Voorstel verkeersplan IKC



## Legenda

1 fietsverkeerbevorderende maatregelen rg

Oeweg

2 Hinderende maatregelen maar niet afsluiten

3 Hinderende/beperkende maatregelen maar niet afsluiten

4 vooralsnog laten "as is"

5 vooralsnog laten "as is"

6 geen wijzigingen voorzien evt route aanmoedigen

## Toelichting grondslagen

In dit document kunt u secties vinden die onleesbaar zijn gemaakt. Deze informatie is achterwege gelaten op basis van de Wet open overheid (Woo). De letter die hierbij is vermeld correspondeert met de bijbehorende grondslag in onderstaand overzicht.

### **J** Art. 5.1 lid 2 sub e

Het belang van de openbaarmaking van deze informatie weegt niet op tegen het belang van de eerbiediging van de persoonlijke levenssfeer van betrokkenen