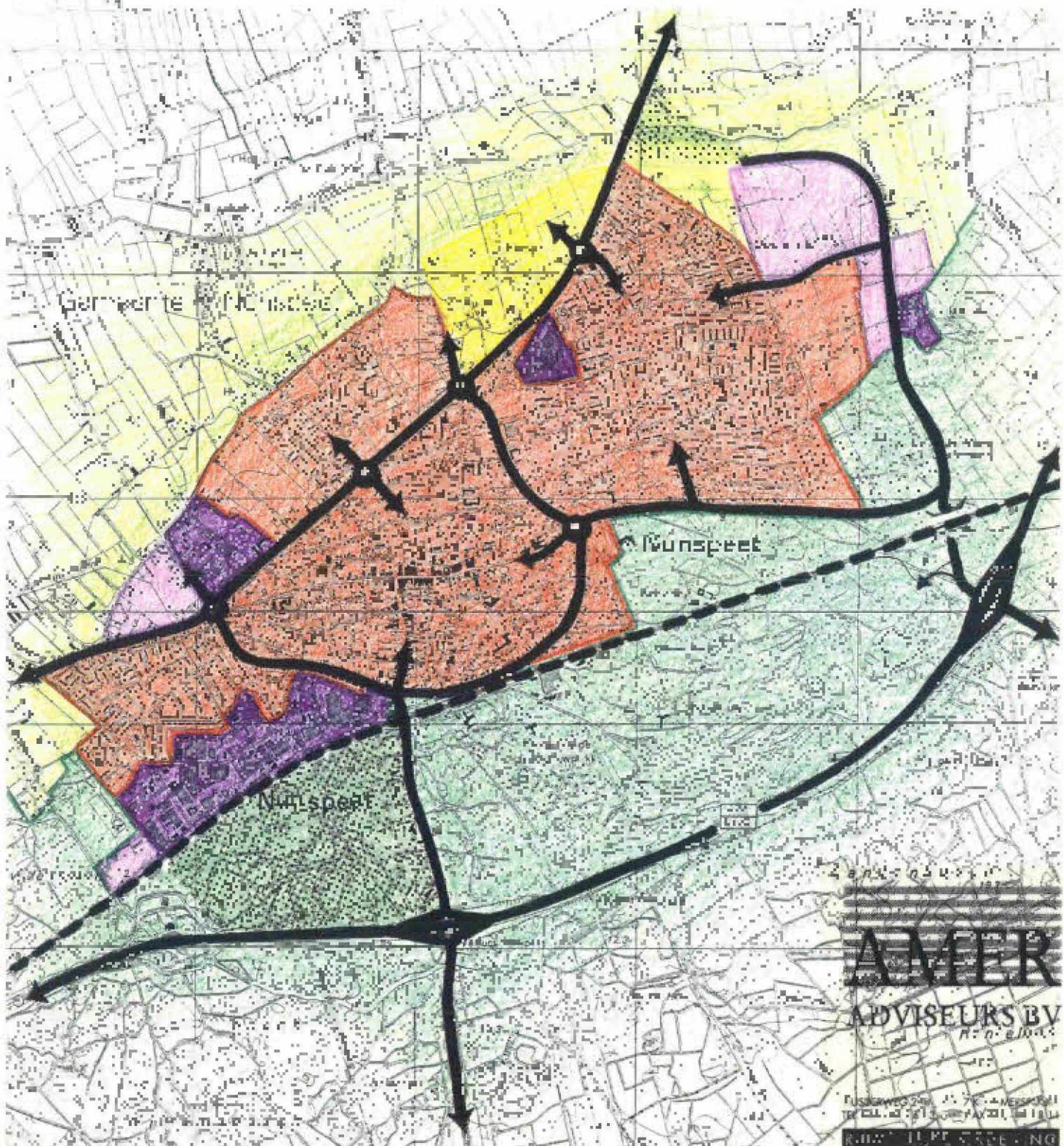


Gemeente Nunspeet

Structuurplan kern Nunspeet 1995



AMER
ADVISEURS BV
Rijnlandseweg 20
3714 JZ Nunspeet
T. 0575 411111
F. 0575 411112
E. info@amer.nl
www.amer.nl

gemeente nunspeet
structuurplan kern nunspeet 1995

29-2-95

24103
Kapr 1985

amer adviseurs b.v. ruimtelijke ordening

Inhoud:	Blz.
1. INLEIDING	3
1.1. Wanneer een Structuurplan?	3
1.2. Bestuursafspraken tussen gemeente en provincie	4
1.3. Belang van rijk en provincie	5
1.4. De provincie en het Emsdreef	6
1.5. Richtwijze	7
1.6. Samen te ontwikkelen, met een Structuurplan I	7
2. DE TOEKOMSTIGE BEHOEFTE AAN WONINGBOUW	9
2.1. Algemeen Volkentelingsrapport	9
2.2. Waarom nieuwe berekeningen?	5
2.3. Binnenlandse vs. landelijke producties zijn	10
2.4. Berekeningen van woningbouw op korte en lange termijn in de gemeente Nunspeet	11
2.5. Ruimtebehoeften voor woningbouw op korte en lange termijn in de Emsdreef	13
3. NIEUWE LOCATIES VOOR WONINGBOUW	19
3.1. Streekplan Voluwe	19
3.2. 4 Pota XXI nieuwbouwmassies	21
3.3. Eerste aankomst van de 4 locaties	21
3.4. Van 4 naar 2 potentiële nieuwe woonmassies	30
3.5. Beschrijving van de 2 resterende locaties	30
3.6. Conclusies en aanbevelingen	33
4. TOEKOMSTIGE BEHOEFTE AAN BEDRIJVENTERREIN	35
4.1. Algemeen	35
4.2. Recent uitgifte tempo en toekomstige behoefte	35
4.3. De Grote 'Werk' in Nunspeet	37
4.4. Start van zeventien anno 1994	38
4.5. Conclusies en aanbevelingen	39
5. DE TOEKOMSTIGE HOOPDWEGENSTRUCTUUR	41
5.1. Algemeen	41
5.2. De verkeersproblematiek in het oostelijke deel van Nunspeet	41
5.3. De verkeersproblematiek in het westelijke deel van Nunspeet	45
5.4. Conclusies en aanbevelingen	50
6. TWEE ONTWIKKELINGSMODELLEN VOOR NUNSPEET-DOORT	51
6.1. Inleiding	51
6.2. Beschrijving 2 ontwikkelingsmodellen	53
6.3. Toelichting op de modellen	55
6.4. Beoordeling van de twee modellen	59
6.5. Model 1 of Model 2?	74
7. HET RUIMTELIJK ONTWIKKELINGSMODEL	75
8. RESULTATEN INSPRAAK EN VOOROPDRACHT	77

Bijlagen:

1. Tabellen woningbouw, bevolkingsgroei en samenstelling
2. Bijlagen uit het verkennend verkeersonderzoek van bureau vW te Vught
3. Verslag inspraak van d.d. 7 november 1964
4. Samenstelling inspraakcommissie
5. Puntsgewijze beantwoording van de inspraakvragen
6. Samenstelling reactie commissie
7. Beantwoording 'vooroverleg'

1. INLEIDING

1.1. Waarom een Structuurplan?

In de kern kunspell door zich op het leren van de ruimtelijke ordening verdelende behoeften van de kern een samenhangende visie tegeven

- De woningbouwmogelijkheden in 't Hu zijn na berusting van de 2e fase (De Marsse) en de 3e fase (Lindenweg) uitgeput. Verweerd mag worden, dat er ook na voltooiing van 't Hu nog behoefte zal bestaan aan nieuwe woningen. Het is wettelijk gebod, dat er een grote discrepantie bestaat tussen de door de gemeente berekende woningbehoefte en de mogelijkheden op basis van het Structuurplan Veluwe. Reeds bij de behandeling van het bestemmingsplan De Marsse is hierover uitgeleefd een gedachten gewisseling met de Provincie. De vraag kan gesteld worden: Van welke woningbouwbehoefte dient er na 't Hu' uitgegaan te worden: van de door de gemeente berekende woningbouwbehoefte of van de woningbouwmogelijkheden op basis van het Structuurplan? Een verwerking van de bevolkingsprognose en de daaraan gekoppelde voorspellingen op langere termijn is bijgevoegd gevoerd. Vaak kan in beeld te brengen wat de consequenties zijn indien er uitgegaan wordt van verschillende berekeningsmethoden. De resultaten van deze berekening kunnen vervolgens als basis dienen bij een onderzoek naar mogelijke nieuwe woonlocaties na 't Hu.
- Ook op het gebied van de werkgebieden dient erop korte termijn gezorgd te worden voor nieuwe mogelijkheden om in de toekomst te voorzien. In de volgende paragraaf zal hier nog nader op ingegaan worden.
- Een derde belangrijke behoeften heeft betrekking op de toekomstige landbouwstructuur. Zowel op het westelijke deel van de kern kunspell als in het oostelijke deel doen zich op dit moment verkeersproblemen voor. In het westelijke deel zullen deze problemen zich ten op de verkeersontwikkeling ter plaatse van het Station en in het oostelijke deel worden de problemen vooral veroorzaakt door het verkeer, dat zich een weg zoekt door Hunspeel-Doel. Door het Bureau VLA-Verkeersbureauing dit gebied is in 1981 een onderzoek ingekend naar de noodzakelijkheid van een oostelijke rondweg rond Hunspeel. Het onderzoek is zwaar opgericht met een bestudering van werken gegeven van de verkeerssituatie in het gehele dorp Hunspeel, voor en na een eventuele aanleg van de rondweg. Dit is vooral van belang voor het bepalen van de verkeerssituatie in het westelijke deel van Hunspeel.

Uiteraard hangen landbouw- en landbouw-structuur sterk met elkaar samen. Bij het kiezen van toekomstige werkgebieden en toekomstige werkgebieden dient terdege rekening gehouden te worden met de gevolgen, welke deze structuur kan hebben op de gewas- en de landbouw-structuur. Het is bijgevoegd gevoerd. Daarnaast betekent dit, dat er meerdere aspecten afgewogen dienen te worden, hetgeen pleit voor het opstellen van een "Structuurplan", waarin voor de komende ca. 20 jaren de toekomstige woonbouw, de toekomstige landbouw-structuur en toekomstige verkeerswegen-structuur in hun onderlinge verband aan de orde gesteld worden.

Er is echter nog een andere dringende reden om nu over te gaan tot het opstellen van een Structuurplan Hunspeet in de volgende paragraaf nader ingegaan worden.

1.5. Bestuursafspraken tussen gemeente en provincie.

Zoals bekend is het H/ks- en provinciaal beleid op het gebied van de ruimtelijke ordening gericht op het bereiken van maximaal van de milieutoelichting op de Veluwe. Met name op de Noordwest-Veluwe worden diverse kernontwikkelings gebieden afgezet. Een van de complexen, die gesticht zal worden is de Generaal Winkelmankazerne te Nunspeet. Per 1 januari 1985 zal deze kazerne van posten zijn. In het Integraal Oefplan Noordwest Veluwe wordt reeds uitgegaan van de afsluiting van 5 militaire oefenterreinen in Nunspeet. Dit sluitpunt is tevens opgenomen in de provinciale kaart op de Defensiekaart (1981), de Evolutieve Structuurschema Middelste Oefterreinen (1982) en de Prioriteitsnota (1983). In het kader van de heraanpakking van de Functietoets heeft de Tweede Kamer inmiddels besloten het LCO Streeberggebied in Nunspeet te sluiten. Daarnaast zouden de gebruiksmogelijkheid van de Generaal Winkelman kazerne toen al drastisch afgenomen zijn.

Zowel de beëindiging van de militaire activiteiten als de uitvoering van het Integraal Oefplan Noordwest-Veluwe heeft grote gevolgen voor de werkgelegenheid alsmede voor de financiële positie van Nunspeet.

Een en ander heeft er toe geleid, dat de gemeente Nunspeet in overleg getreden is met de provincie Gelderland te wijnde bij duidelijke bestuursafspraken te komen. Dit heeft in december 1985 geresulteerd in een breedvoerige overeenstemming op diverse teksten.

Een aantal bestuursafspraken hebben consequenties voor de toekomstige ontwikkeling van de kern Nunspeet:

- In de eerste plaats wijkt de gemeente ter compensatie van de negatieve effecten voor tenminste de lokale werkgelegenheid overgaan tot de ontwikkeling van een bedrijventerrein met een oppervlakte van 15 hectare als eerste stap voor een nader op structuurplanniveau te ontwikkelen bedrijventerrein van ca. 50 hectare buiten de oostzijde van het dorp Nunspeet. Verdere ontwikkeling van het plangebied voor dat bedrijventerrein zal plaatsvinden aan de hand van de p.a.s. 1986 naar de oostzijde van het dorp Nunspeet.
- In de tweede plaats dient ter oplossing van de reeds bestaande verkeersproblematiek in het oostelijke deel van Nunspeet alsmede ten behoeve van de verbinding van woonwiel bedrijventerrein met nabijgelegen gebied te worden tussen de Lijburgerweg en de Iperweg. Een gedeeltelijke doorsnijding van het Centraal veluwe Natuurgebied wordt daarbij als noodzakelijk beschouwd;
- In de derde plaats dient er ten behoeve van de noordelijke kern (aankomende aan de vestiging van het industrieterrein Leihenhol ter grootte van 3 hectare medewerking te worden verleend aan een westwaart opslag.

held en voorlopiger. Steden en dorpen kunnen ten minste deze conclusie ontwikkelen naar aanleiding van de redelijke ruimte en de verduidelijking van de bestaande beheersing. Inpakket heeft de provinciale Gelderland-omgeving gegeven aan dit beleid door de nadere uitwerking van het Structuurplan Veluwe in een vijfde Raadsakkoord, waarvan ook de kern van aspect het integrale Doelplan Noord-West een bespreking is. In dit Doelplan wordt egerlijk tot op perceels niveau nauwkeurig bepaald, tot welk punt de Verstedelijking van de kern Nunspeet zich mag uitstrekken. Opnieuw duidelijk is, dat ook de begrenzing van het CVN niet gebaseerd is voor een duidelijke bestaande fysieke begrenzing (de A28) maar voor een begrenzing die de CVN aansluit bij de huidige grens tussen het en landbouw. Wanneer een zeer grilige scheidslijn ontstaat. Dit is de te spreken, aangezien de A28 in het Tweede Besluitprogramma Verkeer en Vervoer nog aangemerkt wordt als "Hoofdringbaan". Deze hoofdtraspas is thans gesitueerd ten het noordelijke deel van het CVN, waardoor betwijfeld kan worden, of het gebied ten noorden van deze A28 nog wel een duidelijke relatie kan krijgen met het landelijk aangeschreven gebied ten zuiden ervan.

In het Ruimtelijk Ordeningsplan (ROP) dat door de provinciale Gelderland is voorgesteld ter voorbereiding van een nieuw streekplan voor de gehele provincie, wordt aangegeven dat er eerst beleid van kracht is voor het CVN door middel van de vijf integrale deelplannen. Het is niet de bedoeling of eerste beleid op de helling te stellen, waartoe voorlopig aangenomen mag worden, dat het beleid, neergelegd in het integrale Doelplan Noord-West, overgevoerd zal worden in het nieuw op te stellen Streekplan voor geheel Gelderland. Dit draagt een andere begrenzing van het CVN wordt aangebracht, welke beter aansluit bij de bestaande fysieke begrenzing in de vorm van de A28, te thans mag niet te worden. In het kader van de ROP-uitwerking heeft de gemeente Nunspeet wel al geagendeerd tegen de oude CVN begrenzing.

1.4. De positie van Nunspeet

Al de inhoud van de vorige paragraaf kan al afgeleid worden, dat de kern Nunspeet een bijzondere positie inneemt in de rand van het CVN. Deze positie is het duidelijk, dat de kern Nunspeet tevens de kern van vormt binnen de gemeente Nunspeet. Om die reden is het logisch dat uiteindelijk een groot deel van de nieuwe aanlegplannen gemeentelijk wordt in Nunspeet zelf.

Als deze kern ruimtelijk gezien nog mogelijkheden heeft voor woningbouw, wordt zij bepaald in haar mogelijkheden door een terugkomend beleid van de provincie. De kern Harderwijk heeft een regionale opvangplek, hetgeen inhoudt, dat deze kern dient zorg te dragen voor de aanvang van bewoners, die elders op de Noord-West Veluwe niet getrouwd kunnen worden door regionale spreiding van de provincie. Dit beleid heeft er in het recente verleden echter in onvoldoende mate toe geleid, dat Harderwijk ook voldoende gegroeid is door een nieuw beleid van de Noord-West Veluwe. Op zich is dit niet zo vreemd; zowel fysiek als emotioneel is de afstand Nunspeet-Harderwijk landelijk groot. Reeds jaren wordt er door Nunspeet geprobeerd om een voldoende verduidelijking van de woningbouw mogelijkheden, dat de eigen bevolking gehuisvest kan worden. Alleen op die manier kan Nunspeet zich op een veilige wijze ontwikkelen tot een gemeente, waar het goed kunnen werken en wonen kan.

1.5. Werkwijze

Allereerst is in hoofdstuk 2 nagegaan, welke eisen voortvloeien uit de verschillende reken- en afbouwplannen (gemeente of provincie) hebben voor de toekomstige behoeftes aan woningbouw voor een periode van 80 jaren. Op basis van de uitkomsten van dit onderzoek worden in hoofdstuk 3 de verschillende minste van gebouwd leefomgevingen praktisch haalbaar gemaakt.

Het resultaat van deze eerste stap bestaat uit een opsomming van locaties, welke geschikt geacht worden voor de toekomstige woningbouw.

Vervolgens wordt in hoofdstuk 4 nader ingegaan op de totale behoefte aan bouwruimte. In dit hoofdstuk wordt ook nog even ten gage gemaakt op de inhoud van de nota 'Wonen in Nunspeet', waarin een leefomgeving ten behoeve van een leefgemeenschap is opgenomen. Op deze manier wordt duidelijk welke leefomgevingen in het verleden een rol hebben gespeeld bij de keuze van toekomstige locaties voor een leefgemeenschap. Voorts wordt er stilgestaan bij de situatie anno 1984 (zoals men er het gelijke verrekent heeft) bij het kiezen van de volgende hoofdstukken.

Hoofdstuk 5 gaat verder in op de verkeersproblematiek van Nunspeet. Daarbij wordt onderscheid gemaakt tussen de verkeersproblematiek in het westelijke deel van Nunspeet en die in het oostelijke deel van Nunspeet.

Op basis van de conclusies uit de hoofdstukken 4 en 5 wordt in hoofdstuk 6 ingegaan op de mogelijkheden om aan de oostzijde van Nunspeet een leefgemeenschap te realiseren, in combinatie met een snelweg. Het heeft geen zin om als theoretische mogelijkheden aan een grondige studie te onderwerpen. In plaats daarvan worden 2 principiële verschillende ontwikkelingsmogelijkheden onder de naam genomen. Dit heeft ten doel om op structurele wijze een keuze te maken van de voor- en nadelen van deze twee verschillende ontwikkelingsmogelijkheden. Op basis van deze beoordeling wordt een keuze gemaakt tussen de twee ontwikkelingsvarianten.

In hoofdstuk 7 wordt het uiteindelijk minimale ontwikkelingsplan beschreven, waarbij rekening gehouden wordt met de wensen vanuit de verschillende sectoren.

Tenslotte wordt in hoofdstuk 8 ingegaan op de realiteit van de realisatie en het uitvoeringsplan.

1.6. Geen structureel plan, maar een Structuurplan I

Met dit boek dient er op gewezen te worden dat de gemeente hierop gekozen heeft voor het opstellen van een Structuurplan. Zij heeft er waarde aan een duidelijk ruimtelijk kader op te stellen waarbinnen de toekomstige ontwikkelingen kunnen plaatsvinden. Het opstellen van een Structuurschets of een Structuurvisie acht zij een te vrijblijvende benadering van de problematiek. Dit heeft tevens als consequentie dat het Structuurplan de procedure niet kent en dus ook geen besluitvorming is in de Wet van de Ruimtelijke Ordening.

2. DE TOEKOMSTIGE BEHOEFTE AAN WONINGBOUW

2.1. Algemeen - Volkshuisvestingsplan

Een van de primaire taken van een gemeente is de verzekering van voldoende aanbod van woningen voor de lokale bevolkingsgroep. Zij heeft daarbij onder meer tot taak ruimtelijke plannen tijdig te ontwikkelen op basis waarvan een gemeentelijk programma gerealiseerd kan worden. Daarnaast heeft zij tot taak toe te zien op een zo rechtvaardig mogelijke verdeling van de vrij beschikbaar komende woningen aan de woningzoekenden.

Vanuit deze achtergrond heeft de gemeente begin 1991 een Commissie toegevoegd opdracht gegeven om een volkshuisvestingsplan (een VOP) op te stellen. In november 1991 is het plan gereed gekomen. Het plan is primair gericht op het te nemen besluit voor de komende termijn tot het jaar 2000.

Conform het toen geldende streekplan is er bij de opstelling vanuit gegaan dat de gemiddelde nodige voorziening op basis van 20% compensatie van het verrek. Dit betekent dat naar de opvang van de natuurlijke aanwas in de vorm van een gebouwenoverschot, het normaal te verwachten verrek van inwoners uit de gemeente te wijzen voldoende en voldoende is. Voor de periode 1990-1996 blijkt dat de 1000 woningen nodig te zijn (zie ook bij 1B uit het VOP voor de Landaanlegswaarde).

2.2. Wat zijn de relevante berekeningen?

Er zijn verschillende redenen om nieuwe, o.e. aanvullende berekeningen uit te voeren:

- In de eerste plaats heeft de berekening in het VOP betrekking op de periode tot het jaar 2000. Aangezien het Structuurplan een periode van ca. 20 jaren bestrijft, is het nodig om in aanvulling op de berekeningen van Compensatie- en Landaanlegswaarden uit te voeren, welke betrekking hebben op de periode na het jaar 2000;
- De tweede reden voor nieuwe berekeningen is geen uitvoerig en veel principiële van zijn.

In 1991 is Nuispeet op basis van de Bijstelling van het Uitvoeringsprogramma (van het streekplan) (tabel 1) een lagere groeiklasse van slechts 135% compensatie van het verrek voorgesteld. Dit houdt in, dat het verrek van inwoners uit de gemeente Nuispeet met een 50% groeiklasse moet worden (een vestiging van buiten de gemeente, maar voor slechts 65%). Hoewel de op zich slechts een marginale vermindering is, zijn de gevolgen ingrijpend: Alleen al in de periode tot 2000 heeft dit een aanpakking van de woningbehoeften met meer dan 400 woningen tot gevolg. Dit aantal is overigens ook al in het VOP aangegeven.

2.4. Bevolkingsgroei en woningbehoefte op korte en lange termijn in de gemeente Nunspeet

In deze paragraaf wordt een samenvatting gegeven van de bevolkingsgroei en de woningbehoefte in 5-jarige periodes tot de komende 20 jaar voor de gehele gemeente Nunspeet. In de bijlage zijn gedetailleerde uitkomsten (gegevens van de uitgevoerde computerekeningen. Bij de berekeningen is als periode 1 (januari 1992) aangehouden, tenzij voor alle modelleerlijke invullinggegevens van dat moment beschikbaar waren (bij woningbehoefteberekeningen wordt uitgegaan van de omvang van de bevolking minus de zogenaamde 'tabuisbevolking').

Omdat de gemeente van mening is dat er minimaal een natuurlijke groei moet kunnen plaats vinden op basis van 90% compensatie van het verlies, zal deze bevolkingssituatie bij woningbehoefteberekening als gemeentelijke mixtel (gepreannuleerd) worden model I.

Daarnaast wordt voor een beter inzicht in de gevolgen van het nieuwe provinciale beleid de berekening nu ook van het nieuwe provinciale uitgangspunt van 85% compensatie van het verlies gepresenteerd (model II).

Deze beide berekeningen zijn gebaseerd op de volgende uitgangspunten:

- het tekort per 1-1-1992 van 325 woningen wordt in 10 jaar weggewerkt
- op basis van de samenstelling van de woningvoorraad dienen er jaarlijks 10 woningen vervangen te worden
- er is een milieureserve nodig van 1,5% van de totale voorsad om de woningmarkt soepel te laten functioneren.

Model I Gemeentelijk model

(Bevolkingsaantekening bij 90% compensatie van het verlies in de gemeente)

jaar	1-1-1992	1997	2002	2007	2012	'92-'12
inwoners	25026	26100	26735	26865	26127	+1101
woningbehoefte per periode		512	421	255	200	+1427

Model II Provinciaal model

(Bevolkingsaantekening bij 85% compensatie van het verlies in de gemeente)

jaar	1-1-1992	1997	2002	2007	2012	'92-'12
inwoners	25026	26100	26957	26937	26124	+1108
woningbehoefte per periode		430	338	170	151	+1089

Volgens model I, dat overeenkomt met het scenario leefbaar dichterspark van het streekplan, neemt de bevolking in 20 jaar tijd met ca. 1100 personen toe tot ca. 26100 inwoners.

Hiervan gaat het om een toename van de woningproductie met 933 gedurende de eerste 10 jaar en 488 in de volgende 10 jaar, totaal 1421 woningen gedurende 20 jaar in de gemeente. Het grote verschil in aantal te bouwen woningen in beide periodes komt met name voortvloeit uit het nog weg te werken woningtekort in de eerste periode.

Volgens model II, speelt de beperking de komende 20 jaar praktisch niet meer een rol. De extra woningbehoefte bedraagt over 20 jaar 1009 woningen, waarvan 765 gedurende de eerste periode van 10 jaar, en daarna nog slechts 244 woningen in 10 jaar. Ten opzichte van het model I zou de provincie benadrukt de bouw van 332 nieuwe woningen in 20 jaar tijd gaan stimuleren hebben.

Wanneer we de cijfers van de Bijstelling 1991 en de Bijstelling 1993 van het Uitvoeringsprogramma van het streekplan hierachterliggend naast leggen voor dezelfde periode, dan blijkt het volgende:

- Vergelijken met model I betekent de Bijstelling 1991 van het streekplan een toename in de productie van 34% (p.v. 1421 woningen). Dit is dus het effect van de nieuwe inzetting in een lagere prioriteitsklasse, waarbij geen 90% maar slechts 66% compensatie van het verlies is toegestaan en het bestaande tekort niet volledig wordt gehanteerd.
- Vergelijken met model I betekent de Bijstelling 1993 van het streekplan een toename in de productie van 22% (p.v. 1105 p.v. 1421 woningen). Weliswaar is de Bijstelling 1993 voor de gemeente gunstiger dan de Bijstelling 1991, maar het spreekt voor zich dat de gemeente zich nog steeds niet kan verenigen met een dergelijke forse beperking van de marktrelatieve opening van de eigen lokale woningbehoefte.

In de volgende tabel zijn de woningcijfers per periode overzichtelijk naast elkaar gezet voor de verschillende modellen, inclusief de gevolgen van de Bijstelling 1991 en 1993 van het uitvoeringsprogramma.

	1982-1996	1997-2001	2002-2006	2007-2012	Totaal
model I	512	421	288	220	1421
model II	640	368	700	151	1009
Bijstelling 1991					
streekplan	315	265	707	148	835
Bijstelling 1993					
streekplan	311	292	245	227	1105

Uit de voorgaames tabel kan afgeleid worden, dat de meest recente bijstelling van het vluchtprogramma van het streekplan een woningbouwbehoefte oplevert van ca. 1.600 woningen (incl. vervanging van gemiddeld 10 per jaar). Voor de goede orde dient hierbij te worden vermeld, dat een verandering van de cijfers heeft plaatsgevonden, zovastig, dat is vergelijkbaar worden voor de aangegeven periodes. Deze uitkomsten betreffen de uitkomsten in model 1, dat door het gemeentebestuur beschouwd wordt als uitgangspunt voor het RTO en de kostverdelingsaard.

2.3. Ruimtebehoefte voor woningbouw op korte en lange termijn in de kom Nunspeet

2.3.1. Algemeen

De berekeningen in de vorige paragraaf hebben betrekking op de gehele gemeente Nunspeet. Het is de uitdrukking te kunnen doen over de ruimtelijke gevolgen van de verschillende gemeentesdelen van de kom Nunspeet is het nodig de volgende stappen te ondernemen:

- Eerst dient bepaald te worden, welke deel van de Lokale woningbehoefte gedeeldeel dient te worden in de overige kernen van de gemeente Nunspeet, hiertoe de spreiding van de woningbouw over de diverse kernen;
- Vervolgens dient waar de kom Nunspeet intinn te worden, welke reservepartij er nog aanwezig is op basis van de bestaande beleid in zijgende plannen, ontwerpplannen, min of meer goedgekeurde inbreidingslokaties in de kom, etc.);
- Tenslotte dient nog bepaald te worden, hoeveel nieuwe units er nog gereserveerd dient te worden voor de resterende woningbehoefte. Dit geschiedt op basis van een raamplan over de gemiddelde woningdichtheid in nieuwe woonwijken.

2.3.2. Spreiding van woningbouw over de kernen

Al eerder wordt aangegeven welke mate van spreiding over de verschillende kernen akuisie is in het licht van zowel de gemeentelijke als de provinciale wets.

In 1987 is in de lokale spreiding aandacht het beleidsbeleid aangegeven voor de woningbouw. Er is daarin een strekking van verschillende alternatieven gekozen voor een spreidingsmaat op basis van het bestaan hebben van de verdeling van de aandacht over de kernen en de reventoren. Ook in het streekplan is dit uitgangspunt terug te vinden.

De afgelopen 15 jaar is 17 % van de woningproductie in de woonkernen gekomen. Het bevolkingsaandeel in deze kernen blijft hierop gelijk te zijn gebleven op een niveau van 27%. Het lijkt dan ook redelijk voor de komende periode eveneens een productieaandeel van 17 % aan te houden. Het streven van de gemeente en de provincie om het aandeel van de aandacht in de kleine kernen te stabiliseren kan hierin meer verweking gereserveerd worden.

Voor woningbouw buiten de kern Nunspeet in de kernen Elspeet, 't Hulshorst en Verhuren dient voor de komende 20 jaar een rekening te worden gehouden met 200 extra (ij) of 100 extra (niet-ij) woningen (model II).

Per periode leverf dit de volgende aantallen op:

- Voor de periode 1992-2001: 152 of 120 woningen
- Voor de periode 2002-2012: 83 of 55 woningen

Conclusie: Om de woningbehoeften voor de kern Nunspeet te kunnen bepalen, dient van de berekende woningbehoefte voor de gemeente Nunspeet een aftrek van ca. 241 tot 125 woningen plaats te vinden, zolang en deze aantallen woningen in de overige kernen geplaatst zullen worden.

Afhankelijk van het grootte van de behoefte aan nieuwbouw in de kern Nunspeet:

Woningbenodiening voor de kern Nunspeet

Model I	1992 tot 2001:	833 - 150 =	776 woningen
	2002 tot 2012:	495 - 83 =	405 woningen
Model II	1992 tot 2001:	769 - 120 =	688 woningen
	2002 tot 2012:	391 - 55 =	266 woningen

2.5.3. "Ruimtescapiteit"

De wettelijke woningbouwvoorziening voor de kern Nunspeet dient vervolgens nog vermindere te worden met de best beschikbare in diverse plannen, voornamelijk bepaald aan worden hoeveel nieuwe woningen er per model op korte en langere termijn in de kern Nunspeet mogelijk is.

Zoals bekend, is de woningbouw "voor de negenlijger jaren" met name gepland in "t Hul". Daarnaast mag verwacht worden, dat er nog akkers in de kern van Nunspeet nog beschikbaar aanwezig is in de vorm van thorendingsplannen.

Per 1-1-1992 zag de "ruimtescapiteit" in de kern Nunspeet er als volgt uit:

De Drogen (1 Hul te land)	65
De Wingerd	13
De Meeze (1 Hul 2e fase)	300
't Hul Goed (1 Hul 3e fase)	360
De kern uitbreiding (korte termijn)	40
De kern uitbreiding (lange termijn)	50
Totaal	<u>768</u>

Ter toelichting op de voorgaande cijfers het volgende:

- De capaciteit in de Heijen en de Wingel betreft zijdenaar capaciteit welke reeds grotendeels is gerealiseerd in 1992, 1993 en 1994;
 - De capaciteit van De Marsse zal op korte termijn voor ongeveer een derde beruut worden. Voor de planning van dit betekenen dat in een vroeg stadium de lokatie 't-Hu Oost beruut moet worden voor de continuïteit in de woningbouw;
 - De in 't-Hu Oost gereserveerde capaciteit omvat de derde fase van 't-Hu, zoals opgenomen in het Structuurplan voor 't-Hu. Haar verwachting zal deze fase na o.p.gelukkig met De Marsse ontwikkeld worden;
 - De capaciteit in de koge op korte termijn (40 woningen) toelicht op voornamelijk liggende nieuwmogelijkheden die met mondjesmaat tot uitvoering kunnen komen. Verder zal het hier ongebruikelijke draagkrachtmogelijkheden betreffen;
- Tenslotte dient erop gewezen te worden dat op langere termijn in de kom naar verwachting nog meer nieuwbouwmogelijkheden denkbaar zijn. Verloopig wordt deze capaciteit op 50 woningen geraamd.

Geconcludeerd kan worden, dat:

- de 'rest'-capaciteit voor de korte termijn (10 jaar) 738 woningen bedraagt;
- de 'real'-capaciteit voor de langere termijn nog ca. 50 woningen bedraagt.

Wanneer we nu deze 'rest'-capaciteit in mindering brengen op de woningbehoefte rekenen al de huidige voorraad, dan misteet het volgende te beeld:

Woningbehoefte, rekeninghoudend met de 'real'-capaciteit:

Model I	1992 tot 2001:	775 - 738 =	37 woningen
	2002 tot 2012:	415 - 50 =	365 woningen
Model II	1992 tot 2001:	838 - 738 =	100 woningen
	2002 tot 2012:	255 - 50 =	205 woningen

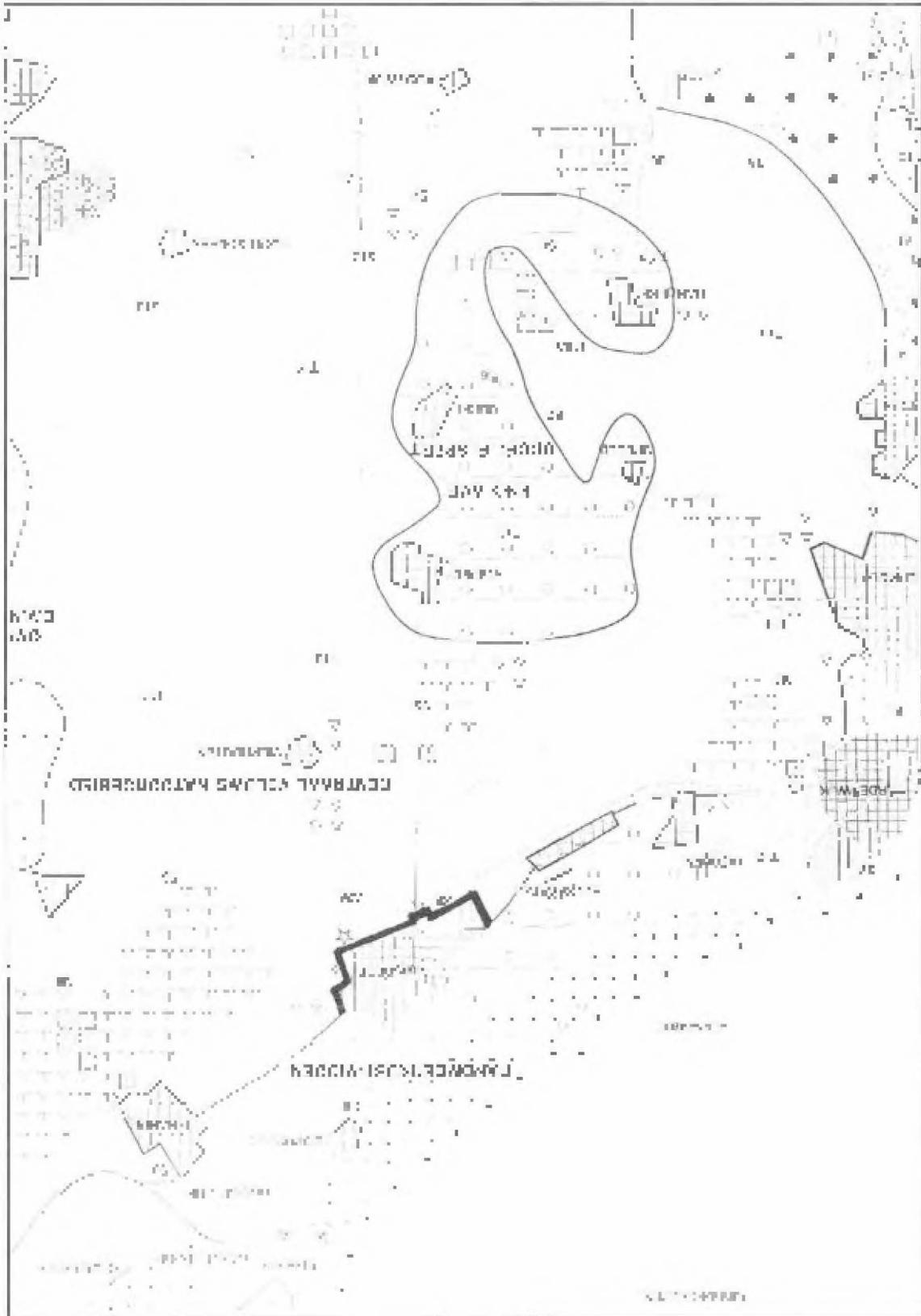
Reeds nu valt het op dat bij Model II de situatie misteet, dat de 'real'-capaciteit een zekere omvang heeft, dat al de behoeftes aan woningbouw in de periode 1992 tot 2001 met 100 woningen overteet. Deze overspanning is bij dit model ongeveer voldoende voor de behoeftes van de volgende 5 jaar.

2.5.4. Van woningbouwrijzen naar termijnbehoefte

Om te weten te komen, hoeveel misteet er gereserveerd misteet te worden om de berekende woningbehoefte te kunnen honoreren, is het nodig een aanname te plegen:

Voor De Marsse mag eenering 1 ha land met het karakter van deze terrein omrekening is gegeven worden van een dichtheid van 20 woningen per ha bruto woongebied.

"rode lijnen" uit het streekplan Voluwe



3. NIEUWE LOCATIES VOOR WONINGBOUW

3.1. Streekplan Veluwe

Bij het stellen van mogelijke locaties voor toekomstige woningbouw wordt het streekplan Veluwe aanvankelijk het meest bekend, vooral bij het streekplan Veluwe op kwetsbare plaatsen met "rode lijnen" de begrenzing aangegeven, welke door verschillende demersieplaatstellingen niet overal samenhangend kunnen zijn. Dit kan tot bepaalde maatregelen, die ervoor moeten zorgen, dat de aanwezige natuur en/of landschaps waarden voldoende beschermd worden. De gemeente Nunspeet onderschrijft deze landbouwplanning van het streekplan Veluwe, maar is er blijft van mening, dat deze hoofdplanning overal kan blijven staan bij een andere begrenzing der rode lijnen ter plaatsen die naar Nunspeet.

Op de bladzijde hiernaast is een uitsnede uit de plankaart, behorende bij het streekplan Veluwe opgenomen, waar duidelijk te zien is waar deze rode lijnen ter plaatse van de kern Nunspeet gesneden zijn. Op basis van deze kaart kunnen de volgende conclusies getrokken worden:

- Het gebied ten zuiden van de spoortlijn Amerfoort-Zwolle mag niet aangewend worden voor de dorpsuitbreiding van Nunspeet;
- Het gebied ten westen van de huidige dorpskern van Nunspeet, ten zuiden van de spoortlijn en de Heerlenrijkerweg, niet aangewend worden voor de dorpsuitbreiding van Nunspeet;
- De begrenzing van de rode lijn aan de oostzijde van Nunspeet is minder duidelijk. De dorpsuitbreiding kan ook aan deze zijde een uitbreiding bereiken.

Verderd dient te worden, dat inmiddels een wijziging van de begrenzing heeft plaatsgevonden; in het kader van het Integraal Dorpsplan Noord-West (Veluwe) is nader ingegaan op de "rode lijnen" uit het streekplan Veluwe. Uit de kaarten, behorende bij dit Dorpsplan, kan afgeleid worden, dat de "rode lijnen" in eenzijdige richting zijn verschoven. Dit heeft tot gevolg, dat het bosgebied Hevedere (gelegen tussen Eneweg en spoorlijn) nu binnen de begrenzing van het Dorpsgebied is komen te liggen. Doordat de begrenzing veel nog natuurrijke gebied plaats met de provincie.

Verder dient bij de gemeente van mening, dat de A26 een geschikt en beter te behoudend begrenzing vormt dan de begrenzing, welke in het Dorpsgebied wordt aangegeven.

Gesteld kan dan ook worden, dat de uitbreidingsmogelijkheden voornamelijk beperkt worden tot locaties aan de noordwest-, noord- en noordoostzijde van de huidige kern. Wanneer de uitbreidingsmogelijkheden aan deze zijden van de kern gevonden worden, behoeft er niet gonaad te worden voor strijdigheid met de hoofdplanning van het streekplan Veluwe. De "rode lijnen" worden immers gerespecteerd.

3.2. 4 Potentiële woonwoninglocaties

Hekoning houdend met de rode lijn uit het streekplan Veluwe, kunnen er in principe nog 4 tot 5 locaties ontworpen worden, welke potentiële aangewezen zouden kunnen worden voor woningbouw.

Deze 4 locaties zijn hieronder op de tekening aangegeven en worden globaal als volgt begrensd:

- **Locatie A. Noord-west**
Dit betreft het gebied tussen de Waterweg, de Hardenbultweg en de Hardenwijkerweg met een oppervlakte van ca. 35 ha
- **Locatie B. 1 Hul-Nanpt**
Dit gebied wordt aan de zuidzijde begrensd door de Hullenweg aan de noordzijde globaal door een denkbeeldige lijn langs de zuidzijde van het huidige recreatie-gebied, terwijl het gebied aan de west- resp. oostzijde begrensd wordt door de Waterweg en de Molerweg. Dit gebied heeft een oppervlakte van ca. 60 ha
- **Locatie C. 1 Hul Noord-oost**
Dit gebied wordt aan de westzijde begrensd door de Molerweg, welke tevens de begrenzing vormt van de de fase van 1 Hul. Aan de zuidzijde vormt de Olyngeweg de begrenzing, terwijl het gebied aan de noord-oost zijde begrensd wordt door een denkbeeldige lijn, welke in het verlengde van de noordelijke begrenzing van 1 Hul gesitueerd is. Dit oppervlakte bedraagt ca. 25 ha.
- **Locatie D. Bosgebied Belvedere**
Dit gebied is gesitueerd aan de zuidoostzijde van de huidige kern en wordt globaal begrensd door de spoorlijn en de Eperweg. Dit gebied heeft een oppervlakte van ca. 90 ha

Theoretisch zou er nog een vijfde locatie opgevoerd kunnen worden, te weten: Gostekade-Oost, een gebied, dat gekoppeld is ten westen van de spoorlijn.

Uit de inventaris (hoofdstuk 1) kan echter al geconcludeerd worden dat het de bedoeling is aan deze zijde van Nanpoot een leefklimaat te situeren. Om deze reden is het niet zinvol om de mogelijkheden aan deze locatie voor woningbouw tevens nog af te testen.

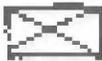
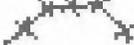
3.3. Eerste verkenning van de 4 locaties

De 4 locaties zullen eerst globaal verkend worden, wat betreft hun potenties voor woningbouw. Deze eerste verkenning gaat uit van het werk dat uitsluitend theoretische mogelijkheden van deze locaties voor een eerste verkenning te kunnen oplegen.

Na deze eerste verkenning vindt een nadere beoordeling plaats van de overgebleven locaties. Deze nadere beoordeling, welke medebepaald kan worden als een lijn geeft, zal afsluiten met het vaststellen van een aantal toetsingcriteria.



VERKLARING

-  agrarisch bedrijf
-  burgwachting
-  irrigatiekanaal
-  afvoerkanaal
-  afvoerkanaal



Locatie A Noord-west

Locatie A, Huisd-waard

■ Huidig gebruik

Het noordelijk gedeelte van dit gebied heeft thans een agrarische structuur. Er bevinden zich 2 agrarische bedrijven in het gebied zelf, terwijl ook in het aangrenzende gebied agrarische bedrijven aanwezig zijn. Restante agrarische bedrijven bevinden zich in dit deel van het gebied ook een aantal burgerwoningen. Het zuidelijke deel van het gebied (ten zuiden van de Huisdweg) wordt gedomineerd door de aanwezigheid van een groot aantal burgerwoningen. Daarnaast bevinden er zich ook 2 agrarische bedrijven.

■ Landschap

Het gebied maakt deel uit van het weidegebied hoge en moerassen en kenmerkt zich door een relatief grote openheid. In het gebied zelf komen nog een aantal waardevolle landschappelijke waarden.

■ Agrarische bestemmingen voor voorontwerp

De agrarische bedrijven in het gebied vormen geen cultureel-historische bestemming voor woningbouw. Waarschijnlijk kan uitgaan mag worden, dat de agrarische bedrijvigheid beëindigd zal worden, indien het gebied voor woningbouw aangewend zal worden. Daarnaast zal deze beëindiging wel gepaard gaan met relatief hoge overnamekosten. De agrarische bedrijven rondom het gebied vormen wel een bestemming voor de woningbouw. De Nederlandse rondom deze bedrijven staan waar een deel ook over het gebied zelf gaat.

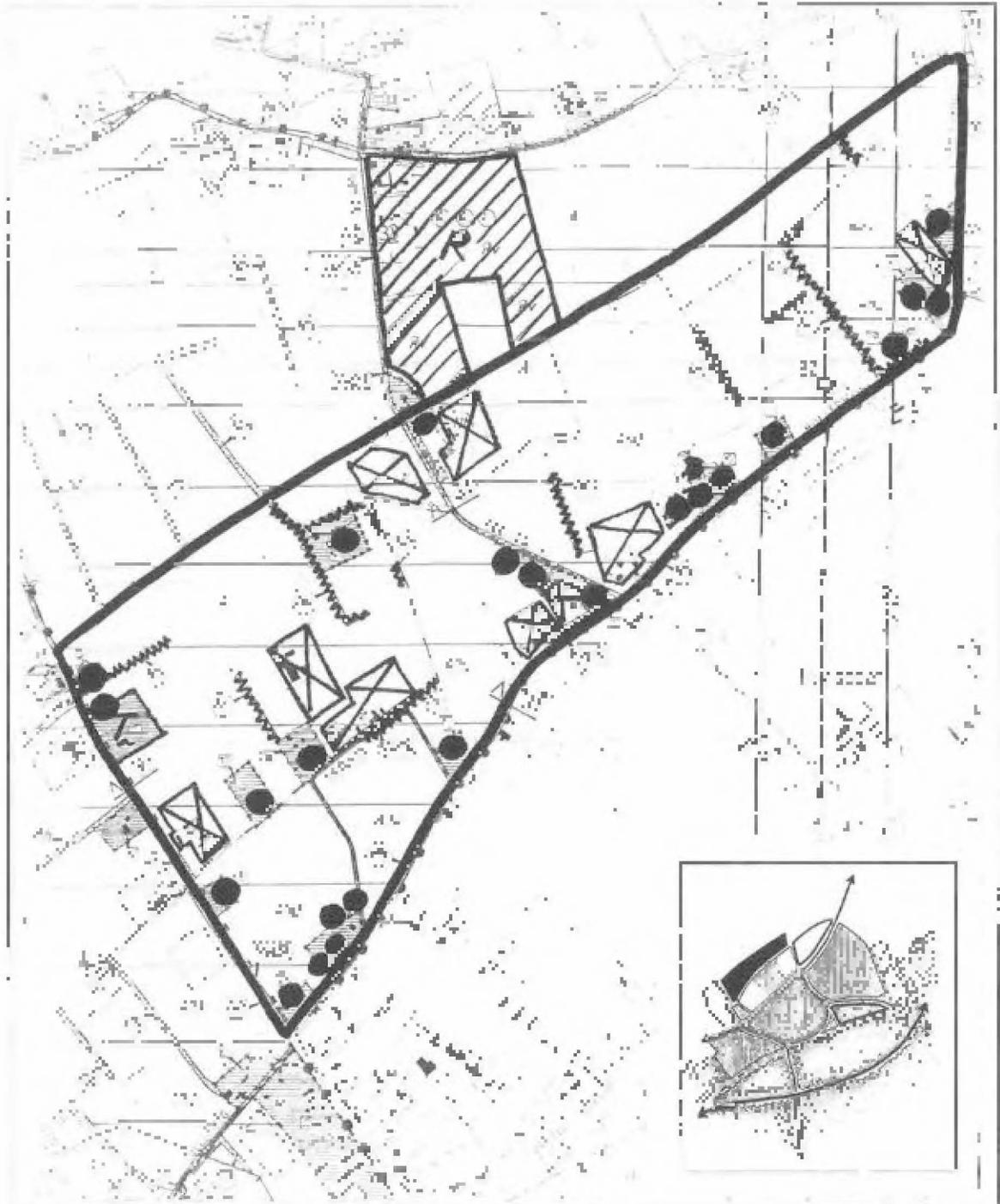
Ook de aanwezigheid van het bedrijventerrein Lepelingen aan de zuidoost-zijde van deze locatie van inkommeringen. Waarschijnlijk kan de woningbouw (afhankelijk van de 'zwaarte' van de bedrijven op Lepelingen). Door het zuidelijk deel van het gebied is het tracé van een hoogspanningsleiding alsmede een waterpompinstallatie aanwezig, welke besparingen oplegt aan de zijde, waarop het gebied voor woningbouw aangewend kan worden. Ten slotte is inmiddels besloten om 6 à 7 ha in dit gebied te reserveren ten behoeve van de 'Landschap Huisd' (waarschijnlijk over de Rijksgracht).

■ Passend in de stedenbouwkundige structuur

Wanneer de stedebouwkundige structuur van Huisdwaard in overeenstemming genomen wordt, dan is het duidelijk, dat dit gebied (mede) geïsoleerd ligt ten opzichte van de huidige kern, hetgeen vooral veroorzaakt wordt door de aanwezigheid van het bedrijventerrein Lepelingen. Met snuere woonwijken integratie met de rest van de kern is moeilijk te realiseren. Alleen wanneer naast deze locatie ook de aansluitende locatie 'Huisdwaard' voor woningbouw aangewend wordt, kan deze geïsoleerde ligging enigzins opgeheven worden. Met nadruk dient nog vermeld te worden, dat het aanwenden van deze locatie voor woningbouw val is gerechtvaardigd, dat het gebied niet kan worden voor de verdere uitbreiding van Lepelingen. Voor de bestemming zou dan een alternatieve locatie gevonden moeten worden.

CONCLUSIE:

Locatie Huisd-waard is op korte termijn zeker geen aantrekkelijke locatie voor woningbouw. Op langere termijn is deze locatie alhier van belang indien ook het aansluitende gebied 'Huisd-waard' voor woningbouw aangewend wordt en het bedrijventerrein Lepelingen adequaat blijft tot de huidige omvang.



agrarisch bedrijf



burgerwoning



leisuregebied



tuincentrum



recreatie gebied



stradepad

Locatie B 'L Hui-Noord

Lucolie B.t Hul-Noord.

■ Duidig gebruik

Om dit gebied heeft een duidelijk agrarisch karakter. Een aantal agrarische bedrijven langs de Lutterweg, de Oude Zeeweg, de Waterweg en de Nietenweg vroeër bleef hun bestaan. Daarnaast bevinden zich langs dezelfde wegen nog ca. 25 bergwachtingen, welke deels 'valstoei' zijn door verbouw van voormalige agrarische bebouwing. Aan de noordzijde van het gebied bevindt zich aan de Oude Zeeweg een omvangrijk recreatiebedrijf. Ten slotte kan vermeld worden, dat zich aan de Waterweg nog een fitnesscentrum bevindt.

■ Landschap

Het landschap van dit gebied bestaat voornamelijk uit dat van locatie A. Een tamelijk open weilandgebied met verspreid liggende woonwijk. Praktijkde Hiel bestuurder van dit gebied heeft de hoofdopstelling van het streekplan geen gewerkt aan te doen, tenzij de presentie de opwachting houdt, dat iedere woning/ huwoner extra in dit gebied al te veel is. Ook in een ruimere regionale context is de ruimtelijke ontwikkeling in noordelijke richting nog altijd een bescheiden begrip. De niet al te veelzijdig bebouwd gebied op te verdere natuur- en landschapswaarden.

■ Aanwezige belemmeringen voor woningbouw

In het gebied zijn geen andere beperkingen aanwezig voor de woningbouw. Ook de aanwezigheid van een straatpad in het uiterste oosten van dit gebied heeft geen aanleiding te vormen voor belemmeringen. Wel zal de bestemming van de agrarische bedrijven in het gebied gewaarschuwd zijn met hoge kosten.

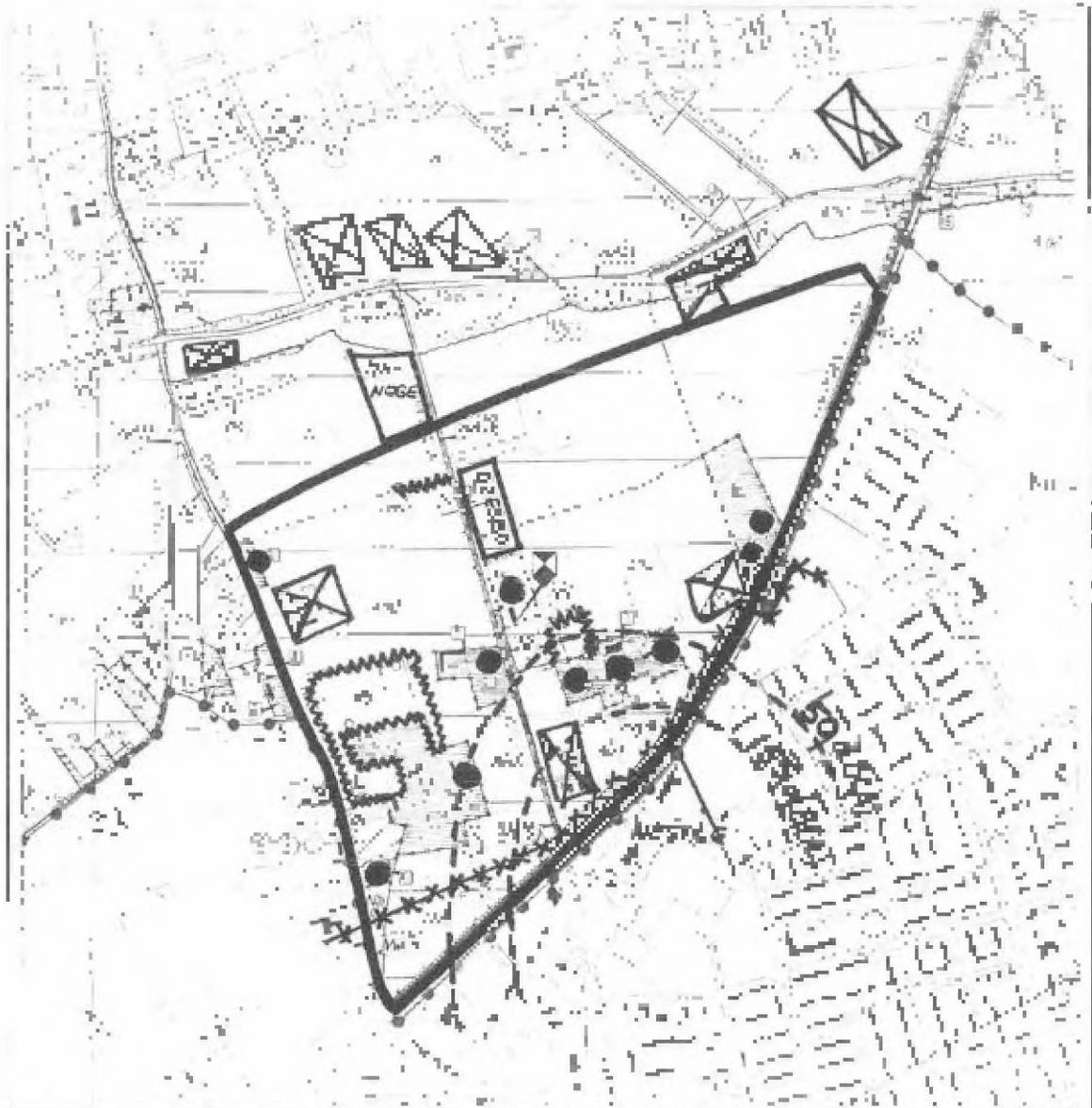
■ Passend in de stedenbouwkundige structuur?

Ten aanzien van de bestaande stedenbouwkundige structuur vormt een uitbreiding in noordelijke richting een vrij principiële stap. Wanneer de Hulleweg thans een natuurlijke begrenzing vormt van het woongebied 't Hul. Wanneer in gebied A wordt een woningbouw over deze Hulleweg, dan dient aan de noordzijde van de Lutterweg wel een woongebied gekonstrueerd te worden met een behoorlijke omvang (ca. 30 à 40 ha.), teneinde te voorkomen, dat het nieuwe woongebied een eiland gaat vormen. Dit kan op de volgende manier.

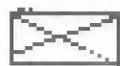
Hoewel het gebied functioneel goed kan aansluiten op het woongebied 't Hul, zal de ontwikkeling voor het gemiddelde verkeer nog wel de nodige creativiteit vergen. De aanwezigheid van een natuurlijke begrenzing, welke niet afgesloten is op een verdere uitbreiding in noordelijke richting. Met andere woorden: De ontwikkeling van het gebied 't Hul zal niet zal voldoende plaats bieden te vinden.

CONCLUSIE:

Een uitbreiding in noordelijke richting is op langere termijn niet ondenkbaar. Gelet op de aanwezigheid van de principes van 't Hul betekent een uitbreiding van de woonwijkgebied in noordelijke richting de voorwaarde de hele structuur van dit gebied opnieuw kritisch te bezien op zijn mogelijkheden en beperkingen. Met name de ontwikkeling van het gebied 't Hul kan erop wijzen. Zolang het feit dat er voor de eerste 20 jaar mogelijk het gebied van 20 ha. een woongebied (W. 1) ligt het niet voor de hand om het gebied 't Hul Noord op korte termijn voor woningbouw te gebruiken.



VERKLARING



afgransch aandjt



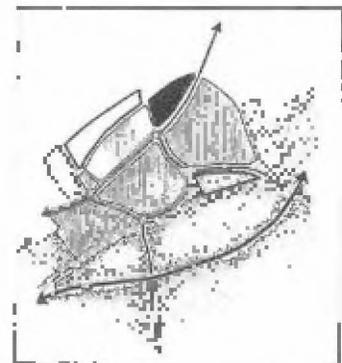
aurgerworing



hantjängel



aa dgas eiding



Locatie C 't Hul-Noordoost

Locatie D. 1 Hul Noord-oost

■ Landgebruik

Ook dit gebied heeft een agrarisch karakter. Er bevinden zich in het gebied zelf 3 agrarische bedrijven (van Dronkers bedoeld) en zich ook buiten het gebied bij de Molenweg nog een aantal agrarische bedrijven. Verder zijn ook in dit gebied burgerwoningen aanwezig alsmede enkele bedrijven, waaronder de Gresto. Even ten noorden van het gebied bevindt zich een recreatiegebied.

Bij de Molenweg ligt een beschreven bosgebied met enige karakteristieke bebouwing welke voor maatschappelijke doeleinden wordt gebruikt (De Grote Bonte).

■ Landschap

Hoewel ook deze locatie deel uitmaakt van de "kuststrook langs de Randmeren", is het opvallend, dat de openheid van rij gebouwen minder merkbaar aanwezig is. Dit wordt vooral veroorzaakt door de aanwezigheid van het zijtak gemaalde laaglandrijke en door de verspreid liggende bebouwing en het zeldzaam karakter van deze locatie.

■ Aanwezige belastingen voor woningbouw

De agrarische bedrijven, welke gesitueerd zijn net buiten deze locatie, kunnen helenmissingen opwerpen voor de woningbouw. Ook de beëindiging van de agrarische bedrijven in het gebied kan gepaard gaan met hoge kosten. Voorts kan de aardgasleiding welke door het zuidelijk deel van het gebied getrokken is, beperkingen opleggen. Tenslotte zal rekening gehouden moeten worden met geluidshinder, veroorzaakt door het wegverkeer op de Elburgseweg en met de geluidsoverlast van de Molen, welke beide over deze locatie gaan.

■ Verzend in de stedenbouw/ruimte structuur

De woonwijk 1 Hul kan beschouwd worden als de "woonlocatie voor de jaren negentig". Vanaf de planingstermijn die in het verleden is vastgehouden, is aan de uitbreiding ten noorden van de Elburgseweg een bepaalde omvang en begrenzing meegegeven. Aan de noordzijde is de Hulleweg als natuurlijke begrenzing in het landschap vastgesteld. Naar het westen wordt het onderbussen voor een deel gerealiseerde bedrijventerrein Leedlingen een vijfde begrenzing. Als zuidelijke begrenzing fungeert de Molenweg.

Regier wenst de totale stedenbouw/ruimtelijke structuur van de kern Nunspeet kan een verdere uitbreiding in noord-oostelijke richting als gebiedsbeheer en andere structuren zou zelve een afbakening van de bebouwingsomvang bewerkstelligd kunnen worden.

Voor de realisering van zullen de bewoners van deze locatie de keuze hebben uit twee locaties. Dit de voorkeuren in 1 Hul en de voorkeuren in Nunspeet-Oost.

Conclusie:

• Het gebied 1 Hul Noord-oost is een logische locatie voor toekomstige woningbouw.



Locatie D Bosgebied Belvedere

Locatie D. Bosgebied Belvedere

- Huidig gebruik

Dit gebied is thans geheel bebost en is tot op heden praktisch geheel vrij van bebouwing. Het wordt aan de west- en noordzijde begrensd door een woongebied met relatief veel vrijstaande huizen.

Het gebied ligt ook als uitlopergebied voor een groot deel van Nunspeet.

- Landschap

Zie de paragraaf hierboven, het gebied uit boven.

- Aanzwagende belemmeringen voor woningbouw

Bij het aanwenden van dit gebied voor woningbouw dient rekening gehouden te worden met geluidhinder, afkomstig van het railverkeer op de nabijgelegen spoorlijn, alsmede met het wegverkeer op de Eperweg.

Verder zijn er geen milieuhygiënische belemmeringen in het gebied aanwezig.

- Passend in de stedelijke gebiedsstructuur?

Tot hertoe van het Stedelijkplan voor 1 Hui is inderdaad gesproken over alternatieve locaties voor woningbouw. Daarbij is het bosgebied Belvedere ook in beeld geweest. Dit gebied heeft zeker goede mogelijkheden om een zeer aantrekkelijk woonbuurt op te bouwen. Zo lang er echter nog alternatieven zijn lijkt het maatschappelijk gesproken niet gepast dit gebied voortijdig een andere bestemming te geven. Het ligt wel aantrekkelijk binnen de bestaande structuur van Nunspeet en kan een duidelijke versterking van het vrije woonklimaat opleveren. Hier ligt in zekere zin een nader in te vullen opgave voor volgende generaties.

CONCLUSIE:

Zolang er nog alternatieve locaties voor kunnen zijn, dient locatie D te blijven liggen als een aantrekkelijk uitlopergebied voor de inwoners van Nunspeet. Het aanwenden van deze locatie voor woningbouw dient dan ook afgewezen te worden.

6. Gevelen van de kadezone

Uit lokale B (t. Hul-Noord) is duidelijke sprake van een geheel nieuwe penetratie in het stedelijk gebied met een verwachte relatief grote negatieve doorwerking op de agrarische belanger. Niet alleen bewegen zich in dit gebied nog een aantal volwaardige agrarische bedrijven, welke hun activiteiten dienen te beëindigen indien er het woningbouw toegegeven wordt, maar deze komt nog bij dat er vanaf de Hulerweg in noordelijke richting eigenlijk sprake is van een heel agrarisch gebied, dat ook uitloopt tot aan het Randmeer. De eerste begraafing wordt gevormd door de Koomansweg, siemede door het aanwezige recreatie-gebied. Indien een deel van het gebied voor woningbouw aangewend zal worden, moet in het nog meer de vraag, of het restant een heel agrarische signatuur wel zal kunnen behouden. Met andere woorden: Indien gebied B voor woningbouw aangewend zal worden, dan betekent dit een inbreuk op het thans nog aanwezige grote landbouwvriendelijke gebied.

Ook in lokale C zal de agrarische bedrijvigheid in het omgebied beëindigd moeten worden. Ten dele was er echter al sprake van beperkte ontwikkelingsmogelijkheden, aangezien deze bedrijven gesitueerd zijn in de zogenaamde kernrandzone (zone, welke direct grenst aan de kern). Daar komt nog bij, dat deze zone, een bestuursplan kan worden als een bestuursplan, welke aan de noordzijde begrensd wordt door de Beverweg.

d. Stedebouwkundige structuur

Het benutten van lokale D (t. Hul-Noord) als nieuw woongebied is alleen dan aanvaardbaar, wanneer er gezicht kan worden op het realiseren van een woonwiel met een brede zijwaartse omvang. Dit houdt in, dat er alleen dan over de Hulerweg gesprongen kan worden indien er uitgegaan mag worden van een woningbouwproductie op basis van Mode 1 met de zekerheid, dat er ook na het jaar 2015 nog links doorgebouwd zal worden. Is dit niet het geval, dan vormt het benutten van Lokale B een onlogische stap, gezien de maatregelen, die er getroffen moeten worden van dit gebied "aan te houden" op de bestaande stedebouwkundige structuur.

Lokale C (t. Hul-Noord-oost) kan aansluiten vóórtenaakt met het bestaande structuur van de stedebouwkundige structuur.

e. Werklandstructuur

Ligging verwom met de inpassing in de bestaande stedebouwkundige structuur is de belangrijkste hoofdoverweging van het gebied. Op dit punt scoret lokale C (t. Hul-Noord-oost) duidelijk beter dan lokale B (t. Hul-Noord). Bij het opstellen van de plannen voor t. Hul is er nooit van uitgegaan, dat er ook nog was verder in noordelijke richting uitgegaan zou gaan worden. De werklandstructuur van t. Hul voorziet dan ook gezamenlijk in de mogelijkheid om via t. Hul het gebied in noorden van de Hulerweg te verbinden. Het verken aanpak Er zal een aparte bestuursplanstructuur aangepast moeten worden, welke "buiten" t. Hul getraceerd dient te worden. Lokale D (t. Hul-Noord-oost) kan op aanvullende wijze aansluiten vóórtenaakt met de Hulerweg op aanvullende wijze aansluiten vóórtenaakt met de Hulerweg.

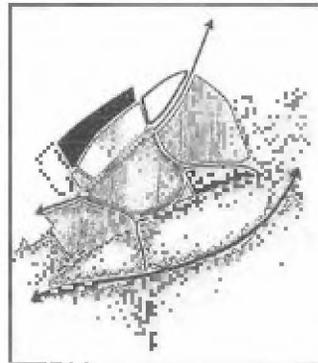
3.6. Conclusies en aanbevelingen

Uit de voorgaande bespreking mag geconcludeerd worden dat we met het oog op een goede ruimtelijke planning op het terrein van de woningbouw een duidelijke voorkeur bestaan voor de ontwikkeling van locatie C (t Hui-noordboos) als nieuw woongebied voor de lange termijn. Bij de verdere planvorming van de eerste bouwplan t Hui is het goed huizen van meet af aan rekening te houden.

Inniskak heeft er ook een eerste globale landelijke verkenning plaatsgevonden. Daarbij is rekening gehouden met de handhaving van de uitgangspuntenproblemen in het gebied. Ook bij handhaving van deze elementen kan dit v. (exclusieve) toekomstige een link gelegd worden met het gebied ten westen van de Molerweg. Deze verkenning heeft uitgewezen dat het aanwenden van dit gebied voor woningbouw zonde meer mogelijk is. Met andere woorden: t Hui kan in een belangrijke richting afgevoerd worden met een adequate exploitatie.

t Hui-Noord locatie B, komt op een tweede plaats. Wanneer de provincie haar benadering van de planvormingsproblemen van t Hui-Noord aan wijzen in de toekomst ten gunste van een ruimere opvanglocatie, dan liggen hier nog goede mogelijkheden. Ook hier geldt dat het op structuurplan-niveau van belang is dergelijke opties voor de lange termijn zo ver mogelijk open te houden. Dit betekent dat bij de dorpsuitleg op korte termijn definitieve blokkades op het gebied van de uitwerking zoveel mogelijk voorkomen moeten worden.

In het licht van de huidige provinciale opstelling lijken deze laatste aanbevelingen wat problematisch. Het is echter van belang om al het onderzoek van woonlandbouw uitwerking te lanceren met het feit dat ook in Nieuwpeet met zijn 25.000 inwoners na het jaar 2012 nog gewoond en geleefd zal worden. Hoewel het tamelijk speculatief is, mag verondersteld worden dat de tijd nog extra uit was voor nieuwbouw nodig zal zijn voor een goede volkshuisvesting. Het is dus goed bij het beoordelen van de ontwikkelingsmogelijkheden dit mee te wegen.



	Locatie B 't Hul-Noord	Locatie C 't Hul-Noord-oost
Capaciteit (bruto)	ca. 60 ha	ca. 25 ha
Gevelgen wax natuur en landschap	Gaai	Gaai
Gevelgen wax natly landbouw	Tandijk gaaf	Reperkt
Daxend in stedebouw- kundige structuur?	Malg	Gaaf
Heckdenls vring	Mwstjate realseren	Gaaf te realseren
Toekomsdy waxorging/ambouw	Aangewezen op andere wiken	Idem
Versterking oplaande waxdennged-	Ja	Ja
Flexibiliteit in fawering	Neen	Ja

Beoordeling 2 resterende locaties

4. TOEKOMSTIGE BEHOEFTE AAN BEDRIJVENTERREIN

4.1. Algemeen

Een tweede wereldwijde ruimtelangende functie van betekenis wordt gevormd door de werkgelegenheid. Hoewel het voor de woon-werkrelaties beter was, zijn er nu nog maar plaatselijke werkgelegenheid aanwezig was, is geuktig toen sprake geweest van een gestage ontwikkeling op dit terrein.

Voor de ruimtelijke planning is vooral de ontbrekende van bedrijfsterrain van belang. voldoende aanbod van goed bereikbaar en ontsloten terrein is een belangrijke voorwaarde voor een positieve ontwikkeling van de werkgelegenheid (naast voldoende woningaanbod). Zowel voor zich nieuw te vestigen bedrijven van buiten, als voor uitbreiding en expansie van reeds in de gemeente gevestigde bedrijven is de aanwezigheid van voldoende geschikt terrein van belang.

Om deze reden heeft de gemeente in de afgelopen periode met een actief beleid gewerkt deze plannen te realiseren, grond aan te kopen en bestanden te maken. Voor een slagvaardig en effectief werkgelegenheidsbeleid zijn vijf minimaal vereisten

in paragraaf 4.2. nu ingegrepen worden op het gebied uitgangspunten en de toekomstige behoefte.

Daarna zal in paragraaf 4.3. nog even aangegeven worden op de nota 'Werken in Nunspeet' uit 1987, waarin reeds een kwalitatieve ten behoeve van een bedrijfsterrain is opgenomen. Versteek wordt aangegeven, wat de stand van zaken circa 1987 is.

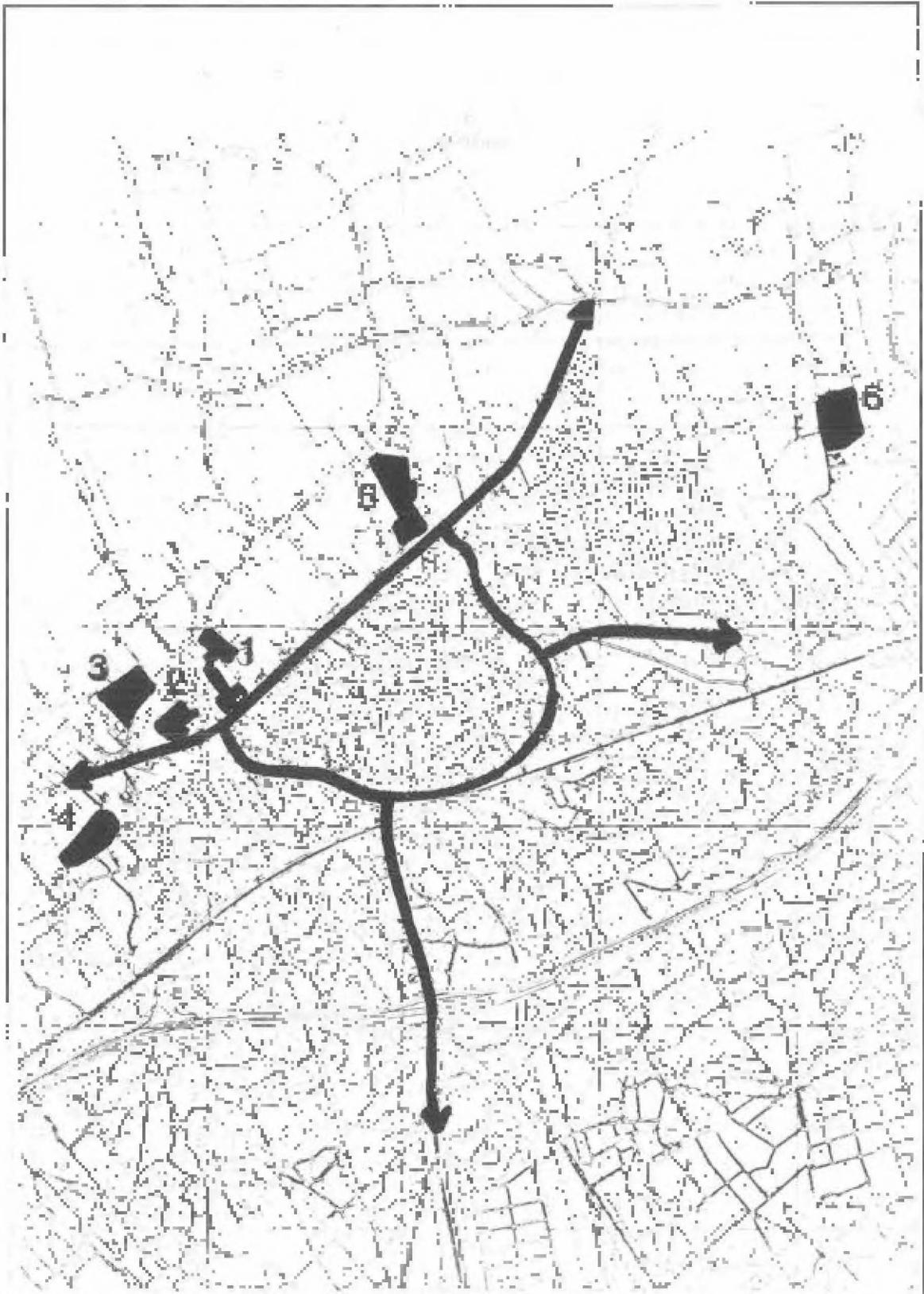
4.2. Recent uitgifte-terreinen en toekomstige behoefte

De afgelopen 3 jaren (1991, 1992 en 1993) is de uitgifte van bedrijfsterrain (in opgedragen) gemiddeld ca. 15 à 2 ha netto per jaar geweest, tegen gemiddeld ruim een ha netto in de jaren hiervoor. Een nadere analyse van de uitgifte laat zien dat een aanzienlijk deel is getrokken bij gemeenten deze bedrijven die al eerder in hun gebied aanwezig waren, onder meer op het 25 ha grote bedrijfsterrain 'Tuitendal bij de spoorlijn.

Ook in Nunspeet lijkt, dat bij een verspreiding en uitbreiding van bedrijven wordt er zal de behoefte ontstaan aan meer ruimte en/of aan een betere, meer geschikte lokale.

Alleen al om de bestaande werkgelegenheid positief te ondersteunen in zijn ontwikkeling is het dus van het grootste belang dat de gemeente blijft beschikken over voldoende voorraad terrein. Door de provincie wordt dit onderschreven door in de nota 'Ruimte voor Kamaren en Bedrijven' voor Nunspeet een uitgifteprogramma van gemiddeld 1 ha netto bedrijfsterrain per jaar als acceptabel te beschouwen waar het te voeren gemeentelijke werkgelegenheidsbeleid.

Ook de resultaten van de Enquete Regionale Bedrijfsontwikkeling (ERBO), uitgevoerd door de Kamer van Koophandel en Fabrieken voor de Noord-Veluwe en de Achterhoek in 1993, wijzen in deze richting. Uit deze enquête blijkt, dat de ondernemers in hun gebied de toekomst met vertrouwen tegemoet zien en willen investeren.



Locaties uit de nota "Werken in Nunspeet"

[1] Het bleek, dat rekening gehouden dient te worden met een behoefte van 20 ha nieuw bedrijfsterven in de periode 1992-2012.

Zoals in de inleiding (hoofdstuk 1) al is vermeld, is het gemeentebestuur van Nunspeet met de provincie Gelderland overeengekomen, dat er -afgezien van de nuwa geneerde negatieve verandering van ca. 20 ha in de periode tot 2002- nog een dringende behoefte is aan 15 ha. tot het jaar 2015 LXRK bedrijfsterven. Deze 15 ha moet a neddyentersin dra van gezake te worden als 'compensatie'.

Gesconcluseerd kan derhalve worden, dat er in de periode tot 2015 behoefte is aan $20 + 15 = 35$ ha. nieuw bedrijfsterven.

4.3. De nota "Werken in Nunspeet"

In 1987 is door de gemeente de nota "Werken in Nunspeet" opgesteld teneinde het een verstedelijkingskwaliteitskader te kunnen vaststellen voor bedrijventerijnen.

In deze studie zijn systematisch 6 mogelijke lokaties voor bedrijfsontwikkeling onderzocht op hun mogelijkheden. Deze lokaties zijn op de bijkzijde hiernaast weergegeven. De nummering van de lokaties komt overeen met die uit de nota "Werken in Nunspeet".

Het betreft de volgende locaties:

1. Locatie omgeving Zandigeweg;
2. Locatie dijkvlak Waterweg, Hultersweg, Haulerwijkweg;
3. Locatie noordzijde Lofferweg;
4. Locatie nabij Kierschuurperweg;
5. Locatie nabij de Molweg;
6. Locatie nabij de Doelanderweg.

Teneinde tot een verstedelijkings kwaliteitskader te kunnen komen, zijn in de opzij uitgangspunten opgenomen, waaraan de lokaties getoetst kunnen worden. Deze uitgangspunten liden erij van zodanig volgt:

- de capaciteit van het terrein moet groter zijn dan nodig is voor een periode van 10 jaar;
- rekening dient te worden met de mogelijke verrijping van categorie A-richtingen;
- het bedrijfsgebied moet gescheiden zijn van het woon- en recreatiegebied en er voldoende te vinden moet zijn. Het dient geschikt te worden naar een ligging aan de oeffene van een watergebied;
- geen bedrijventerijnen in stedelijke woon- en rustings-locaten. Zo veel mogelijk sporen erij voorstedelijk gebied ontzien;
- zoveel mogelijk een aantrekkelijk bedrijventerijnen ontwikkelen;
- geen woonwijken van rijsheden laken worden.

Dezelfde wordt er in de nota "Werken in Nunspeet" tijdens roering gehouden met de volgende aspecten:

- bereikbaarheid/voetbaarheids;
- landschapswaarde;
- infrastructuur aanwezig;
- slijpigheid met het streekplan.

Na afweging van de voor- en nadelen van de diverse locaties is uiteindelijk gekozen voor het bebouwen van de locaties 1, 2 en 3. Deze locaties zijn in de volkmond tezamen beter bekend als het "Bedrijfsreinh Lapelingen" en hebben samen een capaciteit van ca. 20 ha.

4.4. Stand van zaken anno 1991

De eerste fase van Lapelingen is voor wat betreft het gemeentelijk grondbeheer regeerend gerealiseerd geweest. Daarbij konden ook worden vast en vast 1 januari 1991 geen uitgeleide grond van betekenis meer resteerde in de eerste fase van Lapelingen.

Conform het gestelde in de nota "Werken in Nunspeet" zouden na de eerste fase van Lapelingen de locaties 2 en 3 ongeveer twee maanden ten behoeve van bedrijfstakken, de zogenaamde 2e en 3e fase van Lapelingen. Deze locaties hebben een capaciteit van respectievelijk 10 ha. h.t.v. (naar 5 & 7 ha.) en 18 ha. bruto (naar ca. 12,5 ha.)

Bij een dergelijke ontwikkeling kunnen eind anno 1994 een aantal vertekeningen geponeerd worden.

De eerste fase van Lapelingen heeft investeringen geverod, die bij lange na niet door de grondopbouwingen worden gesterkt. De gemeente staat nu voor de keuze: moet Lapelingen verder ontwikkeld worden, of is het verstandiger om alternatieve locaties aan te wenden? Deze vraag dient spijtig herhaald te worden, aangezien zoals gezegd de eerste fase van Lapelingen eind 1993 volledig benut is.

- Bij de behandeling van de plannen ten aanzien van Lapelingen in de P.P.C. werd door de P.F.G. positief gereageerd op de gedachte aan de westzijde van Nunspeet een nieuw bedrijfstakken te ontwikkelen. De 1e en 2e fase kregen zonder meer het "groene licht", maar voor de 3e fase staat het licht nog minimaal op "oranje". De P.P.C. was op het feit, dat er ten plaa van locatie 3 nog landbouwperceels en agrarische belangen in het geding zijn;

Onlangs is besloten om in de 3e fase 6 à 7 ha. te reserveren ten behoeve van de "Leverde vloer" (eerste groep van de bijexploitatie) het betekent dat de capaciteit van de 3e fase aanzienlijk verkleind is (van ca. 12,5 ha. naar tot ca. 6 ha. netto).

4.6 Conclusies en aanbevelingen

Vanwege de sterke groei 1883 in regionale en gemeentelijke markt, zijn keuzen en volgende conclusies getrokken worden:

- voor de korte termijn behoefte aan bedrijfspanden kan zonder problemen gebruik gemaakt worden van fase 2 van Lepelthgen met een capaciteit van 5 à 7 ha. Financieel verspreiden hebben ergevoel, het een uitbreide capaciteit van deze fase zeker tot de mogelijkheden behoort;
- Eveneens voor de korte-termijn behoefte kan toegedragen worden voor een medaewerking van de noodzakelijk uitbreiding van het industrieterrein (achter het terrein van 8 ha aan de westzijde);
- Voor de (middellange termijn) behoefte aan bedrijfspanden lijkt een huwering op zijn plaats. De overheid van de de fase is nog niet gehoord door de uitbreide van terrein aan de Levende Lave. Wanneer dit geen ergis wel is, het feit, dat de P.P.G. nog de huidige periode had ten aanzien van deze locatie en er tot ca. 2015 in totaal behoefte is aan ca. 35 ha. bedrijfspanden (waaronder dit ca. 5 à 7 gehonoreerd kan worden in de 2e fase van Lepelthgen), dan is het beter voor deze behoefte op (mogelijke) termijn te zoeken naar één of meer locaties aan de oostzijde van Nunspeet.

Alleen als het gaat op de wijze, waarop een de overheid van de kan Nunspeet een bedrijventerrein tot ontwikkeling gebracht kan worden, zal eerst in het volgende traject te worden geconcludeerd worden aan de (mogelijke) landbouwrijke natuur.

5. DE TOEKOMSTIGE HOOFDWEGENSTRUCTUUR

5.1. Algemeen

Onder de Hoofdwegenstructuur van Nunspeet worden die wegen verstaan, welke een landdoel spelen bij de afwikkeling van het gemeentelidende verkeer. Het betreft de toegangswegen, te weten: Elspeterweg-Harderwijkseweg, Elburgerweg en Eperweg, alsmede de lokale hoofdwegen, te weten: Nijverheidsweg, Stalkroepje, Industrieweg, Oenenburgweg en I. A.M.O. (rtaan).

In het kader van dit Structuurbestudie het van belang na te gaan, of de huidige hoofdwegenstructuur ook in de toekomst in staat geacht mag worden om het gemeentelidende verkeer op een aanvaardbare wijze af te wikkelen.

Een duidelijk voorbeeld tot een kritische beoordeling is gegeven door D.V.V. in het midden van de zeventiger jaren bij het opstellen van een verkeersprognoseplan, welke vooral betrekking heeft op het gebied van I. A.M.O. op de verkeersbewegingen te kunnen beoordelen. Mede naar aanleiding van dit rapport is er in de afgelopen jaren een aanzienlijke verbetering aangebracht in het structureren van de hoofdwegenstructuur.

Middels een aantal verkeerstechnische ingrepen is het karakter van de Elburgerweg veranderd van een doorgaansweg in een "dorpsstraat".

- Om een aantal belangrijke plaatsen zijn kleine verbetermaatregelen gerealiseerd, welke het gemeentelidende verkeer niet alleen afemmen, maar ook dragen tot een betere routekeuze.

Ondanks deze verbeteringsmaatregelen in de hoofdwegenstructuur van Nunspeet zijn er nog steeds teneergaande verkeersproblemen te zien aan verkeersproblematiek

- het oostelijke deel van Nunspeet;
- het westelijke deel van Nunspeet.

In de volgende paragrafen wordt nader ingegaan op deze problematiek.

5.2. De verkeersproblematiek in het oostelijke deel van Nunspeet

In deze paragraaf zal allereerst aangegeven worden, wat het probleem is in het oostelijke deel van Nunspeet. Vervolgens zal aandacht geschonken worden aan de resultaten van een verkeersprognoseplan (juni 1967) te zijner tijd.

5.2.1. Wat is het probleem?

De bestaande Noord-Zuid verbinding tussen de Elburgerweg en de Eperweg, de F.A. Vrijl. laan, is niet in staat om het (zachtjes)keer naar buiten te verwerken. Hierin een verbetering gebracht kunnen worden door het verbreden van deze weg. Daarnaast is het echter nodig aandacht aan de zijde van deze weg de aansluiting te verbeteren. Dit zou een samenhangende aanpak van deze karakteristieke weg vereisen.



Oostelijke rondweg ?

Het gevolg van deze studie is, dat een andere Noord-Zuid verbinding tussen de Elburgeweg en de Eperweg en Oeneburgweg door de woonwijk Nunspool-Oost, op dit moment veelzijdig gebruikt wordt door slaperverkeer, hetgeen eenkeling geeft nu verkeersveiligheids situaties.

Waarbij van de aanleg van een "oostelijke rondweg" hier uitkomst kan komen. Dit volgt erige uit op:

Reeds lange tijd wordt er gesproken over de mogelijke aanleg van een "oostelijke rondweg". Hiermee wordt bedoeld op de aanleg van een ringweg naar tenaast de Elburgeweg en de Eperweg, welke getraceerd is langs de oostrand van Nunspool-Oost.

Gehoopt werd en wordt, dat voor de aanleg van een oostelijke rondweg de problemen op de Oeneburgweg en de F.A.Mo(n)laan tot het verleden gaan behoren.

Om het mogelijke effect van een oostelijke rondweg te kunnen bepalen is in 1961 opdracht gegeven aan het bureau VVA te Vught om een verkennend verkeersonderzoek in te stellen naar de haalbaarheid van de rondweg voor de kern Nunspool.

5.2.2. Verkennend verkeersonderzoek 1961

In 1961 is een verkennend verkeersonderzoek gepland ten einde vast te kunnen stellen:

- hoe groot het percentage doorgaand verkeer is tussen de Elburgeweg en de Eperweg,
- of de aanleg van een oostelijke rondweg, van het verkeer van de kern Nunspool heen leidt haalbaar is.

Het onderzoek heeft uitsluitend betrekking op de hoofdwegenstructuur en niet op allebei kanten van het centrumgebied. Met andere woorden: Het onderzoek gaat om het verkeer dat aan op het niveau van het Straatruimteplan, maar spreekt zich niet uit over allerlei "rebu" oplossingen", hoe interessant deze ook kunnen zijn.

De werkzaamheden van het verkeersonderzoek zijn zo opgezet, dat met behulp van de onderzoeksresultaten een beoordeling gegeven kan worden van de verkeerssituatie vóór en na de aanleg van de rondweg in de gehele kern Nunspool. De beoordeling heeft zowel betrekking op de huidige als op de toekomstige situatie in 2015. Viaa gegevens die gegeven ten aanzien van de onderzoeksresultaten wordt kortheidsname verwezen naar de inhoud van het rapport.

In het kader van dit Straatruimteplan zijn met name de eijplandruimte van het uitgevoerde verkennende verkeersonderzoek door bureau VVA te Vught van belang. Deze van data's zijn als volgt:

- Het doorgaande verkeer op de Oeneburgweg bedraagt op dit moment 10%
- Wanneer de oostelijke rondweg aangelegd wordt en verkeer is al het huidige verkeer in het oostelijke deel van het wegennetwerk aan de rondweg wordt toegewezen, zal de rondweg zo'n 2100 motorvoertuigen per etmaal verkeer. Dit aantal te vergelijken met de huidige afname op de Albrechtweg;

- Wanneer de oostelijke rondweg N117 aangelegd wordt, dan blijkt uit de verwachte verkeersaantallen tot 2015 een zware toename tot gevolg heeft van deze uitbreiding.
- Wanneer de oostelijke rondweg N117 aangelegd wordt, dan zal de uitname groot van het wegverkeer in de komende 10 tot 15 jaar (30%) tot gevolg hebben, dat de Ommelandweg nú en in de toekomst krijgt dan nu, zelfs wanneer al het doorgaande verkeer toegelaten wordt aan de oostelijke rondweg.
- In dat laatste geval geeft de oostelijke rondweg een besparing van 15% doorgaand verkeer op de Ommelandweg, hiervan is 10% doorgaand verkeer voor de kern Nunspeet en 2% verkeer dat gericht is op de woonwijk 't Hut.
- Ook op het gebied van geluidhinder heeft de aanleg geen relevante vermindering van geluidniveau tot gevolg in de bebouwde kern. Aanvullende maatregelen blijven derhalve noodzakelijk.

Als belangrijkste conclusie kan worden genoemd, dat de aanleg van een oostelijke rondweg de problemen akkoord met oplosbaar, maar wel verlicht.

In andere woorden: Ook bij aanleg van een oostelijke rondweg blijft het noodzakelijk om aanvullende verkeersmaatregelen te treffen, teneinde de veiligheid van zowel het binnenum verkeer te waarborgen.

Uitendeljk wordt de aanleg van een oostelijke rondweg per saldo positief beoordeeld, geleid op de beperkte verwerkingscapaciteit van een aantal interne landbouwgebieden.

Insididat is te bevestigen, dat de oostelijke rondweg aangelegd dient te worden, teneinde (verkeers)problemen elders te voorkomen.

Het zou natuurlijk mooi zijn, wanneer de aanleg van een oostelijke rondweg niet alleen doorgaand verkeer van deze weg gebruik te maken maar ook een deel van het bestemmingsverkeer. Slechts dan kunnen de 'interne' problemen worden opgelost.

Er is uitstekend mogelijk, wanneer deze weg zodanig aangelegd wordt, dat ook voor de ontlasting van bijvoorbeeld de woonwijk Nunspeet-Oost hier denkbaar gebruik van gemaakt kan worden. Dit vergt een tracé dat relatief dichtbij de oostelijke rand van Nunspeet-Oost gesitueerd is.

Het wordt nog mooier wanneer deze weg tevens benut zou worden ter ontlasting van 'binnenum' landbouw en de rondweg. In dat geval is de oostelijke rondweg geen omvang maar meer welk een weg naar de bebouwde kern. Bovendien is het dan verantwoord de aanlegkosten van deze oostelijke rondweg deels te verhalen op de lokale inwoners.

Door de aanleg van een oostelijke rondweg kan ook een eind gemaakt worden aan een situatie, welke op dit moment tot overlast leidt de aan- en afvoer van goederen naar het bedrijf O.P.S. (Geezambende Huiswijk Slachtenier). Dit bedrijf bevindt zich aan de oostzijde van het bestaande sportcomplex, in de midden in het bebouwde gebied.

De aan- en afvoer ten behoeve van dit bedrijf vindt plaats met behulp van 20 à 40 vrachtwagencombinaties per etmaal, wat jaar een relatief grote druktoestand van Nunspeet-Oost betekent.

Voor de B.I.C. zijn op dit moment geen alternatieven tot die oplossing. Daarin een verandering gebracht kunnen worden, door bij de aanleg van de oostelijke rondweg te voorzien in een afleiding in de richting van de G.P.5.

In hoofdstuk 6 zal verder ingegaan worden op de mogelijke ontwikkeling van Nunspeet-Dorp waarbij zowel aandacht geschonken wordt aan de mogelijke oplossing voor een toekomstig bedrijfsterrein als aan de oplossing van een mogelijk rondweg.

5.3. De verkeersproblematiek in het westelijke deel van Nunspeet

In deze paragraaf zal aandacht worden gegeven worden wat het probleem is in het westelijke deel van Nunspeet. Verder zullen ook aandacht geschonken worden aan de mogelijke oplossingen.

5.3.1. Wat is het probleem ?

De verkeersproblemen in het westelijke deel van de kern Nunspeet spelen zich toe op de verkeerssituatie op en rond het Stationsplein. Deze problemen hebben voornamelijk te maken met de verkeersknijptijdsheid en deze met de gebrekkige verkeersontwikkeling bij gebieden op de buitenzijde.

Door middel van de V.A. de Vught is een aantal AVOC-analyses uitgevoerd (AVOC = Aanpak Verkeersknijptijdige Omstandigheden) in de omgeving van de spoorwegovergang Elspeterweg:

- ter plaatse van het kruispunt F.A. Molhuizen-Elspeterweg;
- ter plaatse van het kruispunt Stationsplein-Nijverheidsweg en
- ter plaatse van het Stationsplein, inclusief het weggedeelte voor het VOSje.

Al de analyses is gebleken, dat daar een goede concrete maatregelen de verkeerssituatie verbeterd kan worden gemaakt. Hoewel de verkeersontwikkeling zal niet onafhankelijk, geeft het in het kader van het Structuurplan Nunspeet te ver om nadere op de oplossingen te te geven. Het is belangrijk is, dat er inderdaad mogelijkheden zijn om de situatie te verbeteren!

Het Structuurplan dient zich wel uit te spreken over de gewenste hoofdwegentrustructuur in de kern Nunspeet. Tegen die achtergrond kan een herindiening van de Elspeterweg, vooral in de omgeving van de spoorwegovergang met gemist worden. De Elspeterweg is namelijk de belangrijkste doorgangsweg voor Nunspeet. De verkeersintensiteit op deze weg behoort te liggen van de spoorwegovergang tot 1.000 motorvoertuigen per etmaal. Ook de andere wegen rond het Stationsplein hebben een hoge verkeersintensiteit. Op dien is dit niet zo verstandig. Maar wanneer daarbij beracht wordt dat de spoorwegovergang 11 tot 12 keer per uur is gesloten, dan zal het duidelijk zijn, dat tijdens die momenten de verkeerssituatie op en rond het Stationsplein sterk belemmerd wordt. Het verstandig is, om een van de mogelijkheden van de overgang te bekijken, vooral de afleiding van het verkeer tussen de Nijverheidsweg en de F.A. Molhuizen v.v.

In de winter en in het zomerseizoen komt er regelmatig hievworming voor op de Nijverheidsweg, de F.A. Moljnaan de Eekpelaweg en zelfs op de Stationsplein en de Ickelstrijweg. Deze verkeersproblemen heeft weer tot oplossingen op de omringende wegen. Het is mogelijk dat een automobilist die van oost naar west-Kunspeld wil, een route kiesd via het centrum van Nieuwspelt, in plaats van via de F.A. Moljnaan en de Nijverheidsweg.

In het voornoemde verkeersonderzoek van bureau VIA te Vught is een prognose van de stuwpijnteriteiten opgenomen 'met of zonder' een oostelijke rondweg voor het jaar 1990 en het jaar 2015. Ter illustratie is in de Bijlage bij dit Structuurplan de Bijlagen II, Blad 1 en V2 Blad 1 uit het rapport van bureau VIA opgenomen.

Van deze prognose komt duidelijk naar voren, dat de verkeersintensiteit op de Eekpelaweg, het Stationsplein en de Nijverheidsweg in de periode tot 2015 nog sterk zal toenemen.

Uwairbij valt vooral de toename op ter plaatse van de spoorwegovergang, het Stationsplein en het eerste gedeelte van de Nijverheidsweg; het eerste deel van de Ickelstrijweg. Welke voor heeft de aanleg van een oostelijke rondweg ook voor deze wegvakken weliswaar maar de toename blijft aanzienlijk.

In het rapport van VIA wordt ook aangegeven, dat de toename gelyk toename van het verkeer op deze wegvakken vooral veroorzaakt wordt door de uitbreiding van het aantal woningen in 't Hul. Uiteraard zal ook een uitbreiding van de bebouwing bijdragen aan de toename van het verkeer, maar deze toename is ten opzichte van de totale verkeersintensiteit steeds marginaal.

Aangezien de situatie reeds nu zorgelijk is, is het zinvol om eens na te gaan, of er wellicht bruikbare oplossingen zijn om de verkeersafwikkeling op deze wegvakken te verbeteren. Alleen een onderzoek naar de situatie, om het probleem nader te onderzoeken moeten worden. Wat is de samenstelling van het verkeer ter plaatse van deze wegvakken (aantal rijders, aantal auto's, aantal vrachtwagens, etc.) (aantal) van zijn de mogelijkheden van de verkeersdeelnemers om juist deze route te kiezen. Een dergelijk onderzoek wordt door bureau VIA te Vught aanbevolen in regionaal verband. Alleen dan is het mogelijk om gekwalificeerd aan te geven, welke effectieve verkeersoplossingen zullen hebben.

5.3.2. Mogelijke oplossingen

Onder het feit dat een dergelijk regionaal onderzoek nog niet uitgevoerd is, kan er reeds nu aangegeven worden, dat er diverse opties mogelijk zijn voor de verkeersoplossingen, welke als tenzij mogelijk zijn.

Overigens kunnen de volgende verschillende oplossingsrichtingen gevolgd worden:

- a. Aanleg van een alternatieve route;
- b. Het realiseren van een mogelijk nieuwe spoorwegovergang;
- c. Diversificatie van de omgeving Stationsplein.

Deze verschillende oplossingsrichtingen zullen hieronder nader inzicht worden:

ad 1. Aanleg van een alternatieve route

Aan de verkeersveiligheid ter hoogte van het Stationsplein zwaarlijk hoog is, dat hierdoor de verkeersafwikkeling in gevaar komt, zou een eerste gedachte kunnen zijn om het verkeer een alternatief te bieden. In dat geval dient ervoor gezorgd te worden, dat het verkeer uit het noordoostelijke deel van de Van Nunspeet, met als doel het aansluitpunt van de Elspeterweg op de A28 (er v.w.l. zodanig 'omgeleid' wordt, dat de spoorwegovergang onveilig wordt. Immers, het voorstel stellen van een route via de industrieweg in plaats van de Nijverheidsweg heeft geen enkele zin, aangezien het verkeer dan alsnog via voornoemde spoorwegovergang haar weg moet vinden.

Neen, wanneer er als natievon gezocht mocht worden, dan komt een 'westelijke route' meer in aanmerking. Dit is eenzijdiger (gevoel van) geloven, zou gebieden van gezocht moet worden naar één van de volgende twee oplossingen (om ook de lekering op de volgende manier):

- Het gedeeltelijk gebruik maken van bestaande wegwerken (kruis) het verkeer gebruik te laten maken van de Kruisvulpenweg en een gedeelte van de Invalsweg, vervolgens onder het spoor door en dan via een nieuw aan te leggen route 'door het bos' in de richting van het aansluitpunt van de Elspeterweg op de A28;
- Het realiseren van een geheel nieuwe route, welke ze dicht mogelijk in de richting van het aansluitpunt van de Kruisvulpenweg op de Kruisvulpenweg een aansluiting krijgt op de Hartenwijkweg (dit om het verkeer van en naar het (Dorp)meer (meer te nemen), vervolgens naar het E-laanwijk in de richting van de spoorlijn, onder het spoor door en dan 'door het bos' in de richting van het aansluitpunt van de Elspeterweg op de A28.

In beide bovenstaande situaties is het in principe mogelijk om alle verkeersbewegingen vanaf het aansluitpunt van de Elspeterweg op de A28 naar het noordwestelijke deel van de Kruisvulpenweg (er v.w.l.) via een nieuwe route te sturen. Uit het voornoemd onderzoek van Bureau V.A. (soms) uit gehouden verkeersstellingen blijkt dat er op de huidige route via de bestaande spoorwegovergang (Elspeterweg ca. 17 à 21% van het verkeer 'kruisvulpen' is. Dit houdt in, dat bovenstaande nieuwe wegen uitstekend gebruikt zullen worden door een relatief beperkte hoeveelheid verkeer. Natuurlijk wordt hierdoor de verkeersveiligheid ter plaatse van de huidige spoorwegovergang (Elspeterweg) lager, maar er reest in dat geval nog zoveel verkeer, dat een goede verkeersafwikkeling nog lang niet verzekerd is.

Daarnaast dient ook rekening gehouden te worden met het feit dat het aanleggen van een nieuwe weg naar een bestaand bestaand van ingezet b. v.w.l. op bestaandspoorlijns problemen zou kunnen stellen.

Daarbij dient echter direct aangemerkt te worden, dat het bespoken op dit moment ook al zeer gevaarlijk wordt (kruis) de overgang van een nieuw gebied. De overgang zou overigens beperkt kunnen worden door het kussen van een traseé dat relatief dicht bij het spoor gesloten is.

Tenslotte zal de huidige financiële consequenties (kosten), welke niet afgewenteld kunnen worden op andere kostendragers.



Alternatieve routes "om de west"?

CONCLUSIE:

Het aanleggen van een sidemountain route heeft in beschouwing naast een bijdrage aan het oplossen van de verkeersdrukking in het westelijke deel van de kern Almerepeel. Het is de juiste waard te onderzoeken of er een zodanig traject denkbaar is, dat de aansluiting van het traject beperkt blijft en de kosten laag blijven.

ad b. Het realiseren van een ongelijkvloerse spoorwegovergang

Het spoorwegtraject op het tracé Amersfoort-Zwolle is zo intensief, dat dit baanvak in teile taal is. Met andere woorden: Er is geen ruimte om extra lijnstellen te laten rijden. Door NS is al enige tijd geleden het idee gekoesterd om "ergens" op het tracé Amersfoort-Zwolle geschikt over te gaan tot spoorbaanverluchting, waardoor "snelle" treinen de "langzame" kunnen innemen, zodat de capaciteit van het baanvak toeneemt.

Inzien er overgegaan wordt tot spoorbaanverluchting dan bestaat dit automatisch, dat alle spoorwegovergangen ongelijkvloers worden. Wanneer de kansbaanverluchting zich deels zou uitstrekken tot en met de huidige spoorwegovergang Expeditieweg dan loopt dit in, dat het plaatsen van deze spoorwegovergang een tunnel aangekond wordt. Dit heeft natuurlijk behoorlijke financiële gevolgen, maar met een goede uitwerking naar de gevolgen heeft uitgegaan, dat het zeker mogelijk is om een tal ruimtelijke overwegingen-aanvaardbare oplossing te maken.

Uitgever zal dan de huidige intentie op het overnemen de gebiedsinterne trajecten, maar de trajecten zal naar alle waarschijnlijkheid binnen aanvaardbare marges blijven.

Het traject Amersfoort-Zwolle traject Amersfoort-Zwolle is ruimtelijk haalbaar, dat men met "ergens" tussen Amersfoort en Zwolle in ieder geval niet moet op een baanvak, dat zich uitstrekt tot aan de Expeditieweg.

CONCLUSIE:

Wanneer de wegen een spoorbaanverluchting zich zou uitstrekken tot en met de huidige spoorwegovergang Expeditieweg dan zou er het plaatsen van deze spoorwegovergang een tunnel onder het spoor door aangelegd moeten worden om te voldoen aan het "algemeen belang" (verkeersdrukking).

Door deze maatregel zou de verkeersdrukking sterk verbeteren, terwijl ook ruimtelijk geschikt aanvaardbare oplossing mogelijk is.

Haarlijk is weder duidelijk geworden, dat de spoorbaanverluchting NIET zal plaatsvinden op het baanvak, dat zich uitstrekt tot aan de Expeditieweg.

ad c. Reconstructie van de omgeving Stationsplein

Als derde oplossingsrichting zou gevozen kunnen worden voor een reconstructie van de omgeving Stationsplein. Het is al de eerste ingangswaarden geplaatst. Het is mogelijk, dat er verkeersaanpak oplossingen mogelijk zijn, welke een grote verbetering betekenen voor de verkeersdrukking en voor de verkeersveiligheid. De vraag, in hoeverre deze aanpak oplossingen ook uit ruimtelijke overwegingen aanvaardbaar zijn, wordt op dit moment onderzocht. Er

is goede hoop op een zodanige reconstructie van de omgeving Stollensplein, dat legaalst genomen kan worden een groot deel van het verkeer op de wenselijke, de ruimtelijke inrichting. Wel is inmiddels duidelijk geworden, dat hier in het gese. sprake zal zijn van een tijdelijke oplossing, aangezien de verwachte toename van het verkeer zodanige vormen aantoemt, dat er op den duur (na ca. 10 jaar) toch weer sprake zal zijn van een knelpunt situatie.

CONCLUSIE:

Reconstructie van de omgeving Stollensplein biedt tijdelijke mogelijkheden tot de verkeerproblemen op te lossen binnen een gemeenschappelijk kader.

5.4. Conclusies en aanbevelingen

T.a.v. de verkeersproblematiek in het oostelijke deel van Nunspeet:

Uit het verkennend onderzoek is duidelijk naar voren gekomen dat de aanleg van een oostelijke rondweg de problemen in de nabijgelegen meer zal verlichten.

Met andere woorden: Ook bij aanleg van een oostelijke rondweg blijft het noodzakelijk om aanvullende verkeersmaatregelen te treffen, teneinde de veiligheid van vooral het langzame verkeer te bevorderen.

Uitwendig wordt de aanleg van een oostelijke rondweg in het verkennende onderzoek per saldo positief beoordeeld, gelet op de beperkte verwerkingscapaciteit van een aantal interne hoofdwegen in de kern. Daar het ontwerp van BAW is inmiddels besloten, dat de oostelijke rondweg aan te leggen dient te worden.

Bij het opstellen van een structuurplan voor Nunspeet dient dan ook uitgegaan te worden van de aanleg van een oostelijke rondweg.

Inzichtelijk is een plan opgesteld voor de verbetering van de verkeerssituatie op de Oenenburgweg. Na aanleg van de rondweg dienen aanvullende maatregelen getroffen te worden om het doorgaande verkeer van deze weg te weren. Op de Markt zijn inmiddels een aantal maatregelen genomen.

T.a.v. de verkeersproblematiek in het westelijke deel van de kern Nunspeet:

Tijdelijke een getuigde afspreek te kunnen doen omtrent het effect van een bepaalde oplossing is het gewenst in regionaal verband te onderzoeken welke maatregelen het verkeer in deze gebiedskern heeft en juist van deze maatregelen.

Voorlopig zal aangehouden kunnen worden op een reconstructie van de omgeving Stollensplein, in de wenselijkheid dat er geen definitieve oplossing voor het probleem is, maar een tijdelijke.

Na de aanleg van een rondweg niet mogelijk te stellen van de Espeterweg dient onderzocht te worden, welke mogelijkheden er zijn voor een alternatieve route van de west door het gebied.

6. NIEUWE ONTWIKKLINGSMODELLEN VOOR NUNSPUL-KROOST

6.1. Inleiding

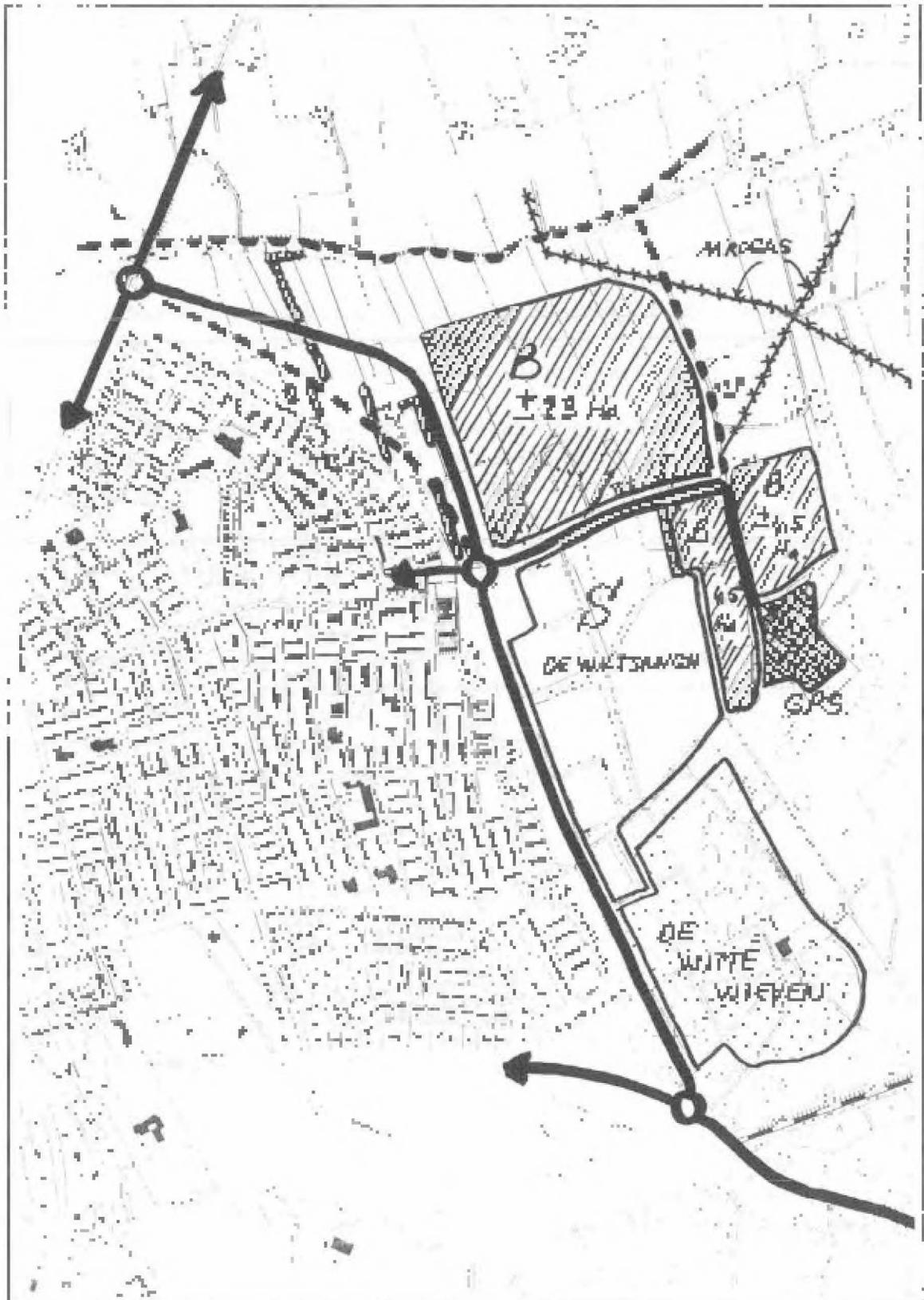
In hoofdstuk 1 is al vermeld dat er in juni 1986 overeenstemming bestaat tussen de provincie en de gemeente Munster over het ontwikkelen van een bedrijventerrein aan de oostzijde van de kern Nunspeet met een bruto-oppervlakte van 15 hectare als eerste stap, voor een nader te structureren gebied te ontwikkelen bedrijventerrein van ca. 30 hectare bruto.

Tevens dient bij oplossing van de reeds bestaande verkeersproblematiek, almede ten behoeve van de ontsluiting van voornemd bedrijventerrein een rondweg gesloten te worden tussen de Elburgseweg en de Eperweg.

Na oerdere contacten met de provincie is al gebleken, dat het sluiten van een aanvullend bedrijventerrein in het kader van artikel van de N.P.R. (Gestorvenland - Kruisweg - Vochten) niet bespreekbaar is. Om deze reden zijn er 2 ontwikkelingsmodellen opgesteld, welke beide uitgaan van het ontwikkelen van een bedrijventerrein ten noorden van de G.F.S. Deze ontwikkelingsmodellen verschillen echter principieel ten aanzien van het tracé van de oostelijke rondweg. In de volgende paragraaf zullen deze ontwikkelingsmodellen beschreven worden.

Vervolgens zal in paragraaf 5.8. aangegeven worden, welke bestemmingen er opgesteld kunnen worden om de beide modellen te kunnen beoordelen.

De beoordeling van de beide modellen vindt plaats in paragraaf 6.4. Dit hoofdstuk wordt afgesloten met een duidelijke keuze voor één van beide modellen.



Model 1: Rondweg "binnendoor"

6.2. Beschrijving 2 ontwikkelingsmodellen

6.2.1. MODEL 1: RONDWEG 'BINNENDOOOR'

In dit model is de rondweg 'binnendoor' geprojecteerd:

• Het tracé tussen de Kamperloop en de Oostendorweg wordt samen met de riolering hiervoor in het bestemmingsplan 'Oostendor' a.g. gereserveerd was.

Voor het gehele tracé zijn de Oostendorweg en de Elburgeweg samen in principe twee alternatieven gekozen worden:

- vrij dicht langs de bestaande bebouwing van de wijk De Brake;
- verder gelegen vanaf de bestaande bebouwing van de wijk De Brake. Inzake dit laatste bestaat de mogelijkheid om in dat geval de ruimte tussen de wijk De Brake en de rondweg te benutten voor de situering van een aantal (vrijstaande) woningen.

De rondweg is in dit model aan natuurbehoefte op de Eperweg en de Elburgeweg, terwijl ook ter plaatse van de Oostendorweg een rotonde geprojecteerd is. Vanaf deze rotonde wordt via de (te verbreden) Oostendorweg zowel de G.P.S. ontzien als een nieuw te ontwikkelen bedrijventerrein. Indien gekozen wordt voor een situering van de rondweg op enige afstand van de wijk De Brake, dan bestaat de mogelijkheid om een extra afsleking te realiseren naar het bedrijventerrein.

Het bedrijventerrein is voornamelijk gestuurd ten noorden van de Oostendorweg. Gezien de ligging van twee aardgasaanpakkingen is het niet interessant om het bedrijventerrein ook aan de oostzijde van de Oostendorweg te situeren. Wel is het mogelijk om ook het gebied ten noorden en/of ten westen van de G.P.S. voor het bedrijventerrein te benutten. In totaal voorziet Model 1 in een bedrijventerrein met een oppervlakte van ca. 32 ha. waarvan 22 ha. is gelegen ten noorden van de Oostendorweg, 4,5 ha. ten noorden van de G.P.S. en 4,5 ha. ten westen van de G.P.S.

Het model voorziet tevens in een uitbreidingsmogelijkheid van het sportcomplex De Wiltsengat ten opzichte van de Oostendorweg. Deze uitbreiding is overigens reeds mogelijk op basis van het vigerende bestemmingsplan Ruimtegebied.

Tenslotte kan opgemerkt worden, dat het park De Witte Wijk in dit model voldoende ruimte krijgt (zijl) maar wel enigzins geleend komt te liggen ten opzichte van de rest van Kunspeel.



Model 2: Rondweg "buitenom"

5.2.3. MODEL 2: ROEWIJK'S 'HOUTENHUIS'

In dit model is de rondweg 'buitenom' geprojecteerd:

Ten dienste van een pijnloze vertakking vanaf de A28 wordt de Eperweg nog vóór het spoor in oostelijke richting afgebogen, waarna middels een tunnel onder de spoorlijn door recht afgekeerd wordt op een tracé ten oosten van het bungalowpark De Vrije Wijk in de richting van de G.P.S. Voorts gaat vanaf de G.P.S. het bestaande tracé van de Oostendorweg opgepikt.

Omdat de Buisweg ingeschikt is om te dienen als (aandelen) van de rondweg, en ook niet geschikt gemaakt kan worden zonder het zeer karakteristieke uitzicht van deze weg aan te tasten, voorziet Model 2 in een tracé, dat vanaf de Oostendorweg in een wijde boog een aansluiting zoekt met de Elburgseweg. Deze aansluiting wordt als rotonde gedacht.

Vanuit Nieuwjaar-Doel kan men via de Oostendorweg de rondweg bereiken.

Wants is er ook over het spoor een afkapping geprojecteerd vanaf de oostelijke rondweg naar de Eperweg. Dit model gaat er namelijk vanuit, dat de bestaande overweg van de Eperweg ingehouden wordt. Het gemiddelde verkeer vanaf de A28 wordt in dit model automatisch 'buitenom' geleid. Om de kern Nieuwjaar te bezoeken dient dus bewust afgelegen te worden.

De situering van het bedrijventerrein komt nagenoeg overeen met die van Model 1: In totaal voorziet Model 2 ook in een bedrijfstak met een oppervlakte van ca. 22 ha, waarvan 20 ha is gelegen ten noorden van de Oostendorweg, 1,5 ha ten zuiden van de G.P.S. en 4,5 ha ten westen van de G.P.S.

Overwegen zou kunnen worden om het gebied tussen de wijk De Vrije en het bedrijfstak (deels) te beruilen voor het stueren van een aantal (vrijstaande) woningen.

Vanaf de rondweg kan desgewenst op meerdere plaatsen een afkapping naar het bedrijfstak-woninggebied worden.

Evenals model 1 voorziet model 2 in een uitbreidingsmogelijkheid van het woontcomplex De Wieringh tussen het huidige spoorcomplex en de Oostendorweg. Deze uitbreiding is overigens reeds mogelijk op basis van het vigerende bestemmingsplan Duitengebied.

Tenslotte kan opgemerkt worden, dat bungalowpark De Vrije Wijk ook in dit model 'buitenom' blijft.

6.3 Toelatingscriteria

In deze paragraaf zullen toelatingscriteria opgesteld worden betreffende de beide modaliteiten de algemene paragraaf zo duidelijk mogelijk uit te werken te worden.

In principe is het mogelijk aparte criteria op te stellen voor het situeren van een bedrijventerrein en voor het situeren van de rondweg. Omdat het feit, dat beide zaken onlosmakelijk met elkaar verbonden zijn, is hier bewust van afgezien.

In plaats daarvan wordt één lijst met criteria opgesteld, aan de hand waarvan de beide modaliteiten getoetst kunnen worden:

1. Capaciteit:

De omvang van het bedrijventerrein moet groot genoeg zijn om te voorzien in de behoeften tot het jaar 2015. Daarnaast dient zoveel mogelijk geschikt te worden naar een aansluitend bedrijventerrein. Vermieden dient te worden, dat het toekomstige bedrijventerrein versnipperd wordt over diverse kleinere locaties. Tezamen dient er gegoed te worden voor een omvang van ca. 20 ha. Daarnaast dient een getaxteerde ontwikkeling van het bedrijventerrein tot de mogelijkheden behoren.

2. Bladecourkundige aspecten:

De locatie van een bedrijventerrein, gesitueerd met een bestaande rondweg, levert een geheel andere situatie op dan de rand van Nunspeet-Oost, voor a. wanneer hadicht wordt dat deze wijk aansluitend ontworpen is als de beste wijziging in oostelijke richting. Aan de rand van Nunspeet-Oost bestaat zich bebouwing, welke typeerd genoemd mag worden als overgang naar het buitengebied. Hetzelfde geldt ook voor het buitengebied. Zoveel mogelijk dient getracht te worden vanuit Nunspeet-Oost de relatie met het gebied ten zuiden van Nunspeet-Oost in stand te houden.

Daarnaast is het van belang te zorgen voor een zedelijke indering van het gebied, dat er een (vroege) oostelijke begrenzing van de kern Nunspeet ontstaat.

Ten slotte mag de rondweg niet op een openbare baan naar landbouwen voor met name het langzame verkeer vanuit Nunspeet-Oost. Dit betekent dat er voldoende (vrije) mogelijkheden moeten zijn om deze weg over te steken.

3. Verkeerskundige aspecten:

Bij de zijdelingse van het bedrijventerrein dient er zorgvuldig te worden voor een goede ontlasting zo mogelijk rechtstreeks vanaf de interlokale wegen te worden ingeworpen. Het is bijvoorbeeld denkbaar mogelijk te worden voorlater.

Voor is deze de rondweg een zodanig inzicht te krijgen, dat de verkeersproblematiek in het oostelijke deel van Nunspeet, zoals beschreven in paragraaf 2.3., verlost wordt.

4. Landschappelijke aspecten:

De situering van het bedrijventerrein en/of de rondweg mag niet tot gevolg hebben, dat specifieke natuur- of landschappelijke waarden aangetast.

Voor zover het nodig is een deel van het bosgebied (zonder natuurwaarde) te aanwiden, is het mogelijk andere stringente voorwaarden tot compensatie van te gaan, overeenkomstig de richtlijn van de provincie.

5. Milieuhygiënische aspecten:

De vestiging van bedrijven heeft niet alleen ruimtelijke gevolgen, maar ook milieuhygiënische gevolgen. Het komt regelmatig voor, dat de invloed van bedrijven op een bedrijventerrein zich niet beperkt tot dat bedrijventerrein zelf, maar ook op de (onmiddellijke) omgeving van dat bedrijventerrein. In principe zijn er twee methoden om mogelijke overlast voor de omgeving te beperken.

- **Afstand houden.** Dit betekent, dat er een "bufferzone" in richt genomen wordt tussen het nieuwe bedrijventerrein en bestaande, dan wel geplande woonwijken.
- **Mitigatiezone** Dit betekent, dat er in de directe omgeving van bestaande, dan wel geplande woonwijken uitstulende bedrijven gestuurd mogen worden, waarvan vaststaat, dat de invloed beperkt blijft tot enkele tientallen meters. Op grotere afstand kunnen dan bedrijven toegelaten worden, met een wat grotere invloed op de omgeving.

Uiteraard zal het verkeer op de nieuwe gebiedsprovincies. Reëken dient te worden, of er ten gevolge van het verkeer op de rondweg sprake zal zijn van geluidhinder, zowel ten opzichte van de woningen in Nunspeet-Dooz, als ten opzichte van het buurgemeente De Wijk (Nieuw).

In dit verband kan nog gewezen worden op de concept-structuurvisie R.O. van de gemeente L. burg (februari 1984), waarin geopperd wordt, dat de rondweg om Nunspeet wellicht het verkeer, gaande en komende naar de Flevopolder en Elburg, voor een groot deel kan vervangen. Rijksoverheid van 25 april 1984 heeft het College van B&W van Nunspeet de gemeente L. burg medegedeeld, dat zij géén overwegende bezwaren heeft tegen ontwikkeling van het verkeer van en naar Elburg via deze rondweg.

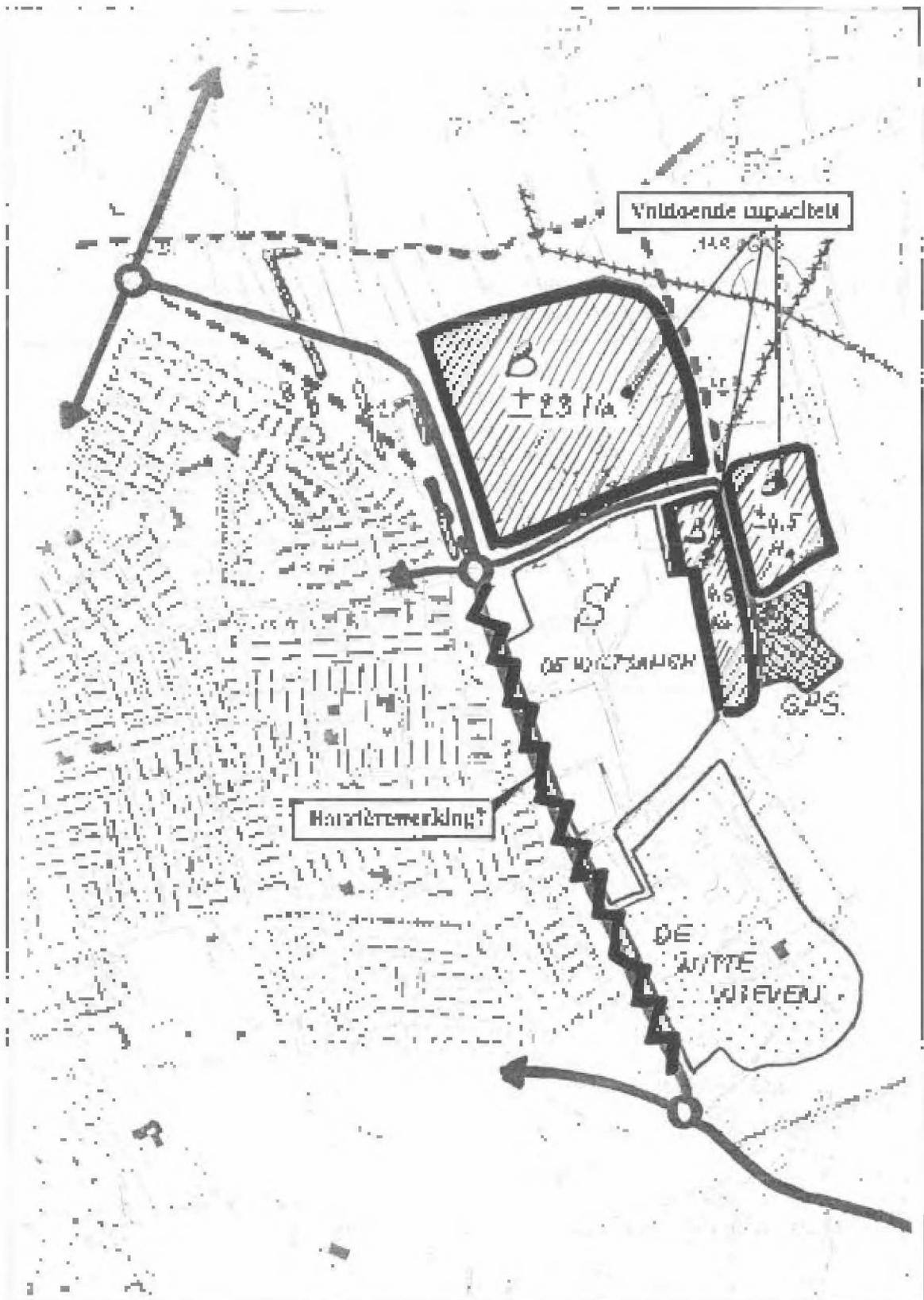
Uiteraard zal door het (mede) beruilen van de rondweg ten dienste van "L. burg" de invloed toenemen. Dit heeft tot gevolg dat ook de geluidhinder zal toenemen. Omdat belangrijke contacten van het verkeerstaandeel van "Elburg" ontbreken, is hiermee géén rekening gehouden. Bij de toetsing van de W.O. moet dit.

6. Economische uitvoerbaarheid:

Bij vestiging van een bedrijventerrein, geassocieerd met een rondweg moet economisch uitvoerbaar zijn.

7. Maatschappelijke uitvoerbaarheid:

Dit is gewenst oer inschaffing te geven van de maatschappelijke uitvoerbaarheid in de ogen van de bevolking. Daarbij dient met name gebeld te worden aan het acceptatieniveau van de bewoners, welke op dit moment aan de rand van Nunspeet-Dooz gehanteerd zijn.



Model 1: Capaciteit en stedenbouwkundige aspecten

8.4. Beoordeling van de twee modellen

In deze paragraaf vindt een beoordeling plaats van de 2 ontbrekingsmodellen. Beide modellen worden getoetst aan de criteria, die in de vorige paragraaf zijn opgesteld.

Om breder te worden komt wordt tijdens de beoordeling het model telkens op de volgende punten aangegeven:

8.4.1. MODEL 1

1. Capaciteit:

Model 1 voorziet in een bedrijfsterrain met een totale oppervlakte van 12 ha. bruto. Hoewel het terrein verdeeld is over een drietal locaties aan weerszijden van de Oostvinkdreef, kan het uitsluitend worden van een aangelegd terrein, welke aansluit op het terrein van de G.P.S. De G.P.S. wordt hiervoor uit haar isolement gehaald.

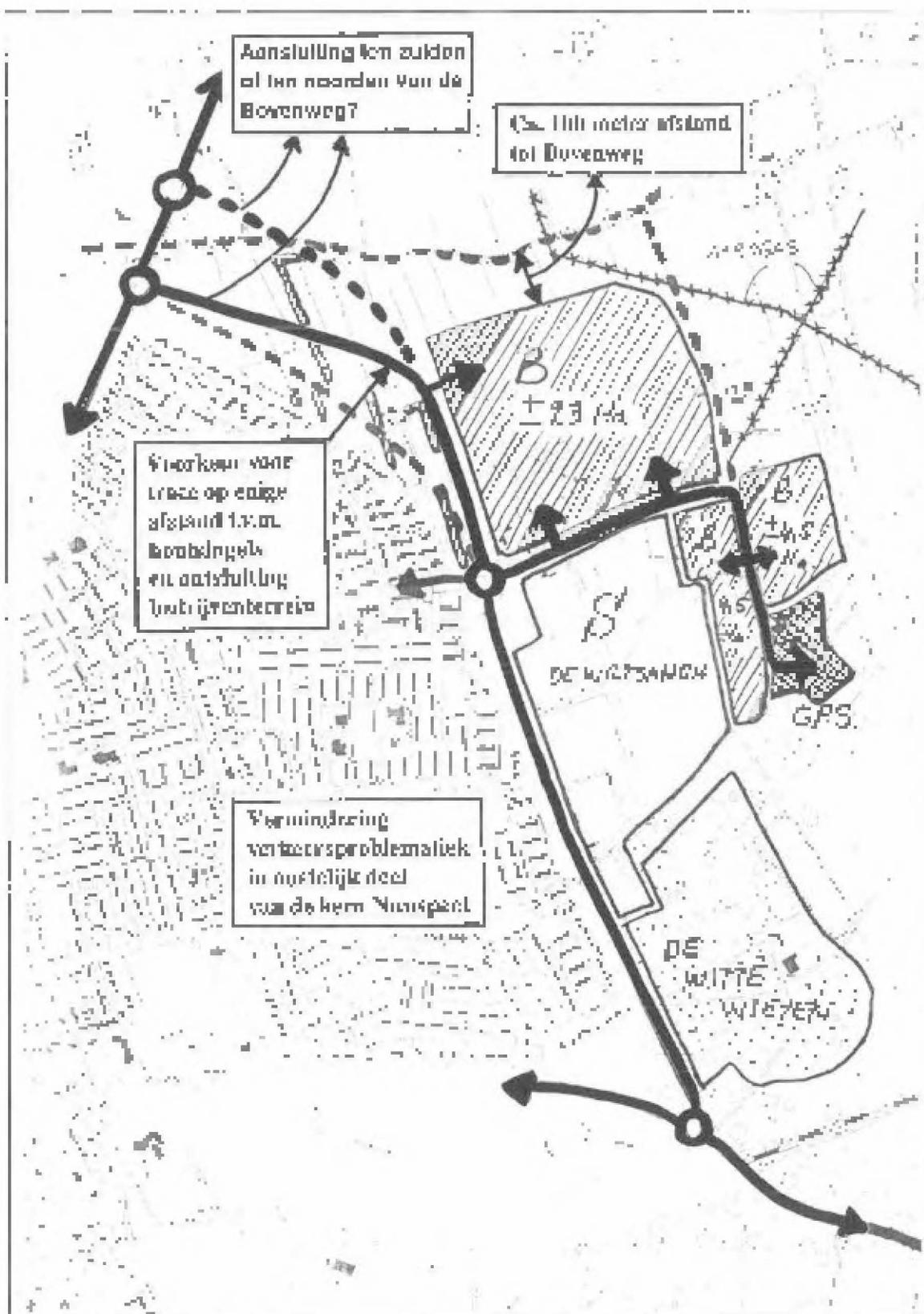
Het is geen regelje het bedrijfsterrain gefaseerd te ontwikkelen. Dit betekent, dat afhankelijk van de behoefte het gebied aan de oostzijde van Nunspeet "aan aan" gebracht kan worden. Met andere woorden: Met de keuze voor "aan" (niet) uitgeroepen het gebied kunnen een bepaalde termijn ontwikkeld te worden.

2. Sierbouw/landbouw aspecten:

Wanneer de rondweg "binnendoor" wordt aangelegd, kan betekenen dat de wandel zone van de kant van Nunspeet-Oost zal wijzigen. Het uit oopgebiedje (speelplaatsen, terrein met de (hoge) bomen de woonwijk en het sportcomplex De Wiltsangh zal in omvang aanzienlijk nemen.

Het is niet denkbaar, dat er een situatie zal ontstaan, waarbij de bewoners zich gewelddadig tegenoverstaan naar de aanwezigheid van een weg tussen hun woonwijk en het gebied aan de oostzijde ervan. Dit gebied kan ten zuiden van de Oostvinkdreef eenzelfde symmetrie die de weg ten zuiden afstand van de woonwijk te worden.

De "opgevoerd" gebied van heuvels worden bereikt door zorg te dragen voor voldoende oversteekmogelijkheden. Overstij zou er meer gestreeft kunnen worden het huidige aantal uitgangen van Nunspeet-Oost te handhaven. De Oostvinkdreef is op dit moment de belangrijkste verbinding van Nunspeet-Oost met het gebied ten noorden van deze weg. Het model voorziet in de realisatie van een rondweg ter hoogte van deze weg, zodat een goede oversteekmogelijkheid gerealiseerd kan worden. Ten noorden van de Oostvinkdreef heeft Nunspeet-Oost thans geen uitgangen naar het buitengebied. Ten zuiden van deze weg echter wel: Ten zuiden van de Kempelken en in het verlengde van de Oostvinkdreef kan naar Nunspeet-Oost te voet of per fiets verlopen. Indien er gezorgd kan worden voor oversteek mogelijkheden, dan behoeft de rondweg niet de huidige te zijn. Het gebied kan het gebied aan de



Model 1: Verkeer en landschap

3. Verkeerskundige aspecten:

De aansluiting op de Eiburgerweg is geprojecteerd en wordt zowel op de Eijweg als op de Llaungerweg aangesloten middels een rotonde. Er wordt nog onderzocht waar de aansluiting op de Eiburgerweg het beste geplaatst kan worden. Ten zuiden of ten noorden van de huidige aansluiting van de Driewegweg op de Llaungerweg. In een later stadium zal hiervoor een nader besluit genomen worden.

Ook ter plaatse van de Oostenderweg is een rotonde geprojecteerd. Dit is eigenlijk het enige punt, om vanuit Nunspeet Oost op de randweg te komen.

Vanaf deze rotonde wordt via de (te verbreden) Oostenderweg zowel de G.P.S. als een nieuw te ontwikkelen bedrijventerrein aangesloten. Om te verhinderen dat het verkeer van- en naar het bedrijventerrein zeer gemiddeld maakt van de Driewegweg en vandaar van de Oostenderweg, wordt voorgesteld om het gedeelte van de Oostenderweg, dat de oostelijke begrenzing vormt van het te ontwikkelen bedrijventerrein niet te verbreden. In plaats daarvan zou voorzien kunnen worden in een extra afkapping vanaf de randweg. Een dergelijke afkapping kan het beste gerealiseerd worden indien het gedeelte van de randweg tussen de Llaungerweg en de Oostenderweg op enige afstand van de bebouwing van De Brakke gerealiseerd wordt. In dat geval is een korte verbinding mogelijk naar het bedrijventerrein. Dit moet zorgt voor een goede ontlasting van zowel de G.P.S. als het nieuwe bedrijventerrein. De rotonde is zodanig dat niet gevereerd hoeft te worden voor autoverkeer door Nunspeet Oost.

Wel kan de vraag gesteld worden of één aansluitpunt vanuit Nunspeet Oost op de randweg, ter plaatse van de Oostenderweg, voldoende is van de bewoners uit Nunspeet-Oost te bewegen van deze randweg gebruik te maken.

Daarnaast dient er op gewezen te worden, dat er grote aandacht geschonken dient te worden aan voldoende aanstekingsmogelijkheden voor het begraven van een aantal "grijze" niet bij voorbaat uitgesloten worden.

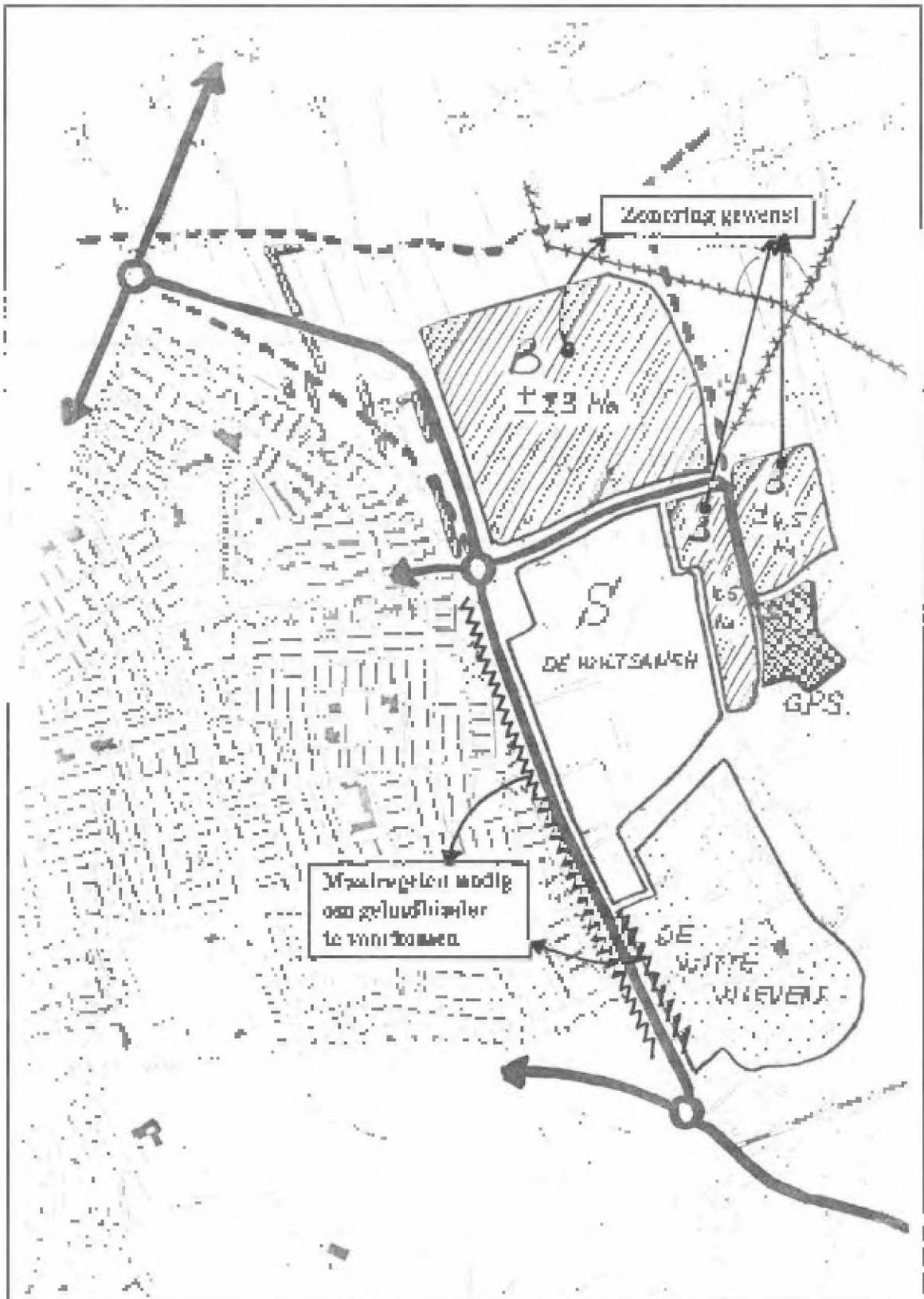
4. Landschappelijke aspecten:

Het gebied ten oosten van Nunspeet Oost maakt onderdeel uit van het overgangsgedrag tussen het "oude" landschap, dat zo karakteristiek is voor de Frieslandse kust en het Centraal-Vlaams natuurgebied. De openheid van het landschap wordt op enkele plaatsen door houtsingels onderbroken.

Sijde ontwikkeling van dit gebied tot bedrijventerrein zal een deel van het open karakter niet behouden kunnen blijven.

Oevergans dient wij voldoende aandacht te worden dat aan de plaatsen die gereserveerd zijn binnen de begrenzing van deze locatie, in het bestemmingsplan het natuurgebied geen aansluiting wordt gegeven.

Van verschillende houtsingels bevinden zich direct ten oosten van De Brakke. Wanneer de randweg voldoende breed wordt gemaakt, dan zullen deze houtsingels ook ten noorden en oosten ten westen van de randweg kunnen te liggen. Veel beter is het te verkennen de randweg hier iets verder van De Brakke te situeren, zodanig, dat de houtsingels er wel of niet aan toe komen van de randweg kunnen te liggen.



Model 1: Milieuhygiënische aspecten

Hierdoor kan bereikt worden, dat de rondweg over een grotere afstand de lijnen in het landschap volgt, waardoor er minder sprake is van "aanrasting". Door het vanwege van het bedrijventeren met specifieke bestemming kunnen als het ware nieuwe "hoofdingels" in het landschap gecreëerd worden.

In het bestemmingsplan Rijkgebied is reeds voorzien in een uitbreiding van het opencomplex De Wilsingh in noordelijke richting (tot aan de Oostinderweg), waardoor de beperkte zichtmogelijkheden vanuit Nunspeet Oost op het opencomplex ten oosten van de Oostinderweg opgeheven zullen worden. Voorts worden de zichtmogelijkheden in het gebied ten noorden van de Oostinderweg reeds beperkt door de aanwezigheid van haastingels, welke als onderdeel het gebied ten oosten van de Oostinderweg reedsnog geheel afschermen.

In het gebied ten noorden van de Oostinderweg wordt voor de (toekomstige) en het gebied ten zuiden van deze weg voor (de uitbreiding van) het opencomplex De Wilsingh (het betekent is, dat er een nieuw kapitaal een de beperkte zichtmogelijkheden vanuit Nunspeet Oost op het landschap ten oosten van de Oostinderweg. Ten opzichte van de huidige situatie is deze beperkt echter beperkt van richting.

Daarnaast dient rekening gehouden te worden met het feit, dat de Bovenweg een openbaar openbaar karakteristieke route wordt. Indien er een bedrijventeren aangelegd zou worden tot aan deze Bovenweg, dan betekent dit onherroepelijk het einde van de karakteristieke rijstrook.

In mode 1 wordt een bebouwingszone van ruim 100 meter aangehouden tot aan deze Bovenweg, teneinde te voorkomen, dat het bedrijventeren een al te grote invloed op de omgeving zal uitoefenen.

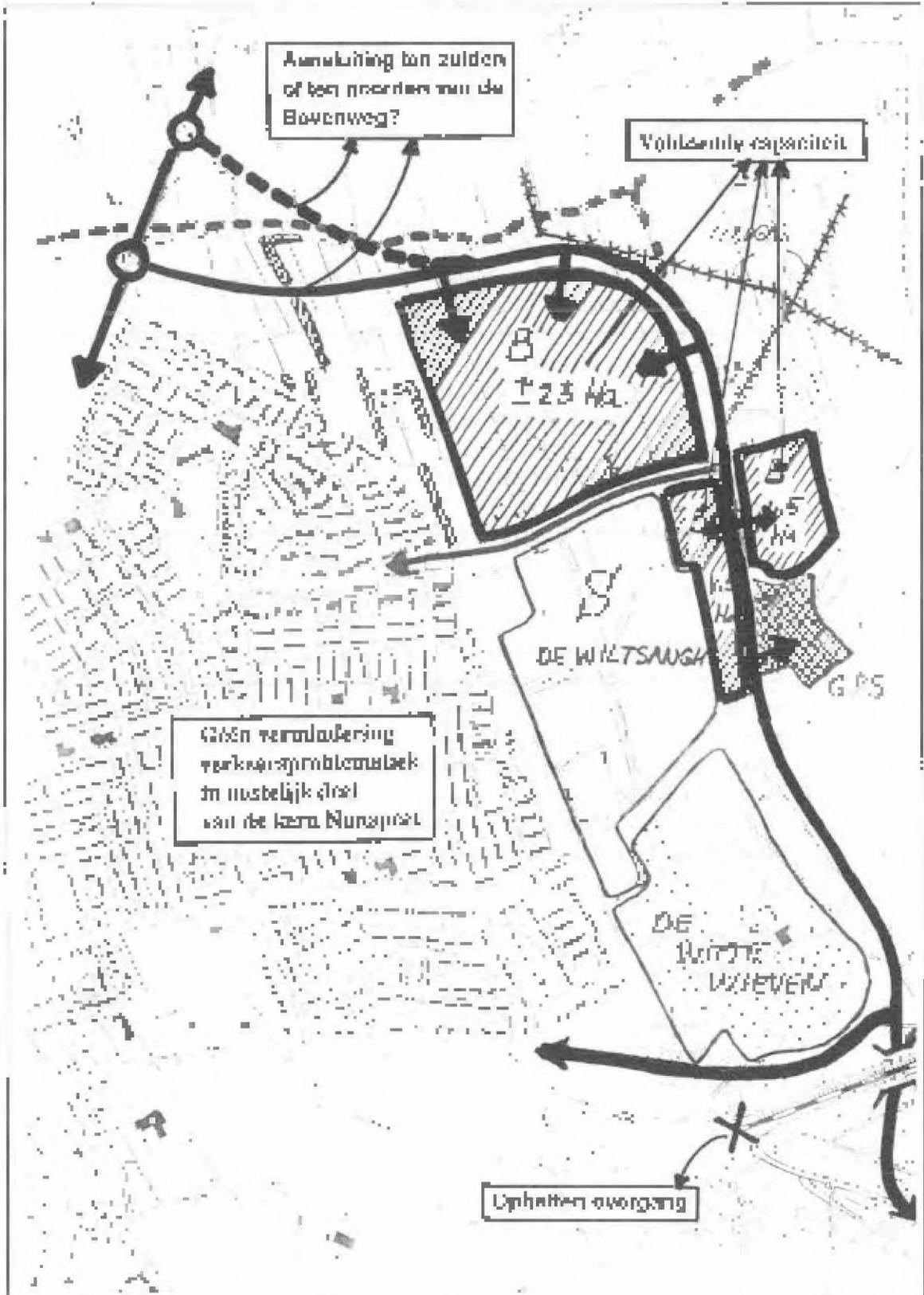
5. Milieuhygiënische aspecten

Het opencomplex is gepland op een afstand van ongeveer 100 meter ten oosten van de bestaande woonbebouwing in Nunspeet Oost. Dit betekent, dat er al een indicatieve "buffer" aanwezig is tussen de bedrijventeren en het wonen. Ondanks deze afstand is een nadere milieuzonering van het bedrijventeren noodzakelijk.

Op de gehele milieuzonering zijn zowel voor bestaande, welke behoren tot categorie 1 Bm 3 van de "Staat van Bestuurlijkheidsplan" (opgenomen in "Beleidsplan en Milieuzonering", geheel herzien uitgave, Milieuwij VNG, 1997).

Op een afstand van 100 meter vanaf de woonbebouwing zijn bedrijven toegestaan, welke behoren tot categorie 1 Bm 4 van voornoemde "Staat van Bestuurlijkheidsplan", terwijl op een afstand van 100 à 1000 meter bedrijven toegestaan zijn, welke behoren tot categorie 1 Bm 5 van deze lijst. Dit laatste betekent concreet, dat er afstand ten oosten van de Oostinderweg (het ten zuiden van de C.P.A.) mogelijkheden zijn voor de vestiging van bedrijven uit categorie 2, aangetrokken de Oostinderweg gestuurd is op een afstand van ca. 500 meter vanaf de bestaande woonbebouwing in Nunspeet Oost.

Wat betreft eventuele geluidhinder, veroorzaakt door het wegverkeer op de rondweg kan het volgende te verwachten worden:



Model 2: Capaciteit en verkeer

Ten zuiden van de Oostendorweg zijn er slechts weinig "schuifmogelijkheden" aanwezig voor de aanleg van de weg, met name de kleine tuinen die voortvloeiend uit het buitengebied annex sportcomplex aspect is. Ten noorden van de Oostendorweg kan echter gekozen worden voor een tracé dat ook verder van de bestaande woonbebouwing is. De Stokke af is gelegen. Hierdoor zal de invloed van deze weg kleiner, waarvoor het acceptatieniveau naar verwachting zal toenemen.

6.4.2. MODEL 2

1. Capaciteit:

Op model 2 staat dit in een buidistansie met een totale oppervlakte van 32 ha bruto. Het terrein verdeeld is over een drietal localies aan weerszijden van de Oostendorweg, kan toch gesproken worden van een nabijgelegen terrein welke aansluit op het terrein van de G.F.S. (De G.P.J.) zowel breedte of haarschaalmet gelijke.

Het is goed mogelijk het bedrijfsterrain gefaseerd te ontwikkelen. Dit betekent, dat -afhankelijk van de bebouwing- het gebied aan de oostzijde van Nunspeet een beperkt gebied kan worden. Met andere woorden: Met de keuze voor "Model" moet niet automatisch het gehele gebied binnen een bepaalde termijn ontwikkeld te worden.

2. Stedebouwkundige aspecten:

Om de de voorlegging te verbeteren geïntegreerd in de deze weg zijn barrière opwerpen voor de bewoners uit Nunspeet Oost. Het eerder genoemde "uitloop gebiedje" tussen de woonwijk Nunspeet-Oost en het sportcomplex De Wilsaugh kan dan ook zonder meer gehandhaafd worden. Het zal er zorggedragen moeten worden voor een goede (langzaam) verkeersverbinding tussen de woonwijk Nunspeet Oost en de Bovenweg teneinde deze relatie met het huidige gebiedje kan en te verbeteren.

3. Verkeerskundige aspecten:

De rondweg is "uitkeren" geprojecteerd er wordt op de Liburgeweg aangesloten middels een ronde. Zoals reeds bij model 1 is vermeld, wordt nog onderzocht waar de aansluiting op de Liburgeweg het beste gesitueerd kan worden: ten zuiden of ten noorden van de huidige aansluiting van de Bovenweg op de Liburgeweg. In een later stadium zal immers een rechte omlid gemaakt worden. Ten behoeve van een optimale aansluiting vanaf de A29 wordt de Eperweg nog vóór het spoor in oostelijke richting afgebogen, waarna nadien een tunnel onder de spoorlijn staat nadien afgevoerd wordt op een tracé ten westen van het buitengebied De Wilsa. Waarna de richting van de G.P.J. vervolgens wordt nabij de G.F.S. het bestaande tracé van de Oostendorweg aangevuld. Ten slotte ligt de aanleg van de Bovenweg af en bereikt met een wijk terug de Liburgeweg.

Dit model zorgt voor een goede aansluiting van zowel de G.F.S. als het nieuwe bedrijfsterrain. Waar de rondweg kunnen degevoerd meerdere afsluitingen voor het bedrijfsterrain gerealiseerd worden.

De routing is zoetruig, dat het gevereerd hoeft te worden voor slakverkeer van en naar het bedrijfsterrain door Nunspeet-Oost. De mogelijkheid bestaat om vanaf deze rondweg een goede verbinding te realiseren naar camping 'De Smeespel', zodat de huidige zuidelijke ontsluiting door het bosgebied afgesloten kan worden voor gemotoriseerd verkeer. Wel kunnen grote omleggers gewel worden bij het afleggen van de rondweg op de verrijping van de verkeersproblematiek in het oostelijk deel van Nunspeet. Vanaf Nunspeet-Oost moet men eerst naar de Oostlandweg over de 200 meter in noordelijke richting oprijden, alvorens de rondweg bereikt wordt. Dit is een zodanige omweg dat naar verwachting de bewoners uit Nunspeet-Oost niet gaan stek in. Levensgen zijn om van deze rondweg gebruik te maken.

4. Landschappelijke aspecten:

Hier kan deels het zekke (ingetekend) worden als bij model 1.

Het gebied ten oosten van Nunspeet-Oost maakt onderdeel uit van het overganggebied tussen het "open" landschap, dat zo kenmerkend is voor de Randmeerkust en het Oorbaa Veluwe Nieuwgebied. De openheid van het landschap wordt op enkele plaatsen door houten gebouwen versterkt. Door het omgeven van het bedrijfsterrain met opgeande beplanting kunnen als het ware nieuwe "houtgebouwen" in het landschap geïntroduceerd worden.

Bij de realisering van dit gebied zal het landschap een deel van het "open" landschap niet behouden kunnen blijven.

Overigens dient nog wel te worden te worden, dat aan de grenzen, die gesloten zijn binnen de begrenzing van deze locatie, in het bestemmingsplan Buitengebied geen landschapswaarde is toegekend.

In het bestemmingsplan Buitengebied is reeds voorzien in een uitbreiding van het sportcomplex De Wilsongh in noordelijke richting (op van de Oostlandweg), waarbij de beperkte zichtmogelijkheden vanaf Nunspeet-Oost op het landschap ten oosten van de Oostlandweg opgeheven zullen worden.

Voorts worden de zichtmogelijkheden in het gebied ten noorden van de Oostlandweg reeds beperkt door de aanwezigheid van houtgebouwen, welke als omliszet het gebied ten oosten van de Oostlandweg wegevoeg geheel afschermen.

Indien het gebied ten noorden van de Oostlandweg wordt wordt voor de realisering op het gebied ten zuiden van deze weg voor (de uitbreiding van) het sportcomplex De Wilsongh, dan betekent dit, dat er een extra knip aan de beperkte zichtmogelijkheden vanaf Nunspeet-Oost op het landschap ten oosten van de Oostlandweg. Ten opzichte van de huidige situatie is deze "ingreep" echter beperkt van omvang.

Letten op belangrijke onderdelen verschil model 2 van model 1:

In de eerste plaats is de rondweg inclusief de afgevoegen Lperweg over een lengte van ruim 1 kilometer geteerd door en langs het bosgebied ten zuiden en ten oosten van het langgestrekt "De witte Wijngaard".



Model 2: Milieuhygiënische aspecten

Op het terrein in het Huisplan Merksweg Veluwe wordt de afsluiting van een voldoende doekstelling. Naast een functie voor de doekstelling van land heeft dit type ook ook veel doekstellen voor het behoud en de ontwikkeling van de natuurwaarden en is dit type een geschikt voor extensieve landbouw. Wanneer er door of langs een vanweg aangelegd wordt, dan omvat dit gebied ook de bescherming van het Landschap Veluwe, te weten: singele bescherming van Natuur en Landschap. Er bestaan echter mogelijkheden om tot boscompensatie over te gaan, conform de richtlijnen van de provincie.

Daar staat tegenover, dat door een andere bebouwing van De Scheppehof de huidige aansluiting naar deze camping opgevoerd kan worden, waardoor een grote aansluiting van het bosgebied ten zuiden van de A20 tot het gebied gaat behoren.

Een aantal hellingrijke houtsingels bevinden zich direct ten oosten van De Rijke. Deze hellingrijke kunnen geplaatst worden door het zittende van het bosrijke gebied ten oosten van deze houtsingels.

Model 2 voorziet in de projectie van een rondweg op relatief geringe afstand (ca. 50 à 100 m.) van de Bovenweg. Deze Bovenweg vormt een landschappelijk karakteristieke route. Indien het tracé uiteindelijk op deze afstand aangelegd wordt, dan betekent dit een aanlasting van de karakteristieke uitstraling.

5. Milieuhygiënische aspecten:

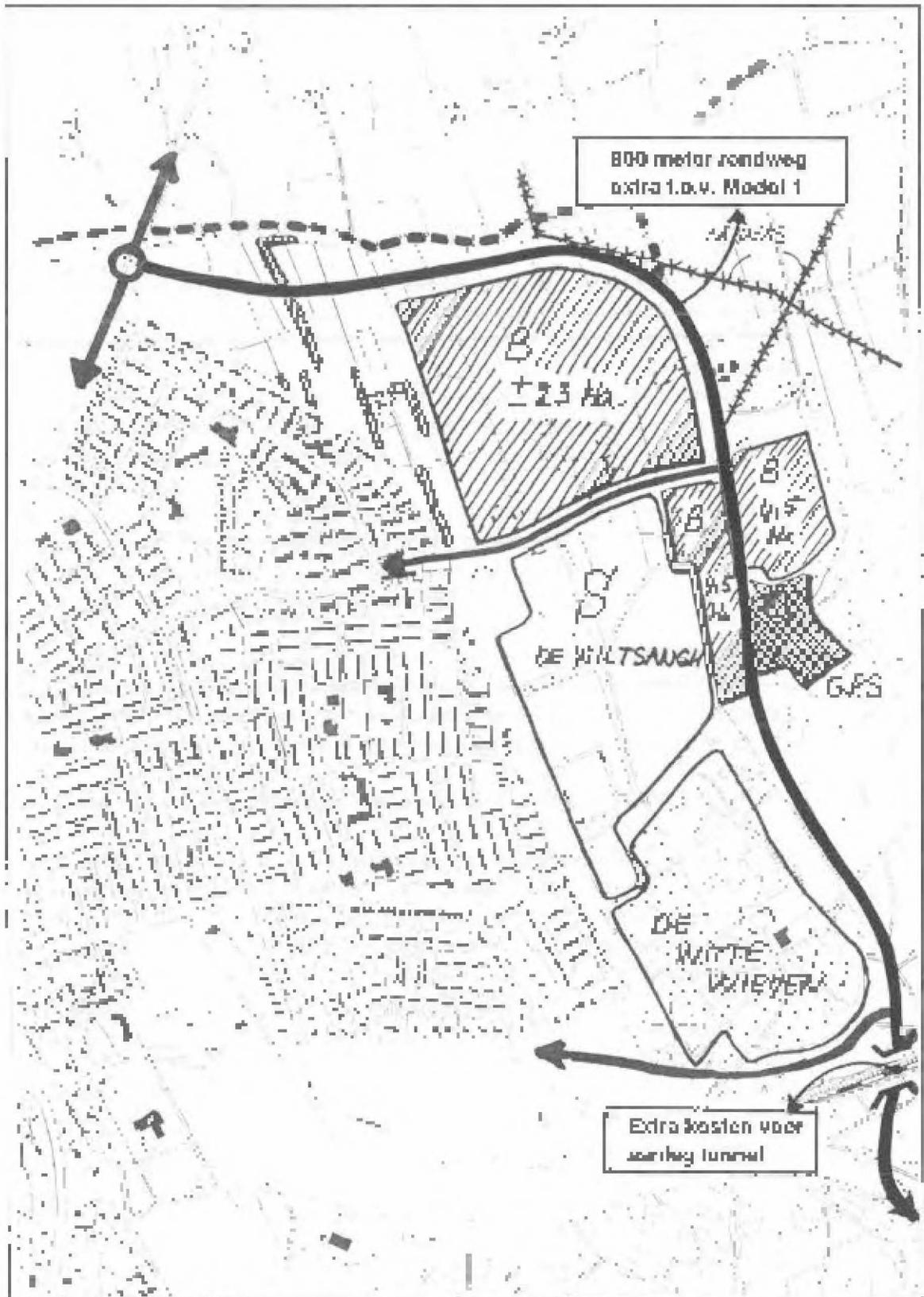
Het bedrijventerrein is geprojecteerd op een afstand van minimaal 100 meter ten opzichte van de bestaande woonbebouwing in Huispeet-Oost. Dit betekent, dat er al een behoorlijke 'buffer' aanwezig is tussen de bedrijvigheid en het 'wonen'.

Overeenkomstig de afstand is een medele afsluiting van het bedrijventerrein noodzakelijk:

Op het gehele bedrijventerrein zijn zonder meer bedrijven toegestaan welke behoren tot categorie 1 t/m 3 van de Staat van Bedrijfsactiviteiten (opgenomen in 'Bedrijven en Milieuzonering', geheel herziene uitgave, Uitgeverij VNG, 1992).

Op een afstand van 300 meter vanaf de woonbebouwing zijn bedrijven toegestaan welke behoren tot categorie 1 t/m 4 van voornamelijk 'Staat van Bedrijfsactiviteiten', terwijl op een afstand van 500 à 1000 meter bedrijven toegestaan zijn, welke behoren tot categorie 1 t/m 5 van deze lijst. Dit betekent concreet, dat er uitsluitend ten oosten van de Oostendeweg ten ten noorden van de G.P.B.) mogelijkheden zijn voor de vestiging van bedrijven uit categorie 5, mits de Oostendeweg gescheiden is op een afstand van ten 500 meter vanaf de bestaande woonbebouwing in Huispeet-Oost.

Dit betreft eventueel geluchttrifer, veroorzaakt door het wegverkeer op de rondweg. Kan het volgende opgemerkt worden: In het onderzoek dat verricht is door Bureau VIA te Vught naar het effect van een Oostelijk- rondweg welke gesitueerd is op korte afstand van Huispeet-Oost, is een prognose opgenomen van de verkeersomvang op deze weg voor het jaar 2015. Verwacht wordt, dat de omvang dan ca. 3700 motorrijden (motorvoertuigen per uur) en ca. 24.000 voetgangers



Model 2: Franciën

Aangezien model 2 niet voorziet in een rondweg op korte afstand van Nunspeet-Oost, is het zeer waarschijnlijk, dat deze weg nog enig verkeer vanuit Nunspeet-Oost zal weeraken. Daarnaast zal het alhier rekening gehouden te worden met het 'doorgaande verkeer', zijnde ca. 15% van de voertuigenruimte 9700 voertuim., verkeer dat met het verkeer, dat opgeroepen wordt door de projectie van een bedrijventerrein aan de randzijde van Nunspeet.

Het 'doorgaande verkeer' kan deels op 655 m/snelheid gesteld worden.

Met behulp van voornamelijk te bereiken, dat het projecteren van een bedrijventerrein met een omvang van 20 ha een verkeersbelasting op de rondweg bewoog zal brengen van ca. 600 à 1200 voertuim. afhankelijk van het feit of het verkeer zich eenig verkeer in noordelijke en zuidelijke richting of allemaal gebruik maakt van de zuidelijke aansluiting).

Tenzij er zullen de heren ca. 1155 à 1755 met ichtaal gebruik maken van deze rondweg. Op basis van deze gegevens is berekend, dat de voorkeursgrenswaarde van 50 dB(A) gehaald zal worden op een afstand van 24 à 26 meter. Aangezien de ruisbelasting in de toekomst op De Wille Weyeren op een afstand van 40 meter geschat zal zijn, zal deze en geen geluidswaarde maatregelen getroffen te worden.

6. Economische uitvoerbaarheid:

Uit een eerste financiële verkenning is gebleken, dat een voldoende exploitatie van het bedrijfs terrein mogelijk is. Omdat de locatie doorbraakbaar is om van de Oostzijde van Nunspeet een bedrijfs terrein te kunnen realiseren, is het waarschijnlijk het bedrijfs terrein in als financieel te laten opereren voor de aanleg van de weg, inclusief de tunnel onder de spoorlijn. Hierdoor wordt het wellicht mogelijk de kosten voor de aanleg van de oostelijke rondweg te beperken uit de grondopbrengsten van het bedrijfs terrein. Wel dient hierbij aangemerkt te worden, dat de rondweg in model 2 een lengte heeft van ca. 3000 meter, terwijl model 1 voorziet in een rondweg met een lengte van in totaal 2200 meter. Model 2 zal exclusief de aanlegkosten van de tunnel onder de spoorlijn op dit punt dan ook duurder uitvallen dan model 1.

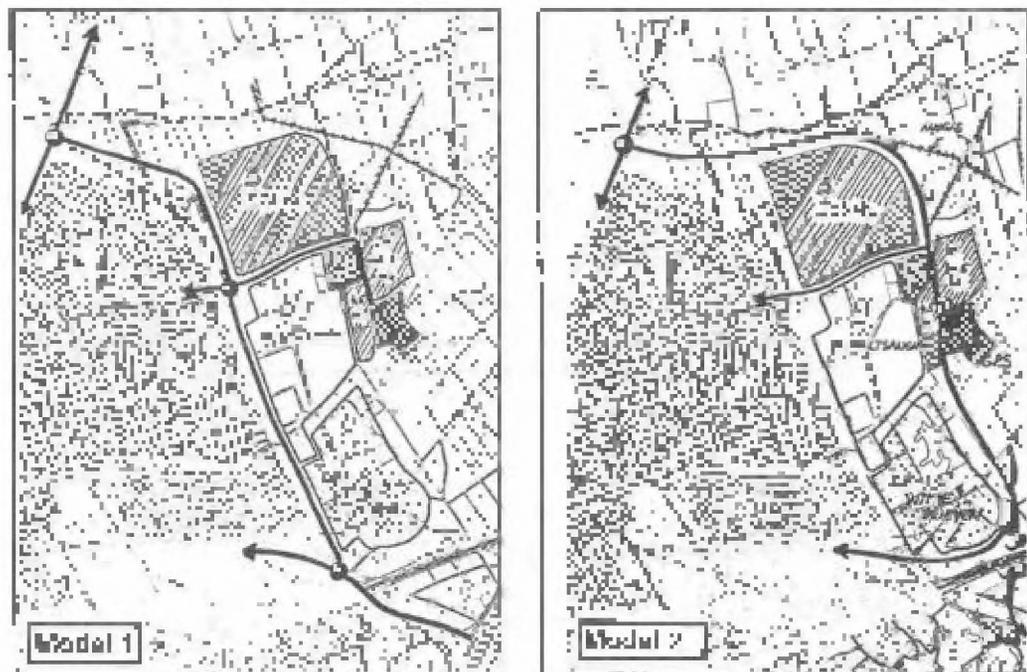
7. Maatschappelijke uitvoerbaarheid:

Omdat de rondweg op relatief grote afstand van Nunspeet-Oost geprojecteerd is, zal het acceptatieniveau van de bewoners aan de rand van Nunspeet-Oost naar verwachting hoger zijn dan bij model 1.

De bewoners in Nunspeet-Oost die nu hinder ondervinden van verkeer over de Oenenburgweg, zullen echter in beperkte mate baar vinden bij een rondweg op grote afstand van Nunspeet-Oost. De route is minder aantrekkelijk voor de wijkbewoners, maar voor het doorgaande verkeer vormt de route wel een goed alternatief.

Wat zorgt deze rondweg voor een goede ontsluiting van de G.P.S., waardoor de overheid van vrachtwagen van en naar de G.P.S. het verklein van gaan kunnen. Niet dat betreft dus een gunstige ontwikkeling. De kantzijde van de realisatie is dat de bewoners van het bedrijfs terrein 'De Wille Weyeren' nu geen direct onroerend goed meer hebben. De rondweg fungeert voor hen als een fysieke en mentale afscheiding.

6.5. Model 1 of Model 2?



In de vorige paragraaf is een kwantitatief gegeven van een tweedemodel gegeven. Daarbij is onderzocht in hoeverre deze modellen voldoen aan een aantal toetsingscriteria. Theoretisch is het mogelijk om de waardering van de 2 modellen in latere vorm weer te geven, waarbij de waardering uitgedrukt wordt door "+" (positief), "0" (neutraal) en "-" (negatief). Wanneer deze methode toegepast zou worden, dan ontstaat er gauw de neiging om te stellen welke model de meeste "+" heeft vergaard. In dat geval worden echter "apples met peren" vergeleken.immers, moet een positieve waarde ten aanzien van bij voorbeeld "Verkeerskundige aspecten" even zwaar meewellen bij de uiteindelijke beoordeling als een positieve waarde ten aanzien van bij voorbeeld "Landschappelijke aspecten"?

Een gemeentebestuur is van mening, dat in eerste instantie gekozen dient te worden naar een model, dat kan rekenen op een grote maatschappelijke acceptatie. Daarnaast wordt grote waarde gehecht aan een model, waarbij de rondweg zonder problemen nog een toename van de verkeersintensiteit kan verdragen (zwaartepunt verband met ganklenk). Dit laatste is vooral van belang in het kader van de structuurvisie van Elburg, waarbij een grote rol is toegedaan aan de rondweg van Nunspeet voor de afschikking van het verkeer van en naar Elburg.

Wanneer deze uitgangspunten in ogenschouw genomen worden, dan is de keuze eenvoudig:

Omdat de maatschappelijke acceptatie van Model 2 naar verwachting groter is en dit model bevonden beter in staat is om een toename van de verkeersintensiteit te verwerken dan Model 1, verdient Model 2 de voorkeur. Daarnaast kan opgemerkt worden, dat model 2 ten aanzien van de landschappelijke aspecten niet onderdoet voor model 1, terwijl er goede mogelijkheden zijn om het bodemkwaliteitsniveau gelaseerd uit te voeren.

7. HET RIJMTELLIJK ONTWIKKELINGSMODEL

Op basis van de conclusies uit de voorgaande hoofdstukken is het mogelijk een rijmtellic ontwikkelingsmodel voor de kern van spoor 1 te stellen in de vorm van een structuurplan.

De conclusies en aanbevelingen van deze hoofdstukken zijn onderling niet strikt, zodat in later en verschillende hoofdstukken vaak elkaar gebakend kunnen worden.

Hier is dan ook mogelijk een duidelijk Voorreursmodel te onderscheiden, welke als 'Stapplan' opent aan te pakken.

Hoewel het Structuurplan eigenlijk voor zich spreekt, volgt hieronder toch een korte toelichting.

Woningbouw

- Het betreft een voor fase 1 (1. Hui-Nieuwland) van de verenging van 't Hui vormt een logische afsluiting van de woonbebouwing aan de noordzijde van de Ellingerveg. Deze fase kan beschouwd worden als de fase van 't Hui. Overeenkomstig de wijze, waarop de uitbreiding van 't Hui vaststaan worden, wordt voorgesteld op de Ellingerveg één aansluitpunt te realiseren. Daarbij zou gewaarde kunnen worden van een aansluitpunt te leggen van de Oerburgweg. Teneinde het verkeer er op te wijzen, dat er hier duidelijk gekozen alar te worden voor een bepaalde richting, zou overwogen kunnen worden om ten plukke van de huidige aansluiting van de Oerburgweg op de Ellingerveg een valance te realiseren, waar tevens de ontstekingsweg naar de 4e fase van 't Hui onaanvalt. Op het Structuurplan is te zien, dat het benutten van de fase 1 Hui-Nieuwland van verenging uiteindelijk leidt tot een heel duidelijke ruimtelijke structuur van Nieuwland.

Werkgelegenheid

- In aansluiting op de eerste fase van Lepelingen wordt voorgesteld ook de 2e fase van Lepelingen voor bedrijfsruimte aan te worden. Deze fase kan aangewend worden om de behoefte op de korte termijn te honoreren;
- Eveneens voor de korte termijn behoefte kan zorggedragen worden voor een noodwerkplaats van de noodzakelijke uitbreiding van het industrieterrein Eilandenhol ter grootte van 8 ha. aan de westzijde;
- Daarnaast wordt voorgesteld voor de lange termijn een bedrijventerrein te ontwikkelen aan de oostzijde van Nieuwland, overeenkomstig negeven in Model 2 van hoofdstuk 6 is aangegeven.

Hoofdwegenstructuur

- Om de ontwikkelingsmogelijkheden te compileren wordt voorgesteld om te gaan met de aanleg van een oostelijke noordweg ten behoeve van een optimale ontsluiting vanaf de A22 wordt de Eperweg nog vóór het spoor 1 oostelijke richting afgebroken, waarna meteen een tunnel onder de spoorlijn (over een) afgebroken wordt op een tracé ten oosten van het bungalowpark De Vette Wieren in de richting van de G.P.S. Verderop wordt (bij de G.P.S. het bestaande tracé van de Eesterdweg) aangeplikt.

Omdat de overweg mogelijk is om te staan als puntentel van dej roodweg, en ook niet geschikt gemaakt kan worden zonder het zeer karakteristieke uiterlijk van deze weg aan te raken, wordt voorzien in een aad del vanaf de Oostervoerweg in een wijde boog een aansluiting op de Elburgerweg. Deze aansluiting wordt als roonde gecocht. Omdat nog wordt radeacht, waar de aansluiting op de Elburgerweg het haar gemaalvaard van worden, is op de kaart een "Zoekgebied Tracé" aangegeven.

Vanaf Nunspeet-Croet kan men via de Croet-sinlarweg de n enweg bereiken. Voorts is er vlak over het spaar een afkang geprojecteerd vanaf de oostelijke rondweg naar de Edeweg. B wordt van uitgegaan, dat de bestaande overweg van de Fjæweg oegeliken wordt. Het gemiddelde verkeer vanaf de A26 wordt in dit model automatisch "binnenom" geleid. Om de Eem Nunspeet te bezoeken, dient dus bewaaf afgezien te worden.

- Verende de verkeersproblemen in het westelijke deel van de kern Nunspeet op de kaart kan voor de kaart termijn (ok. 10 jaar) volstaan worden met een realisatie van het Sæ project

Voor de langere termijn zijn echter definitieve maatregelen nodig. Het is de moede waard te radeachtken of een alternatieve route van de west' aan mde oplossing zou kunnen vormen. Om dit te benadrukken is op de kaart een "Zoekgebied Tracé" aangegeven.

BIJLAGEN

1. **TARIEFEN WONINGROUV, BEVOLKINGSGROEI**
2. **BIJLAGEN UIT HET VERKENNEND VERKEERSONDERZOEK VAN BUREAU VIA TL VOSSII**
3. **VERSLAG INSPIRAKAVOND D.D. 7 NOVEMBER 1964**
4. **SAMENVATTING INSPIRAKREACTIES**
5. **PUNTSGEWIJZE BEANTWOORDING VAN DE INSPIRAKREACTIES**
6. **SAMENVATTING REACTIES VOOROVERLEG**
7. **BEANTWOORDING VOOROVERLEG**

TABELLEN WONINGBOUW, BEVOLKINGS- en GROEI

Model 1: Gemeentelijk model
(30% compensatie van het verbruik)

	1-1-1992	1-1-1997	1-1-2002	1-1-2007	1-1-2012
BEPERKTE WOONRUIMTE	5515	2907	9670	9262	9492
WONINGTOEGANG	-125	-125	0	0	0
MUTATIERESERVE	126	125	138	141	144
BEREIKTE WOONRUIMTE	5517	2907	9708	9403	9636
BEREIKTE WOONRUIMTE	5517	--	--	--	--

	1-1-1997	1-1-1997	1-1-2007	1-1-2007
	10T	10T	10T	10T
	1-1-1997	1-1-2002	1-1-2007	1-1-2012
TOTALE WOONRUIMTE	255	207	212	180
TOTALE WOONTOEGANG	147	103	3	1
TOTALE T.E.V. MUTATIERESERVE	7	5	5	3
RESERVE 10)	2	--	--	--
TOTALE W.O. WOONRUIMTE	362	371	365	373
WONINGTOEGANG	3	50	33	50
BEREIKTE WOONRUIMTE	312	421	332	323

10) W.O. TOEGANG EN EN DE WERK TOEGANG TOEGANG (W.O. TOEGANG) (W.O. TOEGANG) (W.O. TOEGANG) (W.O. TOEGANG)

MEMBERSHIP

MEMBERSHIP REPORTING YEAR: 2007 BY AGE GROUP
 1. REPORTING BY REPORTING BY CATEGORIES

AGE GROUP	1-1-2002		1-1-2003		1-1-2004		1-1-2005		1-1-2006		1-1-2007				
	MALE	FEMALE	MALE	FEMALE	TOTAL	MALE	FEMALE	TOTAL	MALE	FEMALE	TOTAL	MALE	FEMALE	TOTAL	
0-4	107	378	1597	931	927	1614	987	929	1601	922	938	1860	918	942	1860
5-9	96	321	1345	797	968	2039	947	951	1921	974	927	1925	974	951	1925
10-14	93	278	1042	675	992	1667	1034	991	2015	988	952	1927	982	945	1927
15-19	95	312	1080	656	947	1717	924	946	1884	972	942	1944	941	924	1944
20-24	101	376	2000	927	1027	1672	942	991	1824	928	999	1927	977	992	1927
25-29	94	371	1984	931	980	1615	938	960	1858	949	979	1925	955	945	1925
30-34	92	327	1627	937	957	1972	915	942	1742	928	997	1922	928	998	1922
35-39	97	278	1722	914	930	1844	924	947	1921	911	959	1777	906	919	1922
40-44	95	249	1533	915	1070	1778	907	909	1816	901	971	1887	902	945	1922
45-49	72	226	1424	832	931	1588	892	943	1728	909	971	1752	941	945	1922
50-54	97	186	1191	778	927	1375	812	914	1531	823	927	1622	864	847	1922
55-59	91	198	1156	822	812	1222	915	946	1461	901	971	1612	826	819	1922
60-64	92	149	1177	934	801	1132	874	814	1193	829	958	1627	922	924	1922
65-69	92	84	1137	479	862	1077	892	867	1069	873	921	1024	814	844	1922
70-74	95	69	897	471	829	954	909	808	925	801	873	894	819	822	822
75-79	91	62	802	281	600	881	907	820	927	826	896	854	866	877	877
80-84	91	112	364	177	325	327	167	360	412	176	374	472	162	323	465
85+	75	152	230	71	166	247	79	184	265	94	195	319	101	216	317
TOTAL	1247	4041	25024	1327	13772	26471	12707	13066	25773	12613	13172	25425	12892	13222	26114

LEERTELEVEN :

6. GEMIDDELDEDE J. BEVALINGE NAAR LOOPTIJD, OPGAVEN EN OERGERELIJK STAAT PER 1.1.2012,
EXCL. LEERACTIE IN TOEGEFEN EN INRICHTINGEN :

LEERTELEVENSCAP	MAGISTRAD			DEPARTE			KANTOORSTAF			OESCHREVEN			TOTAAL		
	MAL:	WEL:	TOE:	MAL:	WEL:	TOE:	MAL:	WEL:	TOE:	MAL:	WEL:	TOE:	MAL:	WEL:	TOE:
0-4	254	627	1716	3	0	0	3	0	0	0	0	0	0	0	0
5-9	254	676	1765	0	0	0	0	1	0	0	0	0	0	0	0
10-14	222	715	1827	3	0	0	3	0	0	0	0	0	0	0	0
15-19	273	806	1922	2	12	15	3	1	0	0	0	0	0	0	0
20-24	752	1417	3317	67	252	329	3	1	0	0	1	1	627	212	1252
25-29	252	528	1280	272	677	307	3	0	0	1	7	20	725	314	1509
30-34	209	216	465	513	570	1202	3	0	0	9	15	24	788	75	1525
35-39	248	188	424	27	242	125	1	4	5	14	21	42	75	725	1515
40-44	271	193	472	577	561	1296	3	7	12	22	22	22	282	417	1229
45-49	227	164	291	252	675	1247	2	0	7	5	26	17	910	122	2766
50-54	146	109	257	602	597	1205	5	20	26	70	39	122	24	22	1222
55-59	62	63	160	224	277	121	11	42	62	77	172	171	619	797	1514
60-64	27	28	65	225	511	1276	33	55	102	23	28	125	23	22	1222
65-69	20	21	56	225	42	227	33	174	154	22	72	127	797	693	1277
70-74	14	15	29	337	275	605	22	15	127	22	47	20	407	122	222
75-79	11	26	37	222	160	261	33	172	206	24	21	35	279	347	222
80-84	2	23	24	124	62	127	22	152	122	2	14	22	160	272	422
85+	1	12	12	25	21	76	5	174	227	3	12	15	100	25	331
TOTAAL	6130	5422	12436	2664	5226	11224	240	224	1127	677	224	1251	12410	12722	25124

RAMING WONINGBOUWBEHOEFTE IN DE PERIODE 1992-2012 OP BASIS VAN DE BIJSTELLING 1998 VAN HET UITVOERINGSPROGRAMMA STREEKPLAN:

<u>Periode</u>	<u>Woningbouwbehoefte</u>
1992	ca. 50
1993-1997	301
1998-2002	227
2003-2007	187
2008-2012	ca. 110
Nieuw woningbouwbehoefte periode 1992-2012	905
Vervangende nieuwbouw (10 per jaar)	200
Totaal bruto woningbehoefte	1105

Bij deze tabel dient aangemerkt te worden, dat de cijfers voor de periode 1993-2007 rechtstreeks voortkomen uit de gecorrigeerde Bijstelling : 573.

Omzet in de Bijstelling 1998 met eenzelfde methode is gemaakt maar voor 1992 en 2008-2012 met een raming worden volstaan. Hierbij is uitgegaan van de eerder genoemde jaaromzetten in de Bijstelling 1998 en de verhoudingsaandelen zo goed mogelijk te houden.

BWLASLEN UIT HET VERKENNEND
VERKEERSONDERZOEK VAN
BIJFAHVA TF VUGHT

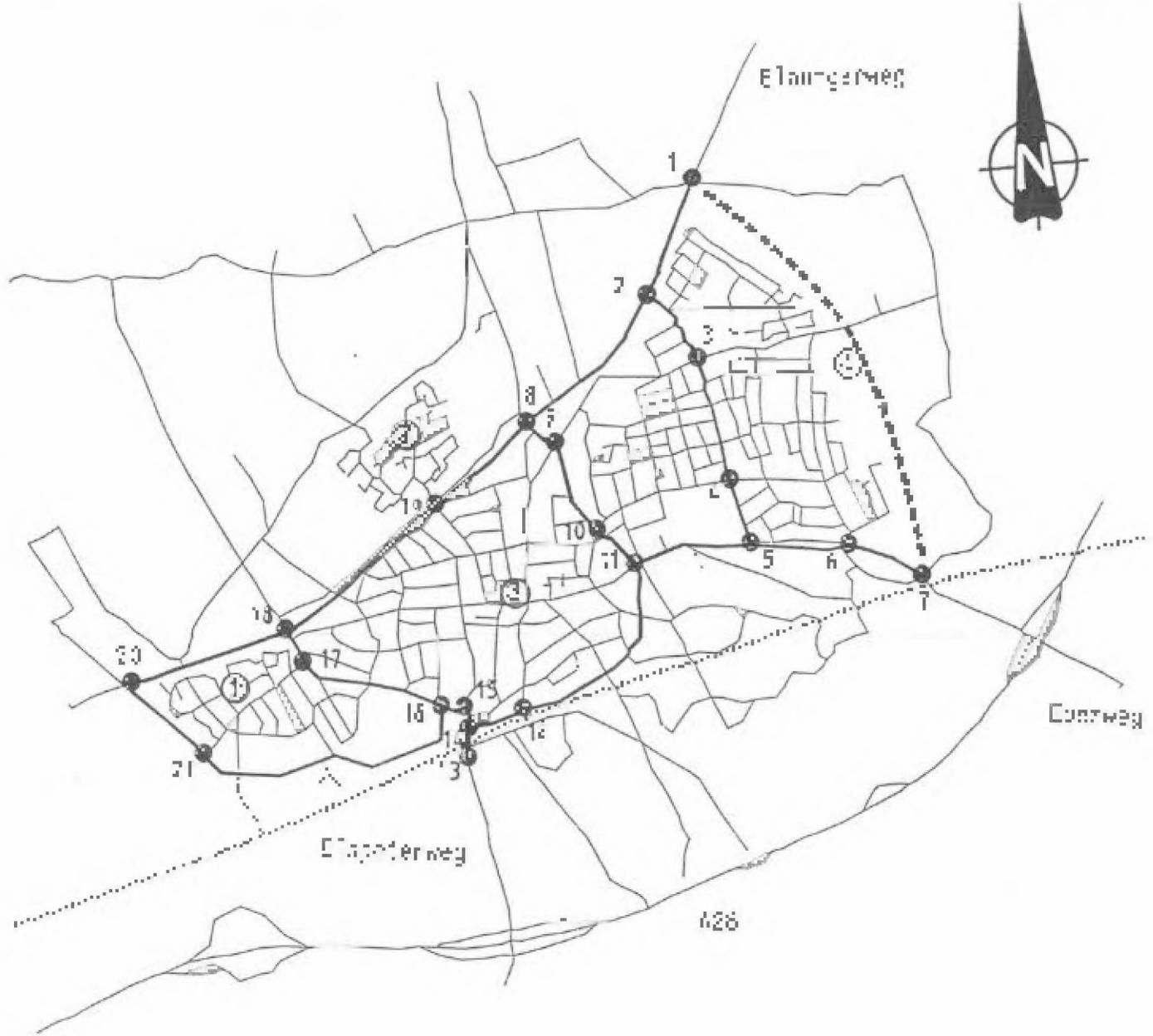
INTERSTITIELE RIJSPOEGEN

BIJLAGE 11
F1:1 1

3.0. Voor nummering van de begin en eindknoopen zien bijlage 9.1.

VERKENNEND VERKEER
PROGRAMMA INTERSTITIELE RIJSPOEGEN
MET INZICHT IN RIJSPOEG
INTERSTITIELE RIJSPOEGEN

begin knoep nummer	nummer	naam	afval interstitieel [g]	afval interstitieel vrijgezet [g]	afval interstitieel programma [g]	afval interstitieel programma [g]	afval interstitieel programma [g]	afval interstitieel programma [g]
1	00	RIJSPOEG	1500	000	1500	1500	000	000
2	01	RIJSPOEG	0	000	0	000	0	000
3	02	RIJSPOEG	400	000	400	400	000	000
4	03	RIJSPOEG	600	000	600	600	000	000
5	04	RIJSPOEG	400	000	400	400	000	000
6	05	RIJSPOEG	400	000	400	400	000	000
7	06	RIJSPOEG	400	000	400	400	000	000
8	07	RIJSPOEG	400	000	400	400	000	000
9	08	RIJSPOEG	400	000	400	400	000	000
10	09	RIJSPOEG	400	000	400	400	000	000
11	10	RIJSPOEG	400	000	400	400	000	000
12	11	RIJSPOEG	400	000	400	400	000	000
13	12	RIJSPOEG	400	000	400	400	000	000
14	13	RIJSPOEG	400	000	400	400	000	000
15	14	RIJSPOEG	400	000	400	400	000	000
16	15	RIJSPOEG	400	000	400	400	000	000
17	16	RIJSPOEG	400	000	400	400	000	000
18	17	RIJSPOEG	400	000	400	400	000	000
19	18	RIJSPOEG	400	000	400	400	000	000
20	19	RIJSPOEG	400	000	400	400	000	000
21	20	RIJSPOEG	400	000	400	400	000	000
22	21	RIJSPOEG	400	000	400	400	000	000
23	22	RIJSPOEG	400	000	400	400	000	000
24	23	RIJSPOEG	400	000	400	400	000	000
25	24	RIJSPOEG	400	000	400	400	000	000
26	25	RIJSPOEG	400	000	400	400	000	000
27	26	RIJSPOEG	400	000	400	400	000	000
28	27	RIJSPOEG	400	000	400	400	000	000
29	28	RIJSPOEG	400	000	400	400	000	000
30	29	RIJSPOEG	400	000	400	400	000	000
31	30	RIJSPOEG	400	000	400	400	000	000
32	31	RIJSPOEG	400	000	400	400	000	000
33	32	RIJSPOEG	400	000	400	400	000	000
34	33	RIJSPOEG	400	000	400	400	000	000
35	34	RIJSPOEG	400	000	400	400	000	000
36	35	RIJSPOEG	400	000	400	400	000	000
37	36	RIJSPOEG	400	000	400	400	000	000
38	37	RIJSPOEG	400	000	400	400	000	000
39	38	RIJSPOEG	400	000	400	400	000	000
40	39	RIJSPOEG	400	000	400	400	000	000
41	40	RIJSPOEG	400	000	400	400	000	000
42	41	RIJSPOEG	400	000	400	400	000	000
43	42	RIJSPOEG	400	000	400	400	000	000
44	43	RIJSPOEG	400	000	400	400	000	000
45	44	RIJSPOEG	400	000	400	400	000	000
46	45	RIJSPOEG	400	000	400	400	000	000
47	46	RIJSPOEG	400	000	400	400	000	000
48	47	RIJSPOEG	400	000	400	400	000	000
49	48	RIJSPOEG	400	000	400	400	000	000
50	49	RIJSPOEG	400	000	400	400	000	000
51	50	RIJSPOEG	400	000	400	400	000	000
52	51	RIJSPOEG	400	000	400	400	000	000
53	52	RIJSPOEG	400	000	400	400	000	000
54	53	RIJSPOEG	400	000	400	400	000	000
55	54	RIJSPOEG	400	000	400	400	000	000
56	55	RIJSPOEG	400	000	400	400	000	000
57	56	RIJSPOEG	400	000	400	400	000	000
58	57	RIJSPOEG	400	000	400	400	000	000
59	58	RIJSPOEG	400	000	400	400	000	000
60	59	RIJSPOEG	400	000	400	400	000	000
61	60	RIJSPOEG	400	000	400	400	000	000
62	61	RIJSPOEG	400	000	400	400	000	000
63	62	RIJSPOEG	400	000	400	400	000	000
64	63	RIJSPOEG	400	000	400	400	000	000
65	64	RIJSPOEG	400	000	400	400	000	000
66	65	RIJSPOEG	400	000	400	400	000	000
67	66	RIJSPOEG	400	000	400	400	000	000
68	67	RIJSPOEG	400	000	400	400	000	000
69	68	RIJSPOEG	400	000	400	400	000	000
70	69	RIJSPOEG	400	000	400	400	000	000
71	70	RIJSPOEG	400	000	400	400	000	000
72	71	RIJSPOEG	400	000	400	400	000	000
73	72	RIJSPOEG	400	000	400	400	000	000
74	73	RIJSPOEG	400	000	400	400	000	000
75	74	RIJSPOEG	400	000	400	400	000	000
76	75	RIJSPOEG	400	000	400	400	000	000
77	76	RIJSPOEG	400	000	400	400	000	000
78	77	RIJSPOEG	400	000	400	400	000	000
79	78	RIJSPOEG	400	000	400	400	000	000
80	79	RIJSPOEG	400	000	400	400	000	000
81	80	RIJSPOEG	400	000	400	400	000	000
82	81	RIJSPOEG	400	000	400	400	000	000
83	82	RIJSPOEG	400	000	400	400	000	000
84	83	RIJSPOEG	400	000	400	400	000	000
85	84	RIJSPOEG	400	000	400	400	000	000
86	85	RIJSPOEG	400	000	400	400	000	000
87	86	RIJSPOEG	400	000	400	400	000	000
88	87	RIJSPOEG	400	000	400	400	000	000
89	88	RIJSPOEG	400	000	400	400	000	000
90	89	RIJSPOEG	400	000	400	400	000	000
91	90	RIJSPOEG	400	000	400	400	000	000
92	91	RIJSPOEG	400	000	400	400	000	000
93	92	RIJSPOEG	400	000	400	400	000	000
94	93	RIJSPOEG	400	000	400	400	000	000
95	94	RIJSPOEG	400	000	400	400	000	000
96	95	RIJSPOEG	400	000	400	400	000	000
97	96	RIJSPOEG	400	000	400	400	000	000
98	97	RIJSPOEG	400	000	400	400	000	000
99	98	RIJSPOEG	400	000	400	400	000	000
100	99	RIJSPOEG	400	000	400	400	000	000



ЛЕГЕНДА

- Пайт-уеяг
- Спунтле
- Траас-тундвег
- Каварпукте
- ② Восневуотес





GEMEENTE NUNSPEET

TIJDTIJD 3:

VERSLAG INSPRAAKAVOND
D.D. 7 NOVEMBER 1994

Samenvattend verslag inspraakbijeenkomst structuurplan Nunspeet, gehouden op maandag 7 november 1994. 's avonds van 19.30 uur in het gemeentehuis te Nunspeet.

Aanwezig: ± 20 insprekers:

- de heer G. Biersteker, voorzitter;
- de heer P.P.G. Gommers, wethouder,
de heer I. van der Mark, Anger-advocaat;
- de heer A. van Es, directeur gemeentewerken;
- de heer W. van Veen, ambtenaar hoofdcl. Ruimtelijk Beheer.

Eveneens aanwezig:

- de heer N. Westerbeek, hoofd hoofdcl. Ruimtelijk Beheer;
 - de heer M. Binkmeester, chef afd. Financien en Wonen;
 - mevrouw N. Koeling, gemeentelijk voorlichtster.
-

De heer Biersteker opent de bijeenkomst en stelt de aanwezigen aan de orde van de dag voor. Vervolgens spreekt hij de aanwezigen toe aangaande de aan dit verslag gekoppelde notitie.

Aan de hand van de overhead-projector geeft de heer Van der Mark een uitgebreide toelichting op het structuurplan.

Na de pauze geeft de heer Biersteker het woord aan de insprekers.

Mevrouw Polinder vraagt wanneer de rondweg wordt aangelegd.

De heer Van Es antwoordt, dat daar nog een bestemmingsplanprocedure voor zal moeten worden gevolgd waardoor het toch wel een paar jaar zal duren.

Vervolgens vraagt mevrouw Polinder of de GPS niet rechtstreeks met een weg op de Eperweg kan aansluiten.

Aan de hand van de overhead-projector geeft de heer Van der Mark een toelichting dat het mogelijk is het eerste deel van de rondweg dienst te laten doen als aansluiting voor de GPS.

De heer Van Es vult aan, dat dit ook afhankelijk is van de ontwikkeling van het bedrijventerrein.

De heer Bekker, secretaris van de Stichting Natuurclub Nunspeet o.o., zegt geen oordeel over het structuurplan te hebben. Hij heeft wel een paar vragen die hij reeds schriftelijk heeft voorgelegd en aan dit verslag zijn getraakt.

In reactie op deze vragen brengt overheerder Gommers het volgende naar voren:

1. De vraag over de rol van de verantwoordende adviesinstaties is moeilijk te beantwoorden omdat deze zich formeel nog niet over het bestuursakkoord hebben uitgesproken. In een persoonlijk onderhoud heeft de inspecteur ruimtelijke ordening laten weten geen bezwaar te hebben tegen de aanleg van de oostelijke roodweg buitenom als maar pas wordt gecompenseerd. Het tracé van de weg zal overigens zoveel mogelijk via bestaande landerijen worden gekozen.
2. De aanleg van een viaduct onder de spoorlijn zal - uitgaande van de huidige situatie - de grondprijs met \pm f 20,- per m² duurder maken. Ook de Nederlandse Spoorwegen zal bijdragen in de aanleg van het viaduct omdat daarmee de bewaakte spoorovergang Bovenweg kan verdwijnen.
3. Maar verwachting zullen bedrijven door een hogere grondprijs zich niet elders gaan vestigen. De grondprijzen voor bedrijfsterrein zijn nu ook al hoger dan in Flevoland. We hebben echter nog niet met de grond te koop te lopen. Een oplichter van de regio zuten we nu iets onder de gemiddelde grondprijs.
4. In model 1 is alle wijkverkeer toegelaten naar de roodweg. De vraag is of dit in de praktijk ook werkelijk gebeurt. Ca. 15% van het verkeer op de Oostburgweg is namelijk doorgaand.
Het vice, dat mogelijk financiële risico's met name van de burgerij zullen komen wordt niet geneeld. Het prijsverschil met de Flevopolder is er nu ook.
Bij model 1 liggen de sportvelden aan de oostzijde van de roodweg. In dat model zullen a.m. kunstmatige geluidswaerriemingen moeten worden getroffen ten behoeve van de nabij gelegen woonwijk. Dit samen zaken werkt voor model 2 kostenverhogend. In het laatste geval kan het wachter overigens in beide modellen ook achterwege worden gelaten.

De heer De Zwaan vraagt of er in het geprojecteerde gebied van 25 ha bedrijventerrein ook nog mensen wonen. De heer Van der Mark is daar in zijn toelichting op dit gebied niet op ingegaan. Dit deed hij wel bij de andere gebieden en hij neemt hem dat hoogst kwalijk. Hij is niet goed op de hoogte van de situatie. Ook in dat gebied zijn agrarische bedrijven en wordt er gewoond. Uitbreiding gaat altijd ten koste van degenen die daar zitten of daar land hebben. Het algemeen belang weegt in die gevallen zwaarder dan het individuele belang. Dit is inherent aan plannen ontwikkelen.

Mevrouw Van 't Hof vult aan, dat bij de andere locaties precies verteld wordt hoeveel bedrijven er zijn. Bij het bedrijventerrein naar horen we dat niet en dat nemen we u kwalijk.

De heer Van der Mark biedt daartoe zijn excuses aan. Hij bevestigt dat in dat gebied ook agrarische bedrijven voorkomen en dat er ook gewoond wordt.

De heer De Zwaan vraagt of het de gemeente bekend is dat destijds grond aangekocht is door de gemeentebestuursschap om de Bovenweg te verbreden.

De heer Van 't Hof beantwoordt deze vraag bevestigend. De grond is aangekocht in 1976. De plannen zijn niet tot uitvoering gekomen omdat met alle benodigde grond aangekocht zou worden.

De heer De Vries zegt dat dit onjuist is. Alle grond is aaneekocht, maar niet alles is bebouwd.

Mevrouw Polinder vraagt aan die de gemeente ook grond aan de Oostvinderweg heeft

De heer Okma zegt dat vanuit de bezetting van de Braks het bedrijf voortaan als een bedrijvigheid wordt ervaren. Als het plan uiteindelijk is gerealiseerd kan ik het uiteindelijk de driehoek van de Tilburgerweg, de randweg en de Van Goystraat ook op te vullen. Waarom kan het bedrijfsterrein niet aan de zuidzijde lichter "Bouwers" worden geprojecteerd dicht bij de snelweg A-28? Dit veroorzaakt ook minder overlast voor de bestaande woonwijk.

De heer Van der Mark toont van de hand van een sheet aan dat de begrenzing van het Centraal Veluwe Natuurgebied (CVN) "heutig" is. Het bedrijfsterrein projecteren in dit gebied, zoals de vragsteller voorgesteld, wordt door de hogere overheid te vaak en te zwaar bestreden. Daarom is een andere locatie gezocht en gevonden. Het huidige gebied is nu een zogenaamd zoekgebied voor een randweg om de "waa". Wellicht zal de weg na dicht mogelijk langs de spoelijn of via een bestaand pad worden aangelegd. In dit gebied zal het gezien de ligging in het CVN ook wel de nodige moeit kosten.

Tot nu toe van de aangekondigde driehoek is bewust een schiedlijn getrokken in verband met beschermingsaanvragen bouwwerken. Als het bedrijfsterrein wordt aangekondigd, dan zal het natuurlijk ook landschappelijk moeten worden ingepast.

De heer Okma reageert dat het eerste deel van het verhaal hem niet overtuigt. In bestemd gebied zijn al veel aanplantingen, o.a. het motorcrossterrein.

De heer Van der Mark geeft aan, dat de gemeente al jaren in de richting van de provincie zegt dat bestemd gebied niet tot het CVN kan worden gerekend. De gemeente wil de CVN grens probeer langs de A-28 hebben.

De raad reageert dat de gemeente dit moet blijven volhouden.

De heer Kruiswijk vraagt een klein agrarisch bedrijf aan de Molensweg te hebben. Het woongebied in die hoek komt dicht bij zijn bedrijf. Hoe moet dit nu verder?

Verhoeder Gommers zegt dat bij de ontwikkeling van een woongebied rekening zal moeten worden gehouden met bestaande bedrijven. Het zou ook hij

't Hul. Als er geen rekening mee gehouden kan worden, dan zal het bedrijf moeten worden verplaatst. Dit kan overigens pas worden bekeken bij toelating van het bestemmingsplan.

De heer Hillerink vraagt zijn aandacht op de aansluiting van de randweg op de Elburgseweg. Kan deze aansluiting, als derde alternatief niet in noordelijke richting opgevoerd?

De heer Van der Mark zegt nu, dat er bewust voor gekozen is de Rovenweg niet te kniëren. De werkelijke afstand tot de Rovenweg is 75 à 100 meter. De nieuwe randweg doet overigens ook dienst als aansluiting voor de nieuwe woonwijk 't Hul-Oost.

De heer Van de Bunte vraagt waarom het industrieterrein niet naar de Witte Vrouwen kan worden verplaatst. Dit is er naar zijn gedachte.

De heer Van der Mark antwoordt dat het een doeddoener lijkt, maar de Witte Vrouwen ligt in het CVN. Een bedrijventerrein in dit gebied is naar hemzelf zoals hij zichzelf heeft geacht.

De heer De Zwaan maakt op, dat aan de Bovenweg landschappelijke waarde wordt meegenomen. Hij vraagt waar dit uit bestaat.

De heer Van der Mark reageert op deze vraag door op te merken dat hij blij is dat de Bovenweg steeds meer is verbreed. De aangegeven landschappelijke waarde van de weg komt tot uiting door het vrij smalle profiel met verhogingen en begravingen.

Iemand uit de zaal merkt op, dat de Bovenweg overigens aanse landschappelijke studies oplevert door het landschapverkeer.

De heer De Zwaan zegt dat de gemeente bij de F.A. Molijlaan toch ook aanspreken moet.

Overigens denkt hij dat de landschappelijke waarde van het hele gebied door het bedrijf verloren verdien gaat.

De heer Van Es zegt, dat het een kwestie van afwegen is. Hij onderschrijft de verkeerssituatie op de Bovenweg, maar hoe weet je dit af tegen de landschappelijke waarde? De F.A. Molijlaan is een karakteristieke weg voor Bunschoten.

Dit geeft de heer De Zwaan aanleiding op te merken, dat met het verbrijden van de landbouw de verkeersveilige situatie op de Bovenweg vanzelf aan een eind komt.

De heer De Zwaan merkt op, dat grote waarde wordt toegekend aan de Grote Hunte. Naar zijn mening wordt geen waarde toegekend aan de monumenten in het gebied van het bedrijventerrein aan.

De heer Van der Mark vindt dat ook met de monumenten in het betreffende gebied zorgvuldig omgegaan moet worden.

De heer Biersteker vult aan, dat we nu te maken hebben met een structuurplan dat de goede lijnen aanpakt. Bij de vaststelling van een bestemmingsplan kan je rekening houden met de aanwezige monumenten in het gebied.

De heer De Zwaan zegt dit nu aangekaart te hebben anders ben je staakt nasschen te zijn.

Verdergens brengt hij naar voren, dat de overlast van de GPS uiteindelijk een uitloei is van het feit dat het bedrijf er onrechtmatig illegaal gevestigd is en steeds groter is gegroeid.

Dit geeft verhoorder Gommers aanleiding op te merken, dat de GPS er misschien een wel eens illegaal is gevestigd, maar dat we wel met een bestaand bedrijf hebben te maken. De

uitbreidingen van de GPS zijn wel met planologische procedures gepaard gegaan. Aanteg van de roedweg, is niet alleen een oplossing van het probleem van de GPS. Op korte termijn is het overigens wel mogelijk de verkoopsoverlast van de GPS op te lossen door een verhuizing van de GPS op de Eperweg te maken.

De heer Muis vraagt of overwogen is de roedweg aan te sluiten op de Bovenweg ter hoogte van de aansluiting op de Eperburgerweg. Het laatste stukje van de Hovenweg is landschapelijk gezien niet zo karakteristiek.

De heer Van Es antwoordt, dat dit in beginsel mogelijk zou zijn, maar dan tek je de nieuwe woonwijk 't Hul Oost ook op.

De heer Wastouckker vraagt waarom het CVN "bèilig" is. Achter "Rantiers" ligt het natuurreservaat; Densshoewe wordt uitgebreid met zandstransjes. Kortom, het hele gebied wordt verpest.

De heer Beerlander antwoordt, dat het antwoord op deze vraag al is gegeven; de gemeente agert ook tegen de CVN-grens.

Wethouder Gommers valt aan, dat de gemeente bij activiteiten die deze nog plaatsvinden gehoudt is aan het bestemmingsplan Bouwgebied uit 1968. In 1985 moest bijvoorbeeld op basis van dit plan een bouwvergunning worden verleend voor een groot aantal zomerhuisjes. Nu is er een gewijzigd plan ingediend met minder huisjes, dat nu in aanbouw is.

Hij bevestigd, dat de gemeente al jaren in de slach ligt met de propositie om de CVN-grens langs de A 28 te krijgen. Ondanks alle activiteiten die in dit gebied plaatsvinden is dat tot nu toe niet gelukt.

Mevrouw Kousstaal zegt dat de mensen in de Brakke in een zwaarlast gebied wonen. Ze is bang voor nog meer grondwateroverlast door uitvoering van de plannen.

De heer Hondestroop vraagt waarom het hele gebied toe moet worden van de nieuwe woonwijk 't Hul Oost niet tot woonwijk wordt bestemd. Hij heeft zelf een vakantiehuis aan de Bovenweg en nu wordt zijn land deels doorzonden.

De heer Van der Mark zegt dat men zich bij de planvorming heeft laten leiden door de woonbehoefte van 20 ha. Daarbij moet rekening worden gehouden met bestaande waarden. De begrenzing aan de noordzijde van het bestaande 't Hul is daaromgetrokken naar 't Hul Oost. Er is niet gekeken naar de huidige capaciteits-situatie. Voor het jaar 2000 zullen we waarschijnlijk ook nog niet beginnen aan de ontwikkeling van het woongebied. Op bestemmingsplanniveau zal te zijner tijd worden gedetailleerd. Misschien is t.z.t. ganciaal mogelijk. Overigens zullen er altijd problemen zijn die met de betreffende grondgegevens opgelost moeten worden.

Mevrouw Pollinder antwoordt, op een retorische vraag van haarzelf, dat op de grond tussen de roedweg en de Hovenweg wel boompjes geplant zullen worden.

De heer Luyten vraagt waarom de route om de weg niet rechtsomkeers op de A-28 kan

worden aangekoten.

De heer Van Be antwoorde, dat de duidelijk naar voren zou hebben. Het probleem is echter dat een nieuwe aansluiting op de A 28 moet worden gemaakt. Natuurlijk heeft al twee aansluitingen en Rijkswaterstaat zal een derde zeker niet weeten. Het is overigens puur een kostenaspect.

De heer Luijckx vraagt nadrukkelijk of een derde aansluiting in overleg met Rijkswaterstaat niet mogelijk is.

Wethouder Gommers zegt dat dit idee als alternatief in het raakgebied kan worden meegenomen.

De heer De Vries (namens het bestuur van de Landbouwafdeling Z.M.D.) vindt dat de agrarische kant van het verhaal in een hoekje wordt gezet. Er wordt naar zijn mening te gemakkelijk gesproken over natuur en landschap dat inzaad gehouden wordt door agrariërs. Het woongebied 't Hut-Oost is gelaat aangegeven, maar wat heen beuelt komt Helvéders ook te boek voor woningbouw. In 't Hut-Oost zijn rendabele agrarische bedrijven aanwezig. Deze kunnen een beroep doen op plmische of is het mogelijk deze bedrijven compensatie te bieden. Ze zitten ook in het relatieota-gebied. Hij waarschuwt, dat bedrijven in hun eeksel opgekocht moeten worden.

De heer Hiersteker geeft aan, dat op bestemmingsplan niveau de plannen worden gedetailleerd. Op dat moment komen ook dit soort zaken aan de orde.

De heer Van 't Geloof brengt naar voren, dat de Omerburgweg nis al veel geluidshinder veroorzaakt. De mensen aan deze weg ondervinden dit nu. Hij vraagt waarom de roadweg wordt aangelegd. De Generaal Winkelmaankazerne gaat komend jaar d.m. Hoe lang gaat het hele project op z'n keert duren?

Wethouder Gommers zegt dat we daar nog wel een jaar of zes mee bezig zullen zijn. Volgens planning zal het sanctieplan op 27 april 1993 door de raad kunnen worden vastgesteld. Dit is de basis om via bestemmingsplannen de plannen verder in procedure te brengen. Voor het eerste stuk van de roadweg vanaf de Eperweg zal suel een oplossing verzregen moeten worden. Dit kan nog zonder viaduct. De tracering van de Omerburgweg is uanzlijk nogal wat verschuldigd. Aankomst naar geleden is al een oplossing aangeboden voor de verkeersoverlast van de GPN. Bestemmingsplanprocedures duzen scher ook lang, doch dit is mede afhankelijk van het feit of al of niet bezwaren worden ingediend.

Mevrouw Roussseau vraagt waarom de Generaal Winkelmaankazerne niet tot bedrijventermin kan worden bestemd.

Wethouder Gommers zegt dat een wegwijs op die plek ook een idee zou zijn. We zitten daar echter in het CVN. Voor dat gebied geldt, dat we terug naar de natuur gaan. Op hoog ministerieel niveau is itan bezig dit te bekijken.

De heer Peilinder constateert dat de mensen aan de Oosterdunderweg straks ook met

gezondheidsrisico te beperken willen krijgen, net als nu de mensen aan de Oude Dijkweg. Kan planschade worden gelimiteerd?

De heer Van der Mark zet uiteen dat de Wet geluidshinder van toepassing is, waardoor te open tijd maatregelen getroffen zullen moeten worden gezondheidsrisico te beperken. Planschade kan zonnig worden gevraagd omdat het bestemmingsplan rechtspleit is.

Mevrouw Polinder zegt begrepen te hebben dat op het bedrijventerrein zonnig zal worden toegepast. De zonnig bedrijvigheid krijgt dan in de richting van de Oude Dijkweg hun kant op.

De heer Van der Mark vraagt naar voren, dat de uiteenlopende milieu-hygiënisch gezond rekening moet houden met bestaande woningen etc. Daarnaast zullen aankopen moeten worden verricht, maar dat is op dit moment moeilijk kijken.

De heer Kautman vraagt of het mogelijk was geweest het bedrijventerrein op de beoogde plek te plannen als de GPS er niet geweest had.

Wethouder Gommers antwoordt dat de nadelen van aansluiting aan Leydenweg al door de heer Van der Mark in zijn inleiding zijn genoemd. Het ontkend kan worden dat de GPS is het hele verhaal natuurlijk wel een rol speelt.

De heer Nagelkerk vraagt of grondruil op het bedrijventerrein ook mogelijk is.

De heer Biersteker antwoordt, dat dit pas op bestemmingsplan niveau kan worden bekeken.

De heer Fiddes vraagt wat het vervolg van de procedure is.

De heer Ten Veen licht deze vraag toe aan de hand van het schuim aan de achterzijde van de populair wettig van het structuurplan, waarbij voor 'behandeling in b. en w.' op 4 januari 1995 moet worden gelezen 'behandeling in commissie voren'.

In reactie op de uitslating van de heer Fiddes dat er aan de Brandweg nog vloer gebied wordt zegt wethouder Gommers dat deze bouwmogelijkheden vertegen rechten zijn die voortvloeien uit het oude bestemmingsplan Zuidengsted uit 1968.

De heer Vos constateert dat de provincie in maart 1995 met een nieuw streekplan komt. Wat is de relatie van het streekplan met het structuurplan?

Wethouder Gommers wijst op de bestuursafspraken met de provincie die afspreekt in het streekplan rekening zal moeten houden. De ruimtelijke aspecten van het bestuursafspraken zijn ook in het structuurplan geregeld.

Mevrouw Cupers vindt dat indien het plan wordt uitgevoerd als eenheid voortbij, veel moet worden ingezet. Zij is er voor de rondweg zo nauwkeurig mogelijk aan te sluiten op de Elburgerweg.

Tegelijkertijd wil zij een onderzoek naar de relaties op de grensovergang Haulk door

rekening mee!

Mevrouw Schaaf vraagt hoe groot de bedrijfsterrinen elders zijn en waarom het bedrijventerrein niet kan aansluiten bij Lepelingen II

De heer Van der Mark zet uiteen dat de afweging van de bedrijfsterrinen Lepelingen I en II gemaakt zijn in de naam "Werken in Nunspeet". Voor Lepelingen I heeft de gemeente van de provincie het licht op "groen" gekregen. Voor Lepelingen II is dit "oranje" met de opmerking "ga niet over de Hallerweg" heen omdat daar landschappelijke waarde in het gedrag zijn.

Mevrouw Ransma vraagt wat verstan wordt onder lichte en zware industrie

Wethouder Grommes zegt dat de bedrijvigheid wat vergeleken moet worden met Rijnmond. In Rijnmond is de bedrijvigheid vergelijkbaar met de bedrijvigheid op het industrieterrein Feilichhof en neemt daarbij enkele voorbeelden.

De heer De Zwaan vraagt of er onderzoek gedaan is naar de milieubelasting op het Dole gebied.

De heer Van der Mark antwoordt dat in eerste instantie alleen rekening is gehouden met de gezondheidsrisico's. In het gebied zal te zijner tijd rekening worden gehouden met de silencing van de bedrijven. De milieubelasting zal worden afgewogen bij het vertonen van de milieuvraagstukken voor te vestigen bedrijven.

De heer De Zwaan merkt vervolgens op, dat agrarische bedrijven nu al geen milieuvraagstuk kunnen krijgen. Toekomstig te vestigen bedrijven zullen daar ook rekening mee moeten houden.

De heer Van der Mark zegt dat voor op het bedrijventerrein te vestigen bedrijven een milieubelasting geldt.

De heer De Zwaan zegt dat door toename van het verkeer door de aanleg van de rondweg extra milieubelasting zal ontstaan

De heer Van der Mark zet uiteen dat daar geen onderzoek naar gedaan is.

Vervolgens vraagt de heer De Zwaan of hij te zijner tijd een bedrijfshal bij huis mag plaatsen.

Wethouder Grommes antwoordt dat wanneer een bestemmingsplan is vastgesteld en goedgekeurd, het mogelijk is een bedrijf te sichten. In dat kader ziet hij hier in dat het niet mogelijk zou zijn een bedrijfshal te sichten bij een woning wanneer ter plekke een bedrijf wordt gevestigd

De heer Cupers vraagt zich af of een agrarische - en recreatieve gemeente als Nunspeet wel geschikt is om meer bedrijfsterrinen te ontwikkelen.

Welhoude Gommers deed mee, dat er een enquête van de Kamer van Koophandel is waaraan hij, de. Nunspeet als slechtste uit de bus komt wat het een bedrijfsterrain kan bieden. Met het bedrijfsterrain zullen we toch een aantal jaren moeten oeven mede om de werkgelegenheid vast te houden. Als het structuurplan is ingevuld, dan is dat waarschijnlijk het einde van wat we in Nunspeet kunnen.

De heer Biersmaeker bedankt de aanwezigen voor hun massale komst en ichbreng en sluit de bijeenkomst.

Voor uits 22,
W. ten Veen.

Inspreekbijeenkomst structuurplan Munspeet d.d. 7 november 1994

Baron en Baron.

Hierens het gemeentebestuur heeft u vanavond allemaal hartelijk welkom op deze inspraakbijeenkomst over het concept-structuurplan voor de kern Munspeet.

Voorstellen

Voordat ik in het kort inga op de opzet en bedoeling van deze avond stel ik eerst even de mensen achter de tafel aan u voor.

- wethouder Kormers, portefeuillehouder WBOA;
- de heer Van der Mark van het streeklankrijk bureau (inter-adviseur);
- de heer Van Es, structureel graaafwerker;
- de heer Jan Veer, recensent van de hoofd-afdeling Bestuurlijk Beheer.

Spoorboekje

Het is de bedoeling, dat allereerst de heer Van der Mark aan de hand van de overheer-voorstel een toelichting op het concept-structuurplan geeft; zeventig aangevuld door wethouder Kormers en de heer Van Es.

Daarna is er een korte pauze.

In deze pauze kunt u zeventig de opgegeven tekening nader bekijken.

De kaart wordt gesurveerd in de hal.

Daarna krijgt u gelegenheid vragen te stellen en er zeventig van gedachten te wisselen met de mensen achter de tafel.

Structuurplan

Wat is een structuurplan?

Volgens de Wet op de Ruimtelijke Ordening is dat een door de gemeenteraad vast te stellen plan, waarin de toekomstige ontwikkelingen van de gemeente wordt aangegeven. Het voorliggende concept-structuurplan geeft die ontwikkelingen aan voor de woningbouwactiviteit, de behoefte aan bedrijfstruktuur en de hoofdwegstructuur. De heer Van der Mark zal dit straks nader toelichten.

Inspreek

Vanavond kunt u inspreken op het structuurplan.

Wat is nu "inspreken"?

Onder "inspraak" verstaat de inspraak-afdeling een door of namens burgemeester en wethouders georganiseerde gelegenheid waarbij het ingezonden en in de gemeente een belang hebbende natuurlijke en rechtspersonen mogelijk wordt verzoekt hun mening uit te spreken over gemeentelijke beleidsvoorstellen en daarover met het gemeentebestuur van gedachten te wisselen.

In deze begeleidingsfase gaat het om beleidsvoorstellen waarop kan worden ingesproken. Het structuurplan is nog voorstellen; het plan bevindt zich dan ook nog in de voorbereidingsfase. Het is nog niet in kennisgeving.

Het concept-plan ligt in het kader van de inspraak vanaf donderdag 27 oktober '94 vier weken lang openbaar te raadplegen bij de hoofd-afdeling Bestuurlijk Beheer. Gespreegd is met de heer Van der Mark over het plan en de tekening. Ook is een samenvatting van het concept-structuurplan beschikbaar.

SAMENVATTING INSPRAAK-REACTIES STRUCTUURPLAN MUNSPEET

Mr. A. G. J. A. Freijssen, Iersdijk 18, Munspeet:

1. Kan rijksweg EPOW/terweg/rondweg Oost niet "hoor" aansluiten l.p.v. te Havenweg? Daarnaast kan een deel van de Havenweg worden gebruikt zodat dit laatste deel van deze weg landschappelijk niet zo interessant is.
2. Andere locaties voor rechttoeweerder en nieuw weggebied mogelijk?
3. Men attendeert op mogelijke effecten grondwateroverlast.
4. Aangehouden wordt op rechtstreekse aansluiting van de rondweg op de "weet" op de rijksweg 4-28.
5. De GPS dient zo spoedig mogelijk te worden aangesloten op de Eperweg.

Mr. A. G. J. A. Freijssen, Iersdijk 18, Munspeet:

1. Het maakt voor bezoekers van Munspeet een weinig indrukzonde indruk en zich aan alle kanten door industriegebied te moeten wippen.
2. Vrees overlast bedrijfterrein-cultuur voor aangrenzende woonwijk.
3. Verkeersveiligheid wordt negatieve beïnvloed omdat de kans dat overtoeren het laatste industriegebied in één keer overlopen minstens is. Een betere bewegwijzering zal daar niets aan kunnen veranderen.

Suggesties:

1. Moet het gebied insteende, zodat ook voor buitenstaanders een logisch verband met de locatie ontstaat. De voorstelde weg zou Oosterringweg moeten gaan heten.
2. De situering van het knooppunt met de blougerweg dicht bij bestaande woonwijk lijkt niet verstandig.
3. Aanpassing Kelmarsweg en noordelijk stukje Bovenweg aanpassen tot een noordelijke ringweg.
4. Kruising Bovenweg/Eblougerweg iets naar het noorden van de huidige kruising leggen en oostelijke ringweg daarop aansluiten waarvoor circuit ontstaat. Bestaande kruising transformeren tot landbouwgrond zodat drie wijningen (Van Francken en Overburen) niet geïsoleerd raken.
5. Fietspad aan het eind van de G. Breitnerstraat formaliseren en aanpassen, ook voor de zijde vanaf Eblouger.
6. Bepaalde snelheid op de Havenweg en verbetering splitsing onstoeijerweg/Havenweg.
7. Stelt voor maatregelen te treffen voor grondwaterstand.

Mr. H. Honsteyn, Havenweg 36, Munspeet:

1. Nieuwe woonwijk 't Hul Oost doornijct gebied met daarbij lenende landbouwgronden; een wij niet weg.
2. Waarom is lokale Kriensche'perweg Van unrostraat, Kriensche'perweg/Schothweg/Hardenstijerweg niet voor een woonwijk bekeken.

Mr. G. J. van de Brak, Onsteinderweg 17, Munspeet:

1. De oostelijke rondweg gaat precies over hun kleine gebouwde woning.

Mr. G. van den, Onsteinderweg 4, Munspeet:

1. Is het niet mogelijk de rijksweg Munspeet dest./Hulstercultuur/veluweren aan de rijksweg 4-28 te creëren? Zou daarbij een groot aantal voordelen op.

Mr. G. J. van der Gaander, Laan 62, Munspeet:

1. Door de nieuwe woonwijk 't Hul-Oost neemt de verkeersdruk op de Laan onaanvaardbaar toe. Stelt voor locatie nieuwe woonwijk te heroverwegen; e.g. verkeersstraat Laan te beperken o.a. deze i.v.m. gebieds overlast te beperken.

Geconcentreerde Pluinweg Slachterijen, Oostelindeweg 104, Munspeet:

1. Indien gekozen wordt voor de richting "uitlopen" aan dienst deze verdere uitwasten van de G.P.S., richting spoorwelder, te worden geleid in verband met uitbreidingsmogelijkheden ter wasten van de G.P.S.. Aan de oostkant zijn geen uitbreidingsmogelijkheden te verwachten, bestaande woningen.

D.O.S. Bechtelindeweg, naams die N. Heerhout, H.L.terweg 145, Munspeet

1. De vestiging van een bedrijfsterrein op lokale Lepelinger 2 vast ten koste van de landschappelijke waarde en het agrarische karakter van dit gebied.
2. De afweging voor deze locatie heeft niet meegenomen er op verantwoorde manier plaatsgevonden. Financiële belangen van de gemeente hebben de doorslag gegeven.
3. In het gebied liggen een groot aantal woningen. De te vestigen bedrijven zullen het woongenot en de privacy van de cliënt aantasten. Naast dan ook bezwaar tegen deze locatie voor het bedrijfsterrein.

Dir. E. de Zaan, Oostelindeweg 103, Munspeet:

1. Uit het structuurplan blijkt niet dat het algemeen belang van de burgers gehand is.
2. De noodzaak van het bedrijfsterrein is niet aangetoond. De argumentatie dat de B.W.K. sluis is niet ter zake doende.
3. Door de aanleg van de rondweg wordt het leefmilieu van de aangrenzende woningen en bedrijven negatief beïnvloed.
4. Om de landschappelijke waarde van de Gemeente te beschermen is een afstand van 100 m niet voldoende.
5. Er is geen onderzoek gedaan naar de gevolgen voor het milieu.
6. Het financiële aspect van het structuurplan is niet onderzocht.
7. Aan compensatiemogelijkheden voor eventueel vertrakkende agrariërs is geen aandacht besteed.

Dir. A. de Zaan, Oostelindeweg 103, Munspeet:

idem als E. de Zaan, hierboven

Dir. B.J. de Zaan, Oostelindeweg 103, Munspeet:

idem als E. de Zaan, hierboven. Tevens wordt er een Milieu Effect Rapportage gevraagd.

Dir. H.E. van 't Hof, Oostelindeweg 35, Munspeet:

idem als hierboven

Dir. S. Hanzelboek, Oostelindeweg 85, Munspeet:

idem als hierboven

Dir. S. J. Hanzelboek, Oostelindeweg 37, Munspeet:

idem als hierboven

Dir. en mevr. S. van Peeshuizen, H.L.terweg 133, Munspeet:

1. Bij realisatie van Lepelinger 2 wordt het woongenot en de privacy aangetast.
2. De verkeersdruk op de slanderwijkweg/Waterweg/Hullerweg neemt toe.
3. Door de komst van bedrijven zal de criminaliteit toenemen.
4. Extra gelandrunder, stankoverlast en overlast van reclame verlichting als gevolg van nieuwe bedrijven.
5. Onschonklijk bestuur door bewoners/urbanen in het gebied van Lepelinger 2 niet aansprakelijk te houden.
6. Er zijn andere locaties die minder overlast geven voor de bevolking.

Concentratie van industrie kan ook veel geld besparen.

Dhr. en mevr. A. Prios, Hüllerweg 117, Nunspeet:
idem als hierboven

Dhr. en mevr. E. Volmer, Harwerdijkweg 144, Nunspeet:
idem als hierboven

Dhr. en mevr. Kogelmeul, Janszwaikeweg 128, Nunspeet:
idem als hierboven

Mevr. J.D. Folinger-Bunsluis, Instanderweg 118, Nunspeet:

1. Door de aanleg van het industrieterrein-Oost worden enkele percelen van haar landbouwgrond doorsneden waarvoor schadevergoeding wordt geëist. Het land wordt versnipperd waardoor minder efficiënt kan worden gewerkt en moet straks een drukke rondweg worden overgesluisd door de koeier.
2. Waardevermindering en verhoging van de gevoeligheid van de woning.
3. Voorkert voor model 1, een alternatief kan zijn:
Vanaf de A26 model 2, dan strak langs de wijkwag en aansluiten op het tracé van model 1.
Indien dit niet mogelijk is dan model 2 aanleggen over de Bovenweg want deze is nu zeer locaal en onvoorzichtelijk.
4. Indien model 2 wordt aangelegd dan een voorziening treffen dat de koeier op een verantwoorde manier de weg kunnen oversleken. Immers de eerste jaren zal de grond van de overzijde van de weg nog wel gebruikt kunnen worden voor landbouw.

Dhr. H.J. Pulinger, Oostwingerweg 116, Nunspeet:
idem als hierboven

Dhr. K. Folinger, Oostwingerweg 118, Nunspeet:
idem als hierboven

Dhr. W. van de Slieck, Hüllerweg 121, Nunspeet:

1. Zijn waarhoudersbedrijf valt grotendeels binnen het gebied wat is bedoeld voor bedrijventerrein. Door het bedrijventerrein valt een groot deel van het bedrijf weg. Kan men ook niet akkoord gaan met het structuurplan.

Dhr. J.K. Burg, Minckelweg 12, Nunspeet:

1. Het gebied waarop het bedrijventerrein in Nunspeet Dooz is gepland heeft een hoge landschappelijke waarde. Het gebied heeft een typisch agrarisch karakter, waarin nog iets van de consprunkelijke Veluwe kleinschaligheid is terug te vinden.
2. De geplande weg zal voor de omwonende een verkeersgewaantijke situatie en veel geluidsoverlast opleveren.
3. Is er wel behoefte aan een extra bedrijventerrein en is de mogelijkheid van loopingen 2 wel voldoende onderzocht?
4. Is er niet een M.E.B. vereist?

Dhr. H. Schuchard, George Kruitmanstraat 25, Nunspeet:

1. Door de realisatie van woningbouw in 't Huij-boordooz verdwijnt de ruime blik over de weilanden. Verzoekt de voorkeur te geven aan een ander locatie.

Dhr. Westering, Elburgeweg 108, Nunspeet:

1. Door de realisatie van de rondweg wordt de exploitatie van het

reflexiebedrijf op een negatieve wijze beïnvloed. De geplande rondweg danwel rijt, onder hunkswaai, verwacht een andere schiedswaai van dit plan.

Instituut voor Natuurschermingseducatie, Postbus 529, Munspeet:

1. Woningbouw in de lokaal e t Hul-Hoerdboual taal de "lloolop" aan van het gebied rondom De Grote Kurte. Verder zal de bepanting van De Grote Kurte daardoor geregradeerd worden tot een stadspark.
2. Industrie ten coste van hurspeel is een te grote belasting voor de landschappelijke waarden van het gebied. Eventueel is woningbouw beter op zijn plaats omdat daarvoor de infrastructuur gemakke iker kan aansluiten op de bestaande infrastructuur. Na aanwezige industrie activiteiten kan beter en goedkoper naar elders worden overgebracht.

Stichting Natuurscherming Munspeet e.o., Spijthstraat 54, Munspeet:

1. Door woningbouw rondom De Grote Kurte worden de cultuurhistorische en landschappelijke waarden van deze oude buitenplaats genegeerd. Een ruimer gedimensioneerde structuur is gewenst om de nu aanwezige ecologische waarden voor langere termijn te verzekeren.

Dhr. J. van de Brake, Eijdenen 5a, Dourstrijke:

1. Adviseert de rondweg het tracé van de Kaverweg te laten volgen. Voordelen:
 - de rondweg kan een karakteristiek worden;
 - goedkoper dan twee wegen;
 - past prachtig in het landschap met op de achtergrond de Hoge Eek;
2. Waarschuwen de houtwallen gespaard bij het industriegebied terwijl er wel bos wordt gekapt. Vraagt om informatie over beheersbijlagen voor houtwallen omdat hij zelf ook eigenaar is van zo'n houtwal.

Van Kooft dieringa, nanspeel, dhr. H. Pap, Wapenland 31, Munspeel:

1. Door de realisatie van de woningbouwplannen raakt cliënt zijn vrije uitzicht verlost.
2. In mogelijkheid tot het houden van paarden wordt nntoemen, terwijl cliënt de grond pas in januari heeft gekocht, toen was er nog geen sprake van woningbouw.

Buro voor Rechtspraak, namens de heer Van Lierden en mevrouw Van Kooft, Kialerwaai 54, Munspeet:

1. De aanleg van de rondweg is bezwaarlijk vanwege de versterking van de lokaal in dit gebied;
2. Er is geen enkel uitzicht op het realiseren van nieuwe functies op het bedrijventerrein;
3. De rondweg kan niet zijn functie als ontsluiting voor de bebouwde kom vervullen als rondom de rondweg nieuwe functies komen;
4. Niet alleen het verkeer van de G.P.S. levert ernstige problemen op maar ook de stank, loenane van het verkeer levert ook stankproblemen op. (Verder grote bezwaren tegen de huidige vestiging van de G.P.S.).



GEMEENTE NUNSPEET

Uitdagingsopdracht beantwoording van de inspraakreacties

INFRASTRUCTUUR

Randweg-Oost

1. Aansluiting van de rondweg op de Elburgerweg "boger leggen".

Naar deze mogelijkheid wordt een nader onderzoek ingesteld. Voordel is dat de rondweg verder vanaf de bestaande woonbebouw komt te liggen en een goede aansluiting kan worden gemaakt met de Bovenweg ten westen van de Elburgerweg. Nadeel is dat het laatste gedeelte van de Bovenweg wordt aangetast. Voorgesteld wordt voor de aansluiting een "zeekgebied" op te nemen in het structuurplan, zodat in een later stadium hierover een beslissing genomen kan worden.

2. Aanpassing van de Koltmansweg en het bewaaste gedeelte van de Bovenweg tot een noordelijke rondweg rondom de kern.

De noodzaak tot een noordelijke rondweg is zeer aanwezig. De functie van een "noordelijke" rondweg wordt nu (en straks) vervuld door de Elburgerweg. Wanneer de Koltmansweg een rondweg-functie krijgt moet daarvan een afleiding gemaakt worden terug naar de Hinderwijzerweg. Dit zou een te ingrijpende operatie zijn in het buitengebied waarvoor geen noodzaak bestaat. Bovendien is de omleiding van 't Hul nu gaand op de Elburgerweg. Het is logisch dat ook 't Hul-Noordloot wordt ontzien op de Elburgerweg.

3. Rondweg ter hoogte van de G.P.S. meer naar het westen leggen in verband met de uitbreidingsmogelijkheden van de G.P.S.

In het kader van het Structuurplan is gekozen voor een rondweg "buitenkant", volgens model 3. Op de tekening, behorende bij dit Structuurplan is het tracé van deze rondweg globaal aangegeven. De exacte ligging van de rondweg zal bij de nadere detaillering in bestemmingsplan-vertrouw zijn bestag krijgen. Op dit moment is het mogelijk een zodanig tracé te bepalen, dat tegemoet gekomen wordt aan de wensen van diverse belanghebbenden, een "verschuiwing" van de rondweg, in westelijke richting, ter hoogte van de G.P.S., zal dan worden bekeken.

4. Alternatief tracé voor de rondweg: Vanaf de Eperweg eerst gedeeltelijk model 2 waarbij de rondweg strak langs het sportpark wordt gelegd en daarna model 1.

Dit alternatief wordt voorgesteld om raarwee doorgang van de regionale productie te verzekeren. Indien er aan de oostzijde van Nunspeet een bedrijventerrein ontwikkeld wordt in combinatie met een rondweg, dan betekent dit, dat dit gebied haar agrarische functie zal verliezen. De aanwezige agrarische bedrijven zullen aangevoerd moeten worden, waarbij in overleg met de betrokkenen ook verplaatsing naar elders tot de mogelijkheden kan behoren. Of de ontwikkeling aan deze zijde van Nunspeet nu plaatsvindt volgens model 1, model 2 of volgens een alternatief model (deels 1 en deels 2), waarop blijft staan, dat het gebied haar agrarische functie zal verliezen. Het is dan ook niet zo, dat hij een alternatief model er gunstiger omstandigheden zullen ontstaan voor de betrokken agrarici. Voornamelijk verkeerswetenschappelijk zijn er geen voordelen te behalen, indien gekozen wordt voor een alternatief tracé. Integendeel, indien gekozen wordt voor een minder vloeiend verloop van de rondweg, dan is de kans niet denkbeeldig, dat automobilisten kiezen voor een andere route.

Samenvattend kan geconcludeerd worden, dat er geen redenen zijn om thans te kiezen voor een alternatief tracé. Met inachtneming van het ander punt 3. gestelde wordt het tracé volgens model 2 wordt dan ook gehandhaafd.

5. Voorzieningen treffen voor het oversteken van koeien

Het beantwoorden van deze vraag is nu het kake van het opstellen van het structuurplan niet op de orde. Het is geen planologisch relevante opmerking.

6. De rondweg veroorzaakt geluidsoverlast voor omwonenden.

Wanneer er een rondweg aangelegd wordt, dan dient er rekening gehouden te worden met de bepalingen van de Wet Geluidshinder. Concreet betreft dit, dat de geluidbelasting ten gevolge van het wegverkeer op deze route op woelingen, gelegen in een zone van 200 meter aan weerszijde van de weg, de voorkeursgrenswaarde van 50dB(A) niet mag overschrijden. Slechts in zeer bijzondere omstandigheden kan een hogere geluidbelasting toegelaten worden, maar dit vergt een aparte procedure, waarbij derden de mogelijkheid hebben bezwaren tegen deze hoge geluidbelasting in te dienen.

Voor alle duidelijkheid dient vermeld te worden, dat een geluidbelasting van 50 dB(A) niet betekent, dat er "niets" te horen is van het wegverkeer. Het geluidniveau blijft echter wel binnen de wettelijk vastgestelde peilen.

7. Waarom wordt niet het tracé van de Havenweg gevolgd?

De Havenweg is op dit moment een weg, samen met de directe omgeving van de weg, waarvan landschappelijke waarden worden toegekend. Deze landschappelijke waarden kunnen tot niding door het vrij smalle profiel van verbodingen en beplanting aan weerszijde. Het is mogelijk de landschappelijke waarden van deze weg te behouden door de rondweg op enige afstand van de Havenweg te realiseren. Omdat de gemeente hecht aan het behoud van de landschappelijke waarden van de Havenweg, wordt er voor de rondweg bewust afgezien van het gebruik maken van de Havenweg. Zie verder de Bestuursrapportage ad 1.

8. De rondweg kan zijn functie van rondweg niet vervullen als rondom de rondweg nieuwe functies komen

Deze opmerking wordt niet gebedeld. Een rondweg kan juist prima mede als ontlasting van nieuwe functies dienen omdat daarmee omvangrijke verkeersbewegingen op een goede manier worden vasthouden.

Rondweg West

9. Waarom wordt een nieuwe rondweg niet rechtstreeks aangesloten op de A-28.

Nunspeet is rijk voorzien van 2 aansluitingen op de A-28. Wanneer op vrij korte afstand van de bestaande aansluiting van de Kispeterweg op de A-28 een nieuwe aansluiting gerealiseerd zou worden, lijfsombecht ter plaatse van "Routiers" dan ontstaat er voor het verkeer inderdaad een goede mogelijkheid om een route "om de west" te kiezen. In beide liggen in- en uit-voersloten en al zo bedoeld er "alleen maar" een viaduct over de A-28 gerealiseerd te worden. Theoretisch is dit mogelijk, maar dan dient Rijkswaterstaat hier wel acht te slaan. Als beheerder van Rijkswegen heeft Rijkswaterstaat een heel duidelijk standpunt i.v.m. aansluitingen op Rijkswegen: liefst zo weinig mogelijk, omdat elke aansluiting een potentieel "conflictspunt" is. De situatie wordt in de ogen van Rijkswaterstaat nog erger, wanneer er vlak bij elkaar meerdere aansluitingen op een Rijksweg aanwezig zijn, dan wel gepland worden. Tot op heden is Rijkswaterstaat tegen een dergelijke aansluiting van Nunspeet op de A-28. Er zal echter nagegaan worden of in de nabije toekomst een wijziging in het beleid van Rijkswaterstaat te verwachten is.

Overige opmerkingen en het gebied van verkeer

10. Extra verkeersdruk op de Laan door aanleg van woongebied 't Hul Oost
Op dit moment wordt het centrum van Nunspeet omgeven door een 'ring' bestaande uit de Nunspeetdijkweg, Elburgeweg en F.A. Molplaan. Deze wegen zijn geschikt om als wijkverkeersweg te fungeren. In dit systeem vervult de Laan geen rol. Indien 't Hul uitgebreid wordt met 't Hul Oost' dan blijft de ring haar functie als wijkverkeersweg behouden. Ook in die situatie is er geen rol weggelegd voor de Laan. Voor niet acceptabele verkeersdruk op de Laan, door aanleg van woongebied 't Hul Oost' hoeft dan ook niet gevreesd te worden.

WONINGHOUW

1. Woningbouwlocatie 't Hul-Oost doorsnijdt agrarische bedrijven.

Bij de ontwikkeling van een woongebied zal naar de consequenties voor bestaande bedrijven gekeken worden. Als handhaving van het bedrijf niet mogelijk is dan zal het bedrijf moeten worden verplaatst. Dit kan pas besloten worden bij de invulling van het bestemmingsplan.

2. Waarom is locatie Kienerschulpenweg/Schotweg/Harderwijkerweg niet onderzocht voor woningbouw.

In het kader van het Structuurplan zijn geen locaties onderzocht, die thans gelegen zijn binnen de begrenzing van het C.V.N. (Centraal Veluwe Natuurgebied), omdat de begrenzing van het C.V.N. voor de provincie "heilig" is. De lokale Kienerschulpenweg/Schotweg/Harderwijkerweg is gedeeltelijk gesmeerd binnen de begrenzing van het C.V.N. en is derhalve niet onderzocht.

3. De "broekop" van de Grote Bunte wordt aangetast door de woningbouw.

In het Structuurplan is de locatie 't Hul-Oost aangegeven als toekomstig woongebied. Binnen dit gebied is de Grote Bunte aangegeven. Zoals bekend laat het detailleringniveau van een Structuurplan niet toe om binnen een "woonvlak" precies aan te geven waar de woningen komen te staan, welke gebieden te bebouwen blijven, enz. Wel is aangegeven, dat het uiteraard niet de bedoeling is om pal op of in de Grote Bunte woningbouw te plegen. Dit gebied heeft onmisbaar een grote waarde en zal dan ook beschermd moeten blijven.

4. De gebiedscontour van Nestlé ligt gedeeltelijk over het nieuwe woongebied 't Hul-Oost.

Bij de invulling op bestemmingsplanniveau zal rekening worden gehouden met de gebiedscontour op basis van de vergaarde situatie. In hoeverre dit consequenties heeft voor de mogelijkheid tot het bouwen van woningen binnen deze gebiedscontour zal nader moeten worden bekeken.

BEDRIJVENTERREIN

Bedrijventerrein Nunspeet-Oost

1. Het bedrijventerrein veroorzaakt overlast voor de naastliggende woonwijk

Bij de situering van een bedrijventerrein dient natuurlijk rekening gehouden te worden met de aanwezigheid van woonwijken. Om overlast te voorkomen wordt tegenwoordig het systeem van milieuregeling toegepast. Dit betekent, dat in eerste zaaie, gelegen nabij een woonwijk, uitsluitend bedrijven worden toegelaten, die op deze geringe afstand geen overlast zullen veroorzaken. Iets vanda weg kunnen wel "zwaardere" bedrijven toegelaten worden. Een en ander wordt op bestemmingsplan-niveau vastgelegd. Dit laat onverlet, dat bedrijven alleen mogen "kruisen" met een milieuregeling (vroeger vooral Milieuwetregulering genoemd). In een dergelijke milieuregeling wordt juist aangegeven aan welke eisen een bedrijf moet voldoen om overlast te voorkomen.

Geconcludeerd kan worden, dat er voldoende waarborgen aanwezig zijn om overlast te voorkomen.

2. De omvang van het bedrijventerrein is niet aangepast.

Op basis van de provinciale nota "Ruimte voor Kantoren en Bedrijven" wordt voor Nunspeet een uitgangspunt van gemiddeld 1 ha. netto bedrijfsruimte per jaar acceptabel beschouwd. Dit betekent, dat voor de periode 1992 - 2012 rekening gehouden moet worden met een behoefte van 20 ha. netto bedrijfstuin.

Daarnaast is er een enquête van de Kamer van Koophandel geleken, die Nunspeet als slechte vier de hui come uit betreft het aanbod van bedrijfstuin. Met dit in het achterhoofd heeft de gemeente overleg gezocht met de provincie, teneinde te zorgen voor compenserende maatregelen, indien de militairen uit Nunspeet zullen vertrekken. Overeengekomen is, dat Nunspeet een compensatie van de negatieve effecten van onder meer de latere werkgelegenheid, mag overgaan tot de ontwikkeling van een bedrijfstuin met een investeringsbedrag van 15 hectare, als eerste aanzet voor een "nader op Structuurplan-niveau" te ontwikkelen bedrijfstuin van ca. 50 hectare tennoe aan de oostzijde van het dorp Nunspeet. Het gemeentelijke stuur acht deze ontwikkeling noodzakelijk om de werkgelegenheid in Nunspeet te waarborgen.

3. De sluiting van de Generaal Winkelman kazerne is geen argument voor het aanleggen van een bedrijfstuin.

Uit de reactie ad 2. kan al afgeleid worden, dat de sluiting van de Generaal Winkelman kazerne op zich geen argument is voor het aanleggen van een bedrijfstuin. Het verlies aan directe werkgelegenheid van - 75% op het totaal aan werkgelegenheid is echter wel een argument om - naast de reguliere behoeften aan bedrijfstuin - extra bedrijfstuin te realiseren, teneinde de negatieve

afreken van de werkgelegenheid te financieren

4. Is er onvoldoende onderzoek gedaan naar de gevolgen voor het milieu, te grote belasting van de landschappelijke waarde van het gebied.

Uit de resolutie ad.1 kan afgeleid worden, dat bij het realiseren van een bedrijventerrein niet meer gevraagd hoeft te worden voor overlast in aansluitende woonwijken. Hieruit mag niet de conclusie getrokken worden, dat er geen gevraagd voor het milieu te verwachten zijn. Indien er een bedrijventerrein, tezamen met een roodweg, gerealiseerd wordt, dan zal hiernaar onbarmhertig invloed uitgeoefend worden op de aanwezige waarde in het gebied. Het "verlies" wordt op twee manieren gecompenseerd:

- Allereerst zal het verlies aan het gecompenseerd worden door de aanleg van bos elders, waarbij 20% extra aan bos wordt aangelegd.
Van groot belang is echter dat door de realisatie van een bedrijventerrein in combinatie met een roodweg er weliswaar sprake is van "verlies" voor natuur en milieu, aan de rand van het C.V.N., maar daar staat tegenover dat er aanzienlijke "winst" gehoopt kan worden in het centrale deel van de C.V.N., indien daar overgegaan wordt tot de toename van circa 1100 hectare bebouwing aan de natuur. Per saldo is er dan ook sprake van een aanzienlijke "winst".

5. Is Lepelingen 3 wel voldoende onderzocht?

Lepelingen 3 is in het kader van de nota "Wetzel in Nutspeel" al onderzocht als potentiële locatie voor bedrijventerrein. Zoals bekend heeft de provincie het licht nog niet op "groen" gezet voor de ontwikkeling van dit gebied, vanwege er aan de noordzijde van de Hüllerweg landschappelijke waarde en agrarische belangen in het geding zijn. De potentiële mogelijkheden in dit gebied zijn verder flink afgenomen door de reservering van 6 à 7 hectare voor de hereden politie. Ontwikkeling van Lepelingen 3 betekent ook een extra verkeersdruk op de Hinderwijkweg en op het knooppunt nabij het station. De verkeersontwikkeling in Nutspeel-Oost kan veel liever plaatsvinden. Er zijn dan ook thans geen redenen meer aanwezig om de beperkte mogelijkheden in Lepelingen 3 te bezatten.

6. Overlast van de G.P.S.

Overlast van de G.P.S. dient niet aangepakt te worden via een structuurplan. Overigens voorziet het structuurplan wel in een oplossing voor een deel van de overlast, namelijk dat de aan- en afvoer steeds kno plaatsen van de roodweg. Aan de overlast, zoals stank en geluidshinder wordt via de Milieureguleering geopteerd. De G.P.S. is positief bestemd in het bestemmingsplan "Duitengeld" en van dus niet aangepakt worden als een illegaal bedrijf.

Lepelingen 2

7. Aanleg van een bedrijventerrein gaat ten koste van het landschappelijke en het agrarische karakter van het gebied.

In de nota "Beleken in Nunspeet" heeft een onderzoek plaatsgevonden naar de geschiktheid van diverse lokaties voor bedrijfsterreinen. Lokatie "Lepelingen 2" is toen al als geschikte lokatie uit de bus gekomen. Wanneer dit gebied voor bedrijvigheid wordt zal dit betekenen dat er een einde komt aan de agrarische activiteiten in het gebied. Tevens betekent dit dat het oorspronkelijke landelijk open landschap verandert in een bebouwd gebied. Hier en ander is nu eenmaal het directe gevolg van het aanwenden van agrarische gebieden voor bedrijfsdoelinden. Bij de uitwerking wordt gekeken naar de consequenties voor ten plaaas aanwezige bedrijven.

Samenvatend kan gconcludeerd worden dat het bestaande landschappelijke en agrarische karakter van het gebied inderdaad zal veranderen.

8. Er heeft geen weloverwogen afweging plaatsgevonden. Alleen economische belangen van de gemeente tellen.

Zoals ook al in ad 7 is vermeld, beruht de keuze van Lepelingen 2 wel degelijk op een afweging van diverse lokaties, waarbij die lokaties getoetst zijn aan een groot aantal criteria. Uitgangspunt daarbij is wel geweest dat er een betere lokatie voor bedrijvigheid gevonden moest worden. Wat dat betreft liggen er economische belangen aan ten grondslag.

9. De verkeersdruk op de Harderwijkse weg/Waferweg/Hollerweg neemt toe.

Wanneer Lepelingen 2 voor bedrijfsdoelinden wordt aangewend dan zal dit inderdaad betekenen dat de verkeersintensiteit op deze wegen zal toenemen. De toename zal echter niet tot gevolg hebben dat deze wegen een betrekkelijke toename van het verkeer dienen te verwerken.

10. Concentratie van industrie kan veel geld besparen.

Het is inderdaad juist dat concentratie van industrie financiële voordelen kan opleveren. Nunspeet kan echter de behoeftte aan toekomstige bedrijfsterreinen niet honoreren aan één zijde van Nunspeet. Aan de westzijde zijn tevaldeende mogelijkheden aanwezig (na Lepelingen 2 geeft Lepelingen 3, 4 enz), terwijl er aan de oostzijde meer mogelijkheden bestaan om in korte termijn een nieuw bedrijfsterrein te ontwikkelen. Om deze reden is gekozen voor de ontwikkeling van Lepelingen 2 om te voorzien in de behoefte op korte termijn, terwijl voor de behoefte op de (middellange termijn) hiervoor gekozen is voor Nunspeet-Oost.

11. Een bedrijventerrein betekent ook toename van criminaliteit.

Deze opmerking wordt niet gedeeld. Niet wordt ingezien welke relatie er is tussen

de aanwezigheid van een bedrijfsterrein en de in andere fasen van bebouwing kan ook betekenen dat er meer aanrofs van worden uitgevoerd, terwijl het nu steeds bebouwing juist vaak doelwit is van inbraak.

OVERIG

1. Aandacht voor de grondwaterstand.

Aandacht voor de grondwaterstand komt in beeld bij het ontwikkelen en bouwrijp maken van de grond. Uitgeend zal in deze fase tijd aan aandacht worden besteed. Op voorhand is te geven aandacht te veronderstellen dat de grondwaterstand voor voorkomende problemen zorgt en het kader van het gevende vooroverleg over het ontwerp-structuurplan heeft het Waterschap Noord-Veluwe opgemerkt dat bij het bouwrijp maken van de woonwoninglocatie rekening dient te worden gehouden met afgraving van het terrein.

2. Er is geen aandacht besteed aan compensatie voor eventueel vertrekkende agrarisch.

Bij ontwikkelingen buiten de bestemde kern voor infrastructuur, woningbouw en bedrijventerrein valt er niet altijd aan te bouwen die agrarisch die zelf in de betrokken gebieden hebben gevestigd, of tenminste grond hebben in dat gebied, moeten vertrekken. Indien mogelijk zal getracht worden de bedrijven te verplaatsen door middel van grondruil. Aankoop van de bedrijven is ook mogelijk. Deze omkeerbewijzen zullen gestart worden op het moment dat de vaststelling van het structuurplan heeft plaatsgevonden.

3. Is een Milieu Effect Rapportage (M.E.R.) noodzakelijk?

De aanleg van een bedrijfsterrein van ca. 30 hectare is geen M.E.R. plichtig activiteit. Ook de aanleg van een roadweg is dat niet. Toesloten kan vermeld worden dat ook de combinatie van een bedrijfsterrein met een roadweg valt behoort tot de M.E.R. plichtige activiteiten.

4. Er heeft geen persoonlijke benadering van belanghebbenden plaatsgevonden.

Een persoonlijke benadering is bij de voorbereiding van een structuurplan niet mogelijk. Gelet op het karakter van een structuurplan is in principe iedere inwoner belanghebbend, zij het dat de één meer belanghebbend is dan de ander. Daarom is er voor gekozen via de gemeentelijke informatiemanager in de 'Kansspel Vooruit' uitgebreid aandacht te hevelen aan het structuurplan. Gedurende vier weken heeft er publicatie plaatsgevonden waarbij aan de inspraakmogelijkheid ruim voldoende aandacht is besteed.

Suggesties gedaan in de inspraakreunies zullen voor kennisgeving worden genomen.

REACTIES VOOROVERLEG STRUCTUURPLAN HUNSPEET

No.	Naam	Reactie
1.	Ministerie van Defensie Dienst Oorlogswaarden, Kerken en Terreinen	Een opmerkingen
2.	NV Waterleiding Mij. Gelderland	Een opmerkingen
3.	Waterschap Noord Veluwe	*Aanpakting bodem met hoge grondwater standen op winninglocatie; *Op het bedrijventerrein in Hunspeet- dijk rekening houden met de heden- strooms gelegen natte natuur.
4.	Concerta Flung	A. alternatieve route uitging naar camping "De Schreepsbel" opzetten op de plan- saak.
5.	Vrouwer Advies Commissie	*Plan voor een rondweg in Hunspeet- West met zo mogelijk een aansluiting op de A-28 op de druk op het Sla- Luispolder te verminderen; *De aansluiting op de A-28 van de E. speterweg door laten vervallen; *Kiest voor de route in Hunspeet- dijk over rooel 2. de rondweg hielden om. Aansluiting op de E.L. ringerweg verschun van r. O.Lim. Boverweg.
6.	Landschap Belter land	*Een kwalitatieve analyse van de landbouwkundige situatie in de betruk- ken gebieden ontbrekt; *Mogelijkheid van herbestemming van voormalige bedrijven moet mogelijk zijn; *De mogelijkheid van het Belvédèrebos als een natuurlekkage wordt te gerak- kelijk afgegaan. Het winningbouw in aan- gen en tussen de Schetsweg en de Eienschipweg is niet onderzocht; *Het is gewenst verscheidende functies tebedrijventerrein met o.a. J. meer te concentreren. De afvang van het bedrijventerrein moet wordt aan de ruimte kant gericht.

7. Samen van Esophantol, reeve namens de Fabriekanten Vereniging Nusspeel Ouderstaant van structuurplan; plan voor een nieuw wijkgebied tussen de spoorlijn en de D-20 aansluitend op het industriegebied De Feilhuusdijk.
8. N.V. Stalenlandse Gasunie Bekering houder met de afstanden tot gestrengd poort eiringer (circulaire VROM DS'91/B nr. 0104004).
9. Rijksconsulentie voor het Ministerie van Financiële Zaken in Gelderland Geen opmerkinge
10. Inspecteur van de landelijke Ordeening *De opvang van de woningbouw en de uitbreiding van het bedrijventerrein is in strijd met het restrictief beleid van rijk en provincie.
*Geen aandacht besteed aan het rijksbeleid;
*Locatie 4 (de bevestiging) is ook op termijn niet geschikt voor woningbouw;
*Locaties 2 en 3 nog beter met elkaar vergelijkbaar;
*Voor de rondweg voorkeur voor model 1, afwijking van het bedrijventerrein is te groot.
11. Ministerie van L. W en O Directeur L. W en O *Geen aandacht voor s'ternatieven;
*Voor de rondweg voorkeur voor model 1 vanwege de overblijvende landschappelijke aantasting;
*Er dient boscompensatie plaats te vinden;
*Het zwaarwegend landschappelijk belang van de rondweg moet aangetoond worden;
*Betera onderhuwing ten aanzien van de de nadelige effecten op natuur, bouwen en landschap;
*Adviseur met nadere analyse van de aanwezige waarden, openbare en bedrijven in het gebied dat grenst aan de bebouwd zone.
12. Ministerie van VROM Inspecteur van lokale Ordeening *Sluit zich aan bij het standpunt van de inspectie landelijke Ordeening;
*Geen aandacht voor volkshuisvestingsaspecten zoals woningdifferentiatie, de woningdichtheid en de samenhang met doorzaken bouwen en duurzame stedelijke.

13. Directoraat-Generaal Rijks-
waterschaal
- *Kaaron vervall ongelijkvloerse kruis-
sing tussen de Flouderweg en de
spoorweg van de Amersfoortse spoor-
aanwieling niet doorgaat;
 - *De seuze voor mede' 2 moet gefundeer-
der plaatsvinden;
 - *Er zijt vere breedere slaegtag in
regionaal verband.
14. Inspectie van de Volksgezond-
heid
- *Voorkeur voor Locatie 3, vanwege:
 - aanwezigheid Grinde Dunlet
 - aanwezigheid veehouderij,;
 - aanwezigheid Vestlet;
 - drukke Flouderweg;
 - *Bosgen en de lictare is ook in de
loekast onbesprekbaar;
 - *Uitbreiding bedrijventerrein staat op
gespannen voet met provincie en
rijksbereid;
 - *Voorkeur voor mede' 1.
15. Provincie Gelderland
- *Voor de woon-pelicefle is mede' 1 niet
aanvaardbaar;
 - *Voorkeur voor mede' 1 voor de rondweg-
gest;
 - *Er zal besampensatie moeten plaats
vinden.



GEMEENTE NUNSPEET

BEANTWOORDING "VOOROVERLEG"

ad.3 Waterschap Noord-Veluwe

Bij het kiezen van de woninglocatie C (1 Hui Oost), zal uiteraard rekening gehouden worden met de hoge grondwaterstand in dit gebied. Onderzocht zal worden welke maatregelen getroffen kunnen worden om een voldoende drooglegging van het woongebied te garanderen, zonder de bestaansruimte gelagen zarte natuur aan te tasten.

ad.4 Gemeente Elburg

Op de plankaart is in één van de modellen een alternatieve aansluiting in de richting van de camping "De Scheepshof" aangegeven. De aanleg van een dergelijke aansluiting vereist een afstemming van het CVN. Daarom is er voor gekozen "De Scheepshof" te ontsluiten via de nieuwe rondweg, de bevoorradings Bovenweg en het bestaande noordelijke deel van de Klaterweg. In het ontwerp-plan zal dit gewijzigd worden.

ad.5 Vrouwen Afdelings Commissie

Ook de voorkeur van de gemeente gaat uit naar een aansluiting van Nunspeet-West op de A-28, ter plaats van "Bouwers". In overleg met Rijkswaterstaat zal nagegaan worden welke mogelijkheden hiervoer aanwezig zijn. Indien het daarvan nodig is om de bestaande aansluiting van de Elspeterweg op de A-28 op te helden, dan zal terzake afgevoerd moeten worden, of de voordelen van een nieuwe aansluiting op de A-28 ter plaats van "Routiers" opwegen tegen de nadelen van het opheffen van de bestaande aansluiting van de Elspeterweg op de A-28.

Wat de aansluiting van de noordelijke rondweg op de Elburgerweg betreft kan het volgende opgemerkt worden: Een nader onderzoek zal niernaar nog worden ingediend. Voorgesteld wordt voor de aansluiting een "aankerspoor" op te hebben in het structuurplan, zodat in een later stadium hierover een beslissing genomen kan worden.

ad.6 Landbouwschap Vlietertina

Het is mogelijk bij de kwalitatieve analyse van de diverse locaties méér aandacht te schenken aan de landbouwkundige situatie in die gebieden. Reeds nu kan gesteld worden, dat dit niet tot gevolg zal hebben dat de keuze op andere locaties zal vallen. Wat betreft de woningbouw blijft locatie C de meest logische locatie, terwijl er dringende behoefte zijn een Nunspeet-Oost aan te wenden voor een nieuw bedrijfstreint, in combinatie met een noordelijke rondweg.

- Uiteraard zal in overleg met de betrokkenen onderzoek worden of herbestemming

- van agrarische bedrijven op een andere locatie toe de mogelijkheden kan betonen.
- Ten aanzien van de woningbouw-locaties kan opgemerkt worden dat het gebiedsdeel Belvédère op dit moment een zodanige rol speelt als uitbouwgebied van de bewoners van Nunspeel en een zedendijk landschappelijke waarde heeft die afgezien is van het betreffen van deze locatie voor woningbouw. Daarnaast is het zo dat de provincie van mening is dat het Belvédèrebuis binnen het CVN gelegen is en woningbouw op deze locatie aldus uitgesloten is. De gemeente pleit voor een andere begrenzing van het CVN en daarom is de locatie van het Belvédèrebuis onderzocht als toekomstige woonbestemming. Voorts kan worden opgemerkt dat het gebied tussen Schipweg en Kierchuitpenweg gelegen is binnen de begrenzing van het Centraal Veluwe Natuurgebied (C.V.N.) en als zodanig niet beschouwd kan worden als een reële woningbouwlocatie. Deze begrenzing is zo duidelijk dat het niet nodig wordt geacht om deze locatie te onderzoeken.
- Ten aanzien van de bedrijfsterrinen kan het volgende opgemerkt worden: Aan de westzijde zijn onvoldoende mogelijkheden aanwezig (na Lepelingen 2 zijn Lepelingen 3, 4 en 5, terwijl er aan de oostzijde geen mogelijkheden bestaan om op korte termijn een nieuw bedrijfsterrin te ontwikkelen. Om deze reden is gekozen voor de ontwikkeling van Lepelingen 2 om te voorzien in de behoefte op korte termijn, terwijl voor de behoefte op de middellange termijn bewust gekozen is voor Nunspeel-Oost.

art. 7 Kamer van Koophandel

In het kader van de bestuursovereenkomst tussen de gemeente en de provincie is o.a. overeengekomen dat er aan de westzijde van Nunspeel een nieuw bedrijventerrein gerealiseerd mag worden indien de gemeente in veel mate de nodige maatregelen treft om de bescherming van Natuur en Landschap in het C.V.N. te bevorderen.

Aangezien het gebied tussen spoorlijn en A 28 gesitueerd is binnen de begrenzing van het C.V.N., bestaan er dus geen reële mogelijkheden om dit terrein als werkgebied aan te wenden.

art. 8 Gazonic

Dit gebied zal er rekening gehouden worden met de vereiste afspraken ter preventie port leidings (conform circulaire VROM DGM/EPD nr. 0104/804).

art. 10 Inzake R.O.

In het Samenwerkingsplan zal uitgangspunt het besteed omtrent aan het beleid van rijk en provincie, waarbij tevens aandacht besteed wordt aan de positie van de Kamer Nunspeel t.a.v. de rest van de gemeente en t.a.v. de omliggende gemeenten.

Voorts kan vermeld worden dat de planologische ruimte in de zagenen nieuwe raamprogramma's inderdaad voldoende mogelijkheden biedt om het gemeentelijk volkswaarnemingsbeleid adequaat uit te voeren.

- Het wordt als noodzakelijk geacht om de locaties 3 en 5 nog beter dan al gedaan is met elkaar te vergelijken. De keuze valt zo duidelijk op locatie 3 dat een nieuwe afweging overbodig wordt.
- Tevens acht de gemeente de gesloten bestuursovereenkomst met de provincie een betere basis voor de ruimtelijke ontwikkeling van Nunspeel. Momenteel werkt de provincie aan een overeenkomst waarin ook de inspecteur R.O. zich kan vinden.

geheel nieuw ontsluitingssysteem ontworpen zal moeten worden.

3. Hoofdwegestructuur en bedrijventerrein

Ten aanzien van de geprojecteerde oppervlakte van het bedrijventerrein kan het volgende opgemerkt worden. Op basis van de provinciale nota "Beleidsplan voor Kantoren en Bedrijven" wordt voor Nunspeet een uitgifte tempo van gemiddeld 1 ha naar bedrijfsterrein per jaar acceptabel beschouwd. Dit betekent, dat voor de periode 1992 - 2012 rekening gehouden moet worden met een behoeft van 20 ha. naar bedrijfsterrein.

Darvanast is nu een enquête van de Kamer van Koophandel gekregen, dat Nunspeet als slechtste uit de bus komt wat betreft het aanbod van bedrijfsterrein. Met dit in het achterhoofd heeft de gemeente overleg gekocht met de provincie, ten eerste te zorgen voor compenserende maatregelen, wanneer er door het verlies van militair terrein uit Nunspeet een verlies van \approx 7% aan directe werkgelegenheid plaatsvindt. Overeengekomen is, dat Nunspeet mag overgaan tot de ontwikkeling van een bedrijventerrein met een bruto oppervlakte van 15 hectare, als eerste aanzet voor een "nauter op Structuurplan niveau" te ontwikkelen bedrijventerrein van ca. 30 hectare binnen aan de oostzijde van IJssdorp Nunspeet. Het gemeentebestuur acht deze ontwikkeling noodzakelijk om de werkgelegenheid in Nunspeet te waarborgen.

Voorts kan opgemerkt worden dat de provinciale commissie van de pânimmenselachterzij op dit moment al een belangrijk aandachtspunt is van de gemeente.

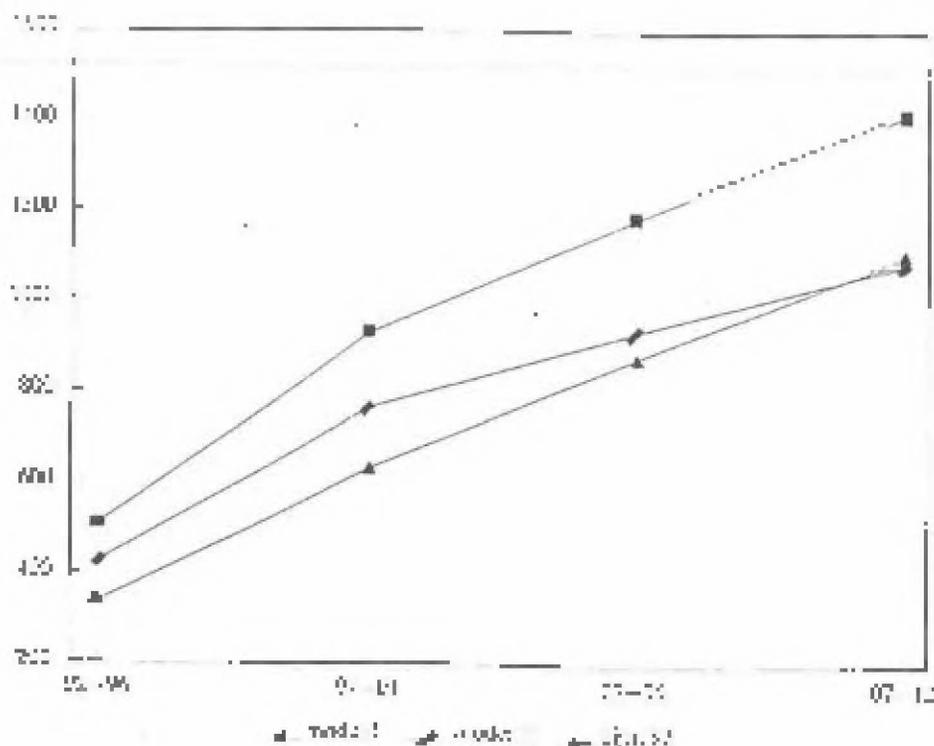
Tenslotte zult de gemeente het onderzoek om de oostelijke rondweg te realiseren op basis van model 1. In het Structuurplan is aangegeven dat een rondweg op basis van model 2 meer mogelijkheden biedt om op korte termijn een goede ontsluiting van de G.P.S. te bewerkstelligen. Bovendien is de maatschappelijke aanvaardbaarheid van model 2 groter dan model 1.

Het is juist om hier naar model 2 geheel te gaan is daar bestand bijgevoeld. Uiteraard zal zorggedragen worden voor compensatie effecten. Het en ander zal planologisch geregeld worden, voordat tot aanleg van de rondweg wordt overgegaan.

ad 15. Prognose Gelderland

1. Woningbehoeft prognose

In onderstaande grafiek is aangegeven wat het verschil is tussen model 1 (90% compensatie), model 2 (50% compensatie) en het provinciale uitvoeringsprogramma. Model 2 stemt nagenoeg overeen met het provinciale uitvoeringsprogramma. Het is de lering iets anders. Wanneer model 2 als uitgangspunt wordt genomen is er nauwelijks nog extra capaciteit nodig tot 2012. De gemeente houdt vast aan model 1, vanwege de in het structuurplan genoemde argumenten. Daarnaast is het zo dat in het kader van het Ruimtelijk OntwikkelingsPerspectief (ROP) dat door de provincie is opgesteld het ISV naar verwachting ook uitgaat van een 50% compensatie voor de niet-erfgoed gemeenten. Het is daarom verstandig geweest in dit uitgangspunt te volhouden. Het is niet onmogelijk dat in het nieuwe structureel de provincie dit uitgangspunt zal hanteren.

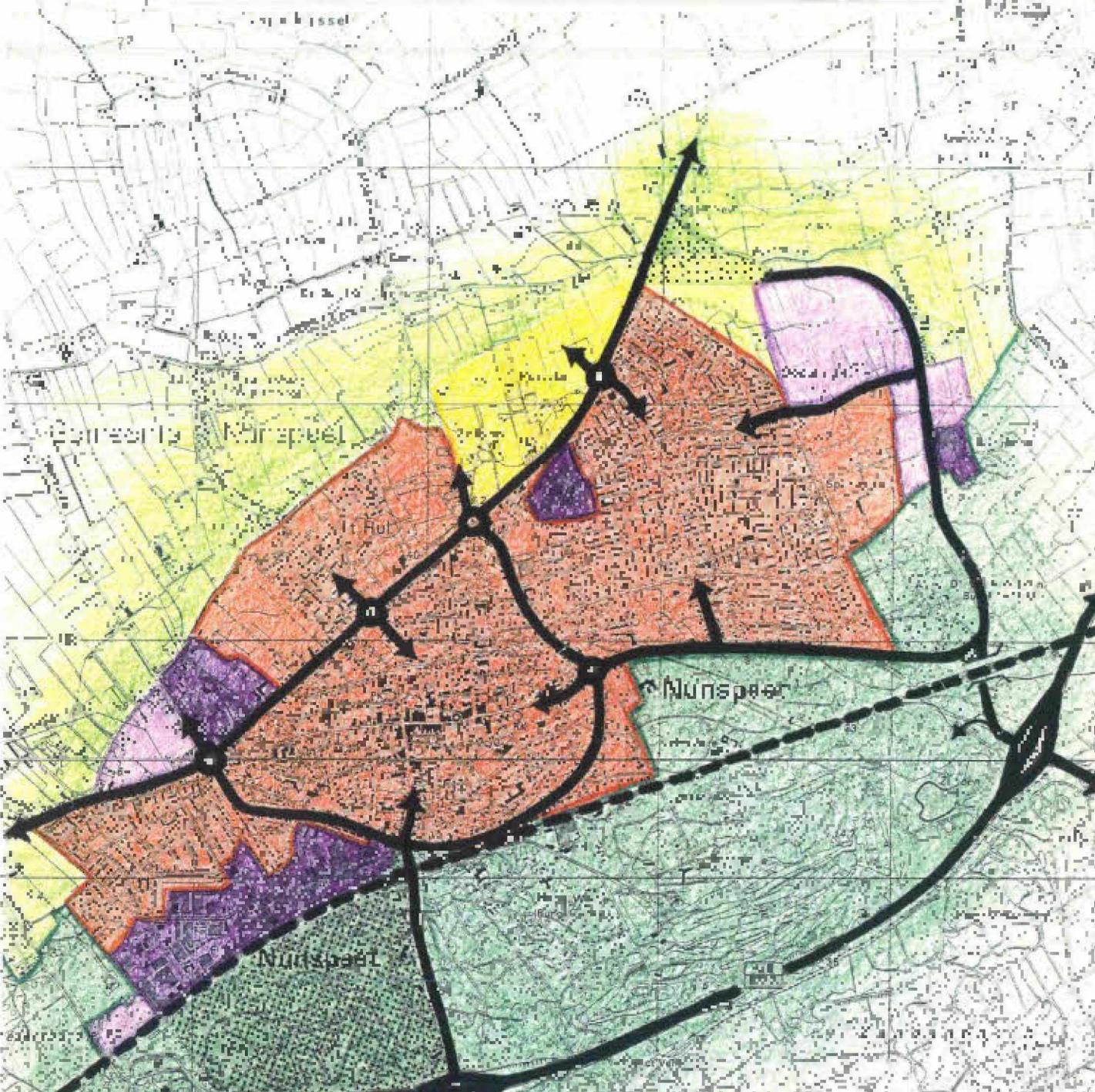


2. Hoofdwegenstructuur

De gemeente acht het aangewezen om de oostelijke rondweg te realiseren op basis van model 1, zoals hiertoeven reeds al is aangegeven. Aan model 2 zijn duidelijke voordelen verbonden:

- in de eerste plaats kan op deze wijze een goede verkeerskundige afwikkeling van het doorgaande verkeer bereikt worden, ook wanneer op de naaste toekomst méér gebruik gemaakt zal worden van deze weg dan thans voorzien wordt. Gedeeltelijk wordt hier op het (model) benutten van deze weg door verkeer van en naar Elburg;
- in de tweede plaats zal er geen sprake zijn van een barrière werking, zoals getoond wordt bij model 1. De bewoners van Ninspree Oost kunnen ongehinderd het gebied ten oosten van de woonwijk bereiken, zonder een (doorgaande) weg over te hoeven steken. Met name de spoorvelden zijn makkelijker bereikbaar;
- in de derde plaats zal er bij model 2 geen sprake zijn van geluidshinder ten opzichte van de woonwijk Ninspree oost. Weliswaar kunnen er ook bij model 1 maatregelen getroffen worden om geluidsoverlast te voorkomen, echter er zal wel gerekend moeten worden met een toename van de geluidsbelasting ten opzichte van de huidige situatie. Daar staat tegenover dat er mede aan de nodige maatregelen genomen zal moeten worden aan geluidshindermaatregelen bij de aanleg van een costelijke rondweg volgens model 2, maar het aantal perenniel gehinnenzen is in die situatie aanzienlijk kleiner dan bij model 2;
- in de vierde plaats zal de maatschappelijke acceptatie van model 2 naar verwachting aanzienlijk groter zijn dan die van model 1. Dit is belangrijk om in de naaste toekomst ook daadwerkelijk tot een snelle aanleg van de oostelijke rondweg te komen;
- Uiteraard zal compensatie plaatsvinden.

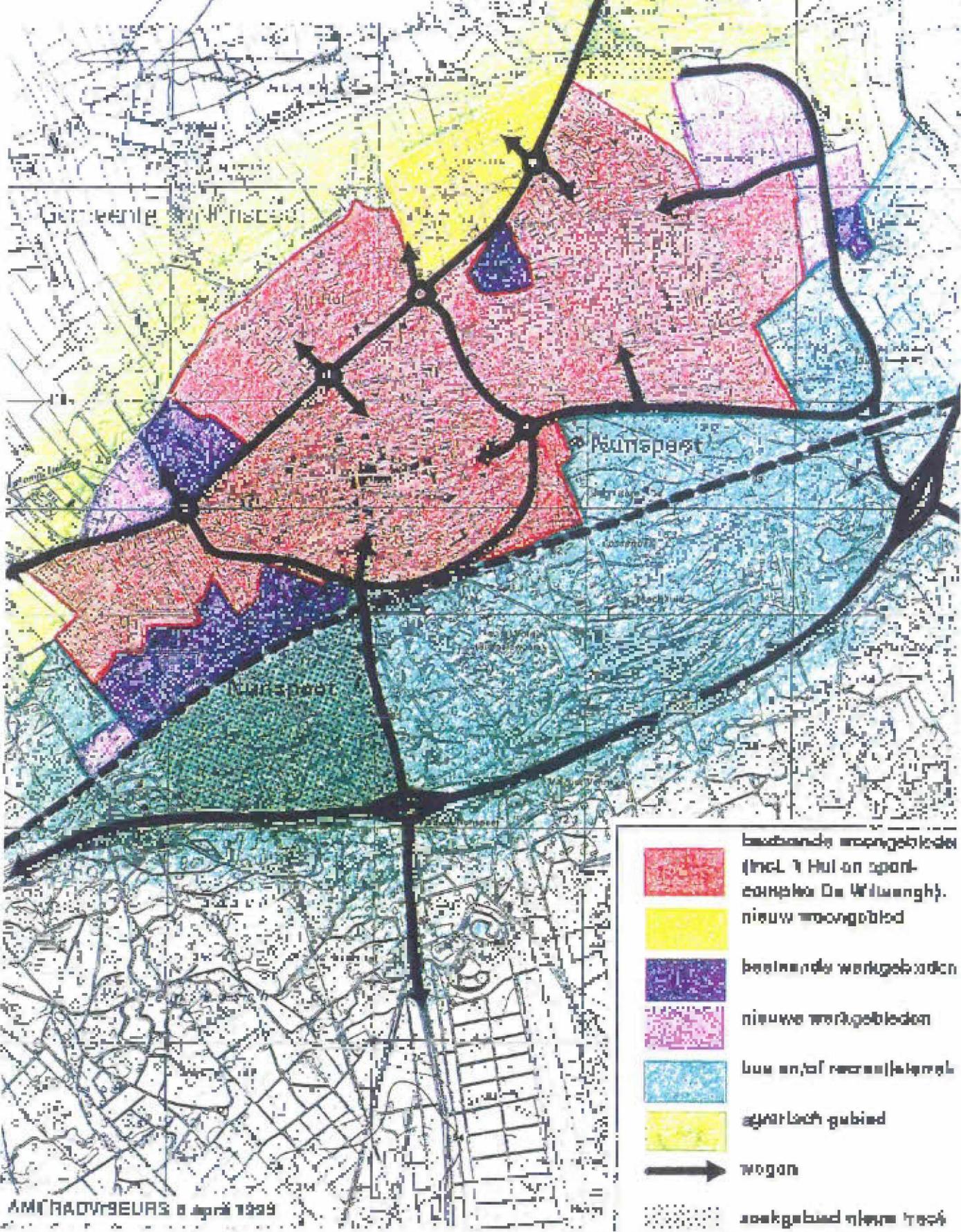
STRUCTUURPLAN KERN NUNSPEET 1995



-  bestaande woongebieden (incl. 't Hul en appartementencomplex De Wiltengh).
-  nieuw woongebied
-  bestaande werkgebieden
-  nieuwe werkgebieden
-  bos en/of recreatie terrein
-  agrarisch gebied
-  wegen
-  zoekgebied nieuw (woning)

STRUCTUURPLAN KERN NUNSPEET 1995

Vastgesteld bij besluit van de raad
 der gemeente Nunspeet
 d.d. 2 NOV. 1995 - nr. 249
 bijz. besluit
 de secretaris van Nunspeet



-  bestaande woongebieden
 (incl. 'Hul on span' en
 'De Wiltwangh').
-  nieuw woongebied
-  bestaande werkgebieden
-  nieuwe werkgebieden
-  bus en/of recreatiegebied
-  agrarisch gebied
-  weg
-  zoekgebied nieuw tracé