



Advies Ontwerp-structuurvisie

Gemeente Nunspeet
T.a.v. het college
Postbus 79
8070 AB NUNSPEET

Datum

12 februari 2021

Zaaknummer

2020-018805

Onderwerp

Structuurvisie t Hul-Noord

Inlichtingen bij

5.1.2,e 5.1.2,e

5.1.2,e

post@gelderland.nl

Blad

1 van 3

Beste meneer, mevrouw,

Hartelijk dank voor het ontwerp van de structuurvisie voor 't Hul-Noord, dat we op 28 december 2020 ontvingen. We hebben uw plan bestudeerd en leggen u hierbij graag ons advies voor.

Inhoud van de structuurvisie

De ontwerpstructuurvisie onderbouwt de noodzaak voor de woningbouw in het gebied 't Hul-Noord. Tegelijkertijd schetst het plan de contouren van de toekomstige invulling van de wijk. In hoofdlijn vinden wij het een goede onderbouwing en een goede ontwerp-structuurvisie. Wel hebben wij enkele opmerkingen. De punten komen in deze brief aan de orde.

Wonen

Wij hebben meerdere malen met u de verwachte behoefte aan woningen voor Nunspeet besproken. In het plan beschrijft u uitgebreid welke behoefte aan woningen er is tot 2040. Omdat de oorspronkelijke berekening naar uw mening geen goed beeld gaf van de behoefte, is er een aanvullende raming gemaakt. Wij onderschrijven de gekozen uitgangspunten. Over de uitkomsten van de behoefte-raming hoeft wat ons betreft geen discussie meer gevoerd te worden.

Planuitval

Er is wel één uitgangspunt waar wij aandacht voor vragen. U gaat bij de berekening voor nieuwe woningen uit van ongeveer 25% planuitval. In Actualisatieplan 7 van de Provinciale Omgevingsverordening wordt een instructieregel toegevoegd, die gaat over het overwegen een onbenutte bouwvergunning weer in te trekken. Deze instructieregel houdt in dat wordt voorgesteld om de gemeenten te verplichten jaarlijks te monitoren of feitelijk gebruik gemaakt wordt van verleende bouwvergunningen voor woningbouwlocaties en bij twee jaar 'stilzitten' te overwegen om de onbenutte bouwvergunning weer in te trekken. Dit vermindert de behoefte aan woningen niet, maar geeft u meer mogelijkheden te sturen op realisatie van woningbouw en daarmee planuitval te verminderen.

Markt 11 | 6811 CG Arnhem
Postbus 9090 | 6800 GX Arnhem

026 359 99 99
post@gelderland.nl
www.gelderland.nl

BNG Bank Den Haag
NL74BNGH0285010824
BIC-code BNG Bank: BNGHNL2G

Btw-nummer: NL001825100.B03
KvK-nummer: 51468751



≡ provincie
Gelderland

Datum

12 februari 2021

Zaaknummer

2020-018805

Blad

2 van 3

Ditzelfde geldt voor de verwachte planuitval binnen uw programma Woningbouw op Maat. Niet-benutte capaciteit kan worden ingetrokken en zo weer worden ingezet voor andere plannen in dat programma. Met dit uitgangspunt zou planuitval minder groot zijn dan de door u genoemde 50%, niet benutte capaciteit wordt immers elders ingezet.

Locatiekeuze

In de structuurvisie beargumenteert u de keuze voor de locatie 't Hul. Het gebied is aangemerkt als Waardevol Open Gebied. Ontwikkeling van woningen in 't Hul-Noord tast de openheid aan. Dit constateert u terecht in de structuurvisie. Andere locaties voor woningbouw zijn weliswaar voor handen, maar bieden niet voldoende capaciteit.

Wij willen u wel wijzen op een onjuistheid op pagina 28 van de ontwerpstructuurvisie: "Daar komt bij dat Gedeputeerde Staten van de provincie Gelderland een positieve grondhouding hebben uitgesproken om te komen tot ontwikkeling van 't Hul-Noord tot woonwijk. Dit is niet het geval bij een van de andere locaties." Dit kan de indruk wekken dat wij de door u onderzochte locaties allemaal hebben beoordeeld. Wij hebben een positieve grondhouding uitgesproken over de locatie 't Hul – Noord. Wij hebben geen oordeel gevormd of uitgesproken over de andere locaties die zijn opgenomen in de structuurvisie. Wij verzoeken dit in de definitieve versie aan te passen.

Ondanks voornoemde kanttekening kunnen wij instemmen met de keuze voor 't Hul-Noord. De inpassing in het landschap, de beoogde fasegewijze ontwikkeling en opzet van de wijk passen binnen de gemaakte afspraken. De groen-blaauwe dooradering van de wijk sluit aan bij de doelen die wij stellen ten aanzien van biodiversiteit in de stad en klimaatadaptatie.

Alternatieven

Wij adviseren u in het vervolgtraject goed te blijven motiveren waarom 't Hul-Noord volgens u de beste locatie is voor woningbouw. De aanwezige landschappelijke waarden zoals openheid verplichten u om extra goed te onderbouwen dat er geen alternatieven zijn. Tegelijkertijd adviseren wij u te blijven zoeken naar alternatieven waarmee u in de woningvraag kunt voorzien.

Bijvoorbeeld door hoger te bouwen op binnenstedelijke locaties. Een kleinere ruimteclaim op 't Hul-Noord betekent ook vermindering van de impact op het waardevolle landschap, wat past bij ons uitgangspunt zoveel mogelijk binnenstedelijk bouwen.

Vervolg

Wij blijven graag nauw betrokken bij de verdere planvorming. Wij verwachten dat Actualiseringsplan 7 (specifiek hoofdstuk 1a) meer mogelijkheden biedt voor maatwerkoplossingen. Dit kan nodig zijn om af te kunnen wijken van het verbod op bouwen in waardevol open gebied. Wij denken daarin graag met u mee. Wel wijzen wij u erop dat, op het moment van schrijven, Actualisatieplan 7 van de Omgevingsverordening nog niet is vastgesteld.

We horen het graag als u het voorontwerp-bestemmingsplan ter inzage legt. Gebruik hiervoor het e-formulier. U vindt dit formulier op www.gelderland.nl.

Datum

12 februari 2021

Zaaknummer

2020-018805

Blad

3 van 3

Meer informatie

Heeft u nog vragen? Neem dan contact op met [5.1.2,e](#)

Ik wens u veel succes met het opstellen van het bestemmingsplan.

Wij versturen deze brief in afschrift aan het Waterschap Vallei en Veluwe.

Met vriendelijke groet,
namens de algemeen directeur van de provincie Gelderland,



Elke Zeijl
Teammanager Programmering, Ruimte en Landschap

Voor deze brief geldt:

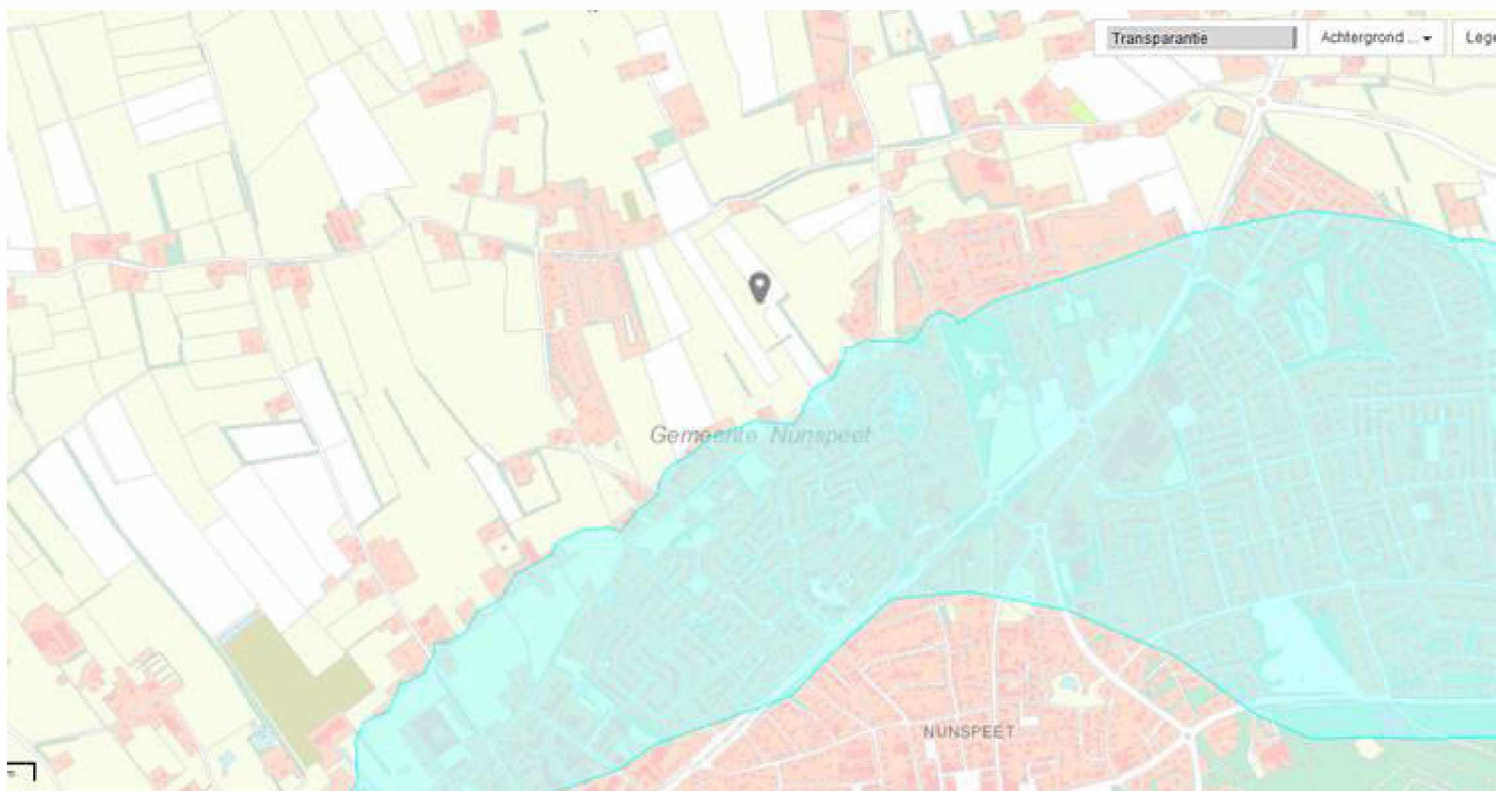
Besluit ruimtelijke ordening, artikel 3.1.1

Van: 5.1,2,e <5.1,2,e@vallei-veluwe.nl>
Verzonden: vrijdag 22 januari 2021 17:43
Aan: 't Hul Noord
CC: DIV_Vallei_Veluwe; 5.1,2,e
Onderwerp: Ontwerpstructuurvisie 't Hul-Noord

Goedendag 5.1,2,e

Bedankt voor uw brief d.d. 18 december 2020 over de Ontwerpstructuurvisie 't Hul-Noord (uw kenmerk 030298212). In dit stadium hebben wij geen opmerkingen.

Houdt in het vervolgtraject wel rekening met de grondwaterfluctuatiezone. Als het natter wordt als gevolg van de klimaatverandering kan de grondwaterfluctuatiezone opschuiven, juist in die richting. Ons uitgangspunt is grondwaterneutraal bouwen, en dus geen grondwater afvoeren. Wellicht is ophogen dan nodig om voldoende ontwateringsdiepte te creëren en natte kruipruimten zoals in de wijk De Brake te voorkomen.



We worden graag betrokken bij het vervolgtraject, om de waterbelangen te waarborgen in het stedenbouwkundig ontwerp en het bestemmingsplan. Ik zag op de visiekaart dat daar al goede ideeën over zijn in de vorm van een groenblauwe zone.

Met vriendelijke groet,

5.1,2,e — 5.1,2,e 5.1,2,e

adviseur planvorming

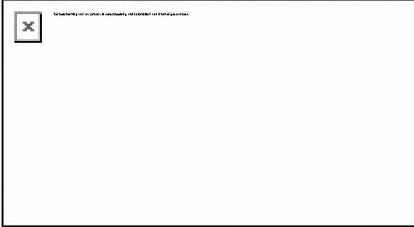
werkdagen: ma–di–do–vrijdag

Waterschap Vallei en Veluwe
Steenbokstraat 10 | Apeldoorn
Postbus 4142 | 7320 AC Apeldoorn

5.1.2,e

5.1.2,e

Klik op de foto en lees ons publieksjaarverslag!





Stedenbouwkundig advies

't Hul Noord - Structuurvisie

Een advies wordt gevraagd voor het ontwerp Structuurvisie 't Hul Noord.

In de structuurvisie wordt in het eerste deel een analyse van de woningopgave weergegeven met afweging van de diverse uitleglocaties in Nunspeet. In het tweede deel komt de ruimtelijke- en beleidsanalyse van het plangebied aan de orde met een visie voor het plangebied. Verder ter afsluiting wordt het proces weergegeven.

De structuurvisie heeft een heldere en leesbare opzet gekregen met beelden welke het gebied goed markeren en karakteriseren.

In de analyse van de woningbouwopgave wordt duidelijk gemaakt dat er naast kleinere uitleggebieden de zoektocht en opgave en zoektocht ligt bij een grotere behoefte aan woningen. Inbreidingslocaties kunnen deze behoefte niet vervullen. In de afwegingen worden meegegeven dat de uitleglocatie een aansluitend onderdeel moet zijn van het dorpse weefsel. In de afwegingen worden de potentiële locaties bekeken naar de capaciteit en de ruimtelijke aspecten. In de conclusie wordt aangegeven dat 't Hul Noord de beste optie is om te voldoen aan de woningbouwbehoefte. Naast de capaciteit kan deze uitleg goed aangesloten worden aan de bebouwingsstructuur van Nunspeet en vormt het ook een logische voortzetting van het plan Molenbeek.

De aspecten van ontsluiting en waardevolle landschappelijke kwaliteiten zijn in deze afweging meegenomen.

De ruimtelijke analyse geeft een duidelijk beeld van de historische structuur van het gebied welke hier nog goed erfahrbaar is, zoals de Rug van Wessinge, de ontginningsstructuren, watergangen, de groenstructuren, een aansluitend landgoed van De Grote Bunte, de korenmolen De Duif, een Kerkepad en de historische ontsluitingswegen Kolmansweg, Bovenweg, Molenweg, Oude Zeeweg en de Hullerweg. Verder zijn er in een beperkte schaal open lintbebouwingsstructuren aanwezig. Deze historische structuren zullen belangrijk zijn voor de ontwikkeling en waar mogelijk behouden en versterkt worden.

De structuurvisiekaart vormt een goede vertaling van de ruimtelijke analyse. De kaart geeft de basis van de ontwikkelingsopties en de ontwerpprincipes weer. Deze basis wordt gevormd door een sterk landschappelijk raamwerk waarin de huidige / bestaande functies zijn opgenomen.

Het bovenstaand leidt tot het volgende advies:

Het landschappelijke en cultuurhistorisch raamwerk is goed ingepast en vormt hier een belangrijke kenmerkende basis voor de ontwikkeling. Belangrijk is dat hier ook voldoende ruimte wordt gegeven om dit te kunnen ervaren. Deze structuren dienen daarom ook opgenomen te worden in de ruimtelijke structuur van de openbare ruimte van het plan. Op deze wijze kan er een beleefbare meerwaarde ontstaan. Ook is het goed een oude maar verdwenen kerkpad in het plan op te nemen. Dit kan een betekenis hebben als wandelroute richting het centrum.

Op het grote schaalniveau is er weinig zicht op de verbinding van de langzaam verkeersroutes naar scholen, zorgvoorzieningen en het centrum. Nu is de visie grotendeels gericht op het autoverkeer. Juist op het kleinere niveau moet het plan zich richten op het langzamere verkeer. Dit is ook duurzamer. Daarnaast is er weinig bekend hoe de wijk aansluit op het openbaar vervoer. Voor een ambitie van een duurzame leefomgeving zijn dit belangrijke aspecten. Dit wordt in de visie gemist.

Een zorg is de aansluiting van de bebouwing met verkaveling langs de Hullerweg. Hoe sluit de nieuwbouw aan op deze oude structuur met lintbebouwing en kan er voldoende afstand gehouden worden. Versterken van deze structuur of streven naar kan ook inhouden dat de lint verder verdicht wordt. In hoeverre staat dit in een goede verhouding met een herkenbare lintstructuur en als belangrijke element in de groenstructuur? Uit ervaring van de Molenweg kan geconstateerd worden dat er een spanningsveld ontstaat tussen de bestaande bouw en de nieuwbouw. Gronduitgiftebeleid staat vaak op gespannen voet met wat ruimtelijk wenselijk is. Als de duidelijkheid in de visie ontbreekt zal dit consequenties hebben voor de Hullerweg.

Een ander aspect is de aansluiting met het dorpse weefsel en de verbinding met de kern. Belangrijk voor een nieuwbouwwijk is de verbinding. De woonwijk Nunspeet 't Hul is een afgeronde woonwijk met een buitenschil welke naar binnen gericht is. Hierdoor wordt de Hullerweg als weg in het buitengebied gerespecteerd. Een verbinding van de nieuwe wijk met de bestaande wijk en het centrum kan alleen via bestaande langzaam verkeersontsluitingen of de Molenweg. Enkele (langzaam verkeer) ontsluitingen zijn misschien niet voldoende geëquipeerd om het verkeer goed te leiden.

Voor het overige verkeer zullen de wegen Oude zeeweg, Hullerweg / Waterweg, Molenweg, Kolmansweg en Bovenweg van belang zijn. Deze moeten het gemotoriseerde verkeer in meer of mindere mate afwikkelen. Er is begrip dat de Molenweg ontzien wordt. Deze heeft een herkenbare structuur richting de kern. Een grote druk van het verkeer kan deze weg niet verdragen zonder grote ingrepen te doen in de breedte. Vanuit de kaart bekeken lijkt de Bovenweg met aansluiting op de Elburgerweg en de Rondweg richting De Kolk en A28 een logische en meest geschikte verbinding te zijn voor een vloeiende verkeersafwikkeling. Maar vanuit het cultuurhistorisch en ruimtelijk aspect is een ontsluiting een forse ingreep op deze oude historische structuur welke ook strak langs de Rug van Wessinge loopt. Deze weg heeft eeuwenlang gefunctioneerd als bovenlangse route langs de Rug en de Molenbeek van buitengebied naar de zandgronden van de Veluwe. Een verbreding zal grote gevolgen hebben voor het gekoppelde landschap. Elke wijziging schept hier dus de verplichting de schade op het gebied van de cultuurhistorie zoveel mogelijk te beperken. Er zal een keuze gemaakt moeten worden tussen het zoveel mogelijk behouden met zo min mogelijke ingrepen of de verkeerstechnische ingreep zo veel mogelijk te verzachten met respect voor de omgeving. Landschappelijke oplossingen kunnen hier behulpzaam zijn. Laat dit een samenhangend ontwerp zijn in plaats van een optelsom van verkeersnoodzakelijke eisen. In de analyse en visie komen de ruimtelijke kenmerken van de Bovenweg te weinig aan bod (misschien omdat deze weg buiten het plangebied ligt). Het mag niet zo zijn dat dit als een neveneffect wordt gezien en buiten de restrictie valt van de structuurvisie. Hierdoor is er weinig grip op de ruimtelijke kwaliteit.

Als eind kan gesteld worden dat er veel waardering is voor de opzet en inzet van de visie.

Deventer Den Haag Eindhoven

Snipperlingsdijk 4	Anna van Buerenplein 46	Emmasingel 15
7417 BJ Deventer	2595 DA Den Haag	5611 AZ Eindhoven
Postbus 161		
7400 AD Deventer	Leeuwarden Amsterdam	
T +31 (0)570 666 222	F. HaverSchmidtwei 2	De Ruyterkade 143
goudappel@goudappel.nl	8914 BC Leeuwarden	1011 AC Amsterdam

Gemeente Nunspeet

Ontsluiting 't Hul-Noord

Verkeersgeneratie en wegenstructuur

Datum	9 augustus 2019
Kenmerk	004083.20190809.N1.01
Auteur	5.1.2.e

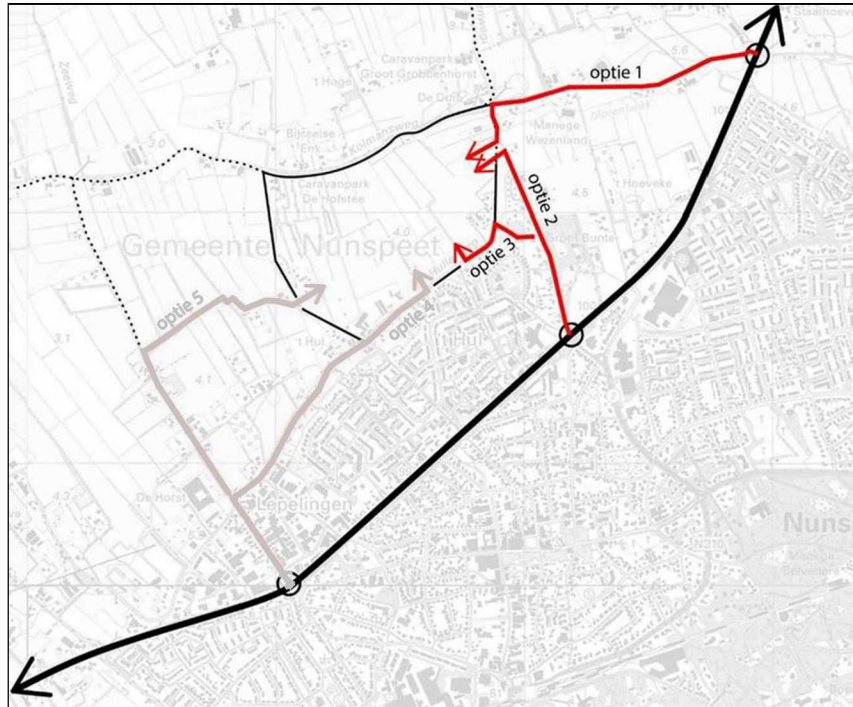
1 't Hul-Noord

De gemeente Nunspeet onderzoekt de mogelijkheden om aan de noordzijde van de wijk 't Hul een woonwijk van ongeveer 450 woningen te bouwen.



Figuur 1.1: Onderzoeksgebied 't Hul-Noord

Voor de ontsluiting zijn meerdere opties genoemd. Drie opties voor de ontsluiting lijken daadwerkelijk haalbaar. Deze opties worden in dit onderzoek nader bekeken.



Figuur 1.2: Drie te onderzoeken ontsluitingsopties voor 't Hul-Noord

Ontsluitingsopties

1. Ontsluiting via de Molenweg - Bovenweg.
2. Ontsluiting via de Molenweg.
3. Ontsluiting via de Hullerweg - Molenweg.

2 Verkeersgeneratie

Een nieuwe woonwijk brengt nieuw verkeer met zich mee. De hoeveelheid verkeer die samenhangt van en naar een woonwijk bepalen we op basis van kentallen van het CROW. De kencijfers voor woningen zijn opgesteld met het oog op een brede, gemiddelde doelgroep, rekening houdend met de stedelijkheidsgraad (grote stad of dorp) en de ligging van de woningen binnen de gemeente (centrum, bebouwde kom of buitengebied). Nunspeet wordt door het CBS als 'weinig stedelijk' gecategoriseerd, voor 't Hul-Noord houden we de voor de ligging 'rest bebouwde kom' aan. De kencijfers voor de verkeersgeneratie zijn uitgesplitst naar het prijsniveau van de woningen. Daar hebben we op dit moment geen goed inzicht in. We verwachten dat in deze wijk een mix van vooral grondgebonden woningen zal ontstaan met beperkt appartementen. Voor vrijstaande woningen of twee-onder-een-kapwoningen zijn de kencijfers hoger,

voor woningen in het goedkopere segment (sociale huur, startersappartementen) zijn de kencijfers lager. Daarom gaan we hier uit van de gemiddelde verkeersgeneratiecijfers die gelden voor tussen-/hoekwoningen (huur + koop): 7,4 ritten per etmaal. Op het moment dat er inzicht is in de typen woningen en het prijsniveau kan deze berekening verder gedetailleerd worden. Bij de verkeersgeneratie van woningen geldt dat een weekdag kan worden omgerekend naar werkdag door de kencijfers te vermenigvuldigen met 1,11.

invulling	aantal	kental ritgeneratie	ritgeneratie	
			weekdag	werkdag
woningen	450	7,4	3.330	3.696

Voor de gehele wijk 't Hul-Noord verwachten we in totaal ongeveer 3.300 ritten op een gemiddelde werkdag. Dit verkeer komt bij de al bestaande intensiteiten op de te onderzoeken wegen. In het drukste avondspitsuur is de toename 350 voertuigen per uur (ongeveer 10% van de etmaalintensiteit).

3 Huidige wegen en verkeer

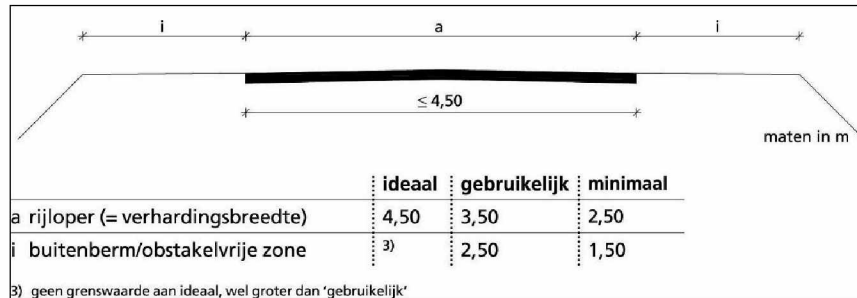
3.1 Wegprofiel

De Molenweg (noordelijk deel) en de Hullerweg zijn vormgegeven als een erftoegangsweg type 2, een smalle en rustige 60 km/h-weg buiten de bebouwde kom met vooral een ontsluitende functie voor de aansluitende gronden en erven.



Figuur 3.1: Molenweg ter hoogte van de Hullerweg

De Molenweg weg is iets breder dan 3,00 meter, de Hullerweg is ongeveer 3,60 meter breed, in beide gevallen naast het asfalt aan beide zijden voorzien van een strook grasbetonsteen om ervoor te zorgen dat passerende auto's niet in de berm raken. Deze maat komt overeen met wat gebruikelijk is.



Figuur 3.2: Standaard dwarsprofiel erftoegangsweg type 2

Binnen de bebouwde kom, ten zuiden van de Hullerweg, is de Molenweg 4,50 meter breed en voorzien van fietsuggestiestroken. Aan één zijde zijn grasbetonstenen aanwezig om het mogelijk te maken dat twee auto's elkaar passeren. Verder is de weg beperkt aangepast op de ligging binnen de kom. Er zijn bijvoorbeeld geen voetpaden op het deel tussen de Hullerweg en de Meerkoet. Wel zijn op meerdere plaatsen verkeersdrempels aanwezig.



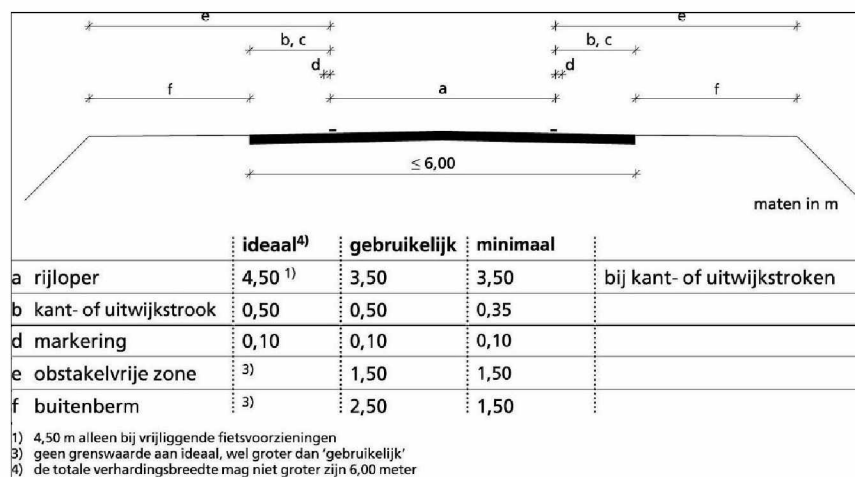
Figuur 3.3: Molenweg ter hoogte van de komgrens

De Kolmansweg en Bovenweg zijn vormgegeven als een erftoegangsweg type 1, een 60 km/h-weg buiten de bebouwde kom met een ontsluitende of verbindende functie voor een groter gebied. Dit type weg is breder, voorzien van een gemarkeerde rijbaan en kan meer verkeer verwerken, tot 5.000 à 6.000 mvt/etm.



Figuur 3.4: Bovenweg ter hoogte van de molen

De Bovenweg heeft een breedte van ruim 5,0 meter met een rijloper van ruim 4,0 meter tussen de strepen. De maatvoering voldoet voor een erftoegangsweg type 1, maar de kantstroken zijn erg smal.



Figuur 3.5: Standaard dwarsprofiel erftoegangsweg type 1 zonder fietsvoorzieningen

3.2 Huidige verkeersintensiteiten

In 2017 is geteld op de Molenweg (gedurende zeven dagen) en de Kolmansweg (gedurende vier dagen, waarin een weekend). De gemiddelde werkdag-etmaalintensiteiten:

- Molenweg: 444 mvt/etm (gemiddelde over vijf dagen);
- Kolmansweg (in het verlengde van de Bovenweg): 1.224 mvt/etm (gemiddelde over twee dagen).

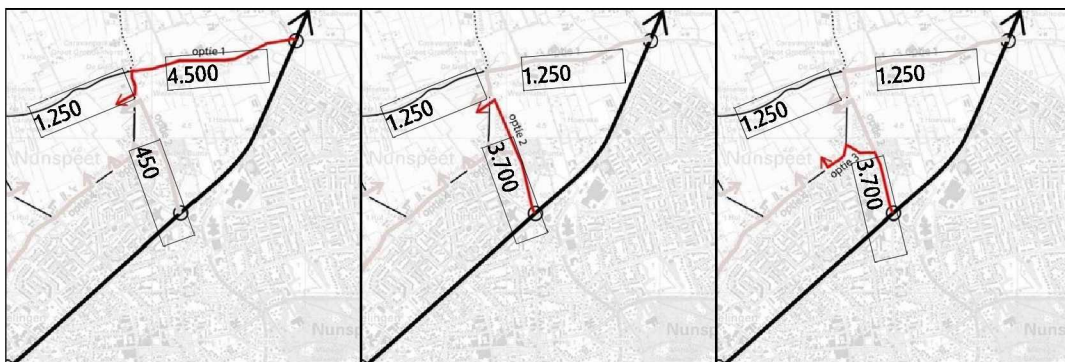
We hebben geen inzicht in de intensiteit van het fietsverkeer, maar gezien de campings en vakantieparken in dit gebied en voorzieningen zoals de Landwinkel, Kaasboerderij en IJsboerderij moet rekening worden gehouden met recreatief fietsverkeer.

Voor beide wegen geldt dat de intensiteit past bij de huidige functie en inrichting. Voor beide wegen geldt ook dat bij deze intensiteiten van het autoverkeer fietsen (en incidenteel lopen) op de rijbaan veilig mogelijk is, mits het autoverkeer met aangepaste snelheid (langzamer dan 60 km/h) rijdt. Bij verkeersintensiteiten hoger dan 2.000 à 2.500 mvt/etm zijn buiten de bebouwde kom fietsvoorzieningen noodzakelijk.

4 Toekomstige situatie

4.1 Toekomstige verkeersintensiteiten

Met de realisatie van 't Hul-Noord worden de Molenweg en/of de Kolmansweg de belangrijkste ontsluitingswegen. De intensiteiten op werkdagen nemen toe tot ongeveer 3.700 mvt/etm op de Molenweg of 4.500 mvt/etm op de Kolmansweg. Afhankelijk van de locaties waar de wijk precies aansluit, kan het verkeer zich ook verdelen tussen de beide wegen.



Figuur 4.1: Verdeling van het verkeer in de verschillende ontsluitingsvarianten

Voor optie 1 geldt dat maatregelen nodig zijn in de Molenweg om te voorkomen dat het autoverkeer alsnog die route kiest naar het dorp. Een knip in de Molenweg ter hoogte van de Hullerweg is hiervoor een effectief maatregelvoorbeeld.

4.2 Buiten de bebouwde kom

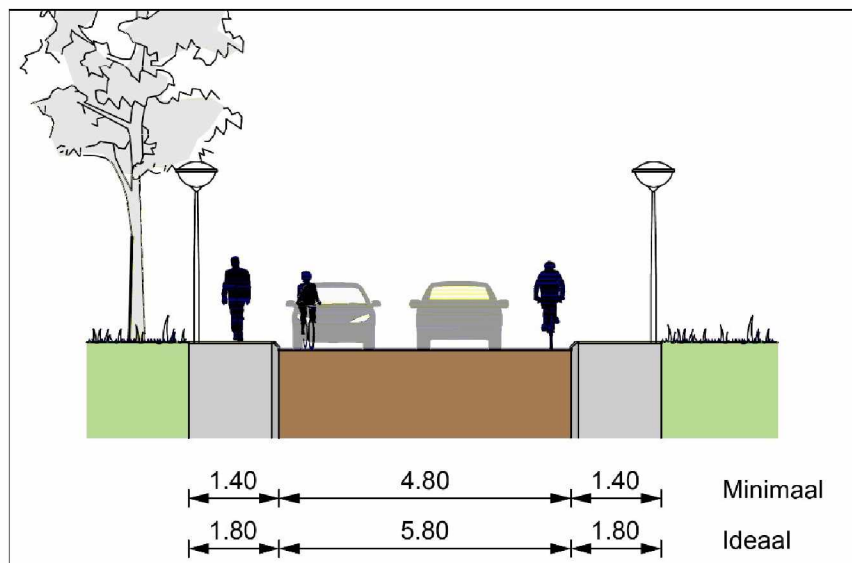
De intensiteiten passen bij een erftoegangsweg type 1 buiten de bebouwde kom. Fietsen op de rijbaan is bij deze intensiteiten niet veilig mogelijk, er zijn aparte fietsvoorzieningen nodig in de vorm van een vrijliggend fietspad parallel aan de weg. Voetgangers kunnen gebruik maken van het fietspad. In optie 1 betekent dit dat een fietspad nodig is langs de Bovenweg. Voor de opties 2 en 3 is verbreding van de Molenweg noodzakelijk, inclusief het toevoegen van een fietspad. Daarmee krijgt de Molenweg een profiel dat slecht aansluit bij het zuidelijke deel van de Molenweg.

Zowel voor de Bovenweg als voor de Molenweg geldt dat er geen ruimte is om een fietspad in te passen. Een fietspad gaat ten koste van bomen langs de weg en er moet grond onteigend worden over de gehele lengte van de weg.

4.3 Binnen de bebouwde kom

Met de komst van woningbouw is het de vraag of de ontsluitende wegen voor 't Hul-Noord nog steeds als wegen buiten de bebouwde kom moeten gelden, of dat ze bij de bebouwde kom worden getrokken, zoals nu al het zuidelijke deel van de Molenweg. Zeker als een deel van de woningen direct aan de weg staat of direct zichtbaar is vanaf de weg, is dit een logische stap om de komgrens te verleggen en een 30 km/h-zone in te stellen. Dit geldt bij de ontsluitingsopties 2 en 3 voor de Molenweg.

Bij een snelheid van 30 km/h is fietsen op de weg veilig mogelijk. Voor voetgangers dient bij deze intensiteiten een trottoir te zijn.



Figuur 4.2: Basisprofiel 30 km/h met voetpad

Bij de minimale rijbaanbreedte is inhalen van fietsers bij tegemoetkomend verkeer niet mogelijk, bij de ideale rijbaanbreedte kunnen fietsers worden ingehaald bij tegemoetkomend verkeer. Het is niet wenselijk dat twijfelsituaties ontstaan of een fietser kan worden ingehaald. Om die reden is het sterk af te raden om een rijbaanbreedte tussen de 4,80 en 5,80 meter toe te passen. Op een trottoir van 1,80 meter breed kunnen twee rolstoelen/scootmobielen/kinderwagens elkaar passeren.

Het inrichten van de Molenweg als een 30 km/h-straat binnen de bebouwde kom kost ruimte, de rijbaan moet worden verbreed, in de huidige berm moet een voetpad worden gerealiseerd. Of het daarbij mogelijk is bomen te handhaven, moet onderzocht worden. Omdat in het zuidelijke deel van de Molenweg het verkeer ook toeneemt, gelden voor het zuidelijke deel dezelfde aanbevelingen ten aanzien van de inrichting.

5 Conclusie

De ontwikkeling van 't Hul-Noord leidt tot extra verkeer op bestaande wegen, de Bovenweg of de Molenweg. Deze wegen kunnen dit extra verkeer niet veilig verwerken. Het wegprofiel moet worden aangepast om dit verkeer veilig te kunnen verwerken.

Bij optie 1 is het gezien het recreatieve fietsverkeer in dit gebied noodzakelijk dat er een fietspad komt langs de Bovenweg. Daarnaast zijn verkeersbelemmerende maatregelen nodig op de Molenweg om te voorkomen dat het autoverkeer die route kiest. Een knip (afsluiting) voor het autoverkeer ter hoogte van de Hullerweg is hiervoor een goede maatregel.

Bij de opties 2 en 3 is het wenselijk dat deze weg binnen de bebouwde kom wordt getrokken en over de gehele lengte wordt ingericht als een 30 km/h-straat met voetpad. Dat geldt ook voor het zuidelijke deel dat nu al binnen de bebouwde kom ligt.

Gemeente Nunspeet
T.a.v. het College van B&W
Postbus 79
8070 AB NUNSPEET

Datum : 05 februari 2021
Ons kenmerk : RB/ROI050/JG/CG/*BPHUL-NOORD
Zaakdossier : 21-55241/21-075370
Behandeld door : 5.1.2,e 5.1.2,e 5.1.2,e
Afschrift aan : Archief
Bijlage(n) : -
Onderwerp : Advies externe veiligheid Structuurvisie 't Hul-Noord te Nunspeet

Geacht college,

U heeft mij op 28 januari 2021 gevraagd te adviseren over de ontwerpstructuurvisie 't Hul-Noord. U bent aan het onderzoeken of het mogelijk is dat er een nieuwe woonwijk gerealiseerd kan worden ten noorden van Nunspeet. U wilt weten of dat mogelijk is onder andere in het kader van externe veiligheid. In deze brief geef ik u graag antwoord. Daarnaast geef ik u adviezen over de algemene fysieke veiligheid. Door deze op te volgen, verkleint u de kans op calamiteiten, of - als er zich toch een ongeluk voordoet - beperkt u de gevolgen. Het advies van de GHOR is onverkort in dit advies overgenomen.

Advies over Bevi, Bevb en Bevt.

Op basis van de aangeleverde stukken blijkt dat uw voornemen past binnen de normen van het Besluit externe veiligheid inrichtingen (Bevi), het Besluit externe veiligheid buisleidingen (Bevb) en het Besluit externe veiligheid transportroutes (Bevt).

Advies over de algemene veiligheid

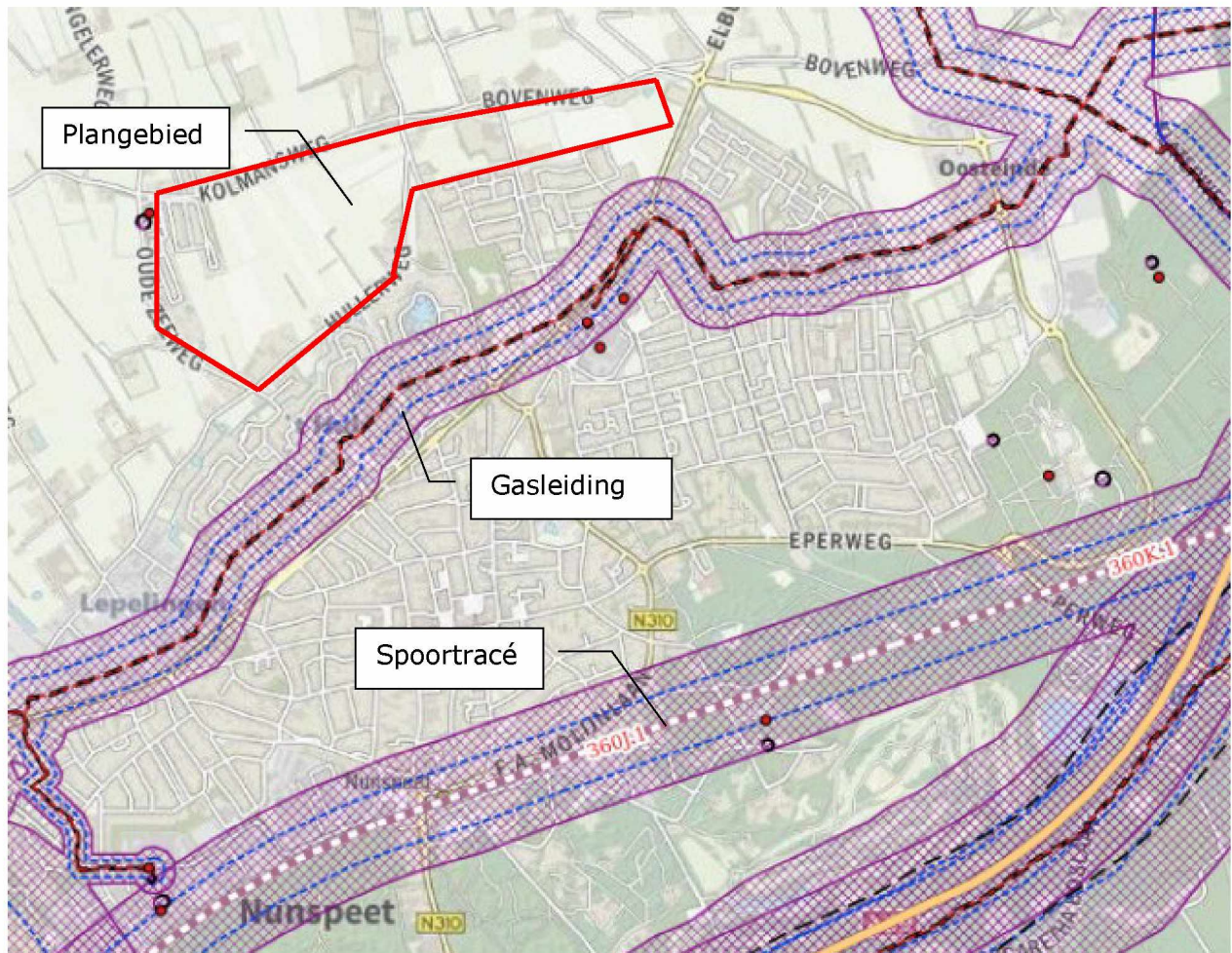
Bij het opstellen van dit advies heb ik gebruik gemaakt van:

- De structuurvisie 't Hul-Noord in Nunspeet opgesteld door Bureau SRO (19-11-2020).
- Het scenarioboek externe veiligheid (www.scenarioboekvev.nl)
- De signaleringskaart.

Op bladzijde 67 van de structuurvisie wordt onder het kopje Veiligheid ook externe veiligheid genoemd. Hierover wordt aangegeven dat er geen grote gasleidingen aanwezig zijn en ook geen andere risicobronnen in het kader van externe veiligheid. Ik deel die mening niet.

Er bevindt zich een gasleiding nabij het plangebied, maar deze ligt op een dusdanige afstand dat deze niet relevant is voor dit plan. In het kader van externe veiligheid is er voor dit plangebied één relevante risicobron aanwezig, namelijk het spoortracé Amersfoort-Zwolle. Dit spoortracé valt onder het Basisnet spoor en hierover mogen gevaarlijke stoffen vervoerd worden.

Voor een calamiteit met toxische stoffen geldt een invloedsgebied van 4.000 meter waar rekening mee gehouden moet worden. Echter valt het plangebied buiten een zone van 200 meter (zie kaart 1). Het plangebied ligt namelijk op ongeveer 1.700 meter van het spoor.
Er kan volstaan worden met een beperkte verantwoording groepsrisico.



Bereikbaarheid en bluswatervoorziening

De infrastructuur wordt in de structuurvisie (nog) niet uitgewerkt. Ten aanzien van de bereikbaarheid en bluswatervoorzieningen kan ik daarom nog geen advies geven. De handreiking bereikbaarheid en bluswatervoorziening is een richtlijn waaraan voldoen dient te worden.

Voor een advies op maat adviseer ik u contact op te nemen met uw accounthouder van de VNOG de 5.1.2.e U kunt hem bereiken op 5.1.2.e of via de mail

5.1.2.e vnog.nl.

Zelfredzaamheid

De VNOG heeft in september/oktober 2020 te maken gehad met gijzelsoftware waardoor enkele digitale programma's op dit moment nog niet actief zijn. Eén van die programma's is een overzicht van de zogenaamde WAS-palen. Ik kan op dit moment niet onderzoeken of het plangebied binnen het bereik van de WAS-palen valt. Het is zeer aannemelijk dat het plangebied, vanwege zijn ligging in het buitengebied, niet binnen het bereik van de WAS-palen valt.

Overigens is de overheid voornemens het systeem met de WAS-palen gefaseerd te beëindigen.

De zelfredzaamheid van de burgers binnen uw gemeente kan vergroot worden door het gebruik van NL-alert. Hierop wordt door de overheid de komende jaren verder geïnvesteerd. Burgers zullen echter zelf het initiatief moeten nemen om hun mobiele telefoon hiervoor geschikt te maken (zie: <http://www.crisis.nl/nl-alert>).

Advies GHOR

Structuurvisie 't Hul-Noord in Nunspeet

Naast de Brandweer heeft ook de Geneeskundige HulpverleningsOrganisatie in de Regio (GHOR) deze adviesaanvraag beoordeeld, en waar mogelijk aan het bevoegd gezag (en daarmee de aanvrager) risico reducerende maatregelen geadviseerd. De GHOR is onderdeel van de Veiligheidsregio Noord- en Oost-Gelderland.

Bereikbaarheid en toegankelijkheid

Bij de ontwikkeling van het gebied 't Hul-Noord in Nunspeet is het ten behoeve van een adequate (geneeskundige) hulpverlening van belang dat er rekening wordt gehouden met de onderstaande bereikbaarheidsaspecten:

- Creëer voor ambulances een goede bereikbaarheid door voldoende toe- en uitgangswegen te realiseren. Voor ambulances is het namelijk niet alleen van belang om zo snel mogelijk bij de woningen te kunnen komen, maar ook om zo snel mogelijk weer weg te kunnen rijden zonder hinder te ondervinden van andere (hulpverlenings-)voertuigen.
- Ambulances dienen dichtbij de woningen geparkeerd te kunnen worden. Obstakels op de weg, de stoep en het terrein dienen dus zodanig te worden ingericht dat ambulances snel en goed bij de woningen kunnen komen. Het beperken van trappen, paaltjes, drempels, grote bloembakken, e.d. draagt bij aan een goede bereikbaarheid voor ambulances en brancards.
- Zorg voor een eenduidige, duidelijke bewegwijzering, waarbij borden en nummers zodanig zijn geplaatst, dat bij een calamiteit duidelijk is waar de hulpverleners naar toe moeten.

Zelfredzaamheid

T.a.v. zelfredzaamheid adviseert de GHOR het volgende:

- Breng het project 'STAN' (Stan is de dóorontwikkeling van HartveiligWonen) bij toekomstige bewoners van de nieuwe wijk onder de aandacht, dit i.v.m. de aanrijtijden van ambulances. Dit is een hulpsysteem waarbij vrijwilligers opgeroepen kunnen worden om iemand te reanimeren (met AED), in afwachting van een ambulance. Deelname aan dit project kan levens redden.
- Plaats een AED op een strategische locatie. In geval van een circulatiestilstand wordt, door z.s.m. te defibrilleren, de overlevingskans van de betreffende persoon vergroot. Als deze AED aan een buitenmuur wordt bevestigd en beschikbaar wordt gesteld voor algemeen gebruik, kan deze AED ook gebruikt worden bij nood in de omgeving.
- Plaats een Stop de bloeding-set naast de AED. Dit is een pakketje met extra hulpmiddelen om bloedingen te stoppen. Omstanders en niet-medische hulpverleners kunnen de overlevingskansen van slachtoffers van (bom) aanslagen en grote ongelukken aanzienlijk verhogen. Door ernstig bloedverlies meteen adequaat te stelpen, worden levens gered. Dat geldt natuurlijk ook voor meer alledaagse verwondingen waarbij levensbedreigend bloedverlies optreedt, bijvoorbeeld bij een val door een glazen deur of ernstige open botbreuken.

Wettelijk kader

De GHOR (Geneeskundige HulpverleningsOrganisatie in de Regio) is als onderdeel van de veiligheidsregio belast met de coördinatie, aansturing en regie van de geneeskundige hulpverlening en met de advisering van andere overheden en organisaties op dat gebied (Wvr, art. 1). De GHOR inventariseert de risico's van rampen en crises en adviseert gevraagd en ongevraagd het bevoegd gezag hierover (Wvr, art. 10 en 14).

Tot slot

Heeft u vragen over deze brief? Of wilt u iets met ons bespreken? Bel of mail dan gerust met 5.1.2,e 5.1.2,e 5.1.2,e telefoonnummer: 5.1.2,e 5.1.2,e e-mailadres: 5.1.2,e vnog.nl. Fijn als u ons laat weten wat u gedaan heeft met onze adviezen. Dan kunnen we daar rekening mee houden bij onze preparatie.

Met vriendelijke groet,
Namens het dagelijks bestuur van de Veiligheidsregio Noord- en Oost-Gelderland,



W.J.C. van der Worp
teamleider Omgevingsveiligheid

Ontsluiting 't Hul-Noord

Verkeersonderzoek naar de
ontsluiting en effecten van
't Hul-Noord

Opdrachtgever Gemeente Nunspeet
Titel rapport

Kenmerk 008971.20210324.R1.02
Datum publicatie

Projectleider Goudappel
Projectteam Goudappel

Status Concept

© Copyright Goudappel

Ontsluiting 't Hul-Noord

13 april 2021

5.1.2,e 5.1.2,e

5.1.2,e 5.1.2,e 5.1.2,e 5.1.2,e 5.1.2,e

[Copyright informatie]

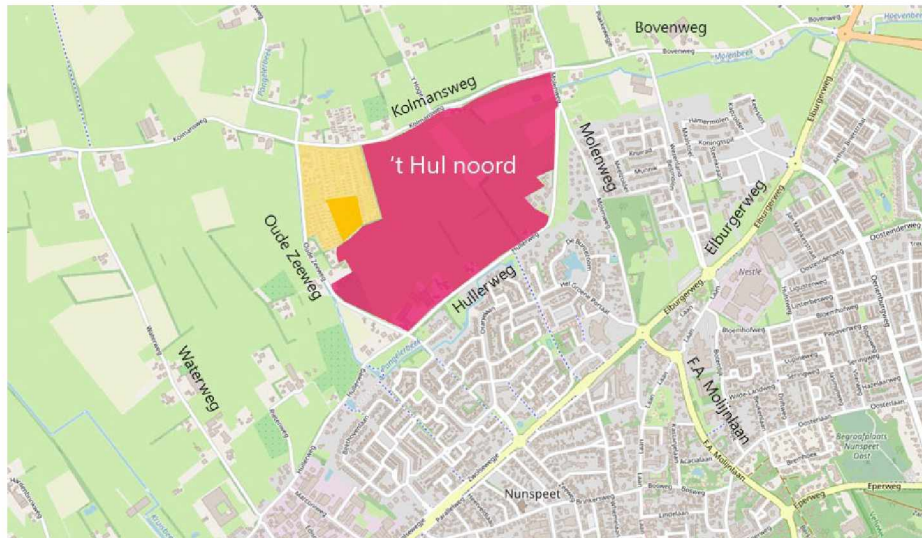
Inhoudsopgave

1. Inleiding	1
1.1 Aanleiding 1	
1.2 Eerdere analyse	1
1.3 Vraagstelling 2	
2. Planbeschrijving	4
3. Huidige verkeerssituatie	5
3.1 Verkeersintensiteiten autonome situatie	5
3.2 Bovenweg en Kolmansweg	5
3.3 Molenweg en Hullerweg	7
3.4 Fiets 9	
3.5 Conclusie 9	
4. Toekomstige verkeersbeeld	10
4.1 Verkeersgeneratie 't Hul-Noord	10
4.2 't Hul-Noord zonder maatregelen in het wegennet	10
4.3 't Hul-Noord met knip in de Molenweg	11
4.4 Knip in Molenweg en knip in Oude Zeeweg	11
4.5 Samenvatting 12	
5. Maatregelen	14
5.1 Langzaam verkeer	14
5.2 Bovenweg 14	
5.3 Andere wegen rond 't Hul-Noord	15
5.4 Aansluiting 't Hul-Noord	15
5.5 Zwaar verkeer en landbouwverkeer	16
5.6 Locatie IKC	16
6. Conclusie	17
Bijlage A. Plots verkeersmodel	18

1. Inleiding

1.1 Aanleiding

Gemeente Nunspeet heeft het voornemen een nieuwe woonwijk te realiseren aan de noordkant van Nunspeet: 't Hul-Noord. Goudappel BV is door de gemeente Nunspeet gevraagd een verkeersonderzoek te verrichten naar de ontsluiting van de nieuwe wijk. Het doel van dit rapport is het bieden van een verkeerskundige onderbouwing van de ontsluiting van 't Hul-Noord.

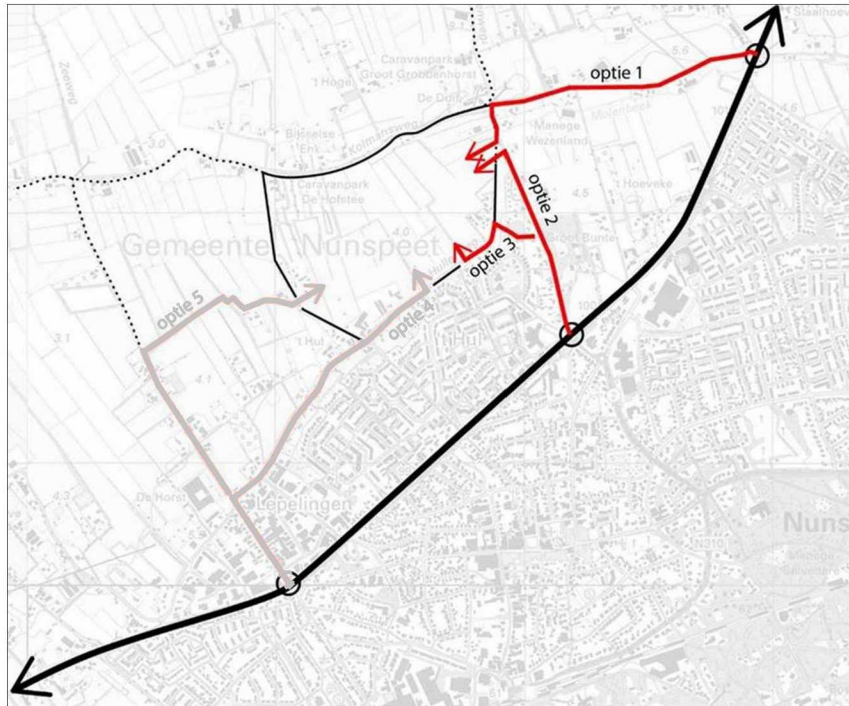


Figuur 1.1: Kaders van 't Hul-Noord. In de hoek Kolmansweg - Oude Zeeweg is De Hofstee uitgelicht

1.2 Eerdere analyse

Goudappel heeft in augustus 2019 een eerste advies uitgebracht¹. Daarin zijn drie ontsluitingsopties onderzocht. De conclusie uit dat onderzoek is dat bij alle ontsluitingsopties maatregelen noodzakelijk zijn om het nieuwe verkeer veilig te kunnen verwerken. Optie 1, een ontsluiting via de Bovenweg richting de Rondweg, leidt tot zo min mogelijk extra verkeer door de kern. Deze optie nemen we in dit onderzoek als uitgangspunt.

¹ Notitie verkeersontsluiting 't Hul-Noord, 9 augustus 2019 (kenmerk 004083.20190809.N1.01).



Figuur 1.2: Drie ontsluitingsopties voor 't Hul-Noord

1.3 Vraagstelling

In dit rapport beantwoorden we de volgende vragen:

- Welke verkeerskundige effecten treden op bij een ontsluiting via de Bovenweg?
- Wat betekent dit voor de verkeersinfrastructuur van de kern Nunspeet?
- Welke functie krijgt de Bovenweg? Welke maximumsnelheid en dwarsprofiel passen daarbij?
- Hoe ziet de aansluiting van 't Hul-Noord op de Bovenweg/Molenweg/Kolmansweg eruit? Welke kruispuntvorm hoort daarbij?
- Wat is het wenselijke gebruik en de inrichting van de Hullerweg, Kolmansweg, Oude Zeeweg, Molenweg en Plakkewegje?
- Wat betekent 't Hul-Noord voor zwaar verkeer en landbouwverkeer dat in de huidige situatie gebruik maakt van de Bovenweg en Kolmansweg?
- Hoe dient fietsverkeer te worden ontsloten?
- Wat betekent 't Hul-Noord voor de verkeersveiligheid op de hiervoor genoemde wegen?
- Welke locatie in de wijk is verkeerskundig optimaal voor het IKC?

Uiteindelijk moet het onderzoek de basis kunnen vormen voor een hoofdstuk verkeer als aanvulling op de structuurvisie 't Hul-Noord.

Leeswijzer

In hoofdstuk 2 beschrijven we het plan en de uitgangspunten van deze verkeersstudie. De ruimtelijke en verkeerskundige veranderingen ten opzichte van de bestaande situatie. In hoofdstuk 3 komen de verkeersintensiteiten aan bod. Waar wordt het drukker en waar wordt het rustiger? Hierbij betrekken we meerdere scenario's, zoals een knip in de Molenweg of een knip in de Oude Zeeweg. De verkeerskundige optimale ligging van het IKC in de wijk 't Hul-Noord en het effect van de uitbreiding van De Hofstee komen aan bod in hoofdstuk 4. In hoofdstuk 5 beschrijven we de ontsluiting voor langzaam verkeer. Hierbij houden we rekening met recreatief fietsverkeer. In hoofdstuk 6 sluiten we dit rapport af met conclusies en aanbevelingen.

2. Planbeschrijving

Dit hoofdstuk gaat in op het plan en de uitgangspunten van de verkeersstudie.

De gemeente Nunspeet heeft het voornemen een nieuwe woonwijk te realiseren aan de noordkant van Nunspeet, 't Hul-Noord. In de ontwerpstructuurvisie 't Hul-Noord gaat het om 500 tot 600 woningen. In het plan wordt daarnaast rekening gehouden met de mogelijkheid voor de vestiging van een integraal kindcentrum (IKC) voor 350 leerlingen en 8.000 m² extra recreatieterrein (maximaal 48 extra recreatiewoningen).

Figuur 2.1 laat de voor de voorgenomen ontwikkelingen relevante wegen zien.



Figuur 2.1: Relevante wegvakken voor planontwikkeling

Uitgangspunten

In deze studie hanteren we de volgende uitgangspunten:

- We brengen de verkeersaspecten in beeld voor het planjaar 2030.
- 't Hul-Noord krijgt 600 woningen.
- Het integraal kindcentrum (IKC) kent 30 arbeidsplaatsen.
- De nieuwe vakantiewoningen genereren 105 ritten per etmaal.

3. Huidige verkeerssituatie

In dit hoofdstuk gaan we in op het huidige functioneren van de wegen rond het plangebied. Om een goed vergelijk mogelijk te maken met de situatie na de realisatie van 't Hul-Noord gaan we daarbij uit van de prognose intensiteiten voor het jaar 2030 uit het verkeersmodel.

3.1 Verkeersintensiteiten autonome situatie

Het verkeersmodel van de gemeente Nunspeet geeft een beeld van de verkeersintensiteiten voor het jaar 2030. In die prognose is rekening gehouden met landelijke trends en ontwikkelingen in Nunspeet zoals bijvoorbeeld het plan Kijktuinen.

wegvak	2030 autonoom
Kolmansweg (Molenweg - Oude Zeeweg)	2.100
Bovenweg (Molenweg - Elburgerweg)	2.100
Molenweg (ten zuiden van Hullerweg)	1.300
Hullerweg	<100
Oude Zeeweg (Kolmansweg - Hullerweg)	200
Waterweg	1.100

Tabel 3.1: Verkeersintensiteiten 2030 zonder 't Hul-Noord

3.2 Bovenweg en Kolmansweg

De Kolmansweg en Bovenweg zijn 60 km/h wegen buiten de bebouwde kom met een ontsluitende of verbindende functie voor een groter gebied. Dit type weg is gedefinieerd als erftoegangsweg type 1. Een erftoegangsweg type 1 kan tot 5.000 à 6.000 mvt/etm verwerken en is herkenbaar aan een gemarkeerde rijbaan en kantstroken.

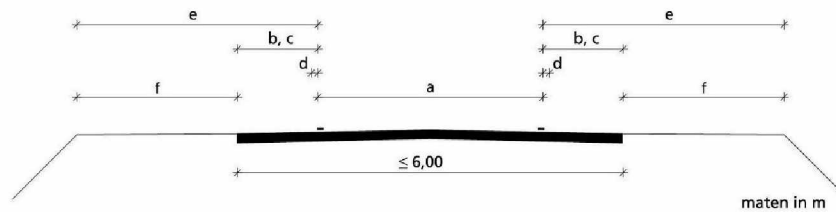


Figuur 3.1: Bovenweg, ter hoogte van de molen



Figuur 3.2: Kolmansweg nabij 't Hoge

De Bovenweg heeft een breedte van ruim 5,0 meter met een rijloper van ruim 4,0 meter tussen de strepen. De maatvoering voldoet volgens de CROW voor een erftoegangsweg type 1, De breedte van de kantstroken voldoen aan de CROW-richtlijnen, maar deze zijn wel smal.



	ideaal ⁴⁾	gebruikelijk	minimaal	
a rijloper	4,50 ¹⁾	3,50	3,50	bij kant- of uitwijkstroken
b kant- of uitwijkstrook	0,50	0,50	0,35	
d markering	0,10	0,10	0,10	
e obstakelvrije zone	³⁾	1,50	1,50	
f buitenberm	³⁾	2,50	1,50	

- 1) 4,50 m alleen bij vrijliggende fietsvoorzieningen
- 3) geen grenswaarde aan ideaal, wel groter dan 'gebruikelijk'
- 4) de totale verhardingsbreedte mag niet groter zijn 6,00 meter

Figuur 3.3: Standaard dwarsprofiel erftoegangsweg type 1 zonder fietsvoorzieningen

Voor wegen buiten de bebouwde kom geldt dat bij een verkeersintensiteit van meer dan 2.000 à 2.500 voertuigen per etmaal een vrijliggende fietsvoorziening gewenst is. Deze intensiteit wordt op de hier beschreven wegen niet bereikt (zie tabel 3.1), wat betekent dat de hier beschreven wegen in de huidige situatie ook veilig te gebruiken zijn als (recreatieve) fietsroute.

3.3 Molenweg en Hullerweg

De Molenweg (noordelijk deel) en de Hullerweg zijn 60 km/h wegen met vooral een ontsluitende functie voor de aansluitende gronden en erven. Dit zijn erftoegangswegen type 2, smalle en rustige 60 km/h-wegen buiten de bebouwde kom.



Figuur 3.4: Molenweg ter hoogte van de Hullerweg



Figuur 3.5: Molenweg ter hoogte van de komgrens

De Molenweg weg is iets breder dan 3,00 meter, de Hullerweg is ongeveer 3,60 meter breed, in beide gevallen naast het asfalt aan beide zijden voorzien van een strook grasbetonsteen om ervoor te zorgen dat passerende auto's niet in de berm raken. Deze maat komt overeen met de aanbevelingen van het CROW.

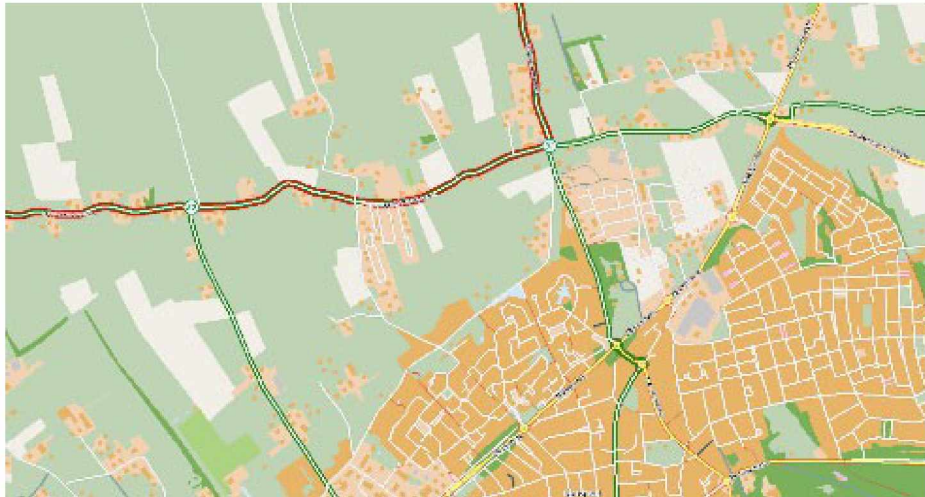


Figuur 3.6: Standaard dwarsprofiel erftoegangsweg type 2

Binnen de bebouwde kom, ten zuiden van de Hullerweg, is de Molenweg 4,50 meter breed en voorzien van fietssuggestiestroken. Aan één zijde zijn grasbetonstenen aanwezig om het mogelijk te maken dat twee auto's elkaar passeren. Verder is de weg beperkt aangepast op de ligging binnen de kom. Er zijn bijvoorbeeld geen voetpaden op het deel tussen de Hullerweg en de Meerkoet. Wel zijn op meerdere plaatsen verkeersdrempels aanwezig.

3.4 Fiets

De wegen in het gebied hebben ook een functie als fietsverbinding. Bewoners maken als fietser van deze wegen gebruik op weg naar school en bestemmingen in Nunspeet. De lange afstandsfietsroute Zuiderzeeroute loopt via de Molenweg en Kolmansweg. Daarnaast zijn de Bovenweg, Kolmansweg, Molenweg en Waterweg onderdeel van het Fietsknooppunten netwerk. De campings/vakantieparken in dit gebied en voorzieningen zoals de Landwinkel, Kaasboerderij en Ijsboerderij zijn voor (recreatieve) fietsers bestemmingen in dit gebied. De beperkte hoeveelheid autoverkeer en de inrichting van de wegen maakt dat fietsers en auto's veilig gebruik kunnen maken van dezelfde wegen.



Figuur 3.7: Fietsroutes in de omgeving van 't Hul-Noord

Op rustige 60 km/h-wegen buiten de bebouwde kom is het gebruikelijk dat voetgangers en fietsers gebruik maken van de rijbaan. Mits de snelheid van het autoverkeer beperkt blijft levert dit geen onveilige situaties op. Voor wegen buiten de bebouwde kom geldt de aanbeveling om bij meer dan 2.000 à 2.500 auto's per etmaal een vrijliggende voorziening voor de fiets te creëren. Ook voetgangers maken daarbij gebruik van het fietspad.

3.5 Conclusie

Voor de alle hier beschreven wegen geldt dat de intensiteit past bij de huidige functie en inrichting. Op deze wegen is fietsen (en incidenteel lopen) op de rijbaan veilig mogelijk is, mits het autoverkeer met aangepaste snelheid (niet harder dan 60 km/h) rijdt.

4. Toekomstige verkeersbeeld

4.1 Verkeersgeneratie 't Hul-Noord

Voor deze verkeersstudie is het nieuwe verkeersmodel van Nunspeet toegepast.

De volgende varianten zijn doorgerekend met het verkeersmodel:

- 't Hul-Noord zonder maatregelen in het wegennet;
- 't Hul-Noord met knip in Molenweg;
- 't Hul-Noord met knippen in Oude Zeeweg en Molenweg.

't Hul-Noord genereert op basis van de planbeschrijving in hoofdstuk 2 in de eindsituatie 5.400 motorvoertuigen per etmaal.

De plots van het verkeersmodel zijn opgenomen in bijlage A.

4.2 't Hul-Noord zonder maatregelen in het wegennet

Zonder aanvullende maatregelen rijdt het grootste deel van het nieuwe verkeer via de Molenweg naar de Elburgerweg. Een klein deel van het nieuwe verkeer rijdt via de Bovenweg. Op andere wegen in het buitengebied is nauwelijks nieuw verkeer zichtbaar.



Figuur 4.1: Verkeerstoename door 't Hul-Noord in rood

De verkeerstoename op de Bovenweg en de Molenweg is zodanig dat deze wegen zonder aanvullende maatregelen dit verkeer niet (veilig) kunnen verwerken. Voor de Bovenweg geldt dat een vrijliggende fietsvoorziening noodzakelijk is, voor de Molenweg geldt dat

verbreding en een fietsvoorziening noodzakelijk is. Voor de Molenweg is reconstructie tot brede 30 km/h straat binnen de bebouwde kom een alternatieve oplossing.

4.3 't Hul-Noord met knip in de Molenweg

In het verkeersmodel hebben we een knip in de Molenweg gelegd tussen de Bovenweg en de Hullerweg. Met deze maatregel kiest het verkeer van en naar 't Hul-Noord vooral een route via de Bovenweg en in mindere mate via de Kolmansweg, Oude Zeeweg en Nassaulaan.



Figuur 4.2: Verkeerstoename door 't Hul-Noord in Rood

De verkeerstoename op de Bovenweg en de Kolmansweg is zodanig dat deze wegen zonder aanvullende maatregelen dit verkeer niet (veilig) kunnen verwerken, op beide wegen is een vrijliggende fietsvoorziening noodzakelijk. De verkeerstoename op de Oude Zeeweg leidt niet tot de noodzaak van maatregelen. De verkeerstoename op de Nassaulaan leidt daar tot een duidelijk ander verkeersbeeld. Het meest noordelijke deel van de Nassaulaan is in de huidige situatie een rustige woonstraat, zo rustig dat op straat spelen mogelijk is. Daar neemt het verkeer zodanig toe dat de grens waarbij op straat spelen niet meer mogelijk is wordt genaderd.

4.4 Knip in Molenweg en knip in Oude Zeeweg

In het verkeersmodel hebben we een variant doorgerekend waarbij zowel in de Molenweg als in de Oude Zeeweg een knip aanwezig is. Deze combinatie van maatregelen leidt ertoe dat bijna al het verkeer van en naar 't Hul-Noord via de Bovenweg rijdt. Een deel rijdt via de Waterweg.



Figuur 4.3: Verkeerstoename door 't Hul-Noord in rood

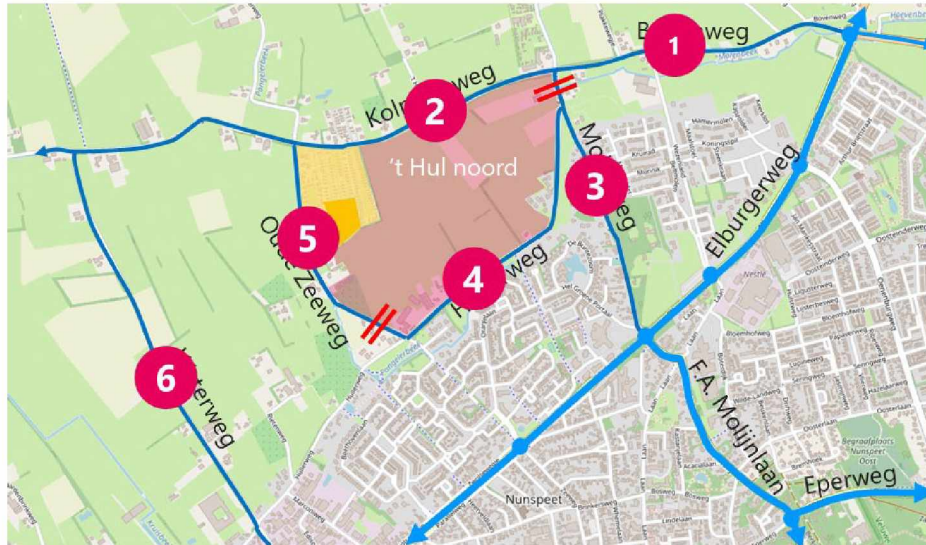
De toename op de Waterweg bedraagt 800 motorvoertuigen per etmaal. De verkeers-
toename op de Waterweg leidt niet tot de noodzaak voor maatregelen aan deze weg.

4.5 Samenvatting

Tabel 4.1 laat de intensiteiten zien in verschillende varianten. In **rood** is aangegeven dat
wegen zoveel drukker worden dat veilig fietsen op de rijbaan niet mogelijk is. Op die wegen
zijn maatregelen nodig in de vorm van een vrijliggend fietspad.

	2030 autonoom	2030 met 't Hul noord		
	geen maatregelen	geen maatregelen	knip in Molenweg	knip Molenweg + knip Oude Zeeweg
1 Bovenweg	2.100	3.100	5.200	5.900
2 Kolmansweg	2.100	1.900	3.000	2.300
3 Molenweg	1.300	4.800	1.200	1.300
4 Hullerweg	<100	200	200	<100
5 Oude Zeeweg	200	200	1.700	<100
6 Waterweg	1.100	1.100	1.100	1.900

Tabel 4.1: Intensiteiten 2030 in motorvoertuigen per etmaal (twee richtingen)



Figuur 4.4: Nummering wegvakken

Een knip in de Molenweg in combinatie met een knip op de Oude Zeeweg zorgt ervoor dat het verkeer van en naar 't Hul-Noord via de Bovenweg direct aansluit op het hoofdwegenet van Nunspeet. Op de Bovenweg zijn maatregelen nodig om het verkeer veilig af te wikkelen. De andere wegen blijven verkeerssluw. Deze variant nemen we als uitgangspunt.

5. Maatregelen

In dit hoofdstuk gaan we in op mogelijke maatregelen om te komen tot een veilige verkeerssituatie in de toekomst. We gaan hier uit van fysieke maatregelen die het gewenste verkeersgedrag ondersteunen. Aanvullend kan incidenteel handhaving nodig zijn.

5.1 Langzaam verkeer

Op rustige 60 km/h-wegen buiten de bebouwde kom is het gebruikelijk dat voetgangers en fietsers gebruik maken van de rijbaan. Mits de snelheid van het autoverkeer beperkt blijft levert dit geen onveilige situaties op. Voor wegen buiten de bebouwde kom geldt de aanbeveling om bij meer dan 2.000 à 2.500 auto's per etmaal een vrijliggende voorziening voor de fiets te creëren. Ook voetgangers maken daarbij gebruik van het fietspad.

Uitgaande van een knip in de Molenweg en een knip in de Oude Zeeweg wordt de Bovenweg drukker dan deze grens. Langs deze weg is daarom een fietsvoorziening nodig.

Voor de Kolmansweg en Waterweg geldt dat ze weliswaar drukker worden, maar de intensiteiten zullen acceptabel blijven. Op deze wegen is het extra belangrijk om de snelheid van het autoverkeer te beperken, zodanig dat de snelheid van 60 km/h niet wordt overschreden. Op die manier blijft het in de toekomst veilig om op de rijbaan te fietsen en te wandelen. Maatregelen om dit te bereiken zijn verkeersplateaus bij kruisingen en op lange wegvakken één of meer verkeersdrempels.

De ontsluiting van het 't Hul-Noord voor de auto loopt buiten de kern van Nunspeet om. Dat maakt het extra belangrijk dat er goede langzaamverkeersverbindingen bestaan richting de andere wijken en het centrum. Dat betekent dat in het stedenbouwkundige plan voor 't Hul-Noord fietsverbindingen over de Hullerweg moeten aansluiten op de fietspaden in 't Hul.

5.2 Bovenweg

De Bovenweg wordt voor autoverkeer de hoofdontsluiting voor 't Hul-Noord. In de huidige situatie is dit een 60 km/h weg buiten de bebouwde kom. Dit is in beginsel ook voor de toekomst een mogelijkheid mits er een vrijliggende fietsvoorziening wordt gerealiseerd. De komovergang bij de rotonde op de Elburgerweg wordt in dat geval vergelijkbaar met Rondweg de Kolk. Ter hoogte van de molen komt dan het kombord te staan op de toegang tot de wijk 't Hul-Noord.

Alternatief is omvorming tot een 50 km/h-weg binnen de bebouwde kom, waarbij de bebouwde kom wordt ingezet bij de rotonde. Ook in dat geval is uit oogpunt van Duurzaam Veilig een (bij voorkeur vrijliggende) fietsvoorziening noodzakelijk.

Afweging

Voor de ontsluiting van een woonwijk die tegen een bestaande kern wordt aangebouwd is het ongebruikelijk dat onderweg een deel van de route tussen de kern en de woonwijk buiten de bebouwde kom ligt. Er is geen duidelijke verkeerskundige voorkeur voor een ligging van de Bovenweg binnen of buiten de bebouwde kom. In dit specifieke geval is de landschappelijke uitstraling van de Bovenweg belangrijker bij deze keuze. Als het open en onbebouwde karakter van de omgeving tussen de Elburgerweg en de Molenweg blijft zoals nu, is een ligging buiten de kom logisch. Indien in de toekomst met extra bebouwing en beplanting een meer besloten wegbeeld ontstaat, is een ligging binnen de kom beter passend.

Evenzo hebben we vanuit verkeerskundig oogpunt geen voorkeur voor het tracé. Verbreding op het huidige tracé of een nieuw tracé parallel zijn beide goede opties. Ook hierbij geldt dat de landschappelijke inpassingsmogelijkheden de doorslag moeten geven.

Voor het fietspad langs de Bovenweg geldt dat het uit oogpunt van sociale veiligheid van belang is dat er een goed zicht is tussen de weg en het fietspad. Maar verkeerskundig is er geen voorkeur voor een ligging parallel aan de rijbaan of iets of een ligging op enige afstand door het retentiegebied.

5.3 Andere wegen rond 't Hul-Noord

De Hullerweg en een deel van de Molenweg komen met de realisatie van 't Hul-Noord binnen het bebouwde gebied te liggen. Het licht voor de hand om deze wegen als 30 km/h-straten bij de bebouwde kom te trekken en de inrichting daar op aan te passen. Deze wegen zijn in de toekomst zodanig rustig dat ook voor de toekomst het acceptabel is dat voetgangers gebruik maken van de rijbaan.

De Kolmansweg, Oude Zeeweg en Waterweg blijven in de toekomst rustige 60 km/h wegen. Op deze wegen is geen aanleiding voor wijzigingen in het profiel of toegestane snelheid. Gezien het medegebruik door de fiets is het aan te bevelen om op de kruispunten en bij recreatieve bestemmingen snelheidsremmende maatregelen te treffen in de vorm van een 60 km/h kruispuntplateau of verkeersdrempel. Deze aanbeveling staat los van de ontwikkeling van 't Hul-Noord.

5.4 Aansluiting 't Hul-Noord

't Hul-Noord wordt ter hoogte van de Molen aangesloten op de kruising Bovenweg - Molenweg - Kolmansweg. In het plan is ruimte voor deze aansluiting opgenomen in de noordelijke hoek van het plangebied. Hier moeten de huidige vier wegen aansluiten plus de nieuwe ontsluiting van 't Hul-Noord. Om op deze vijfsprong goed overzicht te geven voor doorgaand verkeer, verkeer richting de Molen en winkel en richting 't Hul-Noord is een

kruispuntoplossing wenselijk waarbij de snelheid van het autoverkeer laag is en goed overzicht is op alle kruispunttakken. Een rotonde is hiervoor een goede oplossing, waarbij het noordelijk deel van de Molenweg eventueel als zijweg op de Bovenweg kan worden aangesloten. Een rotonde leidt hier tot een goede verkeersafwikkeling en voorkomt dat de aantakking van 't Hul-Noord als doorgaande weg wordt aangezien.

Alternatief is een gelijkwaardig kruispunt, waarbij één van de vijf wegen aan de Bovenweg of aan de nieuwe ontsluiting van 't Hul-Noord wordt gekoppeld.

5.5 Zwaar verkeer en landbouwverkeer

De wegen rond 't Hul-Noord hebben nu en in de toekomst een functie voor het landbouwverkeer. Dat hoeft niet te leiden tot extra brede wegen, maar onderstreept de noodzaak voor een beperkte snelheid om veilig medegebruik door fietsers mogelijk te maken. Daarnaast zijn goede en draagkrachtige bermen nodig, zodat dit verkeer met beperkte snelheid ander verkeer kan passeren. Dit is in de toekomst niet anders dan in de huidige situatie en wijzigt niet door de ontwikkeling van 't Hul-Noord.

Aandachtspunt is de knip in de Molenweg en de knip in de Oude Zeeweg. Deze ingrepen in het wegennet leiden er niet toe dat woningen, percelen of bedrijven onbereikbaar worden, maar er ontstaan voor het autoverkeer op sommige routes wel omwegen. De locatie van de knip in de Molenweg ligt in beginsel vast, die ligt tussen de Bovenweg en de Hullerweg. Met de direct betrokkenen moet worden onderzocht wat de exacte locatie moet zijn. Voor de knip in de Oude Zeeweg geldt dat de locatie voor de verkeerscirculatie niet van belang is. Hier kan in samenspraak met de belanghebbenden worden onderzocht wat de beste locatie voor de knip is. Het streven is een locatie die voor de aanwonenden en bedrijven leidt tot zo min mogelijk hinder en omrijden.

5.6 Locatie IKC

Veel autoverkeer rond het IKC moet zoveel mogelijk worden voorkomen, het IKC moet veilig bereikbaar zijn voor lopende en fietsende kinderen. Een ligging aan een van de fietsroutes door de wijk maakt het mogelijk om veilig naar school te lopen of te fietsen. Bij een zuidelijke ligging aan een fietsroute richting de bestaande wijk 't Hul maakt het kindcentrum ook aantrekkelijk voor de bewoners van de bestaande wijken. Dat levert een ligging op afstand van de aansluiting van de wijk op de Bovenweg. Dat is positief, het wordt daardoor onaantrekkelijk om binnen de wijk de auto te gebruiken om kinderen naar school te brengen.

6. Conclusie

De ontwikkeling van 't Hul-Noord leidt tot extra verkeer. Met een auto-ontsluiting via de Bovenweg wordt bereikt dat dit extra verkeer zo veel mogelijk via de daarvoor bedoelde ontsluitingswegen rijdt. Dat betekent een forse aanpassing van de Bovenweg, inclusief de realisatie van een vrijliggend fietspad.

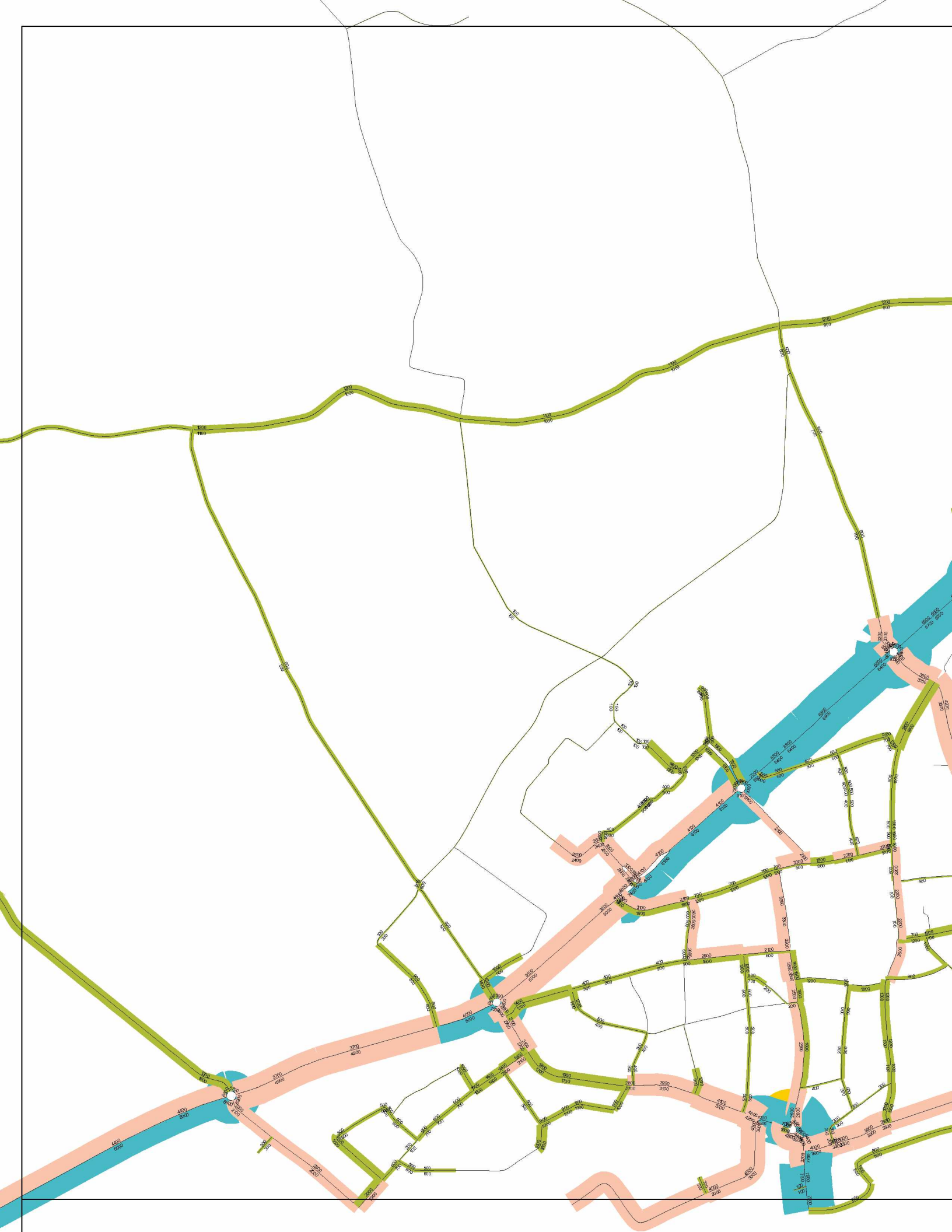
Deze ontsluiting moet worden ondersteund door een knip voor autoverkeer op de Molenweg en de Oude Zeeweg. Daarmee wordt voorkomen dat er extra verkeer door het buitengebied, de bestaande wijken of het centrum rijdt. De locatie van beide afsluitingen moet in nauw overleg met de betrokkenen (aanwonenden, eigenaren van bedrijven en percelen) worden gekozen, zodanig dat het functioneren van het buitengebied niet wordt aangetast. Voor fietsers en voetgangers is het wenselijk dat 't Hul-Noord goed aansluit op de langzaam verkeersroutes in de omliggende woonbebouwing. Daarmee ontstaat ook een goede langzaam verkeersontsluiting voor een IKC in 't Hul-Noord.

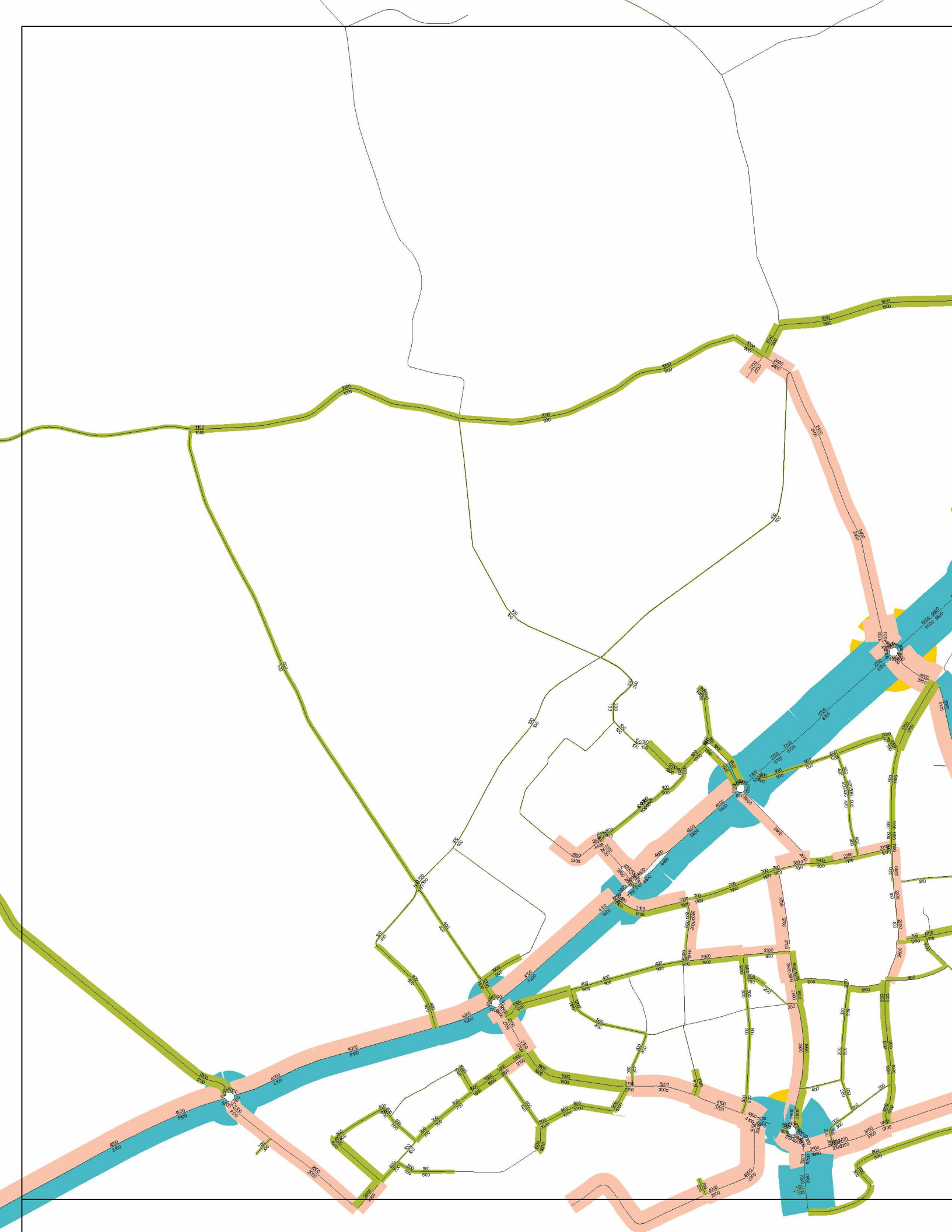
Bijlage A.

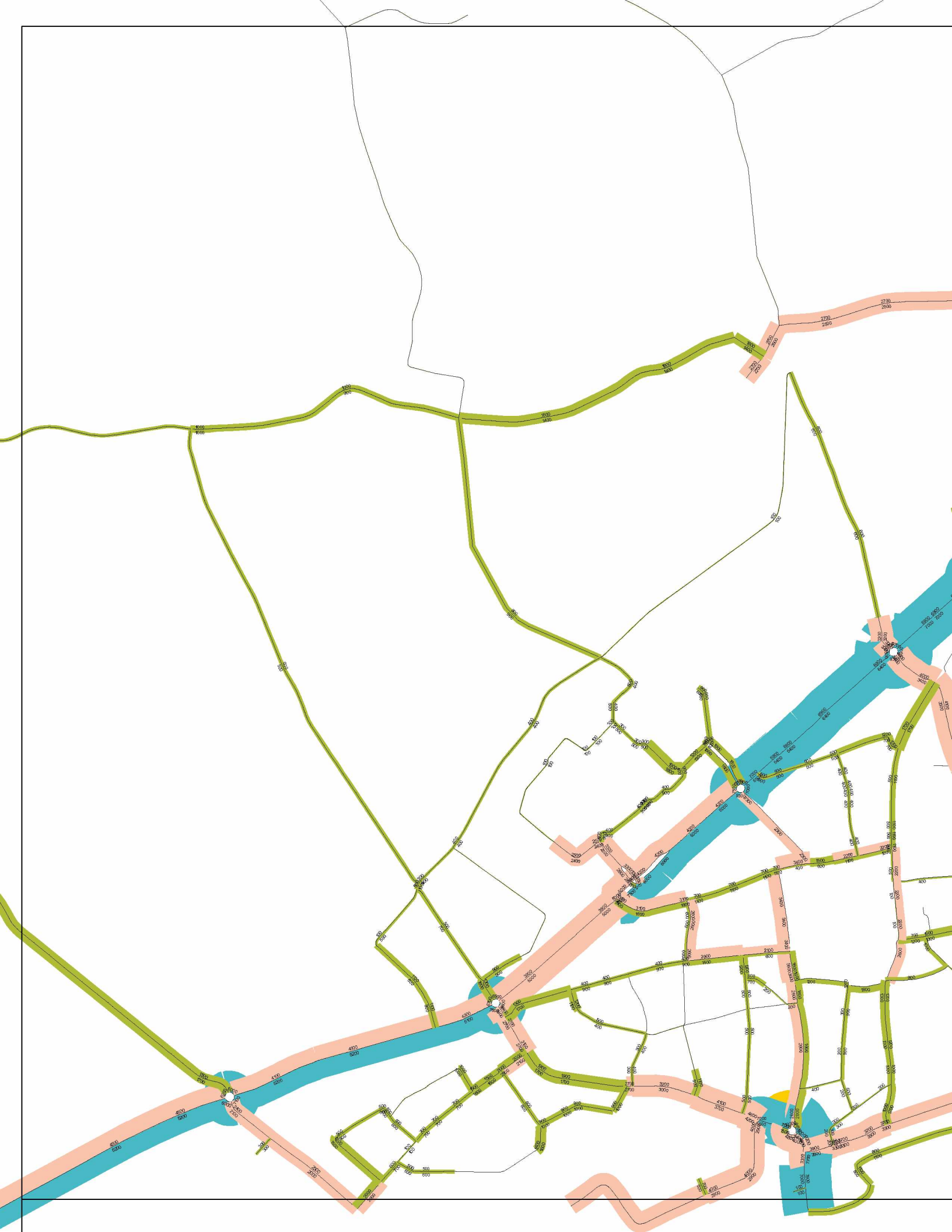
Plots verkeersmodel

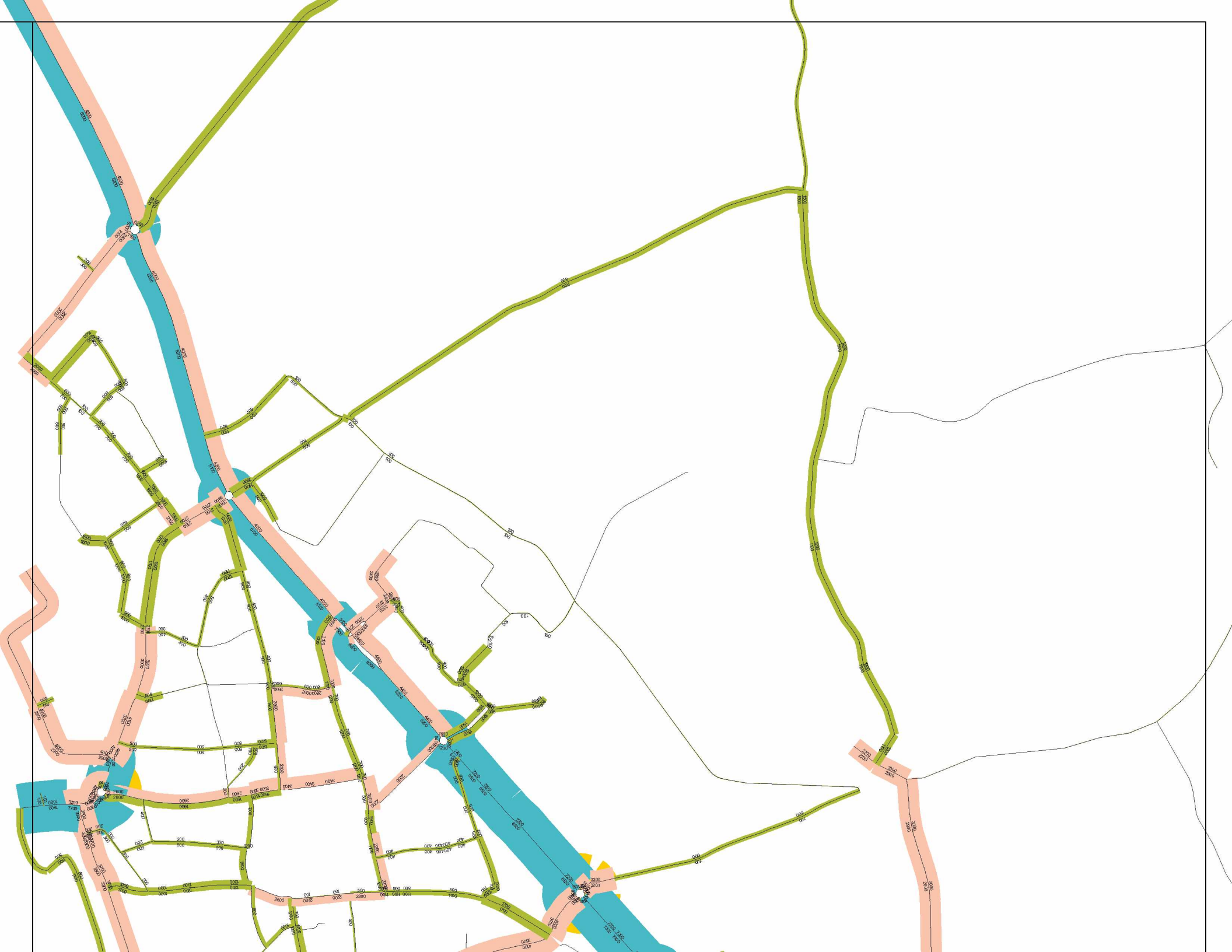
In deze bijlage zijn de plots uit het verkeersmodel opgenomen:

- Autonome situatie 2030 zonder 't Hul-Noord.
- 2030 met 't Hul-Noord, huidig wegennet.
- 2030 met 't Hul-Noord, met knip in Molenweg.
- 2030 met 't Hul-Noord met knippen in Oude Zeeweg en Molenweg.

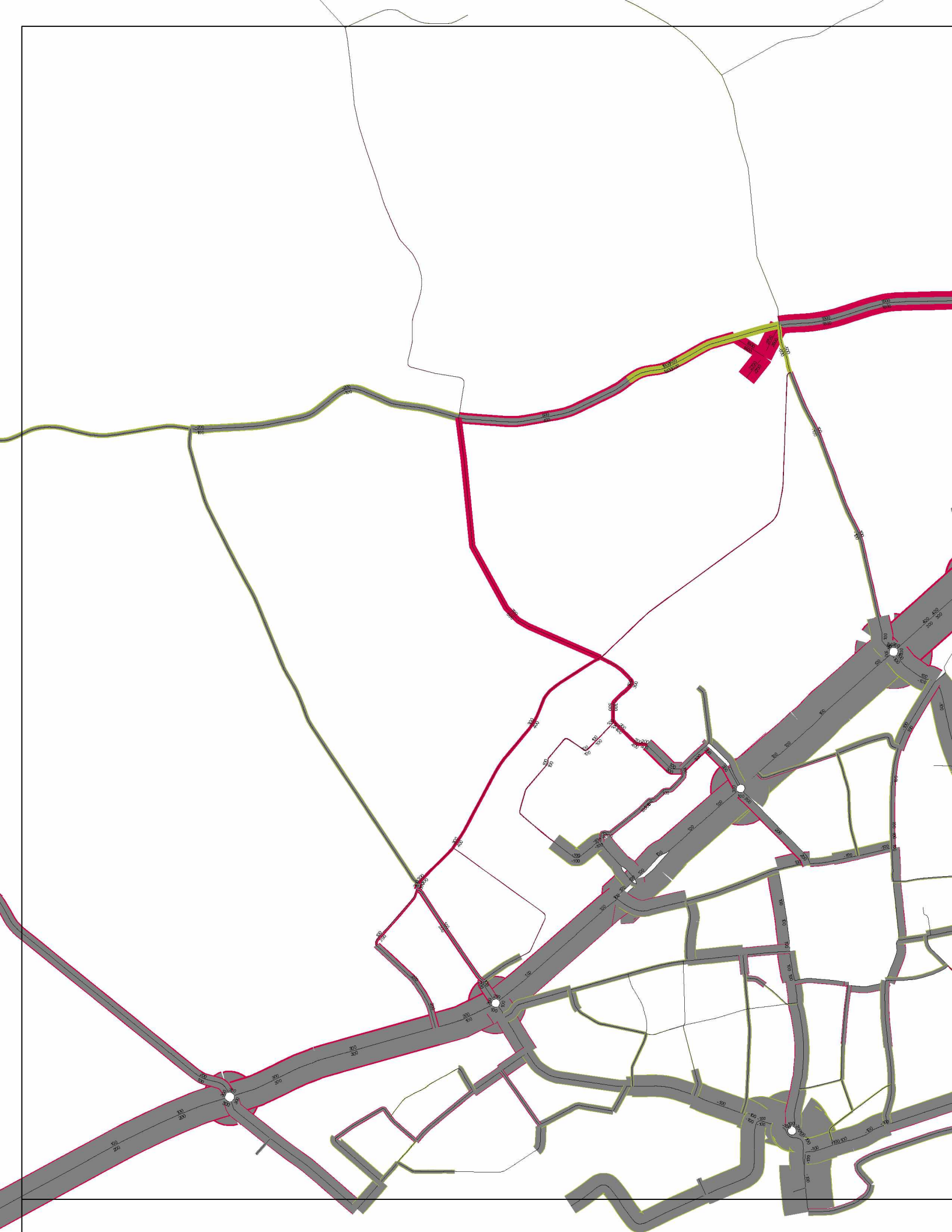




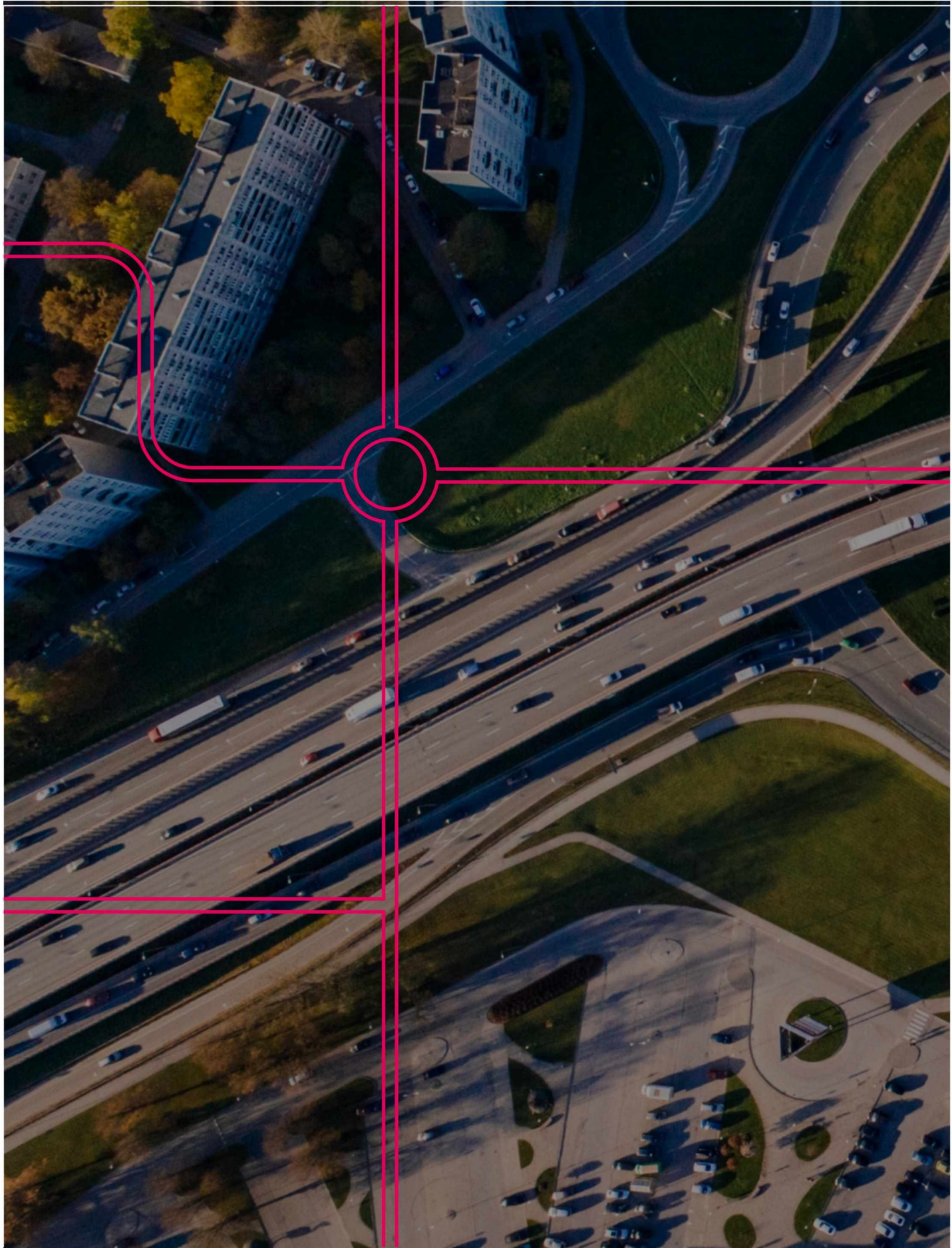












Goudappel BV werkt vanuit Amsterdam, Den Haag, Deventer, Eindhoven en Leeuwarden

Snipperlingsdijk 4
7417 BJ Deventer
The Netherlands

Postbus 161
7400 AD Deventer
The Netherlands

+31(0) 570 666 222
info@goudappel.nl
www.goudappel.nl

BTW NL 0072 11 879 B01
KVK 3801 7479
IBAN NL09 INGB 0001 2746 32



Omgevingsdienst
Noord-Veluwe

Akoestisch onderzoek *Structuurvisie 't Hul-Noord te Nunspeet*



Datum:
09 april 2021

Pagina
1 van 16

Ons kenmerk:
ODNV2021AVIF-00114

Uw kenmerk:
n.b.

Behandeld door:
5.12.e

Status:
Definitief

Figuur 1 Plangebied (pdok-viewer)

**Omgevingsdienst
Noord-Veluwe**
Oosteinde 17
3842 DR Harderwijk
Postbus 271
3840 AG Harderwijk

t 0341 - 474 300
f 0341 - 474 888
e info@odnv.nl
www.odnv.nl

Inhoudsopgave

1	Inleiding	3
1.1	<i>Doel</i>	3
1.2	<i>Onderzoeksopzet</i>	3
2	Kader	4
2.1	<i>Milieukwaliteit en gezondheidseffecten</i>	4
2.2	<i>Reconstructie</i>	4
3	Uitgangspunten	5
3.1	<i>Gebruikte rekenmethode</i>	5
3.2	<i>Verkeersgegevens</i>	5
3.3	<i>Asfalttypes</i>	5
3.4	<i>Waarneempunten</i>	6
4	Resultaten basissituaties	7
4.1	<i>Geluidbelasting huidige verkeersintensiteiten</i>	8
4.2	<i>Geluidbelasting nieuwe verkeersintensiteiten</i>	9
5	Resultaten maatregelen	11
5.1	<i>Maatregelen Bovenweg</i>	11
5.2	<i>Maatregelen Waterweg</i>	13
5.3	<i>Conclusie maatregelen</i>	15
6	Conclusie	16

BIJLAGEN

- 1. Verkeersintensiteiten en asfalttypes**
- 2. Grafische overzichten WinHavik-model (waarneempunten, bodemgebieden e.d.)**
- 3. Resultatenblad berekeningen**
- 4. Contourenkaarten bestaande, nieuwe en maatregelsituaties**

Om de bijlagen overzichtelijk te houden is er voor gekozen niet alle uitvoerparameters van het rekenmodel bij te voegen. Dit is uiteraard beschikbaar en op te vragen.



Datum:
09 april 2021

Pagina
2 van 16

Status:
Definitief

1 Inleiding

De gemeente Nunspeet is bezig met de ontwikkeling van een nieuwe structuurvisie voor het plangebied 't Hul Noord. In dit plangebied zal een groot aantal woningen worden gerealiseerd. Deze nieuwe woningen zullen leiden tot extra verkeersstromen. Deze verkeersstromen zullen voor een groot deel via bestaande wegen worden geleid. Dit heeft gevolgen voor de geluidbelasting op de bestaande woningen.

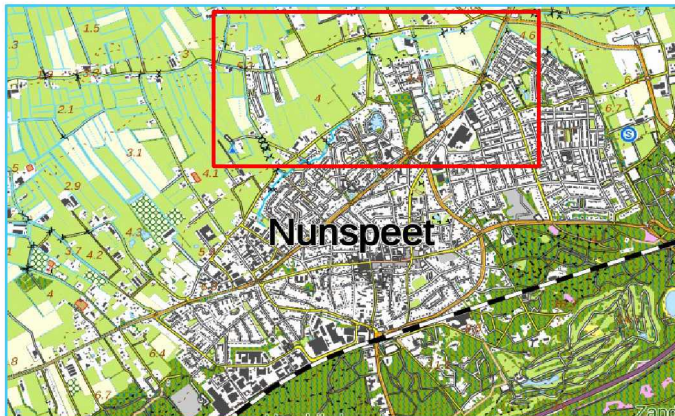
De gemeente heeft ODNV gevraagd onderzoek te doen naar de geluidbelasting op de woningen met deze nieuwe verkeersstromen. Daarnaast is gevraagd eventuele akoestische maatregelen te bepalen en het geluidreducerend effect hiervan in beeld te brengen.



Datum:
09 april 2021

Pagina
3 van 16

Status:
Definitief



Figuur 2 Locatie plangebied Structuurvisie 't Hul Noord (pdok.nl/viewer)

1.1 Doel

Het doel van het onderzoek is om te bepalen of de voorgenomen verkeersmaatregelen en aanpassingen aan de verkeersinfrastructuur niet leiden tot een onaanvaardbaar woon- en leefmilieu van direct aanwonenden.

1.2 Onderzoekopzet

Om uitspraken te kunnen doen over het woon- en leefklimaat, wordt de geluidbelasting op de bestaande woningen en het plangebied in kaart gebracht. Dit wordt in de basis gedaan voor twee situaties.

Eerst wordt de geluidbelasting berekend op basis van het verkeersmodel, welke in 2020 is opgeleverd. Hier wordt de te verwachten verkeersintensiteit weergegeven voor het peiljaar 2030, waarbij de ontwikkeling van 't Hul-Noord niet is meegenomen. Ook heeft de gemeente Nunspeet de verkeerssituatie laten berekenen inclusief de ontwikkeling van 't Hul-Noord. Dit verkeersonderzoek is uitgevoerd door Goudappel Coffeng.

Dit levert een beeld op over de toename van het geluidniveau en de eventuele verandering van het woon- en leefklimaat. Op basis van de vastgestelde verandering van het geluidniveau worden maatregelen voorgesteld om deze toename te beperken. Verwacht wordt dat met name de woningen aan de Bovenweg met een toename van geluid te maken zullen krijgen. Gevraagd is om voor de Bovenweg maatregelen te onderzoeken.

Het onderzoek zal eerst een kader omschrijven, waarbij wordt ingegaan op het wettelijke kader (voor zover dit nu van toepassing is). Daarna zullen de uitgangspunten en randvoorwaarden van het onderzoek besproken worden. Vervolgens worden de resultaten weergegeven. Hieruit volgen een aantal maatregelen. Het doel van de maatregelen is dat het woon- en leefklimaat niet zal verslechteren.

2 Kader

2.1 Milieukwaliteit en gezondheidseffecten

Om een oordeel te kunnen geven over het woon- en leefklimaat bij woningen wordt bij planvorming doorgaans gewerkt met het Nunspeets geluidbeleid. Dit beleid is opgesteld voor nieuwe woningen. Voor nieuwe woningen worden maatregelen opgelegd op basis van onder andere de milieugezondheidskwaliteit. Omdat er op dit moment nog geen sprake is van het realiseren van nieuwe woningen, wordt in dit onderzoek alleen beoordeeld op basis van deze milieugezondheidskwaliteit. Deze kwaliteit zegt iets over het woon- en leefklimaat in de woningen.

De milieugezondheidskwaliteit legt een relatie tussen geluid en gezondheid. Dit heeft de GGD omgezet in een systematiek die de Gezondheidseffectscreening (GES) heet. Met de GES-systematiek kan worden bepaald wat de geluidskwaliteit in een leefomgeving is. Dit gebeurt in de zogenaamde GES-scores. Deze score loopt van 0 t/m 8, waarbij een score 0 zeer goed is en een score van 8 zeer onvoldoende. Bij de toetsing volgens de GES-systematiek wordt er geen aftrek op grond van art. 110g toegepast. Onderstaand zijn de scores voor wegverkeer weergegeven.

Geluidsbelasting L_{den} [dB]	GES-score	Milieugezondheidskwaliteit	Kleur
< 43	0	Zeer goed	Groen
43 – 47	1	Goed	
48 – 52	2	Redelijk	Geel
53 – 57	4	Matig	Oranje
58 – 62	5	Zeer matig	
63 – 67	6	Onvoldoende	Rood
68 – 72	7	Ruim onvoldoende	
≥ 73	8	Zeer onvoldoende	

Tabel 1 Milieugezondheidskwaliteit wegverkeer volgens GES systematiek

Op basis van deze milieugezondheidskwaliteit wordt beoordeeld wat het woon- en leefklimaat nu is, en wat deze in de toekomstige situaties betreft. Bij toetsing van de GES-scores van de woningen is het uitgangspunt dat de score niet mag verslechteren.

2.2 Reconstructie

Naast een eventuele verandering van het woon- en leefklimaat, kan er mogelijk ook sprake zijn van reconstructie. Hiervan is sprake als er een fysieke wijziging aan de weg plaatsvindt en als daardoor de geluidbelasting op geluidgevoelige objecten 2 dB hoger uitvalt (dus bij waarden $\geq 1,5$ dB). Bij reconstructie in het kader van de Wet geluidhinder moeten woningen getoetst worden aan de grenswaarden van de Wet geluidhinder. Dit moet op adresniveau worden uitgevoerd. Hier kunnen o.a. saneringsmaatregelen uit volgen aan woningen.

Een toename van de verkeersintensiteit op zichzelf is geen reconstructie in de zin van de Wet geluidhinder. Er is nu dus geen sprake van reconstructie. Indien in de toekomstige situatie er nog kruisingen, rotondes worden aangelegd of als er andere fysieke wijzigingen aan de weg plaatsvinden is er mogelijk wel sprake van reconstructie. Dit zal dan moeten worden onderzocht en valt buiten het kader van dit rapport.

Om nu al rekening te houden met eventuele reconstructie, wordt naast het streven van een gelijkblijvend woon- en leefklimaat een aanvullende restrictie opgelegd. Zo wordt bij de maatregelen gestreefd naar een maximale toename in geluidniveau van 1,5 dB.



Datum:
09 april 2021

Pagina
4 van 16

Status:
Definitief

3 Uitgangspunten

3.1 Gebruikte rekenmethode

In dit onderzoek is gerekend conform het Reken- en meetvoorschrift wegverkeerslawaaai 2012. Hierin is voorgeschreven dat met verschillende factoren die akoestisch van belang zijn rekening gehouden wordt, zoals bijvoorbeeld samenstelling van het verkeer, afstandsreducties, reflecties, afschermingen, bodem- en luchtdemping. De gegevens zijn hiertoe ingevoerd in het programma Winhavik van bureau DirActivitySoftware (V9.1.1 (build 0)).

Er is gerekend met een algemene bodemabsorptie van 0% (volledig hard). Absorberende gebieden zijn overgenomen uit het door ODNV ontwikkelde omgevingsmodel voor de gemeente Nunspeet. Hier is op basis van luchtfoto's een inschatting gemaakt van de gemiddelde absorptiegraad. In de bijlage is een overzicht bijgevoegd van de gebruikte bodemabsorptiegraden.

3.2 Verkeersgegevens

De verkeersgegevens van het plangebied zijn ontleend aan het verkeersmodel, zoals dit voor de gemeente Nunspeet is opgesteld door de firma Goudappel Coffeng. ODNV beschikt over deze data. Het gehanteerde peiljaar is 2030.

Het plangebied wordt omsloten door de Bovenweg, Kolmansweg, en Oude Zeeweg.

De verkeersgegevens voor de nieuwe situatie zijn op basis van de aangeleverde intensiteiten, zoals berekend door Goudappel Coffeng. Hierbij is er van uitgegaan dat de verkeersintensiteiten in weekdagen zijn weergegeven. Met betrekking tot de wegen worden de verkeersintensiteiten uitgedrukt in het gemiddeld aantal motorvoertuigen dat in de dag-, avond- en nachtperiode per uur over de weg rijdt. De verkeersgegevens zijn afkomstig uit het verkeersmodel Nunspeet, met als peiljaar 2030. In de bijlagen zullen de intensiteiten per weg worden weergegeven, inclusief gehanteerde verdelingen.

De snelheden zijn toegepast zoals in het verkeersmodel weergegeven.

3.3 Asfalttypes

Op de voor het plangebied relevante wegen zijn een aantal asfalttypes toegepast. De gemeente Nunspeet heeft de asfalttypes aangeleverd. Deze weken op een aantal punten af van het verkeersmodel. In de derde kolom wordt duidelijk gemaakt welk asfalttype er in het model is gehanteerd.

Weg	Asfalttype	Toegepast type asfalt model
Bovenweg	Oppervlaktebehandeling (slijtlaag)	Oppervlaktebewerking (CROW publicatie 316)
Molenweg	SMA 0/11 tot splitsing Hullerweg	Referentiewegdek (DAB)
Molenweg	Oppervlaktebehandeling (slijtlaag) tussen Hullerweg-Bovenweg	Oppervlaktebewerking (CROW publicatie 316)
Kolmansweg	AC 11 Surf (dicht asfaltbeton) tussen Bovenweg - 't Hoge	Referentiewegdek (DAB)
Kolmansweg	Oppervlaktebehandeling (slijtlaag) tussen 't Hoge - Waterweg	Oppervlaktebewerking (CROW publicatie 316)
Oude Zeeweg	Oppervlaktebehandeling (slijtlaag)	Oppervlaktebewerking (CROW publicatie 316)
Hullerweg	Oppervlaktebehandeling (slijtlaag)	Oppervlaktebewerking (CROW publicatie 316)
Waterweg	SMA 0/11	Referentiewegdek (DAB)

De slijtlaag (oppervlaktebewerking) geeft een hogere geluidproductie dan het referentiewegdek.



Datum:
09 april 2021

Pagina
5 van 16

Status:
Definitief

3.4 Waarneempunten

De waarneempunten zijn opgedeeld in twee categorieën. De eerste categorie zijn de waarneempunten op woningniveau. Zo is de eerstelijnsbebouwing geheel voorzien van een waarneempunt. Hiermee wordt de belasting op de woning bepaald. Hierbij is uitgegaan van reguliere woningen. De waarneemhoogtes zijn op basis van 2 verdiepingen (begane grond en 1^e verdieping, resp. 1,5 en 4,5 meter hoog). Dit is op basis van de meerderheid van de gebouwhoogtes. Een enkele woning zal ook nog een (tweede) zolderverdieping hebben. De verwachte geluidbelasting daar zal nog iets hoger liggen dan de geluidbelasting op 4,5 meter hoogte. Recreatiewoningen zijn buiten beschouwing gelaten.

De woningen aan de volgende wegen zijn beschouwd:

- Bovenweg
- Molenweg
- Kolmansweg
- Oude Zeeweg
- Hullerweg
- Waterweg

De tweede categorie waarneempunten betreffen raaipunten. Deze waarneempunten zijn in het model geplaatst om zo contouren te kunnen berekenen. De contouren zijn berekend op basis van raaipunten, welke op gelijke afstanden tot de wegen liggen. In het midden van het plangebied zijn willekeurig een aantal punten gekozen om een gesloten contour te verkrijgen. De waarneemhoogtes waar mee is gerekend betreffen 1,5 en 4,5 meter.

De gepresenteerde contouren zijn op basis van de hoogst berekende belasting per waarneempunt.



Datum:
09 april 2021

Pagina
6 van 16

Status:
Definitief

4 Resultaten basissituaties

Hieronder worden de resultaten gepresenteerd zoals deze zijn doorgerekend. Eerst wordt de geluidbelasting op de bestaande woningen weergegeven zoals op dit moment de prognose is voor het jaar 2030. Dit is berekend met de gegevens van het verkeersmodel van de gemeente Nunspeet, waarbij voor peiljaar 2030 een prognose van de verkeersintensiteiten wordt gemaakt.



Datum:
09 april 2021

Pagina
7 van 16

Status:
Definitief



Figuur 3 Impressie van het verkeersmodel gemeente Nunspeet (oranje lijnen zijn wegen)

Vervolgens wordt de geluidbelasting op de woningen berekend zoals deze in 2030, na invulling van het plangebied 't Hul-Noord, wordt verwacht. Op basis van de verwachte groei aan woningen en bewoners is bepaald wat het te verwachten aantal motorvoertuigen zal zijn. Bij deze verkeersbelasting zijn al verkeerskundige maatregelen getroffen. Zo is de aansluiting tussen de Bovenweg en de Molenweg verwijderd. Ook is de Oude Zeeweg losgeknipt van de Kolmansweg. Dit is op onderstaande afbeelding weergegeven:



Figuur 4 Impressie van het de wijzigingen in het verkeersmodel gemeente Nunspeet. In de cirkels de aangebrachte 'knippen' (oranje lijnen zijn wegen)

De gepresenteerde resultaten betreffen contourkaarten, waarin de geluidbelasting grafisch zichtbaar is gemaakt als gekleurde vlakken. In de bijlagen zijn deze kaarten op groter formaat (A3) worden bijgevoegd. Ook wordt er op woningniveau een tabel gepresenteerd met daarbij de geluidbelasting per situatie en het effect van (eventuele) maatregelen.

De geluidbelasting is overal in dit rapport weergegeven in decibel Lden, zonder te corrigeren voor de aftrek conform art. 110g Wgh. Dit is gedaan om de daadwerkelijke geluidbelasting inzichtelijk te krijgen.



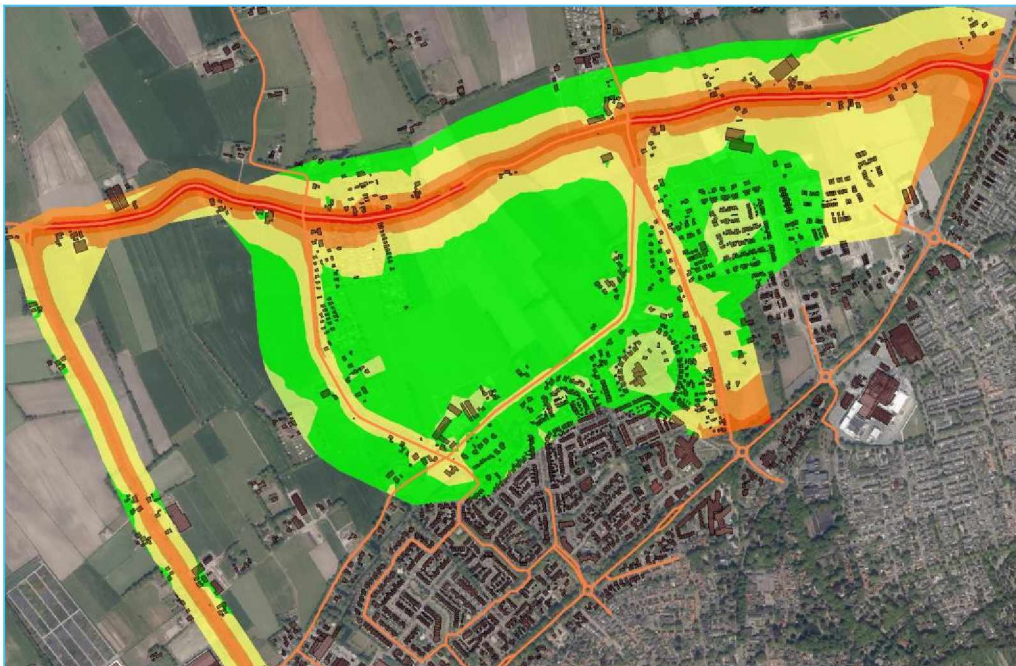
Datum:
09 april 2021

Pagina
8 van 16

Status:
Definitief

4.1 Geluidbelasting huidige verkeersintensiteiten

Op onderstaande afbeelding is de geluidbelasting weergegeven zoals nu wordt verwacht voor 2030.



Figuur 5 Geluidbelasting basissituatie, op basis van huidige prognose voor 2030.

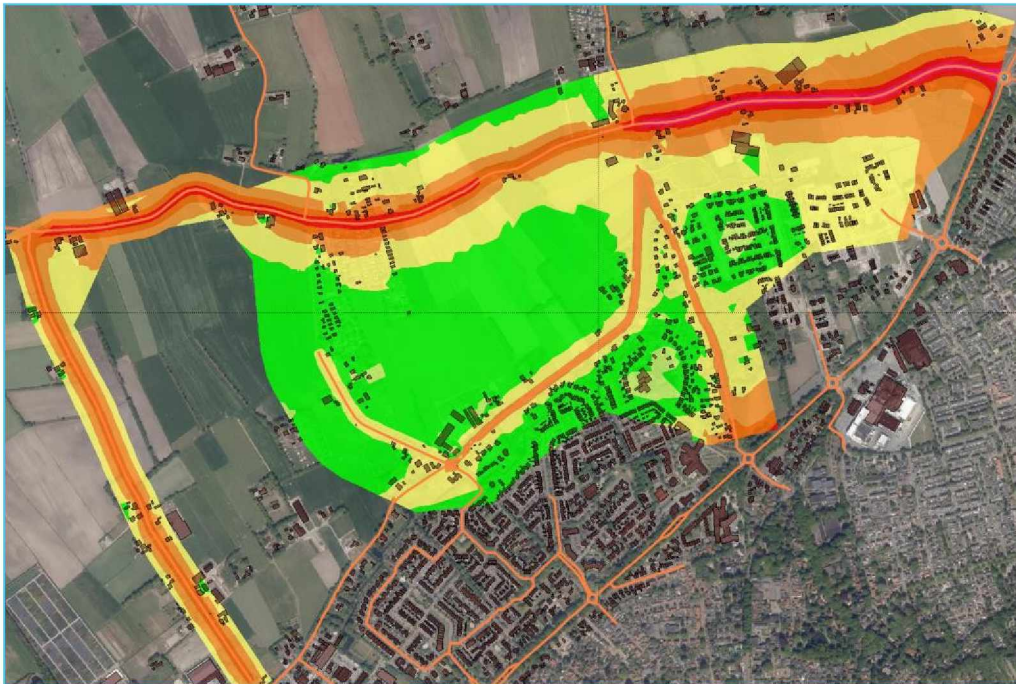
Het algehele beeld hiervan is dat de eerstelijnsbebouwing langs de Bovenweg, Kolmansweg een overwegend matige milieugezondheidskwaliteit voor wegverkeerslawaai heeft. Dit varieert per woning en ligt tussen 'redelijk' (GES 2) en 'zeer matig' (GES 5). De geluidbelasting op de woningen ligt hierbij tussen de 52 en 62 decibel Lden (exclusief aftrek art. 110g Wgh).

Voor de Molenweg varieert de GES-score tussen 'goed' (GES 1) en 'zeer matig' (GES 5), waarbij de overwegende milieugezondheidskwaliteit 'redelijk' genoemd kan worden. De geluidbelasting varieert tussen de 45 en 61 dB. De hoge geluidbelasting wordt overigens met name veroorzaakt door de Elburgerweg.

Voor de woningen aan de Oude Zeeweg varieert de milieugezondheidskwaliteit tussen 'zeer goed' (GES 0) en 'zee matig' (GES 5), waarbij deze overwegend 'goed' te noemen is. De geluidbelastingen variëren tussen de 38 en 59 dB. Ook hier is geen aftrek conform artikel 110g van de Wet geluidhinder van toepassing.

De woningen aan de Hullerweg beschikken over een milieugezondheidskwaliteit die varieert van 'zeer goed' tot 'goed', met geluidniveaus die tussen de 38 en 46 dB liggen.

4.2 Geluidbelasting nieuwe verkeersintensiteiten



Datum:
09 april 2021

Pagina
9 van 16

Status:
Definitief

Figuur 6 Geluidbelasting nieuwe situatie, incl. ontwikkeling 't Hul-Noord. Dit is de prognose voor peiljaar 2030.

Op alle wegen rondom het plangebied is een toename van wegverkeer en daarmee ook een toename van wegverkeerslawaai. De woningen aan de Bovenweg hebben hierbij te maken met de sterkste verkeerstoename, en daarmee ook de grootste toename van het geluidniveau. Het geluidniveau neemt circa 5 dB toe door de verwachte ontwikkeling. Het geluidniveau op de woningen varieert tussen de 56 en 67 decibel. Hierbij ligt de milieugezondheidskwaliteit tussen het niveau 'matig' (GES 4) en 'onvoldoende' (GES 6). Er is sprake van een verslechtering van het woon- en leefklimaat.

Voor de Kolmansweg en Waterweg is ook een toename van het geluidniveau waargenomen. Op de Kolmansweg neemt het geluidniveau met circa 1 dB toe (variërend tussen de 0,7 en 0,9 dB). Hierbij is, op een enkele woning na, geen verslechtering van de GES-score zichtbaar.

Het geluidniveau aan de Waterweg neemt gemiddeld met 2,7 dB toe. Hierbij wordt ook een verslechtering van het woon- en leefklimaat geconstateerd. De gemiddelde milieugezondheidskwaliteit verschuift van 'redelijk' (GES 3) naar 'matig' (GES 4). De GES-score varieert in de nieuwe situatie, met geluidniveaus van 47 tot 59 dB tussen 'goed' en 'zeer matig'.

Voor de woningen aan de Molenweg is bij de meeste woningen ook een toename van het geluidniveau te zien, waarbij de toename minder dan 1 dB is. De GES-scores blijven nagenoeg gelijk. Een enkele woning ziet een verslechtering of verbetering van de milieugezondheidskwaliteit. Dit heeft met name te maken met de toename van verkeer op de Bovenweg en Hullerweg.

Voor de woningen aan de Oude Zeeweg reduceert het geluidniveau met ongeveer 1 dB door de aangebrachte knip. Ook is er bij een aantal woningen een toename van geluidniveau zichtbaar. Deze woningen liggen onder de invloed van de Kolmansweg en Hullerweg. De gemiddelde milieugezondheidskwaliteit blijft gelijk, met scores variërend tussen 'zeer goed'

Omgevingsdienst Noord-Veluwe

(GES 0) en 'zeer matig' (GES 5). De overwegende kwaliteit blijft 'redelijk' te noemen (GES 2).

Voor de woningen aan de Hullerweg wordt ook een toename van het geluidniveau verwacht. De gemiddelde toename ligt rond de 4 dB. Dit is significant. Hierbij verschuift de milieugezondheidskwaliteit bij een groot aantal woningen van 'goed' naar 'redelijk'. De reden van de toename ligt in de nieuw te verwachten verkeersintensiteit. In de basissituatie zonder ontwikkelingen worden er in 2030 circa 40 à 50 motorvoertuigen verwacht. Mét de ontwikkeling van 't Hul Noord wordt dit ingeschat op 200 motorvoertuigen. Het woon- en leefklimaat neemt af door de verwachte verkeersontwikkeling.

Overigens voldoen de woningen aan de Hullerweg allemaal nog wel aan de voorkeursgrenswaarde uit de Wet geluidhinder. Deze voorkeursgrenswaarde bedraagt 48 dB incl. aftrek conform artikel 110g.



Datum:
09 april 2021

Pagina
10 van **16**

Status:
Definitief

5 Resultaten maatregelen

Op basis van de geluidbelasting in de nieuwe situatie zoals weergegeven in paragraaf 4.2, neemt de geluidbelasting op de eerstelijnswohnungen aan zowel de Bovenweg en Waterweg. Aan de Hullerweg neemt ook de geluidbelasting toe. De gemiddelde toename van geluidniveau bedraagt 3,9 dB. Hierbij is ook een verslechtering van het woon- en leefklimaat geconstateerd. Voor de Hullerweg zijn geen maatregelen doorgerekend.

Aan de Bovenweg is deze toename circa 5 decibel. Hierbij wordt een afname van de milieugezondheidskwaliteit geconstateerd. Alle woningen verschuiven 1 klasse, waarbij de overwegende classificaties tussen 'zeer matig' en 'onvoldoende' liggen.

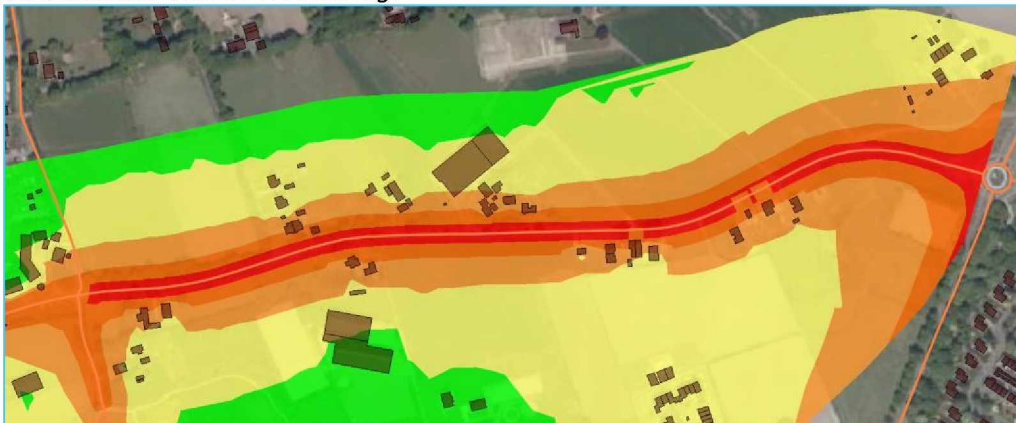
Bij de woningen aan de Waterweg neemt het gemiddelde geluidniveau met 3 dB toe. Hierbij is er sprake van een verslechtering van het woon- en leefklimaat. Daarnaast wordt de grens van maximaal 1,5 dB overschreden.

Om deze toename van geluid te beperken worden een aantal maatregelen voorgesteld. Deze maatregelen zijn doorgerekend voor het weggedeelte van de Bovenweg tussen de Elburgerweg (rotonde) tot en met de kruising met de Molenweg. Voor de Waterweg geldt dit vanaf de Kolmansweg tot aan de Hullerweg. De maatregelen zijn:

- Het toepassen van geluidreducerend asfalt (voor zowel Bovenweg als Waterweg);
- Het reduceren van de rijsnelheid met 1 stap (van 60 km/h naar 50 km/h; voor zowel Bovenweg als Waterweg);
- Een combinatie van beide maatregelen (alleen Bovenweg);

5.1 Maatregelen Bovenweg

Hieronder ter verduidelijking de huidige situatie qua geluidbelasting in de basissituatie van de Bovenweg.



Figuur 7 Geluidcontour basissituatie, peiljaar 2030

5.1.1 Toepassing geluidreducerend asfalt

Deze berekening is gedaan op basis van het asfalttype SMA-NL8 G+ (Gelders mengsel). Deze maatregel zorgt er voor dat de toename van geluidniveau wordt beperkt. Door toepassing van dit asfalttype wordt neemt het geluidniveau gemiddeld genomen met 0,3 dB toe ten opzichte van de geluidbelasting zonder ontwikkeling van 't Hul Noord.

Dit komt met name omdat op dit moment een asfalttype (slijtlaag) is gebruikt welke ten opzichte van standaardwegdek voor meer geluidproductie zorgt. De gemiddelde reductie van het wegdek bedraagt 4,5 dB.



Datum:
09 april 2021

Pagina
11 van 16

Status:
Definitief

De contouren (ingezoomd op de Bovenweg) zien er zo uit:



Datum:
09 april 2021

Pagina
12 van 16

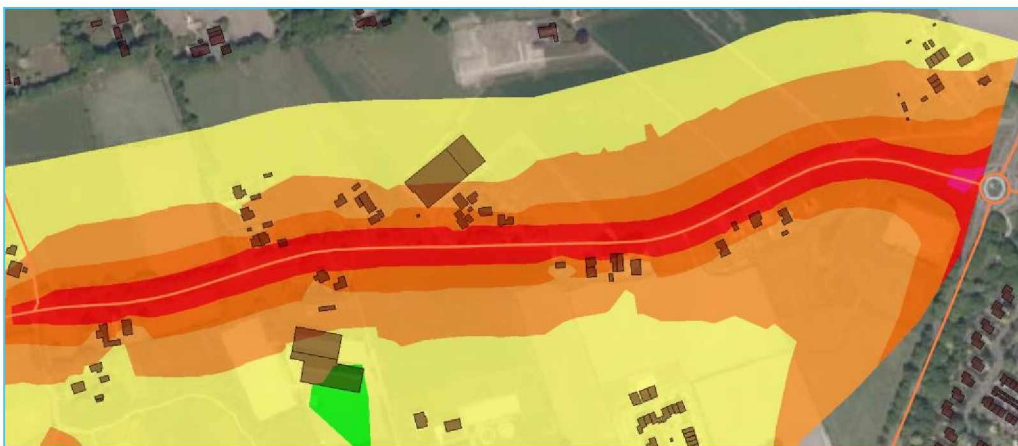
Status:
Definitief

Figuur 8 Geluidcontour nieuwe situatie, met toepassing van geluidreducerend asfalt.

Met toepassing van deze maatregel ligt de geluidbelasting tussen de 52 en 62 dB, met daarbij een classificatie van 'redelijk' (1 woning; GES 2) tot 'zeer matig' (GES 5). Hierbij is de gemiddelde GES-score met 5 'zeer matig'. Het woon- en leefklimaat neemt niet af ten opzichte van de basissituatie (zonder ontwikkeling 't Hul Noord). Een enkele woning laat een verschuiving van GES-score zien, bij deze woningen neemt het geluidniveau ook met 0,3 dB toe.

5.1.2 Doorvoeren snelheidsreductie

Ook is doorgerekend wat het effect is van het reduceren van de snelheid op de Bovenweg. Hierbij is uitgegaan van het reduceren met 1 stap, dus van 60 km/h naar 50 km/h. Het reduceren van snelheid heeft minder effect dan van het asfalt. Er is nog steeds een toename van het geluidniveau. Deze is gemiddeld 3,5 dB en geeft onderstaande contour:



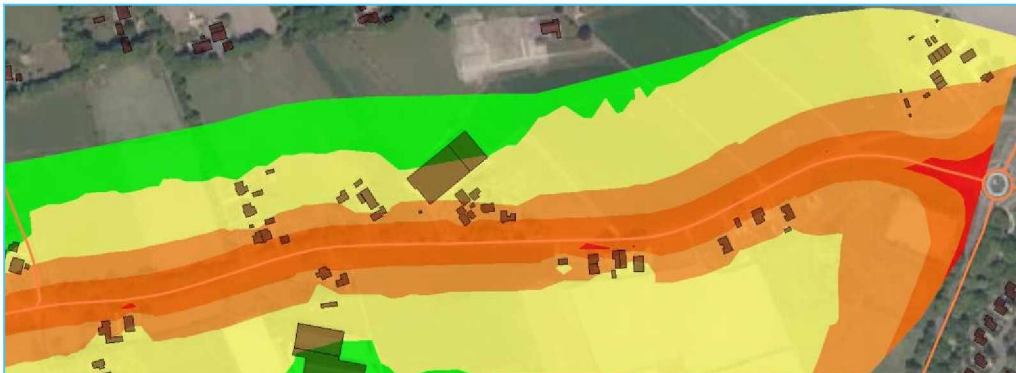
Figuur 9 Geluidcontour nieuwe situatie, met toepassing van snelheidsreductie.

Ten opzichte van de toekomstige situatie zonder maatregelen geeft het verlagen van de snelheid een geluidreductie van 1,4 dB. De berekende geluidniveaus op de woningen ligt tussen de 55 en 66 dB. De milieugezondheidskwaliteit ligt tussen het niveau 'matig' en 'onvoldoende'. Er is nog steeds sprake van een verslechtering van het woon- en leefklimaat.

5.1.3 Toepassen van asfalt- en snelheidsmaatregel

Tot slot is ook een combinatie van voorgenoemde maatregelen doorgerekend. De contour ziet er als volgt uit. In deze situatie is er sprake van een reductie van het geluidniveau als dit wordt vergeleken met de prognose voor 2030

zonder de verwachte ontwikkeling van 't Hul-Noord. Het geluidniveau neemt ongeveer met 1 dB af.



Datum:
09 april 2021

Pagina
13 van 16

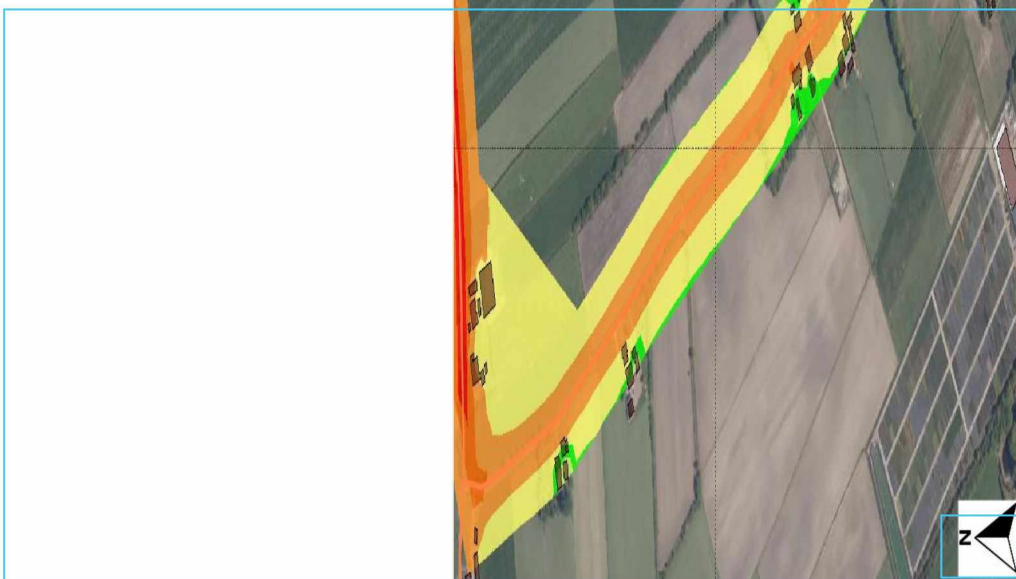
Status:
Definitief

Figuur 10 Geluidcontour nieuwe situatie, bij toepa

Ten opzichte van de toekomstige situatie van beide maatregelen 5,6 dB. Het toepassing van beide maatregelen decibel ligt het woon- en leefklimaat (GES 5).

5.2 Maatregelen Waterweg

Hieronder ter verduidelijking de huidige basissituatie van de Bovenweg.



Figuur 11 Geluidbelasting Waterweg zoals verwacht in 2030, zonder ontwikkeling 't Hul-Noord

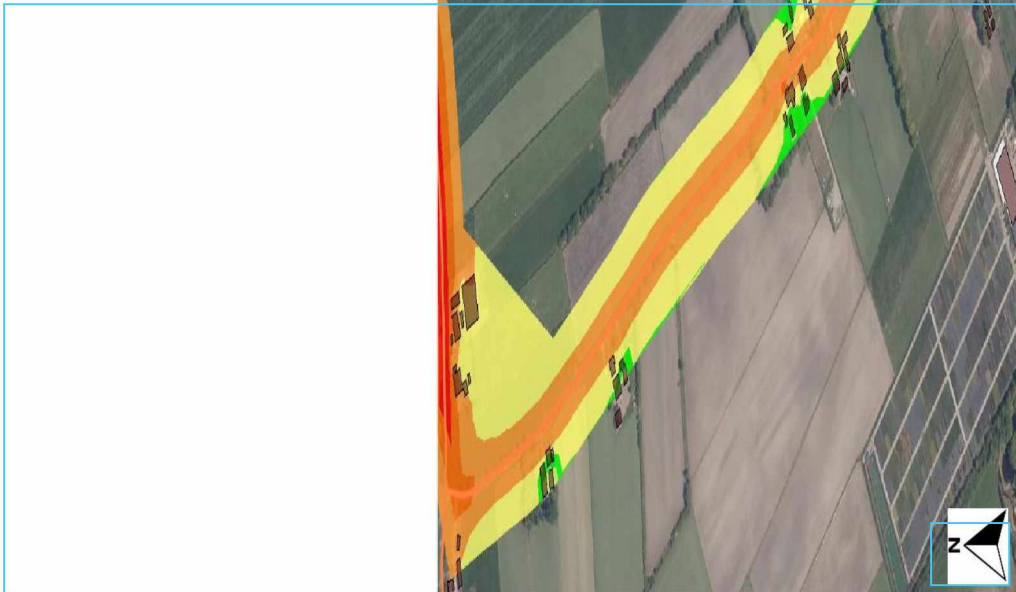
5.2.1 Toepassing geluidreducerend asfalt

Deze berekening is gedaan op basis van het asfalttype SMA-NL8 G+ (Gelders mengsel). Deze maatregel zorgt er voor dat de toename van geluidniveau wordt beperkt. Door toepassing van dit asfalttype wordt het geluidniveau gemiddeld genomen met 0,2 dB toe ten opzichte van de geluidbelasting zonder ontwikkeling van 't Hul Noord.

Hierbij varieert de toename van geluidniveau tussen de 0 en 1,4 dB. De woningen waar het effect minder is, liggen dicht bij de Hullerweg, welke ook

een toename van verkeer en geluidsniveau. Het geluidsniveau op de wegdek bedraagt 2,6 dB.

De contouren (ingezoomd op de W



Datum:
09 april 2021

Pagina
14 van 16

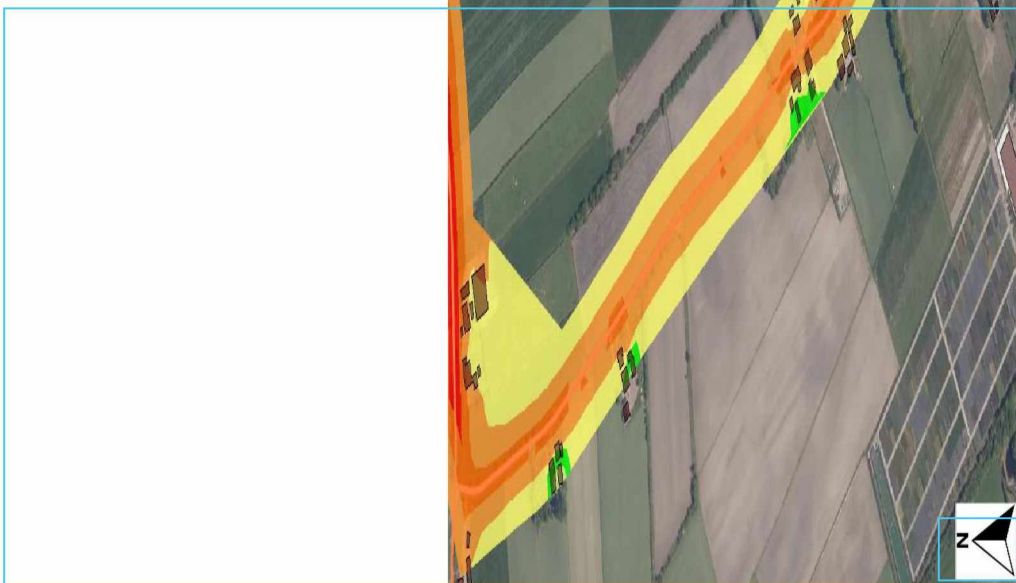
Status:
Definitief

Figuur 12 Geluidcontour nieuwe situatie, met toepassing van geluidreducerend asfalt.

Met toepassing van deze maatregel wordt een toename van 2,6 dB bereikt, met daarbij een classificatie van 3. Het geluidsniveau op de wegdek is de gemiddelde GES-score met 3 dB lager. Het geluidsniveau op de wegdek is niet af ten opzichte van de basissituatie.

5.2.2 Doorvoeren van snelheid

Ook is doorgerekend wat het effect van het doorvoeren van de Waterweg. Hierbij is uitgegaan van een toename van de snelheid naar 50 km/h. Het reduceren van de snelheid naar 50 km/h op asfalt. Er is nog steeds een toename van het geluidsniveau. Het geluidsniveau varieert tussen de 1,2 dB tot 1,3 dB. Dit geluidsniveau is lager dan het geluidsniveau van 1,3 dB. Dit geluidsniveau is lager dan het geluidsniveau van 1,3 dB.



Figuur 13 Geluidcontour nieuwe situatie, met reductie van de snelheid

De gemiddelde reductie van de maatregelen ten opzichte van de nieuwe situatie zonder maatregelen bedraagt 1,5 dB. De geluidbelastingen met de snelheidsreductie ligt tussen 46 en 57 dB, waarmee het woon- en leefklimaat te classificeren is tussen 'goed' en 'matig'. Het woon en leefklimaat verschuift gemiddeld één stap op van GES 2 (redelijk) naar GES 3 (matig).

5.3 Conclusie maatregelen

Het treffen van maatregelen heeft effect op het geluidniveau. Het doel van de maatregelen is, in de basis, bedoeld om het woon- en leefklimaat niet te laten verslechteren door de voorgenomen ontwikkelingen. Daarnaast is als doel gesteld de maximale geluidbelasting met minder dan 1,5 dB te laten toenemen. De aanvankelijke gedachte was dat alleen op de Bovenweg sprake zou zijn van een verslechtering van het woon- en leefklimaat. Dit geldt ook voor de Waterweg. Voor beide wegen zijn maatregelen doorgerekend.

Voor zowel de Bovenweg als Waterweg zal het toepassen van alleen een snelheidsreductie niet voorzien in een voldoende afname van het verkeerslawaai. Er is nog steeds sprake van een verslechtering van het woon- en leefklimaat.

Het toepassen van een asfaltmaatregel, waarbij het bestaande asfalt wordt vervangen door SMA-NL8 G+ is voor de Waterweg voldoende doelmatig. Het geluidniveau aan die weg neemt dan tussen 0 en 1,4 dB toe. Er is geen verslechtering van het woon- en leefklimaat.

Voor de Bovenweg is het toepassen van alleen een asfaltmaatregel ook voldoende om het woon- en leefklimaat niet te verslechteren. De gemiddelde toename in geluidniveau bedraagt 0,3 decibel. Bij toepassing van zowel een snelheidsreductie en asfaltmaatregel is er zelfs sprake van een reductie van het geluidniveau ten opzichte van de prognose voor 2030 zonder de ontwikkeling van 't Hul-Noord. Het gemiddelde geluidniveau neemt daar dan met 1 decibel af.

De geluidtoename aan de Hullerweg wordt veroorzaakt door een toename van de verkeersintensiteit (van gemiddeld 50 motorvoertuigen naar 200 motorvoertuigen per etmaal). De berekende geluidbelastingen voldoen nog steeds aan de voorkeursgrenswaarde conform de Wet geluidhinder. Daarom zijn er vooralsnog geen maatregelen doorgerekend. Er wordt wel een afname van het woon- en leefklimaat geconstateerd.



Datum:
09 april 2021

Pagina
15 van 16

Status:
Definitief

6 Conclusie

ODNV heeft in opdracht van de gemeente Nunspeet de toekomstige geluidbelasting doorgerekend voor de woningen rondom het plangebied 't Hul-Noord.

De planontwikkeling van 't Hul-Noord levert een toename van het verkeerslawaaï op. Dit heeft effect op alle omliggende wegen. De hoogste toename van geluidniveau is aan de Bovenweg. Daarnaast is ook een significante stijging van het geluidniveau vastgesteld aan de Hullerweg en Waterweg.

Een stijging van de verkeersintensiteit is in zichzelf niet voldoende om te spreken van reconstructie. Indien in de toekomst fysieke wijzigingen aan de weg worden uitgevoerd (kruisingen, rotondes e.d.) is hier mogelijk wel sprake van. Tegen die tijd dient onderzocht te worden of er sprake is van reconstructie in de zin van de Wet geluidhinder.

Voor de Bovenweg zijn een aantal maatregelen doorgerekend. Ten opzichte van de prognose voor 2030 zonder de ontwikkeling van 't Hul-Noord is het toepassen van een asfaltmaatregel voldoende om de geluidtoename te beperken tot gemiddelde 0,3 decibel. Het woon- en leefklimaat verslechtert hierbij niet. Het reduceren van alleen de snelheid resulteert in een toename van het geluidniveau en een afname van het woon- en leefklimaat. Een combinatie van beide maatregelen zou leiden tot een reductie van het geluidniveau met circa 1 decibel. Het woon- en leefklimaat blijft hierbij doorgaans op gelijk niveau.

Voor de Waterweg zijn ook maatregelen doorgerekend. Door toepassing van geluidreducerend asfalt wordt de verwachte geluidtoename gereduceerd tot 0,2 dB. Er is geen sprake van een verslechtering van het woon- en leefklimaat. Het toepassen van alleen een snelheidsreductie is voor de Waterweg niet aanbevolen. Dit resulteert nog steeds in een afname van het woon- en leefklimaat.

Voor de Hullerweg zullen eventueel ook maatregelen overwogen moeten worden.



Datum:
09 april 2021

Pagina
16 van **16**

Status:
Definitief

Gemeente Nunspeet

**Inspraakreactienota zienswijzen
op de ontwerpstructuurvisie 't Hul-Noord**

30 april 2021



Inhoudsopgave

1. Inleiding	3
1.1 Terinzagelegging en ontvankelijkheid	3
1.2 Bevoegdheden bestuur	4
1.3 Geen bezwaar- en beroepsmogelijkheid	4
1.4 Leeswijzer	5
2. Samenvatting en reactie op ingediende zienswijzen	6
3. Conclusie	29

1. Inleiding

Op 't Hul-Noord te Nunspeet kunnen 500 tot 600 woningen worden gerealiseerd om tegemoet te komen aan de vraag voor ca. 1.600 woningen in de gehele gemeente Nunspeet. Uitgangspunt is een goede landschappelijke inpassing en een duurzame en gezonde wijk, aansluitend op de woonbehoefte. De ontwikkeling wordt onder andere gekenmerkt door versterking en behoud van de historische houtsingels, die het oorspronkelijke landschap bevatte. Tussen 1910 en 1960 zijn veel van deze houtsingels verdwenen. Een ander belangrijk cultuurhistorische element is de molen De Duif. Deze is herbouwd in 1886, maar daarvoor heeft op dezelfde locatie al sinds de 17^e eeuw een molen gestaan. De molen krijgt in het nieuwe plan een prominente plek. Ook wordt er rekening gehouden met het huidige waardevolle open landschap door een groenblauwe zone in te passen, die een zorgvuldige overgang bewerkstelligt. Deze groenblauwe zone sluit aan op de groenblauwe zone ten noorden van Molenbeek en moet ook de inbedding vormen van het bestaande Caravanpark de Hofstee, dat mogelijk ruimte krijgt voor kleinschalige uitbreiding. 't Hul-Noord zal hoofdzakelijk worden ontsloten via de Bovenweg, die hiervoor aangepast moet worden. De reden hiervoor is dat verkeersonderzoek heeft aangetoond dat andere opties voor verkeersafwikkeling niet haalbaar zijn.

visie

Op grond van de Wet ruimtelijke ordening (Wro) kan de gemeente voor bepaalde (deel)gebieden een visie (hierna: visie) vaststellen. De visie gaat over het gebied 't Hul-Noord, gelegen tussen de Kolmansweg, de Oude Zeeweg, de Hullerweg en de Molenweg. Ook de Bovenweg, van de Molenweg tot de Elburgerweg is meegenomen in het plangebied. De visie gaat inhoudelijk over thema's als ruimtelijke ontwikkeling, milieu, cultuurhistorie en duurzaamheid. Deze visie vormt de beleidsmatige basis van het toekomstige bestemmingsplan voor het gebied 't Hul-Noord.

1.1 Terinzagelegging en ontvankelijkheid

Terinzagelegging en zienswijzen

De ontwerpvisie 't Hul-Noord heeft (na publicatie op 22 december 2020 in de Staatscourant (nummer 68130), Nunspeet-Huis-aan-Huis en op de gemeentelijke website www.nunspeet.nl/hul-noord) voor een ieder van woensdag 23 december 2020 tot en met woensdag 17 februari 2021 ter inzage gelegen. Gedurende deze periode konden zij een zienswijze indienen. De direct omwonenden van het plan zijn over de terinzagelegging schriftelijk bericht. De inspraak is georganiseerd op basis van de gemeentelijke inspraakverordening. Omdat de Kerstvakantie in deze zienswijzeperiode viel is in afwijking van de gemeentelijke inspraakverordening ervoor gekozen om de stukken niet 6 maar 8 weken ter inzage te leggen.

Ontvankelijkheid

Op de ontwerpvisie zijn in totaal 22 zienswijzen ingediend, waarvan één zienswijze gedeeltelijk na indiening is ingetrokken. De zienswijzen van de insprekers zijn binnen de termijn van terinzagelegging binnengekomen en zijn allen ontvankelijk. Onderdeel van de zienswijzenprocedure was de mogelijkheid voor omwonenden en ondernemers van de Bovenweg om een gesprek te hebben met de gemeentelijk projectleider over de plannen. Er zijn 6 gesprekken gevoerd. Vanwege de strikte RIVM-richtlijnen hebben deze gesprekken hoofdzakelijk via MSTeams plaatsgevonden. In samenspraak met betrokkenen worden deze gespreksverslagen als zienswijze beschouwd op de ontwerpvisie.

1.2 Bevoegdheden bestuur

Op grond van artikel 2.1 Wet Ruimtelijke Ordening en de gemeentelijke inspraakverordening heeft het college van burgemeester en wethouders ingestemd om de conceptvisie voor inspraak vrij te geven. Op 4 mei 2021 heeft het college besloten om naar aanleiding van de ingediende zienswijzen de gemeenteraad voor te stellen om de ontwerpvisie op onderdelen aan te passen. De indieners van een zienswijze zijn door het college van burgemeester en wethouders over dit collegebesluit (en bijbehorende reacties op de zienswijzen) schriftelijk geïnformeerd, zodat zij eventueel in de raadscommissie Ruimte en Wonen gebruik kunnen maken van hun insprekrecht om hun zienswijze toe te lichten. De gemeenteraad beslist vervolgens over de vaststelling van de visie en eventuele voorgestelde aanpassingen naar aanleiding van de ingediende zienswijzen.

1.3 Geen bezwaar- en/of beroepsmogelijkheid

Tegen het raadsbesluit om de visie vast te stellen kan geen bezwaar worden gemaakt of beroep worden ingesteld. Dit is wettelijk bepaald in Bevoegdheidsregeling bestuursrechtspraak en in artikel 8:5 van de Algemene wet bestuursrecht. Dit komt omdat een visie niet leidt tot wettelijke verplichtingen, zoals een bestemmingsplan, een projectuitvoeringsbesluit of een omgevingsvergunning. De visie fungeert slechts als beleids- en ontwikkelingskader voor de verdere ruimtelijke ontwikkeling.

1.4 Leeswijzer

In hoofdstuk 2 zijn de binnengekomen zienswijzen samengevat en voorzien van een beantwoording. Per argument is aangegeven of deze leidt tot aanpassing van de visie. Hoofdstuk 3 bevat de conclusie van deze inspraakreactienota zienswijzen (hierna: reactienota). Hierin is de kern van de reactie weergegeven. De zienswijzen zijn geanonimiseerd, omdat het niet is toegestaan persoonsgegevens op het internet te publiceren. Ten behoeve van het bestuur zelf is naast de geanonimiseerde versie, ook een niet-anonieme versie beschikbaar. Dit zodat alle indieners van een zienswijze (hierna indiener of indieners) persoonlijk een reactie kunnen ontvangen.

Nr.	Naam	Plaats
1.	Indiener	Nunspeet
2.	Indiener	Nunspeet
3.	Indiener	Nunspeet
4.	Indiener	Nunspeet
5.	Indiener	Nunspeet
6.	Indiener	Nunspeet
7.	Indiener	Nunspeet
8.	Indiener heeft zienswijze op maandag 5 april gedeeltelijk ingetrokken. Eén van de twee indieners is inmiddels overleden.	Nunspeet

9.	Indiener	Nunspeet
10.	Indiener	Nunspeet
11.	Indiener	Nunspeet
12.	Indiener	Nunspeet
13.	Indiener	Nunspeet
14.	Indiener	Nunspeet
15.	Indiener	Nunspeet
16.	Indiener	Nunspeet
17.	Indiener	Nunspeet
18.	Indiener	Nunspeet
19.	Indiener	Nunspeet
20.	Indiener	Nunspeet
21.	Indiener	Nunspeet
22.	Indiener	Nunspeet

2. Samenvatting en reactie op ingediende zienswijzen

Argument nr.	Zienswijzen <i>Verkeer</i>	Indiener(s)	Reactie	Wijziging
1	Het overgrote deel van de indieners maakt zich zorgen over de extra verkeersdruk die de ontwikkelingen 't Hul-Noord met zich mee zal brengen. Niet alleen voor de hoofdontsluitingsweg maar voor de algehele verkeersdrukte en verkeersveiligheid van Nunspeet. Dit komt omdat de indieners inzien dat wanneer de plannen doorgaan er ook veel sluiproutes zullen ontstaan wat de verkeersintensiteit niet ten goede zal komen.	11, 12, 13, 17, 18, 19, 20, 21, 22	<p>Door het verkeers- en adviesbureau Goudappel is onderzoek gedaan naar de gevolgen van de bouw van de toekomstige wijk 't Hul-Noord voor de omliggende wegen rond het plangebied en de hoofdontsluitingsweg de Bovenweg in het bijzonder (zie bijlage X). In dit onderzoek is zowel gekeken naar de verkeersveiligheid als naar de verkeersintensiteit van de verschillende wegen.</p> <p>Uit ditzelfde onderzoek blijkt dat het goed mogelijk is om te zorgen voor een verkeersveilige inrichting van de wegen, mits de inrichting van deze wegen wordt aangepast waarbij de door Goudappel geadviseerde verkeersmaatregelen richtinggevend zijn.</p> <p>Op basis van dit onderzoek kan worden gesteld dat herinrichting van de omliggende verkeersinfrastructuur de verkeersveiligheid op alle wegen verbetert. De verkeersintensiteit van de wegen de Hullerweg, Molenweg en Oude Zeeweg worden in de toekomst lager. De verkeersintensiteit van de Bovenweg, Kolmansweg en Waterweg nemen toe. Door het aanbrengen van geluidsreducerend asfalt op de Bovenweg, en de Waterweg zorgen we ervoor dat de ontwikkeling van de nieuwe wijk niet leidt tot een onaanvaardbare aantasting van het woon- en leefmilieu van omwonenden. Door deze maatregelen neemt de geluidsbelasting door het verkeer op de Bovenweg op omwonenden zelfs</p>	Aan de visie is een hoofdstuk 'Verkeer' toegevoegd, waarin de onderzoeken van Goudappel zijn opgenomen die toelichten hoe wij kunnen zorgen voor een verkeersveilige inrichting van de omliggende wegen. Ook is als bijlage een onderzoek naar het weg- en verkeerslawaaï van de Omgevingsdienst gevoegd waaruit blijkt dat de verkeersbelastingen niet dusdanig groot zijn dat deze leiden tot een onaanvaardbare aantasting van het woon- en leefmilieu.

			<p>af. Voor de Kolmansweg zijn geluidsreducerende maatregelen niet nodig.</p> <p>De verkeersknippen in de Molenweg en de Oude Zeeweg maken het bestaande (en toekomstige) gemotoriseerde verkeer van de nieuwe wijk naar het centrum onmogelijk. Uit ditzelfde onderzoek blijkt dat het goed mogelijk is om te zorgen voor een verkeersveilige inrichting van de wegen, mits de inrichting van deze wegen wordt aangepast en de door Goudappel geadviseerde verkeersmaatregelen worden getroffen.</p>	
2	<p>Het overgrote deel van de indieners is het niet eens met de voorliggende visievisie waarbij de Bovenweg als hoofdonthutingsweg wordt gebruikt voor de nieuwe wijk 't Hul-Noord. Dit komt met name door de volgens hen reeds bestaande verkeersonveiligheid van de Bovenweg. Mensen rijden te hard, de weg is te smal en er komen veel grote landbouwmachines over de weg. Dit leidt tot veel gevaarlijke situaties en extra verkeer op deze weg zal dit niet te goede komen. Daarnaast maken mensen zich zorgen over geluidsoverlast en milieuveiligheid, wanneer de ontwikkelingen doorgaan, door de hogere verkeersintensiteit. Tot slot zal de verbreding van de Bovenweg de overlast alleen maar verergeren omdat de huizen dan nog dichter op de weg komen te liggen.</p>	1, 2, 3, 5, 6, 9, 10, 11, 12, 22	<p>Het verkeers- en adviesbureau Goudappel heeft nader onderzoek gedaan naar de hoofdverkeersonthutening en de verkeersbelasting van de omliggende wegen (rond het plangebied). Uit de resultaten van dit verkeersonderzoek (zie bijlage X) blijkt dat de hoofdverkeersonthutening van de nieuwbouwwijk uitsluitend verkeersveilig kan worden gerealiseerd via de Bovenweg. Een voorwaarde daarbij is dat de Bovenweg dusdanig wordt heringericht dat het langzaam verkeer van het autoverkeer wordt gescheiden.</p> <p>De huidige verkeerssituatie en vermeende verkeersonveiligheid van de Bovenweg vallen buiten de reikwijdte van de visie. Dat neemt niet weg dat wij deze meldingen zeer serieus nemen. De verkeersonveiligheidsbeleving van bewoners wijkt af van de geregistreerde ongevallen op de Bovenweg. Afgelopen 7 jaar hebben zich 2 geregistreerde ongevallen (beiden in 2018) voorgedaan. Dit is een normaal aantal te verwachten ongevallen. Dit beeld bevestigt het verkeersbureau Goudappel. Volgens hun voldoet</p>	<p>Aan de ontwerpvisie is een hoofdstuk 'Verkeer', met als bijlage het verkeersonderzoek van Goudappel. Hierin is de keuze voor de Bovenweg als hoofdonthutingsweg onderbouwd. Ook is als bijlage een onderzoek naar het weg- en verkeerslawaaier van de Omgevingsdienst gevoegd waaruit blijkt dat de verkeersbelastingen niet dusdanig groot zijn dat deze leiden tot een onaanvaardbare aantasting van het woon- en leefmilieu.</p>

			<p>de huidige inrichting aan het concept Duurzaam Veilig.</p> <p>Bij de herinrichting van de Bovenweg zal het gemotoriseerde verkeer en het langzaam verkeer van elkaar worden gescheiden. De toekomstige inrichting vergroot daarmee de verkeersveiligheid en inrichting conform de functie van de Bovenweg. De verkeersbelasting en -intensiteiten van de Bovenweg worden weliswaar groter, ook bij verbreding van de weg, maar dit leidt niet tot een onaanvaardbare aantasting van het woon- en leefmilieu van omwonenden, zo blijkt uit het akoestisch onderzoek.</p>	
3	<p>Als indiener en bewoner van de Bovenweg ben ik met het besluit van 18 december 2020 om de Bovenweg als hoofdontsluitingsweg aan te wijzen voor 't Hul-Noord overvallen. Is het niet logischer om eerst te kijken naar de mogelijkheden van uitbreiding voor een nieuwbouwplan en rekening te houden met een logische ontsluitingsweg, alvorens er met een plan naar buiten getreden wordt en dan pas hierover na te denken. Hierdoor vormt participatie over dit onderwerp een lege huls.</p>	6	<p>In de ontwerpvisie hebben wij toegelicht hoe wij zijn gekomen tot de keuze voor de locatie 't Hul-Noord tot toekomstige woningbouwlocatie. Op basis van een verkennend onderzoek (dat integraal is opgenomen in het uitgebreidere onderzoek) van Goudappel zijn we tot de conclusie gekomen dat de enige hoofdverkeersontsluiting via de Bovenweg te realiseren valt. Dit resultaat is gepresenteerd in de ontwerpvisie.</p> <p>Om volledig zeker te kunnen zijn dat deze conclusies juist zijn, moesten deze worden geverifieerd door berekeningen van Goudappel, die uitgevoerd zijn op basis van het gemeentelijk verkeersmodel. Dit model was eerder nog niet beschikbaar. De gevolgen van deze keuze zijn in deze verkeersstudie in beeld gebracht.</p> <p>Als eerste vervolg op de visie werken we aan een variantenstudie van het tracé en de herinrichting van de Bovenweg. Deze studie willen we samen</p>	<p>Aan de visie is een hoofdstuk 'Verkeer', met als bijlagen de verkeersonderzoeken van Goudappel. Hierin is de keuze voor de Bovenweg als hoofdontsluitingsweg onderbouwd.</p>

			met bewoners afronden. Deze studie zullen wij september/oktober 2021 bekend maken.	
4	<p>Indiener vindt de huidige verkeerssituatie en inrichting van het Plakkewegje verkeersonveilig. Op het Plakkewegje wordt te hard gereden en verschillende grote voertuigen keren op de Bovenweg ter hoogte van de T- splitsing door achteruit het Plakkewegje in te steken. Dit brengt ernstig gevaarlijke situaties met zich mee. Ook het verkeer van landbouwvoertuigen, vuilnisophaaldienst en personenwagens wordt zeer gevaarlijk geacht. Met de ontwikkeling van 't Hul-Noord zal dit verder verslechteren. Indiener verzoekt om de volgens hem verkeersonveilige situatie in de planvorming van 't Hul-Noord mee te nemen.</p>	2	<p>De huidige verkeerssituatie en vermeende verkeersonveiligheid van het Plakkewegje vallen buiten de reikwijdte van de visie. Dat neemt niet weg dat wij deze meldingen zeer serieus nemen.</p> <p>Bij de ontwikkeling van de toekomstige woonwijk willen wij zorgen voor een integrale verkeersveilige verkeersinrichting van de gehele omliggende wegenstructuur, inclusief de verkeersontsluiting en van het Plakkewegje, Wezenland en de Veelhorsterweg op de Bovenweg. De inrichting en functies van deze wegen blijft ongewijzigd.</p> <p>In de huidige verkeerssituatie bij de T-splitsing van het Plakkewegje op de Bovenweg is het zicht voor de automobilist (gezien vanaf het Plakkewegje op de Bovenweg) beperkt. Deze verbeteren wij bij de herinrichting van de Bovenweg.</p>	Geen wijziging van de visie omdat bij de herinrichting van de Bovenweg, ook de inrichting van de t-splitsingen van het Plakkewegje, Wezenland en Veelhorsterweg hoort.s
5	<p>Indiener geeft aan dat het Plakkewegje onvoldoende geschikt is voor een hogere verkeersintensiteit.</p>	2	<p>Het klopt dat het Plakkewegje niet geschikt is om meer verkeersbewegingen af te wikkelen. Het Plakkewegje heeft geen doorgaande functie en functioneert uitsluitend als ontsluitingsweg voor de direct aanwonenden. Dit zal ook na realisatie van de woonwijk het geval zijn.</p>	Geen wijziging. De inrichting en functie van het Plakkewegje blijft ongewijzigd.
6	<p>Indieners geven dat de Hullerweg onvoldoende geschikt is voor een hogere verkeersintensiteit.</p>	4, 12	<p>Het klopt dat de Hullerweg niet geschikt is om meer verkeersbewegingen af te wikkelen. Door het realiseren van een knip in de Molenweg (tussen de Hullerweg en de Bovenweg) zal volgens het onderzoek van Goudappel de toekomstige verkeersintensiteit en de belasting</p>	Als bijlage bij de visie is het onderzoek van Goudappel toegevoegd waaruit blijkt dat door een knip te leggen in de Molenweg (tussen Hullerweg en Bovenweg)

			van de Hullerweg worden verlaagd ten opzichte van de huidige situatie.	de verkeersintensiteit verlaagd.
7	Indiener wenst geen toename van de verkeersintensiteit van de Hullerweg, Molenweg, Oude Zeeweg, Nassaulaan en afspraken te maken over de toename van het autoverkeer op deze wegen.	12	Goudappel heeft onderzoek gedaan hoe wij kunnen zorgen voor een verkeersveilige infrastructuur van de wegen rond 't Hul-Noord. Goudappel adviseert ons om zowel in de Oude Zeeweg al in de Molenweg een knip te maken. Uit het onderzoek van Goudappel blijkt dat hierdoor er geen toename van de verkeersintensiteit is op de door u geschetste wegen.	Als bijlage bij de visie is het onderzoek van Goudappel toegevoegd waaruit blijkt dat door de getroffen verkeersmaatregelen er geen verkeerstoename is op de Hullerweg, Molenweg, Oude Zeeweg en Nassaulaan.
8	De verkeersontsluitingen van de Elburgerweg, Veelhorsterweg, Plakkewegje en Wezenland op de Bovenweg zijn nu verkeersonveilig en dienen bij de herinrichting van de Bovenweg meegenomen te worden	10	De huidige verkeersveiligheid en situatie van de genoemde ontsluitingen vallen buiten de reikwijdte van de visie. Als gevolg van de toekomstige woningbouwontwikkeling moet de Bovenweg worden heringericht om te komen tot een verkeersveilige inrichting. Bij deze herinrichting nemen we uiteraard de verkeersontsluitingen van deze wegen mee	Geen wijziging van de visie omdat bij de herinrichting van de Bovenweg, ook de inrichting van de t-splitsingen van het Plakkewegje, Wezenland en Veelhorsterweg hoort.
9	Bij de Hullerweg en de Oude Zeeweg dienen verkeersmaatregelen te worden getroffen t.b.v. verkeersveiligheid van fietsers en voetgangers. Het doorgaande autoverkeer dient te worden verminderd. de kruising Oude Zeeweg -Hullerweg is ongeschikt om het verkeer vanaf Kolmansweg en Hullerweg af te wikkelen. Bovenal moet worden voorkomen dat het verkeer zich via de Nassaulaan een weg baant in een dichtbebouwde wijk waar de wegenstructuur ontoereikend is om extra verkeer af te wikkelen.	13, 19	Met het realiseren van de knippen in de Oude Zeeweg en de Molenweg voorzien we in de vraag van indieners	In de visie, in het hoofdstuk Verkeer, hebben wij opgenomen dat wij een knip realiseren zowel in de Oude Zeeweg als in de Molenweg, waardoor de verkeersveiligheid wordt vergroot.

10	De inrichting van de Kolmansweg, Hullerweg en de Oude Zeeweg moeten integraal bij de planontwikkeling worden betrokken.	13	In de ontwerpvisie voorzien wij reeds in dit verzoek, omdat wij met de ontwikkeling van de woonwijk willen zorgen voor een integrale verkeersveilige oplossing voor alle omliggende wegen.	Geen wijziging
11.	De Elburgerweg functioneert nu als sluiptverkeersroute. De Elburgerweg is hiervoor niet geschikt. Neem daarom het voorkomen van sluiptverkeer vanaf de Bovenweg naar de A28 mee bij de herinrichting van de infrastructuur.	10, 18	Als gevolg van de toekomstige woningbouwontwikkeling moet de Bovenweg worden heringericht om te komen tot een verkeersveilige inrichting passend bij de functie van de weg. De Bovenweg gaat fungeren als ontsluiting van 't Hul Noord. De Elburgerweg is een weg met een gebiedsontsluitende functie en geschikt om grotere aantallen te verwerken.	Dit nemen wij in het hoofdstuk Verkeer op dat we bij de herinrichting van de Bovenweg ook kijken of we ongewenst gebruik, kunnen voorkomen.
12	Bij het zorgen voor een verkeersveilige inrichting van de wegen rond 't Hul-Noord moet ook voldoende rekening worden gehouden met recreatie verkeer.	18	Aan de visie is een hoofdstuk Verkeer toegevoegd waarin ingegaan wordt op verkeer van recreanten. Dit is gebaseerd op het onderzoek uitgevoerd door Goudappel. In het door hen gebruikte verkeersmodel wordt rekening gehouden met het verkeer dat in Nunspeet wordt gegenereerd door recreanten. Hiermee wordt in het onderzoek onderliggend aan de visie rekening gehouden.	Aan de visie is een hoofdstuk Verkeer toegevoegd met daarin een paragraaf over recreatieverkeer. Ook is als bijlage het onderliggende rapport toegevoegd.
Argument nr.	Zienswijzen Langzaamverkeer			
13	Het door de nieuwe wijk nieuw te realiseren fiets-/voetpad (waarmee het oude kerkenpad wordt herstelt, komt bij de Hullerweg recht tegenover mijn woning. Hierdoor verwacht ik overlast van fietsers en voetgangers.	5	Aaantakkingen van fiets- en voetpaden op het bestaande wegennet worden veilig vormgegeven en aangelegd. De aansluitingen worden aangelegd op logische locaties rekening houdend met de diverse belangen, waaronder dat bestaande bewoners hiervan zo min mogelijk hinder van moeten ondervinden.	We voegen in het hoofdstuk 'Visie' het uitgangspunt toe dat we ervoor zullen zorgen dat bij de keuze voor de locatie van een nieuw fiets-/voetpad rekening wordt gehouden met dat bestaande bewoners en bedrijven hiervan zo min mogelijk hinder ondervinden.

14	In de visie wordt te weinig aandacht besteed aan recreatieve fiets- en wandelroutes en goede fietsroutes naar het centrum. Zo worden de Hullerweg en de Oude Zeeweg niet als fietsroute benoemd.	12	Naar aanleiding van de zienswijze gaan we in het hoofdstuk Verkeer uitgebreid in op de realisatie van recreatieve fiets- en wandelroutes en goede fietsroutes naar het centrum. De Hullerweg en de Oude Zeeweg zijn nu als fietsroute opgenomen.	Naar aanleiding van de zienswijze in het hoofdstuk Verkeer uitgebreid in op de realisatie van recreatieve fiets- en wandelroutes en goede fietsroutes naar het centrum.
15	Maak in de visie onderscheid in doorgaand verkeer en bestemmingsverkeer.	12	Aangezien het overgrote deel van de verkeerstoename als gevolg van de realisatie van de nieuwe wijk bestaat uit bestemmingsverkeer heeft in dit geval dit onderscheid geen toegevoegde waarde. . De Bovenweg wordt ingericht als weg met een meer ontsluitende functie.	Geen wijziging
16	Door fietsers wordt veel gebruik gemaakt van de Kolmansweg. Een vrijliggend fietspad is voor de verkeersveiligheid een vereiste.	13	Door Goudappel is onderzocht of met de verwachte verkeerstoename op de Kolmansweg als gevolg van de realisatie van 't Hul-Noord een vrijliggend fietspad noodzakelijk is. Zij concluderen dateen vrijliggend fietspad niet noodzakelijk is en dat met andere maatregelen, bijvoorbeeld verkeersdrempels en plateaus de maximaal toegestane verkeerssnelheid af gedwongen kan worden. Naast fysieke maatregelen is verkeersgedrag, in algemene zin, belangrijk bij verkeersveiligheid op wegen.	Naar aanleiding van de zienswijze hebben wij Goudappel onderzoek laten doen of en welke verkeersmaatregelen noodzakelijk zijn om de verkeersveiligheid van de fietser op de Kolmansweg te garanderen. Dit onderzoek is als bijlage opgenomen en is samengevat weergegeven in het Hoofdstuk verkeer

Argument nr.	Zienswijze <i>Woningbouw</i>	Indiener(s)	Reactie	Wijziging
17	Indieners geven aan dat er inderdaad behoefte is aan woningen voor starters maar dat een compleet nieuwe woonwijk niet noodzakelijk is om in deze behoefte te kunnen voorzien. Daarnaast zien indieners dat deze woningen worden toebedeeld aan mensen van buiten Nunspeet. Graag zouden zij een voorrangpositie zien voor 'Nunspeters'.	4, 15, 20	<p>In de gemeentelijke Woonvisie 2020 en in de ontwerpvisie is opgenomen dat de nieuwe woonwijk gericht moet zijn op alle leeftijdsgroepen en inkomensklassen om te zorgen voor een evenwichtige Nunspeetse wijk. Bij het opstellen van het toekomstige woningbouwprogramma zal het college rekening houden met de actuele marktbehoefte en het te schaarse beschikbare woningaanbod van verschillende marktsegmenten op de Nunspeetse woningmarkt, zoals starterswoningen, seniorenwoningen, zorgwoningen, goedkope koopwoningen.</p> <p>In zowel het college-akkoord als in de in februari 2020 vastgestelde Woonvisie hebben college en gemeenteraad vastgesteld dat Nunspeet alleen wil voorzien in de lokale woningbehoefte. Het verlenen van een voorrangpositie bij de toewijzing van woningen aan Nunspeters, is slechts in een beperkt aantal gevallen (zoals bij sociale huurwoningen) toegestaan. In de meeste gevallen is dit verboden. De gemeente kan immers niet aan Nunspeters verbieden dat zij hun woning verkopen en/of verhuren aan niet-Nunspeters. In paragraaf 2.2 van de ontwerpvisie worden deze beperkingen nader toegelicht.</p>	Geen wijziging

18	Indiener vindt dat de gemeente te weinig mogelijkheden bied om jong en oud samen te laten wonen op één perceel.	8	Deze vraag valt buiten de reikwijdte van de structuurvisie. De geldende bestemmingsplannen bieden ruimte voor gebruik van 'vrijstaande bijbehorende bouwwerken' (inclusief toe te voegen units) voor bewoning in het kader van mantelzorg zolang van dergelijke zorg sprake is. Op basis hiervan kan indiener dus nu al een kleine mantelzorgwoning realiseren op diens perceel. Zowel de zorgbehoevende als de zorgverlening kan van deze mogelijkheid gebruikmaken. Wij zullen onderzoeken of deze mogelijkheid in praktijk voldoet en of deze voldoende ruimte biedt om in de zorgvraag te voorzien. Wij zijn echter terughoudend in het verruimen van deze regeling omdat wij en de provincie geen extra reguliere woningen in het buitengebied mogelijk willen maken, om hiermee de verstening van het buitengebied te voorkomen. Dit is ook vanuit provinciaal beleid niet toegestaan. Bij de actualisatie van het woonbeleid zullen wij ook bezien of de mogelijkheden voor het faciliteren van andere woonvormen waar jong en oud samenwonen moeten worden verruimd.	Geen wijziging
	Zienswijzen <i>Inpassing bestaande bewoners</i>	Indiener(s)	Reactie	Wijziging
19	Het woongenot van bestaande bewoners aan de Bovenweg zal door toename van het aantal verkeersbewegingen over de Bovenweg ernstig worden verstoord.	3	In het onderzoek van Goudappel wordt geconcludeerd dat door herinrichting van de omliggende wegen en de Bovenweg en het treffen van verkeersmaatregelen het aantal verkeersbewegingen fors toeneemt. Desondanks neemt door het treffen van adequate geluidsreducerende maatregelen de geluidsbelasting van de woningen rond de Bovenweg af.	Geen wijziging

20	De woonkwaliteit van bestaande bewoners zal sterk omlaag gaan. Ten eerste heeft dit te maken met de hogere verkeersintensiteit waardoor de veiligheid van de omgeving in gevaar komt. Vervolgens geven indieners aan dat het uitzicht, waarop ze het huis en de omgeving jaren geleden hebben gekozen, zal worden verpest met de geplande ontwikkelingen. De waardevermindering van de woningen heeft grote gevolgen voor de bewoners.	20	<p>In hoofdstuk 3 van de visie hebben wij op basis van het onderzoek van Goudappel onderbouwd dat door zowel het treffen van verkeersmaatregelen, als door de herinrichting van de wegen rond 't Hul-Noord de verkeersveiligheid van bewoners in en rond het plangebied wordt vergroot. Voor de omwonenden van een deel van de Molenweg, Hullerweg en Oude Zeeweg betekent dit zelfs een verlaging van de huidige verkeersintensiteit in de toekomst.</p> <p>Het college heeft toegezegd om bij de ontwikkeling van 't Hul-Noord bestaande bewoners op een zorgvuldige wijze in te passen. Dit gaan wij doen door tussen de bestaande bewoners en de toekomstige bewoners een groene buffer te realiseren, de bouwhoogte van de nieuwbouwwoningen te beperken en geen torenflats in de buurt van bestaande bewoners te bouwen. Het uitzicht wordt als gevolg van de bouw van de toekomstige wijk anders voor bestaande bewoners dan nu het geval is. Uit jurisprudentie blijkt dat er in Nederland geen recht bestaat op behoud van vrij uitzicht. Met deze toezeggingen worden naar onze mening de belangen van onze bestaande inwoners voldoende geborgd in de toekomstige woningbouwplannen. Naar onze inschatting treedt de door u vermeende waardevermindering niet op en doen wij er alles aan om deze te voorkomen.</p>	Ja, wij hebben hoofdstuk 4 'Verkeer' met als bijlage het onderzoeksrapport van Goudappel toegevoegd waarin wordt toegelicht hoe wij de omliggende wegen gaan herinrichten en om te komen tot een verkeersveilige inrichting.

21	Bij de ontwikkeling van de woonwijk moet voldoende geborgd worden dat de aantrekkelijkheid van het gebied voor bedrijven en bewoners wordt behouden.	4	Dit borgen wij doordat wij in het hoofdstuk 'Visie' van de visie hebben opgenomen dat wij bij de ontwikkeling van de nieuwe woonwijk het versterken van de groene en cultuurhistorische kwaliteit van het gebied als uitgangspunt nemen. Daarnaast borgen wij dit door de toezegging dat bestaande bewoners en ondernemers op een zorgvuldige wijze in de planontwikkeling worden ingepast, waarbij ze middels een participatieproces worden betrokken. Dit gaan wij onder meer doen door tussen de bestaande bewoners en de toekomstige bewoners een groene buffer te realiseren. Daarnaast doen wij dit door de bereikbaarheid van ondernemers in het gebied te garanderen.	Geen wijziging, omdat dit reeds in de ontwerpvisie wordt geborgd.
22	Het belang van bestaande bewoners die klein vee houden op de weilanden wordt volledig genegeerd.	17	In de ontwerpvisie hebben wij reeds toegezegd dat we ernaar streven om bestaande bewoners zorgvuldig inpassen. Hieronder verstaan wij ook bewoners met hobbymatig klein vee.	Geen wijziging
23	Wanneer de ontwikkelingen doorgaan wensen de indieners dat de buitenzijden van de nieuwe wijk groen worden ingericht. Dit past volgens indieners bij Nunspeet en zorgt voor een goede aansluiting op de bestaande woningen in het gebied.	4, 20	Zoals toegezegd in de ontwerpvisie onder paragraaf 6.1 zullen wij streven naar realisatie van een groene buffer tussen de bestaande woningen en de nieuwbouwwoningen. Met deze toezegging geven wij invulling aan de door u geuite wens.	Geen wijziging
24	Wat onder een groenbuffer wordt verstaan is veel te algemeen en moet in de visie nader worden gespecificeerd.	17	Na vaststelling van de visie zullen we een ruimtelijk programma van eisen in samenspraak met bewoners opstellen, waarin we dit begrip nader zullen specificeren.	Geen wijziging
25	Een indiener geeft aan dat er een erfdiensbaarheid wordt gevestigd zodat de indiener nog bij zijn bedrijf kan komen.	4	Uiteraard houden we bij het maken van de plannen zo veel mogelijk rekening met bestaande zakelijke rechten en verplichtingen die regelen dat indieners hun bestaande woningen en/ of bedrijven kunnen blijven gebruiken. We nemen	Geen wijziging

			deze dan ook zoveel mogelijk over. Dit geldt ook voor desbetreffende erfdienstbaarheid.	
26	Indieners maken zich zorgen over het uitzicht van de bestaande woningen bij de planontwikkelingen. Dit is een van de redenen waarom ze in de omgeving zijn komen wonen en daarom is het erg belangrijk dat dit in stand kan worden gehouden.	17, 20	Het college heeft toegezegd om bij de ontwikkeling van 't Hul-Noord bestaande bewoners op een zorgvuldige wijze in te passen. Dit gaan wij doen door tussen de bestaande bewoners en de toekomstige bewoners een groene buffer te realiseren, de bouwhoogte van de nieuwbouwwoningen te beperken en geen torenflats in de buurt van bestaande bewoners te bouwen. Het uitzicht wordt als gevolg van de bouw van de toekomstige wijk anders voor bestaande bewoners dan nu het geval is. Uit jurisprudentie blijkt dat er in Nederland geen recht bestaat op behoud van vrij uitzicht. Met deze toezeggingen worden naar onze mening de belangen van onze bestaande inwoners voldoende geborgd in de toekomstige woningbouwplannen. Naar onze inschatting treedt de door u vermeende waardevermindering niet op en doen wij er alles aan om deze te voorkomen.	Geen wijziging
Argument nr.	Zienswijze <i>Natuur en landschappelijke waarden</i>	Indiener(s)	Reactie	Wijziging
27	Indieners maken zich zorgen over de flora en fauna van het gebied. De nieuwe wijk zal op een locatie komen waar een aantal beschermde diersoorten voorkomen. Het ontginnen van dit gebied zal het einde betekenen van deze diersoorten. Daarnaast zullen er historische bomen en groenstroken verdwijnen volgens de plannen. Tot slot vinden veel indieners het zeer te	11, 15, 19, 20, 21	Bij de verdere planuitwerking is het inpassen van de natuurwaarden van 't Hul-Noord een van de belangrijkste bouwstenen. Hiervoor zullen wij door een deskundig en gerenommeerd bureau ecologisch onderzoek laten uitvoeren. Dit kan echter pas nadat wij de gronden verworven hebben. Het gebied 't Hul-Noord is dusdanig groot in oppervlakte dat wij verwachten dat de woningbouwontwikkeling kan plaatsvinden met inpassing en behoud van de natuurwaarden in	Geen wijziging

	betreuen dat een uniek natuurgebied ruimte moet maken voor nieuwe woningen.		het gebied, waaronder de eventueel aanwezige beschermde diersoorten en planten in het gebied. Als uitgangspunt bij de planontwikkeling hanteren wij dat bestaande historische bomen, houtwallen en groenstroken zoveel als mogelijk worden behouden en waar mogelijk versterkt.	
28	De indieners maken zich allemaal zorgen over de landschappelijke waarde van het gebied. De versterking die plaatsvindt door de nieuwe woonwijk en de wegen zal het unieke landschappelijke karakter van het gebied niet ten goede komen. De recreatieve landschappelijke waarde zal daarnaast ook drastisch verminderen door de versterking en drukte die de ontwikkeling met zich meebrengt.	8, 12, 15, 20, 21	De door indieners geuite wensen sluiten aan bij de door ons geformuleerde ontwerpuitgangspunten voor het stedenbouwkundig plan van 't Hul-Noord, in het hoofdstuk 'Visie' van de visie. Bij de ontwikkeling van 't Hul-Noord willen wij, voor zover dit mogelijk is, de huidige kwaliteiten van het gebied (de natuur-, landschappelijke en cultuurhistorische waarden) behouden. De ontwerppoging is dat ervoor moet worden gezorgd dat met de toekomstige woningbouwontwikkeling zoveel mogelijk van deze kwaliteiten behouden worden.	Geen wijziging
29	Het voorliggende plan voor 't Hul-Noord leidt tot ernstige aantasting van de landschappelijke waarde van de Rug van Wessinge. De ontwikkeling is daarom niet wenselijk.	11	In de ontwerpvisie hebben we reeds opgenomen als uitgangspunt voor het ontwerpplan dat de Rug van Wessinge niet mag worden aangetast.	Geen wijziging. We handhaven het uitgangspunt dat de Rug van Wessinge niet mag worden aangetast.
30	In de ontwerpvisie staat dat de bestaande houtwallen zoveel mogelijk moeten worden behouden. Dit moet zijn niet zoveel mogelijk, maar een verplichting tot behoud van de houtwallen inclusief de bijbehorende zichtlijnen.	17	We handhaven in de visie dat we streven naar zoveel mogelijk behoud van de bestaande houtwallen, omdat wij in deze fase van de planontwikkeling niet kunnen garanderen dat volledig behoud mogelijk is. Er kan namelijk bij de planontwikkeling zich een maatschappelijke belangrijke dwingende reden voordoen, waardoor volledig behoud niet mogelijk blijkt te zijn.	Geen wijziging
31	Alle bomen die ouder zijn 20 jaar moeten door de gemeente worden behouden.	19	Zoals in de ontwerpvisie opgenomen streven wij naar behoud van zoveel mogelijk bestaande bomen, maar we kunnen geen behoud van alle	Geen wijziging

			bomen. Er kan namelijk bij de planontwikkeling zich een maatschappelijke belangrijke dwingende reden voordoen, waardoor volledig behoud niet mogelijk blijkt te zijn.	
Argument nr.	Zienswijzen <i>Cultuurhistorische waarden</i>	Indiener(s)	Reactie	Wijziging
32	Indieners zijn bang dat door de plannen het culturele erfgoed zal worden aangetast. Zo zijn ze bang dat de verstening het karakter van de molen zal doen afbreken. Daarnaast zal het agrarische landschap, wat als cultureel erfgoed wordt gezien door de SGP, worden beschadigd.	11, 17, 19, 20, 21	Naar aanleiding van de reacties uit de participatieronde voor de preconceptvisie heeft versterking van de cultuurhistorische- en recreatief economische waarden van het gebied een veel prominentere plek in de visie gekregen, met de ontwikkeling van Molen de Duif als speerpunt. In onze visie is Molen de Duif de "landmark" van het gebied. Deze versterken wij door de molen uit te laten groeien tot een centraal voorzieningspunt van horeca en dagelijkse boodschappen voor zowel bewoners van de wijk Molenbeek als de toekomstige wijk 't Hul-Noord. De bestemming 'molenbiotoop' in de provinciale omgevingsverordening, waardoor in het gebied rond de molen een hoogtebeperking geldt, borgt naar onze mening dat de kwaliteit van de molen wordt behouden.	Geen wijziging
Argument nr.	Zienswijzen <i>Toerisme en recreatie</i>	Indiener(s)	Reactie	Wijziging
33	Het toerisme in de omgeving genereert veel inkomsten voor Nunspeet. Indieners zijn bang dat de verkeersdrukke en de afname van 40 hectare van het unieke natuurgebied zal leiden tot een vermindering in aantrekkingskracht voor toerisme in het gebied.	6	Naar aanleiding van de participatiereacties die wij op de préconceptvisie hebben ontvangen, hebben we gekozen om ons in de plannen voor 't Hul-Noord te richten op het versterken en verbeteren van het toeristisch-recreatief product (zie ook de beantwoording van argument 12). Zo verbeteren we de verkeersveiligheid van de door het gebied lopende toeristische fiets- en wandelroutes (o.a. van het centrum naar de molen, van de campings naar het centrum/de molen).	Geen wijziging

34	De indieners geven aan dat ook de gasten van de recreatieparken in het gebied zich zorgen maken over de ontwikkelingen met betrekking tot de rust en uitstraling van het gebied. De hogere verkeersdruk zou dit in gevaar kunnen brengen.	21	Door de ontwikkeling van een woonwijk direct naast of tegenover de in het gebied aanwezige recreatieparken zal de uitstraling van het totale gebied wijzigen. Voor de recreatieparken geldt dit in mindere mate doordat we rond de recreatieparken een groenblauwe buffer van 50 meter breed realiseren. Hierdoor behouden de parken hun aantrekkelijke groene karakter. Bovendien versterken we de verkeersveiligheid van de bij het park gelegen wegen, waardoor gebruik ervan door vakantiebezoekers wordt gestimuleerd.	Geen wijziging
Argument nr.	Zienswijzen <i>Inpassing bestaande bedrijven</i>	Indiener(s)	Reactie	Wijziging
35	Indieners maken zich zorgen over of hun bedrijf kan worden voortgezet wanneer de nieuwe plannen worden gerealiseerd. Dit heeft met name te maken met de bereikbaarheid die zal verminderen door een hogere verkeersintensiteit of het afwaarderen van de verkeersfunctie.	9, 17	In de ontwerpvisie hebben wij reeds toegezegd dat we er naar streven dat bestaande ondernemers binnen en buiten het plangebied van 't Hul-Noord op een dusdanige zorgvuldige wijze zullen inpassen, zodat zij hun bedrijfsactiviteiten kunnen voortzetten. Dit betekent onder andere dat we ernaar streven dat bestaande ondernemers zo min mogelijk hinder ondervinden van de ontwikkeling van 't Hul-Noord en ervoor zullen zorgen dat de bereikbaarheid van de ondernemingen gehandhaafd blijft. Enkele ondernemingen zullen door het aanbrengen van de knippen in de Oude Zeeweg en de Molenweg niet meer rechtstreeks van de Bovenweg naar hun vestigingslocatie rijden en zullen gedwongen zijn om te rijden. Wij zullen zorgen dat de bereikbaarheid van de ondernemingen daarbij gehandhaafd blijft door de omrijdtijden te beperken. De exacte locatie van de knip in de Oude Zeeweg zullen wij in overleg met bewoners van de Oude	Geen wijziging

			Zeeweg en omliggende ondernemers in goed overleg samen vaststellen.	
36	Van een zorgvuldige inpassing van het recreatiepark in het plangebied is geen sprake, omdat er feitelijk onvoldoende uitbreidingsruimte wordt geboden om dit park voldoende overlevingskansen te bieden en te compenseren voor de geleden schade. Wij zouden graag de strook aan de oostzijde verwerven om hier 48 vakantiewoningen te realiseren.	21	In de ontwerpvisie hebben we reeds toegezegd dat we in ieder geval voor het park de uitbreidingsmogelijkheid aan de zuidzijde van het park (circa 8.000 m2) reserveren. Zoals wij hebben aangegeven hebben, zullen wij na vaststelling van de visie met u de gesprekken hervatten over de invulling van de bufferzone aan de oostzijde van uw perceel.	Geen wijziging
37	De keuze voor de ontwikkelingsrichting vanaf de oostzijde mag er niet toe leiden dat hiertoe door het recreatiepark binnen het plangebied in de uitvoering van uitbreidingsplannen gefrustreerd wordt.	21	Dit is ook onze insteek. Wij streven er naar om bestaande bedrijven zorgvuldig in te passen en er daarbij te zorgen dat deze niet in hun bedrijfsvoering en investeringen geraakt worden.	Geen wijziging
Argument nr.	Zienswijzen Compensatie	Indiener(s)	Reactie	Wijziging
38	Indieners geven aan gecompenseerd te willen worden voor de waardevermindering van de woningen en bedrijven in het gebied.	4, 17	Eén van de uitgangspunten bij de verdere planuitwerking van 't Hul-Noord is om planschade zo veel mogelijk te voorkomen. In dit prille stadium van de plannen kan niet worden beoordeeld of sprake is van planschade. Dit kan pas nadat de gemeenteraad het bestemmingsplan heeft vastgesteld. Als wordt gevreesd voor een waardevermindering van de woning als gevolg van een ruimtelijk plan kan een aanvraag om vergoeding vanwege geleden planschade (planschadeclaim) bij de gemeente	Geen wijziging

			worden ingediend na vaststelling van het bestemmingsplan/omgevingsplan. Een dergelijke aanvraag kan worden ingediend op grond van artikel 6.1 e.v. van de Wro en de aanvraag wordt behandeld op grond van de gemeentelijke 'Procedureverordening voor advisering tegemoetkoming in planschade gemeente Nunspeet 2008'. De aanvraag om vergoeding van planschade wordt volgens de genoemde procedureverordening beoordeeld door een onafhankelijke planschadeadviescommissie, die het college van burgmeester en wethouders adviseert. Uiteindelijk beslist het college over het verzoek.	
39	Indiener geeft aan dat hij vindt dat hij door de gemeente gecompenseerd dient te worden voor de ontwikkeling van 't Hul-Noord middels het verkrijgen van het recht op de realisatie van een bouwkaavel en volgens indiener zou de gemeentelijke projectleider dit aan hem hebben toegezegd.	7	In de participatienota is reeds op uw vraag een antwoord gegeven, dat wij in deze nota verder verduidelijken. De woning van indiener ligt nu buiten de kern Nunspeet in het buitengebied. In principe is het college zeer terughoudend in het toekennen van de bouw van extra bouwkaavels, reguliere en zorgwoningen en bouwprojecten in het buitengebied om verstening hiervan te voorkomen. Hierbij is het college verplicht de regels van de provincie te volgen. Vanuit provinciaal beleid mag slechts in het buitengebied extra permanente woningen / bouwkaavels worden gebouwd onder zeer stringente voorwaarden. Omdat de provincie dus het bouwen van extra permanente woningen in het buitengebied onder zeer stringente voorwaarden toestaat, komt dit in praktijk slechts in een zeer klein aantal gevallen voor. De bestaande regeling in het bestemmingsplan ten aanzien van de realisatie van (tijdelijke) zorgwoningen/units is een dergelijke door de Provincie toegestane uitzondering.	Geen wijziging

		<p>Het college heeft niet de mogelijkheid om van de provinciale beleidslijn af te wijken en het college heeft op dit moment dus ook niet de mogelijkheid om uw verzoek op dit moment toe te staan.</p> <p>In het specifieke geval van indiener ligt de woning nu nog in het buitengebied en komt deze straks met de realisatie van 't Hul-Noord waarschijnlijk binnen de kerngrenzen te liggen. Zoals in de participatienota aangegeven, kan vanaf het moment dat de woning binnen de kern komt te liggen een beroep worden gedaan op de bestaande regeling Woningbouw op Maat om een extra bouwkvavel te realiseren, mits voldaan wordt aan de spelregels voor dit beleid. Om dit te kunnen bepalen moet er een concreet en uitgewerkt voorstel liggen voor het bouwen van deze bouwkvavel/woning. Op dit moment is het vanuit provinciaal beleid niet toegestaan om vooruitlopend op deze locatiewijziging (van ligging in het buitengebied naar ligging binnen de kern) als gevolg van de ontwikkeling van 't Hul-Noord een bouwkvavel toe te kennen in het buitengebied.</p> <p>Indiener stelt dat de gemeentelijke projectleider zou hebben toegezegd dat het college zou meewerken aan de realisatie van een bouwkvavel. Dit is echter niet terug te vinden op het door beide partijen vastgestelde verslag van dit gesprek en volgens de projectleider is dit niet gezegd. Ook zijn hiervan geen andere bewijsstukken terug te vinden of aangedragen door indiener.</p>	
--	--	--	--

Argument nr.	Zienswijzen Planontwikkeling	Indiener(s)	Reactie	Wijziging
40	Indiener gaf aan projectontwikkelaar te zijn van beroep en graag mee te denken in de plannen. Daarnaast heeft de indiener interesse om in 't Hul-Noord een aantal sociale-/middenhuur woningen te realiseren.	4	Na vaststelling van de reactienota zal het college een participatieplan opstellen, waarin zal worden vastgelegd hoe de participatie met bewoners en omwonenden voor de vervolgfases binnen het plan wordt vormgegeven. Op welke wijze projectontwikkelaars kunnen meedenken en betrokken worden, hebben wij nog niet vastgesteld. Deelname van de indiener kan mogelijk botsen met het aanbestedingsrecht. Dit hangt mede af van de door ons nog te besluiten ontwikkelstrategie voor deze locatie.	Geen wijziging
41	Indiener geeft aan dat hij een strook grond van de gemeente als groenbuffer wil kopen.	4	De ambtelijke projectleider zal u voor gesprek uitnodigen, zodra we dusdanig ver met de planvorming zijn dat dit onderwerp aan de orde is.	Geen wijziging
Argument nr.	Zienswijzen Milieuhinder	Indiener(s)	Reactie	Wijziging
42	De gemeente moet bij de realisatie van de hoofdverkeersontsluiting op de Bovenweg rekening houden met wet- en regelgeving en wettelijke normen (zoals voor geluidsbelasting). Als gevolg van de realisatie van de woonwijk 't Hul-Noord neemt de verkeersintensiteit van de Bovenweg fors toe. Dit leidt tot toename van verkeerslawaai, waardoor ons woon- en leefklimaat onevenredig wordt aangetast.	6, 11	Het klopt dat wij bij de ontwikkeling van 't Hul-Noord rekening moeten houden met wettelijke normen, zoals bijvoorbeeld geluid voor weg- en verkeerslawaai. Hiertoe hebben wij onderzoek laten uitvoeren door de Omgevingsdienst. Uit dit onderzoek blijkt dat bij een snelheidsverlaging tot 50 km per uur en het aanbrengen van geluidsarm asfalt, het verkeerslawaai met ruim 1 Db afneemt op de Bovenweg in plaats van toeneemt. Deze afname wordt mede veroorzaakt doordat de toplaag van het huidige asfalt op de Bovenweg geluidsgevoelig is.	Aan de visie is een bijlage toegevoegd met het onderzoek naar weg- en verkeerslawaai.

43	Als gevolg van de realisatie van de woonwijk 't Hul-Noord neemt de verkeersintensiteit van de Bovenweg fors toe. Dit leidt tot toename van de uitstoot van stikstofdioxide. We ontvangen graag informatie over deze uitstoot, de gevolgen van deze uitstoot en het rekenmodel dat gebruikt is bij deze berekeningen.	11.	De planontwikkeling voor 't Hul-Noord is nog in te vroeg stadium om een berekening van de uitstoot van de stikstofdioxide uit te voeren. Deze berekening is een van de verplichte bestemmingsplanonderzoeken die wij moeten uitvoeren. Wij zullen dit onderzoek zoals gebruikelijk bij het in het procedure brengen van het ontwerpbestemmingsplan c.q. omgevingsplan als openbare bijlage toevoegen, zodat u hier kennis van kunt nemen.	Geen wijziging
44	Op grond van 3:2 Awb dient een bestuursorgaan bij de voorbereiding van een besluit de nodige kennis omtrent de relevante feiten en de af te wegen belangen, te vergaren. We gaan er daarom vanuit dat de gemeente zijn onderzoeksplicht nakomt en de gevolgen van de Bovenweg als hoofdontsluiting voor woon-, leef- en luchtkwaliteit van de omgeving en de veiligheid bij deze afweging meeneemt.	11	Uit de besluitvormingsstukken van zowel het college als raadscommissie, alsmede gemeenteraad, blijkt dat wij op een zeer zorgvuldige wijze de besluitvorming hebben voorbereid. Alle besluitvormingsstukken, de visie en alle bijbehorende bijlagen zijn te downloaden op www.nunspeet.nl/hul-noord .	Geen wijziging
Argument nr.	Zienswijze Verlichting	Indiener(s)	Reactie	Wijziging
45	De verlichting van de Bovenweg is onvoldoende.	22	Als gevolg van de woningbouwontwikkeling van 't Hul-Noord zullen de omliggende wegen worden heringericht om te zorgen dat een verkeersveilige inrichting gehandhaafd blijft. Daarbij zal ook worden onderzocht of de bestaande wegen voldoende verlicht zijn.	Geen wijziging

Argument nr.	Zienswijze <i>Proces , onderzoeken en wantrouwen</i>	Indiener(s)	Reactie	Wijziging
46	Indieners geven aan het niet eens te zijn met de gang van zaken rondom het proces. Ze hebben niet de kans gekregen hun zienswijzen op de ontwerpvisie mondeling toe te lichten bij de raadscommissie Ruimte en Wonen, omdat ze maar vier dagen de tijd kregen om zich hiervoor aan te melden.	6, 7, 16, 17, 20, 21	Het is gebruikelijk in Nunspeet dat de raadsgriffier gelijktijdig met de verzending van de stukken aan de gemeenteraad de schriftelijke uitnodiging verstuurt aan de indieners van een inspraakreactie / zienswijze. Op 26 november 2020 zijn de uitnodigingen verzonden voor het gebruik van de indieners hun inspraakrecht tijdens de raadscommissievergadering d.d. 2 december 2020. Deze tijd is inderdaad relatief kort, maar gezien de standaard werkwijze van de raad niet ongebruikelijk. We zullen uw bezwaren terugkoppelen aan de gemeenteraad en hen in overweging geven om te bezien of deze tijd in het vervolg kan worden vergroot.	Geen wijziging
47	Indiener geeft aan dat hij zich als indiener niet serieus genomen voelt, doordat hij direct de dag na het besluit van de gemeenteraad d.d. 17 december 2021 de brief over de terinzagelegging van de ontwerpvisie heeft ontvangen. De brief zou vóór vaststelling al zijn verzonden.	15	Bij behandeling in de raadscommissie Ruimte en Wonen d.d. 10 december 2021 gaf een ruime meerderheid van de partijen in de gemeenteraad aan dat zij op 17 december 2021 voor vaststelling van de ontwerpvisie 't Hul-Noord zouden besluiten. Daarnaast vonden wij het van belang dat indieners voor aanvang van de Kerstvakantie geïnformeerd waren. Om deze redenen vonden wij het opportuun om alle stukken voor verzending op 17 december gereed te maken en tijdig te verzenden.	Geen wijziging
48	Indieners voelen zich benadeeld door de inconsequente benadering van de gemeente. Het locatieonderzoek is niet objectief, maar stuurt bewust achteraf aan op de keuze voor 't Hul-Noord tot woningbouwlocatie. Het onderzoek is	14, 15,16, 17	We hebben geprobeerd in het locatieonderzoek dat opgenomen is in hoofdstuk 3 zo helder en zo transparant mogelijk weer te geven hoe wij een afweging hebben gemaakt tussen de verschillende locaties om de lokale woningbouwbehoefte in te vullen. Hiermee	Geen wijziging

	volgens de indieners bedoeld om deze vooringenomen uitkomst achteraf te motiveren. Daarnaast wordt er aangegeven dat er met verschillende maten wordt gemeten in dit onderzoek en dat bewust of onbewust niet alle feiten zijn meegenomen.		onderbouwen we hoe en waarom wij tot de keuze voor 't Hul-Noord als woningbouwlocatie zijn gekomen.	
49	Niet alle alternatieve woningbouwlocaties, zoals het Belvédèrebos en de onlangs aangekochte GPS-gronden zijn bij het locatieonderzoek betrokken.	15	Het Belvédèrebos maakt grotendeels deel uit van het Natura2000-gebied 'Noordwest Veluwe'. Hier zijn geen woningbouwontwikkelingen toegestaan. Het is de bedoeling dat op de aangekochte GPS-gronden de uitbreidingsbehoefte van bedrijven van bedrijventerrein De Kolk wordt gefaciliteerd.	Geen wijziging
50	Een groot deel van de indieners wil graag de onderzoeksrapporten zien die zijn uitgevoerd door onafhankelijke partijen.	11, 12	De rapportages, voor zover relevant en afgerond, zijn als bijlage toegevoegd aan de visie. Ten opzichte van de ontwerpvisie zijn naast de reeds bij de ontwerpvisie gevoegde onderzoeken, de volgende drie rapportages toegevoegd: <ul style="list-style-type: none"> - Het verkennend verkeersonderzoek van Goudappel - het verkeersonderzoek van Goudappel en - het onderzoek naar weg- en verkeerslawaaai van de Omgevingsdienst Het is onze intentie om als "eerste vervolg" op de visie samen met omwonenden en belanghebbenden een participatietraject te volgen over de inrichting van de Bovenweg. Ter voorbereiding van dit vervolg zijn we bezig met een studie naar mogelijke inrichtingsvarianten voor de Bovenweg van Lodewijk Baljon Architecten en verkeersbureau GP12. De tussentijdse resultaten van deze studie zullen wij in september met bewoners bespreken, waarna	Als bijlage bij de visie zijn het verkeersonderzoek van Goudappel en het onderzoek naar weg- en verkeerslawaaai van de Omgevingsdienst toegevoegd aan de visie.

			we deze studie zullen afronden. Het afgeronde rapport zullen wij vervolgens publiceren op www.nunspeet.nl/hul-noord .	
51	Indieners geven aan te betwijfelen of er voldoende onderzoek is geweest naar alternatieve locaties voor de ontwikkelingen	8, 16, 17, 21	Met het in hoofdstuk 4 van het in de visie opgenomen locatieonderzoek naar alternatieven voorzien wij in deze vraag.	Geen wijziging
52	Indieners geven aan graag gehoord te worden over hun ingediende zienswijzen. Ze willen graag hun redenering mondeling toelichten.	11, 12	Indieners zijn op hun verzoek uitgenodigd om een mondelinge toelichting te geven op de door hen ingediende zienswijze.	Indieners zijn op hun verzoek aanvullend aan hun zienswijze uitgenodigd om hun zienswijze toe te lichten.
53	Indieners hebben het gevoel dat hun bezwaren en argumenten niet serieus genomen worden en wantrouwen de volgens hen vooropgezette uitkomsten.	14, 15, 16, 17	Wij nemen naar onze mening de argumenten en bezwaren van indieners en indieners van zienswijzen heel serieus. Dit blijkt onder meer uit het feit dat we naar aanleiding van de participatie en zienswijzen een groot aantal wijzigingen hebben doorgevoerd, zoals bijvoorbeeld de toevoegingen van hoofdstuk 2 (Analyse woningopgave), hoofdstuk 3 (Afweging locaties) en hoofdstuk 4 (Verkeer). Op alle bezwaren geven we daarbij een gemotiveerd antwoord, waarbij we onderbouwd verwijzen naar de onderliggende onderzoeken.	Geen wijziging
54	De verslagen die toegevoegd zijn aan de participatienota zijn op een aantal punten onjuist of onvolledig.	17	Dit is een feitelijk onjuiste bewering. Alle verslagen die toegevoegd zijn aan de participatienota zijn door beide partijen goedgekeurd en vastgesteld.	Geen wijziging
55	Het college en de raad houden geen rekening met het feit dat het overgrote merendeel van de participatiereacties die op de préconceptvisie gegeven zijn, negatief zijn. Indiener vraagt de raad en het college terug te komen op hun beslissing om 't Hul-Noord te ontwikkelen.	15	Aan het positieve besluit voor de ontwikkeling van een nieuwe woonwijk 't Hul-Noord door de gemeenteraad en het college gaat een uitgebreide afweging vooraf, waarin de voors en tegens worden afgewogen. Het is begrijpelijk dat de doelgroepen die voor de participatie benaderd zijn grotendeels tegen zijn, omdat zij in meer of mindere mate geraakt worden door de	Geen wijziging

			<p>plannen. Bij de uitwerking van de plannen proberen wij hun belangen in te passen. Daar tegenover staat een groot tekort aan beschikbare nieuwbouwwoningen en een tekort aan bouwlocaties. Met de visie tonen we aan dat de lokale woningbehoefte dusdanig groot is dat 't Hul-Noord noodzakelijk is om in een deel van de behoefte in te vullen. Ook tonen wij aan dat er onvoldoende alternatieve locaties beschikbaar zijn om zonder 't Hul-Noord in de behoefte te kunnen voorzien. Naar aanleiding van bovenstaande afweging handhaven we onze keuze om deze nieuwbouwwijk te ontwikkelen.</p>	
--	--	--	---	--

3. Conclusie

De gemeente stelt zich op het standpunt dat de visie 't Hul-Noord voldoet aan een goede ruimtelijke ordening. De binnengekomen zienswijzen leiden wel tot wijziging van de concept-visie. In bijlage X is een overzicht weergegeven van de wijzigingen

BIJLAGEN

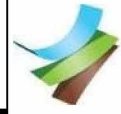
- 1. Verkeersintensiteiten en asfalttypes**
- 2. Grafische overzichten WinHavik-model (waarneempunten, bodemgebieden e.d.)**
- 3. Resultatenblad berekeningen**
- 4. Contourenkaarten bestaande, nieuwe en maatregelsituaties**



Datum:
09 april 2021

Bijlage 1 Verkeersintensiteiten en asfalttypes

Weg	Prognose bestaande situatie	Prognose toekomstige situatie		Dag (%)	Avond (%)	Nacht (%)
	Etmaal- intensiteit 2030 (mvt/etmaal)	Etmaal- intensiteit 2030 (mvt/etmaal)				
Bovenweg (60 km/h)	1860	5900	uurintensiteit	6,64	3,03	1,03
			licht	81,32	90,49	76,16
			middel	17,12	8,76	19,63
			zwaar	1,56	0,75	4,22
Kolmansweg (Bovenweg-Oude Zeeweg; 60 km/h)	1817	2300	uurintensiteit	6,63	3,08	1,02
			licht	84,68	92,35	80,21
			middel	14,05	7,04	16,29
			zwaar	1,28	0,6	3,5
Oude Zeeweg (60 km/h)	155	100	uurintensiteit	6,63	3,95	,61
			licht	99,55	99,77	99,37
			middel	0,41	0,22	0,59
			zwaar	0,04	0,01	0,04
Kolmansweg (Oude Zeeweg-Waterweg; 60 km/h)	1973	2300	uurintensiteit	6,62	3,1	1,02
			licht	85,84	92,98	81,65
			middel	12,98	6,46	15,11
			zwaar	1,18	0,55	3,25
Waterweg	991	1900	uurintensiteit	6,61	3,94	0,61
			licht	99,67	99,83	99,53
			middel	0,3	0,16	0,44
			zwaar	0,03	0	0,03
Hullerweg (Oude Zeeweg-Molenweg)	38	200	uurintensiteit	6,69	3,96	0,62
			licht	98,21	99,09	97,48
			middel	1,62	0,89	2,35
			zwaar	0,16	0,02	0,17
Molenweg (Kolmansweg- Hullerweg; 60 km/h)	977	Afgesloten	uurintensiteit	6,62	3,92	,61
			licht	98,5	99,23	97,88
			middel	1,36	0,75	1,97
			zwaar	0,14	0,02	0,14
Molenweg (Hullerweg-Groene portaal; 30 km/h)	1116	1300	uurintensiteit	6,62	3,92	,61
			licht	98,5	99,23	97,88
			middel	1,36	0,75	1,97
			zwaar	0,14	0,02	0,14



Datum:
09 april 2021

Asfalttypes basis

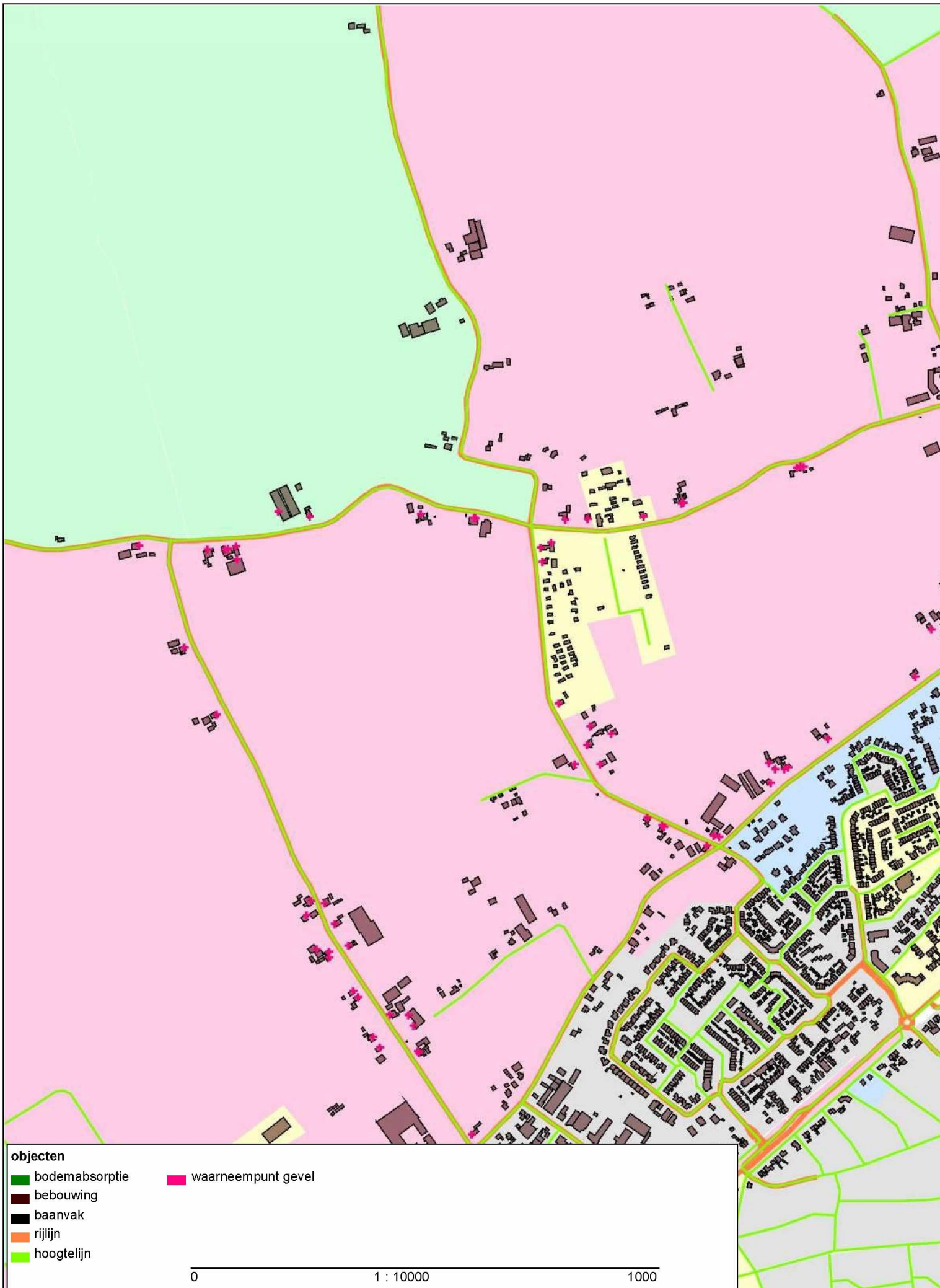
Weg	Asfalttype	Toegepast type asfalt model
Bovenweg	Oppervlaktebehandeling (slijtlaag)	Oppervlaktebewerking (CROW publicatie 316)
Molenweg	SMA 0/11 tot splitsing Hullerweg	Referentiewegdek (DAB)
Molenweg	Oppervlaktebehandeling (slijtlaag) tussen Hullerweg-Bovenweg	Oppervlaktebewerking (CROW publicatie 316)
Kolmansweg	AC 11 Surf (dicht asfaltbeton) tussen Bovenweg - 't Hoge	Referentiewegdek (DAB)
Kolmansweg	Oppervlaktebehandeling (slijtlaag) tussen 't Hoge - Waterweg	Oppervlaktebewerking (CROW publicatie 316)
Oude Zeeweg	Oppervlaktebehandeling (slijtlaag)	Oppervlaktebewerking (CROW publicatie 316)
Hullerweg	Oppervlaktebehandeling (slijtlaag)	Oppervlaktebewerking (CROW publicatie 316)
Waterweg	SMA 0/11	Referentiewegdek (DAB)

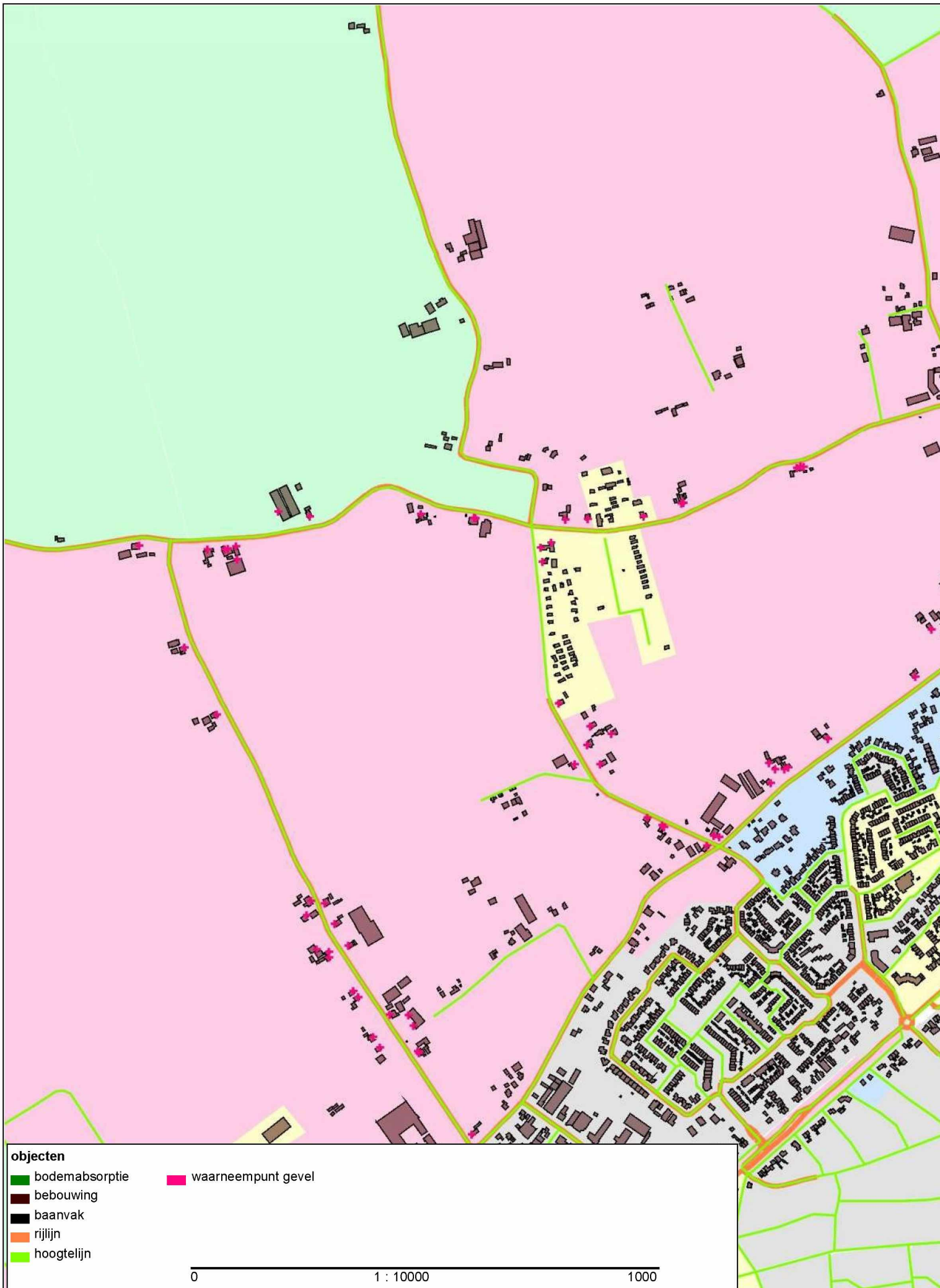
Bijlage 2 Grafische overzichten WinHavik-model (waarneempunten, bodemgebieden e.d.)

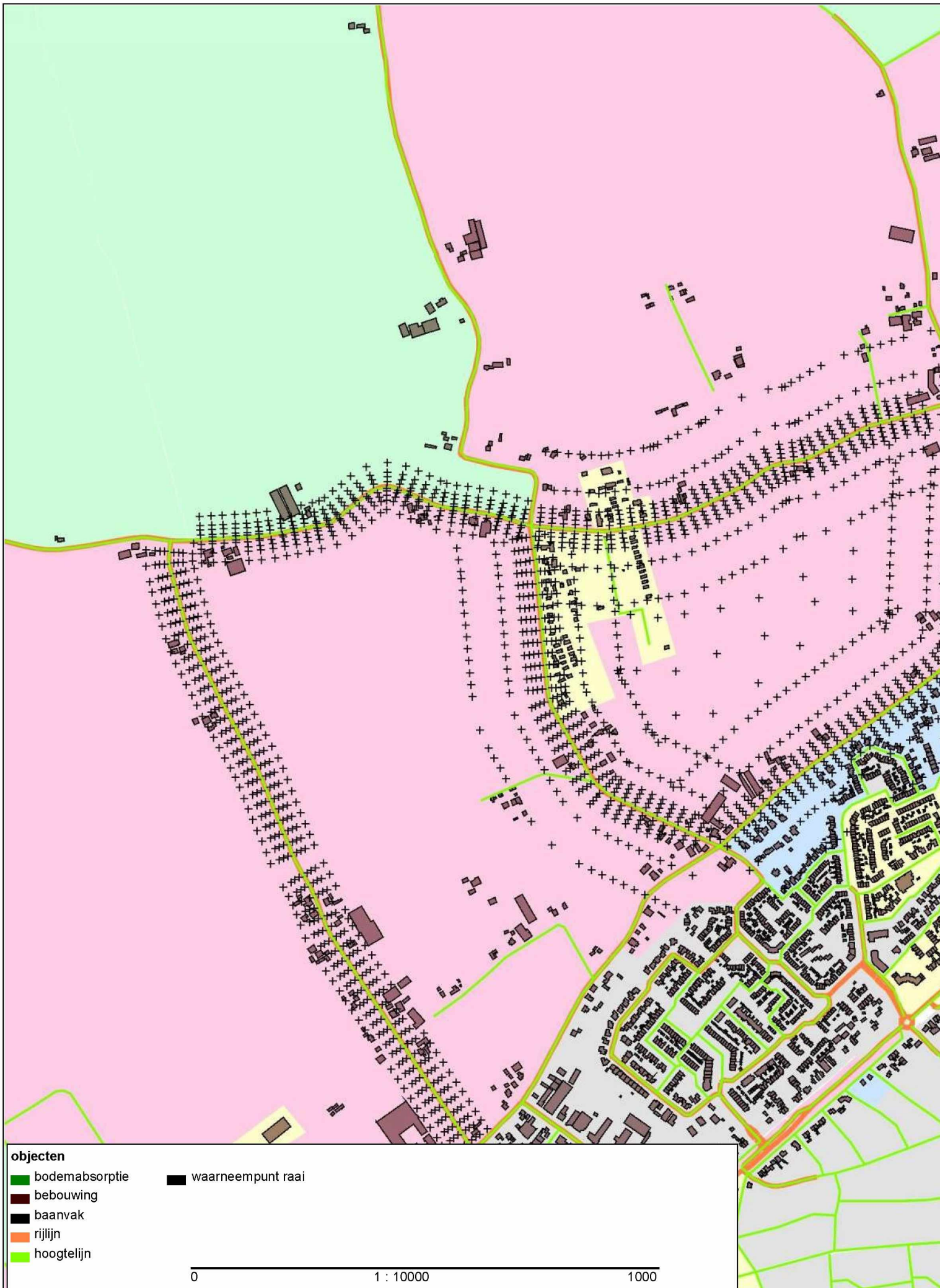
- Modeloverzicht incl. bodemabsorptie, waarneempunten woningen (bestaand en nieuw)
- Modeloverzicht incl. bodemabsorptie, waarneempunten raaien
- Modeloverzicht met adressen
- Modeloverzicht basissituatie wegdektypes
- Modeloverzicht nieuwe situatie wegdektypes incl. reducerend asfalt



Datum:
09 april 2021











objecten

- bodemabsorptie
- bebouwing
- baanvak
- rijlijn
- hoogtelijn
- waarneempunt gevel

0 1 : 400 400









Bijlage 3 Resultatenblad berekeningen

- Exceloverzicht met resultaten op woningniveau



Datum:
09 april 2021

nr	situatie	uitsnede
[1]	1 Hul Noord - verkeersmodel	basismodel
[2]	1 Hul Noord - nieuwe verkeerssituatie	basismodel
[3]	1 Hul Noord - Asfalt Bovenweg	Asfalt
[4]	1 Hul Noord - Snelheid Bovenweg	Snelheid
[5]	1 Hul Noord - asfalt + snelheid bovenweg	Snelheid

GES-score	Classificatie	Geluidbelasting [dB] en Kleur
0	zeer goed	43 - 47
1	goed	48 - 52
2	redelijk	53 - 57
4	matig	58 - 62
5	zeer matig	63 - 67
6	onvoldoende	68 - 73
7	ruim onvoldoende	> 73
8	zeer onvoldoende	> 73

wvp	adres	groepnr	wvh	Geluidbelasting [dB]								
				Basisituatie (peiljaar 2030) [1]	Toekomstige situatie (peiljaar 2030) [2]	Ageluidniveau structuurvisie t.o.v. basisituatie	Toekomst Bovenwatersweg reducerend asfalt (2030) [3]	Ageluidniveau reducerend asfalt basisituatie	Toekomst Bovenwatersweg snelheidsreductie (2030) [4]	Ageluidniveau snelheidsreductie t.o.v. basisituatie	Toekomst Bovenwatersweg asfalt (2030) [5]	Ageluidniveau snelheid + asfalt t.o.v. basisituatie
4355	Bovenweg 02	3	1,5	57,6	62,5	4,9	57,9	0,3	61,1	3,5	56,9	-0,7
4356	Bovenweg 02	3	1,5	52,5	56,4	3,9	52,2	-0,2	55,1	2,6	51,4	-1,1
4355	Bovenweg 02	3	4,5	58,5	63,4	4,9	58,8	0,3	62,0	3,5	57,4	-0,7
4356	Bovenweg 02	3	4,5	54,0	57,9	4,0	53,7	-0,2	56,6	2,7	52,9	-1,1
4350	Bovenweg 09	3	1,5	57,2	62,2	5,0	57,5	0,3	60,8	3,6	56,5	-0,7
4350	Bovenweg 09	3	4,5	58,2	63,2	5,0	58,5	0,3	61,8	3,6	57,5	-0,7
4351	Bovenweg 11	3	1,5	57,2	62,2	5,0	57,5	0,3	60,8	3,6	56,5	-0,7
4351	Bovenweg 11	3	4,5	58,2	63,2	5,0	58,5	0,3	61,8	3,6	57,5	-0,7
4348	Bovenweg 14	3	1,5	56,0	61,0	5,0	56,3	0,3	60,0	3,6	55,7	-0,7
4349	Bovenweg 14	3	1,5	52,7	57,6	4,9	53,0	0,3	56,2	3,5	52,0	-0,7
4348	Bovenweg 14	3	4,5	58,9	63,9	5,0	59,2	0,3	62,5	3,6	58,2	-0,7
4349	Bovenweg 14	3	4,5	54,1	59,0	4,9	54,4	0,3	57,7	3,6	53,4	-0,7
4347	Bovenweg 17	3	1,5	55,3	60,2	5,0	55,6	0,3	58,8	3,6	54,5	-0,7
4347	Bovenweg 17	3	4,5	56,7	61,7	4,9	57,1	0,3	60,3	3,6	55,1	-0,7
4345	Bovenweg 19	3	1,5	57,3	62,3	5,0	57,6	0,3	60,9	3,6	56,6	-0,7
4345	Bovenweg 19	3	1,5	56,3	61,3	5,0	56,6	0,3	59,9	3,6	55,6	-0,7
4345	Bovenweg 19	3	4,5	58,1	63,0	4,9	58,4	0,3	61,7	3,6	57,4	-0,7
4346	Bovenweg 19	3	4,5	57,2	62,1	5,0	57,5	0,3	60,8	3,6	56,5	-0,7
4344	Bovenweg 21	3	1,5	58,1	63,1	5,0	58,4	0,3	61,7	3,6	57,4	-0,7
4344	Bovenweg 21	3	4,5	59,0	64,0	5,0	59,3	0,3	62,6	3,6	58,3	-0,7
4343	Bovenweg 24	3	1,5	59,9	64,9	5,0	60,2	0,3	63,5	3,6	59,2	-0,7
4343	Bovenweg 24	3	4,5	60,4	65,4	5,0	60,8	0,3	64,1	3,7	59,7	-0,7
4416	Bovenweg 26	3	1,5	61,5	66,5	5,0	61,8	0,3	65,2	3,6	60,8	-0,7
4416	Bovenweg 26	3	4,5	61,9	66,9	5,0	62,3	0,3	65,6	3,7	61,2	-0,7
442	Bovenweg 28	3	1,5	61,4	66,4	5,0	61,7	0,3	65,0	3,6	60,6	-0,7
442	Bovenweg 28	3	4,5	61,7	66,7	5,0	62,0	0,3	65,3	3,7	61,0	-0,7
4341	Bovenweg 30	3	1,5	56,0	61,0	5,0	56,3	0,3	59,6	3,6	55,3	-0,7
4341	Bovenweg 30	3	4,5	57,3	62,3	5,0	57,6	0,3	60,9	3,6	56,6	-0,7
4340	Bovenweg 32	3	1,5	60,5	65,5	5,0	60,8	0,3	64,1	3,6	59,7	-0,7
4340	Bovenweg 32	3	4,5	60,9	65,9	5,0	61,2	0,3	64,5	3,7	60,2	-0,7
4339	Bovenweg 34	3	1,5	59,9	64,9	5,0	60,2	0,3	63,5	3,6	59,2	-0,7
4339	Bovenweg 34	3	4,5	60,4	65,4	5,0	60,7	0,3	64,1	3,7	59,7	-0,7
4337	Bovenweg 36	3	1,5	52,4	56,7	4,3	52,7	0,3	55,5	3,0	51,9	-0,6
4338	Bovenweg 36	3	1,5	55,9	60,9	5,0	56,2	0,3	59,5	3,6	55,2	-0,7
4337	Bovenweg 36	3	4,5	53,8	58,2	4,4	54,1	0,3	57,0	3,1	53,3	-0,6
4338	Bovenweg 36	3	4,5	57,1	62,1	5,0	57,5	0,3	60,8	3,6	56,4	-0,7
4484	Grote-Buntweg 13	3	1,5	43,0	43,4	0,4	43,3	0,3	43,4	0,4	43,3	0,3
4464	Grote-Buntweg 13	3	4,5	45,5	46,0	0,5	45,8	0,2	45,9	0,4	45,8	0,2
4415	Hullerweg 14	3	1,5	42,6	47,3	4,7	46,9	4,3	47,1	4,6	46,8	4,2
4415	Hullerweg 14	3	4,5	44,9	49,0	4,2	45,6	3,7	48,9	4,0	48,5	3,6
4414	Hullerweg 16	3	1,5	44,5	50,3	5,8	50,2	5,7	50,2	5,7	50,2	5,7
4414	Hullerweg 16	3	4,5	46,1	50,9	4,8	50,7	4,7	50,8	4,8	50,7	4,7
4413	Hullerweg 18	3	1,5	41,1	45,8	4,7	45,8	4,6	45,8	4,7	45,8	4,6
4413	Hullerweg 18	3	4,5	43,4	47,5	4,2	47,4	4,1	47,5	4,1	47,4	4,0
4411	Hullerweg 20	3	1,5	42,8	46,5	3,7	46,4	3,6	46,4	3,6	46,4	3,6
4411	Hullerweg 20	3	4,5	44,3	47,9	3,6	47,8	3,5	47,9	3,6	47,9	3,5
4420	Hullerweg 22	3	1,5	46,2	47,7	1,5	46,2	1,5	46,2	1,5	46,2	1,5
4420	Hullerweg 22	3	4,5	47,4	48,7	1,4	47,4	1,4	47,4	1,4	47,4	1,4
4409	Hullerweg 26	3	1,5	43,3	48,3	5,0	48,2	4,9	48,2	4,9	48,2	4,9
4409	Hullerweg 26	3	4,5	45,2	49,5	4,3	49,5	4,2	49,5	4,3	49,5	4,2
4407	Hullerweg 40	3	1,5	42,9	47,6	4,7	47,6	4,6	47,6	4,7	47,6	4,6
4407	Hullerweg 40	3	4,5	45,1	49,2	4,1	49,1	4,0	49,1	4,0	49,1	4,0
4398	Hullerweg 44	3	1,5	43,8	48,6	4,8	48,7	4,7	48,6	4,5	48,7	4,5
4398	Hullerweg 44	3	4,5	44,6	48,6	4,0	48,4	3,8	48,5	3,8	48,4	3,8
4399	Hullerweg 46	3	1,5	42,5	46,8	4,3	46,7	4,2	46,7	4,3	46,7	4,2
4399	Hullerweg 46	3	4,5	44,9	48,7	3,8	48,4	3,5	48,6	3,7	48,4	3,5
4402	Hullerweg 46A	3	1,5	40,6	44,0	3,4	43,6	3,2	43,9	3,3	43,8	3,2
4401	Hullerweg 48	3	1,5	37,5	39,2	1,7	39,1	1,5	39,1	1,6	39,1	1,6
4401	Hullerweg 48	3	4,5	39,2	41,3	2,1	41,3	1,9	41,3	1,9	41,3	1,9
4404	Hullerweg 50	3	1,5	43,4	48,0	4,7	47,9	4,6	48,0	4,6	47,9	4,6
4404	Hullerweg 50	3	4,5	45,4	49,5	4,1	49,3	3,9	49,4	4,0	49,3	3,9
4367	Kolmansweg 02	3	1,5	57,0	62,0	5,0	57,3	0,3	60,6	3,6	56,9	-0,7
4367	Kolmansweg 02	3	4,5	58,0	63,0	5,0	58,3	0,3	61,6	3,6	57,9	-0,7
4417	Kolmansweg 04	3	1,5	59,3	64,3	5,0	59,6	0,3	62,9	3,6	59,2	-0,7
4417	Kolmansweg 04	3	4,5	57,9	62,9	5,0	58,2	0,3	61,5	3,6	57,8	-0,7
4368	Kolmansweg 06	3	1,5	60,9	65,9	5,0	61,2	0,3	64,5	3,6	60,8	-0,7
4368	Kolmansweg 06	3	4,5	61,3	66,3	5,0	61,6	0,3	64,9	3,6	61,2	-0,7
4371	Kolmansweg 08	3	1,5	57,0	62,0	5,0	57,3	0,3	60,6	3,6	56,9	-0,7
4371	Kolmansweg 08	3	4,5	58,2	63,2	5,0	58,5	0,3	61,8	3,6	57,7	-0,7
4372	Kolmansweg 10	3	1,5	58,1	63,1	5,0	58,4	0,3	61,7	3,6	57,6	-0,7
4372	Kolmansweg 10	3	4,5	58,8	63,8	5,0	59,1	0,3	62,4	3,6	58,3	-0,7
4364	Kolmansweg 15	3	1,5	59,2	64,2	5,0	59,5	0,3	62,8	3,6	59,1	-0,7
4365	Kolmansweg 15	3	1,5	56,0	61,0	5,0	56,3	0,3	59,6	3,6	55,3	-0,7
4366	Kolmansweg 15	3	1,5	55,0	60,0	5,0	55,3	0,3	58,6	3,6	54,3	-0,7
4364	Kolmansweg 15	3	4,5	56,6	61,6	5,0	56,9	0,3	60,2	3,6	56,5	-0,7
4365	Kolmansweg 15	3	4,5	55,5	60,5	5,0	55,8	0,3	59,1	3,6	55,0	-0,7
4366	Kolmansweg 15	3	4,5	56,7	61,7	5,0	57,0	0,3	60,3	3,6	56,2	-0,7
4704	Kolmansweg 22	3	1,5	56,7	61,7	5,0	57,0	0,3	60,3	3,6	56,2	-0,7
4704	Kolmansweg 22	3	4,5	57,7	62,7	5,0	58,0	0,3	61,3	3,6	57,2	-0,7
4702	Kolmansweg 43	3	1,5	60,7	65,7	5,0	61,0	0,3	64,3	3,6	60,8	-0,7
4702	Kolmansweg 43	3	4,5	61,2	66,2	5,0	61,5	0,3	64,8	3,6	61,3	-0,7
4703	Kolmansweg 49	3	1,5	52,7	57,4	4,7	52,4	4,6	52,4	4,7	52,4	4,6
4703	Kolmansweg 49	3	4,5	54,7	59,4	4,7	54,4	4,6	54,4	4,7	54,4	4,6
4705	Kolmansweg 71	3	1,5	57,5	62,5	5,0	57,8	0,3	61,1	3,6	57,4	-0,7
4705	Kolmansweg 71	3	4,5	58,4	63,4	5,0	58,7	0,3	62,0	3,6	57,9	-0,7
4706	Kolmansweg 73	3	1,5	57,5	62,5	5,0	57,8	0,3	61,1	3,6	57,0	-0,7
4706	Kolmansweg 73	3	4,5	58,4	63,4	5,0	58,7	0,3	62,0	3,6	57,9	-0,7
4444	Meezolder 63	3	1,5	45,4	46,2	0,9	46,0	0,7	46,1	0,8	46,0	0,6
4444	Meezolder 63	3	4,5	47,2	48,1	0,9	47,9	0,6	48,0	0,8	47,8	0,6
4363	Molenweg 93-95	3	1,5	52,5	55,7	3,2	52,1	-0,4	54,6	2,0	51,4	-1,1
4363	Molenweg 93-95	3	4,5	54,3	57,6	3,3	53,9	-0,4	56,4	2,1	53,3	-1,1
4481	Molenweg 26	3	1,5	60,8	65,8	5,0	61,1	0,3	64,4	3,6	60,9	-0,7
4461	Molenweg 15	3	4,5	61,2	66,2	5,0	61,5	0,3	64,8	3,6	61,3	-0,7
4460	Molenweg 25	3	1,5	60,5	65,5	5,0	60,8	0,3	64,1	3,6	60,6	-0,7
4460	Molenweg 25	3	4,5	60,6	65,6	5,0	60,9	0,3	64,2	3,6	60,7	-0,7
4462	Molenweg 28	3	1,5	50,4	50,8	0,4	50,8	0,4	50,8	0,4	50,8	0,4
4462	Molenweg 28	3	4,5	51,2	51,6	0,4	51,6	0,4	51,6	0,4	51,6	0,4
4459	Molenweg 31	3	1,5	52,7	53,0	0,3	53,0	0,3	53,0	0,3	53,0	0,3
4459	Molenweg 31	3	4,5	53,4	53,7	0,3	53,6	0,3	53,7	0,3</		

nr	situatie	uitsnede
[1]	1 Hul Noord - verkeersmodel	basismodel
[2]	1 Hul Noord - nieuwe verkeerssituatie	basismodel
[3]	1 Hul Noord - Asfalt Bovenweg	Asfalt
[4]	1 Hul Noord - Snelheid Bovenweg	Snelheid
[5]	1 Hul Noord - asfalt + snelheid bovenweg	Snelheid

GES-score	Classificatie	Geluidbelasting [dB] en Kleur
0	zeer goed	< 43
1	goed	43 - 47
2	redelijk	48 - 52
4	matig	53 - 67
5	zeer matig	68 - 62
6	onvoldoende	63 - 67
7	ruim onvoldoende	68 - 73
8	zeer onvoldoende	> 73

wnp	adres	groepnr	wnh	Geluidbelasting [dB]										
				Basisituatie (peiljaar 2030) [1]	Toekomstige situatie (peiljaar 2030) [2]	Ageluidniveau structuurvisie t.o.v. basisituatie	Toekomst Boven-Waterweg reducerend asfalt (2030) [3]	Ageluidniveau reducerend asfalt t.o.v. basisituatie	Toekomst Boven-Waterweg snelheidsreductie (2030) [4]	Ageluidniveau snelheidsreductie t.o.v. basisituatie	Toekomst Bovenweg snelheidsreductie en asfalt (2030) [5]	Ageluidniveau snelheid + asfalt t.o.v. basisituatie		
4446	Molenweg 75	3	1,5	49,2	49,9	0,7	49,8	0,6	49,8	0,6	49,8	0,6	49,8	0,6
4446	Molenweg 75	3	4,5	50,1	50,9	0,8	50,7	0,6	50,8	0,7	50,6	0,5	50,6	0,5
4440	Molenweg 76	3	1,5	48,0	48,7	0,7	48,6	0,6	48,7	0,6	48,7	0,6	48,6	0,6
4440	Molenweg 76	3	4,5	48,9	49,7	0,8	48,6	0,7	49,7	0,8	49,7	0,7	49,6	0,7
4359	Molenweg 82	3	1,5	45,1	49,0	3,8	45,0	-0,2	47,7	2,6	44,2	-1,0	44,2	-1,0
4360	Molenweg 82	3	1,5	51,4	50,8	-0,6	47,7	-3,7	49,8	-1,7	47,2	-4,2	47,2	-4,2
4361	Molenweg 82	3	1,5	54,1	47,4	-6,7	46,4	-7,6	47,0	-7,1	46,3	-7,7	46,3	-7,7
4359	Molenweg 82	3	4,5	46,7	50,5	3,8	46,5	-0,2	49,3	2,6	45,7	-0,9	45,7	-0,9
4360	Molenweg 82	3	4,5	52,6	52,0	-0,6	49,9	-3,8	51,0	-1,7	49,3	-3,3	49,3	-3,3
4361	Molenweg 82	3	4,5	54,9	48,4	-6,5	47,5	-7,4	48,1	-6,8	47,4	-7,5	47,4	-7,5
4357	Molenweg 84	3	1,5	49,0	52,0	3,0	48,4	-0,7	50,8	1,8	47,7	-1,4	47,7	-1,4
4358	Molenweg 84	3	1,5	49,2	49,1	0,0	48,8	-2,4	48,3	-0,9	46,4	-2,8	46,4	-2,8
4357	Molenweg 84	3	4,5	50,7	58,8	8,1	49,9	-0,8	52,6	1,8	49,1	-1,6	49,1	-1,6
4358	Molenweg 84	3	4,5	50,9	50,5	-0,4	48,0	-2,9	49,6	-1,3	47,6	-3,3	47,6	-3,3
4362	Molenweg 93-95	3	1,5	52,0	54,4	2,3	51,5	-0,5	53,4	1,4	51,1	-0,9	51,1	-0,9
4362	Molenweg 93-95	3	4,5	53,7	56,2	2,5	53,4	-0,3	55,2	1,6	52,9	-0,7	52,9	-0,7
4406	Oude Zeeweg 01	3	1,5	51,3	51,2	-0,1	51,2	-0,1	51,2	-0,1	51,2	-0,1	51,2	-0,1
4406	Oude Zeeweg 01	3	4,5	51,7	51,7	0,0	51,7	0,1	51,7	0,1	51,7	0,1	51,7	0,1
4395	Oude Zeeweg 02-04	3	1,5	49,2	49,3	0,1	49,3	0,1	49,3	0,1	49,3	0,1	49,3	0,1
4397	Oude Zeeweg 02-04	3	1,5	46,5	50,3	3,8	50,3	3,8	50,3	3,8	50,3	3,8	50,3	3,8
4396	Oude Zeeweg 02-04	3	4,5	50,1	50,3	0,2	50,2	0,2	50,3	0,2	50,3	0,2	50,3	0,2
4397	Oude Zeeweg 02-04	3	4,5	47,9	51,2	3,3	51,2	3,2	51,2	3,2	51,2	3,2	51,2	3,2
4393	Oude Zeeweg 06	3	1,5	44,6	43,3	-1,3	43,2	-1,4	43,2	-1,4	43,2	-1,4	43,2	-1,4
4393	Oude Zeeweg 06	3	4,5	46,1	44,8	-1,3	44,8	-1,4	44,8	-1,4	44,8	-1,4	44,8	-1,4
4419	Oude Zeeweg 07	3	1,5	50,4	48,8	-1,6	48,8	-1,6	48,8	-1,6	48,8	-1,6	48,8	-1,6
4419	Oude Zeeweg 07	3	4,5	50,9	49,4	-1,5	48,4	-1,5	49,4	-1,5	49,4	-1,5	49,4	-1,5
4389	Oude Zeeweg 08	3	1,5	37,5	37,2	-0,3	38,6	-0,7	37,0	-0,5	37,1	-0,4	37,1	-0,4
4389	Oude Zeeweg 08	3	4,5	39,8	39,7	-0,1	39,3	-0,5	39,6	-0,3	39,6	-0,3	39,6	-0,3
4418	Oude Zeeweg 09	3	1,5	50,6	49,0	-1,6	48,9	-1,7	49,0	-1,6	48,9	-1,7	48,9	-1,7
4418	Oude Zeeweg 09	3	4,5	51,1	49,8	-1,5	49,5	-1,6	49,5	-1,5	49,5	-1,5	49,5	-1,5
4390	Oude Zeeweg 10	3	1,5	46,2	48,8	2,6	48,7	2,5	48,8	2,5	48,8	2,5	48,8	2,5
4390	Oude Zeeweg 10	3	4,5	46,5	45,1	-1,4	45,0	-1,5	45,1	-1,5	45,1	-1,4	45,1	-1,4
4405	Oude Zeeweg 11	3	1,5	51,3	49,7	-1,7	49,6	-1,7	49,6	-1,7	49,6	-1,7	49,6	-1,7
4405	Oude Zeeweg 11	3	4,5	51,7	50,1	-1,6	50,1	-1,6	50,1	-1,6	50,1	-1,6	50,1	-1,6
4395	Oude Zeeweg 12	3	1,5	40,7	39,4	-1,3	39,2	-1,4	39,3	-1,4	39,3	-1,3	39,3	-1,3
4395	Oude Zeeweg 12	3	4,5	42,8	41,6	-1,0	41,6	-1,2	41,6	-1,1	41,7	-1,0	41,7	-1,0
4388	Oude Zeeweg 20	3	1,5	50,0	47,7	-2,3	47,6	-2,4	47,6	-2,4	47,7	-2,4	47,7	-2,4
4388	Oude Zeeweg 20	3	4,5	50,4	48,0	-2,5	47,9	-2,5	47,9	-2,5	48,0	-2,5	48,0	-2,5
4392	Oude Zeeweg 25	3	1,5	47,8	46,3	-1,5	46,2	-1,6	46,3	-1,5	46,3	-1,6	46,3	-1,6
4392	Oude Zeeweg 25	3	4,5	48,7	47,4	-1,3	47,3	-1,4	47,3	-1,4	47,3	-1,4	47,3	-1,4
4376	Oude Zeeweg 28	3	1,5	51,7	47,7	-4,0	47,8	-4,1	47,7	-4,0	47,8	-4,1	47,8	-4,1
4376	Oude Zeeweg 28	3	4,5	52,2	49,4	-2,8	49,7	-2,5	49,4	-2,5	49,4	-2,5	49,4	-2,5
4373	Oude Zeeweg 30	3	1,5	57,3	58,2	0,9	58,2	0,9	58,2	0,9	58,2	0,9	58,2	0,9
4375	Oude Zeeweg 30	3	1,5	52,9	51,1	-1,7	51,1	-1,7	51,1	-1,7	51,1	-1,7	51,1	-1,7
4373	Oude Zeeweg 30	3	4,5	58,6	59,5	0,9	59,5	0,9	59,5	0,9	59,5	0,9	59,5	0,9
4375	Oude Zeeweg 30	3	4,5	54,0	52,8	-1,2	52,8	-1,2	52,8	-1,2	52,8	-1,2	52,8	-1,2
4352	Plakkewegje 02	3	1,5	48,6	53,2	4,6	49,9	0,3	51,9	3,3	48,0	-0,6	48,0	-0,6
4353	Plakkewegje 02	3	1,5	47,8	52,3	4,6	48,1	0,3	51,0	3,2	47,2	-0,6	47,2	-0,6
4352	Plakkewegje 02	3	4,5	51,0	55,6	4,7	51,3	0,3	54,3	3,3	50,4	-0,6	50,4	-0,6
4353	Plakkewegje 02	3	4,5	49,2	53,8	4,6	49,5	0,3	52,5	3,3	48,8	-0,6	48,8	-0,6
4354	Plakkewegje 04	3	1,5	47,5	51,9	4,4	47,8	0,3	50,6	3,1	46,9	-0,6	46,9	-0,6
4354	Plakkewegje 04	3	4,5	48,8	53,2	4,4	49,0	0,2	51,9	3,1	48,2	-0,6	48,2	-0,6
4721	Waterweg 36	3	1,5	49,7	52,3	2,6	51,1	1,4	51,6	1,9	52,3	2,6	52,3	2,6
4721	Waterweg 36	3	4,5	50,6	53,0	2,5	51,8	1,3	52,3	1,7	53,0	2,5	53,0	2,5
4720	Waterweg 40-42	3	1,5	52,3	55,1	2,8	52,4	0,0	53,6	1,2	55,1	2,8	55,1	2,8
4720	Waterweg 40-42	3	4,5	53,0	55,8	2,8	53,1	0,1	54,2	1,2	55,8	2,8	55,8	2,8
4719	Waterweg 41	3	1,5	47,1	49,7	2,6	47,1	0,0	48,3	1,2	49,7	2,6	49,7	2,6
4719	Waterweg 41	3	4,5	48,9	51,4	2,6	48,9	0,1	50,0	1,2	51,4	2,6	51,4	2,6
4723	Waterweg 41b	3	1,5	46,7	49,4	2,7	46,6	0,0	47,9	1,2	49,4	2,7	49,4	2,7
4723	Waterweg 41b	3	4,5	49,3	52,0	2,7	49,5	0,2	50,5	1,2	52,0	2,7	52,0	2,7
4716	Waterweg 43	3	1,5	50,8	53,5	2,8	50,8	0,0	52,0	1,2	53,5	2,8	53,5	2,8
4716	Waterweg 43	3	4,5	51,8	54,6	2,8	52,0	0,1	53,1	1,2	54,6	2,7	54,6	2,7
4717	Waterweg 45	3	1,5	50,1	52,9	2,8	50,2	0,0	51,4	1,2	52,9	2,8	52,9	2,8
4717	Waterweg 45	3	4,5	51,3	54,1	2,7	51,4	0,1	52,6	1,2	54,1	2,7	54,1	2,7
4718	Waterweg 46-48	3	1,5	55,1	57,9	2,8	55,2	0,1	56,3	1,3	57,9	2,8	57,9	2,8
4718	Waterweg 46-48	3	4,5	55,3	58,2	2,8	55,5	0,1	56,6	1,3	58,2	2,8	58,2	2,8
4722	Waterweg 47	3	1,5	49,2	51,9	2,8	49,2	0,0	50,4	1,2	51,9	2,8	51,9	2,8
4722	Waterweg 47	3	4,5	50,7	53,4	2,7	50,8	0,1	51,9	1,2	53,4	2,7	53,4	2,7
4715	Waterweg 49	3	1,5	51,3	54,1	2,8	51,3	0,0	52,5	1,2	54,1	2,8	54,1	2,8
4715	Waterweg 49	3	4,5	52,3	55,2	2,8	52,4	0,1	53,5	1,2	55,2	2,8	55,2	2,8
4712	Waterweg 51	3	1,5	44,3	47,0	2,7	44,3	0,0	45,5	1,2	47,0	2,7	47,0	2,7
4712	Waterweg 51	3	4,5	46,2	48,9	2,7	46,4	0,1	47,5	1,2	48,9	2,7	48,9	2,7
4710	Waterweg 53-55	3	1,5	55,7	58,5	2,8	55,8	0,1	57,0	1,3	58,5	2,8	58,5	2,8
4710	Waterweg 53-55	3	4,5	55,0	58,8	2,8	56,1	0,2	57,2	1,3	58,8	2,8	58,8	2,8
4714	Waterweg 54	3	1,5	52,0	54,8	2,8	52,1	0,0	53,3	1,3	54,8	2,8	54,8	2,8
4714	Waterweg 54	3	4,5	52,7	55,5	2,8	52,8	0,1	54,0	1,3	55,5	2,8	55,5	2,8
4713	Waterweg 58	3	1,5	52,3	55,1	2,8	52,3	0,0	53,5	1,3	55,1	2,8	55,1	2,8
4713	Waterweg 58	3	4,5	52,9	55,7	2,8	53,0	0,1	54,2	1,3	55,7	2,8	55,7	2,8
4711	Waterweg 60-62	3	1,5	54,4	57,2	2,8	54,4	0,1	55,6	1,3	57,2	2,8	57,2	2,8
4711	Waterweg 60-62	3	4,5	54,8	57,7	2,8	55,0	0,1	56,1	1,3	57,7	2,8	57,7	2,8
4709	Waterweg 71	3	1,5	51,5	54,3	2,8	51,6	0,1	52,8	1,2	54,3	2,8	54,3	2,8
4709	Waterweg 71	3	4,5	52,3	55,1	2,7	52,5	0,1	53,8	1,2	55,1	2,7	55,1	2,7
4708	Waterweg 77	3	1,5	52,4	55,1	2,7	52,5	0,1	53,6	1,2	55,1	2,7	55,1	2,7

Bijlage 4 Contourenkaarten bestaande, nieuwe en maatregelsituaties

- Overzichtscontour bestaande situatie 2030 (zonder ontwikkeling 't Hul-Noord)
- Overzichtscontour nieuwe situatie 2030 incl. ontwikkeling (zonder maatregelen)
- Contouren Bovenweg (bestaand, toekomstig en maatregelsituaties)
- Contouren Waterweg (bestaand, toekomstig en maatregelsituaties)



Datum:
09 april 2021



