

Structuurvisie 't Hul-Noord

Een nieuwe groene, gezonde, veilige en vitale Nunspeetse wijk

Gemeente Nunspeet

4 mei 2021



VASTGESTELD

PROJECT

Structuurvisie 't Hul-Noord

Gemeente Nunspeet

Projectnummer: 24.10.25

INITIATIEFNEMER

Gemeente Nunspeet

Markt 1, 8071 GJ Nunspeet

Contactpersoon: R. van der Straaten

OPSTELLER

Buro SRO

Sweerts de Landasstraat 50

6814 DG Arnhem

Contactpersoon: E. Mekelenkamp

T (026) 35 23 125

E arnhem@buro-sro.nl

DATUM EN STATUS

4 mei 2021, vastgesteld

Inhoud

1 Inleiding	5
1.1 Aanleiding en doel	5
1.2 Ligging studiegebied	5
1.3 Proces en leeswijzer	5
Structuurvisie deel A	7
2 Analyse woningopgave	8
2.1 Inleiding	8
2.2 Zo veel mogelijk alleen bouwen voor de lokale behoefte	8
2.3 De ontwikkeling van woningbehoefte in de woonvisie	9
2.4 Plancapaciteit in Nunspeet	11
2.5 Woningbehoeftecijfers geactualiseerd	13
3 Afweging uitleglocaties Nunspeet	18
3.1 Waar kunnen we in Nunspeet uitbreiden?	18
3.2 Afweging uitleglocaties	24
3.3 Conclusie	30

4 Hoofdverkeersstructuur	32	7 Visie	63
4.1 Inleiding	32	7.1 Hoofdopzet en uitgangspunten	63
4.2 Huidig verkeersbeeld	32	7.2 Bebouwingsstructuur	66
4.3 Hoofdontsluiting autoverkeer	35	7.3 Verkeersstructuur lokaal	68
4.4 Verkeersmaatregelen	37	7.4 Groen- en waterstructuur	70
Structuurvisie deel B	43	7.5 Overige structurerende elementen	72
5 Ruimtelijke analyse plangebied	45	7.6 Klimaat	74
5.1 Historie	45	7.7 Mens - leefkwaliteit	77
5.2 Geomorfologie en hoogteverschil	47	8 Proces en totstandkoming	78
5.3 Landschappelijke structuur	49	8.1 Inleiding	78
5.4 Bebouwingsstructuur	51	8.2 Het totstandkomingsproces	78
5.5 Verkeersstructuur	53	8.3 Terinzagelegging preconceptstructuurvisie	81
5.6 Conclusie ruimtelijke analyse	55	8.4 Participatiereacties preconcept en wijzigingen ontwerp	82
6 Beleidsanalyse plangebied	56	8.5 Tervisielegging ontwerpstructuurvisie	86
6.1 Omgevingsverordening Gelderland	56	8.6 Belangrijkste wijzigingen van de ontwerpstructuurvisie	86
6.2 Omgevingsvisie 2018 Nunspeet	58	8.7 Participatiemomenten vervolgtraject	87
6.3 Landschapsontwikkelingsplan 2005	59	9 Uitvoerbaarheidsparagraaf	89
6.4 Geldend bestemmingsplan	60	9.1 Inleiding	89
6.5 Milieutechnische randvoorwaarden	61	9.2 Ontwikkelstrategie	89
6.6 Conclusie beleid	62	9.3 Financiële uitvoerbaarheid	90
		9.4 Vervolg	92



Bovenweg

Kolmansweg

Molenweg

Hullerweg

Oude Zeeweg



uitsnede openstreetmap en luchtfoto met globaal studiegebied t Hu

1 Inleiding

1.1 Aanleiding en doel

Uit de bevolkingsprognoses voor de gemeente Nunspeet tot en met 2040 blijkt dat er een behoefte is van 1.590 extra woningen¹. De gemeente Nunspeet wil in deze behoefte voorzien en er voor zorgen dat zowel ouderen als jongeren een fijne woonplek in Nunspeet kunnen houden en/of vinden. Bestaande herstructureringsplannen leveren een gedeelte van de benodigde plancapaciteit. Deze plannen zijn deels nog zacht en bovendien ontoereikend om in de behoefte te voorzien. Na afronding van de wijk Molenbeek in 2023/2024 is er behoefte aan nieuwe, vergelijkbare woningbouwlocaties. Een van de locaties waar dit kan, is 't Hul-Noord.

't Hul-Noord is in de Omgevingsvisie Nunspeet (vastgesteld 2018) als zoekgebied aangewezen om een groot deel van deze behoefte op te vangen voor de komende decennia. In het Structuurplan 1995 is 't Hul-Noord ook al als potentiële uitbreidingslocatie voor de toekomst benoemd.

Deze structuurvisie geeft inzicht in de ruimtelijke afwegingen en beleidsafwegingen van hoe een deel van dit gebied gefaseerd kan worden ontwikkeld tot een woonwijk van 500 tot 600 woningen. Hierbij wordt naast de woningbouwopgave ook nadrukkelijk naar landschappelijke versterking gekeken. Deze opgave en doelstelling zijn geïntegreerd in één visie om te komen tot uitgangspunten voor een nieuwe groene, gezonde, veilige en vitale Nunspeetse wijk!

1.2 Ligging studiegebied

Het studiegebied is aangegeven met een rode lijn. Binnen dit gebied zal de nieuwe wijk een plek krijgen naast de bestaande functies waaronder bestaan-

de woningen, het recreatiepark De Hofstee en enkele agrarische bedrijven. Het toekomstige woongebied wordt begrensd door de wegen Kolmansweg, Hullerweg/Molenweg en Oude Zeeweg. Mede als gevolg van de participatie is het studiegebied vergroot door de omliggende wegen rond 't Hul-Noord toe te voegen aan het gebied. Hiermee wordt geborgd dat met de ontwikkeling van de nieuwe woonwijk ook wordt gezorgd voor een integrale veilige verkeersinrichting en ontsluiting van de toekomstige woonwijk 't Hul-Noord met omliggende wegen.

1.3 Proces en leeswijzer

In de structuurvisie worden de uitgangspunten en principes vastgelegd voor het gebied. Dit is gedaan in twee delen: in deel A gaat het over het hoe en waarom van deze ontwikkeling. Hierbij wordt eerst ingegaan op de woningbehoefte en plancapaciteit die in Nunspeet aanwezig is (hoofdstuk 2). Daarna wordt in hoofdstuk 3 verslag gedaan van de studie naar uitbreidingslocaties rondom Nunspeet. In hoofdstuk 4 wordt beschreven aan welke verkeerseisen de inrichting van de hoofdverkeersstructuur (de omliggende wegen en de hoofdonsluitingsweg) moeten voldoen om te zorgen dat deze verkeersveilig is.

Vervolgens wordt in deel B verder ingezoomd op het plangebied van 't Hul-Noord met een ruimtelijke analyse en beleidsanalyse (hoofdstuk 5 en 6). Hieruit volgen de uitgangspunten voor de gebiedsontwikkeling. Dit leidt tot de visie in hoofdstuk 7. Daarbij zijn ook de uitkomsten van het participatietraject opgenomen met bewoners en belanghebbenden meegenomen. Dit participatietraject is ook beschreven in hoofdstuk 8. Tot slot worden de economische uitvoerbaarheid en het vervolgproces beschreven (hoofdstuk 9).





Structuurvisie deel A

2 Analyse woningopgave

2.1 Inleiding

In dit hoofdstuk wordt ingegaan op de lokale woningbehoefte van de gemeente Nunspeet. Bij het bepalen van de lokale woningbehoefte is uitgegaan van de meest actuele gegevens en wordt aangesloten bij de uitgangspunten die in alle regiogemeenten worden gehanteerd. Om discussie over de juistheid van de ramingen te voorkomen, zijn de ramingen opgesteld en geverifieerd door de deskundigenbureaus ABF Research en Atrivé. In de komende paragrafen wordt nader ingegaan op de totstandkoming van deze woningbehoefte.

Eerst wordt uitgelegd hoe Nunspeet kan bouwen voor de eigen, lokale behoefte. Daarna wordt in paragraaf 2.3 een samenvatting gegeven van de vastgestelde woonvisie (februari 2020), waarna wordt ingegaan op waar zich globaal de huidige plancapaciteit in Nunspeet bevindt per 1 oktober 2020 (paragraaf 2.4). In paragraaf 2.5 is de woningbehoefteraming geactualiseerd, waarbij rekening is gehouden met de beschikbare plancapaciteit.

2.2 Zo veel mogelijk alleen bouwen voor de lokale behoefte

De gemeente streeft ernaar om zich bij nieuwbouwprojecten, zoals 't Hul-Noord, zo veel mogelijk te richten op de lokale woningbehoefte. De gemeente wil er daarmee voor zorgen dat voor iedere Nunspeter die een woning wenst te kopen en/of te huren een passende woning beschikbaar is. Het toekomstig woningaanbod van 't Hul-Noord moet zich daarom rich-

ten op alle leeftijdsgroepen en inkomensklassen binnen de gemeente. Zo wordt een afspiegeling van de lokale bevolking gevormd.

De gemeente richt zich nadrukkelijk niet op het aantrekken van kopers en huurders van buiten Nunspeet. De gemeente kan echter geen hek om Nunspeet zetten. Ook kan de gemeente Nunspeters en marktpartijen niet verplichten om hun koopwoning te verkopen en/of hun huurwoning te verhuren aan Nunspeters. Rekenkundig gezien zou je een dergelijk hek wel kunnen plaatsen door de lokale woningbehoefte op basis van migratiesaldo = 0 te berekenen. Dit leidt er echter toe dat niet alle Nunspeters die een woning willen huren en/of kopen in onze gemeente hiertoe de mogelijkheid hebben. De dagelijkse praktijk is dat bewoners van buiten Nunspeet hier een bestaande woning kunnen kopen en/of huren (net zoals er Nunspeters zijn die verhuizen uit Nunspeet²). Deze nieuwe Nunspeters komen hoofdzakelijk uit de omliggende regiogemeenten. De Nunspeetse woningmarkt maakt deel uit van de regionale woningmarkt, waar tussen gemeentes verhuisbewegingen plaatsvinden.

Dat de gemeente erin slaagt om met het bouwen van nieuwbouwwoningen in de lokale behoefte te voorzien, blijkt uit onderzoek dat is uitgevoerd bij de realisatie van fase 1 van Molenbeek. Ongeveer 90% van de eerste bewoners bleek volgens dit onderzoek afkomstig te zijn uit Nunspeet en nog eens ongeveer 4% bestond uit oud-Nunspeters.

Dat de gemeente zich richt op de lokale behoefte en niet op meer, houdt ook in dat we niet meer willen en zullen bouwen dan wat feitelijke de lokale

behoefte is. Om dit te kunnen realiseren, zal de toekomstige woonwijk gefaseerd worden ontwikkeld waarbij ervoor gezorgd wordt dat na elke fase gestopt kan worden met de ontwikkeling.

2.3 De ontwikkeling van woningbehoefte in de woonvisie

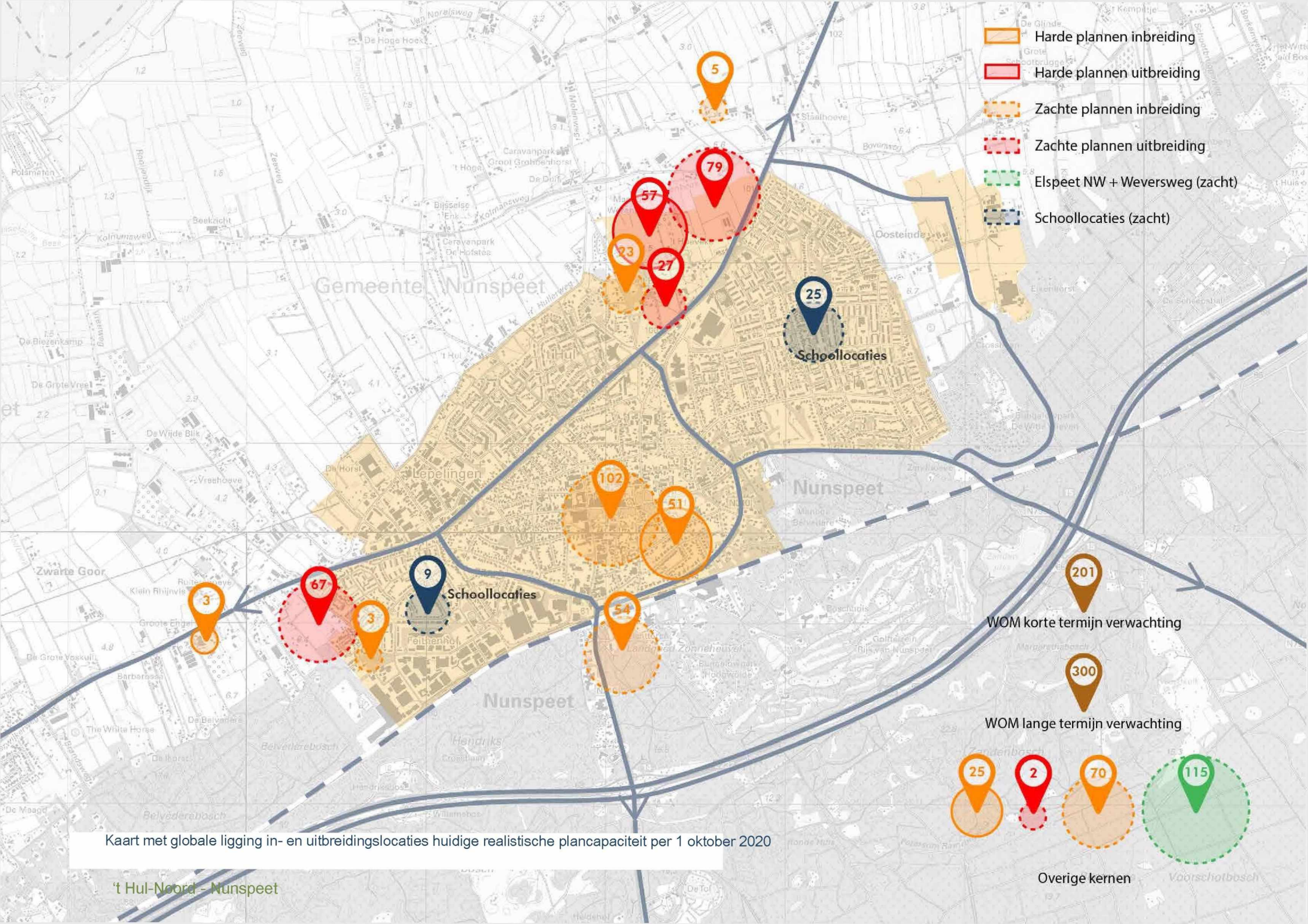
Om de woningbehoefte in de gemeente te onderzoeken, heeft onderzoeksbureau Atrivé de woonvisie 'Goed wonen in de gemeente Nunspeet' opgesteld. Deze gemeentelijke woonvisie is in februari 2020 vastgesteld. Conclusie uit de woonvisie is dat er nog steeds sprake is van druk op de woningmarkt, ondanks het feit dat de gemeente de afgelopen jaren de woningbouwproductie fors heeft verhoogd. Dit blijkt uit de fors stijgende koop- en huurprijzen van zowel bestaande als nieuwbouwwoningen de afgelopen jaren. Het aantal huishoudens neemt toe en er is sprake van een inhaalvraag als gevolg van de huidige krapte in de markt. Naast de natuurlijke groei van het aantal huishoudens komt nog het woningtekort van starters en spoedzoekers. Op basis van de huishoudensprognose (Bron: Primos 2019) en 25% extra woningbehoefte van spoedzoekers (Bron: Provincie Gelderland) is de totale woningbehoefte berekend. Tot en met 2025 moeten 670 woningen worden toegevoegd.

Op 1 januari 2019 kende Nunspeet volgens het Centraal Bureau voor de Statistiek (CBS) 10.851 woningen. De vraag is hoeveel woningen in 2025 nodig zijn om aan de woningbehoefte te kunnen voldoen. In de huishoudensprognoses in de woonvisie wordt voor Nunspeet voor de periode 2019-2025 een toename van 535 huishoudens verwacht. We hebben echter ook te maken met een huidig woningtekort van huishoudens die nu al graag

een zelfstandige woning wensen in Nunspeet maar nog niet zelfstandig wonen. Dit woningtekort moet bij de geraamde groei van het aantal huishoudens worden opgeteld om tot een reële woningbehoefte te komen. Het is niet duidelijk hoe groot dit tekort in Nunspeet precies is, maar de provincie Gelderland raamt voor de hele provincie dat de woningbehoefte ongeveer 25% hoger ligt dan de groei van het aantal huishoudens. Wanneer deze vuistregel wordt toegepast op Nunspeet is in de gemeente tot 2025 sprake van een extra woningbehoefte van ongeveer 670 woningen. Tot 2040 is er volgens de woonvisie behoefte aan 1.320 nieuwbouwwoningen.

In de woonvisie is de woonopgave vertaald naar drie ambities die overgenomen zijn in deze visie:

1. Betaalbare en passende woningen voor de lokale behoefte
De gemeente wil dat alle inwoners van Nunspeet zo passend mogelijk wonen en dat onze gemeente levendig blijft. Daarvoor is een uitbreiding van onze woningvoorraad nodig. Voor starters en senioren wordt de grootste urgentie gezien. Dit vraagt voor starters om meer betaalbare woningen: sociale huur en betaalbare koop.
2. Een duurzaam huis
In het coalitieakkoord van Nunspeet zijn landelijke ambities en normen voor verduurzaming vertaald naar het wonen in Nunspeet. De gemeente wil een duurzame woningvoorraad die zich kenmerkt door groen en zuinig energieverbruik, dan wel energieneutraliteit.
3. Zorgzame en inclusieve wijken
In de gemeente Nunspeet wordt goed wonen voor mensen met een zorgbehoefte mogelijk gemaakt. Dat vraagt om een



- Harde plannen inbreiding
- Harde plannen uitbreiding
- Zachte plannen inbreiding
- Zachte plannen uitbreiding
- Elspeet NW + Weversweg (zacht)
- Schoolloccaties (zacht)

Kaart met globale ligging in- en uitbreidingslocaties huidige realistische plancapaciteit per 1 oktober 2020

't Hul-Noord - Nunspeet

Overige kernen

WOM korte termijn verwachting

WOM lange termijn verwachting

Voorschotbosch

integrale benadering van wonen, welzijn en zorg, samenwerking, mogelijkheden voor ontmoeting en geschikte woonvormen op de juiste plek. Mensen moeten zo veel mogelijk een wooncarrière in de eigen omgeving kunnen maken, zodat mensen goed wonen in een omgeving waar ze zich thuis voelen en waar zij een netwerk hebben of kunnen opbouwen.

Conclusie: in de woonvisie ‘Goed wonen in de gemeente Nunspeet’ wordt aangegeven dat er een aanzienlijke woningbehoefte aanwezig is voor de nabije toekomst (tot 2025) maar dat deze behoefte ook op de langere termijn (tot 2040) blijft bestaan.

2.4 Plancapaciteit in Nunspeet

Om inzicht te krijgen hoeveel ruimte gereserveerd moet worden om in de woningbehoefte te voorzien, houdt de gemeente een overzicht bij met plannen die in de pijplijn zitten. Zowel gemeentelijke initiatieven en plannen van ontwikkelaars en particulieren worden hierin meegenomen. Ook wordt een prognose gemaakt van hoeveel woningen op inbreidingslocaties verwacht worden op basis van een trend vanuit afgelopen jaren.

In de ontwerpstructuurvisie is voor het overzicht van de plannen die in de pijplijn zitten uitgegaan van de situatie op 1 oktober 2020. Dit overzicht gaat uit van een totale plancapaciteit van 1218 woningen, de nominale plancapaciteit. Het overzicht met plannen is opnieuw geactualiseerd nu naar de stand van zaken op 1 januari 2021. Uit deze actualisatie blijkt dat

Plancapaciteit in gemeente Nunspeet per 1 oktober 2020	2020-2025	2025-2040	Totaal
Harde plannen inbreiding	79	0	79
Harde plannen uitbreiding	57	0	57
Subtotaal harde plannen	136	0	136
Zachte plannen inbreiding	257	0	257
Zachte plannen uitbreiding	175	0	175
Subtotaal zachte plannen	432	0	432
Nominale totale plancapaciteit exclusief WOM en schoollocaties**	568	0	568
WOM-prognose inbreiding	201	300	501
Schoollocaties inbreiding	0	34	34
Elspeet-Noordwest fase 3 en Weversweg uitbreiding	115	0	115
Nominale plancapaciteit inclusief WOM en schoollocaties	884	334	1.218
Realistische plancapaciteit uitbreidingslocaties (20% planuitval)	278	0	278
Realistische plancapaciteit inbreidingslocaties (50% planuitval WOM)	269	167	436
Totale realistische plancapaciteit	546	167	714

Plancapaciteit per 1 oktober 2020

de nominale bestemmingsplancapaciteit op 1 januari bestaat uit 1132 woningen. Het verschil in deze aantallen wordt veroorzaakt door het feit dat woningen binnen de plannen worden gerealiseerd waardoor de plannen worden verwijderd uit het overzicht. Maar ook is er een aantal plannen uit het overzicht verdwenen omdat ze uiteindelijk niet tot uitvoering zijn gekomen. Daarnaast is een aantal nieuwe plannen aan het overzicht toegevoegd. Zowel harde plancapaciteit (plannen waarvoor al een bestemmingsplan vastgesteld is) als zachte plancapaciteit (locaties die vrijkomen, ideeën van initiatiefnemers, et cetera) worden daarin meegenomen. Het overzicht per 1 oktober 2020 is in de tabel op de vorige pagina samengevat en verbeeld op de hiervoor opgenomen pagina.

In totaal wordt voor plannen die bekend waren bij de gemeente tijdens het opstellen van de woonvisie (aangevuld met enkele toekomstige projecten, zowel de 'harde' als de 'zachte' plancapaciteit) in 714 woningen voorzien. De hierop aangegeven aantallen betreft de zogenoemde 'realistische plancapaciteit'. Dit betekent dat op basis van praktijkervaring rekening is gehouden met onzekerheid en uitval van een deel van de plancapaciteit en dat daarom met een percentage daarvan wordt gerekend. Dit wordt hierna verder uitgelegd.

Op basis van ervaring van projecten uit het verleden blijkt er een verschil te zitten tussen de slagingskans van uitbreidings- en inbreidingslocaties. Ongeveer 80% van de uitbreidingslocaties waarmee wordt gestart, wordt

succesvol afgerond tegen slechts ongeveer 50% van de inbreidingslocaties. In de praktijk ligt de slagingskans van uitleglocaties dus hoger dan inbreidingslocaties. Dit komt doordat inbreidingslocaties veel complexer zijn vanwege de ligging, beperkte ruimte, de woonomgeving, milieuproblematiek en bezwaar en beroep van omwonenden. Bij inbreidingsprojecten is het daardoor veel moeilijker om een financieel sluitende ontwikkeling te realiseren. De slagingskans ligt hierdoor lager.

In oktober 2015 stelde het college de beleidsregel Woningbouw op Maat vast (hierna WOM). Doel van deze beleidsregel is om de markt uit te nodigen om te komen met haalbare initiatieven die aansluiten bij de marktbehoefte en waarbij de gemeente faciliteert en ruimte creëert binnen het woningbouwprogramma om dit te realiseren. WOM richt zich op het realiseren en stimuleren van woningbouw op inbreidingslocaties. Op basis van WOM heeft het realiseren van inbreidingslocaties prioriteit, omdat de ruimte buiten de kern Nunspeet schaars is en het algemene principe van inbreiding boven uitbreiding geldt. Sinds 2016 wordt jaarlijks een aantal WOM-woningbouwprojecten toegekend. Formeel betreft dit maximaal 30 woningen per jaar. Het gemiddelde ligt in werkelijkheid hoger omdat al wordt voorgesorteerd op uitval. Wel wijzen de cijfers van de afgelopen jaren uit dat slechts 46% van de WOM-woningen in de jaren 2016, 2017 en 2018 is gerealiseerd. Het is daarom gerechtvaardigd om uit te gaan van een slagingspercentage van 50% van inbreidingsprojecten, zoals in de vorige alinea al is benoemd.

In de WOM-prognose is rekening gehouden met het karakter van Nunspeet. Nunspeet kenmerkt zich als een groen dorp en dit authentieke karakter is ook voor de toekomst belangrijk. Inbreiding is daardoor niet onbeperkt mogelijk, anders 'versteent' het dorp. De beperkte beschikbare ruimte voor inbreiding wordt in de loop van de tijd steeds schaarser. Overigens zal een deel van de inbreidingslocaties niet beschikbaar zijn voor woningbouw omdat deze ingevuld worden met andere functies zoals horeca, winkels en maatschappelijke voorzieningen. In de WOM-prognose is daarom rekening gehouden met het karakter van Nunspeet en een lager aantal voor de verre toekomst gerekend.

Een ander type inbreidingslocatie vormen de verschillende schoollocaties in Nunspeet. In het Strategisch Huisvestingsplan is aangegeven dat verschillende schoolgebouwen verouderd zijn en waar mogelijk worden vernieuwd. De wens is om verschillende locaties te combineren zodat van elkaars voorzieningen gebruikgemaakt kan worden. Dit is niet op alle locaties eenvoudig te realiseren waardoor ook nieuwe plekken in beeld komen. De oude locaties zouden dan geherstructureerd kunnen worden en ingevuld met woningbouw. Ook voor deze locaties geldt dat realisatie nog onzeker is én dat mogelijk andere invullingen dan woningbouw logischer zijn. Ook geldt dat voor nieuwbouwlocaties nieuwe plekken gezocht moeten worden. Het Strategisch Huisvestingsplan gaat er vooralsnog van uit dat alle schoollocaties voor onderwijshuisvesting nodig blijven. Omdat in de prognose uitgegaan wordt van een langere horizon (tot 2040), wordt ingeschat dat

in de periode 2035-2040 enkele schoollocaties vrijkomen. Daarom is voor deze locaties een relatief laag slagingspercentage gerekend.

Conclusie: op basis van de realistische plancapaciteit (dus inclusief uitval en andere onzekere factoren) zijn in de gemeente Nunspeet plannen voorzien met een totale woningcapaciteit van 714 woningen.

2.5 Woningbehoeftecijfers geactualiseerd

Om een zo reëel en actueel mogelijk beeld te geven van de lokale woningbehoefte van de gemeente Nunspeet zijn de ramingen uit de Woonvisie geactualiseerd naar 1 oktober 2020. Daarbij zijn de voor alle betrokken regiogemeenten vergelijkbare uitgangspunten gehanteerd.

Om discussie over de juistheid van deze ramingen te voorkomen, zijn de ramingen opgesteld en geverifieerd door de deskundigenbureaus ABF Research en Atrivé. De uitkomsten resulteren in een woningbehoefte van 2020 tot 2025 van 1.020 nieuwbouwwoningen en van 2025 tot 2040 in 570 nieuwbouwwoningen. Ten opzichte van de gemeentelijke Woonvisie is de behoefte gegroeid. De procentuele groei is echter vergelijkbaar met de omliggende Veluwe gemeenten. In deze paragraaf wordt de totstandkoming van deze raming nader toegelicht.

Jaarlijks worden op zowel regionaal als provinciaal niveau de actuele gemeentelijke woningbehoeftecijfers vastgesteld. Als basis voor deze ramingen wordt door alle betrokken overheden (gemeente Nunspeet, de regio

Noord-Veluwe en de daartoe behorende regiogemeenten en de provincie Gelderland) gebruikgemaakt van de zogenoemde 'Primos-raming'. Binnen Nederland wordt dit gezien als het toonaangevende prognosemodel dat elk jaar in opdracht van het ministerie van Binnenlandse Zaken en Koninkrijksrelaties (BZK) wordt geactualiseerd. Dit model maakt gebruik van een aantal aannames die voor een belangrijk deel gebaseerd zijn op ontwikkelingen uit het verleden. De prognoses zijn dus geen feiten, maar bieden een betrouwbare indicatie van de ontwikkelingsrichting van de vraag naar woningen. Wanneer een of meer aannames over de ontwikkeling van de vraag in werkelijkheid anders uitpakken dan verwacht, levert dit een ander toekomstbeeld op dan voorspeld.

De Primos-raming is gebaseerd op de landelijke prognose van het CBS voor de bevolkingsgroei of -afname. Deze bevolkingsgroei is het resultaat van geboorte- en sterftecijfers en emigratie- en immigratiecijfers. Ook gaat de Primos-raming ervan uit dat het Nunspeetse woningaanbod deel uitmaakt van de regionale woningmarkt Noord-Veluwe. Op basis van de landelijke prognose worden vervolgens de huishoudensgroei per regio en de regionale woningbehoefte berekend. Vervolgens wordt de lokale woningbehoefte van de regionale behoefte afgeleid, waarbij rekening wordt gehouden met lokale specifieke kenmerken, zoals sociale verbondenheid, verhuisbereidheid en de traditieel-conservatieve cultuur. De verhuizingen tussen de verschillende regiogemeenten worden verklaard door verschillen

	2020-2025	2025-2040	Totaal
Woningbehoefte*	1.020	570	1.590
Harde plannen inbreiding	79	0	79
Harde plannen uitbreiding	57	0	57
Zachte plannen inbreiding	257	0	257
Zachte plannen uitbreiding	175	0	175
Nominale totale plancapaciteit exclusief WOM en schoollocaties**	568	0	568
WOM-prognose inbreiding	201	300	501
Schoollocaties inbreiding	0	34	34
Elspeet-Noordwest fase 3 en Weversweg uitbreiding	115	0	115
Nominale plancapaciteit inclusief WOM en schoollocaties	884	334	1.218
Realistische plancapaciteit uitbreidingslocaties (20% planuitval)	278	0	278
Realistische plancapaciteit inbreidingslocaties (50% planuitval WOM)	269	167	436
Nominaal tekort plancapaciteit	-136	-236	-372
Realistisch tekort plancapaciteit	-474	-403	-877

* = Verwachte woningbehoefte per 1-10-2020 + 25% voor inlopen huidig woningtekort tot 2030

** = WOM dat na 1-1-2020 toegekend is, is hierin niet opgenomen. Dit is opgenomen in de prognose

*** = WOM-prognose inbreiding. Dit betreft de prognose vanaf 2021 + 41 WOM-woningen die voor 2020 zijn toegekend

Bron: CBS, Nieuwe doorrekening Primos2020, gemeente Nunspeet, bewerking Atrivé

in het beschikbare woningaanbod tussen de gemeenten en de verschillen in lokale specifieke kenmerken. Naarmate het lokale woningaanbod groter is, kan een gemeente in een groter deel van de totale behoefte van de regio voorzien. Dit kan niet onbegrensd. De berekende regionale behoefte van de plancapaciteit van de regiogemeenten samen vormen de maximale regionale plancapaciteit. Met deze wijze van berekenen wordt dus rekening gehouden met concurrerend aanbod in de regiogemeenten.

Op grond van provinciaal beleid stemmen de gemeente Nunspeet, de gemeenten binnen de regio Noord-Veluwe en de provincie de woningbehoefte met elkaar af. Hierdoor wordt overprogrammering in de regio voorkomen.

In de woonvisie 'Goed wonen in de gemeente Nunspeet', die in februari 2020 is vastgesteld, is gebruikgemaakt van Primos2019. Inmiddels is Primos2020 beschikbaar. Uit een analyse van Atrivé en ABF-research (opsteller van Primos2020) blijkt dat de regiogemeenten niet op dezelfde wijze hun plancapaciteit opgeven. Omdat Nunspeet een deel van haar zachte plancapaciteit niet opgaf omdat deze te onzeker was en de regiogemeenten dit wel hebben gedaan, verslechterde volgens Primos2020 het procentuele aandeel van Nunspeet binnen het woningmarktgebied. Het resultaat hiervan is dat in Primos2020 de huishoudensgroei en de woningbehoefte te laag worden geraamd. Op verzoek van de gemeente is bij de actualisatie van de ramingen door ABF Research in samenspraak met Atrivé een nieuwe doorrekening gemaakt, waarbij voor alle regiogemeenten dezelfde vergelijkbare uitgangspunten en gegevens zijn gehanteerd.

Kwantitatieve woningbehoefte

Deze nieuwe doorrekening van de huishoudensprognose is gebruikt om de kwantitatieve woningbehoefte in Nunspeet uit de woonvisie te actualiseren. Daarbij is voor vergelijkbaarheid ook gebruikgemaakt van het actuele overzicht van de projecten per 1-10-2020, inclusief 76 woningen die in de periode 1-1-2020 tot 1-10-2020 zijn gerealiseerd. De nieuwe doorrekening verwacht voor de periode 2020-2025 een toename van 818 huishoudens. Hiermee ligt de verwachte huishoudensgroei hoger dan in de vastgestelde woonvisie (535). Naast de huishoudensgroei hebben we ook nog te maken met een huidig woningtekort van huishoudens die nu al graag een zelfstandige woning wensen in Nunspeet maar nog niet zelfstandig wonen. Dit woningtekort moet bij de geraamde groei van het aantal huishoudens worden opgeteld om tot een reële woningbehoefte te komen. Het is niet duidelijk hoe groot dit tekort in Nunspeet precies is, maar de provincie Gelderland raamt voor de hele provincie en de regio dat de woningbehoefte ongeveer 25% hoger ligt dan de groei van het aantal huishoudens. De ambitie is om dit woningtekort tot 2030 in te lopen.

Wanneer deze vuistregel toegepast wordt op Nunspeet is in de gemeente tot 2025 sprake van een extra woningbehoefte van ongeveer 1.020 woningen. Voor de periode 2025-2040 gaat het om respectievelijk een huishoudensgroei van 491 huishoudens en een extra woningbehoefte van 570 woningen. Ten opzichte van de gemeentelijke Woonvisie is de behoefte dus gegroeid. De procentuele groei is echter vergelijkbaar met de omliggende Veluwe gemeenten.

Behoeftte vs. plancapaciteit

In het overzicht op de vorige pagina's wordt de geraamde woningbehoefte vergeleken met de plancapaciteit. Per 1-10-2020 kent de gemeente een plancapaciteit van 1.218 woningen. Wanneer deze plancapaciteit afgezet wordt tegen de geraamde woningbehoefte, blijkt dat Nunspeet onvoldoende plannen heeft om in de verwachte extra woningbehoefte te kunnen voorzien, zowel voor de periode tot 2025 als daarna. De realiteit is dat een deel van de plannen uiteindelijk niet doorgaat. Als er rekening wordt gehouden met dergelijke planuitval blijkt het tekort aan woningbouwplannen nog groter. Tot 2025 komt de gemeente plannen te kort voor ongeveer 474 woningen. In de periode 2025-2040 gaat het om 403 woningen. Volgens de actuele raming van Atrivé op basis van Primos2020 is tot 2040 het tekort aan nieuwbouwwoningen waarvoor nog geen projectlocatie is gevonden, 877 nieuwbouwwoningen groot. Realisatie van 't Hul-Noord is dan nodig om in een groot deel van deze behoefte te voorzien.

Conclusie: volgens de actuele raming van Atrivé op basis van Primos2020 is tot 2040 het tekort aan nieuwbouwwoningen waarvoor nog geen projectlocatie is gevonden, 877 nieuwbouwwoningen groot. Hiermee is dit tekort toegenomen ten opzichte van de vastgestelde woonvisie, wat overeenkomt met de ontwikkeling die zichtbaar is bij de regiogemeenten. De invulling van een locatie als 't Hul-Noord met 500 à 600 woningen is nodig om te voorzien in deze behoefte.

3 Afweging uitleglocaties Nunspeet

3.1 Waar kunnen we in Nunspeet uitbreiden?

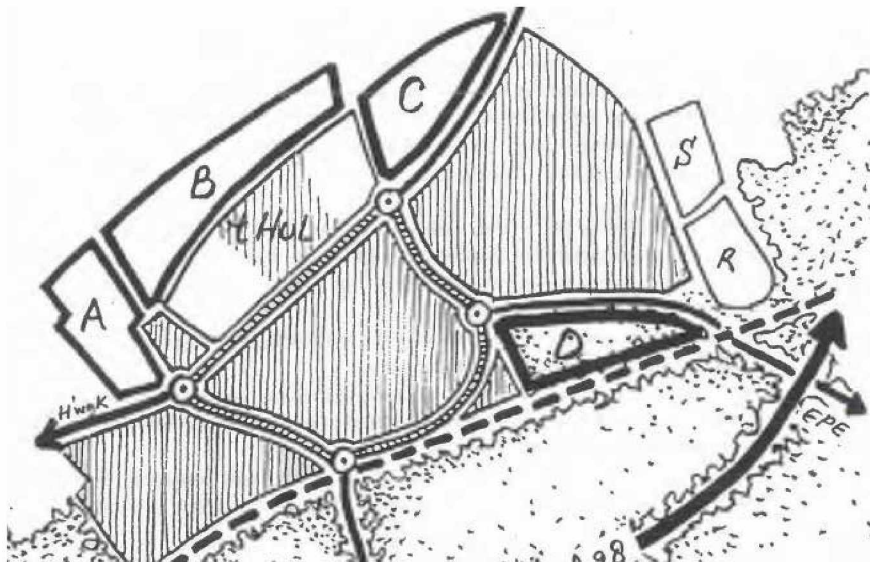
Algemeen

In het vorige hoofdstuk is gebleken dat op geplande locaties in de gemeente Nunspeet onvoldoende ruimte is om aan de toekomstige woningbehoefte te voldoen. In de raming van de plancapaciteit wordt ervan uitgegaan dat er tot 2040 336 woningen binnen de kern (232 buiten de kern) worden gerealiseerd. Dit is beduidend te weinig om in de behoefte van 1.590 woningen te voorzien.

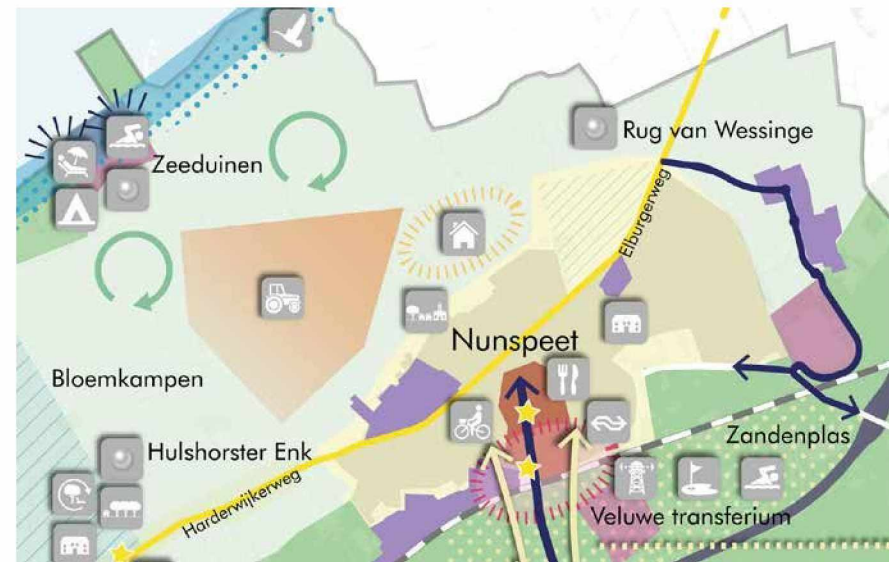
Het authentieke karakter van Nunspeet is een dorp met veel groen. Het realiseren van nog meer inbreidingsprojecten kan leiden tot aantasting van dit karakter. Het is dus niet realistisch om de behoefte van 877 extra nieuw-

bouwwoningen alleen op inbreidingslocaties te realiseren. Daarom moet gezocht worden naar uitleglocaties buiten de bestaande bebouwde kom. Dit geldt voor alle kernen in de gemeente. De grootste woningbehoefte bevindt zich echter in de kern Nunspeet. In dit hoofdstuk wordt daarom alleen de uitbreiding van de kern Nunspeet behandeld.

In het verleden is hier al meerdere malen onderzoek naar gedaan. Zo is er al in 1995 in het toenmalige structuurplan gekozen voor een uitbreiding op Lepelingen, 't Hul-Noord, Molenbeek en het bos ten zuiden van de Eperweg. Daarin werd geconcludeerd dat uitbreiding op Molenbeek en 't Hul-Noord het best ingepast kon worden. Inmiddels is Molenbeek



Kaart Structuurplan 1995



Kaart Omgevingsvisie 2018

daarvan gedeeltelijk gerealiseerd (naar verwachting in 2023 gereed). In de omgevingsvisie van 2018 is 't Hul-Noord als potentiële uitbreidingslocatie aangegeven. De uitbreiding moet aansluiten op de gebiedskarakteristiek, moet goed landschappelijk worden ingepast en goed bereikbaar zijn.

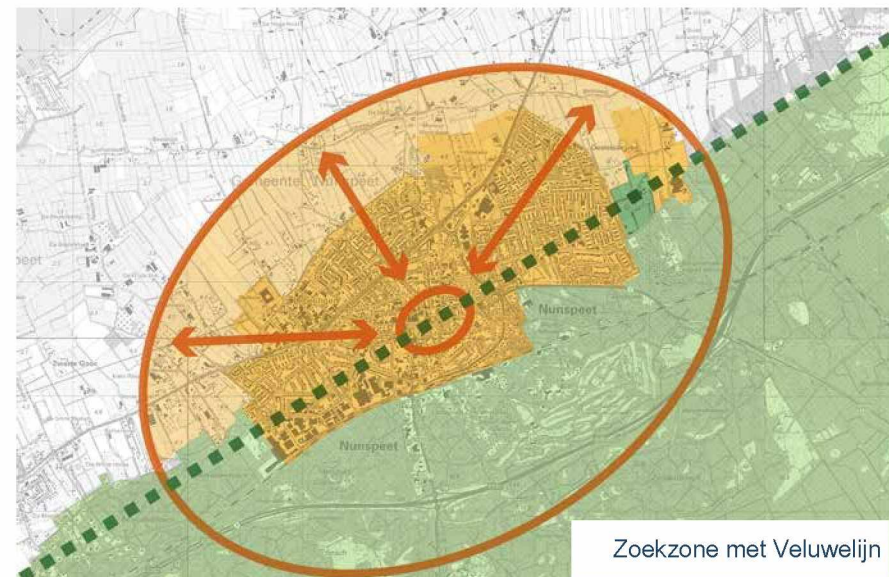
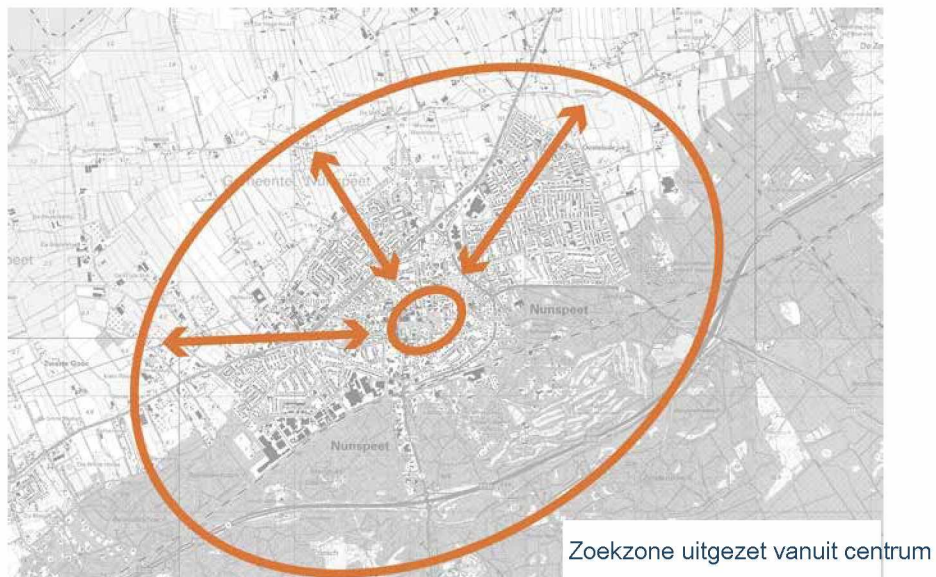
Omdat de studie naar uitbreidingslocaties in de basis al uit 1995 stamt, worden de verschillende opties die er voor uitleggebieden zijn opnieuw tegen het licht te houden. In dit hoofdstuk wordt dit onderzocht.

Zoekzone rondom Nunspeet

Om te onderzoeken welke locatie de beste plek is voor een nieuwe woonbuurt, is in een zone rondom de bebouwde kom van Nunspeet gezocht naar mogelijke locaties. Immers, de uitleglocatie moet onderdeel worden

van de bebouwde kom en zo aangesloten worden op het stedelijk weefsel. Als een uitleglocatie als 'satelliet' in het buitengebied wordt gesitueerd, is de landschappelijk impact veel groter dan wanneer dit tegen de kern aan wordt gelegd. Op bijgevoegde kaartbeelden is de zoekzone weergegeven.

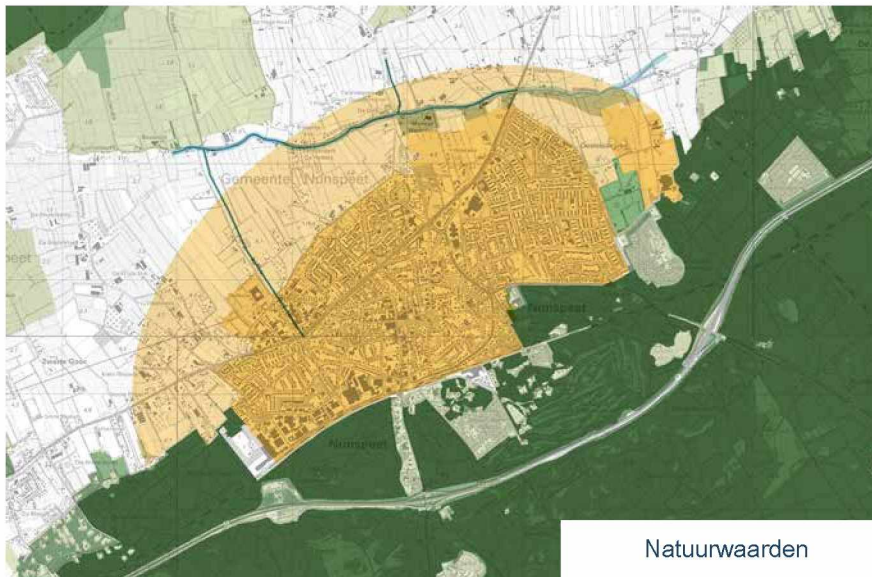
De zoekzone is vanuit het centrum van Nunspeet uitgezet. Zo blijft de afstand tot de voorzieningen in het centrum zo veel mogelijk beperkt. Aan de oostzijde vormt het bedrijventerrein De Kolk al de rand van het plangebied; dit bedrijventerrein ligt al redelijk ver van het centrum van Nunspeet af. Tegelijkertijd is zichtbaar dat ten zuidoosten van de kern, door de aanwezigheid van het Natura2000-gebied Veluwe, geen mogelijkheden zijn voor een uitleglocatie.



Natuur en landschap

Als volgende stap is onderzocht welke beperkingen in deze zoekzone aanwezig zijn. Zowel de beleidsmatige als milieukundige alsook de ruimtelijke mogelijkheden zijn onderzocht.

Als eerste zijn de natuur- en landschapswaarden geïnventariseerd. De provincie Gelderland heeft de contouren van deze beschermde waarden vastgesteld. Op de kaarten is zichtbaar dat de natuurbescherming rondom Nunspeet een grote rol speelt. Nieuwe uitleggebieden zijn hier in de praktijk niet mogelijk.



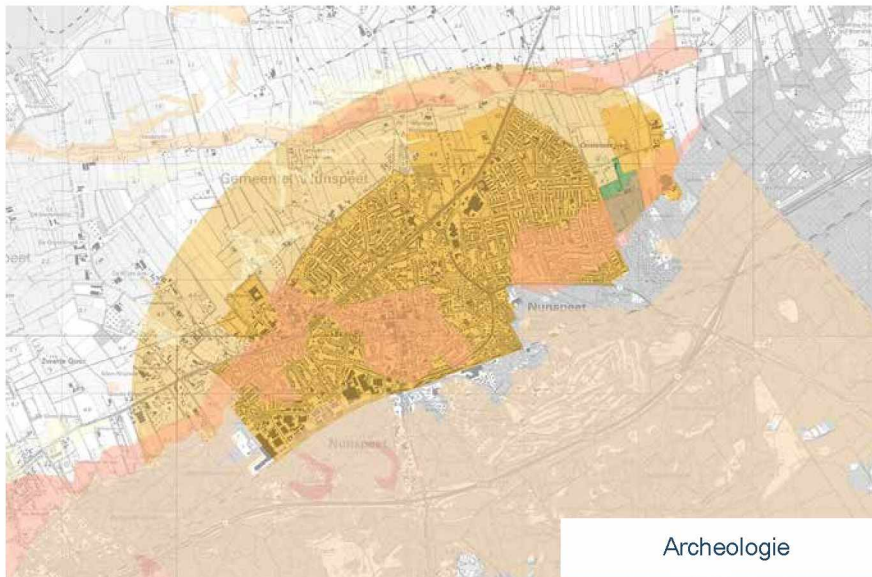
De zones in het buitengebied die geen deel uitmaken van beschermde natuurgebieden, zijn door de provincie aangewezen als 'Nationaal landschap Veluwe' waarbij een groot deel is aangewezen als 'Waardevol open landschap'. Deze zones zijn op de rechter kaart hieronder aangegeven.

Uit deze kaarten kan opgemaakt worden dat elke locatie in de zoekzone voor uitleglocaties te maken heeft met het beleid ten aanzien van 'Nationaal Landschap' danwel 'Waardevol open landschap'. Ontwikkelingen in deze gebieden zijn mogelijk, maar ze mogen de bestaande kernkwaliteiten van deze landschappen niet aantasten en waar mogelijk moeten ze die versterken. Door een goed ontwerp en een goede landschappelijke inpassing kan een bijdrage aan die kernkwaliteiten geleverd worden.



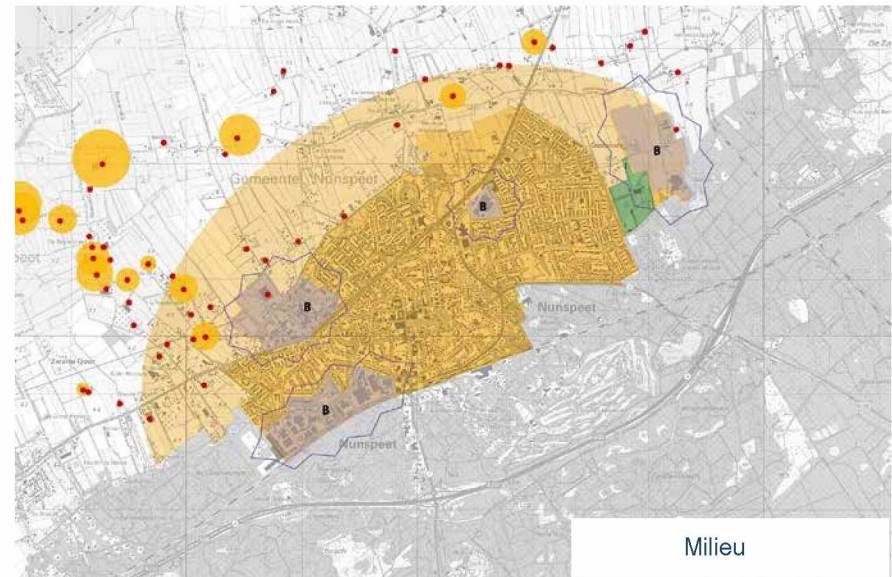
Archeologie

Een ander beleidsmatig en ook fysiek aspect is het archeologisch bodemarchief. Dit beleid is vastgelegd in het rapport 'Archeologische monumentenzorg in de gemeente Nunspeet'. Hierin wordt onderscheid gemaakt tussen gebieden waar een hoge verwachtingswaarde geldt ten aanzien van archeologische vondsten en gebieden waar een lage verwachtingswaarde geldt. Op de kaart linksonder valt vooral de 'Rug van Wessinghe' op, een al lang bewoond hoger gelegen gebied. Hier hebben de gronden een hoge archeologische waarde en nieuwe ontwikkelingen zijn daar minder gewenst.



Milieu

Wonen is in milieukundige zin een gevoelige functie. Als ergens een woonfunctie wordt gerealiseerd, moet aangetoond worden dat het woon- en leefklimaat hiervoor geschikt zijn. Concreet betekent dit dat er geen overlast mag zijn van naburige bedrijvigheid, wat bijvoorbeeld geur- en/of lawaaioverlast kan geven. Op de rechter kaart hieronder is aangegeven waar de bedrijventerreinen van Nunspeet liggen (omgeven door een indicatieve milieuzone). Ook zijn enkele agrarische bedrijven met een indicatieve geurcontour aangegeven. Op de kaart wordt meteen zichtbaar dat op enkele plekken in de zoekzone voor uitleggebieden geen woningbouw in te passen is. Dit is wel mogelijk als omliggende bedrijven besluiten te stoppen. Gebeurt dit echter niet of brengt dit te hoge kosten met zich mee, dan zijn andere plekken logischer als woonlocatie.

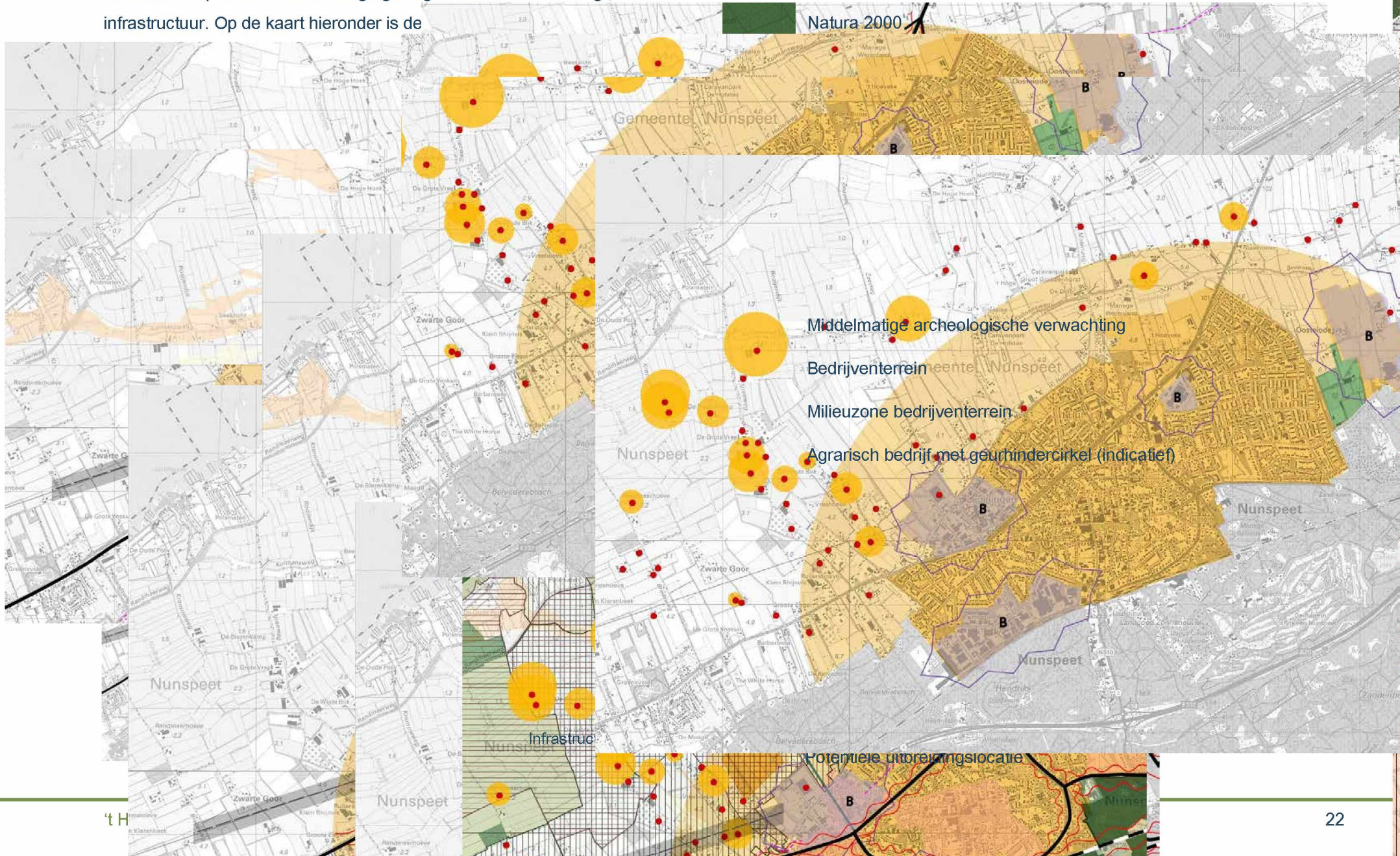


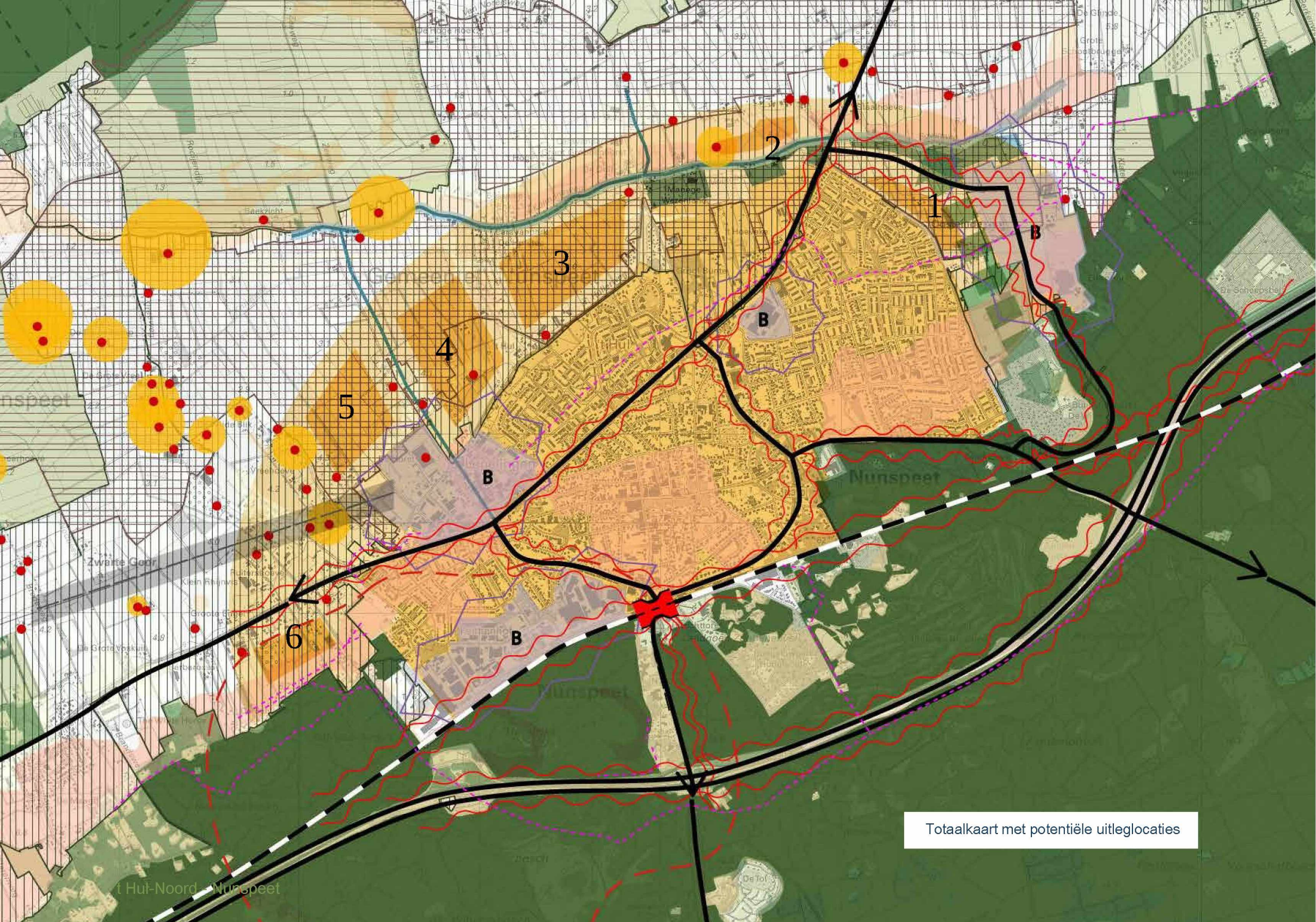
Totaalkaart legenda

Infrastructuur

Een ander aspect dat milieukundige gevolgen met zich meebrengt, is de infrastructuur. Op de kaart hieronder is de

-  Water met retentiegebied
-  Natura 2000





Totaalkaart met potentiële uitleglocaties

verschillende beleidsaspecten, milieukundige en fysieke belemmeringen slechts een deel van de zoekzone overblijft om een uitleglocatie te realiseren. Er ontstaan zes verschillende gebieden waarin een potentiële uitbreiding van Nunspeet mogelijk is. Op de vorige pagina is deze kaart groot afgebeeld. In de volgende paragraaf worden de verschillende plekken in deze zoekzone afgewogen, om te komen tot een locatie die integraal de meeste potentie heeft.

Conclusie: op de totaalkaart is te zien dat niet overal rondom Nunspeet gebouwd kan worden. Door verschillende beleidsmatige, fysieke en milieukundige beperkingen zijn er slechts enkele locaties waar een uitbreiding van Nunspeet kan plaatsvinden.

3.2 Afweging uitleglocaties

In deze paragraaf worden de verschillende uitbreidingsmogelijkheden geanalyseerd en beoordeeld. Daarbij wordt de capaciteit bekeken en worden verschillende ruimtelijke, milieukundige en beleidsmatige aspecten afgewogen.

Locatie 1 (Oosteinderweg)

Deze locatie betreft de zone tussen de woonwijken van Nunspeet-Oost, bedrijventerrein De Kolk en de Rondweg.

De ontwikkelingsmogelijkheden van deze locatie met woningbouw worden beperkt door de milieuhindercontouren van het bedrijventerrein De Kolk. Op basis van het geldende bestemmingsplan zijn ter hoogte van deze lo-



catie bedrijven met milieuhindercategorie 3.1 geoorloofd. Binnen 50 m afstand van deze bestemming zijn geen gevoelige bestemmingen, zoals woningbouw, toegestaan. Daarnaast worden de mogelijkheden beperkt door de geluidscontouren van het weg- en verkeerslawaaï van de Rondweg. Zowel de milieuhinder als de geluidscontouren beperken de oppervlakte van het plangebied waarbinnen het mogelijk is een gezond woon- en leefklimaat te creëren. Hierdoor is deze locatie naar verwachting niet groot genoeg om aan de woningbehoefte te voldoen.

Bij de planontwikkeling moet rekening worden gehouden met de kernkwaliteiten van het Nationaal Landschap en de aanduiding tot waardevol open landschap.

Daarnaast past ontwikkeling van deze locatie niet optimaal binnen de stedenbouwkundige en landschappelijke visie op de kern Nunspeet. Ten oos-

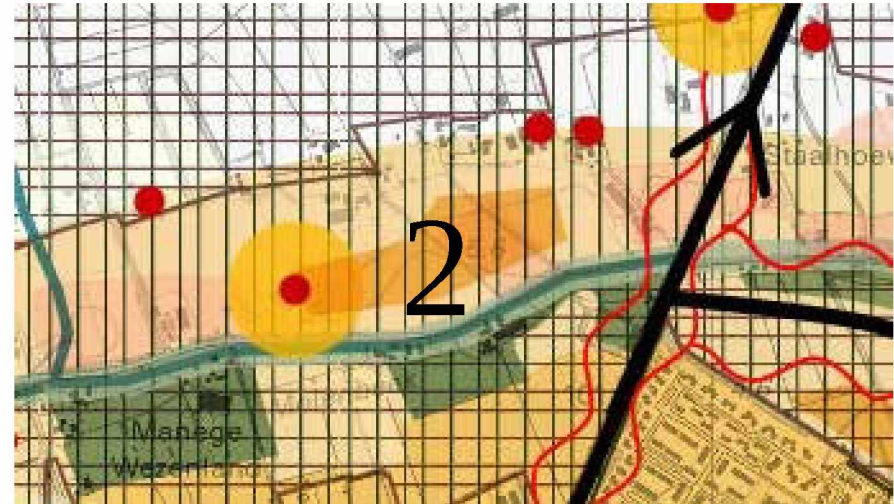
ten (tussen bedrijventerrein De Kolk en de bestaande woningen aan de Van Goghstraat en de Mauvekant) en ten noorden van de kern ligt een groen/blauwe ontwikkelingszone die de overgang tussen de woonkern en het agrarisch landschap markeert. Het bebouwen van dit gebied doorbreekt deze ruimtelijke visie. Een voordeel van deze locatie is de ligging nabij de Rondweg en daarmee zijn de mogelijkheden voor een verkeersontsluiting zeer goed te noemen.

De impact van ontwikkeling van deze locatie voor de omwonenden is groot, omdat hiermee het vrije uitzicht van bewoners verloren gaat. De kans op maatschappelijke weerstand is daarom groot.

Locatie 2 (Molenbeek-Noord)

Dit betreft de zone ten noorden van de laatste uitbreidingswijk Molenbeek. De oppervlakte van het plangebied is beperkt doordat veel agrarische bedrijven in de omgeving geur- en stofhinder veroorzaken. Hierdoor is deze locatie naar verwachting niet groot genoeg om aan de volledige woningbehoefte te voldoen. Wel is door de nabijheid van de Elburgerweg en Rondweg sprake van goede ontsluitingsmogelijkheden.

De locatie ligt op de Rug van Wessinge. De 'rug' is een zandrug. Deze verhoging in het landschap is zowel vanuit cultuurhistorisch als archeologisch oogpunt dusdanig waardevol dat het gemeentelijk beleid erop is gericht om de herkenbaarheid ervan te versterken. Met bebouwing in dit gebied moet vanuit dit beleid daarom zeer terughoudend omgegaan. De ontwikkeling van een toekomstige grootschalige woonwijk in dit gebied past niet



binnen dit gemeentelijk beleid. Om deze reden is invulling van locatie 2 met planmatige woningbouw geen reële optie.

Locatie 3 ('t Hul-Noord)

Dit betreft het gebied ten tussen de woonwijk 't Hul en de Kolmansweg. De oppervlakte van het gebied is relatief groot waardoor het mogelijk is om het grootste deel van de woningbehoefte voor de komende decennia op te vangen.

Verkeerskundig zijn er echter grote investeringen nodig om 't Hul-Noord goed te kunnen aansluiten op de doorgaande wegenstructuur. De Oude Zeeweg, de Hullerweg en de Molenweg voldoen bij de huidige intensiteiten aan de norm "Duurzaam Veilig" volgens verkeersadviesbureau Goudappel (zie hoofdstuk 4). De huidige inrichting van deze wegen is niet geschikt om

het extra verkeer van de nieuwe woonwijk af te wikkelen. Verbreding van deze wegen is lastig door de aanwezigheid van bomen en voortuinen aan de weg, maar niet onmogelijk. Het zijn wel substantiële aanpassingen aan de huidige infrastructuur. Ontsluiting via de bestaande woonwijk 't Hul is niet mogelijk en extra verkeer op de Nijverheidsweg is niet wenselijk. De enige optie voor een hoofdverkeersontsluiting is via de Bovenweg (hoofdstuk 4) en zo via de Rondweg rondom de Kolk. Daarbij moeten maatregelen worden getroffen om sluipverkeer naar het centrum via de Molenweg of de Oude Zeeweg te voorkomen. De kosten van een dergelijke verkeersontsluiting en deze maatregelen zijn substantieel.

Net buiten het plangebied liggen belangrijke cultuurhistorische elementen: molen de Duif, de Rug van Wessinge, de Bovenweg en de Molenweg, waarmee in de planontwikkeling rekening moet worden gehouden. Rond Molen de Duif geldt een molenbiiotoop. Concreet betekent dit in de noordwesthoek van het plangebied een hoogtebeperking voor woningbouw. Ook hier geldt dat bij de planontwikkeling rekening moet worden gehouden met de bestaande kernkwaliteiten van het Nationaal Landschap en de aanduiding tot Waardevol open landschap.

Aan de Hullerweg in de zuidoosthoek ligt een veehouderij. De milieuhinderdiercirkel van deze veehouderij maakt woningbouwontwikkeling in de zuidoosthoek vooralsnog niet mogelijk. Deze veehouderij is in eigendom van een van de grondeigenaren binnen 't Hul-Noord. Bij een deel van de planontwikkeling van 't Hul-Noord moet daarom rekening worden gehouden met extra verplaatsingskosten.



Naast verwervingskosten van de gronden binnen het plangebied moet bij de ontwikkeling van 't Hul-Noord tot woningbouwlocatie dus rekening worden gehouden met extra investeringskosten voor de hoofdverkeersontsluiting en verplaatsingskosten van een veehouderijbedrijf.

De uitleglocatie 't Hul-Noord kan aangesloten worden op de naastgelegen woonwijk Molenbeek. Daardoor bestaan er mogelijkheden om verkeers-, groen- en waterstructuren met elkaar te verbinden. Wel vraagt de aansluiting op de zuidelijk gelegen woonwijken aandacht.

De impact van ontwikkeling van deze locatie voor de omwonenden is groot, omdat hiermee het vrije uitzicht van bewoners verloren gaat. Er mag daarom ook voor dit plan grote maatschappelijke weerstand worden verwacht.

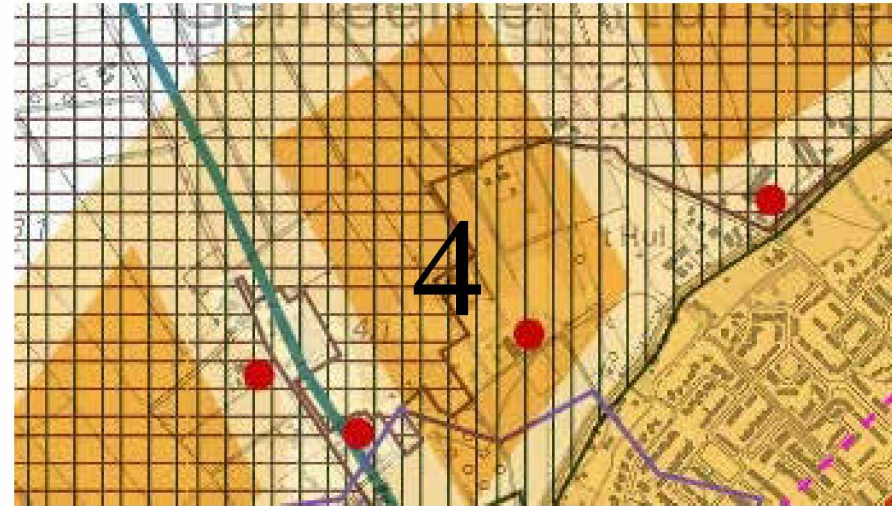
Locatie 4 (Waterweg-Oost)

Deze locatie betreft het open landschap ten noorden van Lepelingen en 't Hul. De oppervlakte van het gebied is net als bij 't Hul-Noord relatief groot, waardoor het mogelijk is om een groot deel van de woningbehoefte voor de komende decennia op te vangen.

Door de ligging ten noorden van een bestaande woonwijk en een bedrijventerrein is geen directe ontsluiting mogelijk op de doorgaande Elburgerweg of Harderwijkerweg. Als via de bestaande verkeersstructuur ontsloten wordt, wordt het verkeer van en naar de A28 via de Waterweg, de Nijverheidsweg en de Stationsomgeving ontsloten. De Waterweg en de nu al drukke Nijverheidsweg zijn in de huidige vorm niet geschikt om deze toename van het verkeer af te wikkelen en zouden op de grote verkeerstoename moeten worden aangepast.

Daarbij komt dat bij de geplande verkeersmaatregelen voor de Stationsomgeving (ondertunneling) rekening is gehouden met de verwachte autonome groei van het verkeer. Het is toekomstgericht gezien niet wenselijk om de Stationsomgeving te belasten met forse verkeerstoename als gevolg van de ontsluiting van een extra woonwijk van 500 tot 600 woningen. Dit conflicteert namelijk met de beleidsmatige wens om de verkeersstromen voor de Stationsomgeving in de toekomst ook bij autonome groei beheersbaar te houden zodat de Stationsomgeving veilig en aantrekkelijk blijft.

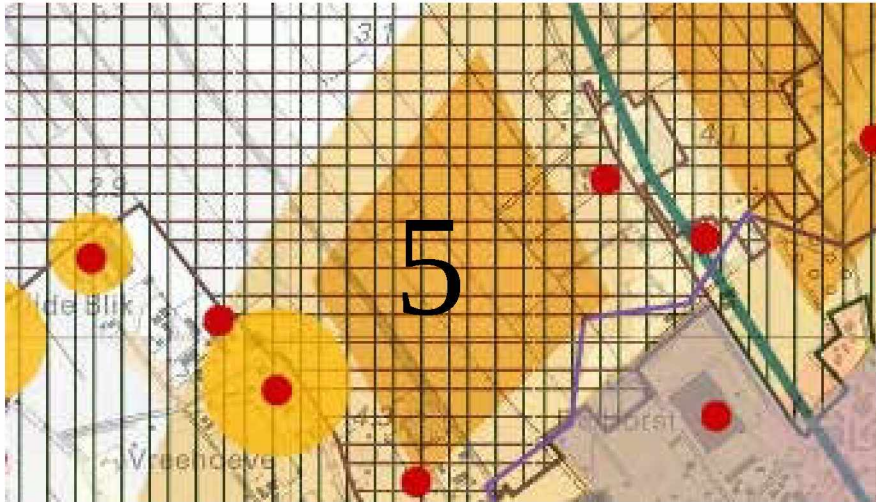
Bij de planontwikkeling moet hier ook rekening worden gehouden met het feit dat de provincie dit gebied als Nationaal Landschap en Waardevol



open landschap heeft aangemerkt. Concreet betekent dit dat bij het stedenbouwkundig en landschappelijk ontwerp van het gebied ervoor moet worden gezorgd dat zo veel mogelijk de bestaande kernkwaliteiten en de openheid van dit landschap worden behouden en versterkt.

Stedenbouwkundig gezien past ontwikkeling van deze locatie minder goed. Er zijn minder verbindingsmogelijkheden met naastgelegen woonbuurten, verkeers-, groen- en waterstructuren. Ook ligt het bedrijventerrein Lepelingen tussen de nieuwe locatie en het centrum van Nunspeet. Gezien de kenmerken van dit bedrijventerrein en ook de transportbewegingen vormt Lepelingen daarmee een barrière tussen de nieuwbouwlocatie en het dorp.

De impact van de ontwikkeling voor direct omwonenden is groot vanwege het verlies van uitzicht op het open landschap. Er mag daarom grote maatschappelijke weerstand worden verwacht.



Locatie 5 (Waterweg-West)

Dit is het open landschap ten noordwesten van Lepelingen. De oppervlakte van het gebied is relatief groot, waardoor het mogelijk is om een groot deel van de woningbehoefte voor de komende decennia op te vangen.

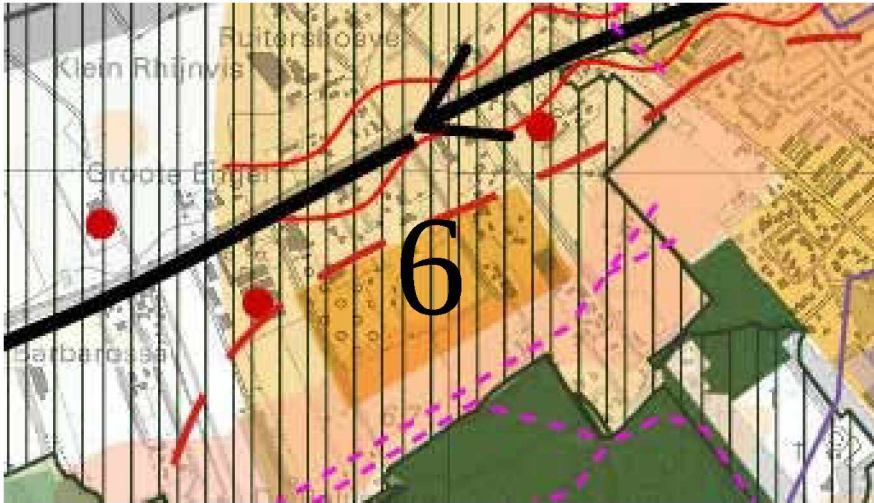
Door de ligging ten noorden van een bestaande woonwijk en een bedrijventerrein is geen directe ontsluiting mogelijk op de doorgaande Elburgerweg of Harderwijkerweg. Als via de bestaande verkeersstructuur ontsloten wordt, wordt het verkeer van en naar de A28 via de Waterweg, de Nijverheidsweg en de Stationsomgeving ontsloten. De Waterweg en de nu al drukke Nijverheidsweg zijn in de huidige vorm niet geschikt om deze toename van het verkeer af te wikkelen en zouden op de grote verkeersstroom moeten worden aangepast.

Daarbij komt dat bij de geplande verkeersmaatregelen voor de Stationsomgeving (ondertunneling) rekening is gehouden met de verwachte autonome groei van het verkeer. Het is toekomstgericht bezien niet wenselijk om de Stationsomgeving te belasten met forse verkeerstoename als gevolg van de ontsluiting van een extra woonwijk van 500 tot 600 woningen. Dit conflicteert namelijk met de beleidsmatige wens om de verkeersstromen voor de Stationsomgeving in de toekomst ook bij autonome groei beheersbaar te houden zodat de Stationsomgeving veilig en aantrekkelijk blijft.

Er zijn veel agrarische bedrijven aanwezig die geur- en stofhinder veroorzaken en die beperkingen opleveren voor de uitvoering en realisatie van woningbouw in het gebied. Bij ontwikkeling van deze locatie zullen naar verwachting meerdere agrarische bedrijven verplaatst moeten worden. Dit zorgt voor extra verplaatsingskosten.

Bij de planontwikkeling moet hier ook rekening worden gehouden met het feit dat de provincie dit gebied als Nationaal Landschap en Waardevol open landschap heeft aangemerkt. Concreet betekent dit dat bij het stedenbouwkundig en landschappelijk ontwerp van het gebied ervoor moet worden gezorgd dat zo veel mogelijk de bestaande kernkwaliteiten en de openheid van dit landschap worden behouden en versterkt.

Stedenbouwkundig gezien past ontwikkeling van deze locatie minder goed. Er zijn minder verbindingsmogelijkheden met naastgelegen woonbuurten, verkeers-, groen- en waterstructuren. Ook ligt het bedrijventerrein Lepe-



lingen tussen de nieuwe locatie en het centrum van Nunspeet. Gezien de kenmerken van dit bedrijventerrein en ook de transportbewegingen vormt Lepelingen daarmee een barrière tussen de nieuwbouwlocatie en het dorp.

De impact van de ontwikkeling voor direct omwonenden is groot vanwege het verlies van uitzicht op het open landschap. Er mag daarom grote maatschappelijke weerstand worden verwacht.

Locatie 6 (Harderwijkerweg)

Dit betreft de zone tussen de Harderwijkerweg en de Veluwe, ten westen van de kern van Nunspeet. De ontwikkelingsmogelijkheden van deze locatie met woningbouw worden beperkt door de nabijheid van het Natura2000-gebied Veluwe, de geluidscontouren van de Harderwijkerweg en enkele bedrijven in en nabij het plangebied.

Stedenbouwkundig gezien ligt deze locatie wat excentrisch ten opzichte van de bestaande kern. Door de ligging is er een vrij grote afstand tussen deze locatie en de voorzieningen in het centrum van Nunspeet. Hoewel de ontsluitingsmogelijkheden door de nabijheid van de Harderwijkerweg goed zijn, moet het autoverkeer van en naar de A28 via de Nijverheidsweg en de Stationsomgeving rijden. De nu al drukke Nijverheidsweg is in de huidige vorm niet geschikt om deze toename van het verkeer af te wikkelen en zouden op de grote verkeerstoename moeten worden aangepast. Daarbij komt dat bij de geplande verkeersmaatregelen voor de Stationsomgeving (ondertunneling) rekening is gehouden met de verwachte autonome groei van het verkeer. Het is toekomstgericht bezien niet wenselijk om de Stationsomgeving te belasten met forse verkeerstoename als gevolg van de ontsluiting van een extra woonwijk van 500 tot 600 woningen. Dit conflicteert namelijk met de beleidsmatige wens om de verkeersstromen voor de Stationsomgeving in de toekomst ook bij autonome groei beheersbaar te houden zodat de Stationsomgeving veilig en aantrekkelijk blijft.

Er zijn enkele agrarische bedrijven aanwezig die geur- en stoffinderveroorzaken en die beperkingen opleveren voor de uitvoering en realisatie van woningbouw in het gebied. Door de drukke Harderwijkerweg moet een aanzienlijke geluidscontour in acht worden genomen, waardoor per saldo minder woningen gerealiseerd kunnen worden.

Bij de planontwikkeling moet hier ook rekening worden gehouden dat de provincie dit gebied als Nationaal Landschap heeft aangemerkt. Concreet

betekent dit dat bij het stedenbouwkundig en landschappelijk ontwerp van het gebied ervoor moet worden gezorgd dat zo veel mogelijk de bestaande kernkwaliteiten en de openheid van dit landschap worden behouden en versterkt. Door de directe nabijheid van de stikstofgevoelige Veluwe zijn er naar verwachting minder woningen te realiseren.

De impact van de ontwikkeling voor direct omwonenden is groot vanwege het verlies van uitzicht op het open landschap. Er mag daarom grote maatschappelijke weerstand worden verwacht.

Conclusie: naar aanleiding van het nader onderzoeken van de ‘zoekzone’ rondom Nunspeet blijven enkele locaties over waar woningbouw gerealiseerd kan worden. Hierbij kent elke locatie maatschappelijke weerstand en moet elke locatie op een goede manier landschappelijk worden ingepast. Er zijn echter vooral op verkeerskundig gebied en op de aansluitmogelijkheden op de bestaande kern van Nunspeet duidelijke verschillen. In de hierna volgende paragraaf wordt dit uiteengezet.

3.3 Conclusie

De geactualiseerde studie naar mogelijke uitleglocaties levert een aantal conclusies op.

Ontwikkeling van locatie 2 (Molenbeek-Noord) leidt tot aantasting van de cultuurhistorisch belangrijke Rug van Wessinge. Dit is, naast de nabijheid van enkele geurveroorzakende bedrijven en de kleine omvang, een belangrijke reden om deze locatie niet te bebouwen.

De ontwikkeling van locaties 4 (Waterweg-Oost) en 5 (Waterweg-West) leidt tot een te zware verkeersbelasting van zowel de Nijverheidsweg als de Waterweg. Het ingrijpend aanpassen van deze wegen is zeer lastig en bovendien onwenselijk. Daarnaast beperkt de realisatie van 4 en 5 te veel de ontwikkelmogelijkheden van de Stationsomgeving. Ook zorgt de ligging van bedrijventerrein Lepelingen voor een barrière tussen de nieuwbouw en de bestaande voorzieningen in de kern.

Locatie 1 (Oosteinderweg) en locatie 2 (Harderwijkerweg) zijn gunstig gelegen qua verkeer maar zijn onvoldoende groot om volledig te voorzien in de geprognosticeerde woningbehoefte tot en met 2040 van Nunspeet. Het biedt per locatie slechts ruimte aan ongeveer 20% van het totaal benodigde aantal nieuwbouwwoningen. Als deze locatie ontwikkeld wordt, moet dus nog steeds een groot deel van een andere locatie ontwikkeld worden tot woningbouw.

Blijft over dat ontwikkeling van ‘t Hul-Noord de beste optie is voor de toekomstige uitbreiding van Nunspeet. Op deze plek kan een groot deel van de woningbehoefte worden ingevuld. ‘t Hul-Noord kan het beste worden aangesloten op de stedenbouwkundige structuur van Nunspeet (landschappelijk, langzaam verkeer, nabijheid voorzieningen, et cetera) en vormt een logische voortzetting van het plan Molenbeek. De grote uitdaging is het realiseren van een adequate verkeersstructuur voor auto’s. De investering hierin is groot, maar altijd nog lager dan investeringen voor locatie 4 en 5. Voor de locaties 1 en 6 (en in mindere mate 2) geldt dat ze veel makkelijker aan te sluiten zijn op de verkeersstructuur. Echter, deze locaties

zijn onvoldoende groot waardoor ook een andere locatie ontwikkeld zou moeten worden. Wanneer gekozen wordt voor locatie 1 en bijvoorbeeld de helft van 3 moeten de investeringskosten voor de infrastructuur alsnog worden gedaan en over een kleiner aantal woningen worden afgewikkeld. Dit is niet alleen een minder doelmatige besteding van middelen, maar de kans is aanwezig dat de ontwikkeling financieel niet meer uitvoerbaar is.

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. De provincie constateert dat de ruimte om woningbouw te ontwikkelen binnen Nunspeet schaars is en het buitengebied, waaronder 't Hul-Noord, landschappelijk waardevol is. Deze kwaliteiten moeten zo veel mogelijk behouden worden. Tegelijkertijd constateert de provincie dat de woningvraag niet alleen binnenstedelijk kan worden opgevangen en dat in het buitengebied geen andere geschikte locaties voor woningbouw zijn op grotere schaal. Om die reden is de provincie bereid om samen met de gemeente Nunspeet de mogelijkheid van woningbouw in 't Hul-Noord te verkennen, rekening houdend met de specifieke kenmerken van het landschap. Dit willen de provincie en de gemeente samen oppakken met bewoners in en om het gebied.

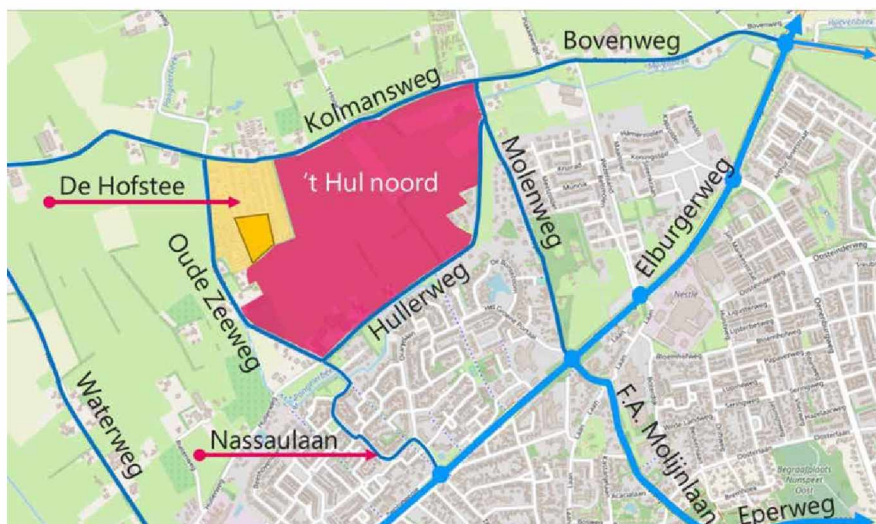
Conclusie: uit de locatiestudie blijkt dat voor alle uitbreidingslocaties er landschappelijke impact is voor de omgeving. Ontwikkeling van 't Hul-Noord blijkt echter, na enkele afwegingen, de beste plek te zijn om een groot deel van de toekomstige woningbehoefte te realiseren. Dit werd al in het Structuurplan 1995 geconcludeerd en dat blijkt, na deze studie, nog steeds zo te zijn. De locatie Oosteinderweg ligt gunstig, maar is te klein om in het grootste deel van de woningbehoefte te voorzien. Ontwikkeling van de locatie ten noorden van de Bovenweg is gezien de archeologische en cultuurhistorische waarde ongewenst. De locaties langs de Waterweg kennen vanwege de ligging 'achter' het bedrijventerrein Lepelingen en de lastige verkeersontsluiting grote nadelen. De locatie bij de Harderwijkerweg is door alle beperkingen te klein en moet net als de locaties langs de Waterweg ontsluiten via de Nijverheidsweg en stationsomgeving. Locatie 't Hul-Noord biedt, alles overwegend, het meeste perspectief op realisatie van een goed ingepaste woonwijk voor 500 à 600 woningen met een prettig woon- en leefklimaat.

4 Hoofdverkeersstructuur

4.1 Inleiding

Een belangrijke voorwaarde voor de gemeente bij de ontwikkeling van de toekomstige wijk 't Hul-Noord is dat de verkeersveiligheid van de omliggende wegen na realisatie van de wijk kan worden gegarandeerd. Daarom vormt de hoofdverkeersstructuur van de wijk onderdeel van de planvorming van deze structuurvisie.

Een toekomstige woonwijk met 500-600 woningen levert tussen de 4500 en 5400 verkeersbewegingen (motorvoertuigen per etmaal) op. Niet alle wegen zijn geschikt om deze toename aan verkeer op te vangen. Het onafhankelijke verkeerskundig onderzoeksbureau Goudappel heeft daarom een verkeersonderzoek uitgevoerd naar de ontsluiting en de effecten van 't



Kaartbeeld met omliggende wegen (bron: Goudappel)

Hul-Noord. In het rapport is de huidige verkeerssituatie en -inrichting van de om 't Hul-Noord gelegen wegen beoordeeld. Vervolgens is onderzoek gedaan naar wat de gevolgen zijn van de ontwikkeling van de nieuwbouwwijk 't Hul-Noord op deze wegen. Daarbij is onderzocht welke verkeersmaatregelen moeten worden getroffen om ook in de toekomst een verkeersveilige situatie op de omliggende wegen te kunnen garanderen. Het onderzoek toont aan dat een verkeersveilige inrichting van de omliggende wegen, ook na realisatie van de nieuwe wijk, goed mogelijk is. De analyse en conclusies in dit hoofdstuk zijn ontleend aan dit onderzoek. Het volledige onderzoek is als separate bijlage toegevoegd aan de structuurvisie.

In dit hoofdstuk wordt omschreven welke maatregelen noodzakelijk zijn om de woonwijk 't Hul-Noord goed te laten functioneren én hoe dit verkeersveilig en met het oog op de bestaande omgeving ingericht kan worden. Dit hoofdstuk is daarom ook onderdeel van deel A, voorafgaand aan de beschrijving van de analyse en visievorming in deel B. In deel B wordt nader ingegaan op de verkeerskundige aspecten in het plangebied zelf. De in dit Hoofdstuk 4 benoemde maatregelen zullen overigens verder worden uitgewerkt in het vervolg van de planvorming.

4.2 Huidig verkeersbeeld

Het plangebied van 't Hul-Noord is in de bestaande situatie gelegen in landelijk gebied. De omliggende wegen (zie benaming is het hiernaast opgenomen kaartbeeld), sluiten aan bij dit landelijk beeld.



Molenweg ter hoogte van de Hullerweg (bron: Goudappel)

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

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.



Bovenweg, ter hoogte van de molen (bron: Goudappel)

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.



Molenweg ter hoogte van de komgrens (bron: Goudappel)

De Bovenweg en Kolmansweg 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 4700 - 5400 motorvoertuigen per etmaal (hierna: mvt/etm).

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 volgens Goudappel.



Kolmansweg nabij 't Hoge (bron: Goudappel)

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 in de huidige situatie op de hier beschreven wegen niet bereikt.

De huidige verkeersintensiteiten zijn als volgt:

- | | |
|--|-------|
| • Kolmansweg (Molenweg - Oude Zeeweg) | 2.100 |
| • Bovenweg (Molenweg - Elburgerweg) | 2.100 |
| • Molenweg (ten zuiden van Hullerweg) | 1.300 |
| • Hullerweg ¹ | <100 |
| • Oude Zeeweg (Kolmansweg - Hullerweg) | 200 |
| • Waterweg | 1.100 |

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



Fietsroutes in de omgeving van 't Hul-Noord (bron: Goudappel)

loopt via de Molenweg en Kolmansweg. Daarnaast zijn de Bovenweg, Kolmansweg, Molenweg en Waterweg onderdeel van het Fietsknooppuntennetwerk. 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. De inrichting van alle wegen voldoet in de huidige situatie aan het concept "Duurzaam Veilig".

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 2.500 auto's per etmaal een vrijliggende voorziening voor de fiets te creëren. Ook voetgangers maken daarbij gebruik van het fietspad.

Bijzonder aandachtspunt dat ook in het participatietraject naar voren is gekomen, is het landbouwverkeer. De landbouwvoertuigen zijn in de afgelopen jaren steeds groter en breder geworden. Bij eventuele aanpassingen aan de wegen zal voldoende aandacht moeten zijn dat landbouwverkeer op veilige wijze gebruik kan blijven maken van deze wegen.

Conclusie: de capaciteit van de omliggende wegen rondom het plangebied van 't Hul-Noord zijn in de huidige, bestaande situatie voldoende breed voor het autoverkeer. Tevens voldoen ze aan het concept "Duurzaam Veilig". Door de inrichting en de bijbehorende geringe breedte zijn ze echter niet geschikt om hogere intensiteiten als gevolg van de realisatie van de nieuwe wijk 't Hul-Noord op te vangen. Tevens moet er rekening worden gehouden met recreatief langzaam verkeer en het landbouwverkeer.

4.3 Hoofdontsluiting autoverkeer

In de vorige paragraaf is geconcludeerd dat de huidige situatie en inrichting van de rondom 't Hul-Noord gelegen wegen (Bovenweg, Kolmansweg, Oude Zeeweg, Hullerweg en Molenweg) in de bestaande situatie niet voldoen om het extra verkeer als gevolg van de nieuwbouwwijk te verwerken. Hierbij komt nog dat de zuidelijk gelegen aangrenzende woonwijken naar binnen zijn gericht en vooral intern voor het autoverkeer ontsloten. Hierdoor zijn ze niet geschikt om een woonwijk van een dergelijke grootte te ontsluiten. Het is het noodzakelijk om te kijken naar de hoofd (auto)ver-

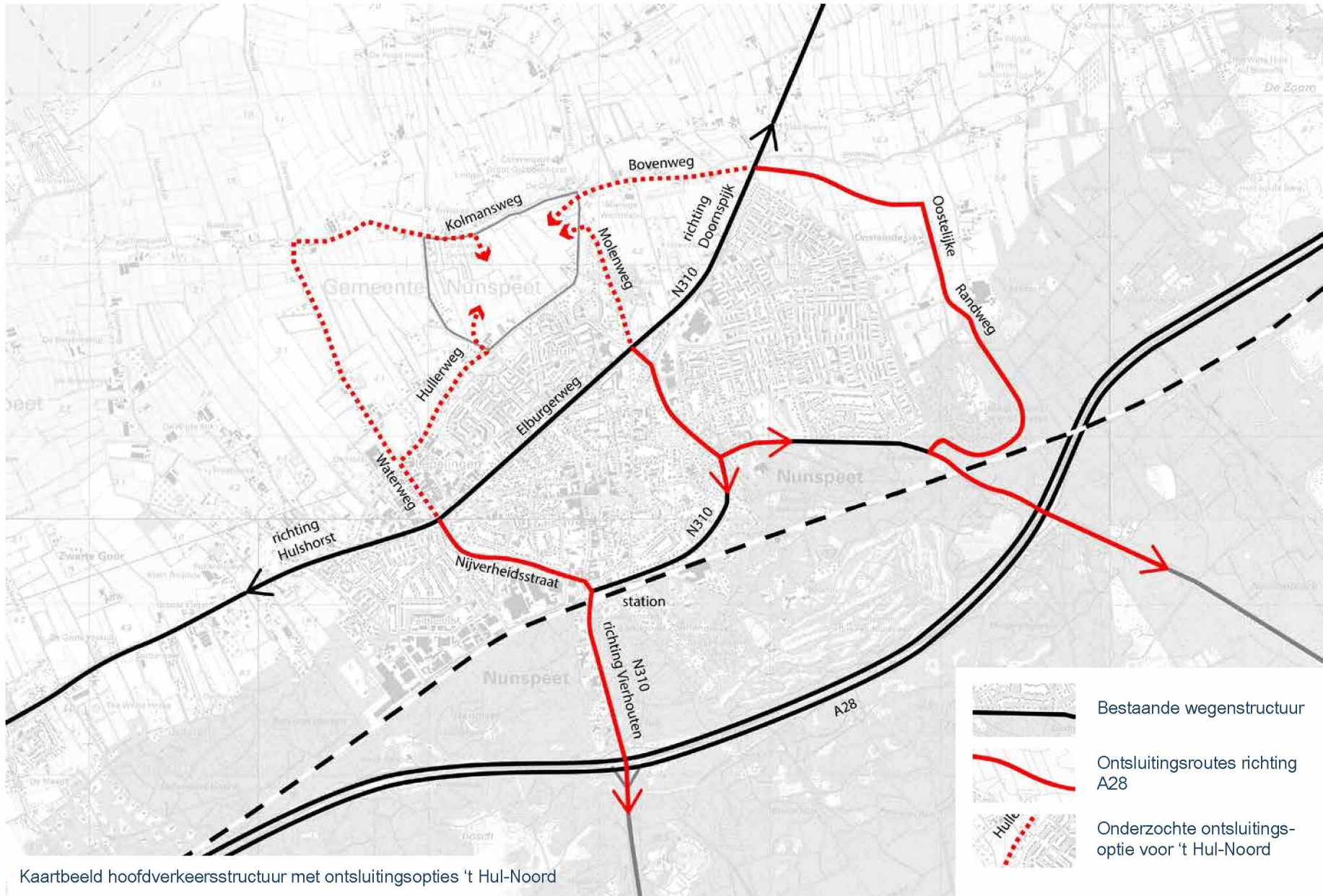
keersontsluiting van de toekomstige wijk. Deze auto-ontsluiting vormt dan de ontsluiting richting de A28, maar ook naar het centrum en de omliggende wijken en buurten van de kern Nunspeet en omliggende dorpen.

Volgens het onderzoek van Goudappel genereert 't Hul-Noord in de eind-situatie 5.400 motorvoertuigen per etmaal (bij 600 woningen). In het onderzoek van Goudappel zijn diverse hoofdontsluitingsmogelijkheden onderzocht. Deze worden hieronder kort beschreven. Dit zijn:

1. Ontsluitingsoptie via de Molenweg.
2. Ontsluitingsoptie via de Bovenweg.
3. Ontsluitingsoptie via de Hullerweg, Oude Zeeweg of Kolmansweg.

Ontsluitingsoptie via de Molenweg

De Molenweg is de meest logische route voor mensen om het plangebied te bereiken. Uit het onderzoek van Goudappel blijkt dat zonder aanvullende maatregelen het grootste deel van dit verkeer via de Molenweg een route zoekt naar de Elburgerweg. Dit leidt tot een grote verkeerstoename op de Molenweg. De Molenweg is echter niet geschikt (te smal) om deze hoeveelheid extra verkeer op te vangen. Daarnaast levert dit een te zware belasting op van de bestaande wegen in de direct omliggende wijken. Verbreding is in verband met de zeer beperkte ruimte zeer moeilijk te realiseren. De Molenweg is als hoofdautoverkeersontsluiting ongeschikt, maar het kan wel een belangrijke rol vervullen als langzaam verkeersverbinding.



Ontsluitingsoptie via de Bovenweg

Aan de oostzijde van Nunspeet is enkele jaren geleden langs bedrijventerrein De Kolk een nieuwe rondweg aangelegd. Dit vormt een goede ontsluiting voor het oostelijk deel van Nunspeet. Deze ontsluitingsweg heeft voldoende capaciteit om extra verkeer af te wikkelen. De rondweg zorgt ervoor dat het verkeer om Nunspeet wordt geleid en niet door het drukke centrum en de woonwijken hoeft te rijden. Deze rondweg loopt echter tot aan de Elburgerweg; via de relatief smalle Bovenweg kan dan het plangebied van 't Hul-Noord bereikt worden. Verbreding van de Bovenweg in combinatie met een veilige fietsvoorziening (gescheiden van de rijbaan) is noodzakelijk om deze als hoofdontsluitingsweg te gebruiken voor de nieuwbouwwijk.

Ontsluitingsoptie via de Hullerweg, Oude Zeeweg of Kolmansweg

De derde optie is ontsluiting via de westzijde, richting de aansluiting van de A28 op de Elspeterweg. Om deze aansluiting te bereiken, moet een logische route gevonden worden tussen het plangebied van 't Hul-Noord en de Elspeterweg. De meest logische route loopt dan via het westelijk deel van de Hullerweg of Kolmansweg, het bedrijventerrein Lepelingen (Waterweg) en de woonomgeving rondom de Nijverheidsweg. Met name de Hullerweg, Waterweg en de Nijverheidsweg zijn ongeschikt (te smal) om de verkeerstoename af te wikkelen. Door de vele direct aanwonenden kunnen deze wegen in de praktijk zeer moeilijk geschikt worden gemaakt om de benodigde extra verkeersbewegingen af te wikkelen. Ook is al uit de analyse voor de verschillende uitleglocaties gebleken dat ook de verkeers-

capaciteit rondom de stationsomgeving mogelijk beperkingen oplevert en dat grotere drukte hier ongewenst en niet haalbaar is.

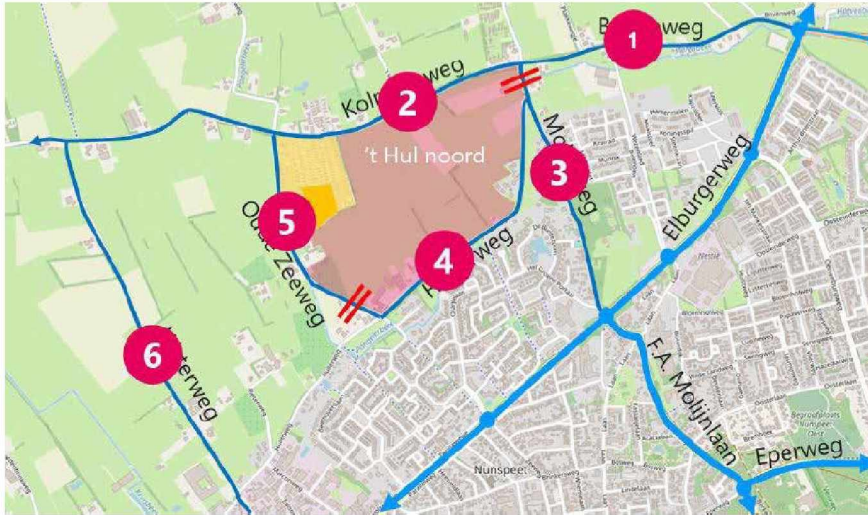
Conclusie: de verkeersafwikkeling via de Bovenweg en de rondweg langs De Kolk is de meest geschikte optie voor de bovenlokale ontsluiting voor 't Hul-Noord. Andere opties zijn door de beperkte capaciteit en beperkte verbredingsmogelijkheden van bestaande wegen niet haalbaar en daarmee ongewenst. In de vorige paragraaf is al gebleken dat de Bovenweg met behoud van de huidige inrichting niet geschikt is om als hoofdverkeersontsluiting te functioneren.

4.4 Verkeersmaatregelen

Om het verkeer niet via de Molenweg en ook niet via de Waterweg/Nijverheidsweg te leiden is door Goudappel onderzocht welke maatregelen in het wegennet nodig zijn die maken dat het verkeer de gewenste routes gebruikt. Dit betreft:

1. Een afsluiting voor gemotoriseerd verkeer (knip) in de Molenweg (tussen Bovenweg en Hullerweg).
2. Een afsluiting voor gemotoriseerd verkeer (knip) in de Oude Zeeweg.
3. Het stimuleren en handhaven van een gepaste verkeerssnelheid ((fysieke) maatregelen om de wegen in te richten conform de functie).

Eerst is onderzocht wat het effect is van een knip in de Molenweg, tussen de Bovenweg en de Hullerweg. Met deze maatregel kiest het verkeer van en naar 't Hul-Noord de Bovenweg en in mindere mate van de Kolmansweg,



	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

Kaartbeeld en tabel met aantal verkeersbewegingen en het effect met genoemde maatregelen (bron: Goudappel)

Oude Zeeweg en Nassaulaan. 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 tot een ongewenst verkeersbeeld, waarbij kinderen in de Nassaulaan niet meer kunnen spelen op straat en de leefbaarheid onder druk komt te staan. Eén afsluiting is dus niet afdoende om te zorgen voor een integrale verkeersveilige oplossing.

Omdat alleen een knip in de Molenweg niet afdoende is om te zorgen voor een integrale verkeersveilige oplossing van de omliggende wegen, is ook onderzocht wat het effect is van zowel een knip in de Molenweg als een knip in de Oude Zeeweg. Deze combinatie van maatregelen leidt wel tot het gewenste verkeersbeeld: namelijk dat bijna al het verkeer van en naar 't Hul-Noord via de Bovenweg rijdt. Een kleiner deel rijdt via de Waterweg. Voor de Bovenweg geldt dat de weg zoveel drukker wordt dat aanpassing van het wegprofiel noodzakelijk is. De verkeerstoename op de Waterweg leidt niet tot de noodzaak voor maatregelen aan deze weg. Een knip in de Molenweg in combinatie met een knip in de Oude Zeeweg leiden daarmee tot een verkeerskundig wenselijk beeld.

De bijgevoegde tabel op de volgende pagina 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.

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 de routekeuze voor het gemo-

toriseerde verkeer wordt er wel door beïnvloedt. De locatie van de knip in de Molenweg ligt tussen de Bovenweg en de Hullerweg. Voor de knip in de Oude Zeeweg geldt dat de locatie voor de verkeerscirculatie niet van belang is. Het streven is een locatie die, afhankelijk van de technische mogelijkheden qua ontsluiting voor 't Hul-Noord, voor de aanwonenden en bedrijven tot zo min mogelijk hinder en omrijden leidt. Met de direct betrokkenen moet in het vervolgtraject op de structuurvisie worden onderzocht wat de exacte locatie van beide knippen moet zijn.

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 2.500 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 komt bij de Bovenweg de intensiteit boven deze grens uit. Langs deze weg is daarom een fietsvoorziening nodig. Voor de Kolmansweg en Waterweg geldt dat ze weliswaar drukker worden, maar de intensiteiten zullen acceptabel zijn en de bereikbaarheid, verkeersveiligheid en leefbaarheid optimaal 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 '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 stedenbouwkundig plan voor 't Hul-Noord fietsverbindingen over de Hullerweg moeten aansluiten op de bestaande fietspaden in 't Hul en richting het centrum.

Bij de realisatie van de langzaam verkeersverbindingen moet voldoende aandacht zijn voor het recreatief fiets- en wandelverkeer dat het plangebied 't Hul-Noord doorkruist. In het bijzonder moet aandacht zijn voor het faciliteren van de regionale fiets- en wandelroutes die via het centrum via de Molenweg naar de Molen de duif en het Veluwemeer lopen en de route die via het centrum langs de Oude Zeeweg naar het Veluwemeer loopt. Ook moet daarbij aandacht zijn voor het langzaam verkeer dat vanaf de omliggende recreatieterreinen en camping de Hofstee zich door het gebied beweegt.

In hoofdstuk 7 zal nader worden ingegaan op deze aspecten.

Inrichting 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. Een verlaging van de

maximumsnelheid door de weg onderdeel te laten worden van de bebouwde kom is ook een optie. Ook in dat geval is uit oogpunt van Duurzaam Veilig een (bij voorkeur vrijliggende) fietsvoorziening noodzakelijk. De komovergang bij de rotonde op de Elburgerweg wordt in dat geval vergelijkbaar met die van de Rondweg de Kolk. Ter hoogte van de molen komt dan het kombord te staan op de toegang tot de wijk 't Hul-Noord.

Voor de ontsluiting van een woonwijk die tegen een bestaande kern wordt aangebouwd is het ongebruikelijk dat een deel van de route tussen de kern en de woonwijk buiten de bebouwde kom ligt. In dit geval is het geluidsprofiel van de Bovenweg voor omwonenden belangrijker. Door een snelheidsverlaging naar 50 km per uur en de realisatie van geluidsarmasfalt, kan ondanks een toename van de verkeersintensiteit een geluidsreductie worden bereikt. Voorwaarde voor 50 km per uur is dat de fysieke en landschappelijke inrichting van de weg zoveel mogelijk past bij 50 km zodat de gebruiker het ook beleefd als 50 km/uur weg. Gezien de landelijke omgeving waarin de Bovenweg ligt, is dit een ontwerpopgave. Daarbij kunnen fysieke verkeersremmende maatregelen (drempels, plateaus en rotondes) in de weg bijdragen om te zorgen dat de gebruiker niet te hard rijdt.

Vanuit verkeerskundig oogpunt wordt de voorkeur gegeven aan een tracé van de Bovenweg met een direct daaraan gelegen vrijliggend fietspad, zodat aanwonenden zich veilig met de fiets of te voet kunnen verplaatsen. De gemeente wil daarom als eerste vervolg op de structuurvisie in samenwerking met omwonenden van de Bovenweg komen tot een keuze voor het

tracé van de Bovenweg en het daarbij behorende fietspad. Hiervoor zal direct na de zomervakantie een participatietraject worden gestart.

Overige wegen rond 't Hul-Noord

Delen van de Hullerweg en Molenweg komen met de realisatie van 't Hul-Noord binnen het bebouwde gebied te liggen. Het ligt 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 en veilig blijft 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 0 km/h kruispuntplateau of verkeersdrempel.

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 worden goede verkeersoplossingen zoals een rotonde of een gelijkwaardig

kruispunt verder onderzocht. 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.

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 bermnen 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.

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 die wat verder ligt van de Bovenweg. Dat is positief, het wordt daardoor onaantrekkelijk om binnen de wijk de auto te gebruiken om kinderen naar school te brengen.

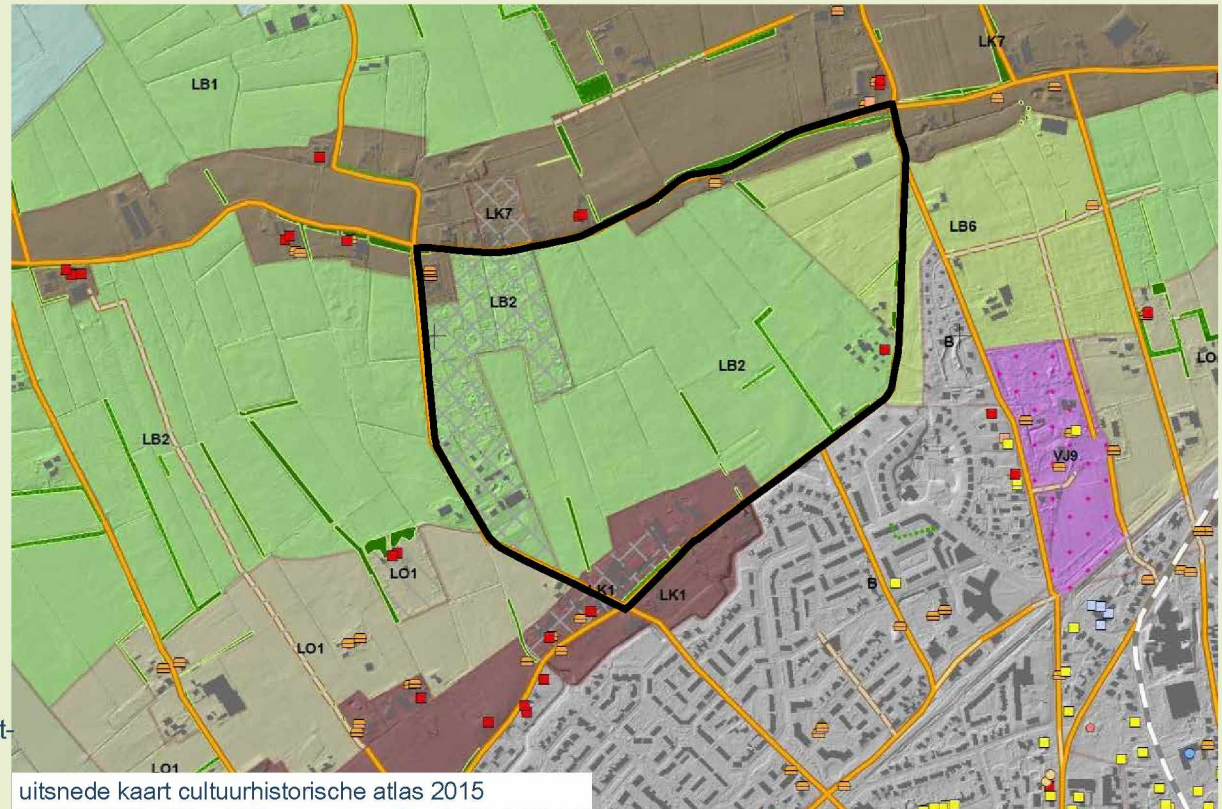
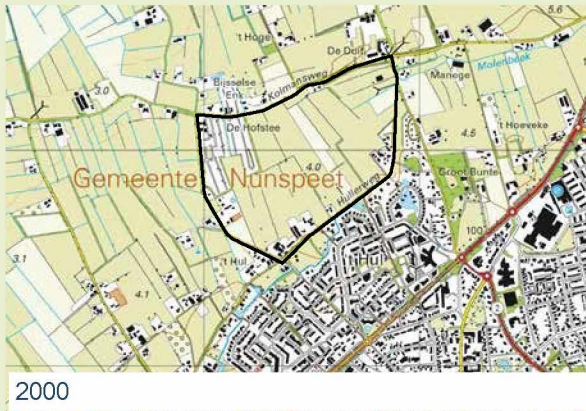
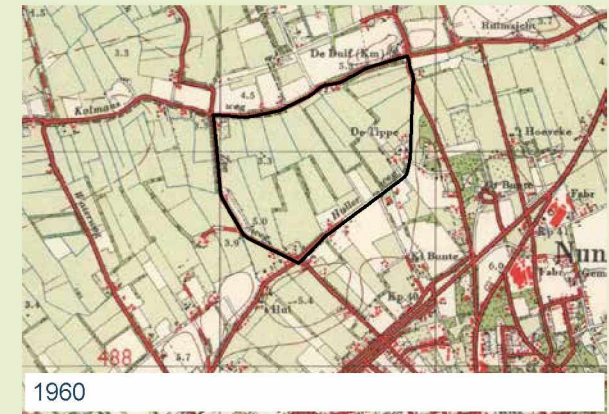
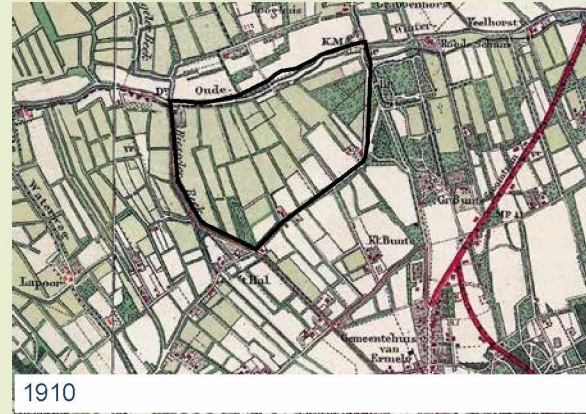
Conclusie: uit de verrichte studies is gebleken dat de verkeersafwikkeling via de verbrede Bovenweg en de rondweg langs De Kolk als voor de bovenlokale ontsluiting voor 't Hul-Noord, goed uitvoerbaar is. Hiervoor is verbreding van de Bovenweg, inclusief de realisatie van een vrijliggend fietspad, nodig. Ook is het noodzakelijk dat er een knip in zowel de Molenweg (tussen Bovenweg en Hullerweg) als de Oude Zeeweg aangelegd wordt. Daarmee wordt voorkomen dat er extra verkeer door het buitengebied, de bestaande wijken of het centrum rijdt. De exacte inrichting van de verkeersmaatregelen zal in het vervolgtraject worden bepaald en uitgewerkt en zal in nauw overleg met de betrokkenen (aanwonenden, eigenaren van bedrijven en percelen) plaatsvinden.





Structuurvisie deel B

Historische kaarten



²Broekontginningslandschap

Het broeklandschap ligt in de lage zones van het dekzandgebied. Het is daardoor vaak erg vlak en nat. 'Broek' betekent moerassig beekdal. Veel broeklanden waren daarom voor de landbouw onbruikbaar. Door een verbeterde manier van afwatering konden de gronden in de loop van de 19e eeuw ontgonnen worden. Ze werden ingezet als weiden voor het vee. Zo ontstond het broekontginningslandschap.

5 Ruimtelijke analyse plangebied

5.1 Historie

Historische structuur 't Hul en omgeving

De dorpskern Nunspeet ligt op het grensgebied tussen stuifzandbebouwing en weidegebied en hoort bij het landschap van de zogenoemde strookontginningen. De Cultuurhistorische atlas uit 2015 doet uitgebreid verslag van de cultuurhistorie. Verder geven de kaarten van 1850 tot nu veel informatie over de ontstaansgeschiedenis. Onderstaand zijn de kenmerkende gebieden (met lettercodes van de kaart) beschreven die betrekking hebben op het studiegebied.

1. De Rug van Wessinge (LK7 op kaart) is een zandrug langs de Kolmansweg die eindigt bij het huidige Veluwemeer. Dit gebied is hoger gelegen.
2. Er is een ontginningsstrook aanwezig parallel aan de Rug van Wessinge. Het bijbehorende landschap vormt het oudste ontgonnen land op de overgang van het Veluwemassief naar kustvlakte. De boerderijen die hier werden gebouwd waren de basis voor het ontstaan van de dorpen Nunspeet en Hulshorst.
3. Er ligt een broekontginningsgebied² ten zuiden de Rug van Wessinge (LB2) met natte grond. Het gebied ligt onder een helling. Er zijn smalle sloten tussen percelen en er is een markante perceelsverdeling in grote blokken en een open en weids karakter.
4. Opvallend zijn de historische groenstroken (vaak in de vorm van houtsingels) die parallel lopen aan de Kolmansweg en de N310. De overige historische groenstroken volgen de verkavelingsrichting

(noord-zuid). Dit is ook op de kaart van 1910 te zien. Een enkele historische houtsingel is nog aanwezig, maar op de kaart van 1960 zijn veel van deze houtsingels al verdwenen.

5. Ter plaatse van de uitbreidingslocatie Molenbeek is een bijzondere broekontginning aanwezig (LB6).

Andere cultuurhistorische elementen/ontwikkelingen zijn:

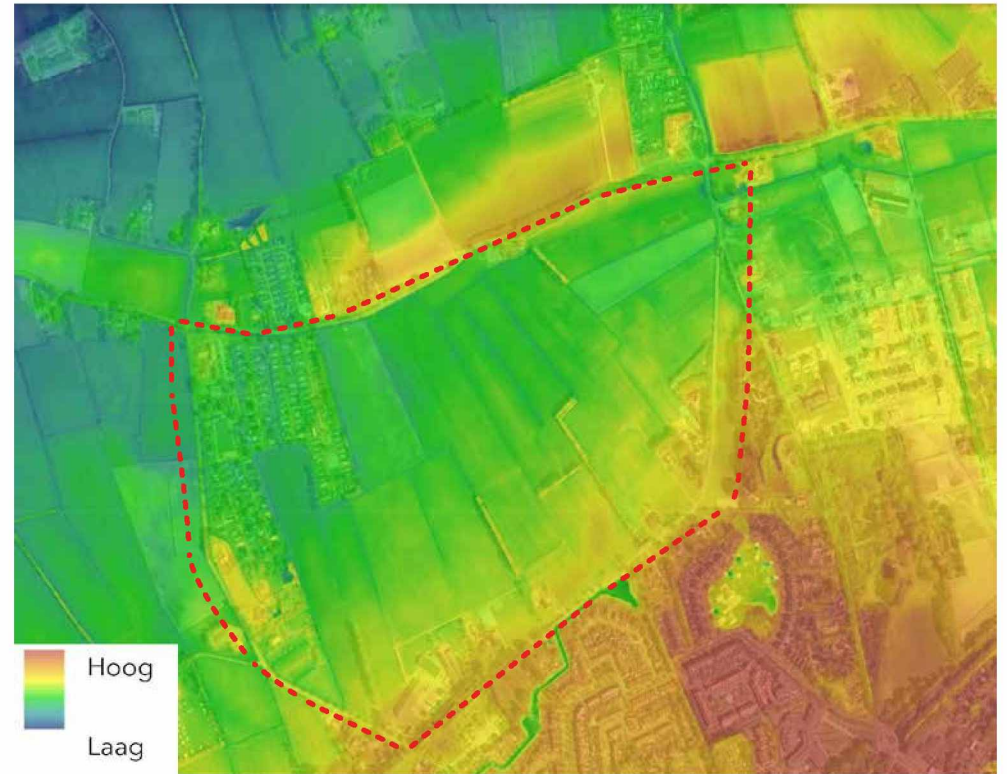
6. De Grote Bunte ten oosten van 't Hul is als waardevol landgoed aangewezen.
7. De korenmolen De Duif direct ten noordoosten van het studiegebied is in 1886 herbouwd. Hier staat al sinds de 17e eeuw een molen.
8. Op de oude kaarten is nog een oud kerkenpad te zien dat dwars, van noord naar zuid, door het plangebied loopt en inmiddels is verdwenen.

Op de kaarten is te zien dat Nunspeet intussen verder is uitgebreid met de wijken De Bunte en Molenbeek ten noorden van de kern van Nunspeet. In het studiegebied is de camping De Hofstee aan de noord-westzijde uitgebreid en een recreatiepark geworden. Er is meer lintbebouwing met bedrijvigheid langs de omliggende wegen Hullerweg en Oude Zeeweg gebouwd.

Conclusie: De gemeente Nunspeet kent een rijke cultuurhistorie die zo veel mogelijk behouden en versterkt moet worden. De cultuurhistorische elementen die bepalend zijn voor 't Hul-Noord zijn de Rug van Wessinge, de lintbebouwing, de historische houtsingels en molen De Duif.



Geomorfologie



Hoogtekaart

5.2 Geomorfologie en hoogteverschil

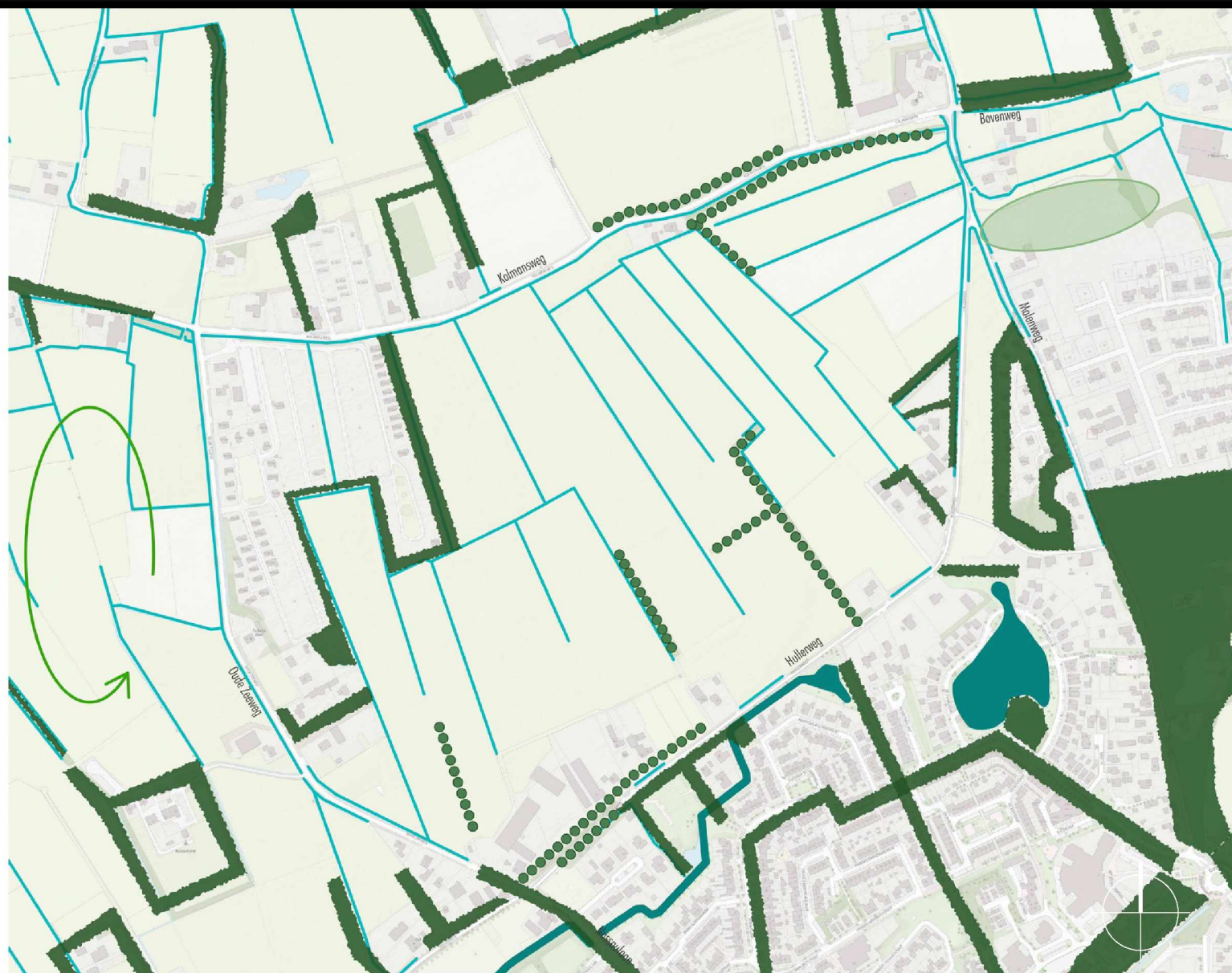
Op de hoogtekaart en de geomorfologische kaart (kaart met de vormen van het aardoppervlak en het ontstaan daarvan) is de maaiveldhoogte en de ontstaansgeschiedenis af te lezen en hoe dit nu nog te zien is. De onderstaande kenmerken vallen op.

De 'Rug van Wessinge' is een dekzandrug in het landschap die is gevormd door een zeearm/beek die langs de Kolmansweg lag en uitmondde in de voormalige Zuiderzee. De beek is grotendeels nog herkenbaar als kavelstootje. De Kolmansweg vormt de grens tussen de hoge delen aan de noordzijde en de lage delen aan de zuidzijde van het gebied.

Ter hoogte van het recreatieterrein lag een lager en natter deel. Dit gedeelte heeft ook een ander grondtype, namelijk veengrond. Doordat het recreatieterrein is opgehoogd, is dit gedeelte niet meer lager gelegen.

De rest van het gebied is aangemerkt als dekzandlandschap. Vanaf Nunspeet (zuidzijde) naar de noordzijde is de overgang van de Veluweflank zichtbaar doordat de hoogte hier afneemt. De sloten staan haaks op het Veluwemassief en monden uit op de eerder genoemde beek langs de Kolmansweg.

Conclusie: Het gebied loopt geleidelijk af van zuidoost naar noordwest, waarbij ten noorden van het plangebied de verhoogde Rug van Wessinge ligt. De slotenstructuur staat haaks op het Veluwemassief en de Kolmansweg.



Legenda

-  Bestaande groenstructuur
-  Historische houtsingels
-  Bestaande watergangen
-  Bestaande vijver
-  Open landschap
-  Park/retentiezone



5.3 Landschappelijke structuur

Het studiegebied is onderdeel van een overgangszone tussen de hoger gelegen Veluwe en het lage kustgebied langs de voormalige Zuiderzee. De overgangszone vormt een halfopen, kleinschalig gebied en wordt verdeeld door singels die loodrecht het gebied in steken vanuit de Veluwe. De Harderwijkerweg vormt de oorspronkelijke ontginningsbasis.

De oorspronkelijke kavelstructuur is nog grotendeels in tact. De kavelstructuur is herkenbaar door de bestaande watergangen en enkele historische houtsingels. De nog aanwezige houtsingels in het gebied en langs de randen van het studiegebied zijn waardevol en dus behoudenswaardig. Ten noordwesten van het plangebied is het landschap meer open doordat hier minder bebouwing is en ook geen historische houtwallen staan. De balans tussen open gebied en de met houtwallen omgeven kavels zorgen voor diversiteit in verschijningsvorm en beleving van het landschap.

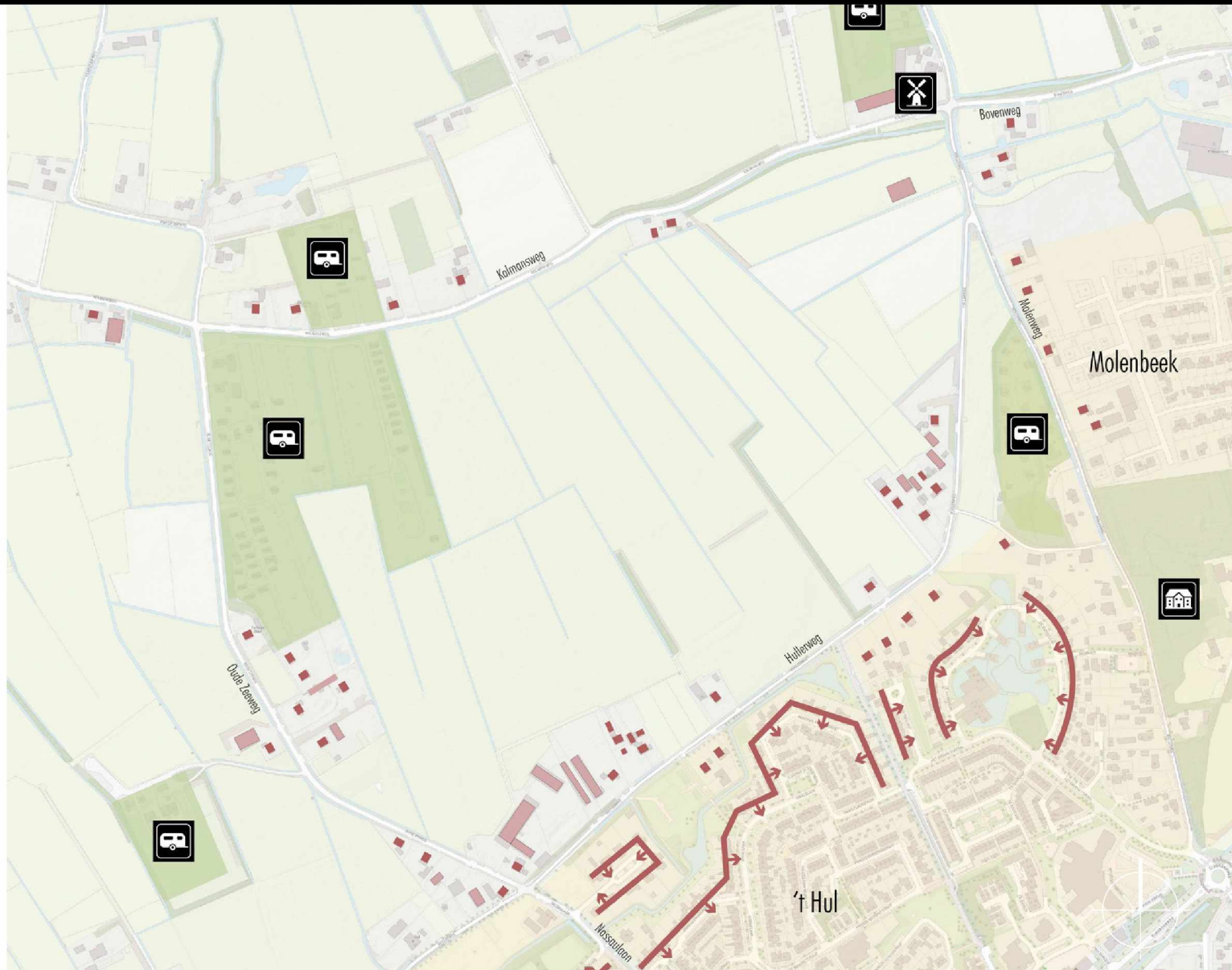
Rond diverse functies zoals de recreatieterreinen en enkele agrarische erven en woonkavels is nog een robuuste groenstructuur aanwezig. Deze biedt een meerwaarde voor de landschappelijke inpassing.

Langs omliggende wegen staan bomen die de wegen begeleiden. Deze laanboomstructuur is echter niet meer overal volledig aanwezig.

Binnen de kern, waaronder de wijk 't Hul, is een duidelijke planmatige en heldere groen- en waterstructuur aanwezig. Dit zijn in feite structurelementen die zorgen voor eenheid in de buurten. Bovendien is bij de opzet van deze wijken een duidelijke keuze gemaakt om op de overgang naar het buitengebied een sterke water- en deels ook groenstructuur te realiseren.

De in aanbouw zijnde wijk Molenbeek ligt rond het landgoed de Grote Bunte. Dit landgoed heeft een bosrijk karakter. Ten noorden van Molenbeek ligt een waterretentiegebied dat als een parkzone is ingericht. Deze parkzone vormt de overgang naar het buitengebied. Deze twee gebieden bieden naast een meerwaarde in de groenstructuur ook een recreatieve meerwaarde.

Conclusie: In het studiegebied bepalen de openheid, de watergangen en enkele historische houtsingels het karakter van het gebied. Langs omliggende wegen staan bomenrijen die deels onderbroken zijn. Er liggen kansen om de delen van de historische houtsingelstructuur en laanbomenrij te herstellen, waarbij de openheid beleefbaar blijft.



Legenda

-  Bestaande lintbebouwing
-  Bestaande (agrarische) bedrijfsbebouwing
-  Bestaande bebouwingsstructuur naar binnen gericht
-  Bestaande recreatieparken
-  Molen De Duif
-  Landgoed De Grote Bunte



5.4 Bebouwingsstructuur

Langs de wegen rond het studiegebied is diverse bebouwing aanwezig. Soms is dat zichtbaar in de vorm van lintbebouwing; ook liggen er enkele erven met agrarische bedrijfsbebouwing. De bebouwing heeft een landelijke en kleinschalige uitstraling. Binnen het studiegebied ligt deze lintbebouwing ten noorden van de Hullerweg en ten oosten van de Oude Zeeweg. De bebouwing staat in lijn met de verkavelingsstructuur, met uitzondering van de bedrijfsbebouwing in de zuidoosthoek. Met de ontwikkeling zal de bestaande karakteristiek en uitstraling langs de Hullerweg en Oude Zeeweg zo veel mogelijk moeten worden behouden en waar mogelijk versterkt.

Rond het studiegebied liggen meerdere recreatieparken. De recreatieparken zijn relatief kleinschalig qua omvang en zijn rechtlijnig verkaveld. In het studiegebied ligt één groter park 'De Hofstee', dat bestaat uit voornamelijk recreatiewoningen en enkele stacaravans. Het groene en recreatieve karakter rond deze parken is belangrijk om te behouden.

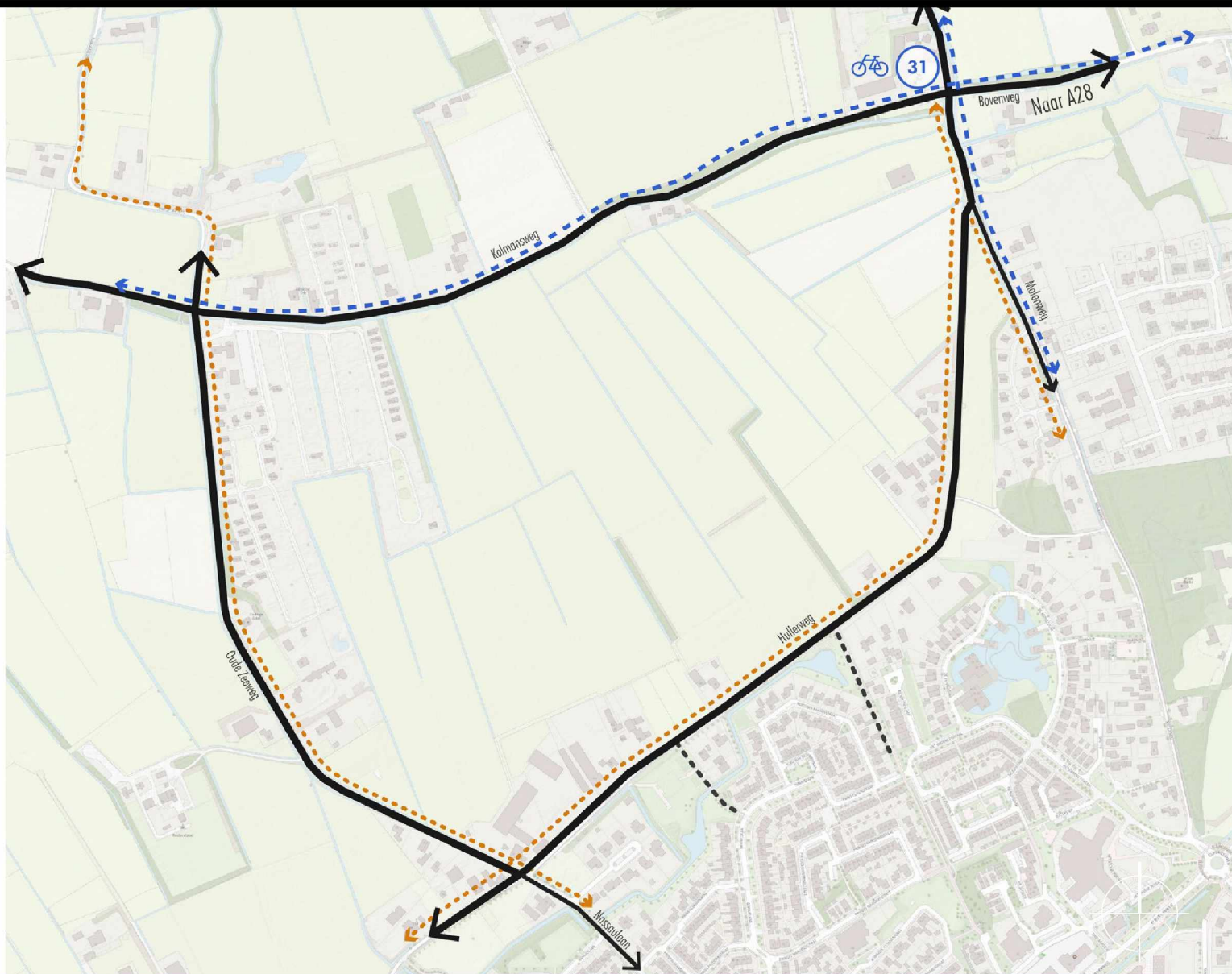
De wijken van 't Hul ten zuiden van de Hullerweg zijn planmatig ontwikkeld vanaf de jaren tachtig. De bebouwing in de planmatig opgezette wijken is erg naar binnen gericht.

In de omgeving vormen verder molen De Duif en landgoed de Grote Bunte beeldbepalende objecten. Dit zijn belangrijke oriëntatiepunten.

Conclusie: De karakteristiek en het landelijk karakter langs de Hullerweg en de Oude Zeeweg moeten behouden en versterkt worden. Daarnaast zal rekening moeten worden gehouden met het groene en recreatieve karakter rond de recreatieparken. De molen is een belangrijk oriëntatiepunt in het gebied.



Zicht op de korenmolen De Duif ten noorden van het studiegebied



Legenda

-  Bestaande verkeersstructuur
-  Bestaande langzaamverkeerroute
-  Bestaande recreatieve fietsroute
-  Bestaand fietsknooppunt
-  Bestaande recreatieve wandelroute

5.5 Verkeersstructuur

In hoofdstuk 4 is al uitgebreid ingegaan op de verkeersstructuur rondom 't Hul-Noord. Het plangebied wordt omsloten door vier landelijke wegen: Kolmansweg, Hullerweg, Molenweg en Oude Zeeweg. De wegen zijn zonder de nodige aanpassingen niet geschikt voor de volledige verkeersafwikkeling van een nieuwe woonwijk. Een verkeersontsluiting via de Bovenweg is, met de nodige aanpassingen, geschikt te maken om als hoofdontsluiting te dienen. In hoofdstuk 4 wordt ingegaan op welke wijze deze wegen aangepast kunnen worden, zodat ze wel voldoende capaciteit krijgen, sluisverkeer wordt voorkomen en er een verkeersveilige situatie kan ontstaan.

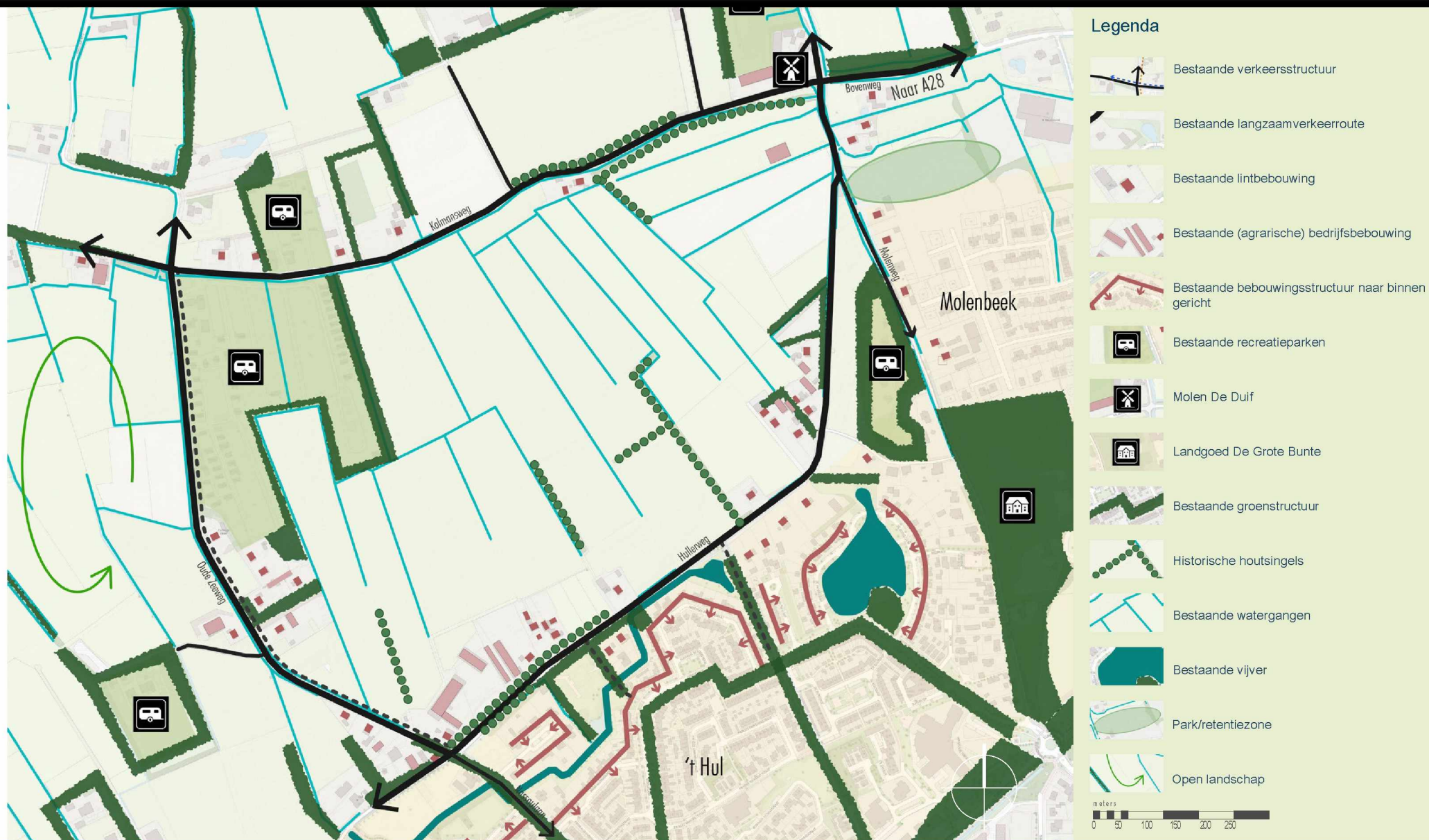
Voor auto's is het plangebied vanuit de kern alleen via de Nassaulaan, de Molenweg en de Hullerweg te bereiken. Hierbij is de Nassaulaan meer een kronkelend woonstraatje voor bestemmingsverkeer. De Molenweg is een historische doorgaande weg die langs landgoed De Bunte loopt.

De Bovenweg, Kolmansweg en de Hullerweg vormen onderdeel van het fietsknooppuntennetwerk. Bij molen De Duif is een fietsknooppunt aanwezig. Genoemde wegen zijn ook onderdeel van enkele wandelroutes. Er ligt een kans om de langzaamverkeerroutes vanuit de bestaande woonwijken door het gebied te trekken en beter met het buitengebied te verbinden.

Tevens kan de verkeersveiligheid verbeteren. Cultuurhistorische aspecten, zoals het voormalig kerkenpad en de situering van de molen kunnen aanknopingspunten voor een goed ontwerp.

De percelen in plangebied zelf zijn momenteel niet toegankelijk, met uitzondering van landbouwverkeer. Er zijn dus geen paden of wegen door het gebied aanwezig.

Conclusie: Bij de ontwikkeling van het gebied moet er een goede oplossing komen om het verkeer af te wikkelen. Er liggen kansen om langzaamverkeersverbindingen vanuit het buitengebied met de bestaande kern te verbinden.



Legenda

- Bestaande verkeersstructuur
- Bestaande langzaamverkeerroute
- Bestaande lintbebouwing
- Bestaande (agrarische) bedrijfsbebouwing
- Bestaande bebouwingsstructuur naar binnen gericht
- Bestaande recreatieparken
- Molen De Duif
- Landgoed De Grote Bunte
- Bestaande groenstructuur
- Historische houtsingels
- Bestaande watergangen
- Bestaande vijver
- Park/retentiezone
- Open landschap

5.6 Conclusie ruimtelijke analyse

De volgende uitgangspunten volgen uit de ruimtelijke analyse van het plangebied en moeten in de visie terugkomen:

- De gemeente Nunspeet kent een rijke cultuurhistorie die zo veel als mogelijk behouden en versterkt moet worden. De cultuurhistorische elementen die bepalend zijn voor 't Hul-Noord zijn de Rug van Wessinge, de lintbebouwing, de historische houtsingels en molen De Duif.
- Het gebied loopt geleidelijk af van zuidoost naar noordwest, waarbij ten noorden van het plangebied de verhoogde Rug van Wessinge ligt. De slotenstructuur staat haaks op het Veluwemassief en de Kolmansweg. De ontstaansgeschiedenis vormt de basis bij de ontwikkeling.
- In het studiegebied bepalen de openheid en enkele historische houtsingels het karakter van het gebied. Langs omliggende wegen staan bomenrijen die deels onderbroken zijn. Er liggen kansen om de historische houtsingelstructuur en laanbomenrij te herstellen, waarbij de openheid beleefbaar blijft.
- De bestaande karakteristiek en het landelijk karakter langs de Hullerweg en de Oude Zeeweg moeten behouden en versterkt

worden. Daarnaast zal rekening moeten worden gehouden met het groene en recreatieve karakter rond de recreatieparken. De molen is een belangrijk oriëntatiepunt in het gebied.

- Bij de ontwikkeling van het gebied zullen de capaciteit van de omliggende wegen en de verkeersafwikkeling moeten worden onderzocht. Het gebied ligt relatief geïsoleerd met betrekking tot bovenlokale ontsluiting. Er liggen kansen om langzaamverkeerverbindingen vanuit het buitengebied met de bestaande kern te verbinden.



Vogelvluchtperspectief vanaf het recreatieterrein de Hofstee richting het plangebied/Nunspeet

6 Beleidsanalyse plangebied

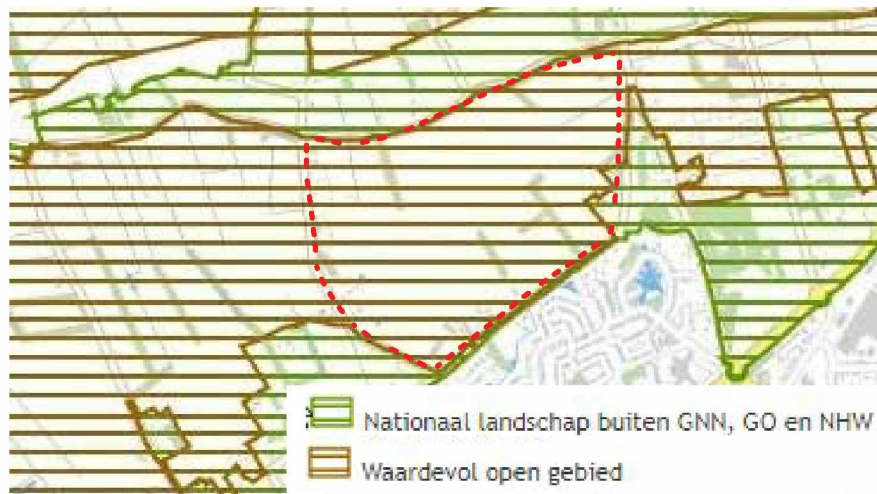
6.1 Omgevingsverordening Gelderland

In hoofdstuk 3 is al ingegaan op enkele landschappelijke eisen die voortkomen uit het provinciaal beleid. In deze paragraaf zal bekeken worden wat dit beleid concreet voor gevolgen heeft bij het uitwerken van het plan voor 't Hul-Noord.

Het provinciaal bindend beleid wordt bepaald door de omgevingsverordening Gelderland. Hierna zijn de beschermingswaarden en beleidsdoelstellingen beschreven.

Het studiegebied is aangewezen als Waardevol open gebied en Nationaal Landschap buiten Gelders NatuurNetwerk (GNN), Groene Ontwikkelzones (GO) en Nieuw Hollandse Waterlinie (NHW) (zie uitsnede kaart).

Voor Waardevolle open gebieden is de grootschalige openheid de belangrijkste kernkwaliteit. Daarom geldt als uitgangspunt dat ruimtelijke ingrepen die de openheid aantasten, niet zijn toegestaan. Als het gaat om een omvangrijke uitbreiding is een ruimtelijk-landschappelijk ontwerp vereist, waarbij gemotiveerd wordt hoe met de openheid wordt omgegaan.



Uitsnede kaart omgevingsverordening Gelderland: landschap



Uitsnede kaart omgevingsverordening Gelderland: natuur

De zeven Nationale landschappen in Gelderland zijn representatief voor het Gelderse cultuurlandschap en een afspiegeling van de landschappelijke diversiteit op (inter)nationale schaal. Om die redenen moeten bij ruimtelijke ontwikkelingen de kernkwaliteiten ervan niet worden aangetast. Door een goed ontwerp en een goede landschappelijke inpassing is het zelfs mogelijk om soms een bijdrage aan die kernkwaliteiten te leveren.

Het studiegebied is onderdeel van het deelgebied 'Randmeerkust Agrarisch'. De volgende algemene kernkwaliteiten worden hierbij omschreven: "Kleinschalige flank van het Veluwemassief met dorpen en buurtschappen, houtsingels en grasland. Er liggen bebouwingslinten parallel aan de hoogtelijnen." Er zijn verder geen locatiespecifieke kernkwaliteiten geformuleerd die op het studiegebied van toepassing zijn.

De beschermde natuurgebieden liggen ook buiten het studiegebied. Ten noordwesten van het studiegebied ligt het GNN. De Natura2000-gebieden liggen op ongeveer twee kilometer afstand. Eventuele indirecte effecten zullen bij de nadere uitwerking moeten worden betrokken.

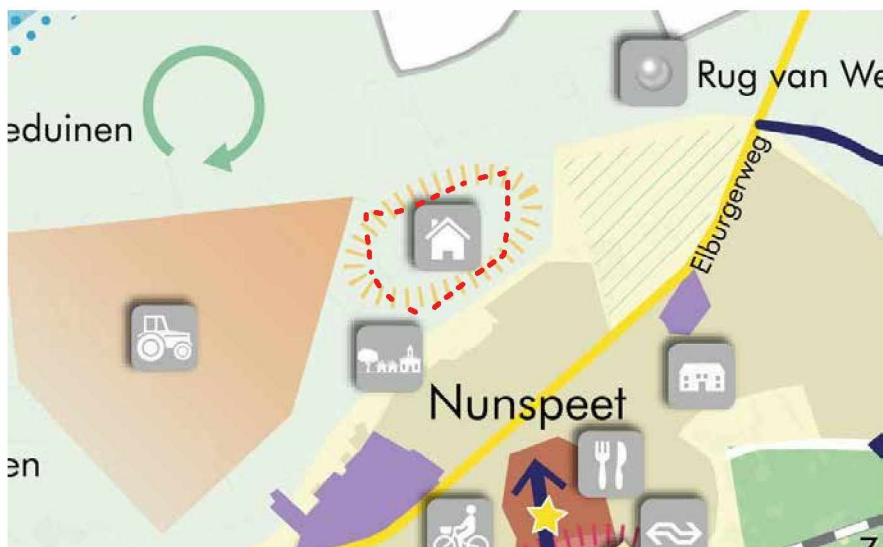
Een ander aandachtspunt bij de ontwikkeling is dat het studiegebied is aangemerkt als intrekgebied voor grondwater. Dit houdt in dat er geen bestemmingen mogelijk zijn die de winning van fossiele energie, zoals aardgas, aardolie, schaliegas en steenkoolgas inhouden. Ter plaatse van de molen 'De Duif' geldt een molenbiotoop (beperking bouwhoogte i.v.m. windvang) en het studiegebied is volledig uitgesloten voor windenergie.

Conclusie: de provincie heeft het plangebied aangemerkt als Waardevol open gebied en Nationaal landschap. Voor de ontwikkeling is het belangrijk dat er een plan komt dat recht doet aan de kernkwaliteit van dit gedeelte van het Nationaal landschap. De andere kernkwaliteiten en beschermde natuurgebieden liggen buiten het studiegebied en hebben geen direct effect op de ontwikkeling. De molenbiotoop van molen De Duif heeft invloed op de bouwhoogte in verband met de windvang.

6.2 Omgevingsvisie 2018 Nunspeet

De gemeente Nunspeet heeft gewerkt aan een integrale toekomstvisie voor de gehele gemeente: de Omgevingsvisie Nunspeet. De Omgevingsvisie Nunspeet is opgebouwd uit thema's en een gebiedsgerichte uitwerking. De visie geldt tot en met 2030. Hierna worden voor het studiegebied de belangrijkste conclusies beschreven.

Aan de noordzijde van Nunspeet, ter hoogte van het studiegebied 't Hul-Noord, is een zoekgebied voor woningbouw opgenomen. Hiermee is al voorgesorteerd op de locatiekeuze voor voorliggende ontwikkeling. In de omgevingsvisie is aangegeven dat de ontwikkeling moet worden afgestemd op de concrete behoefte. De uitbreiding moet aansluiten op de gebiedskarakteristiek, goed landschap-



Uitsnede kaart Omgevingsvisie 2018 Nunspeet met het studiegebied aangewezen als zoeklocatie Wonen

pelijk worden ingepast en goed bereikbaar zijn. Kernwoorden bij nieuwe woon- gebieden zijn: duurzaam, gezondheid, energieneutraal en levensloopbestendig. Tot slot is met betrekking tot wonen aangegeven dat collectief particulier op- drachtgeverschap moet worden gestimuleerd.

In de visie worden met betrekking tot cultuurhistorie de 'Rug van Wessing' en de bestaande landgoederen benoemd om te versterken. Verder moeten energie- en klimaatopgaven en mogelijkheden rondom duurzame ener- gieopwekking en energiebesparing in kaart worden gebracht. Ook moet gekeken worden of de uitbreiding onderdeel van een circulaire economie kan worden.

In het thema 'gebiedsgericht milieu- en gezondheidsbeleid initiëren en ac- commoderen' moet het gebiedsstreefbeeld Wonen als uitgangspunt die- nen voor een woongebied zoals 't Hul-Noord.

Conclusie: 't Hul-Noord is in de Omgevingsvisie Nunspeet aangewezen als zoekgebied voor wonen. Uitgangspunt is een goede landschappelijke inpassing en een duurzame en gezonde wijk aansluitend op de woonbe- hoefte.

6.3 Landschapsontwikkelingsplan 2005

Het Landschapsontwikkelingsplan is een toetsend en kaderstellend beleidsdocument op het gebied van de landschappelijke kwaliteit. Op onderstaande uitsnede en bijbehorende legenda zijn de uitgangspunten beschreven die van toepassing zijn op 't Hul-Noord.

Conclusie: Om het landschap te versterken, worden enkele doelstellingen benoemd in het Landschapsontwikkelingsplan die in 't Hul-Noord liggen:

1. Realiseren van recreatieve verbindingen tussen buitengebied en de kern.
2. Open houden zone langs de Rug van Wessinge en inzetten voor natuurontwikkeling.
3. Versterken watersingelpatronen en houtwallenstructuur.
4. Versterken laanbeplanting.
5. Rekening houden met groene overgang dorp-buitengebied.



Uitsnede kaart landschapsontwikkelingsplan 2005



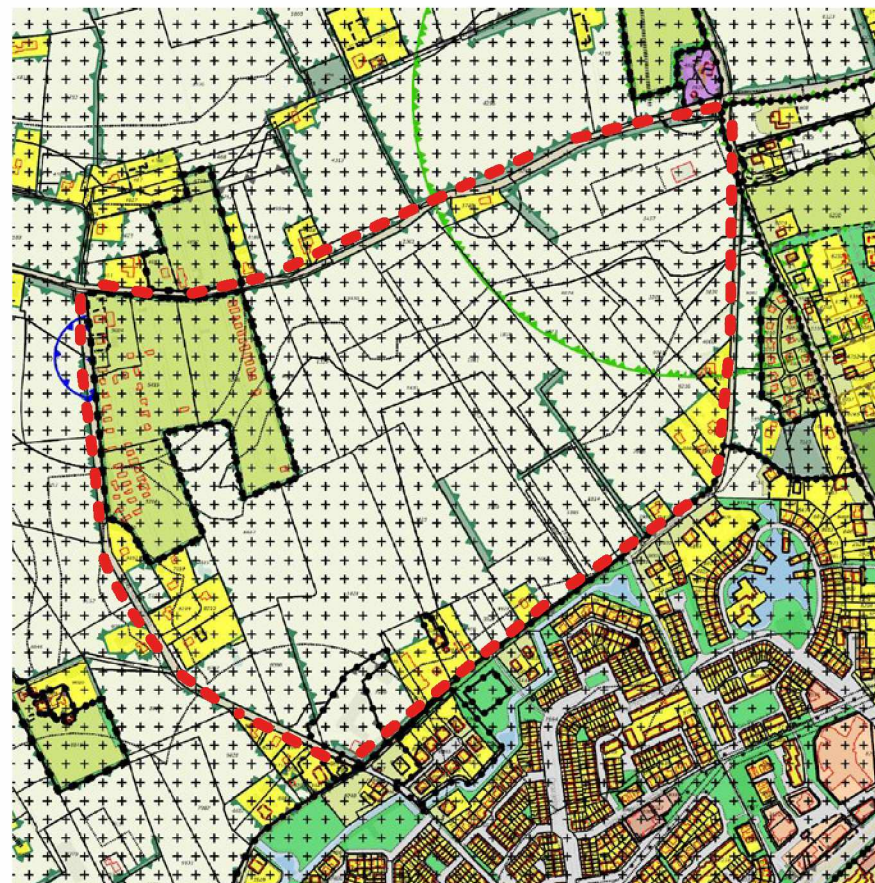
6.4 Geldend bestemmingsplan

Het grootste deel van 't Hul-Noord heeft in het huidige bestemmingsplan 'Buitengebied' (december 2018) een agrarische bestemming. Verder liggen er woonkavels, het recreatieterrein De Hofstee en twee agrarische bedrijven. De historische houtwallen hebben een natuurbestemming gekregen.

In het studiegebied liggen de dubbelbestemmingen Archeologie 2 en 3 ter bescherming van mogelijke archeologische waarden. Dit houdt in dat een omgevingsvergunning aangevraagd moet worden om er iets te mogen bouwen van respectievelijk een oppervlakte groter dan 120 en 500 vierkante meter.

Binnen het huidige bestemmingsplan is woningbouwontwikkeling niet toegestaan. Om het project mogelijk te maken, is een herziening van het bestemmingsplan noodzakelijk.

Conclusie: Het gebied heeft in het bestemmingsplan hoofdzakelijk een agrarische bestemming. Verder is er een aantal woonkavels, het recreatieterrein De Hofstee en zijn enkele agrarische bedrijven als zodanig bestemd. Deze functies moeten zorgvuldig worden ingepast in de nieuwe plannen. Er geldt verder een archeologische verwachtingswaarde. Bij functieverandering is een nieuw bestemmingsplan en een archeologisch onderzoek nodig.



Uitsnede bestemmingsplan

6.5 Milieutechnische randvoorwaarden

Bij de ontwikkeling van 't Hul-Noord is het van belang om de mogelijke belemmeringen in beeld te hebben, aangezien deze mede de uitgangspunten voor de visie bepalen.

1. In en rondom het studiegebied liggen vier bedrijven. Elk bedrijf heeft een mogelijke zonering waarbinnen rekening moet worden gehouden met bepaalde milieuaspecten zoals geluid, geur en/of stof. Dit zal nader onderzocht worden.
2. Om met de ontwikkeling niet het recreatieve karakter van de omliggende recreatieparken negatief te beïnvloeden, zal er een bufferzone worden aangehouden. Met name de inpassing van recreatiepark De Hofstee vraagt extra aandacht.
3. Op het recreatieterrein is een propaangastank aanwezig waarbij een risicocontour is opgenomen. Deze contour blijft op het recreatieterrein en heeft daarmee geen invloed op de ontwikkeling.
4. Er liggen enkele paardenbakken/paddocks in de omgeving waarbij met de ontwikkeling rekening moet worden gehouden.

Conclusie: Met de ontwikkeling van 't Hul-Noord moet rekening worden gehouden met de milieuzones rond de bedrijven, paardenbakken en een bufferzone rond recreatieterrein De Hofstee.

6.6 Conclusie beleid

Vanuit provinciaal en gemeentelijk beleid volgt een aantal uitgangspunten die van belang zijn voor de visie voor 't Hul-Noord. Hieronder worden verschillende uitgangspunten beschreven.

Het plangebied is door de provincie aangemerkt als Waardevol open gebied en Nationaal Landschap. Voor de ontwikkeling is het belangrijk dat er een balans is tussen openheid van het landschap en het versterken van de houtwalstructuur die aansluit bij de kernkwaliteit van het Nationaal landschap. De andere kernkwaliteiten en beschermde natuurgebieden liggen buiten het studiegebied en hebben geen direct effect op de ontwikkeling. De molenbiotoop van molen De Duif heeft invloed op de bouwhoogte in verband met de windvang.

't Hul-Noord is in de Omgevingsvisie Nunspeet aangewezen als zoekgebied voor wonen. Uitgangspunt is een goede landschappelijke inpassing en een duurzame en gezonde wijk aansluitend op de woonbehoefte.

In het Landschapsontwikkelingsplan zijn onderstaande mogelijke maatregelen opgenomen die zouden kunnen bijdragen aan het versterken van de landschappelijke kwaliteit van 't Hul-Noord:

1. Realiseren van recreatieve verbindingen tussen buitengebied en de kern.
2. Open houden zone langs de Rug van Wessinge en inzetten voor natuurontwikkeling.

3. Versterken watersingelpatronen en houtwallenstructuur.
4. Versterken laanbeplanting.
5. Rekening houden met groene overgang dorp-buitengebied.

Het gebied heeft in het bestemmingsplan hoofdzakelijk een agrarische bestemming. Verder is er een aantal woonkavels, het recreatieterrein De Hofstee en zijn enkele agrarische bedrijven als zodanig bestemd. Deze functies moeten zorgvuldig worden ingepast. Er geldt verder een archeologische verwachtingswaarde. Bij functieverandering zijn een nieuw bestemmingsplan en een archeologisch onderzoek nodig.

Met de ontwikkeling van 't Hul-Noord moet rekening worden gehouden met de mogelijke milieuzones rond de bedrijven, paardenbakken/paddocken en een bufferzone rond recreatieterrein De Hofstee.

7 Visie

7.1 Hoofdopzet en uitgangspunten

Algemeen

Vanuit de ruimtelijke analyse en ook de beleidsanalyse is een visie voor realisatie van een woonbuurt van 500 tot 600 woningen opgesteld die zo goed mogelijk ingepast wordt in het stedenbouwkundig en landschappelijk weefsel van Nunspeet.

In het preconcept van deze structuurvisie zijn diverse ontwikkelingsopties en ontwerpprincipes beschreven. Naar aanleiding van het participatieproces, de zienswijzenperiode en nader onderzoek is er voor deze ontwikkelingsopties en ontwerpprincipes een keuze gemaakt. Deze keuzes hebben de basis gevormd voor de visiekaart zoals die op de volgende pagina is afgebeeld. In de paragrafen hierna zullen deze verschillende principes nader worden behandeld.

Landschappelijk raamwerk

De ontwikkeling van 't Hul-Noord is meer dan alleen het realiseren van een nieuwe woonwijk. De basis wordt gevormd door een sterk landschappelijk raamwerk waarbinnen flexibel en gefaseerd onder andere een duurzame wijk kan worden gerealiseerd. Er wordt ingezet op het versterken van het landschap, waarbij huidige functies zoals recreatieterrein De Hofstee en de landelijke woonkavels langs de Hullerweg worden opgenomen in het nieuwe raamwerk. Door een sterke houtsingelstructuur te combineren met

deze landelijke woonkavels en een overgangszone met waterretentie, is er een goede balans tussen de landschappelijke kernkwaliteiten zoals die ook op provinciaal niveau zijn beschreven: openheid behouden/beleven en herstellen/versterken houtsingelstructuur.

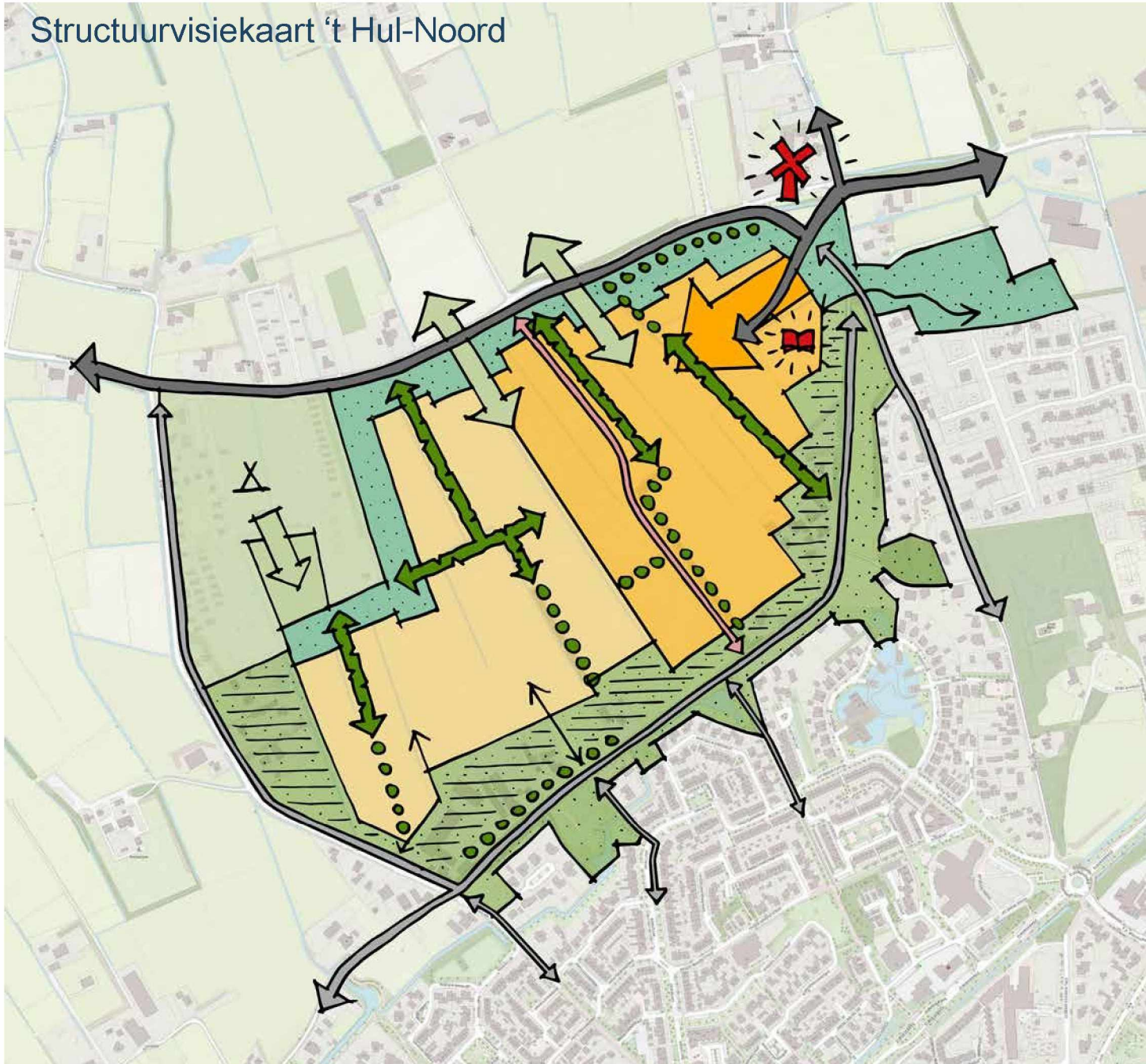
Op basis van de participatie wordt er naar gestreeft om te komen tot behoud en versterking van de kwaliteiten van het gebied. Dit is in de visie uitgewerkt in:

- Het streven naar behoud en versterking van de natuurwaarden.
- Het streven naar behoud en versterking van cultuurhistorische waarden. Dit wordt gedaan door:
 - Het versterken van het recreatieeconomisch product van molen De Duif.
 - Het herstellen van een oud historisch kerkenpad door het plangebied.
 - Behoud van de karakteristiek van de oude historische wegen Bovenweg, Molenweg en Kolmansweg.

Verkeer en aanhechting bestaande kern

De verkeersontsluiting heeft specifieke aandacht. Verbetering van de Bovenweg zorgt voor een goede aansluiting met de Rondweg-Oost en daarmee voor een goede afwikkeling en doorstroming van het autoverkeer.

Structuurvisiekaart 't Hul-Noord



Legenda

-  Zoekgebied wonen 't Hul-Noord fase 1
-  Zoekgebied wonen 't Hul-Noord fase 2
-  Ontwikkelingsrichting bebouwing (vanuit Bovenweg)
-  Behouden en versterken huidige groen- en bebouwingstructuur
-  Behouden en versterken historische houtsingels
-  Terugbrengen en inpassen houtsingels oorspronkelijk landschap
-  Inpassen groene zone tussen Hullerweg en bestaande woonwijken
-  Realiseren groenblauwe zone als overgang naar open landschap
-  Creëren doorzichten richting open landschap
-  Aanleggen bovenlokale ontsluiting via Bovenweg
-  Handhaven lokale ontsluiting Kolmansweg en Oude Zeeweg
-  Afwaarderen doorgaand verkeer Hullerweg, Molenweg en Oude Zeeweg
-  Optimaliseren aansluitingen voor langzaam verkeer
-  Terugbrengen historisch kerkenpad
-  Mogelijke uitbreiding recreatiepark De Hofstee
-  Zoeklocatie onderwijsvoorziening in wijk (afh. van herijking strategisch huisv.plan)
-  Benutten potentie ligging molen en versterken recreatieve economische kansen

Door langzaamverkeerroutes, waterstructuur en groenstructuur te laten aansluiten op de kern ontstaat er een goede samenhang met de bestaande kern van Nunspeet. Hierdoor zal de nieuwe wijk integraal onderdeel uitgaan maken van de kern en als 'echt' Nunspeetse wijk gaan functioneren. Door de Hullerweg integraal op te nemen in de visie en een centrale rol te geven in de structuur voor langzaam verkeer, wordt deze samenhang concreetiseerd. Ook krijgt molen De Duif een centrale rol bij de entree van de wijk vanuit de Hullerweg.

Duurzaam en gezonde wijk

Door de ligging en de ruimte ontstaat ook de kans om een wijk te realiseren waarbij aspecten van een 'duurzame leefomgeving' zo optimaal mogelijk worden ingezet. Hieronder wordt verstaan dat de wijk op het gebied van Ruimte (o.a. woningbouwprogramma, landschapsstructuur, beeldkwaliteit), Klimaat (o.a. weersbestendigheid, biodiversiteit, circulair) en Mens (o.a. veilig, gezond, voorzieningen) zo optimaal mogelijk wordt uitgewerkt. Al deze componenten samen zorgen voor een duurzame wijk.

Zorgvuldig inpassen locaties bestaande bewoners en bedrijven

De gemeente streeft ernaar om de locaties van zowel bestaande bewoners

als bedrijven zorgvuldig in te passen in de planontwikkeling. De gemeente vindt het belangrijk om samen met haar inwoners te bepalen hoe deze zorgvuldige inpassing er uit moet zien. Op basis van de participatie is het uitgangspunt geformuleerd dat de gemeente er naar streeft dat zowel bestaande ondernemers als bewoners van het gebied zo min mogelijk hinder ondervinden van de ontwikkeling en realisatie van 't Hul-Noord. Dit betekent ook dat de kwaliteit van de leefomgeving van bestaande bewoners zo veel mogelijk moet worden behouden. Concreet betekent dit:

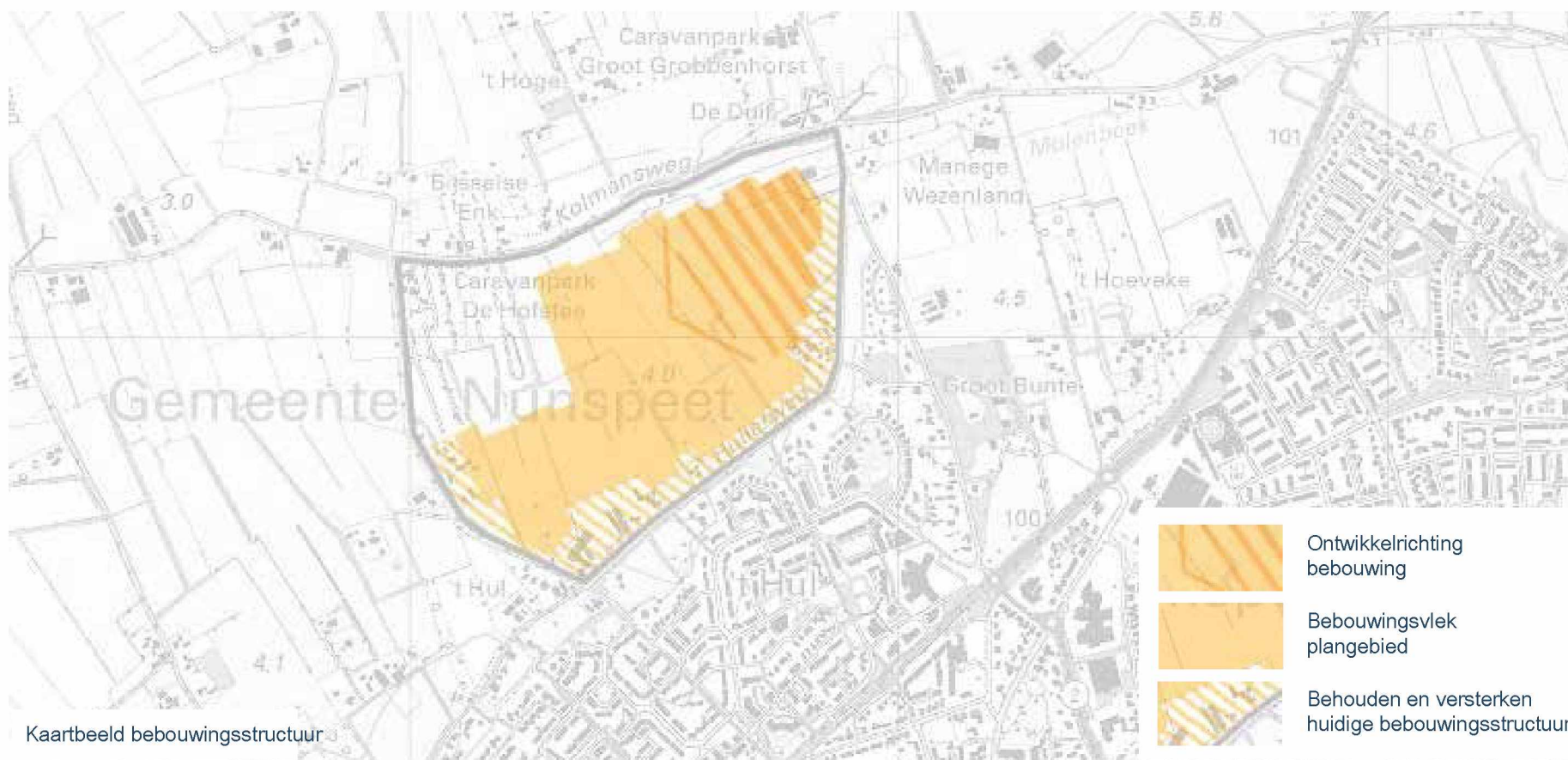
- Het streven naar realisatie van een groene buffer tussen de bestaande woningen en de nieuwbouwwoningen.
- Een bouwhoogte van de woningen van maximaal 3 bouwlagen.
- Het borgen van de bereikbaarheid van bestaande woningen en bedrijven met alle vervoersmiddelen.
- Het streven om zo veel mogelijk rekening te houden met bestaande zakelijke rechten en verplichtingen die regelen dat participanten hun bestaande woningen en/of bedrijven kunnen blijven gebruiken. Een voorbeeld daarvan is een recht van overpad om van het eigen erf (heersende erf) over het erf van de burens (dienende erf) naar de openbare weg te mogen gaan. Een ander voorbeeld is dat bewoners het gebruik van grondwater in het gebied moeten kunnen voortzetten.

7.2 Bebouwingsstructuur

Ontwikkelrichting bebouwing

In het preconcept van deze structuurvisie werden nog verschillende opties genoemd voor de ontwikkelrichting: waar beginnen we met bouwen? Dit is belangrijk omdat de ontwikkeling van een woonwijk over meerdere jaren gefaseerd uitgevoerd wordt. Hierdoor kunnen andere delen van het plan-

gebied de eerste jaren nog gewoon de agrarische functie behouden. In het preconcept werd zowel de ontwikkeling vanuit het oosten als die vanuit het zuiden kansrijk geacht, met een lichte voorkeur voor de oostelijke ontwikkelrichting.



Inmiddels is gebleken dat vooral de verkeersafwikkeling heel bepalend is voor de ontwikkelrichting van 't Hul-Noord. Immers, wanneer de eerste woningen opgeleverd worden, moet er direct al een goede verkeersontsluiting aanwezig zijn. Hierdoor wordt overlast in de omgeving voorkomen. Ontsluiting via de oostzijde, via de op te waarden Bovenweg, is de meest haalbare variant (zie volgende paragraaf). Daarmee is het ook logisch dat de ontwikkeling vanuit het oosten begint.

Dit is ook een logische voortzetting van de realisatie van de woonwijk Molenbeek de afgelopen jaren. Met het realiseren van de groenblauwe zone kan ook een goede overgang gecreëerd worden naar de Rug van Wessinge, molen De Duif en het open landschap ten noorden van het plangebied. Hoe die overgang er precies uitziet, wordt pas bepaald in een volgende fase, bij de uitwerking van het stedenbouwkundig ontwerp.

Versterking structuur Hullerweg

De Hullerweg vormt in de bestaande situatie een groen woonlint. In de toekomst kan dit versterkt worden. Hoe dit exact eruit komt te zien, wordt in het stedenbouwkundig ontwerp verder uitgewerkt. Belangrijk is wel dat hier veel plek is voor de bestaande woningen, voor groen en dat de Hullerweg een belangrijke schakel is in de langzaamverkeersstructuur (zie paragraaf 6.4).

Woningbouwprogramma en flexibiliteit

De gemeente wenst alleen te bouwen voor de lokale woningbehoefte. In regionaal verband zal jaarlijks de woningbehoefte worden geactualiseerd

en het voorziene woningbouwprogramma gemonitord. Door het uitgaan van een gefaseerde ontwikkeling, waarin de woonvelden zelfstandig kunnen functioneren, wordt hierin voorzien en kan indien noodzakelijk na afronding van elke fase worden gestopt. Hiermee wordt geborgd dat er alleen gebouwd wordt voor de lokale woningbehoefte. Op de structuurvisiekaart is de woningbouwontwikkeling in twee planfasen geknipt om deze fasering in planontwikkeling en tijd tot uitdrukking te brengen.

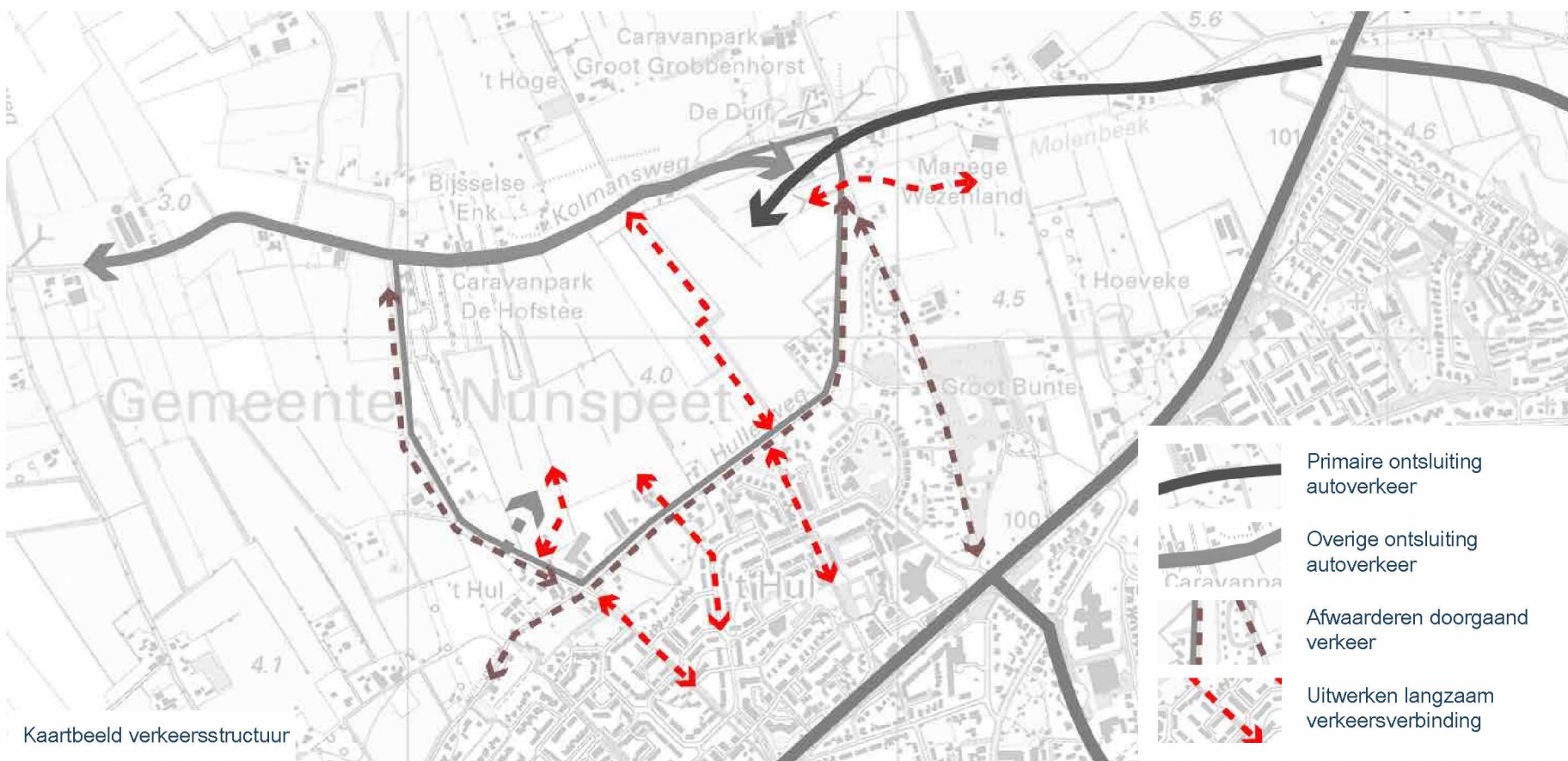
Het exacte woningbouwprogramma en de verdeling van woontypes en doelgroepen zullen in een vervolgfase aan de orde komen. Er zal uiteindelijk een balans moeten zijn tussen financiële uitvoerbaarheid, bouwen naar behoefte en wat het beste past bij het gebied. Uit de Woonvisie komt naar voren dat er veel behoefte is aan goedkopere en middeldure woningen. Uiteindelijk wordt er gestreefd naar een goede balans van doelgroepen in de wijk. Om optimaal te kunnen inspelen op de toekomstige woningvraag worden de woningtypes nu nog niet vastgelegd. Ook zal er een balans tussen woonbehoefte en financiële uitvoerbaarheid moeten zijn. Uitgangspunt is verder dat de verschillende, gefaseerd te ontwikkelen woonvelden flexibel in te delen zijn in verschillende woontypes.

Conclusie: de ontwikkelrichting van 't Hul-Noord vanuit het oosten logisch: de nieuw te bouwen woonwijk heeft vanaf het begin een adequate ontsluiting via de te verbeteren Bovenweg. Het is de bedoeling dat in de toekomst een mix aan woningtypes ontstaat waarbij optimaal ingespeeld wordt op de woningbehoefte. De Hullerweg wordt een belangrijk structurerend element in de wijk.

7.3 Verkeersstructuur lokaal

In hoofdstuk 4 is geconcludeerd dat de verkeersafwikkeling via de verbrede Bovenweg en de rondweg langs De Kolk de meest geschikte optie voor de bovenlokale ontsluiting voor 't Hul-Noord is. Tevens is in hoofdstuk 4 ingegaan op de maatregelen die nodig zijn om dit verkeer ook daadwerkelijke

via de Bovenweg te laten lopen en hoe dat verkeersveilig kan gebeuren. In deze paragraaf wordt ingegaan op de interne ontsluiting en de verknoping van het langzaam verkeer aan de bestaande woonwijken van Nunspeet.



Wegen voor gemotoriseerd verkeer

Zoals al in hoofdstuk 4 aan de orde kwam, is de bovenlokale ontsluiting bepaald: de hoofdontsluiting loopt via de aan te passen Bovenweg. Door het aanbrengen van knippen in de Oude Zeeweg en Molenweg wordt sluijverkeer via andere wegen voorkomen. Voor de wijk zelf zijn er nog verschillende principes mogelijk. Er is er voor gekozen om het groene karakter van de Oude Zeeweg, Hullerweg en de Molenweg te omarmen en het doorgaande verkeer te ontmoedigen. Met het introduceren van een knip in deze wegen, is het doorgaand verkeer niet meer mogelijk, maar blijven de bestaande woningen en bedrijven gewoon bereikbaar met de auto.

De auto-ontsluiting zal vanuit de aansluiting met de Bovenweg worden aangelegd. Dit betekent dat er voor molen De Duif ook echt een entree van de buurt ontstaat. Op de Kolmansweg of Oude Zeeweg wordt een aansluiting gemaakt die kan dienen als calamiteitenroute.

Paden voor langzaam verkeer

Uitgangspunt bij de ontwikkeling van 't Hul-Noord is dat de langzaamverkeerroutes direct aansluiten op het omliggende netwerk. Hiermee wordt gezorgd dat vanuit de nieuwe wijk met de fiets of te voet de winkels, horeca, culturele-, onderwijs- en maatschappelijke voorzieningen in de omliggende wijken en het centrum goed bereikbaar zijn. Daarnaast wordt binnen de wijk 't Hul-Noord ook gezorgd voor goede wandel- en fietsvoorzieningen. Een ander uitgangspunt is dat de fiets-/wandelpaden zo veel mogelijk losgekoppeld worden van wegen voor gemotoriseerd verkeer. Er moeten in

de wijk, richting het buitengebied en de kern, veel mogelijkheden zijn om een ommetje te kunnen maken. Hiermee wordt bewegen gestimuleerd. De bestaande recreatieve wandelroutes van het centrum naar het Veluwerandmeer blijven behouden en worden waar mogelijk versterkt.

De Hullerweg krijgt een belangrijke rol voor het langzaam verkeer voor 't Hul-Noord. Op deze Hullerweg sluiten bestaande routes voor langzaam verkeer vanuit de zuidelijk gelegen woonwijken aan. Vanaf de Hullerweg kan op verschillende plekken de wijk in gefietst of gewandeld worden. Opvallend element in de langzaam verkeersstructuur is het oude kerkenpad dat vroeger hier aanwezig was en in het nieuwe plan hersteld wordt.

Conclusie: De auto-ontsluiting wordt via de Bovenweg geleid. Dit betekent dat, behalve een enkele calamiteitenroute, er geen nieuwe aansluitingen voor autoverkeer worden gerealiseerd op de omliggende Kolmansweg, Oude Zeeweg en Hullerweg. De Hullerweg krijgt een centrale rol in de ontsluiting voor het langzaam verkeer.

7.4 Groen- en waterstructuur

Zoals hiervoor al is gemeld, krijgt de Hullerweg een belangrijke rol in de verkeersstructuur voor langzaam verkeer van 't Hul-Noord. De Hullerweg vormt ook een belangrijk element in de groenstructuur. Het karakter van de Hullerweg wordt op dit moment gekenmerkt door de zichtbare groene

omgeving: wegbeplanting, tuinen rondom de huizen en groene gebieden aansluitend op de bestaande woonwijken. Dit karakter zal in de toekomst versterkt worden. Hiermee wordt de Hullerweg bepalend in de groenstructuur van 't Hul-Noord.



Een belangrijk ander uitgangspunt voor de ontwikkeling vormt een nieuw raamwerk van houtsingels. Hierbij wordt aangesloten bij de oorspronkelijke kavelstructuur. Een aantal houtsingels is nu nog in het plangebied aanwezig. Deze worden versterkt en er wordt beplanting toegevoegd zodat de biodiversiteit verbetert. Door deze houtsingels uit te breiden met nieuwe houtsingels, ontstaat een nieuw, doorlopend raamwerk van groen dat bijdraagt aan een gezonde leefomgeving. Eventueel kan aan dit raamwerk het speel-, beweeg- en verblijfsgroen gekoppeld worden.

Zowel vanuit het landschap als vanuit de nieuwe woonwijk moeten er voldoende afwateringsmogelijkheden zijn. Deze noodzakelijke voorzieningen bieden tegelijkertijd een meerwaarde voor de woonkwaliteit. Gezien de huidige waterstructuur in het gebied is het logisch om op de lager gelegen plekken voorzieningen voor waterberging te realiseren. De lager gelegen plekken bevinden zich aan de noordzijde van het plangebied, langs de Kollmansweg en de Rug van Wessing. Besloten is om hier een groenblauwe zone te realiseren. Dit betekent dat er niet een zone is met alleen water, maar een combinatie van waterberging, groen en speelruimte. Met deze zone kan ook de geleidelijke overgang naar het open buitengebied worden vormgegeven. Bij de inrichting van de waterstructuren wordt rekening gehouden met de veiligheid voor spelende kinderen. Er worden daarom geen brede watergangen gerealiseerd. Hoe de groenblauwe zone exact eruit gaat zien, wordt bij het stedenbouwkundig ontwerp verder uitgewerkt.

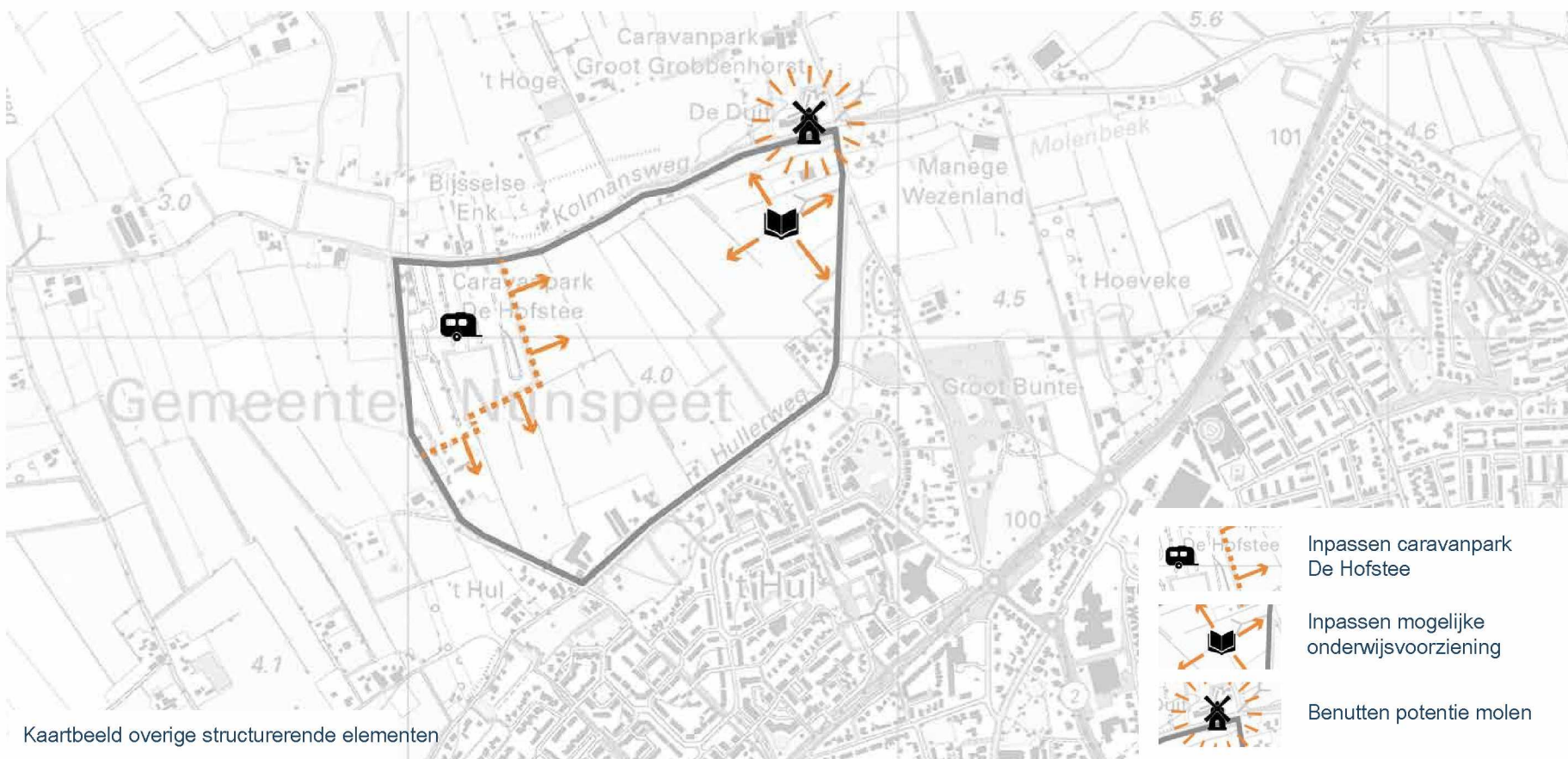
De groenblauwe zone sluit aan de oostzijde aan op de groenblauwe zone ten noorden van de wijk Molenbeek (die, verder oostelijk, weer aansluit op de retentiezones ten noorden van De Kolk). Hierdoor ontstaat ten noorden van de kern van Nunspeet een waterrijk gebied dat de overgang naar het buitengebied markeert.

Conclusie: de Hullerweg opgewaardeerd en wordt daardoor een belangrijk element in de groenstructuur van 't Hul-Noord. Samen met het opwaarderen van bestaande en terugbrengen van nieuwe houtsingels ontstaat een groene dooradering van de wijk. Aan de noordzijde zal een groenblauwe zone worden geïntroduceerd die aansluit op de bestaande groenblauwe zone ten noorden van Molenbeek. Deze zone markeert de overgang van de kern van Nunspeet naar het open buitengebied.

7.5 Overige structurerende elementen

Molen De Duif krijgt door de ligging aan de groenblauwe zone en de bovenlokale ontsluiting een prominente rol in 't Hul-Noord. De molen wordt het herkenningspunt dat bepalend is bij de entree van de wijk. Door de ligging op deze locatie ontstaat openheid, wat gunstig is voor de aanwezige

molenbiotoop. De groenblauwe zone vóór de molen kan zo worden ingericht dat er een optimaal samenspel ontstaat voor bewoners van de buurt, bezoekers van de molen en de bijbehorende winkel.



De omvang van de nieuwbouwwijk 't Hul-Noord is naar verwachting op zichzelf te klein van omvang voor dagelijkse, sport- en maatschappelijke voorzieningen. Wel staat de gemeente welwillend tegenover marktinitiatieven op dit punt. Een mogelijk belangrijk nieuw element is de realisatie van een nieuwe onderwijsvoorziening in de wijk. Op dit moment wordt het Strategisch Huisvestingsplan herijkt. Daarbij wordt onderzocht of in 't Hul-Noord een integraal kindcentrum (een basisschool met kinderdagverblijf) moet worden gerealiseerd om de daarmee de verwachte groei van het aantal kinderen en het aantal leerlingen in dit gebied als gevolg van de ontwikkeling van Molenbeek en 't Hul-Noord op te vangen.

Indien besloten wordt tot realisatie van het integraal kindcentrum zal worden bekeken hoe de onderwijsvoorzieningen op 't Hul-Noord wordt vormgegeven. Uit de uitwerking van het stedenbouwkundig ontwerp zal blijken welke plek hiervoor het meest geschikt is. Belangrijk bij een dergelijke voorziening is wel dat deze zo goed mogelijk wordt aangesloten op de verkeersstructuur: zowel voor fietsers, wandelaars als automobilisten moet er een optimale (lees: veilige) ontsluiting ontstaan.

Voor het bestaande caravanpark De Hofstee geldt dat tussen het park en de woonwijk een bufferzone wordt gecreëerd. Deze bufferzone maakt deel uit van de groenblauwe zone en heeft dus ook een functie in wijkgroen en waterberging. Caravanpark De Hofstee is op zoek naar ruimte om uit te breiden. In de huidige situatie is aan de zuidzijde van de huidige camping nog een open weiland aanwezig dat kan worden benut voor deze gewenste uitbreiding. Daarnaast wordt samen met caravanpark De Hofstee onderzocht of de hiervoor benoemde groen/blauwe bufferzone ook een functie kan krijgen voor dit park.

Conclusie: naast de bebouwingsstructuur, verkeersstructuur en groen- en waterstructuur zijn er nog enkele structurende elementen in de wijk. Zo wordt de omgeving van molen De Duif heringericht zodat de molen een beeldbepalend element wordt bij de entree van 't Hul-Noord. In de nieuwe buurt zal ook ruimte voor een onderwijsvoorziening worden ingepast. Ook wordt het bestaande caravanpark De Hofstee ingepast in het plan waarbij er mogelijk ook ruimte is voor een kleinschalige uitbreiding.



7.6 Klimaat

Vanuit een duurzame leefomgeving is naast duurzame stedenbouw (ruimte) ook klimaat een belangrijk aspect. Het aspect Klimaat is onder te verdelen in energiehuishouding, circulaire stromen, weersbestendigheid en biodiversiteit. Om tot een 'duurzame en gezonde wijk' te komen en zich daarmee te onderscheiden ten opzichte van andere wijken worden de uitgangspunten ten aanzien van klimaat in deze paragraaf benoemd.

Energiehuishouding

De woningen zullen allemaal gasloos en zo energiezuinig mogelijk worden uitgevoerd. Dit kan worden bereikt met zowel individuele als collectieve warmte en elektriciteit voorzieningen. Daarbij wordt er naar gestreefd dat deze maatregelen zo min mogelijk geluidshinder opleveren voor de woonomgeving.

Door zongericht te verkavelen worden de mogelijkheden voor huisgebonden opwekking van energie bevorderd. In de openbare ruimte wordt ingezet op natuurvriendelijke energiezuinige openbare verlichting en worden voldoende laadpalen voor de elektrisch vervoer gerealiseerd.

Circulaire stromen

Op het vlak van circulariteit is het van belang dat materialen worden toegepast die herbruikbaar zijn, waarbij de productie van deze materialen weinig energie kosten. De transportbewegingen die plaatsvinden en de gebruikte delfstoffen worden geminimaliseerd. Ook met betrekking tot het groen, water en bodem is het belangrijk te kijken naar hergebruik. Water kan bijvoorbeeld binnen het plangebied ook voor andere doeleinden gebruikt worden, zoals filtering en natuurontwikkeling.

Weersbestendigheid

Klimaatverandering betekent dat heviger regenbuien plaatsvinden en dat de gemiddelde temperatuur gaat toenemen. Door te kijken naar mogelijkheden voor groene daken en een groene dooradering van de wijken kan hittestress worden voorkomen. Het gebruik van zo min mogelijk verharding in de openbare ruimte door een efficiënte wegenstructuur draagt bij aan vergroening en vermindering van hittestress.

Uitgangspunt voor hittestress is dat er in 2050 niet meer dan 7 nachten met een hogere temperatuur dan 20 graden Celsius mogen voorkomen.

Er moet voldoende hemelwaterberging worden gerealiseerd en er wordt zo veel mogelijk water vastgehouden en hergebruikt in het gebied (bijvoorbeeld door het gebruik van regentonnen en drainagekratten). Door het aanplanten van bomen kan de CO_2 uitstoot worden verminderd.

Biodiversiteit

Er moet gezorgd worden voor een robuuste groen- en waterstructuur, waarbij diverse leefmilieus worden gecreëerd en de biodiversiteit wordt versterkt. Bloemen en kruidenrijke mengsels in grasvelden, weiden en groenborders in combinatie met extensief maaibeheer komen ten goede aan onder andere bijen en vlinders.

Natuurinclusief bouwen door het toepassen van sedumdaken, het integreren van nestkasten in bakstenen en onder dakgoten bieden een meerwaarde voor vogels en vleermuizen.

Speelplaatsen worden ingericht met natuurvriendelijke materialen. Bij de keuze voor zowel het type als de locatie van de openbare verlichting wordt zo veel mogelijk rekening gehouden met het voorkomen van lichtvervuiling voor omwonenden en flora en fauna.



7.7 Mens - leefkwaliteit

Het derde aspect van de duurzame leefomgeving heeft te maken met de leefkwaliteit en sociale cohesie binnen de wijk. Dit komt tot uitdrukking in voorzieningen, ruimte voor ontmoeten, een gezonde omgeving en veiligheid.

Voorzieningen

De centrale en grotere voorzieningen zijn in Nunspeet zelf te vinden. Denk hierbij aan winkels, supermarkten, horeca en scholen. Grootschalige bedrijven zijn te vinden op bedrijventerreinen. In 't Hul-Noord zullen niet direct grote voorzieningen komen; wel zal er ruimte zijn voor kleinschalige functies zoals kinderopvang, ondergeschikte horeca, een zorgsteunpunt, praktijkruimte, begeleid wonen et cetera. Hiermee ontstaat ook dynamiek binnen de wijk.

Ruimte voor ontmoeten en bewegen

In de plannen zullen voldoende speelvoorzieningen worden opgenomen voor alle kinderen, gericht op het stimuleren van bewegen. Daarbij zullen ook voldoende buurtparkjes worden gerealiseerd. Deze speelvoorzieningen en buurtparkjes zullen fungeren als de ontmoetingsplekken in de wijk. Ook een sterk wandel- en fietsnetwerk biedt de kans om elkaar te ontmoeten. Dit langzaamverkeer netwerk ligt los van de autowegen zodat de routes veilig en aantrekkelijk worden vormgegeven. Het stimuleren van bewegen kan worden bereikt door bijvoorbeeld hardlooproutes en speelplekken met beweging voor jong en oud. Uitgangspunt is dat de afstand

tot openbaar groen die uitnodigt tot bewegen, vanuit de wijk kleiner zal zijn dan 500 meter.

Gezonde omgeving

Een gezonde omgeving wordt onder andere bereikt door een goede luchtkwaliteit en het antwoord op de vraag of de locatie akoestisch en geurbelast is. Door het inpassen van bestaande natuurwaarden (zoals groen, houtwallen en water) van het gebied is het woongebied rijk aan vogels, uilen, vleermuizen en overige dieren. Door de opzet van de wijk, veel groen en het ontbreken van grote verkeerswegen, grote bedrijven en industrie in de buurt is de luchtkwaliteit goed. Dit alles komt de leefkwaliteit ook ten goede.

Veiligheid

Bij een veilige woonomgeving wordt rekening gehouden met verkeersveiligheid, externe veiligheid en sociale veiligheid. Zoals eerder gemeld zal extra aandacht worden gegeven aan de wandelaar en de fietser. Bij voorkeur wordt voorrang gegeven aan langzaam verkeer boven gemotoriseerd verkeer. Er zijn geen grote gasleidingen of risicobronnen aanwezig die invloed hebben op het studiegebied wat ten goede komt aan de externe veiligheid. Sociale cohesie is ook van belang voor de sociale controle. De wijkopzet is hierbij ook van belang: zicht op elkaar, geen achteraf plekjes, achterpaden die niet doorlopen et cetera.

8 Proces en totstandkoming

8.1 Inleiding

Hoewel de realisatie van 't Hul-Noord al jaren geleden in het Structuurplan 1995 aangekondigd, beseft de gemeente dat de impact van een dergelijk plan op bewoners en omwonenden aanzienlijk is. In de afgelopen periode is daarom hard gewerkt om zo veel als mogelijk de nu voorliggende structuurvisie met onze inwoners en bedrijven vorm te geven. Dit is gedaan door concreet invulling te geven aan de wensen van bewoners en ondernemers die bij de participatie en de zienswijzen procedure geuit zijn. De gemeente beseft dat niet alle Nunspeeters gelukkig zijn met de keuze voor realisatie van een woonwijk op 't Hul-Noord. Tegelijkertijd is in veel gesprekken geconstateerd dat er bereidheid is om mee te werken aan deze ontwikkeling. Voorwaarde was wel dat de behoefte en de noodzaak van de invulling van 't Hul-Noord aangetoond kon worden en de verkeersontsluiting veilig kan worden afgewikkeld.

De gemeente dankt alle bewoners voor hun bijdragen en hun tijd om mee te denken over hoe 't Hul-Noord eruit moet komen te zien. Het is de bedoeling dat de bewoners ook bij de vervolgstappen betrokken worden.

Op basis van de participatie hebben wij besloten de ontwerpstructuurvisie de titel te geven: 't Hul-Noord, Een nieuwe groene, gezonde, veilige en vitale Nunspeetse wijk

In dit hoofdstuk wordt toegelicht hoe de gemeente van een preconcept naar de ontwerpstructuurvisie is gekomen.

8.2 Het totstandkomingsproces

Op grond van de Wet ruimtelijke ordening (Wro) kan de gemeente voor bepaalde (deel)gebieden een structuurvisie vaststellen. De visie gaat over het gebied 't Hul-Noord dat ligt tussen Hullerweg, Molenweg, Kolmansweg en Oude Zeeweg. In het Structuurplan 1995 werd de locatie 't Hul-Noord al door de gemeenteraad aangewezen als woningbouwlocatie voor de toekomst. Eind november 2018 stelde de gemeenteraad de Omgevingsvisie Nunspeet vast. Hierin werd 't Hul-Noord als zoeklocatie voor toekomstige woningbouw aangewezen.

In lijn met de Omgevingsvisie werd in juni 2019 de preconceptstructuurvisie voor de locatie 't Hul-Noord met de raadscommissie Ruimte en Wonen (RW) besproken. Destijds heeft de raadscommissie aangegeven dat, voordat de gemeenteraad het besluit neemt tot het behandelen van een ontwerpstructuurvisie, de volgende stappen door het college van burgemeester en wethouders moeten zijn ondernomen:

1. De woningbehoefte voor de nieuwe woningbouwlocatie 't Hul-Noord moet duidelijk zijn.

2. Er moet met bewoners en belanghebbenden een participatietraject hebben plaatsgevonden.
3. De preconceptstructuurvisie moet verder worden geconcretiseerd.

1. Aantonen van de woningbehoefte

Het onderzoek naar de woningbouwbehoefte is in samenspraak met de gemeenteraad met de vaststelling van de gemeentelijke Woonvisie in februari 2020 doorlopen. Tot 2040 is er volgens de nu geldende Woonvisie een behoefte aan 1.320 nieuwbouwwoningen. De huidige planvoorraad is onvoldoende groot om in deze behoefte te voorzien. Dit resulteert in een realistisch tekort van 585 nieuwbouwwoningen tot 2040 waarvoor nog geen projectlocatie is gevonden. Bovendien blijken uit de inmiddels geactualiseerde woningbehoefteraming, zoals opgenomen in hoofdstuk 2 van deze ontwerpstructuurvisie, de woningbehoefte (1.590 woningen) en het realistisch tekort het afgelopen jaar verder te zijn toegenomen tot 838 woningen. Dit maakt de ontwikkeling van een nieuwe grootschalige woningbouwlocatie noodzakelijk om in de lokale behoefte te kunnen blijven voorzien. In hoofdstuk 2 en 3 is dit verder uitgewerkt.

2. Concrete invulling aan de participatie

Om op een gestructureerde wijze invulling te kunnen geven aan de participatie is in juni 2020 een Participatieplan vastgesteld. Doel van de participatie is om samen met bewoners aan de hand van de preconceptstructuurvisie te verkennen hoe een mogelijke toekomstige woningbouwontwikkeling in 't Hul-Noord eruit zou moeten zien en aan welke voorwaarden deze zou moeten voldoen.

De uitkomst van dit participatietraject vormt een afwegingskader in het besluit van de raad om 't Hul-Noord wel of niet aan te wijzen als toekomstig woningbouwgebied. De gemeente beseft dat in de participatie actief die bewoners betrokken zijn die in meer of mindere mate worden geraakt door de ontwikkeling (bijvoorbeeld door het verlies van uitzicht of het vestigen van de Wet voorkeursrecht gemeenten op hun perceel). Dit is gedaan omdat zij de directe gevolgen ervaren van de ontwikkeling van 't Hul-Noord. In veel mindere mate zijn de potentiële toekomstige bewoners bij deze participatie bereikt; dit gebeurt pas bij de planuitwerking. Hierdoor hebben vooral degenen die in meer of mindere mate tegen de ontwikkelingen zijn, hun reactie gegeven.

Bewoners willen graag, zo blijkt uit de participatie, invloed hebben op een toekomstige invulling van het gebied. De Omgevingswet gaat ervan uit dat bij de ontwikkeling van projecten participatie met bewoners en bedrijven heeft plaatsgevonden. Op 1 januari 2022 treedt de Omgevingswet in werking. Dit participatietraject past bij de Omgevingswet. De gemeente wil bewoners ook graag actief blijven betrekken bij de invulling van 't Hul-Noord. Alleen zo wordt ervoor gezorgd dat dit een echt stukje Nunspeet wordt.

Van 116 verschillende personen zijn tijdens de participatie een of meerdere reacties ontvangen. In de participatiereactienota die als bijlage is toegevoegd, zijn deze reacties samengevat en gebundeld. Vervolgens zijn deze van een gemotiveerd antwoord voorzien en is aangegeven of de reactie is overgenomen in de ontwerpstructuurvisie. In hoofdstuk 6 is beschreven hoe de participatie benut is om te komen van preconcept tot ontwerpstruc-

tuurvisie en hoe concreet invulling is gegeven aan de uitkomsten van de participatie.

Op 19 december 2020 heeft de gemeenteraad besloten om in te stemmen met het ter visie leggen van de ontwerpstructuurvisie voor zienswijzen. Daarnaast heeft de gemeenteraad besloten om het plangebied 't Hul-Noord in te vullen met woningbouw.

Bij de behandeling van de ontwerpstructuurvisie in de gemeenteraad is toegezegd dat bij de vaststelling van de structuurvisie nader wordt onderbouwd hoe de gemeente kan komen tot een verkeersveilige inrichting van de omliggende wegen en de Bovenweg. Dit punt was ook het meest genoemde zorgpunt bij de indieners van een zienswijze.

Door het onafhankelijk onderzoeksbureau Goudappel is onderzoek gedaan hoe na realisatie van de woonwijk 't Hul-Noord de verkeersveiligheid op de omliggende wegen gegarandeerd kan worden. De uitkomsten van dit onderzoek zijn samengevat weergegeven in een nieuw toegevoegd hoofdstuk 4 Hoofdverkeersstructuur. Door middel van het onderzoek is aangetoond dat een verkeersveilige inrichting van de omliggende wegen gegarandeerd kan worden na realisatie van de nieuwe woonwijk. Na realisatie van de door Goudappel voorgestelde verkeersmaatregelen, verbetert zelfs de verkeersveiligheid ten opzichte van de huidige situatie.

3. Concretisering van preconcept naar ontwerpstructuurvisie

De uitkomsten uit het participatietraject zijn gebruikt om te komen tot concretisering en uitwerking van het preconcept naar een ontwerpstructuurvi-

sie. Op 19 december 2020 heeft de gemeenteraad besloten om in te stemmen met het ter visie leggen van de ontwerpstructuurvisie voor zienswijzen.

4. Van ontwerpstructuurvisie naar structuurvisie

De uitkomsten uit de zienswijzenprocedure zijn gebruikt om de structuurvisie verder te verbeteren. Het college heeft op basis van de zienswijzen besloten de ontwerpstructuurvisie te wijzigen. Aan de raadscommissie Ruimte en Wonen wordt gevraagd om positief te adviseren over de verwerking van de zienswijzen en de verwerking ervan in de gewijzigde structuurvisie vast te stellen. Na positief advies zal deze gewijzigde versie ter vaststelling aan de gemeenteraad worden voorgelegd.

5. Overige relevante punten

Motivering van nut en de noodzaak

In het collegeakkoord 'Duurzaam koers houden 2018-2022' en de door de gemeenteraad vastgestelde Woonvisie is als doelstelling gesteld dat de gemeente op korte en lange termijn wil zorgen voor een gezonde lokale woningmarkt met voldoende woningaanbod voor haar inwoners. Om hiervoor te zorgen wil de gemeente passende woonruimten realiseren voor alle leeftijds- en inkomensgroepen binnen Nunspeet die aansluiten bij de vraag van onze inwoners. Hierbij wordt samengewerkt met burgers, marktpartijen, zorgpartijen en woningcorporaties.

In samenspraak met bewoners is ervoor gekozen om alleen te bouwen voor de lokale woningbehoefte (vraag). Deze keuze verplicht het nut en de noodzaak van de realisatie van woningbouw in 't Hul-Noord uitbreider

te motiveren dan gebruikelijk. Regelmatig kreeg de gemeente tijdens het participatietraject van bewoners de terechte vraag of realisatie van woningbouw in 't Hul-Noord noodzakelijk is. In hoofdstuk 2 en 3 is deze keuze nu onderbouwd.

Ook vanuit de provincie Gelderland wordt op grond van de provinciale Omgevingsverordening de eis gesteld om de noodzaak van het bouwen in 't Hul-Noord extra goed te motiveren. Hierover is overleg geweest met de provincie. In hoofdstuk 2 is beschreven dat GS een positieve grondhouding hebben uitgesproken ten aanzien van deze ontwikkeling en welke voorwaarden zij hieraan stellen.

Consequenties van het inzetten van de Wvg

Op 3 juli 2018 is besloten de Wet voorkeursrecht gemeenten (hierna Wvg) te vestigen op 't Hul-Noord. Dit besluit heeft de gemeenteraad op 28 september 2018 bekrachtigd.

De aanleiding voor dit besluit was dat de vraag naar woningbouw zo groot was dat op termijn de locatie 't Hul-Noord noodzakelijk werd om in de woningbehoefte te voorzien. De woningbouwverkoop van vooral Molenbeek verliep veel sneller dan voorzien. Bovendien verwierf één ontwikkelende marktpartij een grondpositie in het gebied. Om te voorkomen dat ontwikkelaars positie verkrijgen in het gebied, mede de inrichting van 't Hul-Noord bepalen en het bereiken van de gemeentelijke beleidsdoelstellingen bemoeilijken, zoals destijds bij Molenbeek, is besloten de Wvg te vestigen in het plangebied.

Het vestigen van de Wvg past in de strategie om met een actieve grondpolitiek van grondverwerving de maximale regie te voeren op de ontwikkeling, programmering en ruimtelijke kwaliteit van 't Hul-Noord. Als grondeigenaar kan de gemeente er maximale invloed op uitoefenen dat op de juiste plek voor de juiste doelgroep woningen worden gebouwd zonder dat grondspeculatie hierin een belemmering vormt. Daarnaast kan de grondeigenaar ervoor zorgen dat de ontwikkeling van 't Hul-Noord bijdraagt aan het bereiken van belangrijke beleidsdoelstellingen, zoals een duurzame wijk, voldoende aanbod van betaalbare woningen en een aantrekkelijk en divers aanbod van speelvoorzieningen.

Op grond van de Wvg vervalt de vestiging van de Wvg als de gemeenteraad niet binnen 3 jaar na vestiging van de Wvg een structuurvisie heeft vastgesteld. Als de gemeenteraad het instrument van de Wvg wil blijven hanteren, is het dus noodzakelijk dat de gemeenteraad vóór 28 september 2021 de structuurvisie vaststelt.

8.3 Terinzagelegging preconceptstructuurvisie

De participatie heeft plaatsgevonden op basis van het in juni 2020 vastgestelde participatieplan. Van 10 juni tot en met 16 juli 2020 is de mogelijkheid geboden aan alle belanghebbenden (eigenaren van grond in en bewoners van het gebied, omwonenden en alle inwoners van de gemeente) om wensen en adviezen voor de mogelijke ontwikkeling van de toekomstige gebied te geven. Dit kon zowel digitaal via de gemeentelijke website als schriftelijk en door een persoonlijk gesprek. Alle direct belanghebbenden

zijn over het participatietraject schriftelijk bericht. Daarnaast is het participatietraject aangekondigd via Nunspeet-Huis-aan-Huis, RTV Nunspeet en de gemeentelijke webpagina www.nunspeet.nl/hul-noord. Via deze webpagina hebben alle belanghebbenden kunnen reageren.

Omdat bleek dat bij veel omwonenden in de directe omgeving van het plangebied ook de behoefte bestond aan een persoonlijk gesprek, is in deze mogelijkheid voorzien. Alle grondeigenaren en bewoners in- en aansluitend op het plangebied kregen daarom de mogelijkheid om in een persoonlijk gesprek met de verantwoordelijk wethouder hun reactie toe te lichten. Hiervoor zijn zij persoonlijk benaderd en ruim 80% heeft hiervan gebruikgemaakt. De gemeentelijk projectleider heeft in de periode van 14 augustus tot en met 1 oktober 2020 ongeveer 30 gesprekken met hen gevoerd.

Op de preconceptstructuurvisie zijn in totaal 116 participatiereacties ingediend. Alle reacties zijn ontvankelijk en in de participatienota die als bijlage is toegevoegd, in te zien.

8.4 Participatiereacties preconcept en wijzigingen ontwerp

In deze paragraaf wordt beschreven hoe de participatie is uitgevoerd en tot welke resultaten die heeft geleid. Dit wordt aan de hand van de volgende punten nader toegelicht: het participatieplan, verschillende doelgroepen, resultaten en belangrijkste wijzigingen.

Het participatieplan

Begin juni 2020 is voor 't Hul-Noord een participatieplan vastgesteld. Hierin is vastgelegd hoe de Nunspeetse bevolking wordt betrokken bij de toekomstige invulling van 't Hul-Noord als woonwijk. De afgelopen maanden is dit participatieplan uitgevoerd. De resultaten hiervan staan in de participatienota met de in de ontwerpstructuurvisie doorgevoerde wijzigingen om recht te doen aan de reacties.

Dit participatietraject past ook bij de wijze waarop de gemeente invulling geeft aan haar houding en taak bij gebiedsontwikkelingen en past bij de basishouding die van gemeentelijke overheden wordt verwacht bij de inwerkingtreding van de Omgevingswet (per 1 januari 2022).

De basis voor dit participatietraject is de preconcept structuurvisie 2019. Met belanghebbenden is het gesprek gevoerd over welke richting een toekomstige invulling van het gebied moet krijgen. Het preconcept is daarbij gebruikt als het voorbereidend discussiestuk om samen met bewoners en belanghebbenden tot een ontwerpstructuurvisie te komen.

Er is een groot aantal reacties ontvangen en de gemeente wil alle participanten bedanken voor de bijdragen en hun bereidheid om mee te denken over de invulling van 't Hul-Noord. Door deze participatie is de ontwerpstructuurvisie verbeterd en verrijkt. De gemeente wil daarom in de vervolgstappen van de ontwikkeling van 't Hul-Noord blijven gebruikmaken van de kennis en kunde van betrokkenen.



Afbeelding met in kleur aangegeven de verschillende doelgroepen (Bron: Participatieplan)

Doelgroepen

In het participatieplan wordt een onderscheid gemaakt tussen verschillende doelgroepen. Dit onderscheid wordt gemaakt omdat de mate waarin de gevolgen van een mogelijke ontwikkeling van 't Hul-Noord in het dagelijks leven ervaren wordt, verschilt. Hierdoor verschilt ook de behoefte en de intensiteit van de contacten tussen de gemeente en de participant.

Het betreft de volgende doelgroepen:

- A. Rechthebbenden Wvg; dit zijn de bewoners en grondeigenaren binnen het plangebied waarvan op ten minste een deel van de gronden een Wvg is gevestigd (blauw gekleurd). Deze hebben participant-nummer A.
- B. Bewoners en ondernemers binnen het plangebied die geen gronden bezitten waarop een Wvg is gevestigd (groen gekleurd). Deze hebben participantnummer B.
- C. Direct omwonenden buiten het plangebied (grenzend aan een van de ontsluitingswegen) die de ruimtelijke gevolgen merken van de planontwikkeling (geel gekleurd). Deze hebben participantnummer C.
- D. Inwoners van de gemeente Nunspeet (wit). Deze hebben participantnummer D.

In de afbeelding hiernaast is de indeling opgenomen van verschillende doelgroepen van het participatieplan.

Resultaten en respons

Er zijn tijdens de participatie van 116 participanten één of meer reacties ontvangen. De respons van de doelgroepen die in of mindere mate geraakt worden door het plan is hoog: ongeveer 80% van de rechthebbenden Wvg, ongeveer 80% van de bewoners in het plangebied en ongeveer 70% van de direct omwonenden hebben een reactie ingediend. Daarnaast is van 45 inwoners, vaak wonend op korte afstand van het plangebied, een reactie ontvangen. Hiermee kan de participatie een succes worden genoemd.

Alle ontvangen reacties zijn gefilterd op argumenten. Dit heeft geresulteerd in 595 unieke argumenten die gebundeld en samengevoegd zijn in de participatienota. Vervolgens heeft het college deze in de nota van een reactie voorzien.

Wat het meest voorkwam tijdens de participatie is dat een participant zich in meer of mindere mate tegen de plannen voor woningbouw in 't Hul-Noord uitsprak. Aangezien actief de participatie gericht was op de doelgroepen die in meer of mindere mate geraakt worden door de plannen (bijvoorbeeld door het verlies van uitzicht of doordat de gemeente op het eigendom de Wvg heeft gevestigd) past dit bij de verwachting. Opvallend punt bij de participatiegesprekken was daarbij dat de meeste participanten hun standpunt nuanceerden na zich uitgesproken te hebben tegen de invulling van 't Hul-Noord als woonwijk. Voorbeelden hiervan zijn: "Wij zijn tegen, maar kunnen indien het nut en de noodzaak van de woningbouw in 't Hul-Noord is aangetoond, wel instemmen met de realisatie." Of: "Wij zijn tegen vanwege ons verlies van uitzicht, maar kunnen begrijpen dat iedere Nunspeter een eigen woning verdient."

De meeste argumenten komen voor binnen de thema's verkeer en vervoer (22%), woningbouw (16%) en het proces (9%).

In de participatienota is per argument aangegeven hoe invulling is gegeven aan de participatie. Hierna worden puntsgewijs de belangrijkste wijzigingen in de structuurvisie weergegeven als gevolg van de participatie.

1. Nut en noodzaak van de ontwikkeling van 't Hul-Noord is beter onderbouwd:
 - De woningbehoefte (de verwachte vraag naar woningen) tot 2040 is in samenspraak met de deskundigenbureaus Atrivé en ABF geactualiseerd en uitgebreid onderbouwd (Hoofdstuk 2).
 - Er is locatieonderzoek uitgevoerd naar alternatieven voor 't Hul-Noord, waarmee onderbouwd wordt dat 't Hul-Noord de meest geschikte locatie is om een groot deel van het woningtekort in te vullen (Hoofdstuk 3).
2. Behoud en versterking bestaande kwaliteiten van het gebied; in de visie is nu opgenomen dat gestreefd wordt naar behoud en versterking van de kwaliteiten. Dit wordt uitgewerkt in:
 - Het streven naar behoud en versterking van de natuurwaarden
 - Het streven naar behoud en versterking van cultuurhistorische waarden. Dit wordt gedaan door:
 - Het versterken van het recreatief-economisch product van de molen De Duif.
 - Het herstellen van een oud historisch kerkenpad door het plangebied.
 - Behoud van de karakteristiek van de oude historische wegen Bovenweg, Molenweg, Kolmansweg.
 - Zo veel mogelijk behouden van het waardevolle open landschap en het vrije uitzicht.
 - Door samen met de provincie bij de planuitwerking te verkennen hoe de gemeente rekening houdend met de specifieke kwaliteiten van het landschap een woonwijk in 't Hul-Noord kan realiseren.

3. Woningbouw:

- In de visie is expliciet opgenomen dat gestreefd wordt naar een woningprogramma dat aansluit bij de lokale woningbehoefte.
- Het woonprogramma is gericht op een mix van woningtypen in verschillende prijssegmenten bestemd voor alle leeftijds- en inkomensgroepen binnen onze gemeente.
- Er wordt een principe-bouwhoogte van maximaal drie bouwlagen toegepast.

4. Inpassing bestaande bewoners en bedrijven. Aan de visie is toegevoegd dat ernaar gestreefd wordt dat zowel bestaande ondernemers als bewoners van het gebied zo min mogelijk hinder ondervinden van de ontwikkeling en realisatie van 't Hul-Noord. Dit is uitgewerkt in:

- Het streven naar realisatie van een groene buffer tussen de bestaande woningen en de nieuwbouwwoningen.
- Het borgen van de bereikbaarheid van bestaande bewoners met alle vervoersmiddelen.

5. Voorzieningen:

- Aan de ontwerpstructuurvisie is een paragraaf overige structurerende elementen opgenomen. Hierin is opgenomen dat er mogelijk een integraal kindcentrum (een basisschool met kinderdagverblijf) in de wijk komt en dat beoogd wordt de recreatief economische positie van molen De Duif en camping De Hofstee te versterken.

6. Hoofdverkeersontsluiting en ontwikkelingsrichting:

- De keuze voor de hoofd(auto)verkeersontsluiting via de Bovenweg.

Uit het verkeersonderzoek van Goudappel Coffeng is gebleken dat dit de enige geschikte ontsluitingsweg is. Deze keuze wordt ondersteund door de participatie.

- De keuze om als ontwikkelingsrichting de zijde van Molenbeek het plan gefaseerd te realiseren, volgt uit de keuze voor de ontsluiting.

7. Omliggende wegenstructuur:

- Aan de ontwerpstructuurvisie is toegevoegd dat bij de realisatie van 't Hul-Noord wordt gezorgd voor een integrale verkeersveilige inrichting van de omliggende wegenstructuur rond het plangebied. Bij de toekomstige inrichting worden zowel de huidige verkeerssituatie als de effecten van de toekomstige wijk meegenomen.
- Om dit mogelijk te maken zijn in de visie deze omliggende wegen toegevoegd aan het plangebied.

8. Langzaamverkeerverbindingen:

- Er moet zo veel mogelijk rekening gehouden worden met bestaande recreatieve fiets- en wandelroutes in en om het plangebied.
- Het streven is om goede fiets- en wandelroutes binnen de wijk te realiseren.

9. Participatieproces:

- Uit het aantal reacties blijkt dat de participatie in de behoefte voorziet. Bewoners geven aan graag bij de ontwikkeling betrokken te willen blijven. In deze behoefte zal worden voorzien. Hoe dit zal plaatsvinden zal na vaststelling van de structuurvisie bepaald worden.

8.5 Tervisielegging ontwerpstructuurvisie

De ontwerpstructuurvisie '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 een ieder 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.

Op de ontwerpstructuurvisie zijn in totaal 22 zienswijzen ingediend, waarvan één zienswijze gedeeltelijk is ingetrokken. De zienswijzen van de indieners 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 videoverbinding plaatsgevonden. In samspraak met betrokkenen worden deze gespreksverslagen als zienswijze beschouwd op de ontwerpstructuurvisie. Naast de ontvangen zienswijzen hebben de stadsbouwmeester, de Provincie, de externe veiligheidsregio en het waterschap de ontwerpstructuurvisie beoordeeld. Deze adviezen zijn positief en bij de structuurvisie als bijlagen gevoegd.

Op **<nog in te vullen>** heeft het college besloten om naar aanleiding van de ingediende zienswijzen en ontvangen adviezen de gemeenteraad voor te stellen om de ontwerpstructuurvisie op onderdelen aan te passen om voldoende recht te doen aan de zienswijzen en adviezen. De belangrijkste aanpassingen zijn beschreven in paragraaf 8.6. 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 structuurvisie en eventuele voorgestelde aanpassingen naar aanleiding van de ingediende zienswijzen.

8.6 Belangrijkste wijzigingen van de ontwerpstructuurvisie

In de reactienota zienswijzen is per argument beschreven hoe invulling is gegeven aan de ingediende zienswijzen. Hieronder wordt puntsgewijs de belangrijkste wijzigingen van de ontwerpstructuurvisie weergegeven.

1. Verkeersveilige inrichting van de omliggende wegen en de Bovenweg
Aan de visie is een hoofdstuk 4 Verkeer toegevoegd. In dit hoofdstuk wordt op basis van het onderzoek van het onafhankelijk en deskundig advies Goudappel de voorwaarden beschreven waaraan de herinrichting van de omliggende wegen en de Bovenweg moet voldoen om te zorgen dat de verkeersveiligheid geborgd is.

2. Keuze Bovenweg als hoofdontsluiting nader onderbouwd

Met ditzelfde onderzoek wordt de keuze voor de Bovenweg als hoofdontsluiting nader onderbouwd.

3. Realisatie van de verkeersmaatregelen knip in de Molenweg en knip in de Oude Zeeweg

Op basis van het onderzoek van Goudappel is in hoofdstuk 4 opgenomen dat zowel een knip wordt aangebracht in de Molenweg als in de Oude Zeeweg. Hierdoor ontstaat volgens Goudappel het door ons gewenste verkeersbeeld. Autoverkeer vanuit de nieuwe wijk rijdt voornamelijk via de Bovenweg. Daarnaast is sprake van een afname van de verkeersbewegingen op de Oude Zeeweg Molenweg en Hullerweg.

4. Zorgvuldige inpassing bestaande ondernemingen

Door realisatie van de knippen zullen enkele ondernemingen gedwongen moeten omrijden. Wij garanderen daarbij echter dat de bereikbaarheid van de ondernemingen geborgd blijft. De exacte locatie van de knip in de Oude Zeeweg zullen wij in overleg met bewoners en ondernemers van de Oude Zeeweg vaststellen.

5. Meer aandacht voor langzaam en recreatieve verkeersroutes

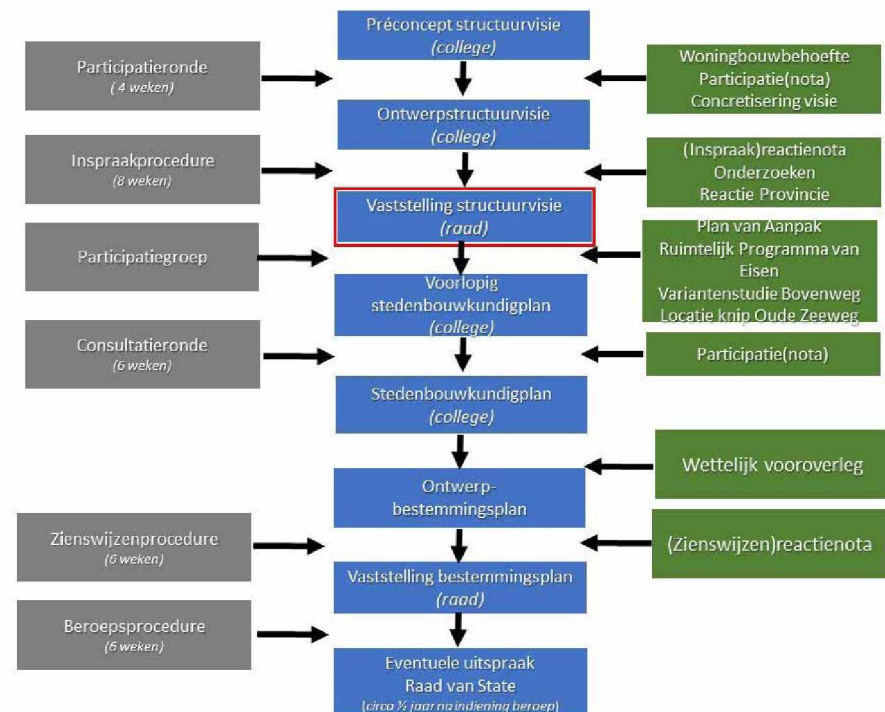
In hoofdstuk 4 Verkeer en in hoofdstuk 7 is naar aanleiding van de zienswijzen en het advies van de stadsbouwmeester specifiek aandacht besteed aan de realisatie van langzaam en recreatieve verkeersroutes binnen 't Hul-Noord.

6. Geen onaanvaardbare aantasting van het woon- en leefmilieu / geluidsbelasting

Als bijlage bij de visie is 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.

8.7 Participatiemomenten vervolgtraject

In deze paragraaf wordt het vervolgtraject beschreven. Hierin is voorzien in 3 participatiemomenten tijdens het ontwikkelproces van 't Hul-Noord tot realisatie.



Het college heeft eerder een préconceptstructuurvisie opgesteld voor 't Hul-Noord. Op basis van onder meer de participatie werd dit préconcept uitgewerkt tot een ontwerpstructuurvisie. Vervolgens is op basis van de gemeentelijke inspraakprocedure de ontwerpstructuurvisie gedurende 8 weken ter visie worden gelegd voor zienswijzen. Een ieder kreeg hiermee nogmaals de kans om een reactie te geven op het plan. Na verwerking van de zienswijzen op het ontwerp wordt de structuurvisie gewijzigd (zie voorgaande paragraaf) ter vaststelling aangeboden aan de gemeenteraad.

Indien de gemeenteraad de structuurvisie vaststelt, zal er een Plan van Aanpak worden opgesteld, waarin op hoofdlijnen wordt uitgewerkt hoe de planontwikkeling van het project verder wordt ingericht. Onderdeel hiervan is een participatieplan, waarin staat op welke wijze het college inwoners, omwonenden en ondernemers zullen worden betrokken. Ook zal in deze periode met bewoners en bedrijven een keuze worden gemaakt voor de locatie van de verkeersknip.

De vastgestelde structuurvisie zal worden uitgewerkt in een voorlopig stedenbouwkundig plan waarin zal worden geconcretiseerd hoe de woonbebouwing en de inrichting van de openbare ruimte eruit zal komen te zien. Tegelijkertijd zal als eerste uitwerking van de structuurvisie in september/

oktober 2021 in samenspraak met omwonenden op basis van een variantenstudie een keuze worden gemaakt voor het verkeerstracé van de Bovenweg (zowel autoweg als langzaamverkeersverbinding

Het voorlopig stedenbouwkundig plan zal ter consultatie worden voorgelegd. Vervolgens zal dit worden verwerkt in een definitief stedenbouwkundig plan dat juridisch vertaald wordt in een ontwerpbestemmingsplan.

Dit ontwerpbestemmingsplan wordt gedurende 6 weken ter inzage gelegd, waarop gedurende deze periode een zienswijze ingediend kan worden.

Deze zienswijzen worden door het college beantwoord in een zienswijzenreactienota. Deze nota wordt samen met bestemmingsplan ter vaststelling aan de raad aangeboden.

Na vaststelling door de gemeenteraad kunnen belanghebbenden beroep aantekenen bij de Afdeling Bestuursrechtspraak van de Raad van State.

9 Uitvoerbaarheidsparagraaf

9.1 Inleiding

De Wet ruimtelijke ordening vereist dat een gemeente bij de structuurvisie een uitvoeringsparagraaf opstelt waarin wordt toegelicht hoe de gemeenteraad de gewenste ontwikkelingen wil uitvoeren en financieren. Deze structuurvisie vormt daarmee een overkoepelend afwegings- en sturingskader voor de gewenste ruimtelijke ontwikkelingen en de daarbij gekozen principes voor 't Hul-Noord. Dit betekent dat de visie globaal van aard is en gepaard gaat met onzekerheden. Deze onzekerheden zullen naarmate het plan verder uitgewerkt en geconcretiseerd wordt, kleiner worden.

Deze uitvoeringsparagraaf gaat in op vier uitvoerbaarheidsaspecten: de ontwikkelingsstrategie, de financiële uitvoerbaarheid en onzekerheden en als laatste de planning.

9.2 Ontwikkelstrategie

In principe wordt ervan uitgegaan dat alle benodigde gronden minnelijk kunnen worden verworven door de gemeente. Om de planontwikkeling niet te laten stagneren stellen we, zodra het plan voldoende concreet en uitgewerkt is, een bestemmingsplan en een exploitatieplan op, om zo de

ontwikkeling planologisch mogelijk te maken en de nog resterende grondeigenaren de mogelijkheid te geven om binnen deze kaders de gronden zelf te ontwikkelen. Als laatste redmiddel kan de gemeente in het kader van het ruimtelijk belang kiezen voor verwerving door middel van een onteigeningsprocedure.

Het overgrote deel van de gronden binnen het project 't Hul-Noord zijn op dit moment in particulier eigendom. De gemeente heeft de Wet voorskeursrecht gemeenten (hierna Wvg) op uitsluitend die gronden binnen het gebied gevestigd die mogelijk benodigd zijn voor de ontwikkeling van het project. Het doel van de gemeente is om deze gronden actief te verwerven om daarmee de realisatie van het project mogelijk te maken. De bestaande bebouwing is daarbij buiten de Wvg gehouden. Ons uitgangspunt is namelijk dat deze behouden en ingepast wordt in de ontwikkeling. Wanneer alle gronden waarop de Wvg gevestigd is verworven zijn, heeft de gemeente volledige vrijheid om te bepalen welke invulling het project 't Hul-Noord krijgt. Dit geeft de gemeente de mogelijkheid om verschillende beleidsdoelen te behalen, zoals voldoende betaalbare woningen en het realiseren van een groene, gezonde, veilige en vitale Nunspeetse wijk.

Om speculatie met woningbouwrijzen tegen te gaan, zal aanvullend in de overeenkomsten met de afnemers van woningen een zelfbewoningsplicht en een antispeculatiebeding worden opgenomen. Dit wordt enerzijds gedaan om te zorgen dat betaalbare woningen zo veel mogelijk betaalbaar blijven. Anderzijds wordt hiermee gezorgd dat betaalbare woningen beschikbaar zijn en gebruikt worden door de inwoners van Nunspeet

Bovengenoemde ontwikkelingsstrategie zal de komende maanden verder uitgewerkt worden. Bij deze uitwerking worden de volgende drie uitgangspunten gehanteerd:

- Alle gemeentelijke investeringen, waaronder de gemeentelijke plankosten, het bouw- en woonrijp maken en de aanlegkosten voor de hoofdverkeersontsluiting, voor zover deze toerekenbaar zijn aan dit project, moeten worden gedekt door de te realiseren grondopbrengsten bij verkoop van de gronden.
- Het project (en daarmee ook het plegen van investeringen) moet zo veel mogelijk per fase kunnen plaatsvinden.
- Het streven is dat elke planfase afzonderlijk minimaal kostendekkend is. Hierdoor kan de gemeente tussentijds per fase op basis van de actuele marktbehoefte besluiten om wel of niet verder te ontwikkelen.
- De bestaande bewoners en de camping vallen onder 'te handhaven gebied' en zullen zorgvuldig ingepast worden in de planontwikkeling.
- De woningen moeten in de periode 2024 tot en met 2030 worden gebouwd.

9.3 Financiële uitvoerbaarheid

In het kader van de structuurvisie is een globale verkenning uitgevoerd naar de financiële haalbaarheid van het project. Hierbij zijn diverse scenario's opgesteld, vanwege de grote onzekerheden in deze fase. Elk scenario leidt tot een ander financieel resultaat, zowel positief en negatief. Het financiële resultaat van de ontwikkeling blijkt met name afhankelijk van de volgende factoren:

- De omvang van de woningbouwontwikkeling.
- De omvang van het te handhaven agrarisch gebied.
- Het aantal en de omvang van de percelen die verworven moeten worden.
- De geraamde verwervingskosten.
- De kosten van de verkeersinfrastructuur.
- De verkoopprijzen van de kavels.
- Het te realiseren woningbouwprogramma.
- De typen woningen (aantal sociale huur, goedkope en dure woningen) en de afzetsnelheid van de woningen.

Het samenspel van bovengenoemde factoren leidt tot een financieel resultaat van een scenario. De scenario's die leiden tot een positief resultaat vormen voor ons de basis (bepalen de minimale hoogte van deze factoren) en stellen daarmee het kader voor de verdere planuitwerking.

De totale verwachte gemeentelijke investeringen voor het realiseren van de planontwikkeling bedragen, inclusief rentekosten, ruim 35 miljoen euro.

Binnen de totale investeringen bedragen de benodigde gemeentelijke plankosten ruim 4 miljoen euro.

Onzekerheden

De grootste onzekerheden voor het project zijn:

- Gedeputeerde Staten van de Provincie Gelderland (hierna: GS) moeten instemmen met de ontwikkeling van deze locatie omdat deze ontwikkeld wordt in het in de provinciale Omgevingsverordening aangeduide 'Nationaal Landschap' en 'Waardevol open gebied'. Dit risico is kleiner geworden, omdat GS in haar reactie op de ontwerpstructuurvisie de keuze voor de locatie 't Hul-Noord onderschrijft en daarbij ook stelt dat wat de Provincie betreft de woningbehoefte voldoende is aangetoond. Bij de benodigde bestemmingsplanherziening c.q. omgevingsplan voor 't Hul-Noord moet aan GS definitief toestemming worden gevraagd. Er bestaat een kans dat ondanks de nu schriftelijk uitgesproken positieve grondhouding GS deze instemming niet verleent. Om dit risico te verkleinen worden GS bij de planontwikkeling actief betrokken.
- De realisatiekosten van de hoofdverkeersontsluiting en de omliggende infrastructuur liggen hoger dan voorzien. Op basis van het onderzoek van Goudappel is onderbouwd dat het mogelijk is om te zorgen voor een verkeersveilige afwikkeling en inrichting van de infrastructuur. Daarnaast is samen het verkeersbureau Grenspaal12 en Lodewijk

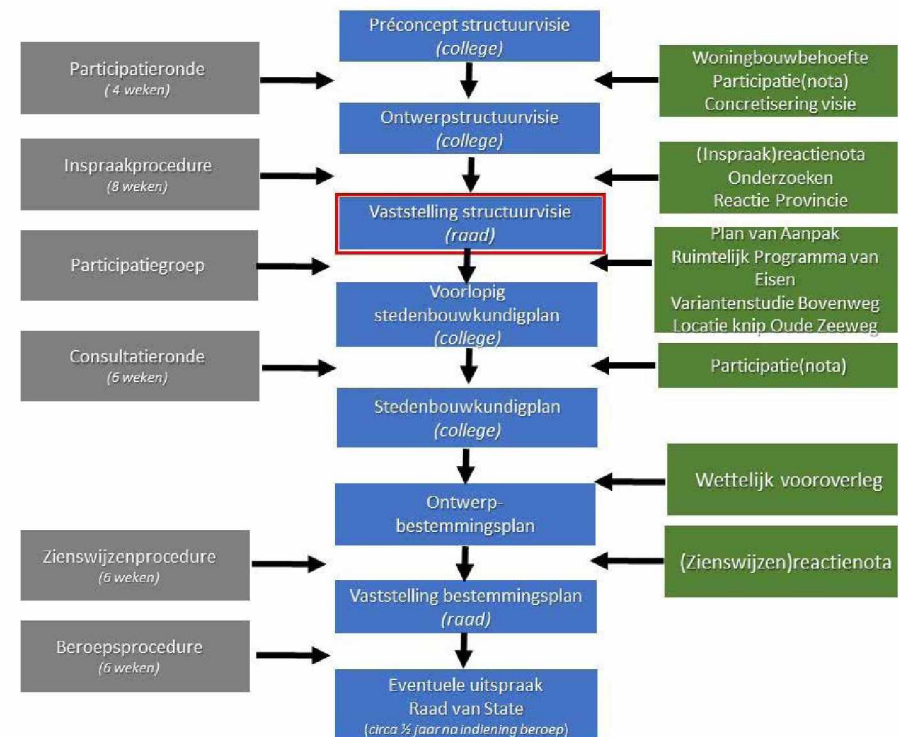
Baljon Architecten ruimtelijk-technisch gezien middels een concept variantenstudie aangetoond dat het herinrichten van de Bovenweg op een goede manier mogelijk is. Op dit moment zijn de kosten van de herinrichting slechts zeer grof in te schatten. Dit past bij de planfase waarin het project zich bevindt.

- Een deel van de grondeigenaren wenst de gronden niet te verkopen. In principe gaat de gemeente ervan uit dat alle benodigde gronden minnelijk zullen worden verworven. Mocht een grondeigenaar niet bereid zijn tot verkoop dan kan de gemeente in het kader van het ruimtelijk belang kiezen voor kostenverhaal via de publiekrechtelijke weg via het exploitatieplan. Om de planontwikkeling niet te laten stagneren zal, zodra het plan door de gemeente voldoende concreet en uitgewerkt is, een bestemmingsplan en een exploitatieplan opgesteld worden, om de ontwikkeling planologisch mogelijk te maken. Alleen als uiterste redmiddel wordt de onteigeningsprocedure ingezet.
- Een te eenzijdig woningaanbod met een relatief hoog aandeel aan goedkope en sociale koop- en huurwoningen leidt tot grote financiële verliezen. Door te kiezen voor een divers woningbouwprogramma gericht op een groot aantal doelgroepen wordt het markt(afzet)risico verkleind.

- Er lijkt sprake te zijn van een meetbaar positief effect van de gekozen participatiestrategie. Afgemeten aan het aantal zienswijzen op de ontwerpstructuurvisie (22) ten opzichte van het aantal participatiereacties op de préconceptstructuurvisie (116) lijkt het maatschappelijke weerstandrisico aanzienlijk verkleind. Dit is echter slechts deels het geval, omdat er diverse zienswijzen zijn ingediend ondertekend door meerdere personen. De maatschappelijke weerstandsrisico tegen het plan blijft echter groot. In het geval de maatschappelijke weerstand (ondanks de gemeentelijke participatie-inspanningen) op een hoog niveau blijft, leidt dit waarschijnlijk tot hogere plankosten dan voorzien omdat een grotere ambtelijke inzet nodig is om het plan te realiseren. Ook leidt dit tot vertraging van de ontwikkeling. Door bewoners actief te blijven betrekken bij de planontwikkeling wordt dit risico verkleind.

9.4 Vervolg

Na de vaststelling van de structuurvisie zal het vervolgproces verder worden uitgewerkt in een plan van aanpak. In dit plan van aanpak zal worden uitgewerkt hoe in dit project wordt overgegaan tot realisatie van het plan. Hierin zal onder andere worden beschreven hoe de verdere participatie met bewoners wordt vorm gegeven.



www.nunspeet.nl

