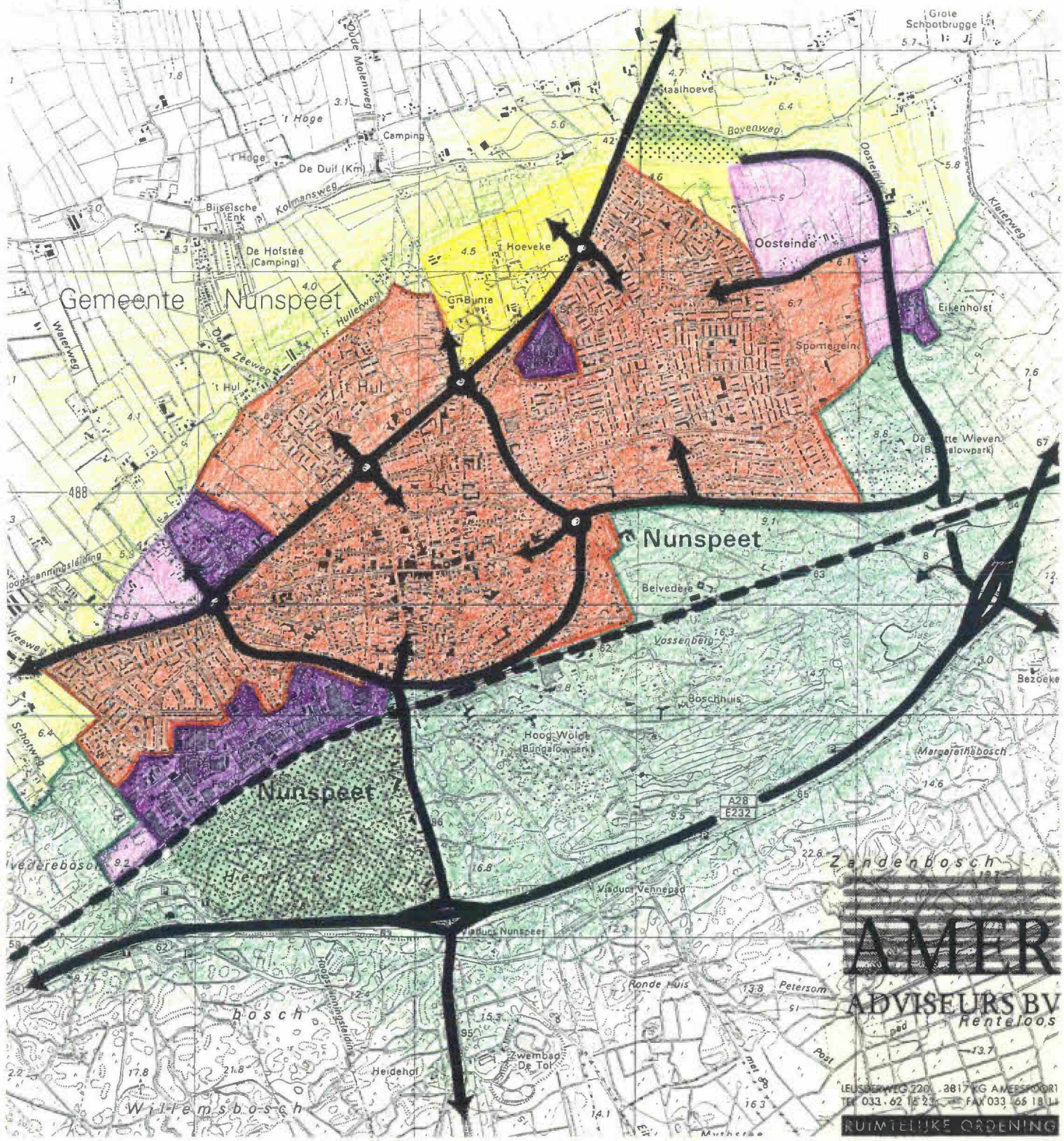


ten Veen

Gemeente Nunspeet

Structuurplan kern Nunspeet 1995



AMER
ADVISEURS BV
 Renteloos
 LEUSSEWEG 220 - 3817 KG AMERSFOORT
 TEL 033-62 15 21 - FAX 033-66 18 11
RUIMTELIJKE ORDENING

gemeente nunspeet
structuurplan kern nunspeet 1995

29 2-11-95

24-003
6 april 1995

amer adviseurs b.v. ruimtelijke ordening

INHOUD:	blz.
1. INLEIDING	3
1.1. Waarom een Structuurplan ?	3
1.2. Bestuursafspraken tussen gemeente en provincie	4
1.3. Beleid van rijk en provincie	5
1.4. De positie van de kern Nunspeet	6
1.5. Werkwijze	7
1.6. Géén structuurvisie, maar een Structuurplan !	7
2. DE TOEKOMSTIGE BEHOEFTE AAN WONINGBOUW	9
2.1. Algemeen/ Volkshuisvestingsplan	9
2.2. Waarom nieuwe berekeningen?	9
2.3. Gemeentelijke visie versus provinciale visie	10
2.4. Bevolkingsgroei en woningbouw op korte en lange termijn in de <u>gemeente</u> Nunspeet	11
2.5. Ruimtebehoefte voor woningbouw op korte en lange termijn in de <u>kern</u> Nunspeet	13
3. NIEUWE LOCATIES VOOR WONINGBOUW	19
3.1. Streekplan Veluwe	19
3.2. 4 Potentiële nieuwbouwlocaties	21
3.3. Eerste verkenning van de 4 locaties	21
3.4. Van 4 naar 2 potentiële nieuwe woonlocaties	30
3.5. Beoordeling van de 2 resterende locaties	30
3.6. Conclusies en aanbevelingen	33
4. TOEKOMSTIGE BEHOEFTE AAN BEDRIJVENTERREIN	35
4.1. Algemeen	35
4.2. Recent uitgifte-tempo en toekomstige behoefte	35
4.3. De nota "Werken in Nunspeet"	37
4.4. Stand van zaken anno 1994	38
4.5. Conclusies en aanbevelingen	39
5. DE TOEKOMSTIGE HOOFDWEGENSTRUCTUUR	41
5.1. Algemeen	41
5.2. De verkeersproblematiek in het oostelijke deel van Nunspeet	41
5.3. De verkeersproblematiek in het westelijke deel van Nunspeet	45
5.4. Conclusies en aanbevelingen	50
6. TWEE ONTWIKKELINGSMODELLEN VOOR NUNSPEET-OOST	51
6.1. Inleiding	51
6.2. Beschrijving 2 ontwikkelingsmodellen	53
6.3. Toetsingscriteria	55
6.4. Beoordeling van de twee modellen	59
6.5. Model 1 of Model 2 ?	74
7. HET RUIMTELIJK ONTWIKKELINGSMODEL	75
8. RESULTATEN INSPRAAK EN VOOROVERLEG	77

Bijlagen:

1. Tabellen woningbouw, bevolkingsgroei en samenstelling
2. Bijlagen uit het verkennend verkeersonderzoek van bureau VIA te Vught
3. Verslag inspraakavond d.d. 7 november 1994
4. Samenvatting inspraakreacties
5. Puntsgewijze beantwoording van de inspraakreacties
6. Samenvatting reacties vooroverleg
7. Beantwoording "vooroverleg"

1. INLEIDING

1.1. Waarom een Structuurplan?

In de kern Nunspeet doen zich op het terrein van de ruimtelijke ordening verschillende beleidsvragen voor die om een samenhangende visie vragen:

- De **woningbouwmogelijkheden** in 't Hul zijn na benutting van de 2e fase ("De Marsse") en de 3e fase ("Molenweg") uitgeput. Verwacht mag worden, dat er ook na voltooiing van 't Hul nog behoefte zal bestaan aan nieuwe woningen. Het is echter bekend, dat er een grote discrepantie bestaat tussen de door de gemeente berekende woningbehoefte en de mogelijkheden op basis van het Streekplan Veluwe. Reeds bij de behandeling van het bestemmingsplan De Marsse is hierover uitgebreid van gedachten gewisseld met de Provincie. De vraag kan gesteld worden: "Van welke woningbouwbehoefte dient er "na 't Hul" uitgegaan te worden: van de door de gemeente berekende woningbouwbehoefte of van de woningbouwmogelijkheden op basis van het Streekplan?". Een verkenning van de bevolkingsgroei en de daaraan gekoppelde woningbehoefte op langere termijn is dringend gewenst. Vooral om in beeld te brengen wat de consequenties zijn, indien er uitgegaan wordt van verschillende berekeningsmethoden. De resultaten van deze berekening kunnen vervolgens als basis dienen bij een onderzoek naar mogelijke nieuwe woonlocaties "na 't Hul".
- Ook op het gebied van de **werkgebieden** dient erop korte termijn gezorgd te worden voor nieuwe mogelijkheden om in de behoefte te voorzien. In de volgende paragraaf zal hier nog nader op ingegaan worden.
- Een derde belangrijke beleidsvraag heeft betrekking op de **toekomstige hoofdwegenstructuur**: Zowel in het westelijke deel van de kern Nunspeet als in het oostelijke deel doen zich op dit moment verkeersproblemen voor. In het westelijke deel spitsen deze problemen zich toe op de verkeersafwikkeling ter plaatse van het Stationsplein. In het oostelijke deel worden de problemen vooral veroorzaakt door het verkeer, dat zich een weg zoekt door Nunspeet-Oost. Door het bureau VIA-Verkeersadvisering uit Vught is in 1991 een onderzoek ingesteld naar de noodzakelijkheid van een oostelijke rondweg rond Nunspeet. Het onderzoek is zodanig opgezet, dat een beoordeling kan worden gegeven van de verkeerssituatie in het gehele dorp Nunspeet, voor en na een eventuele aanleg van de rondweg. Dit is vooral van belang voor het beoordelen van de verkeerssituatie in het westelijk deel van Nunspeet.

Uiteraard hangen bovenstaande beleidsvragen sterk met elkaar samen: Bij het situeren van toekomstige woongebieden en toekomstige werkgebieden dient terdege rekening gehouden te worden met de gevolgen, welke deze situering kan hebben op de gewenste danwel noodzakelijke toekomstige hoofdwegenstructuur. Concreet betekent dit, dat er meerdere aspecten afgewogen dienen te worden, hetgeen pleit voor het opstellen van een "Structuurplan", waarin voor de komende ca. 20 jaren de toekomstige woningbouw, de toekomstige bedrijventerreinen en toekomstige (hoofd)wegenstructuur in hun onderlinge verband aan de orde gesteld worden.

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

1.2. Bestuursafspraken tussen gemeente en provincie.

Zoals bekend is het Rijks- en provinciaal beleid op het gebied van de ruimtelijke ordening gericht op het drastisch verminderen van de militaire activiteiten op de Veluwe. Met name op de Noordwest-Veluwe worden diverse kazernecomplexen afgestoten. Eén van de complexen, die gesloten zal worden is de Generaal Winkelman-kazerne te Nunspeet. Per 1 januari 1996 zal deze kazerne haar poorten sluiten. In het Integraal Deelplan Noordwest-Veluwe wordt reeds uitgegaan van de afstoting van 5 militaire oefenterreinen in Nunspeet. Dit standpunt is tevens opgenomen in de provinciale reactie op de Defensienota (1991), de Evaluatienota Structuurschema Militaire Oefenterreinen (1992) en de Prioriteitennota (1993). In het kader van de besluitvorming rondom de Evaluatienota heeft de Tweede Kamer inmiddels besloten het EOT Stakenbergerheide in Nunspeet te sluiten. Daardoor zouden de gebruiksmogelijkheden van de Generaal Winkelman-kazerne toch al drastisch afgenomen zijn.

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

Een en ander heeft ertoe geleid, dat de gemeente Nunspeet in overleg getreden is met de provincie Gelderland teneinde tot duidelijke bestuursafspraken te komen. Dit heeft in december 1993 geresulteerd in een breedvoerige overeenstemming op diverse beleidsterreinen.

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

- In de eerste plaats wil de gemeente ter compensatie van de negatieve effecten voor ondermeer de lokale werkgelegenheid overgaan tot de ontwikkeling van een bedrijventerrein met een bruto-oppervlakte van 15 hectare, als eerste aanzet voor een nader op structuurplanniveau te ontwikkelen bedrijventerrein van ca. 30 hectare bruto aan de oostzijde van het dorp Nunspeet. Verdere ontwikkeling van het plangebied voor dat bedrijventerrein zal plaatsvinden aan de hand van de provinciale nota "Ruimte voor Kantoren en Bedrijven";
- In de tweede plaats dient ter oplossing van de reeds bestaande verkeersproblematiek in het oostelijke deel van Nunspeet, alsmede ten behoeve van de ontsluiting van voormeld bedrijventerrein een rondweg gecreëerd te worden tussen de Elburgerweg en de Eperweg. Een gedeeltelijke doorsnijding van het Centraal Veluws Natuurgebied wordt daarbij als noodzakelijk beschouwd;
- In de derde plaats dient er ten behoeve van de noodzakelijke bedrijfsuitbreiding aan de westzijde van het industrieterrein Feithenhof ter grootte van 3 hectare medewerking te worden verleend aan een maatwerkoplossing.

Op basis van het bovenstaande zou de indruk gewekt kunnen worden, dat hier sprake is van een eenzijdige bestuursafpraak. Daarom dient hier direkt bij vermeld te worden, dat de gemeente bereid is onder andere de volgende maatregelen te treffen, welke een positieve invloed zullen hebben op de gewenste "stringente bescherming van natuur en landschap":

- Met ingang van 1 januari 1998 zal de gemeente géén gemeentelijke heide- of andere natuurterreinen meer afstaan ten behoeve van militair gebruik. Voor de ontwikkeling van het vrijkomende heideterrein (met een oppervlakte van ca. 1100 ha.) ten behoeve van versterking van natuurwaarden, extensieve recreatie, stiltegebied en milieubeschermingsgebied, zal de gemeente in overleg met en medewerking van de provincie een inrichtings- en beheersplan opstellen;
- De gemeente zal voorzien in de aanleg van een alternatieve verharde ontsluitingsweg voor de aan de Klaterweg gelegen camping De Scheepsbel. Hierdoor kan overgegaan worden tot gedeeltelijke afsluiting van de Klaterweg voor gemotoriseerd verkeer, zoals aangeduid in het Integraal Deelplan Noordwest-Veluwe;
- De gemeente is bereid de maatregelen, welke genomen dienen te worden in het kader van de uitvoering van het Integraal Deelplan Noordwest-Veluwe gefaseerd uit te voeren. Daarbij is overigens wel de (financiële) steun van de provincie noodzakelijk.

De bestuursafspraken tussen gemeente en provincie zullen leiden tot een "win-win"-situatie voor zowel de economische belangen als die van natuur en milieu.

Het is dringend gewenst in het licht van het bovenstaande een duidelijk beeld te scheppen van de mogelijke ruimtelijke ontwikkelingen aan de oostzijde van Nunspeet. Een reden temeer om een Structuurplan op te stellen.

1.3. Beleid van Rijk en provincie

Gesteld kan worden, dat er zowel vanuit het Rijk als vanuit de provincie met bijzondere aandacht gekeken wordt naar Nunspeet. De ligging van de kern Nunspeet op de rand van het Centraal Veluws Natuurgebied (CVN) is hier debet aan. Juist deze ligging is zeer bepalend voor de ontwikkelingsmogelijkheden. Zoals bekend geldt voor het Centraal Veluws Natuurgebied een zeer terughoudend beleid. Voor dit gebied is op basis van de Vierde Nota Extra (VINEX) de zogeheten groene koers van toepassing, hetgeen betekent, dat aan de bescherming van natuur en landschap absolute prioriteit wordt toegekend. Dit beleid wordt in het Structuurschema Groene Ruimte krachtig ondersteund door de aanwijzing van de Veluwe als Waardevol Cultuurlandschap (WCL).

Teneinde ongewenste aantasting van de aanwezige natuur- en landschapsbelangen te voorkomen, geldt voor het CVN het (Rijks)restrictieve beleid. Dit beleid is er op gericht landschappelijke, ecologische, recreatieve en agrarische functies te vrijwaren van verstedelijkingsdruk. Mede naar aanleiding van de discussie tussen Rijk en provincie Gelderland is het restrictieve beleid "vertaald" door het aangeven van grenzen van ruimtebeslag rond kernen in plaats van via bevolkingcijfers. Deze benadering gaat er van uit, dat de provincies in hun streekplannen maximale bebouwingscontouren aangeven voor ruimtebeslag voor woningbouw, werkgelegen-

heid en voorzieningen. Steden en dorpen kunnen zich binnen deze contouren ontwikkelen door opvulling van de resterende ruimte en door verdichting van de bestaande bebouwing. Inmiddels heeft de provincie Gelderland uitvoering gegeven aan dit beleid door de nadere uitwerking van het Streekplan Veluwe in een vijftal Deelplannen, waarvan voor de kern Nunspeet het Integraal Deelplan Noord-West van belang is. In dit Deelplan wordt eigenlijk tot op perceels-niveau nauwkeurig bepaald, tot welk punt de "verstedelijking" van de kern Nunspeet zich mag uitstrekken. Opvallend daarbij is, dat voor de begrenzing van het CVN niet gekozen is voor een duidelijke bestaande fysieke begrenzing (de A28) maar voor een begrenzing, die nauw aansluit bij de huidige grens tussen "bos" en landbouw, waardoor een zeer grillige scheidslijn ontstaat. Dit is des te opvallender, aangezien de A28 in het Tweede Structuurschema Verkeer en Vervoer nog aangemerkt wordt als "Hoofdtransportas". Deze hoofdtransportas is thans gesitueerd door het noordelijke deel van het CVN, waardoor betwijfeld kan worden, of het gebied ten noorden van deze A28 nog wel een duidelijke relatie kan krijgen met het tamelijk ongeschonden gebied ten zuiden er van.

In het Ruimtelijk Ontwikkelingsperspectief (ROP), dat door de provincie Gelderland is opgesteld ter voorbereiding van een nieuw streekplan voor de gehele provincie, wordt aangegeven, dat er recent beleid van kracht is voor het CVN door middel van de vijf integrale deelplannen. Het is niet de bedoeling dit recente beleid op de helling te zetten, waardoor voorlopig aangenomen mag worden, dat het beleid, neergelegd in het Integrale Deelplan Noord-West "overgeprikt" zal worden in het nieuw op te stellen Streekplan voor geheel Gelderland. Of daarin een andere begrenzing van het CVN wordt aangebracht, welke beter aansluit bij de bestaande fysieke begrenzing in de vorm van de A28, is thans nog niet te voorzien. In het kader van de ROP-discussie heeft de gemeente Nunspeet wel al geageerd tegen de oude CVN-begrenzing.

1.4. De positie van Nunspeet

Uit de inhoud van de vorige paragraaf kan al afgeleid worden, dat de kern Nunspeet een bijzondere positie inneemt op de rand van het CVN. Daarnaast is het duidelijk, dat de kern Nunspeet tevens de hoofdkern vormt binnen de gemeente Nunspeet. Om die reden is het logisch dat procentueel een groot deel van de nieuwe woningbouw gerealiseerd wordt in Nunspeet zelf.

Hoewel deze kern ruimtelijk gezien nog mogelijkheden heeft voor woningbouw, wordt zij beperkt in haar mogelijkheden door een terughoudend beleid van de provincie. De kern Harderwijk heeft een regionale opvangtaak, hetgeen inhoudt, dat deze kern dient zorg te dragen voor de opvang van bewoners, die elders op de Noord-west Veluwe niet gehuisvest kunnen worden door restrictieve maatregelen van de provincie. Dit beleid heeft er in het recente verleden echter in onvoldoende mate toe geleid, dat Harderwijk ook inderdaad gegroeid is door aanwas vanuit de rest van de Noord-west Veluwe. Op zich is dit niet zo vreemd: zowel fysiek als emotioneel is de afstand Nunspeet-Harderwijk tamelijk groot. Reeds jaren wordt er door Nunspeet gepleit voor een zodanige verruiming van de woningbouwmogelijkheden, dat de eigen bevolking gehuisvest kan worden. Alleen op die manier kan Nunspeet zich op evenwichtige wijze ontwikkelen tot een gemeente, waar het goed wonen, werken en recreëren is.

1.5. Werkwijze

Allereerst is in hoofdstuk 2 nagegaan, welke consequenties de verschillende rekenmethodieken (gemeente of provincie) hebben voor de toekomstige behoefte aan woningbouw voor een periode van 20 jaren. Op basis van de uitkomsten van dit onderzoek worden in hoofdstuk 3 diverse potentiële nieuwe woningbouwlocaties op hun bruikbaarheid getoetst.

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

Vervolgens wordt in hoofdstuk 4 nader ingegaan op de totale behoefte aan bedrijventerreinen. In dit hoofdstuk wordt ook nog even teruggeblikt op de inhoud van de nota "Werken in Nunspeet", waarin een locatiestudie ten behoeve van een bedrijventerrein is opgenomen. Op deze manier wordt duidelijk, welke toetsingscriteria in het verleden een rol hebben gespeeld bij de keuze van toekomstige locaties voor een bedrijventerrein. Voorts wordt er stilgestaan bij de situatie anno 1994, zodat een ieder het zelfde vertrekpunt heeft bij het lezen van de volgende hoofdstukken.

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

Op basis van de conclusies uit de hoofdstukken 4 en 5 wordt in hoofdstuk 6 ingegaan op de mogelijkheden om aan de oostzijde van Nunspeet een bedrijventerrein te realiseren, in combinatie met een rondweg. Het heeft geen zin om alle theoretische mogelijkheden aan een grondige studie te onderwerpen. In plaats daarvan worden 2 principieel verschillende ontwikkelingsmogelijkheden onder de loep genomen. Dit heeft ten doel om op structuurplanniveau een helder beeld te schetsen van de voor- en nadelen van deze twee verschillende ontwikkelingsmogelijkheden. Op basis van deze beoordeling wordt een keuze gemaakt tussen de beide ontwikkelingsmodellen.

In hoofdstuk 7 wordt het uiteindelijke ruimtelijke ontwikkelingsmodel beschreven, waarbij rekening gehouden wordt met de wensen vanuit de verschillende sectoren.

Tenslotte wordt in hoofdstuk 8 ingegaan op de resultaten van de inspraak en het vooroverleg.

1.6. Géén structuurvisie, maar een Structuurplan !

Met nadruk dient er op gewezen te worden, dat de gemeente bewust gekozen heeft voor het opstellen van een Structuurplan. Zij hecht er waarde aan een duidelijk ruimtelijk kader op te stellen, waarbinnen de toekomstige ontwikkelingen kunnen plaatsvinden. Het opstellen van een Structuurschets of een Structuurvisie acht zij een te vrijblijvende benadering van de problematiek. Dit heeft tevens als consequentie, dat het Structuurplan de procedure dient te doorlopen, zoals voorgeschreven is in de Wet op de Ruimtelijke Ordening.

2. DE TOEKOMSTIGE BEHOEFTE AAN WONINGBOUW

2.1. Algemeen / Volkshuisvestingsplan

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

Vanuit deze achtergrond heeft de gemeente begin 1991 aan Companen b.v. opdracht gegeven om een volkshuisvestingsplan (een VOP) op te stellen. In november 1991 is het plan gereed gekomen. Het plan is primair gericht op het te voeren beleid voor de korte termijn tot het jaar 2000.

Conform het toen geldende streekplan is er bij de opstelling vanuit gegaan dat de gemeente mocht groeien op basis van 90% compensatie van het vertrek. Dit betekent dat naast de opvang van de natuurlijke aanwas in de vorm van een geboortenoverschot, het normaal te verwachten vertrek van inwoners uit de gemeente vanwege scholing en werk, voor 90 % gecompenseerd mag worden door vestiging van mensen van buiten de gemeente. Voor de periode 1990-1999 blijken dan ca 1000 woningen nodig te zijn (zie ook blz 10 e.v. van het VOP voor de berekeningswijze).

2.2. Waarom nieuwe berekeningen?

Er zijn verschillende redenen om nieuwe, c.q. aanvullende berekeningen uit te voeren.

- In de eerste plaats heeft de berekening in het VOP betrekking op de periode tot het jaar 2000. Aangezien het Structuurplan een periode van ca. 20 jaren bestrijkt, is het nodig om -in aanvulling op de berekeningen van Companen- ook berekeningen uit te voeren, welke betrekking hebben op de periode na het jaar 2000;
- De tweede reden om nieuwe berekeningen te gaan uitvoeren is veel principiëler van aard:

In 1991 is Nunspeet op basis van de Bijstelling van het Uitvoeringsprogramma (van het streekplan Veluwe) in een lagere groeiklasse van slechts "85% compensatie van het vertrek" ingedeeld. Dit houdt in, dat het vertrek van inwoners uit de gemeente Nunspeet niet voor 90% gecompenseerd mag worden door vestiging van buiten de gemeente, maar voor slechts 85%. Hoewel dit op zich slechts een marginale vermindering lijkt, zijn de gevolgen ingrijpend: Alleen al in de periode tot 2000 heeft dit een vermindering van de woningbehoefte met maar liefst 400 woningen tot gevolg. Dit laatste is overigens ook al in het VOP aangegeven.

2.3. Gemeentelijke visie versus provinciale visie

De gemeente heeft op 2 september 1992 schriftelijk protest aangetekend bij de provincie tegen deze wijziging in positie. Het betekent een zo drastische ombuiging in het woningbouwtempo dat de continuïteit in de ontwikkeling wegvalt. Wat erger is, de bestaande woningnood als gevolg van een aanzienlijk tekort aan geschikte woningen voor starters en oudere doorstromers, zoals in het VOP gesignaleerd, kan niet programmatisch aangepakt worden op een behoorlijk niveau.

Tijdens overleg met de provincie is gebleken, dat de provincie onverkort vasthoudt aan de nieuwe programmacijfers op basis van de hoofddoelstelling van het streekplan: stringente bescherming van natuur en landschap. Met nadruk dient erop gewezen te worden, dat ook Nunspeet deze hoofddoelstelling onderschrijft. Overigens bestaat bij de gemeente de overtuiging, dat haar oorspronkelijke groeimodel binnen de gemeente kan worden opgevangen zonder de hoofddoelstelling van het Streekplan geweld aan te doen. Het vasthouden aan de nieuwe programmacijfers is voor Nunspeet in feite onacceptabel, aangezien er elders in de regio nauwelijks opvangmogelijkheden aanwezig zijn. De beperkte opvangmogelijkheden in Harderwijk zullen waarschijnlijk op korte termijn verdwijnen, omdat deze gemeente al genoeg moeite heeft om haar "eigen" bevolking te kunnen huisvesten.

Deze situatie werd nog ernstiger, toen de Concept Bijstelling van het Uitvoeringsprogramma 1993 verscheen. Hierin was namelijk sprake van een "volledige verrekening van de teveel gerealiseerde binnenlandse migratieoverschotten in de jaren 1990-1992". Op basis daarvan ging de concept Bijstelling 1993 uit van een netto-toename van de woningvoorraad in de periode 1993-1997 van slechts 135 woningen, terwijl voor de periode 1998-2004 voorzien werd in een netto-toename van 278 woningen. Wanneer daarbij bedacht wordt, dat alleen al in de periode 1993-1995 58 woningen "gereserveerd" dienen te worden voor de huisvesting van asielzoekers/ statushouders, dan is het duidelijk, dat er voor de "eigen bevolking" slechts een marginale hoeveelheid woningen overbleef. Omdat de gemeente Nunspeet niet zonder slag of stoot accoord ging met deze Concept-Bijstelling 1993, heeft zij door Companen laten onderzoeken of de gemeente in de afgelopen periode alle mogelijkheden heeft benut om de vestiging van niet-gebonden te beperken. Op basis van dat onderzoek kan geconcludeerd worden, dat de gemeente inderdaad alle mogelijkheden heeft benut.

Tevens heeft de gemeente Ameradviseurs gevraagd de Concept-Bijstelling nog eens kritisch tegen het licht te houden. Hieruit is naar voren gekomen, dat de provincie per ongeluk voor Nunspeet een dubbele strafkorting heeft toegepast. De berekeningen zijn daarom medio 1994 door de provincie gecorrigeerd. De resultaten hiervan zijn opgenomen in Bijlage 1.

Ten behoeve van een gefundeerde beleidsontwikkeling op het terrein van de ruimtelijke ordening en de volkshuisvesting is er sterk behoefte aan meer inzicht in de gevolgen van het gewijzigde provinciale uitgangspunt (van 90% naar 85%) voor de korte en lange termijn. Kortom: een reden te meer om zowel voor de korte als voor de lange termijn nieuwe bevolkingsprognoses en woningbehoefte-ramingen op te stellen.

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

In deze paragraaf wordt een samenvatting gegeven van de bevolkingsgroei en de woningbehoefte in 5-jarige perioden voor de komende 20 jaar voor de gehele gemeente Nunspeet. In de bijlage zijn gedetailleerde uitkomsten opgenomen van de uitgevoerde computerberekeningen. Bij de berekeningen is als peildatum 1 januari 1992 aangehouden, aangezien alle noodzakelijke invoergegevens voor dat moment beschikbaar waren (bij woningbehoefteberekeningen wordt uitgegaan van de omvang van de bevolking, minus de zogenaamde "tehuisbevolking").

Omdat de gemeente van mening is dat er minimaal een natuurlijke groei moet kunnen plaats vinden op basis van 90% compensatie van het vertrek, zal deze bevolkingsprognose en woningbehoefteraming als "gemeentelijk model" gepresenteerd worden: **model I**.

Daarnaast wordt voor een beter inzicht in de gevolgen van het nieuwe provinciale beleid de ontwikkeling op basis van het nieuwe provinciale uitgangspunt van 85% compensatie van het vertrek gepresenteerd: **model II**.

Deze beide behoefteberekeningen zijn gebaseerd op de volgende uitgangspunten:

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

Model I Gemeentelijk model

(Bevolkingsontwikkeling bij 90% compensatie van het vertrek in de gemeente).

jaar	1-1-1992	1997	2002	2007	2012	'92-'12
inwoners	25026	25403	25735	25965	26127	+1101
woningbehoefte per periode	512	421	255	233		+1421

Model II Provinciaal model

(Bevolkingsontwikkeling bij 85% compensatie van het vertrek in de gemeente).

jaar	1-1-1992	1997	2002	2007	2012	'92-'12
inwoners	25026	25169	25257	25237	25134	+ 108
woningbehoefte per periode	430	338	170	151		+1089

Volgens **model I**, dat overeenkomt met het oorspronkelijke uitgangspunt van het streekplan, neemt de bevolking in 20 jaar nog met ca 1100 personen toe tot ca 26100 inwoners.

Bij deze groei behoort een toename van de woningvoorraad met 933 gedurende de eerste 10 jaar en 488 in de volgende 10 jaar: totaal 1421 woningen gedurende 20 jaar in de gemeente. Het grote verschil in aantal te bouwen woningen in beide perioden wordt met name veroorzaakt door het nog weg te werken woningtekort in de eerste periode.

Volgens **model II**, neemt de bevolking de komende 20 jaar praktisch niet meer toe. De extra woningbehoefte bedraagt over 20 jaar 1089 woningen, waarvan 768 gedurende de eerste periode van 10 jaar, en daarna nog slechts 321 woningen in 10 jaar. Ten opzichte van het model I zou de provinciale benadering de bouw van 332 minder woningen in 20 jaar tot gevolg moeten hebben.

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

- Vergeleken met model I betekent de **Bijstelling 1991** van het streekplan een korting in de produktie van 34% (935 i.p.v. 1421 woningen). Dit is dus het effect van de nieuwe indeling in een lagere groeiklasse, waarbij geen 90% maar slechts 85% compensatie van het vertrek is toegestaan en het bestaande tekort niet volledig wordt gehonoreerd;
- Vergeleken met model I betekent de **Bijstelling 1993** van het streekplan een korting in de produktie van 22% (ca. 1105 i.p.v. 1421 woningen). Weliswaar is de Bijstelling 1993 voor de gemeente gunstiger dan de Bijstelling 1991, maar het spreekt voor zich dat de gemeente zich nog steeds niet kan verenigen met een dergelijke forse beperking van de noodzakelijke opvang van de eigen lokale woningbehoefte.

In de volgende tabel zijn de woningbouwcijfers per 5-jarige periode nog eens naast elkaar gezet voor de verschillende modellen, inclusief de gevolgen van de Bijstelling 1991 en 1993 van het uitvoeringsprogramma.

	1992-1996	1997-2001	2002-2006	2007-2012	totaal
model I :	512	421	255	233	1421
model II :	430	338	170	151	1089
Bijstelling 1991					
streekplan:	345	265	187	138	935
Bijstelling 1993					
streekplan:	341	292	245	227	1105

Uit de voorgaande tabel kan afgeleid worden, dat de meest recente Bijstelling van het uitvoeringsprogramma van het streekplan een woningbouwbehoefte oplevert van ca. 1100 woningen (incl. vervanging van gemiddeld 10 per jaar). Voor de goede orde dient hierbij aangetekend te worden, dat een verrekening van de cijfers heeft plaatsgevonden, zodanig, dat ze vergelijkbaar worden voor de aangegeven periodes. Deze uitkomsten benaderen de uitkomsten in model II, dat door het gemeentebestuur overigens verworpen wordt als uitgangspunt voor het RO- en volkshuisvestingsbeleid

2.5. Ruimtebehoefte voor woningbouw op korte en lange termijn in de kern Nunspeet

2.5.1. Algemeen

De berekeningen in de vorige paragraaf hebben betrekking op de gehele gemeente Nunspeet. Teneinde uitspraken te kunnen doen over de ruimtelijke gevolgen van de verschillende groeimodellen voor de kern Nunspeet is het nodig de volgende stappen te ondernemen:

- Eerst dient bepaald te worden, welk deel van de berekende woningbehoefte gerealiseerd dient te worden in de overige kernen van de gemeente Nunspeet. Kortom: de spreiding van de woningbouw over de diverse kernen;
- Vervolgens dient voor de kern Nunspeet bezien te worden, welke "rest"-capaciteit er nog aanwezig is op basis van bestaand beleid (in vigerende plannen, ontwerpplannen, min of meer geaccepteerde inbreidingslokaties in de kom, e.d.);
- Tenslotte dient nog bepaald te worden, hoeveel nieuwe ruimte er nog gereserveerd dient te worden voor de resterende woningbehoefte. Dit geschiedt op basis van een aanname over de gemiddelde woningdichtheid in nieuwe woongebieden.

2.5.2. Spreiding van woningbouw over de kernen

Allereerst wordt aangegeven, welke mate van spreiding over de verschillende kernen plausibel is in het licht van zowel de gemeentelijke als de provinciale visie.

In 1987 is in de "notitie spreiding bevolking" het beleidskader aangegeven voor dit vraagstuk. Er is daarin na een afweging van verschillende alternatieven gekozen voor een spreidingsmodel op basis van het constant houden van de verdeling van de bevolking over de hoofdkern en de nevenkernen. Ook in het streekplan is dit uitgangspunt terug te vinden.

De afgelopen 15 jaar is 17 % van de woningproductie in de nevenkernen gebouwd. Het bevolkingsaandeel in deze kernen blijkt hierbij gelijk te zijn gebleven op een niveau van 26%. Het lijkt dan ook redelijk voor de komende periode eveneens een productie-aandeel van 17 % aan te houden. Het streven van de gemeente en de provincie om het aandeel van de bevolking in de kleine kernen te stabiliseren kan hierdoor naar verwachting gerealiseerd worden.

Voor woningbouw buiten de kern Nunspeet in de kernen Elspeet, Hulshorst en Vierhouten dient voor de komende 20 jaar dan rekening te worden gehouden met 241 (model I) of 185 woningen (model II).

Per periode levert dit de volgende aantallen op:

- Voor de periode 1992-2001: 158 of 130 woningen.
- Voor de periode 2002-2012: 83 of 55 woningen.

Conclusie: Om de woningbehoefte voor de kern Nunspeet te kunnen bepalen, dient van de berekende woningbehoefte voor de gemeente Nunspeet een aftrek van ca. 241 tot 185 woningen plaats te vinden, aangezien deze aantallen woningen in de overige kernen gebouwd zullen worden.

Afhankelijk van het groeimodel ontstaat dan de volgende behoefte aan nieuwbouw in de kern Nunspeet:

Woningbehoefteraming voor de kern Nunspeet:

Model I	1992 tot 2001:	933 - 158 =	775 woningen
	2002 tot 2012:	488 - 83 =	405 woningen
Model II	1992 tot 2001:	768 - 130 =	638 woningen
	2002 tot 2012:	321 - 55 =	266 woningen

2.5.3. "Rest"-capaciteit

De voorgaande woningbehoefteraming voor de kern Nunspeet dient vervolgens nog verminderd te worden met de "rest"-capaciteit in diverse plannen, voordat bepaald kan worden hoeveel "nieuw" woongebied er per model op korte en langere termijn in de kern Nunspeet nodig is.

Zoals bekend, is de woningbouw "voor de negentiger jaren" met name gepland in "t Hul". Daarnaast mag verwacht worden, dat er ook elders in de kom van Nunspeet nog capaciteit aanwezig is in de vorm van "inbreidingsplannen".

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

De Hagen ('t Hul 1e fase)	85
De Wingerd	13
De Marsse ('t Hul 2e fase)	300
't Hul-Oost ('t Hul 3e fase)	300
De kom inbreiding (korte termijn)	40
De kom inbreiding (lange termijn)	50
Totaal	788

Ter toelichting op de voorgaande cijfers het volgende:

- De capaciteit in de Hagen en de Wingerd betreft vigerende capaciteit, welke reeds grotendeels is gerealiseerd in 1992, 1993 en 1994;
- De capaciteit van De Marsse zal op korte termijn voor ongeveer een derde benut worden. Voor de planning kan dit betekenen dat in een vroeg stadium de lokatie 't Hul-Oost benut moet worden voor de continuïteit in de woningbouw;
- De in 't Hul-oost geraamde capaciteit omvat de derde fase van 't Hul, zoals opgenomen in het Structuurplan voor 't Hul. Naar verwachting zal deze fase na, c.q. gelijktijdig met De Marsse ontwikkeld worden;
- De capaciteit in de kom op korte termijn (40 woningen) bestaat uit verspreid liggende invulmogelijkheden die met mondjesmaat tot uitvoering kunnen komen. Veelal zal het hier ongesubsidieerde woningbouwmogelijkheden betreffen;
- Tenslotte dient erop gewezen te worden dat op langere termijn in de kom naar verwachting nog meer inbreidingsmogelijkheden denkbaar zijn. Voorlopig wordt deze capaciteit op 50 woningen geraamd.

Geconcludeerd kan worden, dat:

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

Wanneer we nu deze "rest"-capaciteit in mindering brengen op de woningbehoefte-ramingen uit de vorige paragraaf, dan ontstaat het volgende beeld:

Woningbehoefte, rekeninghoudend met de "rest"-capaciteit:

Model I	1992 tot 2001:	775 - 738 =	37 woningen
	2002 tot 2012:	405 - 50 =	355 woningen
Model II	1992 tot 2001:	638 - 738 =	-100 woningen
	2002 tot 2012:	266 - 50 =	216 woningen

Reeds nu valt het op, dat bij Model II de situatie ontstaat, dat de "rest"-capaciteit een zodanige omvang heeft, dat dit de behoefte aan woningbouw in de periode 1992 tot 2001 met 100 woningen overtreft. Deze overcapaciteit is bij dit model ongeveer voldoende voor de behoefte van de volgende 5 jaar.

2.5.4. Van woningbouwcijfers naar terreinbehoefte

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

Voor Nunspeet mag -rekening houdend met het karakter van deze kern- voorshands uitgegaan worden van een dichtheid van 20 woningen per ha bruto woongebied.

Met behulp van deze vuistregel is het mogelijk uitspraken te doen over de ruimte, welke "extra" benodigd is om te kunnen voorzien in de woningbehoefte voor de komende 20 jaren:

Extra ruimtebehoefte voor woningbouw in de kern Nunspeet, rekening houdend met de spreiding over de kernen en rekening houdend met de "rest"-capaciteit.

	periode	woningbehoefte	benodigd oppervlak
Model I:	1992-2001	37 woningen	2,0 ha
	2002-2012	355 woningen	18,0 ha
Model II :	1992-2001	-100 woningen	-5,0 ha
	2002-2012	216 woningen	6,0 ha (11 -5)

Bij de berekening van de extra ruimtebehoefte voor woningbouw in de kern Nunspeet kunnen de volgende kanttekeningen geplaatst worden:

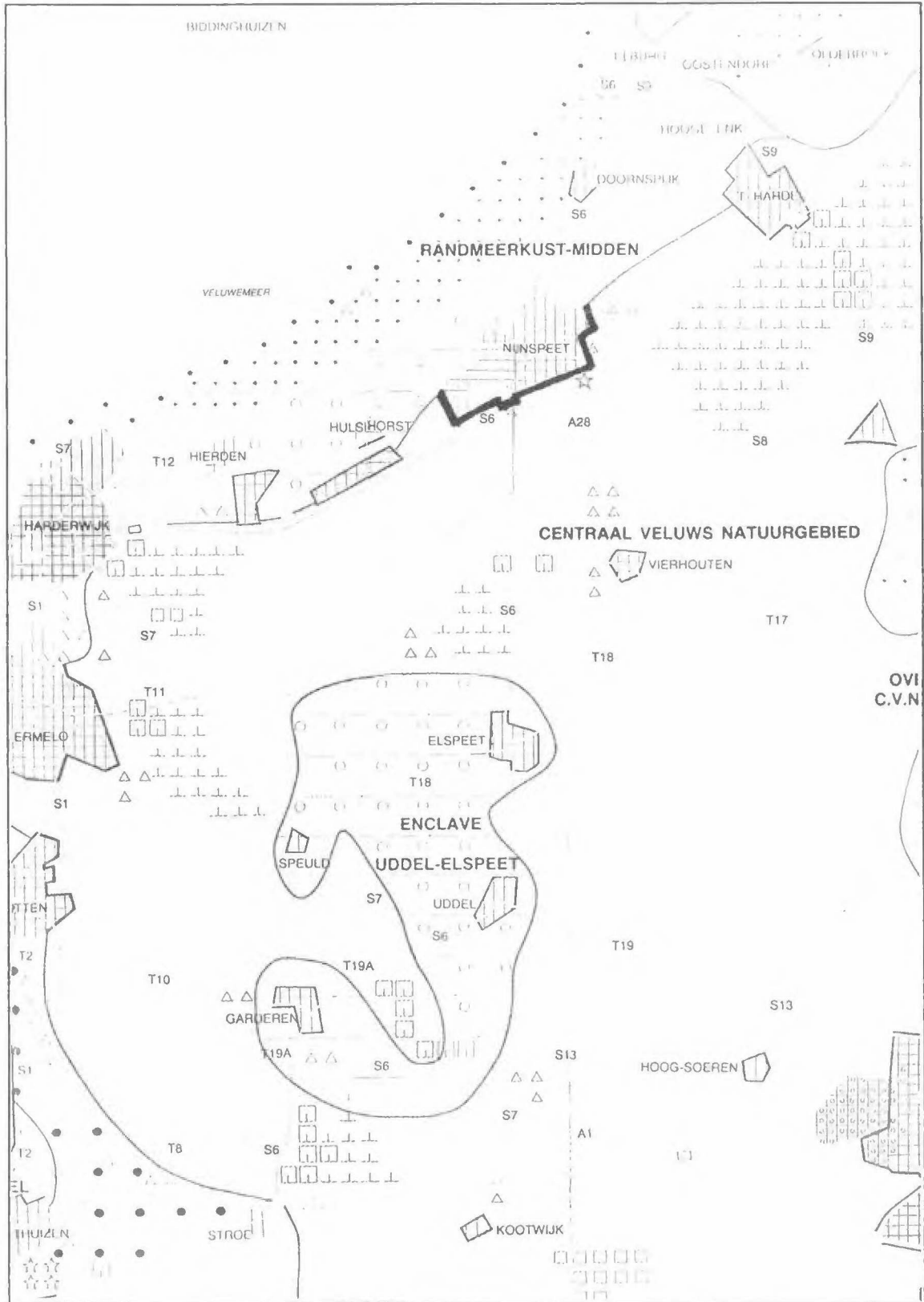
Bij **model I** is voor de korte termijn nauwelijks, en voor de lange termijn nog 18 ha nieuw woongebied nodig.

Model I vormt het model dat in beginsel het uitgangspunt is voor het gemeentelijk beleid, en waarvan de gevolgen ruimtelijk en anderszins in beeld dienen te komen.

Bij **model II** is de eerste 10 jaar geen extra ruimte nodig als de geraamde "rest"-capaciteit ook daadwerkelijk wordt aangewend. Er is zelfs voor 100 woningen "capaciteit over".

Voor de tweede periode is er theoretisch voor 216 woningen nog 11 ha. ruimte nodig. Theoretisch, aangezien 100 van de 216 woningen in feite nog gebouwd kunnen worden uit de "rest"-capaciteit van de eerste periode. Derhalve behoeft per saldo nog ruimte gezocht te worden voor 6 ha.

Model II is het model waarmee de gemeente geconfronteerd wordt als de provincie vasthoudt aan haar taakstellende groeicijfers. Er is dan buiten de huidige in beeld zijnde plancapaciteiten nauwelijks nieuwe extra capaciteit nodig de komende 20 jaar.



"rode lijnen" uit het streekplan Veluwe

3. NIEUWE LOKATIES VOOR WONINGBOUW

3.1. Streekplan Veluwe

Bij het aftasten van mogelijke lokaties voor toekomstige woningbouw vormt het streekplan Veluwe een ruimtelijk kader. Zoals bekend, wordt in het streekplan Veluwe op kwetsbare plaatsen met "rode lijnen" de begrenzing aangegeven, welke door stedelijke, danwel dorpsbebouwing niet overschreden mag worden. Dit is één van de maatregelen, die ervoor moeten zorgen, dat de aanwezige natuur- en/of landschapswaarden stringent beschermd worden. De gemeente Nunspeet onderschrijft deze hoofddoelstelling van het streekplan Veluwe, maar is en blijft van mening, dat deze hoofddoelstelling overeind kan blijven staan bij een andere begrenzing der rode lijnen ter plaatse van de kern Nunspeet.

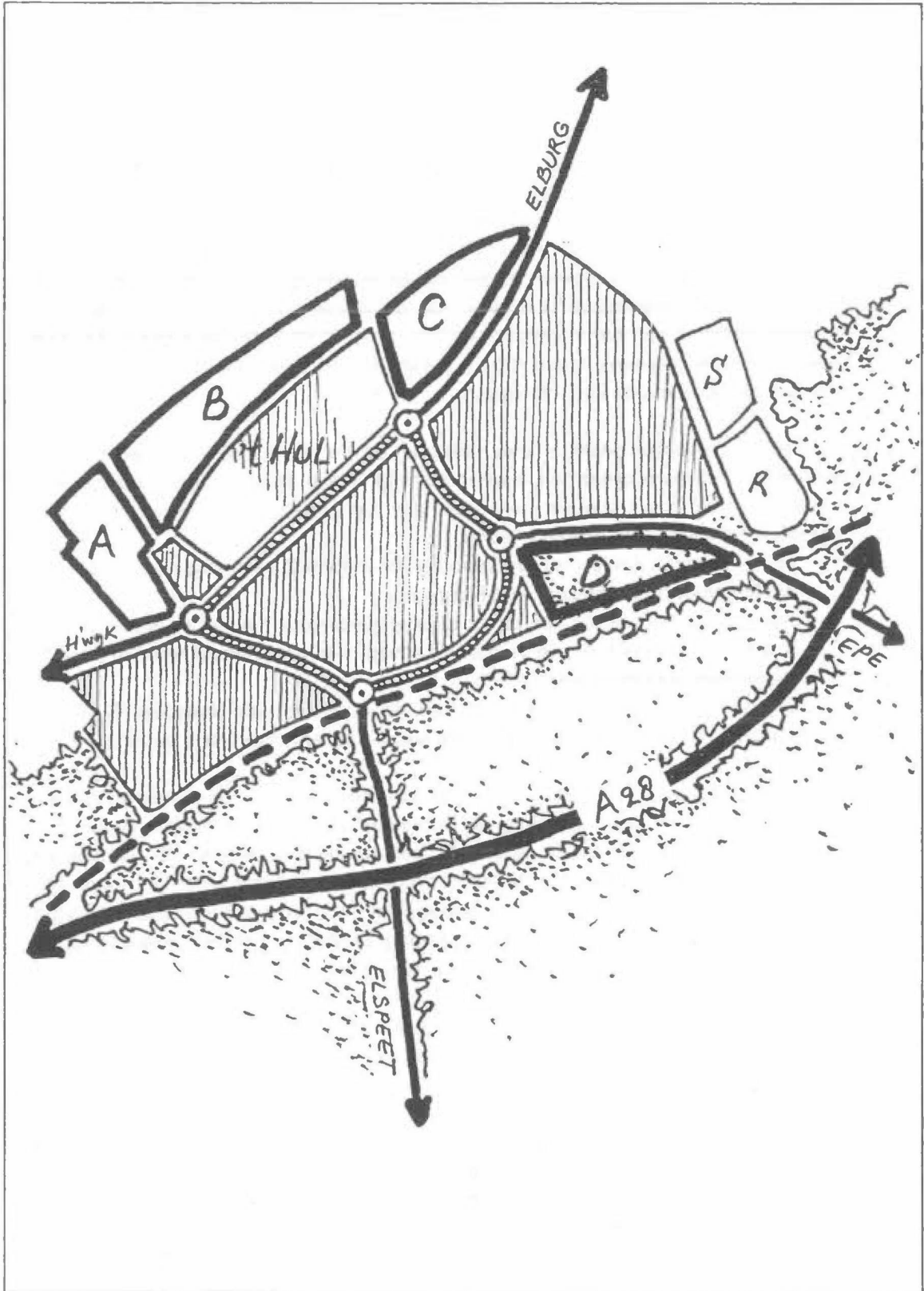
Op de bladzijde hiernaast is een uitsnede uit de plankaart, behorende bij het streekplan Veluwe opgenomen, waarop duidelijk te zien is, waar deze rode lijnen ter plaatse van de kern Nunspeet gesitueerd zijn. Op basis van deze kaart kunnen de volgende conclusies getrokken worden:

- Het gebied ten zuiden van de spoorlijn Amersfoort-Zwolle mag niet aangewend worden voor de dorpsuitleg van Nunspeet;
- Het gebied ten westen van de huidige dorpscontour mag -voor zover gelegen tussen de spoorlijn en de Harderijkerweg- niet aangewend worden voor de dorpsuitleg van Nunspeet;
- De begrenzing van de rode lijn aan de oostzijde van Nunspeet is minder duidelijk. De dorpsuitleg is echter ook aan die zijde qua omvang beperkt.

Vermeld dient te worden, dat inmiddels een verfijning van de begrenzing heeft plaatsgevonden: In het kader van het Integraal Deelplan Noord-West (Veluwe) is nader ingegaan op de "rode lijnen" uit het streekplan Veluwe. Uit de kaarten, behorende bij dit Deelplan, kan afgeleid worden, dat de "rode lijnen" in noordelijke richting zijn verschoven. Dit heeft tot gevolg, dat het bosgebied Belvedere (gelegen tussen Eperweg en spoorlijn) nu binnen de begrenzing van het Deelgebied is komen te liggen. Omtrent de begrenzing vindt nog bestuurlijk overleg plaats met de provincie.

Vooralsnog blijft de gemeente van mening, dat de A28 een duidelijker en beter te rechtvaardigen begrenzing vormt dan de begrenzing, welke in het Deelgebied wordt aangegeven.

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



4 potentiële nieuwbouwlocaties

3.2. 4 Potentiële nieuwbouwlocaties

Rekening houdend met de rode lijnen uit het streekplan Veluwe, kunnen er in principe een 4-tal locaties onderscheiden worden, welke potentieel aangewend zouden kunnen worden voor woningbouw.

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

- **Locatie A. Noord-west**
Het betreft het gebied tussen de Waterweg, de Hardenbrinkweg en de Harderwijkerweg met een oppervlakte van ca. 35 ha.
- **Locatie B. 't Hul-Noord**
Dit gebied wordt aan de zuidzijde begrensd door de Hullerweg, aan de noordzijde globaal door een denkbeeldige lijn langs de zuidzijde van het aanwezige recreatie-bedrijf, terwijl het gebied aan de west- resp. oostzijde begrensd wordt door de Waterweg en de Molenweg. Dit gebied heeft een oppervlakte van ca. 60 ha.
- **Locatie C. 't Hul Noord-oost**
Dit gebied wordt aan de westzijde begrensd door de Molenweg, welke tevens de begrenzing vormt van de 3e fase van 't Hul. Aan de zuidzijde vormt de Elburgerweg de begrenzing, terwijl het gebied aan de noord-oost zijde begrensd wordt door een denkbeeldige lijn, welke in het verlengde van de noordelijke begrenzing van 't Hul gesitueerd is. De oppervlakte bedraagt ca. 25 ha.
- **Locatie D. Bosgebied Belvedere**
Dit gebied is gesitueerd aan de zuidoost-zijde van de huidige kern en wordt globaal begrensd door de spoorlijn en de Eperweg. Dit gebied heeft een oppervlakte van ca. 30 ha.

Theoretisch zou er nog een vijfde locatie opgevoerd kunnen worden, te weten: Oosteinde-Oost, een gebied, dat gelegen is ten oosten van Nunspeet-Oost.

Uit de Inleiding (hoofdstuk 1) kan echter al geconcludeerd worden, dat het de bedoeling is aan deze zijde van Nunspeet een bedrijfsterrein te situeren. Om deze reden is het niet zinvol om de mogelijkheden van deze locatie voor woningbouw thans nog af te tasten.

3.3. Eerste verkenning van de 4 locaties

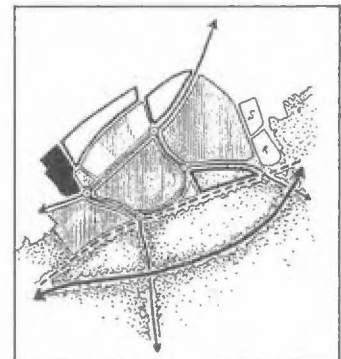
De 4 locaties zullen eerst globaal verkend worden, wat betreft hun potenties voor woningbouw. Deze eerste verkenning vormt als het ware een grove zeef, teneinde op relatief eenvoudige wijze een eerste selectie te kunnen plegen.

Na deze eerste verkenning vindt een nadere beoordeling plaats van de overgebleven locaties. Deze nadere beoordeling, welke beschouwd kan worden als een fijne zeef, vindt plaats aan de hand van een aantal toetsingscriteria.



VERKLARING

-  agrarisch bedrijf
-  burgerwoning
-  houtsingel
-  hoogspanningsleiding
-  aardgasleiding



Locatie A Noord-west

Locatie A. Noord-west

■ Huidig gebruik

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

■ Landschap

Het gebied maakt deel uit van het weidegebied langs de randmeren en kenmerkt zich door een relatief grote openheid. In het gebied zelf komen nog een aantal waardevolle houtsingels voor.

■ Aanwezige belemmeringen voor woningbouw

De agrarische bedrijven in het gebied vormen géén milieuhygiënische belemmering voor woningbouw, aangezien er van uitgegaan mag worden, dat de agrarische bedrijvigheid beëindigd zal worden, indien het gebied voor woningbouw aangewend zal worden. Uiteraard zal deze beëindiging wel gepaard gaan met relatief hoge aankoopkosten. De agrarische bedrijven rondom het gebied vormen wél een belemmering voor de woningbouw: De hindercirkels rondom deze bedrijven slaan voor een deel ook over het gebied zelf heen.

Ook de aanwezigheid van het bedrijventerrein Lepelingen aan de zuidoost-zijde van deze locatie kan belemmeringen veroorzaken voor de woningbouw (afhankelijk van de "zwaarte" van de bedrijven op Lepelingen). Door het zuidelijk deel van het gebied is het tracé van een hoogspanningsleiding alsmede een aardgastransportleiding aanwezig, welke beperkingen oplegt aan de wijze, waarop het gebied voor woningbouw aangewend kan worden. Tenslotte is inmiddels besloten om 6 à 7 ha in dit gebied te reserveren ten behoeve van de "Levende Have" (bereden groep van de Rijkspolitie).

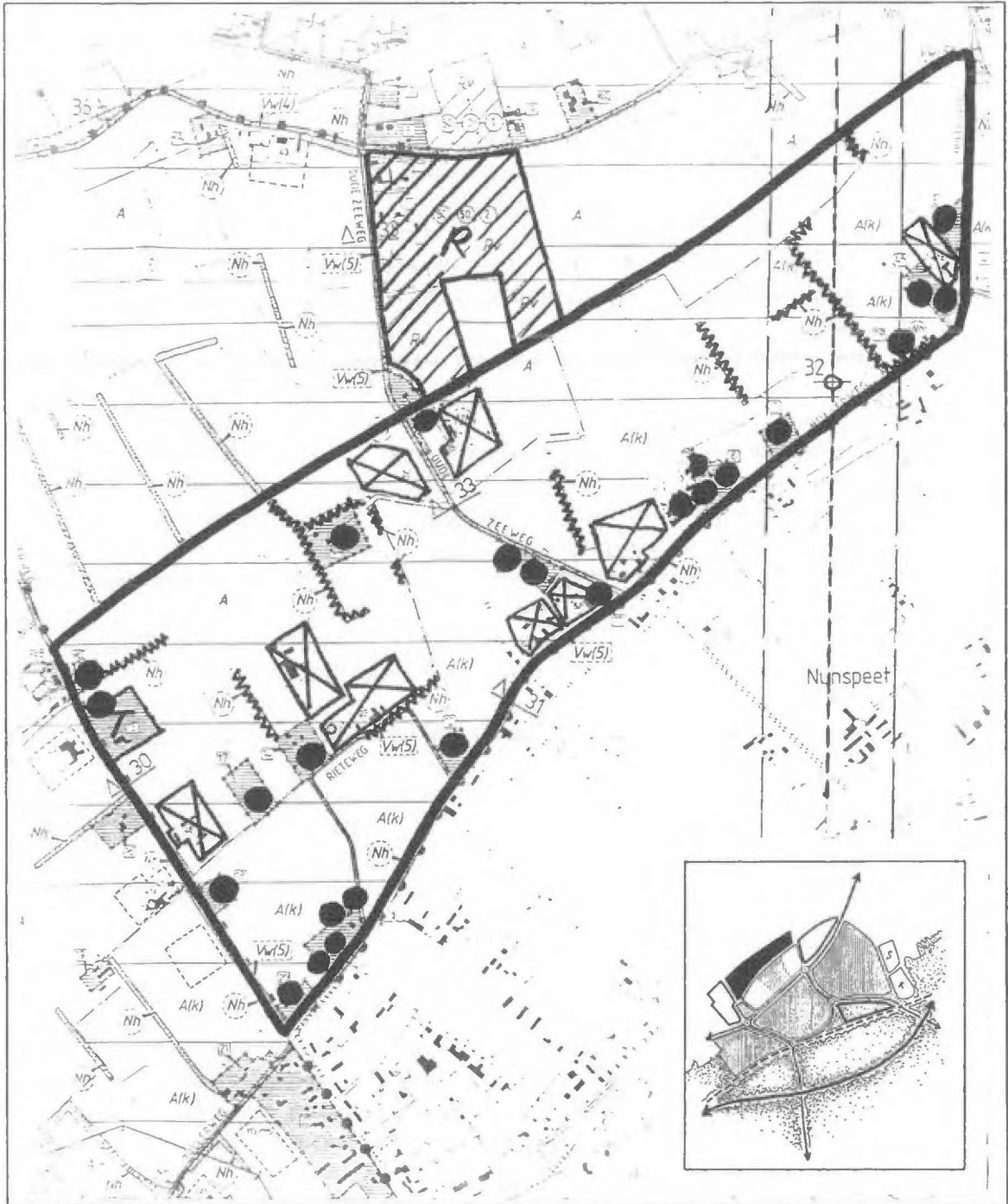
■ Passend in de stedenbouwkundige structuur?

Wanneer de stedenbouwkundige structuur van Nunspeet in ogenschouw genomen wordt, dan is het duidelijk, dat dit gebied tamelijk geïsoleerd ligt ten opzichte van de huidige kern, hetgeen vooral veroorzaakt wordt door de aanwezigheid van het bedrijventerrein Lepelingen. Met andere woorden: Integratie met de rest van de kern is moeilijk te realiseren. Alleen wanneer naast deze locatie ook de aansluitende locatie 't Hul-Noord voor woningbouw aangewend wordt, kan deze geïsoleerde ligging enigzins opgeheven worden.

Met nadruk dient nog vermeld te worden, dat het aanwenden van deze locatie voor woningbouw wel tot gevolg heeft, dat dit gebied niet benut kan worden voor de verdere uitbreiding van Lepelingen. Voor de bedrijvigheid zou dan een alternatieve locatie gevonden moeten worden.

CONCLUSIE:

Lokatie Noord-west is op korte termijn zeker géén aantrekkelijke lokatie voor woningbouw. Op langere termijn is deze locatie alléén van belang indien ook het aansluitende gebied 't Hul-Noord voor woningbouw aangewend wordt en het bedrijfsterrein Lepelingen beperkt blijft tot de huidige omvang.



agrarisch bedrijf



burgerwoning



houtsingel



tuincentrum



recreatie-bedrijf



straalpad

Locatie B 't Hul-Noord

Locatie B.'t Hul-Noord.

■ Huidig gebruik

Ook dit gebied heeft een duidelijk agrarisch karakter: Een negental agrarische bedrijven langs de Hullerweg, de Oude Zeeweg, de Waterweg en de Rietenweg vinden hier hun bestaan. Daarnaast bevinden zich langs dezelfde wegen nog ca. 25 burgerwoningen, welke deels "ontstaan" zijn door verbouw van voormalige agrarische bebouwing. Aan de noordzijde van het gebied bevindt zich aan de Oude Zeeweg een omvangrijk recreatie-bedrijf. Tenslotte kan vermeld worden, dat zich aan de Waterweg nog een tuincentrum bevindt.

■ Landschap

Het landschap van dit gebied komt overeen met dat van locatie A: Een tamelijk open weidegebied met verspreid liggende waardevolle houtsingels. Het benutten van dit gebied hoeft de hoofddoelstelling van het streekplan geen geweld aan te doen, tenzij de provincie de opvatting huldigt, dat iedere woning/inwoner extra in dit gebied al te veel is. Ook in een ruimere regionale context is de ruimtelijke ontwikkeling in noordelijke richting nog altijd een bescheiden ingreep die niet of nauwelijks inbreuk maakt op te verdedigen natuur- en landschapswaarden.

■ Aanwezige belemmeringen voor woningbouw

In het gebied zijn géén echte beperkingen aanwezig voor de woningbouw. Ook de aanwezigheid van een straalpad in het uiterste oosten van dit gebied hoeft géén aanleiding te vormen voor belemmeringen. Wel zal de beëindiging van de agrarische bedrijven in het gebied gepaard gaan met hoge kosten.

■ Passend in de stedenbouwkundige structuur?

Ten opzichte van de bestaande stedenbouwkundige structuur vormt een uitbreiding in noordelijke richting een vrij principiële stap, aangezien de Hullerweg thans een "natuurlijke" begrenzing vormt van het woongebied 't Hul. Wanneer er gedacht wordt aan een sprong over deze Hullerweg, dan dient aan de noordzijde van de Hullerweg wel een woongebied gesitueerd te worden met een behoorlijke omvang (ca. 30 à 40 ha.), teneinde te verhinderen, dat het nieuwe woongebied een eiland gaat vormen temidden van de weilanden.

Hoewel het gebied functioneel goed kan aansluiten bij het woongebied 't Hul, zal de ontsluiting voor het gemotoriseerde verkeer nog wel de nodige creativiteit vergen. De woonwijk 't Hul heeft namelijk een ontsluitingsstructuur, welke niet afgestemd is op een verdere uitleg in noordelijke richting. Met andere woorden: De ontsluiting van het gebied 't Hul-Noord zal grotendeels "buitenom" plaats dienen te vinden.

CONCLUSIE:

Een uitbreiding in noordelijke richting is op langere termijn niet ondenkbaar. Gelet op de afrondende planopzet van 't Hul betekent een verschuiving van de bebouwingsgrens in noordelijke richting de noodzaak de hele structuur van dit gebied opnieuw kritisch te bezien op zijn mogelijkheden en beperkingen. Met name de ontsluiting van het gebied 't Hul-Noord vraagt nadere studie. Gezien het feit, dat er voor de eerste 20 jaar hooguit behoefte is aan 20 ha. nieuw woongebied (Model I) ligt het niet voor de hand om het gebied 't Hul-Noord op korte termijn voor woningbouw te gaan benutten.

Locatie C. 't Hul Noord-oost

- Huidig gebruik

Ook dit gebied heeft een agrarisch karakter: Er bevinden zich in het gebied zelf 3 agrarische bedrijven. Daarnaast bevinden zich vlak buiten het gebied bij de Molenbeek nog een aantal agrarische bedrijven. Voorts zijn ook in dit gebied burgerwoningen aanwezig, alsmede enkele bedrijfjes, waaronder de Gresbo. Even ten noorden van het gebied bevindt zich een manege.

Bij de Molenweg ligt een bescheiden bosgebiedje met enige karakteristieke bebouwing welke voor maatschappelijke doeleinden wordt gebruikt (De Grote Bunte).
- Landschap

Hoewel ook deze locatie deel uitmaakt van de "kuststrook langs de Randmeren", is het opvallend, dat de openheid van dit gebied minder nadrukkelijk aanwezig is. Dit wordt vooral veroorzaakt door de aanwezigheid van het zojuist genoemde bosgebiedje en door de verspreid liggende bebouwing in het zuidelijk deel van deze locatie.
- Aanwezige belemmeringen voor woningbouw

De agrarische bedrijven, welke gesitueerd zijn net buiten deze locatie, kunnen belemmeringen opwerpen voor de woningbouw. Ook de beëindiging van de agrarische bedrijven in het gebied kan gepaard gaan met hoge kosten. Voorts kan de aardgasleiding, welke door het zuidelijk deel van het gebied getraceerd is, beperkingen opleggen. Tenslotte zal rekening gehouden moeten worden met geluidhinder, veroorzaakt door het wegverkeer op de Elburgerweg en met de geluidscontour rond Nestlé, welke deels over deze locatie gesitueerd is.
- Passend in de stedenbouwkundige structuur?

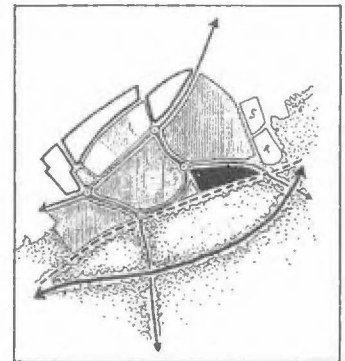
De woonwijk 't Hul kan beschouwd worden als de "woonlocatie voor de jaren negentig". Vanuit de planningstermijn die in het verleden is aangehouden, is aan de uitbreiding ten noorden van de Elburgerweg een bepaalde omvang en begrenzing meegegeven. Aan de noordzijde is de Hullerweg als natuurlijke begrenzing in het landschap aangehouden. Naar het westen vormt het ondertussen voor een deel gerealiseerde bedrijventerrein Lepelingen een vrij harde begrenzing. Als oostelijke begrenzing fungeert de Molenweg.

Bezien vanuit de totale stedenbouwkundige structuur van de kern Nunspeet kan een verdere uitbreiding in noord-oostelijke richting als logisch beschouwd worden. Hierdoor zou zelfs een afronding van de bebouwingscontour bewerkstelligd kunnen worden.

Voor de voorzieningen zullen de bewoners van deze locatie de keuze hebben uit twee locaties: Of de voorzieningen in 't Hul, of de voorzieningen in Nunspeet-Oost.

CONCLUSIE:

Het gebied 't Hul Noord-oost is een logische locatie voor toekomstige woningbouw.



Locatie D Bosgebied Belvedere

Locatie D. Bosgebied Belvedere

- Huidig gebruik
Dit gebied is thans geheel bebost en is tot op heden praktisch geheel vrij van bebouwing. Het wordt aan de west- en noordzijde begrensd door een woongebied met relatief veel vrijstaande villa's.
Het gebied fungeert als uitloopgebied voor een groot deel van Nunspeet.
- Landschap
Zoals gezegd bestaat het gebied uit bos.
- Aanwezige belemmeringen voor woningbouw
Bij het aanwenden van dit gebied voor woningbouw dient rekening gehouden te worden met geluidhinder, afkomstig van het railverkeer op de nabijgelegen spoorlijn, alsmede met het wegverkeer op de Eperweg.
Verder zijn er géén milieuhygiënische belemmeringen in het gebied aanwezig.
- Passend in de stedenbouwkundige structuur?
Ten behoeve van het Structuurplan voor 't Hul is indertijd gekeken naar alternatieve locaties voor woningbouw. Daarbij is het bosgebied Belvedere ook in beeld geweest. Dit gebied heeft zeker goede mogelijkheden om een zeer aantrekkelijke woonbuurt op te leveren. Zo lang er echter nog alternatieven zijn, lijkt het -maatschappelijk gesproken- niet gepast dit gebied voortijdig een andere bestemming te geven. Het ligt wel aantrekkelijk binnen de bebouwingsstructuur van Nunspeet en kan een duidelijke versterking van het unieke woonklimaat opleveren. Hier ligt in zekere zin een nader in te vullen opgave voor volgende generaties.

CONCLUSIE:

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

3.4. Van 4 naar 2 potentiële nieuwe woonlocaties.

Op basis van de eerste verkenning in de vorige paragraaf kan geconcludeerd worden, dat er aan 2 van de 4 genoemde locaties grote bezwaren kleven, welke pleiten tegen het aanwenden voor woningbouw:

- Locatie A. (Noord-west) heeft als grootste nadeel haar geïsoleerde ligging ten opzichte van de overige woongebieden van Nunspeet. Bovendien betekent de keuze voor locatie A automatisch een keuze tegen de verdere ontwikkeling van het bedrijfsterrein Lepelingen. Met andere woorden: Het aanwenden van Locatie A als woongebied betekent, dat er een onomkeerbaar proces in gang gezet wordt. Tenslotte mag niet onvermeld blijven, dat in dit gebied inmiddels 6 à 7 ha. gereserveerd is voor de "Levende Have".
- Locatie D. (Bosgebied Belvedere) heeft als belangrijkste voordeel weliswaar haar bosrijke uiterlijk, maar diezelfde eigenschap is tegelijkertijd tevens het grootste nadeel. Maatschappelijk is het thans niet verantwoord om een bosgebied/ uitloopgebied om te zetten in een woongebied, zolang er alternatieve locaties voorhanden zijn.

Dit betekent, dat de eerste verkenning heeft gezorgd voor een beperking van het aantal potentiële locaties voor woningbouw van 4 tot 2, te weten:

- lokatie B: 't Hul-Noord.
- lokatie C: 't Hul-Noordoost.

3.5. Beoordeling van de resterende 2 locaties

De twee lokaties zijn systematisch beoordeeld aan de hand van een aantal toetsingscriteria, die van belang zijn voor de uiteindelijke keuze. Het resultaat van deze beoordeling is opgenomen in de vorm van een matrix, welke op het eind van dit hoofdstuk is opgenomen.

Weliswaar is het niet mogelijk om appels met peren te vergelijken, door iedere lokatie een aantal punten te geven op basis van zijn score op een criterium, maar toch is het mogelijk op basis van deze matrix in één oogopslag een indruk te krijgen van de sterke en de zwakke punten van de verschillende locaties.

a. Benodigde capaciteit

Uitgaande van een planningstermijn van 20 jaar, dient er zorggedragen te worden voor een capaciteit van maximaal 15ha. (Model I).

Beide locaties hebben een capaciteit, welke ruim voldoende is om aan deze behoefte te voldoen.

b. Gevolgen voor natuur- en landschap

Wanneer we naar de mogelijke negatieve gevolgen voor natuur en landschap kijken dan bestaat de indruk dat de lokaties op dit punt nauwelijks verschillen. Er vindt geen aantasting van kwetsbare waarden plaats. In feite zijn die door de streekplancontour al veilig gesteld.

Beide locaties zijn in het vigerende bestemmingsplan Buitengebied aangewezen als Agrarisch gebied, zonder nadere natuur- en/of landschappelijke waarden.

c. Gevolgen voor de landbouw

Bij lokatie B ('t Hul-Noord) is duidelijk sprake van een geheel nieuwe penetratie in het agrarisch gebied met een verwachte relatief grote negatieve doorwerking op de agrarische belangen. Niet alleen bevinden zich in dit gebied nog een negental volwaardige agrarische bedrijven, welke hun activiteiten dienen te beëindigen indien er tot woningbouw overgegaan wordt, maar daar komt nog bij, dat er vanaf de Hullerweg in noordelijke richting eigenlijk sprake is van een gaaf agrarisch gebied, dat zich uitstrekt tot aan het Randmeer. De eerste begrenzing wordt gevormd door de Kolmansweg, alsmede door het aanwezige recreatie-bedrijf. Indien een deel van het gebied voor woningbouw aangewend zal worden, dan is het nog maar de vraag, of het resterende deel haar agrarische signatuur wel zal kunnen behouden. Met andere woorden: Indien gebied B voor woningbouw aangewend zal worden, dan betekent dit een inbreuk op het thans nog aanwezige gave landbouwkundige gebied.

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

d. Stedebouwkundige structuur

Het benutten van locatie B ('t Hul Noord) als nieuw woongebied is alléén dan aanvaardbaar, wanneer er gedacht kan worden aan het realiseren van een woongebied met een behoorlijke omvang. Dit houdt in, dat er alléén dan over de Hullerweg gesprongen kan worden, indien er uitgegaan mag worden van een woningbouwproductie op basis van Model I met de zekerheid, dat er ook na het jaar 2012 nog flink doorgebouwd zal worden. Is dit niet het geval, dan vormt het benutten van Locatie B een onlogische stap, gezien de maatregelen, die er getroffen moeten worden om dit gebied "aan te haken" op de bestaande stedebouwkundige structuur.

Locatie C ('t Hul-Noord-oost) kan beschouwd worden als een logische afronding van de stedebouwkundige structuur.

e. Hoofdontsluiting

Enigzins verwant met de inpassing in de bestaande stedebouwkundige structuur is de benodigde hoofdontsluiting van het gebied. Op dit punt scoort locatie C ('t Hul Noord-oost) duidelijk beter dan locatie B ('t Hul-Noord). Bij het opstellen van de plannen voor 't Hul is er nooit van uitgegaan, dat er ooit nog eens verder in noordelijke richting uitgebreid zou gaan worden. De hoofdontsluitingsstructuur van 't Hul voorziet dan ook geenszins in de mogelijkheid om via 't Hul het gebied ten noorden van de Hullerweg te ontsluiten. Met andere woorden: Er zal een aparte hoofdontsluitingsweg aangelegd moeten worden, welke "buitenom" 't Hul getraceerd dient te worden. Locatie C ('t Hul-noord-oost) kan op eenvoudige wijze ontsloten worden: Vanaf de Elburgerweg op vergelijkbare wijze als de andere fasen van 't Hul.

f. Toekomstig verzorgingsniveau

In hoeverre verschillen de lokaties op het punt van het geboden, c.q. te bieden verzorgingsniveau voor de bewoners? Bij een woongebied van 300 tot 600 woningen moeten we ons realiseren dat dit te klein is voor een buurtcentrum, en dus aangewezen is op voorzieningen in de omgeving.

Lokatie B ('t Hul-Noord) zal kunnen steunen op basisvoorzieningen in 't Hul.

Ook lokatie C ('t Hul-noordoost) zal kunnen steunen op de voorzieningen in 't Hul. De toekomstige bewoners van deze locatie hebben echter ook de mogelijkheid om gebruik te maken van de voorzieningen in Nunspeet-Oost. Wel zal men dan de Elburgerweg ten dele als dagelijkse barrière moeten nemen, maar dit is oplosbaar.

g. Versterking bestaande voorzieningen

In beide gevallen zal sprake zijn van een welkome versterking van het verzorgingsdraagvlak van aanwezige of geplande buurt/wijkvoorzieningen. Voor locatie B en locatie C geldt dit waarschijnlijk des te meer, omdat de omvang van het 't Hul aan de bescheiden kant is voor een goed verzorgingsdraagvlak.

h. Flexibiliteit in fasering

Bij de beoordeling van een lokatie speelt de flexibiliteit in de fasering, c.q. het bouwtempo vaak een cruciale rol. In het onderhavige geval is dit nog eens extra duidelijk aan de orde vanwege de verschillende mogelijkheden op basis van de twee groeimodellen:

Als de provincie vasthoudt aan het zeer beperkte groeitempo van Nunspeet, dan is er in de planperiode géén extra ruimte nodig (zie par. 2.5.4).

Krijgt de gemeente alsnog haar oorspronkelijke ruimte uit het streekplan terug dan is er zeker 15 ha op lange termijn nodig. Houden we rekening met enige doorgroei daarna dan valt zelfs aan een grotere oppervlakte (20 à 30 ha?) te denken.

Uit de gepleegde verkenning mag geconcludeerd worden dat lokatie C, ('t Hul-noordoost) naar verwachting het gemakkelijkst valt te temporiseren of te versnellen, afhankelijk van de geboden bouwruimte aan de gemeente door de provincie. Er kan in dit stadium bij de uitwerking van de derde fase van 't Hul nog rekening worden gehouden met een toekomstige vergroting in oostelijke richting. Het al dan niet op korte termijn beschikbaar komen van bouwcapaciteit in de Marsse kan in 't Hul-oost(derde fase) gecompenseerd worden. Mocht het tempo laag blijven, dan liggen hier altijd nog mogelijkheden voor de nog langere termijn om in de eigen woningbehoefte te voorzien!

Voor Noord is op diverse punten al gewezen op de wenselijkheid slechts aan dit gebied te beginnen als er duidelijkheid bestaat over de mogelijkheid de eigen woningbehoefte behoorlijk op te vangen. Op korte termijn is deze zekerheid niet aanwezig.

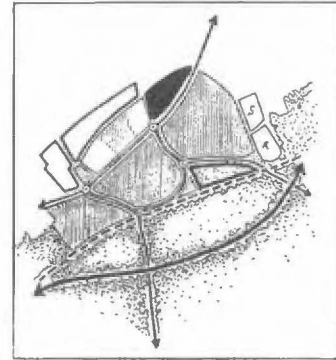
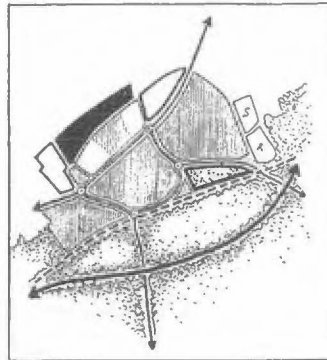
3.6. Conclusies en aanbevelingen

Uit de voorgaande afweging mag geconcludeerd worden, dat er met het oog op een goede ruimtelijke planning op het terrein van de woningbouw een duidelijke voorkeur bestaat voor de ontwikkeling van locatie C ('t Hul-noordoost) als nieuw woongebied voor de lange termijn. Bij de verdere planvorming voor de derde fase van 't Hul is het goed hiermee van meet af aan rekening te houden.

Inmiddels heeft er ook een eerste globale financiële verkenning plaatsgevonden. Daarbij is rekening gehouden met de handhaving van de belangrijke groenelementen in het gebied. Ook bij handhaving van deze elementen kan d.m.v. (extensieve) bebouwing een link gelegd worden met het gebied ten westen van de Molenweg. Deze verkenning heeft uitgewezen, dat het aanwenden van dit gebied voor woningbouw zonder meer mogelijk is. Met andere woorden: 't Hul kan in oostelijke richting "afgerond" worden met een sluitende exploitatie.

't Hul-Noord, lokatie B, komt op een tweede plaats. Wanneer de provincie haar benadering van de planologische positie van Nunspeet zou wijzigen in de toekomst, ten gunste van een ruimere opvangfunctie, dan liggen hier nog goede mogelijkheden. Ook hier geldt dat het op structuurplan-niveau van belang is dergelijke opties voor de lange termijn zo veel mogelijk open te houden. Dat betekent dat bij de dorpsuitleg op korte termijn definitieve blokkades op het gebied van de ontsluiting zoveel mogelijk voorkomen moeten worden.

In het licht van de huidige provinciale opstelling lijken deze laatste aanbevelingen wat futuristisch. Het is echter van belang om bij het onderzoeken van woonlocaties rekening te houden met het feit dat ook in Nunspeet met zo'n 25.000 inwoners na het jaar 2012 nog gewoond en geleefd zal worden. Hoewel het tamelijk speculatief is, mag verondersteld worden dat tegen die tijd nog extra ruimte voor nieuwbouw nodig zal zijn voor een goede volkshuisvesting. Het is dus goed bij het beoordelen van de ontwikkelingsmogelijkheden dit mee te wegen.



**Locatie B
't Hul-Noord**

**Locatie C
't Hul-Noordoost**

Capaciteit (bruto)

ca. 60 ha.

ca. 25 ha.

Gevolgen voor natuur
en landschap

Géén

Géén

Gevolgen voor de
landbouw

Tamelijk groot

Beperkt

Passend in stedenbouw-
kundige structuur?

Matig

Goed

Hoofdontsluiting

Moeilijk te
realiseren

Goed te
realiseren

Toekomstig
verzorgingsniveau

Aangewezen op
andere wijken

Idem

Versterking bestaande
voorzieningen

Ja

Ja

Flexibiliteit in
fasering

Neen

Ja

Beoordeling 2 resterende locaties

4. TOEKOMSTIGE BEHOEFTE AAN BEDRIJVENTERREIN

4.1. Algemeen

Een tweede stedelijke ruimtevrugnende functie van betekenis wordt gevormd door de werkgelegenheid. Hoewel het voor de woon-werkbalans beter zou zijn als er nog meer plaatselijke werkgelegenheid aanwezig was, is gelukkig toch sprake geweest van een gestage ontwikkeling op dit terrein.

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

Om deze reden heeft de gemeente in de afgelopen periode hier een actief beleid gevoerd door plannen te ontwikkelen, grond aan te kopen en bouwrijp te maken. Voor een slagvaardig en effectief werkgelegenheidsbeleid zijn dit minimale vereisten.

In paragraaf 4.2. zal ingegaan worden op het recente uitgifte-tempo en de toekomstige behoefte.

Daarna zal in paragraaf 4.3. nog even stilgestaan worden bij de nota "Werken in Nunspeet" uit 1987, waarin reeds een locatiestudie ten behoeve van een bedrijfsterrein is opgenomen. Tenslotte wordt aangegeven, wat de "stand van zaken anno 1994" is.

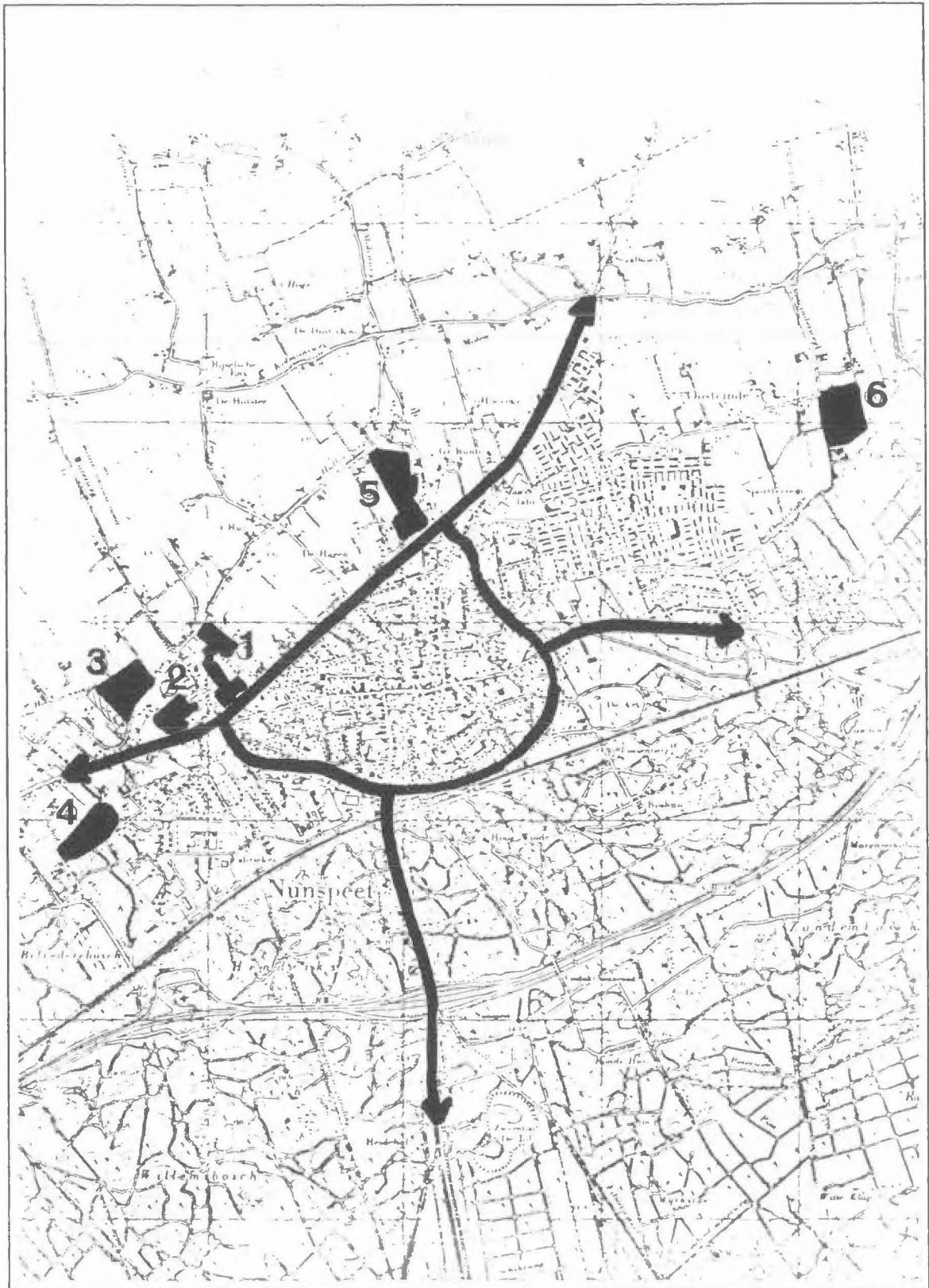
4.2. Recent uitgifte-tempo en toekomstige behoefte

De afgelopen 3 jaren (1991, 1992 en 1993) is de uitgifte van bedrijfsterrein (in Lepelingen) gemiddeld ca. 1,5 à 2 ha netto per jaar geweest, tegen gemiddeld ruim een ½ ha netto in de jaren hiervoor. Een nadere analyse van de uitgifte laat zien dat een aanzienlijk deel in gebruik is genomen door bedrijven die al elders in Nunspeet aanwezig waren, onder meer op het 25 ha grote bedrijfsterrein Feithenhof bij de spoorlijn.

Ook in Nunspeet blijkt, dat bij een voorspoedige ontwikkeling van bedrijven vroeg of laat de behoefte ontstaat aan meer ruimte en/of aan een betere, meer geschikte lokatie.

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

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



Locaties uit de nota "Werken in Nunspeet"

Dit betekent, dat rekening gehouden dient te worden met een behoefte van 20 ha netto bedrijfsterrein in de periode 1992 -2012.

Zoals in de Inleiding (hoofdstuk 1) al is vermeld, is het gemeentebestuur van Nunspeet met de provincie Gelderland overeengekomen, dat er -afgezien van de bovengenoemde reguliere behoefte van ca. 20 ha. in de periode tot 2012- nog een dringende behoefte is aan 15 ha. tot het jaar 2015 EXTRA bedrijventerrein. Deze 15 ha. extra bedrijventerrein dienen gezien te worden als "compensatie".

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

4.3. De nota "Werken in Nunspeet"

In 1987 is door de gemeente de nota "Werken in Nunspeet" opgesteld teneinde tot een verantwoorde locatie-keuze te komen voor nieuwe bedrijventerreinen.

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

Het betreft de volgende locaties:

1. Locatie omgeving Zandigeweg;
2. Locatie driehoek Waterweg, Hullerweg, Harderwijkerweg;
3. Locatie noordzijde Hullerweg;
4. Locatie nabij Kienschulpenweg;
5. Locatie nabij de Molenweg;
6. Locatie nabij de Oosteinderweg.

Teneinde tot een weloverwogen locatiekeuze te kunnen komen, zijn in de nota uitgangspunten opgenomen, waaraan de locaties getoetst kunnen worden. Deze uitgangspunten luiden -vrij vertaald- als volgt:

- de omvang van het terrein moet groter zijn dan nodig is voor een periode van 10 jaar;
- rekening dient gehouden te worden met de mogelijke vestiging van categorie A-inrichtingen;
- het bedrijvengebied moet gescheiden zijn van het woon- en recreatiegebieden om milieuhinder te voorkomen. Wel dient gestreefd te worden naar een ligging aan de periferie van een woongebied;
- géén bedrijventerreinen in specifieke bos- en natuurgebieden. Zoveel mogelijk agrarisch produktiegebied ontzien;
- zoveel mogelijk een aaneengesloten bedrijventerrein ontwikkelen;
- géén woningbouwmogelijkheden belemmeren.

Daarnaast wordt er in de nota "Werken in Nunspeet" tevens rekening gehouden met de volgende "aspecten":

- bereikbaarheid/ herkenbaarheid;
- bodemgesteldheid;
- infrastructuur aanwezig;
- strijdigheid met het streekplan.

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

4.4. Stand van zaken anno 1994

De eerste fase van Lepelingen is voor wat betreft het gemeentelijk grondaandeel nagenoeg geheel uitgegeven. Gesteld kan dan ook worden, dat er per 1 januari 1994 geen uitgeefbare grond van betekenis meer resteert in de eerste fase van Lepelingen.

Conform het gestelde in de nota "Werken in Nunspeet" zouden na de eerste fase van Lepelingen de locaties 2 en 3 aangewend kunnen worden ten behoeve van bedrijfsterrein, de zogenaamde 2e en 3e fase van Lepelingen. Deze locaties hebben een capaciteit van respectievelijk 10 ha. bruto (netto 5 à 7 ha.) en 13 ha. bruto (netto ca. 12,5 ha.).

Bij een dergelijke ontwikkeling kunnen echter anno 1994 een aantal kanttekeningen geplaatst worden:

- De eerste fase van Lepelingen heeft investeringen gevergd, die bij lange na niet door de grondopbrengsten worden gecompenseerd. De gemeente staat nu voor de keuze: Moet Lepelingen verder ontwikkeld worden, of is het verstandiger om alternatieve locaties aan te wenden? Deze vraag dient spoedig beantwoord te worden, aangezien -zoals gezegd- de eerste fase van Lepelingen eind 1993 volledig benut is;
- Bij de behandeling van de plannen ten aanzien van Lepelingen in de P.P.C. werd door de P.P.C. positief gereageerd op de gedachte aan de westzijde van Nunspeet een nieuw bedrijfsterrein te ontwikkelen. De 1e en 2e fase kregen zonder meer het "groene licht", maar voor de 3e fase staat het licht nog minimaal op "oranje": De P.P.C. wees op het feit, dat er ter plaatse van locatie 3 nog landschappelijke en agrarische belangen in het geding zijn;
- Onlangs is besloten om in "de 3e fase" 6 à 7 ha. te reserveren ten behoeve van de "Levende Have" (bereden groep van de Rijkspolitie). Dat betekent, dat de capaciteit van de 3e fase aanzienlijk verkleind is (van ca. 12,5 ha. netto tot ca. 6 ha. netto).

4.5 Conclusies en aanbevelingen

Wanneer de situatie anno 1994 in ogenschouw genomen wordt, dan kunnen de volgende conclusies getrokken worden:

- Voor de korte-termijn behoefte aan bedrijfsterrein kan zonder problemen gebruik gemaakt worden van fase 2 van Lepelingen met een capaciteit van 5 à 7 ha. Financiële verkenningen hebben aangetoond, dat een sluitende exploitatie van deze fase zeker tot de mogelijkheden behoort;
- Eveneens voor de korte-termijn behoefte kan zorggedragen worden voor een maatwerkoplossing voor de noodzakelijk uitbreiding van het industrieterrein Feithenhof ter grootte van 3 ha. aan de westzijde;
- Voor de (middel)lange termijn behoefte aan bedrijfsterrein lijkt een heroverweging op z'n plaats. De capaciteit van de 3e fase is nagenoeg gehalveerd door de uitgifte van terrein aan de Levende Have. Wanneer dit gevoegd wordt bij het feit, dat de P.P.C. nog de nodige reserves had ten aanzien van deze locatie en er tot ca. 2015 in totaal behoefte is aan ca. 35 ha. bedrijfsterrein (waarvan dus ca. 5 à 7 gehonoreerd kan worden in de 2e fase van Lepelingen), dan is het beter voor deze behoefte op (middel)lange termijn te zoeken naar één of meer locaties aan de oostzijde van Nunspeet.

Alvorens in te gaan op de wijze, waarop aan de oostzijde van de kern Nunspeet een bedrijventerrein tot ontwikkeling gebracht kan worden, zal eerst in het volgende hoofdstuk aandacht geschonken worden aan de toekomstige hoofdwegenstructuur.

5. DE TOEKOMSTIGE HOOFDWEGENSTRUCTUUR

5.1. Algemeen

Onder de Hoofdwegenstructuur van Nunspeet worden die wegen verstaan, welke een hoofdrol spelen bij de afwikkeling van het gemotoriseerde verkeer. Het betreffen de toegangswegen, te weten: Elspeterweg, Harderwijkerweg, Elburgerweg en Eperweg, alsmede de "interne" hoofdwegen, te weten: Nijverheidsweg/ Stationsplein, Industrieweg, Oenenburgweg en F.A.Molijnlaan.

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

Een duidelijk aanzet tot een kritische beschouwing is gegeven door DHV in het midden van de zeventiger jaren bij het opstellen van een verkeerscirculatieplan, welke vooral bedoeld was om het effect van 't Hul op de verkeersbewegingen te kunnen beoordelen. Mede naar aanleiding van dit rapport is er in de afgelopen jaren een aanzienlijke verbetering aangebracht in het structureren van de hoofdwegenstructuur:

- Middels een aantal verkeerstechnische ingrepen is het karakter van de Elburgerweg veranderd van een doorgaande weg in een "dorpsstraat";
- Op een aantal belangrijke plaatsen zijn kleine verkeerspleintjes gerealiseerd, welke het gemotoriseerde verkeer niet alleen afremmen, maar ook dwingen tot een bewuste routekeuze.

Ondanks deze verbeteringsmaatregelen in de hoofdwegenstructuur van Nunspeet zijn er nog steeds twee gebieden, waar sprake is van een verkeersproblematiek:

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

In de volgende paragrafen wordt nader ingegaan op deze problematiek.

5.2. De verkeersproblematiek in het oostelijke deel van Nunspeet

In deze paragraaf zal allereerst aangegeven worden, wat het probleem is in het oostelijke deel van Nunspeet. Vervolgens zal aandacht geschonken worden aan de resultaten van een verkennend onderzoek, dat in 1991 is uitgevoerd.

5.2.1. Wat is het probleem?

De bestaande Noord-Zuid verbinding tussen de Elburgerweg en de Eperweg, de F.A. Molijnlaan, is niet in staat om het (vracht)verkeer naar behoren te verwerken. Hierin zou verandering gebracht kunnen worden door het verbreden van deze weg. Daarvoor is het echter nodig minimaal aan één zijde van deze weg de laanbeplanting te verwijderen. Dit zou een onaanvaardbare aantasting van deze karakteristieke weg betekenen.



Oostelijke rondweg ?

Het gevolg van deze situatie is, dat een andere Noord-Zuid verbinding tussen de Elburgerweg en de Eperweg, de Oenenburgweg door de woonwijk Nunspeet-Oost, op dit moment veelvuldig gebruikt wordt door sluipverkeer, hetgeen aanleiding geeft tot verkeersonveilige situaties.

Wellicht kan de aanleg van een "Oostelijke rondweg" hier uitkomst bieden. Dit vergt enige uitleg:

Reeds lange tijd wordt er gesproken over de mogelijke aanleg van een "Oostelijke rondweg". Hiermee wordt bedoeld op de aanleg van een nieuwe route tussen de Elburgerweg en de Eperweg, welke getraceerd is langs de oostrand van Nunspeet-Oost.

Gehoopt werd en wordt, dat door de aanleg van een oostelijke rondweg de problemen op de Oenenburgweg en de F.A.Molijnlaan tot het verleden gaan behoren.

Om het mogelijke effect van een oostelijke rondweg te kunnen bepalen is in 1991 opdracht gegeven aan het bureau VIA te Vught om een verkennend verkeersonderzoek in te stellen naar de haalbaarheid van de rondweg voor de kern Nunspeet.

5.2.2. Verkennend verkeersonderzoek 1991

In 1991 is een verkennend verkeersonderzoek gepleegd teneinde vast te kunnen stellen:

- hoe groot het percentage doorgaand verkeer is tussen de Elburgerweg en de Eperweg;
- of de aanleg van een oostelijke rondweg, die het verkeer om de kern Nunspeet heen leidt, haalbaar is.

Het onderzoek heeft uitsluitend betrekking op de hoofdwegenstructuur en niet op allerlei interne routes in het centrumgebied. Met andere woorden: Het abstractieniveau van het onderzoek sluit aan op het niveau van het Structuurplan, maar spreekt zich niet uit over allerlei "detail-oplossingen", hoe interessant deze ook kunnen zijn.

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

In het kader van dit Structuurplan zijn met name de eindconclusies van het uitgevoerde verkennende verkeersonderzoek door bureau VIA te Vught van belang. Deze conclusies luiden als volgt:

- Het doorgaande verkeer op de Oenenburgweg bedraagt op dit moment 13%;
- Wanneer de oostelijke rondweg aangelegd wordt en vervolgens al het huidige verkeer in het oostelijke deel van het wegennetwerk aan de rondweg wordt toegerekend, zal de rondweg zo'n 2100 motorvoertuigen per etmaal verwerken. Dit aantal is te vergelijken met de huidige intensiteit op de Kienschulpenweg;

- Wanneer de oostelijke rondweg NIET aangelegd wordt, dan blijkt, dat de verwachte verkeerstoename tot 2015 een zware belasting tot gevolg heeft van de hoofdwegen;
- Wanneer de oostelijke rondweg WEL aangelegd wordt, dan zal de autonome groei van het wegverkeer in de komende 10 tot 15 jaar (35%) tot gevolg hebben, dat de Oenenburgweg méér verkeer te verwerken krijgt dan nu, zelfs wanneer al het doorgaande verkeer toegerekend wordt aan de oostelijke rondweg;
- In dat laatste geval geeft de oostelijke rondweg een besparing van 15% doorgaand verkeer op de Oenenburgweg. Hiervan is 13% doorgaand verkeer voor de kern Nunspeet en 2% verkeer, dat gericht is op de woonbuurt 't Hul;
- Ook op het gebied van geluidhinder heeft de aanleg geen relevante verlaging van geluidniveau's tot gevolg in de bebouwde kom. Aanvullende maatregelen blijven derhalve noodzakelijk.

Als belangrijkste conclusie kan vermeld worden, dat de aanleg van een oostelijke rondweg de problemen intern niet oplost, maar wel verlicht.

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

Uiteindelijk wordt de aanleg van een oostelijke rondweg per saldo positief beoordeeld, gelet op de beperkte verwerkingscapaciteit van een aantal interne hoofdwegen in de kom.

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

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

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

Het wordt nog mooier wanneer deze weg tevens benut zou worden ter ontsluiting van "nieuwe" functies langs de rondweg. In dat geval is de oostelijke rondweg géén rondweg meer, maar veeleer een weg door de bebouwde kom. Bovendien is het dan verantwoord de aanlegkosten van deze oostelijke rondweg deels te verhalen op de nieuwe functies.

Door de aanleg van een oostelijke rondweg kan ook een eind gemaakt worden aan een situatie, welke op dit moment tot overlast leidt: de aan- en afvoer van goederen naar het bedrijf G.P.S. (Gecombineerde Pluimvee Slachterijen). Dit bedrijf bevindt zich aan de oostzijde van het bestaande sportcomplex, in feite midden in het buitengebied.

De aan- en afvoer ten behoeve van dit bedrijf vindt plaats met behulp van 30 à 40 vrachtwagencombinaties per etmaal, hetgeen een relatief grote belasting voor Nunspeet-Oost betekent.

Voor de G.P.S. zijn op dit moment geen alternatieve routes aanwezig. Daarin zou verandering gebracht kunnen worden door bij de aanleg van de oostelijke rondweg te voorzien in een aftakking in de richting van de G.P.S.

In hoofdstuk 6 zal nader ingegaan worden op de mogelijke ontwikkeling van Nunspeet-Oost, waarbij zowel aandacht geschonken wordt aan de mogelijke situering van een toekomstig bedrijventerrein als aan de situering van een oostelijke rondweg.

5.3. De verkeersproblematiek in het westelijke deel van Nunspeet

In deze paragraaf zal allereerst aangegeven worden, wat het probleem is in het westelijke deel van Nunspeet. Vervolgens zal aandacht geschonken worden aan de mogelijke oplossingen.

5.3.1. Wat is het probleem ?

De verkeersproblemen in het westelijke deel van de kern Nunspeet spitsen zich toe op de verkeerssituatie op en rond het Stationsplein. Deze problemen hebben deels te maken met de verkeers(on)veiligheid en deels met de gebrekkige verkeersafwikkeling bij gesloten spoorbomen.

Door bureau VIA uit Vught is een aantal AVOC-analyses uitgevoerd (AVOC = Aanpak VerkeersOnveilige Concentraties) in de omgeving van de spoorwegovergang Elspeterweg:

- ter plaatse van het kruispunt F.A. Molijnlaan-Elspeterweg;
- ter plaatse van het kruispunt Stationslaan-Nijverheidsweg en
- ter plaatse van het Stationsplein, inclusief het weggedeelte voor het Vosje.

Uit de analyses is gebleken, dat door een aantal concrete maatregelen de verkeerssituatie veiliger kan worden gemaakt. Hoewel de verkeers(on)veiligheid zeker niet onbelangrijk is, gaat het in het kader van het Structuurplan Nunspeet te ver om nader op de oplossingen in te gaan. Belangrijk is, dat er inderdaad mogelijkheden zijn om de situatie te verbeteren!

Het Structuurplan dient zich wel uit te spreken over de gewenste hoofdwegenstructuur in de kern Nunspeet. Tegen die achtergrond kan een beschouwing van de Elspeterweg, vooral in de omgeving van de spoorwegovergang niet gemist worden. De Elspeterweg is namelijk de belangrijkste ontsluitingsweg voor Nunspeet. De verkeersintensiteit op deze weg bedraagt ter hoogte van de spoorwegovergang ca. 11.000 motorvoertuigen per etmaal. Ook de andere wegen rond het Stationsplein hebben een hoge verkeersintensiteit. Op zich is dit niet zo verontrustend. Maar wanneer daarbij bedacht wordt, dat de spoorwegovergang 10 tot 12 keer per uur is gesloten, dan zal het duidelijk zijn, dat tijdens die momenten de verkeersafwikkeling op en rond het Stationsplein sterk belemmerd wordt. Het wachtende verkeer aan de noordzijde van de overgang blokkeert vooral de afwikkeling van het verkeer tussen de Nijverheidsweg en de F.A. Molijnlaan v.v.

In de spitsuren en in het zomerseizoen komt er regelmatig filevorming voor op de Nijverheidsweg, de F.A. Molijnlaan, de Elspeterweg en zelfs op de Stationslaan en de Industrieweg. Deze verkeerscongestie leidt weer tot sluipverkeer op de omringende wegen. Het is mogelijk, dat een automobilist, die van oost- naar west-Nunspeet wil, een route kiest via het centrum van Nunspeet, in plaats van via de F.A. Molijnlaan en de Nijverheidsweg.

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

Uit deze prognose komt duidelijk naar voren, dat de verkeersintensiteit op de Elspeterweg, het Stationsplein en de Nijverheidsweg in de periode tot 2015 nog flink zal toenemen.

Daarbij valt vooral de toename op ter plaatse van de spoorwegovergang, het Stationsplein en het eerste gedeelte van de Nijverheidsweg tot aan de Industrieweg. Weliswaar biedt de aanleg van een oostelijke rondweg ook voor deze wegvakken wel soelaas, maar de toename blijft aanzienlijk.

In het rapport van VIA wordt nog vermeld, dat de tamelijk grote toename van het verkeer op deze wegvakken vooral veroorzaakt wordt door de uitbreiding van het aantal woningen in 't Hul. Uiteraard zal ook een uitbreiding van Lepelingen bijdragen aan de toename van het verkeer, maar deze toename is ten opzichte van de totale verkeersintensiteit slechts marginaal.

Aangezien de situatie reeds nu zorgelijk is, is het zinvol om eens na te gaan, of er wellicht bruikbare oplossingen zijn om de verkeersafwikkeling op deze wegvakken te verbeteren. Alvorens over oplossingen te praten, zou het probleem eigenlijk eerst nader geanalyseerd moeten worden: Wat is de samenstelling van het verkeer ter plaatse van deze wegvakken (verdeling doorgaand en bestemmingsverkeer) en (vooral) wat zijn de motieven van de verkeersdeelnemers om juist deze route te kiezen. Een dergelijk onderzoek wordt door bureau VIA te Vught aanbevolen in regionaal verband. Alléén dan is het mogelijk om gedetailleerd aan te geven, welk effect bepaalde verkeersoplossingen zullen hebben.

5.3.2. Mogelijke oplossingen

Ondanks het feit, dat een dergelijk regionaal onderzoek (nog) niet uitgevoerd is, kan er reeds nu aangegeven worden, dat er diverse opties mogelijk zijn voor de verkeersoplossingen, welke alle tamelijk ingrijpend zijn.

Principieel kunnen de volgende verschillende oplossingsrichtingen gevolgd worden:

- a. Aanleg van een alternatieve route;
- b. Het realiseren van een ongelijkvloerse spoorwegovergang;
- c. Reconstructie van de omgeving Stationsplein.

Deze verschillende oplossingsrichtingen zullen hieronder nader toegelicht worden:

ad a. Aanleg van een alternatieve route

Als de verkeersintensiteit ter hoogte van het Stationsplein zodanig hoog is, dat hierdoor de verkeersafwikkeling in gevaar komt, zou een eerste gedachte kunnen zijn om het verkeer een alternatief te bieden. In dat geval dient ervoor gezorgd te worden, dat het verkeer uit het noordwestelijke deel van de kern Nunspeet, met als doel het aansluitpunt van de Elspeterweg op de A28 (en v.v.), zodanig "omgeleid" wordt, dat de spoorwegovergang omzeild wordt. Immers, het "verplicht" stellen van een route via de Industrierweg in plaats van de Nijverheidsweg heeft geen enkele zin, aangezien het verkeer dan alsnog via voornoemde spoorwegovergang haar weg moet zoeken.

Neen, wanneer er alternatieven gezocht moeten worden, dan komt een "westelijke rondweg" meer in aanmerking. Dit is eenvoudiger gezegd dan gedaan, aangezien er dan gezocht moet worden naar één van de volgende twee oplossingen (zie ook de tekening op de volgende bladzijde):

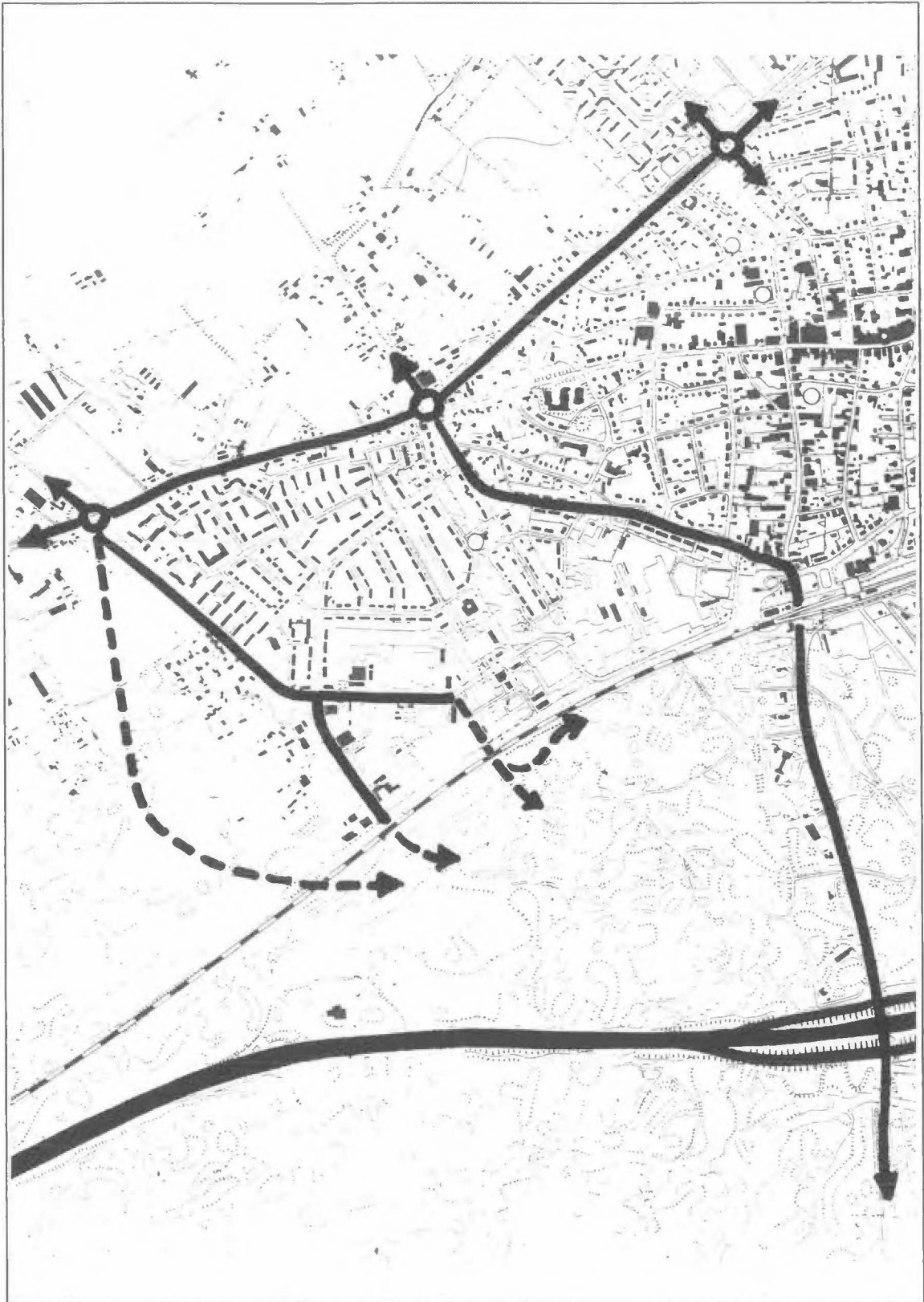
- Het gedeeltelijk gebruik maken van bestaande wegvakken door het verkeer gebruik te laten maken van de Kienschulpenweg en een gedeelte van de Industrierweg, vervolgens onder het spoor door en dan via een nieuw aan te leggen route "door het bos" in de richting van het aansluitpunt van de Elspeterweg op de A28;
- Het realiseren van een geheel nieuwe route, welke zo dicht mogelijk in de nabijheid van het aansluitpunt van de Kienschulpenweg op de Harderwijkerweg een aansluiting krijgt op de Harderwijkerweg (dit om het verkeer van en naar het Randmeer "mee te nemen"), vervolgens door het Belvédèrebos in de richting van de spoorlijn, onder het spoor door en dan "door het bos" in de richting van het aansluitpunt van de Elspeterweg op de A28.

In beide bovenstaande situaties is het in principe mogelijk om alle verkeersbewegingen vanaf het aansluitpunt van de Elspeterweg op de A28 naar het noordwestelijke deel van de kern Nunspeet (en v.v.) via een nieuwe route te "sturen". Uit het verkennend onderzoek van bureau VIA alsmede uit gehouden verkeerstellingen blijkt, dat er op de huidige route via de bestaande spoorwegovergang Elspeterweg ca. 17 à 21% van het verkeer "doorgaand" is. Dat houdt in, dat bovenstaande nieuwe wegen uitsluitend gebruikt zullen worden door een relatief beperkte hoeveelheid verkeer. Natuurlijk wordt hierdoor de verkeersintensiteit ter plaatse van de huidige spoorwegovergang Elspeterweg lager, maar er resteert in dat geval nog zoveel verkeer, dat een goede verkeersafwikkeling nog lang niet verzekerd is.

Daarnaast dient ook rekening gehouden te worden met het feit, dat het aanleggen van een nieuwe weg door een bestaand bosgebied een ingreep is, welke op landschappelijke problemen zou kunnen stuiten.

Daarbij dient echter direct aangetekend te worden, dat het bosgebied op dit moment ook al aangetast wordt door de aanwezigheid van een cross-terrein. De aantasting zou overigens beperkt kunnen worden door het kiezen van een tracé, dat relatief dicht bij het spoor gesitueerd is.

Tenslotte zal de aanleg financiële consequenties hebben, welke niet afgewenteld kunnen worden op andere kostendragers.



Alternatieve routes "om de west"?

CONCLUSIE:

Het aanleggen van een alternatieve route biedt in bescheiden mate een bijdrage aan het oplossen van de verkeersafwikkeling in het westelijke deel van de kern Nunspeet. Het is de moeite waard te onderzoeken, of er een zodanig tracé denkbaar is, dat de aantasting van het bosgebied beperkt blijft en de kosten "draaglijk" blijven.

ad b. Het realiseren van een ongelijkvloerse spoorwegovergang

Het spoorwegverkeer op het baanvak Amersfoort-Zwolle is zo intensief, dat dit baanvak in feite "vol" is. Met andere woorden: Er is géén ruimte om extra treinstellen te laten rijden. Door NS is al enige tijd geleden het idee gelanceerd om "ergens" op het baanvak Amersfoort-Zwolle gedeeltelijk over te gaan tot spoorbaanverdubbeling, waardoor "snelle" treinen de "langzame" kunnen inhalen, zodat de capaciteit van het baanvak toeneemt.

Indien er overgegaan wordt tot spoorbaanverdubbeling, dan betekent dit automatisch, dat alle spoorwegovergangen ongelijkvloers worden. Wanneer de spoorbaanverdubbeling zich derhalve zou uitstrekken tot en met de huidige spoorwegovergang Elspeterweg, dan houdt dit in, dat ter plaatse van deze spoorwegovergang een tunnel aangelegd wordt. Dit heeft natuurlijk behoorlijke ruimtelijke gevolgen, maar een eerste verkenning naar die gevolgen heeft uitgewezen, dat het zeker mogelijk is om een -uit ruimtelijke overwegingen- aanvaardbare oplossing te maken.

Uiteraard zal door de hogere intensiteit op het baanvak de geluidhinder toenemen, maar de toename zal naar alle waarschijnlijkheid binnen aanvaardbare marges blijven.

Het bovenstaande is tamelijk theoretisch. Inmiddels is namelijk besloten, dat men met "ergens" tussen Amersfoort en Zwolle in ieder geval niet doelt op een baanvaak, dat zich uitstrekt tot aan de Elspeterweg.

CONCLUSIE:

Wanneer de voorgenomen spoorbaanverdubbeling zich zou uitstrekken tot en met de huidige spoorwegovergang Elspeterweg, dan zou er ter plaatse van deze spoorwegovergang een tunnel onder het spoor door aangelegd moeten worden om te voldoen aan het uitgangspunt "ongelijkvloerse kruising".

Door deze maatregel zou de verkeersafwikkeling sterk verbeteren, terwijl ook ruimtelijk gesproken een aanvaardbare oplossing mogelijk is.

Inmiddels is echter duidelijk geworden, dat de spoorbaanverdubbeling NIET zal plaatsvinden op het baanvak, dat zich uitstrekt tot aan de Elspeterweg.

ad c. Reconstructie van de omgeving Stationsplein

Als derde oplossingsrichting zou gekozen kunnen worden voor een reconstructie van de omgeving Stationsplein. Inmiddels zijn hier al de eerste vingeroefeningen gepleegd. Daaruit is gebleken, dat er verkeerstechnische oplossingen mogelijk zijn, welke een grote verbetering betekenen voor de verkeersafwikkeling en voor de verkeersveiligheid. De vraag, in hoeverre deze verkeerstechnische oplossingen ook uit ruimtelijke overwegingen aanvaardbaar zijn, wordt op dit moment onderzocht. Er

is goede hoop op een zodanige reconstructie van de omgeving Stationsplein, dat tegemoet gekomen kan worden aan zowel de wensen t.a.v. het verkeer als de wensen t.a.v. de ruimtelijke inrichting. Wel is inmiddels duidelijk geworden, dat hier in dat geval sprake zal zijn van een tijdelijke oplossing, aangezien de verwachte toename van het verkeer zodanige vormen aanneemt, dat er op den duur (na ca. 10 jaar) toch weer sprake zal zijn van een knelpuntsituatie.

CONCLUSIE:

Reconstructie van de omgeving Stationsplein biedt tijdelijk mogelijkheden om de verkeersproblemen op te lossen binnen een aanvaardbaar ruimtelijk kader.

5.4. Conclusies en aanbevelingen

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

Uit het verkennend onderzoek is duidelijk naar voren gekomen, dat de aanleg van een oostelijke rondweg de problemen intern niet oplost, maar wel verlicht.

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

Uiteindelijk wordt de aanleg van een oostelijke rondweg in het verkennende onderzoek per saldo positief beoordeeld, gelet op de beperkte verwerkingscapaciteit van een aantal interne hoofdwegen in de kom. Door het college van B&W is inmiddels besloten, dat de oostelijke rondweg aangelegd dient te worden.

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

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

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

Teneinde een gefundeerde uitspraak te kunnen doen omtrent het effect van een bepaalde oplossing is het gewenst in regionaal verband te onderzoeken welke motieven het verkeer op deze wegvakken heeft om juist voor deze route te kiezen.

Voorlopig zou aangekoerst kunnen worden op een reconstructie van de omgeving Stationsplein, in de wetenschap dat dit géén definitieve oplossing voor het probleem is, maar een tijdelijke.

Nu de spoorbaanverdubbeling niet doorgaat ter plaatse van de Elspeterweg, dient onderzocht te worden, welke mogelijkheden er zijn voor een alternatieve route "om de west" door het bosgebied.

6. TWEE ONTWIKKELINGSMODELLEN VOOR NUNSPEET-OOST

6.1. Inleiding

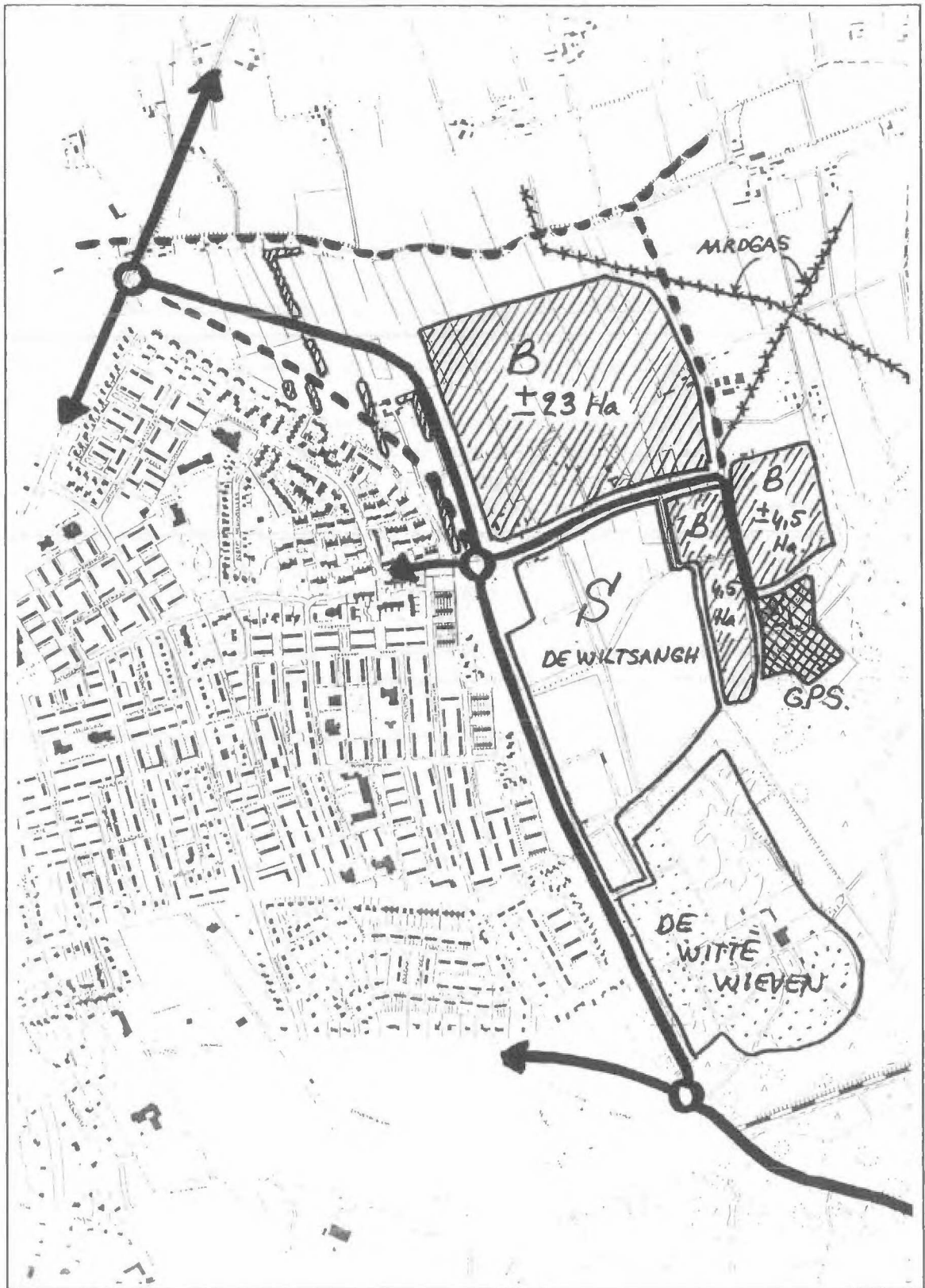
In hoofdstuk 1 is al vermeld, dat er in principe overeenstemming bestaat tussen de provincie en de gemeente Nunspeet over het ontwikkelen van een bedrijventerrein aan de oostzijde van de kern Nunspeet met een bruto-oppervlakte van 15 hectare als eerste aanzet voor een nader op structuurplanniveau te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

Tevens dient ter oplossing van de reeds bestaande verkeersproblematiek, alsmede ten behoeve van de ontsluiting van voormeld bedrijventerrein een rondweg gecreëerd te worden tussen de Elburgerweg en de Eperweg.

Uit eerdere contacten met de provincie is al gebleken, dat het situeren van een toekomstig bedrijventerrein in het bos ten zuiden van de G.P.S. (Gecombineerde Pluimvee Slachterij) niet bespreekbaar is. Om deze reden zijn er 2 ontwikkelingsmodellen opgesteld, welke beide uitgaan van het ontwikkelen van een bedrijventerrein ten noorden van de G.P.S. Deze ontwikkelingsmodellen verschillen echter principieel ten aanzien van het tracé van de oostelijke rondweg. In de volgende paragraaf zullen deze ontwikkelingsmodellen beschreven worden.

Vervolgens zal in paragraaf 6.3. aangegeven worden, welke toetsingscriteria er opgesteld kunnen worden om de beide modellen te kunnen beoordelen.

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



Model 1: Rondweg "binnendor"

6.2. Beschrijving 2 ontwikkelingsmodellen

6.2.1. MODEL 1: RONDWEG "BINNENDOOR"

In dit model is de rondweg "binnendoor" geprojecteerd:

Het tracé tussen de Kempenlaan en de Oosteinderweg komt overeen met de ruimte, die hiervoor in het bestemmingsplan "Oosteinde" al gereserveerd was.

Voor het gedeelte tussen de Oosteinderweg en de Elburgerweg kunnen in principe twee alternatieven gekozen worden:

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

De rondweg is middels een rotonde aangesloten op de Eperweg en de Elburgerweg, terwijl ook ter plaatse van de Oosteinderweg een rotonde geprojecteerd is. Vanaf deze rotonde wordt via de (te verbreden) Oosteinderweg zowel de G.P.S. ontsloten als een nieuw te ontwikkelen bedrijventerrein. Indien gekozen wordt voor een situering van de rondweg op enige afstand van de wijk De Brake, dan bestaat de mogelijkheid om een extra aftakking te realiseren naar het bedrijventerrein.

Het bedrijventerrein is voornamelijk gesitueerd ten noorden van de Oosteinderweg. Gezien de ligging van twee aardgastransportleidingen is het niet interessant om het bedrijventerrein ook aan de oostzijde van de Oosteinderweg te situeren. Wel is het mogelijk om ook het gebied ten noorden en/of ten westen van de G.P.S. voor bedrijfsterrein te benutten. In totaal voorziet Model 1 in een bedrijfsterrein met een oppervlakte van ca. 32 ha, waarvan 23 ha. is gelegen ten noorden van de Oosteinderweg, 4,5 ha. ten noorden van de G.P.S. en 4,5 ha. ten westen van de G.P.S.

Het model voorziet tevens in een uitbreidingsmogelijkheid van het sportcomplex De Wiltsangh tussen het huidige sportcomplex en de Oosteinderweg. Deze uitbreiding is overigens reeds mogelijk op basis van het vigerende bestemmingsplan Buitengebied.

Tenslotte kan opgemerkt worden, dat bungalowpark De Witte Wieven in dit model weliswaar "buiten schot" blijft, maar wel enigzins geïsoleerd komt te liggen ten opzichte van de rest van Nunspeet.



Model 2: Rondweg "buitenom"

6.2.2. MODEL 2: RONDWEG "BUITENOM"

In dit model is de rondweg "buitenom" geprojecteerd:

Ten behoeve van een optimale ontsluiting vanaf de A28 wordt de Eperweg nog vóór het spoor in oostelijke richting afgebogen, waarna middels een tunnel onder de spoorlijn door recht afgekoerst wordt op een tracé ten oosten van het bungalowpark De Witte Wieven in de richting van de G.P.S. Vervolgens wordt nabij de G.P.S. het bestaande tracé van de Oosteinderweg opgepikt.

Omdat de Bovenweg ongeschikt is om te dienen als (onderdeel van de) rondweg, en ook niet geschikt gemaakt kan worden zonder het zeer karakteristieke uiterlijk van deze weg aan te tasten, voorziet Model 2 in een tracé, dat vanaf de Oosteinderweg in een wijde boog een aansluiting zoekt met de Elburgerweg. Deze aansluiting wordt als rotonde gedacht.

Vanuit Nunspeet-Oost kan men via de Oosteinderweg de rondweg bereiken.

Voorts is er vlak over het spoor een aftakking geprojecteerd vanaf de oostelijke rondweg naar de Eperweg. Dit model gaat er namelijk vanuit, dat de bestaande overweg van de Eperweg opgeheven wordt. Het gemotoriseerde verkeer vanaf de A28 wordt in dit model automatisch "buitenom" geleid. Om de kern Nunspeet te bezoeken, dient dus bewust afgeslagen te worden.

De situering van het bedrijventerrein komt nagenoeg overeen met die van Model 1: In totaal voorziet Model 2 ook in een bedrijfsterrein met een oppervlakte van ca. 32 ha, waarvan 23 ha. is gelegen ten noorden van de Oosteinderweg, 4,5 ha. ten noorden van de G.P.S. en 4,5 ha. ten westen van de G.P.S.

Overwogen zou kunnen worden om het gebied tussen de wijk De Brake en het bedrijfsterrein (deels) te benutten voor het situeren van een aantal (vrijstaande) woningen.

Vanaf de rondweg kan desgewenst op meerdere plaatsen een aftakking naar het bedrijventerrein gerealiseerd worden.

Evenals model 1 voorziet model 2 in een uitbreidingsmogelijkheid van het sportcomplex De Wiltsangh tussen het huidige sportcomplex en de Oosteinderweg. Deze uitbreiding is overigens reeds mogelijk op basis van het vigerende bestemmingsplan Buitengebied.

Tenslotte kan opgemerkt worden, dat bungalowpark De Witte Wieven ook in dit model "buiten schot" blijft.

6.3. Toetsingscriteria

In deze paragraaf zullen toetsingscriteria opgesteld worden teneinde de beide modellen in de volgende paragraaf zo objectief mogelijk te kunnen beoordelen.

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

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

1. Capaciteit:

De omvang van het bedrijventerrein moet groot genoeg zijn om te voorzien in de behoefte tot het jaar 2015. Daarbij dient zoveel mogelijk gestreefd te worden naar een aaneensloten bedrijventerrein. Vermeden dient te worden, dat het toekomstige bedrijventerrein versnipperd wordt over diverse kleinere locaties.

Tezamen dient er gezorgd te worden voor een omvang van ca. 30 ha.

Daarnaast dient een gefaseerde ontwikkeling van het bedrijventerrein tot de mogelijkheden behoren.

2. Stedebouwkundige aspecten:

De aanleg van een bedrijventerrein, gecombineerd met een oostelijke rondweg levert een geheel andere woonsituatie op aan de rand van Nunspeet-Oost, vooral wanneer bedacht wordt, dat deze wijk oorspronkelijk ontworpen is als de laatste uitleg in oostelijke richting. Aan de rand van Nunspeet-Oost bevindt zich bebouwing, welke typerend genoemd mag worden als overgang naar het buitengebied: relatief véél zicht op het buitengebied. Zoveel mogelijk dient getracht te worden vanuit Nunspeet-Oost de relaties met het gebied ten oosten van Nunspeet-Oost in stand te houden.

Daarnaast is het van belang te zorgen voor een zodanige inrichting van het gebied, dat er een (nieuwe) oostelijke begrenzing van de kern Nunspeet ontstaat.

Tenslotte mag de rondweg niet als een onneembare barrière gaan functioneren voor met name het langzame verkeer vanuit Nunspeet-Oost. Dat betekent, dat er voldoende (veilige) mogelijkheden moeten zijn om deze weg over te steken.

3. Verkeerskundige aspecten:

Bij de situering van het bedrijventerrein dient er zorggedragen te worden voor een goede ontsluiting, zo mogelijk rechtstreeks vanaf de interlokale wegen, teneinde ongewenste vormen van sluijverkeer door woongebieden te voorkomen.

Voorts dient de rondweg een zodanig tracé te krijgen, dat de verkeersproblematiek in het oostelijke deel van Nunspeet, zoals beschreven in paragraaf 3.3., verlicht wordt.

4. Landschappelijke aspecten:

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

Voor zover het nodig is een deel van het bosgebied (zonder natuurwaarde) te benutten, is het mogelijk onder stringente voorwaarden tot boscompensatie over te gaan, overeenkomstig de richtlijnen van de provincie.

5. Milieuhygiënische aspecten:

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

- Afstand houden. Dit betekent, dat er een "bufferzone" in acht genomen wordt tussen het nieuwe bedrijventerrein en bestaande, danwel geprojecteerde woongebieden;
- Milieuzonering. Dit betekent, dat er in de directe omgeving van bestaande, danwel geprojecteerde woongebieden uitsluitend bedrijven gesitueerd mogen worden, waarvan vaststaat, dat de invloed beperkt blijft tot enkele tientallen meters. Op grotere afstand kunnen dan bedrijven toegelaten worden, met een wat grotere invloed op de omgeving.

Uiteraard zal het verkeer op de rondweg geluid produceren. Bekeken dient te worden, of er ten gevolge van het verkeer op de rondweg sprake zal zijn van geluidhinder, zowel ten opzichte van de woningen in Nunspeet-Oost, als ten opzichte van het bungalowpark De Witte Wieven.

In dit verband kan nog gewezen worden op de concept-structuurvisie R.O. van de gemeente Elburg (februari 1994), waarin geopperd wordt, dat de "rondweg om Nunspeet" wellicht het verkeer, gaande en komende naar de Flevopolder en Elburg, voor een groot deel kan opvangen. Bij brief van 25 april 1994 heeft het College van B&W van Nunspeet de gemeente Elburg medegedeeld, dat zij géén overwegende bezwaren heeft tegen afwikkeling van het verkeer van en naar Elburg via deze rondweg.

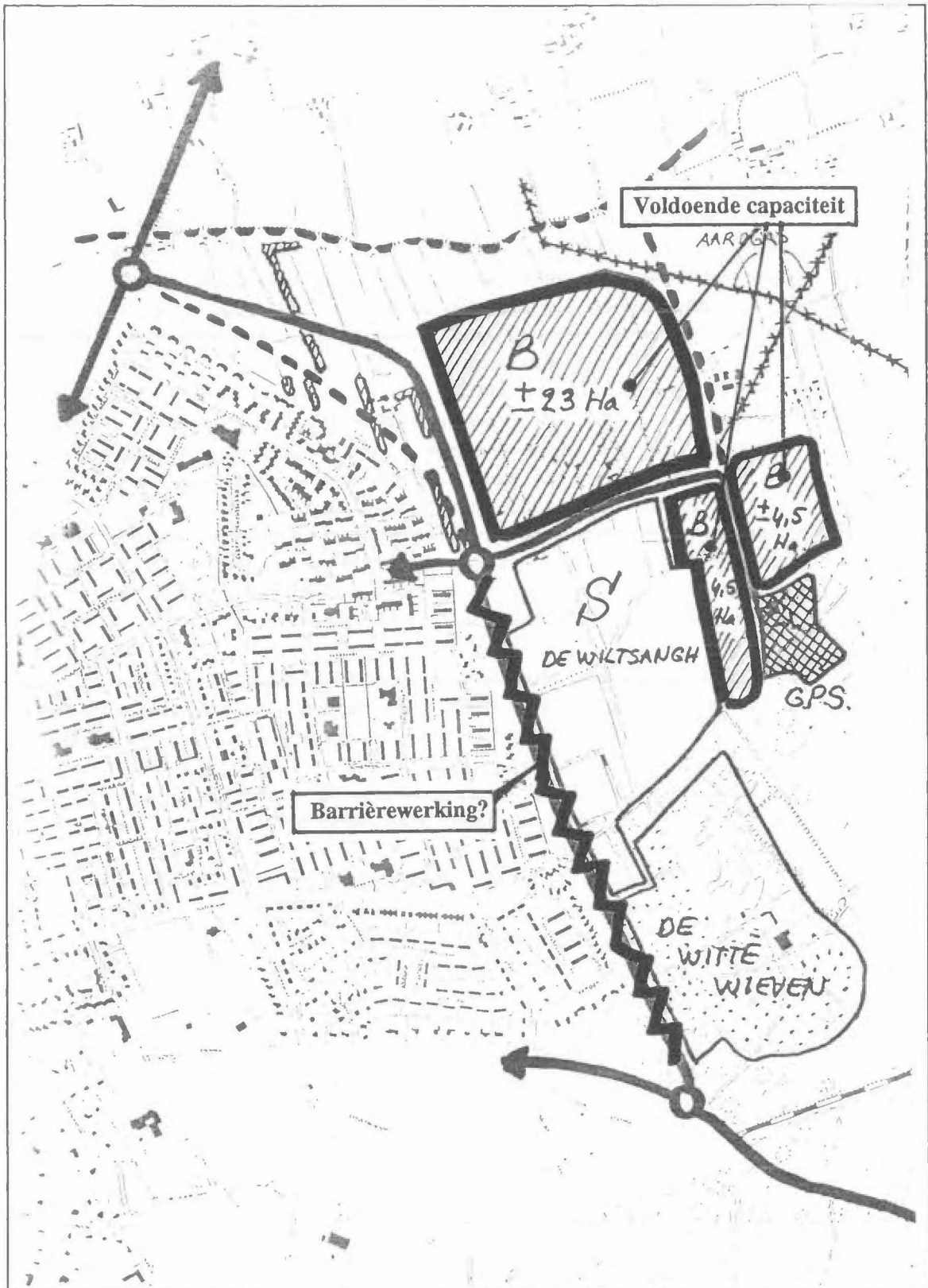
Uiteraard zal door het (mede) benutten van de rondweg ten dienste van "Elburg" de intensiteit toenemen. Dit heeft tot gevolg dat ook de geluidhinder zal toenemen. Omdat betrouwbare schattingen van het verkeersaandeel van "Elburg" ontbreken, is hiermee géén rekening gehouden bij de toetsing van de twee modellen.

6. Economische uitvoerbaarheid:

De aanleg van een bedrijventerrein, gecombineerd met een rondweg moet economisch uitvoerbaar zijn.

7. Maatschappelijke uitvoerbaarheid:

Het is gewenst een inschatting te geven van de maatschappelijke uitvoerbaarheid in de ogen van de bevolking. Daarbij dient met name gedacht te worden aan het acceptatieniveau van de bewoners, welke op dit moment "aan de rand" van Nunspeet-Oost gehuisvest zijn.



Model 1: Capaciteit en stedenbouwkundige aspecten

6.4. Beoordeling van de twee modellen

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

Om bladeren te voorkomen wordt tijdens de beoordeling het model telkens op de linkerpagina weergegeven.

6.4.1. MODEL 1

1. Capaciteit:

Model 1 voorziet in een bedrijfsterrein met een totale oppervlakte van 32 ha. bruto. Hoewel het terrein verdeeld is over een drietal locaties aan weerszijden van de Oosteinderweg, kan toch gesproken worden van een aaneengesloten terrein, welke aansluit op het terrein van de G.P.S. De G.P.S. wordt hierdoor uit haar isolement gehaald.

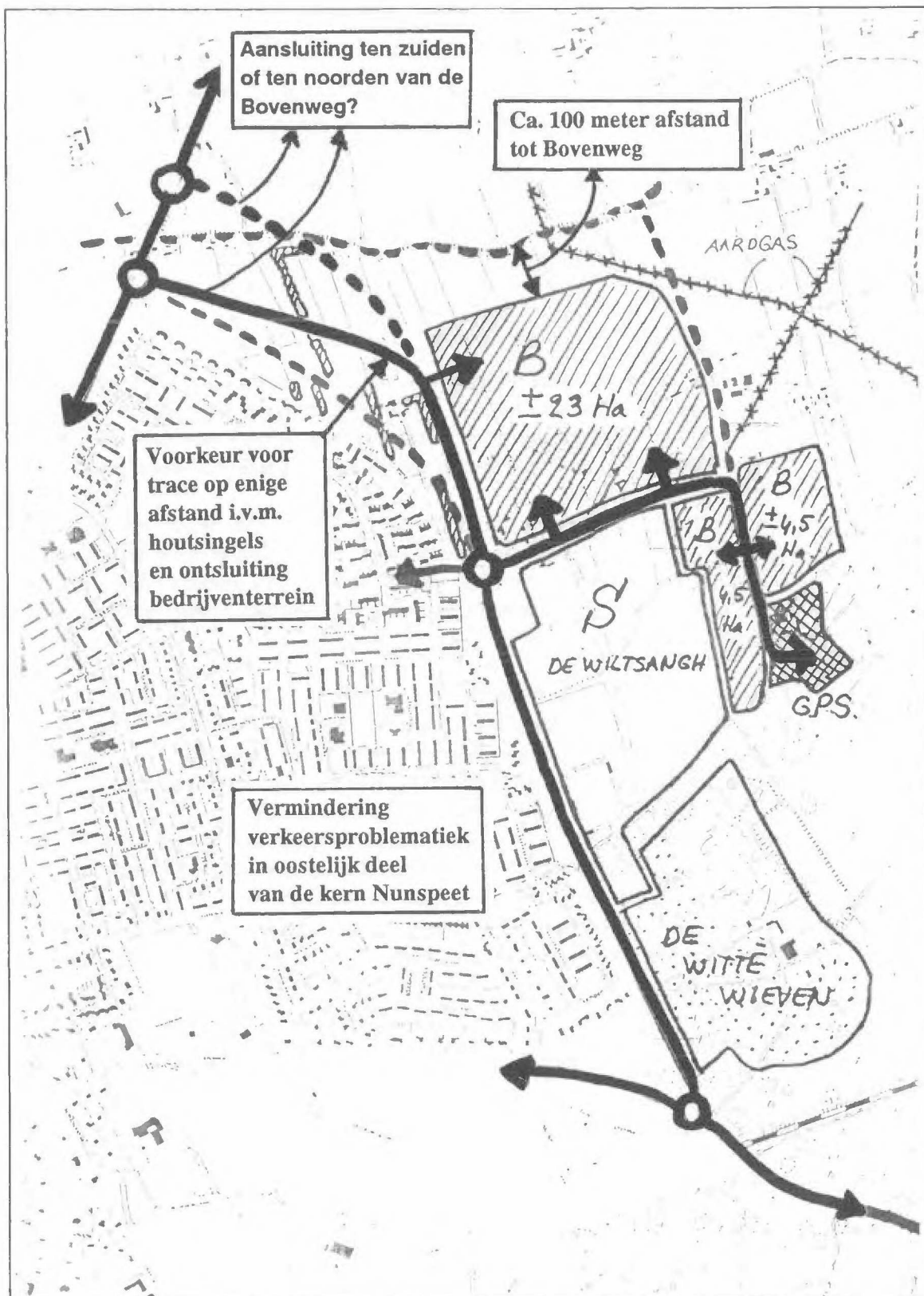
Het is goed mogelijk het bedrijventerrein gefaseerd te ontwikkelen. Dat betekent, dat -afhankelijk van de behoefte- het gebied aan de oostzijde van Nunspeet "aan snee" gebracht kan worden. Met andere woorden: Met de keuze voor "Oost" hoeft niet automatisch het gehele gebied binnen een bepaalde termijn ontwikkeld te worden.

2. Stedebouwkundige aspecten:

Wanneer de rondweg "binnendoor" wordt aangelegd, dan betekent dit, dat de woonsituatie aan de rand van Nunspeet-Oost zal wijzigen. Het uitloopgebiedje (speelplaatsen, "rondje met de hond") tussen de woonwijk en het sportcomplex De Wiltsangh zal in omvang aanzienlijk afnemen.

Het is niet denkbeeldig, dat er een situatie zal ontstaan, waarbij de bewoners zich gevoelsmatig "opgesloten" voelen door de aanwezigheid van een weg tussen hun woonwijk en het gebied aan de oostzijde ervan. Dit gevoel kan ten noorden van de Oosteinderweg aanzienlijk verminderen door de weg op enige afstand van de woonwijk te situeren.

Dit "opgesloten" gevoel kan tevens worden beperkt door zorg te dragen voor voldoende oversteekmogelijkheden. Daarbij zou er naar gestreefd kunnen worden het huidige aantal "uitgangen" van Nunspeet-Oost te handhaven. De Oosteinderweg is op dit moment de belangrijkste verbinding van Nunspeet-Oost met het gebied ten oosten van deze wijk. Het model voorziet in de projectie van een rotonde ter hoogte van deze weg, zodat een goede oversteekmogelijkheid gerealiseerd kan worden. Ten noorden van de Oosteinderweg heeft Nunspeet-Oost thans geen "uitgangen" naar het buitengebied. Ten zuiden van deze weg echter wel: Ter plaatse van de Kempenlaan en in het verlengde van de Oosterlaan kan men Nunspeet-Oost te voet of per fiets verlaten. Indien er gezorgd kan worden voor oversteek-mogelijkheden, dan behoeft de rondweg niet als barrière te gaan fungeren voor het langzame verkeer.



Model 1: Verkeer en landschap

3. Verkeerskundige aspecten:

De rondweg is "binnendoor" geprojecteerd en wordt zowel op de Eperweg als op de Elburgerweg aangesloten middels een rotonde. Er wordt nog onderzocht waar de aansluiting op de Elburgerweg het beste gesitueerd kan worden: ten zuiden of ten noorden van de huidige aansluiting van de Bovenweg op de Elburgerweg. In een later stadium zal hierover een nader besluit genomen worden.

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

Vanaf deze rotonde wordt via de (te verbreden) Oosteinderweg zowel de G.P.S. als een nieuw te ontwikkelen bedrijventerrein ontsloten. Om te verhinderen, dat het verkeer van- en naar het bedrijfsterrein toch gebruik maakt van de Bovenweg en vandaar van de Oosteinderweg, wordt voorgesteld om het gedeelte van de Oosteinderweg, dat de oostelijke begrenzing vormt van het te ontwikkelen bedrijventerrein niet te verbreden. In plaats daarvan zou voorzien kunnen worden in een extra aftakking vanaf de rondweg. Een dergelijke aftakking kan het beste gerealiseerd worden, indien het gedeelte van de rondweg tussen de Elburgerweg en de Oosteinderweg op enige afstand van de bebouwing van De Brake gerealiseerd wordt. In dat geval is een korte verbinding mogelijk naar het bedrijventerrein. Dit model zorgt voor een goede ontsluiting van zowel de G.P.S. als het nieuwe bedrijfsterrein. De routing is zodanig, dat niet gevreesd hoeft te worden voor sluipverkeer door Nunspeet-Oost.

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

Daarnaast dient er op gewezen te worden, dat er grote aandacht geschonken dient te worden aan verkeersveilige oversteekmogelijkheden voor het langzame verkeer, waarbij "tunneltjes" niet bij voorbaat uitgesloten worden.

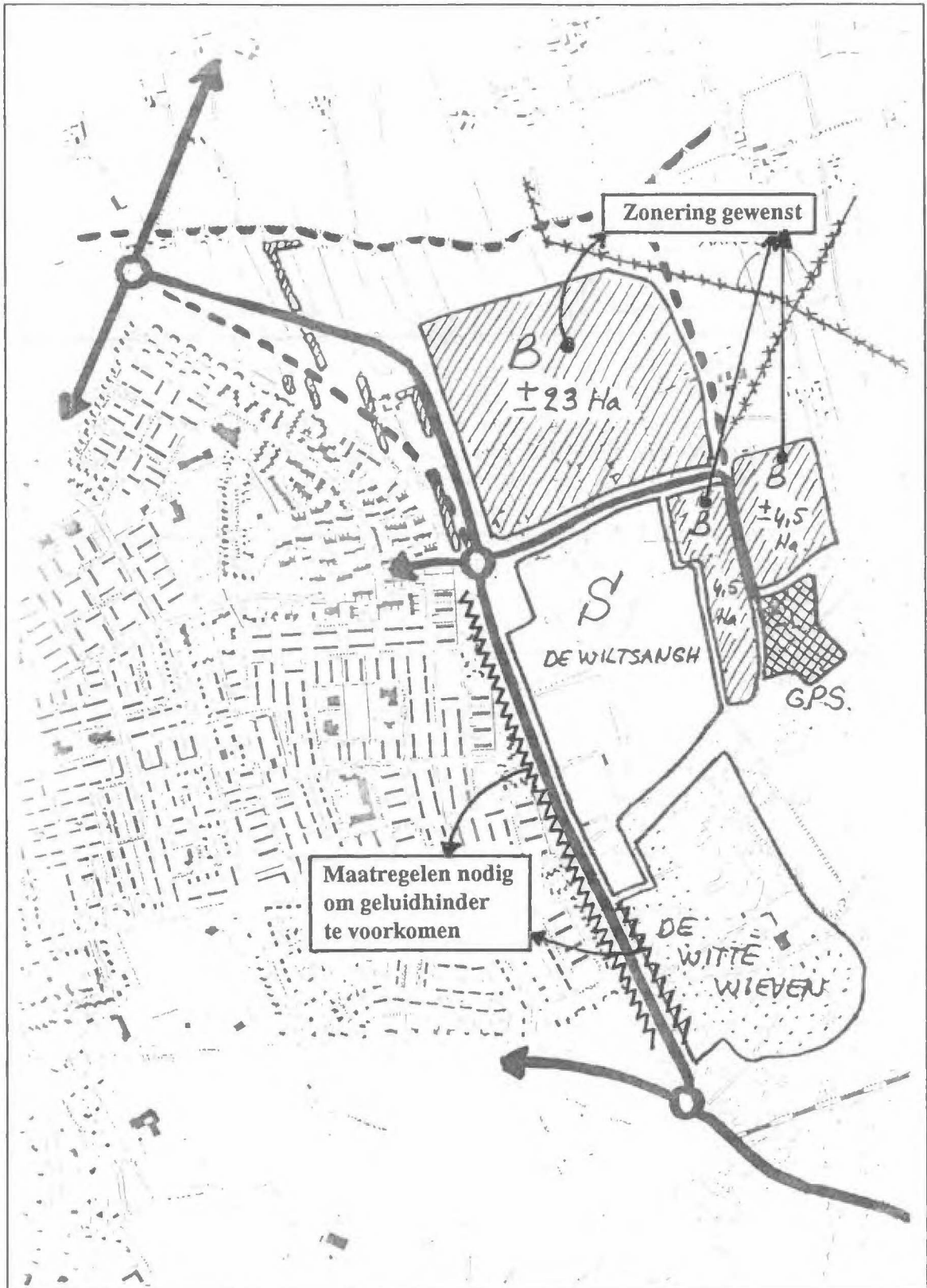
4. Landschappelijke aspecten:

Het gebied ten oosten van Nunspeet-Oost maakt onderdeel uit van het overgangsgebied tussen het "open" landschap, dat zo kenmerkend is voor de Randmeer-kust en het Centraal Veluws Natuurgebied. De openheid van het landschap wordt op enkele plaatsen door houtsingels onderbroken.

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

Overigens dient nog wel opgemerkt te worden, dat aan de gronden, die gesitueerd zijn binnen de begrenzing van deze locatie, in het bestemmingsplan Buitengebied géén landschapswaarde is toegekend.

Een aantal belangrijke houtsingels bevinden zich direct ten oosten van De Brake. Wanneer de rondweg vrij dicht langs deze wijk geprojecteerd wordt, dan zullen deze houtsingels deels ten oosten en deels ten westen van de rondweg komen te liggen. Wellicht is het te verkiezen de rondweg hier iets verder van De Brake te situeren, zodanig, dat de houtsingels vrijwel allemaal ten westen van de rondweg komen te liggen.



Model 1: Milieuhygiënische aspecten

Hierdoor kan bereikt worden, dat de rondweg over een grotere afstand de lijnen in het landschap volgt, waardoor er minder sprake is van "aantasting". Door het omgeven van het bedrijventerrein met opgaande beplanting kunnen als het ware nieuwe "houtsingels" in het landschap geïntroduceerd worden.

In het bestemmingsplan Buitengebied is reeds voorzien in een uitbreiding van het sportcomplex De Wiltsangh in noordelijke richting (tot aan de Oosteinderweg), waardoor de beperkte zichtmogelijkheden vanuit Nunspeet-Oost op het landschap ten oosten van de Oosteinderweg opgeheven zullen worden. Voorts worden de zichtmogelijkheden in het gebied ten noorden van de Oosteinderweg reeds beperkt door de aanwezigheid van houtsingels, welke als coulissen het gebied ten oosten van de Oosteinderweg nagenoeg geheel afschermen.

Indien het gebied ten noorden van de Oosteinderweg benut wordt voor bedrijfsterrein en het gebied ten zuiden van deze weg voor (de uitbreiding van) het sportcomplex De Wiltsangh, dan betekent dit, dat er een einde komt aan de beperkte zichtmogelijkheden vanuit Nunspeet-Oost op het landschap ten oosten van de Oosteinderweg. Ten opzichte van de huidige situatie is deze "ingreep" echter beperkt van omvang.

Daarnaast dient rekening gehouden te worden met het feit, dat de Bovenweg een landschappelijk karakteristieke route vormt. Indien er een bedrijventerrein aangelegd zou worden tot aan deze Bovenweg, dan betekent dit onherroepelijk het einde van de karakteristieke uitstraling.

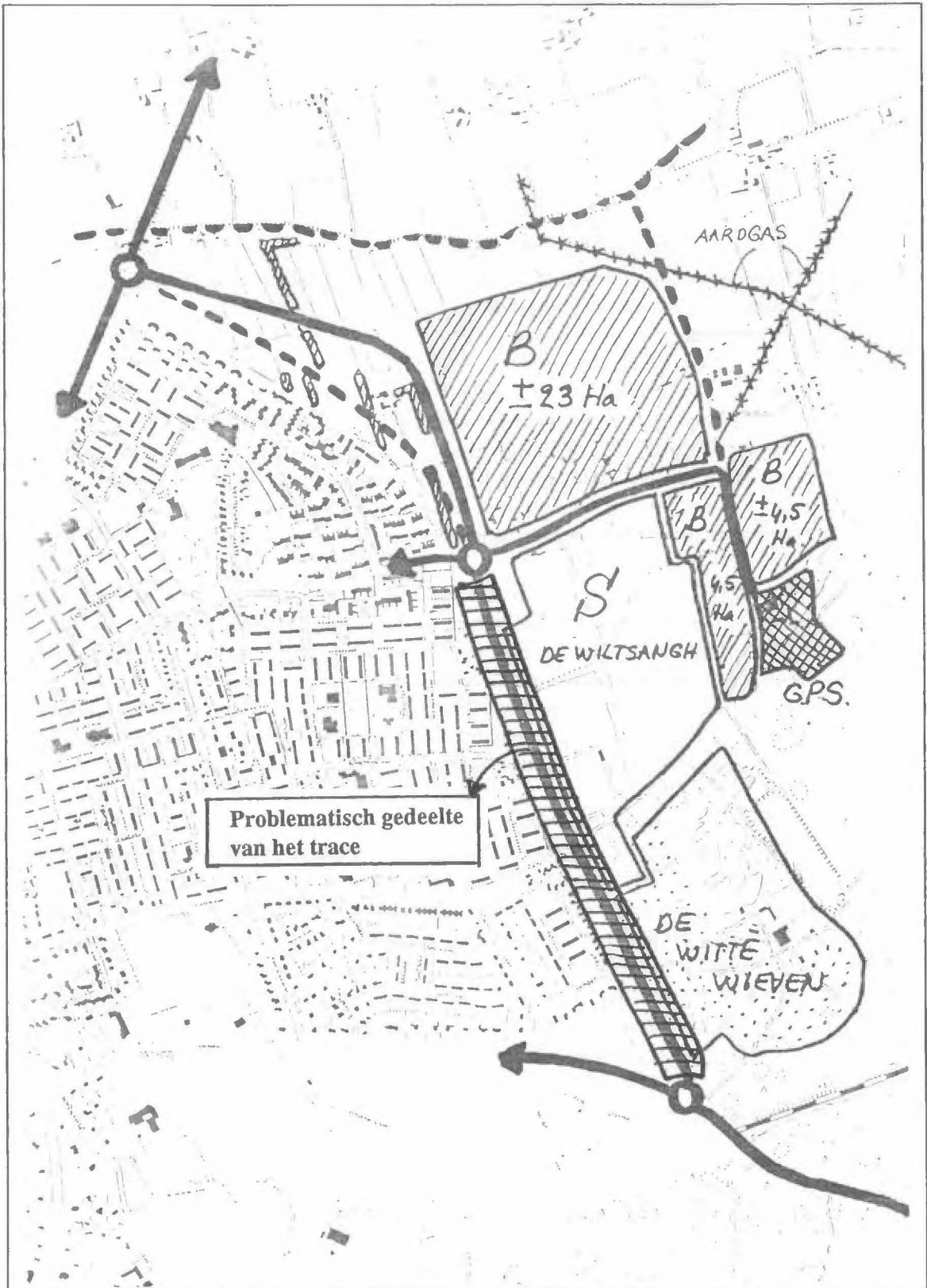
In model 1 wordt een bebouwingsvrije zone van ruim 100 meter aangehouden tot aan deze Bovenweg, teneinde te voorkomen, dat het bedrijventerrein een al te grote visuele invloed zal uitoefenen.

5. Milieuhygiënische aspecten:

Het bedrijventerrein is geprojecteerd op een afstand van minimaal 100 meter ten opzichte van de bestaande woonbebouwing in Nunspeet-Oost. Dat betekent, dat er al een behoorlijke "buffer" aanwezig is tussen de bedrijvigheid en het "wonen". Ondanks deze afstand is een nadere milieu-zonering van het bedrijventerrein noodzakelijk:

Op het gehele bedrijventerrein zijn zonder meer bedrijven toelaatbaar, welke behoren tot categorie 1 t/m 3 van de "Staat van Bedrijfsactiviteiten" (opgenomen in "Bedrijven en Milieuzonering", geheel herziene uitgave, Uitgeverij VNG, 1992). Op een afstand van 300 meter vanaf de woonbebouwing zijn bedrijven toelaatbaar, welke behoren tot categorie 1 t/m 4 van voornoemde "Staat van Bedrijfsactiviteiten", terwijl op een afstand van 500 à 1000 meter bedrijven toelaatbaar zijn, welke behoren tot categorie 1 t/m 5 van deze lijst. Dit laatste betekent concreet, dat er uitsluitend ten oosten van de Oosteinderweg (en ten noorden van de G.P.S.) mogelijkheden zijn voor de vestiging van bedrijven uit categorie 5, aangezien de Oosteinderweg gesitueerd is op een afstand van ca. 500 meter vanaf de bestaande woonbebouwing in Nunspeet-Oost.

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



Model 1: Maatschappelijke uitvoerbaarheid

In het onderzoek, dat verricht is door bureau VIA te Vught naar het effect van een Oostelijke rondweg, welke gesitueerd is op korte afstand van Nunspeet-Oost, is een prognose opgenomen van de verkeersintensiteit op deze weg voor het jaar 2015. Verwacht wordt, dat de intensiteit dan ca. 3700 mvt./etm (motorvoertuigen per etmaal) zal gaan bedragen.

Hierbij is nog geen rekening gehouden met de projectie van een bedrijventerrein aan de oostzijde van Nunspeet. Met behulp van vuistregels is berekend, dat het projecteren van een bedrijventerrein met een omvang van 30 ha. een verhoging van de verkeersbelasting op de rondweg teweeg zal brengen van ca. 600 à 1200 mvt./etm (afhankelijk van het feit, of het verkeer zich keurig verdeelt in noordelijke en zuidelijke richting, of allemaal gebruik maakt van de zuidelijke aansluiting). Dat betekent, dat er in het jaar 2015 in totaal ca. 4300 à 4900 mvt./etm. verwacht mogen worden.

Op basis van deze prognose is berekend, op welke afstand van deze weg de voorkeursgrenswaarde van 50 dB(A) gehaald zal worden.

Het blijkt, dat de 50 dB(A) gehaald wordt op een afstand van 34 à 39 meter (dit verschil wordt veroorzaakt door het feit, dat er relatief veel vrachtverkeer bijkomt). Aangezien de bestaande bebouwing aan de rand van Nunspeet-Oost zich bevindt op een afstand van minimaal 30 meter, is het zonder het treffen van maatregelen (geluidswal/scherm) NIET mogelijk de rondweg aan te leggen.

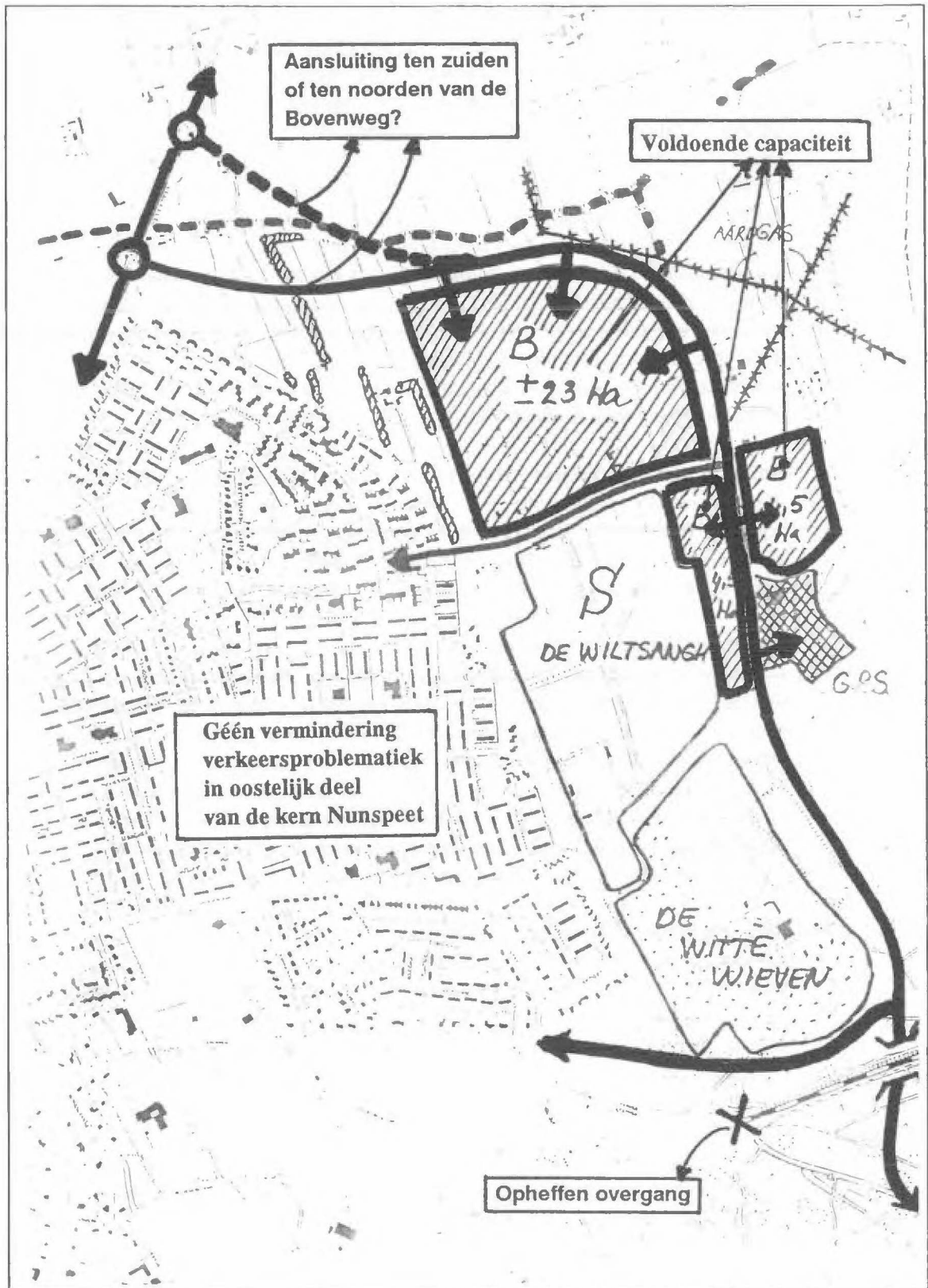
6. Economische uitvoerbaarheid:

Uit een eerste financiële verkenning is gebleken, dat een sluitende exploitatie van het bedrijventerrein goed mogelijk is. Omdat de rondweg noodzakelijk is om aan de Oostzijde van Nunspeet een bedrijventerrein te kunnen realiseren, is het verantwoord, het bedrijventerrein als "sponsor" te laten optreden. Hierdoor wordt het mogelijk de kosten voor de aanleg van de oostelijke rondweg, inclusief een "tunneltje" voor het langzame verkeer, geluidwerende voorzieningen en de noodzakelijke verbeteringen aan een deel van de Oosteinderweg te bekostigen uit de grondopbrengsten van het bedrijventerrein.

7. Maatschappelijke uitvoerbaarheid:

Een groot deel van de rondweg is al opgenomen in het vigerende bestemmingsplan "Oosteinde". De aansluiting op de Eperweg ontbreekt echter nog. Derhalve kan de weg niet zonder meer aangelegd worden op basis van een vigerend bestemmingsplan. Daarnaast mag niet vergeten worden, dat het realiseren van een rondweg op basis van een bestemmingsplan van ca. 25 jaar oud, altijd tot de nodige "onrust" bij de bewoners aan de rand van Nunspeet-Oost zal leiden.

Het acceptatieniveau zal stijgen, indien duidelijk wordt, dat er ook voordelen verbonden zijn aan de aanleg van deze weg. De moeilijkheid is echter, dat het nadeel ("onrustiger woon-situatie" aan de rand van Nunspeet-Oost) niet automatisch weggestreept kan worden tegen het voordeel (minder (vracht)verkeer door Nunspeet-Oost). Het betreft hier immers compleet andere bewoners. Daarom zal het vooral nodig zijn, de bewoners aan de rand van Nunspeet-Oost te overtuigen van het "algemeen belang", dat gediend wordt door de aanleg van de rondweg.



Model 2: Capaciteit en verkeer

Ten zuiden van de Oosteinderweg zijn er slechts weinig "schuif-mogelijkheden" aanwezig voor de aanleg van de weg, aangezien de ruimte tussen de woonbebouwing en het bungalowpark annex sportcomplex beperkt is. Ten noorden van de Oosteinderweg kan echter gekozen worden voor een tracé, dat wat verder van de bestaande woonbebouwing in De Brake af is gelegen. Hierdoor zal de invloed van deze weg afnemen, waardoor het acceptatieniveau naar verwachting zal toenemen.

6.4.2. MODEL 2

1. Capaciteit:

Ook model 2 voorziet in een bedrijfsterrein met een totale oppervlakte van 32 ha. bruto. Hoewel het terrein verdeeld is over een drietal locaties aan weerszijden van de Oosteinderweg, kan toch gesproken worden van een aaneengesloten terrein, welke aansluit op het terrein van de G.P.S. De G.P.S. wordt hierdoor uit haar isolement gehaald.

Het is goed mogelijk het bedrijventerrein gefaseerd te ontwikkelen. Dat betekent, dat -afhankelijk van de behoefte- het gebied aan de oostzijde van Nunspeet "aan snee" gebracht kan worden. Met andere woorden: Met de keuze voor "Oost" hoeft niet automatisch het gehele gebied binnen een bepaalde termijn ontwikkeld te worden.

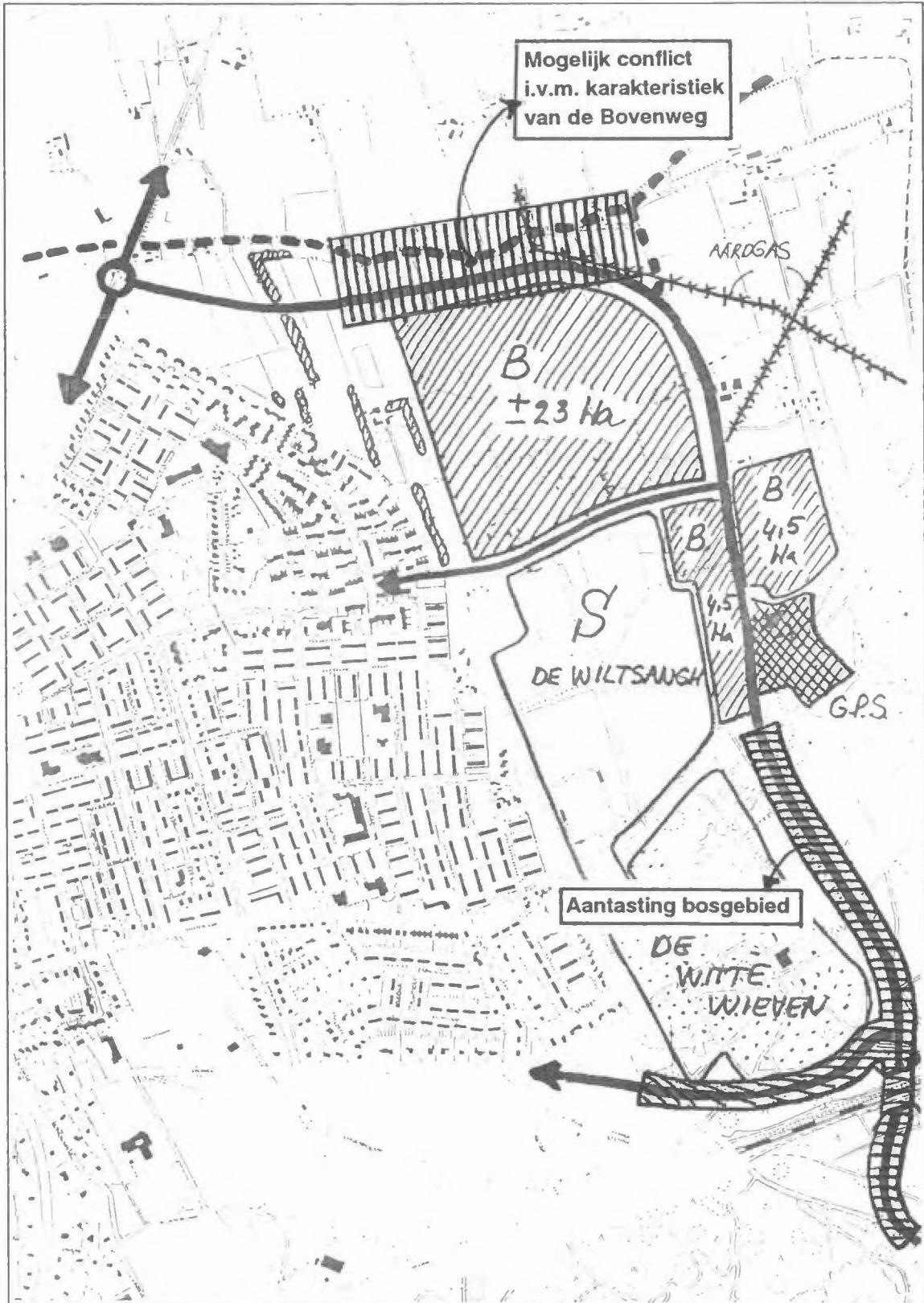
2. Stedebouwkundige aspecten:

Omdat de rondweg "buitenom" geprojecteerd is, zal deze weg géén barrière opwerpen voor de bewoners uit Nunspeet-Oost. Het eerder genoemde "uitloopgebiedje" tussen de woonwijk Nunspeet-Oost en het sportcomplex De Wiltsangh kan dan ook zonder meer gehandhaafd worden. Wel zal er zorggedragen moeten worden voor een goede (langzaam)-verkeers-verbinding tussen de woonwijk Nunspeet-Oost en de Bovenweg teneinde deze relatie met het buitengebied te kunnen handhaven.

3. Verkeerskundige aspecten:

De rondweg is "buitenom" geprojecteerd en wordt op de Elburgerweg aangesloten middels een rotonde. Zoals reeds bij model 1 is vermeld, wordt nog onderzocht waar de aansluiting op de Elburgerweg het beste gesitueerd kan worden: ten zuiden of ten noorden van de huidige aansluiting van de Bovenweg op de Elburgerweg. In een later stadium zal hierover een nader besluit genomen worden. Ten behoeve van een optimale ontsluiting vanaf de A28 wordt de Eperweg nog vóór het spoor in oostelijke richting afgebogen, waarna middels een tunnel onder de spoorlijn door recht afgekoerst wordt op een tracé ten oosten van het bungalowpark De Witte Wieven in de richting van de G.P.S. Vervolgens wordt nabij de G.P.S. het bestaande tracé van de Oosteinderweg opgepikt. Tenslotte buigt de rondweg nabij de Bovenweg af en bereikt met een wijde boog de Elburgerweg.

Dit model zorgt voor een goede ontsluiting van zowel de G.P.S. als het nieuwe bedrijfsterrein. Vanaf de rondweg kunnen desgewenst meerdere aftakkingen naar het bedrijventerrein gerealiseerd worden.



Model 2: Landschap

De routing is zodanig, dat niet gevreesd hoeft te worden voor sluipverkeer van en naar het bedrijventerrein door Nunspeet-Oost. De mogelijkheid bestaat om vanaf deze rondweg een goede ontsluiting te realiseren naar camping "De Scheepsbel", zodat de huidige zuidelijke ontsluiting door het bosgebied afgesloten kan worden voor gemotoriseerd verkeer. Wel kunnen grote vraagtekens gezet worden bij het effect van de rondweg op de vermindering van de verkeersproblematiek in het oostelijk deel van Nunspeet. Vanuit Nunspeet-Oost moet men eerst bewust de Oosteinderweg over ca. 500 meter in oostelijke richting oprijden, alvorens de rondweg bereikt wordt. Dit is een zodanige omweg, dat naar verwachting de bewoners uit Nunspeet-Oost met geen stok te bewegen zijn om van deze rondweg gebruik te maken.

4. Landschappelijke aspecten:

Hier kan deels hetzelfde opgemerkt worden als bij model 1:

Het gebied ten oosten van Nunspeet-Oost maakt onderdeel uit van het overgangsgebied tussen het "open" landschap, dat zo kenmerkend is voor de Randmeer-kust en het Centraal Veluws Natuurgebied. De openheid van het landschap wordt op enkele plaatsen door houtsingels onderbroken. Door het omgeven van het bedrijventerrein met opgaande beplanting kunnen als het ware nieuwe "houtsingels" in het landschap geïntroduceerd worden.

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

Overigens dient nog wel opgemerkt te worden, dat aan de gronden, die gesitueerd zijn binnen de begrenzing van deze locatie, in het bestemmingsplan Buitengebied géén landschapswaarde is toegekend.

In het bestemmingsplan Buitengebied is reeds voorzien in een uitbreiding van het sportcomplex De Wiltsangh in noordelijke richting (tot aan de Oosteinderweg), waardoor de beperkte zichtmogelijkheden vanuit Nunspeet-Oost op het landschap ten oosten van de Oosteinderweg opgeheven zullen worden.

Voorts worden de zichtmogelijkheden in het gebied ten noorden van de Oosteinderweg reeds beperkt door de aanwezigheid van houtsingels, welke als coulissen het gebied ten oosten van de Oosteinderweg nagenoeg geheel afschermen.

Indien het gebied ten noorden van de Oosteinderweg benut wordt voor bedrijfsterrein en het gebied ten zuiden van deze weg voor (de uitbreiding van) het sportcomplex De Wiltsangh, dan betekent dit, dat er een einde komt aan de beperkte zichtmogelijkheden vanuit Nunspeet-Oost op het landschap ten oosten van de Oosteinderweg. Ten opzichte van de huidige situatie is deze "ingreep" echter beperkt van omvang.

Echter, op belangrijke onderdelen verschilt model 2 van model 1:

In de eerste plaats is de rondweg, inclusief de afgebogen Eperweg over een lengte van ruim 1 kilometer getraceerd door en langs het bosgebied ten zuiden en ten oosten van het bungalowpark "De Witte Wieven".



Model 2: Milieuhygiënische aspecten

Dit bos is in het Deelplan Noord-west Veluwe aangeduid als "bos met een veelzijdige doelstelling". Naast een functie voor de productie van hout heeft dit type bos ook veelal betekenis voor het behoud en de ontwikkeling van de natuurwaarden en is dit type bos geschikt voor extensieve dagrecreatie. Wanneer er door dit bos een rondweg aangelegd wordt, dan ontstaat strijdigheid met de hoofddoelstelling van het Streekplan Veluwe, te weten: stringente bescherming van Natuur en Landschap. Er bestaan echter mogelijkheden om tot boscompensatie over te gaan, conform de richtlijnen van de provincie.

Daar staat tegenover, dat door een andere ontsluiting van "De Scheepsbel" de huidige ontsluiting naar deze camping opgeheven kan worden, waardoor een grote doorsnijding van het bosgebied ten zuiden van de A28 tot het verleden gaat behoren.

Een aantal belangrijke houtsingels bevinden zich direct ten oosten van De Brake. Deze houtsingels kunnen gespaard worden door het situeren van het bedrijventerrein ten oosten van deze houtsingels.

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

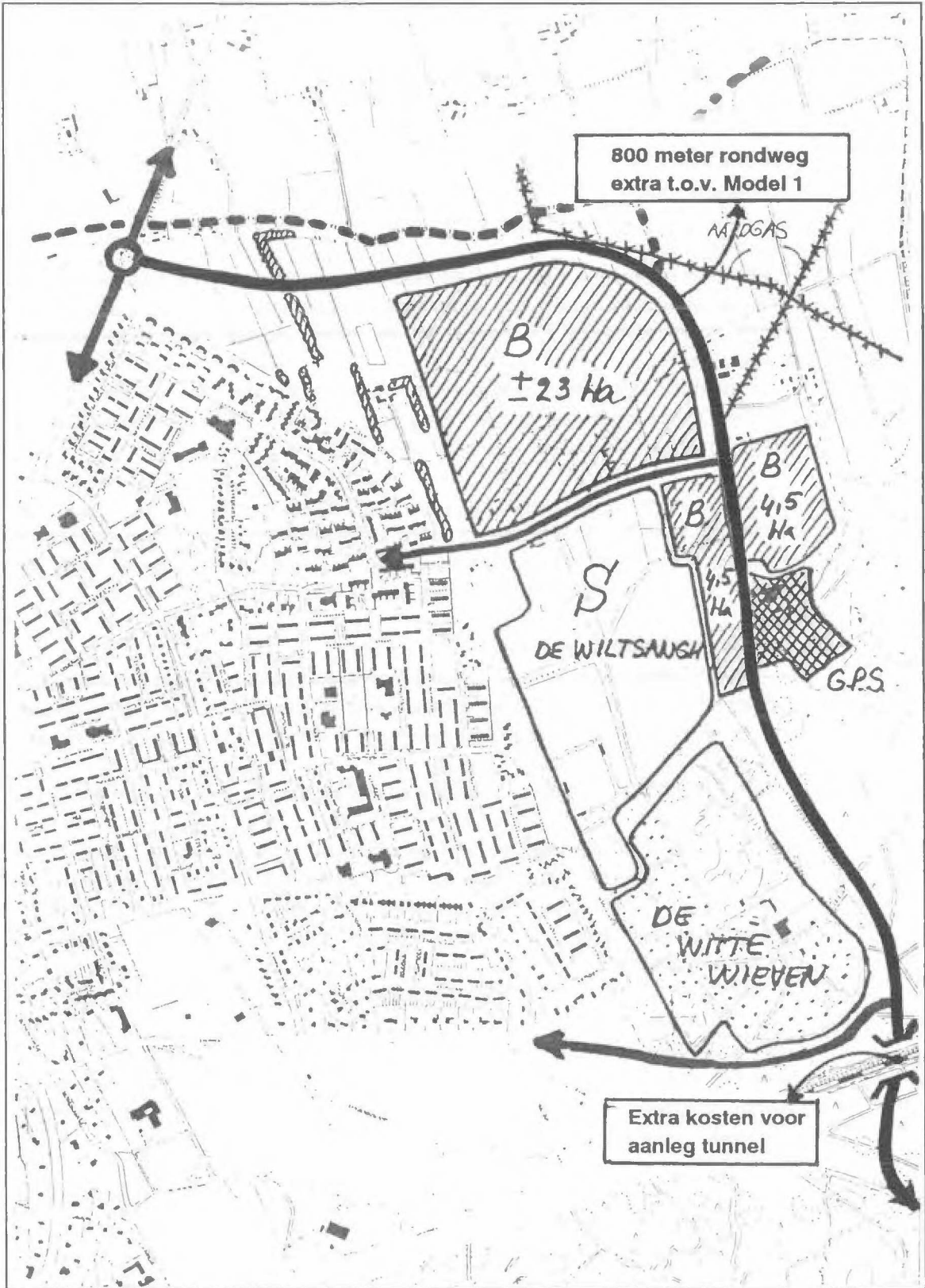
5. Milieuhygiënische aspecten:

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

Ondanks deze afstand is een nadere milieu-zonering van het bedrijventerrein noodzakelijk:

Op het gehele bedrijventerrein zijn zonder meer bedrijven toelaatbaar, welke behoren tot categorie 1 t/m 3 van de "Staat van Bedrijfsactiviteiten" (opgenomen in "Bedrijven en Milieuzonering", geheel herziene uitgave, Uitgeverij VNG, 1992). Op een afstand van 300 meter vanaf de woonbebouwing zijn bedrijven toelaatbaar, welke behoren tot categorie 1 t/m 4 van voornoemde "Staat van Bedrijfsactiviteiten", terwijl op een afstand van 500 à 1000 meter bedrijven toelaatbaar zijn, welke behoren tot categorie 1 t/m 5 van deze lijst. Dit laatste betekent concreet, dat er uitsluitend ten oosten van de Oosteinderweg (en ten noorden van de G.P.S.) mogelijkheden zijn voor de vestiging van bedrijven uit categorie 5, aangezien de Oosteinderweg gesitueerd is op een afstand van ca. 500 meter vanaf de bestaande woonbebouwing in Nunspeet-Oost.

Wat betreft eventuele geluidhinder, veroorzaakt door het wegverkeer op de rondweg, kan het volgende opgemerkt worden: In het onderzoek, dat verricht is door bureau VIA te Vught naar het effect van een Oostelijke rondweg, welke gesitueerd is op korte afstand van Nunspeet-Oost, is een prognose opgenomen van de verkeersintensiteit op deze weg voor het jaar 2015. Verwacht wordt, dat de intensiteit dan ca. 3700 mv./etm (motorvoertuigen per etmaal) zal gaan bedragen.



Model 2: Financiën

Aangezien model 2 niet voorziet in een rondweg op korte afstand van Nunspeet-Oost, is het zeer onwaarschijnlijk, dat deze weg nog enig verkeer vanuit Nunspeet-Oost zal aantrekken. Derhalve behoeft alléén rekening gehouden te worden met het "doorgaande verkeer", zijnde ca. 15% van de eerdergenoemde 3700 mvt./etm., vermeerderd met het verkeer, dat opgeroepen wordt door de projectie van een bedrijventerrein aan de oostzijde van Nunspeet.

Het "doorgaande verkeer" kan derhalve op 555 mvt./etmaal gesteld worden.

Met behulp van vuistregels is berekend, dat het projecteren van een bedrijventerrein met een omvang van 30 ha. een verkeersbelasting op de rondweg teweeg zal brengen van ca. 600 à 1200 mvt./etm. (afhankelijk van het feit, of het verkeer zich keurig verdeelt in noordelijke en zuidelijke richting, of allemaal gebruik maakt van de zuidelijke aansluiting).

Tezamen zullen derhalve ca. 1155 à 1755 mvt./etmaal gebruik maken van deze rondweg. Op basis van deze prognose is berekend, dat de voorkeursgrenswaarde van 50 dB(A) gehaald zal worden op een afstand van 24 à 33 meter. Aangezien de "dichtstbijzijnde" bungalows op De Witte Wieven op een afstand van 40 meter gesitueerd zijn, behoeven er géén geluidwerende maatregelen getroffen te worden.

6. Economische uitvoerbaarheid:

Uit een eerste financiële verkenning is gebleken, dat een sluitende exploitatie van het bedrijventerrein goed mogelijk is. Omdat de rondweg noodzakelijk is om aan de Oostzijde van Nunspeet een bedrijventerrein te kunnen realiseren, is het verantwoord, het bedrijventerrein als "sponsor" te laten optreden voor de aanleg van de weg, inclusief de tunnel onder de spoorlijn. Hierdoor wordt het wellicht mogelijk de kosten voor de aanleg van de oostelijke rondweg te bekostigen uit de grondopbrengsten van het bedrijventerrein. Wel dient hierbij aangetekend te worden, dat de rondweg in model 2 een lengte heeft van ca. 3000 meter, terwijl model 1 voorziet in een rondweg met een lengte van in totaal 2200 meter. Model 2 zal -exclusief de aanlegkosten van de tunnel onder de spoorlijn- op dit punt dan ook duurder uitvallen dan model 1.

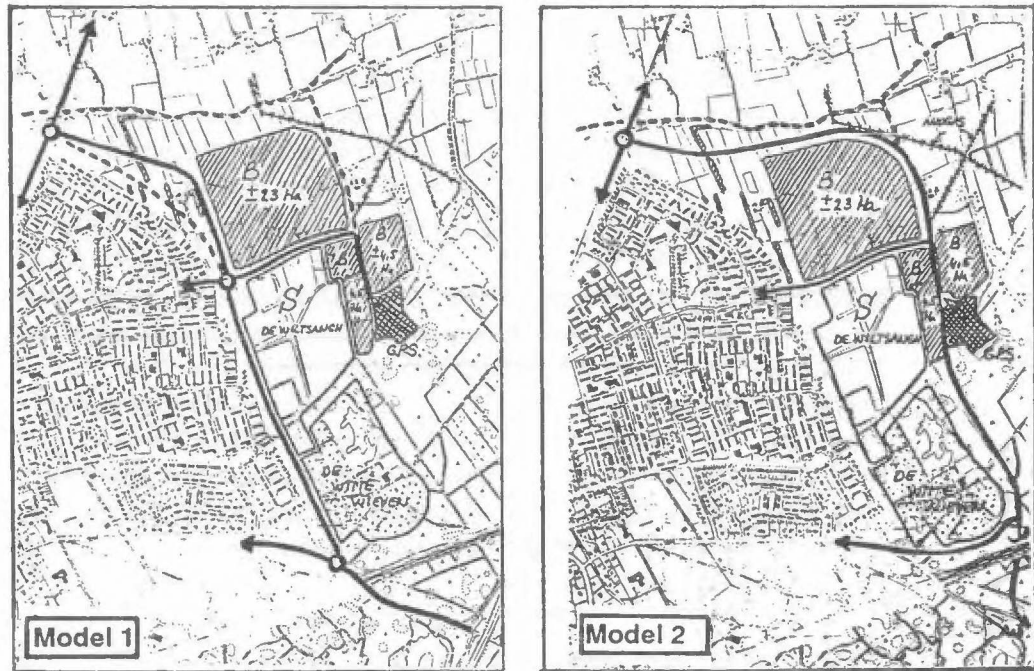
7. Maatschappelijke uitvoerbaarheid:

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

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

Wel zorgt deze rondweg voor een goede ontsluiting van de G.P.S., waardoor de overlast van vrachtverkeer van- en naar de G.P.S. tot het verleden kan gaan behoren. Wat dat betreft dus een gunstige ontwikkeling. De keerzijde van de medaille is, dat de bewoners van het bungalowpark "De Witte Wieven" nu geen direct uitloopgebied meer hebben. De rondweg fungeert voor hen als een fysieke en hoorbare barrière.

6.5. Model 1 of Model 2 ?



In de vorige paragraaf is een beoordeling gegeven van een tweetal modellen. Daarbij is onderzocht in hoeverre deze modellen voldoen aan een aantal toetsingscriteria. Theoretisch is het mogelijk om de waardering van de 2 modellen in tabelvorm weer te geven, waarbij de waardering uitgedrukt wordt door "+" (positief), "0" (neutraal) en "-" (negatief). Wanneer deze methode toegepast zou worden, dan ontstaat al gauw de neiging om te tellen, welk model de meeste "+" heeft vergaard. In dat geval worden echter "appels met peren" vergeleken. Immers, moet een positieve score ten aanzien van bij voorbeeld "Verkeerskundige aspecten" even zwaar meetellen bij de uiteindelijke beoordeling als een positieve score ten aanzien van bij voorbeeld "Landschappelijke aspecten" ?

Het gemeentebestuur is van mening, dat in eerste instantie gekeken dient te worden naar een model, dat kan rekenen op een **grote maatschappelijke acceptatie**. Daarnaast wordt grote waarde gehecht aan een model, waarbij de rondweg **zonder problemen nog een toename van de verkeersintensiteit** kan verdragen (ook in verband met geluidhinder). Dit laatste is vooral van belang in het kader van de Structuurvisie van Elburg, waarbij een grote rol is toegedacht aan de rondweg van Nunspeet voor de afwikkeling van het verkeer van- en naar Elburg.

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

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

7. HET RUIMTELIJK ONTWIKKELINGSMODEL

Op basis van de conclusies uit de voorgaande hoofdstukken is het mogelijk een ruimtelijk ontwikkelingsmodel voor de kern Nunspeet op te stellen in de vorm van een Structuurplan.

De conclusies en aanbevelingen van deze hoofdstukken zijn onderling niet strijdig, zodat in feite de verschillende aanbevelingen naast elkaar gehonoreerd kunnen worden.

Het is dan ook mogelijk een duidelijk "Voorkeursmodel" te onderscheiden, welke als "Structuurplan" is opgenomen.

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

Woningbouw

- Het benutten van Locatie C ('t Hul-Noordoost) voor de woningbouw "na 't Hul" vormt een logische afronding van de woonbebouwing aan de noordzijde van de Elburgerweg. Deze locatie kan beschouwd worden als de 4e fase van 't Hul. Overeenkomstig de wijze, waarop de andere fasen van 't Hul ontsloten worden, wordt voorgesteld op de Elburgerweg één aansluitpunt te realiseren. Daarbij zou gedacht kunnen worden aan een aansluitpunt ter hoogte van de Oenenburgweg. Teneinde het verkeer er op te wijzen, dat er hier duidelijk gekozen dient te worden voor een bepaalde richting, zou overwogen kunnen worden om ter plaatse van de huidige aansluiting van de Oenenburgweg op de Elburgerweg een rotonde te realiseren, waar tevens de ontsluitingsweg naar de 4e fase van 't Hul op aansluit. Op het Structuurplan is te zien, dat het benutten van de Locatie 't Hul-Noordoost voor woningbouw uiteindelijk leidt tot een heel duidelijke ruimtelijke structuur van Nunspeet;

Werkgelegenheid

- In aansluiting op de eerste fase van Lepelingen wordt voorgesteld ook de 2e fase van Lepelingen voor bedrijfsterrein aan te wenden. Deze fase kan aangewend worden om de behoefte op de korte termijn te honoreren;
- Eveneens voor de korte-termijn behoefte kan zorggedragen worden voor een maatwerkoplossing voor de noodzakelijk uitbreiding van het industrieterrein Feithenhof ter grootte van 3 ha. aan de westzijde;
- Daarnaast wordt voorgesteld voor de lange termijn een bedrijventerrein te ontwikkelen aan de oostzijde van Nunspeet, overeenkomstig hetgeen in Model 2 van hoofdstuk 6 is aangegeven.

Hoofdwegenstructuur

- Om de hoofdwegenstructuur te completeren wordt voorgesteld over te gaan tot de aanleg van een oostelijke rondweg. Ten behoeve van een optimale ontsluiting vanaf de A28 wordt de Eperweg nog vóór het spoor in oostelijke richting afgebogen, waarna middels een tunnel onder de spoorlijn door recht afgekoerst wordt op een tracé ten oosten van het bungalowpark De Witte Wieven in de richting van de G.P.S. Vervolgens wordt nabij de G.P.S. het bestaande tracé van de Oosteinderweg opgepikt.

Omdat de Bovenweg ongeschikt is om te dienen als (onderdeel van de) rondweg, en ook niet geschikt gemaakt kan worden zonder het zeer karakteristieke uiterlijk van deze weg aan te tasten, wordt voorzien in een tracé, dat vanaf de Oosteinderweg in een wijde boog een aansluiting zoekt met de Elburgerweg. Deze aansluiting wordt als rotonde gedacht. Omdat nog wordt onderzocht, waar de aansluiting op de Elburgerweg het best gerealiseerd kan worden, is op de kaart een "Zoekgebied Tracé" aangegeven.

Vanuit Nunspeet-Oost kan men via de Oosteinderweg de rondweg bereiken. Voorts is er vlak over het spoor een aftakking geprojecteerd vanaf de oostelijke rondweg naar de Eperweg. Er wordt van uitgegaan, dat de bestaande overweg van de Eperweg opgeheven wordt. Het gemotoriseerde verkeer vanaf de A28 wordt in dit model automatisch "buitenom" geleid. Om de kern Nunspeet te bezoeken, dient dus bewust afgeslagen te worden.

- Teneinde de verkeersproblemen in het westelijke deel van de kern Nunspeet op te lossen kan voor de korte termijn (ca. 10 jaar) volstaan worden met een reconstructie van het Stationsplein.
Voor de langere termijn zijn echter definitieve maatregelen nodig. Het is de moeite waard te onderzoeken, of een alternatieve route "om de west" een reële oplossing zou kunnen vormen. Om dit te benadrukken is op de kaart een "Zoekgebied Tracé" aangegeven.

8. RESULTATEN INSPRAAK EN VOOROVERLEG

8.1. Inspraak

Het ontwerp-structuurplan is tijdens de inspraakavond, d.d. 7 november 1994 gepresenteerd. De belangstelling was massaal, gezien het feit, dat op de inspraakavond ca 120 insprekers waren en alle 350 exemplaren van de populaire versie van het structuurplan zijn uitgegeven. Een verslag van deze inspraakavond treft u aan in Bijlage 3.

Vanaf 27 oktober heeft het ontwerp-structuurplan gedurende 4 weken ter inzage gelegen t.b.v. inspraak.

Van de inspraakmogelijkheid hebben 29 personen en instanties gebruik gemaakt. Een samenvatting van de inspraakreacties treft u aan in Bijlage 4. Ten behoeve van een overzichtelijke beantwoording van de inspraakreacties, zijn deze reacties gegroepeerd per thema (infrastructuur/woningbouw/bedrijventerrein). Deze puntsgewijze beantwoording van de inspraakreacties treft u aan in Bijlage 5.

Naar aanleiding van de inspraakreacties is besloten het structuurplan te wijzigen wat betreft de aansluiting van de Rondweg-Oost op de Elburgerweg. Er wordt onderzocht, waar de aansluiting van deze rondweg op de Elburgerweg het best kan plaatsvinden: ten zuiden of ten noorden van de huidige aansluiting van de Bovenweg op de Elburgerweg. Om deze reden is besloten op de plankkaart een "zoekgebied" aan te geven, waarbinnen de aansluiting kan plaatsvinden, in plaats van de vrij exacte plaatsaanduiding van de aansluiting, zoals die voorkwam op de kaart, welke onderwerp is geweest van de inspraak. In een later stadium kan dan beslist worden over de exacte aansluiting.

8.2 Vooroverleg

In het kader van het vooroverleg is het ontwerp-structuurplan voorgelegd aan diverse instanties. Voor een samenvatting van de reacties wordt verwezen naar Bijlage 6. De binnengekomen reacties zijn stuk voor stuk van commentaar voorzien. Deze "Beantwoording vooroverleg" treft u aan als Bijlage 7.

Naar aanleiding van dit vooroverleg is besloten het structuurplan op de volgende punten te wijzigen, c.q. aan te vullen:

- In de toelichting is een aparte paragraaf opgenomen (1.3), waarin aandacht geschonken wordt aan het beleid van Rijk en Provincie t.a.v. Nunspeet;
- In de toelichting is een aparte paragraaf opgenomen (1.4), waarin aandacht geschonken wordt aan de positie van de kern Nunspeet t.o.v. de overige kernen van de gemeente Nunspeet en t.o.v. de omliggende gemeenten;
- "De Scheepsbel" zal ontsloten worden via de nieuwe rondweg, de bestaande Bovenweg en het bestaande noordelijke deel van de Klaterweg.

BIJLAGEN

- 1. TABELLEN WONINGBOUW, BEVOLKINGSGROEI**
- 2. BIJLAGEN UIT HET VERKENNEND VERKEERSONDERZOEK VAN BUREAU VIA TE VUGHT**
- 3. VERSLAG INSPRAAKAVOND D.D. 7 NOVEMBER 1994**
- 4. SAMENVATTING INSPRAAKREACTIES**
- 5. PUNTSGEWIJZE BEANTWOORDING VAN DE INSPRAAKREACTIES**
- 6. SAMENVATTING REACTIES VOOROVERLEG**
- 7. BEANTWOORDING VOOROVERLEG**

TABELLEN WONINGBOUW, BEVOLKINGSGROEI

Model I: Gemeentelijk model
(90% compensatie van het vertrek)

	1-1-1992	1-1-1997	1-1-2002	1-1-2007	1-1-2012
BEREKENDE WONINGBEHOEFTE	8576	8867	9070	9272	9452
WONINGTEKORT	-325	-163	0	0	0
MUTATIERESERVE	126	133	138	141	144
BEREKENDE WONINGVOORRAAD	8377	8837	9208	9413	9596
WERKELIJKE WONINGVOORRAAD	8375	--	--	--	--

	1-1-1992 TOT 1-1-1997	1-1-1997 TOT 1-1-2002	1-1-2002 TOT 1-1-2007	1-1-2007 TOT 1-1-2012
ADDITIONELE WONINGBEHOEFTE	291	203	202	180
INLOOP WONINGTEKORT	162	163	0	0
TOENAME T.B.V. MUTATIERESERVE	7	5	3	3
KORREKTIE 1)	2	--	--	--
TOENAME VAN DE WONINGVOORRAAD	462	371	205	183
VERVANGINGSBEHOEFTE	50	50	50	50
BENODIGDE WONINGPRODUKTIE	512	421	255	233

1) VAN TOEPASSING INDIEN DE WERKELIJKE WONINGVOORRAAD VOOR HET BASISJAAR AFWIJKT VAN DE BEREKENDE WONINGVOORRAAD

UITVOERGEGEVENS :

(GEKORRIGEERDE) BEVOLKING NAAR LEEFTIJD, GESLACHT EN BURGERLIJKE STAAT PER 1-1-2012 ,
EXCL. BEVOLKING IN TEHUIZEN EN INRICHTINGEN :

LEEFTIJDSCLASSE	ONGEHUWD			GEHUWD			WEDUWSTAAT			GESCEIDEN			TOTAAL		
	MNL:	VRL:	TOT:	MNL:	VRL:	TOT:	MNL:	VRL:	TOT:	MNL:	VRL:	TOT:	MNL:	VRL:	TOT:
0- 4	912	899	1811	0	0	0	0	0	0	0	0	0	912	899	1811
5- 9	928	920	1848	0	0	0	0	0	0	0	0	0	928	920	1848
10-14	962	955	1917	0	0	0	0	0	0	0	0	0	962	955	1917
15-19	909	906	1815	2	14	16	0	0	0	0	0	0	911	920	1831
20-24	777	590	1367	100	262	362	0	0	0	0	1	1	877	853	1730
25-29	369	348	717	414	503	917	0	0	0	12	9	21	795	860	1655
30-34	282	230	512	538	552	1090	0	0	0	10	16	26	830	798	1628
35-39	262	201	463	521	574	1095	1	4	5	14	32	46	798	811	1609
40-44	290	206	496	562	589	1151	5	8	13	46	46	92	903	849	1752
45-49	234	171	405	654	634	1288	0	10	10	53	70	123	941	885	1826
50-54	151	113	264	626	612	1238	6	20	26	81	102	183	864	847	1711
55-59	93	70	163	640	588	1228	16	47	63	89	108	197	838	813	1651
60-64	38	28	66	599	522	1121	35	66	101	81	88	169	753	704	1457
65-69	31	28	59	497	463	960	31	127	158	55	76	131	614	694	1308
70-74	14	16	30	339	281	620	33	160	193	33	49	82	419	506	925
75-79	11	27	38	214	164	378	37	174	211	24	32	56	286	397	683
80-84	3	24	27	116	85	201	36	162	198	8	14	22	163	285	448
85+	1	14	15	45	31	76	52	178	230	3	13	16	101	236	337
TOTAAL :	6267	5746	12013	5867	5874	11741	252	956	1208	509	656	1165	12895	13232	26127

VOERGEGEVENS :

TAALOVERZICHT BEVOLKING NAAR LEEFTIJD EN GESLACHT ,
 NL. BEVOLKING IN TEHUIZEN EN INRICHTINGEN

LEEFTIJD SKLASSE	1-1-1992			1-1-1997			1-1-2002			1-1-2007			1-1-2012		
	MNL:	VRL:	TOT:	MNL:	VRL:	TOT:	MNL:	VRL:	TOT:	MNL:	VRL:	TOT:	MNL:	VRL:	TOT:
0- 4	1019	978	1997	964	952	1916	952	939	1891	922	908	1830	912	899	1811
5- 9	964	981	1945	1021	988	2009	963	958	1921	954	947	1901	928	920	1848
10-14	984	878	1862	974	993	1967	1024	991	2015	965	962	1927	962	955	1917
15-19	964	916	1880	934	847	1781	924	960	1884	972	942	1914	911	920	1831
20-24	1044	956	2000	827	823	1650	843	791	1634	828	899	1727	877	853	1730
25-29	994	970	1964	936	880	1816	769	789	1558	810	779	1589	795	860	1655
30-34	904	923	1827	978	952	1930	915	868	1783	783	797	1580	830	798	1628
35-39	907	875	1782	914	930	1844	974	947	1921	911	866	1777	798	811	1609
40-44	834	749	1583	908	870	1778	907	909	1816	961	921	1882	903	849	1752
45-49	728	756	1484	832	731	1563	893	843	1736	890	872	1762	941	885	1826
50-54	587	604	1191	728	747	1475	815	716	1531	868	822	1690	864	847	1711
55-59	560	596	1156	588	612	1200	715	746	1461	791	711	1502	838	813	1651
60-64	556	619	1175	549	601	1150	574	616	1190	689	738	1427	753	704	1457
65-69	535	604	1139	495	582	1077	492	567	1059	513	581	1094	614	694	1308
70-74	394	499	893	431	523	954	399	504	903	401	493	894	419	506	925
75-79	230	342	572	281	400	681	307	420	727	285	405	690	286	397	683
80-84	131	215	346	132	235	367	162	280	442	176	294	470	163	285	448
85+	78	152	230	79	166	245	79	184	263	94	215	309	101	236	337
TOTAAL :	12413	12613	25026	12571	12832	25403	12707	13028	25735	12813	13152	25965	12895	13232	26127

**Model II: Provinciaal model
(85% compensatie van het vertrek)**

	1-1-1992	1-1-1997	1-1-2002	1-1-2007	1-1-2012
BEREKENDE WONINGBEHOEFTE	8576	8787	8907	9026	9125
WONINGTEKORT	-325	-163	0	0	0
MUTATIERESERVE	126	131	136	137	139
BEREKENDE WONINGVOORRAAD	8377	8755	9043	9163	9264
WERKELIJKE WONINGVOORRAAD	8375	--	--	--	--

	1-1-1992	1-1-1997	1-1-2002	1-1-2007
	TOT	TOT	TOT	TOT
	1-1-1997	1-1-2002	1-1-2007	1-1-2012
ADDITIONELE WONINGBEHOEFTE	211	120	119	99
INLOOP WONINGTEKORT	162	163	0	0
TOENAME T.B.V. MUTATIERESERVE	5	5	1	2
KORREKTIE 1)	2	--	--	--
TOENAME VAN DE WONINGVOORRAAD	380	288	120	101
VERVANGINGSBEHOEFTE	50	50	50	50
BENODIGDE WONINGPRODUKTIE	430	338	170	151

1) VAN TOEPASSING INDIEN DE WERKELIJKE WONINGVOORRAAD VOOR HET BASISJAAR AFWIJKT VAN DE BEREKENDE WONINGVOORRAAD

UITVOERGEGEVENS :

(GEKORRIGEERDE) BEVOLKING NAAR LEEFTIJD, GESLACHT EN BURGERLIJKE STAAT PER 1-1-2012 ,
EXCL. BEVOLKING IN TEHUIZEN EN INRICHTINGEN :

LEEFTIJD SKLASSE	ONGEHUWD			GEHUWD			WEDUWSTAAT			GESCHEIDEN			TOTAAL		
	MNL:	VRL:	TOT:	MNL:	VRL:	TOT:	MNL:	VRL:	TOT:	MNL:	VRL:	TOT:	MNL:	VRL:	TOT:
0- 4	864	852	1716	0	0	0	0	0	0	0	0	0	864	852	1716
5- 9	884	876	1760	0	0	0	0	0	0	0	0	0	884	876	1760
10-14	923	915	1838	0	0	0	0	0	0	0	0	0	923	915	1838
15-19	879	876	1755	2	13	15	0	0	0	0	0	0	881	889	1770
20-24	750	567	1317	97	252	349	0	0	0	0	1	1	847	820	1667
25-29	352	328	680	392	477	869	0	0	0	11	9	20	755	814	1569
30-34	269	216	485	510	520	1030	0	0	0	9	15	24	788	751	1539
35-39	248	188	436	491	542	1033	1	4	5	14	31	45	754	765	1519
40-44	278	195	473	535	561	1096	5	7	12	44	44	88	862	807	1669
45-49	227	164	391	632	615	1247	0	9	9	51	68	119	910	856	1766
50-54	148	109	257	608	597	1205	6	20	26	79	99	178	841	825	1666
55-59	92	68	160	624	577	1201	16	46	62	87	104	191	819	795	1614
60-64	37	28	65	585	511	1096	35	65	100	80	85	165	737	689	1426
65-69	30	28	58	483	454	937	30	124	154	54	74	128	597	680	1277
70-74	14	15	29	330	275	605	32	157	189	33	47	80	409	494	903
75-79	11	26	37	208	160	368	36	170	206	24	31	55	279	387	666
80-84	3	23	26	114	83	197	35	158	193	8	14	22	160	278	438
85+	1	14	15	45	31	76	51	174	225	3	12	15	100	231	331
TOTAAL :	6010	5488	11498	5656	5668	11324	247	934	1181	497	634	1131	12410	12724	25134

VOERGEDGEVENS :

AAOVERZICHT BEVOLKING NAAR LEEFTIJD EN GESLACHT ,
 .L. BEVOLKING IN TEHUIZEN EN INRICHTINGEN

EEFTIJD SKLASSE	1-1-1992			1-1-1997			1-1-2002			1-1-2007			1-1-2012		
	MNL:	VRL:	TOT:	MNL:	VRL:	TOT:	MNL:	VRL:	TOT:	MNL:	VRL:	TOT:	MNL:	VRL:	TOT:
0- 4	1019	978	1997	954	941	1895	927	913	1840	884	871	1755	864	852	1716
5- 9	964	981	1945	1013	981	1994	946	940	1886	922	914	1836	884	876	1760
10-14	984	878	1862	967	987	1954	1009	977	1986	940	937	1877	923	915	1838
15-19	964	916	1880	928	839	1767	910	947	1857	951	923	1874	881	889	1770
20-24	1044	956	2000	815	807	1622	827	769	1596	804	869	1673	847	820	1667
25-29	994	970	1964	919	861	1780	743	758	1501	780	741	1521	755	814	1569
30-34	904	923	1827	964	941	1905	888	838	1726	746	758	1504	788	751	1539
35-39	907	875	1782	905	919	1824	952	926	1878	877	829	1706	754	765	1519
40-44	834	749	1583	899	863	1762	891	893	1784	934	896	1830	862	807	1669
45-49	728	756	1484	827	727	1554	881	834	1715	870	854	1724	910	856	1766
50-54	587	604	1191	723	743	1466	807	709	1516	854	809	1663	841	825	1666
55-59	560	596	1156	583	609	1192	706	737	1443	778	701	1479	819	795	1614
60-64	556	619	1175	545	596	1141	566	608	1174	675	727	1402	737	689	1426
65-69	535	604	1139	492	579	1071	485	559	1044	504	570	1074	597	680	1277
70-74	394	499	893	430	521	951	396	497	893	391	483	874	409	494	903
75-79	230	342	572	280	400	680	304	416	720	280	398	678	279	387	666
80-84	131	215	346	132	234	366	160	277	437	173	289	462	160	278	438
85+	78	152	230	79	166	245	79	182	261	92	213	305	100	231	331
TOTAAL :	12413	12613	25026	12455	12714	25169	12477	12780	25257	12455	12782	25237	12410	12724	25134

RAMING WONINGBOUWBEHOEFTE IN DE PERIODE 1992-2012 OP BASIS VAN DE BIJSTELLING 1993 VAN HET UITVOERINGSPROGRAMMA STREEKPLAN:

Periode	Woningbouwbehoefte:
1992	ca. 50
1993-1997	301
1998-2002	227
2003-2007	187
2008-2012	ca. 140
<hr/>	
Netto woningbehoefte periode 1992-2012	905
Vervangende nieuwbouw (10 per jaar)	200
<hr/>	
Totale bruto woningbehoefte	1105

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

Omdat in de Bijstelling 1993 met andere rekenperiodes is gewerkt moest voor 1992 en 2008-2012 met een raming worden volstaan. Hierbij is uitgegaan van de eerder geraamde jaarproducties in de Bijstelling 1991 om de vergelijkbaarheid zo groot mogelijk te houden.

BIJLAGE 2:

BIJLAGEN UIT HET VERKENNEND
VERKEERSONDERZOEK VAN
BUREAU VIA TE VUGHT

INTENSITEITEN HOOFDWEGEN

BIJLAGE II
Blad 1

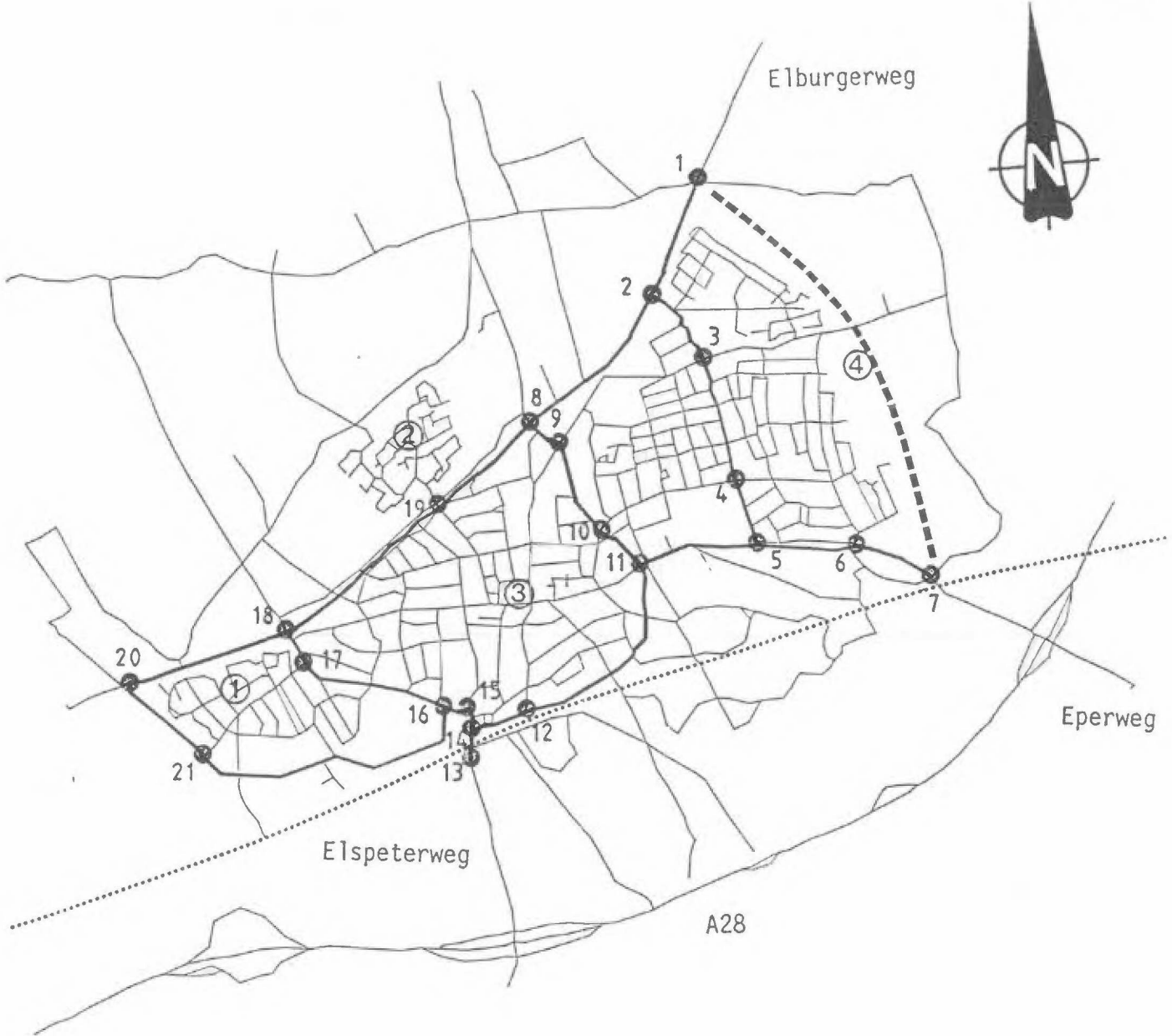
N.B. Voor nummering van de begin en eindknoopen zien bijlage VII

VERKEERSPLAN HUNSPEET
prognose intensiteiten hoofdwegen
met en zonder rondweg
INTEN.FRM STRUK.DBF INTEN.DBF

begin knoop	eind knoop	straatnaam	etmaal intensiteiten 1990	etmaal intensiteiten huidige situatie met rondweg	etmaal intensiteiten prognose 2015 zonder rondweg	etmaal intensiteiten prognose 2015 met rondweg	verschil intensiteiten 2015 - 1990 zonder rondweg	verschil etmaal intensiteiten met / zonder rondweg 2015	
	01	02	ELBURGERWEG	7600	5800	10600	7500	3000	3100
→	01	07	RONDWEG	0	2100	0	3700	0	3700
	02	03	OENENBURGWEG	4400	3800	6100	5200	1700	900
	02	08	ELBURGERWEG	8000	6700	11400	10400	3400	1000
	03	04	OENENBURGWEG	4600	4000	6400	5500	1800	900
	04	05	OENENBURGWEG	4500	3900	6100	5200	1600	900
	05	06	EPERWEG	4800	4300	6600	5400	1800	1200
	05	11	EPERWEG	5100	4600	6900	6300	1800	600
	06	07	EPERWEG	6200	5300	8600	7200	2400	1400
	08	09	MOLIJNLAAN	4800	3600	8800	7100	4000	1700
	08	19	ELBURGERWEG	7300	7300	13800	13200	6500	600
	09	10	MOLIJNLAAN	2900	1700	5700	4000	2800	1700
	10	11	MOLIJNLAAN	3000	1800	5300	3600	2300	1700
	11	12	MOLIJNLAAN	5400	4350	8400	7100	3000	1300
	12	14	MOLIJNLAAN	6600	5500	10000	8700	3400	1300
→	13	14	ELSPETERWEG	11000	9950	15600	13200	4600	2400
→	14	15	STATIONSPLEIN	8000	8000	12700	11900	4700	800
→	15	16	NIJVERHEIDSWEG	7200	7200	12000	11200	4800	800
	16	17	NIJVERHEIDSWEG	4500	4500	8700	7900	4200	800
	17	18	NIJVERHEIDSWEG	4900	4900	9500	8700	4600	800
	18	20	HARDERWIJKERWEG	8300	8300	11800	11800	3500	0
	19	18	ELBURGERWEG	6600	6600	11800	10300	5200	1500
	20	21	KIENSCHULPENWEG	2100	2100	2900	2900	800	0
	21	16	INDUSTRIEWEG	2200	2200	3000	3000	800	0

KAART TRAJEKTEN, KNOOPPUNTEN EN WOONBUURTEN

BIJLAGE VII
Blad 1



LEGENDA

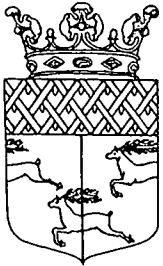
- Hoofdwegen
- Spoorlijn
- - - Tracé rondweg
- 1 Knooppunten
- ② Woonbuurten



opdrachtgever:

Gemeente Nunspeet

Knooppunten,
trajekten en
woonbuurten



GEMEENTE NUNSPEET

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

=====

Aanwezig: ± 120 insprekers;

- de heer G. Biersteker, voorzitter;
- de heer P.P.G. Gommers, wethouder;
- de heer J. van der Mark, Amer-adviseurs;
- de heer A. van Es, directeur gemeentewerken;
- de heer W. ten Veen, ambtenaar hoofdafd. Ruimtelijk Beheer.

Tevens aanwezig:

- de heer N. Westerbroek, hoofd hoofdafd. Ruimtelijk Beheer;
 - de heer M. Haakmeester, chef afd. Bouwen en Wonen;
 - mevrouw N. Korving, gemeentelijk voorlichtster.
-

De heer **Biersteker** opent de bijeenkomst en stelt de aanwezigen achter de tafel voor. Vervolgens spreekt hij de aanwezigen toe overeenkomstig de aan dit verslag gehechte notitie.

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

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

Mevrouw **Polinder** vraagt wanneer de rondweg wordt aangelegd.

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

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

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

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

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

In reactie op deze vragen brengt wethouder **Gommers** het volgende naar voren.

1. De vraag over de rol van de verschillende adviesinstanties is moeilijk te beantwoorden omdat deze zich formeel nog niet over het bestuursakkoord hebben uitgesproken. In een persoonlijk onderhoud heeft de inspecteur ruimtelijke ordening laten weten geen bezwaar te hebben tegen de aanleg van de oostelijke rondweg buitenom als maar bos wordt gecompenseerd. Het tracé van de weg zal overigens zoveel mogelijk via bestaande zandwegen worden gekozen.
2. De aanleg van een viaduct onder de spoorlijn zal - uitgaande van de huidige situatie - de grondprijzen $\pm f$ 20,- per m² duurder maken. Ook de Nederlandse Spoorwegen zal bijdragen in de aanleg van het viaduct omdat daarmee de bewaakte spoorwegovergang Eperweg kan verdwijnen.
3. Naar verwachting zullen bedrijven door een hogere grondprijs zich niet elders gaan vestigen. De grondprijzen voor bedrijfsterrein zijn nu ook al hoger dan in Flevoland. We hoeven echter nog niet met de grond te koop te lopen. Ten opzichte van de regio zitten we nu iets onder de gemiddelde grondprijs.
4. In model 1 is alle wijkverkeer toegerekend naar de rondweg. De vraag is of dit in de praktijk ook werkelijk gebeurt. Ca. 15% van het verkeer op de Oenenburgweg is namelijk doorgaand.
Uw visie, dat mogelijk financiële risico's uiteindelijk ten laste van de burgerij zullen komen wordt niet gedeeld. Het prijsverschil met de Flevopolder is er nu ook.
Bij model 1 liggen de sportvelden aan de overzijde van de rondweg. In dat model zullen o.m. kostbare geluidvoorzieningen moeten worden getroffen ten behoeve van de nabij gelegen woonwijk. Dit soort zaken werkt voor model 1 kostenverhogend. In het uiterste geval kan het viaduct overigens in beide modellen ook achterwege worden gelaten.

De heer **De Zwaan** vraagt of er in het geprojecteerde gebied van 23 ha bedrijventerrein ook nog mensen wonen. De heer **Van der Mark** is daar in zijn toelichting op dit gebied niet op ingegaan. Dit deed hij wel bij de andere gebieden en hij neemt hem dat hoogst kwalijk. Hij is niet goed op de hoogte van de situatie. Ook in dat gebied zijn agrarische bedrijven en wordt er gewoond. Uitbreiding gaat altijd ten koste van degenen die daar zitten of daar land hebben. Het algemeen belang weegt in die gevallen zwaarder dan het individuele belang. Dit is inherent aan plannen ontwikkelen.

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

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

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

De heer **Van Es** beantwoordt deze vraag bevestigend. De grond is aangekocht in 1976. De plannen zijn niet tot uitvoering gekomen omdat niet alle benodigde grond aangekocht kon worden.

De heer **De Zwaan** zegt dat dit onjuist is. Alle grond is aangekocht, maar niet alles is betaald.

Mevrouw **Polinder** vult aan dat de gemeente ook grond aan de Oosteinderweg heeft.

De heer **Okma** zegt dat vanuit de bewoners van de Brake het bedrijventerrein als een bedreiging wordt ervaren. Als het plan uiteindelijk is gerealiseerd dan is het verleidelijk de driehoek van de Elburgerweg, de rondweg en de Van Goghstraat ook op te vullen. Waarom kan het bedrijfsterrein niet aan de zuidzijde (achter "Routiers") worden geprojecteerd dicht bij de snelweg A-28? Dit veroorzaakt ook minder overlast voor de bestaande woonwijk.

De heer **Van der Mark** toont aan de hand van een sheet aan dat de begrenzing van het Centraal Veluws Natuurgebied (CVN) "heilig" is. Het bedrijventerrein projecteren in dat gebied, zoals de vraagsteller voorstelt, wordt door de hogere overheid te vuur en te zwaard bestreden. Daarom is een andere lokatie gezocht en gevonden. Het bedoelde gebied is nu een zogenaamd zoekgebied voor een rondweg om de "west". Wellicht zal de weg zo dicht mogelijk langs de spoorlijn of via een bestaand pad worden aangelegd. In dit gebied zal het gezien de ligging in het CVN ook wel de nodige moeite kosten.

Ten aanzien van de aangehaalde driehoek is bewust een scheidslijn getrokken in verband met beschermenswaardige houtwallen. Als het bedrijfsterrein wordt ontwikkeld, dan zal het namelijk ook landschappelijk moeten worden ingepast.

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

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

De zaal reageert, dat de gemeente dit moet blijven volhouden.

De heer **Kroneman** zegt een klein agrarisch bedrijf aan de Molenweg te hebben. Het woongebied in die hoek komt dicht bij zijn bedrijf. Hoe moet dit nu verder?

Wethouder **Gommers** zegt dat bij de ontwikkeling van een woongebied rekening zal moeten worden gehouden met bestaande bedrijven. Dit zie je ook bij 't Hul. Als er geen rekening mee gehouden kan worden, dan zal het bedrijf moeten worden verplaatst. Dit kan overigens pas worden bekeken bij invulling van het bestemmingsplan.

De heer **Hilferink** richt zijn aandacht op de aansluiting van de rondweg op de Elburgerweg. Kan deze aansluiting als derde alternatief niet in noordelijke richting opschuiven?

De heer **Van der Mark** legt uit, dat er bewust voor gekozen is de Bovenweg niet te kruisen. De werkelijke afstand tot de Bovenweg is 75 à 100 meter. De nieuwe rondweg doet overigens ook dienst als ontsluiting voor de nieuwe woonwijk 't Hul-Oost.

De heer **Van de Bunte** vraagt waarom het industrieterrein niet naar de Witte Wieven kan worden verplaatst. Dan is er maar één gedupeerde.

De heer **Van der Mark** antwoordt dat het een dooddoener lijkt, maar de Witte Wieven ligt in het CVN. Een bedrijventerrein in dit gebied is niet haalbaar zoals hij zojuist heeft geschetst.

De heer **De Zwaan** merkt op, dat aan de Bovenweg landschappelijke waarde wordt toegekend. Hij vraagt waar dat uit bestaat.

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

Iemand uit de zaal merkt op, dat de Bovenweg overigens soms levensgevaarlijke situaties oplevert door het landbouwverkeer.

De heer **De Zwaan** zegt dat de gemeente bij de F.A. Molijnlaan toch ook maatregelen treft.

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

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

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

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

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

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

De heer **De Zwaan** zegt dit nu aangekaart te hebben anders ben je straks misschien te laat.

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

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

uitbreidingen van de GPS zijn wel met planologische procedures gepaard gegaan. Aanleg van de rondweg is niet alleen een oplossing van het probleem van de GPS. Op korte termijn is het overigens wel mogelijk de verkeersoverlast van de GPS op te lossen door een verbinding van de GPS op de Eperweg te maken.

De heer **Muis** vraagt of overwogen is de rondweg aan te sluiten op de Bovenweg ter hoogte van de aansluiting op de Elburgerweg. Het laatste stukje van de Bovenweg is landschappelijk gezien niet zo karakteristiek.

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

De heer **Wastenekker** vraagt waarom het CVN "heilig" is. Achter "Routiers" ligt het motorcrossterrein; Dennenhoeve wordt uitgebreid met zomerhuisjes. Kortom, het hele gebied wordt verpest.

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

Wethouder **Gommers** vult aan, dat de gemeente bij activiteiten die thans nog plaatsvinden gebonden is aan het bestemmingsplan Buitengebied uit 1968. In 1985 moest bijvoorbeeld op basis van dit plan een bouwvergunning worden verleend voor een groot aantal zomerhuisjes. Naderhand is een gewijzigd plan ingediend met minder huisjes, dat nu in aanbouw is.

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

Mevrouw **Rousseau** zegt dat de mensen in de Brake in een kwetsbaar gebied wonen. Ze is bang voor nog meer grondwateroverlast door uitvoering van de plannen.

De heer **Bonestroo** vraagt waarom het hele gebied ten noorden van de nieuwe woonwijk 't Hul-Oost niet tot woonwijk wordt bestemd. Hij heeft zelf een veehouderij aan de Bovenweg en nu wordt zijn land deels doorsneden.

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

Mevrouw **Polinder** antwoordt op een retorische vraag van haarzelf, dat op de grond tussen de rondweg en de Bovenweg wel boompjes gepoot zullen worden.

De heer **Luijten** vraagt waarom de route om de west niet rechtstreeks op de A-28 kan

worden aangesloten.

De heer **Van Es** antwoordt, dat dit duidelijk onze voorkeur zou hebben. Het probleem is echter dat een nieuwe aansluiting op de A-28 moet worden gemaakt. Nunspeet heeft al twee aansluitingen en Rijkswaterstaat zal een derde zeker niet toestaan. Het is overigens puur een kostenaspect.

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

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

De heer **De Zwaan** (namens het bestuur van de Landbouwfederatie Z.M.O.) vindt dat de agrarische kant van het verhaal in een hoekje wordt gezet. Er wordt naar zijn mening te gemakkelijk gesproken over natuur en landschap dat instand gehouden wordt door agrariërs. Het woongebied 't Hul-Oost is globaal aangegeven, maar wat hem betreft komt Belvédère ook in beeld voor woningbouw. In 't Hul-Oost zijn rendabele agrarische bedrijven aanwezig. Deze kunnen een beroep doen op planschade of is het mogelijk deze bedrijven compensatie te bieden. Ze zitten ook in het relatienota-gebied. Hij waarschuwt, dat bedrijven in hun geheel opgekocht moeten worden.

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

De heer **Van 't Geloof** brengt naar voren, dat de Oenenburgweg nu al veel geluidshinder veroorzaakt. De mensen aan deze weg ondervinden dit nu. Hij vraagt wanneer de rondweg wordt aangelegd. De Generaal Winkelmankazerne gaat komend jaar dicht. Hoe lang gaat het hele project op z'n kortst duren?

Wethouder **Gommers** zegt dat we daar nog wel een jaar of zes mee bezig zullen zijn. Volgens planning zal het structuurplan op 27 april 1995 door de raad kunnen worden vastgesteld. Dit is de basis om via bestemmingsplannen de plannen verder in procedure te brengen. Voor het eerste stuk van de rondweg vanaf de Eperweg zal snel een oplossing verkregen moeten worden. Dit kan nog zonder viaduct. De omgeving van de Oenenburgweg is namelijk nogal wat verschuldigd. Anderhalf jaar geleden is al een oplossing aangeboden voor de verkeersoverlast van de GPS. Bestemmingsplanprocedures duren echter ook lang, doch dit is mede afhankelijk van het feit of al of niet bezwaren worden ingediend

Mevrouw **Rousseau** vraagt waarom de Generaal Winkelmankazerne niet tot bedrijventerrein kan worden bestemd.

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

De heer **Polinder** constateert dat de mensen aan de Oosteinderweg straks ook met

geluidsoverlast te maken zullen krijgen, net als nu de mensen aan de Oenenburgweg. Kan planschade worden geclaimd?

De heer **Van der Mark** zet uiteen dat de Wet geluidhinder van toepassing is, waardoor te zijner tijd maatregelen getroffen zullen moeten worden geluidsoverlast te beperken. Planschade kan zonodig worden gevraagd nadat het bestemmingsplan rechtsgeldig is.

Mevrouw **Polinder** zegt begrepen te hebben dat op het bedrijventerrein zoning zal worden toegepast. De zware bedrijvigheid komt dan in de richting van de Oosteinderweg hun kant op.

De heer **Van der Mark** brengt naar voren, dat de gemeente milieu-hygiënisch gezien rekening moet houden met bestaande woningen etc. Desnoods zullen aankopen moeten worden verricht, maar dat is op dit moment koffiedik kijken.

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

Wethouder **Gommers** antwoordt, dat de nadelen van aansluiting aan Lepelingen al door de heer **Van der Mark** in zijn inleiding zijn geschetst. Niet ontkend kan worden dat de GPS in het hele verhaal natuurlijk wel een rol speelt.

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

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

De heer **Fidder** vraagt wat het vervolg van de procedure is.

De heer **Ten Veen** licht deze vraag toe aan de hand van het schema aan de achterzijde van de populaire versie van het structuurplan, waarbij voor "behandeling in b. en w." op 4 januari 1995 moet worden gelezen "behandeling in commissie vrom".

In reactie op de constatering van de heer **Fidder** dat er aan de Brandsweg nog volop gebouwd wordt zegt wethouder **Gommers** dat deze bouwmogelijkheden verkregen rechten zijn die voortvloeien uit het oude bestemmingsplan Buitengebied uit 1968.

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

Wethouder **Gommers** wijst op de bestuursovereenkomst met de provincie die daarmee in het streekplan rekening zal moeten houden. De ruimtelijke aspecten van het bestuursaccord zijn o.m. ook in het structuurplan geregeld.

Mevrouw **Cupers** vindt dat indien het plan wordt uitgevoerd als vanavond voorligt, veel moet worden ingeleverd. Zij is er voor de rondweg zo noordelijk mogelijk aan te sluiten op de Elburgerweg.

Tenslotte wil zij een onderzoek naar de effecten op de grondwaterstand. Houdt daar

rekening mee!

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

De heer **Van der Mark** zet uiteen, dat de afweging voor de bedrijfsterreinen Lepelingen I en II gemaakt zijn in de nota "Werken in Nunspeet". Voor Lepelingen I heeft de gemeente van de provincie het licht op "groen" gekregen. Voor Lepelingen II is dit "oranje" met de opmerking "ga niet over de Hullerweg" heen omdat daar landschappelijke waarden in het geding zijn.

Mevrouw **Rousseau** vraagt wat verstaan wordt onder lichte en zware industrie.

Wethouder **Gommers** zegt dat de bedrijvigheid niet vergeleken moet worden met Rijnmond. U kunt de bedrijvigheid vergelijken met de bedrijvigheid op het industrieterrein Feithenhof en noemt daarbij enkele voorbeelden.

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

De heer **Van der Mark** antwoordt dat in eerste instantie alleen rekening is gehouden met de geluidsbelasting. In het gebied zal te zijner tijd rekening worden gehouden met de situering van de bedrijven. De milieubelasting zal worden afgewogen bij het verlenen van de milieuvergunningen voor te vestigen bedrijven.

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

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

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

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

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

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

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

Wethouder **Gommers** deelt mee, dat er een enquête van de Kamer van Koophandel is waaruit blijkt dat Nunspeet als slechtste uit de bus komt wat het aan bedrijfsterrein kan bieden. Met het bedrijfsterrein zullen we toch een aantal jaren moeten doen mede om de werkgelegenheid vast te houden. Als het structuurplan is ingevuld, dan is dat waarschijnlijk het einde van wat we in Nunspeet kunnen.

De heer **Biersteker** bedankt de aanwezigen voor hun massale komst en inbreng en sluit de bijeenkomst.

Voor verslag,
W. ten Veen.

Inspraakbijeenkomst structuurplan Nunspeet d.d. 7 november 1994

Dames en heren,

Namens het gemeentebestuur heet ik u vanavond allemaal hartelijk welkom op deze inspraakbijeenkomst over het concept-structuurplan voor de kern Nunspeet.

Voorstellen

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

- wethouder Gommers, portefeuillehouder VROM;
- de heer Van der Mark van het stedenbouwkig bureau Amer-adviseurs;
- de heer Van Es, directeur gemeentewerken;
- de heer Ten Veen, medewerker van de hoofdafdeling Ruimtelijk Beheer.

Spoorboekje

Het is de bedoeling, dat allereerst de heer Van der Mark aan de hand van de overhead-projector een toelichting op het concept-structuurplan geeft; zonodig aangevuld door wethouder Gommers en de heer Van Es.

Daarna is er een koffiepauze.

In deze pauze kunt u zonodig de opgehangen tekeningen nader bekijken.

De koffie wordt geserveerd in de hal.

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

Structuurplan

Wat is een structuurplan?

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

Inspraak

Vanavond kunt u inspreken op het structuurplan.

Wat is nu "inspreken"?

Onder "inspraak" verstaat de inspraakverordening "een door of namens burgemeester en wethouders georganiseerde gelegenheid waarbij het ingezetenen en in de gemeente een belang hebbende natuurlijke en rechtspersonen mogelijk wordt gemaakt hun mening omtrent gemeentelijke beleidsvoornemens kenbaar te maken en daarover met het gemeentebestuur van gedachten te wisselen."

In deze begripsomschrijving gaat het dus om beleidsvoornemens waarop kan worden ingesproken. Het structuurplan is zo'n voornemen; het plan bevindt zich dan ook nog in de voorbereidingsfase. M.a.w. "het is nog niet in kunnen kruiken".

Het concept-plan ligt in het kader van de inspraak vanaf donderdag 27 oktober jl. vier weken lang tijdens kantooruren ter inzage bij de hoofdafdeling Ruimtelijk Beheer. Desgevraagd is men daar bereid u het plan toe te lichten. Ook is een samenvatting van het concept-structuurplan beschikbaar.

Voor zover u nog geen exemplaar van deze samenvatting bezit, dan kunt u er één krijgen na afloop van deze bijeenkomst.

Deze avond is bedoeld om een nadere toelichting op het plan te geven en u in de gelegenheid te stellen mondeling van gedachten te wisselen met het gemeentebestuur in de persoon van wethouder Gommers, bijgestaan door de mensen achter de tafel.

Van deze inspraakavond wordt door de heer Ten Veen een verslag gemaakt.

Nadat de inspraaktermijn beëindigd is worden de inspraakreacties teruggekoppeld naar het gemeentebestuur. Op dat moment kan het gemeentebestuur besluiten:

- het plan niet verder in procedure te brengen;
- het plan ongewijzigd in procedure te brengen of
- het plan op bepaalde punten bij te stellen en dan in procedure te brengen.

Wanneer het concept-plan al of niet bijgesteld in procedure wordt gebracht dan houdt dit in, dat vanaf dat moment de mogelijkheid bestaat daartegen bij de gemeenteraad schriftelijk bedenkingen in te dienen, of zoals u wilt, bezwaar te maken. De gemeenteraad beslist uiteindelijk op deze bedenkingen c.q. bezwaarschriften en stelt het structuurplan al of niet vast. Na vaststelling wordt dit ter mededeling toegezonden aan gedeputeerde staten.

Volgens de planning wordt geprobeerd de gemeenteraad op 27 april 1995 het plan te laten vaststellen.

Mag ik nu het woord geven aan de heer Van der Mark die het concept-plan verder zal toelichten.

WtV/RB
031194

SAMENVATTING INSPRAAK-REACTIES STRUCTUURPLAN NUNSPEET

Inspraakavond:

1. Kan rotonde Elburgerweg/rondweg Oost niet "hoger" aansluiten t.p.v. de Bovenweg? Daarvoor kan een deel van de Bovenweg worden gebruikt omdat dit laatste deel van deze weg landschappelijk niet zo interessant is.
2. Andere lokaties voor bedrijventerrein en nieuw woongebied mogelijk?
3. Men attendeert op mogelijke effecten grondwateroverlast.
4. Aangedrongen wordt op rechtstreekse aansluiting van de rondweg om de "west" op de rijksweg A-28.
5. De GPS dient zo spoedig mogelijk te worden aangesloten op de Eperweg.

Dhr. A.G.J.A. Freijzen, Israëlsersf 18, Nunspeet:

1. Het maakt voor bezoekers van Nunspeet een weinig uitnodigende indruk om zich aan alle kanten door industriegebied te moeten wringen.
2. Vreest overlast bedrijventerrein-oost voor aangrenzende woonwijk.
3. Verkeersveiligheid wordt ongunstig beïnvloed omdat de kans dat voertuigen het juiste industriegebied in één keer bereiken minimaal is. Een betere bewegwijzering zal daar niets aan kunnen veranderen.

Suggesties:

1. Noem het gebied Oosteinde, zodat ook voor buitenstaanders een logisch verband met de locatie ontstaat. De voorgestelde weg zou Oosterringweg moeten gaan heten.
2. De situering van het knooppunt met de Elburgerweg dicht bij bestaande woonwijk lijkt niet verstandig.
3. Aanpassing Kolmansweg en noordelijk stukje Bovenweg aanpassen tot een noordelijke ringweg.
4. Kruising Bovenweg/Elburgerweg iets naar het westen van de huidige kruising leggen en oostelijke ringweg daarop aansluiten waardoor circuit ontstaat. Bestaande kruising transformeren tot landbouwgrond zodat drie woningen (Fam. Franken en overburen) niet geïsoleerd raken.
5. (Fiets)pad aan het eind van de G. Breitnerstraat formaliseren en aanpassen, ook voor de zijde vanaf Elburg.
6. Beperken snelheid op de Bovenweg en verbetering T-splitsing Oosteinderweg/Bovenweg.
7. Stelt voor maatregelen te treffen voor grondwaterstand.

Dhr. H. Bonestroo, Bovenweg 34, Nunspeet:

1. Nieuwe woonwijk 't Hul-Oost doorsnijdt bedrijf met daarbij behorende landbouwgronden; men wil niet weg.
2. Waarom is lokatie Kienschulpenweg Van Oordstraat, Kienschulpenweg/Schotweg/Harderwijkerweg niet voor een woonwijk bekeken.

Fam. J.J. van de Brake, Oosteinderweg 121, Nunspeet:

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

Dhr. J. van Loon, Whemelaan 4, Nunspeet:

1. Is het niet mogelijk de afslag Nunspeet-West/Hulshorst/Veluwemeer aan de rijksweg A-28 te creëren? Somt daarbij een groot aantal voordelen op.

Dhr. drs. A. van der Gaarden, Laan 69, Nunspeet:

1. Door de nieuwe woonwijk 't Hul-Oost neemt de verkeersdruk op de Laan onaanvaardbaar toe. Stelt voor lokatie nieuwe woonwijk te heroverwegen, c.q. verkeersstroom Laan te beperken c.q. deze i.v.m. geluids-overlast te asfalteren.

Gecombineerde Pluimvee Slachterijen, Oosteinderweg 104, Nunspeet:

1. Indien gekozen wordt voor de rondweg "buitenom" dan dient deze verder ten westen van de G.P.S., richting sportvelden, te worden gelegd in verband met uitbreidingsmogelijkheden ten westen van de G.P.S.. Aan de oostkant zijn geen uitbreidingsmogelijkheden in verband met bestaande woningen.

D.A.S. Rechtsbijstand, namens dhr. M. Hooghoudt, Hullerweg 145, Nunspeet:

1. De vestiging van een bedrijventerrein op lokatie Lepelingen 2 gaat ten kosten van de landschappelijke waarde en het agrarische karakter van dit gebied.
2. De afweging voor deze lokatie heeft niet weloverwogen en op verantwoorde manier plaatsgevonden. Economische belangen van de gemeente hebben de doorslag gegeven.
3. In het gebied liggen een groot aantal woningen. De te vestigen bedrijven zullen het woongenot en de privacy van de cliënt aantasten. Maakt dan ook bezwaar tegen deze lokatie voor het bedrijventerrein.

Dhr. H. de Zwaan, Oosteinderweg 103, Nunspeet:

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

Dhr. A. de Zwaan, Oosteinderweg 103, Nunspeet:

idem als H. de Zwaan, hierboven

Fam. R.J. de Zwaan, Oosteinderweg 103, Nunspeet:

idem als H. de Zwaan, hierboven. Tevens wordt om een Milieu Effect Rapportage gevraagd.

Fam. H.E. van 't Hof, Oosteinderweg 95, Nunspeet:

idem als hierboven

Fam. G. Nagelhout, Oosteinderweg 85, Nunspeet:

idem als hierboven

Fam. G. J. Nagelhout, Oosteinderweg 87, Nunspeet:

idem als hierboven

Dhr. en mevr. G. van Beekhuizen, Hullerweg 130, Nunspeet:

1. Bij realisatie van Lepelingen 2 wordt het woongenot en de privacy aangetast.
2. De verkeersdruk op de Harderwijkerweg/Waterweg/Hullerweg neemt toe.
3. Door de komst van bedrijven zal de criminaliteit toenemen.
4. Extra geluidshinder, stankoverlast en overlast van reclame-verlichting als gevolg van nieuwe bedrijven.
5. Onbehoorlijk bestuur door bewoners/eigenaren in het gebied van Lepelingen 2 niet persoonlijk te benaderen.
6. Er zijn andere lokaties die minder overlast geven voor de bevolking.

Concentratie van industrie kan ook veel geld besparen.

Dhr. en mevr. A. Prins, Hullerweg 137, Nunspeet:
idem als hierboven

Dhr. en mevr. E. Hofman, Harderwijkerweg 144, Nunspeet:
idem als hierboven

Dhr. en mevr. Konstapel, Harderwijkerweg 138, Nunspeet:
idem als hierboven

Mevr. J.D. Polinder-Bonestroo, Oosteinderweg 118, Nunspeet:

1. Door de aanleg van het industrieterrein-Oost worden enkele percelen van haar landbouwgrond doorsneden waarvoor schadeloosstelling wordt geëist. Het land wordt versnipperd waardoor minder efficiënt kan worden gewerkt en moet straks een drukke rondweg worden overgestoken door de koeien.
2. Waardevermindering en verhoging van de gevelbelasting van de woning.
3. Voorkeur voor model 1. Een alternatief kan zijn:
Vanaf de A28 model 2, dan strak langs de Wiltsangh en aansluiten op het tracé van model 1.
Indien dit niet mogelijk is dan model 2 aanleggen over de Bovenweg want deze is nu zeer bochtig en onoverzichtelijk.
4. Indien model 2 wordt aangelegd dan een voorziening treffen dat de koeien op een verantwoorde manier de weg kunnen oversteken. Immers de eerste jaren zal de grond aan de overzijde van de weg nog wel gebruikt kunnen worden voor landbouw.

Dhr. H.J. Polinder, Oosteinderweg 116, Nunspeet:
idem als hierboven

Dhr. R. Polinder, Oosteinderweg 118, Nunspeet:
idem als hierboven

Dhr. W. van de Streek, Hullerweg 121, Nunspeet:

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

Dhr. J.K. Norg, Winkelweg 12, Nunspeet:

1. Het gebied waarop het bedrijventerrein in Nunspeet-Oost is gepland heeft een hoge landschappelijke waarde. Het gebied heeft een typisch agrarisch karakter, waarin nog iets van de oorspronkelijke Veluwe kleinschaligheid is terug te vinden.
2. De geprojecteerde rondweg zal voor de omwonenden een verkeersgevaarlijke situatie en veel geluidsoverlast opleveren.
3. Is er wel behoefte aan een extra bedrijventerrein en is de mogelijkheid van Lepelingen 3 wel voldoende onderzocht?
4. Is er niet een M.E.R. vereist?

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

1. Door de realisatie van woningbouw in 't Hul-Noordoost verdwijnt de ruime blik over de weilanden. Verzoekt de voorkeur te geven aan een ander lokatie.

Dhr. Westerink, Elburgerweg 108, Nunspeet:

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

melkveebedrijf op een negatieve wijze beïnvloed. De geplande rondweg doorsnijdt onze huiskavel. Verwacht een enorme schadepost van dit plan.

Instituut voor natuurbeschermingseducatie, Postbus 329, Nunspeet:

1. Woningbouw in de lokatie 't Hul-Noordoost tast de "biotoop" aan van het gebied rondom De Grote Bunte. Verder zal de beplanting van De Grote Bunte daardoor gedegradeerd worden tot een stadspark.
2. Industrie ten oosten van Nunspeet is een te grote belasting voor de landschappelijke waarden van het gebied. Eventueel is woningbouw beter op zijn plaats omdat daarvoor de infrastructuur gemakkelijker kan aansluiten op de bestaande infrastructuur. Nu aanwezige industriële activiteit kan beter en goedkoper naar elders worden overgebracht.

Stichting Natuurschoon Nunspeet e.o., Smithstraat 54, Nunspeet:

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

Dhr. A. van de Brake, Gindeweg 5a, Doornspijk:

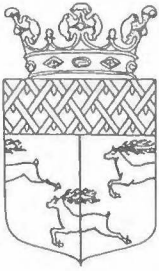
1. Adviseert de rondweg het trace van de Bovenweg te laten volgen.
Voordelen:
 - de rondweg kan dan karakteristiek worden;
 - goedkoper dan twee wegen;
 - past prachtig in het landschap met op de achtergrond de Hoge Enk;
2. Waarom worden de houtwallen gespaard bij het industriegebied terwijl er wel bos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

Van Noordt Wieringa, namens dhr. W. Pap, Wezenland 31, Nunspeet:

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

Buro voor Rechtshulp, namens de heer Van Lammeren en mevrouw Van Voort, Klaterweg 54, Nunspeet:

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



GEMEENTE NUNSPEET

Puntsgewijze beantwoording van de inspraakreacties

INFRASTRUCTUUR

Rondweg-Oost

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

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

2. Aanpassing van de Kolmansweg en het bovenste gedeelte van de Bovenweg tot een noordelijke rondweg rondom de kern.

De noodzaak tot een noordelijke rondweg is niet aanwezig. De functie van een "noordelijke" rondweg wordt nu (en straks) vervuld door de Elburgerweg. Wanneer de Kolmansweg een rondweg-functie krijgt moet daarvan een aftakking gemaakt worden terug naar de Harderwijkerweg. Dit zou een te ingrijpende operatie zijn in het buitengebied waarvoor geen noodzaak bestaat. Bovendien is de ontsluiting van 't Hul nu gericht op de Elburgerweg. Het is logisch dat ook 't Hul-Noordoost wordt ontsloten op de Elburgerweg.

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

In het kader van het Structuurplan is gekozen voor een rondweg "buitenom", volgens model 2. Op de tekening, behorende bij dit Structuurplan is het tracé van deze rondweg globaal aangegeven. De exacte ligging van de rondweg zal bij de nadere detaillering in bestemmingsplan-verband z'n beslag krijgen. Op dat moment is het mogelijk een zodanig tracé te bepalen, dat tegemoet gekomen wordt aan de wensen van diverse belanghebbenden. Een "verschuiving" van de rondweg in westelijke richting, ter hoogte van de G.P.S., zal dan worden bekeken.

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

Dit alternatief wordt voorgesteld om daarmee doorsnijding van de agrarische gronden te voorkomen. Indien er aan de oostzijde van Nunspeet een bedrijventerein ontwikkeld wordt, in combinatie met een rondweg, dan betekent dit, dat dit gebied haar agrarische functie zal verliezen. De aanwezige agrarische bedrijven zullen aangekocht moeten worden, waarbij in overleg met de betrokkenen ook verplaatsing naar elders tot de mogelijkheden kan behoren. Of de ontwikkeling aan deze zijde van Nunspeet nu plaatsvindt volgens model 1, model 2 of volgens een alternatief model (deels 1 en deels 2), voorop blijft staan, dat het gebied haar agrarische functie zal verliezen. Het is dan ook niet zo, dat bij een alternatief model er gunstiger omstandigheden zullen ontstaan voor de betrokken agrariërs. Vanuit verkeerstechnisch oogpunt zijn er géén voordelen te behalen, indien gekozen wordt voor een alternatief tracé. Integendeel, indien gekozen wordt voor een minder vloeiend verloop van de rondweg, dan is de kans niet denkbeeldig, dat automobilisten kiezen voor een andere route.

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

5. Voorzieningen treffen voor het oversteken van koeien.

Het beantwoorden van deze vraag is in het kader van het opstellen van het structuurplan niet aan de orde. Het is geen planologisch relevante opmerking.

6. De rondweg veroorzaakt geluidsoverlast voor omwonenden.

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

Voor alle duidelijk dient vermeld te worden, dat een geluidsbelasting van 50 dB(A) niet inhoudt, dat er "niets" te horen is van het wegverkeer. Het geluidsniveau blijft echter wel binnen de wettelijk vastgestelde perken.

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

De Bovenweg is op dit moment een weg, samen met de directe omgeving van de weg, waaraan landschappelijke waarden worden toegekend. Deze landschappelijke waarden komen tot uiting door het vrij smalle profiel met verhogingen en beplanting aan weerszijden. Het is mogelijk de landschappelijke waarden van deze weg te behouden door de rondweg op enige afstand van de Bovenweg te realiseren. Omdat de gemeente hecht aan het behoud van de landschappelijke waarde van de Bovenweg, wordt er voor de rondweg bewust afgezien van het gebruik maken van de Bovenweg. Zie verder de beantwoording ad 1.

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

Deze opmerking wordt niet gedeeld. Een rondweg kan juist prima mede als ontsluiting van nieuwe functies dienen omdat daarmee onnodige verkeersbewegingen ergens anders worden voorkomen.

Rondweg-West

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

Nunspeet is thans voorzien van 2 aansluitingen op de A-28. Wanneer op vrij korte afstand van de bestaande aansluiting van de Elspeterweg op de A-28 een nieuwe aansluiting gerealiseerd zou worden, bijvoorbeeld ter plaatse van "Routiers" dan ontstaat er voor het verkeer inderdaad een goede mogelijkheid om een route "om de west" te kiezen. In feite liggen in- en uitvoegstroken er al en behoeft er "alleen maar" een viaduct over de A-28 gerealiseerd te worden. Theoretisch is dit mogelijk, maar dan dient Rijkswaterstaat hier wel achter te staan. Als beheerder van Rijkswegen heeft Rijkswaterstaat een heel duidelijk standpunt t.a.v. aansluitingen op Rijkswegen: liefst zo weinig mogelijk, omdat elke aansluiting een potentieel "conflict-punt" is. De situatie wordt in de ogen van Rijkswaterstaat nog erger, wanneer er vlak bij elkaar meerdere aansluitingen op een Rijksweg aanwezig zijn, danwel gepland worden. Tot op heden is Rijkswaterstaat tegen een derde aansluiting van Nunspeet op de A-28. Er zal echter nagegaan worden of in de nabije toekomst een wijziging in het beleid van Rijkswaterstaat te verwachten is.

Overige opmerkingen op het gebied van verkeer

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

WONINGBOUW

1. **Woningbouwlokatie 't Hul-Oost doorsnijdt agrarische bedrijven.**

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

2. **Waarom is lokatie Kienschulpenweg/Schotweg/Harderwijkerweg niet onderzocht voor woningbouw.**

In het kader van het Structuurplan zijn géén locaties onderzocht, die thans gelegen zijn binnen de begrenzing van het C.V.N. (Centraal Veluws Natuurgebied), omdat de begrenzing van het C.V.N. voor de provincie "heilig" is. De lokatie Kienschulpenweg/Schotweg/Harderwijkerweg is gedeeltelijk gesitueerd binnen de begrenzing van het C.V.N. en is derhalve niet onderzocht.

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

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

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

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

BEDRIJVENTERREIN

Bedrijventerrein Nunspeet-Oost

1. Het bedrijventerrein veroorzaakt overlast voor de naastliggende woonwijk.

Bij de situering van een bedrijventerrein dient natuurlijk rekening gehouden te worden met de aanwezigheid van woongebieden. Om overlast te voorkomen wordt tegenwoordig het systeem van milieuzonering toegepast. Dit betekent, dat in een zone, gelegen nabij een woonwijk, uitsluitend bedrijven worden toegelaten, die op deze geringe afstand géén overlast zullen veroorzaken. Iets verder weg kunnen wat "zwaardere" bedrijven toegelaten worden. Een en ander wordt op bestemmingsplan-niveau vastgelegd. Dit laat onverlet, dat bedrijven alleen mogen "draaien" met een milieuvergunning (vroeger veelal Hinderwetvergunning genoemd). In een dergelijke milieuvergunning wordt precies aangegeven aan welke eisen een bedrijf moet voldoen om overlast te voorkomen.

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

2. De noodzaak van het bedrijventerrein is niet aangetoond.

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

Daarnaast is uit een enquête van de Kamer van Koophandel gebleken, dat Nunspeet als slechtste uit de bus komt wat betreft het aanbod van bedrijfsterrein. Met dit in het achterhoofd heeft de gemeente overleg gepleegd met de provincie, teneinde te zorgen voor compenserende maatregelen, indien de militairen uit Nunspeet zullen vertrekken. Overeengekomen is, dat Nunspeet ter compensatie van de negatieve effecten voor onder meer de lokale werkgelegenheid, mag overgaan tot de ontwikkeling van een bedrijventerrein met een bruto-oppervlak van 15 hectare, als eerste aanzet voor een "nader op Structuurplan-niveau" te ontwikkelen bedrijventerrein van ca. 30 hectare bruto aan de oostzijde van het dorp Nunspeet. Het gemeentebestuur acht deze ontwikkeling noodzakelijk om de werkgelegenheid in Nunspeet te waarborgen.

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

Uit de reactie ad.2 kan al afgeleid worden, dat de sluiting van de Generaal Winkelman kazerne op zich geen argument is voor het aanleggen van een bedrijventerrein. Het verlies aan directe werkgelegenheid van $\pm 7\%$ op het totaal aan werkgelegenheid is echter wel een argument om - naast de reguliere behoefte aan bedrijfsterreinen - extra bedrijventerrein te realiseren, teneinde de negatieve

effecten voor de werkgelegenheid te compenseren.

4. **Er is onvoldoende onderzoek gedaan naar de gevolgen voor het milieu, te grote belasting van de landschappelijke waarden van het gebied.**

Uit de reactie ad.1 kan afgeleid worden, dat bij het realiseren van een bedrijventerrein niet gevreesd hoeft te worden voor overlast in naastliggende woonwijken. Hieruit mag niet de conclusie getrokken worden, dat er geen gevolgen voor het milieu te verwachten zijn. Indien er een bedrijventerrein, tezamen met een rondweg gerealiseerd wordt, dan zal hierdoor onherroepelijk invloed uitgeoefend worden op de aanwezige waarden in het gebied. Het "verlies" wordt op twee manieren gecompenseerd:

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

5. **Is Lepelingen 3 wel voldoende onderzocht?**

Lepelingen 3 is in het kader van de nota "Werken in Nunspeet" al onderzocht als potentiële lokatie voor bedrijfsterrein. Zoals bekend heeft de provincie het licht nog niet op "groen" gezet voor de ontwikkeling van dit gebied, aangezien er aan de noordzijde van de Hullerweg landschappelijke waarden en agrarische belangen in het geding zijn. De potentiële mogelijkheden in dit gebied zijn verder flink afgenomen door de reservering van 6 à 7 hectare voor de bereden politie. Ontwikkeling van Lepelingen 3 betekent ook een extra verkeersdruk op de Harderwijkerweg en op het knelpunt nabij het station. De verkeersafwikkeling in Nunspeet-Oost kan veel beter plaatsvinden. Er zijn dan ook thans geen redenen meer aanwezig om de beperkte mogelijkheden in Lepelingen 3 te benutten.

6. **Overlast van de G.P.S.**

Overlast van de G.P.S. dient niet aangepakt te worden via een structuurplan. Overigens voorziet het structuurplan wel in een oplossing voor een deel van de overlast, namelijk dat de aan- en afvoer straks kan plaatsvinden via de rondweg. Andere overlast, zoals stank- en geluidshinder wordt via de Milieuwetgeving geregeld. De G.P.S. is positief bestemd in het bestemmingsplan "Buitengebied" en kan dus niet aangemerkt worden als een illegaal bedrijf.

Lepelingen 2

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

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

Samenvattend kan geconcludeerd worden dat het bestaande landschappelijke en agrarische karakter van het gebied inderdaad zal veranderen.

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

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

9. **De verkeersdruk op de Harderwijkerweg/Waterweg/Hullerweg neemt toe.**

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

10. **Concentratie van industrie kan veel geld besparen.**

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

11. **Een bedrijventerrein betekent ook toename van criminaliteit.**

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

de aanwezigheid van een bedrijfsterrein en criminaliteit. Toename van bebouwing kan ook betekenen dat er meer controle kan worden uitgeoefend, terwijl solitair staande bebouwing juist vaak doelwit is van inbraken.

OVERIG

1. Aandacht voor de grondwaterstand.

Aandacht voor de grondwaterstand komt in beeld bij het ontwikkelen en bouwrijp maken van de grond. Uiteraard zal in deze fase hier aan aandacht worden besteed. Op voorhand is er geen aanleiding te veronderstellen dat de grondwaterstand voor onoverkomenlijke problemen zorgt. In het kader van het gevoerde vooroverleg over het ontwerp-structuurplan heeft het Waterschap Noord-Veluwe opgemerkt dat bij het bouwrijp maken van de woningbouwlocatie rekening dient te worden gehouden met ophoging van het terrein.

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

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

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

De aanleg van een bedrijfsterrein van ca. 30 hectare is géén M.E.R.-plichtig activiteit. Ook de aanleg van een rondweg is dat niet. Tenslotte kan vermeld worden dat ook de combinatie van een bedrijfsterrein met een rondweg niet behoort tot de M.E.R.-plichtige activiteiten.

4. Er heeft geen persoonlijke benadering van belanghebbenden plaatsgevonden.

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

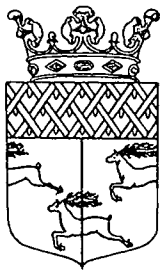
Suggesties gedaan in de inspraakreacties zullen voor kennisgeving worden aangenomen.

REACTIES VOOROVERLEG STRUCTUURPLAN NUNSPEET

Nr.	Naam	Reactie
1.	Ministerie van Defensie Dienst Gebouwen Werken en Terreinen	Geen opmerkingen
2.	NV Waterleiding Mij. Gelderland	Geen opmerkingen
3.	Waterschap Noord Veluwe	*Rekening houden met hoge grondwater- standen op woningbouwlocatie; *Bij het bedrijventerrein in Nunspeet- Oost rekening houden met de beneden- strooms gelegen natte natuur.
4.	Gemeente Elburg	Alternatieve ontsluiting voor camping "De Scheepsbel" opnemen op de plan- kaart.
5.	Vrouwen Advies Commissie	*Pleit voor een rondweg in Nunspeet- West met zo mogelijk een aansluiting op de A-28 om de druk op het Sta- tionsplein te verminderen; *De aansluiting op de A-28 van de Elspeterweg dan laten vervallen; *Kiest voor de rondweg in Nunspeet- Oost voor model 2, de rondweg buiten om. Aansluiting op de Elburgerweg verschuiven richting Bovenweg.
6.	Landbouwschap Gelderland	*Een kwalitatieve analyse van de landbouwkundige situatie in de betrok- ken gebieden ontbreekt; *Mogelijkheid van hervestiging van agrarische bedrijven moet mogelijk zijn; *De mogelijkheid van het Belvédèrebos als woningbouwlocatie wordt te gemak- kelijk afgedaan. Ook woningbouw in het gebied tussen de Schotweg en de Kienschulpenweg is niet onderzocht; *Het is gewenst verschillende functies (bedrijventerreinen o.a.) meer te concentreren. De omvang van het bedrijventerrein wordt aan de ruimte kant geacht.

7. Kamer van Koophandel, mede namens de Fabrikanten Vereniging Nunspeet Ondersteunt het structuurplan; pleit voor een nieuw werkgebied tussen de spoorlijn en de A-28 aansluitend op het industrieterrein De Feithenhof.
8. N.V. Nederlandse Gasunie Rekening houden met de afstanden tot gastransportleidingen (circulaire VROM DGMH/B nr. 0104004).
9. Rijksconsulentschap voor het Ministerie van Economische Zaken in Gelderland Geen opmerkingen.
10. Inspecteur van de Ruimtelijke Ordening *De omvang van de woningbouw en de uitbreiding van het bedrijventerrein is in strijd met het restrictief beleid van rijk en provincie;
*Geen aandacht besteed aan het rijksbeleid;
*Lokatie 4 (Belvederebos) is ook op termijn niet geschikt voor woningbouw;
*Lokaties 2 en 3 nog beter met elkaar vergelijken;
*Voor de rondweg voorkeur voor model 1;
*Omvang van het bedrijventerrein is te groot.
11. Ministerie van L, N en V
Directeur L, N en O *Weinig aandacht voor alternatieven;
*Voor de rondweg voorkeur voor model 1 vanwege de geringere landschappelijke aantasting;
*Er dient boscompensatie plaats te vinden;
*Het zwaarwegend maatschappelijk belang van de rondweg moet aangetoond worden;
*Betere onderbouwing ten aanzien van de nadelige effecten op natuur, bos en landschap;
*Adviseert een nadere analyse van de aanwezige waarden, potenties en bedreigingen in het gebied dat grenst aan de bebouwde kom.
12. Ministerie van VROM
Inspectie Volkshuisvesting *Sluit zich aan bij het standpunt van de Inspectie Ruimtelijke Ordening;
*Meer aandacht voor volkshuisvestingsaspecten zoals: woningdifferentiatie, de woningdichtheid en de samenhang met duurzaam bouwen en duurzame stedebouw.

13. Directoraat-Generaal Rijks-
waterstaat
- *Waarom vervalt ongelijkvloerse kruising tussen de Elspeterweg en de spoorlijn Zwolle-Amersfoort als spoorlaanverdubbeling niet doorgaat;
 - *De keuze voor model 2 moet gefundeerder plaatsvinden;
 - *Pleit voor bredere afweging in regionaal verband.
14. Inspectie van de Volksgezond-
heid
- *Voorkeur voor lokatie B, vanwege:
 - aanwezigheid Grote Bunte;
 - aanwezigheid veehouderijen;
 - aanwezigheid Nestlé;
 - drukte Elburgerweg;
 - *Bosgebied Belvédère is ook in de toekomst onbespreekbaar;
 - *Uitbreiding bedrijventerrein staat op gespannen voet met provinciaal- en rijksbeleid;
 - *voorkeur voor model 1.
15. Provincie Gelderland
- *Voor de woningbehoefte is model I niet aanvaardbaar;
 - *Voorkeur voor model I voor de rondweg-oost;
 - *Er zal boscompensatie moeten plaats vinden.



GEMEENTE NUNSPEET

BEANTWOORDING "VOOROVERLEG"

ad.3 Waterschap Noord Veluwe

Bij het benutten van de woninglocatie C ('t Hul-Oost), zal uiteraard rekening gehouden worden met de hoge grondwaterstand in dit gebied. Onderzocht zal worden welke maatregelen getroffen kunnen worden om een voldoende drooglegging van het woongebied te garanderen, zonder de benedenstrooms gelegen natte natuur aan te tasten.

ad.4 Gemeente Elburg

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

ad.5 Vrouwen Advies Commissie

Ook de voorkeur van de gemeente gaat uit naar een aansluiting van Nunspeet-West op de A-28, ter plaatse van "Routiers". In overleg met Rijkswaterstaat zal nagegaan worden welke mogelijkheden hiervoor aanwezig zijn. Indien het daarvoor nodig is om de bestaande aansluiting van de Elspeterweg op de A-28 op te heffen, dan zal terdege afgewogen moeten worden, of de voordelen van een nieuwe aansluiting op de A-28 ter plaatse van "Routiers" opwegen tegen de nadelen van het opheffen van de bestaande aansluiting van de Elspeterweg op de A-28.

Wat de aansluiting van de oostelijke rondweg op de Elburgerweg betreft kan het volgende opgemerkt worden: Een nader onderzoek zal hiernaar nog worden ingesteld. Voorgesteld wordt voor de aansluiting een "zoekgebied" op te nemen in het structuurplan, zodat in een later stadium hierover een beslissing genomen kan worden.

ad.6 Landbouwschap Gelderland

- Het is mogelijk bij de kwalitatieve analyse van de diverse lokaties méér aandacht te schenken aan de landbouwkundige situatie in die gebieden. Reeds nu kan gesteld worden, dat dit niet tot gevolg zal hebben dat de keuze op andere locatie zal vallen: Wat betreft de woningbouw blijft locatie C de meest logische locatie, terwijl er dringende redenen zijn om Nunspeet-Oost aan te wenden voor een nieuw bedrijfsterrein, in combinatie met een oostelijke rondweg.
- Uiteraard zal in overleg met de betrokkenen onderzocht worden of herbestemming

- van agrarische bedrijven op een andere lokatie tot de mogelijkheden kan behoren.
- Ten aanzien van de woningbouw-lokaties kan opgemaakt worden dat het bosgebied Belvédère op dit moment een zodanige rol speelt als uitloopgebied van de bewoners van Nunspeet en een zodanig landschappelijke waarde heeft dat afgezien is van het benutten van deze lokatie voor woningbouw. Daarnaast is het zo dat de provincie van mening is dat het Belvédèrebos binnen het CVN gelegen is en woningbouw op deze lokatie aldus uitgesloten is. De gemeente pleit voor een andere begrenzing van het CVN en daarom is de lokatie van het Belvédèrebos onderzocht als toekomstige woningbouwlokatie. Voorts kan worden opgemerkt dat het gebied tussen Schotweg en Kieschulpenweg gelegen is binnen de begrenzing van het Centraal Veluws Natuurgebied (C.V.N.) en als zodanig niet beschouwd kan worden als een reële woningbouwlocatie. Deze begrenzing is zo duidelijk dat het niet reëel wordt geacht om deze lokatie te onderzoeken.
- Ten aanzien van de bedrijfsterreinen kan het volgende opgemerkt worden: Aan de westzijde zijn onvoldoende mogelijkheden aanwezig (na Lepelingen 2 géén Lepelingen 3, 4 enz); terwijl er aan de oostzijde geen mogelijkheden bestaan om op korte termijn een nieuw bedrijfsterrein te ontwikkelen. Om deze reden is gekozen voor de ontwikkeling van Lepelingen 2 om te voorzien in de behoefte op korte termijn, terwijl voor de behoefte op de (middel)lange termijn bewust gekozen is voor Nunspeet-Oost.

ad.7 Kamer van Koophandel

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

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

ad.8 Gasunie

Uiteraard zal er rekening gehouden worden met de vereiste afstanden tot gastransport-leidingen (conform circulaire VROM DGMH/B nr.0104004).

ad.10 Inspectie R.O.

- In het Structuurplan zal alsnog aandacht besteed worden aan het beleid van rijk en provincie, waarbij tevens aandacht besteed wordt aan de positie van de kern Nunspeet t.a.v. de rest van de gemeente en t.a.v. de omringende gemeenten.
- Voorts kan vermeld worden dat de planologische ruimte uit de zogeheten uitvoeringsprogramma's inderdaad onvoldoende mogelijkheden biedt om het gemeentelijk volkshuisvestingsbeleid adequaat uit te voeren.
- Het wordt niet noodzakelijk geacht om de locatie 2 en 3 "nog beter dan al gedaan is met elkaar te vergelijken". De keuze valt zo duidelijk op locatie 3 dat een nieuwe afweging overbodig geacht wordt.
- Tenslotte acht de gemeente de gesloten bestuursovereenkomst met de provincie een heldere basis voor de ruimtelijke ontwikkeling van Nunspeet. Momenteel werkt de provincie aan een convenant waarin ook de Inspecteur R.O. zich kan vinden.

ad.11 Directeur Landbouw, Natuur en Openluchtrecreatie

- De keuze voor Nunspeet-Oost is gebaseerd op de bestuursovereenkomst tussen gemeente en provincie. Het is bekend dat het ontwikkelen van Nunspeet-Oost niet ongemerkt aan het landschap voorbij zal gaan. Het is inderdaad zo dat dit ten koste zal gaan van aanwezige natuur- en landschapswaarden in dit gebied. Daar staat echter tegenover dat er door het teruggeven van circa 1100 hectare oefenterrein aan de natuur, gepaard gaande met inrichtings- en beheersmaatregelen, op die locatie een aanzienlijke winst geboekt kan worden. Per saldo is er - ook voor natuur en landschap - sprake van een zogenaamde "win-win"-situatie.
- Uiteraard zal compensatie van verdwijnend bos gelijktijdig met de goedkeuring van het nieuwe bestemmingsplan geregeld worden.
- Desgewenst zal bij het opstellen van een bestemmingsplan ten behoeve van de oostelijke rondweg extra aandacht worden geschonken aan de onderbouwing van model 2.

ad.12 Inspecteur Volkshuisvesting Gelderland

Het gaat te ver om in het Structuurplan reeds aandacht te besteden aan de woning-differentiatie, de woningdichtheid en de samenhang met duurzaam bouwen en duurzame stedebouw. Dergelijke zaken komen aan bod bij de nadere detaillering op bestemmingsplan-niveau. Aangezien de Inspecteur Volkshuisvesting wat betreft de keuze van de lokatie en het bouwprogramma zich aansluit bij de mening van de Inspectie R.O., wordt korthedshalve verwezen naar hetgeen hierover ad.10 is gesteld.

ad.13 Rijkswaterstaat

- T.a.v. verkeersproblematiek in het westelijk deel van de kern Nunspeet: Nu de spoorbaanverdubbeling ter plaatse van de kruising met de Elspeterweg niet doorgaat beschikt de gemeente over onvoldoende middelen om zelf een ongelijkvloerse kruising te bekostigen. Daarnaast is het technisch ook niet mogelijk om een ongelijkvloerse kruising aan te leggen zonder aanpassing van de spoorbaan. Om deze reden wordt er in dat geval afgezien van een dergelijke oplossing.
- Model 1 of model 2:
Het is juist dat een regionaal verkeers- en vervoersplan NW Veluwe een uitstekend kader kan bieden voor de onderbouwing van een oostelijke rondweg.

ad.14 Inspecteur van de Volksgezondheid

1. Woningbouwlocaties

Het is bekend dat bij de ontwikkeling van locatie C ('t Hul-Oost) rekening gehouden zal moeten worden met een relatief groot aantal beperkende factoren, waaronder de aanwezigheid van de Grote Bunte, veehouderijen, een aardgasleiding en een drukke weg (de Elburgerweg). Desondanks wordt het mogelijk geacht binnen de begrenzing van de locatie de woningbehoefte op de langere termijn te honoreren.

Het eventueel benutten van locatie B in plaats van locatie C wordt ten stelligste ontraden, aangezien dit gepaard zal gaan met ongewenste veranderingen in de ruimtelijke structuur van Nunspeet: de Hullerweg, die als een natuurlijke begrenzing fungeert van 't Hul zal overschreden moeten worden, waarbij tevens een

geheel nieuw ontsluitingssysteem ontworpen zal moeten worden.

2. Hoofdwegenstructuur en bedrijventerrein

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

Daarnaast is uit een enquête van de Kamer van Koophandel gebleken, dat Nunspeet als slechtste uit de bus komt wat betreft het aanbod van bedrijfsterrein. Met dit in het achterhoofd heeft de gemeente overleg gepleegd met de provincie, teneinde te zorgen voor compenserende maatregelen, wanneer er door het vertrek van militairen uit Nunspeet een verlies van $\pm 7\%$ aan directe werkgelegenheid plaatsvindt. Overeengekomen is, dat Nunspeet mag overgaan tot de ontwikkeling van een bedrijventerrein met een bruto-oppervlak van 15 hectare, als eerste aanzet voor een "nader op Structuurplan-niveau" te ontwikkelen bedrijventerrein van ca. 30 hectare bruto aan de oostzijde van het dorp Nunspeet. Het gemeentebestuur acht deze ontwikkeling noodzakelijk om de werkgelegenheid in Nunspeet te waarborgen.

Voorts kan opgemerkt worden dat de grote stankemissie van de pluimveeslachterij op dit moment al een belangrijk aandachtspunt is van de gemeente.

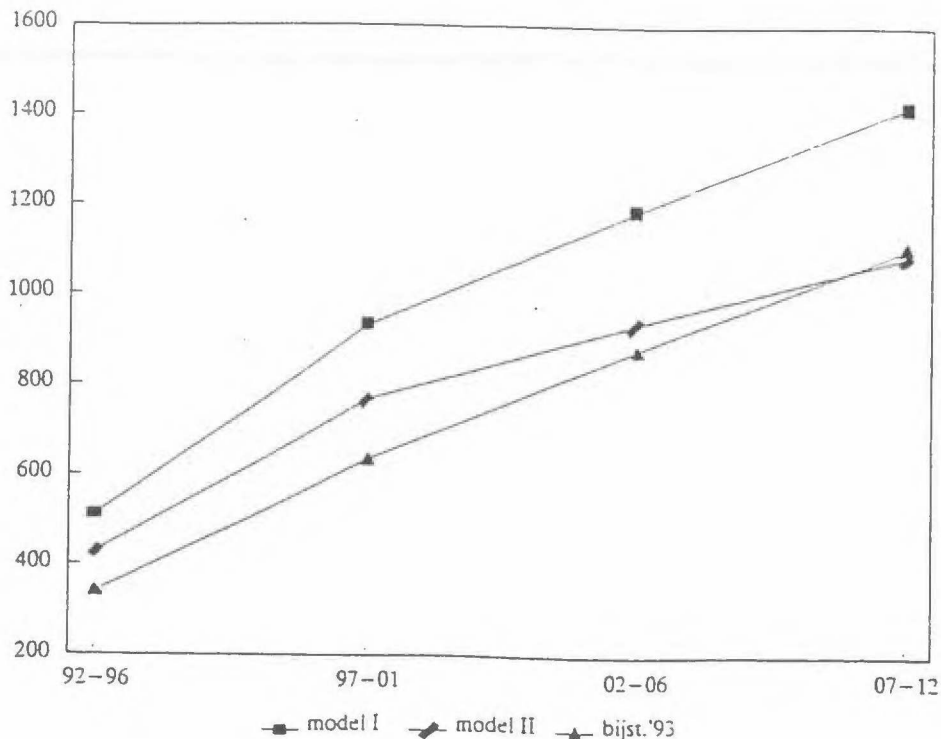
Tenslotte acht de gemeente het ongewenst om de oostelijke rondweg te realiseren op basis van model 1. In het Structuurplan is aangegeven dat een rondweg op basis van model 2 meer mogelijkheden biedt om op korte termijn een goede ontsluiting van de G.P.S. te bewerkstelligen. Bovendien is de maatschappelijke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

Het is juist dat het tracé van model 2 gedeeltelijk gesitueerd is door bestaand bosgebied. Uiteraard zal zorggedragen worden voor boscompensatie elders. Een en ander zal planologisch geregeld worden, voordat tot aanleg van de rondweg wordt overgegaan.

ad.15 Provincie Gelderland

1. Woningbehoefte-prognose

In onderstaande grafiek is weergegeven wat het verschil is tussen model I (90% compensatie), model II (85% compensatie) en het provinciaal Ontwerp-uitvoeringsprogramma. Model II stemt nagenoeg overeen met het provinciale uitvoeringsprogramma, al is de fasering iets anders. Wanneer model II als uitgangspunt wordt genomen is er nauwelijks nog extra capaciteit nodig tot 2012. De gemeente houdt vast aan model I, vanwege de in het structuurplan genoemde argumenten. Daarnaast is het zo dat in het kader van het Ruimtelijk OntwikkelingsPerspectief (ROP) dat door de provincie is opgesteld het ISV naar verwachting ook uitgaat van een 90% compensatie voor de niet-opvang gemeenten. Het is daarom vooralsnog gewenst in dit uitgangspunt te volharden. Het is niet onmogelijk dat in het nieuwe streekplan de provincie dit uitgangspunt zal honoreren.

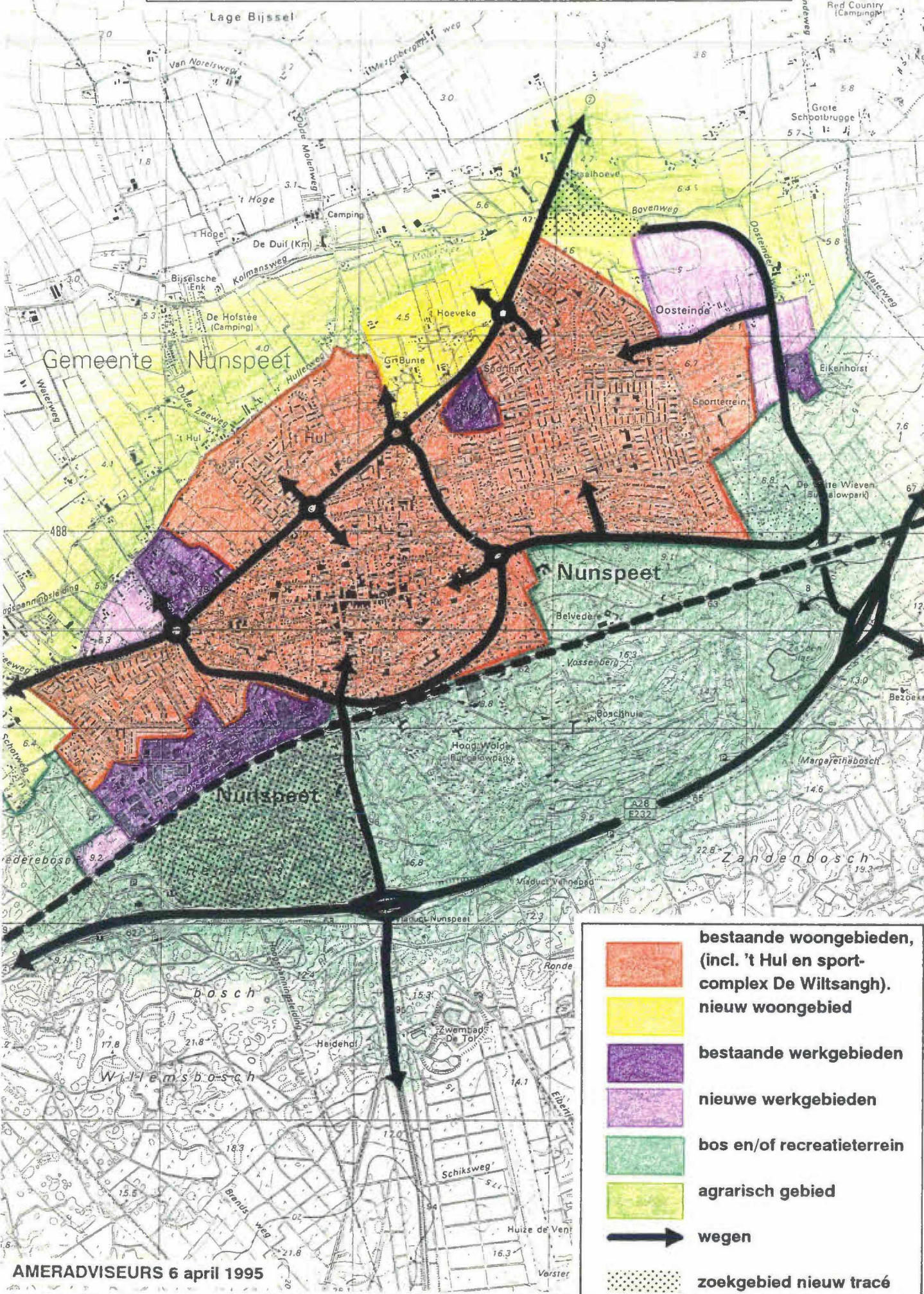


2. Hoofdwegenstructuur

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

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

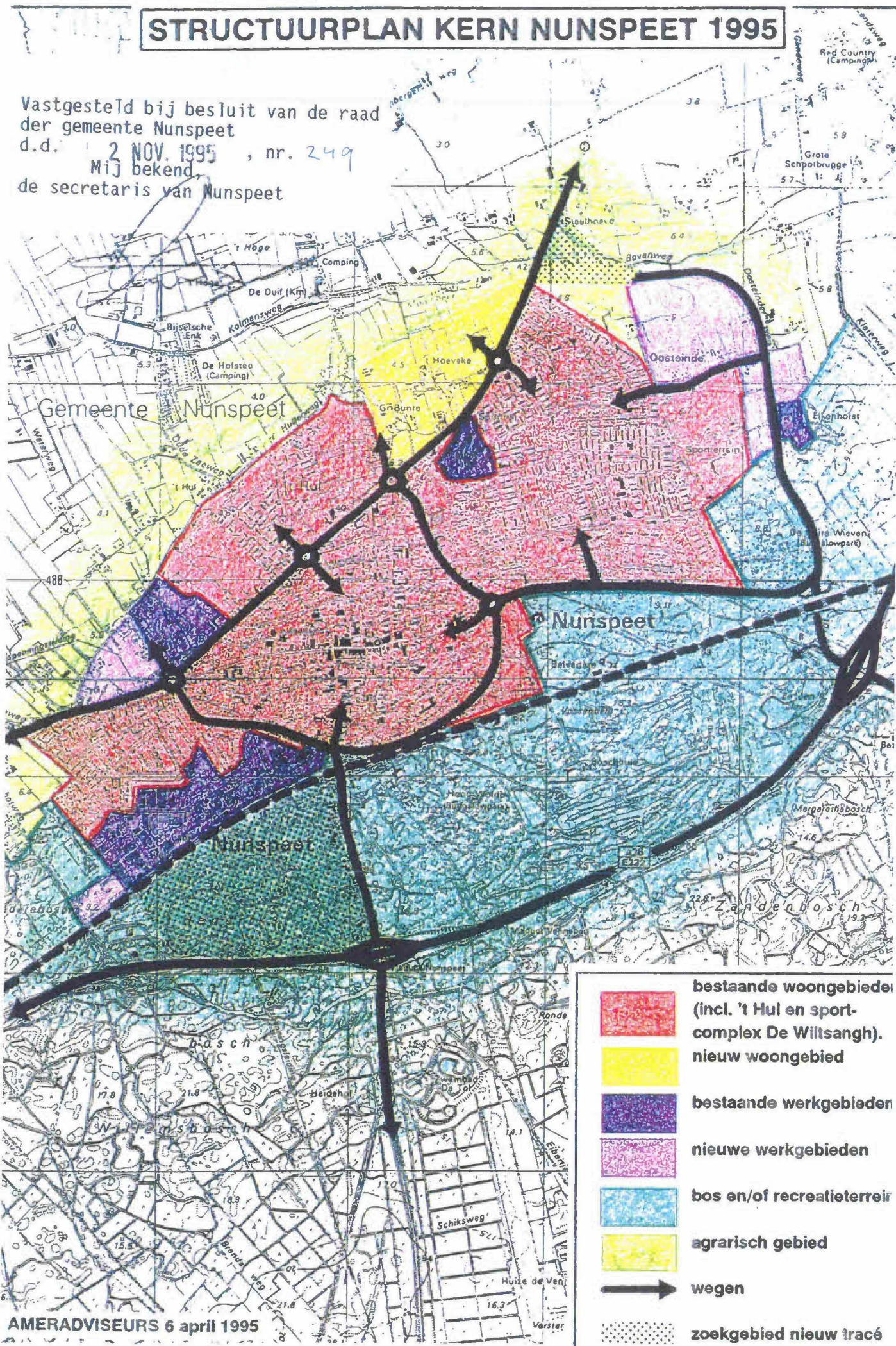
STRUCTUURPLAN KERN NUNSPEET 1995



- bestaande woongebieden, (incl. 't Hul en sport-complex De Wiltsangh).**
- nieuw woongebied**
- bestaande werkgebieden**
- nieuwe werkgebieden**
- bos en/of recreatieterrein**
- agrarisch gebied**
- wegen**
- zoekgebied nieuw tracé**

STRUCTUURPLAN KERN NUNSPEET 1995

Vastgesteld bij besluit van de raad
der gemeente Nunspeet
d.d. 2 NOV. 1995, nr. 249
Mij bekend,
de secretaris van Nunspeet



-  bestaande woongebieden
(incl. 't Hul en sport-
complex De Wiltsangh).
-  nieuw woongebied
-  bestaande werkgebieden
-  nieuwe werkgebieden
-  bos en/of recreatieterreir
-  agrarisch gebied
-  wegen
-  zoekgebied nieuw tracé