



NUNSPEET ONTKNOOPT





NUNSPEET ONTKNOOPT



NUNSPEET ONTKNOOPT

De CDA-visie en beeldvorming over een veilig bereikbaar Nunspeet



Initiatiefnemer
Beeldvorming

CDA-werkgroep Stationsomgeving

1^{ste} Publicatie
Samensteller brochure
Contact
Rechten

CDA Nunspeet
Inwoners van Nunspeet
Frits Kroese
Ben Bruijnes
Wichert Stoffer
Frits Kroese
Koos Meijer
1 juni 2016
Koos Meijer
www.cdanunspeet.nl
© CDA Nunspeet 2016
Alle rechten voorbehouden en berusten bij het CDA Nunspeet



Inhoudsopgave

VOORWOORD	5
HET VERVOLGPROCES	6
HET DOEL VAN 'NUNSPEET ONTKNOOPT'	6
DE BEELDVORMERS	6
DE BENADERING VAN "NUNSPEET ONTKNOOPT"	6
EEN BEREIKBAAR NUNSPEET IN EEN HISTORISCH PERSPECTIEF	7
ZUIDERZEESTRAATWEG	7
HET NS-STATION	7
VERBINDINGSWEG	7
VELUWE SNELWEG, DE A28	8
TWEË RONDWEGEN	8
DE PROBLEMATIEK VAN HET STATIONSGBIED	10
DE PLANOLOGISCHE ONTWIKKELINGEN VAN HET STATIONSGBIED	11
EEN PAAR PLANNEN	11
DE METAMORFOSE VAN HET STATIONSGBIED	12
HET CDA PLATFORM VOOR BURGERINITIATIEVEN	13
DE PUBLIEKSPRIJS STATIONSGBIED	13



NUNSPEET ONTKNOOPT



HET TOTAALBEELD 'NUNSPEET ONTKNOOPT'	14
DE RUIMTELIJKE DEKKING	14
OOSTELIJKE RONDWEG	15
DE STATIONSOMGEVING	15
DE BEELDVORMING	16
TOELICHTING OP DE BEELDVORMING	17
VELUWE ENTREE	17
DE BRUG	17
EEN BIRDS-EYE-VIEW VAN HET NIEUWE STATIONSGBIED	18
HET STATIONSGBIED VANUIT ZUIDELIJKE RICHTING	19
EEN STATIONSGBIED SCHERP GESTELD	20
BEELDEN VAN DE FIETS- EN VOETGANGERSTUNNEL IN BILTHOVEN	22
FINANCIERING	23
KOSTENRAMING	23
EXTERNE FINANCIERING	24
PRAKTIJKVOORBEELDEN BIJ ANDERE GEMEENTEN	25
HARDERWIJK, STATIONSOMGEVING	25
NIJKERK, SPOORTUNNEL AMERSFOORTSEWEG	25



NUNSPEET ONTKNOOPT



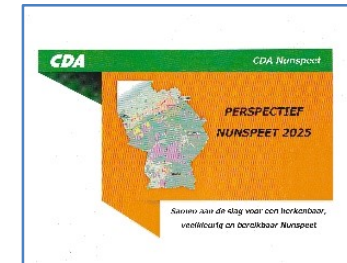


NUNSPEET ONTKNOOPT



VOORWOORD

In oktober 2009 presenteerde CDA Nunspeet de visie en beeldvorming 'Perspectief Nunspeet 2025'. Een visie met de oproep samen aan de slag te gaan voor een herkenbaar, veelkleurig en bereikbaar Nunspeet. Deze visie werd in dank door het toenmalige college van B&W ontvangen. De prioriteiten van dat college lagen echter niet direct bij het vinden van een duurzame en veilige invulling van de stationsomgeving. Gaande de tijd tot heden werd de verkeers- en veiligheidssituatie rondom het stationsgebied wel steeds nijpender. Meer verkeer, intensiever gebruik van de spoorlijn en een groeiend bewustzijn dat het na jaren van halfslachtige maatregelen echt tijd wordt voor een totaal oplossing.



Dat bewustzijn werd verder versterkt door het vaststellen van de gemeentelijke Integrale Toekomstvisie Nunspeet 2030, het wensbeeld voor de gemeente Nunspeet anno 2030. In dat wensbeeld staat o.a. dat er in 2030 geen gelijkvloerse spoorwegkruisingen in onze gemeente meer zijn. Ook het uitblijven van de aanleg van de Rondweg Oost en het afzien van de aanleg Rondweg West leggen meer en meer druk op de ontwikkeling van het stationsgebied.

Op veel plaatsen spraken inwoners hun ideeën over een stationsomgeving uit, maar deze kwamen tot nu toe niet op papier. Voor de fractie van CDA Nunspeet was dit de reden om daar in oktober 2015 een platform voor open te stellen. Van dat platform is dankbaar gebruik gemaakt. Deze brochure vormt van dat platform de verslaglegging. De in deze brochure beschreven visie en weergegeven beeldvorming zijn het resultaat van veel ideeën, schetsen, afwegingen en beoordelingen van en door veel Nunspeetse inwoners, aangevuld met specialistische kennis en ervaring met ruimtelijke ordening en stedenbouw.

Voor de beoordelingscommissie en de fractie was deze invulling van burgerparticipatie een heel plezierige manier van werken waarin (wederom) aangetoond werd dat door het delen van informatie met de inwoners van de gemeente Nunspeet de wederzijdse betrokkenheid uitermate positief beïnvloed wordt en dat sluit naadloos aan op ons CDA-leidmotto: *'ik + jij = samendoen'*

Koos Meijer

Fractievoorzitter CDA Nunspeet



NUNSPEET ONTKNOOPT



HET VERVOLGPROCES

Het initiatief voor de ontwikkeling van het stationsgebied ligt bij het college van burgemeester & wethouders (B&W) en in overleg met de gemeenteraad van de gemeente Nunspeet. De aanbieder van onze visie en beeldvorming op 1 juni 2016 kan aan dat initiatief een belangrijke bijdrage leveren en in samenhang daarmee zal de CDA-fractie actief en resultaatgericht in de ontwikkeling van het stationsgebied participeren. Dit vanuit de wetenschap dat onze visie en beeldvorming opgebouwd zijn dankzij de inbreng van honderden inwoners van Nunspeet.

HET DOEL VAN 'NUNSPEET ONTKNOOPT'

'Nunspeet ontknoopt' is een visie en beeldvorming waarmee wij de inwoners en het gemeentebestuur van de gemeente Nunspeet een inkijk in een optimale bereikbaarheid van de gemeente Nunspeet geven.

DE BEELDVORMERS

Voor het maken van 'Perspectief Nunspeet 2025' is het CDA Nunspeet destijds op zoek gegaan naar een deskundige die op geen enkele wijze betrokken is geweest bij de toen gerealiseerde plannen op het gebied van bereikbaarheid en toegankelijkheid in de gemeente Nunspeet. De deskundige moest daarbij een erkende reputatie hebben op het gebied van stedenbouw, ruimtelijke ordening en ook affiniteit hebben met landschapsinrichting. In deze zoektocht is het CDA Nunspeet toen uitgekomen bij Frits Kroese, werkzaam als strateeg Ruimte in de gemeente Zwolle. Als initiatiefnemer voor 'Nunspeet ontknoopt' mochten wij wederom een beroep doen op de kennis en inspiratie van Frits, deze brochure getuigt daarvan. Met name in de gemeenten Harderwijk en Zwolle zijn de potloodtekeningen van Frits omgezet in daadwerkelijke realisaties. Voorbeelden daarvan zijn de stationstunnel Harderwijk, de aanleg van de N302 en het Waterfrontgebied. In Zwolle kan hij de gehele revitalisering van het stationsgebied tot zijn palmares rekenen.

Voor de beeldvorming van 'Nunspeet ontknoopt' is verder zeer dankbaar gebruik gemaakt van een 30-tal ingezonden inspirerende oplossingen. Kleine en grote realiseerbare ideeën vormden een uiterst nuttige inbreng voor het uiteindelijke totaalbeeld.

DE BENADERING VAN "NUNSPEET ONTKNOOPT"

CDA Nunspeet is zich er terdege van bewust dat het om een visie en beeldvorming gaat, veel nu nog niet benoemde en of onderkende factoren zullen van kleine en grote invloed zijn op de uiteindelijk te maken keuzes. Het gaat ons in 'Nunspeet ontknoopt' om een infrastructuur die zo uitnodigend en faciliterend is dat bedrijven blijven, nieuwe bedrijven komen, het leefmilieu in het betreffende gebied verbetert en Nunspeet voor de toeristen een hotspot maakt.

Daarom hebben wij gekozen voor een visie en beeldvorming die verder gaan dan alleen de stationsomgeving, maar die ook betrekking hebben op o.a. de spoortunnel in het oorspronkelijke tracé van de Oostelijke Rondweg. Door deze benadering zijn wij ervan overtuigd dat deze visie en beeldvorming van het maximaal haalbare uitgaat waarin sprake is van coherente projecten, maximale samenwerking, collectieve waardeverbetering en een totaaloplossing voor een veilig bereikbaar Nunspeet.



NUNSPEET ONTKNOOPT



EEN BEREIKBAAR NUNSPEET IN EEN HISTORISCH PERSPECTIEF

Met dank aan Dick Baas

ZUIDERZEESTRAATWEG

Voor 1830 ging het doorgaande verkeer van Harderwijk via wat nu de Hullerweg heet op een afstand van meer dan een kilometer aan Nunspeet voorbij. In 1830 werd de Zuiderzeestraatweg in gebruik genomen. Het was een initiatief van zeven grootgrondbezitters om een bestrate weg aan te leggen tussen Hoevelaken en Katerveer bij Zwolle. Tot deze zeven heren behoorden onder meer J. J. Sandberg (wonend op de Essenburgh), C. L. Vtringa, burgemeester van Ermelo en wonend op de Grote Bunte in Nunspeet en H. F. van Meurs, burgemeester van Harderwijk en wonend op Huize Hulshorst. Met deze weg werd Nunspeet uit zijn isolement verlost. De straatweg ging door het centrum van Nunspeet via Harderwijkerweg, Dorpsstraat en Laan richting Doornspijk. De Rijkspostkar en twee diligencediensten gingen door Nunspeet. Kermisreizigers maakten met hun beren, dromedarissen en apen gebruik van de weg en sloegen hun overnachtingsplaats op aan de rand van het dorp (Berenbosweg!).



Het station omstreeks 1947

HET NS-STATION

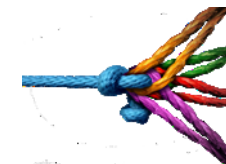
De volgende belangrijke stap voor de ontsluiting van Nunspeet was de aanleg van de spoorlijn van Utrecht naar Zwolle. Er werd om kosteloze afstand van gemeentegrond gevraagd met als tegenprestatie dat aan de Elspeterweg een station kon komen. Politieke discussie was er wel en het is aan burgemeester H. H. Vtringa te danken dat de spoorweg langs het dorp kwam te lopen en niet, zoals in Putten, er kilometers vandaan. Het station bevorderde het toerisme en kunstschilders kwamen naar Nunspeet.

— Hoewel nog niet voor het snelverkeer officieel geopend, is de nieuwe verbindingsweg Harderwijk—Elburg thans geheel gereed gekomen. Dit betekent voor de veiligheid van het dorpsverkeer en voor het autoverkeer een belangrijke verbetering. Spoedig toch behoeft het doorgaand verkeer niet meer de scherpe en min of meer gevaarlijke bocht Laan—Dorpsstraat en het kruispunt Dorpsstraat—Stationsstraat te passeeren, welke meerdere malen tot botsingen aanleiding heeft gegeven. De nieuwe betonweg is een lange onafzienbare rechte weg, welke van de richting Elburg ongeveer begint nabij de firma Schaap en een eindweegs uitloopt op den rijksstraatweg naar Harderwijk, daar waar de kom van het dorp Nunspeet eindigt. Daarmede is een belangrijke hoek afgesneden. Ter weerszijden van dezen nieuwen weg zijn geheel vrijliggende fietspaden eveneens van beton aangelegd. Na voorafgaande onteigening van landerijen en woonhuizen werd omstreeks Maart met den aanleg van den weg begonnen. Naar het aanvankelijk plan zou op 1 October j.l. deze nieuwe weg voor het autoverkeer worden opengesteld. Dit zal echter nu binnenkort gebeuren.

Krant 01-11-1935

VERBINDINGSWEG

De toename van het verkeer in de twintiger en dertiger jaren leidde tot problemen in het centrum van Nunspeet. De hoek Dorpsstraat-Laan werd een gevaarlijke bocht en op het kruispunt Dorpsstraat-Stationslaan gebeurden regelmatig ongelukken. Daarom werd in november 1935 een nieuwe verbindingsweg geopend die buiten het centrum omging. De eerste rondweg was gerealiseerd. Vanaf 'de witte hekken' tot de melkfabriek ontstond een kaarsrechte weg. Nu bekend onder de naam Elburgerweg.



VELUWE SNELWEG, DE A28

Het verkeer bleef toenemen en de Zuiderzeestraatweg kon dat niet meer aan. Er moest een autoweg komen. Over het tracé zijn heel wat ideeën geweest. Een tracé dicht langs het Veluwemeer is bij Nulde en Horst wel gelukt, maar tussen Nunspeet en Elburg niet. De agrariërs wilden daaraan niet meewerken. Een weg door onrendabel bos was beter dan via weidegronden. Bij Nunspeet kwamen twee afslagen.

Het toenmalige college van B&W in de zestiger jaren was niet zo gelukkig met de afslag aan de Elspeterweg. Het verkeer zou problemen veroorzaken bij de spoorwegovergang. Een voorstel was om een afslag te maken op de plek waar nu Routiers zich bevindt. Niet voor Nunspeet bestemd verkeer kon dan direct richting buiten het dorp om. Het kan niet ontkend worden dat het toenmalige college een vooruitziende blik had. De A28 werd in oktober 1962 in gebruik genomen.



Aanleg viaduct Elspeterweg

TWEE RONDWEGEN

In 1967 werd bij de plannen voor een nieuw bestemmingsplan Buitengebied vastgelegd dat twee rondwegen Nunspeet moesten ontsluiten: een oostelijke en een westelijke. En vanaf die tijd is de discussie gaande. De aanleg van de Westelijke Rondweg is dit jaar afgeblazen en hoe het met de Oostelijke Rondweg gaat moet nog afgewacht worden.



Bestemmingsplan buitengebied gemeente Ermelo

Twee rondwegen leiden het verkeer om Nunspeet heen

NUNSPEET/ERMELO — De Veluwe geeft steeds grotere veranderingen te zien. Met name de Veluwemereikust komt steeds meer in trek voor de recreatie.

De gemeente Ermelo neemt in deze hele ontwikkeling een niet onbelangrijke plaats in. Zowel het dorp Ermelo als het dorp Nunspeet zijn belangrijke plaatsen die in de toekomst bij de ontwikkeling van de recreatie een grote rol zullen gaan spelen.

Men kan zeggen dat het toekomstmuziek is, maar toch is deze ontwikkeling en zijn vele veranderingen dichterbij dan men denkt.

In dit toekomstlicht moet ook gezien worden het bestemmingsplan „Buitengebied” van de gemeente Ermelo, dat tot 23 november op het Nunspeetse gemeentehuis ter inzage ligt.

Hieruit is duidelijk op te maken, dat omstreeks 1970 grote woonkernen zullen zijn ontstaan. Daarnaast is duidelijk geworden, dat men de kleinere dorpen als Hulshorst, Vierhouten, Staverden en Speuld, weinig expansiemogelijkheden heeft gelaten.

Bij het bestemmingsplan voor Nunspeet vallen in het oog de twee geprojecteerde rondwegen om Nunspeet.

Een rondweg zal komen, vanaf de Elspeterweg ter hoogte van hotel „Het Rode Wold”, door de bossen van „Klein-Zwitserland”, over de spoorlijn, vervolgens via de Industrieweg naar de Vreeweg en zo aansluiting gevend op de recreatieweg van Harderwijk naar Elburg, langs het Veluwerandmeer. Deze weg zal de toeristenstroom uit het zuiden van ons land en Duitsland kunnen verwerken. De Vreeweg zal een breedte krijgen van 20 meter en een van de belangrijkste wegen naar het Veluwerandmeer worden. Ook de Waterweg, de Zeeweg en andere wegen naar zee, zullen belangrijke verbredingen ondergaan.

De tweede geprojecteerde rondweg komt vanaf de Eperweg, langs het vakantiecentrum „De Witte Wieven” en het gemeentelijk sportpark. De Oosteinderweg zal worden gekruist tussen de woningen van Nagelhout en Zoet. Deze laatste woning is door de gemeente reeds aangekocht.

nog een antwoord van de minister op te verwachten.

Belangstelling

Zo hebben de planologen dan een ontwerp bestemmingsplan „buitengebied” voor de Gemeente Ermelo klaargemaakt. De bevolking toont enorm veel interesse voor deze plannen.

Er staat heel wat op het spel in de gemeente Ermelo, met een oppervlakte van 21.160 ha. grond. Deze is onderverdeeld in respectievelijk 10.060 ha. bos, 5.507 ha. cultuurgrond, 4.321 ha. woeste grond, zoals duinen, heide en draslanden en 1.272 ha. bebouwde kernen, inclusief industrieën, begraafplaatsen, parken, sportvelden en wegen.

De opstellers menen dat de toekomstige structuur van de landbouwgebieden zo min mogelijk moet worden doorkruist door niet-agrarische bebouwing. In dit bestemmingsplan wordt getracht geen beperkingen op te leggen, die een in ontwikkeling zijnde landbouw niet kan verdragen. Na uitvoerige verken-

Krantenknijsel uit 1967. Opvallend is dat de bevolking ook toen enorm veel interesse voor deze plannen toonde!



DE PROBLEMATIEK VAN HET STATIONSGBIED

Vanaf het ontstaan van de plaats Nunspeet in het begin van de 14^{de} eeuw¹ is er sprake van een hoofdontsluiting in zuidelijke richting. In het begin niet meer dan een zandpad, maar in de loop der eeuwen is, als gevolg van de toenemende mobiliteitsbehoefte, deze weg uitgegroeid tot een volwaardige provinciale weg met een hoge verkeersintensiteit, de huidige Elspeterweg. Tot de aanleg van de spoorlijn Amersfoort – Zwolle en later de A28 kende de weg nauwelijks obstakels. De grote verandering kwam toen de spoorlijn er kwam en het Stationsplein ontstond. Er stonden toen, net als nu, rijen wachtenden voor de spoorbomen. De inrichtingsproblemen van het Stationsplein en -gebied waren er al vanaf het begin en vanaf die tijd is het gemeentebestuur bezig geweest met het oplossen van de al maar groter worden problemen rondom het Stationsplein. De onderstaande opsomming geeft die problemen in een willekeurige volgorde weer. De afgelopen decennia hebben laten zien dat er aan de problemen wisselende oplossingsprioriteiten werden gegeven, van een totaaloplossing is, zeker in de laatste twee decennia, geen sprake geweest.

Een opsomming:

- De verkeersafwikkeling en het gebrek aan ruimtelijke kwaliteit zijn al jaren een doorn in het oog².
- De dominantie van de auto's op het Stationsplein.
- De verkeersveiligheid staat onder druk, met name door het op meerdere punten samenkomen van voetgangers, fietsers en auto's.
- Door de ruimtelijke ordening is het verkrijgen van een totaalbeeld voor met name binnenkomend verkeer zeer moeilijk.
- Voor 'gasten' is de 'weg vinden' op het Stationsplein heel lastig.
- Er is een overkill aan verkeers- en gebodsborden waardoor de strekking van die borden niet of maar ten dele wordt opgemerkt en het de veiligheid en handelen daarna nadelig beïnvloedt.
- Door de frequente en lange wachttijden³ bij gesloten spoorbomen stopt de doorstroom, dat is ook nadelig voor het overig verkeer en heeft directe gevolgen voor o.a. de luchtkwaliteit met de uitstoot van fijnstof.
- Het station en de directe omgeving zijn voor veel bezoekers de eerste aanblik van het dorp⁴. In de huidige situatie heeft de eerste aanblik een negatief beeld; rommelig, verwarrend, onveilig en niet uitnodigend.
- Het totale gebied zou de uitstraling van de 'de poort naar de Veluwe' moeten hebben⁵. Anno 2016 is het tegendeel echter de realiteit.

¹ Bron Erfgoedatlas Gemeente Nunspeet, hoofdstuk 3.3: De opkomst van Gelre

² GVVP Nunspeet oktober 2009

³ 20 -25 minuten gemiddeld per uur

⁴ Herontwikkeling Stationsomgeving (Goedappel Coffeng 2007)

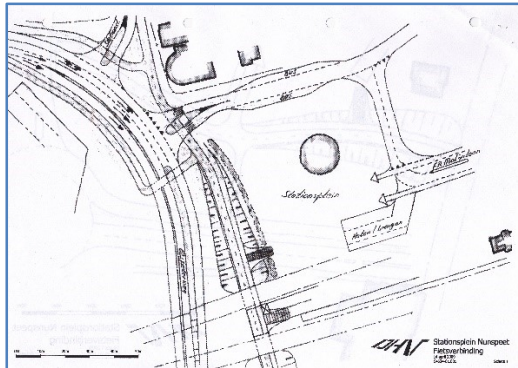
⁵ DHV 2008 Visie op het Stationsplein



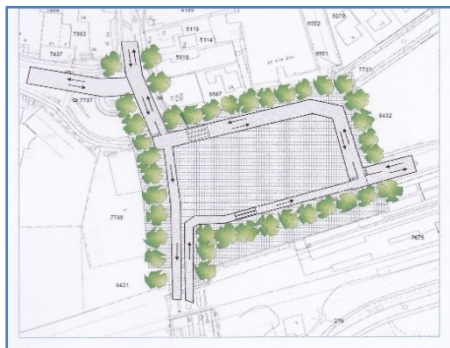
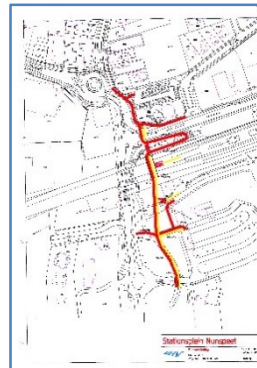
DE PLANOLOGISCHE ONTWIKKELINGEN VAN HET STATIONSGBIED

In de afgelopen decennia hebben gerenommeerde architectenbureaus oplossingen aangedragen voor een herinrichting stationsgebied en dat uiteraard tegen een aanzienlijke kostenvergoeding. Sommige plannen haalden de besluitvorming in het college niet, sommige plannen werden in een later stadium als niet realiseerbaar afgedaan. En van een aantal plannen zijn delen opgepakt, veelal onder de noemer van 'we doen wat nu echt moet, het is een tijdelijke maatregel en/ of in afwachting van de totale ontsluiting van Nunspeet'.

EEN PAAR PLANNEN



GVVP Nunspeet 2009





DE METAMORFOSE VAN HET STATIONSGBIED



1990



2015



HET CDA PLATFORM VOOR BURGERINITIATIEVEN

CDA Nunspeet bemerkte bijna dagelijks dat veel mensen en partijen een mening over de inrichting van het Stationsplein hebben. Die meningen werden vooral geventileerd in (politieke) vergaderingen, in de pers en op bruiloften en partijen, maar het leidde niet tot concrete voorstellen. Het CDA was en is ervan overtuigd dat er tussen de inwoners van de gemeente Nunspeet mensen zijn die heel goede ideeën hebben over de inrichting van het Stationsplein en daarom wilde het CDA deze mensen het platform bieden om hun ideeën te presenteren. Dit platform om de inwoners veel meer bij de ontwikkeling van het Stationsplein te betrekken is een doorslaand succes geworden. Het toont aan dat er veel creativiteit en betrokkenheid bij de Nunspeetse inwoners aanwezig is en dat al die energie ten goede kan gaan komen aan één gezamenlijk doel: een veilige en toekomstbestendige stationsomgeving.

DE PUBLIEKSPRIJS STATIONSGBIED

Uit de 31 inzendingen zijn er 4 ontwerpen genomineerd voor de 'Publieksprijs Stationsplein'. Deze ontwerpen zijn omgezet in 3 stedenbouwkundige schetsen, waarvan één schets (ontwerp B) een combinatie is van twee inzendingen.



Ontwerp A van Camiel Stempels



Ontwerp B van Cees Ponsteen en Kees Kamphorst



Ontwerp C van Cornell de Bruin

In april 2016 konden de inwoners van Nunspeet hun voorkeur voor één van de schetsen kenbaar maken. Daar is veelvuldig gebruik van gemaakt: er zijn 282 stemmen uitgebracht. Lange tijd gingen schets A en C samen aan kop, maar de eindspurt werd gewonnen door ontwerp C van Cornell de Bruin.



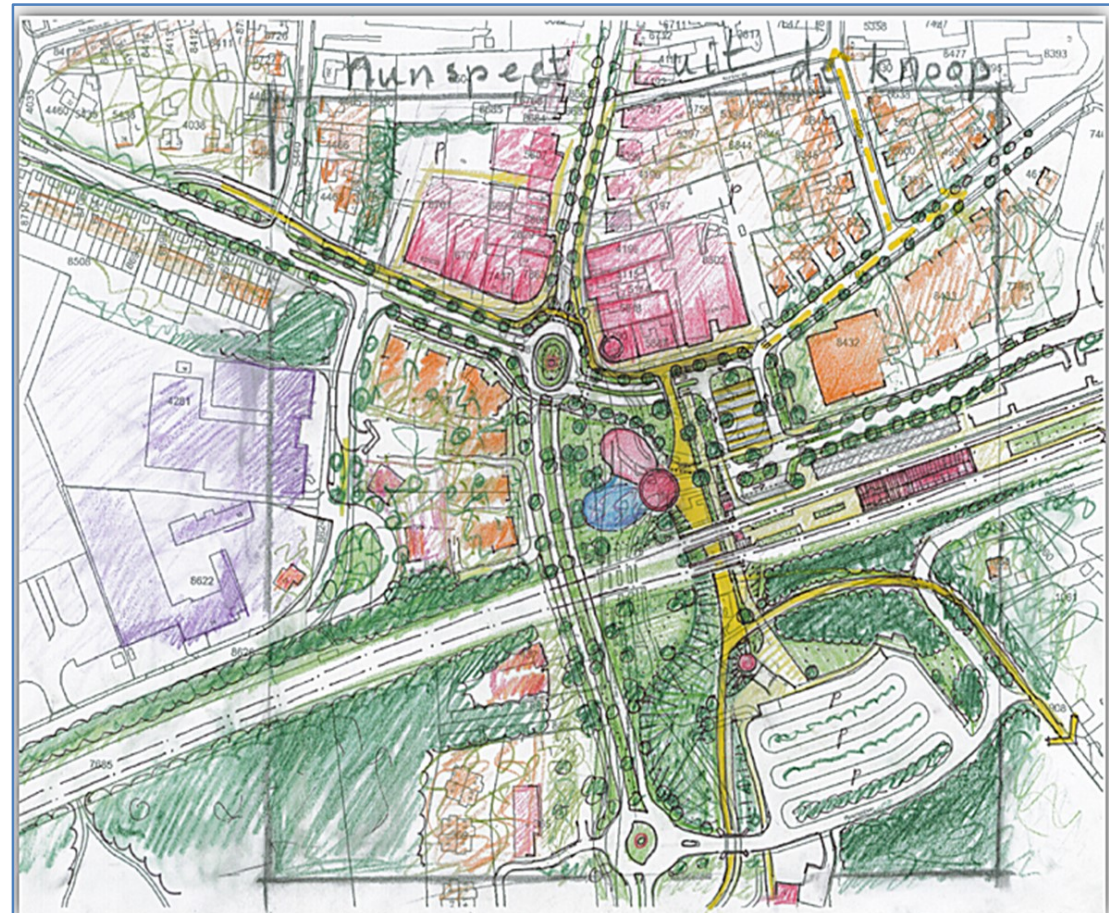
HET TOTAALBEELD 'NUNSPEET ONTKNOOPT'

Bij het lanceren van het platform Stationsplein was het al duidelijk dat er geen enkele oplossing technisch volmaakt en financieel haalbaar zou zijn. Dat werd dan ook niet de vraag, het ging ons om de originaliteit, de vindrijkheid en de creativiteit. En dat is meer dan gelukt.

Alle inzendingen hadden echter wel een gezamenlijk effect en wel het effect van de synergie van de oplossingen. Op zowel kleine als grote detailzaken werden heel goede oplossingen aangedragen en daar heeft de commissie dankbaar gebruik van gemaakt. In combinatie met de actuele ontwikkelingen rondom het stationsgebied met het schrappen van de Westelijke Rondweg en de aankoop van het Stroopstoklocatie was de aanleiding daar de bestaande CDA-visie Perspectief Nunspeet 2025 te updaten en te presenteren als de nieuwe CDA-visie en beeldvorming 'Nunspeet ontknoopt'

DE RUIMTELIJKE DEKING

Zoals in de benadering van 'Nunspeet ontknoopt' al verwoord is, gaat deze visie verder dan alleen de stationsomgeving. Ook de Oostelijke Rondweg en de aansluiting Nijverheidsweg met de Industrieweg komen aan bod. En daarmee is de lading van een bereikbaar Nunspeet zeker nog niet geheel afgedekt. Vragen als hoe moeten we omgaan met de verkeersstromen vanaf het Stationsplein naar en van het bedrijventgebied Feithenhof en Lepelingen I en II blijven in deze visie verder onbeantwoord, maar behoren nadrukkelijk wel tot het totaalbeeld en moeten dus in het vervolg hierop aandacht krijgen.



Nunspeet uit de knoop in 2009



NUNSPEET ONTKNOOPT

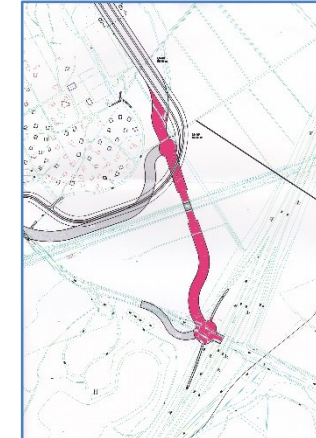


OOSTELIJKE RONDWEG

Sinds 1967 wordt er planologische gewerkt aan het realiseren van een Rondweg Oost met in de loop der jaren een wijzigend tracé. Rond 2000 werd de tracélijn getrokken direct vanaf de afslag A28 door het bos naar een spoortunnel juist oostelijk van de 'De Witte Wieven' en verder door naar de locatie GPS en het beoogde bedrijventerrein De Kolk en de Elburgerweg.

In maart 2011⁶ is besloten het tracé van het zuidelijke deel te wijzigen inbegrepen het niet realiseren van een spoortunnel. Reden daartoe waren de uitkomsten van een ecologisch onderzoek waardoor toen ingeschat werd dat bij het handhaven van het oorspronkelijk tracé de haalbaarheid erg onzeker werd. Die benadering is, achteraf gezien, een onjuiste benadering geweest. Het heeft eerder nadelig dan voordelig voor de aanleg Rondweg Oost gewerkt. Medio 2016 is er, helaas, nog steeds geen zicht op een definitief 'go' voor de Rondweg Oost.

Vanuit het wensbeeld 2030 met o.a. de ambitie dat er in 2030 geen gelijkvloerse spoorwegkruisingen meer zijn, de verbetering van de verkeersveiligheid en de gewenste sturing van verkeersstromen wil CDA Nunspeet alsnog dat het oorspronkelijk tracé (zie de rode lijn op het kaartje) in uitvoering wordt genomen. En die spoortunnel Eperweg maakt dan een integraal deel uit van het totaalbeeld van een bereikbaar Nunspeet.



DE STATIONSOMGEVING

De toegang tot Nunspeet, de stationsomgeving, moet een schitterende entree naar het centrum van Nunspeet worden met een geheel eigen gezicht.

Op en rond dit gebied komt de relatie van Nunspeet met de natuur maximaal tot uiting, oude verkeers- en zichtlijnen worden in ere hersteld. De nu nog aan de westzijde gelegen restaurants hebben een nieuwe en mooiere locatie gevonden op een veel betere plek. Het gebied is het voorbeeld van gescheiden verkeersstromen; lokaal bestemmingsverkeer, fietsers, wandelaars, bussen. Het is een gebied waar ontmoeten en informatie voorop staan; het VVV-kantoor als ankerpunt aan de noordkant van het station en de klimtoren als ankerpunt aan de zuidzijde.

DHV⁷ kwam in 2008 al tot een soortgelijke visie en beschrijving: "Het Stationsplein gaat samen met het station en het Veluwetransferium op in de 'vernieuwde' poort naar Nunspeet-Veluwe. De inrichting van het gebied moet dit ook gaan tonen. Kern van de opgave is de hereniging van Nunspeet met de Veluwe. Concreet betekent dit dat het Stationsplein als overgangsgebied naar de Veluwe wordt ingericht. Bosrelicten en vliegdennen staan hier in de ruimte. In het gebied van het Veluwetransferium worden juist functies toegevoegd of versterkt"

⁶ Commissievoorstel CRW van 14 maart 2011, agendapunt 4b

⁷ Royal HaskoningDHV is een onafhankelijk, internationaal advies-, ingenieurs- en projectmanagementbureau sinds 1881.



DE BEELDVORMING





TOELICHTING OP DE BEELDVORMING

VELUWE ENTREE

Nunspeet krijgt haar groene, historische verbinding met de Veluwe terug: er komt een spoorbrug met hier onderdoor op het verlaagde oude wegtracé een vrij liggend fietspad omzoomd door dennen en heide. Ernaast komt met groene berm en beplant met eikenbomen een dubbele rijbaan waar het autoverkeer zijn weg vindt naar Nunspeet West. Verkeer naar Nunspeet Oost wordt met een tweede oostelijke tunnel aangesloten op de F.A. Molijnlaan.

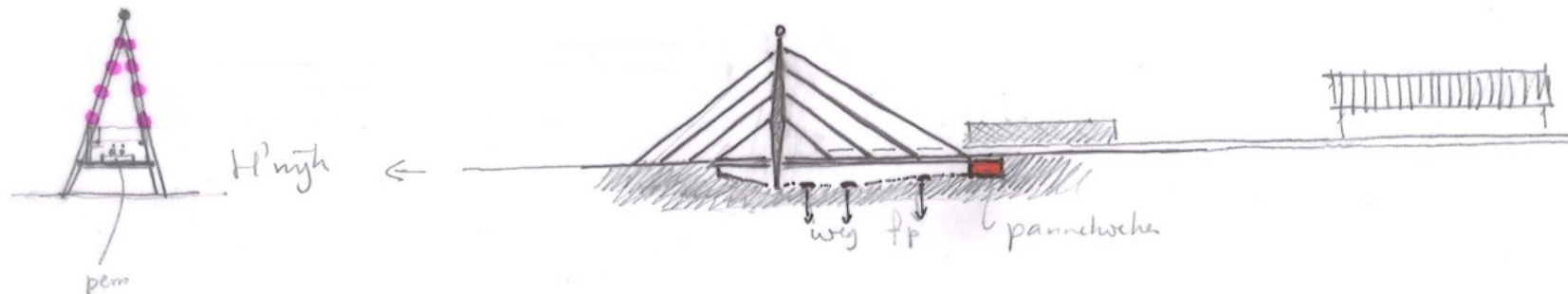
Via deze robuuste Veluwe Entree bereikt langzaam verkeer zonder auto's tegen te komen het centrum en ook het station, dat voorzien wordt van maar liefst drie voorkanten:

- een autovrij dorpsplein aan de centrumkant. Hier vandaan wandelt men via een brede traverse naar de lift en trappen naar het centrale perron en naar de bestaande fietsstalling. Het plein wordt aangekleed met daghoreca met een fietsenservice/verkoop/bewakingspunt;
- een busstation aan de zuidzijde, dat aansluit op het reeds prachtige transferium. Ook hier kan daghoreca komen;
- daghoreca/brasserie en/of winkeltjes lopen door onder het verlaagde maaiveld. Op de hellingen komt speelgelegenheid.

Vooral buiten de werkspits wordt dit een aangename recreatieve verblijfs- en ontmoetingsplek voor jong en oud. Het Stationsplein is geschikt voor evenementen en voor het centrum geeft dit een toeristisch- economische 'boost'.

DE BRUG

Een hangbrug met een centrale pyloon in de vorm van een omgekeerde V (van Veluwe) wordt een herkenbaar icoon voor bewoners, bezoekers en passanten. Daarmee staan er geen kolommen in de weg en is vrij doorzicht via de Veluwe Entree geborgd. De pyloon staat precies in de insnoering van de brug, die een afgeleide is van de sporenverwijding naar het station. Het centrale perron wordt verlengd/verschoven tot over de brug. Wachtende en aankomende reizigers kunnen zo genieten van een nieuw stukje Nunspeet, dat terugkrijgt wat ze nu mist: haar unieke ligging aan de Veluwe.





NUNSPEET ONTKNOOPT



EEN BIRDS-EYE-VIEW VAN HET NIEUWE STATIONSGBIED

Met dank aan Cornell de Bruin voor het maken van de 3D beelden

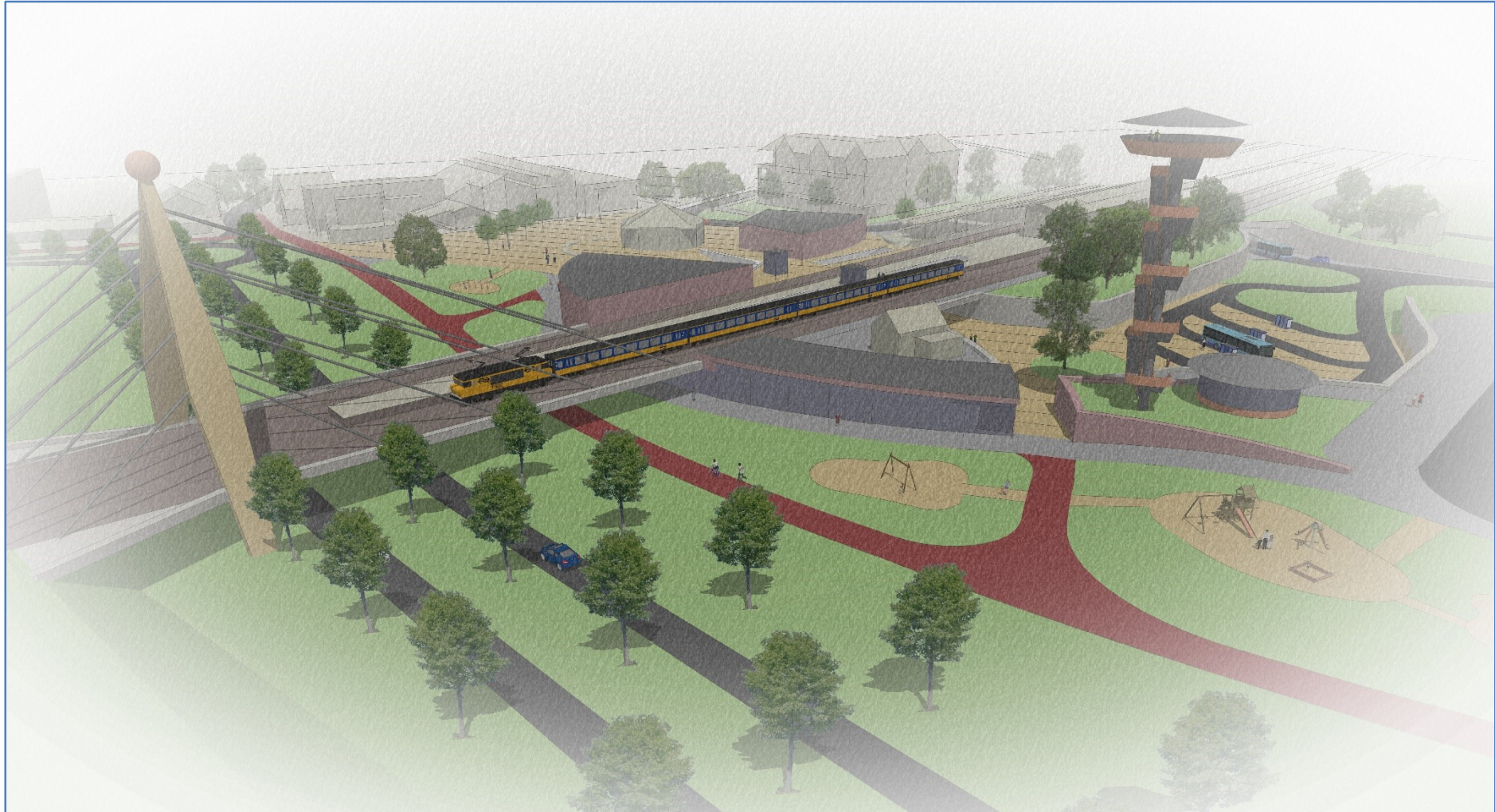




NUNSPEET ONTKNOOPT



HET STATIONSGBIED VANUIT ZUIDELIJKE RICHTING





NUNSPEET ONTKNOOPT



EEN STATIONSGEBIED SCHERP GESTELD





NUNSPEET ONTKNOOPT





NUNSPEET ONTKNOOPT

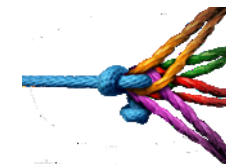


BEELDEN VAN DE FIETS- EN VOETGANGERSTUNNEL IN BILTHOVEN





NUNSPEET ONTKNOOPT



FINANCIERING

Het CDA heeft een realistische kijk op de kosten van een dergelijk grootschalig project. Wij zijn ons ervan bewust dat het uitwerken in concrete bouwplannen en -tekeningen en het realiseren daarvan miljoenen euro's gaat kosten. Om ook daarvan een beeld te geven hebben wij ons verdiept in de kostenaspecten van vergelijkbare projecten. Daarnaast hebben wij gekeken naar mogelijkheden van externe financieringen. Tenslotte wordt dit gestaafd met een tweetal actuele praktijkvoorbeelden.

Voorop staat het adagium dat de in het verleden behaalde financiële resultaten geen garantie voor de toekomst zijn.

KOSTENRAMING

De onderstaande ramingen zijn gebaseerd op de gepubliceerde kosten van vergelijkbare projecten. De afronding is bewust op een heel miljoen euro gehouden. Dat is op zich een grove afronding, maar het voorkomt gelijktijdig in dit stadium haarkloverij. Het gaat ook hier om de beeldvorming en niet meer.

Onderdeel	Kosten in miljoen euro's
Tunnel Eperweg	12
Fiets- en voetgangerstunnel station	4
Autotunnel F.A. Molijnlaan	12
Autotunnel Elspeterweg met brug	15
Inrichting Stationsgebied	2
Totaal bij 100% ten laste van Nunspeet	45
Totaal bij 20% ten laste van Nunspeet, zie Externe financiering	9



NUNSPEET ONTKNOOPT



EXTERNE FINANCIERING

Een ambitieus en gedragen plan ontvangt response en dat geldt zeer zeker op het gebied van externe financieringen. De belangrijkste mogelijke medefinanciers zijn:

- De provincie Gelderland die zich o.a. inzet voor het wegnemen van verkeersonveilige situaties en een goede bereikbaarheid.
- ProRail: hoe minder gelijkvloerse spoorwegkruisingen, hoe veiliger het spoor en hoe minder onderhoudskosten.
- Ministerie van Infrastructuur en Milieu: Recent zijn er weer miljarden euro's voor grootschalige (verkeers)infrastructurele projecten gereserveerd. In 2011 lag er overigens al een subsidiebedrag van 3,3 miljoen euro voor de spoortunnel Eperweg gereed.
- Europese Unie in Brussel: Europa steekt al jaren veel geld in Nederland. Alleen al uit de EFRO-pot (Europees Fonds voor Regionale Ontwikkeling) komt er in de periode 2000 tot 2020 269 miljoen euro voor Gelderland binnen. Voorwaarde voor die subsidies is dat voor elke euro uit Europa overheden en/of particulieren partijen meebetalen. Daarnaast kent Brussel nog andere ESI-fondsen (Europese Structuur- en Investeringsfondsen). In Nederland coördineert het ministerie van Economische Zaken de besteding van het geld uit die structuurfondsen.
- Cofinanciering door ondernemers die een direct belang hebben bij een uitnodigende stationsomgeving.

Voorwaarden voor het succesvol verkrijgen van externe financieringen is een gedegen en gedragen plan met een professionele aanpak en fondsverwervingsstrategie.

De praktijk heeft bij andere grootschalige projecten aangetoond dat die voorinvestering zichzelf ruim terugverdient. Ergo, de voorbeelden van externe financiering tot ca. 80% van de projectkosten zijn eerder regel dan uitzondering.



PRAKTIJKVOORBEELDEN BIJ ANDERE GEMEENTEN

Bij de gemeenten Harderwijk en Nijkerk worden op dit moment twee grote projecten uitgevoerd.

HARDERWIJK, STATIONSOMGEVING

De herinrichting van de stationsomgeving is in volle gang. De gemeente Harderwijk, ProRail en NS hebben de handen ineengeslagen voor de vernieuwing van het stationsgebied. Dit is nodig, omdat de stationsfaciliteiten tekortschieten en het station slecht bereikbaar is. Bovendien is de spoorwegovergang in de Stationslaan/Oranjelaan een bottleneck voor het doorgaande verkeer. Met de komst van een nieuw stationsgebouw en een geheel nieuwe stationsomgeving met alle benodigde faciliteiten krijgt Harderwijk een aantrekkelijk en goed bereikbaar station. Harderwijk krijgt onder andere een verkeerstunnel onder het station door, een nieuw stationsgebouw, een nieuw busstation en een nieuwe overdekte fietsenstalling. Ook onderdeel van het project is de realisatie van een fietstunnel bij de Weisteeg bij de wijk Drielanden. De totale kosten voor dit project bedragen 30 miljoen euro, Harderwijk betaalt daar 6 miljoen euro van.



NIJKERK, SPOORTUNNEL AMERSFOORTSEWEG

Na een lange voorbereidingstijd wordt nu met man en macht gewerkt aan een spoortunnel bij de Amersfoortseweg, een van de gevaarlijkste spoorwegkruisingen in die gemeente. Ook staan er in de spits vaak lange files, vooral sinds de stad samen met Amersfoort Vathorst een afrit van de A28 heeft gekregen.

De kosten van de tunnel en de aanpassingen van de omgeving bedragen 14 miljoen euro. De stad Nijkerk betaald daar slechts 1 miljoen euro van: hét voorbeeld van een uitermate goed verlopen externe financieringscampagne.





MIDDEN IN DE
SAMENLEVING
WERKEN
AAN DE
TOEKOMST VAN
NUNSPEET



[cdanunspeet.nl](http://www.cdanunspeet.nl)

CDA Nunspeet vindt u op:



[cdanunspeet](https://twitter.com/cdanunspeet)



[Cda nunspeet](https://www.facebook.com/cdanunspeet)