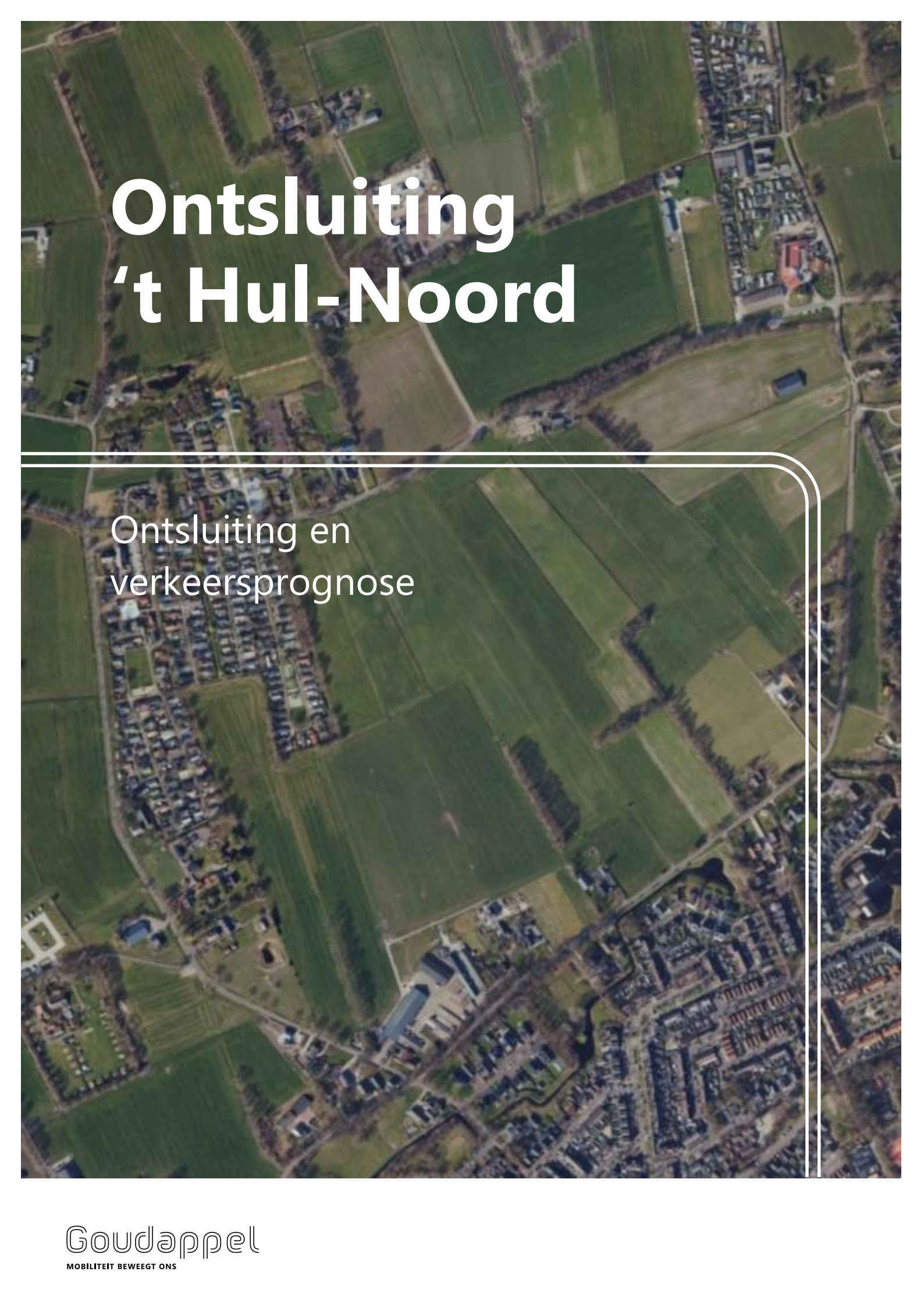




# Ontsluiting 't Hul-Noord

Ontsluiting en  
verkeersprognose

Opdrachtgever

Titel rapport

Kenmerk

Datum publicatie

Projectleider Goudappel

Status

Gemeente Nunspeet

Ontsluiting 't Hul-Noord

014858.R1.03

10 augustus 2023

Joost Verhoeven, Rogier van der Honing

Definitief

© Copyright Goudappel BV 10-8-23

# Inhoudsopgave

|                                      |          |
|--------------------------------------|----------|
| <b>1. Inleiding</b>                  | <b>1</b> |
| <b>2. Planbeschrijving</b>           | <b>2</b> |
| <b>3. Ontsluiting</b>                | <b>4</b> |
| 3.1 Auto                             | 4        |
| 3.2 Fietsers en voetgangers          | 5        |
| 3.3 Nood- en hulpdiensten            | 5        |
| <b>4. Prognose</b>                   | <b>6</b> |
| <b>5. Verkeersmaatregelen</b>        | <b>7</b> |
| 5.1 Langzaam verkeer                 | 7        |
| 5.2 Bovenweg                         | 7        |
| 5.3 Andere wegen rond 't Hul-Noord   | 8        |
| 5.4 Zwaar verkeer en landbouwverkeer | 8        |

# 1. Inleiding

De gemeente Nunspeet realiseert een nieuwe woonwijk aan de noordkant van Nunspeet: 't Hul-Noord. In 2021 heeft Goudappel in opdracht van de gemeente een onderzoek uitgevoerd naar de ontsluiting van de nieuwe wijk<sup>1</sup>. In die studie zijn meerdere ontsluitingsmogelijkheden onderzocht waarbij ook het effect op de omringende wegen in beeld is gebracht. Sindsdien is het plan verder uitgewerkt, is het aantal te realiseren woningen bekend en zijn er keuzes gemaakt voor de ontsluiting van het noordelijke deel van Nunspeet, beschreven in de Stedenbouwkundige visie 't Hul-Noord, Buro SRO maart 2023. In dit rapport gaan we in op de ontsluitingsstructuur en de verkeersprognose.



*Figuur 1.1: Structuurmodel 't Hul Noord*

<sup>1</sup> Gemeente Nunspeet, Ontsluiting 't Hul-Noord (008971.20210324.R1.04). Goudappel, mei 2021

## 2. Planbeschrijving

't Hul-Noord is een woonwijk met uiteindelijk circa 750 woningen in verschillende categorieën.

| Categorie        | Verdeling |
|------------------|-----------|
| Sociale huur     | 29%       |
| Middel dure huur | 8%        |
| Betaalbare koop* | 30%       |
| Middel dure koop | 23%       |
| Dure koop        | 10%       |

Tabel 2.1: Indicatie verdeling van de woningen over categorieën

Bij het entreegebied bij de Molen is een multifunctioneel wijkcentrum voorzien met een basisschool en beperkt aanvullende voorzieningen, gericht op de wijk en gebruikers van buiten de wijk. Daarnaast is er op twee locaties ruimte voor kleine voorzieningen/werkgelegenheid in de wijk. Aan de westzijde van de wijk ligt een gebied met vakantiewoningen, een uitbreiding daarvan wordt in het plan voor 't Hul-Noord niet voorzien.



Figuur 2.1: Wijk- en buurtfuncties

Voor het verkeersmodel is het programma als volgt samengevat:

- 750 woningen (voor de verkeersgeneratie gaan we uit van de maximale situatie/  
worst-case, te weten 750 één-gezins-woningen)
- 30 arbeidsplaatsen in het MFC
- 1000 m<sup>2</sup> voorzieningen (70 autoritten per etmaal)

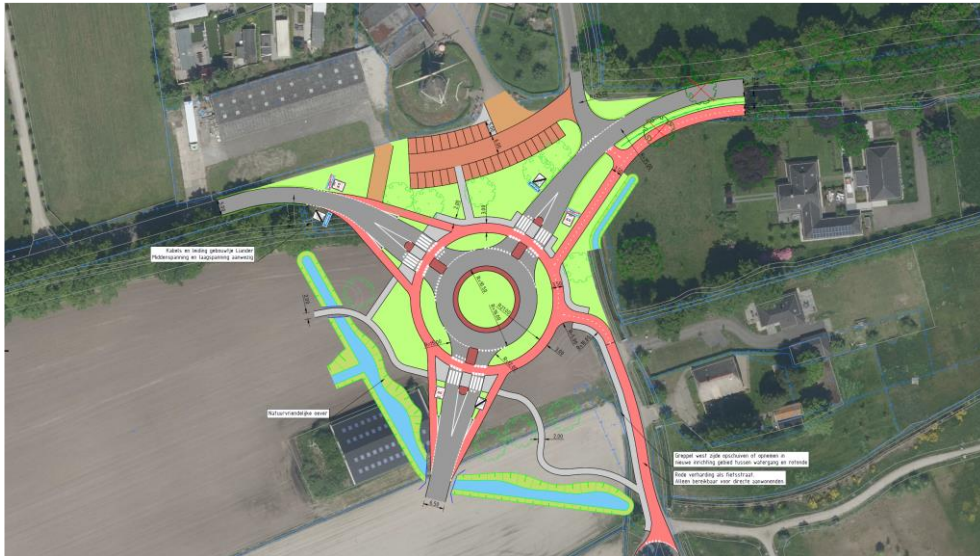
# 3. Ontsluiting

## 3.1 Auto



Figuur 3.1: 't Hul-Noord met de omringende wegen

In een eerdere studie hebben we gezien dat de ontwikkeling van 't Hul-Noord kan leiden tot te veel verkeer op de Molenweg en de Oude Zeeweg. Daarom is in het plan rekening gehouden met een ontsluiting via een nieuwe rotonde met drie takken, ter hoogte van de molen "De Duif ". De Molenweg en Hullerweg zijn vanaf de rotonde alleen voor fietsers te bereiken, autoverkeer vanaf de rotonde naar de Molenweg en de Hullerweg is daarmee onmogelijk. In de Oude Zeeweg is ook een knip voorzien, ten noorden van de Hulleweg. Daarmee is de Bovenweg-Kolmansweg de hoofdontsluiting voor het gebied.



Figuur 3.2: De rotonde met voet- en fietspaden en parkeerplaatsen bij Molen De Duif

## 3.2 Fietzers en voetgangers

Voor voetgangers en fietsers sluit de structuur van het plan aan op de bestaande verbindingen in de aangrenzende woongebieden en het buitengebied. De wegen die daarbij gekruist worden, de Hullerweg en de Molenweg, vervullen geen functie bij de ontsluiting van 't Hul-Noord. Dit zijn rustige wegen met lage intensiteiten en vormen voor voetgangers en fietsers geen barrière. Binnen het plan maken fietsers gebruik van de 30 km/h straten.

## 3.3 Nood- en hulpdiensten

Eén ontsluiting voor autoverkeer via de Bovenweg is in geval van calamiteiten niet voldoende. Voor de nood- en hulpdiensten voorziet het plan in een calamiteitenroute via de langzaamverkeersverbinding vanaf de Oude Zeeweg. Ook andere langzaamverkeersverbindingen kunnen benut worden als calamiteitenroute: een fietspad een aanliggend voetpad heeft hiervoor voldoende breedte, mits er geen paaltjes of andere hindernissen staan.

## 4. Prognose

Het plan leidt tot een externe verkeersgeneratie van 6.600 auto's per etmaal<sup>2</sup>. Dit is het verkeer dat samenhangt met de woningen en het multifunctioneel wijkcentrum. Het naar school brengen weer halen van kinderen hoort bij de normale ritgeneratie van de woningen en wordt veelal gecombineerd met een rit naar het werk. In de prognose is dit verkeer dus impliciet opgenomen, met de opmerking dat de specifieke piekdrukke die kan optreden rond de school zelf is niet in het verkeersmodel weer te geven.

Dit verkeer dat de wijk verlaat of binnenkomt rijdt vooral via de Bovenweg richting de Elburgerweg en verder. Een veel kleiner deel rijdt via de Kolmansweg en Waterweg. De afsluiting richting de Molenweg en de knip in de Oude Zeeweg zorgen ervoor dat het verkeer vooral gebruik maakt van de wegen die daar ook geschikt voor zijn.



Figuur 4.1: uitsnede uit het verkeersmodel, prognose 2030 inclusief 't Hul-Noord

|               | 2030 autonoom | 2030 met 't Hul noord |
|---------------|---------------|-----------------------|
| 1 Bovenweg    | 2.300         | 6.800                 |
| 2 Kolmansweg  | 2.100         | 2.600                 |
| 3 Molenweg    | 1.100         | 1.200                 |
| 4 Hullerweg   | 300           | <100                  |
| 5 Oude Zeeweg | 200           | <100                  |
| 6 Waterweg    | 1.200         | 2.100                 |

Tabel 4.1: toename en afname van het verkeer bij de realisering van 't Hul-Noord

<sup>2</sup> In het verkeersmodel worden de intensiteiten geschat met als basis de verkeersgeneratiecijfers van het CROW. De totalen worden bijgesteld na kalibratie op basis van de werkelijk optredende intensiteiten.

# 5. Verkeersmaatregelen

## 5.1 Langzaam verkeer

Op rustige 60 km/h-wegen buiten de bebouwde kom is het gebruikelijk dat voetgangers en fietsers gebruik maken van de rijbaan. Mits de snelheid van het autoverkeer beperkt blijft levert dit geen onveilige situaties op. Als de intensiteiten hoger zijn dan 2.500 auto's per etmaal geldt de aanbeveling om een vrijliggende voorziening voor de fiets te creëren. Voetgangers maken in dat geval gebruik van het fietspad.

De Bovenweg wordt drukker dan deze grens. Langs deze weg is daarom een fietsvoorziening nodig.

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

De auto-ontsluiting van 't Hul-Noord bevindt zich buiten de kern van Nunspeet. Dat maakt het aantrekkelijk om op verbindingen naar bestemmingen binnen Nunspeet de fiets te gebruiken. Daarbij is het extra belangrijk dat er goede langzaamverkeersverbindingen bestaan richting de andere wijken en het centrum. In het Structuurmodel is dat geborgd door de fietsverbindingen vanuit 't Hul-Noord over de Hullerweg aan te laten sluiten op de bestaande fietsstructuur in 't Hul. Binnen 't Hul-Noord rijden de fietsers in beginsel via dezelfde 30 km/h (woon)straten als het autoverkeer.

Een extra aandachtspunt binnen 't Hul-Noord is de basisschool in het multifunctioneel wijkcentrum. Het is zeer wenselijk dat het schoolterrein ten minste één ingang heeft buiten het autoverkeer. Daarmee ontstaat er leerlingen en ouders te voet en op de fiets een veilig begin- of eindpunt van de schoolroute, een voorwaarde om het mogelijk te maken dat de oudere leerlingen zelfstandig de weg naar school kunnen afleggen.

## 5.2 Bovenweg



*Figuur 5.1: ontwerp voor de Bovenweg vanaf de aansluiting 't Hul-Noord tot de Elburgerweg*

Voor de Bovenweg is door Royal Haskoning DHV een ontwerp opgesteld. De Bovenweg blijft een weg buiten de bebouwde kom, de bebouwde komgrens aan bij de rotonde Elburgerweg blijft gehandhaafd. De komgrens voor 't Hul-Noord komt bij de nieuwe rotonde bij molen De Duif. Met deze rotonde ontstaat een overzichtelijke verkeerssituatie en een duidelijke overgang tussen het 30 en 60 km/h regime. Voor de (doorgaande) fietsers is er een verbinding in twee richtingen aan de zuidzijde van de Bovenweg, deels als tweerichtingenfietspad, deels als een parallelweg. Ook aan de noordzijde is over een deel een parallelvoorziening voorzien, zodat er voor de bewoners een veilige fietsontsluiting is. Het fietspad langs de Bovenweg ligt op korte afstand van de weg. Daarmee is er goed zicht tussen de weg en het fietspad, een belangrijk aspect uit oogpunt van sociale veiligheid.

Met deze maatregelen is de Bovenweg goed afgestemd op de toename van het autoverkeer. Voor fietsers zorgt de doorlopende parallelstructuur voor een veilige situatie.

### **5.3      Andere wegen rond 't Hul-Noord**

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

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

### **5.4      Zwaar verkeer en landbouwverkeer**

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

Voor de knip in de Oude Zeeweg geldt dat in samenspraak met de belanghebbenden kan worden onderzocht wat de beste locatie voor de knip is. Het streven is een locatie die voor de aanwonenden en bedrijven leidt tot zo min mogelijk hinder en omrijden.



*Goudappel BV werkt vanuit Amsterdam, Den Haag, Deventer, Eindhoven en Leeuwarden en via onze partners in het buitenland*

Snipperlingsdijk 4  
7417 BJ Deventer  
Nederland

Postbus 161  
7400 AD Deventer  
Nederland

+31(0) 570 666 222  
[info@goudappel.nl](mailto:info@goudappel.nl)  
[www.goudappel.nl](http://www.goudappel.nl)

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