

BOEKHORSTLAAN HARDERWIJK

**Onderbouwing
Ladder duurzame
verstedelijking**

Ambtelijk bespreekconcept november 2015

Titel Onderbouwing Ladder duurzame verstedelijking
Boekhorstlaan Harderwijk

Opdrachtgever Veluwe Transferium Boekhorstlaan B.V.
[REDACTED]
Golfpark 174
Lelystad

Opdrachtnemer M. Bosman B.V.
Fonteinkruidstraat 21
6841 KA Arnhem
www.maartenbosman.nl

Auteurs [REDACTED] - economisch geograaf
[REDACTED] - planoloog

Versie November 2015

Gemeente Harderwijk

Inhoudsopgave

Hoofdstuk 1	
Inleiding	4
Hoofdstuk 2	
Concept en programma	5
Hoofdstuk 3	
Wettelijke kaders	7
Hoofdstuk 4	
Beleidskaders	10
Hoofdstuk 5	
Markt- en effectanalyse	14
Hoofdstuk 6	
Samenvatting en conclusies	25

Hoofdstuk 1

Inleiding

In dit hoofdstuk gaan we in op uw vragen en vindt u de leeswijzer van het rapport.

1.1 Uw situatie en vragen

Aan de Boekhorstlaan te Harderwijk is Veluwe Transferium Boekhorst B.V. voornemens om het initiatief 'Stadsentree Boekhorstlaan' te ontwikkelen. De initiatiefnemer wil er o.a. een bezoekerscentrum, een startpunt voor fietsers en wandelaars, een fietsverhuur, horeca (waaronder fastfood), een duurzaam mobiliteitspunt, een fiets- en wandelgerelateerde voorziening (in combinatie met stalling, verhuur, ondersteunende detailhandel en reparatie), een pick up point, een escape room, verkoop van lokale producten en een onderscheidende vrijetijdsvoorziening met klimwand, spelvoorzieningen en ondersteunende retail ontwikkelen.

De gemeente Harderwijk heeft per brief op 11 juni 2013 medegedeeld, onder voorwaarden, positief te staan tegenover het aangedragen initiatief en bereid is de mogelijkheden te onderzoeken. Gestelde voorwaarden zijn dat het gehele gebied rondom de Boekhorstlaan, gelegen tussen de A28, de Ceintuurbaan en de Deventerweg bij de ontwikkeling worden betrokken, er voor het gehele gebied rondom de Boekhorstlaan een ontwikkelingsplan wordt gemaakt en dat de gemeenten niet als risicodragend persoon zal participeren.

1.2 Doel van het onderzoek

In het kader van een goede ruimtelijke ordening is het nodig te onderbouwen in hoeverre de ontwikkeling passend is binnen de Ladder voor duurzame verstedelijking. Wettelijk is dit vastgelegd in het Besluit ruimtelijke ordening (Bro). Daarbij dient de behoefte voor de verschillende functies te worden onderzocht. Met het oog op de omvang en impact van deze ontwikkeling heeft het initiatief 'Stadsentree Boekhorstlaan' een marktonderzoek nodig waarin antwoord moet worden gegeven op de volgende vragen:

- Wat is de huidige marktsituatie van de verschillende functies die worden gerealiseerd binnen het plan 'Stadsentree Boekhorstlaan'?

- Wat zijn de huidige kaders en voorwaarden die worden gesteld door Rijk, provincie, regio en gemeente?
- Wat zijn de huidige plannen en ontwikkelingen in de omgeving en past 'Stadsentree Boekhorstlaan' in deze toekomstige situatie?
- Welke economische effecten heeft 'Stadsentree Boekhorstlaan' op haar omgeving?
- Voldoet de ontwikkeling van 'Stadsentree Boekhorstlaan' aan de handreiking de Ladder voor duurzame verstedelijking?

In dit onderzoek wordt de naam Veluwe Transferium Boekhorst (VTB) gehanteerd wat een duidelijkere vertaling geeft van wat er bedoelt wordt met 'Stadsentree Boekhorstlaan'.

1.3 Leeswijzer

In hoofdstuk 2 wordt er eerst dieper ingegaan op het concept en programma van 'Veluwe Transferium Boekhorst' (VTB). In hoofdstuk 3 worden de wettelijke kaders beschreven. In dit hoofdstuk wordt er ook ingegaan op de ladder van duurzame verstedelijking. Hoofdstuk 4 beschrijft de beleidskaders die relevant zijn voor de ontwikkeling van VTB. De kaders en het beleid worden op vier schaalniveaus behandeld: Rijk, provincie, regio en gemeente. Vervolgens wordt er in hoofdstuk 5 een analyse uitgevoerd door toetsing aan wettelijke kaders, regelgeving, beleid plannen en ontwikkelingen waarin duidelijk wordt welke economische effecten het VTB zal hebben op haar omgeving. In hoofdstuk 6 volgt er een samenvatting met de belangrijkste conclusies.

Hoofdstuk 2

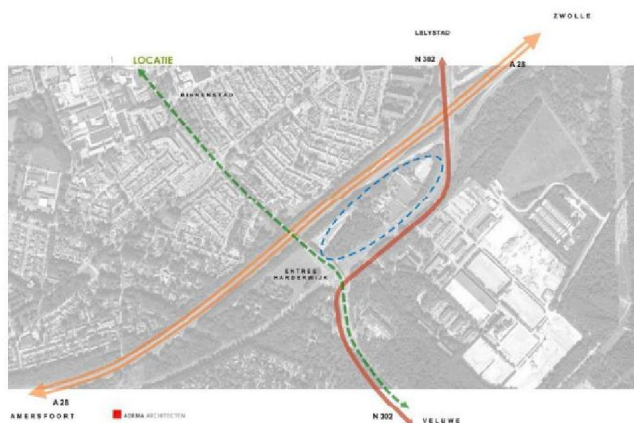
Concept en programma

In dit hoofdstuk wordt er dieper ingegaan op het programma en het concept voor de ontwikkeling van Veluwe Transferium Boekhorst. Het programma geeft gedetailleerd weer welke functies er ontwikkeld worden en het concept omschrijft de gedachte achter het plan.

2.1 Het concept: Schakel tussen Harderwijk en de Veluwe

Wie een dag naar de Veluwe gaat, heeft een aantal mogelijkheden als opstapplek. Bij een opstapplek vormt het vertrekpunt van verschillende routes en/of het kunnen ondernemen van verschillende activiteiten. De locatie Boekhorstlaan vormt zo'n locatie. Op dit moment is er al een carpoolplaats aanwezig. De park&ride wordt op dit moment nog maar beperkt gebruikt door fietsers. De locatie Boekhorstlaan ligt direct aan de op- en afrit van de A28 aan de N302. De initiatiefnemer is voornemens de locatie verder te ontwikkelen tot een Veluwe Transferium Boekhorst punt, waarbij op de locatie verschillende voorzieningen worden toegevoegd op het gebied van Leisure, verblijf, horeca en aanvullende voorzieningen, zodat er een volwaardig duurzaam concept ontstaat.

De ontwikkeling van Veluwe Transferium Boekhorst richt zich op het trekken van bezoekers van binnen en buiten de regio. Voor sommige activiteiten zullen de bezoekers van verder kunnen komen. De VTB bestaat uit vier hoofd thema's, zoals ook benoemd in het programma en concept, namelijk: Veluwe events, Horeca, Duurzaam mobiliteitspunt en Veluwe transferium. Dit zal zowel lokale bezoekers aantrekken als bovenregionale bezoekers, gezien de ligging, de omvang en de functie die het initiatief zal betreffen.



2.2 Het programma

Het programma bestaat uit de volgende onderdelen:

Carpoolplaats

De locatie beschikt op dit moment al over een carpoolplaats. De locatie wordt momenteel gebruikt voor carpoolers en in het weekend stappen er enkele fietsers op. De totale parkeerplaats bestaat uit ongeveer 200 parkeerplaatsen. De parkeerplaats heeft een middeneiland met speelvoorzieningen.

Overnachten op locatie

De initiatiefnemer stelt voor om een overnachtingfaciliteiten toe te voegen. Daarvoor willen zij een vijftal boomhutten realiseren waarin overnacht kan worden. Ook willen zij het mogelijk maken om mensen met een camper te kunnen laten verblijven. Door verblijf op de locatie kan de sociale controle worden vergroot.



Pedal Plaza

Bij een opstapplek voor fietsers horen ook voorzieningen die het de fietser gemakkelijk maken. De initiatiefnemer stelt voor om voorzieningen toe te voegen voor reparatie en het schoonmaken van fietsen, het kunnen wassen en omkleden, indoor kunnen sporten en spinnen, het kopen van kleine ondersteunende onderdelen zoals binnenbanden, fietspompjes en regenkleding.

Duurzaam mobiliteitspunt

De initiatiefnemer wil een duurzaam mobiliteitspunt vestigen op de locatie. Op het duurzaam mobiliteitspunt zijn verschillende onderdelen te verkrijgen op het gebied van brandstof. Het duurzaam mobiliteitspunt worden naast de

traditionele brandstoffen ook alternatieve brandstoffen aangeboden, zoals elektra, LNG en waterstof. De brandstofverkoop kan zich richten op zowel de Rijksweg, als de provinciale weg, als lokale weg.

Ziplines

Tokkel- en kabelbanen worden steeds populairder. De initiatiefnemer wil centraal in Nederland de mogelijkheid bieden om tussen de boomtoppen door te kunnen zweven. Over de lengterichting van de locatie is het mogelijk om ziplines aan te leggen van in totaal 350 meter.

Food

Voedsel wordt in enkele vormen aangeboden. Van losse streekproducten, fastfood en mogelijkheden tot wat langer verblijf in een restaurant.



Informatie

Verschillende partijen hebben aangegeven een informatiepunt te willen ontwikkelen op deze locatie. Te denken valt aan Natuurmonumenten, Staatsbosbeheer, de lokale VVV, Visit Veluwe en anderen. De partijen willen informatie aanbieden wat er te doen is op de Veluwe.

Conclusie

Dus om tot een goede afweging te komen voor de ontwikkeling van de VTB is het nodig om het initiatief te toetsen aan wettelijke en beleidsmatige kaders van het Rijk, provincie, regio en gemeente.



Hoofdstuk 3

Wettelijke kaders

In dit hoofdstuk leest u over de beleidsstukken die relevant zijn voor de ontwikkeling van de Veluwe Transferium Boekhorst (VTB). Er wordt verder ingegaan op de Ladder van duurzame verstedelijking.

3.1 Ladder van duurzame verstedelijking

In de Structuurvisie infrastructuur en Ruimte is de Ladder voor duurzame verstedelijking geïntroduceerd. De ladder voor duurzame verstedelijking is verankerd in het Besluit ruimtelijke ordening (Bro). Om dit mogelijk te maken is het Bro met ingang van 1 oktober 2012 gewijzigd en wel de artikelen 1.1.1. en 3.1.6.

Artikel 3.1.6 Bro is uitgebreid met twee leden die de werking van de Ladder uitleggen. De tekst van de leden 2 en 3 luidt:

Lid 2: De toelichting bij een bestemmingsplan dat een nieuwe stedelijke ontwikkeling mogelijk maakt, voldoet aan de volgende voorwaarden:

- A. Er wordt beschreven dat de voorgenomen stedelijke ontwikkeling voorziet in een actuele regionale behoefte;
- B. Indien uit de beschrijving, bedoeld in onderdeel A, blijkt dat sprake is van een actuele regionale behoefte, wordt beschreven in hoeverre in die behoefte binnen het bestaand stedelijk gebied van de betreffende regio kan worden voorzien door benutting van beschikbare gronden door herstructurering, transformatie of anderszins, en;
- C. Indien uit de beschrijving, bedoeld in onderdeel b, blijkt dat de stedelijke ontwikkeling niet binnen het bestaand stedelijk gebied van de betreffende regio kan plaatsvinden, wordt beschreven in hoeverre wordt voorzien in die behoefte op locaties die, gebruikmakend van verschillende middelen van vervoer, passend ontsloten zijn of als zodanig worden ontwikkeld.

Lid 3: Het tweede lid is van overeenkomstige toepassing op een provinciale verordening die een locatie voor stedelijke ontwikkeling aanwijst.

In artikel 1.1.1. van het Bro worden de relevante begrippen gedefinieerd. Daaraan is in het eerste lid

een omschrijving van bestaand stedelijk gebied en wat een stedelijke ontwikkeling is:

- Bestaand stedelijk gebied: bestaand: stedenbouwkundig samenstel van bebouwing ten behoeve van wonen, dienstverlening, bedrijvigheid, detailhandel of horeca, alsmede de daarbij behorende openbare of sociaal culturele voorzieningen, stedelijk groen en infrastructuur;
- Stedelijke ontwikkeling: ruimtelijke ontwikkeling van een bedrijventerrein of zeehaventerrein, of van kantoren, detailhandel, woningbouwlocaties of andere stedelijke voorzieningen.

Het Bro bepaalt dus dat nieuwe stedelijke ontwikkeling standaard moet worden gemotiveerd met behulp van drie opeenvolgende treden. Het is kader stellend aan alle juridisch verbindende ruimtelijke plannen van decentrale overheden. Het doel van de ladder is, een goede ruimtelijke ordening in de vorm van een optimale benutting van de ruimte in stedelijke gebieden. Met de ladder wordt een zorgvuldige afweging en transparante besluitvorming bij alle ruimtelijke en infrastructurele besluiten nagestreefd.

De handreiking is bedoeld voor ambtenaren, bestuurders en adviesbureaus die betrokken zijn bij ruimtelijke planvorming van provincies en gemeenten. De ladder functioneert als katalysator in de regionale (de)programmering van de verstedelijking.

De provincie Gelderland hanteert de ladder zoals deze is vastgelegd door het Rijk. De Rijksladder is namelijk van provinciaal belang. De juridische borging van de ladder is geregeld in het Bro, dus de provincie heeft de ladder niet nogmaals opgenomen in de provinciale omgevingsverordening, maar kort beschreven als het zijnde 'De Gelderse Ladder'.

In elk bestemmingsplan dat voorziet in een nieuwe stedelijke ontwikkeling, dienen gemeenten volgens de Rijksladder aan de hand van de hieronder genoemde drie treden locatiekeuzen te motiveren. Elke trede heeft een thema. Per trede hoort een beoordeling te worden gemaakt en die beoordeling moet worden weergegeven in de motivering van het ruimtelijk besluit.

Planspecifiek: nieuwe stedelijke ontwikkeling

De locatie wordt op dit moment gebruikt voor wonen, parkeren en een voormalige zoutopslag c.q. gemeentewerf. De bestaande functies betreffen reeds stedelijke functies zoals beschreven in de handreiking. De voormalige agrarische functie is verdwenen.

De ontwikkeling betreft een nieuwe stedelijke ontwikkeling. Het wijkt af van het bestaande gebruik. Er wordt meer programma toegevoegd. Toetsing aan de ladder is dan ook noodzakelijk. De nieuwe functies zoals de zipline en de pedel plaza en verblijfsrecreatie vallen te scharen onder 'overige stedelijke voorzieningen zoals leisure en indoor sport en verblijf. Ook horeca en het duurzaam mobiliteitspunt vallen onder 'overige stedelijke voorzieningen', al zijn ze zo niet benoemd. Hieruit kan geconcludeerd worden dat de verschillende treden van de ladder moeten worden doorlopen.

Trede 1 Regionale behoefte

Trede 1 gaat in op de bepaling of er een regionale behoefte is. Dit is zowel kwantitatief als kwalitatief nodig voor wonen, werken, detailhandel en overige voorzieningen. Toepassing van de ladder op regionaal schaalniveau leidt tot een integrale visie en een beter en eenvoudiger onderbouwing op bestemmingsplan niveau. Voor een goede afweging van de regionale behoefte voor bedrijventerreinen

en woningen zijn door de provincie Gelderland planningsdocumenten opgesteld. Voor detailhandel en kantoren zijn programmering afspraken per regio afgewogen. Bij overige stedelijke ontwikkelingen wordt per geval afgewogen of regionale afstemming noodzakelijk is. Ook de ruimtevraag waarin de regio nog niet voorziet voor bijvoorbeeld eventuele andere initiatieven in de regio die vallen binnen stedelijke herstructurering, leegstand of het oplossen van leegstand zijn van belang. Wanneer de regionale ruimtevraag in beeld is, kan worden beoordeeld of in de actuele regionale behoefte wordt voorzien.

Planspecifiek

In het gebied komen verschillende functies. In het plan zijn geen kantoren opgenomen. Wel is er ondersteunende detailhandel aanwezig in het programma. Voor de overige programmaonderdelen moet per onderdeel de regio worden bepaald om af te wegen wat het effect is van de toevoeging van de nieuwe functie.

Trede 2 Bouwen binnen bestaand stedelijk gebied

Wanneer in trede 1 de regionale ruimtebehoefte is bepaald waarin elders in de regio nog niet is voorzien kan worden doorgeslagen naar trede 2. De volgende vragen komen daarbij aan de orde: kan de beoogde ontwikkeling plaatsvinden binnen het stedelijk gebied? Door een andere bestemming van een



gebied, door herstructurering van bestaande terreinen of door transformatie van bestaande gebouwen of gebieden? De provincie Gelderland hanteert voor de bepaling van het stedelijk gebied de omschrijving onder Bro artikel 1.1.1, lid 1: "bestaand stedenbouwkundig samenstel van bebouwing ten behoeve van wonen, dienstverlening, bedrijvigheid, detailhandel of horeca, alsmede de daarbij behorende openbare of sociaal culturele voorzieningen, stedelijk groen en infrastructuur.

Planspecifiek

Afgewogen moet worden of de locatie bestaand stedelijk gebied betreft. In het gebied zijn op dit moment al stedelijke functies aanwezig, zoals een carpoolplaats en verschillende woningen. Deze functies worden door de herontwikkeling geherstructureerd en getransformeerd. Het gebied heeft geen agrarisch karakter. Rondom de locaties zijn verschillende stedelijke functies aanwezig, zoals de Rijksweg aan de westzijde en een Bouw en Infrapark aan de oostzijde, wat een bedrijfsmatige inrichting heeft. Daaruit kan geconcludeerd worden dat er sprake is van bouwen binnen bestaand stedelijk gebied.

Trede 3 Bouwen buiten bestaand stedelijk gebied

Als herstructurering of transformatie van bestaand stedelijk gebied onvoldoende mogelijkheden biedt om aan de regionale intergemeentelijke vraag te voldoen, is trede 3 aan de orde. De gebruiker wordt geholpen om de meest duurzame ruimte te vinden voor verstedelijking buiten het (bestaand) stedelijk gebied. Het (potentiële) aanbod aan modaliteiten is sturend. Voor bouwen buiten bestaand stedelijk gebied staat de beantwoording van de volgende twee vragen centraal:

- Welke plekken zijn/worden op korte termijn multimodaal ontsloten op een wijze die past bij de schaal van de ontwikkeling?
- Wat is een optimale afstemming tussen de resterende regionale vraag en het aanbod aan passende (in potentie) multimodaal ontsloten of op korte termijn te ontsluiten locaties?

Het antwoord op deze vragen is het eindresultaat van de toepassing van de ladder: zicht op (in potentie) multimodale locaties die passen bij de schaal en de

omvang van de ontwikkeling.

Voor de provincie Gelderland zijn hiernaast ook het stedenbouwkundig afronden van de stads- en dorpsranden en bouwen op plekken die water- en bodemtechnisch ook in de toekomst geschikt zijn van belang.

Planspecifiek

Onder trede 2 is aangegeven dat de ontwikkeling een herstructurering betreft van bestaande stedelijke functies. Bouwen buiten bestaand stedelijk gebied is dan ook niet aan de orde. De locatie is onderdeel van een bestaande stedelijke structuur die aan weerszijden van de planlocatie doorzet. Het is dan ook niet nodig om in de verdere afweging trede 3 te doorlopen.

Conclusie

De toetsing aan de drie treden van de ladder is noodzakelijk wanneer het een nieuwe stedelijke ontwikkeling betreft buiten het bestaand stedelijke gebied. De ontwikkeling betreft een ontwikkeling binnen het bestaand stedelijk gebied van Harderwijk. Het verder doorlopen van trede 1 en 2 is dan ook noodzakelijk. In het volgende hoofdstuk worden de verschillende beleidskaders doorlopen.

In hoofdstuk 5 volgt een marktanalyse, wordt per programmaonderdeel de regio bepaald en volgt per programmaonderdeel in hoeverre er marktruimte is voor de functie.

Hoofdstuk 4

Beleidskaders

4.1 Provinciaal beleid

4.1.1 Omgevingsvisie Gelderland

Op 18 oktober 2014 zijn de Omgevingsvisie en de -verordening Gelderland in werking getreden. De Omgevingsvisie en -verordening bevatten de belangrijkste maatschappelijke opgaven in de provincie Gelderland. In de Omgevingsvisie staan de hoofdlijnen van het beleid. Het Waterplan, het Provinciaal Verkeer en Vervoer Plan, het Streekplan, het Milieuplan en de Reconstructieplannen zijn herzien en samengebracht in deze Omgevingsvisie. De Omgevingsverordening bevat de regels, waarmee het beleid uit de visie is vastgelegd.

De provincie kiest er in de Omgevingsvisie voor om vanuit twee hoofddoelen bij te dragen aan gemeenschappelijke maatschappelijke opgaven. Deze opgaven zijn:

1. een duurzame economische structuur;
2. het borgen van de kwaliteit en veiligheid van de leefomgeving.

Via co-creatie en uitnodigingsplanologie streeft de provincie er naar sneller in te spelen op de maatschappelijke ontwikkelingen in Gelderland.

Noord-Veluwe

De locatie aan de Boekhorstlaan te Harderwijk valt binnen de regio Noord-Veluwe. Kenmerken van de Noord-Veluwe zijn de rust en ruimte, de afwisseling in landschappen, de rijke cultuurhistorie, de gastvrijheid, de recreatieve en toeristische sector en goede verbindingen met omliggende regio's. De regio staat voor een viertal opgaven die ze in de Omgevingsvisie heeft aangegeven. De eerste opgave is de economische ontwikkeling die de motor van de regio vormt.

Dit moet worden versterkt door de recreatieve en toeristische sector, innovatie in bedrijfsleven, het vasthouden en versterken van borgondernemers en een toekomstbestendige agrarische sector. De tweede opgave staat voor het behouden, versterken en benutten van bestaande kwaliteiten zoals natuur, landschappen, water, gemeenschappen, steden en dorpen. Opgave drie focust op het verbinden van de

leefbaarheid in kernen met natuurgebieden en het waterlandschap. De laatste opgave gaat over het ruimte bieden aan ondernemers om een passend aanbod te ontwikkelen.

De gezamenlijke inspanningen, richten zich op de volgende vier speerpunten:

- De gastvrije regio;
- De zorgzame regio;
- De duurzame regio;
- De bereikbare regio.

De gastvrije regio wil de Veluwe als merk versterken. In dit speerpunt ligt de focus op het beter benutten van bestaande kwaliteiten en het door ontwikkelen tot dé fietsregio van Nederland. De zorgzame regio gaat van het zorgen voor naar het zorgen dat. Dit speerpunt zoekt dwarsverbanden in zorgsectoren met sociale en economische activiteiten, een passend woonaanbod voor elke leeftijdsgroep en wil naar een duurzame arbeidsmarkt. De duurzame regio zet in op een groene economie en duurzame energiehuishouding, een versnelling van de energietransitie en een duurzame mobiliteit. De bereikbare regio focust op bereikbare voorzieningen en leefbare kernen, een goede ontsluiting van het groene gebied voor recreanten maar ook een goede woon-werk bereikbaarheid per auto en openbaar vervoer. Deze verbindingen met omliggende regio moeten worden gegarandeerd op zowel de weg als op het water.

Planspecifiek

De ontwikkeling VTB speelt in op de vraagstukken gastvrije regio, duurzame regio en bereikbare regio. De verschillende nieuwe voorzieningen nodigen uit om meer te gaan fietsen en duurzamer om te gaan met brandstof. Door de locatie verder uit te nutten neemt de bereikbaarheid toe.

De kwalitatieve toetsing aan de Omgevingsvisie is opgenomen en verder uitgewerkt in hoofdstuk 5.

4.1.2 Omgevingsverordening Gelderland

Op 24 december 2014 is de Omgevingsverordening van Gelderland vastgesteld. In deze verordening zijn alle regels met betrekking tot het ruimtelijk beleid

beschreven. Voor sociaal-, of culturele voorzieningen, horeca en infrastructuur is niets opgenomen in de Omgevingsverordening. Wel is het gebied gemarkeerd als 'windenergie aandachtsgebied'. Dit geeft aan dat het mogelijk is om hier windturbines te ontwikkelen.

Ook geeft Artikel 3.4.3.1 ontgrondingen aan dat het aanleggen, verwijderen of wijzigen van openbare wegen, spoorwegen, pleinen, parken, plantsoenen, tuinen, sport-, woningbouw-, parkeer-, speel-, vlieg en industrieterreinen vergunningvrij mogelijk is.

Planspecifiek

De ontwikkeling speelt niet in op het toevoegen van windenergie of ontgronden. De ontwikkeling past dan niet binnen het Gelderse Omgevingsverordening.

4.2 Regionaal beleid

4.2.1 Omgevingsagenda Noord-Veluwe 2015-2020

De provincie Gelderland heeft in co-creatie met de Gelderse gemeenten een Omgevingsvisie opgesteld. De gemeenten op de Noord-Veluwe hebben daarbij samen opgetrokken, ondersteund door Regio Noord-Veluwe. Als vervolg op deze visie wordt een regionale Omgevingsagenda opgesteld door de gemeenten Elburg, Ermelo, Hattum, Harderwijk, Heerde, Nunspeet, Oldebroek en Putten en Regio Noord-Veluwe. In de Omgevingsagenda wordt de richting bepaald voor regionale samenwerking op grote opgaven in het gebied voor de periode tot 2020.

De doelen in de Omgevingsagenda zijn beschreven als verder weg gelegen (maatschappelijke) effecten. De stappen en maatregelen die nodig zijn om het doel te bereiken worden concreet en helder beschreven. Daarmee geeft de Omgevingsagenda richting en worden de gewenste resultaten geformuleerd. De Omgevingsagenda is geënt op de Omgevingsvisie van de Provincie Gelderland en de inbreng daarvoor vanuit de Noord-Veluwe.

De regiogemeenten zijn op basis hiervan gekomen tot het formuleren van vier integrale opgaven die tot doel hebben:

1. Een sterk toeristische product;
2. Een vitaal buitengebied;
3. Een optimale economische infrastructuur;
4. Een klimaatneutrale regio.

Het sterk toeristisch product bevat onder andere het leveren van een bijdrage aan de Veluwe haar centrale opgave, het verbeteren van de kwaliteit en kwantiteit van de verblijfsrecreatie, het stimuleren van water- en buitenrecreatie (sport en bewegen), het vergroten van de aantrekkelijkheid van binnensteden en het inzetten van cultuurhistorie en erfgoed. Bij sport en bewegen ligt de focus met name op fietsen. Hiermee wordt bedoeld het verhuren van fietsen, het creëren van voldoende oplaadpunten, fietsroutes koppelen en een goede gebiedsontsluitingen creëren. Voor verblijfsrecreatie worden Vitale Vakantieparken gestimuleerd door gezamenlijke inzet van ondernemer en overheid.

Binnen het vitaal buitengebied wil de regio graag inzetten op het stimuleren van nieuwe economische impulsen door herinrichting van het buitengebied te stimuleren en faciliteren. Een mix van functies tussen wonen, werken, recreatie, toerisme en welzijn. De economische infrastructuur kan als basis dienen voor economische ontwikkeling en behoud van werkgelegenheid. Hierbinnen heeft de regio vier opgaven: het verbeteren van de bereikbaarheid, verbetering van het vestigingsklimaat, het verhogen van het arbeidspotentieel en transformatie van zorgterreinen.

Planspecifiek

De ontwikkeling speelt in op het vergroten van het toeristisch product van de Veluwe en het vergroten van economische infrastructuur van de regio.

4.3 Gemeentelijk beleid

4.3.1 Structuurvisie Harderwijk

De Structuurvisie Harderwijk 2031 is een integraal document waar het economische, sociale en ruimtelijke beleid met elkaar in verband is gebracht.

Het betreft een visie waarin kaders zijn gesteld met doelstellingen om de in de Stadsvisie verwoorde ambitie te verwezenlijken. De structuurvisie is een integraal beleids- en koersdocument. Het fungeert als beoordeling- en sturingsinstrument op alle gemeentelijke beleidsterreinen. De gemeente kan alleen van deze structuurvisie afwijken indien daar een goede motivering voor is. Daarnaast wordt er in deze visie richting gegeven aan maatregelen en inspanningen die moeten leiden tot de realisatie en tot stand komen van de doelen. De structuurvisie vervangt hiermee het structuurplan Harderwijk 2020.

De structuurvisie (Deel A) gaat vergezeld van een realisatieparagraaf (Deel B) en een uitvoeringsagenda (Deel C). De structuurvisie deel A is statisch, waarin voor de komende 10 jaren richting wordt gegeven aan het gemeentelijk beleid. Deel B, de realisatieparagraaf, is dynamisch. Ieder jaar zal de informatie worden geactualiseerd en het afwegingskader worden bekeken op haar doelmatigheid. Deel C, de agenda met aangegeven inspanningen en maatregelen wordt jaarlijks geactualiseerd in de reguliere beleids- en begrotingscyclus. Binnen de structuurvisie heeft de gemeente Harderwijk een aantal ontwikkelsporen beschreven. Een van deze ontwikkelsporen is de aantrekkelijke stad. Binnen dit ontwikkelingspoor wil de gemeente focussen op aantrekkelijker en sterkere werklocaties. Om de herkenbaarheid van locaties te vergroten zet de gemeente in op het clusteren van vergelijkbare vormen van werkgelegenheid. Voorbeelden van deze clusters zijn: (wijk) winkelcentra, leisureclusters (horeca, cultuur, sport en recreatie), bedrijventerreinen, kantorenlocaties en werklandschappen. Clusters zijn zodanig gelegen dat ze passen binnen de ruimtelijke context:

- clustering vanwege synergie effecten;
- een goede bereikbaarheid;
- bijdragen aan de regionale herkenbaarheid;
- clusters mogen geen negatief effect hebben op leefbaarheid in de directe omgeving

4.3.2 Detailhandelsvisie Harderwijk 2020

In 2011 is de Detailhandelsvisie Harderwijk 2020 vastgesteld. Harderwijk is een gemeente met

zowel een grote historie als met grote ambities. Als voormalige handelsstad aan de Zuiderzee is de stad uitgegroeid tot een volwaardig centrum voor de regio, waaronder de nabijgelegen plaatsen Zeewolde, Ermelo, Nunspeet en Putten. Veel voorzieningen en bedrijven zijn in Harderwijk geconcentreerd. Het Dolfinarium, Harders Plaza en de Zwaluwhoeve zijn bovendien belangrijke trekpleisters. Daarnaast draagt de historische binnenstad en de ligging aan het water bij aan de potenties de aantrekkelijkheid van de stad verder te vergroten. Met diverse projecten, zoals het Waterfront, de kwaliteitsslag binnenstad, de bouw van de Houtwalgarage en de oriëntatie op de herontwikkeling van de stationsomgeving, wenst de gemeente de regiofunctie verder te versterken. Dit past in de ambitie van Harderwijk die is neergelegd in de Stadsvisie 2031. Harderwijk wil een open en ondernemende gemeente zijn, met onder andere belangrijke aandacht voor versterking van de economische structuur. Door enkele grote ontwikkelingen, zoals de uitbreiding van het stadscentrum en bijvoorbeeld de komst van het Randstadspoor (15 minutenverbinding met Amersfoort), zal de stad een meer stedelijk karakter krijgen en als regionaal centrum gaan fungeren. In de detailhandelsvisie is Harderwijk verdeeld in verschillende buurten en wijken. De planlocatie maakt onderdeel uit van nummer 14, buitengebied Harderwijk. In 2011 wordt in de visie beschreven dat Harderwijk een lage frictieleegstand kent binnen de detailhandelsstructuur. De belangrijkste onderdelen volgens de visie op een rij:

- Ongeveer 5% van het winkelvloeroppervlak staat leeg, ten opzichte van het landelijk gemiddelde van 9%. In totaal staat in de gemeente bijna 4.000 m² wvo leeg, waarvan een groot deel zich in de binnenstad bevindt (16 vestigingen).
- In 2010 is in Oost-Nederland een grootschalig koopstromenonderzoek uitgevoerd. Hieruit bleek dat het winkelaanbod in Harderwijk het overgrote deel van de detailhandelsbestedingen van de eigen inwoners aan zich weet te binden. De koopkrachtbinding ligt voor de dagelijkse artikelen op 90% en voor de niet-dagelijkse artikelen op 66%. In vergelijking met andere plaatsen tussen de 30.000 en 50.000 inwoners en een dergelijke afstand tot een centrum van hogere orde (in dit geval Amersfoort) zijn deze

bindingscijfers laag te noemen. Vooral voor de niet-dagelijkse artikelen is het verschil groot.

- De koopkrachtbinding staat in Harderwijk de laatste jaren onder druk. In vergelijking met de (veronderstelde) bindingscijfers ten tijde van de visie uit 2004 liggen de bindingscijfers substantieel lager. In 2004 werd de dagelijkse koopkrachtbinding op 96% verondersteld en de niet-dagelijkse koopkrachtbinding op 73%. Het koopstromenonderzoek heeft aangetoond dat Harderwijk dus moeite heeft de inwoners van haar gemeente optimaal en blijvend aan zich te binden.
- Een klein deel van de dagelijkse bestedingen (10%) vindt buiten Harderwijk plaats. Hierbij gaat het onder andere om inwoners van Drielanden die voor de dagelijkse boodschappen deels gericht zijn op Ermelo.
- Ongeveer een derde (34%) van de niet-dagelijkse bestedingen wordt gedaan in plaatsen buiten Harderwijk, Amersfoort, Apeldoorn en Ermelo in het bijzonder. Daarnaast vloeit een deel af naar Putten en Utrecht.
- Het Harderwijkse winkelaanbod trekt ook mensen van buiten aan. Voor de niet-dagelijkse artikelen betreft de toevloeiing – over het gehele detailhandelsaanbod in Harderwijk – 34% van het draagvlak. De toevloeiing in het dagelijkse segment is met 18% aanzienlijk kleiner. De bezoekers zijn vooral afkomstig uit Nunspeet, Ermelo en Zeewolde en in mindere mate Putten en Dronten.
- De toevloeiing van koopkracht is in de dagelijkse sector groter dan de afvloeiing. Hierdoor is er sprake van een positieve balans. In de niet-dagelijkse sector is sprake van een evenwicht tussen toevloeiing en afvloeiing.

Planspecifiek

In het plan komen verschillende detailhandelgerelateerde programma's zoals een pedal plaza, een locatie voor streekproducten en een pick up point. Deze programma onderdelen zijn secundair aan het totale programma. De kernactiviteit is Leisure. De vraag is in hoeverre de verschillende onderdelen impact hebben bestaande detailhandelsstructuur in Harderwijk.

Hoofdstuk 5

Markt- en effectanalyse

In dit hoofdstuk brengen wij voor het beoogde programma voor het VTB de regionale behoefte in beeld en de effecten op de bestaande voorzieningenstructuur. Het gaat hier op hoofdlijnen om de volgende functies:

- Duurzaam mobiliteitspunt (tankstation met shop, wasboxen en boedelbak- en autoverhuur)
- Horeca (twee complementaire fastfoodformules en familie restaurant)
- Leisure (o.a. Pedal Plaza, Zipline adventure, camperplaats en boomhutten en escape room)
- Pick up Point (PUP)
- Streekstation

Met dit programma wordt ingespeeld op de specifieke kwaliteiten van de VTB locatie en op de actuele trends en ontwikkelingen in het consumentengedrag.

5.1 Duurzaam mobiliteitspunt

Het duurzame mobiliteitspunt vormt een belangrijk onderdeel van het programma. Het betreft een servicepunt met:

- Brandstoffen / energie;
 - Benzine, diesel, bio brandstoffen;
 - Oplaadpunt voor elektrische voertuigen;
 - Waterstof.

- Shop ca. 75 m²;
- Boedelbak verhuur en auto verhuur;
- Enkele wasboxen en rollover.

Het duurzaam mobiliteitspunt past uitstekend bij de kwaliteiten van het VTB, gezien de ligging van deze locatie aan de N302, dichtbij de A28 en grenzend aan de carpoolplaats. In het mobiliteitspunt wordt voor de brandstoffen uitgegaan van een doorzet van 5 miljoen liter per jaar. Daarnaast zijn er oplaadpunten voor elektrische voertuigen. Mede gevoed door zonnepanelen op het dak.

5.1.1. Trends & ontwikkelingen

Het mobiliteitspunt speelt in op de trend van een gestaag groeiend aandeel elektro/hybride/biobrandstof/aardgas in de totale brandstof. Richting toekomst worden deze vormen van brandstof steeds belangrijker.

De afgelopen jaren is de afzet van motorbrandstoffen afgenomen. Onder meer door de economische crisis, maar bijvoorbeeld ook door een vergroening van het wagenpark.

Figuur 5.1 Brandstofverdeling wagenpark (in %) per 1 januari

	2011	2012	2013	2014	2015
Aandeel benzine	79,8%	79,6%	79,3%	79,3%	79,4%
Aandeel diesel	16,8%	16,9%	16,9%	16,6%	16,5%
Aandeel LPG	2,7%	2,6%	2,6%	2,3%	2,1%
Aandeel elektro/hybride/biobrandstof/aardgas	0,7%	0,9%	1,2%	1,7%	2,0%

Bron: Mobiliteit in Cijfers (Bovag, Rai)

Figuur 5.2 Ontwikkeling toelevering van liters brandstof aan tankstations

	2010	2011	2012	2013	2014	2014 (totaal aantal liters x 1 miljoen)
Diesel	0,7	1,2	-3,5	-4,7	-8	6,684
Benzine	0,1	1,9	-3,5	-5,1	-6,6	5,131
LPG	-9,0	-4,8	-0,4	-7,8	-23,3	385
Totaal brandstoffen	0,0	1,3	-3,4	-5,0	-6,6	12,200

Bron: CBS

De Rabobank verwacht dat de afname van brandstof zich doorzet en houdt de komende jaren rekening met een afname van 1 - 2% per jaar door:

- Toename aantal hybride- en volledig elektrische auto's;
- Het Nieuwe Werken (toename aantal thuiswerkers; opkomst van mobiliteitskaarten);
- Ontwikkeling van het wagenpark: het aantal personenauto's stabiliseert;
- Samenstelling van het wagenpark: nieuwe auto's zijn zuiniger;
- Conjuncturele invloeden (mensen laten eerder de auto staan).

Kansen voor tankstations zijn:

- Toevoeging van 'groene brandstoffen' en/of laadpalen maakt het mogelijk onderscheidend te zijn;
- Automobilisten blijven gevoelig voor gemak en voedingsproducten onderweg;
- Loyaliteitsprogramma's zorgen voor klantenbinding; de consument wil wel verrast worden;
- Automobilisten zijn prijsbewust. Transparantie in brandstofprijzen door prijsvergelijkingssites en brandstof-apps.

5.1.2. Aanbod aan tankstations

In Nederland zijn circa 2.800 bemande en zo'n 1.400 onbemande tankstations. Het aantal onbemande

tankstations groeit en het aantal bemande daalt. Het totale aantal daalt licht. Gemiddeld is er in Nederland op dit moment zo'n 2,5 tankstation per 10.000 inwoners. In de provincie Gelderland ligt het aantal tankstations per 10.000 inwoners iets boven het landelijk gemiddelde en bedraagt 2,9.

Voor de analyse van de behoefte aan motorbrandstoffen bepalen we de regio tot de gemeenten Harderwijk en Ermelo. Beide gemeenten liggen dicht bij elkaar, terwijl de wegenstructuur maakt dat deze gemeenten met elkaar verbonden zijn. Zowel de inwoners van Harderwijk als Ermelo maken gebruik van op- en afrit 12 van de A28 en van de provinciale wegen N303 en N302.

Harderwijk telt op dit moment 8 tankstations. Het aanbod blijft hiermee met circa 1,8 tankstation per 10.000 inwoners achter bij het landelijk gemiddelde (2,5) en gemiddelde voor Gelderland (2,9). Van de 8 tankstations in Harderwijk ligt er 1 (Texaco) aan de snelweg A28 (afrit 5 Drielanden). De andere stations liggen in de kern Harderwijk, op bedrijventerreinen en aan doorgaande wegen.

Ermelo telt 7 tankstations. Het aanbod ligt met 2,7 stations per 10.000 inwoners, tussen het gemiddelde op landelijk niveau (2,5) en op provinciaal niveau (2,9). In Ermelo gaat het om 1 groot onbemand station dicht bij op- en afrit 11 van de A28. De andere stations betreffen overwegend wat kleinere stations, die niet aan drukke doorgaande wegen zijn gelegen.

Tabel 5.1 Tankstations gemeente Harderwijk en Ermelo

Harderwijk	Ermelo
1. Texaco A28	9. Firezone Buitenbrinkweg 83
2. Shell Oranjelaan 6	10. Brand Oil Harderwijkweg 156
3. Gulf Amperestraat 6a	11. Tinq Lokhorstweg 3
4. TinQ Verkeersweg 3	12. Gulf Hamburgerweg 93
5. Tamoll Hertog Reinoudlaan 15	13. Total Zeeweg 1
6. BP Hoofdweg 4	14. TinQ Oude Telgterweg 122
7. Shell Newtonweg 2	15. Avia Lageveld 9
8. Elan Nobelstraat 6	

Tabel 5.2 indicatie vraag motorbrandstoffen Harderwijk en Ermelo in liters op basis van inwoners

Aantal inwoners gemeenten Harderwijk en Ermelo	72.100
Gemiddelde jaarlijkse verbruik per inwoner in liters	720
totaal jaarlijks bruto verbruik (o.b.v. inwoners)	51,9 mln.

[KAARTJE OPNEMEN VAN TANKSTATIONS HARDERWIJK - ERMELO]

In tabel 5.1 ziet u een overzicht van de tankstation in Harderwijk en Ermelo. Hierbij merken we op dat de TinQ aan de Verkeersweg gaat verplaatsen naar bedrijventerrein de Tonsel aan de Zuiderbreedte op een locatie bij de N303.

5.1.3. Vraag motorbrandstoffen Harderwijk en Ermelo

Per jaar wordt er 12.200 miljoen liter brandstof in Nederland afgezet. Dit betekent circa 720 liter brandstof per hoofd van de bevolking.

Op basis van het inwoneraantal van Harderwijk en Ermelo (72.100) betekent dit een vraag van circa 52 miljoen liter per jaar.

Een andere manier om de vraag te berekenen is om uit te gaan van het aantal motorvoertuigen in beide gemeenten. Op basis van het aantal voertuigen en het gemiddeld verbruik per voertuig is de indicatieve omvang van de (potentiële) vraag af te leiden. De bruto vraag naar brandstof op basis van motorvoertuigen bedraagt circa 50 miljoen liter.

Tabel 5.3 indicatie vraag motorbrandstoffen Harderwijk en Ermelo in liters op basis van motorvoertuigen

Aantal personenauto's	33.056
Gemiddelde jaarlijkse verbruik per personenauto	1.020
Totaal jaarlijks bruto verbruik personenauto's	33,7 mln.
Aantal bedrijfsauto's	4.398
Totaal jaarlijks bruto verbruik bedrijfsauto	3.760
Totaal jaarlijks bruto verbruik bedrijfsauto's	16,5 mln.
Totaal jaarlijks bruto verbruik personen- en bedrijfsauto's	50,2 mln.

De analyses op basis van het inwoneraantal en op basis van het aantal motorvoertuigen, geven aan dat de potentiële vraag in de gemeenten Harderwijk en Ermelo circa 50 á 52 miljoen liter per jaar bedraagt. Deze vraag is zonder rekening te houden met af- en toevloeiing. Bij de afvloeiing gaat het om automobilisten uit Harderwijk en Ermelo die buiten deze twee gemeenten tanken. Die bijvoorbeeld voor het werk of tijdens een dagje uit tanken langs de snelweg, provinciale weg of in de plaats van bestemming. Bij de toevloeiing gaat het om automobilisten van buiten Harderwijk en Ermelo die die tanken bij de stations in deze twee gemeenten. Bijvoorbeeld bij de Texaco aan de A28, de Firezone bij de A28, of tanken in Harderwijk voor hun werk of toeristisch bezoek.

Met de ontwikkeling van het duurzame mobiliteitspunt aan de provinciale weg N302 en de verplaatsing van de TinQ naar de directe omgeving van de N303, verwachten wij dat de toevloeiing naar Harderwijk en Ermelo eerder groter dan kleiner zal zijn dan de afvloeiing. In onze analyses gaan wij er echter (voorzichtigheidshalve) van uit dat de af- en toevloeiing elkaar in evenwicht houden.

5.1.4. Confrontatie vraag en aanbod

Op dit moment is er in de gemeenten Harderwijk en Ermelo geen tankstation direct aan de N302. Met de

ontwikkeling van het duurzame mobiliteitspunt in het VTB wordt in deze behoefte voorzien.

De duurzame invulling van dit tankstation speelt bovendien in op de ontwikkelingen en behoefte van moderne consument. Het mobiliteitspunt aan de N302 vervult niet alleen een functie voor de inwoners van Harderwijk en Ermelo, maar ook een belangrijke functie voor het doorgaande verkeer tussen de A1 en Flevoland. In deze paragraaf geven wij antwoord op de vraag of er marktruimte is voor deze ontwikkeling.

Doorzetclaim tankstations Harderwijk en Ermelo.

In algemene zin zijn er twee type tankstations. De buurtstations en de tangent stations. De buurtstations zijn gelegen in de wijk aan wegen met een verkeersintensiteit van minder dan 5.000 voertuigen per dag. Gemiddeld telt dit type tankstation zes opstelplaatsen. Tangent tankstations zijn meestal aan doorgaande wegen gelegen, met 10.000 à 15.000 passanten per dag. Dit type tankstation telt gemiddeld acht opstelplaatsen.

De gemiddelde doorzet varieert per type tankstation. De grotere, goed uitgeruste tangent tankstations behalen een hogere doorzet dan de kleinere buurtstations. Ook is de gemiddelde doorzet aan drukke, doorgaande wegen hoger dan in de wijken op minder zichtbare locaties. Overigens behalen ook onbemande stations, die doorgaans een scherpe tariefstelling kennen, een relatief hoge gemiddelde

doorzet per pomp. De gemiddelde doorzet per pomp varieert grofweg van 300.000 liter per opstelplaats per jaar in een buurtstation tot 600.000 liter per opstelplaats per jaar bij een tangent tankstation en onbemande tankstations. De gemiddelde doorzet bij een tankstation aan de snelweg ligt daar weer boven.

Harderwijk en Ermelo kennen één snelwegstation. De meeste stations vervullen de functie van een tangentstation (8), terwijl een aantal stations overwegend een functie als buurtstation vervult (6). In totaal bezitten de 15 tankstations 67 opstelplaatsen (benzine / diesel) en enkele opstelplaatsen speciaal voor LPG en vrachtwagens. Rekening houdend met de functie van de tankstations en het aantal opstelplaatsen komen we op een doorzetclaim van het bestaande aanbod aan tankstations van circa 40 miljoen liter per jaar.

Volgens landelijke maatstaven zou het aanbod aan tankstations in Harderwijk en Ermelo een jaarlijkse doorzet moeten hebben van circa 40 miljoen liter. Let wel, het gaat hier niet om de daadwerkelijke doorzet op lokale schaal, maar om de doorzet die op basis van landelijke kencijfers behaald zou moeten worden. De daadwerkelijke gerealiseerde doorzet in Harderwijk en Ermelo kan hiervan afwijken. Gegeven de potentiële vraag van circa 50 á 52 miljoen is in Harderwijk en Ermelo ruimte voor een verruiming van het aanbod.

Deze ruimte van circa 10 á 12 miljoen liter is voldoende voor toevoeging van een thans ontbrekend duurzaam

mobilitateitspunt aan de N302 met een doorzet van circa 5 miljoen. En voor eventuele verplaatsing en/vergroting van bestaande aanbieders. Zoals de verplaatsing van de TinQ aan de Verkeersweg naar een locatie op bedrijventerrein De Tonsel bij de N303.

5.1.5 Conclusies ontwikkeling duurzaam mobiliteitspunt op voorzieningenstructuur

Voor de ontwikkeling van een duurzaam mobiliteitspunt in het VTB is behoefte en marktruimte aanwezig. Daarnaast zal deze ontwikkeling niet leiden tot een aantasting van de voorzieningenstructuur, maar eerder een versterking betekenen. De belangrijkste redenen hiervoor zijn:

- Het aanbod aan tankstations in Harderwijk en Ermelo is op dit moment relatief beperkt. Er is een ruime vraag aanwezig voor een versterking van het aanbod.
- Met het duurzame mobiliteitspunt wordt ingespeeld op de actuele trends en behoeften van de moderne consument. Zo neemt het aantal hybride- en volledig elektrische auto's toe en zijn er kansen voor 'groene brandstoffen' en/of laadpalen.
- In de gemeente Harderwijk en Ermelo ontbreekt nu een tankstation aan de drukke provinciale weg N302. Dit tankstation vervult niet alleen een functie voor de inwoners van Harderwijk en Ermelo, maar vooral ook een functie voor het doorgaande verkeer tussen de A1 en Flevoland.

Tabel 5.4 Claim doorzet motorbrandstoffen tankstations Harderwijk en Ermelo

Aantal opstelplaatsen (benzine/diesel)	67
Gemiddelde jaarlijkse doorzet per opstelplaats in liters	600.000
Totale jaarlijks doorzet in liters	40,2 mln.

5.2 Horeca

In deze paragraaf beschrijven we eerst het aanbod aan horeca in Harderwijk en de regio Veluwe. Vervolgens analyseren we de effecten van de ontwikkeling van het horecaprogramma in het VTB op de bestaande voorzieningenstructuur.

5.2.1. Actueel aanbod horeca Harderwijk

Het aanbod aan horeca in de gemeente Harderwijk bestaat uit 113 bedrijven en omvat in totaal bijna 18.000 m².

Als we Harderwijk afzetten tegen gemeenten in vergelijkbare grootteklassen, is het beeld vrij gemiddeld. Harderwijk telt 24,7 horecabedrijf per 10.000 inwoners, terwijl het in gemeenten met 25.000 tot 50.000 inwoners gemiddeld om 24,0 bedrijven per 10.000 inwoners gaat. Kijken we naar

de deelsector Fastservice, dan valt op dat Harderwijk geen landelijk bekende fastfoodformule als McDonald's, Burgerking of KFC kent. Het aanbod in de Fastservice sector bestaat met name uit lokale cafetaria's (16), lunchrooms (9), shoarmazaken (5) en ijssalons (3). Kenmerkend voor Harderwijk zijn de viszaken (o.a. Dries van den Berg).

In de restaurantsector valt op dat Harderwijk goed bedeed is in het exclusieve segment. Twee restaurants bezitten een Michelinster en één een Bib Gourmand stempel.

Aanbod horeca Harderwijk en regio in perspectief.

Het aanbod aan horeca in Harderwijk blijft in vierkante meters achter bij de Corop regio Veluwe, de provincie Gelderland en Nederland. Bij de regio Veluwe valt op dat het aantal bedrijven iets onder gemiddeld is, maar de vierkante meters bovengemiddeld zijn. Het gaat op de Veluwe om relatief grote bedrijven.

Tabel 5.5 Horeca aanbod gemeente Harderwijk

Deelsector	Aantal bedrijven	Aantal m ²
Drankensector	32	6.840
Fastservice	36	2.488
Restaurant	32	4.624
Hotel	9	3.784
Partycatering	4	0
Totaal horeca	113	17.736

Bron: Bedrijfschap Horeca en Catering 2013

Tabel 5.6 Horeca aanbod lokaal, regionaal, provinciaal en nationaal

Gebied	Aantal bedrijven	Aantal m ²	Aantal bedrijven per 10.000 inw.	Aantal m ² per 10.000 inw.
Harderwijk	113	17.736	24,7	3.880
Veluwe	1.528	305.076	23,1	4.608
Gelderland	4.810	869.743	23,9	4.314
Nederland	44.628	7.416.587	26,6	4.420

Bron: Bedrijfschap Horeca en Catering 2013

Tabel 5.7 Aanbod deelsector fastservice lokaal, regionaal, provinciaal en nationaal

Gebied	Aantal bedrijven	Aantal m ²	Aantal bedrijven per 10.000 inw.	Aantal m ² per 10.000 inw.
Harderwijk	36	2.488	7,9	544
Veluwe	366	27.747	5,8	419
Gelderland	1.247	87.579	6,2	435
Nederland	10.671	722.945	6,4	430

Bron: Bedrijfschap Horeca en Catering 2013

Als we inzoomen op de fastservicesector valt op dat Harderwijk een bovengemiddeld aanbod kent. Ondanks het ontbreken van een landelijk bekende fastfoodformule. De toeristische functie van Harderwijk, zal voor een belangrijk deel de oorzaak zijn van het bovengemiddelde aanbod.

Wat betreft het aanbod aan restaurants is het beeld in Harderwijk redelijk gemiddeld. Het aantal bedrijven ligt iets boven het gemiddelde voor de regio, Gelderland en Nederland, terwijl het aantal vierkante meters vrij gemiddeld is.

5.2.2 Behoeft en effecten ontwikkeling horeca

In het horecaprogramma wordt uitgegaan van de ontwikkeling van twee complementaire fastfoodformules en een familie restaurant. In deze paragraaf gaan we in op de effecten van deze horeca ontwikkeling. Qua oppervlak wordt bij de twee fastfoodformules uitgegaan van 800 m² tezamen en voor het familie restaurant van 700 m². In totaal gaat het om een toevoeging van 1.500 m². Op het niveau van de regio Veluwe is dit een uitbreiding van het horeca aanbod in vierkante meters met 0,5%.

Horeca totaal

Voor de horeca in Harderwijk als geheel zagen we dat het aanbod in vierkante meters achter blijft bij de gemiddelden voor de regio, provincie en Nederland (zie tabel 5.6). Uitgaande van het regionale gemiddelde zou er in Harderwijk circa 3.300 m² aan horeca bij kunnen, circa 2.000 als we kijken naar het gemiddelde van de provincie Gelderland en circa 2.500 als we uitgaan van het Nederlandse gemiddelde.

Fastservice

Voor de deelsector fastservice is het aanbod in Harderwijk bovengemiddeld. Het gaat hier vooral om cafetaria's en shoarmazaken met een lokale functie. Een bekende fastfoodformule als Mc Donald's, Burgerking of KFC ontbreekt. De dichtstbijzijnde fastfoodformule is de Mc Donald's bij Strand Horst in Ermelo. Deze Mc Donald's vormt tezamen met een Wok restaurant en een Pizza en Pasta restaurant een horeca cluster. Daarna liggen de Fastfoodformules al snel verder weg (Nijkerk, Barneveld, Amersfoort, Lelystad, Apeldoorn, Heerde, Stroe).

Familie restaurant

Op het gebied van familie restaurants zijn er geen aanbieders in Harderwijk en omgeving die een vergelijkbare functie vervullen aan een direct doorgaande weg. Restaurant Hardersluis heeft enige raakvlakken gezien de ligging aan de N302. Aan de A28 is Les Routiers het dichtstbijzijnde wegrestaurant. Dit restaurant is vooral gericht op (vrachtwagen) chauffeurs en bedient een hele andere doelgroep. Deze ligt aan de andere zijde van de A28 en is moeilijk bereikbaar vanaf de richting Amersfoort bezien.

Bovenregionale functie

De horeca in het VTB in Harderwijk zal niet alleen een functie vervullen voor de inwoners van Harderwijk. Vanwege de ligging bij de N302 en de A28, zal de horeca ook een functie vervullen voor het vele doorgaande verkeer op deze provinciale en nationale weg. En voor de vele verblijfs- en dagtoeristen in Harderwijk en omliggende regio. Zo kent de Veluwe 6,5 miljoen toeristische overnachtingen per jaar en behoort het Dolfinarium tot de top 20 dagattracties van Nederland.

Perspectief horeca

Kijkend naar de toekomst zien we dat de horeca profiteert van de aantrekkende economie. De Rabobank verwacht in haar trendanalyse voor de horeca een groei van 2,5% in 2015 en in 2016. Voor de langere termijn is volgens de Rabobank sprake van een groeiemarkt. De buitenhuisconsumptie en het toerisme nemen nog steeds toe.

5.2.3. Conclusies effecten ontwikkeling horeca op bestaande voorzieningenstructuur

Voor de horecaontwikkeling in het VTB is behoefte en marktruimte aanwezig. Daarnaast zal deze ontwikkeling niet leiden tot een aantasting van de voorzieningenstructuur, maar eerder een versterking betekenen. De belangrijkste redenen hiervoor zijn:

- Landelijk bekende fastfoodformules ontbreken momenteel in Harderwijk. Met de ontwikkeling van twee complementaire formules nemen de keuzemogelijkheden voor de consument toe. Niet alleen voor de lokale consument, maar ook voor de vele toeristen in en rond Harderwijk en voor de doorgaande reizigers op de N302 en A28.
- Het aanbod aan horeca in Harderwijk is nu onder gemiddeld. Ondanks de toeristische functie van Harderwijk. Uitgaande van het regionale, provinciale en landelijke gemiddelde is er ruimte voor uitbreiding van circa 2.000 tot 3.300 m². Dit is nog zonder specifiek rekening te houden met de toeristische functie van Harderwijk en de functie voor de reizigers op de N302 en A28.
- Het perspectief voor de horeca is goed. Zowel op de korte als op de langere termijn.

5.3 Leisure

Het programma voor het VTB kent een heel eigen leisurecomponent, die een sterke verbinding legt met de Veluwe. Deze component bestaat uit:

- Pedal Plaza;
- Zipline Adventure;
- Verblijfsrecreatief programma;
- Escaperoom;
- Informatief en educatief bezoekerscentrum.

In deze paragraaf gaan we achtereenvolgens kort in op de behoefte aan deze functies en op de mogelijke effecten op de bestaande voorzieningenstructuur.

5.3.1. Pedal Plaza

Programma

Het Pedal Plaza is bedoeld als ondersteuning en voorziening voor de (sportieve) fietsers op de Veluwe en voor Harderwijk. Het vormt onder meer het start- en eindpunt van een mountainbikeroute. Hier is het mogelijk om de fietsen af te spuiten, maar ook elektrische fietsen op te laden. Binnen in de Pedal Plaza is er ruimte voor fitness met een sterk accent op cycling. Deze indoorfunctie is onder meer bedoeld voor de mensen die na het werk (carpoolplaats) direct willen sporten.

Daarnaast worden in het Pedal Plaza fiets- en wandelaccessoires aangeboden ter ondersteuning. Bijvoorbeeld wandelkaarten of een regenjackje voor de fietser of wandelaar die door de regen wordt overvallen. Het gaat hier om een ondergeschikte functie die maximaal 10% van het oppervlak van het Pedal Plaza mag beslaan (maximaal 60 m²). Ook is er een bescheiden ondersteunende horeca (ca. 25 m²) voor de indoorsporters en in de zomer een terrasje voor de fietsers en wandelaars in de omgeving. De horeca en retail in het Pedal Plaza zijn ondersteunend en ondergeschikt en zo beperkt in omvang, dat het geen effect zal hebben op de bestaande voorzieningenstructuur.

Het indoor fitnessdeel van het Pedal Plaza is gericht op de fiets. Hierbij kan gedacht worden aan spinning en nieuwe vormen van cycletraining.

Aanbod fitnesscentra

Op dit moment is het aanbod aan fitnesscentra in Harderwijk beperkt. Nederland telt gemiddeld één fitnesscentrum per 10.000 inwoners. Het gaat dan om 'traditionele fitnesscentra'. Dit is exclusief gespecialiseerde centra, zoals een boksschool die ook fitness aanbiedt, of een yoga instituut. Uitgaande van het landelijk gemiddelde is er in Harderwijk ruimte voor vier á vijf fitnesscentra. Harderwijk telt momenteel twee specifieke fitnesscentra in de vorm van Iedema Sport en Basic

Fit. Daarnaast zijn er enkele gespecialiseerde centra als Mind your body (Yoga). Een bijzondere aanbieder is 3landen Sport & Fysio. Het betreft hier een gecombineerd concept dat bestaat uit een onderdeel dat sterk gericht is op persoonlijke begeleiding (Fitention), een onderdeel dat zich richt op safety training en een onderdeel dat sterk gericht is op cycling (Revolution Studio).

Laatstgenoemd onderdeel heeft qua invulling de meeste raakvlakken met het Pedal Plaza. Revolution Studio ligt in de nieuwbouwwijk Drielanden, aan de westkant van Harderwijk. Mede vanwege deze ligging kent Revolution Studio een wat andere doelgroep dan Pedal Plaza. Het verzorgingsgebied van een fitnesscentrum is in de regel klein. Gemiddeld woont de fitnessklant binnen een straal van vier kilometer en woont bijna de helft binnen een straal van twee kilometer. De overlap in verzorgingsgebied tussen Pedal Plaza en Revolution Studio is hiermee klein.

Perspectief fitnesscentra

Hoewel het in Harderwijk nog niet het geval is, wordt de fitnessmarkt steeds meer een verdringingsmarkt. Lowbudgetketens bepalen steeds meer de norm. De consument is enkel nog bereid een meerprijs te betalen voor concepten met een unieke beleving of grote toegevoegde waarde. Belangrijke trends en kansen zijn de toenemende vraag naar flexibele abonnementen, de opkomst van outdoor fitness en segmentatie en specialisme. Hoewel de explosieve groei aan fitnesscentra in Nederland eruit is, is de prognose voor deze markt op de langere termijn neutraal. Fitness blijft populair in Nederland, waardoor er nog steeds kansen zijn in deze nog relatief jonge branche.

5.3.2. Zipline adventure

De basis van het Zipline Adventure vormt een van de langste Ziplines van Nederland en is 250 meter lang. Dit is een heel ander adventure dan bijvoorbeeld het nabijgelegen Klimbos Garderen. Dit klimbos telt vier klimparcours en een tokkelbaan van 125 meter lang. Vanwege het unieke karakter van het Zipline adventure, vormt het geen directe concurrentie voor andere leisurfuncties in Harderwijk en regio. Daarnaast zorgt het unieke karakter van de Zipline

ervoor dat het verzorgingsbereik groot is. Het Zipline Adventure vervult niet alleen een functie voor Harderwijk en regio, maar tot ver daarbuiten. Het zal 'nieuwe' bezoekers naar Harderwijk en de Veluwe trekken. Het Zipline adventure heeft geen aantasting van de lokale en regionale verzorgingsstructuur tot gevolg. Het gaat hier om een nieuwe attractie met een sterk bovenregionale functie, die eerder een versterking van de lokale en regionale voorzieningenstructuur betekent.

Bij het Zipline adventure wordt een bezoekerscentrum gerealiseerd van 150 m². Het gaat hier om een ondersteunende functie die een verbinding legt tussen Harderwijk en de Veluwe. Het bezoekerscentrum vormt vanwege haar functie geen bedreiging voor de bestaande voorzieningenstructuur, maar is vooral bedoeld om het toeristisch recreatieve profiel van Harderwijk te versterken.

5.3.3 Verblijfsrecreatief programma

Deze functie bestaat uit een picknickplaats, acht camperplaatsen en maximaal vijf boomhutten. Op een totaal van 100.000 slaapplekken op de Veluwe waarvan ruim 60.000 op kampeerterreinen, gaat het hier om een uiterst bescheiden programma. Daarbij zijn de boomhutten uniek voor de Veluwe. Boomhutten zijn nu te vinden in Dwingeloo (Drenthe), Ommen (Overijssel) en één in Almere en één in Lelystad (Flevoland). Op de Veluwe kent camping de Hertshoorn in Garderen drie boomtenten. Het verblijfsrecreatieve programma in het VTB, zal vanwege haar kleinschaligheid en onderscheidende karakter, op geen enkele wijze een aantasting van de voorzieningenstructuur kunnen betekenen.

5.3.4 Escape room

Een escape room is een vrij nieuwe en snel groeiende attractie in het leisure landschap. Op dit moment zijn er in Nederland 216 escape rooms. Het is de bedoeling om in teamverband uit een kamer te ontsnappen, door goed samen te werken.

Harderwijk kent als onderdeel van Adventure Veluwe een escape room aan de Gelreweg 36. Daarnaast zijn er in de regio escape rooms in onder meer

Nunspeet, Zeewolde en Apeldoorn. Door toevoeging van een nieuwe escape room, zal de concurrentie in Harderwijk en regio toenemen. Dit hoeft echter niet meteen te betekenen dat de bestaande bedrijven failliet gaan en leegstand het gevolg zal zijn. Zeker ook omdat de escape room in Harderwijk onderdeel is van een groter concept (Adventure World) en het waarschijnlijk snel een andere invulling voor de ruimte gevonden kan worden, mocht deze escape room het niet meer redden.

5.3.5. Conclusie effecten Leisure op bestaande voorzieningenstructuur

Voor het leisureprogramma aan het VTB is voldoende behoefte en marktruimte aanwezig. Daarnaast zal deze ontwikkeling niet leiden tot een aantasting of versterking van de voorzieningenstructuur, maar eerder een versterking betekenen. De belangrijkste redenen hiervoor zijn:

- Bij het Pedal Plaza gaat het om een functie die de verbinding tussen Harderwijk en de Veluwe legt. De retail- en horecafunctie zijn ondergeschikt, ondersteunend en zo beperkt dat zij geen effect hebben op de bestaande voorzieningenstructuur. Het fitnessgedeelte is wat groter (circa 500 – 550 m²) en heeft enige raakvlakken met bestaande fitnesscentra. Door het specialistische concept en ligging van Pedal Plaza is de overlap met de bestaande aanbieders klein. Daarbij komt dat in Harderwijk het aanbod aan fitnesscentra nog relatief beperkt is en de markt nog niet verzadigd is.
- Het Zipline Adventure is uniek voor Harderwijk en regio. Het gaat hier om de een van de langste Ziplines van Nederland. Vanwege het unieke karakter en de bovenregionale functie vormt dit adventure geen directe concurrentie voor andere leisurefuncties in Harderwijk en regio. Het Zipline adventure is eerder als een versterking van de lokale en regionale voorzieningenstructuur te beschouwen dan als een bedreiging.
- Bij het verblijfsrecreatieve programma gaat het met acht camperplaatsen en vijf boomhutten om een uiterst klein programma. Zeker als bedacht wordt dat de regio Veluwe in totaal over 100.000 slaapplekken beschikt. Daarbij zijn de boomhutten uniek voor de Veluwe.

- Escape room: Voor de escape room geldt dat het past in het programma, als onderdeel van een dynamische recreatieve voorziening. Het kan ook een doorgroei kans bieden voor de bestaande escaperoom indien samenwerking wordt gezocht.

5.4. Pick up Point

In het programma voor het VTB is een Pick up Point van circa 150 m² opgenomen. Gedacht wordt aan een afhaalpunt volgens de formule 'De Buren' en een boodschappen Pick up Point

PUP 'De Buren'

Dit afhaalpunt bestaat uit pakketkluisjes in de wand van de tankshop waar klanten 24 uur per dag en zeven dagen in de week hun pakketten kunnen afhalen of retourneren. Het betreft hier geen vorm van detailhandel, maar een zuiver logistiek afhaal- en retourpunt.

Het Pick up Point voorziet in een behoefte van de moderne consument. Steeds meer worden artikelen via internet besteld. Deze artikelen worden nu nog vaak bij de consumenten aan huis bezorgd. Nadeel hiervan is dat mensen vaak niet thuis zijn en de pakketjes niet of bij de burens worden bezorgd. Met een Pick up Point kunnen mensen zelf bepalen wanneer ze hun pakket ophalen of retourneren. Ze hoeven daarvoor niet meer thuis te blijven of de pakketjes bij hun naaste burens ophalen. Gezien de locatie aan de N302 en bij de A28 zal het Pick up Point in het VTB met name benut worden door forenzen. Mensen die op weg van hun werk naar huis de internetaankopen ophalen of retourneren. Bijkomend voordeel van het Pick up Point is dat het bezorgverkeer in de woonwijken beperkt wordt.

Boodschappen Pick up Point

Naast de formule van 'De Buren' wordt gedacht aan een Pick up Point van een supermarktfomule. Dit Pick up Point speelt in op de behoefte van consumenten die druk zijn en weinig tijd kwijt willen zijn met boodschappen doen. Ook hier gaat om een zuiver logistiek punt en geen detailhandelspunt. Gezien de locatie zal het supermarkt Pick up Point vooral een functie vervullen voor forenzen. Mensen die op weg van werk naar huis op een goed

bereikbare plek de bestelde boodschappen willen ophalen. Forenzen zijn de belangrijkste doelgroep van de boodschappen Pick up Points.

Op dit moment bestelt zes procent van alle consumenten wel eens boodschappen via internet. De meeste consumenten geven aan niet via internet boodschappen te doen, omdat ze de producten zelf willen zien, voelen en kiezen. De zes procent die wel eens via internet een deel van de boodschappen besteld, doet dit gemiddeld bijna één keer in de twee weken. Het gros van deze consumenten heeft de boodschappen het liefst thuis bezorgd (80%). Het aandeel van de PUP's in de online boodschappen bedraagt circa 15 á 20% en betreft vooral de langer houdbare weekendboodschappen.

Op dit moment is het aandeel van de PUP's in de totale supermarktaankopen nog laag en bedraagt circa 0,4%. Uiteindelijk wordt verwacht dat dit aandeel in potentie kan groeien tot 2 – 5%. Het aandeel blijft hier mee klein en het effect op de detailhandelsstructuur ook. Het Pick up Point zal met name direct concurreren met het thuis bezorgen en minder direct met de aankopen in de supermarkt. Daarnaast zullen de meeste bezoekers van het Pick up Point voor een deel ook boodschappen blijven doen in de supermarkt.

Behoeft en effecten op voorzieningenstructuur

Zowel het Pick up Point volgens de formule De Buren als het boodschappen Pick up Point speelt in op het moderne consumentengedrag en voorziet in een behoefte. Deze behoefte spitst zich toe op een specifieke doelgroep (forenzen). Het VTB voldoet qua locatie uitstekend aan de wensen van de doelgroep. Aan de N302, bij de A28 en grenzend aan een carpoolplaats.

Deze ontwikkeling van het Pick up Point zal niet leiden tot een aantasting van de voorzieningenstructuur. Daarvoor is het marktaandeel en de impact te klein. Belangrijk hierbij is de definitie van het Pick Up Point. Het dient te gaan om een zuiver logistiek afhaalpunt, waarin geen verkoop op locatie plaats vindt.

5.5 Streekstation

Het streekstation omvat ca. 100 m², waarvan minimaal de helft met streekproducten wordt ingevuld. Op een totaal van circa 16.000 m² dagelijkse detailhandel in Harderwijk gaat het hier om een minieme ontwikkeling. Dit station zal bovendien door de invulling met streekproducten en ligging aan de N302 en A28, niet alleen een functie vervullen voor de inwoners van Harderwijk, maar zeker ook voor de (boven) regionale bezoeker of reiziger. Vanwege het specifieke karakter van het streekstation, de minimale omvang en de verzorgingsfunctie, zal dit station geen effect hebben op het functioneren van de bestaande dagelijkse detailhandel en voorzieningenstructuur in Harderwijk en regio.

5.6 Toets eerste trede Ladder Duurzame Verstedelijking

In dit hoofdstuk hebben wij voor het programma van het VTB de behoefte in kaart gebracht en de effecten op de bestaande voorzieningenstructuur geanalyseerd. Wij zijn van mening dat dit programma voldoet aan de eerste trede van de Ladder voor Duurzame Verstedelijking. Voor alle onderdelen van het programma is behoefte aanwezig en geldt dat geen sprake is van een aantasting van de voorzieningenstructuur.

Doordat het programma strategisch inspeelt op de specifieke kwaliteiten van de locatie en op de actuele trends in het consumentengedrag, is eerder sprake van een versterking van de voorzieningenstructuur. Zeker als bedacht wordt dat deze ontwikkeling ook een sterke bovenregionale functie vervult en het toeristisch recreatieve product van Harderwijk versterkt door een koppeling te leggen tussen Harderwijk en de Veluwe.

De kans op een toename van de leegstand door de ontwikkeling van het VTB is minimaal, waardoor geen onaanvaardbare gevolgen voor het woon- en leefklimaat zullen optreden.

Hoofdstuk 6

Samenvatting en conclusies

In dit afsluitende hoofdstuk zijn de belangrijkste conclusies die zich laten afleiden uit de beschreven analyses, kort voor u op een rij gezet:

- Veluwe Transferium Boekhorst B.V. is voornemens om het initiatief 'Stadsentree Boekhorstlaan' te ontwikkelen. De locatie Boekhorstlaan ligt direct aan de op- en afrit van de A28 aan de N302. Het concept van het Veluwe Transferium Boekhorst (VTB) speelt in op de kwaliteiten van de locatie en wil een schakel vormen tussen Harderwijk en De Veluwe. De initiatiefnemer wil er onder meer een bezoekerscentrum, een startpunt voor fietsers en wandelaars, een fietsverhuur, horeca (waaronder fastfood), een duurzaam mobiliteitspunt, een fiets- en wandelgerelateerde voorziening (in combinatie met stalling, verhuur, ondersteunende detailhandel en reparatie), een pick up point, een escape room, verkoop van lokale producten en een onderscheidende vrijetijdsvoorziening met klimwand, spelvoorzieningen ontwikkelen. Op deze locatie is al een carpoolplaats aanwezig. De park&ride wordt op dit moment nog maar beperkt gebruikt door fietsers.
- Het programma van het VTB voldoet aan de eerste trede van de Ladder voor Duurzame Verstedelijking. Voor het concept en de verschillende onderdelen van het programma is regionale behoefte aanwezig. Ontwikkeling van het VTB zal niet leiden tot een aantasting of ontwrichting van de bestaande

voorzieningenstructuur, maar eerder tot een versterking. Het programma speelt strategisch in op de specifieke kwaliteiten van de locatie en op de actuele trends in het consumentengedrag en voegt voor een deel thans in Harderwijk en regio ontbrekende voorzieningen toe. Daarbij vervult het VTB ook een bovenregionale functie en versterkt het toeristisch recreatieve product van Harderwijk. Mede door een koppeling te leggen tussen Harderwijk en de Veluwe. De kans op een toename van de leegstand door de ontwikkeling van het VTB is minimaal, waardoor geen onaanvaardbare gevolgen voor het woon- en leefklimaat zullen optreden.

- Het VTB voldoet eveneens aan de tweede trede van de Ladder voor Duurzame Verstedelijking. In het gebied zijn op dit moment al stedelijke functies aanwezig, zoals een carpoolplaats en verschillende woningen. Deze functies worden door de herontwikkeling geherstructureerd en getransformeerd. Het gebied heeft geen agrarisch karakter. Rondom de locaties zijn verschillende stedelijke functies aanwezig, zoals de Rijksweg aan de westzijde en een Bouw en Infrapark aan de oostzijde, wat een bedrijfsmatige inrichting heeft. De locatie is onderdeel van een bestaande stedelijke structuur die aan weerszijden van de planlocatie doorzet. Het is dan ook niet nodig om in de verdere afweging trede 3 te doorlopen.

BOEKHORSTLAAN HARDERWIJK

Onderbouwing
Ladder duurzame
verstedelijking

Ambtelijk bespreekconcept november 2015