

EEN PLAN VOOR UGCHELEN

uitgebracht door de

"Werkgroep Ugchelen"

van de

Vereniging "Ugchelens Belang"

november 1973.

EEN PLAN VOOR UGCHELEN  
=====

1. Algemeen.

Het navolgende stuk is een eerste concept van de mening van de Ugchelse bevolking over de toekomstige bestemming van het eigen grondgebied.

Het is totstandgekomen met als belangrijkste gegevens:

- ontwerp-bestemmingsplan van de Stedebouwkundige Dienst Oost-Veluwe (SDOV), van juni 1973.
- gesprekken met bewoners van Ugchelen in een aantal bijeenkomsten in de periode juli/augustus 1973.
- de in augustus 1973 gehouden enquête, ondersteund door de ROA.
- de inspraakbrieven, opgestuurd aan de SDOV.
- "Streekplan Veluwe in de maak" van de Provinciale Planologische Commissie Gelderland, van augustus 1973.

Ugchelen is een kleine gemeenschap van momenteel ca. 2900 inwoners, op een eveneens beperkt grondgebied. Daarom is het juist, om niet alleen te kijken naar de eigen interesses, doch eveneens naar wat er verder aan de hand is.

In deze inleiding wordt aandacht geschonken aan de ontwikkelingen in de provincie Gelderland en uiteraard aan de plannen van de Gemeente Apeldoorn.

a. De provinciale ontwikkelingen.

In het reeds genoemde "Streekplan in de maak" van de provincie Gelderland wordt gewezen op de alarmerende druk op de Veluwe.

Ook de Oostelijke Veluwerand levert hierin z'n aandeel.

Onzerzijds kunnen wij dit bevestigen, omdat Ugchelen zo'n sprekend voorbeeld levert van de ontwikkelingen die in het "Streekplan" in het algemeen worden opgenoemd:

- een verdubbeling van het aantal woningen sinds het begin van de jaren 1960.
- de aanleg van de E-8 en de Europaweg, die zowel de aangrenzende natuurgebieden als de woongebieden zeer negatief beïnvloeden.
- plaatsing van een groot ziekenhuis in de onmiddellijke omgeving in een (voormalig) natuurgebied.
- een groei van autosloperijen, die verontrustende vormen aanneemt.

Het "Streekplan" noemt een aantal maatregelen, die in de toekomst genomen moeten worden om de situatie te verbeteren:

- afremming van de verstedelijking, waarbij verder wordt opgemerkt, dat "voorkomen moet worden dat de randen van het centrale natuurgebied dichtgroeien met bebouwing. De uitbreidingen die dan toch nog noodzakelijk zijn, zullen in ieder geval moeten plaatsvinden in een richting van het natuurgebied vandaan."
- "koncentratie van woningbouw en werkgelegenheid in bepaalde grotere kernen."
- "beperking van de uitbreidingen van wegen- en leidingennet" ook als daardoor het verkeer een wat minder vlotte afwikkeling krijgt.
- behoud van de agrarische sektor, die echter rekening moet houden met milieu en landschap; zonodig moeten daarvoor financiële tegemoetkomingen worden gegeven.

#### b. De gemeente Apeldoorn.

Kort geleden (september 1973) is een nieuwe bevolkingsprognose bekend gemaakt voor Apeldoorn in het jaar 1980 (136.000 inw.); de oude schatting luidde 153.000 inw.

Als gevolg van deze terugloop zal ongetwijfeld het bouwprogramma worden teruggebracht, dat nog is gebaseerd op de oude schatting. Apeldoorn heeft vrij uitgebreide mogelijkheden voor de gewenste uitbreidingen, waarbij genoemd kunnen worden, de Maten, de Heeze en het Centrum.

Het ziet er naar uit dat de gemeentelijke beleidslijn in de komende jaren zal zijn:

- minder bouwen dan voorheen was gepland.
- meer concentreren op het Centrum en de omliggende gebieden, waardoor ook versterking van het stedelijke karakter v/h Centrum.
- zo weinig mogelijk uitbreiding van de aan de natuurgebieden grenzende delen.

#### c. Ugchelen.

De mening vanuit Ugchelen is het beste samen te vatten door te stellen dat slechts zeer beperkte groei wordt gewenst. Verder valt niet te ontkennen dat Ugchelen nog steeds een drang heeft tot het behoud van de eigen identiteit, die ook door velen buiten Ugchelen wordt bevestigd.

Elke vorm van verstedelijking wordt dan ook ten sterkste afgewezen als in strijd met het bestaande karakter. Verder kan verwezen worden naar de uitslagen van de enquête, die voor zichzelf spreken.

#### Uitgangspunten.

Uit deze drie verschillende invalshoeken is door de Werkgroep een aantal uitgangspunten afgeleid, die verder zijn uitgewerkt in de volgende hoofdstukken.

Deze uitgangspunten zijn:

- . zeer beperkte uitbreiding van het aantal woningen, met het accent op de goedkope sektor, om de jongeren uit de eigen bevolking te kunnen opvangen.
- . géén verdere uitbreiding van de industriële bedrijven.
- . aanpassing van het wegenplan, met als doel de vergroting van de veiligheid.
- . behoud van de groenopstanden.
- . erkenning van de landschappelijke waarde van de gebieden ten westen van de Brouwersmolenweg.
- . behoud van de agrarische bedrijven.
- . beperking van de geluidsinvloed van de grote wegen.
- . aanleg van riolering op plaatsen waar deze ontbreekt.
- . verwijdering van de autosloopbedrijven.

## 2. Woningbouw

De keuze van de uitbreiding van de woningbouw is uiterst belangrijk voor het gehele gebied, omdat daardoor zowel het ruimtelijk karakter als de sociale opbouw worden bepaald. De werkgroep concludeert tot een uitbreiding van maximaal 100 woningen in het deel van Ugchelen, dat in het bestemmingsplan Ugchelen is opgenomen. Dit aantal is naar onze mening in overeenstemming met de uitslag van de enquête en is niet direct strijdig met de in het "Streekplan" genoemde aanbevelingen.

### a. <sup>soort</sup> de ~~wet~~ woningen

Een algemeen punt is naar onze mening, dat ook in de toekomst de Ugchelse gemeenschap gevarieerd van opbouw moet blijven, zoals dat nu het geval is. Daarom moeten verschillende soorten woningen aanwezig blijven; nadrukkelijk wordt dus afgewezen dat Ugchelen langzaam zal veranderen tot een soort villawijk.

Een zaak van het allereerste belang is, dat goedkope woningen worden behouden, door het voorkomen van onnodige sloop. Wij pleiten daarom in het bijzonder voor renovatie van de woningen aan de Casimirlaan en de Keienbergweg.

Een ander punt is, dat veel kleinere vrijstaande huizen, die van eigenaar veranderen, grondig worden verbouwd. Deze ontwikkeling is gunstig te noemen, doch heeft wel tot gevolg, dat goedkope woningen veranderen in duurdere woningen.

De werkgroep concludeert dat bij nieuwbouw een belangrijk accent moet liggen op de goedkope woningen, die o.m. nodig zijn om jonge mensen uit Ugchelen hier een kans tot vestiging te geven. Er moet dan aan de voorwaarde zijn voldaan dat de bewoners de huizen huren, omdat er alleen dan voldoende kans is dat de woningen bij gezinnen met lagere inkomens terecht komen. De werkgroep kiest voor een 50-tal goedkope woningen, die bij voorkeur moeten worden gebouwd in combinatie met soortgelijke bouw op andere plaatsen in de gemeente om de voordelen van de bouw op grote schaal te benutten.

Het aantal bejaardenwoningen dat kan worden bijgebouwd is gesteld op 15, waarbij er eveneens vanuit is gegaan, dat deze geheel door Ugchelse bejaarden zullen worden bewoond. De grote belangstelling voor de onlangs gebouwde bejaardenwoningen maakt het waarschijnlijk, dat ook dit aantal in een behoefte zal voorzien.

Voor de duurdere woningen noemen wij een aantal van 20, voor woningen in de middencategorie een aantal van 15.

#### b. de plaats van de woningbouw

Bij het bepalen van de plaats voor de nieuw te bouwen woningen is de uitslag van de enquête een goede richtsnoer geweest. Het gebied Karhulweg en Voorhoevelaan is het meest genoemd om voor woningbouw in aanmerking te komen. Een aantal van 65 woningen is naar onze mening op dit gebied te bouwen, met behoud van voldoende van het bestaande groen.

Bij de Cloese wordt een uitbreiding met 10 woningen gedacht, met als opmerking, dat een groot deel van het gebied afvalt, omdat het te dicht bij de E-8 is gelegen. Verder is juist in dit deel van Ugchelen nog een stukje natuur aanwezig, dat niet moet worden aangetast. Ook is het gewenst om voldoende terrein open te houden als speelgelegenheid voor de kinderen in de onlangs gebouwde huizen.

Achter de N.H.Kerk is naar onze mening nog ruimte voor een 15-tal bejaardenwoningen, waarbij de bestaande bomengroepen moeten worden gespaard; de resterende ruimte is bestemd als speelgelegenheid voor de jeugd. De plaatsing van bejaardenwoningen in dit gebied is gunstig uit het oogpunt van afstand tot winkels en openbaar vervoer.

Als laatste mogelijkheid voor nieuwbouw noemen wij, het benutten van open plaatsen in de bestaande bebouwing. Een 10-tal woningen kan daardoor worden toegevoegd, waarbij echter niet gestreefd is naar het maximaal haalbare, omdat karakteristieke plekken behouden moeten blijven.

Over het gebied tussen Richtersweg en Bazemolenweg heeft de werkgroep nog geen definitieve opinie. Wel is ons standpunt dat eventuele woningbouw niet ten oosten van de Marten Orgeslaan mag plaatsvinden, omdat anders de nieuwe ringweg (laan van Westenenk) te dicht wordt genaderd.

Tenslotte is het naar de mening van de werkgroep niet gewenst, dat op het gebied ten Westen van de Brouwersmolenweg woningbouw van enige betekenis zal plaatsvinden. Als argumenten noemen wij:

- . de overheersende invloed van het verkeerslawaaï.
- . de nu reeds benarde positie van de camping, die alleen kan voortbestaan als ze niet door woningbouw wordt ingesloten.
- de landschappelijke waarde van het gebied.
- het voornemen om uitbreidingen in een richting van het natuurgebied vandaan te laten plaatsvinden.
- . de uitslagen van de enquête die ook in dit geval duidelijke taal spreken.

Wel is ons idee, dat tussen Veldekster en Hoog-Buurloseweg ruimte kan worden gereserveerd voor sportvoorzieningen.

Wordt voor een dergelijke oplossing gekozen, dan kunnen ook de agrarische bedrijven in het gebied worden voortgezet.

### 3. Verkeersvoorzieningen

Met dit onderwerp hangen een aantal zeer belangrijke invloeden samen; naast de positieve invloed van een goed wegennet op de bereikbaarheid en de snelheid van verplaatsing, zijn er een groot aantal negatieve kanten:

- . te hoge snelheden, die worden uitgelokt door een "goed" wegennet, brengen de veiligheid in gevaar.
- . het ruimtelijk beeld van een gebied wordt nadelig beïnvloed door overvloedige wegenaanleg.
- . het verkeerslawaaï, vooral bij hogere snelheden, is een plaag, van nauwelijks te overschatten betekenis.
- . intensief verkeer veroorzaakt luchtverontreiniging, stof, trillingen etc.
- . tenslotte is er de kosten ~~factor~~; een uitgebreid wegennet is duur en maakt daardoor andere voorzieningen in het plan onmogelijk.

a. De wegen.

Uit de gehouden enquête blijkt zeer duidelijk de voorkeur voor een oplossing, waarbij stroomlijning wordt afgewezen en waarbij veiligheid voorop staat. Uit het totale wegenplan van de gemeente Apeldoorn blijkt, dat geen van de wegen die Ugchelen op dit moment doorkruisen, een functie hebben voor het doorgaand verkeer.

Het uitgangspunt dat de Werkgroep heeft gehanteerd bij het bepalen van het wegenplan is geheel gericht op veiligheid en beperking van verkeerssnelheden.

In de door ons getekende oplossingen zijn viersprongen vermeden en wordt zoveel mogelijk met T-kruisingen gewerkt.

Verder is het met het karakter van Ugchelen in strijd om te komen tot typisch stedelijke voorzieningen als stoplichten en éénrichtingverkeer etc.; naar onze mening moet de aard van het wegennet als het ware vanzelf leiden tot een veilige verkeersafwikkeling.

In het wegenplan komt dit tot uitdrukking door het afsluiten van bepaalde weggedeelten, m.n. bij de splitsing Hoenderloseweg - Brouwersmolenweg, bij de "driehoek" Ugchelseweg - Hoenderloseweg en bij het uitmonden van de Ugchelsegrensweg op de Ugchelseweg. De onlangs aangelegde verlenging van de Ugchelsegrensweg naar de Europaweg kan vervallen als/verbinding zogauw de ringweg is aangelegd (laan van Spitsbergen - laan van Westenenk).

De in het voorlopige plan van de SDOV opgenomen - zeer breed uitgevoerde - doortrekking van de Bogaardslaan naar het nieuwe ziekenhuis is volgens de Werkgroep onnodig en ongewenst.

Het ziekenhuis krijgt een directe aansluiting op de laan v. Westenenk, zodat een zo brede aanloop vanuit Ugchelen niet gemotiveerd is. Door de aantrekking van verkeer zal zo'n weg schadelijk zijn voor woonklimaat en veiligheid in een belangrijk deel van Ugchelen.

b. Parkeervoorzieningen.

Deze moeten in de woonwijken niet worden overdreven, aangezien deze dan ongetwijfeld ten koste gaan van speelgelegenheden voor de jeugd.

Het is gewenst dat bij de bocht in de Ugchelseweg ter hoogte van de Derk Kamphuisweg een veiliger parkeersituatie komt.

Het terrein naast het Bankgebouw en het af te sluiten deel van de Ugchelsegrensweg kunnen als parkeerruimte worden benut.

Verder wordt voor de gehele Ugchelseweg gedacht aan een oplossing waarbij aan één zijde van de weg kan worden geparkeerd. d.m.v. parkeerhavens.

c. Openbaar vervoer.

Hoewel van verschillende zijden kritiek is geuit op de ligging van de bushaltes, was het de Werkgroep niet mogelijk een betere ligging van de bushaltes te ontwerpen dan de thans bestaande, met uitzondering van de halte bij de Casimirschool, die iets moet worden verplaatst.

d. Voetpaden.

De Werkgroep heeft een aantal voetpaden aangegeven in de verschillende gebieden die nu nog moeilijk toegankelijk zijn. Bij de ligging is geheel rekening gehouden met in het landschap aanwezige kenmerken.

e. Algemene veiligheid.

Het is gewenst, dat een goed trottoir wordt aangelegd langs het smalle stuk G.P. Duuringlaan, waar dagelijks zeer veel kinderen passeren. Het (huidige) kruispunt Brouwersmolenweg - Hoog Buurloseweg moet duidelijker beveiligd worden. Op de Brouwersmolenweg moet een snelheidsbeperking worden ingesteld van 50 km/u.

f. Beperking verkeershinder.

Zoals ook reeds van gemeentelijke zijde opgemerkt, is de hinder die in Ugchelen wordt ondervonden van de grote wegen (E-8 en Europaweg) zeer groot.

De Werkgroep beveelt dringend aan om langs de E-8 over te gaan tot geluidswerende beplanting, of tot het plaatsen van andere geluidswerende voorzieningen. Naar de mening van de Werkgroep heeft de gemeente hier tegenover de bewoners een schuld in te lossen. Het is de Werkgroep uit ter beschikking gestelde documentatie gebleken, dat indertijd Rijkswaterstaat tijdig heeft gewaarschuwd om niet te dicht bij het geplande tracé van de E-8 te bouwen; deze raad is indertijd door Apeldoorn in de wind geslagen.

De Werkgroep constateert verder, dat zowel deskundigen als leken zich verbazen over de 4-strooks uitvoering van de Europaweg ter hoogte van Ugchelen. De ervaring leert, dat dit thans leidt tot zeer hoge snelheden, die een geweldige geluidshinder veroorzaken, waarbij niet in de laatste plaats de Camping de Veldekster zeer benadeeld is. De Werkgroep zag liefst de 4-baans uitvoering teruggebracht tot een 2-baans. Mocht niet tot die stap worden besloten dan is het dringend noodzakelijk, dat een effectieve snelheidsbeperking wordt opgelegd van 70 km/u, ondersteund door bepaalde "remmingen" in het wegdek (klinkerstroken). Daarnaast is het aan te bevelen om een aarden wal op te werpen, die vervolgens kan worden beplant, teneinde daardoor de geluidshinder op te vangen.

Wanneer onverhoopt mocht worden besloten om de Laan van Westonenk een 4-baans uitvoering te geven, dan moeten wij ook voor deze weg aandringen op voorzieningen zoals hierboven genoemd.

#### 4. Voorzieningen.

Dit onderwerp zal in dit verband zeer kort worden aangestipt. De momenteel aanwezige lokaliteiten (gebouw U.B., de Duiker, Gymnastiekzaal. Horeca) zijn nog niet overbezet. Het opzetten van nieuwe centra is nu niet wenselijk. Eventuele uitbreiding kan beter plaatsvinden bij een reeds bestaande lokaliteit. Ruimte moet worden gereserveerd voor openlucht-~~/~~sportaccomodatie, terwijl ook een zwembad mag worden genoemd. Aparte aandacht verdienen de spelterreinen voor de jeugd, die liefst zeer dicht bij de woningen liggen. Op de tekening zijn de verschillende terreinen aangegeven, die naar onze mening spelterrein moeten zijn (blijven).

In de enquête is aandacht gevraagd voor de bestemming van de "driehoek" Ugchelseweg - Hoendeloseweg; een grote meerderheid spreekt zich uit voor een ontmoetingscentrum.

Waar riolering ontbreekt moet deze zo spoedig mogelijk worden aangelegd.

## 5. Bedrijven.

Uit de enquête blijkt, dat de aanwezigheid van bedrijven in het algemeen wordt geaccepteerd. De Werkgroep meent, dat in het gebied geen nieuwe terreinen door bedrijven moeten worden ingenomen, aangezien dan problemen gaan ontstaan met de andere bestemmingen.

De chemische fabriek aan de Ugchelseweg en de daarachtergelegen sloperij van motorblokken zullen naar elders worden verplaatst, waardoor dit deel van Ugchelen meer mogelijkheden krijgt en van een onveilige situatie is verlost.

De in het gebied woekerende autosloperijen vormen een groot probleem. Zolang deze bedrijven niet zijn verplaatst zijn maatregelen nodig die verdere uitbreiding verhinderen. Ook moeten deze bedrijven beter worden afgeschermd, b.v. met hoge beplanting, zodat de hinder enigszins wordt beperkt. Van de gemeente Apeldoorn wordt bij dit probleem een actievere aanpak verwacht !

Uit de enquête kwam tevens naar voren dat bepaalde bedrijven (w.o. wasserijen) stankoverlast veroorzaken.

## 6. Winkels.

Bij het door de Werkgroep gehanteerde uitgangspunt van matige groei, zal het duidelijk zijn dat geen grote uitbreiding van winkels is vereist. Dit standpunt wordt ook gehuldigd door de plaatselijke winkeliers, die er de voorkeur aan geven om hun bedrijven te kunnen uitbreiden om op die wijze aan de grotere vraag tegemoet te komen.

Bij de vraag in de enquête naar de gewenste bestemming van de "driehoek" Ugchelseweg - Hoenderloseweg wordt slechts door  $\frac{1}{4}$  van de invullers gekozen voor winkels.

## 7. Groen en beplanting.

Veel aandacht moet worden besteed aan het handhaven van het bestaande groen, ook op de gebieden waar zal worden gebouwd.

Op bepaalde plaatsen m.n. in de nieuwbouwwijken is een uitbreiding van de beplanting gewenst.

Het onderhoud van de beken zal in de toekomst meer aandacht moeten krijgen.

## 8. Ruimtelijke ordening en bevolking.

De achtergrondgedachte van de opstellers van deze nota is, dat het ingrijpen in de ruimtelijke ordening van een gebied, een zaak is, die een grote inbreng van de betrokken bevolking behoort te krijgen.

## 5. Bedrijven.

Uit de enquête blijkt, dat de aanwezigheid van bedrijven in het algemeen wordt geaccepteerd. De Werkgroep meent, dat in het gebied geen nieuwe terreinen door bedrijven moeten worden ingenomen, aangezien dan problemen gaan ontstaan met de andere bestemmingen.

De chemische fabriek aan de Ugchelseweg en de daarachtergelegen sloperij van motorblokken zullen naar elders worden verplaatst, waardoor dit deel van Ugchelen meer mogelijkheden krijgt en van een onveilige situatie is verlost.

De in het gebied woekerende autosloperijen vormen een groot probleem. Zolang deze bedrijven niet zijn verplaatst zijn maatregelen nodig die verdere uitbreiding verhinderen. Ook moeten deze bedrijven beter worden afgeschermd, b.v. met hoge beplanting, zodat de hinder enigszins wordt beperkt. Van de gemeente Apeldoorn wordt bij dit probleem een actievare aanpak verwacht !

Uit de enquête kwam tevens naar voren dat bepaalde bedrijven (w.o. wasserijen) stankoverlast veroorzaken.

## 6. Winkels.

Bij het door de Werkgroep gehanteerde uitgangspunt van matige groei, zal het duidelijk zijn dat geen grote uitbreiding van winkels is vereist. Dit standpunt wordt ook gehuldigd door de plaatselijke winkeliers, die er de voorkeur aan geven om hun bedrijven te kunnen uitbreiden om op die wijze aan de grotere vraag tegemoet te komen.

Bij de vraag in de enquête naar de gewenste bestemming van de "driehoek" Ugchelseweg - Hoenderloseweg wordt slechts door  $\frac{1}{4}$  van de invullers gekozen voor winkels.

## 7. Groen en beplanting.

Veel aandacht moet worden besteed aan het handhaven van het bestaande groen, ook op de gebieden waar zal worden gebouwd. Op bepaalde plaatsen m.n. in de nieuwbouwwijken is een uitbreiding van de beplanting gewenst.

Het onderhoud van de beken zal in de toekomst meer aandacht moeten krijgen.

## 8. Ruimtelijke ordening en bevolking.

De achtergrondgedachte van de opstellers van deze nota is, dat het ingrijpen in de ruimtelijke ordening van een gebied, een zaak is, die een grote inbreng van de betrokken bevolking behoort te krijgen.

Deze nota kan men als een eerste aanzet in die richting beschouwen. Getracht is, een min of meer afgerond geheel te schetsen, namens en door de bevolking van het betrokken gebied. Zeer belangrijk is naar onze mening, dat in Ugchelen een goede democratische procedure wordt gevolgd bij het vaststellen van wat nu eigenlijk namens de bevolking wordt voorgesteld.

(Ook deze nota wordt nog voorgelegd aan een openbare vergadering van geheel Ugchelen.)

Van de gemeentelijke overheid mag worden verwacht, dat uitspraken, die op een dergelijke wijze tot stand komen, zwaar tellen bij de besluitvorming.

Tenslotte willen wij voor de toekomst pleiten voor een procedure waarbij van de zijde van de gemeente steeds tijdig(er) overleg plaatsvindt met het "Orgaan" dat namens de bewoners optreedt. Het is vervolgens de taak van dat "Orgaan" om de eigen bewoners in te schakelen. Ook is het nodig dat problemen en wensen van bewoners effectief worden behandeld en doorgegeven.

Op dit moment constateren wij een groot wantrouwen bij de bevolking tegen haar eigen gemeentelijke overheid; dit kan naar onze mening worden afgezwakt als op de bovengenoemde weg wordt verdergegaan.

Korte weergave van de uitslagen van de Enquete  
over het Bestemmingsplan Ugchelen.

Uitbreiding aantal woningen.

	%
. geen uitbreiding	17
. maximaal 100	33
. " 200	33
. " 300	9
. " 400	2
. 500	3

Waar bouwen.

	%
. Omgeving Richtersweg	56
. nabij Cloese	51
. achter N.H.-Kerk tussen Brouwersmolenweg en Europaweg:	48
. boven Hoogbuurloseweg	27
. beneden "	14

Waardering als woongebied.

	%
. kan verder groeien	10
. zeer beperkte groei	69
. geen verdere groei	18

Waardering als samenleving.

	%
. groei maakt het gezelliger en afwisselender	16
. zoals het nu is, is het goed	63
. het is nu al te veel	16

Dorp of woonwijk.

	%
. dorp	52
. prettige woonwijk	11
. woonwijk met karakter van een dorp	36

Welke soort woningen.

	%
. zo goedkoop mogelijk	35
. duurdere	13
. goedkoop tot duur	47

Bedrijven.

	%
. passen hier niet	16
. horen bij Ugchelen	29
. storen niet, doch de overlastveroorzakers moeten verdwijnen	51

Ontmoetingspunt bij de  
driehoek.

. winkels	25
. ontmoetingsplaats	64

Groen in Ugchelen.

. groen zal verdwijnen	1
. bij verdere groei	
. in stand houden	50
. niet verder opofferen	47

Verkeersdrukte.

	%
. vlotte verkeersafwikkeling	
gewenst	6
. veiligheid voorop	92

Mening over het voorstel van  
de Gemeente.

	%
. grote lijnen mee eens	14
. meer vóór- dan nadelen	3
. meer ná- dan voordelen	32
. in grote lijnen oneens	40

Kontaktpersoon overheid/bewoners.

. U.B. als vanouds	19
. U.B. verruimd	19
. dorps/wijkraad	56

Niet alle optellingen komen op 100% uit, omdat ook diegenen zijn inbegrepen, die niet of fout hebben ingevuld.