

Stedenbouwkundig Programma van Eisen

20 mei 2014



Hart van De Meern Noord



Stedenbouwkundig Programma van Eisen Hart van De Meern Noord

20 mei 2014

Colofon

Projectgroep

Ulrike Centmayer, REO / Stedenbouw en Planologie
Sjoerd Wolbertus, REO / Stedenbouw en Planologie
Dirk-Jan Hoekstra, M&M / Realisatie Mobiliteit
Helen Verouden, M&M / Expertise Milieu
Pierre Koolen, REO / Economische Zaken
Berend Jan Brijder, REO / Wonen

Projectmanagement

Marijke van Wely, PMB

Opdrachtgever

Han Bleijs, Etiënne de Jager / REO

Grafische realisatie

REO / Stedenbouw en Planologie / CAD-unit

Versiedatum

20 mei 2014

Reproductiedatum

20 mei 2014

Bestuurlijke besluitvorming

28 januari 2014, vrijgegeven voor inspraak

Inhoudsopgave

Voorwoord	7	6 Uitvoerbaarheid	70
1 Inleiding	9	6.1 Economische uitvoerbaarheid	70
1.1 Aanleiding	9	6.2 Maatschappelijke uitvoerbaarheid	70
1.2 Opgave	9	7 Verantwoording proces	71
1.3 Doel en opzet SPVE	9	8 Vervolgtraject	73
1.4 Plangebied SPVE Hart van De Meern Noord	10	8.1 Planproces	73
1.5 Leeswijzer	10	8.2 Participatieproces	73
2 Bestaande situatie	13	8.3 Planning	73
2.1 Historische ontwikkeling	13	Bijlagen	75
2.2 Ruimtelijke en functionele situatie	13	1. Werkgroep Hart van De Meern, verslag bijeenkomst 3 juli 2013	76
2.3 Bereikbaarheid en parkeren	14	2. Actuele ontwikkelingen De Meern	81
3 Ambitie, visie en uitwerking	22	3. Bomeninventarisatie (augustus 2013)	82
3.1 Ambitie	22	4. Gezondheidsadvies GG&GD	83
3.2 Visie	22	5. Kabels en leidingen	85
3.3.Overzicht deelgebieden	28	6. Parkeernormen fiets	86
3.4.Uitgangspunten Hart van De Meern Noord	30	7. Parkeernormen auto	87
3.5 Uitgangspunten Hart van De Meern Zuid	40	8. Toetswaarden belevingskwaliteit openbare ruimte	89
4 Onderbouwing	52		
4.1 Beleidskaders	52		
4.2 Nader onderzoek	54		
4.3 Hart van De Meern noord	56		
5 Onderzoek en haalbaarheid	61		
5.1 Geluidhinder	61		
5.2 Luchtkwaliteit	61		
5.3 Externe veiligheid	62		
5.4 Bedrijven en milieuzonering	62		
5.5 Geurhinder	62		
5.6 Archeologie en monumenten	62		
5.7 Bodem	64		
5.8 Water	65		
5.9 Flora en fauna	65		
5.10 Bomen	66		
5.11 Kwaliteit van de leefomgeving	67		
5.12 Gezondheid	67		
5.13 Duurzaamheid	68		
5.14 Kabels en leidingen	68		
5.15 Milieueffectrapportage	69		

Voorwoord

Voor u ligt het Stedenbouwkundig Programma van Eisen (SPvE) Hart van De Meern Noord. Met dank aan bewoners, ondernemers en ontwikkelaars die zich zeer betrokken tonen met de toekomst van De Meern. Met dit plan zetten we een belangrijke stap richting een nieuw hart voor De Meern.

Een levendig en vitaal dorps hart, dat is de gedeelde wens die naar voren kwam uit overleg met bewoners, ondernemers en ontwikkelaars. Met waarden als dorps, gezellig, beziend, verbindend en ondernemend. Het belangrijkste doel is dat het dorps hart straks een autoluwe, gezellige en levendige ontmoetingsplek is voor iedereen. Met daaromheen aantrekkelijke, nieuwe woonmogelijkheden. De ambitie is een kloppend hart voor De Meern.

De ambitie is vertaald in vier opgaven:

1. Het dorps hart aan de Leidse Rijn maken tot dé ontmoetingsplek van De Meern voor iedereen.
2. Het terugbrengen van de menselijke maat in bebouwing en openbare ruimte.
3. De omliggende wijken beter verbinden met het dorps hart en de Leidse Rijn.
4. Het koesteren en benutten van de bestaande karakteristieken van de plek.

In het Stedenbouwkundig Programma van Eisen Hart van De Meern Noord zijn deze opgaven uitgewerkt in spelregels voor de openbare ruimte en de ontwikkellocatie ten noorden van de Leidse Rijn. Het SPvE is de basis voor het ontwerp van de openbare ruimte en voor bouwplannen. Vanwege de gewenste samenhang tussen de verschillende deelgebieden in het dorps hart is in het SPvE Hart van De Meern Noord ook de visie op het zuidelijk deel van het hart van De Meern opgenomen. We zoeken echter nog naar voldoende financiële middelen om ook de ambitie voor het deel ten zuiden van de Leidse Rijn te kunnen realiseren.

Om De Meern weer een kloppend hart te geven, leggen we een plein aan naast de kerk, creëren we verblijfsplekken aan de Leidse Rijn en maken we van de Zandweg een aangener verblijfsgebied. We zetten in op een snelle aanpak van de openbare ruimte. De gemeente wil bewoners, ondernemers en ontwikkelaars hiermee verder stimuleren om met aantrekkelijke plannen en activiteiten te komen.

Het nieuwe plan voor het hart van De Meern moet, samen met de plannen voor winkelcentrum Mereveldplein, de kern van De Meern opnieuw betekenis geven.

Ik ben benieuwd naar uw reactie.

Paulus Jansen,
Wethouder Ruimtelijke Ordening

Ambitiekaart

Hart van De Meern Noord



1 Inleiding

1.1 Aanleiding

De ontwikkeling van een nieuw hart voor De Meern kent een lange geschiedenis. Begin jaren negentig ontstaan de eerste plannen voor een nieuw centrum. In 2006 heeft de gemeente de planvisie Centrumplan De Meern opgesteld, waarin uit werd gegaan van een nieuw winkelcentrum ten noordwesten van de Meernbrug. Het bestaande winkelcentrum op het Mereveldplein zou op termijn verdwijnen. Ook de andere gebieden rondom de Meernbrug kregen in het centrumplan De Meern een nieuwe bestemming. Ten behoeve van de realisatie van het Centrumplan heeft de gemeente in het verleden verschillende panden en terreinen verworven en overeenkomsten gesloten.

Om meerdere redenen zijn deze plannen niet doorgegaan. Zo hebben de ontwikkelaar van Centrumplan De Meern en de toenmalige eigenaar van winkelcentrum Mereveldplein geen overeenstemming kunnen bereiken over verplaatsing van het huidige winkelcentrum aan het Mereveldplein naar de nieuwe locatie. Ook heeft de Raad van State het opgestelde bestemmingsplan vernietigd. Tegelijkertijd diende in 2008 de crisis zich aan, waarna er twijfels ontstonden over de haalbaarheid van het programma.

Op 5 juli 2012 heeft de gemeenteraad besloten om af te zien van een nieuw winkelcentrum. Twee winkelcentra in De Meern zijn niet levensvatbaar. Het winkelcentrum op het Mereveldplein blijft dus het primaire winkelcentrum voor De Meern. Hiermee is een belangrijke pijler onder het Centrumplan De Meern komen te vervallen. Dit besluit is de aanleiding geweest om gezamenlijk met bewoners, ondernemers en ontwikkelaars te gaan bepalen hoe op een nieuwe manier meer betekenis kan worden gegeven aan het dorpshart, het hart van De Meern.

1.2 Opgave

In het verleden had de plek rondom de Meernbrug de functie van een dorpshart. Als vaartdorp concentreerde het dorpsleven zich als vanzelf op deze plek waar de Meerndijk kruist met de Leidse Rijn, met daarlangs de Rijksstraatweg en de Zandweg. Hier ontmoetten de mensen elkaar in de kerk, het Verenigingsgebouw, de dorpswinkels en de cafés.

Na de grootschalige uitbreidingen in de jaren 1950-1960 zijn openbare ruimte en bebouwing ingrijpend veranderd. Grote en kleine ondernemingen zijn verdwenen en een aantal lege plekken in dit gebied wacht al geruime tijd op een nieuwe bestemming. De openbare ruimte is nu voornamelijk ingericht voor doorgaand autoverkeer en nodigt niet uit tot verblijven of ontmoeten. De samenhang, levendigheid en fysieke binding met de Leidse Rijn zijn daarmee gaandeweg uit het dorpshart verdwenen.

De opgave is om opnieuw betekenis te geven aan het historische hart van De Meern en een levendig en vitaal dorpshart te laten ontstaan. Er is gekozen voor het koesteren van de nog aanwezige historische kwaliteiten en daarop voort te bouwen bij nieuwe ontwikkelingen. Op deze manier kunnen wensen van vandaag op een vanzelfsprekende en herkenbare manier een plek krijgen in het hart van De Meern.

1.3 Doel en opzet SPVE

Het doel van het SPVE is om uitgangspunten en spelregels vast te leggen die een gefaseerde, samenhangende en realistische vernieuwing van het hart van De Meern mogelijk maken. Er zijn ruimtelijke en functionele uitgangspunten opgesteld voor zowel de openbare ruimte als de ontwikkellocaties. Het SPVE zal als toetsingskader gebruikt worden voor nieuwe initiatieven in het hart van De Meern.

In het SPVE wordt onderscheid gemaakt tussen de openbare ruimte en de ontwikkellocaties. De gemeente heeft zelf de regie in handen om na vaststelling van het SPVE snel tot uitvoering van een aantal ingrepen in de openbare ruimte over te gaan. De uitgangspunten die zijn opgenomen voor de openbare ruimte kunnen daarom gezien worden als eerste aanzet voor een ontwerp daarvoor.

Voor de ontwikkellocaties zijn de uitgangspunten globaler. Anders dan bij de openbare ruimte, ligt de verantwoordelijkheid voor het verder uitwerken van plannen daarvoor bij marktpartijen. Er is een balans gezocht tussen het stellen van grenzen aan de omvang en aard van nieuwbouwoontwikkelingen en het geven van de nodige flexibiliteit voor nadere afwegingen in de toekomst. Het SPvE is daarmee een uitnodiging aan initiatiefnemers, van binnen en buiten De Meern, om 'partner' te worden bij de vernieuwing van het hart van De Meern.

1.4 Plangebied SPvE Hart van De Meern Noord

Het Hart van De Meern bevindt zich rondom de Meernbrug en wordt globaal begrensd door de Van Zuylenstraat in het zuiden, Oosterlengte in het noorden, het pand Rijksstraatweg 110 (voorheen Van den Brandhof) in het westen en de Woerdlaan in het oosten. De omvang van dit gebied is circa 6,7 hectare.

In het dorpshart maken we onderscheid tussen het gebied ten noorden en ten zuiden van de Leidse Rijn: Hart van De Meern Noord en Hart van De Meern Zuid. Uit een eerste financiële doorrekening is gebleken dat het Hart van De Meern Noord financieel haalbaar is en het zuidelijke deel nog niet helemaal. Besluitvorming en uitvoering van deze twee delen zullen daarom gefaseerd worden.

Vanwege de grote behoefte aan snelle, zichtbare resultaten in het hart van De Meern is ervoor gekozen niet te wachten totdat alle ambities voor het nieuwe dorpshart financieel gedekt zijn. Het voorliggende SPvE heeft daarom alleen betrekking op het Hart van De Meern Noord. De grens tussen hart van De Meern Noord en hart van De Meern Zuid ligt op de zuidelijke oever van de Leidse Rijn.

De herontwikkeling van Castellum Novum is geen onderdeel van het SPvE Hart van De Meern Noord, omdat daarvoor in 2011 reeds een bestemmingsplan is vastgesteld. Vanwege de ligging aan het toekomstige plein maakt Castellum Novum wel onderdeel uit van het hart van De Meern.



Om de samenhang tussen de verschillende deelgebieden aan te geven, is in het SPvE ook een ontwikkelrichting voor Hart van De Meern Zuid opgenomen. Uitgangspunt is om ook dit deel binnen afzienbare tijd financieel haalbaar te krijgen. Zodra er zicht is op voldoende financiële middelen, wordt daarvoor een SPvE in procedure gebracht. We zullen ook dan weer bewoners en ondernemers vragen daarop te reageren.

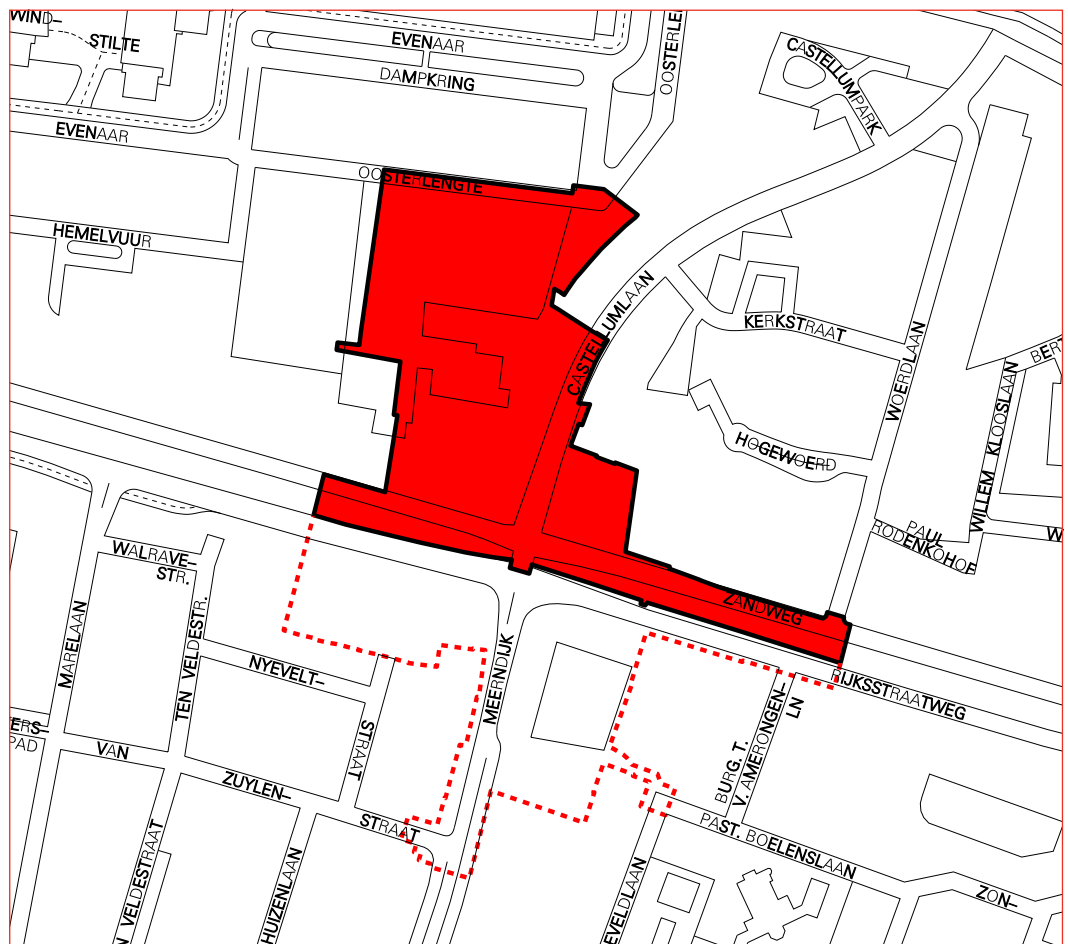
1.5 Leeswijzer

Het SPvE hart van De Meern Noord bestaat uit een aantal hoofdstukken. In hoofdstuk 2 wordt de bestaande situatie beschreven. Ook wordt ingegaan op de geldende bestemmingsplannen en de lopende projecten. In hoofdstuk 3 worden de ambitie en de visie voor het gehele hart van De Meern (Noord en Zuid) beschreven. Vervolgens worden de uitgangspunten beschreven voor Hart van De Meern Noord. De onderbouwing van de uitgangspunten gebeurt in hoofdstuk 4 aan de hand van het relevante beleidskader en de ruimtelijk-functionele studies die daarvoor zijn verricht.

Hoofdstuk 5 beschrijft het toetsingskader voor de milieu- en andere gemeentelijke uitvoeringsaspecten. In hoofdstuk 6 wordt vervolgens ingegaan op de economische en maatschappelijke uitvoerbaarheid van het SPvE. Het planproces, de participatie en de planning worden in de hoofdstukken 7 en 8 toegelicht.

Ligging Plangebied

-  Hart van de Meern Noord
-  Hart van de Meern Zuid



Begrenzing van het
dorpshart



2 Bestaande situatie

2.1 Historische ontwikkeling

De Leidse Rijn is van oudsher de levensader van De Meern, de oorspronkelijke trekvaart tussen Leiden en Utrecht. Later is deze uitgebreid met een weg en na de verbreding van de Leidse Rijn heeft De Meern zich als handelsplaats ontwikkeld. Langs de Zandweg en Rijksstraatweg, op het kruispunt met de Meerndijk werd handel gedreven, vestigde zich bedrijvigheid en ontmoetten de inwoners van De Meern elkaar. De Meernbrug was het centrale punt in het dorp. Deze plek was zowel het economische als het sociale dorpshart. De Zandweg, Rijksstraatweg en Meerndijk waren daarmee van groot belang voor het welvaren van het dorp.

Geleidelijk nam de handelsbetekenis van De Meern af. Na de Tweede Wereldoorlog breidde het dorp zich fors uit en werden er veel woningen gebouwd aan weerszijden van de Meerndijk. Winkelcentrum Mereveldplein was onderdeel van de uitbreiding. Ook de Castellumlaan is in deze tijd aangelegd. Met de bouw van het winkelcentrum nam de economische betekenis van het dorps hart rondom de Meernbrug af. Met de recente nieuwbouw van Leidsche Rijn is een andere situatie ontstaan. Vleuten en De Meern hebben nu een bijzondere positie als historische kernen tussen de nieuwe wijken van Leidsche Rijn.

2.2 Ruimtelijke en functionele situatie

Kleinschalige winkels, horeca en andere voorzieningen zijn nog steeds te vinden langs de Zandweg en Meerndijk. Hier is vaak ook nog kleinschalige authentieke bebouwing aanwezig. Dorpsfuncties en authentieke bebouwing dragen bij aan het dorps karakter van het hart van De Meern.

De toren van de Marekerk is goed zichtbaar vanuit de omgeving. Zij markeert zo op een vanzelfsprekende manier de kruising van de Leidse Rijn met de Meerndijk en daarmee ook het hart van De Meern.

Langs de Rijksstraatweg en de westzijde van de Meerndijk is veel oorspronkelijke kleinschalige bebouwing verdwenen, onder andere ten behoeve van de aanleg van de HOV-baan op de Rijksstraatweg. Langs de westzijde van de Meerndijk zijn grootschaliger gebouwen met winkel- en kantoorfuncties gekomen. Aan de oostzijde van de Meerndijk is een supermarkt gevestigd.

Ter hoogte van de bushalte langs de Rijksstraatweg is tot op heden geen nieuwe bebouwing teruggekomen. Hier is in 2013 door bewoners de tijdelijke Dorpstuin De Meern gerealiseerd. De panden van voormalig zalencentrum Rhénomare en voormalig houtbewerkingsbedrijf Van den Brandhof zijn nog wel aanwezig, maar staan leeg.

In de loop van de tijd is veel oorspronkelijke bebouwing verdwenen. Veel terreinen wachten bovendien op herontwikkeling. Het gebied heeft daarmee een sfeer van anonimiteit, de menselijke maat is verdwenen en er zijn weinig verbindingen naar de Leidse Rijn.

Bedrijvigheid op Zandweg omstreeks 1900 (links) en Rijksstraatweg (1965)



Groei van De Meern (vlnr in 1850, 1965, 1990 en 2013)



2.3 Bereikbaarheid en parkeren

In de explosieve groei van het dorp en de vestiging van grootschaliger bedrijven rondom de Meernbrug vanaf de jaren 1950-1960 is er weinig aandacht geweest voor de binding met de Leidse Rijn. Grote privéterreinen maakten routes richting het water voor voetganger en fietser onmogelijk.

Auto

De Meerndijk verbindt van oudsher (en ook nu nog) De Meern met Montfoort, Oudewater en verder Gouda. Deze weg is in de jaren 1950, ten behoeve van de grootschalige uitbreiding van De Meern, doorgetrokken in noordelijke richting (Castellumlaan). Hiermee werd deze route belangrijk voor doorgaand autoverkeer van noord naar zuid en omgekeerd. Daarbij is de Meerndijk destijds ook veranderd in een weg met een doorgaande rijbaan en parallelstraten. Deze situatie is sindsdien nagenoeg ongewijzigd. Vandaag de dag heeft de Meerndijk binnen het verkeersnetwerk van Leidsche Rijn nu een functie als wijkontsluitingsweg met een doorgaand karakter.

Lange tijd was de Rijksstraatweg de doorgaande provinciale weg in oost-westrichting. Sinds 2010 is doorgaand verkeer tussen Utrecht en Harmelen niet meer mogelijk. Ook doorgaand verkeer in noordelijke en zuidelijke richting is ontmoedigd door ingrepen ten noorden van De Meern, onder andere rondom Castellum Hoge Woerd. Een nieuwe hoofdverkeersstructuur is aangelegd om de nieuwe woonwijken en de historische kernen Vleuten en De Meern goed bereikbaar te houden.

Op verzoek van bewoners en ondernemers is in 2012 een verkeersanalyse uitgevoerd. Hieruit blijkt dat de hoofdwegenstructuur naar behoren functioneert. Ook kwam naar voren dat de doorstroming rondom de kruising Meerndijk-C.H.Letschertweg en bij de rotonde C.H.Letschertweg-Oudenrijnseweg verbeterd kan worden. Hiervoor worden maatregelen getroffen (zie ook paragraaf 2.7). Verder zijn aanvullende maatregelen gewenst om doorgaand verkeer over de Meerndijk blijvend te ontmoedigen. Hiervoor wordt in het SPvE een aantal voorstellen gedaan.

De Zandweg is beperkt toegankelijk voor autoverkeer. Er is vanaf de Meernbrug in westelijke richting eenrichtingverkeer mogelijk richting Regenboogbrug/Meridiaan (wijk 't Weer). Verkeer vanuit de wijk 't Weer in oostelijke richting kan in één richting via de Rijksstraatweg, parallel aan de de HOV-baan. Tussen beide bruggen kan dus worden 'rondgereden'. De straat Meridiaan is de enige toegang tot de wijk aan de zuidkant. Via de Burg. Middelweerdbaan aan de noordzijde zijn er meerdere toegangen.

Parkeren in het dorpshart vindt vaak plaats langs straten en wegen. Bijvoorbeeld langs de Leidse Rijn, rondom de Marekerk, aan de Castellumlaan en langs de winkels aan de Meerndijk. Tussen de Meerndijk en Achtkanten Molenvliet ligt een parkeerterrein voor circa 90 auto's. Dit wordt voornamelijk gebruikt door bezoekers van de supermarkt C1000 en de overige winkels aan de Meerndijk. Ook wordt dit parkeerterrein gebruikt door busreizigers (transferiumfunctie).

Openbaar vervoer

Van oudsher rijden er bussen over de Rijksstraatweg en Meerndijk. In 2010 is de HOV busbaan over de Rijksstraatweg aangelegd (station Vleuten-Utrecht Centraal). Aan de oostzijde van de Meernbrug zijn haltes in beide richtingen. Via de Meerndijk is er een busverbinding richting Montfoort.

Situatie 2013
Rijksstraatweg (links) en
Meerndijk.



Fiets

Zowel de Zandweg en Rijksstraatweg als de Meerndijk-Castellumlaan zijn belangrijke fietsroutes. De Zandweg is een belangrijke hoofdfietsroute, ook voor recreatief fietsverkeer. Deze verbindt Veldhuizen en Vleuterweide via de binnenstad met De Uithof. De Meerndijk is de toegang tot de polder Rijnenburg, ten zuiden van de dorpskern. De Castellumlaan is de toegang tot het Maximapark ten noorden van De Meern.

Veel fietsers van en naar de winkels en scholen in het zuidoostelijk deel van De Meern maken gebruik van de Meernbrug en Meerndijk. Op het noordelijk deel van de Meerndijk, tussen de Van Zuylenstraat en Rijksstraatweg, is daarvoor aan de oostkant een fietspad in twee richtingen aangelegd. Voor de supermarkt ligt een vrijliggend fietspad richting Mereveldlaan. Tussen de wijk 't Weer en de Castellumlaan is met asfalt een tijdelijk fietspad aangelegd.

2.4 Openbare ruimte

De openbare ruimte in het hart van De Meern is sterk verkeerskundig ingericht: verkeersstromen zijn gescheiden en er is veel ruimte gereserveerd voor auto en bus. Daardoor zijn voetganger en fietser minder bedeed en is er weinig ruimte voor verblijf. De fysieke verbinding met de Leidse Rijn in de loop van de tijd sterk verminderd.

Groen en bomen

Langs de Leidse Rijn staan aan beide kanten grote bomen. In de berm langs de Zandweg wordt geparkeerd en er zijn enkele zitplekken. De Marekerk staat prominent met de voordeur aan de Leidse Rijn. Aan de kant van de Castellumlaan wordt de kerk afgeschermd door bossages en staan er enkele bomen. Dit groen is beperkt toegankelijk.

Ter hoogte van de bushalte langs de Rijksstraatweg is in 2013 door bewoners de tijdelijke Dorpstuin De Meern aangelegd, met daarachter een groot openbare parkeerterrein. Langs het parkeerterrein stroomt de Achtkanten Molenvliet, een restant uit het oude polderlandschap. Deze verbindt de Lange Vliet in polder Rijnenburg met de Leidse Rijn. De oevers van de Achtkanten Molenvliet zijn zeer beperkt toegankelijk, waardoor deze watergang vrij onopvallend is.

Tussen de Castellumlaan en Oosterlengte ligt een in onbruik geraakt terrein. Open ruimte, verharding, bomen, groen en water bepalen het beeld. De begraafplaats wordt omzoomd door water en heeft een boomrijke omranding. De groen-/speelzone langs Oosterlengte bestaat uit gras en bomen.

Bomen

Alle bomen binnen het plangebied zijn geïnventariseerd. Boomsoort, omvang en conditie zijn in beeld gebracht. In de bijlage is een overzicht van alle bomen opgenomen. De circa 300 geïnventariseerde bomen zijn van sterk wisselende kwaliteit. Het merendeel van de bomen is van matige kwaliteit. Circa 75 bomen hebben een goede kwaliteit, en een paar bomen zijn van slechte kwaliteit.

Water

De Leidse Rijn, de Achtkanten Molenvliet en het water bij de begraafplaats zijn bestaande waterlopen. Alleen de Leidse Rijn heeft naast een waterhuishoudkundige functie ook een landschappelijke en recreatieve functie.

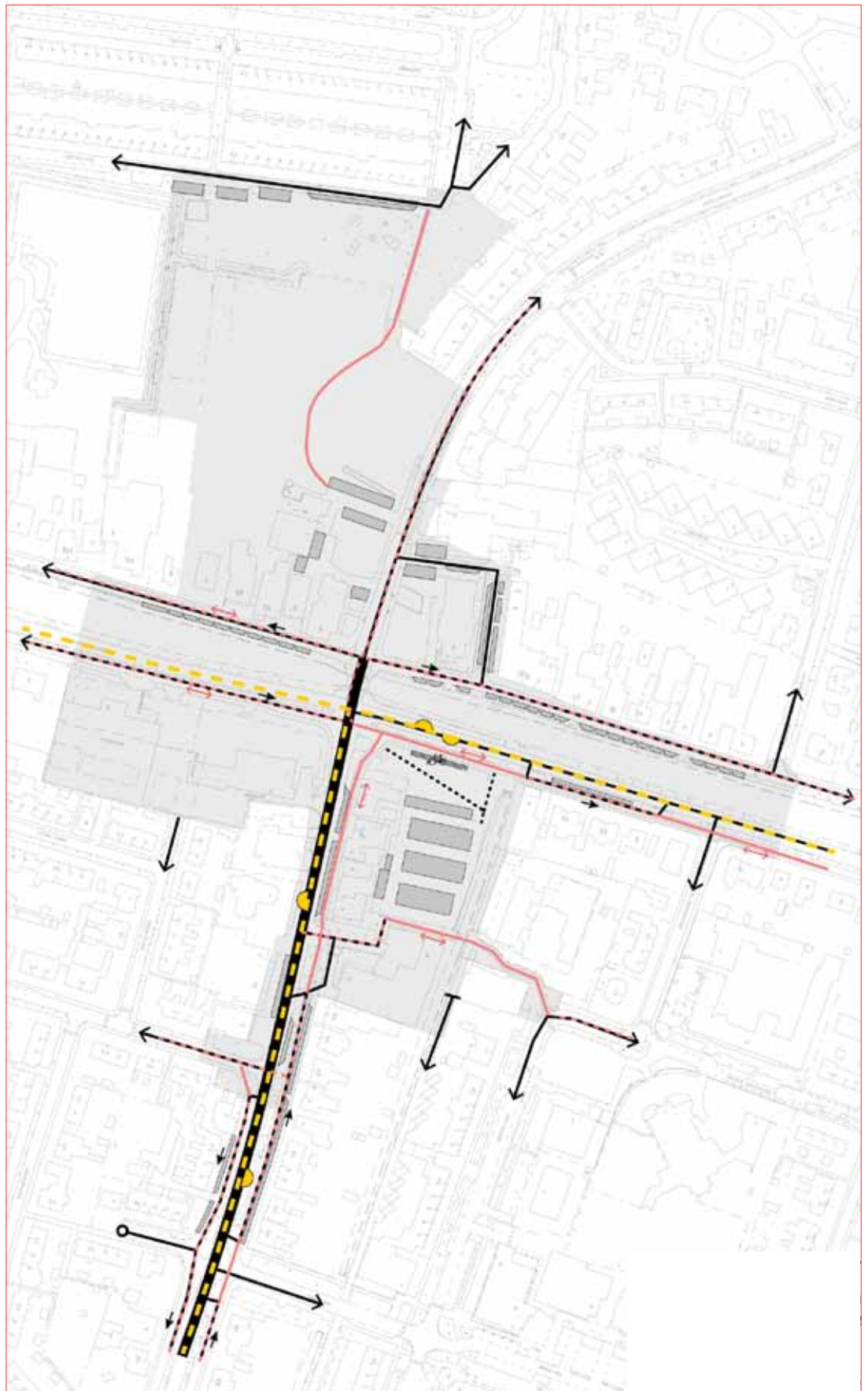
Situatie 2013
Leidse Rijn (links) en
Zandweg.



Afbeelding

Bereikbaarheid en
parkeren

- vrijliggend fietspad
- - - overige fietsroutes
-  fietsenstalling
- - - - - voetgangersroute
- auto 50 km/u
- auto 30 km/u
- eenrichtingverkeer
- parkeren
- busroute met halte



Kaart





Functies huidige situatie

Legenda:

ALGEMEEN

-  Topografische gegevens
-  Plangrens

FUNCTIES

-  Functie onbekend / leegstand
-  Wonen
-  Detailhandel
-  Dienstverlening / maatschapp
-  Horeca

BEREIKBAARHEID

-  Rijweg
-  Parkeren
-  Voetpad
-  Fietspad
-  Busbaan

OPENBARE RUIMTE

-  Openbaar groen
-  Braakliggend terrein
-  Recreatie
-  Tuin / erf
-  Speelplek
-  Water



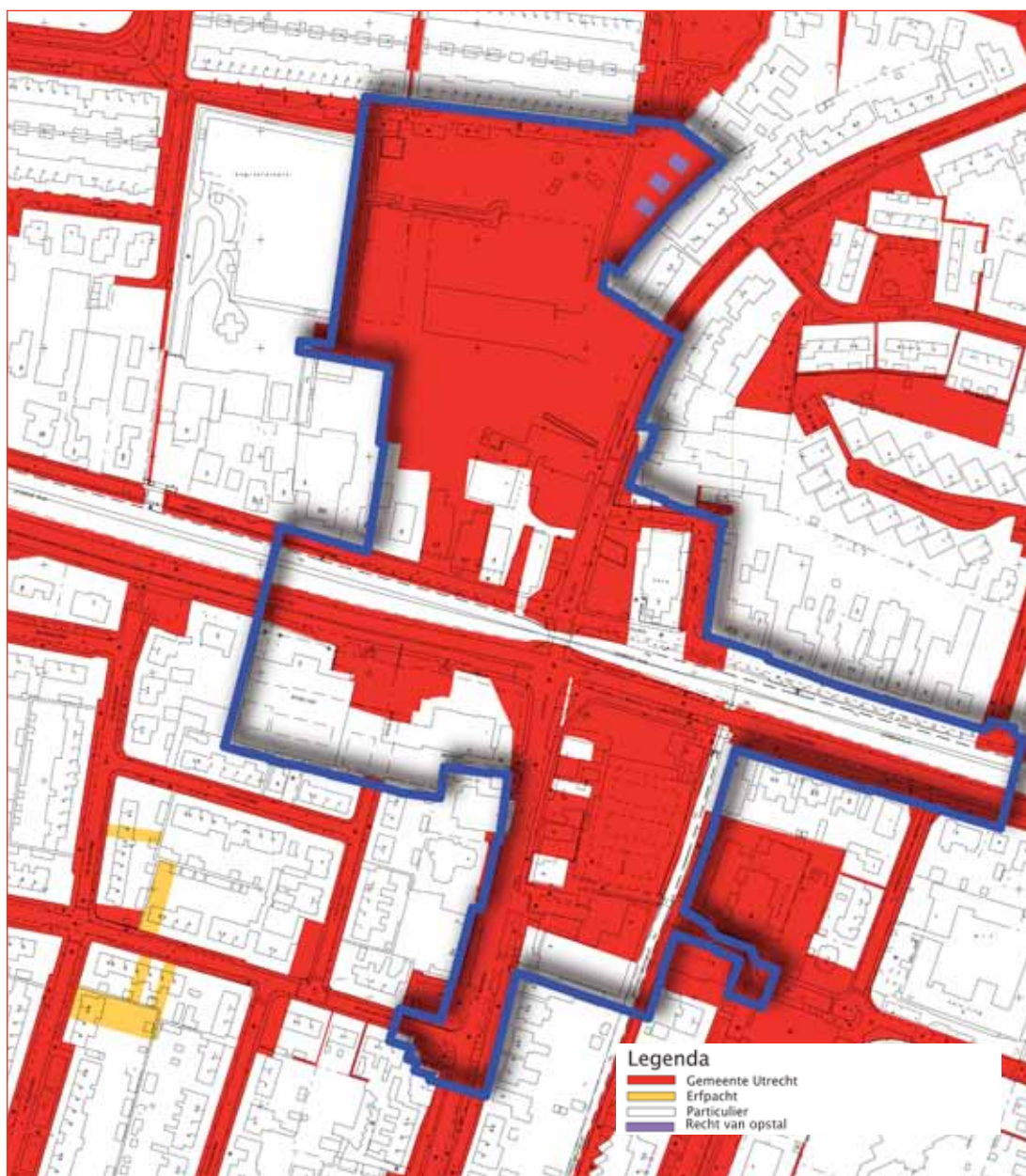
2.5 Eigendomssituatie

In het verleden heeft de gemeente diverse gronden aangekocht ten behoeve van het Centrumplan De Meern. Veel gronden in het hart van De Meern zijn daardoor in eigendom van de gemeente. Uitzondering is een aantal percelen aan de Zandweg en de Meerndijk. Ook het grootste gedeelte van het terrein van Rhenomare en Van den Brandhof is particulier eigendom. Op de eigendomskaart is het onderscheid tussen particulier en gemeentelijk eigendom aangegeven. Voor een groot deel van het eigendom van de gemeente zijn in het verleden privaatrechtelijke afspraken gemaakt.

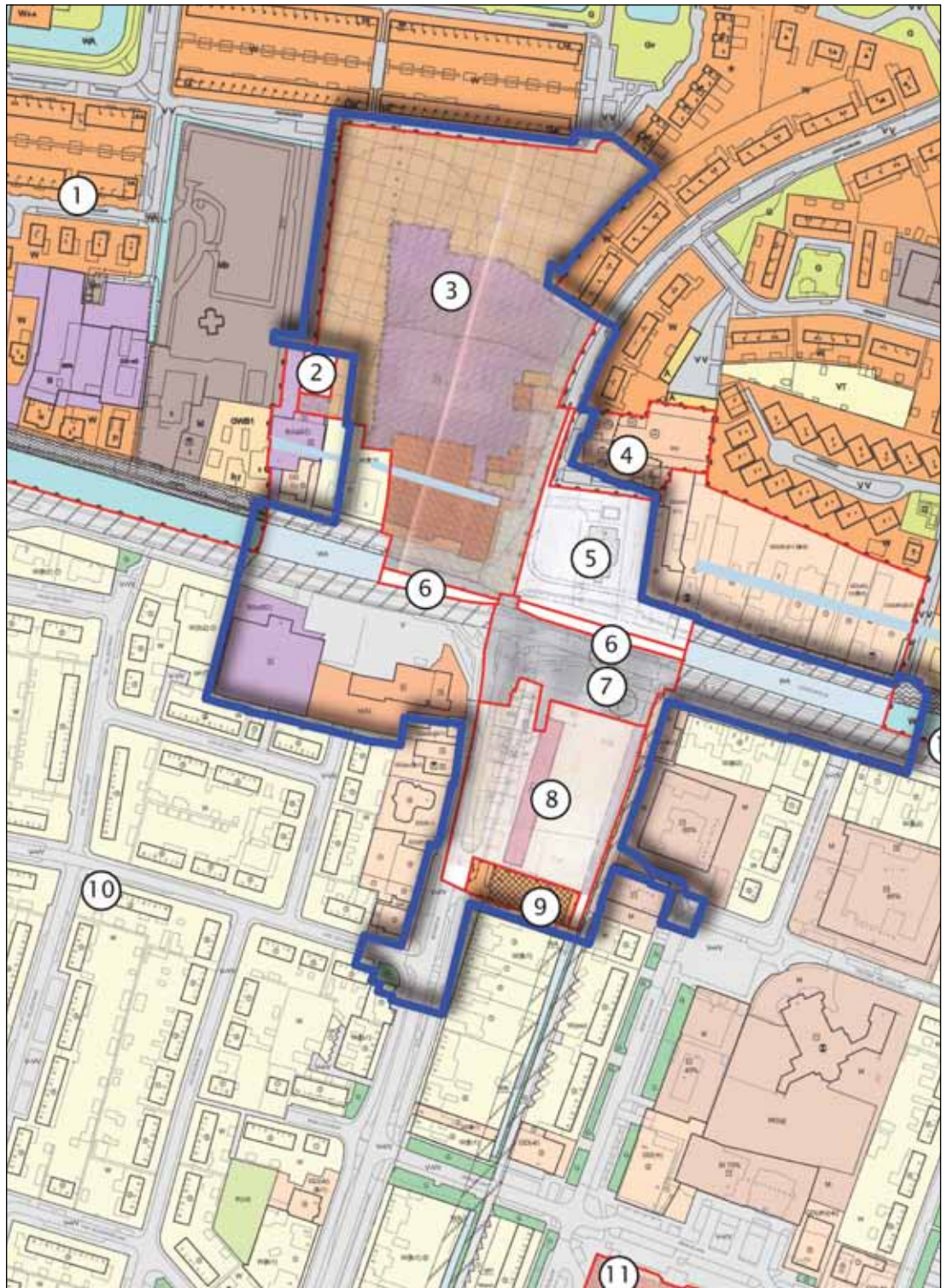
2.6 Bestemmingsplan

Binnen het plangebied zijn 11 bestemmingsplannen van kracht. Het oudste bestemmingsplan is uit 1965 (bebouwing en parkeerterrein ten oosten van de Meerndijk) en het meest recente is uit 2011 (locatie Castellum Novum). Gelet op de huidige bestemmingen van de verschillende ontwikkellocaties moet er een juridisch-planologische procedure doorlopen worden om herontwikkeling mogelijk te maken. De ingrepen in de openbare ruimte kunnen bijna allemaal binnen de huidige bestemmingsplannen uitgevoerd worden.

Afbeelding
Kaart eigendomssituatie



Afbeelding
Geldende bestemmings-
plannen.



Legenda

- | | |
|--|--|
| 1 De Meern Noord (2006) | 7 HOV De Meern (2002) |
| 2 Vleuten De Meern landelijk gebied (1981) | 8 De Meern zuid uitwerking in hoofdzaak (1965) |
| 3 'T Weer (1992) | 9 Supermarkt Meerndijk 24 (2006) |
| 4 Castellum Novum, De Meern (2011) | 10 De Meern Zuid (2010) |
| 5 De Meern Noord (1977) | 11 De Meern Oost (1981) |
| 6 De Meern West (1984) | |

2.7 Actuele ontwikkelingen

In en net buiten het hart van de Meern vinden diverse ontwikkelingen plaats. Hieronder worden de belangrijkste ontwikkelingen toegelicht, waarbij onderscheid gemaakt wordt tussen ontwikkelingen binnen en buiten het hart van De Meern. De ontwikkelingen zijn op de kaart in bijlage 2 aangegeven.

Binnen het hart van De Meern

Herontwikkeling locatie Rhenomare/Van den Brandhof

Voor de herontwikkeling van deze locatie is in 2008 een Nota van Uitgangspunten opgesteld. Eind 2011 is op basis van het plan van de ontwikkelaar een ontwerp bestemmingsplan opgesteld om de ontwikkeling van appartementen en commerciële ruimte mogelijk te maken. De gemeenteraad heeft echter niet ingestemd met het plan. De eigenaar en gemeente Utrecht zijn in gesprek over een plan dat maatschappelijk draagvlak heeft, financieel haalbaar is en ruimtelijk aanvaardbaar. Dit traject loopt nog.

Meernbrug

Een nieuwe brug over de Leidse Rijn, ter vervanging van de bestaande Meernbrug, was onderdeel van Centrumplan De Meern. Na het besluit in 2012 voor handhaving en uitbreiding van winkelcentrum Mereveldplein op de huidige locatie is, onder andere vanwege de aanzienlijke kosten, de vervanging van de Meernbrug heroverwogen. De conclusie was dat de brug gezien de technische staat nog tientallen jaren mee kan. De capaciteit van de huidige brug is strikt gezien voldoende om het aanwezige autoverkeer af te wikkelen. Voor voetgangers en fietsers is er echter beperkt ruimte. Deze situatie wordt door bewoners ook als onveilig ervaren. Dit geldt vooral tijdens de spitsmomenten als veel ouders met hun kinderen van en naar school fietsen via de Meernbrug. Er zijn mogelijkheden onderzocht die de situatie voor voetgangers en fietsers moet verbeteren.

Verbreding van de huidige brug met voetpaden aan beide kanten is het meest kansrijk. Deze variant wordt nu verder uitgewerkt. Met de verbreding ontstaat voor voetganger, fietser en automobilist voldoende ruimte voor een overzichtelijke en veilige oversteek. Deze symmetrische opzet sluit tevens aan op de ambities voor herinrichting van de Meerndijk met onder andere fietsstroken en voetpaden aan beide zijden van de weg.

Zandweg

In het kader van de Top 5 fietsroutes wordt de Zandweg ingericht als fietsstraat. De openbare ruimte wordt tussen Stadsdambrug en gemeentegrens meer gelijkwaardig ingericht, met meer ruimte voor fietsers en voetgangers. Ook wordt ingezet op verbetering van de relatie met het water. De werkzaamheden worden naar verwachting in 2014 afgerond.

Tijdelijke dorpstuin De Meern

In 2013 is een bewonersinitiatief voor een tijdelijke dorpstuin op het braakliggende terrein naast Ijssalon Zomers uitgevoerd. De tijdelijke dorpstuin fungeert nu als ontmoetingsplek voor bewoners uit De Meern totdat de locatie wordt herontwikkeld.

Sanering en tijdelijke inrichting Schmiemanterrein

Het Schmiemanterrein is het braakliggende terrein van de voormalige Opelgarage aan de Castellumlaan. In oktober 2013 zijn twee ondergrondse tanks opgegraven en is de vervuilde grond rondom de tanks afgegraven. Inmiddels is schone grond aangebracht, is het gesaneerde terrein ingezaaid met gras en is er een nieuw fietspad aangelegd. Dit fietspad is nu een prettige verbinding tussen Oosterlengte en Castellumlaan. Het wordt tevens door kinderen gebruikt als 'skatebaan'. Met omwonenden wordt gesproken over verdere mogelijkheden voor tijdelijke inrichting van dit terrein.

Diverse initiatieven

In het Hart van De Meern vestigen zich af en toe nieuwe ondernemers, zoals Ijssalon Zomers, restaurant Casa del Toro, Coffee & Tea Room Boulevard, cadeaushop Zoen en sportschool Newstyle. Deze initiatieven leveren een positieve bijdrage aan de leefbaarheid van het hart van De Meern.

Buiten het hart van De Meern

Herontwikkeling locatie Castellum Novum

Voor deze locatie is in 2011 een bestemmingsplan vastgesteld. Er kan een woongebouw met commerciële ruimte op begane grond gebouwd worden. De hoogte is maximaal 3 bouwlagen met kap (circa 13,50 meter). De gevel van de nieuwe bebouwing is belangrijk als bijdrage aan de gewenste levendigheid op het toekomstige plein rond de kerk.

Nieuwbouw Driekoningenschool

Op de locatie Mereveldlaan 1 wordt momenteel de nieuwbouw van de Driekoningenschool gerealiseerd. Het gaat om een schoolgebouw met hoofdzakelijk twee bouwlagen, een schoolplein en fietsenstallingen aan de zijde van de Achtkanten Molenvliet. De oplevering is voorzien in 2014.

Vernieuwing winkelcentrum Mereveldplein

Het winkelcentrum Mereveldplein wordt vernieuwd. Er wordt een supermarkt toegevoegd en enkele winkels krijgen een nieuwe plek binnen het winkelcentrum. De gevels rondom krijgen een meer 'open uitstraling'. In de openbare ruimte worden parkeerplaatsen toegevoegd, komt er meer ruimte voor verblijf en wordt de overlast van bevoorrading beperkt. Voor deze ontwikkeling is in 2014 een nieuw bestemmingsplan vastgesteld.

Castellum Hoge Woerd

Castellum Hoge Woerd maakt onderdeel uit van het Máximapark. In de ondergrond van de Hoge Woerd liggen de resten van een Romeins fort of Castellum. Hier worden onderdelen van het oorspronkelijke fort weer zichtbaar gemaakt en komt er een cultuurhuis met café-restaurant voor voorstellingen en exposities. Ook zullen verschillende stichtingen en verenigingen hier hun plek krijgen om de natuur- en cultuurhistorische waarde van de plek aan bezoekers te laten zien.

Kruising en rotonde C.H. Letschertweg

Om doorgaand verkeer door De Meern (via Meerndijk en Castellumlaan) te ontmoedigen, is een goede doorstroming op de hoofdwegen rondom de kern essentieel. De kruising Meerndijk-C.H. Letschertweg en de rotonde Oudenrijnseweg-C.H. Letschertweg belemmeren deze doorstroming nu.

Op de kruising Meerndijk-Letschertweg wordt de verkeersregelinstantie geoptimaliseerd.

De rotonde Oudenrijnseweg-C.H. Letschertweg wordt uitgebreid zodat afslaand verkeer en rechtdoorgaand verkeer elkaar niet ophouden. Er komt daarom één rijbaan bij.

Meerndijk

Nu de Meerndijk geen functie meer heeft primair voor doorgaand verkeer, is de ambitie de inrichting van de weg te laten aansluiten bij het dorpse karakter. Er wordt ingezet op een meer dorpse inrichting, die het gewenste verkeersgedrag stimuleert en de verkeersveiligheid verbetert.

De kruising Meerndijk-Oranjelaan is in september 2013 aangepast. Hier is de oversteekbaarheid voor voetgangers verbeterd door de aanleg van middeneilanden.

Op de kruising Meerndijk-Laan 1954/Van Heemskerklaan zal een rotonde worden aangelegd. Doel hiervan is de snelheid van autoverkeer te verlagen en het overzicht en de verkeersveiligheid op de kruising te vergroten. Uitvoering hiervan is voorzien in 2014.

3 Ambitie, visie en uitwerking

In dit hoofdstuk worden achtereenvolgens de ambitie en de visie voor het Hart van De Meern beschreven. Daarna wordt ingegaan op de functionele en ruimtelijke uitgangspunten voor de verschillende deelgebieden in het Hart van De Meern. Het voorliggende SPvE heeft alleen betrekking op het Hart van De Meern Noord, waarvan alle ambities financieel gedekt zijn. Vanwege de samenhang met Hart van De Meern Zuid zijn de ambities en uitgangspunten beschreven voor beide gebieden.

3.1 Ambitie

Met bewoners, ondernemers en ontwikkelaars is gesproken over wensen en ambities voor de plek. Het resultaat is de Programmatische Visie Hart van De Meern juni 2013. De kern hiervan is dat het Hart van de Meern een levendig en vitaal dorpshart moet worden met waarden als dorps, gezellig, bezielend, verbindend en ondernemend. Een dorpshart met de brug en de beleving van het water van de Leidse Rijn als het symbolische kernpunt. Deze ambitie is terug te brengen tot een viertal opgaven:

- Het dorpshart aan de Leidse Rijn maken tot dé ontmoetingsplek van De Meern voor iedereen;
- Het terugbrengen van de menselijke maat in bebouwing en openbare ruimte;
- De omliggende wijken beter verbinden met het dorpshart en de Leidse Rijn;
- Het koesteren en benutten van de bestaande karakteristieken van de plek.

3.2 Visie

Openbare ruimte

De Zandweg, de Leidse Rijn en de Meerndijk zijn de dragers van het Hart van De Meern, met het plein als de ontmoetingsplek van De Meern.

Voor de Zandweg, Meerndijk en het plein wordt ingezet op het verbeteren van de verblijfskwaliteit in de openbare ruimte en het versterken van de relatie met de Leidse Rijn. Om ook echt dé ontmoetingsplek van De Meern te kunnen worden wordt een hoge verblijfskwaliteit nagestreefd. Voetganger en fietser zullen daarom leidend zijn bij alle ingrepen in de openbare ruimte. Daarnaast wordt ingezet op een hoger inrichtingsniveau (bestrating, materiaalgebruik, straatmeubilair) en verbetering van de bestaande groen- en boomstructuur. De rand van de begraafplaats en de oevers van de Achtkantenmolenvliet worden nieuwe groene verbindingen naar de Leidse Rijn. Door deze waterlopen beter zichtbaar en toegankelijk te maken worden ze ook aantrekkelijker voor waterrecreatie.

Functionies

Wat betreft functionies en voorzieningen in het Hart van De Meern wordt ingezet op herstel en versterking van het authentieke en kleinschalige karakter. Nieuwbouw en functieverandering moet erop gericht zijn het dorpshart te onderscheiden van de functionele winkelcentra in de omgeving.

Het winkelcentrum Mereveldplein blijft het primaire winkelcentrum van De Meern. Om te voorkomen dat er een tweede winkelcentrum in het Hart van De Meern (aan de noordkant van de Leidse Rijn) ontstaat, is het uitgangspunt in het SPvE dat er rondom de brug geen detailhandel wordt toegevoegd, bovenop de al aanwezige en planologisch toegestane detailhandel. Voor het Hart van De Meern wordt daarom uitgegaan van gemengde – bij voorkeur uitnodigende – functionies. Naast wonen gaat het om functionies gericht op ontmoeten en verblijven, zoals horeca, werkplekken voor kleine zelfstandigen (Zpot), kleinschalige bedrijven en ambachten, maar bijvoorbeeld ook een gezondheidscentrum.

De te ontwikkelen gebieden achter de bestaande lintbebouwing lenen zich primair voor woningbouw als overgang naar de omliggende woonwijken.

Ruimtelijk

Voor de (nieuwe) lintbebouwing aan de Zandweg, Rijksstraatweg en Meerndijk wordt ingezet op herstel van het kenmerkende kleinschalige en gevarieerde bebouwingsbeeld.

De te ontwikkelen gebieden achter de linten sluiten meer aan op de aanliggende woonwijken. Maat, schaal en beeld vragen minder specifieke regels dan bij de lintbebouwing. Een goede oriëntatie op de omgeving is wel belangrijk, want het draagt bij tot het eigen maken van de drie nieuwe woonbuurten.

Netwerk

Om het Hart van De Meern vitaal te maken is het belangrijk dat er aantrekkelijke en veilige routes komen voor fietsers en voetgangers. Hiertoe worden de Meerndijk en de Zandweg autoluwer en fietsvriendelijker gemaakt. Daarnaast zijn nieuwe verbindingen gedacht vanuit de aanliggende wijken langs het groen bij de begraafplaats, de Achtkanten Molenvliet en vanuit de Nyeveltstraat. Ook wordt de bestaande fietsroute tussen de Meerndijk en Mereveldlaan richting de scholen en het winkelcentrum verbeterd.

Afbeelding
Visiekaart



- | | | | |
|---|---|--|---|
|  | Plein rond kerk als ontmoetingsplek |  | Nieuwe / te versterken route langzaam verkeer |
|  | Verbeteren verblijfskwaliteit openbare ruimte |  | Versterken groen en water |
|  | Lintstructuur hart van De Meern |  | Versterken groen en bomen langs Leidse Rijn |
|  | Versterken lintbebouwing |  | Versterken hoofdboomstructuur Meerndijk-
Castellumlaan |
|  | Versterken bebouwing pleinrand |  | Woonbuurten |
|  | Versterken oriëntatie op de Leidse Rijn | | |

Impressie
mogelijke
inrichting plein





Impressie
inrichting Zandweg



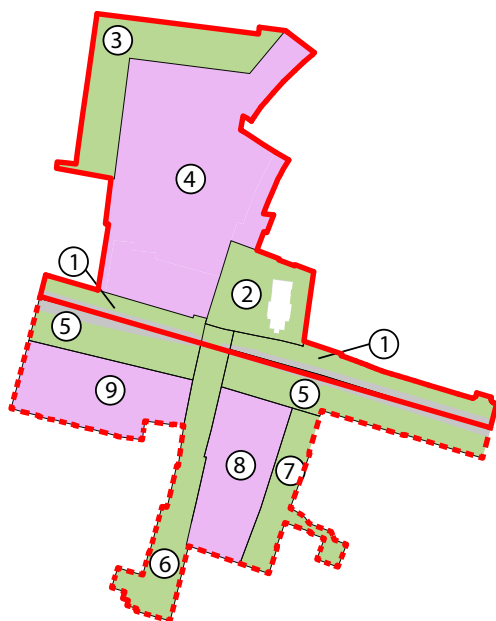


3.3. Overzicht deelgebieden

Binnen het plangebied wordt onderscheid gemaakt tussen Hart van De Meern Noord (waar de besluitvorming zich op richt) en Hart van De Meern Zuid. Deze zijn vervolgens weer onderverdeeld in openbare ruimte en ontwikkellocaties. In de openbare ruimte zijn de Zandweg met de Leidse Rijn, het plein en de Meerndijk de dragers van het plan. Daarnaast zijn er de groenzones begraafplaats-Oosterlengte en Achtkanten Molenvliet. De uitgangspunten voor de openbare ruimte zijn specifiek en zijn de basis voor het maken van een functioneel, voorlopig en later definitief ontwerp voor de openbare ruimte.

Bij de ontwikkellocaties gaat het om de drie gebieden: Achtkanten Molenvliet/C1000, Castellumlaan/Oosterlengte en Rhenomare/Van den Brandhof. De uitgangspunten voor de ontwikkellocaties zijn relatief globaal en moeten gezien worden als basis voor een nadere uitwerking door private partijen.

Afbeelding
Aanduiding deelgebieden



Hart van De Meern Noord

1. Zandweg en Leidse Rijn
2. Plein Marekerk
3. Groenzone begraafplaats/Oosterlengte
4. Locatie Castellumlaan-Oosterlengte

Hart van De Meern Zuid

5. Rijksstraatweg
6. Meerndijk en Meernbrug
7. Groenzone Achtkanten Molenvliet
8. Locatie Achtkanten Molenvliet/C1000
9. Locatie Rhenomare/Van den Brandhof

Afbeelding

Ambitiekaart Hart van De Meern



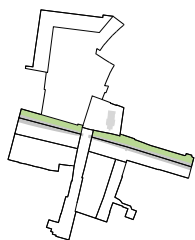
- Plangrens SPvE Hart van De Meern Noord
- - - Plangrens SPvE Hart van De Meern Zuid

- Funcities**
- Gemengde functies met wonen
- Wonen

- Ruimtelijk**
- Bestaande bebouwing
- Maximale bouwgrens
- ☆ Bebouwingsaccent

- Bereikbaarheid**
- Straat
- HOVbusbaan
- Fietsparkeerterrein bushalte
- Fietsstraat Zandweg
- - - Verbinding langzaam verkeer
- Brug (fietsers/voetganger)
- Toegang nieuwe woonbuurt (auto)
- Inpassen bestaande parkeerplaatsen in groen

- Openbare ruimte**
- Leidse Rijn
- Tijdelijke Dorpstuint De Meern
- Plein met bijzonder element
- Verblijfsgebied (30km/u)
- Openbaar groen en water
- Plek aan het water (publiek)
- Plek aan het water (particulier initiatief)
- Mogelijkheden voor waterrecreatie



3.4. Uitgangspunten Hart van De Meern Noord

Onderstaande uitgangspunten hebben betrekking op het plangebied van dit SPvE; Hart van De Meern Noord. De vier deelgebieden in dit gebied worden hieronder achtereenvolgens beschreven. Daarbij is onderscheid gemaakt tussen openbare ruimte en ontwikkellocaties.

1. Zandweg en de Leidse Rijn

Visie

- het verbeteren van de verblijfskwaliteit van de openbare ruimte
- het versterken van de relatie met de Leidse Rijn
- het verbeteren van de bestaande groen- en boomstructuur

Gebruik

- Wordt heringericht als 30 km/uur gebied/fietsstraat (de auto is ondergeschikt aan fietser en voetganger). Gereed 2014.
In het kader van de Top 5 Fietsroutes is hiervoor reeds een ontwerp gemaakt. Dit past bij de ambities en uitgangspunten voor het hart van De Meern.
- Creëren van drie verblijfsplekken aan het water, waarvan één publieke in samenhang met het toekomstige plein. De exacte locatie van de andere plekken aan het water vereist nog nadere studie. Waar mogelijk is ruimte voor het aanleggen van kleine recreatievaartuigen.
- De mogelijkheden onderzoeken om minder parkeerplaatsen langs het water te maken, al dan niet elders in het plangebied gecompenseerd.
- De mogelijkheden voor terrassen aan het water nabij horeca worden onderzocht.

Ruimtelijk

- Behoud van het karakteristieke beeld van de Leidse Rijn met groene oevers, grote bomen en vergezicht over het water.

Groen en bomen

- Behouden en waar nodig aanvullen van bestaande bomen langs de Leidse Rijn. Als de kwalitatief matige haagbeuken vervangen moeten worden, dan kunnen essen worden geplant (deze staan langs de hele Leidse Rijn).
- Behoud en versterking van de groene oevers langs de Leidse Rijn.

Inrichting en materiaalkeuze

- Bij de materialisering wordt aangesloten op het historische karakter door gebakken klinkers toe te passen voor de trottoirs. De fietsstraat wordt voorzien van asfalt om het comfort voor fietsers te vergroten.
- De voorzieningen aan de noordelijke oever sluiten aan op de groene kwaliteit. Daarbij wordt rekening gehouden met de waterkerende functie, de huidige doorvaarbreedte en de bestaande persleiding.

Afbeelding

Uitsnede Zandweg en
Leidse Rijn.



Principedoorsnede

Huidige situatie

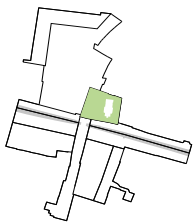
Zandweg/plek aan het
water/kerk.



Principedoorsnede

Mogelijk toekomstige
situatie Zandweg/plek
aan het water/kerk.





2. Plein

Visie

- het verbeteren van de verblijfskwaliteit van de openbare ruimte
- het versterken van de relatie met de Leidse Rijn

Gebruik

- Het plein heeft een ontmoetingsfunctie en moet multifunctioneel te gebruiken zijn voor onder meer evenementen, horeca en verblijf.

Ruimtelijk

- De gevels van de bestaande en nieuwe bebouwing rondom de kerk vormen de ruimtelijke begrenzing van de plein. De Castellumlaan moet een vanzelfsprekend onderdeel worden van deze ruimte en mag hierin geen barrière vormen.
- De Castellumlaan is onderdeel van het plein en voegt zich naar de inrichtingsprincipes van het plein. Daar waar het plein eindigt, wordt het bestaande profiel van de Castellumlaan doorgezet.
- Er komt een bijzonder element op het plein (waterelement, kunstobject) als herkenningspunt en ontmoetingsplek.
- De plek aan het water moet uitnodigend en goed bereikbaar zijn zodat deze ruimtelijk één geheel vormt met het plein.

Bomen

- De twee beeldbepalende bomen bij de hoofdingang van de kerk moeten behouden blijven.
- Voor de overige bomen is het uitgangspunt behoud voor zover ze een meerwaarde hebben voor het gebruik en de uitstraling van het toekomstige plein. Dit geldt in het bijzonder voor de sierkersen.

Verkeer en parkeren

- De inzet is een autoluw plein: het aantal te realiseren parkeerplaatsen moet passen bij het multifunctionele gebruik en de gewenste uitstraling van het plein.
- Er moet daarom worden onderzocht hoeveel parkeerplaatsen er nodig zijn voor de huidige en toekomstige functies rond het plein al dan niet gecompenseerd in het aanliggende deelgebied Castellumlaan-Oosterlengte.
- Er moet rekening worden gehouden met voldoende fietsvoorzieningen.

Inrichting en materiaalkeuze

- Het bestratingsmateriaal sluit aan bij het historische karakter van de plek door gebakken klinkers toe te passen.
- Straatmeubilair, verlichting, fietsvoorzieningen en andere elementen zijn onderdeel van een integraal ontwerp.
- Het oorlogsmonument kan mogelijk een plek krijgen op het plein.

Afbeelding
Uitsnede plein.

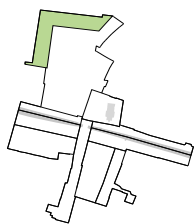


Principedoorsnede
Huidige situatie rondom
kerk.



Principedoorsnede
Mogelijk toekomstige si-
tuatie plein rondom kerk.





3. Groenzone begraafplaats /Oosterlengte

Visie

- Benutten van de groene kwaliteiten van het gebied
- Maken van een nieuwe groene verbinding naar de Leidse Rijn

Functies

- Er wordt ingezet op een nieuwe route tussen Oosterlengte en de Zandweg. Deze is primair voor voetgangers. De haalbaarheid is afhankelijk van minnelijke grondvererving van de benodigde grond.
- De groenzone vormt een overgangsgebied naar de begraafplaats en is uitloopgebied voor de bestaande en toekomstige woonbuurten.
- De rand langs de begraafplaats is voor rustig gebruik, zoals wandelen en zitten. De zone langs Oosterlengte is meer voor actief gebruik.
- De bestaande speelvoorzieningen blijven behouden of worden opnieuw ingepast.
- De zone wordt uitgebreid met speelvoorzieningen voor de nieuwe woonbuurt, waaronder spelen voor 0-6 jaar.
- In de groenzone wordt de compensatie van het dempen van de sloot ten noorden van het Schmiemanterrein opgelost door de watergang aan de oostzijde van de begraafplaats te verbreden. Deze oever wordt natuurvriendelijk ingericht.

Ruimtelijk

- De groenzone is circa 25 breed en krijgt een parkachtige uitstraling

Bomen

- Bomen van goede kwaliteit moeten zoveel mogelijk behouden blijven, dan wel verplant of, als dat niet mogelijk is, gecompenseerd worden binnen het plangebied. De rij eiken en de vier iepen langs Oosterlengte moeten in ieder geval behouden blijven.

Inrichting

- De groenzone en de ontwikkellocatie Castellumlaan/Oosterlengte moeten als één integrale ontwerpogave worden uitgewerkt.
- De bestaande parkeerplaatsen langs Oosterlengte worden bij de herinrichting betrokken en passend bij het groene karakter ontworpen. Het huidig aantal (26) moet worden teruggebracht.

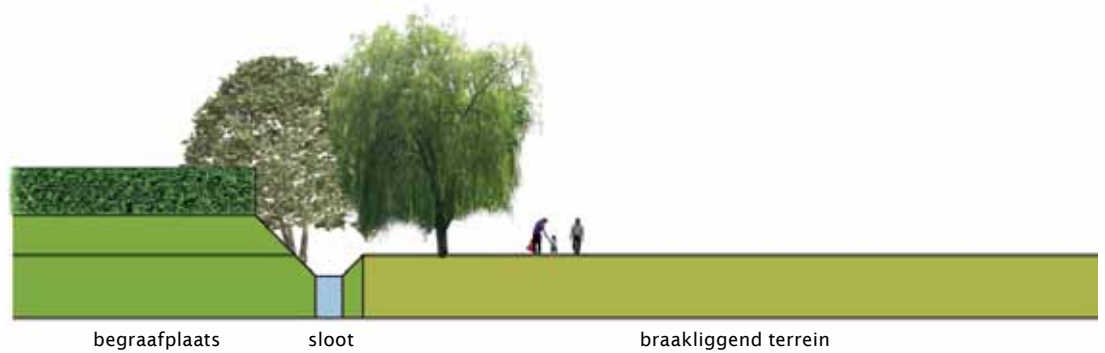
Afbeelding

Uitsnede groenzone begraafplaats-Oosterlengte



Principedoorsnede

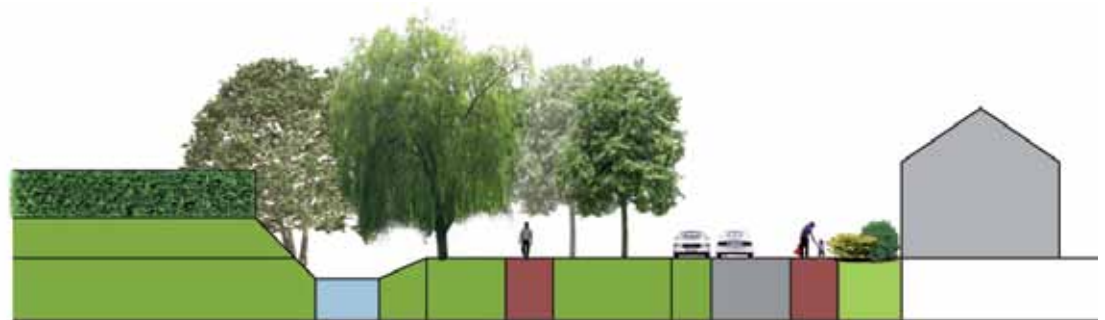
Huidige situatie groenzone begraafplaats.



begraafplaats sloot braakliggend terrein

Principedoorsnede

Mogelijk toekomstige situatie groenzone begraafplaats.



begraafplaats watergang met talud 1:2,5 groenzone met pad nieuwe ontwikkeling

Principedoorsnede

Huidige situatie groenzone Oosterlengte.



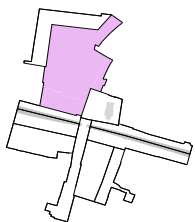
braakliggend terrein 't Weer

Principedoorsnede

Mogelijk toekomstige situatie groenzone Oosterlengte.



nieuwe ontwikkeling groenzone met spelen 't Weer



4. Deelgebied Castellumlaan-Oosterlengte

Visie

- Behoud van het kleinschalige en gemengde karakter aan de Zandweg
- Realiseren van woningen
- Het behoud en versterken van het bestaande groen
- Het maken van nieuwe verbindingen naar de Leidse Rijn en het plein

Functies

- Langs de Zandweg en de Castellumlaan grenzend aan het plein wordt uitgegaan van kleinschalige gemengde functies. Naast bestaande functies is er ruimte voor horeca, zakelijke en maatschappelijke dienstverlening. Daarboven zijn woningen mogelijk. Detailhandel is toegestaan op locaties waar nu al detailhandel gevestigd is – waarbij functiewijziging in de toekomst niet wordt uitgesloten - of planologisch is toegestaan in de vigerende bestemmingsplannen.
- Op het hierachter gelegen terrein is woningbouw mogelijk. Voor de hand liggen eengezinswoningen, maar ook appartementen in een kleinschalige opzet zijn mogelijk.
- Uitgangspunt is voornamelijk inpassing van het pand Castellumlaan 4 (nu sportschool Newstyle). Herontwikkeling is mogelijk op initiatief van de eigenaar. Op dat moment gelden voor deze locatie de randvoorwaarden zoals beschreven in dit SPvE.

Ruimtelijk

Binnen dit deelgebied worden vier ruimtelijke eenheden onderscheiden:

- Rand van het plein
- De Zandweg
- De Castellumlaan
- Het gebied tussen Zandweg en Oosterlengte.

Rand van het plein

- De toekomstige bebouwing rond het plein is essentieel voor het functioneren van het plein als hart van De Meern. Voor deze bebouwing gelden dan ook meer specifieke randvoorwaarden.
- De rand van het plein vraagt om een duidelijke begrenzing. De aangegeven bouwgrens langs het plein is daarom een verplichte bouwgrens.
- De maximale bouwhoogte is 2 bouwlagen met kap.
- Alle bebouwing presenteert zich uitnodigend en ‘open’ naar de omgeving zodat een levendig en sociaal veilig plein ontstaat.
- De bebouwing moet op de begane grond ruimte bieden aan gemengde dorpsfuncties. De begane grond van de bebouwing moet hiervoor voldoende hoog zijn.
- Op de hoek Castellumlaan-Zandweg is ruimte voor een beperkt hoogte-accent waarmee de kruising van Zandweg en Leidse Rijn wordt benadrukt. De maximale bouwhoogte is 3 bouwlagen met kap.
- De overgang van bebouwing langs de Zandweg naar de bebouwing langs het plein vraagt bijzondere aandacht. De gevels moeten te allen tijde uitnodigend zijn en ‘blinde’ (zij)gevels zijn niet gewenst.
- Uitgangspunt voor de beeldkwaliteit is verschillende pandbreedtes, wisselende goot- en nokhoogte, diversiteit in kapvorm en kaprichtingen en afwisseling in materiaalgebruik.

Afbeelding

Randvoorwaardenkaart
Castellumlaan - Ooster-
lengte



Functies	
	Wonen
	Gemengde functies op begane grond
	Bestaande bebouwing pand Castellumlaan 4
Ruimtelijk	
	Verplichte bouwgrens
	Maximale bouwgrens
	Maximaal aantal bouwlagen
	Bebouwingsaccent (max. 3 lagen met kap)
	Oriëntatie bebouwing naar omgeving
Bereikbaarheid	
	Route langzaam verkeer (locatie indicatief)
	Ontsluiting woonbuurt auto (locatie indicatief)
Openbare ruimte	
	Bestaande bomen (kwaliteit divers)
	Bestaande bomen van goede kwaliteit
	Bestaande watergang

Zandweg

- Ingezet wordt op behoud van de bestaande kleinschalige en gevarieerde bebouwing. Bij vernieuwing of vervanging van bebouwing is deze karakteristiek uitgangspunt. Daarbij moet worden voldaan aan de beoogde beeldkwaliteit (zie pagina 39).
- De maximale bouwhoogte is 2 bouwlagen met kap.
- Bebouwing moet worden afgedekt met een kap.
- De beoogde beeldkwaliteit betreft variatie in rooilijn, verschillende pandbreedtes, wisselende goot- en nokhoogte, diversiteit in kapvorm en kaprichtingen, en individuele verschijningsvorm.
- Entrees bevinden zich aan de straat en dragen daarmee bij aan een levendige openbare ruimte.

Castellumlaan

- De opzet van woningen met voortuin aan de Castellumlaan wordt voortgezet in zuidelijke richting. Er moet op een zorgvuldige manier een ruimtelijke overgang worden gecreëerd naar het plein (van groene voorruimte naar open plein).
- De maximale bouwhoogte is 2 bouwlagen met verplichte kap. Dit sluit aan bij de aanwezige karakteristiek van bebouwing aan de Castellumlaan.
- De woningen moeten op eenzelfde afstand van de weg staan als de bestaande 2/1 kapwoningen ten noorden daarvan.
- Het parkeren dient op eigen terrein te worden ingepast met uitzondering van het bezoekers-parkeren.

Gebied tussen Zandweg en Oosterlengte

- De woonbuurt vormt in maat en schaal de overgang tussen het kleinschalige en individuele karakter van de lintbebouwing en het meer grootschalige en planmatige van de wijk 't Weer. De ruimtelijke opzet is zodanig dat er aantrekkelijke openbare verbindingen ontstaan met de omliggende woongebieden en groenzones.
- De spits van de Marekerk zal ook in deze woonbuurt een oriëntatiepunt zijn.
- De maximale bouwhoogte is 3 met incidenteel 4 bouwlagen. Deze hoogten zijn vergelijkbaar met de bouwhoogten in de aangrenzende wijk 't Weer.
- De bebouwing presenteert zich 'open' naar de omgeving. Achterkanten van percelen of panden grenzend aan de openbare ruimte zijn niet gewenst.
- De groenzone en het deelgebied Castellumlaan-Oosterlengte moeten als één integrale ontwerp-opgave worden uitgewerkt.

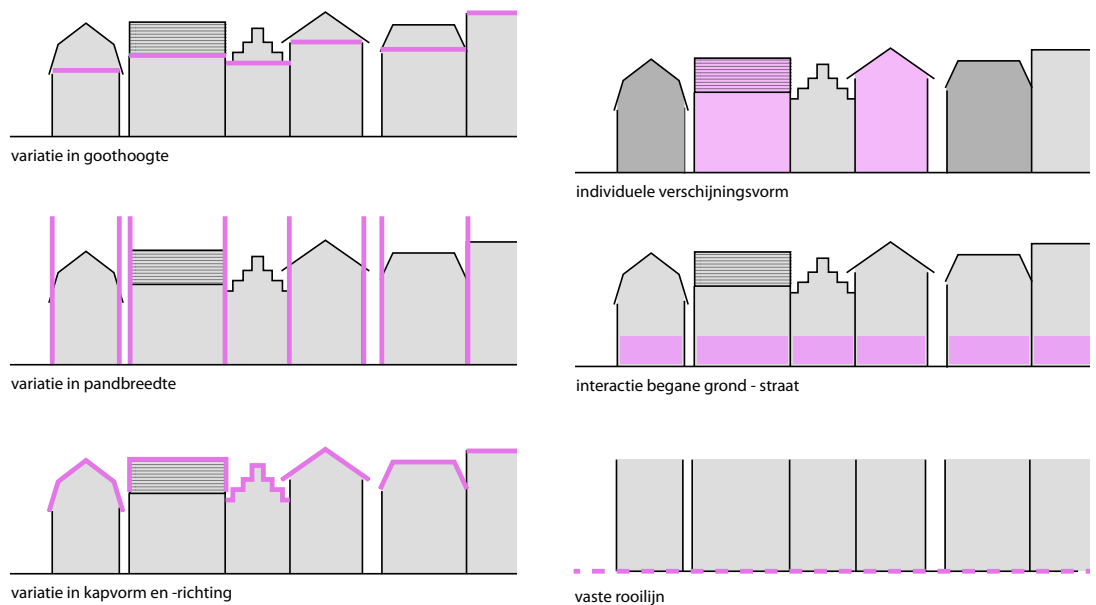
Bereikbaarheid en parkeren

- De toegang tot het woongebied voor autoverkeer ligt aan de Castellumlaan. Een directe verbinding met Oosterlengte is niet gewenst met het oog op het ontmoedigen van het autogebruik via de Meerndijk en de Castellumlaan.
- Het gehele gebied moet worden ingericht als 30 km/uur-gebied.
- Voor nieuwe ontwikkelingen moet voldaan worden aan de actuele gemeentelijke parkeernormen.
- Het parkeren voor bewoners dient op eigen terrein te worden opgelost. Voor bezoekers moet parkeren op openbaar terrein worden gerealiseerd.
- In dit deelgebied moet ook rekening worden gehouden met extra parkeerplaatsen om de parkeerplaatsen te compenseren die verdwijnen om de verblijfskwaliteit van het plein en de Zandweg te vergroten. Het aantal kan pas bepaald worden na verdere uitwerking van de betreffende openbare ruimten.
- Er wordt ingezet op een nieuwe route (primair voor voetgangers) tussen Oosterlengte en Zandweg langs de begraafplaats. Hiervoor moeten gronden verworven worden. De haalbaarheid van deze gewenste doorsteek is afhankelijk van minnelijke verwerving van de hiervoor benodigde gronden.

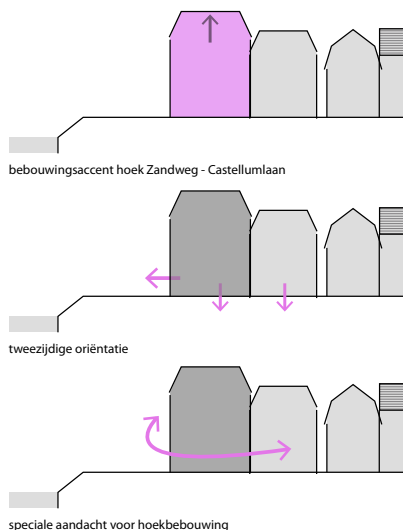
Openbare ruimte

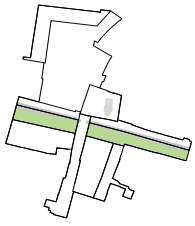
- Bezoekersparkeren moet informeel en in beperkte mate op straat worden ingepast.
- Bij gebouwde oplossingen in de openbare ruimte moet rekening worden gehouden met voldoende gronddekking, zodat er mogelijkheden zijn voor groen.
- Bomen van goede kwaliteit moeten zoveel mogelijk behouden blijven, dan wel verplant of, als dat niet mogelijk is, gecompenseerd worden binnen het plangebied.
- Er liggen twee watergangen binnen dit ontwikkelgebied. Mogelijk kan de meest noordelijke worden ingepast in de toekomstige woonbuurt. Dit moet worden onderzocht. Wanneer dit niet mogelijk blijkt, vindt compensatie voor het dempen ervan plaats door de watergang aan de oostzijde van de begraafplaats te verbreden. Eventueel noodzakelijke watercompensatie als gevolg van een toename van verharding en bebouwing in het ontwikkelgebied Castellumlaan/Oosterlengte is binnen dat ontwikkelgebied voorzien.

Afbeelding
Principes lintbebouwing
rand van het plein



Afbeelding
Principes overgang
bebouwing plein en
Zandweg.





3.5 Uitgangspunten Hart van De Meern Zuid

Onderstaande uitgangspunten hebben betrekking op Hart van De Meern Zuid. Dit gebied maakt geen onderdeel uit van het plangebied van het SPvE omdat de financiële dekking hiervoor nog niet rond is, maar wordt wel beschreven vanwege de samenhang met Hart van De Meern Noord. De vijf deelgebieden in dit gebied worden hieronder achtereenvolgens beschreven. Daarbij is onderscheid gemaakt tussen openbare ruimte en ontwikkellocaties.

5 Rijksstraatweg

Visie

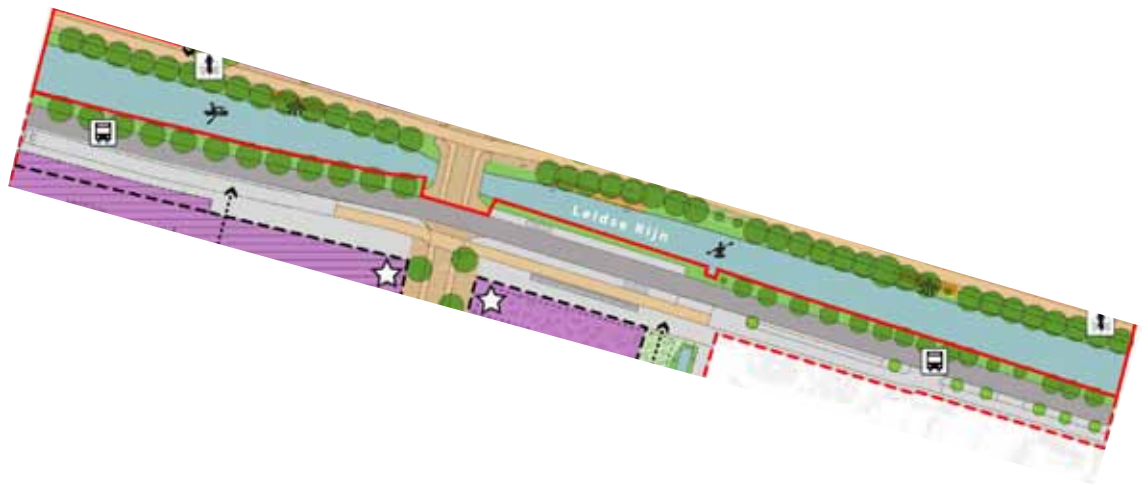
- Behoud van de verkeersfunctie
- Verbeteren van de verblijfskwaliteit

Gebruik

- Ter plaatse van de verlengde Nyeveltstraat voegt de parallelweg in op de busbaan en rijdt de auto mee met de bus.
- Op de kruising Rijksstraatweg-Meerndijk komen goede oversteekvoorzieningen voor voetganger en fietser, aansluitend op de beoogde situatie op de Meerndijk en brug.
- De parkeervoorziening voor fietsers blijft nabij de bestaande bushalte.
- Grenzend aan de nieuwe bebouwing aan de Rijksstraatweg, ten oosten van de Meerndijk, is ruimte voor verblijf en eventueel uitstallingen bij voorzieningen.

Afbeelding

Uitsnede Rijksstraatweg.



Principedoorsnede

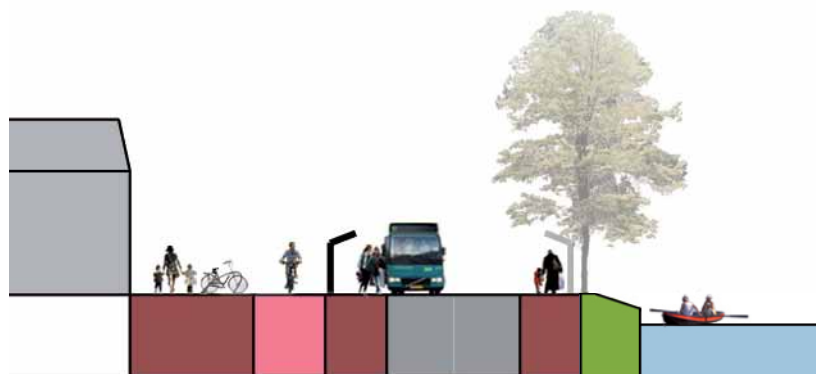
Huidige situatie Rijksstraatweg.



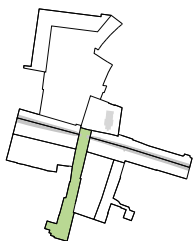
fiets twee HOV met bushaltes Leidse Rijn
richtingen

Principedoorsnede

Mogelijk toekomstige
situatie Rijksstraatweg.



trottoir fiets twee HOV met bushaltes Leidse Rijn
met fietsen-richtingen
rekken



6. Meerndijk en Meernbrug

De Meerndijk, tussen Rijksstraatweg en Van Zuylenstraat, en de Meernbrug valt binnen het plangebied van het hart van De Meern. Hiervoor zijn reeds budgetten beschikbaar. De definitieve herinrichting van dit deel van de Meerndijk gebeurt in afstemming met de naastgelegen ontwikkellocaties Rhenomare/ Van den Brandhof en Achterkanten Molenvliet/C1000.

De Meernbrug wordt aan weerszijden uitgebreid met een extra brugelement voor voetgangers. Hierdoor wordt op de brug extra ruimte gecreëerd voor fietsers. De uitbreiding van de brug wordt in 2014, met een mogelijke uitloop in 2015, gerealiseerd.

Visie

- Het behoud en herstel van het kleinschalige en gemengde karakter.
- Het verbeteren van de verblijfskwaliteit van de openbare ruimte. Het hart van De Meern als 'bestemming' wordt zo voelbaar.
- Het verbeteren van verkeersveiligheid voor fietsers.

Gebruik

- De inrichting van de Meerndijk moet straks het verblijfskarakter benadrukken. Er wordt daarom ingezet op meer gelijkwaardigheid tussen verkeersdeelnemers (voetganger, auto, fietser).
- Creëren van verblijfsmogelijkheden en daar waar mogelijk terrassen en winkeluitstallen.
- Vanaf de Van Zuylenstraat tot het plein wordt de Meerndijk omgevormd tot 30 km/uur gebied.
- Vanwege de functie van de Meerndijk als hoofdfietsroute en de verkeersintensiteiten op de Meerndijk is toepassing van brede fietsstroken vereist.
- De fietsstroken op de Meerndijk worden logisch doorgezet op de Meernbrug.
- Het overstekend fietsverkeer van en naar de scholen en het winkelcentrum vraagt bijzondere aandacht.
- Er is beperkt ruimte voor langsparkeren. In de verdere uitwerking moet onderzocht worden hoeveel parkeerplaatsen er nodig zijn in relatie tot de gewenste functionaliteit van de straat.

Ruimtelijk

- Het nieuwe straatprofiel moet aansluiten bij de gewenste kleinschaligheid.
- Tussen Van Zuylenstraat en Rijksstraatweg worden geen groene bermen toegepast, omdat dit niet past bij gemengd gebruik van de ruimte en de verschillende voorzieningen aan weerszijde van de weg.

Groen en bomen

- Er wordt ingezet op het voortzetten van de dubbele bomenrij langs de Meerndijk tot aan de Rijksstraatweg. De technische mogelijkheden en de kosten hiervan moeten nog nader worden onderzocht.

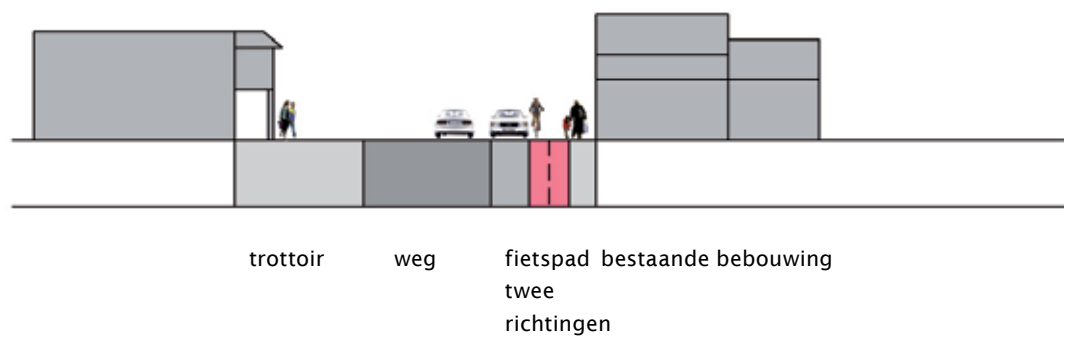
Inrichting en materiaalkeuze

- Het bestratingmateriaal sluit aan op het historische karakter van de plek. Er worden gebakken klinkers toegepast.

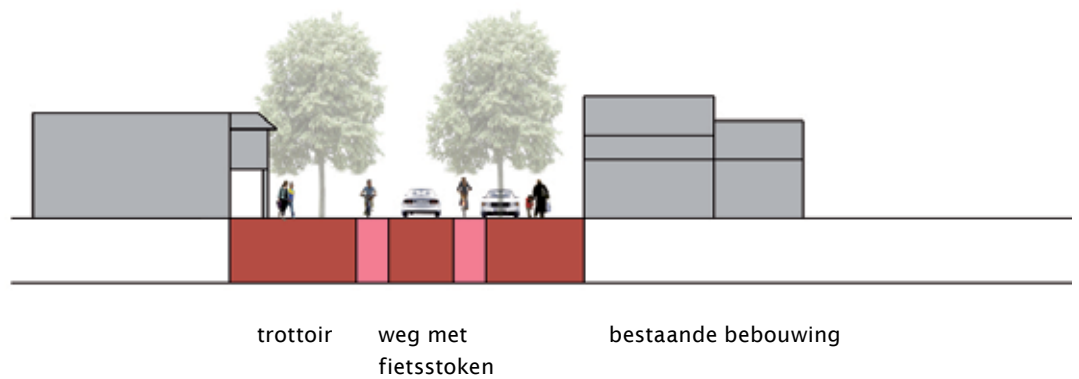
Afbeelding
Uitsnede Meerndijk.

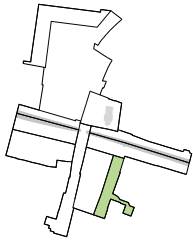


Principedoorsnede
Huidige situatie
Meerndijk.



Principedoorsnede
Mogelijk toekomstige
situatie Meerndijk.





7 Groenzone Achtkanten Molenvliet

Visie

- Meer betekenis geven aan het 'verborgen water' van de Achtkanten Molenvliet
- Maken van een brede groene waterverbinding naar de Leidse Rijn.

Functies

- De bestaande fietsroute van en naar de scholen en winkels blijft behouden. Bij de uitwerking van het deelgebied wordt ingezet op het aantrekkelijker en sociaal veiliger maken ervan. De breedte van de fietsroute is minimaal 4 meter.
- De groenzone heeft een recreatieve functie voor de toekomstige woonbuurt.

Ruimtelijk

- De groenzone richting de Leidse Rijn is minimaal 15 meter breed.
- Er komt een nieuwe verbinding voor voetgangers aan de westzijde van de Achtkanten Molenvliet.
- Er wordt ingezet op een nieuwe verbinding in zuidelijke richting, achterlangs de gymzaal. Hiermee ontstaat een doorgaande route langs de oostzijde van de Achtkanten Molenvliet. De mogelijkheden hiervoor moeten nader worden bekeken.

Bomen

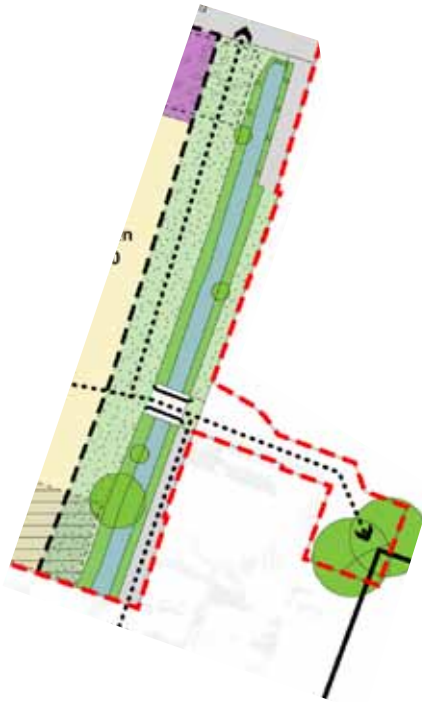
- Bomen van goede kwaliteit moeten zoveel mogelijk behouden blijven, dan wel verplant of, als dat niet mogelijk is, gecompenseerd worden binnen het plangebied.

Inrichting

- De groenzone en de ontwikkellocatie Achtkanten Molenvliet/C1000 moeten als één integrale ontwerpogave worden uitgewerkt.

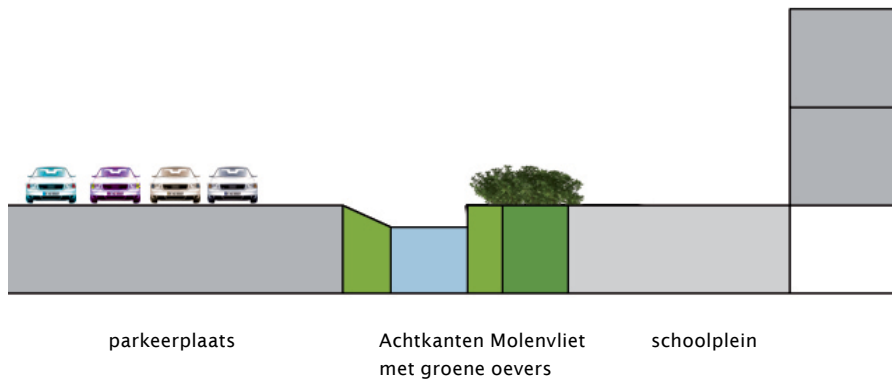
Afbeelding

Uitsnede groenzone Achterkanten Molenvliet.



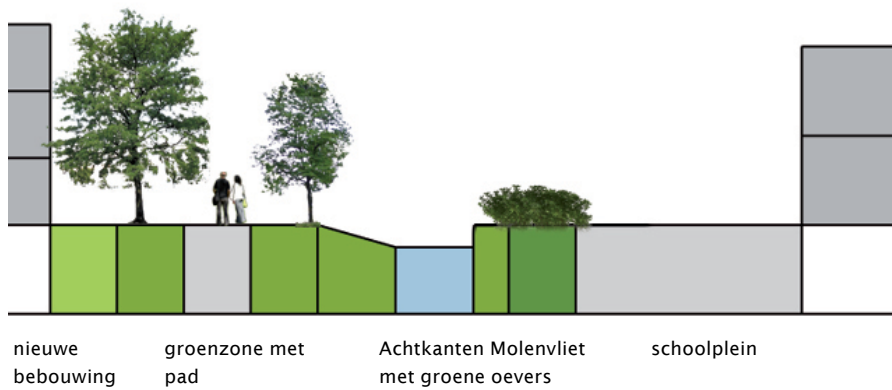
Principedoorsnede

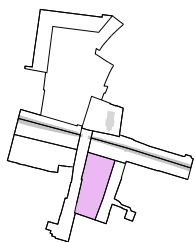
Huidige situatie groenzone Achterkanten Molenvliet.



Principedoorsnede

Mogelijk toekomstige situatie groenzone Achterkanten Molenvliet.





8. Deelgebied Achtkanten Molenvliet/ C1000

Visie

- Behoud en herstel van het kleinschalige en gemengde karakter langs Meerndijk en Rijksstraatweg
- Realiseren van woningen
- Het verbeteren van de bestaande route tussen Meerndijk en Mereveldplein naar de scholen en de winkels
- Het zichtbaar en beleefbaar maken van de Achtkanten Molenvliet

Functies

- Langs de Meerndijk en de Rijksstraatweg wordt uitgegaan van kleinschalige gemengde functies. Naast bestaande functies is er ruimte voor horeca, zakelijke en maatschappelijke dienstverlening. Daarboven zijn woningen mogelijk. Detailhandel is toegestaan op locaties waar nu al detailhandel gevestigd is – waarbij functiewijziging in de toekomst niet wordt uitgesloten - of planologisch is toegestaan in de vigerende bestemmingsplannen.
- Op het hierachter gelegen terrein is woningbouw mogelijk. De locatie zo dicht bij het dorpshart en het winkelcentrum leent zich goed voor levensloopbestendige woningen.
- Voor de bestaande supermarkt geldt het bestemmingsplan Supermarkt Meerndijk 24. Vooralnog wordt de supermarkt gedoogd en in overleg met de eigenaar bekeken of de bestaande supermarkt kan worden ingepast. Bij een eventuele herontwikkeling van deze locatie gelden de randvoorwaarden in dit SPvE.

Ruimtelijk

- Binnen dit gebied worden twee ruimtelijke eenheden onderscheiden:
 - a. de lintbebouwing van de Meerndijk en de Rijksstraatweg
 - b. de nieuwbouw aan de Achtkanten Molenvliet.
- a. *Langs Meerndijk en Rijksstraatweg*
 - Het bestaande beeld van kleinschalige en gevarieerde bebouwing wordt behouden en waar mogelijk hersteld. Vervanging van bestaande bebouwing is mogelijk mits wordt voldaan aan de beoogde beeldkwaliteit.
 - De maximale bouwhoogte is 2 bouwlagen met kap.
 - Op de hoek Rijksstraatweg-Meerndijk is ruimte voor een accent waarmee de kruising wordt benadrukt. De maximale bouwhoogte is 3 bouwlagen met kap.
 - Bebouwing moet worden afgedekt met een kap.
 - De beoogde beeldkwaliteit behelst variatie in rooilijn, verschillende pandbreedtes, wisselende goot- en nokhoogte, diversiteit in kapvorm en kaprichtingen en een individuele verschijningsvorm.
 - Entrees bevinden zich aan de straat en dragen daarmee bij aan een levendige openbare ruimte.
- b. *Aan de Achtkanten Molenvliet*
 - Het principe is ‘bebouwing in het groen’ als overgang tussen de bestaande lintbebouwing en de nieuwe groenzone langs de Achtkanten Molenvliet. De opgave daarbij is een goede balans te vinden tussen het beoogde groene woonmilieu en het aantal woningen en parkeerplaatsen.
 - De nieuwbouw sluit in schaal aan op de bestaande lintbebouwing. Hierbij kan gedacht worden aan kleinschalige appartementen in maximaal 3 bouwlagen.
 - De bebouwing presenteert zich ‘open’ naar de omgeving. Achterkanten van percelen of panden grenzend aan de openbare ruimte zijn niet gewenst.
 - De achterkanten van de aanwezige bebouwing aan de Meerndijk moeten op een vanzelfsprekende manier onderdeel worden van de nieuwe ontwikkeling. Een anonieme ruimtelijke situatie is niet gewenst.
 - Tuinen zijn overwegend collectief. Eventuele erfscheidingen sluiten aan op het groene karakter.
 - De groenzone en het deelgebied Achtkanten Molenvliet/ C1000 moeten als één integrale ontwerp-opgave worden uitgewerkt.

Afbeelding
 Randvoorwaardenkaart
 locatie Achtkanten
 Molenvliet/ C1000



Functies	
	Gemengde functies op begane grond
	Wonen in het groen
	Bestaande bebouwing pand Meerndijk 24 (C1000)
Ruimtelijk	
	Maximale bouwgrens
	Maximaal aantal bouwlagen
	Bebouwingsaccent (max. 3 lagen met kap)
	Oriëntatie bebouwing naar omgeving
Bereikbaarheid	
	Route langzaam verkeer (locatie indicatief)
	Ontsluiting woonbuurt auto (locatie indicatief)
Openbare ruimte	
	Bestaande bomen

Bereikbaarheid en parkeren

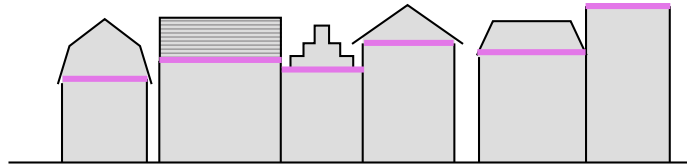
- Langs de Rijksstraatweg zijn geen parkeerplaatsen mogelijk en langs de Meerndijk zijn minder parkeerplaatsen gewenst. Bij de uitwerking moet onderzocht worden hoeveel parkeerplaatsen langs de Meerndijk minimaal nodig zijn in relatie tot de gewenste functionaliteit van de straat en hoeveel er binnen de ontwikkellocatie gerealiseerd moeten worden.
- Voor nieuwe ontwikkelingen moet voldaan worden aan de actuele gemeentelijke parkeernormen. Deze zijn opgenomen in de bijlagen.
- De bereikbaarheid van de parkeerplaatsen voor zowel de bestaande bebouwing als nieuwbouw vindt plaats via de bestaande inrit aan de Meerndijk.
- In de nieuwe situatie moet tenminste het huidige aantal fietsparkeerplaatsen nabij de bushalte (circa 45) worden teruggebracht.
- De bestaande fietsroute van en naar de scholen en winkels blijft behouden. Bij de uitwerking van het deelgebied wordt ingezet op het aantrekkelijker en sociaal veiliger maken ervan. De breedte van de fietsroute is minimaal 4 m.

Openbare ruimte

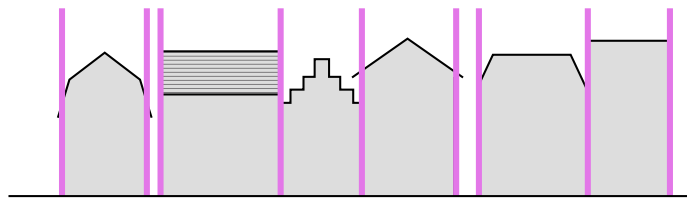
- Langs de Rijksstraatweg is de opgave het fietsparkeren voor de bushalte in te passen, maar ook verblijfsruimte te bieden aan de voorzijde van de nieuwe bebouwing.
- De parkeerplaatsen moeten worden ontworpen passend bij het beoogde groene woonmilieu. De impact van de auto moet zo minimaal mogelijk zijn. De groenzone langs de Achtkanten Molenvliet is voor autoverkeer niet toegankelijk.
- Bomen van goede kwaliteit moeten zoveel mogelijk behouden blijven, dan wel verplant of, als dat niet mogelijk is, gecompenseerd worden binnen het plangebied.

Afbeelding

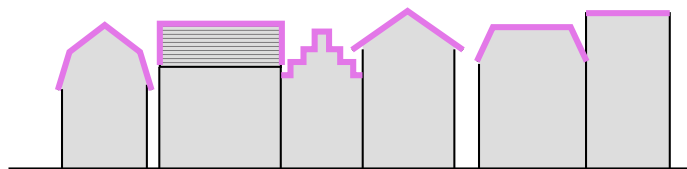
Principes lintbebouwing
Meerndijk en
Rijksstraatweg



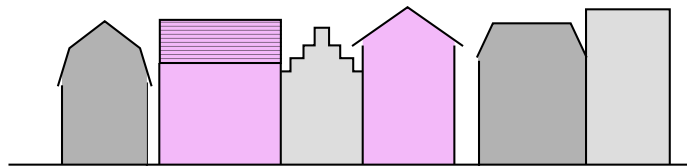
variëte in goothoogte



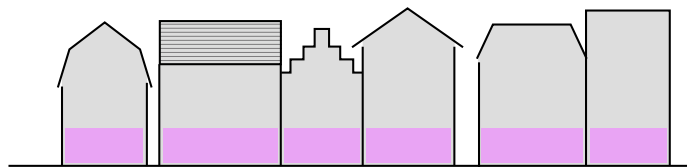
variëte in pandbreedte



variëte in kapvorm en -richting



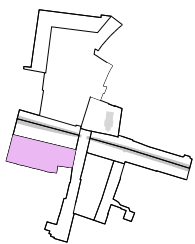
individuele verschijningsvorm



interactie begane grond - straat



variëte in rooilijn (max. 2 m.)



9. Deelgebied Rhenomare/Van den Brandhof

Met het afwijzen van het bouwplan door de raad is de opgave voor de ontwikkelaar om een nieuw plan uit te werken. Een nieuw plan biedt kansen om aan te sluiten bij de uitgangspunten voor de andere ontwikkellocaties in het hart van De Meern en zo te zorgen voor samenhang tussen de verschillende deelgebieden.

Visie

- Aansluiten bij de gevarieerde bebouwing langs de Rijksstraatweg
- Realiseren van woningen
- Het maken van een nieuwe verbinding naar de Leidse Rijn

Functies

- Deze locatie in het dorpshart leent zich goed voor een compact woonmilieu met een mix van eengezinswoningen en appartementen. Het voormalige terrein van Rhenomare lijkt het meest geschikt voor (levensloopbestendige) appartementen. De ligging van dit terrein nabij de kruising Meerndijk-Leidse Rijn maakt iets forsere bebouwing en intensiever gebruik voorstelbaar.
- Op de hoek Meerndijk-Rijksstraatweg is ruimte voor kleinschalige gemengde functies op de begane grond (horeca, zakelijke en maatschappelijke dienstverlening) met woningen daarboven.
- Er wordt uitgegaan van volledige herontwikkeling van de locatie. Daarbij gelden de uitgangspunten in dit SPVE. Een gefaseerde ontwikkeling is mogelijk waarbij bestaande bebouwing geheel of gedeeltelijk een andere functie krijgt.

Binnen dit gebied worden twee ruimtelijke eenheden onderscheiden:

- a. Lintbebouwing Meerndijk en Rijksstraatweg
- b. Nieuwbouw achterterrein

Lintbebouwing Meerndijk en Rijksstraatweg

- Het beeld van gevarieerde bebouwing aan de Meerndijk en Rijksstraatweg wordt doorgetrokken.
- Op de hoek Rijksstraatweg-Meerndijk is ruimte voor een hoogteaccent waarmee de kruising wordt benadrukt.
- De bouwhoogte moet in verhouding zijn met die van de aanwezige en geplande bebouwing langs Zandweg, Rijksstraatweg en Meerndijk. Bebouwing moet worden afgedekt met een kap.
- De beoogde beeldkwaliteit behelst variatie in rooilijn, verschillende pandbreedtes, wisselende goot- en nokhoogte, diversiteit in kapvorm en kaprichtingen, afwisseling in materiaalgebruik.
- Entrees bevinden zich bij voorkeur aan de straat en dragen daarmee bij aan een levendige openbare ruimte.

Nieuwbouw achterterrein

- Dit gebied is de overgang tussen de bebouwing aan de Meerndijk en Rijksstraatweg en de bestaande woonwijk daarachter. Uitgangspunt voor nieuwbouw hier is in maat en schaal beide gebieden vanzelfsprekend op elkaar te laten aansluiten.
- De bebouwing presenteert zich 'open' naar de omgeving. Achterkanten van percelen of panden grenzend aan de openbare ruimte zijn niet gewenst. Daar waar dat niet mogelijk blijkt moeten deze zorgvuldig worden ontworpen zodat er geen anonieme en onveilige situatie ontstaat.

Bereikbaarheid en parkeren

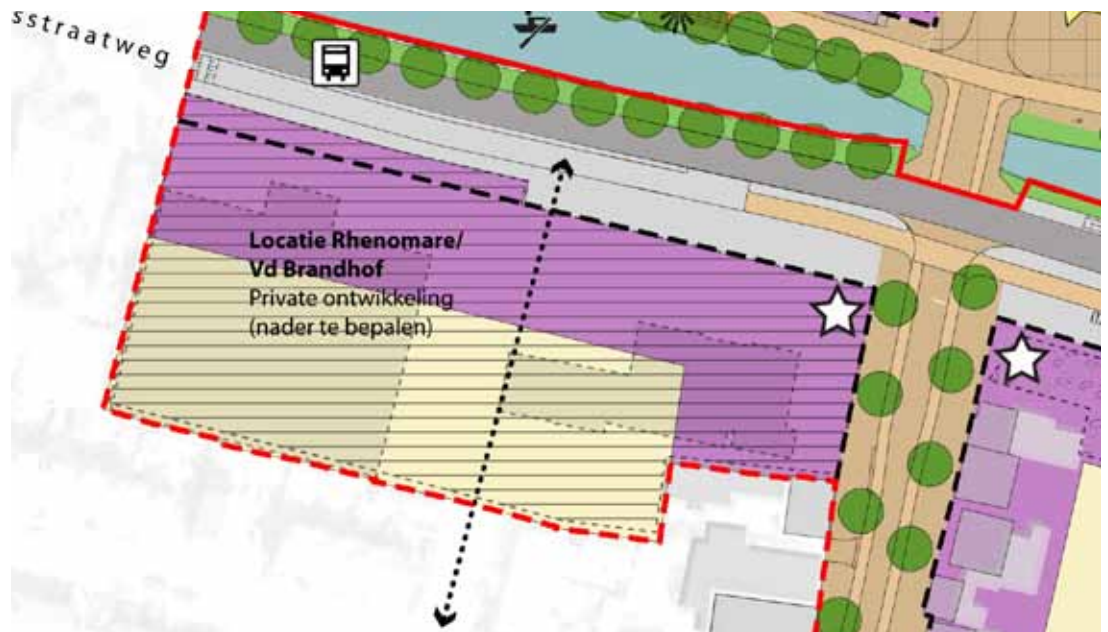
- In het verlengde van de Nyeveltstraat wordt een nieuwe route voor voetgangers en fietsers aangelegd. Deze sluit aan op de Rijksstraatweg.
- De Nyeveltstraat en Rijksstraatweg worden voor autoverkeer niet met elkaar verbonden.
- Het woongebied is voor autoverkeer primair via de Nyeveltstraat en/of Meerndijk bereikbaar.
- Voor nieuwe ontwikkelingen moet voldaan worden aan de actuele gemeentelijke parkeernormen. Deze zijn opgenomen in de bijlagen.

Openbare ruimte

- Langs de Rijksstraatweg is de opgave om verblijfsruimte te creëren aan de voorzijde van de nieuwe bebouwing.

Afbeelding

Uitsnede plankaart:
deelgebied Rhenomare/
Van den Brandhof



4 Onderbouwing

De in hoofdstuk 3 beschreven ambitie en uitgangspunten komen onder andere voort uit vastgesteld beleid en uit ruimtelijk en functioneel onderzoek voor het hart van De Meern. Eerst wordt ingegaan op het relevante beleidskader en daarna op de onderbouwing van de gehanteerde uitgangspunten.

4.1 Beleidskaders

Structuurschets Vleuten-De Meern, 1997

In 1997 heeft de toenmalige gemeente Vleuten-De Meern een structuurschets opgesteld in het kader van het VINEX-woningbouwprogramma. De ambities voor de dorpskernen waren:

- de potenties van het omliggende landschap optimaal benutten;
- voldoen aan de wooneisen vanuit het dorp;
- zich onderscheiden van de nieuwbouwlocaties;
- een eigen gezicht en sfeer;
- respect voor de geschiedenis van het gebied.

Voor de uitvoering van de ambities voor De Meern zijn twee ruimtelijk-functionele scenario's opgesteld:

- Model A Een nieuw dorpscentrum rondom de kruising Leidse Rijn/Meerdijk
- Model B Versterking van winkelcentrum Mereveld als kernwinkelcentrum.

Destijds is de voorkeur uitgesproken voor Model A. Alle plannen tot 2012 zijn gebaseerd op dit model.

In de nieuwe situatie bestaat de kern van De Meern uit elkaar aanvullende plekken: het Mereveldplein voor dagelijkse boodschappen en het hart van De Meern voor verblijf en bijzondere bezoeken. Ze zijn met elkaar verbonden door (nieuwe) aantrekkelijke verbindingen.

Ontwikkelingskader detailhandel 2012

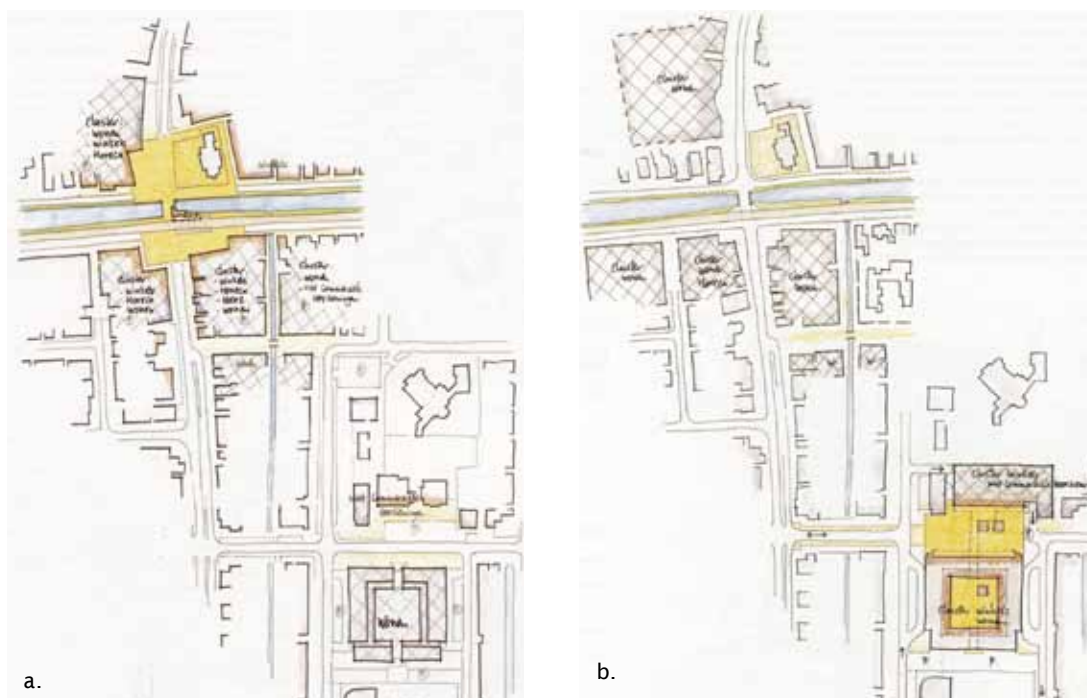
Vanwege de dynamische ontwikkelingen in de detailhandel is in 2012 een nieuw beleidskader opgesteld. Een van de ambities uit het gemeentelijke detailhandelsbeleid is behoud van de zorgvuldig opgebouwde en redelijk fijnmazige voorzieningenstructuur in Utrecht. Een andere belangrijke ambitie is ruimtelijke concentratie vanwege de voordelen voor zowel bedrijven als consumenten. Mede op basis van het nieuwe beleid is in de zomer van 2012 besloten dat het Mereveldplein het primaire winkelcentrum blijft van De Meern en af te zien van een nieuw winkelcentrum in het hart van De Meern.

Afbeelding

Model A (links)
Een nieuw dorpscentrum
rondom kruising Leidse
Rijn Meerdijk

Afbeelding

Model B (rechts)
Versterking winkel-
centrum Mereveld
als kernwinkelgebied



Masterplan Leidsche Rijn, 1995

Het plan geeft onder meer aan hoe de bestaande kernen van Vleuten en De Meern in de nieuwe uitbreiding worden opgenomen met de nieuwe hoofdverkeerstructuur voor Leidse Rijn. Met het oog op de leefbaarheid wordt het doorgaande verkeer van de Meerndijk zoveel mogelijk omgeleid en krijgt de Meerndijk een aflopend snelheidsregime.

Structuurvisie Utrecht 2005-2030

De structuurvisie beschrijft de gewenste stedelijke ontwikkeling tot 2015 en geeft een perspectief voor 2030. Voor 2015 is het ontwikkelingsbeeld voor de Meern een stedelijk en groenstedelijk woonmilieu. In het perspectief voor 2030 maken de Leidse Rijn, de Zandweg en de Meerndijk onderdeel uit van het stedelijk groen en blauwe netwerk met op het knooppunt een voorzieningencentrum. Het streven naar een levendig en vitaal dorpshart, met de brug en de beleving van het water van de Leidse Rijn als het symbolische kernpunt, is hiervan een uitwerking.

Utrecht Aantrekkelijk en Bereikbaar, 2012

Met dit ambitiedocument koerst het de gemeente aan op een duurzaam bereikbare en aantrekkelijke stad. Eén van 7 speerpunten is De fiets als primair vervoersmiddel in de stad. De Zandweg is aangemerkt als een snelfietsroute. Hierbij wordt naast snelheid ingezet op hoge belevingswaarde. De Zandweg is onderdeel van de Top 5 fietsroute, die nu wordt aangepakt.

Hoofdgroenstructuur/Stad en land verbonden, 2007

Het doel van dit beleid is enerzijds het ontwikkelen van een samenhangende ruimtelijke, ecologische en recreatieve groenstructuur binnen de stad en goede verbindingen naar het groen om de stad. Anderzijds het beschermen en verbeteren van het bestaande stedelijke groen. In de hoofdgroenstructuur is de Zandweg als belangrijke groene, ecologische en recreatieve verbinding opgenomen.

Bomenbeleid Utrecht, 2009

Het Bomenbeleid is een verdere uitwerking van het Groenstructuurplan, maar dan specifiek voor bomen. Het belangrijkste doel is het ontwikkelen van een samenhangende boomstructuur voor de stad, gebaseerd op ruimtelijke, cultuurhistorische, ecologische en milieukundige uitgangspunten. Een ander doel van het bomenbeleid is de bescherming van bestaande bomen en de regeling van de compensatie. Voor alle ontwikkelingen is daarom een bomenparagraaf vereist. Zowel de Zandweg als de Meerndijk staan op de boomstructuurkaart opgenomen met de volgende koers:

De Meerndijk is een landschappelijk lint /dijk. Hiervoor worden essen en wilgen in 1 a 2 rijen voorgesteld.

De Zandweg is een acces/oude toegangsweg/kanaal. Hiervoor worden grote bomen voorgesteld (es) in 2 of meer rijen. Hiervoor is een verdere uitwerking gemaakt: visie zandweg bomen voor het IPVE/FO van de fietsroute Zandweg.

Woonvisie 2009-2019, 2010

In de Woonvisie 2009-2019 "Wonen in een sterke stad" geeft de gemeente haar visie op het Utrechtse woonbeleid voor de komende jaren. In de woonvisie staat een aantal ambities en doelstellingen die relevant zijn voor woningbouw in het hart van De Meern.

De gemeente streeft ernaar om 35% van de nieuwbouw in de sociale sector te realiseren. Dit is zowel huur als koop. Ook zouden er meer middeldure huurwoningen (tot ongeveer 900 euro) gerealiseerd moeten worden. Op grond van de huidige situatie op de woningmarkt vormen sociale en middeldure huur het meest kansrijke programma.

De doelstelling is om alle nieuwbouw levensloopbestendig te laten zijn, met uitzondering van specifieke starterswoningen. Dit past in de ontwikkeling om geen specifieke seniorenwoningen meer te bouwen, maar woningen die voor alle levensfasen geschikt zijn. Levensloopbestendige appartementen op centrale locaties nabij voorzieningen zijn echter wel bijzonder geschikt voor bewoning door ouderen en vormen een belangrijke aanvulling op het eenzijdige aanbod van eengezinswoningen in De Meern. Uit een analyse van de woningvoorraad in de kern van De Meern en de demografische kenmerken

blijkt dat er een oplopend tekort is aan levensloopgeschikte woningen. Er is met name behoefte aan appartementen in de sociale en middeldure huur. Met woningbouw in het hart van De Meern kan hierop ingespeeld worden.

In de Woonvisie is als doelstelling geformuleerd dat er meer woningen in de vorm van particulier opdrachtgeverschap worden gerealiseerd. Ook in het hart van De Meern zou daarom gekeken moeten worden of een deel van de woningbouw in de vorm van particulier opdrachtgeverschap ontwikkeld kan worden.

Duik in Utrecht, Visie watertoerisme, 2009

De Visie watertoerisme heeft als doel de Utrechtse wateren en oevers beter te gebruiken. Ter plekke van het hart van De Meern speelt in dit kader vergroting van de mogelijkheden voor recreatie op de Leidse Rijn en Achtkanten Molenvliet, het verbeteren van de toegankelijkheid van het water via de oevers en versterking van de interactie met functies in de omgeving.

Wijkambities Vleuten-De Meern

In april en mei 2013 heeft het wijkbureau Vleuten-De Meern bewoners, ondernemers en andere betrokkenen uit de wijk uitgenodigd om aan te geven wat belangrijk is voor de wijk of buurt. Alle reacties hebben bijgedragen aan het opstellen van de ambities voor de wijk Vleuten-De Meern. Deze ambities vormen een richtinggevend kader voor de gezamenlijke inzet voor de komende vier jaar. In de wijkambities staat een aantal speerpunten die betrekking hebben op het hart van De Meern. Een van de speerpunten is een snelle ontwikkeling van het Hart van De Meern, waarvoor dit SPvE een eerste stap is. Ook het optimaliseren van de bereikbaarheid en terugdringen van verkeersoverlast is een speerpunt. De voorgestelde aanpassingen op de Meerndijk beogen doorgaand verkeer door de kern van De Meern tegen te gaan.

4.2 Nader onderzoek

In deze paragraaf wordt nader ingegaan op de thema's bereikbaarheid, openbare ruimte en de ontwikkellocaties. Er wordt toegelicht welk onderzoek is verricht om keuzes te maken en welke afwegingen zijn gemaakt om te komen tot de uitgangspunten in hoofdstuk 3.

Bereikbaarheid

Om de beoogde verblijfskwaliteit in het hart van De Meern te bereiken is het essentieel om doorgaand verkeer door het hart van De Meern (via de Meerndijk, Zandweg en Castellumlaan) te ontmoedigen. Bij de bouw van de nieuwe wijken van Leidsche Rijn is een nieuwe structuur van hoofdwegen aangelegd die autoverkeer snel van en naar de rijkswegen leidt. Zo worden de woonwijken en dorpskernen ontlast van doorgaand verkeer. Rondom De Meern zijn de C.H. Letschertweg, Oudenrijnseweg, Veldhuizerweg en Burgemeester Middelweerdbaan onderdeel van deze hoofdwegen (zie afbeelding pagina 55). Om het gebruik van deze wegen te optimaliseren wordt een aantal verbeteringen doorgevoerd in zowel de hoofdwegenstructuur als de Meerndijk (zie paragraaf 2.7).

De afgenomen betekenis van de Meerndijk en Castellumlaan als doorgaande weg en de ambities voor het hart van De Meern als verblijfsplek vragen nu om een andere verkeerskundige benadering. Om de geformuleerde doelen te bereiken krijgt de Meerndijk een aflopend snelheidsregime tussen de C.H. Letschertweg en Rijksweg. De snelheid zal stapsgewijs aflopen van 70 naar 30 km/uur. De inrichting van de weg zal moeten worden aangepast om duidelijk te maken welk verkeersgedrag op welk deel verlangd wordt.

De overgang tussen 50 en 30 km/uur ligt, vanuit zuidelijke richting, bij de Van Zuylenstraat. Ook op de brug en de Castellumlaan (als onderdeel van het plein) geldt een regime van 30 km/uur. Het 30 km/uur gebied in het dorps hart vraagt om een hoge verblijfswaarde en hoogwaardige inrichting van de openbare ruimte. Voetganger en fietser hebben hier prioriteit, automobilisten moet zich in dit gebied aanpassen.

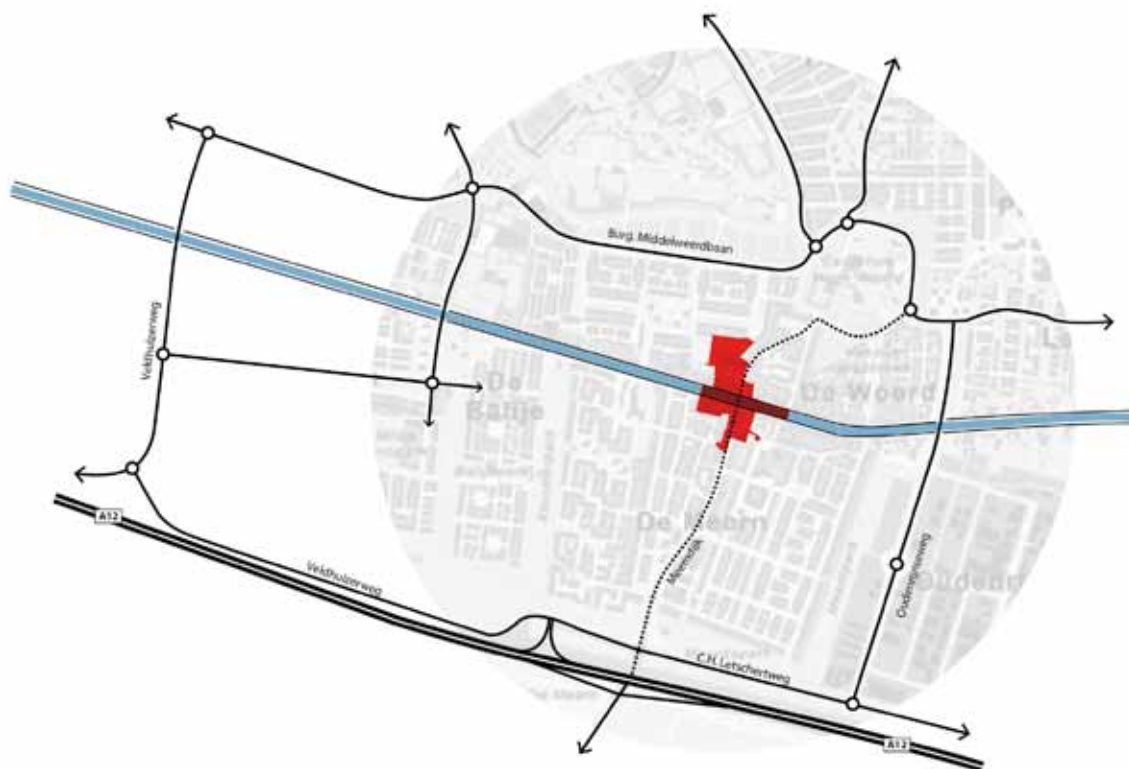
De Meerndijk is uitgewerkt in een functioneel ontwerp. Er is gekozen voor een straat met brede fietsstroken. De rijbaan voor de auto is relatief smal. Hierdoor ontstaat aan weerszijde van de straat meer ruimte voor voetgangers en bomen. De Zandweg wordt ingericht als fietsstraat.

Parkeren

Om de verblijfskwaliteit op het plein, langs de Zandweg en langs de Meerndijk te vergroten wordt ingezet op beperking van het aantal parkeerplaatsen in de openbare ruimte. Hiervoor moet onderzocht worden hoeveel parkeerplaatsen noodzakelijk zijn voor de aanliggende functies en hoeveel er vanuit het gebruik van de openbare ruimte wenselijk zijn. Vervolgens zal bij de uitwerking van de ontwikkellocaties door private partijen rekening moeten worden gehouden met het realiseren van extra parkeerplaatsen.

Afbeelding

Hoofdverkeersstructuur
doorgaand verkeer
rondom kern De Meern



4.3 Hart van De Meern Noord

Zandweg en Leidse Rijn

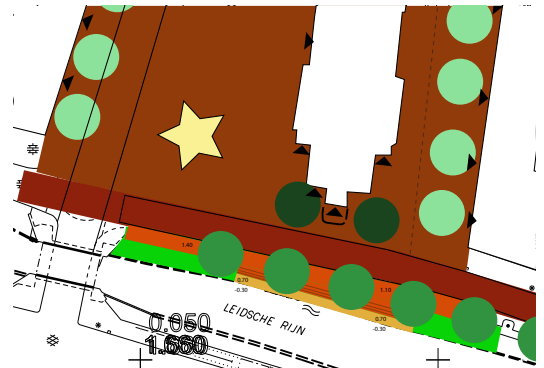
Om de relatie met de Leidse Rijn te versterken zijn uitnodigende plekken aan het water heel belangrijk. Grenzend aan het plein wordt gedacht aan een royale openbare plek. Hiervoor zijn drie principes bekeken. De referentiebeelden hiernaast geven een indruk van de principes.

1. Hoge plek: een plek boven aan het talud met een steile trap naar het water
2. Halflage plek: een kleine trap met een vlonder
3. Plek als trap: de oever als zittrap

Een half lage plek biedt de meeste mogelijkheden. De bestaande bomen blijven gespaard, men kan tot dicht bij het water komen, maar het zicht op de hoge en kale beschoeiing aan de overzijde is niet erg aantrekkelijk. Een definitieve keuze en nadere uitwerking wordt samen met bewoners en betrokken partijen in een volgende fase gemaakt.

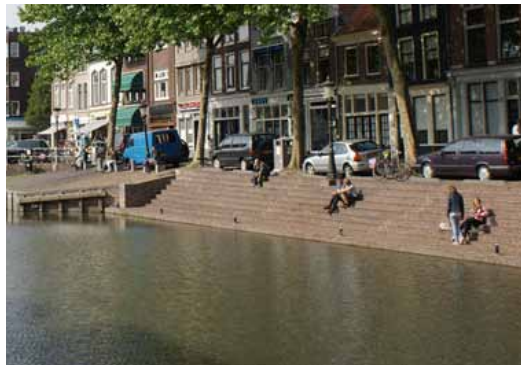
Afbeelding

Huidige situatie plek aan het water.



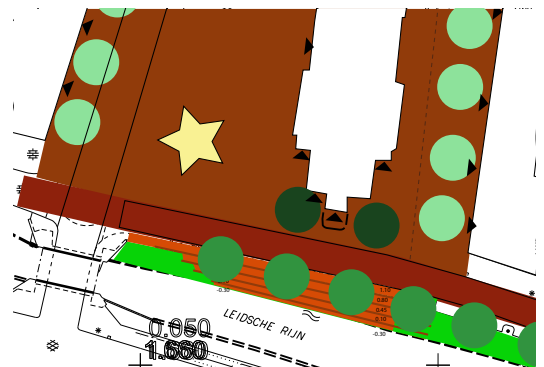
Afbeelding

Mogelijke uitwerking plek aan het water - variant A



Afbeelding

Mogelijke uitwerkingen plek aan het water - variant B



Plein Marekerk

De Marekerk wordt nu voor een deel aan het zicht onttrokken door groen en bomen. Aan de andere kant wordt geparkeerd. De hoofdingang van de kerk ligt prominent aan de Leidse Rijn. De kerk heeft de wens zich meer 'naar buiten' te presenteren.

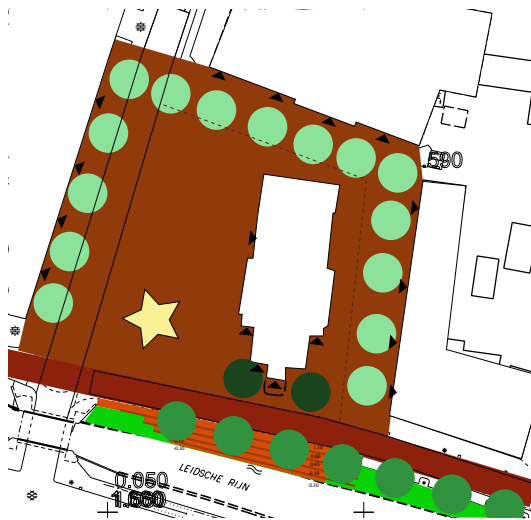
Om de mogelijkheden voor het creëren van een plein te verkennen zijn twee verschillende uitwerkingen gemaakt.

1. Een groen plein met open randen
2. Een open plein met een bijzonder element

Het groene plein geeft mogelijkheden voor beslotenheid en rust rondom de kerk en levendigheid langs de rand. Het open plein biedt meer mogelijkheden voor multifunctioneel gebruik zoals evenementen. Een definitieve keuze en nadere uitwerking wordt samen met bewoners en betrokken partijen in een volgende fase gemaakt.

Afbeelding (links)
Open plein met bijzonder element

Afbeelding (rechts)
Groen plein met brede plint voor verschillende functies



Foto's
Referentiebeelden



Foto
Huidige situatie



Ontwikkellocatie Castellumlaan / Oosterlengte

Om te komen tot uitgangspunten voor bebouwing en openbare ruimte van de ontwikkellocaties is voor de locatie Castellumlaan-Oosterlengte een proefverkaveling gemaakt. De proefverkaveling geeft een indruk van een mogelijke invulling, maar is nadrukkelijk geen bouwplan. De verkaveling is tevens gebruikt voor de financiële analyse van de ontwikkeling van het hart van De Meern Noord. Afhankelijk van de ontwikkelstrategie die voor de locatie gekozen wordt zullen in een latere fase één of meer private partijen een nadere uitwerking geven aan de in dit SPvE gestelde uitgangspunten. De locatie wordt gekenmerkt door veel open (braakliggende) ruimte, groen, bomen en karakteristieke lintbebouwing langs de Zandweg. In de proefverkaveling is het pand Castellumlaan 4 (nu sportschool Newstyle) ingepast.

De proefverkaveling gaat uit van een ontspannen woonbuurt met circa 55 woningen. Het laat zien hoe de wand van het plein kan worden vormgegeven en hoe het karakter van de bebouwing langs de Castellumlaan wordt doorgezet. Ook laat deze verkaveling zien dat met nieuwe bebouwing en nieuwe routes de wijk 't Weer op een ontspannen manier met het hart van De Meern kan worden verbonden.

Afbeelding

Proefverkaveling ontwikkellocatie Castellumlaan/Oosterlengte



Afbeeldingen

Referenties bebouwing
aan het plein



Afbeeldingen

Referenties eengezins
woningen.



Afbeeldingen

Referenties kleinschalige
appartementen



Afbeeldingen

Principes ontsluiting:

A - Auto

B - Voetganger en fiets

Principe randen:

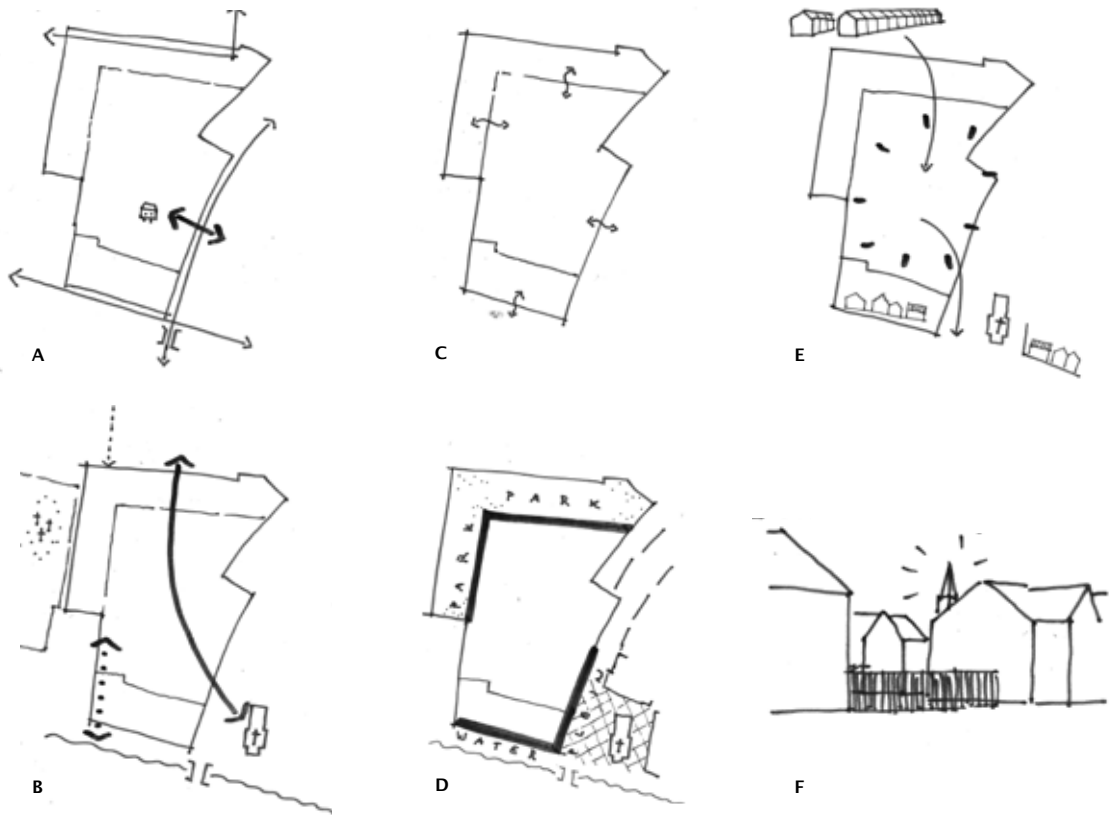
C - Interactie

D - Typering randen

Principe maat en schaal:

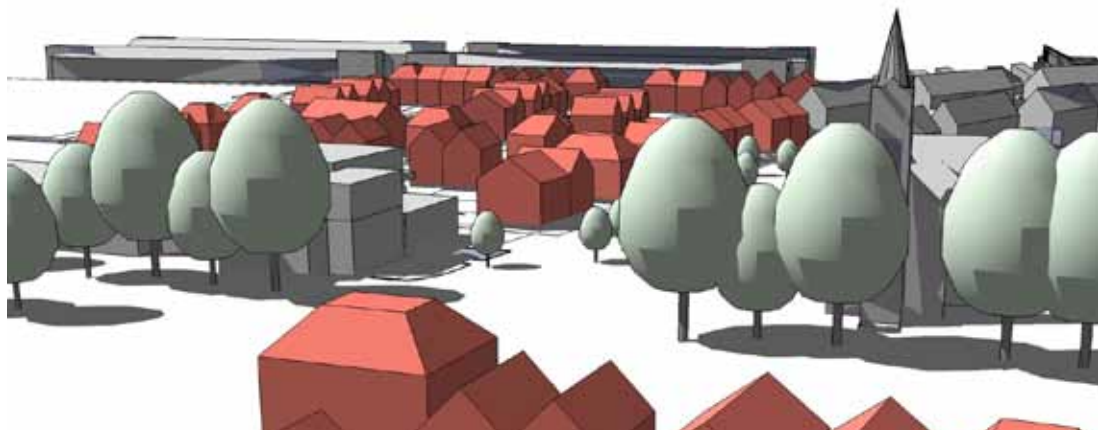
E - Tussenschaal

F - Oriëntatie op kerk



Afbeeldingen

Massastudie
proefverkaveling



5 Onderzoek en haalbaarheid

Vanwege het globale karakter van het SPVE zijn er in deze fase nog geen milieuonderzoeken uitgevoerd. In dit hoofdstuk wordt voor ieder milieuaspect aangegeven wat het toetsingskader is waar een verder uitgewerkt plan voor de verschillende ontwikkellocaties aan getoetst wordt. De initiatiefnemer moet ten behoeve van de bestemmingsplanprocedure onderzoeken wat de effecten van de geplande ontwikkeling op onderstaande milieuaspecten zijn.

5.1 Geluidhinder

Woningen en andere gevoelige bestemmingen moeten voldoen aan de Wet geluidhinder en de Geluidnota van de gemeente Utrecht. Voor de bestemmingsplanprocedure moet de initiatiefnemer door middel van een akoestisch onderzoek aantonen of het plan hieraan voldoet.

Bij het realiseren van geluidsgevoelige functies binnen een geluidszone van een weg, moet onderzoek naar de geluidsbelasting vanwege het wegverkeerslawaaï worden gedaan. De geluidsbelasting op de gevel mag niet meer bedragen dan de voorkeursgrenswaarde van 48 dB. Als de voorkeursgrenswaarde wordt overschreden, kan een hogere waarde besluit worden genomen. De procedure voor het vaststellen van een hogere waarde loopt parallel aan de bestemmingsplanprocedure.

Straten in de directe omgeving van het plangebied zijn voornamelijk 30 km zones. Het plangebied ligt ook binnen de invloedssfeer (geluidszones) van 50 km wegen zoals de Castellumlaan, de Meerndijk en de HOV-baan op de Rijksstraatweg. Op basis van eerder akoestisch onderzoek ten behoeve van het bestemmingsplan De Meern Centrum is het aannemelijk dat de maximale grenswaarde van 63 dB niet zal worden overschreden.

Voor gebieden die niet onder de reikwijdte van de Wet geluidhinder vallen, moet in het kader van een goede ruimtelijke onderbouwing bij het bestemmingsplan een bredere milieuhygiënische afweging in relatie tot geluid worden gemaakt. Om die reden moet een geluidsonderzoek worden verbreed tot alle relevante wegen in en rond het plangebied.

In het plan dient verder gestreefd te worden naar het creëren van rustige buitenruimtes bij woningen. De gemeente Utrecht zet zich in voor een leefbare omgeving, ook op locaties met een hoge geluidsbelasting. Aan het verlenen van een hogere waarde is daarom de voorwaarde verbonden dat het geluidsniveau van de buitenruimte in ieder geval niet meer dan 5 dB hoger is dan bij de geluidsluwe gevel (Geluidnota gemeente Utrecht).

5.2 Luchtkwaliteit

Bij een bestemmingsplanprocedure moet de luchtkwaliteit worden getoetst aan de Wet milieubeheer. Hierin is opgenomen dat projecten doorgang kunnen vinden als aannemelijk is gemaakt dat aan ten minste één van de onderstaande voorwaarden is voldaan:

- a) de bevoegdheden/ontwikkelingen leiden niet tot een overschrijding van de grenswaarden;
- b1) de concentratie in de buitenlucht van de desbetreffende stof als gevolg van de uitoefening van die bevoegdheden verbetert of blijft ten minste gelijk per saldo;
- b2) bij een beperkte toename van de concentratie van de desbetreffende stof, door een met de uitoefening van de betreffende bevoegdheid samenhangende maatregel of een door die uitoefening optredend effect, verbetert de luchtkwaliteit per saldo;
- c) de bevoegdheden/ontwikkelingen dragen niet in betekenende mate bij aan de concentratie in de buitenlucht van een stof waarvoor in bijlage 2 van de Wet milieubeheer een grenswaarde is opgenomen;
- d) het voorgenomen besluit past binnen, is genoemd in of is in elk geval niet in strijd met het Nationaal Samenwerkingsprogramma Luchtkwaliteit (NSL) of een vergelijkbaar programma dat gericht is op het bereiken van de grenswaarden.

Naar verwachting heeft het plan voor het hart van De Meern een geringe verkeersaantrekkende werking. De voorgenomen ontwikkeling van het hart van De Meern valt niet rechtstreeks onder de in de Regeling niet in betekenende mate bijdragen (NIBM) genoemde lijst met categorieën van gevallen

waarvoor geen berekening uitgevoerd hoeft te worden. Daarom moeten ten behoeve van toekomstige bestemmingsplanprocedures de effecten op de luchtkwaliteit worden berekend. Hierbij moet worden uitgegaan van een 'worst-case' benadering.

5.3 Externe veiligheid

In de omgeving van het plangebied bevinden zich geen risicobedrijven waarvan het invloedsgebied over het plangebied valt. Het LPG-tankstation aan de Meerndijk 124 ligt op een afstand van ruim 400 meter van het plangebied. De ontwikkelingen in het hart van De Meern vallen daarmee ver buiten het invloedsgebied van dit tankstation. De afstand naar de A12 is meer dan 1.000 meter en transport van gevaarlijke stoffen over de rijksweg heeft geen invloed op het plangebied.

5.4 Bedrijven en milieuzonering

In het SPvE wordt gestreefd naar een levendig hart van De Meern. Dit kan onder andere worden bereikt door op een aantal locaties functiemenging mogelijk te maken. Naast de bestaande winkelvoorzieningen, zullen de mogelijkheden voor bijvoorbeeld horeca activiteiten en commerciële dienstverlening worden vergroot. Deze functies moeten wel passen in de woonomgeving.

In het kader van een goede ruimtelijke ordening wordt bij het in elkaars buurt bestemmen van woningen en bedrijven gekeken naar relevante milieuaspecten zoals geluid, geur en veiligheid.

Naast de supermarkt aan de Meerndijk 24 is nieuwe woningbouw mogelijk. Er moet rekening worden gehouden met de geluidsbelasting van het laden en lossen ten behoeve van de supermarkt. Ook het parkeren van bezoekers vereist een geluidbewust ontwerp van de woningen. De waarde van de toegestane geluidsbelasting is bepaald in het gemeentelijk beleid (Geluidnota 2007-2011).

Bedrijven buiten het plangebied

In de nabijheid van het plangebied liggen enkele bedrijven en andere functies zoals scholen. Bij het ontwikkelen van de verschillende deelgebieden in het hart van De Meern moet rekening worden gehouden met de eventuele beperkte overlast van deze functies. In het bijzonder moet bij woningbouw in deelgebied Molenvliet/C-1000 rekening worden gehouden met de geluidseffecten van de naastgelegen school, die momenteel wordt gerealiseerd. In het kader van een goede ruimtelijke ordening moeten de geluidseffecten van de school (o.a. het stemgeluid van de spelende kinderen) worden bepaald.

Net buiten het plangebied aan de Zandweg 143 ligt een bouwbedrijf. Het maatgevende aspect voor dit type bedrijven is geluid. Middels een milieuaspectenonderzoek moet worden aangetoond wat een aanvaardbare afstand tussen de geplande nieuwbouw is zodat enerzijds het bedrijf niet in zijn activiteiten wordt belemmerd en anderzijds een aangenaam woon- en leefklimaat kan worden gerealiseerd.

5.5 Geurhinder

Bepaalde activiteiten van bedrijven kunnen geurhinder veroorzaken. In de milieuwetgeving is voor specifieke bedrijven/activiteiten een richtwaarde aangegeven hoeveel geur acceptabel is in de omgeving van die bedrijven/activiteiten. Dit geldt voor bestaande en nieuwe geurgevoelige bestemmingen. De hoogte van de acceptabele geurbelasting is afhankelijk van de soort geur. Horeca wordt niet tot de functie bedrijven gerekend. Van horeca activiteiten wordt aangenomen dat ze zodanig weinig milieubelastend zijn dat ze in een functiemengingsgebied kunnen voorkomen. De eisen uit de milieuwetgeving en het Bouwbesluit zijn daarbij toereikend om een aangenaam woon- en leefklimaat te realiseren.

5.6 Archeologie en monumenten

Ten behoeve van het vorige plan voor centrum De Meern is in augustus 2006 door Past2Present bureauonderzoek uitgevoerd (rapport 365, project 412-2006). Hieruit blijkt dat het plangebied zich bevindt in twee stroomgordels van de Oude Rijn. In beide stroomgordels zijn resten uit de Romeinse tijd waargenomen. Rondom De Meern zijn veel archeologische resten waargenomen, aangezien ook de

Limes, de noordelijke grens van het Romeinse rijk, nabij loopt.

In de Archeologische Monumenten Kaart (AMK) is het veronderstelde middeleeuwse centrum van De Meern op basis van 19e-eeuwse kaarten, aangegeven als een “terrein met hoge archeologische waarde” (CMA-nr.: 31H-072). Dit betekent dat het een terrein is waarin archeologische resten bekend zijn, maar het gaat niet om een beschermd rijksmonument. Dat wil zeggen dat waardstellend onderzoek nog moet plaatsvinden.

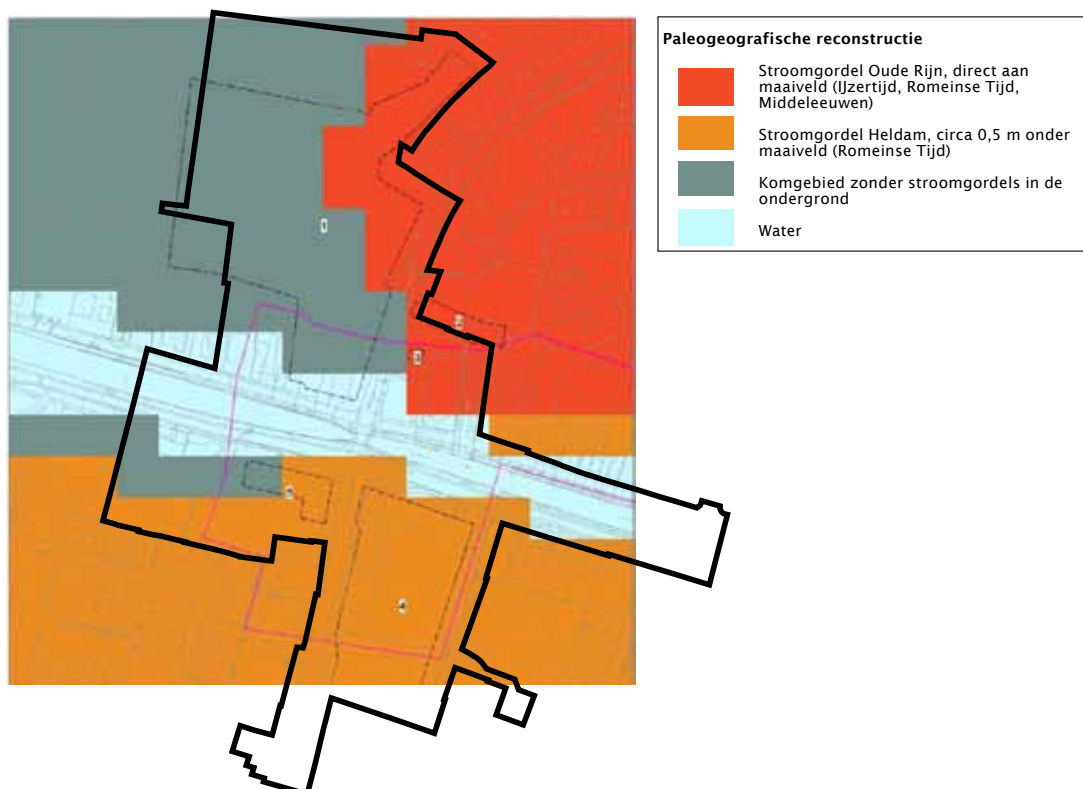
Binnen het plangebied zijn verschillende deelgebieden te onderscheiden voor wat betreft de archeologische verwachting. De archeologische verwachting op de Heldammer stroomgordel is hoog voor het aantreffen van sporen en vondsten uit de Romeinse tijd t/m de vroege middeleeuwen. Er bestaat een kans op het aantreffen van resten van gebruiksvoorwerpen die specifiek verbonden zijn met een rivierbedding, zoals bijvoorbeeld scheepswrakken, rivierovergangen of beschoeiingen. De archeologische verwachting op de stroomgordel van de Oude Rijn is hoog voor het aantreffen van nederzettingen uit de ijzertijd t/m de vroege middeleeuwen. De archeologische verwachting is in de komgronden laag. Wel is in deze zones sprake van een kans op het aantreffen van Toevalsvondsten. Geen van de grotere plandelen raakt de middeleeuwse kern van De Meern, direct ten noordoosten van de Meernbrug.

In de gebieden met een lage verwachting -de komgebieden- hoeft geen veldonderzoek worden uitgevoerd. In de gebieden met een hoge verwachtingswaarde wordt onderzoek in drie stappen gedaan:

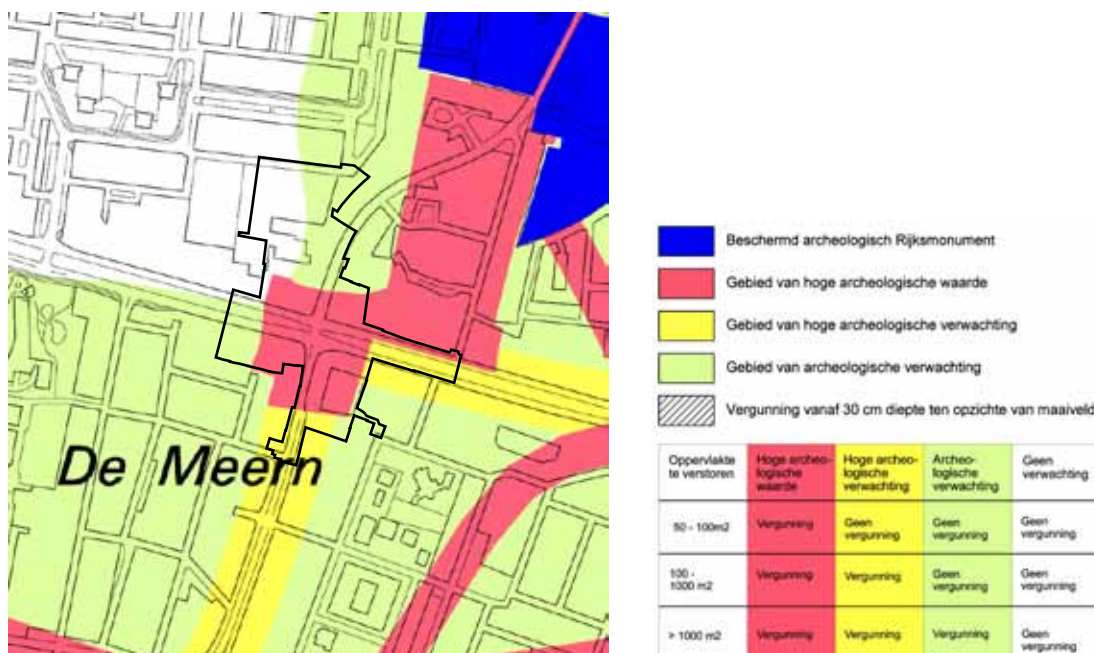
1. door middel van verkennend booronderzoek eerst bepalen waar de bodem is verstoord en waar niet;
2. waar de bodem niet is verstoord volgt karterend booronderzoek, met als doel de eventueel nog ongestoord in de bodem aanwezige archeologische resten op te sporen;
3. alleen waar geen verstoringen aanwezig zijn én waar sprake is van aanwijzingen voor archeologische resten, worden de aangetroffen resten gewaardeerd met behulp van proefsleuven.

In het middeleeuwse centrum wordt voorgesteld alleen daar waar geen verstoringen aanwezig zijn, de aangetroffen resten te karteren met behulp van proefsleuven.

Afbeelding
Archeologische
Monumenten Kaart (AMK)



Afbeelding
Archeologische
verwachting



5.7 Bodem

De Wet Bodembescherming (Wbb) schrijft voor dat de bodem van zodanige kwaliteit moet zijn of worden dat hij geschikt is voor de (nieuwe) functie. Bij ruimtelijke ontwikkelingen wordt daarom bodemonderzoek uitgevoerd om de kwaliteit van de bodem te onderzoeken. Het gemeentelijk bodembeleid gaat uit van de volgende algemene uitgangspunten uit de Wet Bodembescherming:

- Nieuwe bodemverontreiniging moet voorkomen worden en indien er toch bodemverontreiniging ontstaat moet direct worden gesaneerd.
- Gevallen van ernstige bodemverontreiniging moeten worden gesaneerd als er tevens sprake is van milieuhygiënische risico's. Dit gebeurt functiegericht en kosteneffectief. Tevens is nieuwbouw op een geval van ernstige bodemverontreiniging niet toegestaan zonder saneringsmaatregelen.
- Bij hergebruik van (schone of licht verontreinigde) grond wordt uitgegaan van het principe "wat schoon is moet schoon blijven" en "wat vies is mag niet viezer worden". Hergebruik van (schone of licht verontreinigde) grond kan bij onverdachte terreinen plaatsvinden op basis van de bodemkwaliteitskaart en het bodembeheerplan.

Verspreid over het hele plangebied zijn in het verleden diverse bodemonderzoeken uitgevoerd voor bouwvergunningen, grondtransacties, milieuvergunningen en bij verdachte locaties. Hierbij zijn in het zuidelijk deel lichte verontreinigingen in grond en grondwater aangetroffen en in het noordelijk deel matige tot ernstige verontreinigingen. Er zijn in het verleden al enkele saneringen uitgevoerd. In het najaar van 2013 wordt het voormalige Schmiemanterrein gesaneerd. Informatie over historische gegevens en uitgevoerde bodemonderzoeken is te raadplegen via de website: www.utrecht.nl/milieu/bodem.

Bij reguliere bouwvergunningen, herinrichting en bestemmingsplanwijziging is een bodemonderzoek noodzakelijk. Dit bodemonderzoek moet aantonen of de locatie geschikt is voor de nieuwe functie en of er gebouwd mag worden. Een bodemonderzoek blijft 4 jaar geldig. De uitgevoerde onderzoeken zijn verouderd en moeten te zijner tijd geactualiseerd worden. Daarnaast moet worden aangetoond door middel van nader onderzoek of de kosten van de sanering een belemmering vormen voor de uitvoerbaarheid van de plannen.

5.8 Water

In het algemeen is het beleid van het Rijk, de provincie Utrecht, de gemeente Utrecht en het waterschap HDSR gericht op een duurzaam en robuust waterbeheer. Bij ruimtelijke ontwikkelingen worden (indien doelmatig) de waterkwaliteitstrits 'gescheiden inzamelen-gescheiden afvoeren-gescheiden verwerken' en de waterkwantiteitstrits 'water vasthouden-bergen-vertraagd afvoeren' gehanteerd.

Conform het gemeentelijke en waterschapsbeleid dient het hemelwater bij (sloop-) nieuwbouwontwikkelingen zoveel mogelijk lokaal te worden verwerkt. Het doel van dit beleid is om de oorspronkelijke, voorstedelijke waterhuishouding zoveel mogelijk te benaderen en de riolering en de zuivering minder te belasten met schoon hemelwater. De gemeente Utrecht wil herinrichting van de openbare ruimte benutten om een deel van het afvoerend oppervlak van het gemengd riool af te koppelen en het hemelwater op een duurzame wijze te verwerken.

Ten behoeve van het dempen en graven, aanleggen van vlonders en steigers en bouwen in en langs oppervlaktewater en waterkeringen is een Watervergunning van Hoogheemraadschap De Stichtse Rijnlanden noodzakelijk. Alle wateraspecten (inclusief de Keur-aspecten) worden in de watervergunning geregeld.

Het SPvE voorziet in het dempen van de watergang ten westen van het voormalige Schmiemanterrein. Het wateroppervlak hiervan bedraagt circa 145 m². Compensatie met 145 m² extra open water (100% van afname) door de watergang aan de oostzijde van de begraafplaats te verbreden heeft hierbij sterk de voorkeur.

Van het ontwikkelgebied Castellumlaan/Oosterlengte is in de huidige situatie een deel van het plangebied verhard. Op basis van een proefverkaveling van ontwikkellocatie Noordwest is berekend dat het verhard oppervlak met circa 3.055 m² toeneemt. De toename van het verhard oppervlak moet zoveel mogelijk beperkt worden door het gebruik van waterpasserende verharding en directe infiltratie. Overige noodzakelijke watercompensatie is binnen dat ontwikkelgebied voorzien.

Van het ontwikkelgebied Achtkanten Molenvliet/C1000 is in de huidige situatie vrijwel het gehele plangebied verhard. Verondersteld wordt dat bij een ontwikkeling het verhard oppervlak in dit gebied niet toeneemt.

5.9 Flora en fauna

Ten behoeve van de Flora en Fauna-wet moet de initiatiefnemer van een project een natuurinventarisatie (laten) uitvoeren, w.o. vaststellen van mogelijke kolonieplaatsen van vleermuizen in te slopen bebouwing en bouwwerken. Alvorens te beginnen met sloop, bouw of verbouw moet de initiatiefnemer door onderzoek vaststellen of er in of in de nabijheid van het plangebied beschermde dieren en planten aanwezig zijn waarvan het leefgebied door het plan wordt aangetast. Indien bij de inventarisatie beschermde planten of diersoorten worden aangetroffen en het leefgebied van deze soorten verkleint of verdwijnt als gevolg van het initiatief, dan dient dat gemeld te worden en moet ontheffing worden aangevraagd bij het ministerie van Infrastructuur & Milieu. Aan ontheffing kunnen voorwaarden worden verbonden. Een vaak voorkomende voorwaarde is dat biotoop die verloren gaat, gecompenseerd moet worden.

Voor particuliere bouwiniciatieven is de particulier verantwoordelijk voor het laten uitvoeren van de natuurinventarisatie en het aanvragen van een eventuele ontheffing. Vanwege de lange doorlooptijd van een vleermuizenonderzoek, verdient het aanbeveling om tijdig eventueel benodigd nader onderzoek te starten naar het gebruik van de gebouwen door vleermuizen. Voor dit onderzoek moeten twee veldbezoeken gedaan worden tussen 15 mei en 15 juli en twee tussen 15 augustus en 15 september. Zo kan er worden bepaald of het gebouw een functie heeft als paarverblijfplaats.

5.10 Bomen

Er is een bomeninventarisatie uitgevoerd in het plangebied. De circa 300 geïnventariseerde bomen zijn van sterk wisselende kwaliteit. Het merendeel van de bomen is van matige kwaliteit. Circa 75 bomen hebben een goede kwaliteit, en een paar bomen zijn van slechte kwaliteit.

Door en langs het plangebied lopen verschillende boomstructuren. De belangrijkste zijn de twee bomenrijen aan de Leidse Rijn (noordkant haagbeuk en zuidkant lindes) en een derde rij (lindes) langs de Rijksstraatweg. Deze rijen zijn een onderdeel van de stedelijke boomstructuur. Ze hebben grote waarde voor de ruimtelijke, cultuurhistorische en ecologische structuur.

De haagbeuken aan de noordkant zijn overwegend van matige kwaliteit en van redelijke conditie. Als de bomen een keer gekapt moeten worden, zouden hier essen moeten komen in de lijn met de rest van de bomenrij langs de hele Zandweg.

De lindes langs de Leidse Rijn zijn van matige kwaliteit en redelijke conditie. Uitgangspunt is deze rij zoveel mogelijk te behouden, te verbeteren en aan te vullen.

De rij langs de Rijksstraatweg zijn van goede kwaliteit. Deze dienen behouden te blijven en een aangevuld te worden.

Ook de bomen op de Meerndijk (essen) en de Castellumlaan (prunussen) maken deel uit van de stedelijke boomstructuur. De essen op de Meerndijk zijn van slechte kwaliteit door groeiplaats beperkingen. Deze moeten behouden blijven, de conditie verbeterd en de rij aangevuld worden. Hetzelfde geldt voor de prunussen op het nieuwe plein.

De bomen rond de kerk zijn van wisselende kwaliteit. De lindes voor de kerk zijn van goede kwaliteit en moeten behouden blijven. De prunussen en de haagbeuk rond de kerk (noord en west) zijn van matige kwaliteit. Deze kunnen eventueel in het nieuwe ontwerp geïntegreerd worden, maar hoeven niet behouden te blijven.

De eiken aan de oostkant van het plein zijn van goede kwaliteit en kunnen eventueel in het nieuwe ontwerp geïntegreerd worden of verplant worden.

In het gebied langs de Molenvliet en de tijdelijke dorpstuin staan veel bomen die net aangeplant zijn. Deze kunnen bij een nieuwbouwoontwikkeling niet behouden blijven, maar kunnen verplant worden.

Verder staan er verschillende bomen van zowel goede, matige en slechte kwaliteit. De bomen van goede kwaliteit dienen behouden, verplant of in het gebied gecompenseerd te worden. (Bijvoorbeeld langs de Molenvliet of tussen de nieuwe bebouwing).

In het gebied tussen zandweg en oosterlengte staan langs de Oosterlengte een aantal zomereiken en 4 iepen van goede kwaliteit. Deze dienen behouden te blijven.

De rest van het gebied ligt nu al een aantal jaren braak waardoor de natuur haar gang is gegaan. Langs de watergang rond de begraafplaats staan veel kleine elsen en esdoorn. In het zuiden staan veel schietwilgen. Er is een groot cluster met populieren en 3 grote treurwilgen.

Bij de ontwikkeling van het gebied en de verdere uitwerking van de groenzones wordt verder uitgewerkt of en welke bomen behouden kunnen blijven in verband met de gewenste uitstraling van het gebied en eventuele ecologische waarden. In principe geldt ook hier dat goede bomen behouden moeten blijven, of verplant dan wel gecompenseerd moeten worden.

5.11 Kwaliteit van de leefomgeving

De kwaliteit van de leefomgeving wordt door verschillende factoren bepaald. Afhankelijk van de beoogde functies in de openbare ruimte is een zekere kwaliteit in die openbare ruimte gewenst. Idealiter wordt er bij de keuze voor het soort gebruik van de openbare ruimte rekening gehouden met de belevingskwaliteit van de omgeving. Factoren die hierop van invloed zijn, zijn: bezonning, windhinder, luchtverontreiniging, en omgevingsgeluid.

Voor elk van bovenstaande factoren zijn toetswaarden opgesteld om de belevingskwaliteit van het gebruik in de openbare ruimte te bepalen. Het doel van deze toetswaarden is om een hulpmiddel te hebben bij het bepalen van het soort gebruik van de openbare ruimte. Voor een verblijffunctie gelden strengere richtlijnen dan voor lopen of fietsen in die openbare ruimte. Bij de genoemde waarden kan gesproken worden van een goede tot uitstekende kwaliteit voor het beoogde gebruik. De gemeente beoordeelt de effecten van initiatieven op de kwaliteit van de leefomgeving op basis van toetswaarden. Deze zijn opgenomen in de bijlage.

5.12 Gezondheid

De gemeente hecht belang aan een gezonde leefomgeving. De GG&GD heeft een advies uitgebracht over het plan op het aspect gezondheid, zodat eventuele aandachtspunten in de verdere planontwikkeling meegenomen kunnen worden. De kern van het advies is hieronder opgenomen. Het integrale advies van de GG&GD is opgenomen als bijlage.

De GG&GD is positief over het huidige plan dat tegemoet komt aan lang bestaande wensen van bewoners. Door bewoners te laten participeren in de plannen, is de kans groot dat het gebied ook daadwerkelijk gebruikt gaat worden door de bewoners. Tevreden zijn over de woonomgeving draagt bij aan het welbevinden van bewoners.

De GG&GD vindt daarnaast de volgende aspecten in het plan positief voor de gezondheid:

- de aandacht voor langzaam verkeer, waaronder veilige fietsroutes naar school en routes die aansluiten op bestaande doorgaande fietsroutes
- het terugdringen van autoverkeer in het centrum
- het creëren van verbindingen met het water
- het rekening houden met menselijke maat
- het behouden van groen in het noordwestelijke kwadrant tussen de begraafplaats en 't Weer en de nieuwe woningen
- het creëren van de mogelijkheid tot het realiseren van levensloopbestendige appartementen in de buurt van voorzieningen, zodat de oud-bewoners van De Meern in hun eigen dorp oud kunnen worden in een veilige toegankelijke woning

De GG&GD adviseert om deze aspecten in volgende planfasen in stand te houden.

Aanvullend adviseert de GG&GD om voldoende horeca en terras te bestemmen om levendigheid mogelijk te maken, maar daarbij de geluidbelasting op gevels van bestaande woningen te bewaken, passend bij de huidige dorpsrust parkeermogelijkheid te behouden voor bezoekers van de fysiotherapiepraktijk naast de Marekerk die (tijdelijk) slecht ter been zijn bij de inrichting van het groen in het noordwestelijke kwadrant de bewoners van 't Weer en indien mogelijk ook toekomstige bewoners van de nieuwbouw te betrekken, opdat de diverse aanwezige leeftijdsgroepen hier kunnen bewegen, ontspannen en ontmoeten (bijv. avontuurlijke speelruimte, 'hangplek', moestuin, buurttuin, wandelroute naar dorpsplein) bij het bepalen van bouwvolume van de levensloopbestendige woningen met doelgroep senioren om rekening te houden met bezonning en voldoende ruimte voor (kijk)groen en toegankelijkheid voor minder validen.

De GG&GD vraagt extra aandacht voor het bestemmen van nieuwe horeca en nieuwe woningen dichtbij elkaar, vanwege mogelijke geluidhinder. De GG&GD is wel van mening dat deze bestemmingen middels bestaand geluid- en vergunningenbeleid en door goed overleg tussen verschillende partijen als goede burens naast elkaar kunnen bestaan.

5.13 Duurzaamheid

In de Kadernota Duurzaam Bouwen en het Milieubeleidsplan heeft de gemeente haar beleid vastgelegd voor duurzame ontwikkeling met het doel de milieubelasting van wonen, werken en verblijven te verminderen.¹ Elk bouwinitiatief moet een bijdrage leveren aan de duurzaamheidsdoelen van de gemeente. Daarbij gelden gemeentelijke gebouwen en bouwwerken die onder regie/verantwoordelijkheid van de gemeente vallen als voorbeeld. Aangezien de gemeente in het plangebied diverse percelen in eigendom heeft, biedt de herontwikkeling van het Hart van De Meern kansen op het gebied van duurzaamheid en energie.

De gemeente definieert duurzaamheid bij gebiedsontwikkeling in brede zin. Het gaat onder andere over materiaalgebruik, watergebruik, binnenmilieu, flexibiliteit en toekomstwaarde. Ook fossiel energieverbruik en leefomgevingskwaliteit horen daarbij.

De gemeente zal aan ontwikkelende partijen vragen om een visiedocument op te stellen over duurzaam huisvesten. Daarin verwoordt de ontwikkelende partij zijn visie op de toekomstbestendigheid van de planontwikkeling en de bouwwerken. Vanuit die visie wordt vervolgens geconcretiseerd naar maatregelen.

Naast het in algemene zin terugbrengen van de milieubelasting door bouwen en gebruiken van bouwwerken heeft het gemeentelijk beleid een aantal speerpunten benoemd. Dat is duurzaam hout, water(bodem)kwaliteit, fossiel energieverbruik, en binnenmilieu voor gebouwen waar kinderen lang verblijven. De mens- en milieuvriendelijkheid van het stadskantoor is de beoogde maat voor nieuwe gemeentelijke gebouwen.

Voor bouwinitiatieven in het plangebied gelden op basis van het duurzaamheidsbeleid de volgende randvoorwaarden:

- Bij de verkaveling moet onder andere rekening worden gehouden met zon-oriëntatie en dichtheid;
- Gebruik van hout met FSC-certificaat;
- Geen gebruik van koper of zink en uiterste terughoudendheid in het gebruik van lood;
- Politiekeurmerk veilig wonen;
- Binnenmilieu klasse B voor thermisch comfort en binnenluchtkwaliteit C voor akoestisch en visueel comfort voor gebouwen waar kinderen lang en regelmatig verblijven;
- CO₂-uitstoot van een bouwwerk 80% lager ten opzichte van gebruikelijk wettelijk niveau.

Met een prestatiegericht instrument als GPR moet voor woningbouw gemiddeld een score van 8,0 worden behaald, en voor andersoortige bouwwerken gemiddeld 7,5.

Energie

Utrecht heeft de ambitie om in 2030 klimaatneutraal te zijn. Net als bij duurzaam bouwen geldt dat bouwinitiatieven een bijdrage moeten leveren aan het behalen van deze ambitie. De gemeente vraagt initiatiefnemers om onderzoek te doen naar optimale energievoorzieningen (energievisie), waarbij rekening wordt gehouden met het milieu-effect, de kosten, de terugverdieneffecten en de haalbaarheid.

Volledigheidshalve wordt vermeld dat de energieprestatie-eisen voor woningen en andere functies verder worden aangescherpt in het Bouwbesluit. De huidige eis voor de energieprestatiecoëfficiënt (EPC) voor woningbouw is 0,6. In 2015 geldt naar alle waarschijnlijkheid een eis van 0,4. Voor andere functies is de datum van aanscherping van de eis nog niet bekend. Het doel van de sociale partners is energieneutrale nieuwbouw in 2020 (SER-energieakkoord juli 2013).

5.14 Kabels en leidingen

Voor het SPvE is een inventarisatie gedaan van alle leidingen. De inventarisatie is opgenomen in de bijlage. Bij verdere uitwerking moet hier mee rekening worden gehouden. Hieronder worden de belangrijkste genoemd:

In het zuidelijke deel van het plangebied (ten zuiden van de Leidse Rijn) bevindt zich een verbindingsleiding voor een drinkwaterhoofdleiding. Deze verbindingsleiding verbindt de leidingen aan weerszijden van de Meerndijk. Deze leiding heeft een diameter van 16" en een zakelijke rechtstrook van 4 m aan weerszijden van de leiding.

Door het plangebied loopt een rioolpersleiding. Deze leiding heeft een diameter van 14" en een zakelijk rechtstrook van 4 m aan weerszijden van de leiding. Deze leiding is deels verplaatst in het kader van de aanleg van de HOV-baan. Om realisatie van het zuidwestelijke deel mogelijk te maken zal het resterende deel van de persleiding verplaatst worden.

Ten zuiden van de Rijksstraatweg, nabij Rhenomare, is een bergbezinkbassin aanwezig. Bij de ontwikkeling van de locatie Rhenomare/Van den Brandhof moet de toegankelijkheid hiervan gegarandeerd zijn.

5.15 Milieueffectrapportage

Het doel van een milieu effect rapportage (m.e.r.) is om vooraf de mogelijke milieueffecten van plannen en besluiten in beeld te brengen en deze een volwaardige rol te laten spelen bij de besluitvorming van plannen en besluiten.

Naar verwachting vinden er als gevolg van de ontwikkeling van het hart van De Meern geen activiteiten plaats die de geldende drempelwaarden uit het Besluit m.e.r. zullen overschrijden. Er hoeft voor de voorgenomen herontwikkeling geen MER of m.e.r.-beoordeling te worden gemaakt ten behoeve van het bestemmingsplan.

6 Uitvoerbaarheid

6.1 Economische uitvoerbaarheid

Dit SPvE heeft betrekking op de herontwikkeling van het hart van De Meern Noord. De gemeente realiseert de herontwikkeling door middel van actief grondbeleid. Dit betekent concreet dat de gemeente de grondexploitatie voert.

Op basis van de uitgangspunten in het SPvE is een financiële analyse gemaakt. De opbrengsten worden gerealiseerd door de verkoop van bouwgrond ten behoeve van woningbouw en (niet) commerciële voorzieningen. Ook wordt een aantal bestaande panden aan de Zandweg, die in eigendom zijn van de gemeente, gehandhaafd en verkocht. Daarnaast wordt er een belangrijke financiële bijdrage in deze ontwikkeling gedaan vanuit de gemeente.

De kosten bestaan voornamelijk uit het bouw- en woonrijp maken van de ontwikkellocatie Castellumlaan/Oosterlengte en de voorgestelde ingrepen in de openbare ruimte. In de kosten is ook rekening gehouden met plankosten en rentelasten. Daarnaast is sprake van een boekwaarde, waarin reeds gemaakte plankosten en de verwervingskosten zijn opgenomen.

Uit de financiële analyse volgt een klein positief financieel resultaat. Dit betekent dat de ambities voor het noordelijk deel van het dorps hart financieel haalbaar zijn. In het SPvE worden woningen toegevoegd aan het hart van De Meern en enkele kleinschalige (niet-) commerciële voorzieningen. Het is aannemelijk dat deze bestemmingen binnen een bestemmingsplanperiode (10 jaar) worden gerealiseerd. Daarmee kan straks in het bestemmingsplan aangegeven worden dat dit economisch uitvoerbaar is.

Kostenverhaal

Voor de locatie Castellumlaan/Oosterlengte is de gemeente zelf eigenaar van het te ontwikkelen terrein. Uitzondering hierop is het pand waarin voorheen de Expert, dat zal worden ingepast. Het kostenverhaal in dit deelgebied is daarmee anderszins verzekerd.

Planschade

Naast de kosten voor het maken van bestemmingsplannen moet een inschatting worden gemaakt van het risico van planschade. De gemeente zal daarom een planschaderisico-inventarisatie laten opstellen. Eventuele kosten van planschade zullen worden meegenomen in de grondexploitatie. Op dit moment wordt de planschade voor de omliggende panden ingeschat op nihil.

6.2 Maatschappelijke uitvoerbaarheid

In dit hoofdstuk wordt beschreven op welke wijze bewoners en belanghebbenden betrokken zijn geweest bij het plan en hoe zij hebben kunnen reageren op het plan.

6.2.1 Overleg met partners

In deze fase is nog geen formeel overleg gevoerd met de verschillende partners. Wanneer er een bestemmingsplanprocedure wordt gestart om de ontwikkelingen uit het SPvE planologisch juridisch mogelijk te maken, wordt overleg gevoerd met de verschillende partners.

6.2.2 Advies wijkraad

Een afvaardiging van de wijkraad Vleuten De Meern is aanwezig geweest bij de twee bijeenkomsten van de werkgroep Hart van De Meern.

7 Verantwoording proces

De Meern Conferentie

Op 17 september 2012 heeft 'De Meern-conferentie' plaatsgevonden, waarbij circa 150 belangstellenden aanwezig waren. In deze bijeenkomst is de eerste stap gezet naar een nieuw Hart van De Meern. De gemeente heeft de uitkomsten van 'De Meern-conferentie' gebruikt voor een eerste aanzet voor de nieuwe identiteit en de programmatische visie voor het hart van De Meern. Hierbij is vanuit diverse perspectieven en disciplines gekeken naar de mogelijkheden van het gebied. Vervolgens hebben er twee bijeenkomsten plaatsgevonden met de werkgroep Hart van De Meern.

Bijeenkomsten werkgroep Hart van De Meern

Een belangrijk moment in het participatieproces vormde de eerste bijeenkomst met de werkgroep Hart van De Meern op 24 april 2013 in de Marekerk. Er waren circa 50 mensen aanwezig. De ideeën van de gemeente voor de visie op het dorps hart zijn daar gepresenteerd, waarna in groepen een verdere aanscherping en verdieping heeft plaatsgevonden. De constructieve werkwijze leverde veel waardevolle informatie op, evenals een duidelijke richting voor de uiteindelijke programmatische visie.

Tijdens een tweede bijeenkomst op 3 juli 2013 heeft de gemeente een concept ambitiekaart gepresenteerd aan circa 40 mensen. De ambitiekaart en de toelichting riepen veel vragen op bij de aanwezigen. Ten aanzien van de inhoud van het plan vroeg men (meer) aandacht voor de grote behoefte aan (senioren-)appartementen, de verkeerssituatie in het Hart van De Meern en de mogelijkheid om aan de Leidse Rijn te zitten. Ook vroegen bewoners en ondernemers duidelijkheid over de mogelijkheden om nieuwe horeca te vestigen. Ten aanzien van het proces riepen bewoners en ondernemers de gemeente op om snel tot actie over te gaan, zodat er op korte termijn zichtbare resultaten worden geboekt. Een verslag van de werkgroep is bijgevoegd als bijlage bij het SPvE.

Naar aanleiding van opmerkingen en suggesties tijdens de laatste werkgroep zijn bij het opstellen van het concept SPvE de volgende zaken meegenomen:

- Randvoorwaarden voor woningbouw die de realisatie van appartementen mogelijk maakt;
- Een integraal functioneel ontwerp van de verkeerssituatie in het Hart van De Meern;
- Een derde plek aan het water ten westen van de Meernbrug.

Inspraak concept SPvE

Op 28 januari 2014 heeft het college van Burgemeester en Wethouders het concept Stedenbouwkundig Programma van Eisen Hart van De Meern Noord vrijgegeven voor consultatie. Het concept SPvE heeft van 14 februari tot en met 27 maart ter inzage gelegen. Op 13 maart 2014 heeft een informatieavond plaatsgevonden om het SPvE toe te lichten. De avond is druk bezocht, er waren ongeveer honderd belangstellenden.

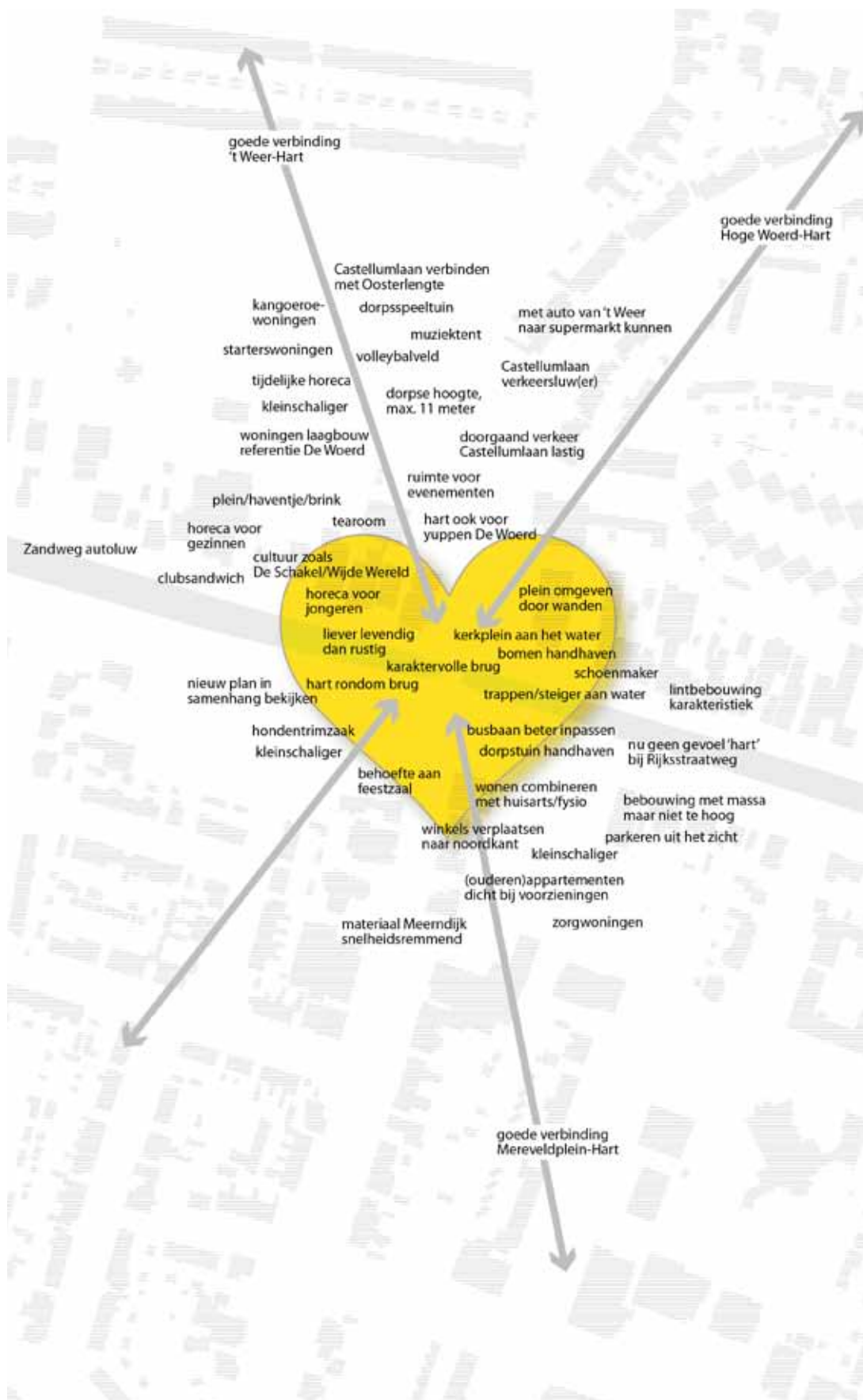
De gemeente heeft 15 schriftelijke reacties ontvangen op het SPvE. De binnengekomen reacties zijn in een reactienota samengevat en voorzien van gemeentelijk commentaar. Naar aanleiding daarvan is het SPvE op de volgende punten aangepast:

- aantal tekstuele wijzigingen
- kaart met functies in de huidige situatie (pag. 17)
- afbeelding principes overgang bebouwing plein en Zandweg (pag. 39)
- proefverkaveling ontwikkellocatie Castellumlaan/Oosterlengte (pag. 58)

Het aangepaste SPvE wordt samen met de reactienota ter vaststelling aangeboden aan de gemeenteraad.

Afbeelding

Ideeën, suggesties en opmerkingen door bewoners (Werkgroep Hart van De Meern, 24 april 2013)



8 Vervolgtraject

De roep om snelle, zichtbare resultaten is groot. Een aantal terreinen in het hart van De Meern ligt al geruime tijd braak, en ook verschillende panden staan al langere tijd leeg. Parallel aan het opstellen van het SPvE is gewerkt aan het verbeteren van de leefbaarheid van het hart van De Meern door tijdelijke initiatieven te ontwikkelen en toe te staan. Voorbeelden hiervan zijn de dorpstuin aan de Rijksstraatweg, het opknappen van panden in gemeentelijk eigendom, de verhuur van deze panden aan ondernemers om leegstand tegen te gaan en de sanering van het voormalige Schmiemanterrein. Met de vaststelling van het SPvE Hart van De Meern Noord door de gemeenteraad is de weg vrij om de ambities voor het noordelijk deel van het hart van De Meern te verwezenlijken.

8.1 Planproces

Het SPvE is de eerste stap richting een nieuw hart van De Meern. Het biedt de kaders en spelregels voor herontwikkeling van het gebied ten noorden van de Leidse Rijn. Na de vaststelling van het SPvE door de gemeenteraad kan een start gemaakt worden met de realisatie van het plein en de verblijfsplekken aan het water. Hiervoor zal eerst een ontwerp worden opgesteld. Naar verwachting passen de aanpassingen in de openbare ruimte binnen de bestemming van de vigerende bestemmingsplannen in het hart van De Meern. Dit betekent dat er geen bestemmingsplan opgesteld hoeft te worden om de ingrepen in de openbare ruimte planologisch juridisch mogelijk te maken.

De ontwikkeling van het deelgebied Castellumlaan/Oosterlengte vraagt om een aantal extra stappen. De ontwikkelaar van deze locatie stelt, op basis van de randvoorwaarden uit het SPvE, een Stedenbouwkundig Plan op. Hieruit volgt onder andere de verkaveling van het bouwveld, de woningtypologie, en de bouwhoogtes. Op basis van het Stedenbouwkundig Plan kan er een bestemmingsplan opgesteld worden.

8.2 Participatieproces

In het vervolgtraject kunnen twee typen ontwikkelingen onderscheiden worden: herinrichting van de openbare ruimte door de gemeente en de ontwikkeling van deelgebied Castellumlaan/Oosterlengte door een ontwikkelaar. Bij aanvang van elke ontwikkeling zal in een participatieplan worden beschreven op welke manier belanghebbenden betrokken worden.

Voor de herinrichting van de openbare ruimte zal de gemeente als initiatiefnemer zelf belanghebbenden betrekken op het gewenste participatieniveau. Het ontwerpproces van het dorpsplein leent zich bijvoorbeeld goed voor het participatieniveau adviseren waarbij bewoners, binnen de financiële kaders, zelf voorstellen kunnen aandragen voor de inrichting van het plein. Het in dit SPvE opgenomen functioneel ontwerp voor de openbare ruimte is een aanzet om in nauwe samenwerking te komen tot een definitief ontwerp.

8.3 Planning

Vaststelling van het SPvE door de gemeenteraad vindt naar verwachting plaats rond de zomer van 2014. Na vaststelling door de gemeenteraad wordt zo snel mogelijk gestart met de ingrepen in de openbare ruimte. Hiervoor zal worden toegewerkt naar een voorlopig ontwerp en later een definitief ontwerp. Na de besteksfase kan de uitvoering worden aanbesteed.

De start van de ontwikkeling van deelgebied Castellumlaan/Oosterlengte is afhankelijk van de marktsituatie en de ontwikkelaar. Voor dit deelgebied heeft de gemeente in het verleden een samenwerkingsovereenkomst gesloten met de BON Groep. Op basis van dit SPvE bekijkt de Bon Groep of zij een interessante ontwikkeling voor haar ziet weggelegd.

Bijlagen

Bijlage 1:
Werkgroep Hart van De Meern, verslag bijeenkomst 3 juli 2013

verslag

Projectmanagementbureau



Postadres Postbus 8406
3503 RK Utrecht
Telefoon 030 - 286 49 44
Fax 030 - 286 49 47
Internet www.utrecht.nl/pmb

Bijeenkomst: **Werkgroep Hart van De Meern**

Datum: 3 juli 2013

Aanwezig: Gemeente Utrecht: Han Bleijs, Iriena Bouwkamp, Marijke van Wely, Leen de Wit, Sjoerd Wolbertus, Ulrike Centmayer
circa 40 belangstellenden

Verslag door: Margreeth Menkveld, Kassing Notuleerservice (Odijk)

Datum verslag: 5 juli 2013

Inleiding

Marijke van Wely opent de bijeenkomst en heet iedereen van harte welkom. Deze bijeenkomst is een vervolg op de bijeenkomst van 24 april 2013. Toen is nagedacht over waarden, gewenste identiteit en inhoudelijke thema's wat betreft het Hart van De Meern. Genoemde waarden: dorps, gezellig, bezielend, verbindend, ondernemend. Genoemde thema's: horeca, sociaal culturele voorzieningen, openbare ruimte, wonen, plek om je thuis te voelen. Op basis van de verkregen informatie is gekeken hoe dit alles ruimtelijk vorm kan krijgen.

Inhoud plan

De gemeente maakt een stedenbouwkundig programma van eisen (SPvE). De input van vanavond wordt hierin meegenomen. Een SPvE vormt het kader waarbinnen partijen aan de slag kunnen. Niet de gemeente gaat bouwen en ondernemen, dat doen projectontwikkelaars en andere initiatiefnemers. Doel van het plan is om de karakteristieke lintbebouwing te versterken en rond de kerk een ontmoetingsplek te maken. Daarachter liggen gebieden die verder ontwikkeld gaan worden en een betere verbinding krijgen met het dorpshart.

Dorpsplein

De kerk heeft een belangrijke positie in het dorp en heeft veel ruimte om zich heen. De ruimte kan aantrekkelijker worden ingericht zodat het uitnodigt tot verblijf. Dat kan met een open ruimte, met groen of als intiem plein. De bewoners zullen worden uitgenodigd hier over mee te denken. De Castellumlaan blijft toegankelijk voor autoverkeer. De straat moet onderdeel worden van het plein. Voetgangers en fietsers hebben prioriteit. Aan de noordkant van het plein wordt Castellum Novum verder ontwikkeld. Wanneer er op de begane grond voorzieningen komen draagt dit bij aan de levendigheid van het plein. De plek aan het water kan op verschillende manieren worden ingevuld.

Karakteristieke bebouwing herstellen, behouden en versterken

Voor de aanleg van de HOV-baan moesten panden gesloopt worden. De lege ruimte die hierdoor is ontstaan, is nog niet opnieuw ingericht met uitzondering van de tijdelijke dorpsstuin. Gedacht wordt aan kleinschalige bebouwing met functies op de begane grond, passend bij het dorpskarakter. Dus geen winkels voor primaire boodschappen; die zitten op het Mereveldplein, maar bijvoorbeeld horeca, dienstverlening en sociaal maatschappelijke functies.

Meerndijk

De Meerndijk is de belangrijkste toegangsweg tot het dorp. In de jaren 50/60 is de Meerndijk opnieuw ingericht als verkeersweg. Het plan is om hier meer verblijfskwaliteit te realiseren: smallere rijbaan (30km klinkerweg) met brede stoep voor terrassen en winkeluitstallingen.

Zandweg

Er zijn ver gevorderde plannen om de Zandweg als fietsroute in te richten. De auto is ondergeschikt. Dit geeft mogelijkheden om de bestaande functies meer ruimte te geven en eventueel een plek aan het water te maken.

Zuidoost kwadrant

Achter de lintbebouwing ligt voornamelijk het parkeerterrein van de supermarkt. Er is behoefte aan seniorenwoningen en die zouden hier gebouwd kunnen worden. De Molenvliet kan aantrekkelijker gemaakt worden, evenals de fietsverbinding van de Meerndijk naar scholen en Mereveldplein.

Voor het gebied is een proefverkaveling gemaakt. Die laat zien hoe de inrichting zou kunnen zijn, uitgaande van een aantal woningen en parkeerplaatsen. Het is geen uitgewerkt ontwerp. De supermarkt is in het plan gebleven en kan eventueel iets worden uitgebreid. De supermarkt is destijds tijdelijk neergezet, maar inmiddels zijn er rechten verkregen en is er een kans dat de supermarkt blijft.

Noordwest kwadrant

Hier was in eerste instantie het winkelcentrum gepland, maar dat gaat niet door. Nu is het een verlaten gebied met groen en hoge bomen. Het plan is om hier een fietsverbinding te maken. De groene rand langs 't Weer en de begraafplaats blijft behouden. Verder komt er bebouwing die een verbinding vormt tussen de kleinschalige bebouwing van het centrum en de planmatige bouw van 't Weer. Er is een proefverkaveling gemaakt om inzicht te krijgen in de mogelijkheden van het kwadrant en om de kosten en opbrengsten te kunnen berekenen. Een proefverkaveling is één van de manieren om het kwadrant in te vullen. In de proefverkaveling zijn 50 á 60 woningen opgenomen met een gevarieerde opzet en een informele sfeer. Aan de Castellumlaan is ruimte voor gemengde functies, zoals horeca, dienstverlening, of zorg.

Vragen en reacties

Wat is het tijdsbestek van het plan?

Eerst wordt het SPvE afgemaakt. Vervolgens moet de gemeenteraad dit goedkeuren. De verwachting is dat dat in het eerste kwartaal van 2014 gebeurt. Voor een aantal onderdelen van het plan moet dan een bestemmingsplan worden vastgesteld. Dat duurt minimaal een jaar. Daarna kan met belangstellende partijen verder invulling worden gegeven aan het plan. De ingrepen in de openbare ruimte kunnen sneller worden gerealiseerd omdat de gemeente daar de trekker is en er niet altijd een aanpassing van het bestemmingsplan nodig is.

Welke stukken zijn redelijk snel realiseerbaar?

De woningbouw vraagt meer tijd, omdat hiervoor het bestemmingsplan moet worden gewijzigd. Wanneer de ingrepen in het huidige bestemmingsplan passen kan het sneller. Denk aan de Meerndijk en het dorpsplein.

Wanneer de auto ondergeschikt gemaakt wordt gaan de mensen op andere plekken boodschappen doen. Dat is niet wenselijk.

De Castellumlaan blijft toegankelijk voor autoverkeer. Uitgangspunt is meer ruimte voor fietsers en voetgangers, de auto is te gast. De verkeersintensiteit van de Castellumlaan is zodanig (2500 auto's per dag) dat het mogelijk is bij de kerk een dorpsplein te maken.

De aanzet voor het SPvE is weinig ambitieus. Is het een goede vertaalslag van wat er in de vorige bijeenkomst is aangedragen?

De locaties zijn niet heel groot, het is niet mogelijk om veel te bouwen, tenzij er appartementen gebouwd worden. Maar de vraag is of het gewenst is om veel appartementen te bouwen in het Hart van De Meern en of daar voldoende markt voor is.

De woningcorporatie wil een zorgcomplex bouwen omdat daar behoefte aan zou zijn. Heeft de gemeente dat onderzocht?

Voor het definitieve SPvE wordt dit nog nader onderzocht. De gemeente wil woningen bouwen van types waar behoefte aan is. Er zijn mogelijkheden voor appartementen. Wat precies gebouwd gaat worden hangt ook af van de partijen die het willen gaan uitvoeren.

De Meern vergrijsst, er zouden minimaal 30 á 40 appartementen bij moeten komen.

De ontwikkelaar van Rhenomare gaat in zijn plan uit van appartementen in de private sector. Ook in het zuidoost kwadrant kunnen appartementen gebouwd worden. Het plan van Castellum Novum gaat ook uit van appartementen.

Er komen meer woningen, de supermarkt blijft en de Meerndijk wordt smaller. Het staat nu al vaak vast op de Meerndijk. Hoe moet dat straks worden?

In het Zuidoost kwadrant komen 10 tot 15 woningen. Dat is niet veel. Doorgaand verkeer zal worden ontmoedigd en er zijn al rondwegen aangelegd om het verkeer buiten de kern te houden. Uit tellingen is gebleken dat het aantal auto's op de Meerndijk al is afgenomen.

Vorige keer is gesproken over een evenemententerrein. Is daar ruimte voor in dit plan?

De ruimte rond de kerk kan zo ingericht worden dat er plaats is voor evenementen. Bewoners en ondernemers kunnen meedenken over de definitieve inrichting van het plein.

Er wordt gesproken over fietspaden, maar er moeten ook veilige routes komen voor voetgangers.

De voetganger krijgt ook voldoende aandacht. Er komen wandelpaden, bijvoorbeeld langs de Molenvliet en aan de noordkant.

Bij het plein moet zeker horeca komen. Dat levert levendigheid op.

Daar is voldoende ruimte en gelegenheid voor. De gemeente creëert de mogelijkheden en randvoorwaarden voor het vestigen van horeca. Daarna is het aan de ondernemers om hier gebruik van te maken. Er komen mogelijkheden aan de Rijksstraatweg en naast de kerk. De gemeente wil in bepaalde gebieden zoveel mogelijk functies mogelijk maken.

Een aantal bewoners heeft voorkeur voor horeca aan de Zandweg ten westen van de Castellumlaan.

Omdat in het noordwest kwadrant eerst een winkelcentrum gepland was, is de horeca nu bij de kerk gepland. Maar de opmerking wordt meegenomen. De huidige bebouwing langs de Zandweg blijft bestaan.

De creativiteit van de werkgroepen is niet erg terug te vinden in het plan. De loop van de wegen is nog hetzelfde en de auto's moeten allemaal over het plein heen.

In het SPvE worden veel functies mogelijk gemaakt. De gemeente verandert de plek van de wegen inderdaad niet.

Waar is het eerder genoemde dorps huis gepland?

Er zit een dorps huis aan het Mereveldplein. In het gepresenteerde plan zou het dorps huis ook aan het plein kunnen, bijvoorbeeld als onderdeel van het plan voor het Noordwest kwadrant.

Het klinkt allemaal erg vrijblijvend. Ik wil graag horeca starten, maar de gemeente wil niet.

De gemeente scheidt de kaders, de invulling is aan de ondernemers. Marijke van Wely zal navragen hoe het in dit geval zit.

De projectontwikkelaar heeft afspraken gemaakt met de begraafplaats over zicht op de begraafplaats en ontwatering. Ik ga ervan uit dat die voor dit plan ook gelden. En komt er voldoende parkeerruimte?

In het plan wordt de begraafplaats gerespecteerd. De bebouwing in de proefverkaveling ligt op ruime afstand (25m) en het gaat om lage woningen, geen appartementen. Parkeren is uiteraard belangrijk. Daar zal nader naar gekeken worden.

Is er voldoende geld beschikbaar met alle bezuinigingen en andere ontwikkelingen?

Op dit moment is er niet voldoende geld om alles te realiseren. In het plan worden alle mogelijkheden, kansen en wensen op de kaart gezet, maar de realisatie zal in fasen gebeuren. Sommige zaken kunnen wel snel worden uitgevoerd.

Kan Rhenomare niet alvast gesloopt worden? Zoals Rhenomare er nu bijstaat is het niet aantrekkelijk voor anderen om te gaan investeren.

Het staat de eigenaar vrij om bij de gemeente een sloopvergunning aan te vragen.

Met wethouder Isabella is gesproken over een tijdelijke inrichting. Er is nu een dorps tuin, maar er zouden ook andere zaken komen, zoals een oliebolenkraam. De leefbaarheid wordt daarmee vergroot. Een deel van het Schmiemanterrein moet gesaneerd worden, maar de rest kan gebruikt worden.

Hier wordt op dit moment over nagedacht, maar het is lastig omdat er termijnen aanzitten. Daarbij kan een tijdelijke invulling de realisatie van de definitieve invulling in de weg zitten.

De plannen voor het dorpsplein zijn te mager. Het gebied ten westen van de Castellumlaan moet erbij betrokken worden.

In de zojuist gepresenteerde ambitiekaart is ervoor gekozen om de bestaande bebouwing aan de Zandweg te respecteren.

Het profiel voor de Zandweg zoals dat getoond is, is gevaarlijk. Er komt veel verkeer langs en er zijn plannen voor terrassen. Het is beter om het verkeer ten zuiden van de Leidsche Rijn te houden, dan kan er echt een autoluw centrum ontstaan.

De Wijkraad heeft de gemeente geadviseerd om de Rijksstraatweg tussen de twee bruggen voor tweerichtingsverkeer open te stellen op de parallelbaan. Dan kan de Zandweg als fietspad worden ingericht.

Op 22 april is er gesproken over het profiel van de brug en de verkeersknoop aldaar. Deze maand zal het plan voor de brug worden gepresenteerd. Het plan is om de brug te handhaven met aan weerszijden een voetpad. Het profiel op de brug wordt afgestemd op de profielen van de Castellumlaan en de Meerndijk. In het plan zal ook worden toegelicht waarom de verkeersstromen blijven zoals ze nu zijn. Het advies van de Wijkraad kan wellicht tot andere gedachten leiden. In ieder geval wordt er ook aan gewerkt om de alternatieve route over de rondweg aantrekkelijker te maken.

Ik heb gehoord dat bij de verkeerstellingen bij de brug de fietsers niet geteld zijn. Hoe kun je dan een goed verkeersplan maken?

Bij de verkeersmonitoring in de gemeente Utrecht zijn inderdaad geen fietsers meegeteld. Voor de brug in De Meern is dat inderdaad wel belangrijk.

In het verkeersonderzoek zou het verkeer vanaf de A12 tot aan Castellum, inclusief de wegen die erop uit komen, meegenomen worden.

De gemeente zal checken of in het verkeersmodel alle recente en te verwachten ontwikkelingen meegenomen zijn. Als dat niet zo is moet dat alsnog gebeuren.

De ontwikkelaars zullen streven naar winstmaximalisatie en niet kijken naar maatschappelijke voorzieningen. Hoe denkt de gemeente dat op te lossen?

De gemeente gaat in gesprek met de ontwikkelaars. Als er sociaal-culturele voorzieningen nodig zijn zal de gemeente hierin sturen. Uiteindelijk komt men met elkaar tot een optimum.

Waar wordt in het plan straks geparkeerd bij de supermarkt?

Er zijn parkeerplaatsen opgenomen volgens de parkeernorm voor een dergelijke supermarkt.

Het gaat nog lang duren voor er daadwerkelijk met het plan kan worden begonnen. Kan de gemeente al niet vast met een aantal onderdelen beginnen? Bijvoorbeeld met het dorpsplein en de plek aan het water. Dat is goed voor de ontwikkelaars en er komt meer vaart in het geheel.

De aanwezige ambtenaren zijn het hier mee eens.

Toelichting vervolgproces

Op basis van de opmerkingen van vanavond wordt het SPvE verder uitgewerkt en afgerond. Het SPvE gaat dan naar het college, met de vraag of het plan op die manier kan worden voorgelegd aan bewoners en ondernemers. De planning is dat in oktober 2013 een inspraakronde wordt georganiseerd voor het SPvE. Daarna wordt gekeken of de inspraak aanleiding geeft tot wijzigingen in het plan. Zo niet, dan wordt aangegeven waarom. Het al dan niet aangepaste SPvE gaat naar de raad met het verzoek het vast te stellen.

Het definitieve SPvE lokt initiatieven uit, nodigt partijen uit om te gaan ontwikkelen en wordt geleidelijk gerealiseerd. De gemeente speelt hier een actieve rol in.

Voor de openbare ruimte is de gemeente aan zet. Daar kunnen stappen gezet worden zodra het SPvE is vastgesteld door de gemeenteraad. Wanneer bestemmingsplannen moeten worden aangepast duurt het langer. Uiteraard spelen de kosten een rol. De geraamde kosten voor de gemeente zijn hoger dan de opbrengsten in de kwadranten. De politiek zal daarom een beslissing moeten nemen of het door kan gaan.

De route Zandweg doorloopt overigens een apart traject.

Kan de coördinatie-regeling (het combineren van procedures) gebruikt worden zodat het planologisch traject versneld kan worden?

De coördinatie-regeling helpt meestal niet erg bij het wijzigen van een relatief eenvoudig bestemmingsplan. Maar er zal wel gekeken worden naar versnellingsmogelijkheden.

Is het wel mogelijk het plan financieel sluitend te krijgen? Het aantal woningen dat gebouwd gaat worden is klein, de opbrengsten zijn niet hoog.

Dat is inderdaad een probleem. De opbrengsten zullen verhoogd moeten worden of de kosten verlaagd. Het eerste lijkt moeilijk. Het verlagen van de kosten is op dit moment geen optie, omdat de ambitie van het plan dan naar beneden wordt gehaald. De politiek moet dus bepalen of er geld voor dit plan zal worden uitgetrokken.

De gemeente heeft al een contract met de Bon Groep. Is dat nu van de baan?

Die overeenkomst is er nog, maar die was gebaseerd op het oude plan. De Bon Groep kan bepalen of zij het financieel interessant vinden om door te gaan. Zo niet, dan zal er een andere ontwikkelaar in beeld komen.

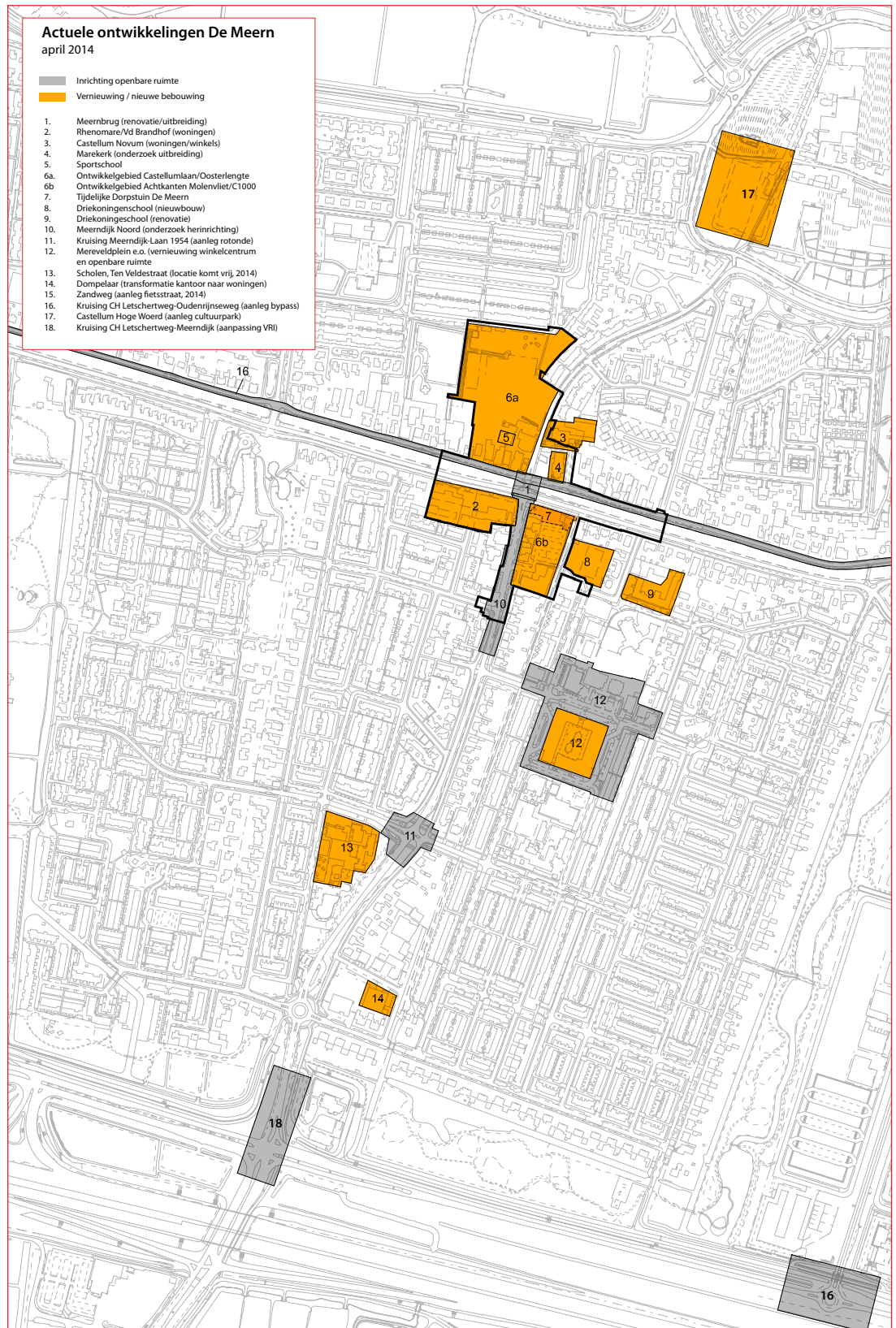
Sluiting

Er zijn kritische en constructieve opmerkingen gemaakt. Deze zullen worden verwerkt in een concept Stedenbouwkundig Programma van Eisen.

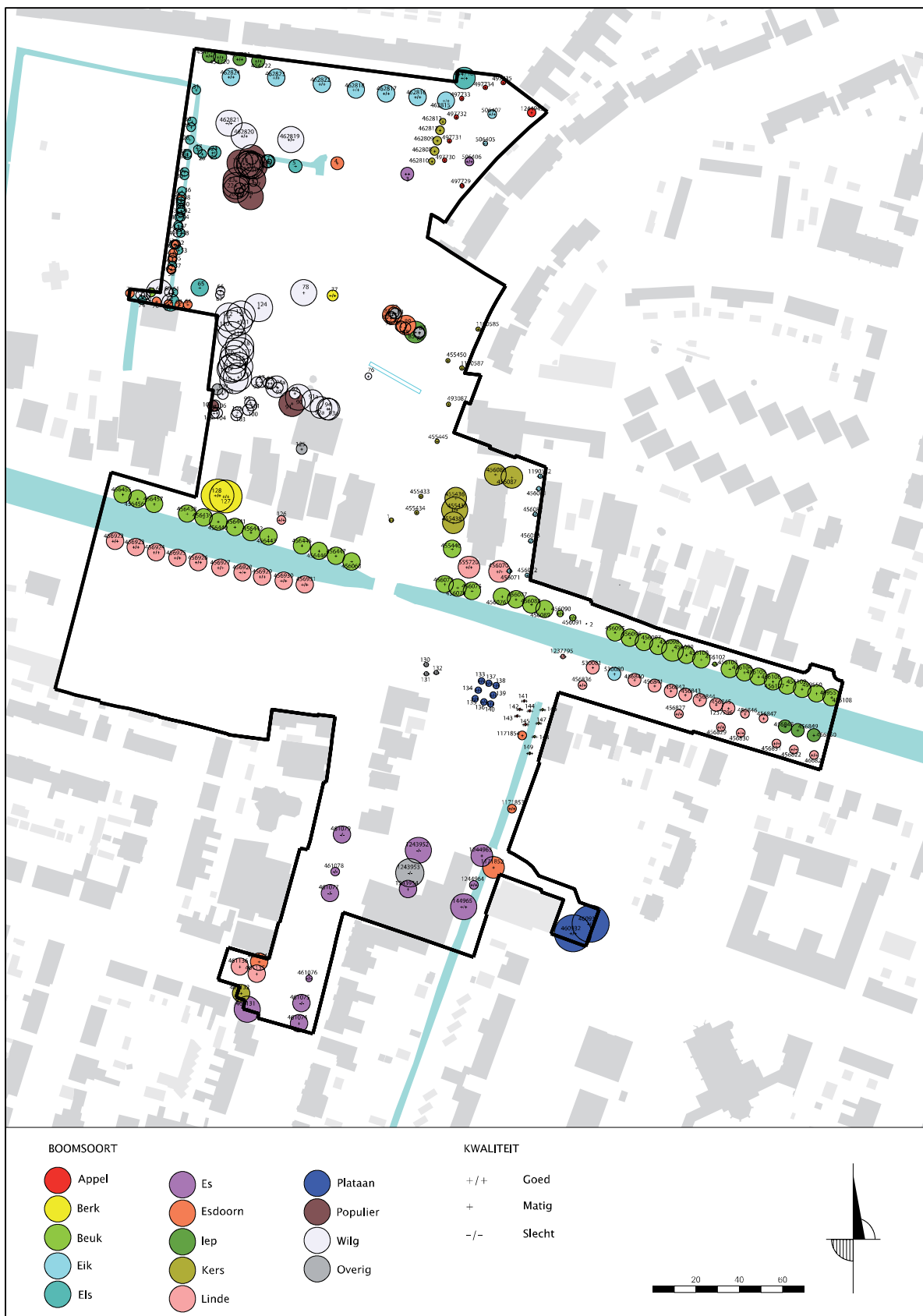
Het verslag en de presentatie zullen zo snel mogelijk naar de aanwezigen worden opgestuurd.

Leen de Wit dankt alle aanwezigen voor hun inbreng en wenst iedereen wel thuis en een goede vakantie.

Bijlage 2:
Actuele projecten De Meern



Bijlage 3:
Bomeninventarisatie (augustus 2013)



Bijlage 4:
Gezondheidsadvies GG&GD



Gemeente Utrecht

Intern advies

Aan	Marijke van Wely	Datum	20 augustus 2013
		Van	Ellen Peeters
Onderwerp	GG&GD advies Hart van De Meern	Doorkiesnummer	030 – 2863219
		E-mail	e.peeters@utrecht.nl

1. Inleiding

1.1. Proceskader

Een gezonde leefomgeving is een omgeving die mensen als prettig ervaren, die uit gedrag en waarin de druk op de gezondheid zo laag mogelijk is. Deze algemene ke leidend voor de inhoud van de gezondheidsadviezen. Daarbinnen zijn er drie belangrijke onderwerpen die in een gezondheidsadvies aan bod kunnen komen: lucht, geluid en gezondheidsbevordering. Maar ook andere onderwerpen kunnen aan bod komen, afhankelijk van de kenmerken van een bepaald gebied en het type ontwikkeling. Bij de advisering baseert de GG&GD zich op landelijke richtlijnen en instrumenten.

Dit omgevingsadvies neemt alleen de invloed van omgevingsfactoren op de gezondheid van de (toekomstige) bewoners in overweging. Andere factoren (financieel, maatschappelijk, planologisch etc.) die meewegen in een eventuele beslissing over een locatie of stedenbouwkundige inpassing spelen in dit advies geen rol. Het is aan de projectleider en het bestuur om een integrale afweging van deze belangen zichtbaar te maken.

Meer achtergrondinformatie over het belang van een gezondheidsadvies, hoe het proces van gezondheidsadvies verloopt en welke onderwerpen aan bod komen in een gezondheidsadvies is te vinden in het "proceskader Gezondheidsadviezen in ruimtelijke ontwikkelingen" (vastgesteld door college op 18 december 2012).

1.2. Lucht

Lucht kwaliteit heeft invloed op de gezondheid. Met name verkeersgerelateerde luchtverontreiniging kan – ook als voldaan wordt aan de normen voor fijn stof en stikstofdioxide – zeker bij kwetsbare groepen gezondheidseffecten geven. De GG&GD baseert haar advies o.a. op de (landelijke) GGD-richtlijn medische milieukunde: luchtkwaliteit en gezondheid.

1.3. Geluid

De belangrijkste gezondheidseffecten van blootstelling aan geluid zijn hinder en slaapverstoring. Bij hogere geluidsniveaus kan ook het risico op hart- en vaatziekten toenemen. Verhoogde geluidbelastingen kunnen een negatief effect hebben op de leerprestatie van kinderen. Ook als voldaan wordt aan de wettelijke normen voor geluid kunnen gezondheidseffecten optreden. De GG&GD baseert haar advies o.a. op beschikbare documentatie van het RIVM en GGD Nederland.

1.4. Gezondheidsbevordering

Gezondheidsbevordering gaat om het zo inrichten van de fysieke leefomgeving dat een gezonde leefstijl gefaciliteerd en gestimuleerd wordt. Het gaat om het creëren van mogelijkheden om de gezonde keuze de gemakkelijke keuze te laten zijn, om zo kansen op gezondheidswinst te benutten in ruimtelijke plannen. Thema's waarover wordt geadviseerd zijn gezonde mobiliteit, sport en spelen, groen en water, openbare ruimte en stilte en gewenst geluid. De GG&GD baseert haar advies o.a. op de Gezond Ontwerp Wijzer (van het Ministerie van I&M ism VWS, BZK, voormalig LNV, en RIVM).

2. Plangebied

2.1. Ruimtelijke ontwikkeling

Met het plan Hart van De Meern wil de gemeente tegemoet komen aan de wens van bewoners om een levendig dorpshart in De Meern te creëren. Rond de Meernbrug worden in vier kwadranten ontwikkelingen gepland die de identiteit als dorpscentrum moeten versterken.

Voor het opstellen van het GG&GD advies was een ambitiedocument (concept 28-6-'13) met een ambitiekaart (concept 1-7-'13) beschikbaar. De projectmanager heeft de plannen uitgebreid toegelicht. Het GG&GD-advies zal verwerkt worden in het SPvE, in de paragraaf Gezondheid.

2.2. Gezondheid

In deze fase van het plan is het goed mogelijk om adviezen tbv gezondheid mee te wegen en zo het plan te versterken. In dit gebied is het *beschermen* van gezondheid tegen schadelijke factoren zoals vervuiling nauwelijks aan de orde. Alleen blootstelling aan toekomstige geluidbelasting heeft de GG&GD overwogen in haar advies. Er ligt in dit gebied wel een mooie kans om de gezondheid te *bevorderen*. De GG&GD heeft tbv dit advies gekeken naar langzaam verkeer, groen, water, speelruimte en ontmoetingsplekken. Deze aspecten dragen bij aan bewegen, spelen, stressreductie en ontmoeten, wat een positieve invloed heeft op gezondheid.

2.3. Advies

De GG&GD is positief over het huidige plan dat tegemoet komt aan lang bestaande wensen van bewoners. Door bewoners te laten participeren in de plannen, is de kans groot dat het gebied ook daadwerkelijk gebruikt gaat worden door de bewoners. Tevreden zijn over de woonomgeving draagt bij aan het welbevinden van bewoners.

De GG&GD vindt daarnaast de volgende aspecten in het plan positief voor de gezondheid:

- de aandacht voor langzaam verkeer, waaronder veilige fietsroutes naar school en routes die aansluiten op bestaande doorgaande fietsroutes
- het terugdringen van autoverkeer in het centrum
- het creëren van verbindingen met het water
- het rekening houden met menselijke maat
- het behouden van groen in het noordwestelijke kwadrant tussen de begraafplaats en 't Weer en de nieuwe woningen
- het creëren van de mogelijkheid tot het realiseren van levensloopbestendige appartementen in de buurt van voorzieningen, opdat de Merenezen in hun eigen dorp oud kunnen worden in een veilige toegankelijke woning

De GG&GD adviseert om deze aspecten in volgende planfasen in stand te houden.

Aanvullend adviseert de GG&GD om:

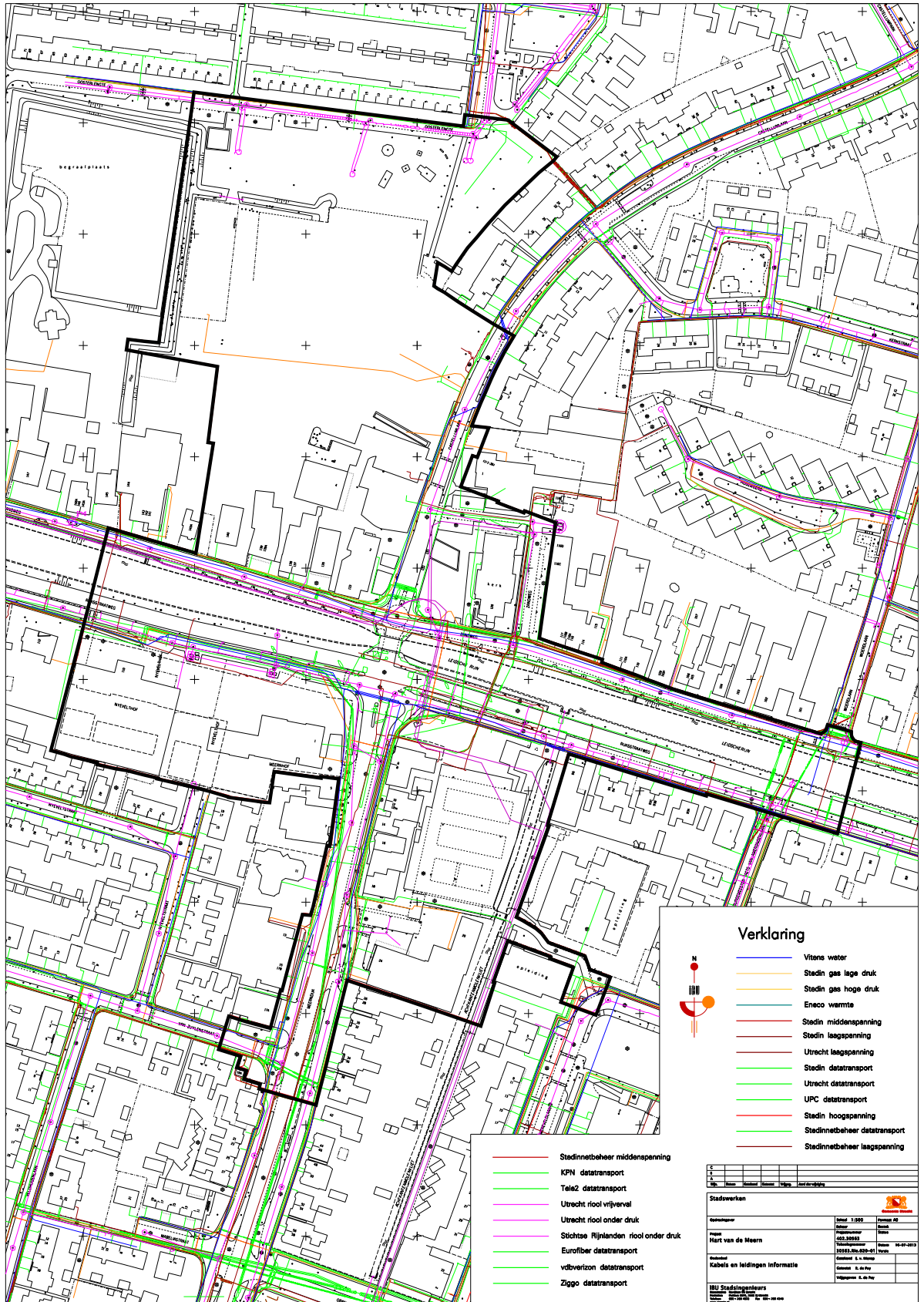
- voldoende horeca en terras te bestemmen om levendigheid mogelijk te maken, maar daarbij de geluidbelasting op gevels van bestaande woningen te bewaken, passend bij de huidige dorpsrust
- parkeermogelijkheid te behouden voor bezoekers van de fysiotherapiepraktijk naast de Marekerk die (tijdelijk) slecht ter been zijn
- bij de inrichting van het groen in het noordwestelijke kwadrant de bewoners van 't Weer en indien mogelijk ook toekomstige bewoners van de nieuwbouw te betrekken, opdat de diverse aanwezige leeftijdsgroepen hier kunnen bewegen, ontspannen en ontmoeten (bijv. avontuurlijke speelruimte, 'hangplek', moestuin, buurttuin, wandelroute naar dorpsplein)
- bij het bepalen van bouwvolume van de levensloopbestendige woningen met doelgroep senioren om rekening te houden met bezonning en voldoende ruimte voor (kijk)groen en toegankelijkheid voor minder validen

De GG&GD vraagt extra aandacht voor het bestemmen van nieuwe horeca en nieuwe woningen dichtbij elkaar, vanwege mogelijke geluidhinder. De GG&GD is wel van mening dat deze bestemmingen middels bestaand geluid- en vergunningenbeleid en door goed overleg tussen verschillende partijen als goede burens naast elkaar kunnen bestaan.

2.4. Samenvatting

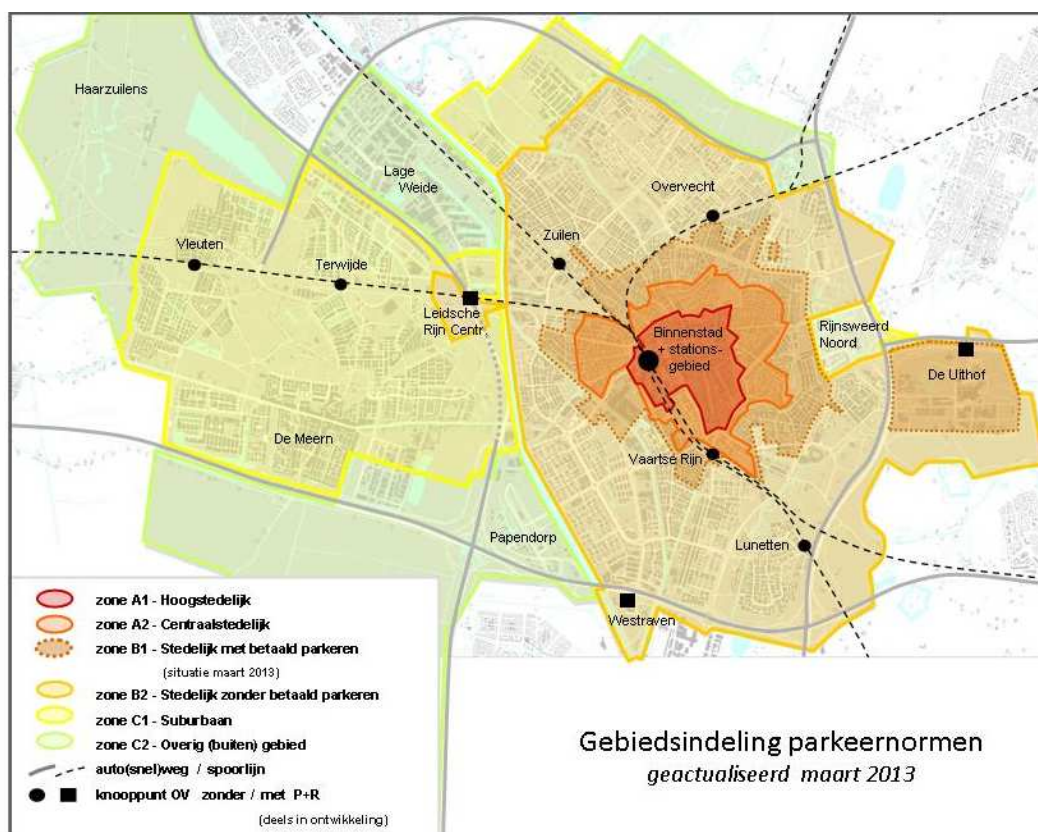
De GG&GD adviseert positief over het plan, heeft nog enkele aanvullende adviezen en adviseert met klem om de bewonersparticipatie in stand te houden gedurende het hele planproces.

Bijlage 5:
Kabels en leidingen (Klic-melding augustus 2013)



Bijlage 6:
Parkeernormen fiets (Nota Stallen en parkeren, 2013)

	functie	opmerking	normgrondslag	Centrum (A1, A2)	Schil centrum (B1)	Rest bebouwde kom (B2, C1, C2)
wonen	Normen conform Rijksbouwbesluit Artikel 4.31. Aanwezigheid, bereikbaarheid en afmetingen	1. Een woonfunctie heeft als nevenfunctie een niet-gemeenschappelijke afsluitbare bergruimte met een vloeroppervlakte van ten minste 5 m ² bij een breedte van ten minste 1,8 m en een hoogte daarboven van ten minste 2,3 m. 2. In afwijking van het eerste lid kan bij een woonfunctie met een gebruiksoppervlakte van niet meer dan 50 m ² de bergruimte gemeenschappelijk zijn indien de vloeroppervlakte van de bergruimte ten minste 1,5 m ² per woonfunctie bedraagt. 3. Een bergruimte als bedoeld in dit artikel is vanaf de openbare weg rechtstreeks bereikbaar via het aansluitende terrein of een gemeenschappelijke verkeersruimte.				
werken	Kantoor medewerkers		100 m ² bvo	2,4	1,7	1,7
	Kantoor bezoekers	minimaal 10 fietsplaatsen	balie	6,0	6,0	6,0
winkels	Detailhandel		100 m ² bvo	3,4	3,4	3,4
	Supermarkten		100 m ² bvo	5,3	5,3	5,3
	Commerciële dienstverlening (en met baliefunctie)	minimaal 10 fietsplaatsen	balie	6,0	6,0	6,0
	Bouwmarkt, tuincentrum	maatwerk: per ontwikkeling bepalen				
	(Week)markt	maatwerk: per ontwikkeling bepalen				
vrije tijd	Afhaalcentra, fastfood, cafetaria		locatie	12,5	12,5	6,0
	Restaurant, café		100 m ² bvo	23,5	23,5	19,3
	Museum		100 m ² bvo	1,2	1,2	1,2
	Bibliotheek		100 m ² bvo	4,3	4,3	4,3
	Bioscoop		100 m ² bvo	10,0	10,0	5,8



Bijlage 7:
Parkeernormen auto (Nota Stallen en parkeren, 2013)

functie	norm- grondslag	parkeernorm inclusief bezoekers										aandeel bezoek		
		A1 en A2		B1		B2		C1		C2				
		min	max	min	max	min	max	min	max	min	max			
wonen	woning boven 130 m ² bvo	woning	0,98	1,50	1,11	1,50	1,30	1,50	1,50	1,75	1,70	2,00	0,3	1)
	woning 80 tot 130 m ² bvo	woning	0,90	1,40	1,02	1,40	1,20	1,40	1,35	1,60	1,60	1,80	0,3	1)
	woning 55 tot 80 m ² bvo	woning	0,83	1,20	0,94	1,20	1,10	1,20	1,20	1,40	1,30	1,50	0,25	1)
	woning tot 55 m ² bvo	woning	0,38	0,80	0,43	0,80	0,50	0,80	0,60	0,80	0,60	0,80	0,2	1)
	geoordeelde serviceflat/aanleunwoning	woning	0,15	0,60	0,17	0,60	0,20	0,60	0,20	0,60	0,80	1,30	0,2	2)
	geoordeelde studentenhuurwoningen tot 45 m ² bvo	woning	0,10	0,30	0,10	0,30	0,10	0,30	0,10	0,30	0,10	0,30	0,2	2) 3)
werken	kantoor	100 m ² bvo	0,40	1,0	0,50	1,10	0,60	1,30	0,80	1,40	0,90	1,90	5%	4)
	bedrijfsverzamelgebouw/atelier	100 m ² bvo	0,40	1,0	0,50	1,10	0,60	1,30	0,80	1,40	1,10	1,90	20%	4)
	arbeidsintensieve bezoekersextensieve bedrijven (industrie/laboratorium/werkplaats)	100 m ² bvo	0,53	1,20	0,60	1,20	0,70	1,20	1,20	1,70	1,60	2,10	5%	
	arbeidssextensieve bezoekersextensieve bedrijven (loods/opslag/transportbedrijf)	100 m ² bvo	0,15	0,3	0,17	0,3	0,2	0,3	0,3	0,5	0,6	0,7	5%	
winkels	detailhandel	100 m ² bvo	2,03	3,70	2,30	3,70	2,70	3,70	2,90	4,90	3,60	5,60	90%	
	supermarkt	100 m ² bvo	1,20	3,80	1,36	3,80	1,60	3,80	2,20	4,90	2,90	6,20	95%	
	commerciële dienstverlening	100 m ² bvo	0,68	1,40	0,77	1,40	0,90	1,40	1,10	1,60	1,40	1,90	20%	
	grootschalige detailhandel	100 m ² bvo	4,35	7,80	4,93	7,80	5,80	7,80	6,60	8,60	7,30	9,30	90%	
	bouwmarkt/tuincentrum/ winkelboulevard/meubelboulevard	100 m ² bvo	0,60	2,60	0,68	2,60	0,80	2,60	1,20	3,00	1,70	3,40	90%	
vrije tijd	café/bar /cafeteria	100 m ² bvo	3,00	6,00	3,40	6,00	4,00	6,00	4,00	6,00	5,00	7,00	90%	
	discotheek	100 m ² bvo	1,20	5,60	1,36	5,60	1,60	5,60	5,20	9,20	8,70	12,70	99%	
	restaurant	100 m ² bvo	6,00	10,00	6,80	10,00	8,00	10,00	8,00	10,00	12,00	14,00	80%	
	museum	100 m ² bvo	0,23	0,50	0,26	0,50	0,30	0,50	0,50	0,70	0,90	1,00	95%	
	bibliotheek	100 m ² bvo	0,08	0,50	0,09	0,50	0,10	0,50	0,40	0,70	0,60	1,00	95%	
	bioscoop/theater/schouwburg	100 m ² bvo	0,75	8,20	0,85	8,20	1,00	8,20	3,00	8,70	5,00	10,40	95%	
	sporthal (binnen)	100 m ² bvo	0,90	1,70	1,02	1,70	1,20	1,70	1,80	2,30	2,40	2,90	95%	5)
	sportveld (buiten)	ha. netto terrein	9,75	27,00	11,05	27,00	13,00	27,00	13,00	27,00	13,00	27,00	95%	
	dansstudio/sportschool/fitness	100 m ² bvo	0,45	1,80	0,51	1,80	0,60	1,80	2,10	3,90	3,20	5,30	90%	
	evenementenhal/beursgebouw/ congresgebouw	100 m ² bvo	2,25	4,00	2,55	4,00	3,00	4,00	4,00	6,00	5,00	7,00	99%	
	cultureel centrum/wijkgebouw	100 m ² bvo	0,75	3,00	0,85	3,00	1,00	3,00	1,00	3,00	1,00	3,00	60%	
zorg	ziekenhuis	100 m ² bvo	0,83	1,30	0,94	1,30	1,10	1,30	1,20	1,40	1,40	1,60	30%	6)
	verpleeg-/verzorgingstehuis	wooneenheid	0,38	0,70	0,43	0,70	0,50	0,70	0,50	0,70	0,50	0,70	60%	
	arts/maatschap/therapeut/consultatiebureau	behandel- kamer	0,53	1,90	0,60	1,90	0,70	1,90	0,90	2,20	1,10	2,60	55%	
onderwijs	zpotheek	100 m ² bvo	1,35	2,30	1,53	2,30	1,80	2,30	2,30	2,80	2,70	3,20	45%	
	ROC	100 leerlingen	2,10	4,80	2,38	4,80	2,80	4,80	3,30	5,30	3,70	5,70	10%	
	hogeschool	100 leerlingen	4,13	9,50	4,68	9,50	5,50	9,50	6,10	10,10	6,60	10,60	75%	
	universiteit	100 leerlingen	6,45	12,60	7,31	12,60	8,60	12,60	10,20	14,20	11,30	15,30	50%	
	voorbereidend dagonderwijs (Vwo, Havo, Vmbo)	100 leerlingen	1,50	4,00	1,70	4,00	2,00	4,00	2,60	4,60	2,90	4,90	10%	
	basisonderwijs	leslokaal	0,38	1,00	0,43	1,00	0,50	1,00	0,50	1,00	0,50	1,00	0%	7)
overig	crèche/peuterspeelzaal/kinderdagverblijf	100 m ² bvo	0,53	0,90	0,60	0,90	0,70	0,90	0,90	1,10	1,00	1,20	0%	
	hotel	10 kamers	0,83	3,70	0,94	3,70	1,10	3,70	1,90	5,40	3,60	7,30	75%	8)
religiegebouw	gebedsplaats	0,08	0,20	0,09	0,20	0,10	0,20	0,10	0,20	0,10	0,20	100%		

Opmerkingen:

- 1) De woningoppervlakte betreft het totale bruto vloeroppervlak van de woning achter de voordeur, gemeten volgens de meetmethoden van NEN2580.
Gemeenschappelijke ruimten bij meergezinswoningen blijven dus buiten beschouwing. De NEN-norm beschouwt ook de 'parkeerruimte' als onderdeel van de BVO. In afwijking hiervan wordt deze ruimte niet gezien als oppervlak van de woning achter de voordeur en telt deze dus niet mee.
- 2) Indien de minimum norm lager ligt dan 0,2, geldt dat het aandeel bezoek gelijk is aan de minimum norm.
- 3) Een geormerkte studentenwoning is een woning met een campuscontract of een woning die verhuurd wordt door een toegelaten instantie conform de woningwet. De minimum parkeernorm is ten opzichte van het CROW verlaagd conform de afspraak in het Landelijk Actieplan Studentenhuisvesting.
- 4) De parkeernorm is gebaseerd op regulier kantoorgebruik, oftewel op circa 25-35 m² bvo per medewerker. Ontwikkelingen met Het Nieuwe Werken laten een intensiever gebruik zien, wat maatwerk in de maximum parkeernorm kan vragen. Als dit aantoonbaar het geval is, kan ontheffing op het realiseren van meer parkeerplaatsen dan de maximum parkeernorm aangevraagd worden (zie paragraaf 5.2.3).
- 5) bij sporthal met wedstrijdfunctie: + 0,1-0,2 parkeerplaats per bezoekersplaats
- 6) bij vaste bezoektijden bovengrens hanteren
- 7) exclusief Kiss & Ride
- 8) Dit betreft alleen het hoteldeel en is dus exclusief eventuele congres- en vergaderfaciliteiten.

De parkeereis dient met twee cijfers achter de komma te worden berekend. De uiteindelijke parkeereis wordt afgerond: bij 0,50 of hoger naar boven en anders naar beneden.

Voor ontwikkelingen in het A1-, A2- en B1-gebied die onder de drempelwaarde van 1.500 m² bvo vallen, geldt een minimum parkeernorm van 0 (in het B1-gebied alleen voor het bezoekersdeel van de parkeereis), zie paragraaf 5.1.

Bijlage 8:
Toetswaarden belevingskwaliteit openbare ruimte

Soort gebruik	Aantal	Wind: Overschrij- dingskans p 5 m/s**	Luchtverontreiniging***	Omgevingsgeluid (Lday) ****	Opmerkingen
Verblijf (recrea- tief, terras + kin- deren bejaarden)	4	< 0,5% (<2dgn/a)	Maximaal 5%	< 50 dB(A)	deel van de dag kan belangrijk zijn
Verblijf (zitten)	3	< 1,0% (<4dgn/a)	Maximaal 5%	< 55 dB(A)	deel van de dag kan belangrijk zijn
Verblijf (wande- len)	2	1,0-2,5% (4-9dgn)	Maximaal 15%	< 55 dB(A)	
Transfer	1	2,5-5% (9-18dgn)	< wettelijke grens	< 60 dB(A)	
Verkeer (fiets)	Geen eis	5-10% (18-36dgn)	< wettelijke grens	> 60 dB(A)	
Verkeer (auto)	Geen eis	----	wettelijke grens	wettelijke grens	

* in de periode 19 februari tot en met 21 oktober en voor zonuren met een zonhoogte hoger dan 10°.

** uitgegaan is van een strengere eis dan in de NEN 8100 is beschreven vanwege de prestatie UITSTEKEND. Zie voorts de NEN 8100.

*** bijdrage lokaal verkeer aan de lokale luchtverontreiniging in percentage van de wettelijk toegestane NO2 norm.

**** beschreven is het niveau aangenaam; voor gemiddeld en acceptabel moet er gedacht worden aan niveau die 5 resp. 10 dB(A) lager liggen

Bezoekadres Ravellaan 96, 3533 JR Utrecht
Postadres Postbus 8406, 3503 RK Utrecht
Telefoon 030 - 286 41 03
Fax 030 286 02 35
Mail milieu@utrecht.nl



Gemeente Utrecht