

Lijst aanpassingen Ontwikkelvisie Haarzicht na inspraak

11 juni 2012

In de definitieve Ontwikkelvisie zijn een aantal aanpassingen gemaakt ten opzichte van de concept Ontwikkelvisie van 7 december 2010. Aanleiding voor deze aanpassingen zijn voornamelijk de uitkomsten van Verkeersanalyse Vleuten e.o., de inspraakreacties en financiële haalbaarheid. De belangrijkste wijzigingen zijn hieronder toegelicht. Tekstuele aanpassingen en marginale inhoudelijke aanpassingen zijn niet genoemd.

1. Verkeer

Bij vrijgave van de Ontwikkelvisie Haarzicht is door het college aan de raad toegezegd de resultaten van de Verkeersanalyse Vleuten e.o. mee te nemen in de definitieve Ontwikkelvisie. De verkeersanalyse heeft inzicht gegeven in de verkeerstechnische effecten van de verkeersontsluitingen vanuit Haarzicht. Op basis van deze analyse en op basis van de inspraakreacties zijn conclusies getrokken en hebben wijzigingen plaatsgevonden ten opzichte van de concept Ontwikkelvisie. Ook zijn de langzaamverkeersverbindingen heroverwogen en concreter vastgelegd.

oud

- Een voetgangersverbinding aan de oostzijde is ter overweging
- Een langzaamverkeersverbinding en een voetgangersverbinding aan de zuidzijde opnemen
- Minimaal twee gelijkwaardige auto-ontsluitingen aan de Thematerweg (noordzijde) opnemen
- Een zuidelijke auto-ontsluiting aan de Multatulistraat is in onderzoek

Nieuw

- **Een voetgangersverbinding aan de oostzijde opnemen.**
Een ontsluiting voor voetgangers aan de oostzijde van het plangebied zorgt voor een goede verbinding met het bestaande omringende woongebied. In de toekomstige situatie zijn de ontsluitingen voor langzaam verkeer in hoofdzaak gelijk aan de ontsluitingen voor de auto. Buiten deze noodzakelijke verbindingen heeft het de voorkeur extra langzaamverkeersroutes aan te leggen. Een voetgangersverbinding naar de Schoolstraat aan de oostzijde zal zorgen voor een goede verbinding met de bestaande bushaltes en maakt de toekomstige school in Haarzicht voor de huidige bewoners uit de buurten Hinderstein, Alenveld en De Tol beter bereikbaar. Hierdoor ontstaat niet alleen een praktische verbinding met de omgeving, maar ook een psychologische verbondenheid. Dit sluit aan op de doelstelling van de Wijkvisie Vleuten-De Meern (2004) dat oude en nieuwe bewoners elkaar leren kennen en de mogelijkheid hebben elkaar te ontmoeten. In de concept Ontwikkelvisie was een voetgangersverbinding ter overweging opgenomen. Er wordt voorgesteld een voetgangersverbinding op te nemen in de definitieve Ontwikkelvisie. De exacte locatie en inrichting van de voetgangersverbinding wordt uitgewerkt in het Stedenbouwkundig Plan.
- **Twee langzaamverkeersverbindingen aan de zuidzijde opnemen.**
Ontsluitingen voor langzaam verkeer aan de zuidzijde van het plangebied zorgt voor een goede verbinding met het bestaande omringende woongebied. In de toekomstige situatie zijn de ontsluitingen voor langzaam verkeer in hoofdzaak gelijk aan de ontsluitingen voor de auto. Buiten deze noodzakelijke verbindingen heeft het de voorkeur extra langzaamverkeersroutes aan te leggen. Het verdichten van het fietsnetwerk buiten de hoofdfietsroutes wordt ondersteund. Door extra fiets- en voetgangersverbindingen aan te leggen, wordt een goede verbinding gelegd met de omringende buurten. Twee langzaam verkeersverbindingen aan de zuidzijde van het plangebied maken het station Vleuten beter bereikbaar. Hierdoor ontstaat niet alleen een praktische verbinding met de omgeving, maar ook een psychologische verbondenheid. Dit sluit aan op de doelstelling van de Wijkvisie Vleuten-De Meern (2004) dat oude en nieuwe bewoners elkaar leren kennen en de mogelijkheid hebben elkaar te ontmoeten. In de concept Ontwikkelvisie was een langzaamverkeersverbinding opgenomen en een voetgangersverbinding opgenomen. Er wordt voorgesteld twee langzaam verkeersverbindingen op te nemen in de definitieve Ontwikkelvisie, zodat het fietsnetwerk extra wordt ondersteund. De exacte locatie en inrichting van de langzaam verkeersverbinding wordt uitgewerkt in het Stedenbouwkundig Plan.

- **Minimaal twee gelijkwaardige auto-ontsluitingen opnemen aan de Thematerweg (noordzijde): opnieuw bevestigd als verkeerskundig goed mogelijk.**
Uit de Verkeersanalyse Vleuten e.o. (2011) blijkt opnieuw dat het goed mogelijk is qua intensiteiten de buurt Haarzicht primair via de Thematerweg te ontsluiten, uitgaande van minimaal twee gelijkwaardige ontsluitingen. Deze verkeersintensiteiten kunnen op de Thematerweg worden afgewikkeld. Uit prognoses voor de toekomst blijkt dat, met de maatregelen zoals deze gepland staan, ook de wegen in de kern Vleuten (waaronder de Schoolstraat), geschikt zijn om het verkeer van Haarzicht af te wikkelen. In de concept Ontwikkelvisie waren reeds (minimaal) twee auto-ontsluitingen aan de noordzijde opgenomen. Nu opnieuw uit de verkeersanalyse is gebleken dat dit mogelijk is, blijft dit gehandhaafd.
- **Een auto-ontsluiting aan de Multatulistraat (zuidzijde) niet opnemen.**
In de concept Ontwikkelvisie was de zuidelijke auto-ontsluiting in onderzoek. De ontsluiting van de buurt Haarzicht op de Multatulistraat is in principe mogelijk omdat beide gebieden een 30km/uur zone zijn. In de Verkeersanalyse Vleuten e.o. (2011) is de zuidelijke auto-ontsluiting onderzocht. In de Structuurschets Vleuten-De Meern (1997) was een zuidelijke auto-ontsluiting opgenomen naar de Multatulistraat. De ontsluiting van een deel van de buurt Haarzicht op de Multatulistraat is in principe mogelijk omdat beide gebieden een 30km/uur zone zijn. De analyse geeft aan dat verkeerskundig de verkeersontsluiting mogelijk is.

Maatschappelijke effecten

Aan het opnemen van de zuidelijke auto-ontsluiting zijn niet alleen verkeerskundige aspecten verbonden. Ook de maatschappelijke effecten zijn bij deze ontsluiting meegewogen. In de Wijkvisie Vleuten-De Meern (2006) zijn de doelstellingen opgenomen om de bereikbaarheid en verkeersveiligheid van de wijk te verbeteren en mogelijkheden te creëren dat oude en nieuwe bewoners elkaar ontmoeten. In de inspraak op de concept Ontwikkelvisie zijn veel reacties van bewoners uit de bestaande omringende straten gekomen op het voornemen voor een zuidelijke auto-ontsluiting. Voor de huidige bewoners van de Multatulistraat en Camphuysenstraat is een zuidelijke auto-ontsluiting van Haarzicht onwenselijk. Ook al blijven de intensiteiten binnen de normen voor een 30 km-gebied, deze bewoners zullen de toename als aanzienlijk beleven omdat zij nu in autoluwe straten en hofjes aan de rand van het dorp wonen.

Ook bewoners op de Schoolstraat hebben in de inspraak aangegeven een verkeerstoename te verwachten. De toename van verkeer uit Haarzicht op de Schoolstraat is zowel met als zonder een zuidelijke ontsluiting (en een interne afsluiting) nagenoeg gelijk. Vanwege geplande maatregelen, zoals de afsluiting van de Maarssewag, zal het verkeer op de Schoolstraat in de toekomst afnemen, ook met de komst van Haarzicht.

Een ander criterium is de (sociale) cohesie binnen Haarzicht. Door het verkeer naar het noorden af te wikkelen, is geen verkeerskundige knip nodig tussen beide woonvelden in Haarzicht. Dit bevordert de (sociale) cohesie binnen Haarzicht.

Afweging

In de afweging voor het wel of niet opnemen van een zuidelijke ontsluiting hebben de gevolgen voor de omringende bewoners zwaar meegewogen. Om deze reden is de zuidelijke auto-ontsluiting niet opgenomen. In de uitwerking dient aandacht besteed te worden aan goede en veilige aansluitingen op de Thematerweg. De psychologische verbondenheid met Vleuten aan de zuidzijde zal worden gerealiseerd middels langzaam verkeersverbindingen.

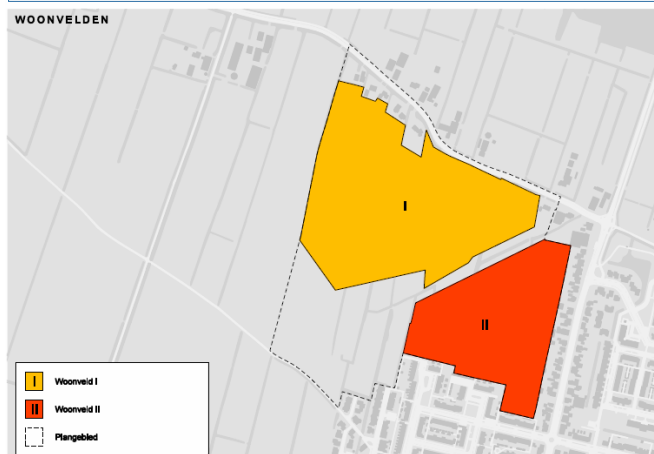
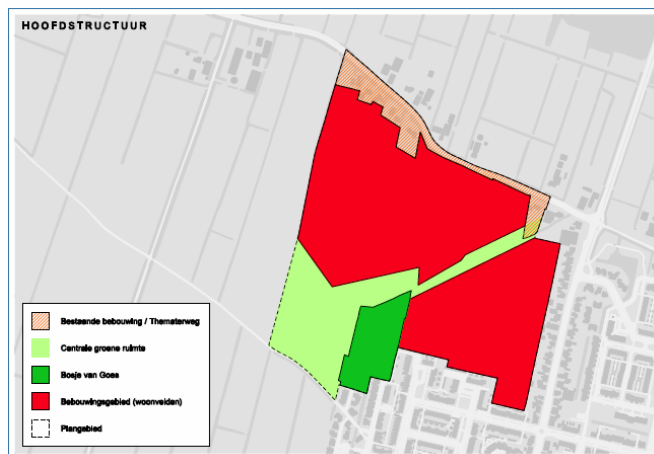
2. Verruimen op te graven archeologische zone om meer te bebouwen oppervlak te verkrijgen, ter compensatie vervallen woonveld ten westen Bosje van Goes

Bij vrijgave van de Ontwikkelvisie voor inspraak is besloten om het woonveld ten westen van het Bosje van Goes niet te bebouwen, onder andere vanwege teveel versnippering van rood en groen en omdat het woonveld moeilijk bereikbaar zou zijn. Het niet bebouwen van dit woonveld zorgde echter voor minder woningen in Haarzicht en een maximaal financieel tekort van 1 miljoen. Om dit woonveld te compenseren en de financiële haalbaarheid van het plan te vergroten, is het op te graven archeologische gebied verruimd om meer te bebouwen oppervlak te verkrijgen. In principe mag de gehele archeologische zone opgegraven worden, mits de opgraving plaatsvindt onder de gestelde voorwaarden van afdeling Cultuurhistorie. Het opgraven van archeologie met meerdere cultuurlagen is echter erg kostbaar. In de definitieve Ontwikkelvisie wordt voorgesteld niet alleen de archeologische zone zonder cultuurlaag, maar ook de archeologische zones met een enkele cultuurlaag op te graven en te bebouwen. Dit zou een extra te bebouwen oppervlak in Woonveld II van 0,6 ha opleveren, wat

gelijk staat aan circa 16 woningen. Het is aan de ontwikkelaars ter uitwerking in het SP om de mogelijkheden hiervoor na te gaan en de planeconomische haalbaarheid van deze extra bebouwing te

OUD

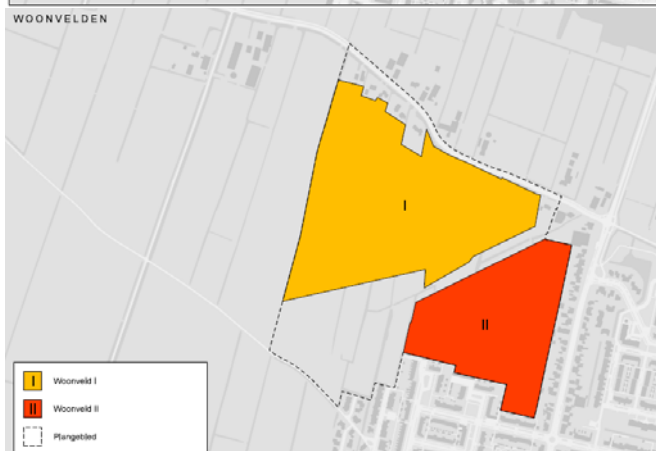
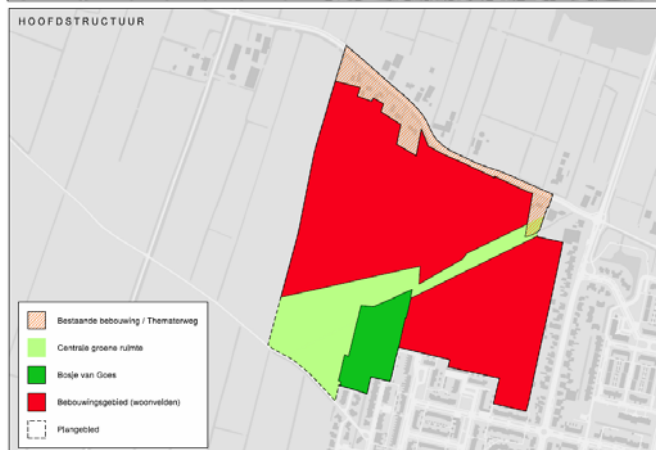
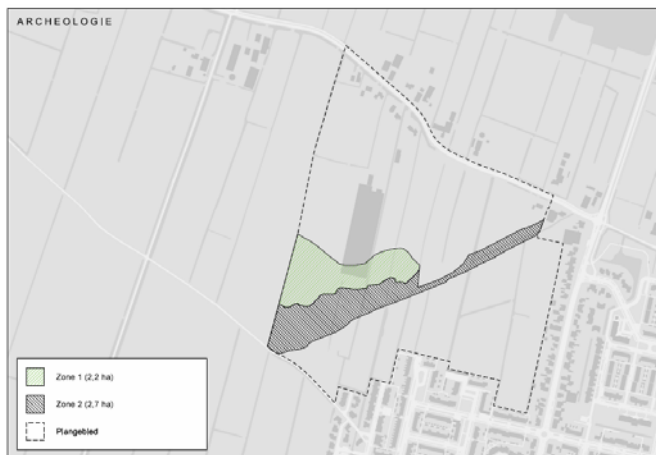
- Bodemverstorende werken op te behouden terreindelen zijn niet toegestaan.
- Bebouwing beperken tot bepaalde delen van de archeologische zone zonder cultuurlaag.



- Woonveld I: circa 12,3 ha
- Woonveld II: circa 7,0 ha

NIEUW

- Bodemverstorende werken op te behouden terreindelen zijn niet wenselijk, echter wel toegestaan onder bepaalde voorwaarden.
- Bebouwing beperken tot bepaalde delen van de archeologische zone zonder cultuurlaag of met een enkelvoudige cultuurlaag.



- Woonveld I: circa 12,9 ha = circa 16 woningen extra
- Woonveld II: circa 7,0 ha

3. Woningbouwcategorieën

Daarnaast wordt voorgesteld de woningbouwcategorieën aan te passen. In het nieuwe woningbouwprogramma is een ruimere bandbreedte in beleggershuur en een ruimere bandbreedte in dure koop opgenomen. Locatiefactoren kunnen aanleiding geven tot focus op een bepaald segment van het programma. Door het opnemen van ruimere bandbreedtes biedt het woningbouwprogramma meer mogelijkheden om in te spelen op toekomstige marktontwikkelingen.

oud

- Circa 540 woningen
- Sociale huur 15–20%
- Beleggershuur 10%
- Goedkope koop 10–15%
- Middeldure koop 15–25%
- Dure koop 40–45%

Nieuw

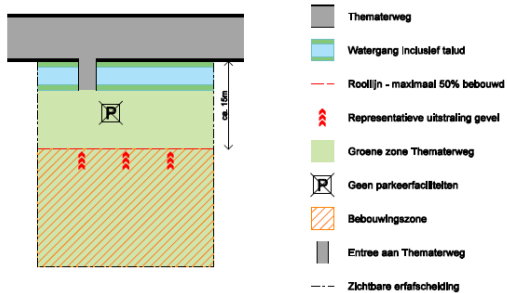
- Circa 555 woningen

- Sociale huur 15–20%
- Beleggershuur 0–20%
- Goedkope koop 10–15%
- Middeldure koop 15–25%
- Dure koop 35–45%

4. Stedenbouw

Aan de stedenbouwkundige randvoorwaarden voor de rand aan de Thematerweg is een randvoorwaarde toegevoegd. Aan deze rand wordt voorgesteld om te werken met een hoeve-achtige opzet. De hoeve-achtige opzet bestaat uit een zichtbaar afgebakend gebied met daarop enkele gebouwen. De bebouwing staat in de rooilijn met de overige bebouwing langs de Thematerweg. Aanvullend op dit uitgangspunt is opgenomen dat de ontsluitingen van deze hoeves groepsgewijs moeten plaatsvinden. Dit zorgt voor een overzichtelijker straatbeeld.

Rand Thematerweg



NIEUW

- Toevoegen: ontsluiting moet 'groepsgewijs' plaatsvinden.