

**Reactienota
Inspraakreacties
Stedenbouwkundig Programma
van Eisen
Hart van de Meern Zuid**

1 april 2015
Marijke van Wely

Gemeente Utrecht
Projectmanagementbureau

Postbus 8406
3503 RK Utrecht

Inhoudsopgave

<i>Inhoudsopgave</i>	-----	2
<i>1. Samenvatting en conclusies</i>	-----	<i>Error! Bookmark not defined.</i>
<i>2. Overzicht inspraakreacties</i>	-----	<i>Error! Bookmark not defined.</i>

Samenvatting en conclusies

Op 28 oktober 2014 heeft het college van Burgemeester en Wethouders het concept Stedenbouwkundig Programma van Eisen Hart van De Meern Zuid (hierna SPvE) vrijgegeven voor consultatie. Het concept SPvE heeft van 5 november tot 17 december 2014 ter inzage gelegen. Op 24 november 2014 heeft een informatieavond plaatsgevonden om het SPvE toe te lichten. De avond is druk bezocht, er waren ongeveer honderd belangstellenden.

De gemeente heeft 91 reacties ontvangen op het SPvE. In deze reactienota zijn de binnengekomen reacties samengevat en voorzien van gemeentelijk commentaar. Iedereen die een schriftelijke reactie heeft ingediend, ontvangt deze reactienota nadat het college het SPvE heeft vastgesteld. Andere belangstellenden kunnen dit document bekijken op de website www.utrecht.nl/hartvandemeern.

Naar aanleiding van de reacties is het SPvE op de volgende punten aangepast:

- Ontwikkellocatie Achtkanten Molenvliet
Op deze locatie is, naast de functie wonen, de mogelijkheid voor parkeren ten behoeve van het hart van De Meern opgenomen. Dit is aangegeven op de randvoorwaardenkaart en beschreven in de begeleidende tekst.
- Ontwikkellocatie Rhenomare/Van den Brandhof
De Rijksstraatweg is toegevoegd als mogelijke plek voor de ontsluiting van het woongebied voor autoverkeer. Dit is aangegeven op de randvoorwaardenkaart en beschreven in de begeleidende tekst.
- Meerndijk: in het SPvE is geen profiel opgenomen voor de herinrichting van de Meerndijk tussen Van Zuylstraat en Rijksstraatweg. Het profiel met fietsstroken, zoals dat opgenomen was in het concept SPvE, leidde tot een aantal bezorgde reacties over onder andere de verkeersveiligheid van fietsers. De gemeente wil, voordat een definitief besluit wordt genomen over het profiel voor de Meerndijk, met bewoners en ondernemers in gesprek over de herinrichting van de Meerndijk.

Daarnaast is in het SPvE op een aantal punten de tekst geactualiseerd. Dit geldt voor:

- Paragraaf 2.3 Bereikbaarheid en parkeren
- Paragraaf 2.7 Actuele ontwikkelingen
- Paragraaf 5.6 Archeologie
- Paragraaf 5.7 Bodem
- Paragraaf 5.13 Duurzaamheid
- Hoofdstuk 7 Verantwoording proces
- Hoofdstuk 8 Vervolgtraject

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

2. Overzicht inspraakreacties

Reactie: 1	In het pand aan de Meerndijk 72 zit een winkel. Mag deze hier gevestigd zijn?
Gemeentelijk commentaar	De Meerndijk 72 valt buiten de grenzen van het plangebied van SPvE Hart van De Meern Zuid. De bestemming van het perceel is Bedrijventerrein waarbij ondergeschikte detailhandel is toegestaan.
Reactie: 2	Het probleem is de smalle stoep en de smalle parrallelweg voor het huis aan de Meerndijk 19. Op 13 mei 2013 dit al aangegeven in een bijeenkomst. De breedte van de gehele Meerndijk is breed genoeg. Aan mijn zijde is niets veranderd. Is het nou niet mogelijk de weg voor mijn huis wat te verbreden (normale stoep en dat twee voertuigen elkaar op de parrallelweg kunnen passeren). Als ik mijn auto voor het huis zet kan er de hele dag niemand door. Het liefst had ik natuurlijk een groenstrook voor mijn deur. Zou het huis en de straat goed doen. Zie bijlage.
Gemeentelijk commentaar	Het profiel voor de Meerndijk, zoals dat opgenomen was in het concept SPvE, heeft tot een aantal bezorgde reacties geleid over onder andere de verkeersveiligheid van fietsers. De gemeente wil, voordat een definitief besluit wordt genomen over het profiel voor de Meerndijk, met bewoners en ondernemers in gesprek over de herinrichting van de Meerndijk.
Reactie: 3	1. Graag aandacht voor positie van fietsknoop bord. Het staat nu zo dat fietsers op het fietspad gaan staan kijken bij ijstent Zomers. 2. Ik ben fan van de C-1000. Kan opstelplaats van bevrachting duidelijker afgebakend worden? Als er privé auto's fout parkeren komen de nachtwagens op het fietspad te staan, of zelfs op de autoweg.
Gemeentelijk commentaar	Beide meldingen zijn besproken in het wijkverkeersoverleg van wijkservicecentrum Vleuten-De Meern. Er zal ter plaatse worden bekeken of aanpassing van de situatie nodig en mogelijk is.
Reactie: 4	Situatie rond C1000 blijft onveilig. Geen parkeergelegenheid voor bewoners 26 t/m 38. Kruising / T-splitsing Meerndijk – Van Zuilenstraat graag inrichten zonder verkeerslichten.
Gemeentelijk commentaar	Situatie supermarkt: zie het commentaar op reactie 3. Parkeergelegenheid bewoners: de inrichting van de Meerndijk zal nog apart met de bewoners worden besproken. Bij die gelegenheid zullen de mogelijkheden van individuele zaken worden bekeken. Kruising Meerndijk-Van Zuilenstraat: zie het commentaar op reactie 2.
Reactie: 5	Tijdens de inloopmiddag op 24 november was nog niet duidelijk hoe de fietspaden van de nieuwe Meernbrug straks aan gaan sluiten op de Meerndijk. Nu ook de onderbouw van de Driekoningen school verplaatst is naar de nieuwe locatie is het 's ochtends nog drukker op de Meerndijk. Van alle kanten komen fietsers die elkaar moeten passeren, dit levert regelmatig

	spannende situaties op. In het ontwerp lijken nu twee fietspaden te komen (wat de veiligheid zou bevorderen) maar dan moeten er wel goede oversteekplaatsen zijn (zowel voor fietsers richting Driekoningen als richting Meander/Beatrix school). Als de hele stroom fietsers ter hoogte van de Oranjelaan over moet gaan steken gaat dit ook onveilige situaties opleveren in de huidige situatie. Is al duidelijk wanneer de plannen voor de Meerndijk concreter uitgewerkt zijn? En komt er dan opnieuw een inloopmiddag?
Gemeentelijk commentaar	Het profiel voor de Meerndijk, zoals dat opgenomen was in het concept SPvE, heeft tot een aantal bezorgde reacties geleid over onder andere de verkeersveiligheid van fietsers. De gemeente wil, voordat een definitief besluit wordt genomen over het profiel voor de Meerndijk, met bewoners en ondernemers in gesprek over de herinrichting van de Meerndijk.
Reactie: 6	De impressies van het gebied ten zuiden van de Leidsche Rijn zien er aantrekkelijk uit. Maar ik maak mij zorgen over het parkeren. In de huidige situatie is het zo, dat er net genoeg parkeergelegenheid is. Maar in de nieuwe situatie verdwijnen heel veel parkeerplaatsen, terwijl de vraag er naar zal toenemen. Het grote parkeerterrein naast de Jumbo, dat aan circa 60 auto's plaats biedt, verdwijnt. Dit terrein wordt nu gebruikt door: 1. Bezoekers Jumbo <i>Voor hen (inclusief personeel) blijven slechts 13 plaatsen over. Ik vrees dat dit aan de heel krappe kant is en dat de parkeerdruk voor de bewoners van de Meerndijk te groot wordt.</i> 2. Bezoekers overige bestaande bedrijven aan de Meerndijk <i>Voor de bestaande bedrijven is geen enkele parkeergelegenheid gereserveerd. Alleen voor nieuwbouw wordt met een parkeerbehoefte rekening gehouden. Dit leidt tot een regelrechte afname van het aantal beschikbare parkeerplekken, tot overlast voor de bewoners van de Meerndijk en de directe omgeving, terwijl het ontbreken van parkeerfaciliteiten tot minder klanten en economische schade van de bestaande bedrijven kan leiden. Ook het personeel van deze bedrijven heeft behoefte aan een parkeerplek.</i> 3. Forensen, die het terrein als transferium gebruiken <i>Gesteld wordt dat er voor deze mensen geen plek meer is en dat zij elders moeten parkeren. Om hoe veel auto's gaat het? Waar is dan wel parkeergelegenheid? Is dit een redelijk alternatief/haalbare oplossing voor deze groep forensen? In het bestemmingsplan ontbreekt zowel een kwalitatieve als een kwantitatieve onderbouwing van deze groep, zodat geen antwoorden op deze vragen gegeven kunnen worden en evenmin kan worden ingeschat wat de gevolgen voor de omgeving zullen zijn. Ik vrees dat deze auto's tot grote overlast voor de bewoners van de Meerndijk en de directe omgeving zullen zorgen. Ik verzoek u dan ook om inzicht in deze groep forensen te krijgen, in de alternatieven die zij redelijkerwijs hebben en die bevindingen in het bestemmingsplan mee te nemen.</i> Per saldo verdwijnt een aanzienlijk deel van de parkeergelegenheid.

	Voorzien wordt dat dit onder andere tot overlast van de bewoners leidt en dat de bewoners zelf hun auto niet meer kunnen parkeren. Naast het verlies aan parkeermogelijkheden voor de bestaande bedrijven en bewoners stijgt de parkeerdruk door 4. Nieuwbouw woningen <i>Op de plek waar nu het parkeerterrein is, worden woningen gebouwd. Parkeren voor de bewoners moet in het bouwproject gerealiseerd worden. Maar deze bewoners ontvangen ook bezoek, dat een extra druk op de omgeving oplevert.</i> 5. Nieuwbouw Rhenomareterrein <i>De plek waar nu het voormalige restaurant Rhenomare staat is voorbestemd voor woningbouw en zakelijke dienstverlening. Ook hiervoor geldt hetzelfde als onder punt 4, met dien verstande dat de parkeerdruk m.b.t. zakelijke dienstverlening (klanten én personeel) een factor groter zal zijn.</i> Graag zie ik dat er nader onderzoek gedaan wordt naar de herkomst en alternatieven van de forensen, dat er rekening gehouden wordt met de parkeerbehoefte van bestaande bedrijven en dat de parkeerbehoefte/druk opnieuw tegen het licht gehouden wordt. Dit alles met als doel om de leefbaarheid in het gebied minimaal in stand te houden en invoering van betaald parkeren te voorkomen. In dit licht doe ik de suggestie om een deel van het huidige parkeerterrein bij de Jumbo te blijven bestemmen als parkeerterrein en daar wat minder woningen op te bouwen.
Gemeentelijk commentaar	Wij nemen uw zorgen over de parkeergelegenheid serieus. Naar aanleiding van een aantal reacties over de parkeergelegenheid is in januari 2015 een parkeeronderzoek uitgevoerd. Hierin zijn de volgende zaken onderzocht: – Hoeveel parkeerplaatsen zijn er in de huidige situatie? – Hoe worden de parkeerplaatsen in de huidige situatie benut? – Wat is de herkomst en bestemming van parkeerders op het terrein bij de supermarkt? Op basis van de uitkomsten van het onderzoek (zie de bijlage) hebben we besloten om het SPvE op dit punt aan te passen. Om van het hart van De Meern weer een levendige dorpskern te maken is het belangrijk om het plein rondom de Marekerk aan te leggen, dat als ontmoetingsplek gaat fungeren. Voor het plein is het van belang om het noordwestkwadrant te ontwikkelen tot woonbuurt, dat één van de ‘wanden’ gaat vormen van het plein. Daarnaast is herontwikkeling van het Rhenomare terrein gewenst, omdat het braakliggende terrein veel bewoners en ondernemers een doorn in het oog is. De prioriteit ligt daarom bij de herontwikkeling van plein, noordwestkwadrant en Rhenomare. Als er meer duidelijkheid is over de ontwikkeling van de overige kwadranten, ontstaat een beter beeld van de parkeerbehoefte in het hart van De Meern. Hieruit kan volgen dat het wenselijk is om een deel van het zuidoostkwadrant in te richten met een openbaar parkeerterrein in plaats van alleen woningen. Belangrijk om te

	noemen is dat een dergelijke keuze tot minder woningen leidt, en minder opbrengsten genereert. Deze daling in opbrengsten moet worden opgevangen door financiële meevallers in de andere kwadranten. Zolang deelgebied Achtkanten Molenvliet niet ontwikkeld wordt, blijft het parkeerterrein gehandhaafd. Bij aanvang van de herontwikkeling van het deelgebied Achtkanten Molenvliet wordt bepaald of er rekening gehouden moet worden met extra parkeerplaatsen voor het hart van De Meern. In uw reactie wijst u erop dat er voor de supermarkt 13 parkeerplaatsen over blijven. Dit is niet juist. Ten behoeve van de supermarkt is in de proefverkaveling uitgegaan van het minimaal aantal benodigde parkeerplaatsen, conform de gemeentelijke parkeernormen. De proefverkaveling geeft een indruk van een mogelijke invulling, maar is nadrukkelijk geen bouwplan.
Reactie: 7	Ik ben verheugd dat de ambities voor het gebied weer terug gebracht zijn naar de eerder benoemde kernwaarden, met name: 1. menselijke maat in bebouwing en openbare ruimte 2. koesteren en benutten van bestaande karakteristieken Graag roep ik ook een eerder uitgangspunt in gedachten en wel aansluiting bij de bestaande bebouwing Ik onderschrijf in het plan van eisen dat de bebouwing op het Rhenomareterrein maximaal 13,5 meter hoog mag zijn. Deze hoogte is gerelateerd aan de hoogte van het schip van de nabij gelegen kerk. En deze hoogte kan nét op redelijke voet met de naastgelegen bebouwing gebracht worden.
Gemeentelijk commentaar	Fijn om te horen dat u zich kunt vinden in de ambities voor het gebied en de hoogte voor de locatie van Rhenomare. Zie ook het commentaar op reactie 11, punt 2.
Reactie: 8	Enigszins verwarrend is dat het bestemmingsplan de ambitie uitspreekt voor een verkeerssnelheidregime dat al sinds jaar en dag de praktijk is: – de eerste 50 meter aan de zuidkant is 70 km/uur (dat is ruim 100 meter voor de woningen beginnen) – dan 50 km/uur tot aan de kruising met de Van Zuylenstraat – dan 30 km/uur tot aan de Meernbrug Ik onderschrijf dat het gebied waar nu 30 km/uur gereden mag worden ook de “look” van 30 kilometer krijgt. Hopelijk past het verkeer zich dan aan. Hopelijk wordt er dan ook gehandhaafd. Wat ik jammer vind, is dat afgeweken wordt van de eerdere plannen. Namelijk een afpellend snelheidsregime van 50 km (tot de Laan 1954) via 30 km (tot de Van Zuylenstraat) tot 15 km (tot de Meernbrug). Wat ik niet goed vind is dat de 30 km zone beperkt blijft tot de Van Zuylenstraat. Verkeer mag dan na de Van Zuylenstraat gas geven om 50 meter verderop weer te moeten afremmen voor de voetgangersoversteekplaats bij de kruising met de Oranjelaan. Dit lijkt

	mij niet echt een verkeersveilige situatie. Hoewel het plangebied eindigt bij de Van Zuylenstraat verzoek ik de gemeente om aansluiting te zoeken bij het naaste gebied om verkeersonveilige situaties te voorkomen dan wel de verkeersveiligheid te bevorderen.
Gemeentelijk commentaar	De keuze voor de overgang van 50 km/uur gebied naar 30 km/uur gebied is bewust gemaakt. Tussen de Van Zuylenstraat en de Rijksstraatweg zijn meerdere winkels en horeca gevestigd aan de Meerndijk. Bij de Van Zuylenstraat begint het dorpshart van De Meern. Met de overgang naar 30 km/uur worden verkeersdeelnemers bewust gemaakt dat ze het dorpshart binnenrijden. Het profiel voor de Meerndijk, zoals dat opgenomen was in het concept SPvE, heeft tot een aantal bezorgde reacties geleid over onder andere de verkeersveiligheid van fietsers. De gemeente wil, voordat een definitief besluit wordt genomen over het profiel voor de Meerndijk, met bewoners en ondernemers in gesprek over de herinrichting van de Meerndijk. U heeft het in uw reactie over het bestemmingsplan. Om misverstanden te voorkomen wijzen wij u erop dat het plan dat ter inzage heeft gelegen, een concept Stedenbouwkundig Programma van Eisen (SPvE) is. Na vaststelling van het SPvE door de gemeenteraad, worden bestemmingsplannen opgesteld voor de ontwikkelingen die niet in de vigerende bestemmingsplannen passen.
Reactie: 9	Uw plan is mooi, maar wat onpraktisch. Misschien verdient het aanbeveling de nieuwe bewoners van de wooncomplexen bij de Meernbrug te verplichten zich voortaan per fiets voort te bewegen. Er is geen plaats voor hun auto's. De 60 parkeerplaatsen bij C1000 verdwijnen, maar kunnen op de gedempte Leidse Rijn wellicht weer gerealiseerd worden?
Gemeentelijk commentaar	Zie het commentaar op reactie 6. In de randvoorwaarden voor de ontwikkellocaties is opgenomen dat gemeentelijke parkeernorm van toepassing is.
Reactie: 10	Namens de bewonersvereniging Rijksstraatweg Zandweg wil ik een aantal vragen stellen en een aantal punten van bezwaar indienen. - Op pagina 18 onder 2.5 schrijft u 'Voor een groot deel van het eigendom van de gemeente zijn in het verleden privaatrechtelijke afspraken gemaakt'. - Heeft dit betrekking op het hele plangebied, of alleen op het terrein van Rhenomare en Van den Brandhof? - Waaruit bestaan de afspraken en zijn deze nog geldig. - Er wordt verschillende malen gesproken over een maximale bouwhoogte van 3 bouwlagen plus kap. Dit is in overeenstemming met hetgeen in het overleg met de bewoners aan de orde is geweest, en waarover consensus bestond. Daarbij werd toentertijd gesproken over een hoogte van 11 m. Ook daarover was consensus. Daarom verbaast het

	ons dat nu zonder nadere uitleg die 11 m opeens is veranderd in 13.5 m. Volgens de bouwverordening moet een woonlaag inclusief vloeren, isolatie e.d. 3 meter zijn. Dus voor 3 bouwlagen plus kap is 11 m ruim voldoende. Daarom maken wij bezwaar tegen dit nieuwe voorstel, de 13.5 m. Wij willen graag dat wordt vastgehouden aan 11 m als maximale hoogte. 3. Fietsenstalling bij de bushalte. Op blz. 36 schrijft u dat een deel van de fietsparkeerplaatsen voor de HOV moet worden ingepast. Dit lijkt ons te weinig ambitieus aangezien er nu al te weinig ruimte is. Wanneer u het gebruik van openbaar vervoer serieus wilt stimuleren dient er voldoende ruimte voor het stallen van fietsen te worden gecreëerd 4. Op blz. 36 schrijft u ook dat er geen parkeerplaatsen worden behouden ten behoeve van de gebruikers van de bus.(HOV) Blijkbaar is daar wel behoefte aan. Wanneer u daar op geen enkele manier aan tegemoet komt zijn twee effecten te verwachten a. Men gaat in de omliggende straten parkeren, waar het nu al vaak overvol is. b. Vermindering van het gebruik van het openbaar vervoer Daarom stellen wij voor om wel een aantal parkeerplaatsen te behouden voor dit doel. 5. In het plan wordt een fiets- voetgangersverbinding gepland tussen Nyeveltstraat en Rijksstraatweg over het terrein van Rhenomare/Van de Brandhof. (blz. 39) Wat is in het kader van zorgvuldig omgaan met gemeenschapsgeld de diepere grond achter dit plan. Een paar meter verderop, bij de Ten Veldestraat is gemeentegrond beschikbaar om een fietspad aan te leggen. Waarom dan een fietspad plannen over grond die (nu) niet van de gemeente is. 6. U schrijft dat de gehele ontwikkeling in het plangebied afhankelijk is van particulier initiatief/ ontwikkelaars. In deze tijd, waarin ontwikkelaars zeer terughoudend zijn, kan dit betekenen dat zij jarenlang niets, of veel te weinig doen. Heeft de gemeente plannen om de leefbaarheid te verbeteren wanneer ontwikkelaars het laten afweten, of blijven wij dan tot in de verre toekomst een afgebrand dorp? 7. Parkeerplaatsen voor auto's handhaven langs de Rijksstraatweg woningen 93 t/m 97.
Gemeentelijk commentaar	1. Er zijn afspraken met verschillende partijen in het plangebied. Voor Rhenomare gaat het om een uitgifteovereenkomst met de eigenaren van de locatie. Hierin zijn afspraken gemaakt over de verkoop van de gemeentelijke gronden die nodig zijn voor de ontwikkeling van Rhenomare. 2. Om herontwikkeling van de hoek Meerndijk/Rijksstraatweg mogelijk te maken en een voortdurende leegstand op deze locatie te voorkomen is een balans gezocht tussen behoud van het dorpse karakter en ruimte voor de ontwikkelaar om tot een financieel haalbaar plan te komen.

	Het aantal lagen dat aan de Rijksstraatweg gebouwd mag worden is drie lagen plus kap. De maximale bouwhoogte (nokhoogte) van de bebouwing aan de Rijksstraatweg bedraagt 13,5 meter. Dit is als volgt bepaald; de hoogte van een woonlaag bedraagt 3 meter. Om een kapverdieping te kunnen benutten is ook een hoogte van 3 meter nodig. Voor extra hoogte ten behoeve van een bijzondere functie op de begane grond of een half verdiepte parkeeroplossing is 1,5 meter gerekend. In totaal dus: 4,5 meter voor de eerste laag, 6 meter voor de twee bovenliggende woonlagen en 3 meter voor de kapverdieping. Alles bij elkaar is dit 13,5 meter. Deze hoogte komt overeen met het schip van de kerk. Deze hoogte geldt voor toekomstige bebouwing aan de Rijksstraatweg en de Meerndijk. Voor bebouwing op het daarachter gelegen terrein is in het concept SPvE een bouwhoogte van 3 bouwlagen aangehouden. Dit komt overeen met een bouwhoogte van 9 meter. 3. In de toekomstige situatie zal ten minste het huidige aantal fietsparkeerplaatsen (op 1 januari 2015) behouden blijven. Binnenkort zullen op het parkeerterrein, tegen de dorpsuin aan, extra fietsklemmen worden geplaatst. Deze kunnen in ieder geval blijven staan, zolang er geen ontwikkeling plaatsvindt op het parkeerterrein. Bij de herontwikkeling van de lintbebouwing aan de Rijksstraatweg ligt er een opgave om een deel van deze extra klemmen in te passen in de toekomstige situatie. Dit is de tekst op pagina 36 van het concept SPvE waar u naar verwijst. De tekst is aangescherpt om verwarring hierover te voorkomen. 4. Zie het commentaar op reactie 6. Uit het parkeeronderzoek is gebleken dat slechts een klein percentage van de gebruikers van het parkeerterrein overstappen op de bus. 5. Doel van de fiets- en voetgangersverbinding in het verlengde van de Nyeveltstraat is om het achterliggende woongebied op een eenvoudige en logische wijze een directe verbinding te geven richting het Hart van de Meern, en de Leidse Rijn beter beleefbaar te maken in het achterliggende woongebied. 6. Sinds het besluit van de gemeenteraad op 5 juli 2012 om af te zien van het centrumplan zet de gemeente ook in op leefbaarheid van het gebied. Dit kan op verschillende manieren: vaak is er sprake van particuliere initiatieven (zoals Zomers of Newstyle), waarbij de gemeente vooral meewerkt aan planologische procedures. Soms verhuurt de gemeente haar eigendom om de leefbaarheid te bevorderen, zoals bij Boulevard. En regelmatig komen er initiatieven binnen via het leefbaarheidsbudget of wijkgroenplannen. Ook via deze weg wil de gemeente een bijdrage leveren aan het verbeteren van de leefbaarheid in De Meern. Op dit moment lopen een paar
--	---

	initiatieven via deze lijn. Als er sprake is van particulier eigendom, zoals bij Rhenomare het geval is, is de gemeente afhankelijk van de medewerking van de eigenaren om de leefbaarheid te verbeteren. 7. De woningen aan Rijksstraatweg 93 t/m 97 bevinden zich buiten het plangebied. De parkeerplaatsen voor deze woningen zullen dan ook niet verdwijnen ten behoeve ontwikkelingen uit het SPvE.
Reactie: 11	1. S.v.p.aandacht voor voldoende parkeerplaatsen voor de HOV baan in de buurt van de Meernbrug 2. Worden de fietspaden aan beide zijden twee-richtingsverkeer? 3. S.v.p. behouden (gedeelte) van het parkje op de hoek 4. Voorkeur voor verhuizen Jumbo naar gebied Rhenomare 5. Maak de busbaan autobaan!
Gemeentelijk commentaar	1. Zie commentaar op reactie 6. Uit het parkeeronderzoek is gebleken dat slechts een klein percentage van de gebruikers van het parkeerterrein overstappen op de bus. 2. Het profiel voor de Meerndijk, zoals dat opgenomen was in het concept SPvE, heeft tot een aantal bezorgde reacties geleid over onder andere de verkeersveiligheid van fietsers. De gemeente wil, voordat een definitief besluit wordt genomen over het profiel voor de Meerndijk, met bewoners en ondernemers in gesprek over de herinrichting van de Meerndijk. 3. De dorps tuin, een geslaagd bewonersinitiatief, vervult een belangrijke ontmoetingsfunctie in het dorps hart. Bij de aanleg van de dorps tuin heeft de gemeente nadrukkelijk aangegeven dat het om een tijdelijke invulling gaat van een stuk braakliggend terrein. Hierbij is een termijn van 5 jaar genoemd. Zolang er geen ontwikkeling plaatsvindt op deze locatie, kan de dorps tuin zijn functie behouden. De ambitie voor deze locatie is de lintbebouwing aan de Rijksstraatweg door te zetten. Het plein rondom de kerk, waarvoor nu een ontwerp wordt gemaakt, kan de ontmoetingsfunctie van de dorps tuin overnemen. 4. De gemeenteraad heeft 5 juli 2012 besloten om het Mereveldplein als primaire winkelcentrum voor De Meern te behouden. Sindsdien zijn de inspanningen erop gericht om samen met de eigenaar van het Mereveldplein een toekomstbestendig winkelcentrum mogelijk te maken. Inmiddels zijn de werkzaamheden aan het winkelcentrum gestart. Om het Mereveldplein goed te laten functioneren, heeft het college van Burgemeester en Wethouders besloten om in het hart van De Meern alleen detailhandel toe te staan waar het nu al aanwezig is, of waar het planologisch is toegestaan. Dit betekent dat er geen supermarkt gevestigd kan worden op het terrein van Rhenomare. 5. In de afgelopen twee jaar is in de kern van De Meern een aantal verkeersmaatregelen uitgevoerd, waaronder de aanleg van de fietsstraat op de Zandweg, maatregelen op de Meerndijk, en

	aanpassing van De Meernbrug. In het SPvE Hart van De Meern Zuid is een voorstel opgenomen om de kop van de Meerndijk in te richten als 30 km/uur gebied. Doel van deze maatregelen is om doorgaand verkeer op de Meerndijk te ontmoedigen, om het dorpshart autoluwer en aantrekkelijker te maken. Onder andere de wijkraad Vleuten De Meern heeft geadviseerd om de bestaande autoroute aan de zuidkant van de busbaan op de Rijksstraatweg geschikt te maken voor beide richtingen. De gemeente heeft in reactie op dit advies aangegeven de effecten van deze maatregelen af te willen wachten. Het laten meerijden van auto's op de HOV-baan is niet aan de orde.
Reactie: 12	1. Het fietspad over de Zandweg heeft nu voorrang. Mooi voor fietsers, maar als je met de auto uit de Meerndijk komt en het licht is groen en je moet over de brug linksaf (of rechtdoor) en er komen fietsers over dat fietspad, dan ontstaat er een file over de hele kruising en het verkeer over de Rijksstraatweg wordt dan door auto's gestremd. Heel eng. En dit omdat auto's voor het Zandwegfietspad moeten wachten. Overigens als je groen licht had, ben je er eigenlijk niet op verdacht dat je dat fietspad voorrang moet verlenen. Potentiële ongeluksplek!! Verkeerslichten!?!? 2. Het vluchtheuveltje in de Castellumlaan is eerder gevaarlijk dan handig, omdat fietsers er onheen rijden richting 't Weer!! Weghalen??? 3. Fietsers tussen de auto's op de Meerndijk vraagt om ongelukken. Kleurtjes op het wegdek is schijnveiligheid!! Heel eng! Beter is: gescheiden fietspad! 4. Autorijstrook Meerndijk veel te smal! 5. Wij hebben dit alles bij een vorige inloopavond ook al eens te berde gebracht, maar dit werd wrevelig weggewuifd....dus nu maar aans opgeschreven!!!
Gemeentelijk commentaar	1. Naar aanleiding van uw reactie is de situatie besproken in het wijkverkeersoverleg van het wijkservicecentrum Vleuten-De Meern. Bij de aanleg van de fietsstraat is een bewuste keuze gemaakt om de fietser op de Zandweg voorrang te geven op het overige verkeer. Na afronding van de werkzaamheden aan de brug ontstaat weer een betere situatie op dit punt. Er is in het wijkverkeersoverleg besloten om nu geen aanpassingen door te voeren. 2. Bij de aanleg van het plein rondom de kerk krijgt ook de Castellumlaan een nieuwe inrichting. Bij het maken van het ontwerp wordt gekeken of uw suggestie kan worden meegenomen. 3. Het profiel voor de Meerndijk, zoals dat opgenomen was in het concept SPvE, heeft tot een aantal bezorgde reacties geleid over onder andere de verkeersveiligheid van fietsers. Waaronder uw reactie. De gemeente wil, voordat een definitief besluit wordt genomen over het profiel voor de Meerndijk, met bewoners en ondernemers in gesprek over de herinrichting van de Meerndijk. 4. Zie de reactie onder punt 3. 5. Fijn dat u de moeite heeft genomen uw reactie schriftelijk in te dienen.
Reactie: 13	De ruimte van bebouwing en trottoir Rijksstraatweg ruimer houden.

	Fietspad twee richtingen op en route naar scholen is altijd druk. Enig openbaar groen behouden van de dorps tuin zou wenselijk zijn. Het is tenslotte het dorps hart dat gezellig oogt. IJssalon Zomers helemaal inbouwen is niet wenselijk vanwege drukte op terras. Er blijft geen bewegingsruimte over voor fietsers/kinderen.
Gemeentelijk commentaar	Het trottoir langs de Rijksstraatweg zal in de nieuwe situatie ruimer zijn dan in de huidige situatie. Het zal een breedte krijgen van circa 6 meter. In deze ruimte komen ook fietsklemmen. Het fietspad in twee richtingen langs de Rijksstraatweg behoudt de huidige breedte van circa 4 meter. De dorps tuin is een succesvolle, tijdelijke invulling. De ambitie is om op deze plek de lintbebouwing langs de Rijksstraatweg af te maken. Het plein aan de noordzijde van de Leidse Rijn zal de functie van de dorps tuin moeten gaan overnemen. Daarnaast zal langs de Molenvliet een lange openbare groenstrook ontwikkeld worden met een breedte van ca 10 meter.
Reactie 14	De opstelling voor het parkeren van fietsers tegen bebouwing langs de Rijksstraatweg bij de bushalte is onvoldoende doordacht. Er moeten toch ruim 250 fietsen dagelijks staan. Wellicht een idee om onder de bebouwing een verdiepte kelder voor fietsen te creëren en de fietswinkel erbij betrekken? Eveneens een groot probleem om de parkeervoorziening met zeker een 50-60 parkeerplaatsen te behouden voor buspassagier, school, ouders en Jumbo. Er wordt dagelijks gebruik gemaakt van deze parkeerplaatsen.
Gemeentelijk commentaar	Fietsparkeren Zie het commentaar op reactie 10, punt 3. Een gebouwde parkeeroplossing, in de vorm van een verdiepte fietsenkelder, is op deze locatie niet financieel haalbaar. Autoparkeren Zie het commentaar op reactie 6.
Reactie 15	1. Dat de Meerndijk primair geen doorgaande functie meer heeft is en blijft een grote misvatting. Het is en blijft de as waarlangs dagelijkse primaire bestemmingen voor bewoners gelegen zijn. Alle scholen, supermarkten en winkels zijn er aangetakt, ook als woon-werkverkeer in een andere richting gaat. 2. Versmalling Meerndijk leidt tot verdrukking van fietsers (zoals nu ook al gebeurt op de "fietsvriendelijke" Zandweg), omdat principe van "recht van de sterkste" het wint van de prachtig bedoelde herinrichting. 3. Molenvliet-herstel is prachtig! Parkeerruimte grotendeels vervangen door woningbouw gaat problemen opleveren bij de supermarkt en Driekoningenschool (Pastoor Boelenslaan is al chaos zonder dat de overloop naar de Molenvliet-parkeerplaats weg is)! 4. N.B. luchtfoto's jaren 1960: Dorps tuin is dan al park! Hou dit open. 5. Misleidend om te blijven spreken van lintbebouwing als het open terrein erachter volgebouwd raakt. Beter om van bestaande versus nieuwe bebouwing te spreken.
Gemeentelijk commentaar	1. De Meerndijk heeft binnen het verkeersnetwerk van Leidsche

	Rijn een functie als wijkontsluitingsweg. In de huidige situatie heeft de Meerndijk nog teveel een doorgaand karakter. Om de beoogde verblijfskwaliteit in het hart van De Meern te bereiken is het essentieel om doorgaand verkeer over de Meerndijk te ontmoedigen. Hiervoor zijn al diverse aanpassingen gedaan. Door de herinrichting tussen de Rijksstraatweg en Van Zuylensstraat tot 30 km/uur zone wordt de Meerndijk een minder aantrekkelijke doorgaande route. Doorgaand verkeer kan gebruik maken van de C.H. Letschertweg, Oudenrijnseweg, Veldhuizerweg, en Burgemeester Middelweerdbaan. De Meerndijk blijft de ontsluitingsweg voor alle verkeer dat een bestemming heeft aan de Meerndijk zelf, in winkelcentrum Mereveldplein of de omliggende scholen. 2. Het profiel voor de Meerndijk, zoals dat opgenomen was in het concept SPvE, heeft tot een aantal bezorgde reacties geleid over onder andere de verkeersveiligheid van fietsers. Waaronder uw reactie. De gemeente wil, voordat een definitief besluit wordt genomen over het profiel voor de Meerndijk, met bewoners en ondernemers in gesprek over de herinrichting van de Meerndijk. 3. Zie het commentaar op reactie 6. 4. Zie het commentaar op reactie 11, punt 3 en reactie 13. 5. De bebouwing aan de Rijksstraatweg wordt gezien als 'lintbebouwing'. Dit niet alleen omdat het in het verleden een lang lint van bebouwing was, maar ook omdat de bebouwing een specifieke ruimtelijke opzet heeft; losse bebouwing met een individueel karakter, variatie in breedte, hoogte, kapvorm en gevelbeeld. Ook als de achterliggende ruimte bebouwd wordt blijft er sprake van lintbebouwing.
Reactie 16	1. De "aangepaste" inrit van de ventweg ter hoogte van nr.58 voor verkeer komende vanaf de Meernbrug zorgt voor verwarring en onduidelijke en potentieel gevaarlijke situaties. Verkeer komende uit de Oranjelaan verwacht geen verkeer dat een U turn moet maken op het kruispunt, evenmin als achterop komend verkeer op de Meerndijk. De oplossing is het met ca. 3 meter inkorten van het verkeerseiland, en een kruis op het wegvak ter hoogte van de inrit. Het is dan voor iedereen duidelijk dat daar voertuigen inrijden; dus geen verwarring meer, ook niet op het kruispunt zelf. 2. Een soortgelijk probleem doet zich voor bij het uitrijden van de ventweg in de richting van de autoweg, ten zuiden van de Oranjelaan en op de voorgestelde uitrit ter hoogte van nr 36.
Gemeentelijk commentaar	Beide locaties vallen buiten het plangebied van het SPvE. Er vinden in het kader van het SPvE geen wijzigingen plaats op deze locaties. Naar aanleiding van uw reactie is de situatie besproken in het wijkverkeersoverleg van wijkservicecentrum Vleuten-De Meern. Het wijkverkeersoverleg ziet geen aanleiding om de situatie aan te passen.
Reactie 17	1. In de verkeersanalyse van 2012 staat dat aanvullende maatregelen gewenst zijn om ervoor te zorgen dat doorgaand verkeer over de Meerndijk blijvend wordt ontmoedigd. Zie pagina 14 van SPvE. Ik ben absoluut tegenstander van het laten meerijden van

	auto's op de HOV baan waar de afgelopen maanden over gesproken wordt. Dit trekt meer doorgaand verkeer aan. 2. Deelgebied Achtkanten Molenvliet/C1000 C1000 mag blijven op die plek, maar de tekening op pagina 47 laat op de parkeerplaats Wonen in het groen zien. Waar moeten de auto's van de C1000 gaan parkeren? Het parkeerterrein wordt veel gebruikt.
Gemeentelijk commentaar	1. Zie commentaar op reactie 11, punt 5. 2. Voor de locatie van de supermarkt laat het concept SPvE twee scenario's zien. In het ene scenario blijft de supermarkt bestaan, inclusief het aantal parkeerplaatsen dat de gemeentelijke parkeernorm voorschrijft. In het andere scenario verdwijnt de supermarkt. Het concept SPvE (evenals het vigerende bestemmingsplan) biedt ruimte voor woningbouw op deze locatie. Zie ook het commentaar op reactie 6.
Reactie 18	Op de tekeningen zie ik dat er langs De Vliet vanaf de Rijksstraatweg richting het bruggetje bij de gymzaal een rijwielpad komt. Eigenlijk over het huidige C 1000 parkeerterrein. Hier komen op termijn ook woningen. Dit rijwielpad neemt op de plek bouw- ruimte in. Ik weet niet in hoeverre het mogelijk is, maar het zou ruimte opleveren als we het rijwielpad aan de oostzijde van de Vliet tot de fietsbrug er voor gaan te benutten. Het is nu een groenstrook. Ook weet ik niet of de grond geheel van de gemeente is. Eventuele aankoop/ ruil zou nuttig kunnen zijn.
Gemeentelijk commentaar	Aan de oostzijde is niet alle grond in bezit van de gemeente. Omdat de gemeente aan de westzijde van de Achtkanten Molenvliet al grond in bezit heeft is ervoor gekozen het pad aan de westzijde van de Molenvliet te situeren en te combineren met de nieuwe groenstrook.
Reactie 19	U heeft een plan ontworpen voor het parkeer terrein bij de Jumbo. U wilt daar woningen bouwen. Maar door de verandering van de Meerndijk kunnen bezoekers van b.v. De Dom geen auto's er voor plaatsen. De Meerndijk wordt voor de auto's en de fietsers ook gevaarlijker, omdat ze beide op het zelfde pad moeten rijden en de auto's moeten afremmen om elkaar voorrang te verlenen. Bovendien word de parkeerruimte heel vaak gebruikt door de ouders, die kinderen van De Drie Koningenschool ophalen. Zeker als het slecht weer is. En als er in kerk een aparte dienst is, dan moet veel auto's daar geparkeerd worden. Dus de parkeer ruimte moet blijven.
Gemeentelijk commentaar	Zie het commentaar op reactie 6. Het profiel voor de Meerndijk, zoals dat opgenomen was in het concept SPvE, heeft tot een aantal bezorgde reacties geleid over

	onder andere de verkeersveiligheid van fietsers. Waaronder uw reactie. De gemeente wil, voordat een definitief besluit wordt genomen over het profiel voor de Meerndijk, met bewoners en ondernemers in gesprek over de herinrichting van de Meerndijk.
Reactie 20	Deze reactie is door 69 huishoudens ingediend. In het SPvE Hart van De Meern Zuid schrijft u op blz. 39 over de nieuwbouw op het terrein van Rhenomare en Van den Brandhof. Wij maken op de volgende punten bezwaar: 1. Wij maken bezwaar tegen het primaire verkeer via de Nyeveltstraat voor de ontsluiting van het gedeelte “wonen”. 2. We maken tevens bezwaar tegen de 3 bouwlagen in het gedeelte “wonen”. Wij willen een maximale bouwhoogte van 9 meter met een schuine kap benoemd hebben in het bestemmingsplan, conform de huizen in de Nyeveltstraat e.o. Toelichting punt 1: Waarschijnlijk kent degene die dit heeft bedacht de situatie ter plaatse niet. De Van Zuylstraat en Nyeveltstraat en Ten Veldestraat zijn nu al overbelast, extra verkeer leidt onherroepelijk tot problemen en waarom? Het terrein grenst ten slotte aan twee ontsluitingswegen, de Meerndijk en de Rijksstraatweg. Blijkbaar moet u om de woningen goed bereikbaar te maken toch nog een ontsluitingsweg voor langzaamverkeer naar de Rijksstraatweg maken. Gebruik deze ook voor de auto's van de bewoners en u hebt het probleem van de bereikbaarheid opgelost.
Gemeentelijk commentaar	1. In het concept SPvE is opgenomen dat het woongebied voor autoverkeer primair via de Nyeveltstraat en/of Meerndijk bereikbaar is. In de definitieve versie van het SPvE is als randvoorwaarde opgenomen dat er minimaal twee ontsluitingen moeten zijn voor het woongebied. Hierdoor wordt het aantal verkeersbewegingen verdeeld over twee ontsluitingen. Daarnaast is toegevoegd dat de Rijksstraatweg ook als ontsluiting mogelijk is. 2. Bewoners hebben te kennen gegeven waarde te hechten aan het dorpse karakter. In het SPvE zijn de bouwhoogte en variatie in de gevels daarom belangrijke aandachtspunten. Tegelijkertijd is het braakliggende terrein van Rhenomare veel bewoners en ondernemers een doorn in het oog. De gemeente wordt gevraagd om een ontwikkeling van Rhenomare mogelijk te maken om een einde te maken aan de leegstand. In het concept SPvE is daarom gezocht naar een balans tussen behoud van het dorpse karakter en ruimte voor de ontwikkelaar om tot een financieel haalbaar plan te komen. De toegestane bouwhoogte van 3 bouwlagen op het achtergelegen terrein is hier de uitkomst van. De gemeente wil hier aan vasthouden, omdat drie bouwlagen meer mogelijkheden biedt dan twee bouwlagen met een kap. Het staat een ontwikkelaar vrij om binnen deze randvoorwaarde te kiezen voor woningen met twee lagen met een kap. Uitgangspunt is om de nieuwbouw in maat en schaal vanzelfsprekend aan te laten sluiten op de bestaande bebouwing van de Nyeveltstraat. De gemeente zal plannen voor Rhenomare op dit punt zorgvuldig beoordelen.

Reactie 21	Op 28 oktober 2014 is het concept Stedenbouwkundig Programma van Eisen Hart van de Meern Zuid vrijgegeven voor consultatie. Inhoudende dat; 1. de maximale bouwhoogte aan de Rijksstraatweg 13,5 meter wordt. 2. de bestaande woonwijk achter de Meerndijk op het gebied van de Rijksstraatweg aan te laten sluiten. 3. het verlengde van de Nyeveltstraat een nieuwe route voor voetgangers en fietsers aangelegd krijgt. 4. het woongebied primair voor autoverkeer bereikbaar is. Ik ben het niet eens met uw concept, omdat naar mijns inziens het college van B&W het algemene doel van de bereikbaarheid aan de Rijksstraatweg voorbij schiet. Hieronder zal ik stapsgewijs uitleggen waarom ik het niet eens ben met het concept. In eerdere overleggen was besproken dat de maximale bouwhoogte 11 meter zou zijn. De verstrekte informatie omtrent de bouwhoogte komt niet overeen met het SPvE Hart van de Meern Zuid. Hierin staat beschreven dat er een bouwhoogte van 13.50 meter wordt aangehouden. Ik ben van mening dat het afbreuk doet aan het straatbeeld en dat het aanzicht vanuit mijn straat er niet mooier op wordt. Bovendien ben ik bang dat mijn privacy geschonden wordt. Mochten er mensen zijn die vanaf 12 meter hoogte mijn tuin in kijken. Mijn woongenot zal hierdoor enorm afnemen. Door het creëren van een nieuwe route voor voetgangers en fietsers zal de straat waarin ik woon enorm qua drukte toe nemen. Eveneens de woonwijk op de Rijksstraatweg aan te laten sluiten. Op dit moment is de straat waarin ik woon een kindvriendelijke straat. De kinderen spelen hier op straat en incidenteel komt er een auto langs. De straat is een rustige en smalle straat waar personenauto's zich niet gemakkelijk doorheen verplaatsen. Graag houd ik dit ook zo. Op dit moment ervaren buurtbewoners dat de straat nu al overbelast is met geparkeerde en passerende auto's in verband met de smalle straat. Extra verkeer, te voet, te fiets of met de auto zal onherroepelijk voor meer verkeersproblemen zorgen. Daarnaast zal het kindvriendelijke uit de straat verdwijnen. Ik vraag mij dan ook af of de gemeente dit ambieert. Verder ben ik bang dat door het toenemen van frequenter verkeer de woningen hier niet bestand tegen zijn. U kunt hierbij denken aan trillingen aan de woningen, waardoor er schade kan ontstaan. Mochten er scheuren gaan ontstaan in mijn woning uit 1958, dan ben ik genoodzaakt om u als gemeente aansprakelijk te stellen voor mijn geleden schade. Ik neem aan dat wij daar beiden niet op zitten te wachten. Bovendien grenst het terrein van Rhenomare op dit moment al aan de de Meerndijk en de Rijksstraatweg. Ik zie geen toegevoegde waarde om daar een andere straat bij te betrekken, zoals de
--------------------------	---

	Nyeveltstraat. 'Nyevelt' dient een kindvriendelijke woonwijk te blijven. U kunt als gemeente het concept aanpassen door de Rijksstraatweg in zijn geheel als ontsluitingsweg voor langzaamverkeer te benoemen. Al met al ben ik van mening dat de gemeente Utrecht geen rekening gehouden heeft met alle belanghebbenden. Voornamelijk met de bewoners van de betreffende straten. Er is weliswaar een inloopbijeenkomst op 24 november 2014 in de Klepel (Marekerk) geweest, maar geen directe correspondentie met de mogelijk komende gedupeerde bewoners. Hopelijk komt dit nog. Hopelijk heb ik u voldoende geïnformeerd en heeft u begrip voor mijn situatie. Ik ga ervan uit dat ik op een gepaste manier geïnformeerd wordt. In afwachting van u reactie.
Gemeentelijk commentaar	Voor een reactie op een aantal van uw punten verwijzen wij naar: - het commentaar op reactie 10, punt 2 - het commentaar op reactie 20, punt 1 en 2 Wat betreft uw zorgen over schade aan uw woning als gevolg van een toename van verkeer door uw straat: wij verwachten geen schade aan woningen als gevolg van een mogelijke keuze om het woongebied op het terrein van Rhenomare gedeeltelijk te ontsluiten via de Nyeveltstraat. Informatie over de ontwikkelingen in het hart van De Meern is kenbaar gemaakt via de digitale nieuwsbrief van wijkservicecentrum Vleuten-De Meern en diverse avonden die in huis-aan-huis kranten zijn aangekondigd. Mensen die een reactie hebben ingediend op het concept SPvE Hart van De Meern zuid ontvangen deze reactienota. Binnen de randvoorwaarden van het nog door de raad vast te stellen SPvE kan een ontwikkelaar een bouwplan uitwerken voor deelgebied Rhenomare/Van den Brandhof. Het bouwplan zal vertaald worden in een bestemmingsplan waar u als belanghebbende een zienswijze op kunt indienen. De ter visie legging van een ontwerp bestemmingplan zal aangekondigd worden in de digitale nieuwsbrief en huis-aan-huiskranten.
Reactie 22	<i>Vanwege de lengte van deze reactie is een samenvatting gemaakt van de punten die betrekking hebben op de inhoud van het concept SPvE. De opmerkingen in de brief die betrekking hebben op het proces voorafgaand aan het SPvE Hart van De Meern Zuid worden niet in deze reactienota beantwoord.</i> 1. De hoogte van het schip van de Marekerk moet als uitgangspunt blijven gelden met de gebruikelijke marge van 10%, waarbinnen een bebouwingsaccent van 4 lagen plus kap realiseerbaar is op de noordoosthoek van Rhenomare. 2. Ten tijde van het aanleggen van het bergbezinkbassin is door de gemeente aangegeven dat bouwbe grenzing van deze

	bergbezinkbassi niet aan de orde was. Mocht niettemin wel sprake zijn van restricties dan wordt hier op voorhand bezwaar tegen gemaakt.
Gemeentelijk commentaar	De gemeente is in gesprek met een ontwikkelaar die namens de eigenaren van Rhenomare optreedt. Gemeente en ontwikkelaar hebben de intentie om tot overeenstemming te komen over een bouwplan voor Rhenomare dat past binnen de randvoorwaarden van het SPvE. 1. Bewoners en ondernemers hebben te kennen gegeven waarde te hechten aan het dorpse karakter. In het SPvE zijn de bouwhoogte en variatie in de gevels daarom belangrijke aandachtspunten. Tegelijkertijd is het braakliggende terrein van Rhenomare veel bewoners en ondernemers een doorn in het oog. In het concept SPvE is daarom gezocht naar een balans tussen behoud van het dorpse karakter en ruimte voor de ontwikkelaar om tot een financieel haalbaar plan te komen. De toegestane bouwhoogte van 13,5 meter aan de Rijksstraatweg en Meerndijk en 3 bouwlagen op het achtergelegen terrein is hier de uitkomst van. De gemeente houdt aan deze bouwhoogtes vast, omdat het binnen deze randvoorwaarden mogelijk is om tot een uitvoerbaar plan te komen en tegemoet komt aan de wens om het dorpse karakter te behouden. Een grotere bouwhoogte leidt tot bezwaren bij omwonenden die de planologische haalbaarheid van het plan verkleinen. 2. In overleg met de ontwikkelaar wordt gezocht naar een oplossing waarbij er voldoende afstand wordt bewaard tussen de bebouwing aan de Rijksstraatweg en het bergbezinkbassin.
Reactie 23	Het SPvE Hart van de Meern Zuid vormt samen met het SPvE Hart van De Meern Noord het kader voor de herontwikkeling van het hart van De Meern. Het SPvE Hart van De Meern Noord is op 11 september jl. door de gemeenteraad vastgesteld. Het wordt een levendige en vitale dorpskern. Een plein rond de kerk, verblijfsplekken aan het water, prettig wonen en de Meernbrug en de Leidse Rijn als belangrijke schakels in het beeld. Het plan heeft vier ambities: • het dorpshart aan de Leidse Rijn maken tot een ontmoetingsplek voor iedereen • de menselijke maat als uitgangspunt nemen voor openbare ruimte en nieuwbouw • omliggende wijken beter verbinden met het dorpshart en de Leidse Rijn • gebruikmaken van bestaande karakteristieken Wij als eigenaren van IJssalon Zomers hebben deze ontwikkelingen met interesse gevolgd en wij zijn enthousiast over de genoemde ambities van de gemeente. Maar willen graag uw aandacht vragen voor het volgende; IJssalon Zomers bestaat inmiddels 3 jaar en in deze korte tijd hebben wij De Meern laten zien dat wij een toegevoegde waarde zijn

	voor de woonwijk en de omliggende wijken. Het is geworden tot wat wij voor ogen hadden: laagdrempelige dag-horeca voor het hele gezin. Een gewaardeerde ontmoetingsplek voor jong en oud en een werkplek voor jonge mensen uit de directe omgeving. Na onze succesvolle start hebben wij plannen en ambities om de zaak verder te professionaliseren en een vaste waarde te laten blijven voor het dorp en de omliggende wijken. In de huidige plannen verliest het pand haar duidelijk zichtbare locatie en het gezellige zonnige terras. Dit kan grote gevolgen hebben voor ons en maakt het voor ons moeilijk plannen te maken voor de toekomst. Onze vraag is dan ook of de gemeente een termijn kan aangeven hoe lang de huidige situatie zal blijven bestaan? Hoe passen wij straks in de nieuwe situatie? En zijn er vanuit de gemeente mogelijk alternatieven wat huisvesting betreft? Met dank voor de genomen moeite.
Gemeentelijk commentaar	Wij beamen dat ijssalon Zomers een gewaardeerde ontmoetingsplek is in De Meern. De ijssalon levert een belangrijke bijdrage aan de levendigheid van het dorpshart. Het is begrijpelijk dat u zekerheid wilt hebben over de toekomstige situatie voordat u een beslissing neemt over een investering in uw zaak. Voor het antwoord op de vraag hoe lang de huidige situatie blijft bestaan zie het commentaar op reactie 6. In antwoord op uw vraag over alternatieve huisvesting. De gemeente bezit een aantal panden in het hart van De Meern. De gemeentelijke panden aan de Zandweg en de Meerndijk worden op termijn eerst te koop aangeboden aan zittende huurders. Als zij geen interesse hebben in een koop, dan worden de panden te koop gezet. Daarnaast is er een aantal panden in particulier eigendom in de dorpskern die mogelijk interessant zijn als locatie voor de ijssalon. Hierin speelt de gemeente geen rol.