



RUIMTELIJK KADER DORPSHART VINKEVEEN

1 JUNI 2023

INHOUDSOPGAVE

01. Een ruimtelijk kader	P. 5
02. Bestaande kaders	P. 7
2.1 Stuctuurvisie De Ronde Venen	
2.2 Woonvisie 2025	
2.3 Leidraad inrichting openbare ruimte	
2.4 Dorpsvisie Vinkeveen	
2.5 Kernrandzone provincie	
03. Ligging studiegebied en plangebied	P. 12
04. Vinkeveen, een historisch perspectief	P. 14
05. Bestaande situatie	P. 16
5.1 Verkeerssituatie	
5.2 Watersituatie	
5.3 Vaarroutes	
5.4 Groenstructuur	
5.5 Voorzieningen	
5.6 Bijzondere waarden	
5.7 Zichten vanaf de N201	
5.8 Ruimtelijk planologische beperkingen	
06. Ruimtelijk kader	P. 26
6.1 Dorp aan de plassen	
6.2 Dijksterreinen worden waternatuurpark	
6.3 De Adelaar als schakel	
6.4 Meer water in het zicht	
6.5 Brug in de Herenweg	
6.6 Slagenlandschap	
6.7 Water	
6.8 Groene westelijk dorpsrand	
6.9 Uitgaan van bestaande wegen	
6.10 Herinrichting wegenstructuur	
6.11 Ontsluiting van de woonbuurten	
6.12 De N201	

6.13 Wonen in het dorpshart	
6.14 Voorzieningen	
6.15 De Herenweg en bouwhoogten	
6.16 Eigendommen, deelgebieden en ontwikkelstrategie	
07. Principe profielen	P. 44
08. Participatie en draagvalk	P. 48
8.1 Inloopbijeenkomst 28 november	
8.2 inloopbijeenkomst 18 februari	
8.3 Inloopbijeenkomst 15 april	
09. Duurzaamheid en klimaatadaptatie	P. 58
10. Vervolg	P. 59



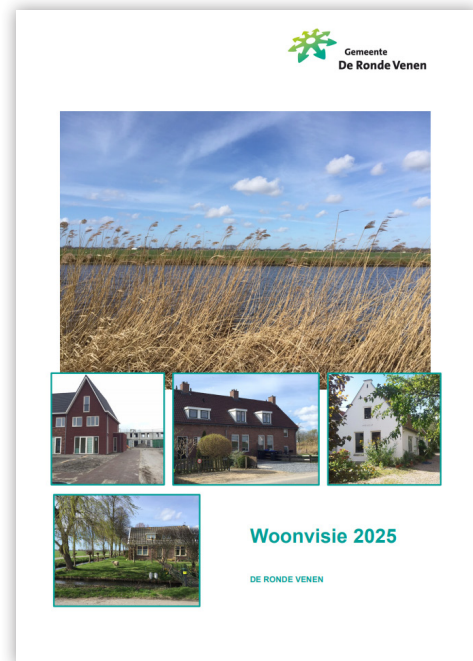
1. EEN RUIMTELIJK KADER

Dit ruimtelijk kader geeft richting aan de ontwikkelingen in het dorpscentrum van Vinkeveen. Het is de basis voor een nieuw bestemmingsplan/omgevingsvisie/omgevingsplan. Dit document gaat met name, het woord zegt het al, over de ruimtelijke implicaties van nieuwe uitgangspunten voor het gebied. Het gaat daarbij per definitie om hoofdlijnen. Zo is het van belang de wijkinfrastructuur en de bouwvelden vast te stellen. Vinkeveen is een waterrijk gebied met alle voor- en nadelen die daarbij horen. De technische mogelijkheden en onmogelijkheden worden in dit document verkend. De water- en groenstructuur zijn bindende structuren die in het ruimtelijk kader moeten worden vastgelegd. Uit onderzoek is gebleken dat nieuwe woningen en eventueel nieuwe voorzieningen direct afhankelijk zijn van de verkeerssituatie op de Herenweg. Daarom is parallel aan dit ruimtelijke kader ook verkeerskundig naar de verkeerssituatie in Vinkeveen gekeken en in het bijzonder voor het centrumgebied. Hierbij wordt uitgegaan van het verbeteren van de bestaande rijwegen en worden geen nieuwe hoofdwegen geïntroduceerd. In de dorpsvisie Centrum Vinkeveen (2014) is gevraagd te kijken naar de relatie tussen de huidige

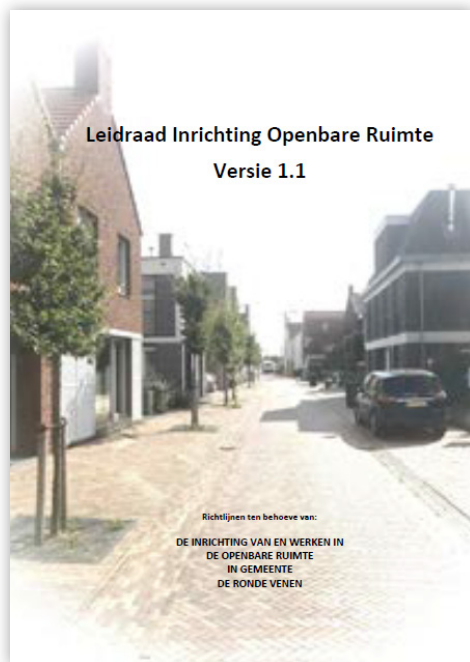
dorpskern en de plassen. Juist in dit plangebied liggen kansen om de situatie te verbeteren. In dit ruimtelijk kader wordt aangegeven hoe dit zou kunnen. Een veel gestelde vraag is: hoeveel woningen kunnen er nu komen in het plangebied? Dit is een relevante vraag maar deze vraag wordt in dit ruimtelijk kader maar ten dele beantwoord en is sterk afhankelijk van toe te passen maatregelenpakket om de verkeerssituatie in Vinkeveen te verbeteren. Zoals gezegd gaat het hier om hoofdlijnen. Woningaantallen worden genoemd maar met ruime marges. De definitieve woningaantallen zijn afhankelijk van het definitieve woningbouwprogramma (hoogtes, oppervlaktes, etc.) en het wel of niet realiseren van voorzieningen. Een meer exacte verkaveling van de ontwikkelvelden na vaststelling van dit ruimtelijk kader moet hier uitsluitend over geven.



Bron: Structuurvisie De Ronde Venen



Bron: Woonvisie 2025 De Ronde Venen



Bron: Leidraad Inrichting Openbare Ruimte

2. BESTAANDE KADERS

2.1 Structuurvisie De Ronde Venen

Gemeente De Ronde Venen heeft in 2013 de Structuurvisie voor de periode tot het jaar 2030 vastgesteld. In dit document worden de hoofdlijnen van de voorgenomen ontwikkeling en hoofdzaken van het gemeentelijk ruimtelijk beleid beschreven. Daarin wordt benadrukt dat de gemeente een sterke relatie aangaat met de noordvleugel van de randstad: Amsterdam en omstreken. Die relaties wil de gemeente uitbouwen en versterken, zodat de gemeente fungeert als intermediair tussen het groene hart en de Metropool. Naast goede regionale verbindingen zet de gemeente in op een aantrekkelijke positie in de landelijke omgeving waarbij aandacht is voor recreatieve functies, kleine dorpskernen, een netwerk van groen blauwe verbindingen, een breed voorzieningenaanbod, rijke cultuurhistorie, mooie woonomgevingen en een gevarieerde werkgelegenheid. De ligging samen met deze landelijke kwaliteiten dragen bij aan een aantrekkelijke plek om te wonen.

2.2 Woonvisie 2025

In maart 2020 is de Woonvisie 2025 gewijzigd vastgesteld, waarin wordt ingezet op een goed en gevarieerd woonaanbod. Kleinschalige projecten op verschillende plaatsen vormen het uitgangspunt. Door een goed woningaanbod te creëren voor eigen bewoners en mensen die naar de gemeente verhuizen wordt doorstromen bevorderd, nieuwe bewoners aangetrokken en eigen bewoners vastgehouden in de gemeente. In de Woonvisie is de ambitie uitgesproken om in 2050 klimaatneutraal te zijn, nieuwe bewoners aan te trekken en ouderen langer thuis te laten wonen. Benadrukt wordt dat de identiteit van de gemeente wordt gevormd door de verschillende kernen die binnen de gemeente liggen. Ruimtelijk is het onwenselijk om de kernen aan elkaar

te laten groeien. De dorpen in het groene landschap zijn juist de kracht van De Ronde Venen. Tegelijk is de uitbreiding van het woonaanbod nodig om te voldoen aan de verwachte bevolkingsgroei van 2700 inwoners vanaf 2030. Tot 2025 wordt er geen bevolkingsgroei verwacht, maar wel een toename in huishoudens van 6% (1180 woningen). Met de nieuwbouwprojecten als dorpshart Vinkeveen is er een mogelijkheid om deze groei te realiseren.

2.3 Leidraad inrichting openbare ruimte (LIOR)

In de Leidraad Inrichting Openbare Ruimte (versie 1, 2020) zijn de uitgangspunten voor de inrichting van de openbare ruimte vastgelegd. In 2022 is een geactualiseerde versie van de LIOR (versie 1.1) van kracht geworden. Voor de in de meest actuele versie van de LIOR uitgesproken ambities en kaders geldt een inspanningsverplichting om deze zoveel als mogelijk toe te passen. Dit document benoemt zowel enkele hoofduitgangspunten, als specifieke details die met name in de vervolgfase van belang zijn:

- regenwaterinfiltratie en afvoer,
- rekening houden met klimaatadaptatie op stedenbouwkundig niveau,
- 90 m² openbaar groen en 0,75 boom per woning,
- speelvoorzieningen voor diverse leeftijdscategorieën.

POSTADRES Postbus 250
3640 AG Mijdrecht
BEZOEKADRES Croonstadlaan 111
3641 AL Mijdrecht

T 0297 29 16 16
F 0297 28 42 81
E gemeente@derondevenen.nl
I www.derondevenen.nl



DATUM 17 december 2013

Dorpsvisie Centrum Vinkeveen

Dorp aan de plassen



Bron: Gemeente De Ronde Venen

2.4. Dorpsvisie Vinkeveen

De Dorpsvisie centrum Vinkeveen (door de gemeenteraad vastgesteld op 6 februari 2014) schetst een toekomstbeeld van een dorp aan de plassen. Hierbij worden twee hoofdthema's behandeld; de relatie met de Vinkeveense Plassen en de aansluiting van Vinkeveen op de N201. Het dorp aan de plassen moet beter beleefbaar en beter bereikbaar worden. Andersom geldt dat het dorp vanaf de plassen beter zichtbaar en meer bereikbaar moet zijn. Hiervoor worden vier doelen opgesomd; het creëren van een recreatief centrum, het verbeteren van de bereikbaarheid van de Vinkeveense Plassen, beter gebruik maken van de dijksterreinen en wonen aan het water.

Voor de kern Vinkeveen is het wenselijk om een levendige plek aan de plassen te ontwikkelen. Enerzijds door het water letterlijk naar het bebouwingslint van de Herenweg te halen en zichtlijnen te creëren richting de Vinkeveense Plassen en anderzijds door mogelijkheden te bieden om nieuwe functies toe te voegen. De grootste kans om dit doel te bereiken ligt tussen de N201 en de Baambrugse Zuwe.

Vinkeveen is aan alle kanten omgeven door water. Echter, doordat nagenoeg alle gronden in particulier bezit zijn, zijn de mogelijkheden om het water te zien of op te gaan beperkt. Bij de realisatie van een levendige plek aan het water wordt de bereikbaarheid van de plassen verbeterd. Hierbij is de wens een aanmeerplek voor passanten te maken en goed aan te sluiten op het blauwe netwerk (hoofdvaarroutes).

De dijksterreinen waren ooit gemaakt om de Vinkeveense Plassen in te polderen. Echter, door de opkomst van de recreatie is dit niet gebeurd. De dijksterreinen hebben technisch gezien geen functie. De dijksterreinen zouden een belangrijke bijdrage kunnen leveren aan het beleefbaar en bereikbaar maken van de Vinkeveense Plassen.

Binnen het beoogde centrumgebied bevinden zich onbebouwde terreinen. Deze gebieden komen in aanmerking voor ontwikkeling met woningbouw en voorzieningen. Bij de ontwikkeling van deze gebieden geldt als voorwaarde dat dit onder het thema "wonen aan het water" gebeurt. Hierbij dient de cultuurhistorische ondergrond als basis.

Het tweede thema; verbeteren aansluiting Vinkeveen op de N201 maakt in de basis geen onderdeel uit van dit ruimtelijk kader. De toekomstige verkeerstructuur, de herinrichting van de Herenweg en de aansluiting op de N201 maakt onderdeel uit van een aparte studie. Parallel aan de tot stand koming van dit ruimtelijk kader is deze studie uitgevoerd. De conclusies van deze studie zijn verwerkt in dit ruimtelijk kader.

2.5. Kernrandzone provincie

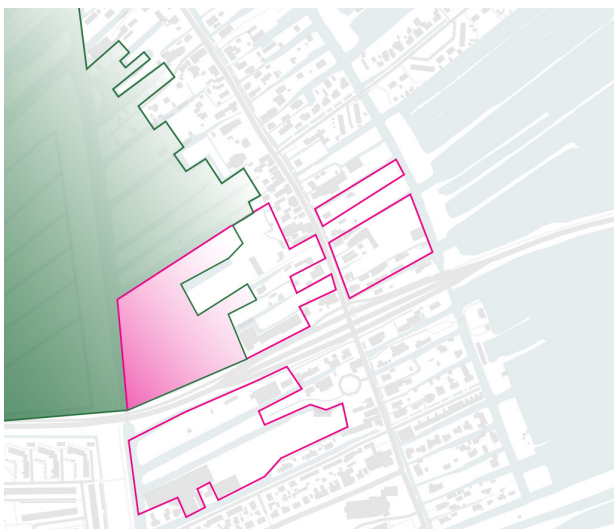
Ten noorden van de N201 wordt de westrand van het plangebied buiten de provinciale stedelijke contourlijn, door de provincie Utrecht gezien als Kernrandzone. In een Kernrandzone stelt de Provincie kwaliteitseisen met betrekking tot de ruimtelijke ordening. De reden hiertoe is dat de Provincie heeft geconstateerd dat op de overgangen van stad en land is ingeboet aan kwaliteit en gebruiksmogelijkheden. Aan de gemeente De Ronde Venen wordt gevraagd welke gebieden in de Kernrandzone wel of niet kunnen worden ontwikkeld en op welke wijze dit moet gebeuren. Het gaat er dan ook vooral om gerichte keuzen te maken waar in de Kernrandzone wel of niet een kwaliteitsslag gemaakt kan en mag worden en waar dynamiek wel of niet wordt toegelaten.

Een visie op de Kernrandzone moet voldoen aan drie criteria; een kwaliteitsanalyse, een ontwikkelingsstrategie en ontwikkelprincipes. In de kwaliteitsanalyse worden de bestaande ruimtelijke waarden aangegeven en wordt een doorzicht gegeven naar verder te ontwikkelen kwaliteiten. Het accent ligt naast behoud van bestaande cultuurwaarden dus bewust ook op ontwikkeling van nieuwe cultuurwaarden.




In de ontwikkelstrategie gaat de aandacht uit naar een breder perspectief. Aan de orde komen:

- ontstaansgeschiedenis
- welke gebieden worden versterkt en welke niet
- wat mag er aan programma in het gebied komen? waar? hoeveel maximaal?
- waar komen de groene en blauwe kwaliteiten? Welke zijn dat?
- indien gewenst, hoe wordt de toegankelijkheid van het gebied vergroot?
- hoe worden gezichtsbepalende kernranden verbeterd?

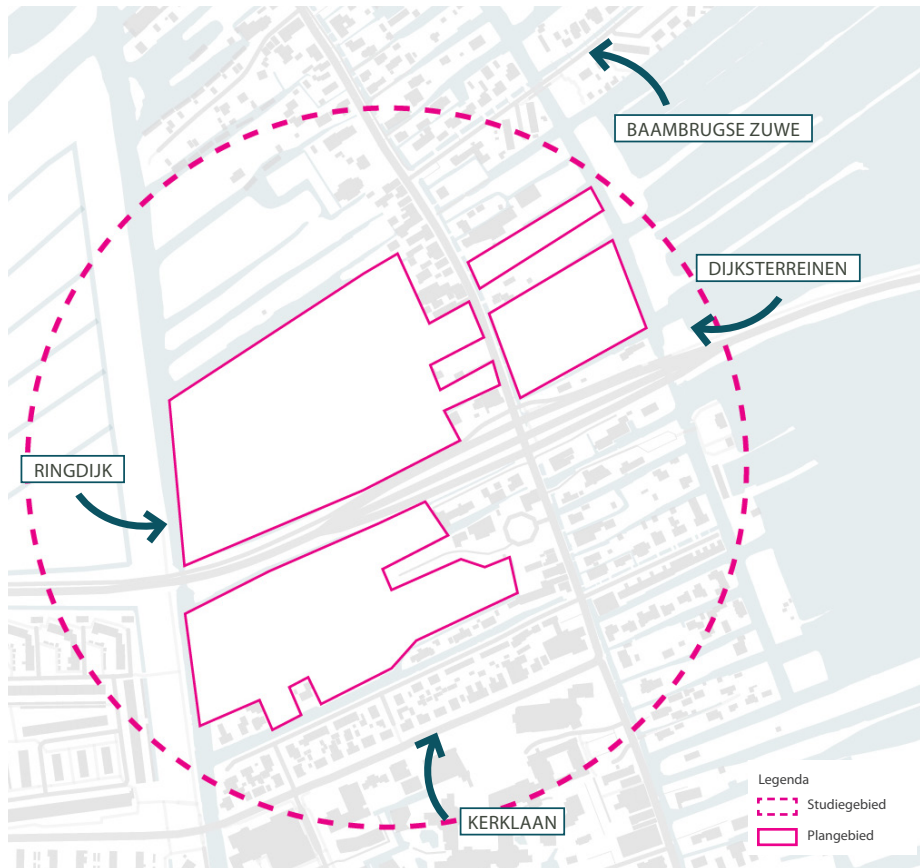
Van belang is dat er voordat over bouwprogramma wordt gesproken er beeld is van het landschappelijk raamwerk. Pas daarna kan het draagvermogen van het gebied worden bepaald. De genoemde ontwikkelprincipes zijn in feite ruimtelijke spelregels waarmee het stedenbouwkundig ontwerp vorm krijgt. Deze principes kunnen worden aangegeven met principe-profielen. Tot slot wordt aandacht gevraagd voor borging van beheer in het gebied en betrokkenheid van bewoners en grondeigenaren bij het opstellen van de visie.



Legenda

-  De rode contour
-  Plangebied
-  Plangebied buiten de rode contour





3. LIGGING STUDIEGEBIED EN PLANGEBIED

De grens van het studiegebied aan de zuidkant is de Julianalaan die loopt vanaf de Ringdijk tot en met de dijksterreinen. Aan de westzijde is de Ringdijk de grens. De dijksterreinen vormen aan de oostzijde de grens van het studiegebied. Aan de noordzijde loopt het studiegebied tot grofweg de hervormde kerk en de Baambrugse Zuwe.

Het studiegebied biedt inzichten in een bredere context. Het plangebied is het gebied waar de ontwikkellocaties liggen. Dit is het gebied dat gaat veranderen. Binnen dit plangebied liggen drie deelgebieden die in aanmerking komen voor woningbouw. Ten westen van de Herenweg liggen twee deelgebieden; één ten noorden van de Provincialeweg N201; deelgebied 1 en één deelgebied

ten zuiden van de provincialeweg N201; deelgebied 2. Ten oosten van de Herenweg en ten noorden van de N201, ligt deelgebied 3. Dit is het terrein van de voormalige betonfabriek, De Adelaar. In deze drie deelgebieden worden de woningen en zo mogelijk voorzieningen gebouwd. Verder zijn er nog twee aanvullende deelgebieden. Deelgebied 4 is het kavel waar nu de kanovereniging huist. Dit deelgebied wordt bij de planvorming betrokken en wordt beschouwd als "overloopgebied" voor uiteenlopende functies die vooral ten dienste (moeten) staan van de ontwikkeling van de deelgebieden 1, 3 en 5. De dijksterreinen vormen het 5de deelgebied omdat hier de mogelijkheid bestaat de koppeling met de plassen te maken.



Ringdijk



Kerklaan

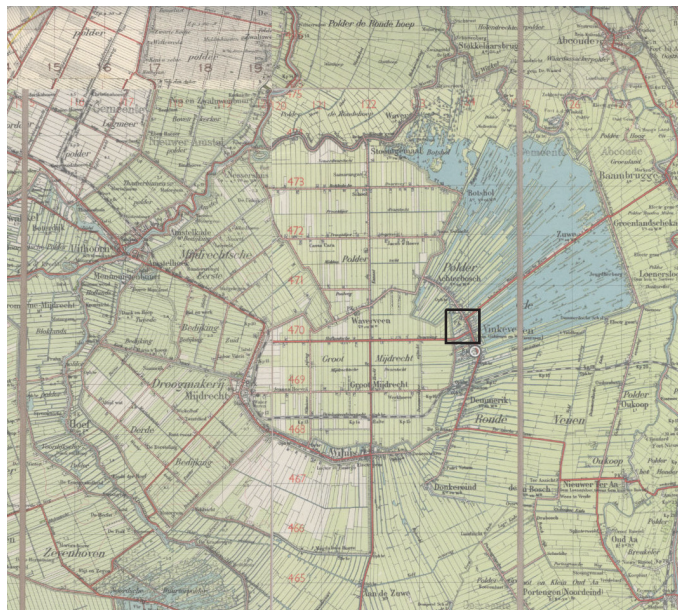


Baambrugse zuwe



Jaar 1850, bron: topotijdreis

■ Uitsnede kaartbeeld



Jaar 1950, bron: topotijdreis

■ Uitsnede kaartbeeld



Dorpsontwikkeling

4. VINKEVEEN, EEN HISTORISCH PERSPECTIEF

Vinkeveen maakt onderdeel uit van de veenkoepel van Ronde Venen. Dit gebied is vanaf het jaar 1200 ontgonnen met bewoning en ontwatering. De ontwatering had tot gevolg dat het gebied sterk is ingeklonken. Delen van de veenkoepel zijn door vervening veranderd in waterplassen. Een aantal waterplassen in het gebied is droog gemaakt en bestaan nu als droogmakerijen. Vinkeveen is overgebleven als een uniek laagveenlandschap met veenplassen.

In de achttiende eeuw vond de natte turfwinning op grote schaal plaats. Het landschap is ontstaan door de winning van het veenmosveen. Grote stukken veengrond werden afgeplagd, uitgestoken en te drogen gelegd. De afgeplagde stukken werden brede sloten, ook wel trekpaten genoemd. De smalle uitgespaarde grond waar het veen te drogen lag werden de legakkers. Zo ontstond de unieke structuur van het laagveenlandschap. Door de uitdieping en afslag van de legakkers kwam er steeds meer water en bleven er uiteindelijk ook veenplassen achter.

Veel later, in de zestiger jaren van de vorige eeuw, werd ook de onderliggende zandlaag hier en daar weggebaggerd. Dit zand werd gebruikt voor de aanleg van de A2. In die periode zijn ook de zandeilanden in de Vinkeveense Plassen voor recreatief gebruik ontstaan. Op sommige plaatsen zijn de Vinkeveense plassen 50

meter diep. Ten oosten van Vinkeveen liggen op enige afstand van het lint de dijksterreinen. Deze terreinen zijn een overblijfsel van een nooit aangelegde dijk die men had bedacht voor het droog maken van de Vinkeveense plassen. Nadat werd besloten de Vinkeveense plassen voor een deel te ontzanden hebben de dijksterreinen een (meer) recreatieve functie gekregen.

De ontginners woonden langs de ontginningsbasis. Zo ontstond een langgerekt dorp met lineaire bebouwing. De veenkoepel van de Ronde Venen werd voor een belangrijk deel ontgonnen vanaf de linten van Waverveen, Mijdrecht, Wilnis, Oudhuizen en Vinkeveen. De Baambrugse Zuwe is een pad en dijk, dwars op de lintbebouwingen, tussen Vinkeveen en Baambrugge. Rond 1950 is een weg door de plassen tussen Loenersloot en Vinkeveen aangelegd. Deze weg sloot aan op de weg in de droogmakerij richting Mijdrecht. Later werd dit de Provincialeweg, de N201, die Hilversum verbindt met Haarlem. Na 1960 is begonnen met de eerste dorpsuitbreidingen. Bewust koos men voor Zuiderwaard op het droge land als eerste nieuwe woonwijk in de droogmakerij. Later is Vinkeveen ook uitgegroeid met woonbebouwing op het hoger gelegen veenbovenlanden. Het huidige Vinkeveen bestaat uit het historische bebouwingslint, woonbebouwing in de droogmakerij en bebouwing op het hoger gelegen veenbovenland.



5. BESTAANDE SITUATIE

Het huidige plangebied maakt een gefragmenteerde indruk. Hoewel grote delen van het gebied groen zijn, ontbreekt een herkenbare landschappelijke structuur. Het water is vrijwel nergens zichtbaar en beleefbaar. Daarnaast is het gebied niet openbaar toegankelijk.

In deelgebied 1 liggen betonnen vloeren, restanten van de voormalige bedrijfsvoering. Op één plek is nog een kas aanwezig. Een deel van de waterkanten bestaat uit kades. De beplantingen zijn lang niet beheerd en verwilderd. Een watergang is verland en volledig dichtgegroeid. Deelgebied 2 heeft een meer open karakter maar is ook verrommeld. In het gebied zijn nog twee kassen aanwezig en het gebied achter het Kloosterplein is opgevuld met een tijdelijke parkeerplaats. Hier staan ook de trafo's en

een zendmast. De uiteinden van de huidige slagen zijn begroeid met voornamelijk wilgenbossen. Op sommige plekken liggen verwaarloosde beschoeiingen. Deelgebied 3 is het voormalige terrein van de betonfabriek, De Adelaar. Dit terrein bestaat uit een betonvloer. Het gehele terrein is verhard. Op het terrein staan nog enkele opstallen van het bedrijf en een woning. Deelgebied 4 is de kavel met de kanovereniging. Aan de Herenweg staat een woning met daarachter een hoofdzakelijk groene inrichting. Op het uiteinden van de kavel staan de containers die in gebruik zijn als opslag voor de kanovereniging. Deelgebied 5 zijn de dijksterreinen. Deze terreinen zijn begroeid en maken een verwilderde indruk. De twee losliggende dijksterreinen zijn niet openbaar toegankelijk.



Deelgebied 1, verrommeling



Deelgebied 1, te verwijderen verharding



Deelgebied 1, te verwijderen verharding



Deelgebied 2, te verwijderen kas



Deelgebied 2, verrommelde omgeving



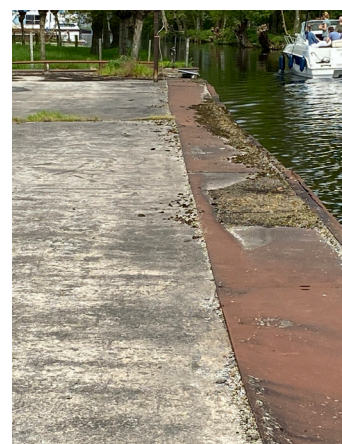
Deelgebied 2, te verwijderen kas



Deelgebied 3, verrommelde oevers



Deelgebied 3, te verwijderen verharding



Deelgebied 3, verrommelde oevers




5.1. Verkeerssituatie

De hoofdstructuur voor autoverkeer binnen het studiegebied bestaat uit de Provincialeweg (N201) en de Herenweg. Vanaf de Herenweg worden de woonwijken Zuiderwaard en Westerheul bereikt via de Kerklaan. De Baambrugse Zuwe verbindt Vinkeveen met Baambrugge. Langs de N201 loopt een vrijliggend regionaal fietspad. Bij de afslag van de N201 ligt een halte voor de bus. De bus rijdt vanaf de N201 (vanuit het oosten) via de Herenweg en de Kerklaan door Zuiderwaard/Westerheul naar Wilnis en Mijdrecht.



Huidige verkeersstructuur

Legenda

-  Bus halte
-  Fietspad
-  Plangebied

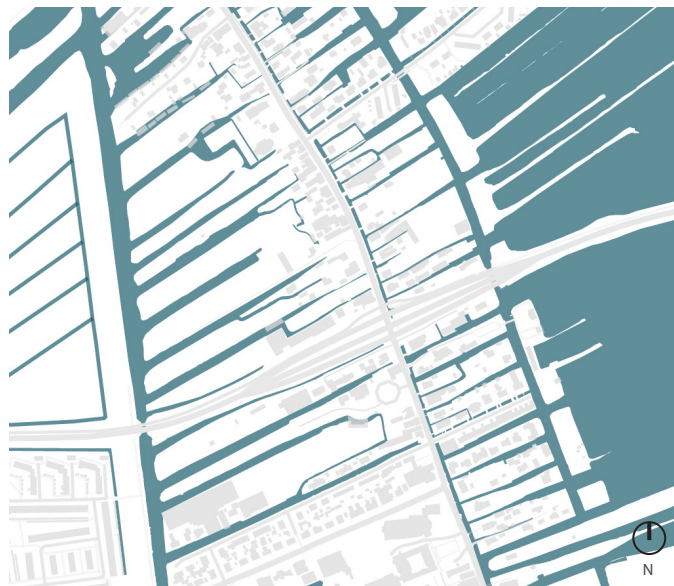


Herenweg ter hoogte van plangebied

5.2. Watersituatie

Het water rond Vinkeveen ligt op één peil. Het gebied ten oosten van de Herenweg is op veel plaatsen verbonden met de plassen. Het water ten westen van de Herenweg sluit aan op de hoofdwatergang langs de Ringvaart die op twee plaatsen is verbonden met de plassen. De sloten aan de westkant van de Herenweg lopen soms dood of zijn verbonden met elkaar door smalle slotjes tussen de woonhuizen langs de Herenweg. Deze situatie is niet ideaal en zou verbeterd kunnen worden.

In het plangebied is een bepaald oppervlak aan water aanwezig. Bij de nieuwe ontwikkelingen mag dit oppervlak niet worden verkleind. Daarnaast wordt een watertoets uitgevoerd waarin wordt aangegeven hoeveel extra wateroppervlak er moet komen naar aanleiding van de plannen. Hetzelfde geldt voor de huidige lengte van de natuurlijke oevers. Deze lengte mag niet worden verkleind en moet op zijn minst worden gehandhaafd/teruggebracht.



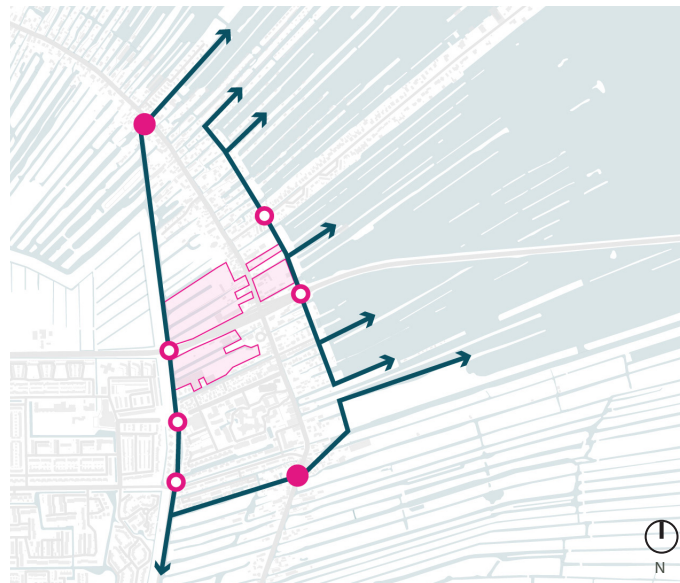
Huidige waterstructuur



Huidige waterstructuur vanaf de Adelaar naar de plassen





5.3 Vaarroutes huidige situatie

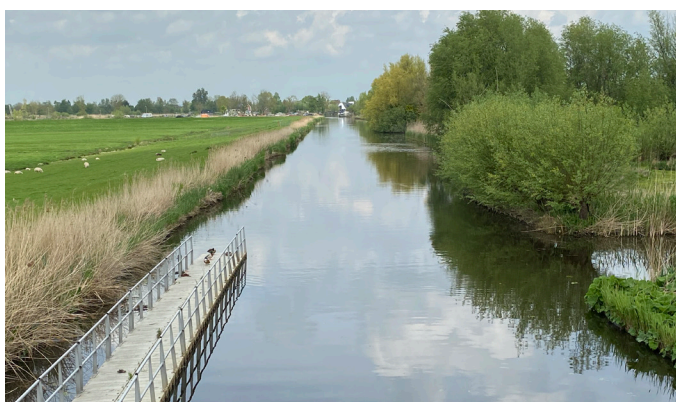
Ten westen van de Herenweg ligt de vaarroute langs de Ringdijk. In noordelijke richting buigt de vaarroute af naar de Herenweg. De ophaalbrug in de Herenweg/Achterbos maakt het mogelijk de noordelijke plas te bereiken. Ten zuiden van de meest zuidelijk gelegen bebouwing op het bovenland loopt een vaarroute (de Heul) naar de zuidelijke plas onder de Provincialeweg. Ook hier maakt een ophaalbrug in de Demmerik de verbinding mogelijk. Ten westen van de Herenweg loopt een vaarroute langs de dijksterreinen. De Provincialeweg en de Baambrugse Zuwe zijn te passeren middels een vaarduiker en een lage vaste brug. De duiker onder de Baambrugse Zuwe verbindt de noordelijke en zuidelijke plas. De vaarduiker onder de Provincialeweg verbindt de twee delen van de zuidelijke plas. Verder zijn er geen oost-westelijke doorsteken in de vaarroutestructuur.



Huidige vaarroutes

Legenda

-  Ophaalbrug
-  Brug/vaarduiker
-  Plangebied
-  Vaarroutes



Vaarroute langs de ringdijk



Vaarroute ter hoogte van de Adelaar / vaarduiker onder N201




5.4 Groenstructuur

De groenstructuur is langs de Herenweg ter hoogte van het studiegebied moeilijk ervaarbaar. Ten oosten van de Herenweg liggen achter de lintbebouwing nog herkenbare delen van het slagenlandschap. Deze groene akkers sluiten aan op de droogmakerij ten westen van de Ringvaart. Aan de oostzijde van de Herenweg liggen de groene dijksterreinen en de legakkers in de plassen op afstand.



Huidige groenstructuur

Legenda

-  Groene ruimte
-  Bomen
-  Groene koppen



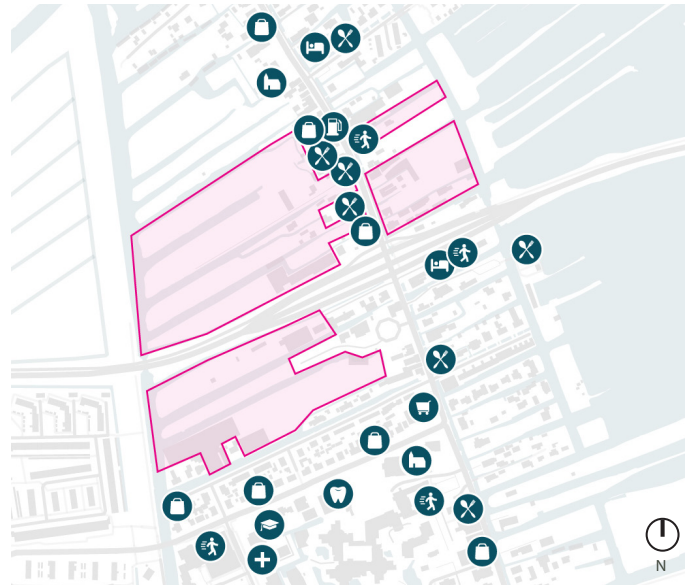
Groenstructuur



Natuurlijke oever met wilgen

5.5 Voorzieningen

De voorzieningen op de Herenweg concentreren zich grofweg in twee kerngebieden. In het gebied rond de aansluiting van de Baambrugse Zuwe met de Herenweg en ten zuiden van de aansluiting van de Kerklaan op de Herenweg. Waar onder andere een supermarkt is gevestigd. Ter hoogte van het plangebied liggen er minder voorzieningen langs de Herenweg.



Huidige voorzieningen

Legenda



Watersportwinkel



Horeca

5.6 Bijzondere waarden

De bijzondere waarden in het gebied bestaan uit de bouwkundige monumenten, de waardevolle bomen en de beleving van het water. Langs de Baambrugse Zuwe, de Herenweg en de Julianalaan liggen sloten die in combinatie met de bruggen een typisch Vinkeveens beeld vertegenwoordigen. Slechts op enkele plekken binnen de aaneengesloten bebouwing van de Herenweg en de Baambrugse Zuwe is het grotere water van de plassen zichtbaar. Een herkenbare bebouwing is het gebouw van de voormalige betonfabriek. Het logo op het dak van het gebouw is zichtbaar vanaf de N201.



Huidige bijzondere waarde

Legenda

-  Beeldbepalende bomen
-  Monumenten
-  Belevingswaarde water
-  De Adelaar
-  Plangebied



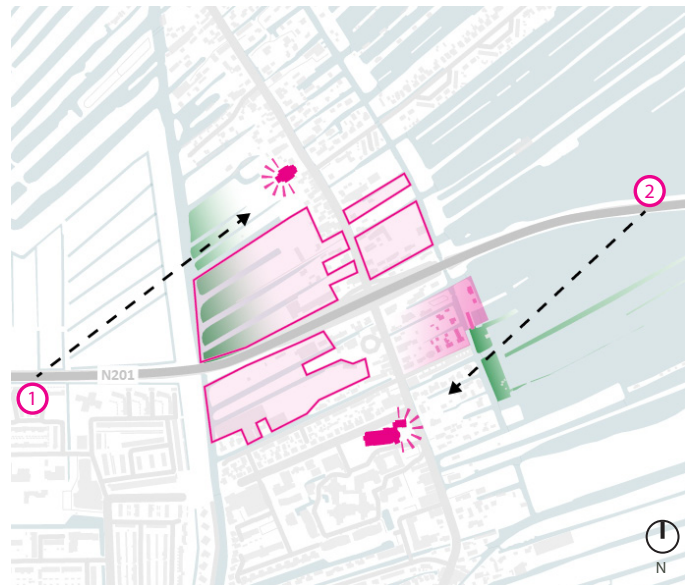
Dierenkliniek



Beeld bepalende boom

5.7 Zichten vanaf de N201

Komende vanaf het westen, kijkend in noordoostelijke richting, valt de groene dorpsrand langs de Ringvaart op. De wilgenbossen op de uiteinden van de slagen bepalen het groene beeld. Duidelijk zichtbaar tussen de bomen is de hervormde kerk. Komende vanuit het oosten, kijkend in zuidwestelijke richting, is tussen de legakkers door de RK kerk goed zichtbaar. Samen met de dorpsbebouwing en de recreatieve bebouwing op de dijksterreinen aan de zuidelijke plas is een dorpsbeeld aan het water herkenbaar. Er is in de huidige situatie geen openbaar toegankelijk dorpsfront direct aan het water.



Zichten van de N201

Legenda

-  Groene koppen
-  Zichtlijn kerk
-  Dorps aanzicht met watersport
-  Plangebied



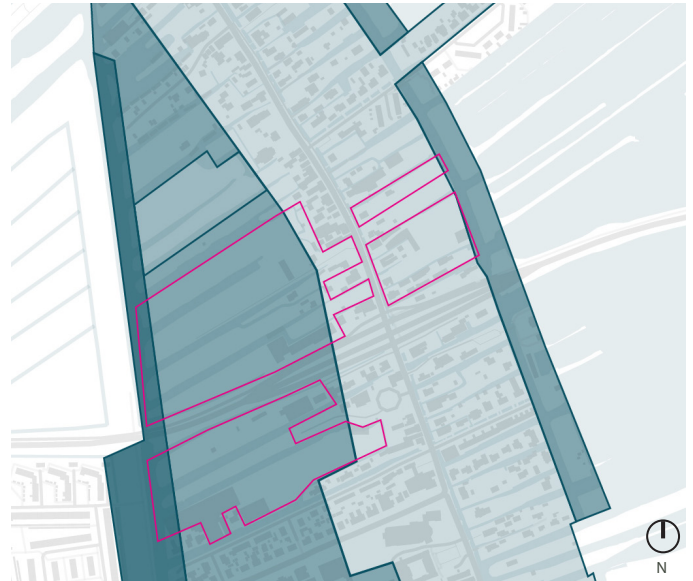
Aanzicht 1 vanaf de N201



Aanzicht 2 vanaf de N201

5.8 Ruimtelijk planologische beperkingen

Direct langs de N201 wordt de maximale ontheffingswaarde (65 dB) overschreden en is woningbouw in principe niet mogelijk. Ook bij het nemen van hogere waarden moet je een afweging maken welke maatregelen je nog kunt nemen. Dit kan bijvoorbeeld door geluid af te schermen met geluidsbeperkende voorzieningen zoals ook iets westelijker langs de N201, ter hoogte van Zuiderwaard, gebeurt. Om in zulke hoogbelaste omstandigheden een aanvaardbaar akoestisch klimaat te realiseren, worden wettelijke eisen gesteld aan de te realiseren bebouwing. De eisen hebben betrekking op de volgende aspecten: het maken van een geluidsluwe zijde en geluidsluwe buitenruimte, een slimme indeling en gebruik van de woningen en de afschermende werking voor de achterliggende bebouwing.



Planologische beperkingen

Legenda

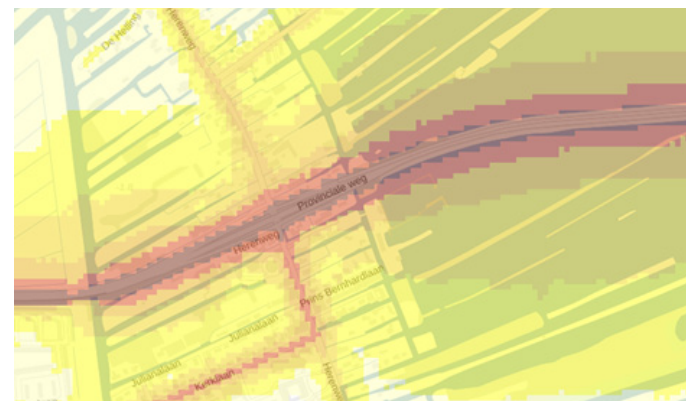
- Waterkering
- Waarde cultuurhistorie
- Archeologische waarde 6
- Archeologische waarde 2b
- Plangebied



Gemeentelijke wegen Contourklasse in DB

Legenda

- | | |
|---|---|
| 55 t/m 59 | 70 t/m 74 |
| 60 t/m 64 | >75 |
| 65 t/m 69 | |



Geluid van wegverkeer

Legenda

- | | |
|--|--|
| 46 - 50 DB | 61 - 65 DB |
| 51 - 55 DB | 66 - 70 DB |
| 56 - 60 DB | > 71 DB |



Maquette schetsverkeveling zoals getoond op de participatie middag op 15 april

6. RUIMTELIJK KADER

6.1 Dorp aan de plassen

De Dorpsvisie centrum Vinkeveen (2014) schetst een toekomstbeeld met een dorp aan de plassen. Dit ruimtelijk kader geeft aan op welke manier Vinkeveen beter gaat aansluiten op de plassen. Het kaartbeeld geeft de ruimtelijke hoofdstructuur waarlangs het plangebied tot ontwikkeling kan komen. De maquette die is gebruikt bij de inloopdagen laat zien op welke manier dit zou kunnen. Hier wordt bewust gesproken over; "zou kunnen" omdat het gaat om een schetsplan ter illustratie van een mogelijke invulling.



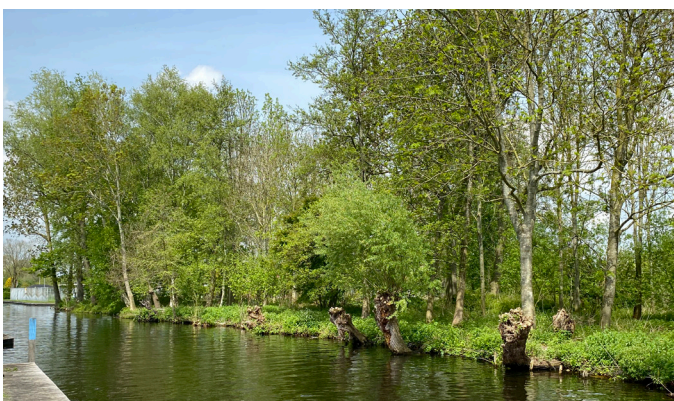
Legenda

	Onderzoek wonen		Water		Waternverbinding met duiker
	Onderzoek wonen + recreatie + voorzieningen		Watersingel met natuurontwikkeling		Calamiteiten/fiets verbinding
	Onderzoek wonen + recreatie + collectief parkeren		Buurtweg (indicatief)		Aansluiting prive terrein
	Bestaande bebouwing		Brug		Kadastralegrens
	Onderzoek recreatie aan de plas		Trafo		Mogelijke wandelverbinding
	Nieuwe legakkers		Zendmast		Groene geluidswerende voorziening
	Groen		Loopbrug		

6.2 Dijksterreinen worden waternatuurpark

Tussen de Vinkeveense plassen en de bebouwing liggen de dijksterreinen. De dijksterreinen zijn een overblijfsel van een dijk rond de ingepolderde Vinkeveense plassen. De plassen zijn nooit drooggemaakt en de dijk is veranderd in een reeks van eilanden. Ter hoogte van het plangebied zijn twee eilanden eigendom van de gemeente. De eilanden zijn volledig begroeid en niet toegankelijk voor recreatief gebruik. Daarnaast heeft de gemeente de zogenaamde "kavel met de kanovereniging" in eigendom. Deze kavel grenst aan de twee dijksterreinen. Het voorstel is de twee dijksterreinen bereikbaar te maken vanaf het terrein van de Adelaar en de kavel met de kanovereniging. Het onderling verbinden

van de dijksterreinen tot aan de Baambrugse Zuwe biedt kansen voor een nieuw publiek toegankelijk, recreatief gebied tussen de bebouwing van Vinkeveen en de plassen. Dit nieuwe recreatieve gebied zou een natuurlijke uitstraling en inrichting moeten krijgen en biedt kansen voor het realiseren van bijvoorbeeld een zwemsteiger, visvlonders, kleine speelaanleidingen, bankjes en wandelpaden. Onderzocht kan worden om nabij de N201 het recreatieve gebied te voorzien van kleinschalige havenfaciliteiten. De dijksterreinen worden gezien als de meest kansrijke verbinding tussen het dorp en de plassen.



Groene dijksterreinen



Terrein van de kano vereniging



Dijksterreinen worden natuurparken



Dijksterreinen

Voorbeelden voor herinrichting



Zwemmen



Strandje



Spelen



Vissen

6.3 De Adelaar als schakel

De inrichting van het terrein van de Adelaar is het tweede ijzer in het vuur om de verbinding met de plassen te maken. De Adelaar is een schakel tussen het dorp en de plassen. De locatie wordt ingericht als ontmoetingsplaats voor de dorpsbewoners en waterrecreanten. De kades van het terrein blijven openbaar toegankelijk en duidelijk gemarkeerde en vooraf bepaalde afmeervoorzieningen bieden de schippers de mogelijkheid het terrein van de Adelaar te bezoeken. De openbare ruimte tussen het water en de bebouwing op de Adelaarslocatie biedt voldoende mogelijkheden voor het organiseren van activiteiten en recreatief verblijf. Op de kop van het terrein ligt een uitnodigend pleintje aan de plassen. Dit is een plek voor horeca (seizoensgebonden). In de bebouwing wordt ruimte gereserveerd waarin horecagelegenheden

zich kunnen vestigen. Voor het versterken van de aantrekkingskracht en een goede oriëntatie vanaf het water, komt op de kop van het terrein een markant gebouw met een bijzondere kapvorm. Dit gebouw wordt het nieuwe herkenningspunt vanaf de plassen. Het baken van het dorpshart. Doordat langs de kades bebouwing is gewenst ligt centraal op het terrein van de Adelaar een binnenterrein. Dit binnenterrein wordt niet afgesloten en er blijft een relatie met de openbare ruimten langs de kades en de plassen. De bebouwing langs de kades wordt geen aaneengesloten wand en er komen verbindingen en doorzichten vanaf het binnenterrein naar buiten. In de nieuwe situatie kan het terrein de naam; De Adelaar behouden. De huidige letters op de nok van het bestaande gebouw worden daarbij hergebruikt.



Sfeerbeeld recreatie aan de plassen



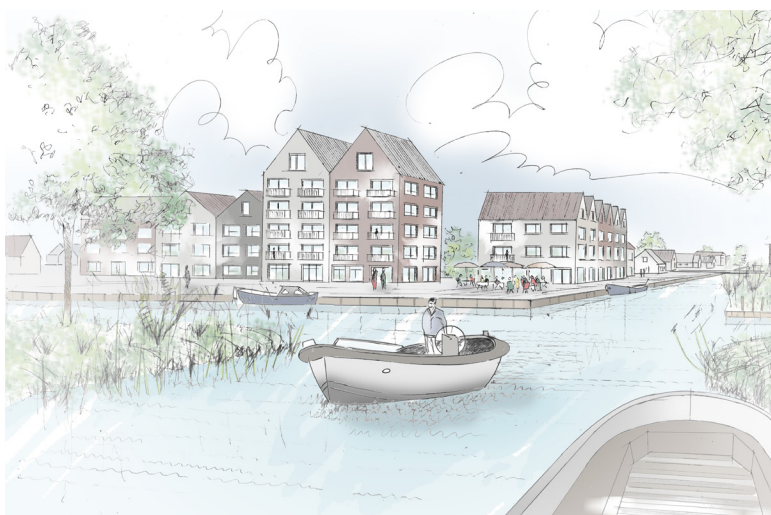
recreatie aan de plassen



Woningen en voorzieningen



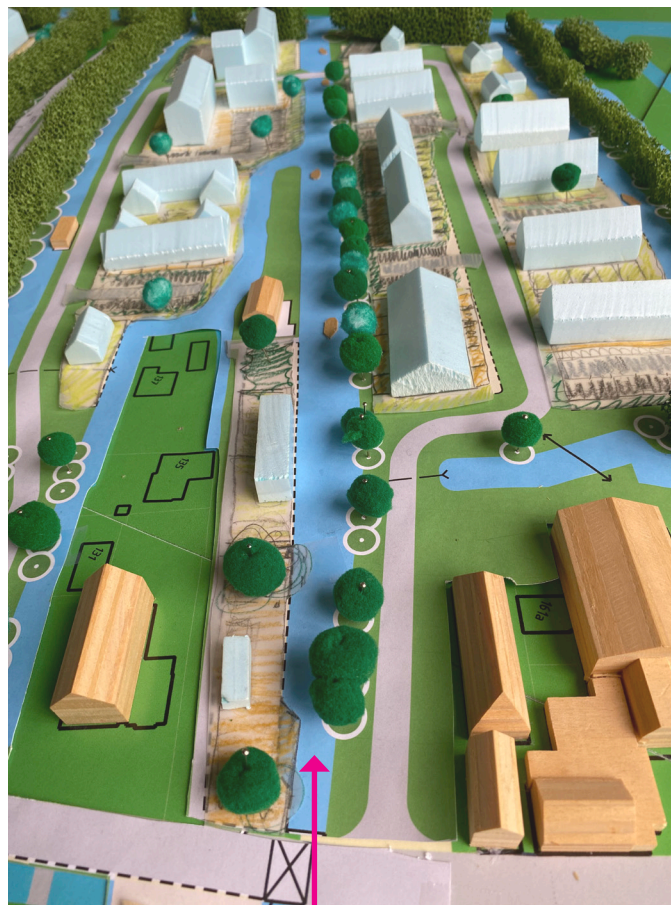
recreatie aan de plassen



Voorbeeld: 5 laags gebouw met kap en horeca aan de plassen

6.4 Meer water in het zicht

Het derde thema waarmee het water en het dorp aan elkaar worden gekoppeld, is door de watergangen binnen het plangebied meer betekenis te geven. Nu is de beleving van het water, de Vinkeveense plassen en het omliggende landschap vanaf de Herenweg minimaal. Bij inrichting van de nieuwe woonbuurten wordt deze situatie aanzienlijk verbeterd. Voor het bouwen van de nieuwe woningen moet de waterstructuur worden aangepast. Dit biedt de mogelijkheid in het gebied ten noorden van de N201 (deelgebied 1) één nieuwe, robuuste hoofdwatergang aan te leggen die de ringvaart ten oosten van het plangebied verbindt met de plassen aan de westzijde van het plangebied. Vanaf de Herenweg is er zicht in westelijke richting op de ringdijk en in oostelijke richting op de plassen. Langs deze nieuwe waterverbinding blijft minimaal één oever openbaar zodat de bewoners van Vinkeveen langs het water door het gebied kunnen lopen. Ditzelfde gebeurt in het gebied ten zuiden van de N201 (deelgebied 2). Hier sluit een nieuwe, robuuste hoofdwatergang aan op het Kloosterplein. De waterverbinding verbindt de Herenweg met de ringdijk. Vanaf het Kloosterplein wordt het mogelijk langs het water de nieuwe buurt te ervaren. Met deze twee hoofdwatergangen wordt het omliggende landschap, het water en de Vinkeveense plassen beter beleefbaar.



Hoofdwatergang in deelgebied 1



Meer water in het zicht

6.5 Brug in de Herenweg

De nieuwe hoofdwatergang in deelgebied 1 wordt bij voorkeur doorvaarbaar. Doorvaarbaar betekent ook dat de Herenweg moet worden gekruist middels een doorvaarbare brug en dat er op het uiteinde van het deelgebied een doorvaarbare brug of duiker komt. Een doorvaarbare brug (of duiker) op het uiteinden van het gebied is makkelijker realiseerbaar dan een doorvaarbare brug in de Herenweg. Het maken van een doorvaarbare brug in de Herenweg is dan ook een belangrijke wens binnen de plannen voor het dorpshart, maar uit nader onderzoek moet blijken of een doorvaarbare brug in de Herenweg realiseerbaar is. Als uit nader onderzoek blijkt dat een doorvaarbare brug in de Herenweg niet haalbaar is, betekent dit niet dat de gebiedsontwikkeling niet gerealiseerd kan worden. Een doorvaarbare brug in de Herenweg dient dan ook beschouwd te worden als een grote pre maar niet als een absolute must. Bij het niet kunnen realiseren van een doorvaarbare brug, vindt de

waterverbinding tussen het dorp en de plassen blijvend plaats via de bestaande routes (via de Heul en via Achterbos). In een eerder stadium is reeds onderzocht of een beweegbare brug (ophaalbrug) in de Herenweg gerealiseerd kan worden. Het voordeel van een beweegbare brug is dat de Herenweg nagenoeg op zijn huidige hoogte kan blijven liggen. Echter, een beweegbare brug betekent ook dat op momenten dat deze openstaat voor de pleziervaart, de verkeersdoorstroming op de Herenweg wordt gestremd. Door adviesbureau Mobycon is vanuit verkeersoogpunt een beweegbare brug in de Herenweg dan ook sterk afgeraden. Daarmee is deze optie komen te vervallen. Nader onderzoek moet nu uitwijzen of een vaste brug met voldoende doorvaarhoogte in de Herenweg haalbaar is. Op basis van dit nader onderzoek maakt de gemeente een definitieve afweging voor het wel of niet toepassen van een doorvaarbare brug in de Herenweg.

6.6 Slagenlandschap

Vinkeveen staat bekend om zijn waterrijke slagenlandschap. Bij de nieuwe ontwikkelingen is er een kans de landschappelijke kwaliteiten te versterken. Hierbij is het oude cultuurlandschap met de slagen en de legakkers de leidraad. Gebaseerd op het slagenlandschap is de oostwest gerichte waterstructuur de basis voor het stedenbouwkundig ontwerp. Bestaende en nieuwe watergangen lopen in oostwestelijke richting en hebben zo veel mogelijk natuurlijke oevers. Op twee plaatsen worden nieuwe, groene legakkers gemaakt. De legakkers vormen de overgang naar de bestaande bebouwing. De gewenste oostwest structuur kan worden versterkt

door ook de bouwvelden oostwest te oriënteren. De landschappelijke drager met water en groen en de bebouwing vullen elkaar aan. De nieuwe woningen oriënteren zich op het water en het groen. Het geheel wordt een nieuw woonlandschap.

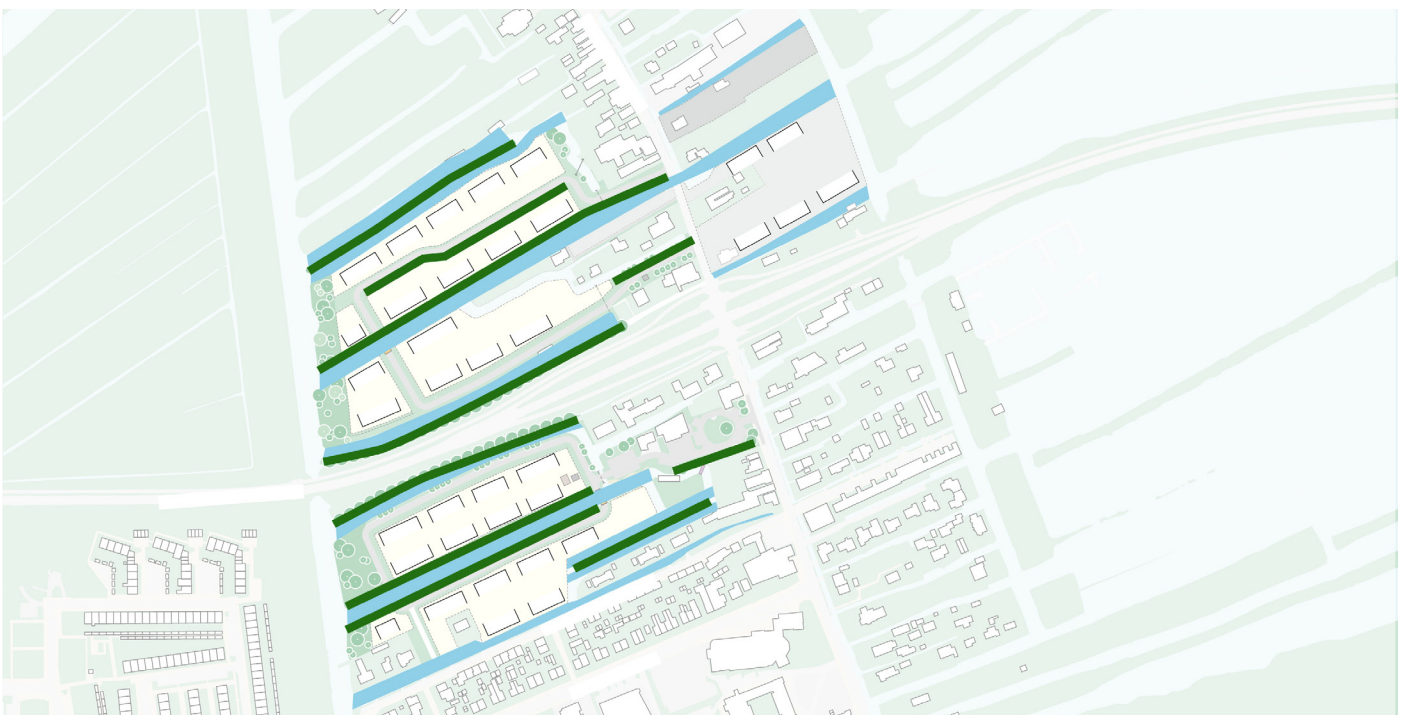
Een verbetering houdt ook in dat de opgetreden verrommeling in het gebied wordt opgeruimd. De betonnen platen en harde kades die als relictten van de industrie zijn blijven liggen, worden verwijderd. Op plaatsen waar oevers zijn verwaarloosd kunnen deze worden hersteld.



Voorbeeld van een nieuwe legakker



Bestaande legakkers



Slagenlandschap / lineaire planstructuur

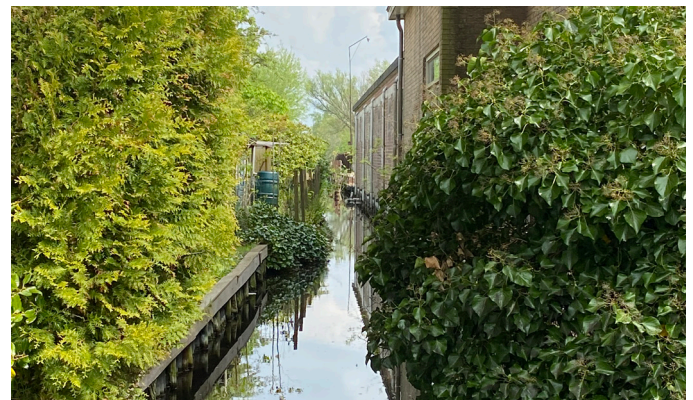
6.7 Water

In de toekomstige situatie wordt de bestaande waterstructuur gewijzigd. Eén watergang die in de huidige situatie is verland, wordt verder gedempt. Twee andere watergangen in de deelgebieden 1 en 2 worden verplaatst richting de N201. Daarnaast worden de huidige watergangen verbreed en op twee plaatsen komen legakkers die omgeven zijn door nieuw water. Bij elkaar opgeteld moet het nieuwe oppervlak aan water voldoen aan de eisen van het waterschap.

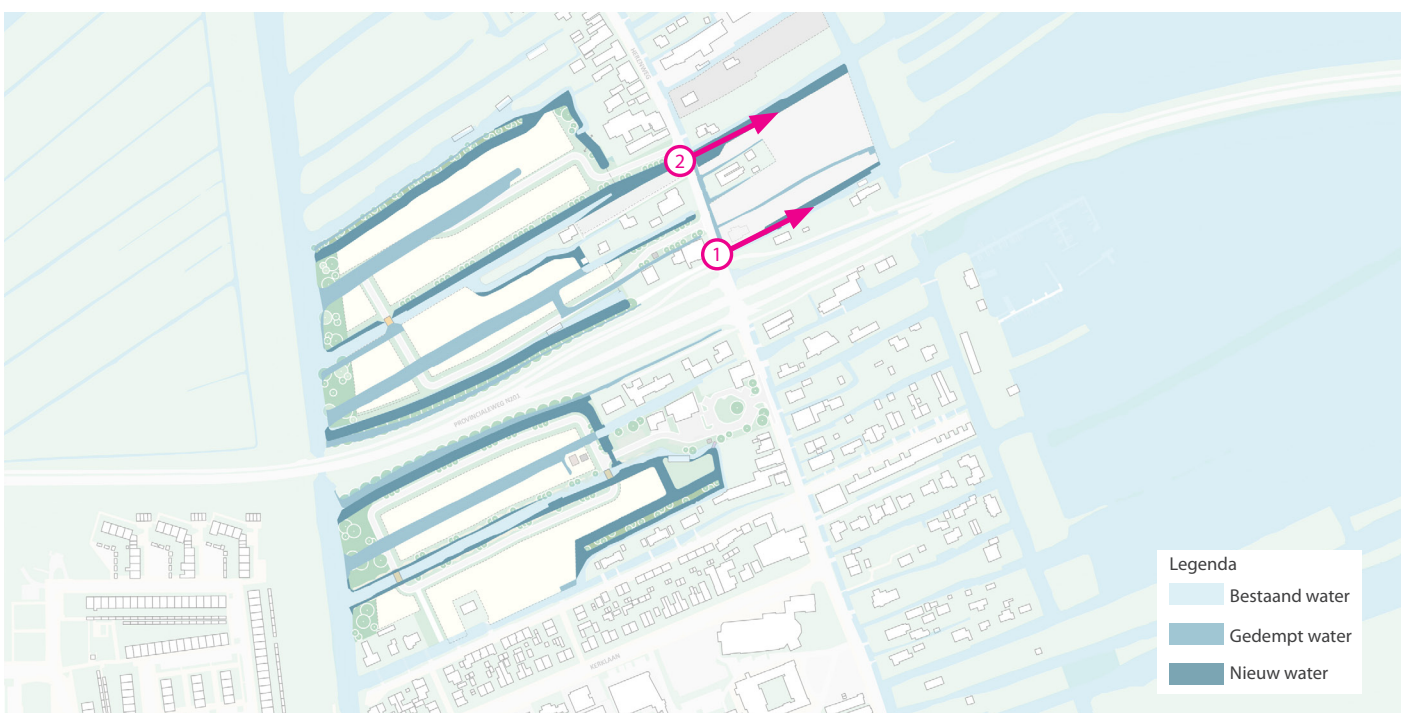
In de huidige situatie is de waterstructuur aan de westzijde van de Herenweg niet optimaal. Vroeger sloot het water ten westen en ten oosten van de Herenweg beter op elkaar aan. Doordat er in de loop der jaren veel in het lint is bijgebouwd en de Herenweg is verbreed, is het water in de knel gekomen. Door het water beter rond te laten stromen wordt de waterkwaliteit verbeterd en is het mogelijk het water beter te onderhouden.



Hier wordt het zicht op de plassen verbeterd (1)



Hier wordt het zicht op de plassen verbeterd (2)



Waterstructuur ruimtelijk kader

6.8 Groene westelijke dorpsrand

In de huidige situatie heeft de dorpsrand, komende via de N201 uit het westen, een groen aanzicht. Het beeld bestaat hoofdzakelijk uit wilgenbossen. Bij een nieuwe ontwikkeling wordt het beeld van de groene dorpsrand versterkt. Op de uiteinden van de slagen komen nieuwe boomgroepen en worden bestaande bosschages

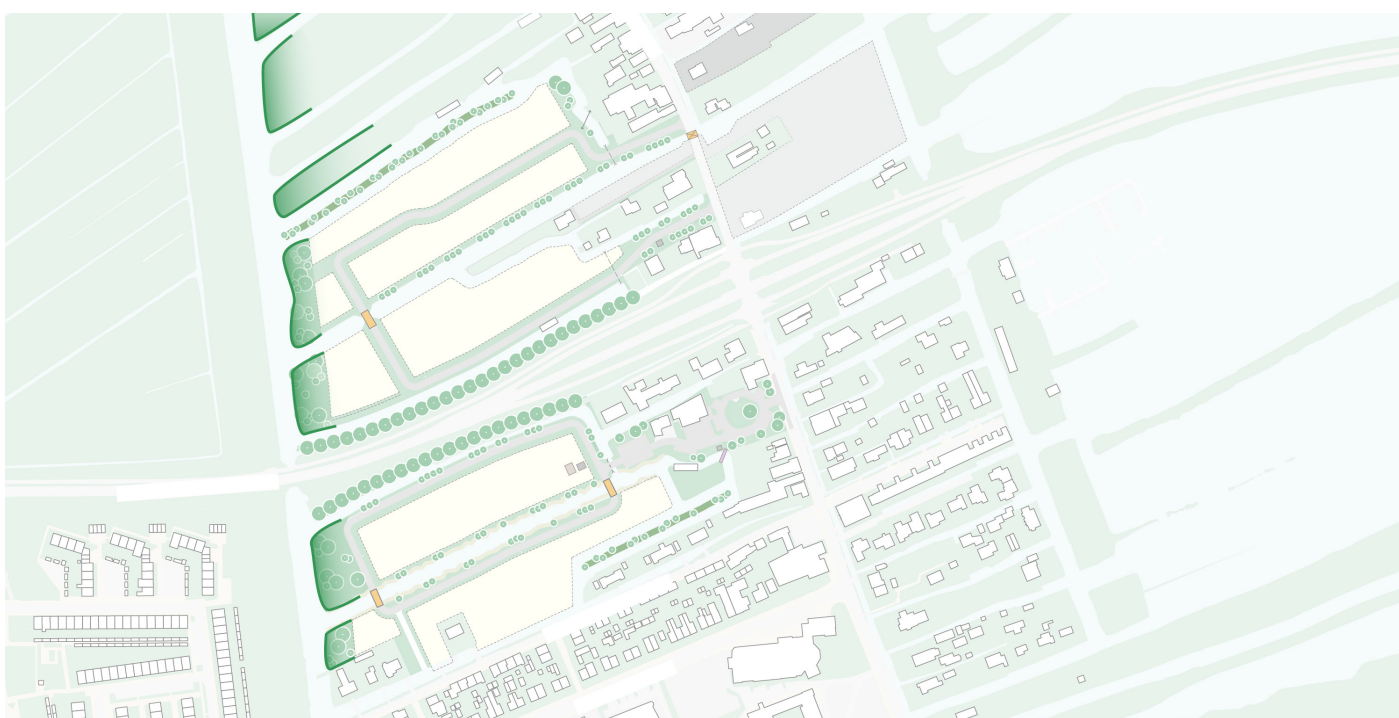
verrijkt met nieuw bos. De groene dorpsrand maakt het aangezicht gevarieerder en zorgt er voor dat de nieuwe woningen beperkt in het zicht komen vanaf de N201. De bosschages worden ingericht als ruige speelplekken voor kinderen en steigers bieden de mogelijkheid voor de aanleg van boten en voor vissen.



Bestaande wilgenbossen



Bestaande wilgenbossen



Groene dorpsrand



kruisinginrichting huidig



Voorbeeld kruisinginrichting nieuw



Herenweg noord huidig



Herenweg noord nieuw



Herenweg zuid huidig



Herenweg zuid nieuw



Kerklaan huidig



Kerklaan nieuw

6.9 Uitgaan van bestaande wegen

Dit ruimtelijk kader is gebaseerd op het uitgangspunt dat de ontwikkeling aansluit op de bestaande infrastructuur en dat er geen nieuwe hoofdwegen voor autoverkeer komen. Het verkeersonderzoek toont aan dat, met het voorgenoemde maatregelenpakket om de verkeersstructuur te verbeteren, de ontwikkellocaties kunnen worden aangesloten op de bestaande infrastructuur zonder dat een overbelasting op de piekmomenten ontstaat. Voor het plangebied betekent dit dat de Herenweg, de Kerklaan en de kruising op de N201 worden aangepast. Deze aanpassing van wegen kan niet los worden gezien van de visie op mobiliteit in het algemeen. Deze visie gaat uit van de aanwezigheid van Hoogwaardig Openbaar Vervoer (HOV / bus), optimale fietsverbindingen en innovatieve alternatieve vervoersmogelijkheden, zoals gebruik van deelauto's.

De keuze voor een aansluiting op bestaande infrastructuur brengt met zich mee dat er een maximum wordt gesteld.

6.10 Herinrichting wegenstructuur

Bij de herinrichting van de wegen staat de veiligheid van de fietser voorop. De ruimte voor de fietsen wordt verbreed en prominenter aangegeven. Er blijft ruimte bestaan voor de auto, maar de infrastructuur wordt veiliger gemaakt. Dit uit zich in het inrichten van de wegen als 30-km wegen met daarop duidelijke en brede fietsstroken. Daarmee wordt de auto "gedwongen" de snelheid aan te passen en wordt de automobilist bewust gemaakt van de positie op de weg ten opzichte van de medeweggebruikers, in het bijzonder de fietser.

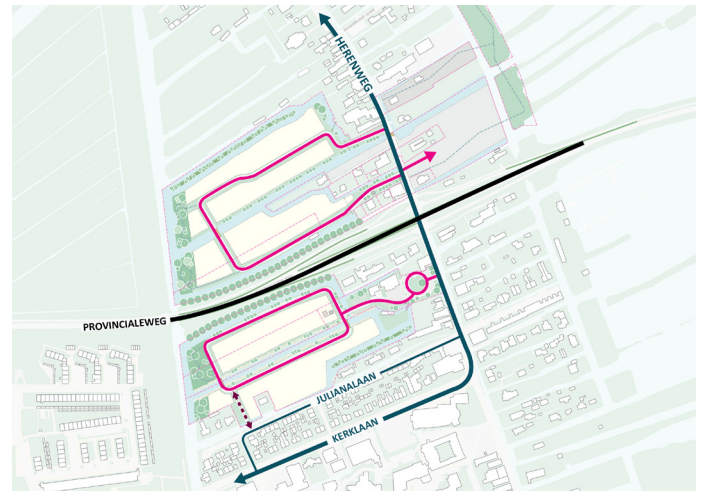
aan het toe te voegen voorzieningenprogramma en woningbouwprogramma. Met het toepassen van het huidige maatregelenpakket is het mogelijk om circa 240 woningen en maximaal 1.000 m² bvo voorzieningen te realiseren. Eerste stedenbouwkundige verkenningen hebben aangetoond dat circa 300 woningen passen binnen het plangebied. Bij het toepassen van aanvullende maatregelen in de verkeersstructuur van Vinkeveen, is het dan ook vanuit stedenbouw mogelijk om tussen de 240 en 300 woningen te realiseren. Het exacte programma dient nader te worden onderzocht, maar kent met het huidige verkeerskundige maatregelenpakket dus een maximum van 240 woningen en 1.000 m² bvo voorzieningen. Daarbij is wel gesteld dat het realiseren van een supermarkt in combinatie met een winkelprogramma en woningen op de locatie van de Adelaar een te zware verkeersbelasting geeft op de Herenweg. Dit scenario wordt dan ook niet realistische geacht.

Voor een veilige inrichting van de Herenweg is het noodzakelijk naar de langspaarkeerplaatsen op de Herenweg te kijken. Indien het langsparkeren op de Herenweg tussen het viaduct van de N201 en de Baambrugse Zuwe (gedeeltelijk) komt te vervallen, kan dit niet zonder daar een alternatieve parkeervoorziening voor te bieden. Hiervoor zou de kavel waarop de kanovereniging is gevestigd in aanmerking kunnen komen. Dit moet blijken uit nader onderzoek.

6.11 Ontsluiting van de woonbuurten

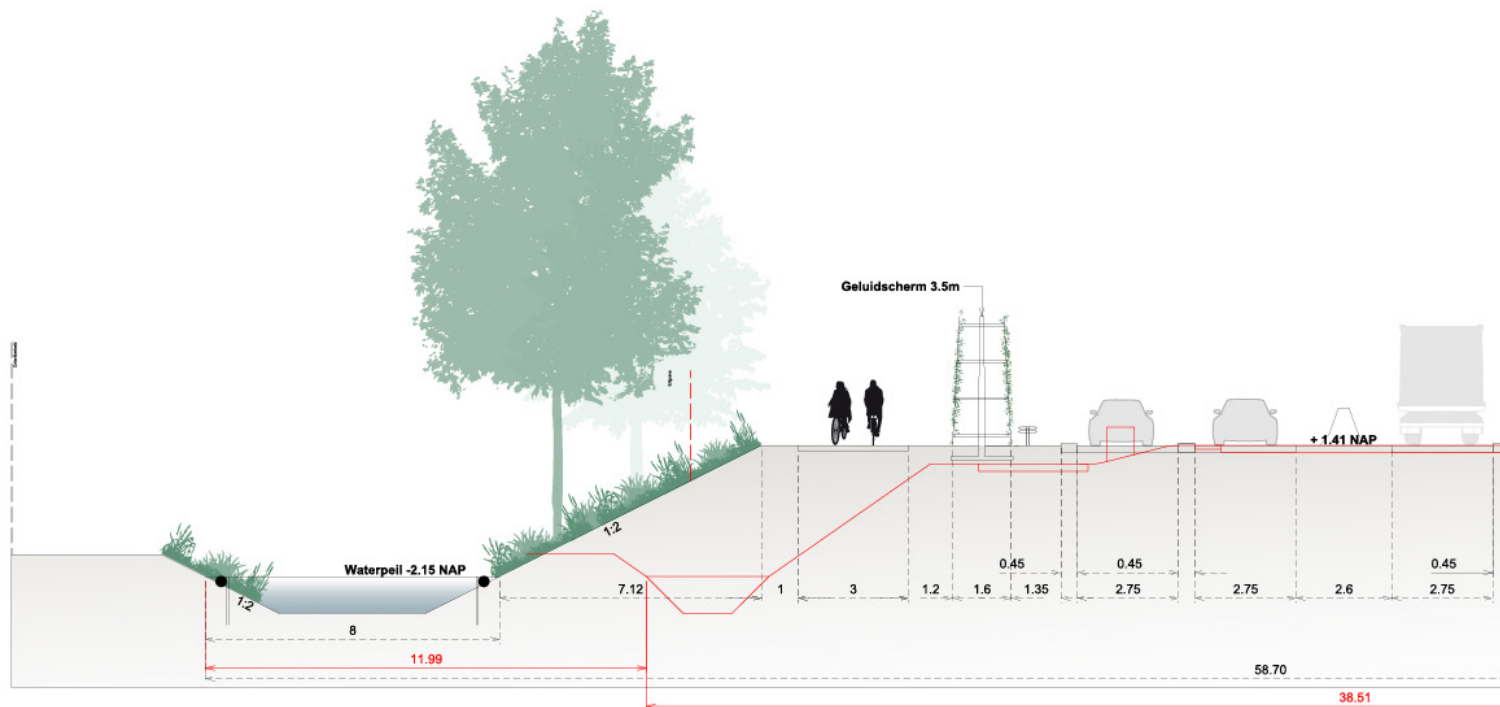
Het terrein van de Adelaar wordt voor autoverkeer aangesloten op de Herenweg. De precieze plek van deze aansluiting wordt nader bepaald in het stedenbouwkundig plan. Deelgebied 1 krijgt een rondlopende buurtweg die op twee plaatsen aansluit op de Herenweg. Eén aansluiting zit naast de dierenkliniek en één komt op de locatie waar nu de viskraam staat. Ook deelgebied 2 krijgt een buurtweg die rondloopt.

Deze buurtweg sluit aan op het Kloosterplein. Omdat iedere woonbuurt een tweede ontsluiting in de vorm van (minimaal) een calamiteiten-ontsluiting moet hebben, komt er een aansluiting vanaf de buurtweg naar de Julianalaan. Deze aansluiting is niet toegankelijk voor auto's maar wel voor fietsers.



Ontsluiting van de woonbuurten

- Legenda
- Fiets/calamiteiten
 - Hoofdontsluiting
 - Buurtontsluiting
 - N201



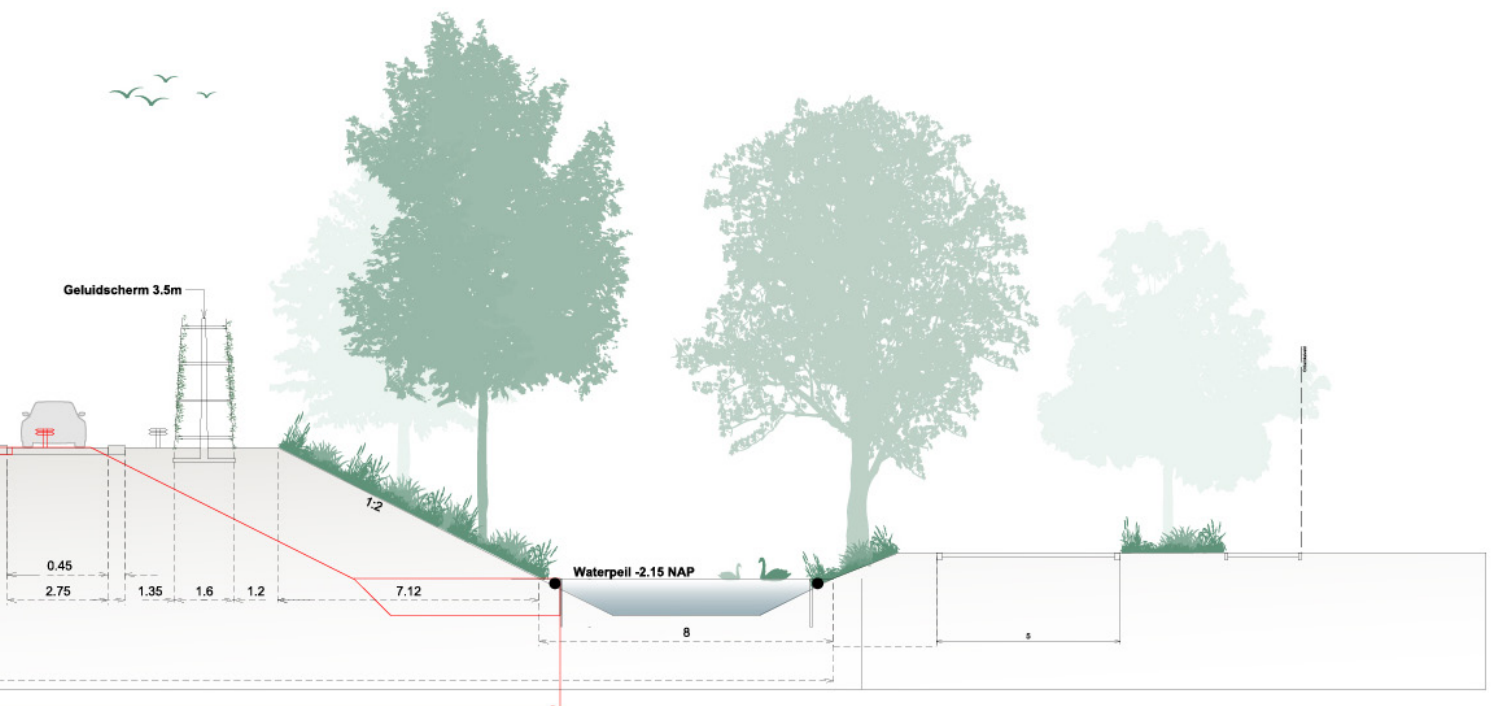
Profiel N201

6.12 De N201

De N201 doorsnijdt Vinkeveen en vormt een ruimtelijke barrière. Hoewel deze barrière in de toekomst niet zal verdwijnen is het toch belangrijk aandacht te besteden aan het gewenste beeld langs de weg en de manier waarop de woongebieden ten noorden en ten zuiden van de N201 aansluiten op de weg. De N201 wordt door de provincie Utrecht aangepast waarbij de in- en uitvoegstroken worden verlengd. Deze aanpassing biedt de mogelijkheid te onderzoeken op welke manier geluidswerende voorzieningen kunnen worden gerealiseerd. Geluidswerende voorzieningen zijn noodzakelijk voor de realisatie van de aangrenzende woningen in de deelgebieden 1 en 2. In dit ruimtelijk kader wordt rekening gehouden met een verbreding van het dijklichaam (grondlichaam) van de N201 voor de aanleg van hoge groene geluidsschermen. Het definitieve ontwerp van het dijklichaam en de geluidsschermen wordt in overleg met de provincie verder uitgewerkt.



Huidig beeld van de N201



6.13 Wonen in het dorpshart

In het dorpshart is ruimte voor woningbouw en voorzieningen. Wonen in het dorpshart is aantrekkelijk vanwege de korte afstanden tot bestaande voorzieningen, mogelijke nieuwe voorzieningen en de ligging nabij de plassen. Een waterrijke leefomgeving is gewild. De deelgebieden zijn goed te ontsluiten. De bushalte, in het kader van het maatregelenpakket opgewaarderd tot HOV-halte (Hoogwaardig Openbaar Vervoer) ligt om de hoek, fietsverbindingen in het dorp worden sterk verbeterd en ook met de auto is de locatie goed bereikbaar. In het nieuwe dorpshart worden woningen gebouwd voor verschillende doelgroepen. Met name de betaalbare woningcategorieën krijgen een plek in het dorpshart. Een deel van deze betaalbare woningen worden uitgevoerd als sociale woningen. Bij een divers woningbouwprogramma is er ruimte voor senioren, starters en jonge gezinnen. Deze woningen worden aangeboden in de vorm van grondgebonden woningen met buitenruimten op de begane grond en in de vorm van appartementen. De appartementen worden aangeboden met verschillende woningplattegronden. De woningen met buitenruimte op de begane grond zijn bijvoorbeeld rug-aan-rugwoningen voor starters en een knarrehof voor senioren. Een knarrehof is een woonvorm waar

ouderen samenwonen met een binnenhof voor collectief gebruik. Daarnaast komen er huizen met tuinen voor jonge gezinnen in een betaalbare woningcategorie. Deze betaalbare woningen voor gezinnen in de directe omgeving van de Vinkeveense plassen bestaan nu zeer beperkt en zouden een goede aanvulling zijn op de woningvoorraad. Een groene waterrijke woonomgeving biedt tevens kansen voor woningen in de vrije sector. Wat meer aan de randen is in beperkte mate ruimte twee-onder-één-kapwoningen en vrijstaande woningen.

Voor het totale plangebied geldt dat het in de lijn met het gemeentelijk woonbeleid wordt gerealiseerd. Daarbij geldt de volgende verdeling:

- minimaal 30% sociaal
- minimaal 15% betaalbaar
- maximaal 55% vrije sector

De gemeente beschouwt het gehele plangebied als een integraal te ontwikkelen locatie. Echter, om faseerbaarheid te bevorderen en programmatische afhankelijkheid van elkaar enigszins te beperken, geldt deze verdeling ook per deelgebied. Daarbij worden de deelgebieden 1 en 3 als een gebied beschouwd en deelgebied 2 als een gebied.

Bouwen voor:

Starters



Jonge gezinnen



Senioren



Voorbeeld projecten gebruikt bij inloopdagen

6.14 Voorzieningen

Eén van de doelstellingen is Vinkeveen beter te positioneren aan de Vinkeveense plassen. Hierbij wordt gedacht aan het realiseren van een voorzieningencentrum met een supermarkt en horeca in deelgebied 3, het terrein van de Adelaar. Uit nader onderzoek is gebleken dat dit voorzieningencentrum te veel motorvoertuigbewegingen tot gevolg heeft op de Herenweg. De Herenweg wordt op de piekmomenten te druk. Door deze verwachte drukte is een voorzieningencentrum op deze plek bij nader inzien niet wenselijk. Dit betekent dat het accent bij de invulling

van deelgebied 3 voornamelijk op de woningbouw komt te liggen. Dit betekent niet dat er helemaal geen voorzieningen mogelijk zijn. In dit ruimtelijk kader wordt een reservering gemaakt van maximaal 1.000 m² bvo (bruto vloer oppervlak) aan voorzieningen. Met deze reservering blijft het mogelijk dat er winkels en horeca op deze plek komen. In de ontwerpfase van het stedenbouwkundig ontwerp wordt dit nader onderzocht en uitgewerkt.

6.15 De Herenweg en bouwhoogte

De lintbebouwing van de Herenweg is een belangrijke karakteristiek van Vinkeveen. De bebouwing bestaat uit huizen in alle soorten en maten. Dakrichtingen, rooilijnen en daktypen wisselen elkaar af. Ter hoogte van deelgebied 1 en deelgebied 3 vallen er gaten in de lintbebouwing van de Herenweg en is er een gebrek aan kwaliteit. Bij de uitwerking van de deelgebieden 1 en 3 moet aandacht zijn voor de aansluitingen op het lint en moet passende bebouwing worden gekozen. De bouwhoogten zijn hier conform de bestaande bebouwing.

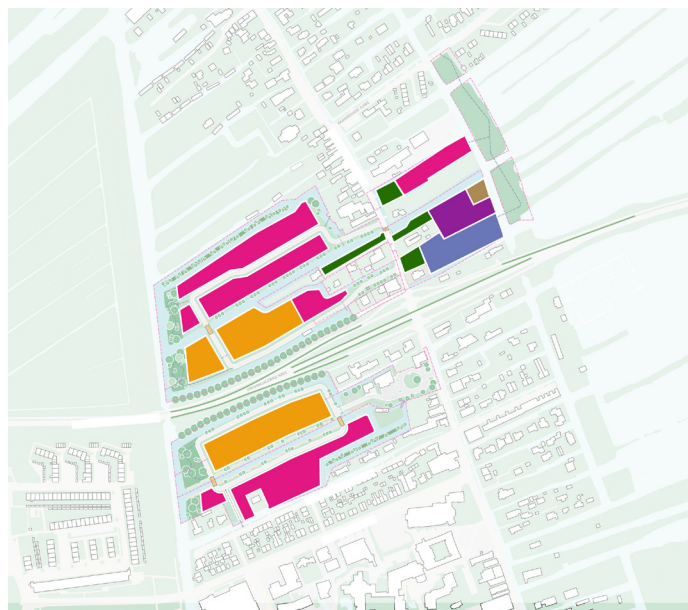
Langs de N201 in de richting van de ringvaart is aan beide zijden van de weg ruimte voor hogere bebouwing. De openheid en de afstand tot de bestaande bebouwing laat hier een bouwhoogte toe van maximaal 4 bouwlagen met een kap. De bouwlagen hebben een hoogte van 3 meter waardoor de goothoogte uitkomt op 12 meter hoog. Deze hogere bebouwing draagt bij aan het creëren van een geluidsluwe woonomgeving achter de gebouwen en biedt de mogelijkheid compacte gebouwen te maken met betaalbare appartementen.

Op het uiteinde van het terrein van de Adelaar, grenzend aan de plassen, is een markant gebouw stedenbouwkundig passend en gewenst. Dit gebouw is goed zichtbaar vanaf de plassen en komt één keer voor. Dit gebouw fungeert dan ook als een baken gezien vanaf de plassen en heeft een maximale bouwhoogte van 5 bouwlagen met een kap. De begane grond bouwlaag is 4 meter hoog en de bouwlagen zijn ieder 3 meter hoog. De goothoogte komt hiermee op 16 meter.

Aan de noordzijde van het terrein van de Adelaar bestaat de bebouwing uit maximaal 3 bouwlagen met een kap. De begane grond bouwlaag is 4 meter hoog en de bouwlagen zijn ieder 3 meter hoog. De goothoogte komt hiermee op 10 meter.







Gezien de nabijheid van de bestaande woning ten zuiden van het Adelaarterrein is gekozen aan de zuidzijde de bebouwing niet hoger te maken dan 2 bouwlagen met een kap. De goothoogte is hier 7 meter.

De overige bebouwing in de deelgebieden 1 en 2 bestaat uit 3 bouwlagen waarbij de bovenste bouwlaag als kap kan worden vormgegeven. Bij een drielaagse bebouwing ligt de goot op een hoogte van 9 meter hoog, bij een kapvorm ligt de goot op 6 meter hoogte. Deze reguliere bebouwingshoogte sluit aan bij de bestaande grondgebonden bebouwing in Vinkeveen



Bouwhoogtes

Legenda

-  2 bouwlagen met een kap, goothoogte 7 meter
-  3 bouwlagen waarvan de derde bouwlaag als kap kan worden vormgegeven, 9 meter goothoogte bij 3 bouwlagen, 6 meter goothoogte bij 2 bouwlagen en een kap.
-  3 bouwlagen met een kap, goothoogte 10 meter.
-  4 bouwlagen met een kap, goothoogte 12 meter.
-  5 bouwlagen met een kap, goothoogte 16 meter
-  Lintbebouwing

6.16 Eigendommen, deelgebieden en ontwikkelstrategie

In het plangebied liggen 5 deelgebieden met 13 kavels;

Deelgebied 1: kavel 1, kavel 2 en kavel 3,

Deelgebied 2: kavel 4, kavel 5, kavel 6 en kavel 7,,

Deelgebied 3: kavel 8, kavel 9,

Deelgebied 4: kavel 10,

Deelgebied 5: kavel 11, kavel 12 en kavel 13.

Bij de ontwikkeling van deelgebied 1 is het noodzakelijk dat kavel 1 en kavel 3 op elkaar worden afgestemd. Kavel 2 ligt centraal in deelgebied 1. Voor kavel 2 geldt dat deze kavel wel of niet bij de ontwikkeling kan worden betrokken. In het geval dat kavel 2 niet bij de planvorming wordt betrokken, kan de kavel in de bestaande vorm en invulling worden ingepast.

Bij de ontwikkeling van deelgebied 2 is het mogelijk kavel 7 afzonderlijk te ontwikkelen. De kavel moet dan wel worden ontsloten voor autoverkeer via kavel 6, eigendom van de gemeente. Bij de ontwikkeling van kavel 7 moet rekening worden gehouden met een auto-ontsluiting naar de kavels 4 en 5. Daarnaast is het noodzakelijk een calamiteiten-ontsluiting te maken op de Julianalaan.

Bij de ontwikkeling van deelgebied 2 is het noodzakelijk dat kavel 4 en kavel 5 op elkaar worden afgestemd. Dit plandeel moet voor autoverkeer worden ontsloten met één ontsluiting via kavel 6 en met één ontsluiting via kavel 7.

Voor het deelgebied 3 zijn twee scenario's voor de uitwerking relevant. Het eerste scenario is een ontwikkeling met een voorzieningencentrum met daarin een supermarkt. Bij dit scenario moet ondergronds worden geparkeerd. Het tweede scenario is een uitwerking met een combinatie van kleinschalige horeca en woningbouw. In dit scenario wordt geparkeerd op maaiveld en komt er geen ondergrondse parkeervoorziening.

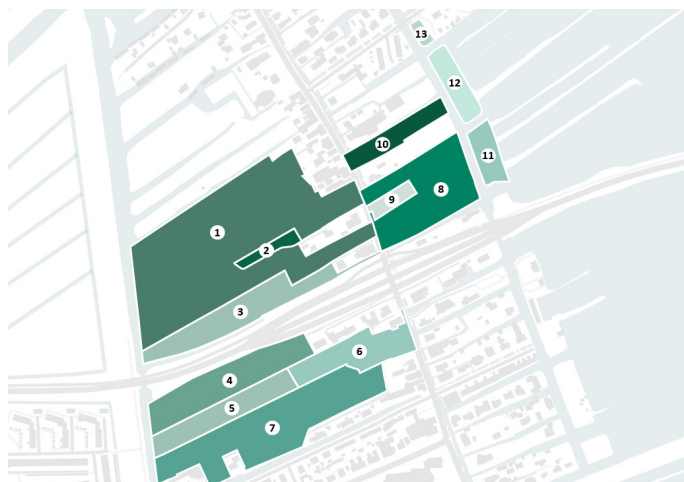
In het scenario met een supermarkt is het noodzakelijk dat kavel 9 wordt verworven en het plangebied van kavel 8 en 9 als één geheel wordt uitgewerkt. Dit heeft met name te maken met het realiseren van een ondergrondse parkeervoorziening. In het scenario met een combinatie van woningen en kleinschalige horeca is kavel 9 goed in de uitwerking in te passen. Wanneer er geen ondergrondse parkeervoorziening komt is er meer flexibiliteit bij de stedenbouwkundige uitwerking.

Deelgebied 4, kavel 10, is het terrein waar nu de kanovereniging ligt. Deze kavel kan afzonderlijk bij de planontwikkeling van het centrumgebied worden betrokken en wordt vooral beschouwd als overloopgebied voor uiteenlopende functies.

Deelgebied 5 met de kavels 11, 12 en 13 zijn de dijksterreinen. Deze kavels kunnen ook afzonderlijk bij de planvorming worden betrokken.



Deelgebieden



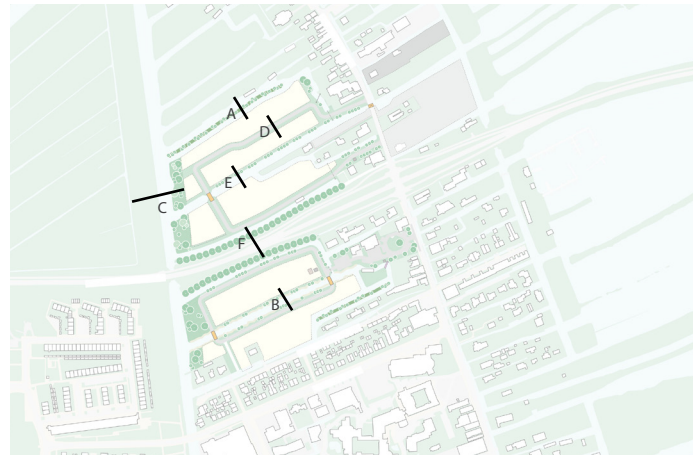
Eigendommen

7. PRINCIPE PROFIELEN

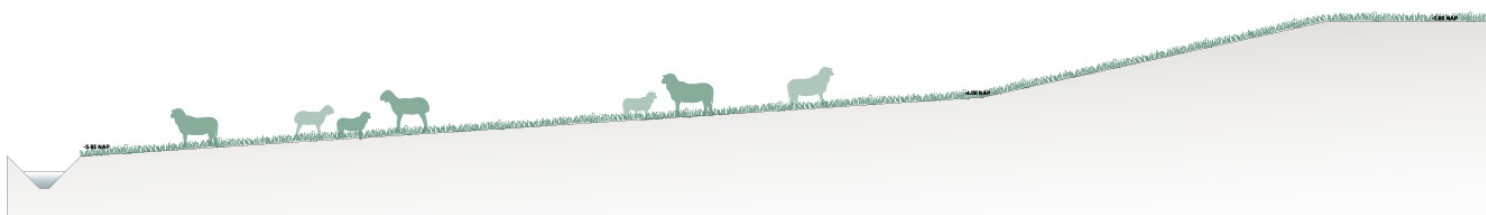
Dit ruimtelijk kader biedt de kaders voor een hoogwaardige ruimtelijke invulling. Hierbij zijn de profielen (dwarsdoorsnedes) cruciaal. De profielen leggen met gedetailleerde maatvoeringen de openbare ruimten vast. Een goed vormgegeven openbare ruimte staat garant voor ruimtelijke kwaliteit.

Omdat er nog geen definitief stedenbouwkundig ontwerp is gemaakt, zijn de profielen nog niet definitief. Met name de definitieve berekeningen met betrekking tot het vereiste oppervlakten water en groen zijn daarbij bepalend. Deze zijn pas bekend na verder stedenbouwkundig ontwerpen en worden definitief in overleg met het waterschap en de afdeling beheer (BOR) van de gemeente De Ronde Venen. Om toch een duidelijke richting te geven aan de uitwerking van dit ruimtelijk kader zijn minimale profielen getekend. Dit betekent dat de breedte van het groen en het water wel kan worden vergroot maar niet kan worden verkleind.

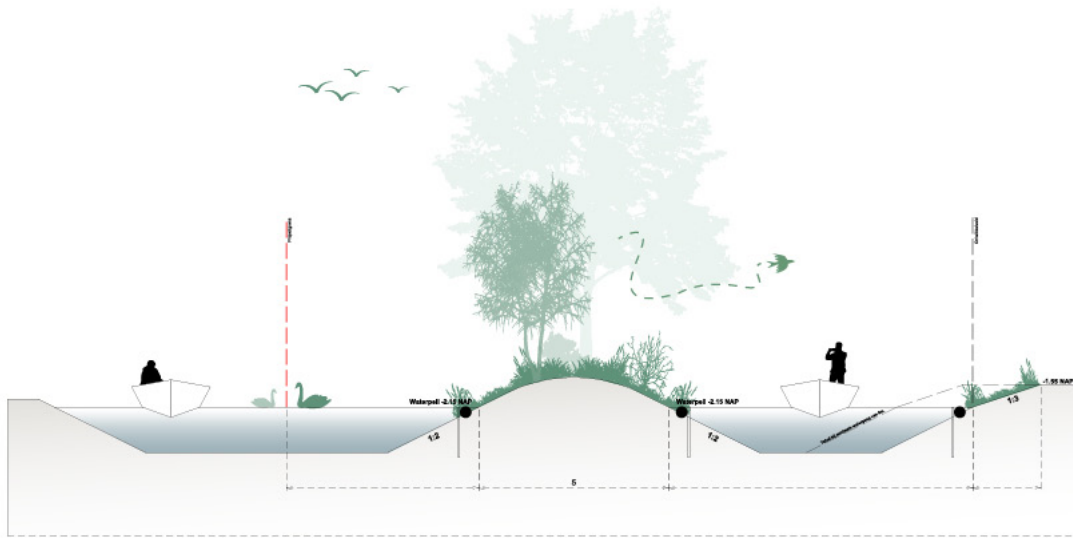
Het profiel voor de N201 geeft de gewenste situatie aan vanuit de gemeente. Voor het realiseren van een hoge groene geluidswerende voorziening is een verbreding van het grondlichaam noodzakelijk. Het definitieve profiel van de N201 komt tot stand in samenwerking met de provincie Utrecht.



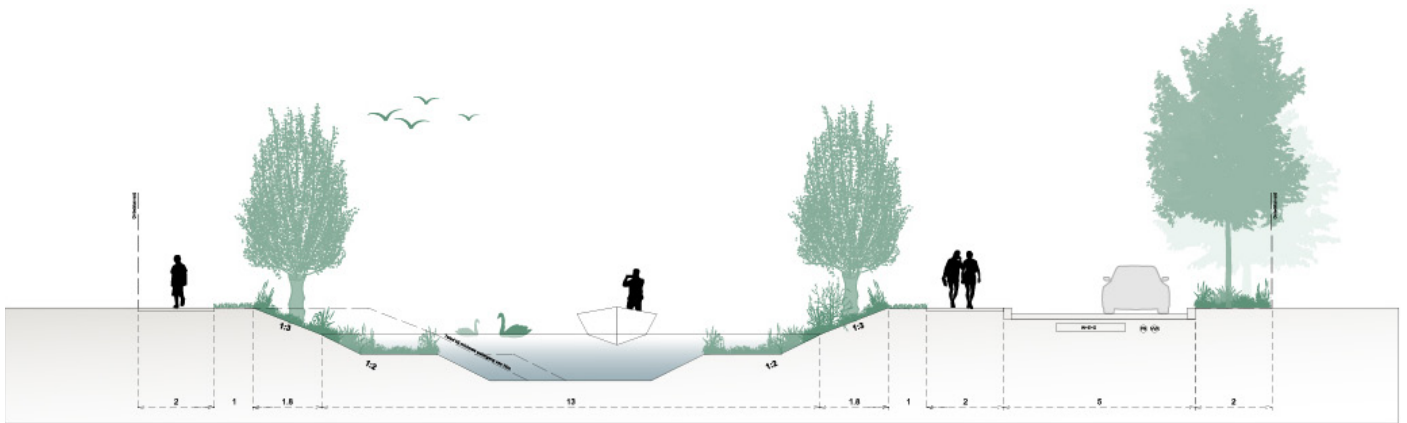
Locatie profielen



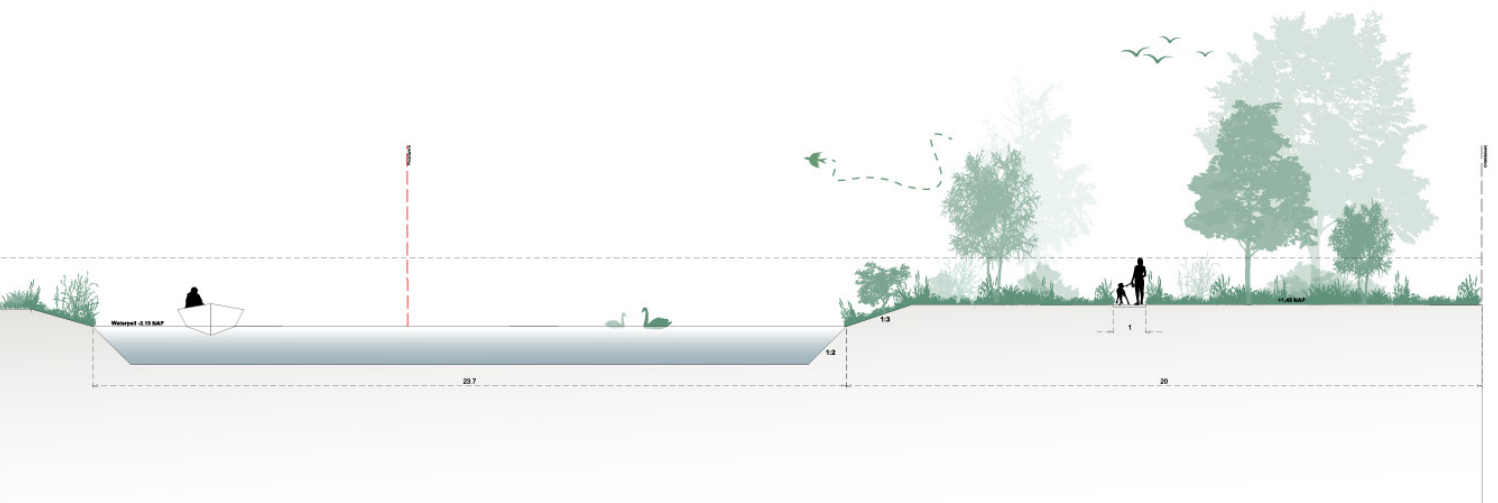
Profiel C, Natuurkop

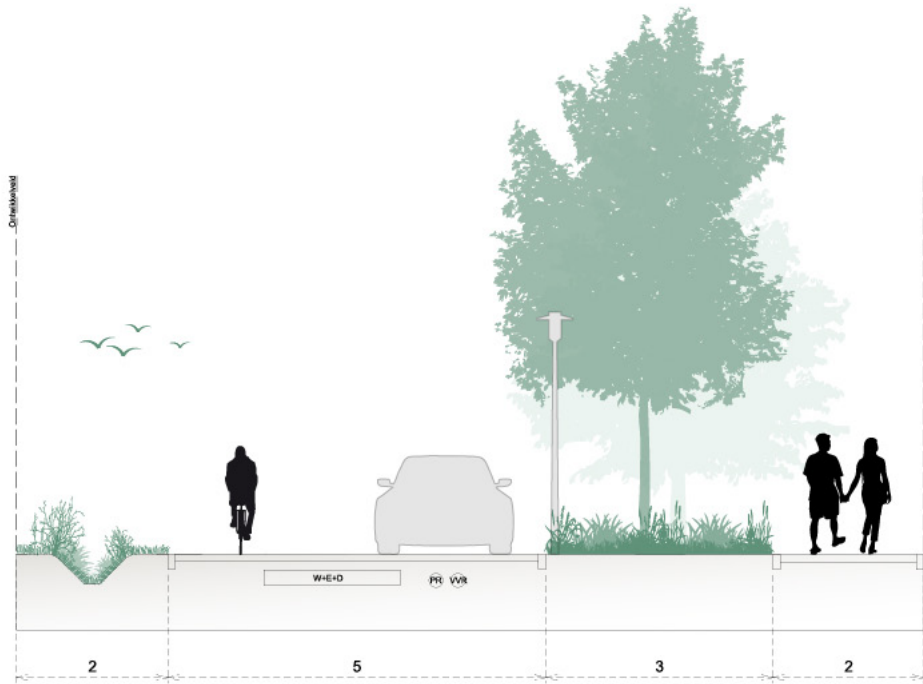


Profiel A, Natuurprofiel

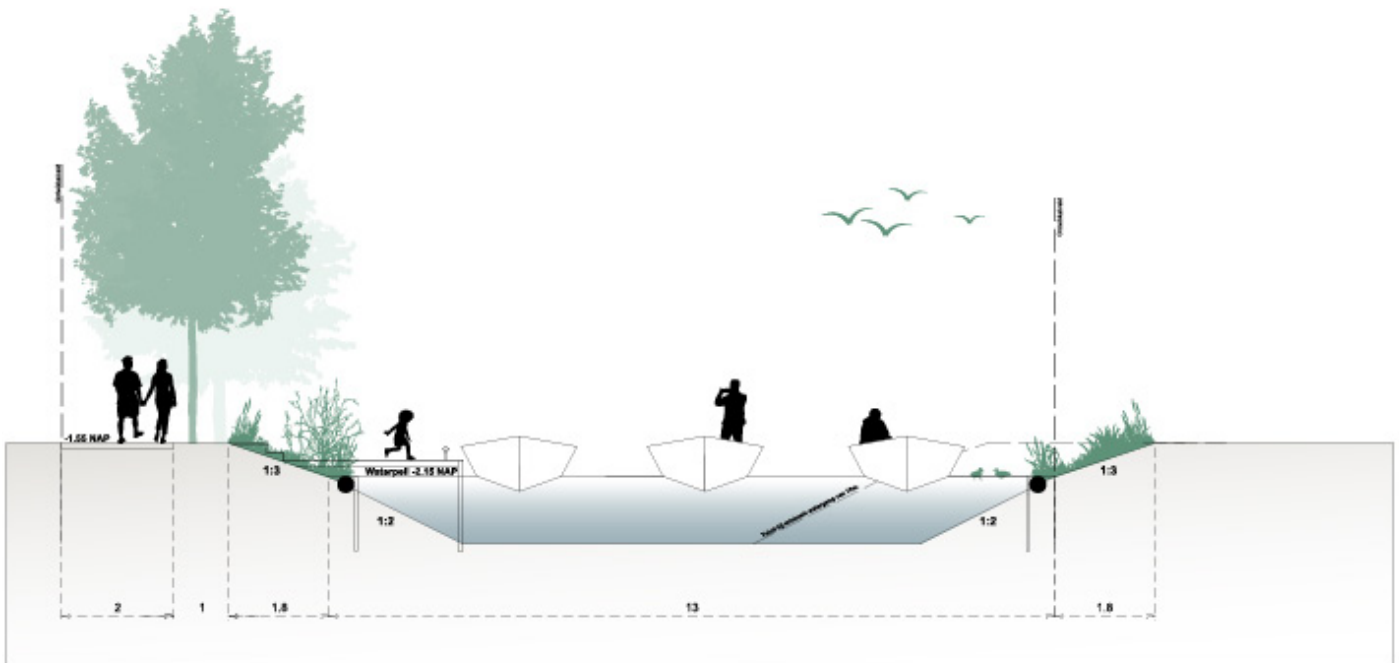


Profiel B, Natuurzone water





Profiel D, Wegprofiel centraal in het veld



Profiel E, Hoofdwaterstructuur

8. PARTICIPATIE EN DRAAGVLAK

8.1 Inloopbijeenkomst 28 november 2022

Op maandag 28 november 2022 zijn de bewoners van Vinkeveen tijdens een informatie bijeenkomst in de Boei geïnformeerd over de nieuwe inzichten met betrekking tot de verkeersstructuur in Vinkeveen. Aan de hand van een toelichting op de uitwerking van voorkeursvariant B die door de gemeenteraad op 30 september 2021 is uitgesproken, is aangetoond dat deze variant weliswaar technisch uitvoerbaar is, maar dat daarbij meerdere aanvullende maatregelen moeten worden getroffen. Maatregelen die tegen weerstand en de provincie én van omwonende stuiten. Tijdens deze bijeenkomst

zijn de aanwezigen voor de eerste keer geïnformeerd over het voornemen om het wegennet in Vinkeveen als 30-kilometerwegin te richten. Hierop werd over het algemeen positief gereageerd. Uiteraard werd een ook een aantal zorgen en kanttekeningen gedeeld door aanwezigen. Deze punten zijn opgenomen in de verdere uitwerking van het Mobiliteitsplan Vinkeveen, waarin het maatregelenpakket voor de verkeersaanpassingen is verwoord.

8.2 Inloopdag 18 februari 2023

Op zaterdag 18 februari 2023 is een inloopdag georganiseerd voor belangstellenden voor het centrumplan Vinkeveen. De Inloopdag was op locatie in de kantine van De Adelaar aan de Herenweg. Het doel van de bijeenkomst was het op de hoogte houden van de gang van zaken rond het centrumplan. Hiervoor zijn twee panelen getoond met daarop de hoofduitgangspunten voor het Ruimtelijke Kader en de hoofduitgangspunten voor de herinrichting van het wegennet in Vinkeveen,

waaronder de Herenweg en de Kerklaan. Deze beide projectonderdelen worden afzonderlijk van elkaar uitgewerkt. Daarnaast is inzicht gegeven in de planning van het project. De inloopdag is druk bezocht (circa 350 bezoekers), er was veel belangstelling voor de tussentijdse resultaten. Aan de bezoekers is gevraagd hun opmerkingen op te schrijven. De binnengekomen op- en aanmerkingen zijn opgenomen in bijgevoegd verslag.



Inloopdag 18 februari

UITGANGSPUNTEN RUIMTELIJK KADER

- 01 NIEUWE VAARROUTE
- 02 NIEUWE BRUG IN DE HERENWEG
- 03 CENTRUM VOORZIENINGEN EN HORECA
- 04 RECREATIE AAN DE PLAS
- 05 HOOGWAARDIG OPENBAAR VERVOER
- 06 HERINRICHTING KERKLAAN EN HERENWEG
- 07 GROENE DORPSTRAND
- 08 NIEUWE WONINGEN VOOR O.A. SENIOREN, STARTERS EN JONGE GEZINNEN
- 09 ROBUUSTE WATER / GROEN STRUCTUUR

Poster uitgangspunten ruimtelijk kader

CENTRUMPLAN VINKEVEEN PLANNING

To half 2023
Ruimtelijk kader (structureel raamwerk en mobiliteitsplan)

To half 2024 - 2e half 2024
Bestemmingsplan (bestuif recht)

To half 2025
Oplegging vergoeding (bestuif recht)

2e half 2025
Start bouw

Eind 2027
Vereniging opgeleverd eerste woningen

Voor informatie over de plannen kunt u terecht op www.dorpsdevenen.nl/centrumplanvinkeveen

Of scan bovenstaande QR-code met de camera van uw telefoon.

Poster planning

UITGANGSPUNTEN VERKEER EN PARKEREN

- 01 GENICHT OP VERBETTEREN VAN DE BESTAANDE VERKEERSSTRUCTUUR
- 02 VERKEERSSTRUCTUUR ONGEWIJZIGD EN INZETTEN OP INRICHTING + GEBRUIK VOOR LANGZAAM VERKEER
- 03 PASSENDE PARKEERNORM I.C.M. WONINGTYPOLOGIE (STARTERS, SENIOREN)
- 04 OOK INZETTEN OP ALTERNATIEVE VERVOERMIDDELEN (OV, (ELER TRISCHE) FIETS)
- 05 DEELMOBILITEIT (DEELAUTO'S, DEELSCOOTERS, DEELFIETSEN)
- 06 NABIJHEID VOORZIENINGEN (< 500 METER)
- 07 PARKEREN T.B.V. ONTWIKKELING WORDT OPGELOST BINNEN HET PLANGEBIED
- 08 PARKEREN OP DE HERENWEG TUSSEN BAAMBRUGSE ZUIWE EN VIADUCT (N21) WORDT VERWIJDERD EN OPGELOST OP AANPALENDE PERCELEN AAN DE HERENWEG BINNEN HET PLANGEBIED
- 09 HERENWEG WORDT INGERICHT ALS 'DORPSTRAAAT'

Poster uitgangspunten verkeer en parkeren

VERKEER VINKEVEEN

Upgraden bushalte/HOV-halte

Hereweg inrichten als dorpsstraat met (visuele) klinkerinrichting, auto te gast! Inzetten op voetganger en fietser.

Toevoegen bushalte/HOV-halte

Gehele route 30-km/uur, brede fietsstroken, snelheidsbeperkende maatregelen, etc.

Toevoegen bushalte/HOV-halte

Toevoegen bypass

Handhaven 60 km/u

Fietsrotonde

Poster verkeer inloopdag 18 februari

CENTRUM PLAN VINKEVEEN

INLOOPBIJENKOMST 18 FEBRUARI

STRAND



AANLEG VOOR BOTEN BIJVOORZIENINGEN



NIEUWE BRUG IN HERENWEG



NIEUWE VAARTVERBINDING



WINKELS EN HORECA



BOUWEN VOOR:

STARTERS



JONGE GEZINNEN



SENIOREN



Algemene reacties inloopdag 18 februari

- Heel positief!
- Fijn dat de verkeersoverlast en de "doorsluipters" worden aangepakt
- Combinatie nieuwbouw + betere verkeersdoorstroom rijmt niet (4x)
- 30 km/h zone erg positief (3x)
- Kerklaan/Herenweg zijn op dit moment levensgevaarlijk
- Fijn dat er (eindelijk) actie wordt ondernomen
- Verbeteren van de verkeersveiligheid is positief
- Nog geen compleet plan
- Lijkt een mooi plan. Waarom komt er een doorvaart bij?
- Autoluw maken Herenweg is top
- Goede plannen, het wordt tijd voor een nieuwe "look"
- Jammer dat op infragebied beperkte mogelijkheden zijn
- Meer starterswoningen + behoud gebouw van de Adelaar aan het water is een mooie uitkomst
- Goed idee om autoverkeer te ontmoedigen
- Graag een supermarkt op het terrein van de Adelaar, toeristen lopen nu door particuliere tuinen
- Hoe is de bereikbaarheid van de nieuw te maken HOV-halte? Hoe kom je over/onder de N201 door (bus richting Mijdrecht) (3x)
- Plan verandert niets aan verkeersstructuur, maar toch de beste oplossing
- Het verplaatsen van het OV naar de N201 geen goed plan
- Niet veilig in de avond, en het komt de bereikbaarheid (met name voor ouderen) niet ten goede (2x)
- Fijn dat er eindelijk iets ontwikkeld wordt. Leegstand is niet goed
- We willen graag in bewonerscomité
- Mooie plannen, nu nog uitvoeren
- Drukte Herenweg, parkeren Herenweg, wordt veel asociaal geparkeerd, met alle gevolgen van dien (veiligheid)
- Auto te gast: heel goed!
- Rotonde bij de Reigerstraat: top!
- Mooi plan, maar hoe zorgen we ervoor dat de Herenweg niet continu vast komt te staan? De brandweer moet wel bereikbaar blijven
- Positief tegenover de nieuwe plannen: fietsveiligheid sterk verbeteren, fietsen stimuleren en de extra OV punten aan de rand van het dorp Meer bussen!
- Mooi plan, maar er is meer nodig voor het verminderen

- van het aantal verkeersbewegingen in het centrum, met name de snelheid van het verkeer in de Kerklaan
- Goed plan
- 30 km/h zone is een goed plan
- HOV + 2 haltes buiten het dorp rijmt niet met elkaar
- Laat de klinkers weg bij 30 km/h zone, brengt extra onderhoud en verzakkingen met zich mee
- Brug op Herenweg voelt onlogisch
- Hoogst haalbare
- Erg prettig/netjes hoe de omgeving meerdere malen wordt geïnformeerd en meegenomen in het proces.
- Ambitie is hoog, laat dat niet ten koste gaan van de haalbaarheid
- Eerst zien dan geloven!
- Positief! Verkeerssituatie wordt veel beter! Het lijkt dat er wordt geluisterd naar de huidige Vinkeveeners (het plan is dat de nieuwbouw laagbouw wordt en de Vinkeveeners voorrang krijgen bij inschrijven van deze woningen)
- Wat gaat er gebeuren met de op- en afritten van het viaduct?
- Qua verkeer het eerste logische plan! Zo veel mogelijk autoluw maken met fysieke obstakels zodat auto's via de mijdrechtseweg – enschedeweg zo naar de A2 rijden
- 30 km/h door Vinkeveen is onmogelijk. Alles gaat door het dorp, ook ambulances en brandweer doorstroming is van belang kijken naar 50 km/h zone?
- 30 km/h zone is top!
- Gericht op fiets- en wandelverkeer is top!
- Huidige situatie op de Herenweg is onveilig en nodigt niet uit tot fietsen
- Geen structurele oplossing, maar pleisters plakken om woningen te faciliteren. Geen visie en ambitie. Waar is de samenwerking met provincie voor de verdiepte N201, het recreatieschap en met het Rijk?
- Mooie plannen, maar wat is de haalbaarheid? Autoluw maken zonder eenrichtingsverkeer en met minimaal 300 autos erbij klinkt niet realistisch. Het is nu al chaos en gevaarlijk op de Herenweg.
- Wat betekent cultureel erfgoed? En wat zijn voor mij de gevolgen daarvan (bewoner Herenweg)
- Goed dat de woordvoerder gemeente aanwezig is
- Super!

Wat moet de gemeente vooral niet vergeten?

- Drukke op Herenweg
- Hoogte van de nieuwe doorvaart/vaarroute (minimaal 1,50 hoog)
- Hoogte van de nieuwe doorvaart minimaal 1,65m
- Verkeerspunt op hoek VLTV/bedrijventerrein geen fietsrotonde maken.
- Inzetten op P+R voor overstap bij de A2 (bij Leopold hotel)
- Inzetten op P+R bij Abcoude (als je dan toch bezig bent)
- Handhaving op 30 km/h is noodzakelijk (12x)
- Duidelijk blijven communiceren en inzicht verschaffen in de te realiseren plannen
- De financiële haalbaarheid van de plannen
- Voldoende doorvaarthoogte voor de nieuwe brug (5x)
- De relatie van woningbouw tot geluidshinder
- Verkeersstroom door het centrum drastisch verminderen
- Overleg met Rijkswaterstaat over de N201
- Baambrugse Zuwe eenrichtingsverkeer
- Groot/snel transport ontmoedigen
- Verkeersdrempels geven trillingen
- Volgordelijkheid in uitvoering: eerst wegen aanpassen en daarna pas de verkeersborden plaatsen
- Denk aan kwetsbare groepen (ouderen, jongeren)
- Denk aan huidige situatie: optimaliseren en niet verplaatsen
- Toegankelijkheid behouden ondernemers Herenweg
- Verbetering ontsluiting bestaande woningen
- Aanleggen glasvezel
- Geluidshinder van de N201, valt daar iets op te bedenken?
- Dat het bewoonbaar blijft voor de inwoners
- Hoe verwachten we files te ondervangen van autos die wel in de spits Vinkeveen uit moeten? Zorg dat je een goed alternatief hebt (Enschedeweg naar N201) daarop inzetten (6x)
- Goed en snel OV is essentieel
- Fietsparkeren bij de nieuwe OV haltes
- Locatie van de scholen in het centrum, waardoor je

- verkeer blijft houden dat eerst de kinderen naar school brengt en daarna doorgaat naar werk. Dat verkeer blijf je houden misschien een idee om de kerklaan toch eenrichtingsverkeer te maken, en het verkeer via de Heulweg het dorp uit. Of een volledige afsluiting van de Kerklaan tijdens de spits
- Voldoende ruimte voor seniorenwoningen (120 m2)
 - Komt er ook een rechtstreekse bus naar Amsterdam? C.q. snelle verbinding
 - Eerst naar de huidige problemen kijken die nu spelen en waar geen geld voor is (opknappen Zuwe en probleem bij Mijdrecht met stoplichten) voordat je aan Vinkeveen begint
 - Ontsluiting van nieuwe wijken!
 - Veiligheid omwonenden
 - Autobestuurder laat zich niet zomaar dwingen
 - Meer/betere inspraak/ideeën bewoners
 - Veiligheid viaduct (oprit) hoogste prioriteit
 - Luisteren naar de huidige bewoners van alle wijken in Vinkeveen die met veranderingen te maken zullen krijgen. Geen buitenstaanders laten plannen en beslissen!
 - Parkeergelegenheid Herenweg
 - Het momentum gebruiken om de N201 verder aan te pakken
 - Communicatie
 - Parkeervelden nu al creëren
 - Brughoogte
 - Extra brug opstopingsgevaar?
 - Voorrang koopwoningen voor bewoners Vinkeveen
 - Vernieuwde dorpskern icm water/plassen aanlegsteiger eigenlijk een soort nieuw haventje
 - Voorrang bij verkoop huizen voor inwoners van Vinkeveen
 - Parkeergelegenheid voor toeristen faciliteren
 - Doorvaarthoogte nieuwe brug zo hoog mogelijk zodat ie minder vaak open hoeft
 - Balans in bereikbaarheid auto en investeren in OV
 - Parkeren op eigen terrein bij nieuwbouw verplichten

8.3 Inloopbijeenkomst 15 april 2023

Op zaterdag 15 april 2023 is een tweede inloopdag georganiseerd voor belangstellenden voor het centrumplan Vinkeveen. De inloopdag was net als de inloopdag op 20 februari in de kantine van De Adelaar aan de Herenweg. Zoals afgesproken is een tekening van de conceptkaart voor het ruimtelijk kader getoond. Hierin zijn de hoofdlijnen voor de ontwikkeling aangegeven. Naast deze tekening is in de maquette een schetsverkaveling gepresenteerd. Deze schetsverkaveling laat een mogelijke uitwerking van het ruimtelijk kader zien en geeft een

indruk van de ruimtelijke consequenties van het kader. Het doel van de schetsverkaveling in de maquette is dat de ontwikkeling bij de bevolking van Vinkeveen gaat leven. De indruk is dat dit voor een belangrijk deel is gelukt. Naast de tekeningen van RRog zijn er door de gemeente in samenwerking met Mobycon plaatjes gepresenteerd van de herinrichting van de rijwegen. Hiermee is duidelijk gemaakt op welke wijze de wegen kunnen worden heringericht en hoe een veiliger situatie ontstaat voor het langzaamverkeer.



Inloopdag 15 april



Poster profielen inloopdag 15 april



Poster profielen inloopdag 15 april

CENTRUM PLAN VINKEVEEN

CONCEPT RUIMTELIJK RAAMWERK

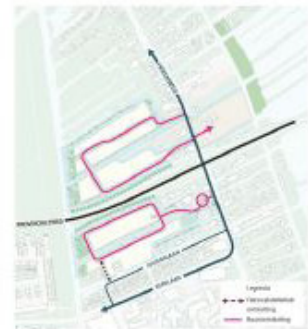
INLOOPBIJENKOMST 15 APRIL



Water



Maximale bouwhoogtes



Infrastructuur



LEGENDA CONCEPT RUIMTELIJK RAAMWERK

Onderzoek wonen	Water	Waterverbinding met duiker
Onderzoek wonen en voorzieningen	Watersingel met natuurontwikkeling	Calamiteiten / fiets verbinding
Onderzoek wonen + recreatie + collectief parkeren	Buurtweg (indicatief)	Aansluiting prive terrein
Bestaande bebouwing	Brug	Kadastralegrens
Onderzoek recreatie aan de plas	Trafo	Mogelijke wandelverbinding
Nieuwe legakkers	Zendmast	Groene geluidswerende voorziening
Groen	Loopbrug	



Ontwikkeld gebieden

Poster ruimtelijk kader inloopdag 15 april

Algemene reacties inloopdag 15 april

- Interessant, ziet er erg mooi uit! 2x
- Interessant, mooi ruim opgezet. 2x
- Positief, vooral wat de woningbouw betreft
- Duidelijke uitleg, goed plan. Fijn dat deze bijeenkomsten er zijn.
- Mooi plan, de geschetste bebouwing ziet er goed uit.
- Interessant plan, wat meer ruimte zou prettig zijn. Er is veel belangstelling.
- Mooi concept, de infrastructuur is nog wel beetje punt van aandacht.
- Goede verbetering t.o.v. de vorige plannen
- Meer betaalbare woningen, minder villa's (hier zijn er al genoeg van)
- Dorpse plein + recreatie met vooral goede bereikbaarheid voor fietsen!
- Mooie ideeën, maar waar ik wel aandacht voor wil is goede parkeergelegenheid voor de Herenweg tussen Kerklaan – Heulweg. Wonen veel mensen en dus ook auto's
- Snel verkeer verminderen! Flitspalen a.u.b.
- Bushalte buiten het dorp is logisch, maar hoe ga je met de bereikbaarheid om?
- Optie tot zandstrand?
- Wat gebeurt er met tuinderij Voortman?
- Op huidige tekening ontbreekt nog een geluidsscherm langs de oprit richting A2, waarvan eerst wel sprake was. Er wordt nu geen rekening gehouden met bestaande bouw.
- Graag meer inzicht in de groene geluidsvoorziening langs de oprit N201

Wat moet de gemeente vooral niet vergeten?

- Het Demmerik begaanbaar maken, het is er nu een geitenpad. Alle voetpaden aanpakken, er is ter hoogte van Achterbos/Herenweg niet op te lopen!
- Terugbrengen van de muzikentent! 4x Dit geeft veel Vinkeveeners nog meer enthousiasme
- Ringvaart diepte is nu laag (nog geen meter), dus uitbaggeren om de nieuwe slootjes niet te laten verslibben.
- Ophaalbrug in Herenweg geeft file op de N201
- Milieubewust zijn gedurende gehele procedure
- Lokale (bouw)bedrijven inzetten
- Hogere ambities voor natuurinclusief en biobased bouwen ontbreken nog. Er ligt hier een kans om de biodiversiteit een flinke boost te geven (groene daken, aaneengesloten goen etc.). Als dit gecombineerd wordt met prettige ontmoetingsplaatsen in de openbare ruimte is het plan compleet.
- Belang van inwoners en het dorp leefbaar proberen te houden. Vergeet de parkeerplekken niet
- Goede geluidswal N201
- De toegang tot de plassen voor bewoners uit andere - wijken
- Voetpad reigerstraat en algehele beplanting van/rond voetpaden.
- Rekening houden met ook bestaande bouw en geluidshinder voor bestaande bouw (Herenweg 150/152)
- Bebouwing laag houden t.b.v. dorpsgevoel/karakter
- Stijl van de woningbouw in lijn met de huidige bebouwing.
- Idee: de beweegbare brug van N201 als aquaduct maken richting Vinkeveen. Zodat ondertunneling van de weg N201 ontstaat.
- Boxen voor fietsparkeren bij viaduct N201

9. DUURZAAMHEID EN KLIMAATADAPTATIE

De gemeente De Ronde Venen heeft zich met het aangaan van het Convenant Duurzame Woningbouw van de provincie Utrecht (18 maart 2022), gecommitteerd aan het duurzaamheidsniveau brons. Daarmee geldt voor alle ontwikkelingen in de gemeente dit duurzaamheidsniveau als minimum. Het toetsingskader uit het convenant is integraal als bijlage bij dit Ruimtelijke Kader gevoegd. De criteria waaraan getoetst wordt zijn;

- Energie
- Circulariteit
- Duurzame mobiliteit
- Klimaatadaptatie
- Natuurinclusiviteit en biodiversiteit
- Gezonde leefomgeving

Daarnaast voorziet het toetsingskader in een overzicht van een indicatie van meerkosten per woning die gemaakt moeten worden om te voldoen aan het duurzaamheidsniveau brons.

De Ronde Venen heeft de ambitie om in 2050 een klimaatneutrale gemeente te zijn. Nieuwe woningen dragen bij aan de klimaatneutrale ambitie. Dit betekent dat we in De Ronde Venen alleen nog maar duurzaam gaan bouwen. Vanaf nu gasloos en energieneutraal bouwen en op langere termijn alleen nog maar nul-op-de-meter (NOM) woningen. Door energieneutraal of NOM te bouwen blijven de energielasten en daarmee de totale woonlasten betaalbaar. Dit is interessant voor de huurder

of de koper van een woning die de investering doet. Het is nodig om een balans te vinden tussen duurzaamheid en investering, ook om de betaalbaarheid te kunnen borgen. Duurzaamheidsmaatregelen gaan gepaard met een investering of hogere bouwkosten. Hier moet de juiste balans in worden gezocht én gevonden.

Voor nieuwe wijken streeft de gemeente naar een water robuuste en klimaatbestendige inrichting, conform Deltaprogramma Ruimtelijke Adaptatie. De maatregelen worden zoveel mogelijk binnen de plangrens genomen. Naast de inrichting van de openbare ruimte moet ook gekeken worden naar de private omgeving (particuliere tuinen en bebouwing). Ook deze omgeving moet klimaatrobuust worden uitgevoerd. Hiervoor maken we gebruik van de 'Afspraken Klimaatadaptief Bouwen Utrecht' Daarop preferen wij het toepassen van vegetatiedaken of waterdaken en het zo min mogelijk toepassen van overbodige verhardingen.

Ten aanzien van de energievoorziening binnen het gebied wordt verkend of het toepassen van aquathermie mogelijk is. Met de ligging nabij de Vinkeveense plassen lijkt dit kansrijk. Aquathermie gaat uit van het principe dat koude en warmte wordt gehaald uit het oppervlaktewater (van in dit geval de Vinkeveense plassen). Het oppervlaktewater fungeert daarmee als het ware als de warmte/koudebron (WKO).

10. VERVOLG

Na vaststelling van het ruimtelijk kader kan gestart worden met het maken van het stedenbouwkundig ontwerp. Onderdeel van het stedenbouwkundig ontwerp is het beeldkwaliteitsplan. Met het beeldkwaliteitsplan wordt richting gegeven aan de kwaliteit van de openbare ruimte en de architectuur van de bouwplannen. Het beeldkwaliteitsplan is een toetsingskader voor de welstandscommissie van de gemeente De Ronde Venen. Parallel aan het uitwerken van de bouwplannen wordt een inrichtingsplan voor de openbare ruimte gemaakt. In het inrichtingsplan wordt definitief uitgewerkt hoe het groen, het water met zijn oevers en de straten er uit komen te zien.