

Verslag 78^e (online) vergadering ARO, 18 mei 2021

Voorzitter: de heer H. ter Heegde

ARO-leden: mevrouw E. Marcusse, de heer P. de Ruyter, mevrouw I. Thoral, de heer P. Veen, de heer K.J. Wardenaar, de heer S. Jansen, mevrouw I. van Koningsbruggen

Secretaris: de heer H. van Helden (secretaris, verslag)

1. Opening en mededelingen

De voorzitter opent de vergadering en heet iedereen van harte welkom.

2. Algemene punten en voorbespreking agenda (niet openbaar gedeelte)

Het verslag van de 77^e ARO-vergadering van 20 april 2021 wordt vastgesteld.

De secretaris doet een terugmelding over een aantal plannen die eerder in de ARO zijn behandeld en noemt plannen die de komende maanden mogelijk aan de ARO zullen worden voorgelegd. Verder meldt hij de stand van zaken rond het Jaarverslag 2020 van de ARO, dat binnenkort gereed is.

3. Beemster Experience CONO, Rijperweg 20 Westbeemster, gemeente Beemster

Aanwezig bij dit agendapunt: de heer A. Roelofs (projectleider gemeente Purmerend), de heer J. Boot (senior adviseur ruimtelijke kwaliteit gemeente Purmerend), de heer B. Jongerius (architect Bastiaan Jongerius Architecten), de heer P. Schurink (projectmanager SCC Consultancy), de heer N. Dubbeldam (provincie Noord-Holland, BEL/RO).

De heer Roelofs doet een korte aftrap en zegt blij te zijn het plan te mogen presenteren aan de ARO. In de memo is aangegeven dat er verschillende afwegingen zijn geweest van de gemeente. De heer Jongerius geeft een presentatie over de laatste stand van zaken. Hij gaat in op de geschiedenis van de planvorming voor het gebouw dat vandaag wordt besproken. De afspraak was dat wanneer de nieuwe kaasmakerij - waar de heer Jongerius architect van is - gereed was (2014), het oude gebouw gesloopt zou worden en dit deel van het terrein teruggegeven zou worden aan het landschap. Volgens het bestemmingsplan is dit deel dan ook bestemd als weiland. Vervolgens heeft de heer Jongerius in 2018 op aangeven van CONO onderzoek gedaan naar het gebouw van coöperatie De Tijd uit de jaren '30, waarvan grote delen verscholen bleken te zitten in de later toegevoegde bebouwing. Dit historische deel beslaat 25% van het deel dat gesloopt zou worden. Bouwhistorisch gezien bleek het niet van voldoende waarde om het gebouw te renoveren. Vanuit cultuurhistorisch oogpunt echter was een reconstructie interessant, omdat er weinig vergelijkbare gebouwen uit die periode bewaard gebleven zijn en het gebouw een bijdrage levert aan het cultuurhistorische verhaal van (melkproductie en kaasmaken in) de Beemster. Het idee is voorgelegd aan gemeente, waarbij voorgesteld is het gebouw te behouden in combinatie met een nieuwe functie als Beemster Experience, waar informatie over de Beemster en het kaasmaken samenkomen. De kosten bleken

echter op dat moment te hoog, onder andere door de reconstructie van de schoorsteen en de bouw van het uitkijkpunt. Een eerder plan van bureau Feddes/Olthof Landschapsarchitecten ging uit van parkeren achter het gebouw, waarbij de hele parkeervoorziening voorzien zou worden van bomen. Dit zou echter in strijd zijn met de eerder gemaakte afspraken en de openheid van de Beemster teveel aantasten. Vervolgens is gekeken naar parkeren op de naastgelegen servicekavel (plan van H+N+S), maar volgens de regels van voedselveiligheid mochten productie en bezoek daar niet gecombineerd worden. Dit zou ook een belemmering vormen voor toekomstige ontwikkelingen. Vervolgens is toch weer gekeken naar parkeren achter het gebouw van Beemster Experience, maar dan zonder bomen en eventueel deels verdiept uitgevoerd. In dat laatste plan wordt het parkeren omgeven door groene kaders, met onder meer hagen. Ook is gekeken naar het toevoegen van een uitkijkpunt op het gebouw, waarbij uiteindelijk de voorkeur uitging naar een verhoging boven de hoofdentree. Het residu van de schoorsteen wordt aan de bovenzijde afgewerkt met cortenstaal. De laatste stand van zaken ligt nu voor aan de commissie. De gemeente en de stuurgroep zijn onder voorwaarden akkoord. Een van de voorwaarden is dat de touringcars op de servicekavel zouden moeten halteren en niet bij de parkeervoorziening achter Beemster Experience. Het grootste punt blijft of het parkeren een beletsel is voor de openheid van de Beemster als werelderfgoed.

De ARO dankt de heer Jongerius voor de heldere presentatie. Toen de nieuwe fabriek werd gebouwd was dat duidelijk onder het credo van 'niet schaden maar verrijken van het landschap'. Daarbij hoorde het teruggeven van de betreffende kavel aan het landschap. De reconstructie van het jaren '30-gebouw is een enorme kwaliteitsslag en het is aantrekkelijk dat de Beemster Experience er komt. De vraag is echter wat verder de ruimtelijke kwaliteitswinst is. Uitgangspunt zou moeten zijn dat het ideaal van de rechte lijn van de Beemster zoveel mogelijk wordt teruggebracht. Daarbij zijn het verwijderen van de bochten bij de aansluitingen op de Rijperweg, het herstellen van de bermstrook en het versterken van de beplanting langs deze weg belangrijke voorwaarden. Dit kun je zien als wisselgeld voor het verlies aan/niet terugbrengen van openheid ter plekke en aan de achterzijde van het gebouw. Daarbij zou het parkeren ook iets verdiept en zo groen mogelijk moeten worden uitgevoerd. De ARO stelt voor om langs de toegangsweg naar de parkeervoorziening wel laanbomen aan te brengen. Deze verwijzen naar de erfbeplanting die elders in de Beemster voorkomt. Ook is het denkbaar dat aan de andere zijde van de parkeervoorziening een bomenrij komt, zodat er toch sprake is van enige schaduw, met het oog op hittestress. De achterzijde van het erf moet wel open blijven. Het is ook wenselijk dat er 's avonds, na sluitingstijd niet geparkeerd wordt.

De ARO vraagt wat er gebeurt met het depot aan de achterzijde, onder de hoogspanningsleiding. Dit is immers ook van invloed op de openheid.

Wat betreft natuur en biodiversiteit adviseert de ARO om de bermen extensief te beheren en aandacht te besteden aan de eventuele aanwezigheid van beschermde fauna in en aan het bestaande gebouw en voorzieningen voor vleermuizen en broedvogels in en aan het nieuwe gebouw.

De heer Jongerius gaat in op de vragen en opmerkingen van de ARO. Wat betreft de aansluitingen op de Rijperweg is in de nieuwe situatie met parkeren van bussen op het nieuwe parkeerveld de huidige lus nodig om touringcars op een veilige manier (haaks) het fietspad te laten kruisen. Als de bussen halteren op de servicekavel, dan kan gebruik worden gemaakt van de huidige bochtstralen voor het vrachtverkeer en kan de vreemde lus aan de Rijperweg vervallen. Maar daar zal het hoogheemraadschap dan medewerking aan moeten verlenen; de weg ligt immers buiten de eigendomsgrens van CONO. De heer Schurink vult aan dat er eerder een poging is gedaan om de lus eruit te krijgen, maar dit is nog niet gelukt. Elke steun om dit wel voor elkaar te krijgen is welkom. De

heer Jongerius zegt dat het herstel van sloten en het aanbrengen van extra bomen langs de Rijperweg verder geen probleem is. Bomen langs de toegangsweg zijn mogelijk, maar het aanbrengen van een bomenrij (niet aan de oprijlaan maar buiten het erf langs de parkeervoorziening) staat op gespannen voet met de openheid van de Beemster. Ook de Adviescommissie ruimtelijke kwaliteit (welstand) van de gemeente Beemster/Purmerend wil hier om die reden uitdrukkelijk geen bomen. Er zal verder in de avonduren niet worden geparkeerd op het terrein.

CONO is ook voorstander van biodiversiteit. Er zijn bijvoorbeeld afspraken met de veehouders om bloemrijke bermen aan te brengen en in mei niet te maaien. De heer Schurink vult aan dat ook op het terrein van de kaasfabriek aandacht is voor biodiversiteit en tevens langs de Rijperweg, in overleg met een agrariër. De heer Jongerius zegt dat er daarnaast in de plannen voldoende aandacht is voor vleermuizen.

De heer Schuring gaat in op de vraag over het depot. Dit depot is ontstaan door de opslag van grond die vrijkwam bij de nieuwbouw. Het depot zal ook tijdelijk worden aangevuld als de oudbouw wordt gesloopt. Uiteindelijk zal het worden verwijderd en het terrein weer vlak worden gemaakt.

Conclusie, samenvatting

De ARO ziet de reconstructie van het jaren '30-gebouw als een enorme kwaliteitsslag ten opzichte van de huidige situatie en vindt de komst van de Beemster Experience een aantrekkelijk idee. Aanvankelijk was er sprake van het volledig verwijderen van de bebouwing op deze kavel, waarbij de openheid weer zou worden hersteld. Omdat er nu toch een gebouw en een parkeervoorziening komen, is de vraag wat hier verder aan kwaliteitswinst tegenover staat. De ARO ziet in dat kader het herstellen van het rechte karakter van de Rijperweg, door het weghalen van de bochten bij de aansluitingen, en het herstellen van de bermsloot en de wegbeplanting als harde eis. Hiermee wordt recht gedaan aan het (herstel van het) karakter van Werelderfgoed de Beemster. De Rijperweg is immers één van de hoofdassen in de kenmerkende rechtlijnige structuur van de droogmakerij. Er zou extra druk op het hoogheemraadschap moeten worden uitgeoefend om dit voor elkaar te krijgen. Wat betreft het parkeren vraagt de ARO om het aanbrengen van laanbeplanting langs de toegangsweg. Deze sluit aan bij het karakter van de erven in de Beemster. De commissie begrijpt dat meer opgaande beplanting niet mogelijk is, vanuit de wens om de openheid te herstellen. Het parkeren dient verder zo groen mogelijk te worden ingericht en bij voorkeur iets verdiept te worden uitgevoerd, zoals ook al in het voorliggende plan is voorgesteld. Hierbij dient extra aandacht te zijn voor biodiversiteit langs de randen van de parkeervoorziening.

De ARO adviseert verder om het depot onder de hoogspanningsleiding achter op het terrein zo snel mogelijk te verwijderen en vervolgens te transformeren naar een vlak en groen terrein. De commissie vraagt daarnaast aandacht voor beschermde fauna, zowel wat betreft het onderzoek hiernaar in de bestaande bouw, als het aanbrengen van verblijfsmogelijkheden in en aan de reconstructie van het jaren '30-gebouw.

4. Woningbouwontwikkeling BOR-gronden, Naarden, gemeente Gooise Meren

Aanwezig bij dit agendapunt: mevrouw A. Derksen (projectleider gemeente Gooise Meren), de heer M. Nabbe (stedenbouwkundige Gooise Meren), mevrouw W. Verbeek (beleidsmedewerker Gooise Meren), de heer G. van Gorp (ontwikkelaar, namens Vof Borgronden), de heer N. Dubbeldam (provincie Noord-Holland, BEL/RO).

De voorzitter wordt vanwege zijn functie als burgemeester van Gooise Meren bij de behandeling van dit plan vervangen door de heer De Ruyter.

Mevrouw Derksen geeft een presentatie over de achtergrond en opzet van deze woningbouwontwikkeling. Het plan heeft al een lange voorgeschiedenis. De eerste plannen dateren uit 1998. Oorspronkelijk zou woningbouw plaatsvinden ter plekke van de sportvelden ten noordwesten van het gebied en zouden de sportvelden naar deze locatie worden verplaatst. Deze uitruil is niet doorgegaan vanwege protest vanuit omwonenden en sportverenigingen. Uiteindelijk is in 2015 daadwerkelijk gestart met het nu voorliggende plan. Daarbij heeft tussen 2017 en 2018 een participatietraject plaatsgevonden. Het plangebied wordt niet in de Leidraad Landschap en Cultuurhistorie genoemd als karakteristiek gebied met landschappelijke waarden (omdat het toen binnen bestaand stedelijk gebied viel vanwege te verwachten woningbouw red.). Intussen is het in de Omgevingsverordening als landelijk gebied aangewezen. Het gebied is 14,4 ha groot en kent op dit moment drie eigenaren. In het gebied zitten twee agrarische bedrijven. Het gebied heeft nu een groen karakter, maar de waarden zijn aanzienlijk minder dan aan de andere zijde van de A1. Een deel van het gebied is sterk verrommeld. Mevrouw Derksen toont de bouwstenen voor het stedenbouwkundig ontwerp. Een belangrijk uitgangspunt is dat de strook langs de A1, die buiten het plan valt, groen blijft en ook vanaf de A1 een groen gezicht houdt. Omdat geluidwering noodzakelijk is, is gekozen voor een wand van woningen die dient als afscherming van het woongebied daarachter. Deze wand zorgt voor een geluidreductie van 5 tot 10 dB. Er worden 440 woningen gebouwd, waarvan 176 woningen deel uitmaken van de geluidwerende wand. Daardoor kan de woningdichtheid in de rest van het gebied relatief laag zijn. De laagste dichtheid zit aan de westzijde, waar het gebied aansluit bij de bestaande woonwijken. Meer dan de helft van het terrein bestaat uit openbaar gebied met groen en water. Daarbij vormen de oude zanderijvaarten een belangrijke drager van de stedenbouwkundige structuur. In het plan is ook veel aandacht voor duurzaamheid, in aansluiting op het beleid 'Samen Sneller Duurzaam' van de gemeente. De auto-ontsluiting zit aan de noord- en zuidzijde van het woongebied. Om sluipverkeer door de wijk te voorkomen zit er een knip in de ontsluiting. Parkeren zit vooral aan de oostzijde, ter hoogte van de geluidwerende rij woningen. Er is daarnaast veel aandacht voor langzaam verkeer. Als het autogebruik in de toekomst afneemt is het mogelijk om parkeervoorzieningen te vergroenen.

De ARO dankt mevrouw Derksen voor haar toelichting en heeft een aantal vragen en opmerkingen. Ondanks het feit dat het gebied niet in de Leidraad Landschap en Cultuurhistorie staat, heeft het wel degelijk kwaliteiten. Het zanderijenlandschap wordt wel genoemd in de Leidraad Landschap en Cultuurhistorie. De zanderijvaarten zijn daar een belangrijk onderdeel van, inclusief de beplanting daarlangs. In het plan komen de zanderijvaarten weliswaar in hoofdlijnen terug, maar de groenzones maken daar geen deel (meer) van uit. Vraag is waarom de vaarten en het bestaande groen niet letterlijker meegenomen zijn in het plan. Ook het onderscheid tussen de hoofdzanderijvaart en de

andere delen is minder goed terug te vinden. Mevrouw Derksen zegt hierop dat gestreefd wordt naar een kindvriendelijke wijk. Water met beplanting past daar wat minder bij. De heer Van Gorp vult aan dat het onderliggende waterpatroon wel een belangrijke rol speelt. Wat betreft het groen worden monumentale bomen zoveel mogelijk gehandhaafd, maar er zit ook veel doorgesloten (lang niet geknotte) beplanting en dood hout in en ook veel niet-inheemse beplanting van de kwekerijen die hier waren. De beplanting komt dus wel deels terug.

De ARO heeft een vraag over de locatiekeuze, op een wat hoger abstractieniveau. Blijkbaar is in een later stadium afgezien van bouwen op de sportvelden. Waarom is de uitruil niet doorgegaan?

Mevrouw Derksen zegt hierop dat de sportverenigingen niet weg wilden op de huidige locatie. Ook bewoners verzetten zich tegen bouwen op de sportvelden.

De ARO merkt op dat het bouwen vlakbij de A1 in deze tijd niet zo voor de hand ligt, vanwege geluidshinder en fijnstof. Gevolg is dat er een lange geluidwand met woningen komt. Waarom is het geluid niet bij de bron aangepakt, door direct langs de snelweg een (groen) geluidscherm aan te brengen, met behoud van de bestaande boombeplanting? Daardoor zou je anders kunnen omgaan met de woningbouw en een meer ontspannen woongebied kunnen realiseren. Mevrouw Derksen legt uit dat de groene strook langs de snelweg niet tot het plangebied behoort en dat een geluidscherm langs de A1 voor Rijkswaterstaat geen begaanbare weg is. Bovendien zou dit leiden tot vernietiging van de bestaande groenzoom. Daarom moest gezocht worden naar een andere oplossing.

Vanuit de commissie wordt opgemerkt dat het gebied meer dan gemiddelde natuurwaarden heeft. Het gaat onder andere om het voorkomen van verschillende soorten uilen en roofvogels. Het is onduidelijk waarom een gebied met een grote biodiversiteit zo laag gewaardeerd wordt. Als er geen compensatie van groen in de wijk plaatsvindt, hoe zit het dan met de ontheffing voor het verlies aan natuurwaarden? Mevrouw Verbeek antwoordt hierop dat er een quickscan is uitgevoerd, maar dat er op het eerste gezicht geen waarden zijn aangetroffen die niet mitigeerbaar zijn. De aangetroffen uilen en roofvogels lijken bijvoorbeeld niet te nestelen in het gebied. De ringslang is wel aangetroffen, maar dat is oplosbaar in het plan.

De ARO merkt op dat langs de Huizerstraatweg rijwoningen komen. Deze passen niet bij het karakter van deze weg. Verder zitten de entrees van het gebied verstopt en zijn ze hierdoor anoniem.

Waarom is er geen entree vanaf de Beethovenlaan gemaakt? De heer van Gorp zegt hierop dat de rijwoningen passen bij de jaren '30 rijwoningen die verderop langs de Huizerstraatweg staan.

Bovendien zijn rijwoningen hier nodig om het geluid van de A1 aan deze zijde deels af te schermen. Mevrouw Derksen legt uit dat een entree vanaf de Beethovenlaan vanuit de bewoners onwenselijk was. Er zou teveel verkeer door de wijk gaan rijden en bovendien zou een sloot en een bomenrij moeten verdwijnen.

De commissie heeft nog een aanvullende vraag over de zanderijvaarten. De noordelijke vaart heeft een gekke beëindiging met een geluidscherm. Deze van oorsprong doorlopende vaart zou ook een ecologische verbinding kunnen vormen met het gebied aan de andere zijde van de A1. De heer van Gorp zegt hierop dat de hoofdvaart in de huidige situatie ook al doodloopt vanwege de aanwezigheid van de snelweg. Het water gaat hier met een smalle sloot en duiker onder de weg door. Het is lastig om hier iets anders van te maken. Het bedoelde geluidscherm houdt de plannenmakers ook bezig. Hier zou je iets bijzonders mee kunnen doen. Dit is een ontwerpogave. De ARO vraagt om nog eens goed te kijken naar de ecologische potentie van deze voormalige zanderij ten opzichte van de stuwwal. Met name de kwel van schoon grondwater vanuit de stuwwal, en de bijbehorende waterkwaliteit en biodiversiteit die dit oplevert, kan nadrukkelijker ingezet worden in het plan, bijvoorbeeld in de vorm van een op kwelvegetaties gericht profiel van de zanderijvaarten. Ook uit

cultuurhistorisch en wellicht zelfs recreatief perspectief is een strakke vorm en verbinding met het cultuurlandschap aan de andere zijde van de snelweg wenselijk.

De ARO heeft nog een aantal opmerkingen over de opzet en invulling van de wijk. Het lijkt erop dat de locatiekeuze primair is bepaald door de lobby van de sportverenigingen en niet door een bredere visie op en afweging van de ruimtelijke en cultuurhistorische kwaliteiten van het landschap als geheel. Op de huidige gekozen locatie waren, gezien landschappelijke waarden en natuurwaarden, de sportvelden beter inpasbaar geweest. Vervolgens lijken ook de uitgangspunten voor de nieuwe woonwijk sterk bepaald door lokale wensen uit het participatietraject en niet vanuit een overkoepelende landschappelijk of stedenbouwkundige visie. Dit zie je onder andere terug in de extreem lange wand met woningen en de positie van de hoofdontsluiting. Ook worden een landhuis, koetshuis en orangerie toegevoegd in verwijzing naar de buitenplaats Kommerlust, die echter aan de andere zijde van de A1, nabij de stuwwal lag (het landgoed is onderdeel van het Goois Natuurreservaat). Deze panden vragen bovendien ruimte en een bepaalde setting, die er niet is. Wat is nu de drager van het plan en wat is de relatie met de omgeving? De snelweg is immers een kunstmatige grens; het landschap loopt door.

Conclusie, samenvatting

De ARO is kritisch over deze ontwikkeling. Het lijkt erop dat de locatiekeuze en ook de uitgangspunten voor de ontsluiting en de geluidwering vooral bepaald zijn door lokale lobbypartijen en pragmatische overwegingen, en niet door een integrale afweging en een bredere visie op de bestaande en gewenste ruimtelijke kwaliteit. In algemene zin wordt in het plan kwaliteit gemist, die in het huidige gebied ruimschoots aanwezig is. In de onderbouwing lijkt deze kwaliteit te worden onderschat, mede omdat het gebied in de Leidraad Landschap en Cultuurhistorie niet is aangeduid als gebied met waarden en omdat een quickscan naar natuurwaarden zich meestal primair focust op de juridische haalbaarheid en niet op biodiversiteit en natuurwaarden in bredere zin. Het gebied is weliswaar afgesneden van het gebied aan de andere zijde van de A1, maar heeft daar nog wel een historische, ruimtelijke en ecologische relatie mee. Naast de zanderijvaarten, die in hoofdlijn terugkomen in de stedenbouwkundige opzet, is er sprake van veel groen. Dit groen komt nauwelijks terug in het plan. Dit hangt wellicht ook samen met het zware programma. De kwelsituatie van het gebied onderaan de stuwwal heeft ook veel potentie en mogelijk is langs de noordelijke zanderijvaart een ecologische verbinding naar de andere zijde van de A1 te maken. De ARO vraagt om te onderzoeken of daar niet meer uit te halen is. De geluidwand met woningen is fors en heeft een enorme impact op de opzet en kwaliteit van de wijk. De ARO zou graag zien dat deze wand hier en daar onderbroken wordt en hierdoor minder massief overkomt. Ook adviseert de commissie om de entrees van de wijk minder anoniem, meer uitnodigend en aan de noordzijde meer passend bij het karakter van de historische straatweg te maken.

5. Woningbouwontwikkeling Hoofdweg Zuid, Kudelstaart, gemeente Aalsmeer

Aanwezig bij dit agendapunt: de heer P. Kamphuis (projectmanager ruimtelijke ontwikkeling, gemeente Amstelveen), de heer J. Lee (stedenbouwkundige gemeente Amstelveen), de heer G. Adamse (landschapsontwerper gemeente Amstelveen), de heer G. Hilberink (ontwikkelaar Roosdom Tijhuis), de heer F. Bosman (ontwikkelaar Hoorne Vastgoed), mevrouw K. Verwers (stedenbouwkundige SVP), de heer P. Kerkoerle (stedenbouwkundige SVP), mevrouw J. Verwindt (provincie Noord-Holland, BEL/RO).

De heer Kamphuis geeft een korte introductie op het plan. Hij schets het programma van deze gemengde wijk en zegt dat op dit moment gewerkt wordt aan een afronding van het stedenbouwkundig plan. De heer Adamse gaat in op de geschiedenis van het gebied. Het gebied is eerst verveend en werd rond 1850 een waterplas. Rond 1900 is het gebied weer drooggelegd en is het als tuinbouwgebied in gebruik genomen. Hij schets de ligging van de locatie ten opzichte van de aangrenzende wijken uit de jaren '80 en '90, die grotendeels de kavelrichting van de polder volgen. Het plangebied vormt een restant van de polder tussen de Hoofdweg en de bestaande wijken. De heer Lee gaat verder in op de stedenbouwkundige uitgangspunten die vanuit de gemeente zijn meegegeven. Hij toont een schets waarin landschappelijke kwaliteiten te zien zijn, die terug moeten komen in de randen. Het gaat daarbij onder andere om de noordoost-zuidwest lopende, brede groenstrook met watergang langs Romeijnstraat. Haaks daarop vormen bestaande watergangen aan de noordoostzijde langs de Schoutweg en in het midden van het plangebied een belangrijke ruimtelijke basis voor de ontwikkeling. Aan de zuidwestzijde wordt de open groene zone die langs de bestaande wijk loopt doorgetrokken, mede als onderdeel van een groter recreatiegebied in de toekomst. De randvoorwaarden zijn vertaald in een randvoorwaardenkaart. Hierop zijn twee delen met grondgebonden woningen te zien, die gescheiden worden door een centraal groengebied waar appartementen in kunnen komen. Ook aan de zuidwestzijde ligt een groene zone waarin gewoond wordt. Met deze uitgangspunten is SVP aan de slag gegaan.

De heer Kerkoerle gaat in op het concept-stedenbouwkundig plan. Hij schets kort de analyse die gemaakt is van de omgeving en de overgang naar het landschap. Wat betreft auto-ontsluiting en langzaam verkeer wordt aangesloten op bestaande infrastructuur. Uitgangspunt is een groene buurt, verankerd in het landschap, met een afnemende dichtheid naar buiten toe. Wat betreft het programma gaat het om 300 woningen, waarvan 25% sociaal. Het betreft een mix van grondgebonden en gestapelde woningen. Centraal in de wijk komt een 'groen hart'.

Aan de zuidwest-, noordwest- en noordoostzijde krijgt de wijk groen/blauwe randen. Het groen wordt in het midden de buurt ingetrokken en vervolgens ook in de lengterichting doorgezet, zodat er zoveel mogelijk woningen aan het groen staan. Het gebied krijgt vanaf de Hoofdweg en de Schoutweg een ontsluiting. De hoofdroute door de wijk verbindt deze toegangen. Verder is er aan de noordwestzijde ruimte voor een supermarkt. Deze komt ten opzichte van de aangrenzende wijken centraal te liggen. Er is ook een optie zonder supermarkt. Aan de hand van een vogelvluchttekening en het stedenbouwkundig plan schetst de heer Kerkoerle de opzet van het woongebied. Bij het 'groene hart' komen appartementen gebouwen en speelvoorzieningen. Parkeren wordt hier uit het zicht achter de appartementen opgelost. Langs de wegen komen groenzones met wadi's. Hij toont een aantal referentiebeelden die het groene karakter van de wijk schetsen.

De ARO dankt de sprekers voor de heldere introductie en heeft een aantal vragen en opmerkingen. Het gebied is een logische locatie voor een uitbreiding. De stedenbouwkundige analyse levert goede

aanknopingspunten op. De ARO merkt op dat de commissie de stedenbouwkundige tekeningen nog niet eerder gezien heeft. De uitgangspunten voor de 1/3 groen en blauw in de wijk zijn goed, maar in het plan zie je dit helaas maar beperkt terug. Het naar binnen halen van het groen en water en de groen/blauwe randen waardeert de ARO, maar de doorsnijdingen doen dat deels weer teniet. Bij het water bepleit de ARO natuurvriendelijke oevers waar dat mogelijk is. Wat betreft de auto-ontsluitingen aan beide zijden van het gebied is de vraag waarom deze in het midden met elkaar verbonden worden. Die verbinding ligt precies op de plek waar het 'groene hart' gedacht is. De heer Kerkoerle zegt dat de verbinding van de wegen in het midden van het gebied niet per se nodig is. Het weglaten hiervan zou leiden tot meer groen en minder auto's, maar praktisch gezien is het lastig, omdat er vanuit veiligheid altijd twee uitgangen moeten zijn. De heer Kamphuis vult aan dat de raad bang is voor sluipverkeer langs het gebied. De ARO zegt daarop een verbinding door de wijk de kans op sluipverkeer alleen maar vergroot. De verbinding tussen de wegen zou (alleen bij calamiteiten) bijvoorbeeld via de parkeerontsluiting achter de appartementen kunnen worden opgelost. Het woonprogramma in het 'groene hart', met de drie appartementengebouwen, met bergingen onderin en het bijbehorende parkeren en verkeersbewegingen, doen volgens de commissie ook afbreuk aan het groene karakter. Het plan heeft, mede hierdoor, ook te weinig een dorpse uitstraling. Er zou veel meer gespeeld kunnen worden met het programma. Zijn de sociale woningen niet anders op te lossen, bijvoorbeeld door beneden- en bovenwoningen te maken en in andere stedenbouwkundige opzet en korrel van ontwikkeling? De heer Kerkoerle zegt dat het 'groene hart' aan de noord- en zuidzijde wordt afgezoomd met gebouwen, ze staan niet middenin het open deel. Het parkeren zit ook uit het zicht, aan de achterzijde. Met de huidige parkeernormen kan het parkeren ook niet kleiner. De ARO merkt op dat er in elk geval uitgegaan moet worden van groene parkeerplekken, niet alleen door bomen aan te brengen, maar ook door de parkeervakken zelf in halfverharding of graskeien uit te voeren. De heer Kerkoerle vindt dat een goed idee. Het groen aan de zuidwestzijde, dat op de kaart met uitgangspunten als dikke groene pijl is aangeduid, blijkt in het plan een verzameling woningen met achtertuinten en parkeervoorzieningen. Dit doet ernstig afbreuk aan het bestaande groen en het open karakter. Wonen en parkeren in deze strook kan beter in de wijk zelf worden opgelost. De heer Kerkoerle zegt hierop dat de hier ingetekende woningen samenhangen met het programma. Het groen zit niet alleen in het midden en aan de randen, maar ook in de tussengelegen straten. Het groen en blauw langs de Schoutweg en Romeijnstraat valt overigens buiten de plangrenzen van dit gebied. Het is wel wenselijk dat hier meer kwaliteit komt. De combinatie van achtertuinten en openbaar gebied aan het water hoeft geen verkeerd beeld op te leveren. Als illustratie laat hij een van de referentiebeelden zien. De heer Kamphuis zegt dat het goed oplossen van het groen en blauw in de wijk vooral zit in de verdere uitwerking.

De ARO merkt op dat de kavel met de schuren en hooiberg, aan de zuidoostzijde van het Groene Hart, niet met het plan verbonden is. Het zicht hierop en (op termijn) een groene recreatieve verbinding met de Hoofdweg zouden een aanwinst kunnen zijn voor de kwaliteit van het plan. Hierop kan mogelijk worden voorgesorteerd in de planontwikkeling. De heer Hilberink zegt hierop dat de eigenaar van dit perceel een deel van zijn grond heeft ingebracht voor de woningbouw, maar de rest van het perceel wil hij niet afstaan. De schuren en de hooiberg zijn ook niet van hoge kwaliteit. De supermarkt ligt volgens de commissie op een prima locatie, inclusief het bijbehorende wonen en parkeren. De hellingbaan naar de parkeerplek is wat betreft uitstraling wel een aandachtspunt. De heer Kamphuis zegt dat deze hellingbaan zorgvuldig zal worden uitgevoerd en dat het gebouw een alzijdig karakter krijgt.

Conclusie, samenvatting

De ARO vindt het goed dat het plan in een zo vroeg stadium aan de commissie wordt voorgelegd. Het plan zoals het nu wordt getoond kan echter nog veel aan kwaliteit winnen. De ARO vindt de stedenbouwkundige uitgangspunten van de gemeente, met onder andere een aantal groen/blauwe zones, een goede basis, maar ziet deze kwaliteiten nog te beperkt terug in het plan.

Het is niet wenselijk dat de hoofdontsluiting, met toegangen aan weerszijden van het gebied, in het midden van het gebied verbonden is op de nu voorgestelde plek. De doorlopende weg ligt daar precies op de plek waar het plan juist inzet op een groene uitstraling en speelvoorzieningen.

Verharding en autoverkeer horen daar niet thuis. Als parkeren hier onvermijdelijk is, kan dit het beste zo groen mogelijk worden uitgevoerd, inclusief parkeervakken in halfverharding. De ARO vraagt om nog eens goed naar het woningbouwprogramma te kijken, dat eigenlijk te fors is voor de beschikbare ruimte en de groene ambities. De woningen en parkeervoorzieningen die in de zuidwestrand worden voorgesteld, verhouden zich niet met de open, groene, recreatieve zone die hier volgens de stedenbouwkundige uitgangspunten zou moeten komen.

De locatie en uitwerking van de supermarkt, in combinatie met wonen en parkeren, vindt de commissie prima, mits de hellingbaan naar het parkeren kwalitatief goed wordt uitgevoerd.

De ARO ziet het aangepaste en verder uitgewerkte plan graag nog een keer terug.

6. Rondvraag + afsluiting

De volgende vergadering is op dinsdag 29 juni 2021 vanaf 16:00 uur.

De voorzitter sluit de vergadering.