

Maarsse Staatsliedenbuurt

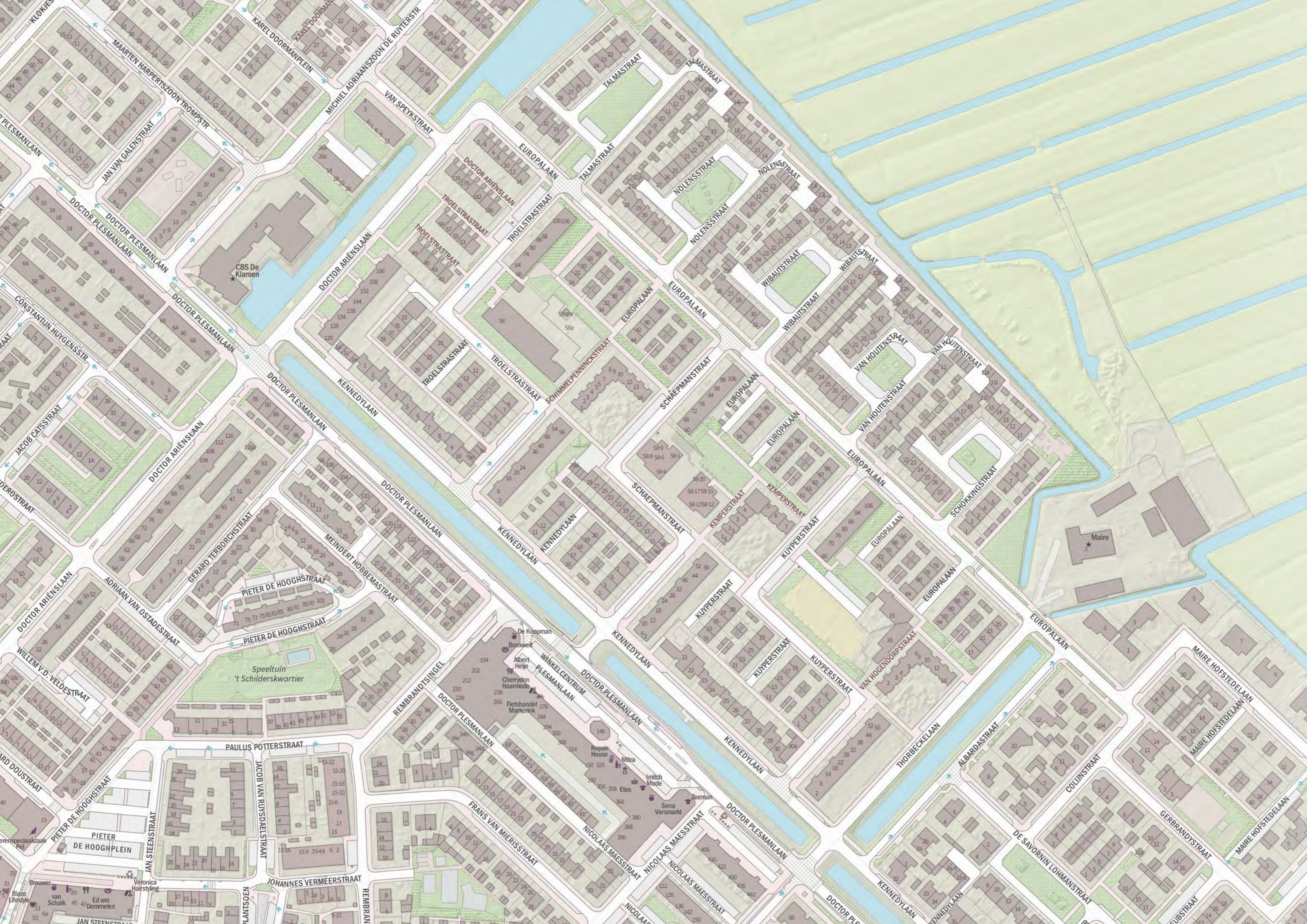
stedenbouwkundig programma van eisen

4 januari 2023

CONCEPT



gemeente
Stichtse
Wacht



Inhoud

1	Inleiding	4	5	Beeldkwaliteit bebouwing	52
1.1	Introductie	4	6	Beleidsdocumenten gemeente Stichtse Vecht	57
1.2	Leeswijzer	5	6.1	Inleiding	57
1.3	Ligging en plangebied	6	6.2	Actualisatie Woonvisie 2017 - 2022 Gemeente Stichtse Vecht	58
1.4	Te slopen bebouwing	8	6.3	Groen Structuur Plan Gemeente Stichtse Vecht	60
1.5	Verkeer	10	6.4	Gemeentelijk Verkeer- en Vervoerplan Stichtse Vecht 2013	61
2	Stedenbouwkundig Programma van Eisen	12	6.5	Omgevingsvisie Stichtse Vecht	62
2.1	Gebiedsvisie	15	6.6	Notitie Puntensysteem Natuurinclusief Bouwen Stichtse Vecht ...	64
2.2	Plankaart	17	6.7	Buiten spelen, natuurlijk!	65
2.3	Toelichting	17	6.8	Bomen in Beeld, Bomenbeleid en Structuurplan 2015-2035	66
2.4	Proefverkaveling - mogelijke uitwerking	18	6.9	Gemeentelijk Rioleringsplan Stichtse Vecht 2022-2026	67
2.5	Fasering	20	6.10	LIOR - Stichtse Vecht, Leidraad Inrichting Openbare Ruimte	68
3	Programma	21	6.11	CROW500-richtlijn	69
3.1	Doelgroep	21	6.12	Grondstoffenplan Stichtse Vecht 2016-2022	69
3.2	Typologieën en segmenten	22	7. Proces	70	
3.3	Woningaantallen	23	7.1	Participatie	70
3.4	Bouwhoogten	24	7.2	Vervolgproces en planning	71
3.5	Parkeren	26	Bijlagen	72	
3.6	Duurzaamheid en Duurzaam Bouwen	28	Bijlage 1	Verkeersonderzoek Atlantische Buurt Maarssen	72
4	Openbare ruimte	38	Bijlage 2	Participatieproces en de opgehaalde informatie	78
4.1	Uitgangspunten	38	Bijlage 3	Verslagen van de Startbijeenkomst en de Werksessies	79
4.2	Speelplekken	40			
4.3	Klimaatadaptatie	43			
4.4	Verkeer en Parkeren	44			
4.5	Uitgangspunten herinrichting openbare ruimte	48			
4.6	Deelmobiliteit, langzaam verkeer en openbaar vervoer	51			

1 Inleiding

1.1 Introductie

In 2020 is de gebiedsvisie voor de 'Atlantische buurt' in Maarssen vastgesteld door de gemeenteraad, met de opdracht om deze gebiedsvisie verder uit te werken. De Atlantische Buurt is geen officiële buurt maar een deelgebied van de Staatsliedenbuurt. In dit document wordt derhalve gesproken over de Staatsliedenbuurt. In dit gebied zijn relatief veel sociale huurwoningen, en de buurt is aan verbetering toe. Zowel de sociale huurwoningen (van Portaal) als de openbare ruimte kunnen een upgrade gebruiken. De opdracht van de gemeenteraad om de gebiedsvisie verder uit te werken heeft geresulteerd in dit stedenbouwkundig programma van eisen. Net als de gebiedsvisie, is het stedenbouwkundig programma van eisen tot stand gekomen in een participatieproces met de buurt.

De gebiedsvisie is geen document, maar een website:

<https://data.overmorgen.nl/atlantischebuurt>.

Kern van de visie is de 'centrale drager' van de Staatsliedenbuurt: een groene as en speellint met daartussen afwijkende bebouwingstypen. Portaal bezit er drie benedenbovenwoningcomplexen en drie grijze flats. In deze centrale drager heeft de gemeente Stichtse Vecht grondbezit: de Kuiperstraatlocatie en de Wereldkidzlocatie. Voor de Kuiperstraatlocatie zijn reeds afspraken gemaakt met Portaal over de ontwikkeling van 26 sociale huurappartementen. Het bestemmingsplan om de 26 appartementen te kunnen bouwen is in ontwikkeling.

Als we kijken naar de ontwikkeling van de centrale drager, dan zien we de volgende ingrepen voor ons in de centrale drager en de straten er direct omheen:

- Versterken van de groene as, door er een duidelijke looproute en kwalitatief hoogwaardiger groen te realiseren.
- Ook wordt het projectgebied met een loopbrug over het water beter verbonden met de speelvoorzieningen (trapveldje) in de Gerbrandystraat.
- Het speellint krijgt ook een betere kwaliteit door de verwaarloosde speelplekken aan te pakken en ook daar het groen te verbeteren. Er ontstaat een prettig 'rondje door de wijk'.
- Bij sloop/nieuwbouw van het (toekomstige) bezit van Portaal (3 flats, benedenbovenwoningen, Kuiperstraat) wordt gezorgd voor alzijdige oriëntatie van de bebouwing, zodat er 'ogen op de openbare ruimte / speelplaatsen' zijn. Zo verdwijnen de plekken waar hangjongeren voor overlast zorgen.
- Door bij de Kennedylaan, ter hoogte van de kruising met de Schaepmanstraat, een verkeersplateau te realiseren of door in de Kennedylaan een knip te maken waardoor er geen doorgaand verkeer meer doorheen kan, zal de verkeersveiligheid verbeteren.
- Na realisatie van de voetgangersbrug zijn ook verkeersremmende maatregelen op de Thorbeckestraat gewenst. Verkeerskundig onderzoek moet uitwijzen wat de beste ingreep is.
- Een kwaliteitsimpuls van de openbare ruimte bij de straten die de Staatsliedenbuurt doorkruisen en omlijsten is wenselijk, maar niet direct noodzakelijk. Groot onderhoud bij deze straten (bijv. riolering of in het kader van de warmtetransitie) kan een goede aanleiding zijn om de straten te herinrichten. Het eerste voorstel is het invoeren van eenrichtingsverkeer, versmalling van de straat en mogelijk verkeersremmende maatregelen nabij de oversteek.

1.2 Leeswijzer

In dit stedenbouwkundig programma van eisen staan de uitgangspunten voor de herontwikkeling van de Staatsliedenbuurt in Maarssen. Hoofdstuk 1 is de inleiding, en toont de ligging en omvang van het plangebied en de huidige bebouwing en verkeersstructuur. In hoofdstuk 2 wordt het stedenbouwkundig programma van eisen toegelicht met o.a. een plankaart en een proefverkaveling. In hoofdstuk 3 wordt nader ingegaan op het programma en de bebouwing, alsmede uitgangspunten voor duurzaam bouwen. Hoofdstuk 4 gaat over de inrichting van de openbare ruimte, waar ook specifiek wordt ingegaan op verkeer en parkeren. In de bijlage is een verkeersonderzoek opgenomen met een uitgebreide toelichting en achtergrondinformatie hierbij. Hoofdstuk 5 behandelt de beeldkwaliteit van de nieuwe bebouwing. In hoofdstuk 6 staan alle relevante beleidsdocumenten van de gemeente Stichtse Vecht samengevat. En tot slot wordt in hoofdstuk 7, en een infographic waarop de uitkomsten van het participatieproces zijn gevisualiseerd, het proces en het vervolg toegelicht.

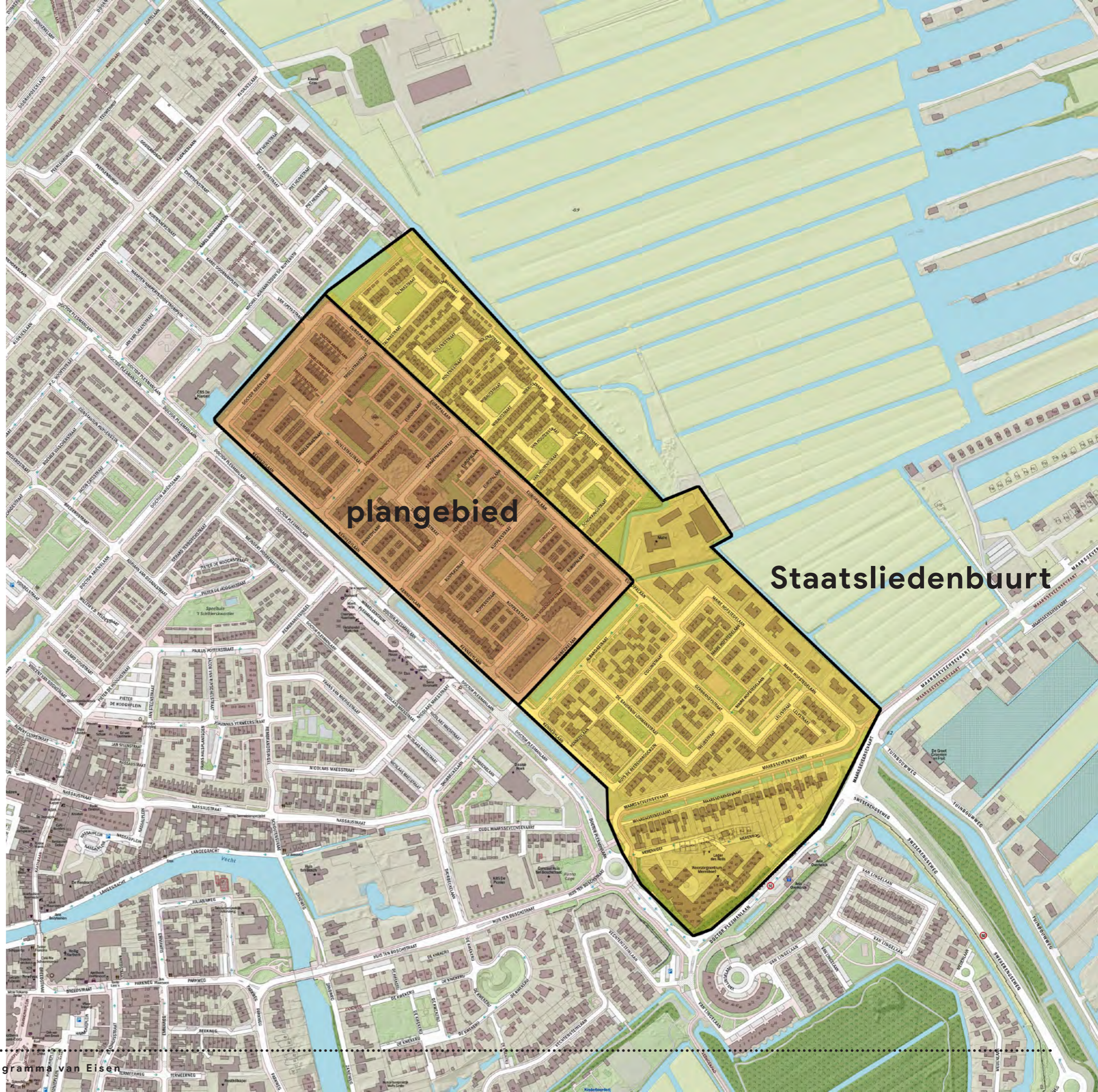
Huidige situatie



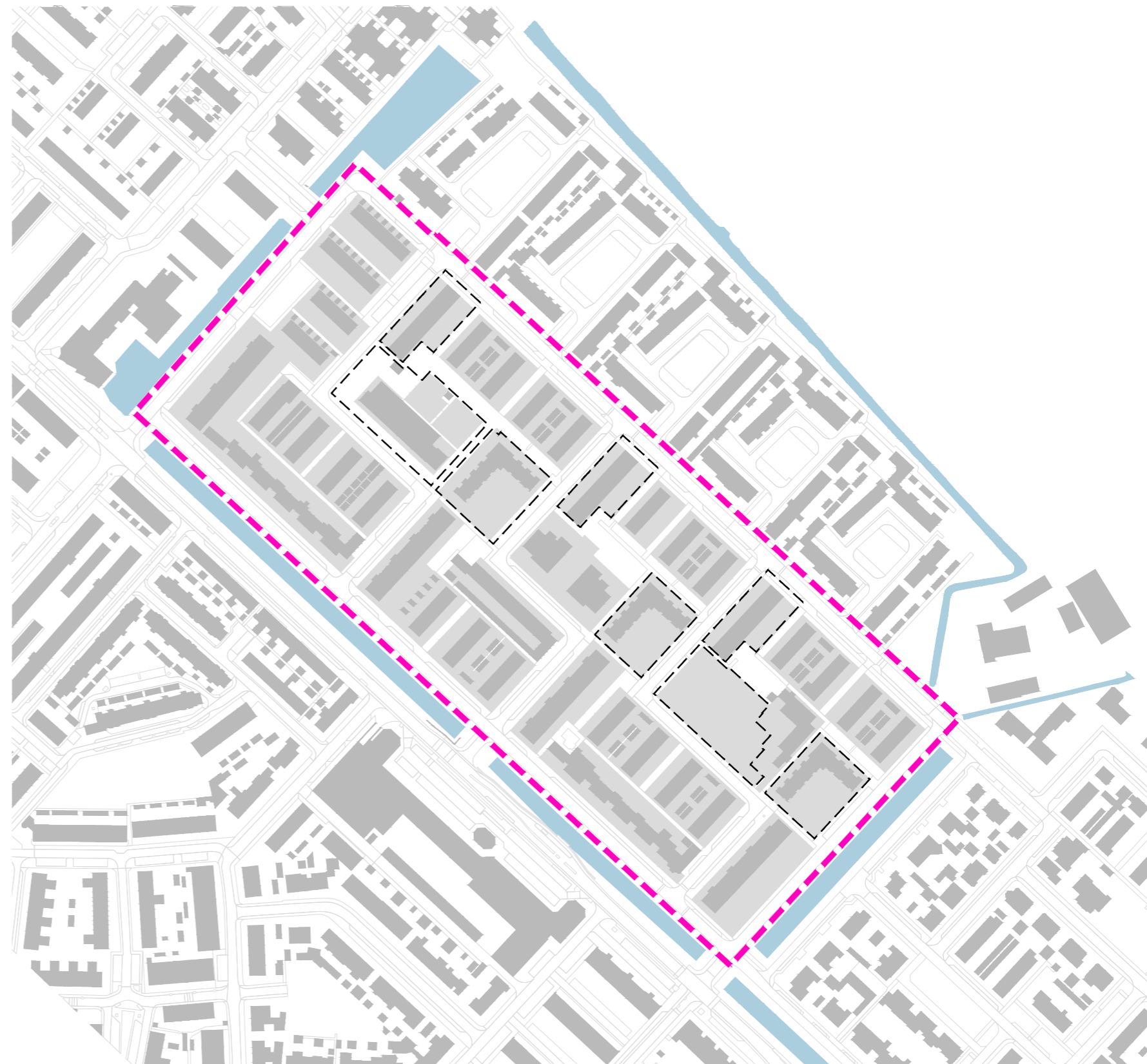
1.3 Ligging en plangebied

De Staatsliedenbuurt ligt aan de noordzijde van de bebouwde kom van Maarsse in de gemeente Stichtse Vecht. De Staatsliedenbuurt ligt ten noorden van de Plesmanlaan, en wordt verder begrensd door de dr. Ariënslaan, de Maarsseveensevaart en het buitengebied ten noorden van de Staatsliedenbuurt. Het plangebied is onderdeel van de Staatsliedenbuurt en beslaat het zuidwestelijk deel van de Staatsliedenbuurt. De grenzen worden gevormd door de Kennedylaan aan de zuidzijde, de dr. Ariënslaan aan de westzijde, de Europalaan aan de noordzijde en de Thorbeckelaan/Albardastraat aan de oostzijde. Dit stedenbouwkundig programma van eisen betreft dit hele gebied, en binnen dit plangebied zijn specifiek zeven ontwikkellocaties nader aangeduid waar nieuwbouw van woningen zal plaatsvinden, al dan niet in combinatie met de sloop van de bestaande bebouwing. Daarnaast zal binnen het plangebied een (gedeeltelijke) herinrichting van de openbare ruimte plaatsvinden. Dan gaat het over het verplaatsen en toevoegen van parkeerplaatsen, het herinrichten van speelplekken en overige herinrichting van straten waaronder de Europalaan.

Verderop in dit document wordt het plangebied aangeduid als Staatsliedenbuurt, ook al is het plangebied in formele zin slechts een onderdeel daarvan.



Plangebied: Gebiedsgrens Staatsliedenbuurt Zuidwest



- plangebied
- - - ontwikkellocaties

1.4 Te slopen bebouwing

Binnen de Staatsliedenbuurt zijn er veel woningen en appartementen in eigendom van woningcorporatie Portaal. Het grootste deel is sociale woningbouw, verhuurd door Portaal, en de overige woningen en appartementen zijn in particulier eigendom danwel in eigendom van derde partijen (verhuur). Het uitgangspunt voor dit stedenbouwkundig programma van eisen is dat een deel van de woningen van Portaal gesloopt zal worden ten behoeve van nieuwbouw op dezelfde locatie. Dit betreft de bebouwing op de locaties A t/m D en F t/m G. Ook zal op termijn de bebouwing op de Wereldkidzlocatie (locatie H) gesloopt worden ten behoeve van de nieuwbouw van woningen. Deze locatie is in eigendom van de gemeente Stichtse Vecht.

Woningen in eigendom Portaal



Te slopen bebouwing



A	24 won.
B	24 won.
C	24 won.
D	14 won.
E	0 won.
F	14 won.
G	14 won.
H	0 won.
Totaal	114 won.

1.5 Verkeer

Bij de herontwikkeling van de bebouwing zal ook (een deel van) de openbare ruimte heringericht worden. Enerzijds zal de herinrichting als uitgangspunt hebben om o.a. de verkeersveiligheid te vergroten en om de verkeersdoorstroming te garanderen, en anderzijds om extra parkeerplaatsen te realiseren en de speelplekken te verbeteren.

Het uitgangspunt is de huidige verkeersstructuur. Deze bestaat uit wegen rond het plangebied (dr. Ariënslaan, Europalaan, Thorbeckelaan/Albardastraat, Kennedylaan) en drie wegen die als een bajonet midden door het plangebied lopen (Troelstrastraat, Schaepmanstraat, Kuiperstraat). Op deze structuur is een aantal korte doodlopende straatjes aangesloten. Deze liggen aan de noord- en zuidzijde van het plangebied. Tussen de Troelstrastraat en de dr. Ariënslaan ligt een aantal woonpaden die niet met de auto toegankelijk zijn.

Het parkeren vindt plaats in het openbaar gebied met uitzondering van de twee-onder-één-kapwoningen aan de Kennedylaan welke parkeren op eigen terrein hebben.

Verkeer bestaand





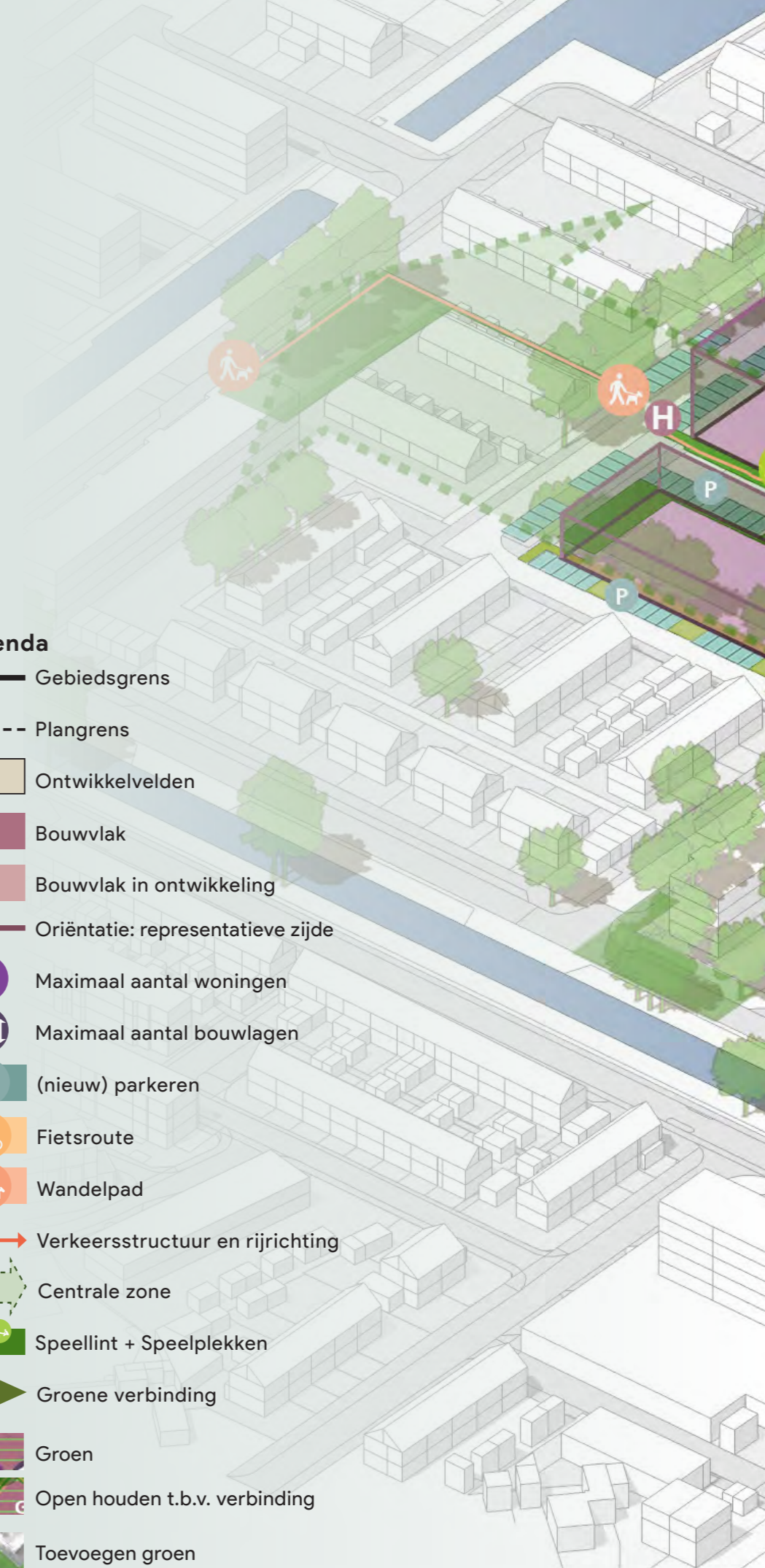
Huidige situatie

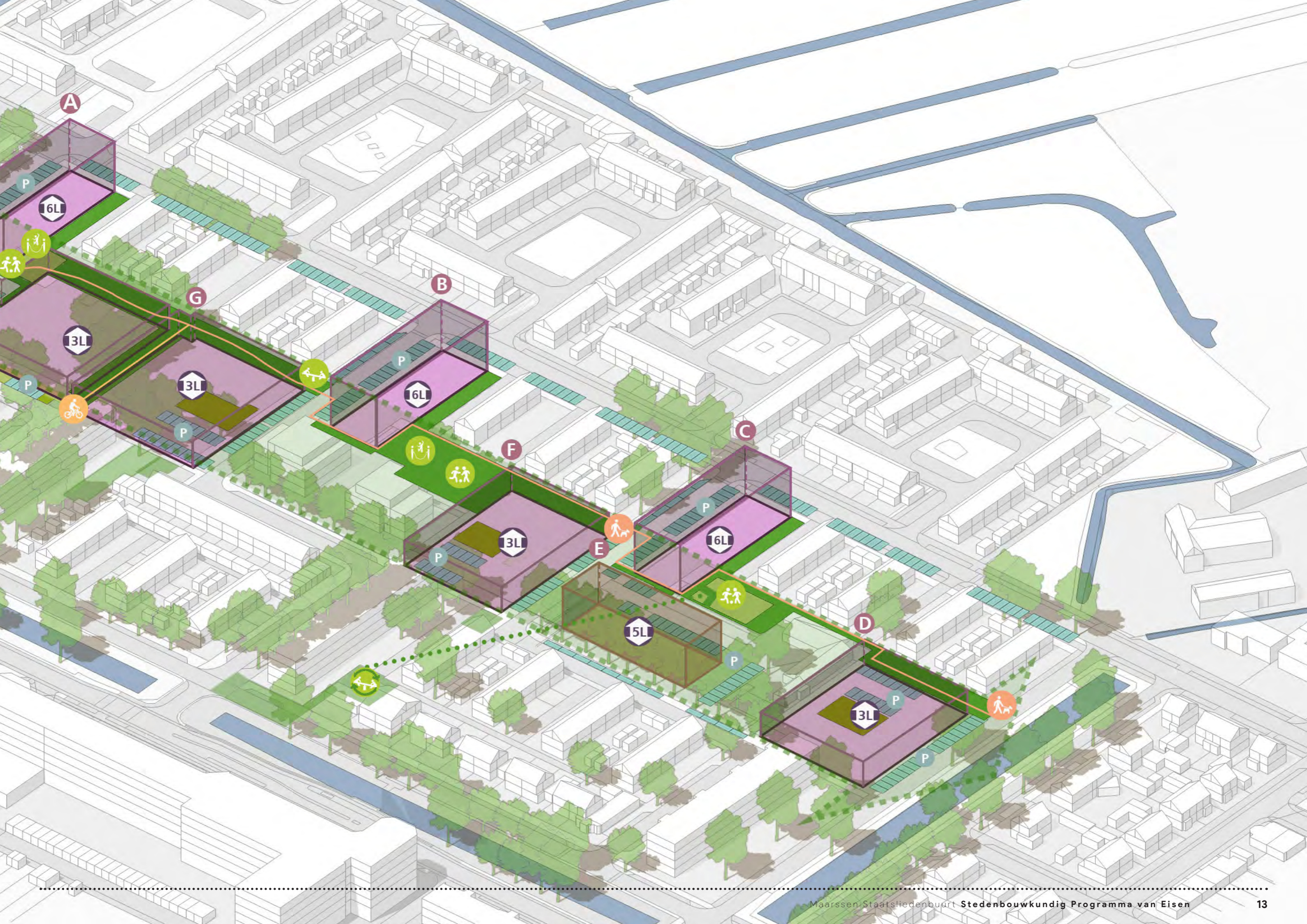
2 Stedenbouwkundig Programma van Eisen



Legenda

-  Gebiedsgrens
-  Plangrens
-  Ontwikkelvelden
-  A Bouwvlak
-  E Bouwvlak in ontwikkeling
-  Oriëntatie: representatieve zijde
-  14 Maximaal aantal woningen
-  4L Maximaal aantal bouwlagen
-  P (nieuw) parkeren
-  Fietsroute
-  Wandelpad
-  Verkeersstructuur en rijrichting
-  Centrale zone
-  Speellint + Speelplekken
-  Groene verbinding
-  Groen
-  Open houden t.b.v. verbinding
-  Toevoegen groen



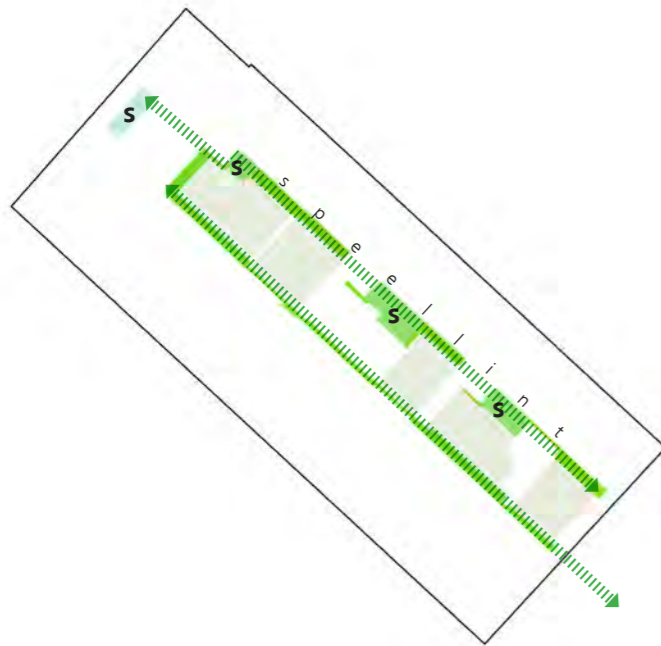


Plankaart Gebiedsvisie ("Toekomstbeeld Atlantische Buurt", 2020)

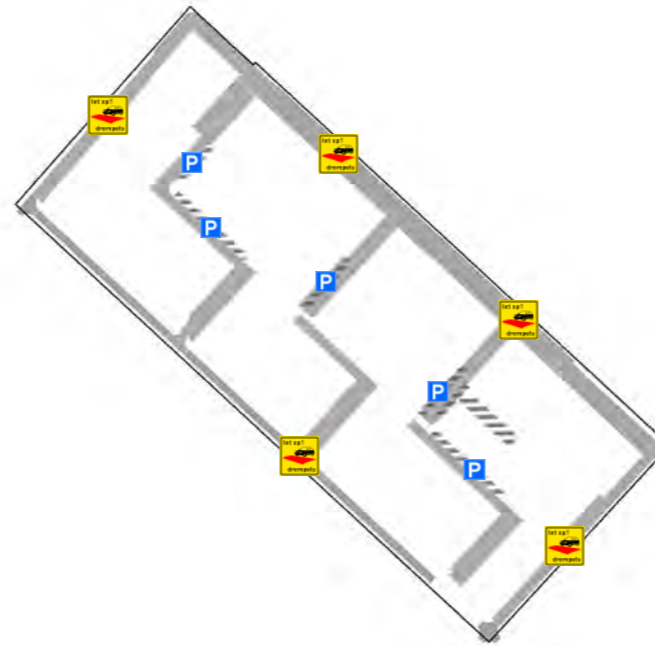
Legenda

-  verduurzaming woningen
-  grondige verbetering woningen
-  op korte termijn te ontwikkelen
-  groen-/speellint
-  speelplek herinrichten
-  nieuwe speelplek
-  voetgangersbrug
-  mogelijke locatie parkeren
-  herinrichten openbare ruimte
-  maatregelen verkeersveiligheid

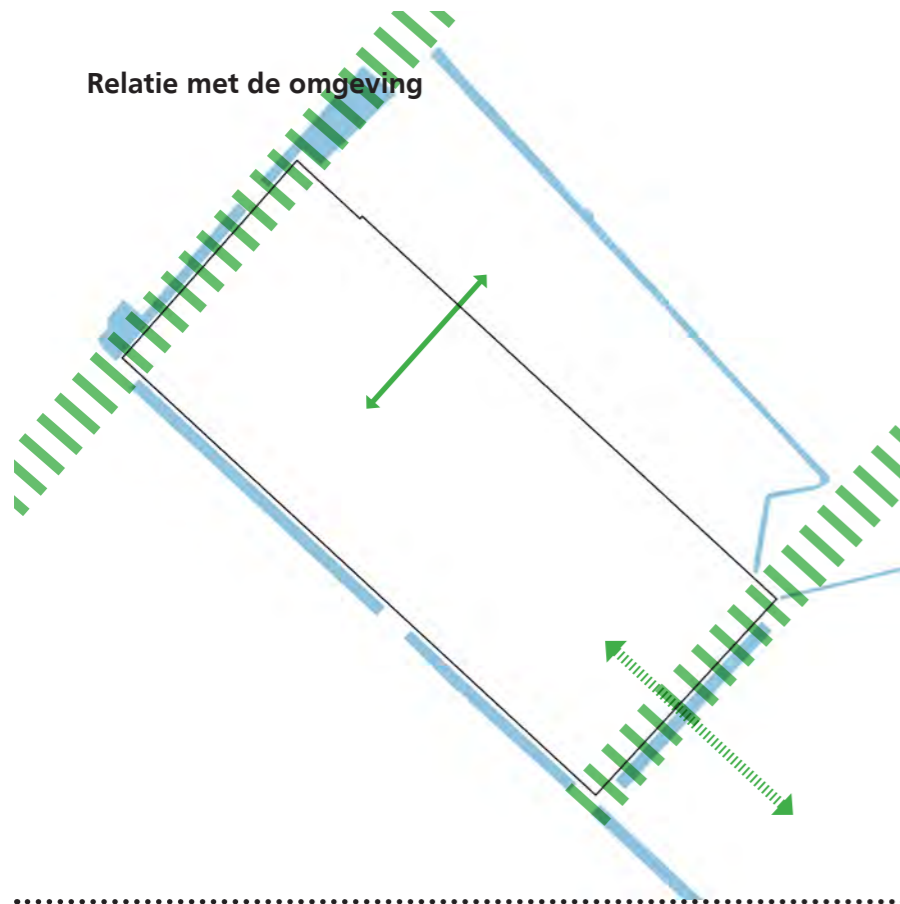
Centrale Drager met speellint en groen



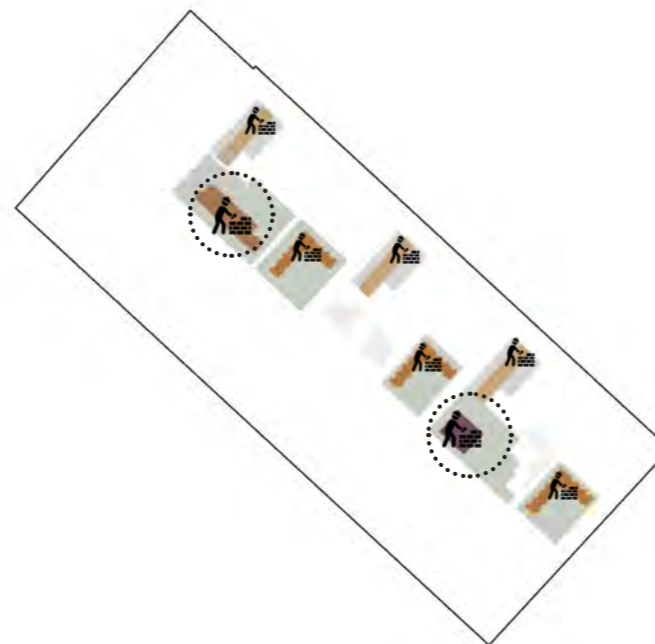
Herinrichting openbare ruimte en verkeersveilige maatregelen



Relatie met de omgeving



Sloop/nieuwbouw of ingrijpende renovatie



2.1 Gebiedsvisie

Voor de Staatsliedenbuurt is in 2020 een gebiedsvisie vastgesteld. Inwoners van de Staatsliedenbuurt hebben eerst bij de gemeenteraad een eerste opzet van een gebiedsvisie voor deze buurt ingediend. De gemeente Stichtse Vecht heeft deze gebiedsvisie samen met de bewoners en woningcorporatie Portaal verder uitgewerkt. In de Gebiedsvisie is een toekomstbeeld geschetst voor de lange termijn. Deze is te zien als een 'Story Map' die te vinden is op <https://data.overmorgen.nl/atlantischebuurt>.

Er zijn drie hoofdoopgaven voor de Staatsliedenbuurt. Het gaat om de verbetering van de verblijfskwaliteit in de buurt, het verbeteren van de verkeerssituatie en het verbeteren van het vastgoed. In het toekomstbeeld zijn een aantal ontwikkelingen uitgewerkt die bijdragen aan de ontwikkeling van de Staatsliedenbuurt als geheel. We hebben het dan over:

Verblijfskwaliteit

- Het verbeteren van de kwaliteit en onderhoud van het groen
- Het verbeteren van de kwaliteit van de speelvoorzieningen
- Een upgrade van de openbare ruimte
- Het verminderen van overlast (denk aan hangjongeren en sociale controle)

Verkeerssituatie

- De verkeersveiligheid
- De parkeerdruk

Verbeteren vastgoed

- De bouwkundige staat van de gebouwen
- Het verduurzamen van de woningen
- Differentiatie in de woningtypen en -segmenten

Deze opgaven volgen uit de gesprekken met bewoners en diverse partijen, een bewonersenquête, data-analyse en stedenbouwkundige analyse.

Het toekomstbeeld geeft een integraal antwoord op de drie opgaven. De basis van het toekomstbeeld wordt gevormd door een centrale groene drager, die van oost naar west door de Staatsliedenbuurt loopt. Deze drager bestaat uit een groene as en speellint met daartussen typische bebouwingstypen. Portaal bezit er de beneden-bovenwoningen en de 'drie grijze flats' sluiten op de as aan. In deze centrale drager heeft de gemeente grondbezit: de Kuiperstraat- en Wereldkidzlocatie. Voor de Kuiperstaatlocatie is de planontwikkeling al in gang gezet; Portaal gaat er 26 sociale huurappartementen realiseren.

Het toekomstbeeld is een mogelijk eindbeeld. Niet alles hoeft (tegelijk) gerealiseerd te worden. Het is in ieder geval duidelijk dat er aan de kwaliteit van de woningen gewerkt moet worden. Als we die kwaliteit goed verbeteren knapt de hele buurt daarvan op. De ingrepen in de openbare ruimte worden afgestemd op de woningbouwontwikkelingen, waarbij het uitgangspunt is dat de woningbouw gerealiseerd moet zijn voordat de openbare ruimte wordt vernieuwd.

2 Stedenbouwkundig Programma van Eisen



2.2 Plankaart

Legenda

-  Gebiedsgrens
-  Plangrens
-  Ontwikkelvelden
-  Bouwvlak
-  Bouwvlak in ontwikkeling
-  Oriëntatie: representatieve zijde
-  Maximaal aantal woningen
-  Maximaal aantal bouwlagen
-  (nieuw) parkeren
-  Fietsroute
-  Wandelpad
-  Verkeersstructuur en rijrichting
-  Centrale zone
-  Speellint + Speelplekken
-  Groene verbinding
-  Groen
-  Open houden t.b.v. verbinding
-  Toevoegen groen

2.3 Toelichting

Het concept van de Staatsliedenbuurt is de centrale groene zone. Deze loopt midden door de Staatsliedenbuurt met daarin groen, speelplekken, doorsteekjes, een schoolgebouw, etc. Deze 'groene as' biedt kansen voor ontwikkeling en is de ruimtelijke drager van de buurt. In deze strook worden de speelplekken verbeterd en wordt hoogwaardige beplanting toegevoegd of juist uitgedund als dit beter is voor de sociale veiligheid. Door speeltoestellen te vervangen en een speelplek toe te voegen, komt er een logische lijn met groen en speelplekken door de buurt, als een soort 'speellint'. Op de kaart zijn de belangrijke wandel- en fietsroutes aangegeven. Met een nieuwe voetgangers brug (tussen de Thorbeckestraat en Albardastraat) wordt de buurt beter verbonden met het oostelijk deel van de Staatsliedenbuurt en worden de Kuypersstraat en de De Savornin Lohmanstraat met elkaar verbonden.

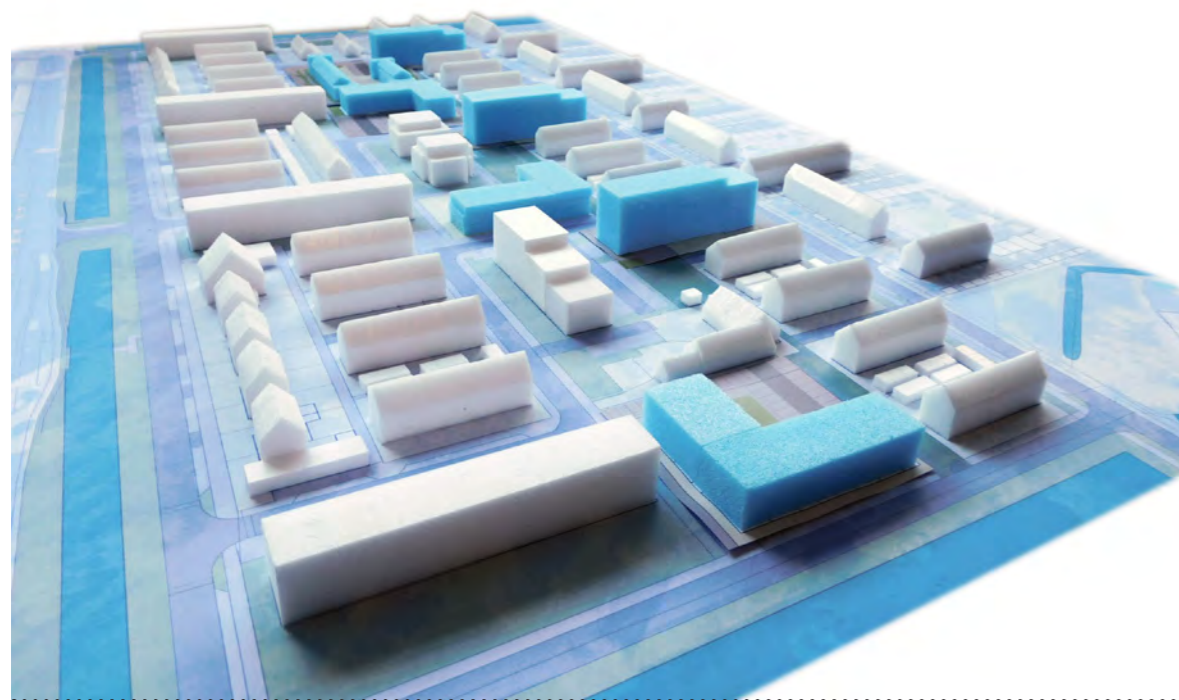
Voor de nieuwe bebouwing is een bouwvlak aangegeven waarbinnen de bebouwing mag komen. De 'oriëntatielijn' geeft aan waarnaartoe de nieuwe bebouwing zich representatief dient te oriënteren. In elk bouwvlak is het maximaal aantal te realiseren woningen aangegeven alsmede de maximale bouwhoogte in bouwlagen. Met name de ontwikkelvelden in de centrale groene zone kunnen voor verbetering zorgen van de ruimtelijk kwaliteit van de centrale zone. In deze zone liggen vier ontwikkelvelden (D en F t/m H) en de reeds in ontwikkeling zijnde locatie E. Door de voorkanten van gebouwen te oriënteren op bijvoorbeeld de speelplekken, verbetert de sociale veiligheid van de speelplekken. Minder 'blinde muren' in de bebouwing zorgen voor 'ogen op de openbare ruimte en speelplaatsen'.

Op de kaart is eveneens aangegeven waar locaties gevonden kunnen worden voor de extra parkeerplaatsen die nodig zijn voor de herontwikkeling, en zijn de ingrepen in de verkeersstructuur aangegeven. In hoofdstuk 4 wordt nader ingegaan op het verkeer en parkeren.

2.4 Proefverkaveling - mogelijke uitwerking

Een toekomstige ontwikkeling dient te voldoen aan de uitgangspunten uit dit stedenbouwkundig programma van eisen, maar kan op meerdere manieren uitgewerkt worden. Bij dit stedenbouwkundig programma van eisen is een proefverkaveling gemaakt als één van de mogelijke uitwerkingen. Deze proefverkaveling is gemaakt om na te gaan wat er ruimtelijk mogelijk is binnen de uitgangspunten. Er is gekeken o.a. welke woningaantallen gerealiseerd kunnen worden inclusief de bijbehorende parkeerplaatsen, maar ook of er voldoende ruimte is om groen en speelplekken in te passen. Dit is een bebouwingssuggestie, de uiteindelijke uitwerking kan er anders uitzien.

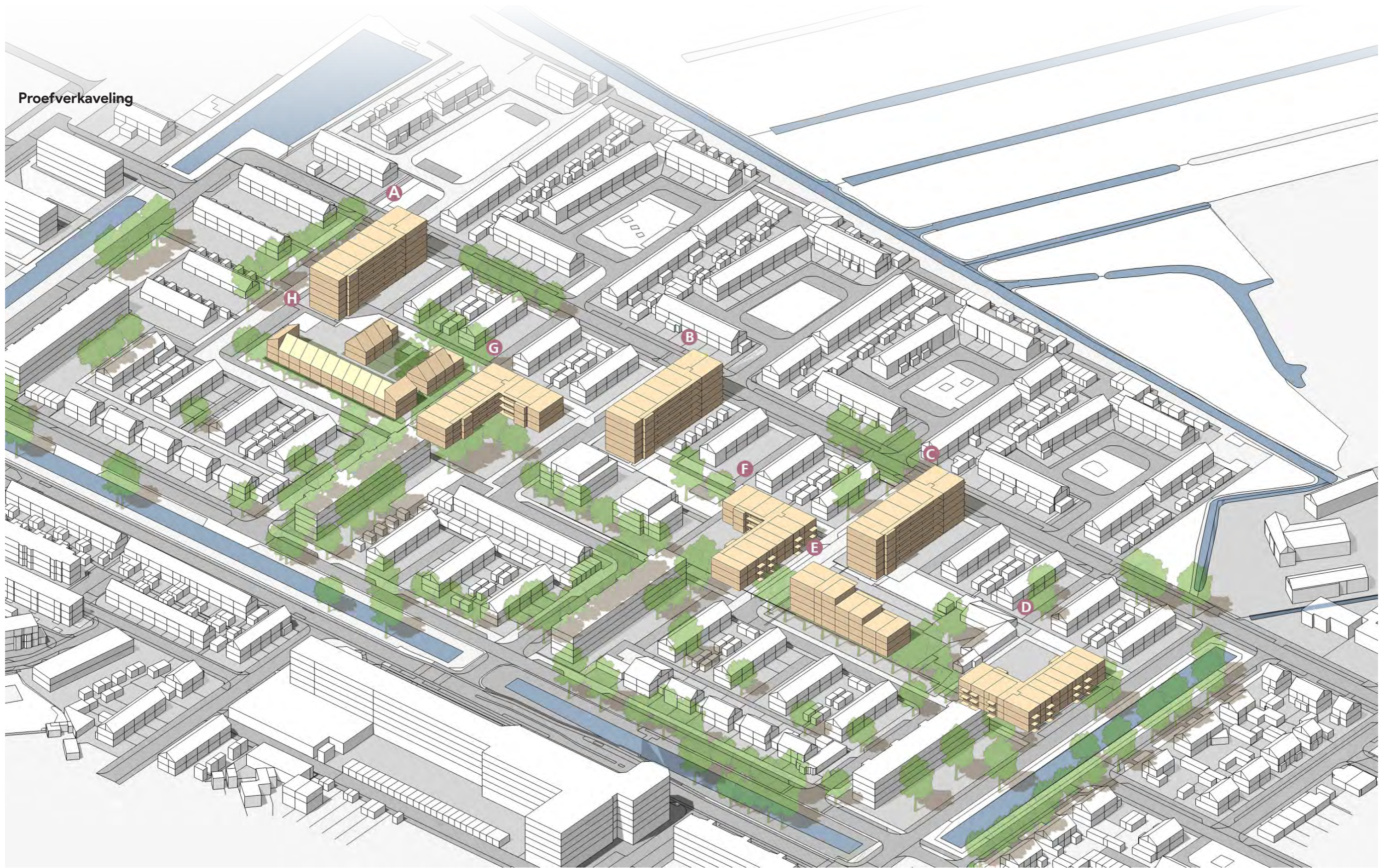
Studiemaquette



Proefverkaveling



Proefverkaveling



2.5 Fasering

De verschillende ontwikkellocaties worden niet tegelijk en ineens gesloopt en ontwikkeld. De verschillende blokken worden 'na elkaar' opgepakt. Hierdoor ontstaat er 'schuifruimte' in het plan. Dat wil zeggen: huurders uit een te slopen complex, kunnen (tijdelijk) verhuizen naar een reeds nieuw gerealiseerd complex in hun eigen buurt of terugkeren zodra hun complex is gerealiseerd. Het is erg prettig dat huurders dan niet naar een andere onbekende wijk hoeven te verhuizen. De ingrepen in de openbare ruimte worden afgestemd op de woningbouwontwikkelingen, waarbij het uitgangspunt is dat de woningbouw gerealiseerd moet zijn voordat de openbare ruimte wordt vernieuwd.

Deelgebied E (Kuyperstraat) is reeds in ontwikkeling. Deze wordt vooruitlopend gerealiseerd op de andere ontwikkelingen. De fasering begint bij 'grijze flats' in deelgebied A, B en C en vervolgens de beneden-bovenwoningen D, F en G. De Wereldkidzlocatie in deelgebied H komt als laatste aan de beurt, mede omdat deze locatie nog een aantal jaar in gebruik zal zijn als schoollocatie.

Fasering



- Fase 0
- Fase 1
- Fase 2
- Fase 3



3 Programma

3.1 Doelgroep

De ontwikkeling in de Staatsliedenbuurt valt uiteen in twee categorieën: Portaal ontwikkelt sociale woningen en woningen in het middenhuursegment. Deze woningen komen gemengd in deelgebied A t/m G. Op deelgebied H worden vrijesectorwoningen gerealiseerd.

Er komt dus variatie in het woningaanbod, zowel in doelgroepen als in prijs. Er wordt gebouwd voor o.a. kleine huishoudens, dit kunnen senioren en/of starters zijn maar ook eenpersoonshuishoudens of eenoudergezinnen. Er wordt gebouwd voor de 'generaties na ons', dus ook jongeren en de starters op de woningmarkt moeten een kans kunnen krijgen in de Staatsliedenbuurt. Daarnaast kunnen de woningen levensloopbestendig zijn, en dit betekent dat deze geschikt zijn als seniorenwoningen. Deze zouden kunnen aansluiten bij de doorstroombehoefte vanuit de buurt: senioren op zoek naar een passende woning en die in de buurt willen blijven wonen.



jongeren en
pas afgestudeerden



starters op
de woningmarkt



jonge gezinnen



gezinnen



(gescheiden) singles



eenouder-gezinnen

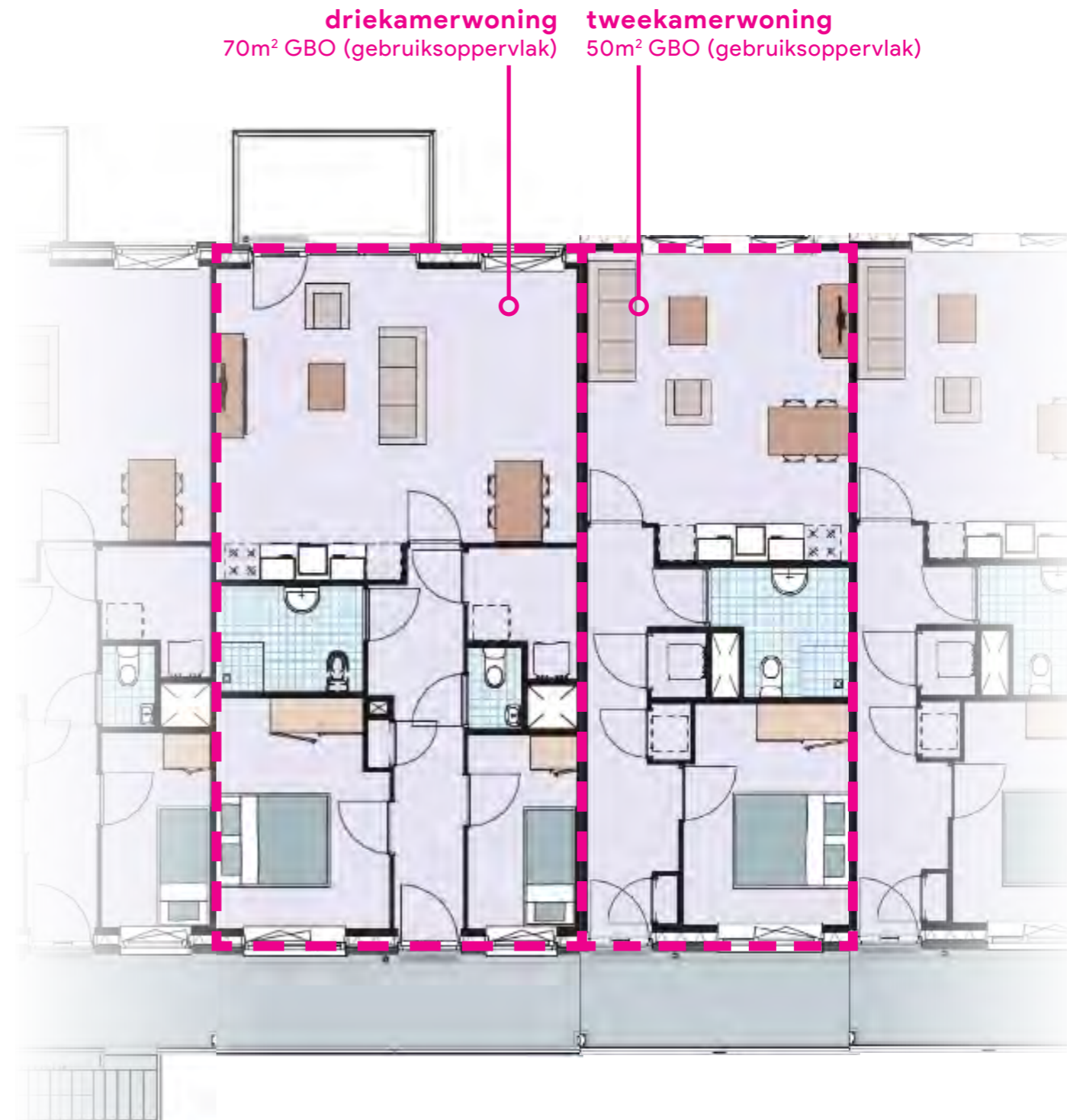


senioren
levensloopbestendig

3.2 Typologieën en segmenten

Voor de doelgroepen worden verschillende woningtypologieën in verschillende segmenten aangeboden. De segmenten zijn als volgt onderverdeeld:

- Sociale huurwoning: huurwoning tot aan de liberalisatiegrens, de grens die bepaalt of een huurwoning binnen de sociale huur of de vrije sector valt; maximaal €763,47 p/m voor de kale huurprijs, exclusief servicekosten (prijspeil januari 2022).
- Huurwoning in het middensegment: vanaf de liberalisatiegrens; maximaal €1.075,= p/m voor de kale huurprijs, exclusief servicekosten (prijspeil januari 2022).
- Vrijesectorwoning: huur- of koopwoning vanaf de liberalisatiegrens. Geen maximale huur- of koopprijs.



voorbeeld woningtypologieën/-plattegronden Portaal

Nieuwe bebouwing



3.3 Woningaantallen

Er worden niet alleen bestaande woningen vervangen met (meer) nieuwe woningen, maar ook op de (voormalige) schoollocaties Kuperstraat E en Wereldkidz H komen woningen. In totaal worden er op zes locaties 114 woningen gesloopt en worden er op zeven locaties (incl. deelgebied H) 230 woningen nieuw gebouwd. Dat is een verdubbeling van het woningaantal (116 woningen extra), en als de Kuyperstraatlocatie wordt meegeteld worden er 142 woningen toegevoegd. De nieuwe woningen variëren in segment (sociale huur, middenhuur, vrije sector) en grootte (50-70 m² GBO voor sociale en middenhuurwoningen en >70 m² GBO voor de vrije sectorwoningen).

<i>Blok</i>	<i>huidig</i>	<i>nieuw</i>
A	24 won.	42 won.
B	24 won.	42 won.
C	24 won.	42 won.
D	14 won.	28 won.
E	0 won.	26 won.
F	14 won.	28 won.
G	14 won.	28 won.
H	0 won.	20 won.
Totaal	114 won.	230 won.
<i>inclusief veld E</i>		<i>256 won.</i>

3.4 Bouwhoogten

De bouwhoogten van de nieuwe bebouwing zijn aangegeven in de kaart. Op de locaties van de 'grijze flats' (A t/m C) mag 6 lagen gebouwd worden, op de locaties in de centrale groene zone (beneden-bovenwoningen D, F, G en Wereldkidzlocatie H) mag 3 lagen gebouwd worden.

Bestaande bebouwing

-  2 bouwlagen
-  3 bouwlagen
-  4 bouwlagen
-  5 bouwlagen
-  6 bouwlagen



Nieuwe bebouwing



- 3 bouwlagen
- 4 bouwlagen
- 5 bouwlagen
- 6 bouwlagen

3.5 Parkeren

Het aantal parkeerplaatsen dient te voldoen aan de voor de Staatsliedenbuurt vast te stellen parkeernormen. Het parkeren vindt deels op eigen terrein plaats en deels in openbaar gebied. Per locatie zal maatwerk geleverd moeten worden om tot een sluitende parkeerbalans te komen. Ten behoeve van de beoogde ontwikkeling zijn 238 parkeerplekken nodig in het plangebied, deels te realiseren door (betere) benutting van bestaande parkeerplekken en deels door parkeerplaatsen toe te voegen. In hoofdstuk 4 wordt een en ander nader uitgelegd.

parkeernorm en parkeervraag nieuwe bebouwing

	Aantal woningen			Parkeernorm						Parkeervraag		
	sociale		vrije sector	sociale huur		vrije sector huur		vrije sector koop				
	huur	huur	koop	bewoner	bezoeker	bewoner	bezoeker	bewoner	bezoeker	bewoner	bezoeker	totaal
A, B, C	113	13		0,85	0,1	1	0,15	1,5	0,2	109,05	13,25	122,3
D, F, G	76	8								72,6	8,8	81,4
H			20							30	4	34
Totaal	189	21	20							211,65	26,05	237,7
	230									237,7		

bron: 22049 verkeersonderzoek Atlantische Buurt Maarssen, d.d. 21 november 2022



3.6 Duurzaamheid en Duurzaam Bouwen

Om de mondiale klimaatverandering te beperken, is het van belang dat de energievraag verminderd wordt en meer duurzame energie wordt toegepast. Dit beperkt de uitstoot van broeikasgassen (zoals CO₂). Bij nieuwe ontwikkelingen dienen kansen voor energiebesparing en duurzame energie benut te worden, om zo bij te dragen aan de energietransitie en een duurzame leefomgeving. Gebruik energiezuinige vormen bij realisatie (transport, bouwlogistiek), gebruik (verlichting, klimaatbeheersing, ventilatie) en beheer en onderhoud.

Concreet leidt dit voor de nieuwbouw in de Staatsliedenbuurt tot de volgende eisen en ambities:

Eis: Installaties uit het zicht

Alle installaties dienen uit het zicht te worden geplaatst: vanaf de straat en omliggende tuinen mag er geen zicht zijn op de installaties. Indien nodig moet hiervoor de dakrand hoger worden opgetrokken.

Eis: Aardgasvrij bouwen

- Doel: Vermindering gebruik fossiele brandstof en afhankelijkheid aardgas
- Omschrijving: Aardgasvrij bouwen wordt reeds als voorwaarde gesteld. Het Rijk heeft per 1 juli 2018 de gaswet gewijzigd waardoor nieuwe gebouwen in principe geen gasaansluiting meer krijgen. Dit komt door een wijziging van de gasaansluitplicht. De wetwijziging betekent dat nieuwbouw met een kleinverbruikersaansluiting niet meer mag worden aangesloten op het gasnet.

Eis: Bijna energieneutraal bouwen (BENG)

- Doel: Verminderen energieverbruik
- Omschrijving: Voor alle nieuwbouw, zowel woningbouw als utiliteitsbouw, geldt dat alle aanvragen van omgevingsvergunningen per 1 jan 2021 moeten voldoen aan de eisen voor bijna energieneutrale gebouwen (BENG). Deze vervangt de energieprestatiecoëfficiënt (EPC). De BENG is opgebouwd uit drie indicatoren: de maximale energiebehoefte, het maximale primair fossiel energiegebruik en het minimale aandeel hernieuwbare energie. De BENG-eisen gelden alleen voor nieuwbouw.
- Voor het opwekken van elektriciteit in de nieuwe gebouwen worden zoveel mogelijk zonnepanelen toegepast. Deze worden op de platte delen van de daken uit het zicht geplaatst.
- Warm water wordt verkregen door middel van een zonneboiler of door de toepassing van PVT-panelen. Alternatief is de warmwaterbereiding door een warmtepomp.

Ambitie: Energieneutraal en -leverend bouwen

- Doel: Verminderen energieverbruik
- Omschrijving: De BENG-eisen gaan niet uit van volledige energieneutraliteit. Bij nieuwe ontwikkelingen in de Staatsliedenbuurt zal maximaal op deze ambitie ingezet moeten worden door energieneutraliteit of energieleverende gebouwen te realiseren.

Eis: Duurzame en toekomstbestendige warmte- en ventilatievoorziening

- Doel: Toepassen van een hernieuwbare en toekomstbestendige warmtebron
- Omschrijving: Voor de verwarming van de nieuwe gebouwen worden Water-water-warmtepompen toegepast (aardwarmtepomp of grondgebonden warmtepomp). Dit systeem biedt een goede mogelijkheid om in de zomer ook te koelen. Er zijn geen buitenunits nodig, geluidsoverlast is al door de systeemkeuze uitgesloten. Mogelijk alternatief is de toepassing van PVT-panelen. Ook bij dit systeem zijn geen buitenunits nodig en ontstaat er geen geluidsoverlast.
- Nieuwe gebouwen worden goed geïsoleerd. De wettelijk eisen aan de isolatie zijn minimum: Rc-vloer= 3,7, Rc-gevel=4,7, Rc-dak=6,3.
- De luchtverversing (ventilatie) in de woning geschiedt middels een systeem met warmteterugwinning (WTW). De verbruikte, maar wel verwarmde binnenlucht wordt voordat zij naar buiten wordt afgevoerd middels een warmtewisselaar langs de verse buitenlucht geleid. Op deze manier wordt de verse buitenlucht, voordat zij in de ruimtes wordt ingeblazen, alvast voorverwarmd.

Ambitie: extra goede isolatie

De ambitie is: Rc-gevel=8,0, Rc-dak= 9,0. Door een beter dan wettelijk verplichte isolatie wordt de energievraag verder beperkt.

Eis: Klimaatadaptief bouw

Alle ontwikkelingen moeten voldoen aan de 'afspraken klimaatadaptief bouw' (provincie Utrecht, juni 2022). Hieronder vallen o.a. het voorkomen van hittestress, droogte, wateroverlast en bodemdaling.



Klimaatopgave		Bodem-, landschapstype en watersysteem (plangebied en omgeving)
Thema en doel	Prestatie-eisen (nieuwbouw en bestaande bouw)	Leidende principes bodem-, landschapstype en watersysteem
Hitte: tijdens hitte biedt de gebouwde omgeving een gezonde en aantrekkelijke leefomgeving	<ol style="list-style-type: none"> 1. Tenminste 40% schaduw in het plangebied op de hoogste zonnestand (21 juni) voor verblijfsplekken en gebieden waar langzaam verkeer zich verplaatst en minimaal 30 % schaduw op buurniveau. 2. Koele, schaduwrijke verblijfsplekken zijn op loopafstand (300 meter) aanwezig en openbaar toegankelijk. 3. 40% van alle horizontale en verticale oppervlakten wordt warmtewerend of verkoelend ingericht. 4. De koeling van gebouwen leidt niet tot opwarming van de (verblijfs)ruimte in de directe omgeving. 5. Vitale en kwetsbare functies en groenvoorzieningen in de openbare ruimte moeten bestand zijn tegen de hitte. 	<p>Veen- en kleipolder: benut natuurlijke ventilatie vanuit open polderlandschap</p> <p>Stuwwal: versterk verbinding met de bossen</p> <p>Lage zandgronden: benut natuurlijke ventilatie vanuit open valleilandschap</p>
Droogte: langdurige droogte leidt niet tot structurele schade aan bebouwing, funderingen, wegen, groen, water en vitale en kwetsbare functies	<ol style="list-style-type: none"> 1. De (grond)waterpeilen in het plangebied en de omgeving en de zoetwaterbeschikbaarheid in de bodem zijn sturend in de functiekeuze, systeemkeuze en inrichting van het plangebied. 2. De inrichting van het plangebied is infiltratieneutraal bij uitbreidingslocaties en infiltratiepositief bij herontwikkeling (minimaal 50 % van de jaarneerslagsom, afhankelijk van bodemtype benoemd in volgende kolom). 3. Bij het ontwerp en de inrichting wordt ingezet op drinkwaterbesparing, regenwaterbenutting en verbetering van de waterkwaliteit. 4. Vitale en kwetsbare functies moeten bestand zijn tegen langdurige droogte. 	<p>Veen- of kleipolder: minimaal 50 % infiltreren in de bodem voor zover de ontwateringsdiepte, drooglegging en kwelbalans het toelaten</p> <p>Stuwwal: 100 % infiltreren in de bodem</p> <p>Lage zandgronden: minimaal 50 % infiltreren in de bodem voor zover de ontwateringsdiepte, drooglegging en kwelbalans het toelaten</p>
Wateroverlast: hevige neerslag leidt niet tot schade aan gebouwen, infrastructuur en voorzieningen. Vitale functies en voorzieningen blijven beschikbaar	<ol style="list-style-type: none"> 1. In het plangebied treedt bij extreem hevige neerslag geen schade op (bij 70 mm in een uur) aan bebouwing, infrastructuur en aan vitale voorzieningen en vitale voorzieningen blijven functioneren (bij 90mm in een uur) (hoofdwegen, drinkwater en energie). 2. Op privaat terrein wordt een groot deel van de neerslag (50mm, met range tussen 40-70mm) van een hevige bui (1/100 jaar, 70mm in een uur) verwerkt (geïnfiltreerd, vastgehouden en/of geborgen) in voorzieningen op privaat terrein of in daarvoor bestemde extra voorzieningen in het plangebied. De voorzieningen voeren de eerste 24 uur daarna vertraagd (niet extra) af en zijn in maximaal 60 uur weer beschikbaar (range 48-60 uur). 3. De ontwikkeling gebeurt waterneutraal en leidt niet tot extra aanvoer/afvoer van water. Hemelwater wordt zoveel mogelijk vastgehouden en hergebruikt in het plangebied. 	<p>Veen- of kleipolder: vasthouden en gericht afvoeren bij bebouwing en inrichting en vergroten waterberging watersysteem</p> <p>Stuwwal: vasthouden bij bebouwing en inrichting, maximaal infiltreren in de bodem, alleen overschot natuurlijk afvoeren</p> <p>Lage zandgronden: vasthouden bij bebouwing en inrichting, infiltreren in de bodem waar mogelijk en vergroten waterberging watersysteem</p>
Gevolgbeperking overstromingen: de gebouwde omgeving is via gevolgbeperking voorbereid op overstromingen door dijkdoorbraken	<p>Een risico-afweging van de plaatselijke overstromingskans, evacuatie tijd en optredende waterdiepte op maaiveld bepaalt of een of meerdere van de volgende eisen van toepassing zijn of dat het risico wordt geaccepteerd:</p> <ul style="list-style-type: none"> • Schade voorkomen (<0,2 meter): bij overstromingen mag er geen schade op treden aan gebouwen en elektrische installaties in de openbare ruimte en blijven hoofdwegen begaanbaar. • Schadebeperking (<0,50 meter): er dienen maatregelen genomen te worden om schade te beperken in een geval van een overstroming, mits deze doelmatig zijn. • Beschermen vitale functies (<2,0 meter): bij overstromingen zijn vitale functies beschermd en blijven doorfunctioneren, mits de maatregelen hiervoor doelmatig zijn gezien het regionaal of nationaal belang. • Schuilen en evacueren (>0,50 meter): Er moeten maatregelen getroffen worden om te evacueren in het geval van een overstroming en als de evacuatie tijd te kort is, om veilig te schuilen. 	<p>Veen- of kleipolder: geen specifieke principes</p> <p>Stuwwal: niet van toepassing</p> <p>Lage zandgronden: geen specifieke principes</p>
Biodiversiteit en natuurinclusiviteit: groenblauwe structuren en de gebiedseigen biodiversiteit worden versterkt	<ol style="list-style-type: none"> 1. Ecologische oplossingen en oplossingen gebaseerd op natuurlijke processen hebben altijd de voorkeur boven 'grijze' oplossingen, ook bij gelijke maatschappelijke prestaties en kosten (Total Cost of Ownership benadering). 2. Het horizontale en verticale oppervlak wordt in samenhang met de groenblauwe structuren in de bredere omgeving ingericht (met minimaal 30 % groen op buurniveau, boomkroonoppervlak telt mee). 3. Het plangebied creëert een hoogwaardige habitat voor tenminste gebouwbewonende soorten. 	<p>Veen- of kleipolder: nog te ontwikkelen</p> <p>Heuvelrug: nog te ontwikkelen</p> <p>Lage zandgronden: nog te ontwikkelen</p>
Bodemdaling: Bodemdaling van gebouwd gebied blijft beheersbaar en betaalbaar	<ol style="list-style-type: none"> 1. De natuurlijke draagkracht van de bodem is mede sturend in de functiekeuze, systeemkeuze en inrichting van het plangebied. 2. Gebiedsspecifiek worden een restzettingseis en bijbehorende maatregelenset tegen bodemdaling gekozen die over de levensduur van zestig jaar maatschappelijk het meest kosteneffectief zijn voor openbaar en privaat terrein. 	<p>Veen- of kleipolder: (grond)waterpeil gelijk houden of verhogen</p> <p>Stuwwal: niet van toepassing</p> <p>Lage zandgronden: niet van toepassing</p>

De renovatie en realisatie van nieuwe woningen brengt een goede kans met zich mee om flora en fauna een betere plek in de buurt te geven. In de Atlantische buurt zijn met name goede mogelijkheden voor ondersteuning van het broedbestand van de gierzwaluw door geschikte ingemetselde neststenen in kopgevels te plaatsen van nieuwe en te renoveren woningen. Neststenen zijn zeer duurzaam en vergen geen onderhoud. In totaal zijn er 28 geschikte kopgevels op koele noordoostgevels beschikbaar (geen hinder door bomen, ramen of slecht bereikbaar).

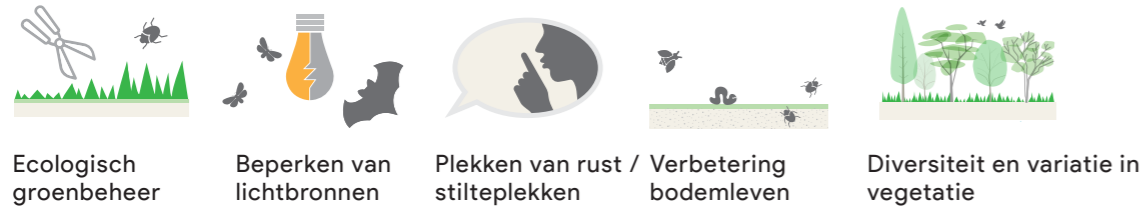
De gierzwaluw is een (semi)koloniebroedvogel. Kunstnesten kunnen dus het beste in flinke aantallen dicht bij elkaar in eenzelfde gevel geplaatst worden. Kunstnesten worden het snelst gevonden als ze dichtbij locaties komen waar nesten verloren gaan (pas dan gaan ze naar een alternatieve plek zoeken) en dichtbij locaties waar al gebroed wordt. Dat in aanmerking nemend kunnen de volgende voorkeurlocaties genoemd worden:

1. Vier kopgevels van Kuiperstraat nrs. 9, 19, 29 en 39, nabij de broedplaatsen op Kuiperstraat 11, 21 en 29.
2. Laagbouw Troelstrastraat nrs. 9, 11 en 21, i.v.m. nabijheid van nesten aan Kennedylaan 4, 7 en 9.
3. Kopgevels van laagbouw Europalaan nrs. 66, 76 en 86 en Thorbeckelaan 25. En de kopgevel van de flat (woning nr. 106), een en ander i.v.m. nabijheid van zeker vier nesten aan de Schokkingstraat.
4. In de NO-gevel van de nieuwbouw aan de Kuiperstraat (ontwerp en mogelijkheden nog onbekend).

Mogelijkheid neststenen gierzwaluwen



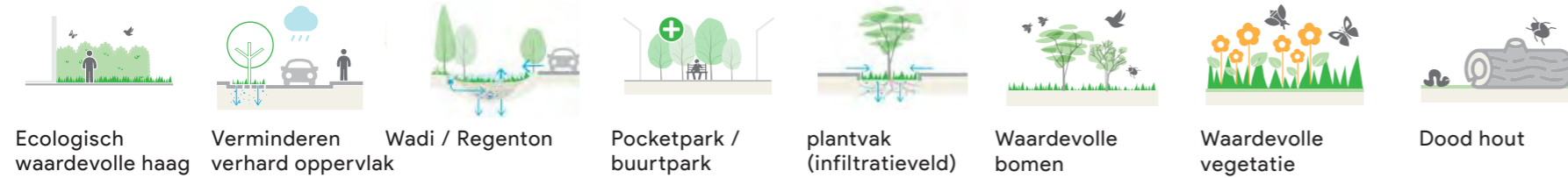
Basisprincipes



Gebouw



Inrichting Openbare Ruimte



Inrichting Openbare Ruimte



Bron: Gemeente Enschede & De Urbanisten, februari 2022

Eis: Natuurinclusief bouwen

- Doel: Behoud en bevordering van de ecologische waarden en biodiversiteit.
- Omschrijving: Om een gezonde, aantrekkelijke en toekomstbestendige leefomgeving voor mens en dier te maken, moet de natuur een volwaardige plaats krijgen bij het ontwerpen van nieuwbouw en (openbare) ruimte hier omheen. Behoud van en aansluiten op de bestaande ecologische waarden is uitgangspunt. Indien behoud niet mogelijk is, dienen in het bouwproject compensatiemaatregelen te worden getroffen. Daarnaast liggen er grote kansen voor bevordering van natuur binnen bouwprojecten. De aandacht voor biodiversiteit kan vertaald worden in natuurinclusief bouwen, zoals groene daken en nest- en broedvoorzieningen voor insecten, vogels en vleermuizen. Het zijn kleine investeringen bij de bouw, maar van levensbelang voor soorten in de wijk.

De gemeente Stichtse Vecht werkt met een puntensysteem voor natuurinclusief bouwen. Het doel van het puntensysteem is dat de architect/ontwikkelaar een lijst met maatregelen ontvangt waarbij elke maatregel 1, 2 of 3 punten waard is. Afhankelijk van de omvang van het bouwproject wordt een te behalen puntenscore voorgeschreven. De architect/ontwikkelaar heeft de vrijheid om een eigen mix van maatregelen te kiezen. Omdat het om een grootschalig project gaat (>25 woningen), dient minimaal het volgende puntenaantal gehaald te worden:

Tuinen, balkons, daken en gevels:	6 punten
Verblijven:	4 punten
Terrein en omgeving:	3 punten
Afkoppelen en verharding:	3 punten
Infrastructuur/civieltechnische werken:	2 punten
Totaal:	18 punten

Per maatregel kunnen 1, 2 of 3 groene punten worden verdiend. Indien een maatregel meerdere natuur- en groenfuncties dient is de score 3 groene punten. Bij meer eenzijdige of beperkte maatregelen is de score 1 of 2. Het is aan de initiatiefnemer om te bepalen of gekozen wordt voor enkele waardevolle maatregelen (score 3 of 2) of realisatie van meerdere kleine maatregelen (score 1). Uit oogpunt voor natuur en groen is de realisatie via beide strategieën van grote betekenis. In het "Puntenformulier Natuurinclusief Bouwen Stichtse Vecht" worden de keuzes geregistreerd. De puntenlijst geldt voor iedereen die een woning wil bouwen in Stichtse Vecht. De maatregelen zijn ook toe te passen bij andere ontwikkelingen zoals (dak- en gevel) renovaties, maatschappelijke voorzieningen, scholen en bedrijven.

Puntenformulier Natuurinclusief bouwen Stichtse Vecht

Punten	Aspect en maatregel	Opmerkingen	
	Proces		
	De ontwikkelaars werken samen met ecologische experts	Om de natuurinclusieve maatregelen in de nieuwbouw en directe omgeving goed in te kunnen passen is een ecologisch advies wenselijk vanaf de start van het ontwerp.	
	Vve's gebruiken om duurzaamheidsaspecten in stand te houden	In de statuten van de VVE wordt vastgelegd dat de maatregelen in stand moeten worden gehouden en onderhouden.	
	Tuinen en balkons		
1	Boom in tuin 'meegeven' aan de koper	Bij de oplevering van de tuin heeft de koper de keuze uit enkele gebiedseigen boomsoorten die op een door hem gewenste plek in de tuin gepland wordt.	
1	Bodem losmaken en gebiedseigen zwarte grond inbrengen i.p.v. zand	Bij de oplevering van de woningen is de bodem van de tuinen en de groenplekken losgemaakt en er is gebiedseigen grond aanwezig.	
2	Hagen meenemen in plaats van schuttingen	Tenminste 1 perceelafscheiding wordt uitgevoerd in de vorm van een haag	
3	Minimaal 2 afscheidingen per woning worden als haag uitgevoerd met minimaal drie verschillende inheemse heesters.		
1	Als er geen voortuin is, is ruimte gemaakt voor geveltuintjes	Een geveltuintje is minimaal 30 x 120 cm groot en voorzien van voldoende plantaarde.	
2	Ieder appartement heeft ten minste 1 m ² ingebouwde bloembakken of groeiplaatsen op het balkon		
1	Fauna (egel)passage onder hekwerk, erfafscheidingen.	Het realiseren van tenminste één openingen in/onderaan een schutting of hekwerk tussen tuinen en/of aansluitend openbaar groen voor kleine dieren zoals egels van 15 x 15 cm. Om dit punt te halen moet elke perceelscheiding hiervan zijn voorzien.	
	Daken		
3	Alle gebouwen hebben groene daken	Er wordt op alle daken tenminste een sedumdak van 5 – 7 cm dik aangelegd met een voldoende dik substraat.	
1	Er is dakgroen op zichtplaatsen	Er wordt op alle daken tenminste een sedumdak van 5 – 7 cm dik aangelegd met een voldoende dik substraat op plaatsen die vanaf de straat of vanuit andere gebouwen zichtbaar zijn.	
2	Er wordt water gebufferd op het dak (blauwdak)		
3	Er wordt water gebufferd en hergebruikt op het dak (groen-blauwdak)		
	Gevels		
1	Er is gevelgroen op zichtplaatsen	Aanplant van gevelgroen (klimop, bruidsluier, wingerd, vuurdoorn, clematis of kamperfoelie) op muur met weinig of geen ramen over breedte van minimaal 3 meter en bij voorkeur grondgebonden (plantgat minimaal 30 cm x 50 cm grondoppervlak)	
2	Muren zijn waar mogelijk bedekt met (klim)planten	Aanplant van gevelgroen (klimop, bruidsluier, wingerd, vuurdoorn, clematis of kamperfoelie) op muur met weinig of geen ramen over breedte van minimaal 3 meter en bij voorkeur grondgebonden (plantgat minimaal 30 cm x 50 cm grondoppervlak)	
3	Alle gebouwen hebben groene gevels	Alle gebouwen hebben tenminste 1 gevel die met verticaal groen wordt bekleed	

	Verblijven		
1	Ieder appartement of woning heeft een nestkast voor vogels	De nestkasten en/ of insectenstenen dienen in overleg met de ecooloog te worden aangebracht. Ze kunnen ook geclusterd worden op een goede gevel. Mussen en gierzwaluwen zijn koloniebroeders voor deze soorten moeten minstens 6 nesten bij elkaar komen. Niet aanbrengen boven ramen.	
1	De gevels van de gebouwen hebben nestgelegenheid voor gierzwaluwen en/of huismussen	De nestkasten worden ontworpen voor het gebouw. Mussen en gierzwaluwen zijn koloniebroeders er moeten minstens 6 nesten bij elkaar komen. Niet aanbrengen boven ramen. De nestkasten dienen in overleg met de ecooloog te worden aangebracht. Een nestplaats voor huismussen wordt aangebracht als er in de directe omgeving (max 200m) groene tuinen of parken zijn of worden aangelegd met voldoende schuilgelegenheid en voedsel	
1	Er zijn zomerverblijven voor vleermuizen in en om het gebouw	Twee zomerverblijven voor vleermuizen per gebouw waarbij gebruik gemaakt wordt van de loze ruimtes in de gevels van het gebouw. Plek en uitvoering dienen in overleg met de ecooloog te worden aangebracht. <i>Deze maatregel is alleen functioneel als grenst aan het bestaande of nieuwe groen. Voorkom dat deze plekken door verlichting worden aangestraald.</i>	
2	Er is tenminste één kraamkamer in het gebouw voor vleermuizen	De kraamverblijfplaats is tenminste 0,7 m2 groot, heeft een stabiel binnenklimaat en heeft bij voorkeur aan het eind van de middag zon.	
		Zie ook de brochure Vleermuisvriendelijk bouwen van landschapsbeheer Flevoland.	
2	Er is tenminste één Winterverblijf in het gebouw voor vleermuizen	Vleermuizen brengen slapend de winter door. Daarvoor zoeken ze plekjes waar het rustig is, waar het koel is maar niet vriest en waar de luchtvochtigheid hoger is dan 90%. De belangrijkste voorwaarden om een kwaliteitsvol winterverblijf te hebben, zijn: een optimale temperatuur, een hoge luchtvochtigheid, schuilplaatsen en rust. Grote stenen en betonnen gebouwen (flats, appartementen) met spouwmuren komen hiervoor in aanmerking.	
1	Er worden insectenstenen aangebracht in de gevels	Incorporeren van insectenstenen: Plaatsen van vijf insectenstenen (= 1 cluster) per gebouw op enkele meters afstand van elkaar waarbij er minimaal twee op een zon beschreven plek worden gestitueerd en twee op een meer beschaduwde plaats. De neststenen moeten op maximaal drie meter afstand van nectarleverende planten en maximaal twee meter boven het maaiveld (of dakoppervlak in het geval van een groendak) worden geplaatst.	
1	Er is nestgelegenheid op groene daken voor vogels en insecten	Maatregel alleen te combineren met aanbrengen groen dak.	
1	Er zijn habitats en overwinteringsplaatsen voor amfibieën en reptielen.	Deze maatregel heeft alleen zin als de omgeving geschikt is voor deze dieren.	
2	Er zijn voorzieningen voor insecten b.v. steenstapel, insectenhotel met gerecycleerd materiaal	De steenstapel/muur is tenminste 5 m lang , 0,5 m hoog en 0,3 m diep Deze maatregel combineren met voldoende inheemse bloemrijke beplanting.	

	Terrein/Omgeving		
3	De biotopen op het terrein zijn ontworpen als natte natuur	De biotoop op het terrein moet aansluiten bij de omgeving. De biotoop wordt in overleg met de ecooloog ontworpen. De biotoop versterkt de ecologische structuur.	
3	De biotopen op het terrein zijn ontworpen als droge natuur	De biotoop op het terrein moet aansluiten bij de omgeving. De biotoop wordt in overleg met de ecooloog ontworpen. De biotoop versterkt de ecologische structuur.	
2	Er is een biotoop voor waterinsecten op het terrein	Dit kan ontwikkeld worden in relatie met een vijver of wadi.	
1	Er is een cluster van 3 inheemse bomen	In clusters aanplanten / behouden van minimaal 3 inheemse bomen, zoals zomereik, wintereik, linde, berk, zwarte els, beuk, haagbeuk, veldiep, zoete kers, gewone appel en/of lijsterbes.	
2	Er is een rij van >10 inheemse bomen		
1	Er zijn ten minste twee verschillende eetbare fruit- en bessenplanten op het terrein		
2	Boomgaard met > 10 fruitbomen	Aanplant van boomgaard met minimaal 10 fruitbomen: appel, kers, peer, pruim en/of walnoot	
1	Voor vlinders geschikte struiken		
1	Er is droog bloemrijk grasland > 10m ²	Realiseren van droog grasland ter plaatse van gemeenschappelijk of openbaar groen waar deze van lage ecologische kwaliteit is (wat nu gazon is): minimaal 10m ² grondoppervlak. Na inrichting over gaan op ecologisch beheer.	
2	Het terrein is groen, er zijn geen gazons maar kruidenrijke weiden.	Inzaaien van bloemrijk grasland met inheems bloemenmengsel ter plaatse van openbaar / gemeenschappelijk groen: grassen met éénjarige kruidachtige soorten en overblijvende bloeiende vegetatie, minimaal 500 m ² grondoppervlak. Na inrichting overgaan op ecologisch beheer.	
3	Het hele terrein wordt gebruikt voor de productie voedsel (groenten, fruit, noten) (Voedselbos)		
2	Er is een moestuin van tenminste 25 m ²		
3	Er is een moestuin met een composteerverzorging voor tuinafval.		
1	Er zijn Fauna trappetjes bij watergangen bij de harde overgangen.	In combinatie met de aanleg van watergangen of aansluiten op bestaande watergangen.	
2	Tenminste 50% van de oever is natuurlijk aangelegd	In combinatie met de aanleg van watergangen of aansluiten op bestaande watergangen. Er is minimaal 10 meter oeverlengte met een talud van 1:5 of flauwer.	
3	Tenminste 80% van de oever is natuurlijk aangelegd	In combinatie met de aanleg van watergangen of aansluiten op bestaande watergangen. Er is minimaal 50 meter oeverlengte met een talud van 1:5 of flauwer.	
2	Een deel van het terrein wordt overgelaten aan natuurlijke successie (natuurlijke ontwikkeling zonder menselijke invloed)		
2	Er is een natuurlijke haag	Aanplant van hagen - al of niet ter vervanging van hekwerk/ schutting - over een lengte van minimaal 25 meter en met breedte van tenminste 1 meter en hoogte van 1,5 meter met liguster, spaanse aak, zuurbes, hulst, beuk of haagbeuk.	
1	Afscheidingen worden als takkenril uitgevoerd		
1	Het snoeihout blijft op het terrein b.v. in een takkenril		
	<i>Beleid voor anciënniteit in het bomen beheer</i>		
	<i>Bomen moeten planologisch ruimte krijgen. Ook ten opzichte van (ondergrondse) infrastructuur.</i>		

	Scheiden regenwater en verharding		
1	Tuinen worden maar voor maximaal 40% betegeld. Dit ook met het oog op waterberging		
2	Tuinen worden maar voor maximaal 40% betegeld met toepassing van waterdoorlatende verharding.	Waterdoorlatende verharding is o.a.: <ul style="list-style-type: none"> • Houtspaanders, dennenschors of cacaodoppen. • Grind of split in roosterstenen. • Grind, steenslag of schelpen. • Stapstenen • Klinkers met opvoeg of losverband • Poreuze betonklinkers • Grasbetonklinkers 	
1	Regentonnen worden geïntegreerd bij de bouw		
2	Hemelwater wordt gescheiden opgevangen in de tuinen en/of groenvoorziening en geïnfiltreerd in de tuinbodem.		
3	Alle regenwater van de gebouwen en verharde oppervlaktes wordt gescheiden opgevangen geïnfiltreerd in de bodem van het terrein.		
2	Alle oppervlakten op het terrein zijn water doorlaatbaar		
1	Er is een wadi van minimaal 50m2 waarin hemelwater wordt opgevangen.		
2	Er is een regenwatervijver van tenminste 100 m2		
3	Per 5 m ² verharde oppervlakte is er 1 m ² natuurlijke vijver	Realiseren van poel / vijver met minimaal 1 meter waterdiepte, 3 meter diameter en flauw talud; beplant inheemse oeverplanten: gele iis, moerasandoorn, grote kattenstaart, moerasspirea, echte valeriana, grote egelskop en inheemse waterplanten: witte waterlelie, gele plomp, watergentiaan, krabbescheer	
2	Alle bio-afbreekbaar afval van de huishoudens en de tuin wordt gecomposteerd	Dit kan een compostbak in de tuin zijn of een gemeenschappelijke voorziening.	
3	Alleen gerecycleerde materialen worden op het terrein gebruikt		
	Infrastructuur/Civieltechnische werken		
2	Kades en bruggen: Voorzieningen voor Oeverwaluw en ijsvogel en vleermuizen (bij bruggen)		
3	Wegen: Straatverlichting die vleermuisvriendelijk is, of zo veel mogelijk uit/slim gestuurd (kleur en uitstraling vastleggen)	Deze maatregel is zinvol als dit aansluit bij andere maatregelen die de habitat van vleermuizen verbeteren.	
1	Duikers en bruggen met loopplanken voor kleine zoogdieren		
1	Er zijn putten waar padden en kikkers uit kunnen klimmen		
1	Er is geen buitenverlichting bij groen	Dit kan uit oogpunt van veiligheid betekenen dat de functies groen en wandel- en fietspaden niet samen gaan	
1	<i>Metselwerk met kalkspecie voor kalkminnende planten</i>	Bij renovatie / restauratie aan oude muren met geschikte groeiplaatsen: rekening houden met verplaatsen van muurplanten en realiseren van muren met terugliggend voegwerk met kalkhoudende specie en vochtig metselwerk met afstromend regenwater of het realiseren van kademuren met een muurplantvriendelijke constructie die is voorzien van een smalle spouwmuur met vochthoudend materiaal om planten van voldoende water te voorzien, kalkhoudende specie en een terugliggende voeg.	
1-3	Eigen initiatief	Eigen initiatief: in overleg 1 tot 3 punten Er kan ook een eigen groene omgevingsmaatregel worden geformuleerd, mits goed beargumenteerd hoe deze maatregel de biodiversiteit en/of klimaatbestendigheid binnen het project vergroot. Bruggen kunnen bijvoorbeeld zo ontworpen worden dat ook vleermuizen en huiszwaluwen hier een verblijfplaats in vinden. Het aantal punten wordt nader bepaald, in samenspraak met de gemeente.	

Eis: Milieu Prestatie Gebouwen (MPG)

- Doel: Verminderen vraag naar grondstoffen en belasting op het milieu
- Omschrijving: Voor nieuwbouw dienen de waardes gehanteerd te worden conform bouwbesluit 2018. De MilieuPrestatie Gebouwen (MPG) geeft aan wat de milieubelasting is van de materialen die in een gebouw worden toegepast. De MPG is bij elke aanvraag voor een omgevingsvergunning verplicht. Er geldt voor de MPG een maximum grenswaarde van 0,8. Dat is een norm voor de 'schaduwkosten' van de toegepaste materialen. De MPG is opgebouwd uit vier pijlers: ① de milieubelasting van de productie van het materiaal, ② de milieubelasting van het gebruik van het materiaal, ③ de milieubelasting van het afval na de sloop of vervanging van het materiaal en ④ de milieuwinst of -verlies van het materiaal door hergebruik. (Het gaat hierbij om nieuwbouwwoningen en nieuwe kantoorgebouwen die groter zijn dan 100m²). Aanbevolen wordt om de nieuwe gebouwen met een lagere MPG-waarde uit te voeren dan wettelijk vereist (de huidige vereiste waarde is 0,8.). Het verhogen van de ambitie ten aanzien van de MPG is een concrete maatregel die bijdraagt aan de doelstelling. Dat betekent dat waar mogelijk een lagere MPG-norm wordt voorgeschreven (hoe lager de norm, hoe beter de prestatie).

Eis: Circulair Bouwen en Registratie materialen

- Doel: Hergebruik van grondstoffen
- Omschrijving: De bestaande stad is de grondstoffenmijn van de toekomst. Het opstellen van een materialenpaspoort en de registratie daarvan in het Madaster, of vergelijkbaar registratiesysteem, draagt daaraan bij. Het betreft een relatief makkelijk uitvoerbare maatregel (Quick-win) omdat het in de ontwerpfase wordt toegepast en geen uitvoeringskosten betreft.

Ambitie: Toekomstbestendig ontwerpen

- Doel: Flexibiliteit, rekening houden met een veranderend gebruik.
- Omschrijving: Gebouwen worden zo efficiënt mogelijk ontworpen qua kosten, materiaal en ruimte. Dat is op zich een duurzaam uitgangspunt. Het risico is echter dat daardoor het ontwerp weinig flexibiliteit biedt voor functionele verandering op termijn. Gevraagd wordt om daar rekening mee te houden in het ontwerp. Denk aan extra dragend vermogen, flexibel indeelbare plattegronden, overdimensioneren draagstructuur etc. Een gebied heeft een goede toekomstwaarde als er flexibiliteit is om aan te blijven sluiten bij veranderende wensen en verwachte ontwikkelingen.

Eis: Afvalinzameling integreren in ontwerp

- Doel: Hoogwaardige, duurzame afvalinzameling
- Omschrijving: Bij nieuwbouw wordt vaak onvoldoende rekening gehouden met de integratie van voorzieningen voor de (gescheiden) inzameling van afval en grondstofstromen. De voorzieningen voor (gescheiden) inzameling van afval dienen bij de oplevering van nieuwbouwlocaties al op orde te zijn, zodat geen noodoplossingen worden ingezet. Daarom dienen voorzieningen zoals ondergrondse en inpandige containers in een vroege fase van het ontwerp geïntegreerd te worden.

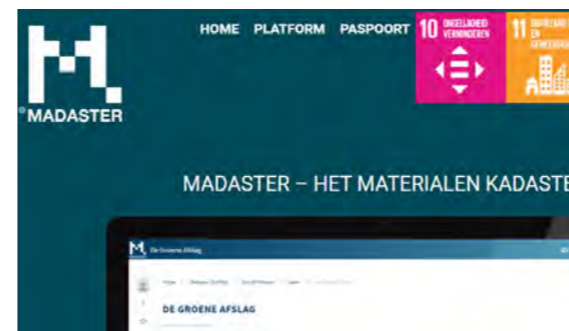
Eis: Fietsparkeren in ontwerp

- Doel: mobiliteitstransitie, verminderen CO₂-uitstoot, stimuleren beweging
- Omschrijving: De fiets speelt een belangrijke rol in de gewenste duurzame mobiliteitstransitie. Fietsparkeren is daarom een belangrijk speerpunt. In het ontwerp moet er aandacht zijn voor het fietsparkeren voor bewoners, maar ook voor bezoekers. Slimme locaties, goed bereikbaar en zeer comfortabel waardoor gebruikers verleid worden de fiets te verkiezen boven de auto. Het fietsparkeren neemt minder ruimte in dan autoparkeren, maar het ruimtebeslag is niet nihil. Bovendien komen er steeds meer soorten fietsen (bakfietsen, elektrische fietsen). Een goede integratie van voldoende fietsparkeren in het ontwerp moet als doel hebben de ruimtelijke kwaliteit te vergroten én om het gebruik van de fiets te stimuleren.

Eis: Laadpunten auto

- Doel: Verminderen CO₂-uitstoot,
- Omschrijving: Als onderdeel van de energietransitie wordt elektrisch rijden gestimuleerd door het vergroten van de laadinfrastructuur (laadvoorzieningen). Bouwontwikkelingen moeten voldoende laadvoorzieningen realiseren. Het CROW heeft hiervoor een richtlijn opgesteld, die als uitgangspunt gehanteerd dient te worden. Als laadvoorzieningen inpandig worden gerealiseerd (in een parkeergarage), dient aan de juiste veiligheidseisen voldaan te worden.

Ambitie: Voor gebruik van wc-spoeling en wasmachine wordt de aanleg van een 'grijs-watercircuit' aanbevolen.



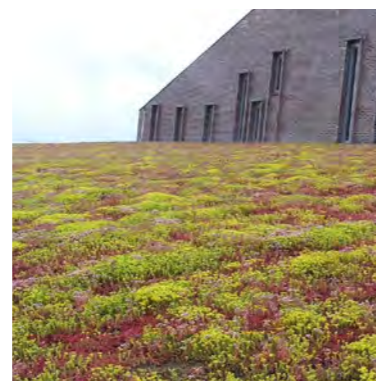
Nestgelegenheid voor insecten



**Nestgelegenheid voor vogels, vleermuizen
(kleine zoogdieren)**



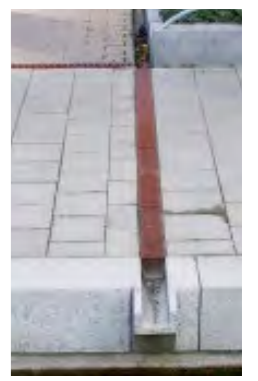
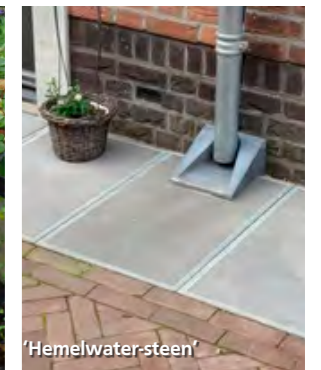
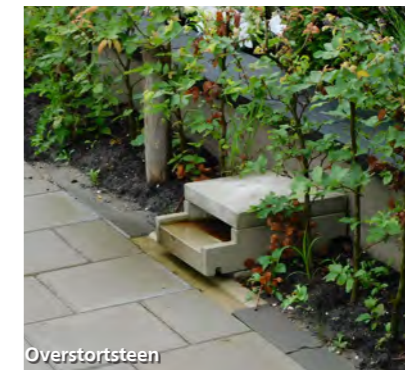
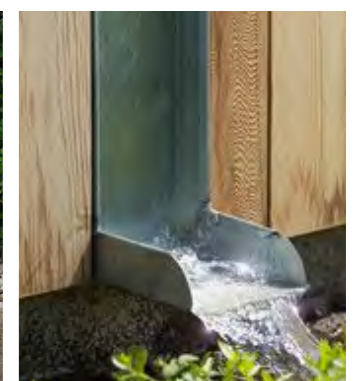
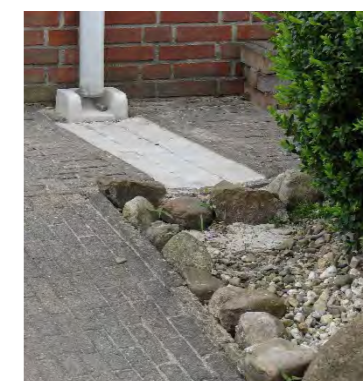
Groene daken



Verticale en hangende begroeiing



Afkoppelen hemelwater van privaat domein:



4 Openbare ruimte

4.1 Uitgangspunten

Groen is een belangrijk element in het plangebied. Dit is waar bewoners elkaar kunnen ontmoeten en kunnen recreëren. Het creëren van een prettige, groene en informele sfeer is van groot belang voor de ontwikkeling. Door het plangebied heen ligt de centrale groene as, die verschillende plekken en speelplaatsen met elkaar verbindt. Nieuwe woningen aan de centrale groene as zorgen voor 'sociale ogen', zicht op het groen en verbeteren de sociale veiligheid. Het centrale groen dient als ontmoetingsplek, waar gespeeld en verbleven kan worden.

Groen heeft naast haar recreatieve en esthetische functie ook een rol in duurzaamheid. De urgentie voor natuurinclusief en klimaatadaptief bouwen is evident. De biodiversiteit loopt terug en de gevolgen van de klimaatverandering zijn merkbaar in de dagelijkse leefomgeving. De zomers kunnen extreem droog zijn waardoor de bodem daalt en planten en dieren het moeilijker hebben. Daartegenover staan hevigere buien met veel overlast tot gevolg. Een natuurinclusieve en klimaatadaptieve inrichting van de leefomgeving draagt bij aan het terugdringen van de negatieve effecten. En daarnaast zorgt een leefomgeving met meer biodiversiteit, een robuuste waterhuishouding, minder hittestress, en een op natuurlijke wijze gezuiverde lucht ook voor het welzijn van mensen. Hoe meer groen in de wijk, hoe beter regenwater in de grond opgenomen kan worden en hoe minder water er afgevoerd hoeft te worden via het riool. In het plangebied wordt waar mogelijk de toepassing van verharding beperkt. Er komt groen waar het kan, en verharding alleen waar het moet. Waar mogelijk wordt halfverharding e/o halfopen verharding toegepast (parkeerplaatsen uit te voeren met halfopen verharding). Het beperken van verharding, het groen (schaduw) en de waterstructuur (verkoeling) dragen bij aan het voorkomen van hittestress.

Op de kaart is aangegeven welke locaties overwogen kunnen worden om verharding te verwijderen en groen toe te voegen.

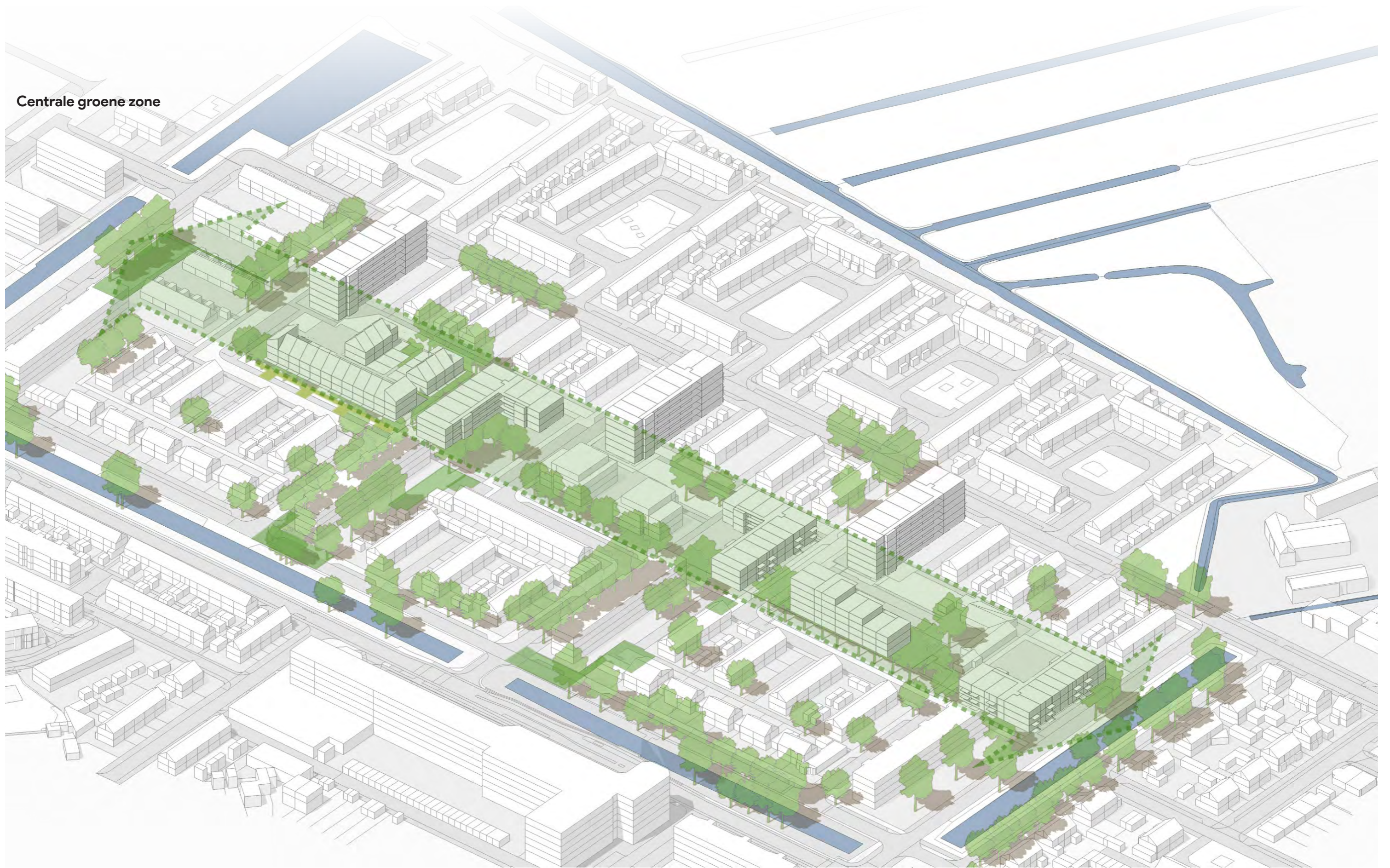
Het groen dat toegepast wordt, bestaat uit bestaande en nieuwe bomen (inheems gebiedseigen), heesters, haagbiotopen (natuurlijke hagen), bodembedekkers en bloem- en kruidenrijk gras. Het groen wordt zoveel als mogelijk natuurinclusief ingericht. Bij het toevoegen van groen is het belangrijk dat er ook wordt gekeken naar de omgeving. het is belangrijk om biotopen aan te sluiten op het buitengebied en de groenblauwe netwerken.

Groen



■ kansen voor vergroening
toevoegen groen/beplanting

Centrale groene zone



4.2 Speelplekken

In de Staatsliedenbuurt worden de speelplekken geherstructureerd en heringericht. In de uiteindelijke situatie zullen er drie speel-/beweeg-/ontmoetingsplekken zijn. Deze drie plekken liggen in de centrale groene zone. De middelste speelplek is een “Buurt-initiatiefplek” die voor alle leeftijden wordt ingericht. De andere speelplekken zijn “Steunspeelplekken” voor de leeftijd 4-12 jaar. De speelplek tussen Kuypersstraat en Schaepmanstraat (nabij de Kennedylaan) wordt opgeheven. De toestellen van deze speelplek worden verplaatst naar één van de steunspeelplekken en de locatie wordt groen ingericht.

Speelplekken lenen zich ervoor om extra kwaliteit te geven aan de buurt. Deze zorgen niet alleen voor speelgelegenheid in de wijk, maar brengen ook extra groen, duurzaamheid of een ontmoetingsplek in de buurt. Bij de inrichting van de buurt-initiatiefplek en de steunspeelplekken zullen (in een latere fase) bewoners betrokken worden. De inrichting is maatwerk en de aard van de plekken zal per locatie verschillen. Dit zal o.a. afhangen van welke doelgroep wordt bediend, welke type spel wordt aangeboden en welke extra opgave er aan gekoppeld kan worden. Zo is te thematiseren per speelplek naar activiteit of leeftijdsgroep: 1x speelplek voor jongere jeugd, en de andere plekken inrichten voor bijvoorbeeld ontmoeting (ook voor volwassenen), sport (basketbal, tafeltennis?), etc. Bij het ontwerpen van de speelplekken zal de focus niet liggen op de speeltoestellen, maar meer op speelaanleidingen. Dat zijn objecten die, in plaats van slechts één functionaliteit te hebben, meer aan de fantasie van de kinderen overlaten. Hierbij kan gedacht worden aan boomstammen, hoogtevverschillen (heuvels), klimblokken, etc. Dit draagt ook meer bij aan de duurzame uitstraling van de wijk. Een ontmoetingsplek kan ook ‘smart’ ingericht worden met bijvoorbeeld een USB-aansluiting op zonne-energie.

Een belangrijk uitgangspunt bij de speelplekken is dat ze groen worden ingericht. Deze kunnen zo een duurzaam en onderscheidend karakter krijgen. Speelplekken worden met natuurlijke materialen ingericht (o.a. hout) en niet met ‘plastic’ in felle kleuren. De toepassing van hout ligt voor de hand, en voor de ondergrond kan gras, zand of houtsnippers worden toegepast. Er dienen voldoende bankjes te komen om te zitten, ook op plekken waar geen speelplek is. Verder is bij de inrichting van de speelplekken en de toepassing van speeltoestellen de veiligheid van het eerste belang, en pas dan de (groene) inrichting van deze plekken. Ten aanzien van veiligheid is het ook van belang dat speelplekken veilig te bereiken zijn voor kinderen. De uiteindelijke inrichting en vormgeving van de speelplekken zal plaatsvinden in samenspraak met de (toekomstige) bewoners.

Speellint





- natuurlijke uitstraling
- natuurlijke materialen, natuurlijke kleuren
- hoofdmateriaal hout
- toestellen in combinatie met speelaanleidingen
- gericht op beweging, klauteren, etc.



beeld: Google Images



speellint



speelaanleiding



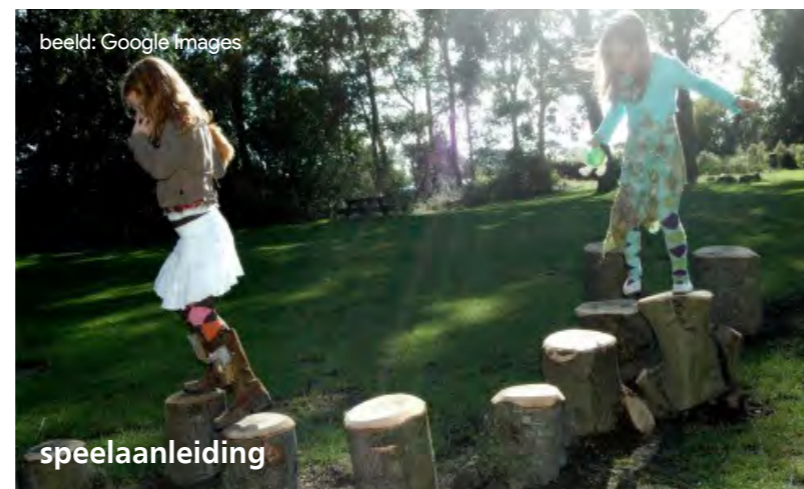
beeld: Google Images

toestellen voor de jongste jeugd



beeld: Google Images

toestellen voor de jongste jeugd



beeld: Google Images

speelaanleiding



Wateroverlast beperken door waterafvoer te verbeteren en meer waterberging te creëren. Groter oppervlak 'onverharde bodems': overweeg halfopen verharding en halfverharding



4.3 Klimaatadaptatie

Veilig, schoon en gezond water is een belangrijk onderdeel van een duurzame leefomgeving. Dat vraagt extra aandacht bij een veranderend klimaat. Kwetsbaarheid voor klimaatverandering vermindert door kansen voor klimaatadaptatie te benutten, bijvoorbeeld door in het ontwerp van de openbare ruimte rekening te houden met de toenemende kans op wateroverlast, hitte en droogte en de gevolgen van overstromingen.

Door klimaatverandering worden de zomers gemiddeld droger, maar er komen ook hevigere buien voor die wateroverlast kunnen veroorzaken. Beperk schade door wateroverlast door de waterafvoer te verbeteren en meer waterberging te creëren. Als het oppervlak onverharde bodems en oppervlaktewater toeneemt, zakt regenwater gemakkelijker in de bodem en ontstaat een buffer voor drogere perioden. De ecologische waterkwaliteit verbetert als de kwaliteit en de omvang van leefgebieden voor planten en dieren toenemen.

Eis: Watertoets en -compensatie

- Doel: Verminderen van wateroverlast en -tekort
- Omschrijving: Het watersysteem wordt robuust ingericht met waterbergings- en afvoermogelijkheden conform de watertoets. Een ontwikkeling mag niet leiden tot verslechtering van de waterhuishouding of een versnelde toename van de af- en aanvoer van water. Er mag geen afwenteling plaatsvinden op naastgelegen percelen/gebieden en er wordt rekening gehouden met de gewenste stroombaan van het hemelwater. De watertoets is een wettelijke verplichting bij planvorming en moet uitwijzen of/hoeveel gecompenseerd dient te worden. (Richtlijn : 100% van het verlies wateroppervlak en 15% van de toename van verhard oppervlak.) De watertoets is geen toets achteraf, maar een ontwerpvoorbeeld waarbij de waterbeheerder vroegtijdig wordt betrokken.

Natuur in de bebouwde kom draagt bij aan het ecosysteem. Bouwen en ontwikkelen met oog voor deze natuur zorgt voor een gezonde, kwalitatieve en toekomstbestendige leefomgeving voor mens en dier. Door natuur al in het ontwerp stadium mee te nemen kan er met relatief simpele en goedkope maatregelen al veel bereikt worden.

Eis: Quickscan Wet Natuurbescherming,

compensatiemaatregelen ecologie en natuurinclusieve bebouwing en openbare ruimte

- Doel: Behoud en bevordering van de natuurinclusieve waarden, ecologische waarden en biodiversiteit.
- Omschrijving: Bij elke ruimtelijke ontwikkeling moet deze met een quickscan Wet Natuurbescherming beoordeeld worden op ecologische effecten. Een quickscan ecologie maakt standaard deel uit van de uit te voeren onderzoeken. Deze quickscan kan als basis dienen voor een mitigatie- of compensatieplan in het kader van een ontheffingsaanvraag. Het ontwerp houdt rekening met uitkomsten van de quickscan en wordt hierop aangepast en past, als behoud niet mogelijk is, compenserende maatregelen toe. De compenserende maatregelen worden genomen voor de aangetroffen (beschermde) soorten.

4.4 Verkeer en Parkeren

Ten behoeve van dit stedenbouwkundig programma van eisen is door BVA Verkeersadviezen een verkeersonderzoek uitgevoerd (22049 verkeersonderzoek Atlantische Buurt Maarssen, d.d. 21 november 2022). De grootschalige vernieuwing van de buurt zorgt ervoor dat de mobiliteit mee zal veranderen. BVA Verkeersadviezen is om die reden gevraagd om de huidige en toekomstige parkeer- en verkeerssituatie inzichtelijk te maken, en eerder is al een parkeeronderzoek uitgevoerd.

De realisatie van nieuwbouwwoningen in de Staatsliedenbuurt ter vervanging en uitbreiding van het bestaande woningareaal brengt en extra parkeervraag met zich mee. Met betrekking tot de invulling van het parkeren is het de vraag of het maximaliseren van het aantal parkeerplaatsen in de directe omgeving van de nieuwbouw wenselijk is. Als gevolg van het maximaliseren van het aantal parkeerplaatsen in de herontwikkelingsgebieden krijgen deze gebieden vorm als een ‘stenige’ omgeving met heel veel verharding en weinig groen. Hierbij is de vraag gerechtvaardigd of dit de gewenste kwaliteitsslag voor de omgeving biedt. Het is dan ook de vraag of deze werkwijze de meeste gewenste is. Dit mede omdat uit het parkeeronderzoek blijkt dat er in de directe omgeving van de planlocaties nog ruimschoots voldoende restcapaciteit aan parkeerplaatsen beschikbaar is. Op basis van onderzoek, de ‘Passende Parkeernorm-tool’ en een enquête van Portaal kan worden geconcludeerd dat een parkeernorm van 0,95 – 1,7 parkeerplaats per woning (afhankelijk van het type woning) voor de nieuwbouw passend is. De minimale waarde ligt lager dan de parkeernormen die de gemeente Stichtse Vecht hanteert (1,4 parkeerplaats per woning). Het verdient om meerdere redenen (onder andere financiële en ruimtelijke) aanbeveling uit te gaan van het realiseren van voldoende parkeerplaatsen, maar een (te groot) overschot te voorkomen en daarom de gevalideerde parkeernorm toe te passen. Temeer daar hierin al restcapaciteit is ingebouwd.

Er wordt dan ook geadviseerd de nieuwe situatie niet sectoraal (per deelgebied) te beschouwen maar een en ander in een breder perspectief te bezien. Dit vraagt om een meer integrale visie op de gehele Staatsliedenbuurt. Tijdens een uitgevoerde schouw in het gebied is gebleken dat er weliswaar veel groen binnen de wijk aanwezig is, maar dat het veelal niet gaat om functioneel groen. Het anders gebruiken van (delen van) dit groen kan veel meer kwaliteit opleveren. Ook het parkeren kan op veel locaties veel meer geïntegreerd worden in het groen, waardoor de ruimte efficiënter kan worden gebruikt, er meer groen kan worden ingebracht en het aantal parkeerplaatsen, indien nodig of gewenst, op diverse locaties zelfs eenvoudig kan worden vergroot. Het algemene beeld binnen de wijk kan hierdoor kwalitatief naar een (veel) hoger niveau worden getrokken. Het is van belang dat de inrichting van de straten zodanig is dat parkeren op niet aangegeven plaatsen niet mogelijk is. Alleen dan zal men bereid zijn het voertuig op iets grotere afstand dan ‘voor de deur’ te parkeren. Het is hierbij van belang dat deze situatie vanaf het begin optreedt, waardoor er geen gewenning optreedt in een tijdelijke situatie. Het aanpassen van gedrag is lastig.

Concreet betekent bovenstaande voor het realiseren van voldoende parkeerplekken in het plangebied (volgens de aangepaste passende parkeernorm) dat er 238 parkeerplekken nodig zijn, deels te realiseren door (betere) benutting van bestaande parkeerplekken en deels door parkeerplaatsen toe te voegen. In het gebied is ruimte voor 260 parkeerplaatsen. Het advies is om dit overschot van 22 parkeerplekken niet te realiseren, maar achter de hand te houden. Deze ruimte wordt groen ingericht en in geval er toch meer parkeerplaatsen nodig zijn, is toevoeging relatief eenvoudig mogelijk.

Bij het uitwerken van herinrichtingsvoorstellen van straten om ruimte te maken voor meer parkeerplaatsen dient te worden gekeken in hoeverre dit mogelijk is in verband met de kabels en leidingen in de ondergrond. Het is niet wenselijk als kabels en leidingen onder de parkeerplekken komen te liggen, aangezien deze te allen tijde bereikbaar moeten zijn. Dit kan bijvoorbeeld bij de Europalaan het geval zijn, waar in plaats van langsparkeren, haaks parkeren is voorgesteld.

Met het oog op de verkeersveiligheid is een aantal ingrepen mogelijk:

- twee verkeersknips op de Kennedylaan invoeren, waardoor sluipverkeer vanaf de Plesmanlaan (vaak veroorzaakt door halterende bussen) niet meer mogelijk is. Op de locatie van de knips, is het toevoegen van groen mogelijk.
- Het invoeren van eenrichtingsverkeer op de Thorbeckelaan in noord-zuid richting, waardoor een circuit ontstaat met de Albardastraat (die nu al eenrichtingsverkeer is in zuid-noordelijke richting). Met deze ingreep worden de kruispunten aan de noord en zuidzijde van beide straten overzichtelijker. Ook maakt eenrichtingsverkeer op de Thorbeckelaan de voetgangersoversteek naar de beoogde voetgangersbrug over het water beter mogelijk.

Beide verkeersmaatregelen dienen in samenspraak met de omwonenden nader uitgewerkt en onderzocht te worden.

Tot slot dient opgemerkt te worden dat de ontwikkeling van de Staatsliedenbuurt een toename van de autoverkeersbewegingen tot gevolg zal hebben. Met de komst van ongeveer 115 nieuwe woningen neemt de verkeersdruk in en rondom het gebied enigszins toe. Globaal zal het gaan om maximaal ongeveer 600 voertuigbewegingen per werkdagemaal extra ten opzichte van de huidige situatie. Het is niet de verwachting dat er in grote mate sprake zal zijn van interne ritten. Dat wil zeggen, ritten die uitsluitend binnen de Atlantische buurt worden afgewikkeld. De 600 voertuigbewegingen per werkdagemaal wikkelen zich dus met name af op de Plesmanlaan. Omgerekend naar het drukste uur (spitsuur) betreft het maximaal ongeveer 20 voertuigbewegingen per uur. Ergo circa 1 voertuig per 3 minuten. Dergelijke aantallen leiden niet tot een substantiële verkeersstroom op de Plesmanlaan en hebben slechts zeer beperkt invloed op de verkeersafwikkeling van de Plesmanlaan, die nu echter al wel te wensen over laat.

parkeernorm en parkeervraag nieuwe bebouwing

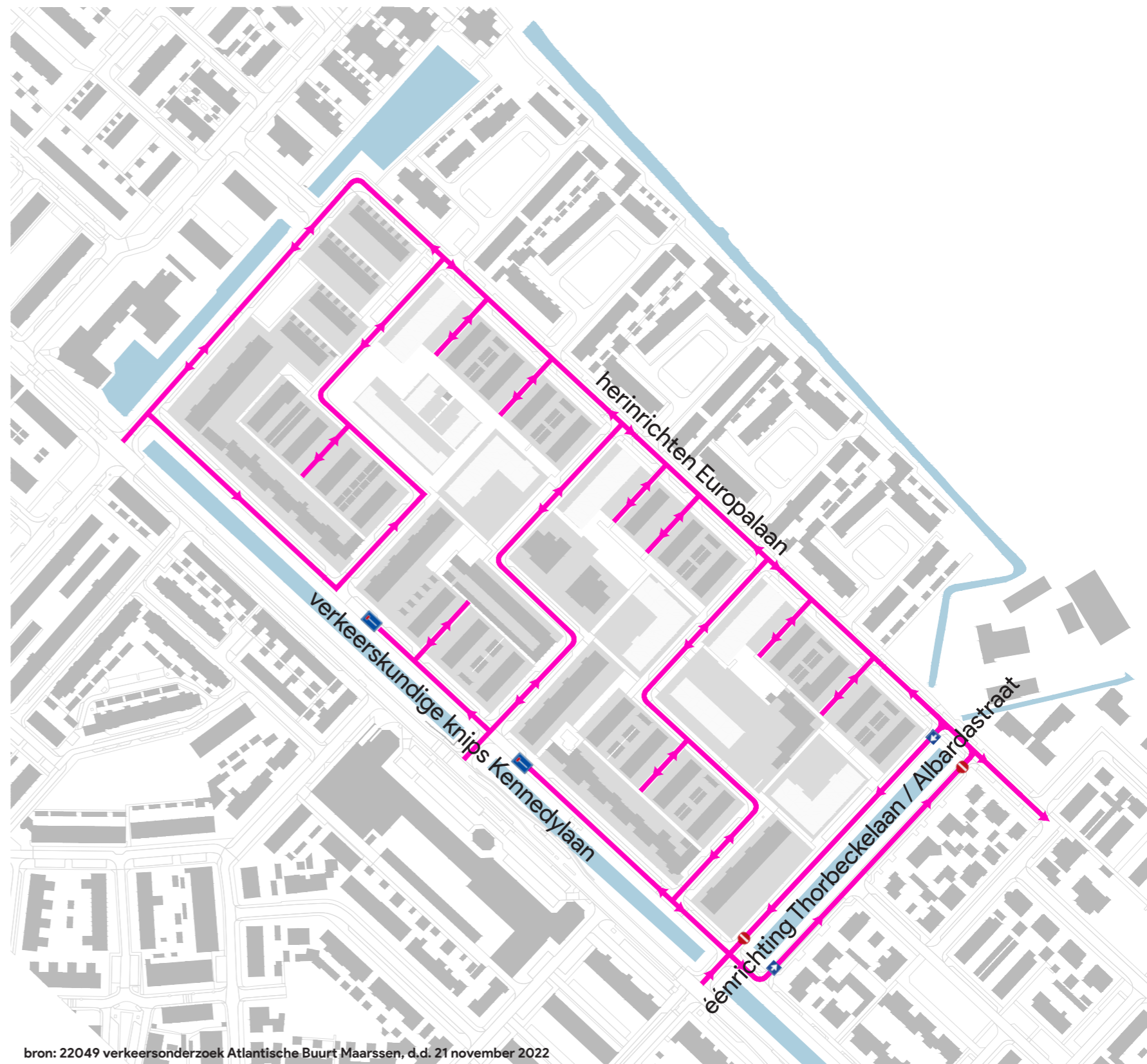
	Aantal woningen			Parkeernorm						Parkeervraag		
	sociale		vrije sector	sociale huur		vrije sector huur		vrije sector koop		bewoner	bezoeker	totaal
	huur	huur	koop	bewoner	bezoeker	bewoner	bezoeker	bewoner	bezoeker			
A, B, C	113	13		0,85	0,1	1	0,15	1,5	0,2	109,05	13,25	122,3
D, F, G	76	8								72,6	8,8	81,4
H			20							30	4	34
Totaal	189	21	20							211,65	26,05	237,7
	230									237,7		

bron: 22049 verkeersonderzoek Atlantische Buurt Maarsssen, d.d. 21 november 2022

Het is bekend dat de verkeersafwikkeling van de Plesmanlaan niet afdoende is, en met de verschillende woningbouwplannen in Maarsssen is de verwachting dat dit verslechterd als er geen verkeersmaatregelen worden getroffen door de gemeente ter ontlasting van de hoofdinfrastructuur. De gemeente Stichtse Vecht is bezig met het tegen het licht houden van de verkeersafwikkeling op de hoofdwegstructuur. Bij de verdere planvorming van de Staatsliedenbuurt dient hierover afstemming te worden gezocht.

Een en ander is nader toegelicht in de bijlage "22049 verkeersonderzoek Atlantische Buurt Maarsssen, d.d. 21 november 2022".

Verkeer nieuw

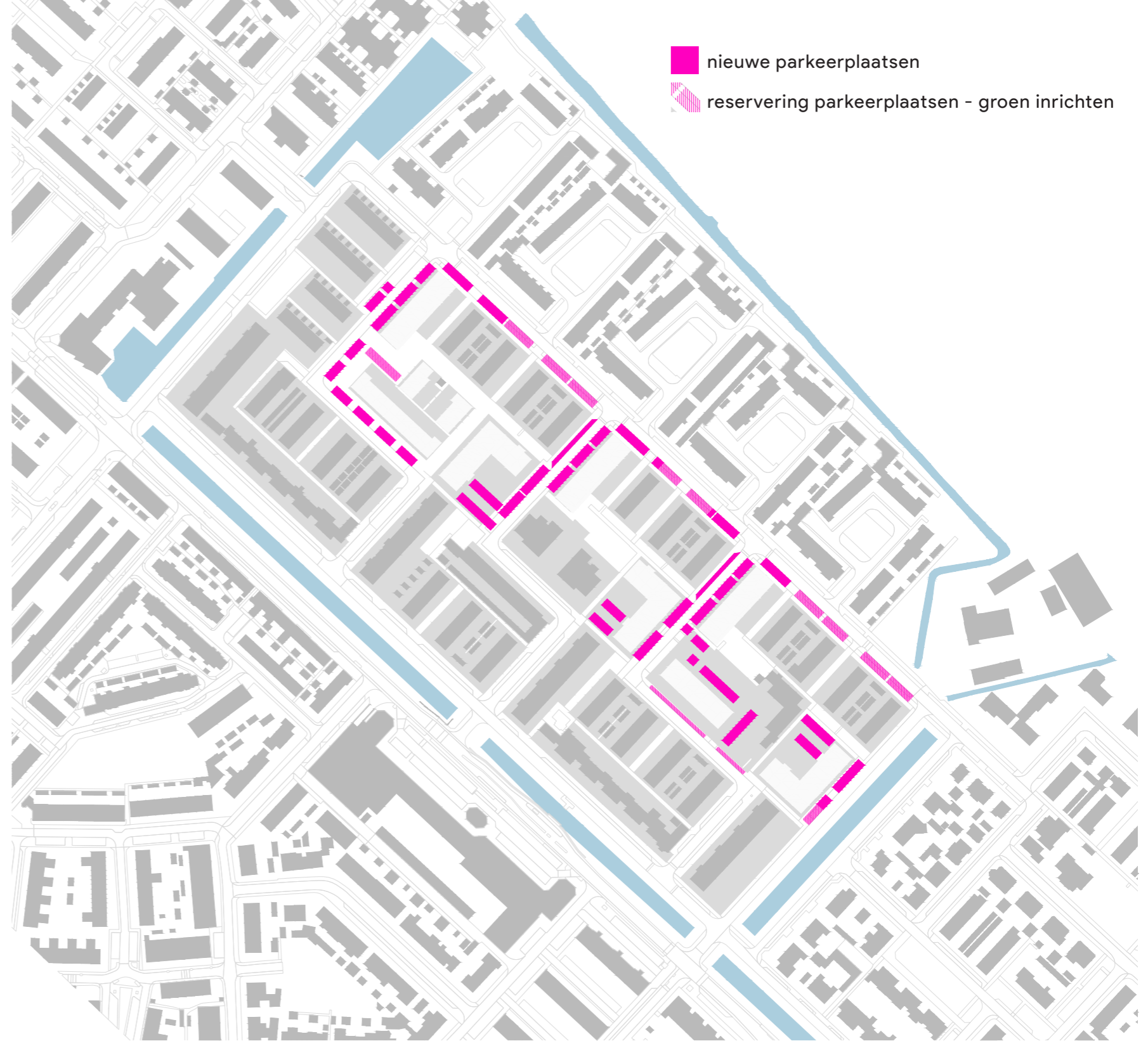


bron: 22049 verkeersonderzoek Atlantische Buurt Maarsssen, d.d. 21 november 2022

Te vervangen/te optimaliseren bestaande parkeerplaatsen

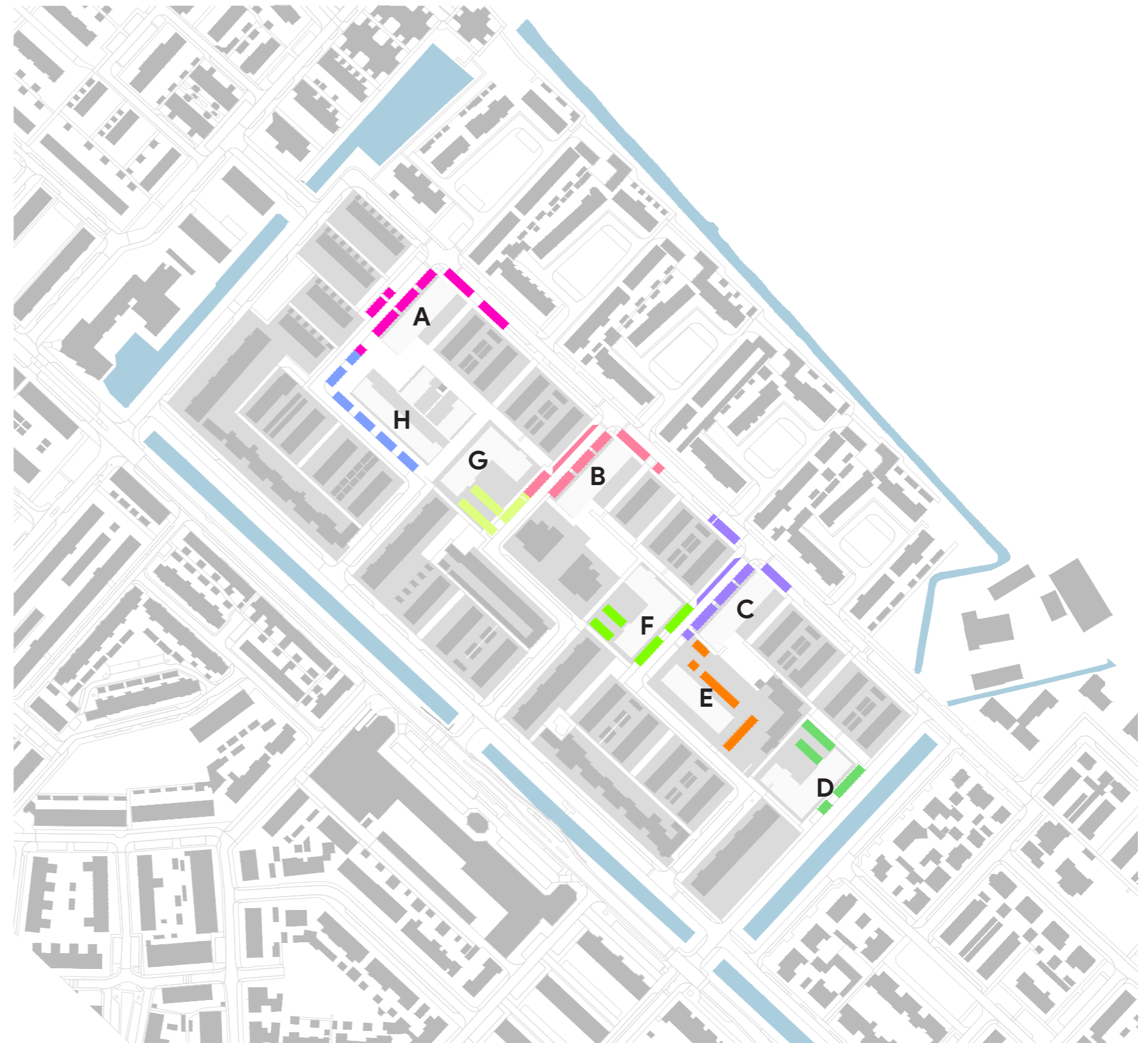


Nieuwe parkeerplaatsen



Blok	parkeerbehoefte		in tekening: ↓ parkeren nieuw	
	nieuw			
A	42 p.p.		42 p.p.	█
B	42 p.p.		42 p.p.	█
C	42 p.p.		42 p.p.	█
D	28 p.p.		28 p.p.	█
E	31 p.p.		27 p.p.	█
F	28 p.p.		28 p.p.	█
G	28 p.p.		28 p.p.	█
H	28 p.p.		28 p.p.	█
Totaal	238 p.p.		238 p.p.	

Parkeerbalans



parkeernorm en parkeervraag nieuwe bebouwing

	Aantal woningen			Parkeernorm						Parkeervraag		
	sociale	vrije sector		sociale huur		vrije sector huur		vrije sector koop		bewoner	bezoeker	totaal
	huur	huur	koop	bewoner	bezoeker	bewoner	bezoeker	bewoner	bezoeker			
A, B, C	113	13		0,85	0,1	1	0,15	1,5	0,2	109,05	13,25	122,3
D, F, G	76	8								72,6	8,8	81,4
H			20							30	4	34
Totaal	189	21	20							211,65	26,05	237,7
	230									237,7		

bron: 22049 verkeersonderzoek Atlantische Buurt Maarssen, d.d. 21 november 2022

4.5 Uitgangspunten herinrichting openbare ruimte

Voor de herinrichting van de openbare ruimte zijn de uitgangspunten opgenomen in hoofdstuk 6. In dat hoofdstuk zijn de beleidsdocumenten opgenomen die relevant zijn voor de (her)-inrichting van het openbaar gebied in de Staatsliedenbuurt.

Hieronder vallen onder andere de volgende documenten.

- Groen Structuur Plan Gemeente Stichtse Vecht (d.d. 15 september 2017)
- Gemeentelijk Verkeer- en Vervoerplan Stichtse Vecht 2013 (d.d. augustus 2015)
- Buiten spelen, natuurlijk! (d.d. 22 april 2014)
- Afspraken klimaat adaptief bouwen Utrecht (d.d. juni 2021)
- Bomen in Beeld, Bomenbeleid en Structuurplan 2015-2035 (d.d. 14 maart 2015)
- Gemeentelijk Rioleringsplan Stichtse Vecht 2022-2026 (d.d. 15 februari 2022)
- LIOR - Stichtse Vecht, Leidraad Inrichting Openbare Ruimte (d.d. 8 november 2022)
- CROW500-richtlijn
- Grondstoffenplan Stichtse Vecht 2016 – 2022

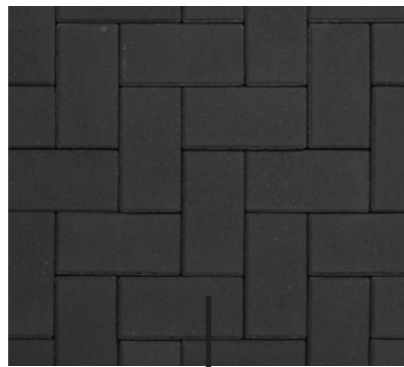
Als basis materiaalpalet voor de verharding bij herinrichting van de openbare ruimte wordt uitgegaan van de huidige (meest recent aangelegde) verharding. Dit 'verhardingsbeeld' wordt doorgezet bij nieuwe herstrating of herinrichting.

basispalet

trottoir
Betontegel 30x30cm
kleur grijs halfsteens verband



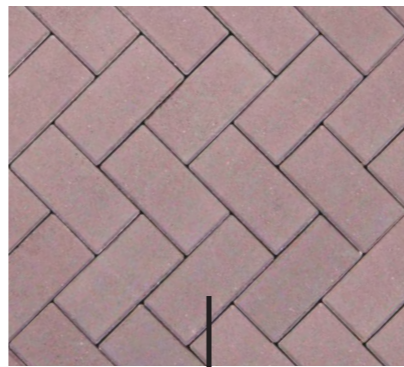
parkeervakken
Betonklinker keiformaat
kleur antraciet elleboogverband



rijbaan
Gebakken straatsteen dikformaat
kleur brons keperverband



rijbaan
Betonklinker keiformaat
kleur heidepaars keperverband



trottoir
Betontegel 30x30cm
kleur grijs halfsteens verband



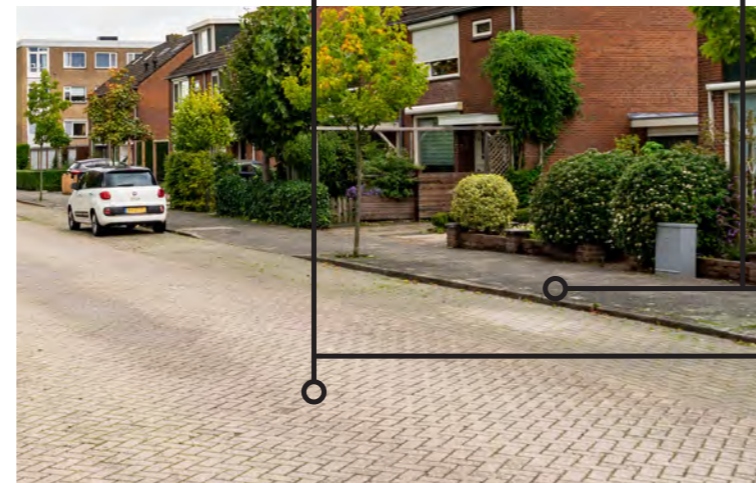
toegevoegd palet
Grasklinker New City Basic
kleur antraciet



toegevoegd palet
Grasklinker Aqua Bricks
kleur grijs



Troelstrastraat - Schaepmanstraat - Kuiperstraat

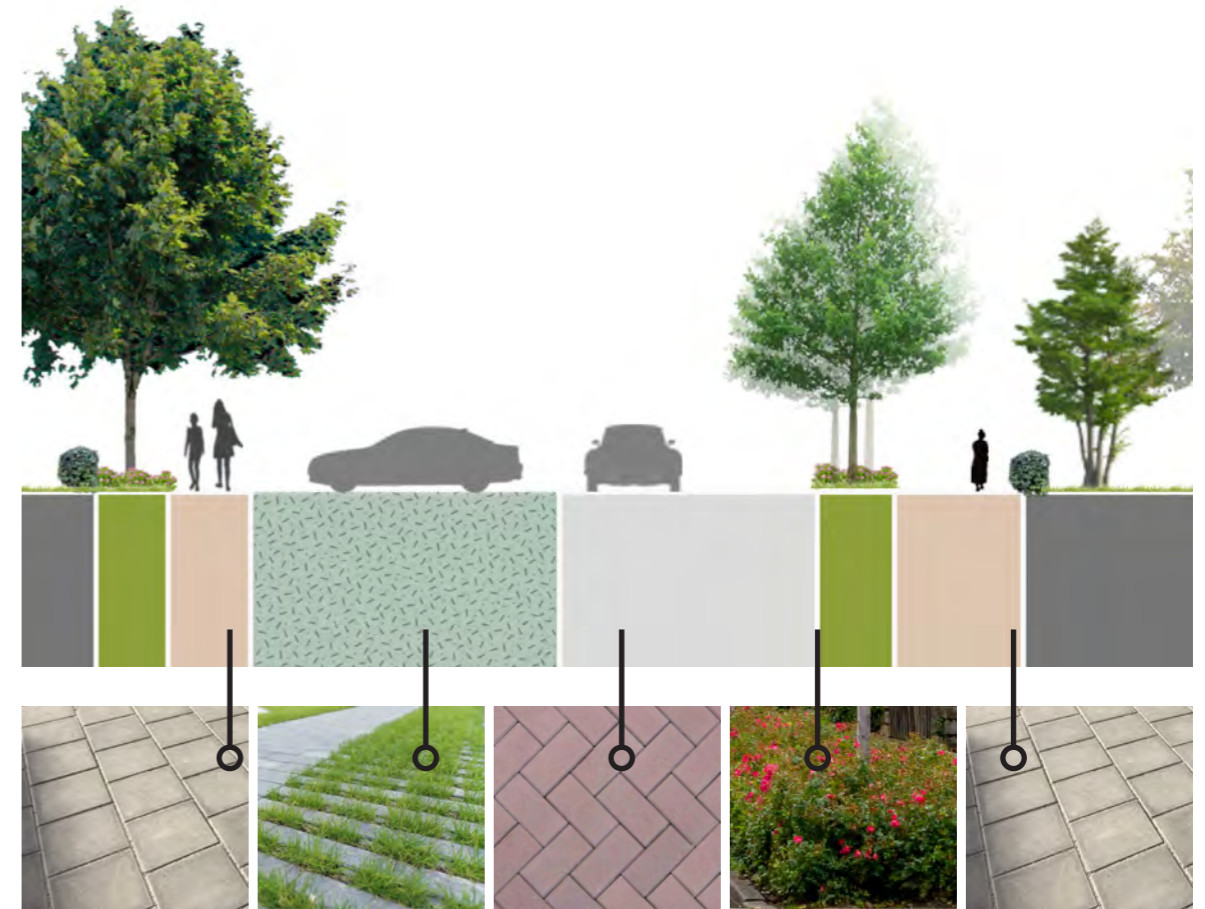


Kennedylaan

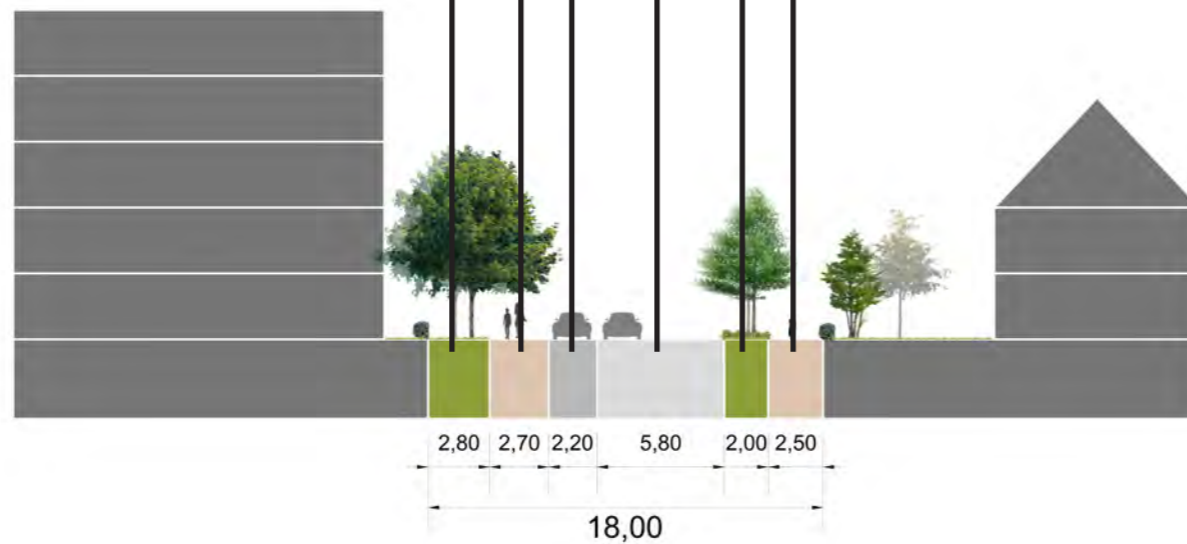


Europalaan

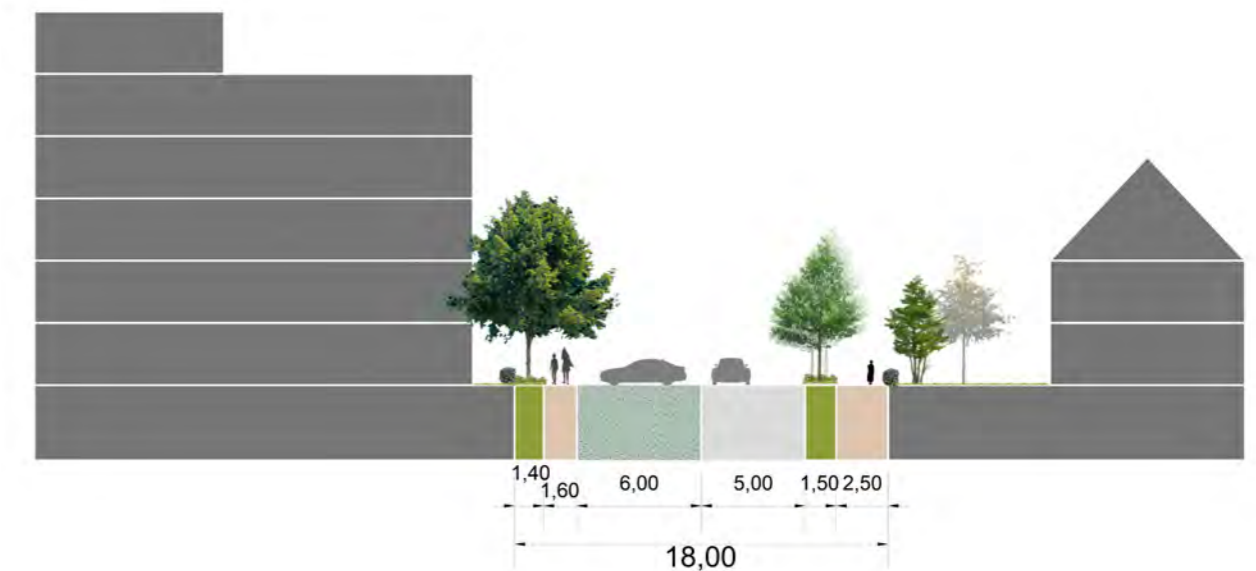
Herprofilering Europalaan



Huidige situatie



Voorstel nieuwe situatie





proefverkaveling, dit is een voorbeeldinvulling

4.6 Deelmobiliteit, langzaam verkeer en openbaar vervoer

Ambitie: Stimuleren deelmobiliteit

De Staatsliedenbuurt is goed bereikbaar per auto en fiets, en ligt op loopafstand van buslijn 12 en fietsafstand van NS-station Maarssen. Gezien deze ligging en het specifieke programma dat hier wordt gerealiseerd, zijn er kansen voor het introduceren van deelauto's.

Als er deelauto's in de Staatsliedenbuurt komen, kan het totaal aantal parkeerplaatsen omlaag waardoor er ruimte vrijkomt voor bijvoorbeeld meer groen. De richtlijn is dat per deelauto er drie parkeerplaatsen minder nodig zijn. Een deelauto kan geen parkeerplaatsen in een privé (gebouwde) parkeervoorziening of het aandeel bezoekersparkeerplaatsen van de parkeernorm vervangen. De richtlijn is dat bij aanvang voor iedere 20 (nieuwe) woningen één deelauto geïntroduceerd kan worden (bij succesvol gebruik uit te breiden). Vanuit het nieuwe programma voor de Staatsliedenbuurt zijn in totaal 10 deelauto's bij aanvang realistisch. Als deelmobiliteit succesvol wordt toegepast kunnen er zo'n 20-30 parkeerplaatsen minder nodig zijn ten opzichte van de berekening die in hoofdstuk 4.4 en in de bijlage "22049 verkeersonderzoek Atlantische Buurt Maarssen, d.d. 21 november 2022" is weergegeven. De eis is wel dat de ruimte die vrijkomt door het realiseren van minder parkeerplaatsen ten gunste komt van het groen, op zodanige wijze dat bij beëindiging van het gebruik van deelauto's of bij tegenvallende afname van de parkeerdruk door deelauto's de vrijgekomen ruimte alsnog ingezet kan worden voor parkeerplaatsen.

Ambitie: Stimuleren fiets en voetgangers door de openbare ruimte

- Doel: Openbare ruimte zo inrichten dat het aanzet te voet, met de fiets of met het OV te gaan
- Omschrijving: Mobiliteit begint al bij de deur van de woning. Belangrijke uitgangspunten voor het ontwerpen zijn dat de voetganger en de fietser een prominentere rol krijgen binnen de Staatsliedenbuurt. Bij de ontwikkelingen moet dit principe leidend zijn. Bijvoorbeeld met een aantrekkelijke looproute naar het winkelcentrum aan de Plesmanlaan, voldoende en comfortabele fietsenbergingen of -stallingen die gemakkelijker bereikbaar zijn dan de parkeerplaatsen voor auto's, etc.



laadvoorzieningen voor elektrische auto's - combinatie met openbare verlichting

elektrische deelauto's

5 Beeldkwaliteit bebouwing

Bewust van de context

De Staatsliedenbuurt is geen ‘nieuwe locatie’: er wordt al meer dan 50 jaar gewoond en geleefd. Meerdere generaties zijn er opgegroeid en naar school gegaan. Meerdere generaties hebben er gespeeld. De Staatsliedenbuurt is geen nieuwe buurt op zichzelf, er wordt in feite een bestaande wijk getransformeerd. De nieuwe bebouwing gebruikt bestaande kwaliteiten en voegt nieuwe kwaliteiten toe. Het architectuurbeeld staat hierin niet op zichzelf (‘kijk-mij-nou architectuur’), maar draagt op een bescheiden wijze bij aan de bestaande sociale en ruimtelijke context. De architectuur is dus dienstbaar, maar staat wèl ergens voor.

Het stedenbouwkundig plan is zich bewust van de kwaliteiten van de bestaande omgeving. Het voegt zich naar de context door bestaande paden en groen te handhaven en in een nieuwe groene omgeving ook nieuwe relaties te leggen. In onze visie zou ook het architectuurbeeld hetzelfde moeten doen: een beeld dat een bewustzijn van de bestaande context laat zien, en daarmee het stedenbouwkundig plan ondersteunt. Die context wordt enerzijds bepaald door de hoogbouw binnen de Staatsliedenbuurt die strak en modern is en anderzijds de laagbouw van de buurt die ‘gewoon’, huiselijk en ingetogen is. Het architectuurbeeld van de nieuwe woningen voegt zich hiertussen, en combineert het moderne met het huiselijke: “Ingetogen eigentijds”. Het architectuurbeeld is zowel ‘stoer’ en stoutmoedig als verfijnd met een menselijke maat.

De bestaande en te behouden bebouwing, zowel de grondgebonden woningen als de appartementen, moeten als (dominante) context voor de nieuwbouw worden beschouwd. De vraag is nu: Op welke aspecten zal de nieuwbouw aansluiting zoeken met de bestaande omgeving om de ruimtelijke continuïteit te waarborgen en op welke punten zal het juist moeten afwijken van de context? Er worden nieuwe woningtypologieën geïntroduceerd in de Staatsliedenbuurt. Als onvermijdelijk gevolg van dit nieuwe programma, zal er op het aspect van bouwmassa, geleding, gevelindeling en -detaillering en ontsluitingsprincipe afgeweken worden van de bestaande bebouwing.

Er wordt daarom gekozen voor een architectuurstijl die we omschrijven als ‘ingetogen eigentijds’. Dat houdt in dat de bebouwing in aansluiting op de bestaande architectuur een herkenbare signatuur heeft met klassieke opbouw en verhoudingen, zonder dat die vervalt in een vorm van traditionalisme of het toepassen van clichés. Dat houdt ook in dat er gekozen wordt voor natuurlijke materialen (baksteen) en dat er ruimte is voor ‘speelsheid’ zoals verspringingen en specifieke detaillering zoals diepe neggen, een gedetailleerde dakrand, een arcade of een luifel bij de entree, een doorlopende betonband, een onderverdeling in de kozijnen, etc. Deze zorgen voor een menselijke schaal in de architectuur.

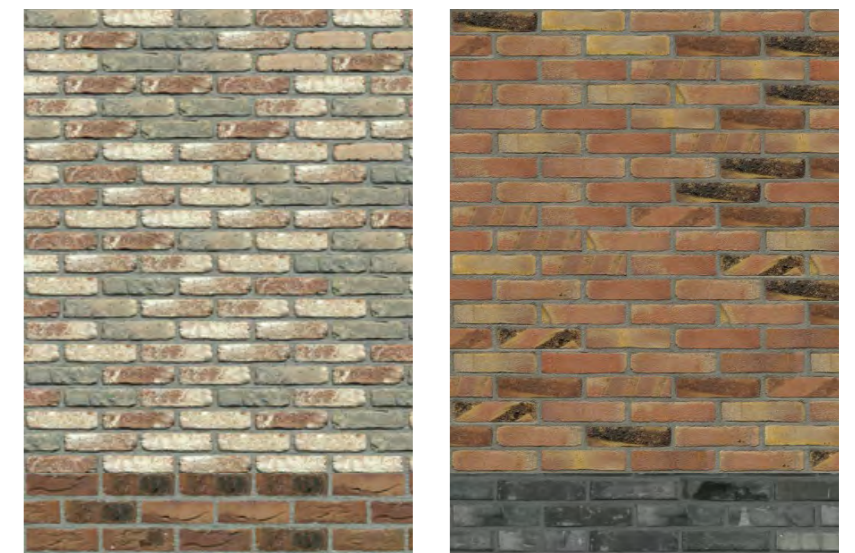
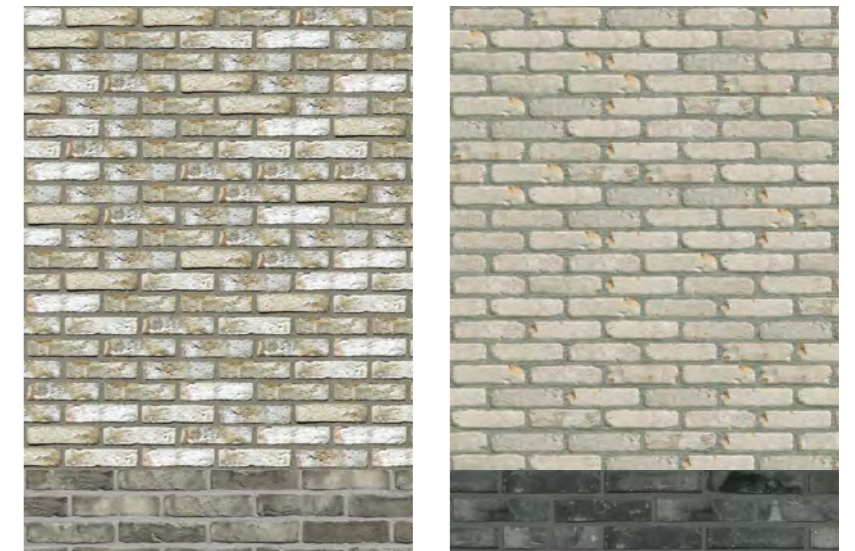
Het groen van het speellint vloeit door het plan heen en de nieuwe bebouwing dient dus een alzijdige kwaliteit te hebben. De begane grond heeft geen gesloten gevel: er komen ook woningen op de begane grond en de entree is open vormgegeven. De entree is herkenbaar in de gevel en royaal van afmeting.

Het aspect van kleur- en materiaalkeuze is het punt waarop aansluiting gezocht kan worden met de omgeving. De Staatsliedenbuurt wordt gedomineerd door lichte baksteen (geel e/o zandkleur, lichtbruin, grijs, etc.), witte detaillering zoals witte kozijnen, dakranden, balkonranden, luifels, etc. Dit overziend, dringt zich een duidelijk materiaal- en kleurenpalet op dat kenmerkend is voor de Staatsliedenbuurt.

Huidige bebouwing



Kleur- en Materiaalpalet



Architectuursignatuur



afbeeldingen: Trebbe HoogWonen



6 Beleidsdocumenten gemeente Stichtse Vecht

6.1 Inleiding

Bij de ontwikkeling van de Staatsliedenbuurt in Maarssen, dient uitgegaan te worden van gemeentelijk beleid van gemeente Stichtse Vecht. De volgende beleidsdocumenten zijn relevant voor de (her)-ontwikkeling van de bebouwing in de Staatsliedenbuurt, en voor de herinrichting van de openbare ruimte. Alle ontwikkelingen dienen aan de uitgangspunten uit deze documenten te voldoen.

- Actualisatie Woonvisie 2017 - 2022 Gemeente Stichtse Vecht (d.d. 2 juli 2019)
- Groen Structuur Plan Gemeente Stichtse Vecht (d.d. 15 september 2017)
- Gemeentelijk Verkeer- en Vervoerplan Stichtse Vecht 2013 (d.d. augustus 2015)
- Omgevingsvisie Stichtse Vecht (d.d. januari 2022)
- Notitie Puntensysteem Natuurinclusief Bouwen Stichtse Vecht (d.d. 13 januari 2022)
- Buiten spelen, natuurlijk! (d.d. 22 april 2014)
- Afspraken klimaat adaptief bouwen Utrecht (d.d. juni 2021)
- Bomen in Beeld, Bomenbeleid en Structuurplan 2015-2035 (d.d. 14 maart 2015)
- Gemeentelijk Rioleringsplan Stichtse Vecht 2022-2026 (d.d. 15 februari 2022)
- LIOR - Stichtse Vecht, Leidraad Inrichting Openbare Ruimte (d.d. 8 november 2022)
- CROW500-richtlijn
- Grondstoffenplan Stichtse Vecht 2016 – 2022

In de hoofdstukken hierna wordt per beleidsdocument een samenvatting of opsomming gegeven van de meest relevante aspecten. Voor de complete versie en inhoud wordt verwezen naar de achterliggende documenten.

6.2 Actualisatie Woonvisie 2017 - 2022 Gemeente Stichtse Vecht



Wanneer we de uitkomsten van de woningmarktanalyse door vertalen naar de opgaven voor de gemeente Stichtse Vecht dan ligt er vanuit de te verwachten huishoudensgroei een nieuwbouwoopgave van ca. 1600 woningen tot 2023 en nog eens 900 woningen in de periode 2023-2028. Dit is de lokale woningbehoefte. Daarnaast is er vanuit de regio U10 ook nog een opgave van ca. 800 woningen tot 2023. De druk op de sociale huur is de afgelopen jaren verder toegenomen. Daarom zetten we voor de komende 4 jaar in op een minimale toevoeging van 30% sociale huurwoningen (ca. 750 woningen) om de beschikbaarheid te vergroten en de huidige tekorten te verkleinen. Daarnaast willen we de doorstroming bevorderen door realisatie van ca. 1250 woningen in het middensegment. Hierbij gaat het om 20% betaalbare tot middeldure koop (ca. 500 woningen) en 30% middenhuur (ca. 750 woningen). Naast het sociale en het middensegment, is er overigens ook nog steeds behoefte (20%) aan duurdere koop- en huurwoningen.

Corporatie: 30% sociale huurwoningen
Midden : 20% betaalbare tot middeldure koop
 30% middenhuur
Top: 20% duurdere koop- en huurwoningen

Voldoende betaalbare woningen, nu en straks

De gemeente Stichtse Vecht wil dat het aanbod aan betaalbare woningen aansluit bij de verwachte behoefte. Hierbij zal zowel gekeken moeten worden naar enerzijds het realiseren van meer nieuwe sociale huurwoningen en anderzijds het vergroten van de doorstromingbinnende bestaande huurvoorraad. Desterkstijgende koopwoningprijzen zijn een teken dat onze woongemeente voor een grote groep woningzoekenden als zeer aantrekkelijk wordt gezien, maar dat mag niet betekenen dat een koopwoning in de gemeente Stichtse Vecht alleen voor de hogere-inkomensgroepen is weggelegd. We vinden het belangrijk dat betaalbare koop structureel voor het middensegment behouden blijft. Belangrijke sturingsmogelijkheid om de krapte aan de onderkant van woningmarkt te verminderen is het toevoegen van nieuwbouw. Daarbij gaat het niet alleen om toevoeging van goedkope woningen (huur en koop) maar ook om woningen in het middensegment ter bevordering van de doorstroming. De gemeente Stichtse Vecht zet in op het volgende nieuwbouwprogramma: minimaal 30% sociale huurwoningen en waar mogelijk ook betaalbare koopwoningen tot € 200.000. Per locatie en afhankelijk van de behoefte kan gestreefd worden naar 10% sociale koop of meer mits dit niet ten kosten gaat van het harde criterium 30% sociale huur.

Actualisatie Woonvisie 2017 - 2022
(vastgesteld 2 juli 2019)
Gemeente Stichtse Vecht

2 juli 2019



Vergroten van het aanbod aan middenhuur

De gemeente wil dat er meer keuzemogelijkheden komen voor de groep middeninkomens, onder andere in de vrije sector huur. Hierbij vinden we het belangrijk dat de woonkwaliteit (type, locatie, woonoppervlak) in goede verhouding staat tot de geboden huurprijs. De gemeente zet daarom in op een nieuwbouwprogramma van 20% aan middenhuurwoningen, en stelt hierbij de volgende kwaliteitseisen:

- Realisatie van middenhuur is vooral gewenst voor Breukelen en Maarssendorp en Maarssenbroek in de prijscategorie € 720 tot € 900
- 15% appartementen maar ook 5% grondgebonden (ter bevordering doorstroming scheefwoning sociale huur)
- Minimaal 2-kamerappartementen van 50 m² (€ 720) tot 75 m² (€ 900)
- Minimale exploitatietermijn van 15 jaar
- Indexatie van de middenhuurgrens, zoals deze is vastgelegd in de huisvestingsverordening, op basis van de CPI alle huishoudens jaar- op- jaar methode gedurende de komende 15 jaar

Wonen met welzijn en zorg: aanbod verruimen

De gemeente wil eraan bijdragen dat er goede afstemming komt tussen vraag en aanbod op het terrein van 'wonen met zorg' en dat er een klimaat is waarin ouderen en mensen met een beperking prettig kunnen blijven wonen en leven. Een adequate afstemming tussen (zorg)geschikte woningen in een daarop afgestemde woonomgeving met bereikbare zorg- en welzijnsvoorzieningen moet dit nu en straks mogelijk maken. Zie ook hoofdstuk 6 over nieuwe woonconcepten zoals in 't Kampje te Loenen. Voor wat betreft wonen met welzijn en zorg spreken we de ambitie uit dat: iedereen, dus ook kwetsbare inwoners, zoals dementerenden, kwetsbare jeugdigen en senioren, zoveel mogelijk in hun eigen omgeving kan blijven wonen in passende woningen of in aangepaste woningen met toegankelijke zorg- en welzijnsdiensten.

De gemeente wil eraan bijdragen dat er goede afstemming komt tussen vraag en aanbod op het terrein van 'wonen met zorg' en dat er een klimaat is waarin ouderen en mensen met een beperking prettig kunnen blijven wonen en leven. Een adequate afstemming tussen (zorg)geschikte woningen in een daarop afgestemde woonomgeving met bereikbare zorg- en welzijnsvoorzieningen moet dit nu en straks mogelijk maken. Zie ook hoofdstuk 6 over nieuwe woonconcepten zoals in 't Kampje te Loenen. Voor wat betreft wonen met welzijn en zorg spreken we de ambitie uit dat: iedereen, dus ook kwetsbare inwoners, zoals dementerenden, kwetsbare jeugdigen en senioren, zoveel mogelijk in hun eigen omgeving kan blijven wonen in passende woningen of in aangepaste woningen met toegankelijke zorg- en welzijnsdiensten.

Verduurzaming van de woningvoorraad

De focus ligt op een vermindering van de milieubelasting door de woning (energiebesparing), zowel tijdens het bouwproces als daarna. Maar het gaat ook over de kwaliteit van de woningen (meer wooncomfort) en de betaalbaarheid (minder energielasten) van het wonen voor de bewoner.

De gemeente heeft de doelstelling om in 2030 volledig klimaatneutraal te zijn. Om dat te bereiken moeten nieuwbouwwoningen enkel nog als nul-op-de-meter (NOM) op de markt gebracht worden. Daarbij zijn alle in- en uitgaande energiestromen op jaarbasis in balans. De woning wekt dus minstens evenveel energie op als de woning verbruikt. De eerste stap hierbij is het voorkomen van onnodig energieverbruik door middel van goede isolatie (zowel in de nieuwbouw als bestaande bouw), ook vanuit comfort-oogpunt.

Belangrijke punten

- Aansluiten aanbod betaalbare woningen op verwachte behoefte
- Vergroten aanbod sociale huurwoningen OF Doorstroming bestaande huurvoorraad vergroten
- Toevoegen goedkope woningen (koop en huur)
- Betaalbare woningen middensegment behouden
- 30% sociale huurwoningen
 - Waar mogelijk: Betaalbare woningen tot 200.000
 - Afhankelijk van behoefte: 10% sociale koop OF meer (mits de 30% sociale huur niet belemmerd)
- Meer keuzemogelijkheid middeninkomens, o.a. in vrije sector huur
- Nieuwbouwprogramma van 20% midden huurwoningen
 - Realisatie midden huur vooral gewenst voor Breukelen, Maarssendorp en Maarssenbroek voor €720 - €900
 - 15% appartementen en 5% grondgebonden (i.v.m. doorstroming scheefwoners sociale huur)
 - Minimaal 2-kamerappartementen van 50 m² (€ 720) tot 75 m² (€ 900)
 - Minimale exploitatietermijn van 15 jaar
 - Indexatie van de middenhuurgrens, zoals deze is vastgelegd in de huisvestingsverordening, op basis van de CPI alle huishoudens jaar- op-jaar methode gedurende de komende 15 jaar
- Goede afstemming vraag en aanbod voor 'wonen met zorg'
 - Klimaat waarin ouderen met beperkingen prettig kunnen wonen en leven
 - Afstemming (zorg)geschikte woningen en woonomgeving met bereikbare zorgen welzijnsvoorzieningen
- Ambitie: 'Iedereen, dus ook kwetsbare inwoners, zoals dementerenden, kwetsbare jeugdigen en senioren, zoveel mogelijk in hun eigen omgeving kan blijven wonen in passende woningen of in aangepaste woningen met toegankelijke zorg- en welzijnsdiensten.'
- Verminderen milieubelasting woonprogramma: Bij bouw en daarna
 - Maar ook meer wooncomfort (woonkwaliteit) en minder energielasten (betaalbaarheid)
 - In 2030 volledig energie neutraal
 - Nieuwbouwwoningen enkel nog als nul-op-de-meter (NOM) op de markt gebracht
 - Eerste stap hierbij is het voorkomen van onnodig energieverbruik door middel van goede isolatie (zowel in de nieuwbouw als bestaande bouw)
- Nieuwe woonconcepten: groepswonen, tiny houses, hofjeswoningen, collectief particulier ondernemerschap en andere vormen van nieuwe woonconcepten

6.3 Groen Structuur Plan Gemeente Stichtse Vecht

Voor de groenstructuurvisie van Maarssendorp geldt dat bestaande kwaliteiten van de openbare landgoederen geborgd worden, continuïteit in de boomstructuur wordt hersteld en groene accenten ter hoogte van entreegebieden worden aangebracht. Tenslotte is ten behoeve van ecologie het aanbevelen een stedelijke ecologische verbindingszone te realiseren.

Continuïteit in verkeersgeleidende boomstructuren

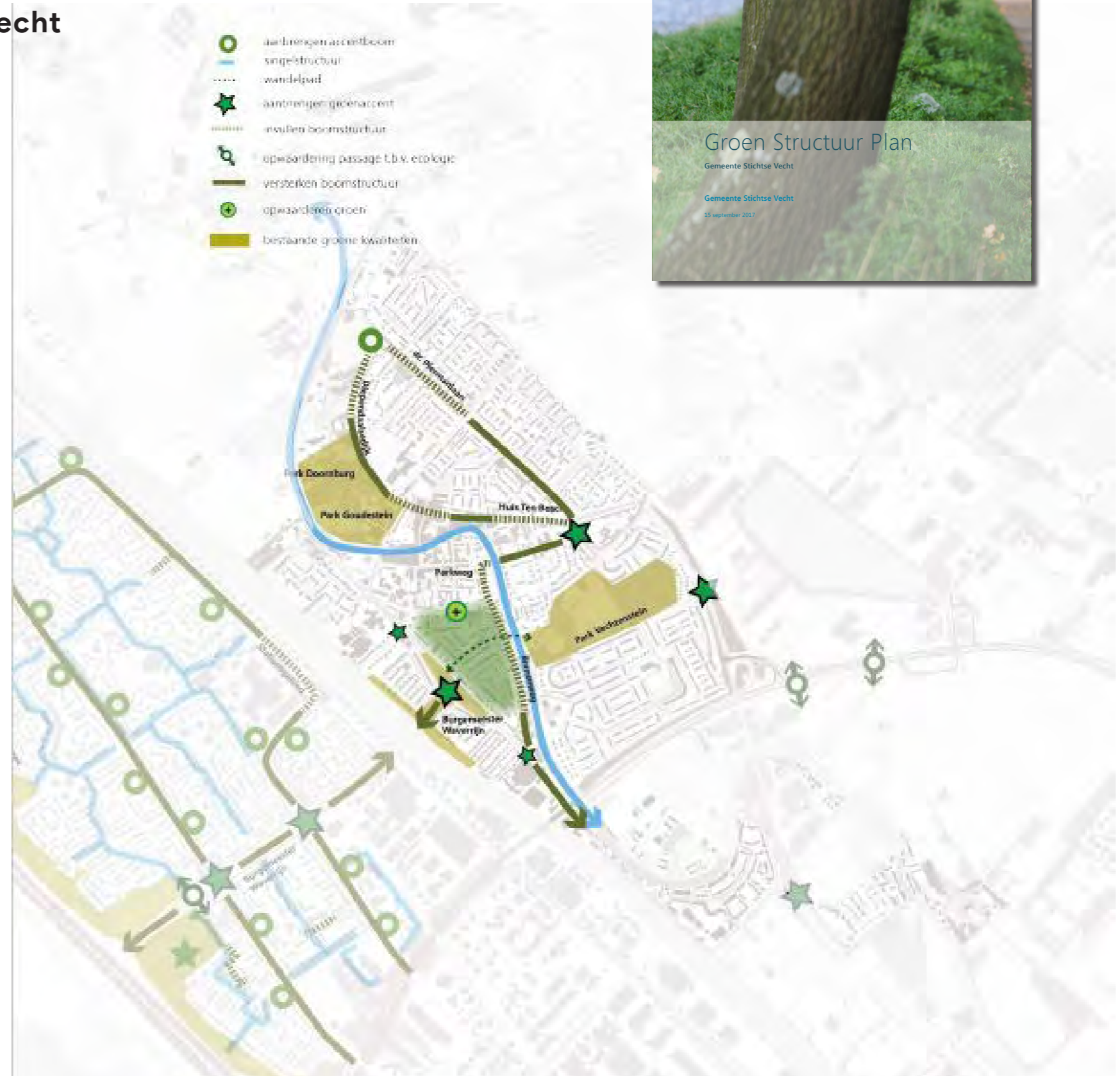
Voor Maarssendorp is het belangrijk hoofdontsluitingswegen meer aandacht te geven. Allereerst kennen belangrijke routes geen sterke begeleiding door bomen, zoals deel van de Binnenweg, Parkweg en Huis Ten Boschstraat. Het is wenselijk de boomstructuur hieraan te zetten door aanplant of het aanwezige groen meer massa te geven. Daarnaast is het aanbevelen het westelijke deel van dr. Plesmanlaan een passende inrichting te geven. Zorg dat de historische boomstructuur terplekke in de toekomst een statige aanblik krijgt die past bij een hoofdontsluitingsweg. Biedt bij de herinrichting daarnaast ook genoeg groeiruimte voor de bomen. Daar waar ruimte is gebruik maken van een dubbele laanbeplanting en dat onmogelijk is dan kiezen voor eenzijdige beplanting. Algemeen geldt voor de inpassing van begeleidend groen in Maarssendorp, daar waar ruimte is parkachtige stroken toepassen met dubbele beplanting. Dit moet gecombineerd worden met een lage onderbeplanting van bodemdekkers en vaste planten zodat zicht op de omgeving behouden blijft en verkeersveiligheid niet in het gedrang komt.

Breng groene accenten aan ter hoogte van de entrees

Het is wenselijk groene accenten toe te passen ontsluitingswegen tot Maarssendorp. Verschillende rotondes die toegang tot de dorpskern verlenen in toekomst een passende inrichting geven. De verschillende rotondes die de toegang tot Maarssendorp markeren kunnen in de toekomst meer aandacht gegeven worden door passende inrichting en beheer. Door deze belangrijke infrastructurele knooppunten een groen accent mee te geven wordt de entree functie van het dorp benadrukt.

Ontwikkel een stedelijke ecologische verbindingszone

Om de huidige ecologische groenstructuur te versterken zijn er kansen in het optimaliseren en realiseren van een groene verbinding tussen de brug richting Maarssenbroek en het park Vechtenstein. Door de stenige wijk, die wordt ingesloten door de Kerkweg, Binnenweg en Straatweg, te vergroenen ontstaat een groter aaneengeschaakt ecologisch groengebied. Om de ecologische waarde te versterken is het belangrijk groene en waar nodig blauwe verbindingen te realiseren met het buitengebied. Het aanleggen of omvormen van bestaande passages onder grote barrièrevormende infrastructuur zoals de N230 is waardevol voor grondgebonden fauna.





Belangrijke punten:

Bestaande kwaliteiten openbare landgoederen geborgd worden, continuïteit in de boomstructuur hersteld en aanbrengen groene accenten ter hoogte van entreegebieden. Daarnaast realiseren ecologische verbindingzone ten behoeve van ecologie.

- Meer aandacht hoofdontsluitingswegen
 - Geen sterke begeleiding door bomen
 - Aanplanten of aanwezig groen meer massa geven
 - Westelijke deel dr. Plesmanlaan een passende inrichting geven
 - Historische boomstructuur statige aanblik geven die past bij een hoofdontsluitingsweg
 - Genoeg groeiruimte voor de bomen bij herinrichting
 - Waar kan dubbele laanbeplanting, anders eenzijdige beplanting
 - Waar ruimte is parkachtige stroken toepassen met dubbele beplanting
 - Gecombineerd met lage onder beplanting van bodemdekkers en vaste planten
 - Wenselijk groene accenten toe te passen ontsluitingswegen tot Maarssendorp
 - Verschillende rotondes kunnen meer aandacht gegeven worden door passende inrichting en beheer
 - Benadrukken entree functie dorp
 - Groene verbinding tussen de brug richting Maarssenbroek en het park Vechtenstein
 - Stenige wijk vergroenen, ontstaan groter aaneengeschaald ecologisch groengebied
 - Ecologische waarde versterken door waar nodig blauwe verbindingen te realiseren met het buitengebied
 - Aanleggen of omvormen bestaande passages onder grote barrière vormende infrastructuur (zoals de N230) waardevol voor grondgebonden fauna

6.4 Gemeentelijk Verkeer- en Vervoerplan Stichtse Vecht 2013

- Bij (ver)bouwplannen moeten parkeerplaatsen te allen tijde binnen het projectgebied gerealiseerd worden
- Stimuleren van fiets-, bus en treingebruik
- Voldoende parkeercapaciteit voor bewoners en hun bezoekers
 - Parkeernomen worden per gebiedstype en woningtype voor zowel nieuwbouwlocaties als bestaande woongebieden vastgesteld
- De gemeente Stichtse Vecht voert de regie in de aanpak van verkeersonveiligheid i.c. parkeeroverlast bij scholen
- Stimuleert en faciliteert het gebruik van de elektrische auto

6.5 Omgevingsvisie Stichtse Vecht

Ontwikkeling van de wijken

Veel van onze wijken zijn toe aan een gedeeltelijke herontwikkeling. We zien ook veel veranderingen: de wijken worden steeds gemengder qua bevolkingsopbouw, er wordt steeds meer gewerkt ('aan huis') de openbare ruimte is aan vervanging toe, we gaan van het gas af, de woningen moeten beter geïsoleerd worden en we moeten ons voorbereiden op extremer weer (warmte, droogte en wateroverlast). Het autogebruik is aan het veranderen en er moet meer ruimte voor beweging komen.

De aanwezigheid van groen en landschap is zeer bepalend voor het woongenot (en klimaatbestendigheid). Wij vinden dat voor elke inwoner een parkje, natuurgebied of het omliggende landschap bereikbaar moet zijn binnen loop- en/of fietsafstand. We vergroenen straten, leggen parkjes en groene speelplekken aan en maken goede, korte verbindingen naar het omliggende landschap. Daarnaast kan elke inwoner van Stichtse Vecht binnen 10 minuten fietsen in een groot natuurgebied of aantrekkelijk groen landschap zijn, waar hij/zij kan fietsen of wandelen.

Elkaar ontmoeten en bewegen (bijvoorbeeld in groene gebieden) is goed voor de gezondheid. Niet alleen voor de sociale cohesie, maar ook voor de mentale gezondheid is het belangrijk dat mensen elkaar ontmoeten. Bijvoorbeeld bij een (sport)vereniging, in de openbare ruimte of culturele hotspots. Iedere inwoner heeft in zijn levensfase een andere behoefte aan bewegen. Voor zowel jong als oud dient hier rekening mee gehouden worden.

Verkeer

We willen duurzame en schone verkeersvormen, waaronder de fiets, voor lokaal en recreatief verkeer stimuleren. Daarvoor zijn korte en aantrekkelijke fietsroutes tussen de kleine kernen, bedrijventerreinen en de voorzieningencentra nodig. Ook het platteland moet recreatief beter ontsloten worden. Naast duurzame en schone vervoersmiddelen is het interessant om ook te kijken naar minder vervoersmiddelen. Daarbij is deeleconomie, waarbij het draait om autobeschikbaarheid in plaats van autobezit, interessant. Ook de innovaties op het gebied van informatie-intensief verkeer hebben de aandacht.

Dit leidt tot de volgende opgaven:

- Goede bereikbaarheid met de auto en fiets van de kernen en de bedrijventerreinen behouden. Invzetten op meer gebruik van de treinstations.
- Minder overlast door recreatief verkeer langs en op de Vecht zonder de goede bereikbaarheid voor de eigen inwoners aan te tasten.
- Aantrekkelijker maken om binnen de gemeente de fiets te pakken. Informatie-intensief, duurzaam en schoon vervoer bevorderen.

We gaan de inzet van Smart Mobility en deeleconomie bevorderen en actief onder de aandacht brengen. Om een auto te rijden, hoeft deze geen eigen bezit te zijn. Als meer mensen een deelauto gebruiken, zijn er minder parkeerplaatsen nodig en is er meer ruimte voor groen. Ook andere vormen van deelgebruik worden onderzocht, bijvoorbeeld elektrische scooters of fietsen.

Veiligheid vergroten door:

- Autoluw maken van bepaalde wegen.
- Verlagen snelheidslimieten
- Omleiden van ongewenst (recreatief) verkeer.
- Meer snelheid remmende maatregelen.

Bereikbaar verbeteren door:

- Aanpassen van (bestaande) wegen.
- Aanleggen en beter onderhouden van fietspaden en -routes.
- Goede en regelmatige busverbinding met omliggende dorpen en Utrecht
- Realiseren nieuw treinstation.
- Meer laadpalen voor elektrische auto's.
- Meer parkeerplekken voor auto's

Meer handhaving:

- Handhaving op maximumsnelheid
- Beboeten van foutparkeerders

Duurzaamheid en Milieu

Weerextremen veroorzaken wateroverlast, droogte, hittestress en een grotere kans op overstromingen. We zullen onze systemen en ruimtelijke inrichting hierop moeten aanpassen. We hebben meer ruimte voor water en groen nodig.

Hierdoor kunnen we:

- Meer waterberging creëren, waardoor we minder wateroverlast krijgen
- Het grondwater aanvullen, waardoor we beter bestand zijn tegen droge perioden
- Meer bomen laten groeien, die zorgen voor schaduw en verkoeling tijdens hete perioden



Klimaatadaptatie

Klimaatverandering vergroot de kans op: wateroverlast door hevige regenbuien, langere periodes van droogte, hittestress en overstromingen. Om de overlast en schade te beperken zijn ruimtelijke maatregelen én brede bewustwording nodig. Klimaatadaptatie vraagt om een lange adem en continuïteit in beleid. We nemen de natuur mee in onze plannen en kiezen voor 'natuurinclusief bouwen'. Dat betekent dat we bewust ruimte creëren voor de natuur in de groenstructuur (bijvoorbeeld door planten te gebruiken die als voedselbron voor dieren dienen) en in gebouwen (bijvoorbeeld door schuil- en nestgelegenheden in het gebouw te integreren). Daarnaast willen we ook de aanwezigheid, gezondheid en het welzijn van dieren in onze openbare ruimte beschermen en waar nodig bevorderen. Op die manier kunnen we de natuurbeleving van mensen in hun woonomgeving versterken.

Uitgangspunten bij klimaatadaptatie

- Bewustwording van de ruimtelijke impact van reageren op de klimaatverandering
- Meer ruimte voor groen en water t.b.v. verkoeling, water vasthouden en bergen
- Robuust en toekomstbestendig bodem- en watersysteem leidend bij ontwikkelingen
- De bodemdaling en veenoxidatie stoppen/vertragen in veenweidegebied

Klimaatmitigatie: de energietransitie

Om een groener en klimaatbestendiger Stichtse Vecht te worden, werken we naast duurzame energieopwekking aan energiebesparing, duurzame mobiliteit, warmtetransitie (aardgasvrij) en klimaatadaptatie. We beperken ons ruimtegebruik door nieuwe functies slim te combineren.

We zoeken bij het opwekken van duurzame energie zoveel mogelijk naar een combinatie van functies en/of maatregelen om de natuur-, landschaps- en cultuurhistorische waarden te verbeteren evenals de recreatieve beleving.

De focus ligt hierbij in de nabije toekomst op zonne-energie. Dit is zowel zon op daken en gevels als zon op land. We realiseren zoveel mogelijk zon op daken en gevels door inwoners, agrariërs en bedrijven te stimuleren zonnepanelen op hun daken en gevels te leggen.

Uitgangspunten bij de energietransitie:

- We richten ons op vermindering van de energievraag, ofwel energiebesparing
- Hoe meer we besparen hoe minder we (grootschalig) hoeven op te wekken en op het zoveel mogelijk duurzaam opwekken van de energie die we gebruiken
- De duurzame energie die we opwekken met grootschalige (zonne)-energie is onder voorbehoud van een goede landschappelijke inpassing, bijdrage aan lokaal eigendom, wederkerigheid en realisatiemogelijkheden
- De energietransitie is een gezamenlijke opgave. De gemeente is één van de partijen. Voor grootschalige opwekking en de warmtetransitie hebben wij een regierol. Veel initiatieven voor besparing en opwekking komen van de doelgroepen zelf. Waar mogelijk en waar nodig zullen wij faciliterend optreden

Belangrijke punten

- voorbereiden op extremer weer
- openbare ruimte is aan vervanging toe
- meer ruimte voor beweging
- voor elke inwoner een parkje, natuurgebied of het omliggende landschap bereikbaar binnen loop- en/of fietsafstand
- Vergroenen straten, parkjes en groene speelplekken aanleggen en goede, korte, verbindingen omliggend landschap
 - elke inwoner van Stichtse Vecht binnen 10 minuten fietsen in een groot natuurgebied of aantrekkelijk groen landschap
- Elkaar ontmoeten en ontspannen (In de openbare ruimte/voorzieningen) voor zowel jong en oud: Inclusieve openbare ruimte
- Stimuleren duurzame verkeersvormen door korte en aantrekkelijke routes
- Minder overlast door recreatief verkeer langs en op de Vecht zonder de goede bereikbaarheid voor de eigen inwoners aan te tasten
- inzet van Smart Mobility en deeleconomie bevorderen
- Veiligheid vergroten door:
 - Autoluw maken bepaalde wegen
 - Verlagen snelheidslimiet
 - Omleiden ongewenst (recreatief) verkeer
 - meer snelheid remmende maatregelen
- Bereikbaarheid verbeteren door:
 - Aanpassen van (bestaande) wegen
 - Aanleggen van fietspaden- en routes
 - Goede regelmatige busverbinding dorpen en Utrecht
 - Realiseren treinstation en inspelen meer gebruik stations
 - Meer laadpalen voor elektrische auto's
 - Meer parkeerplekken voor auto's
- Meer ruimte voor groen, water en klimaatadaptatie
 - meer waterberging creëren, minder wateroverlast
 - het grondwater aanvullen, bescherming droogte
 - meer bomen laten groeien, schaduw en verkoeling tegen hitte
- Waarborgen van de eigen identiteit van de kernen
- Samenleving ruimte bieden voor werk, cultuur, ontmoeting en eigen initiatief.
- Goed voorzieningennetwerk, waarbij voorzieningen voor alle iedereen bereikbaar zijn

7 thema's: (gezondheid voor iedereen, Ruimte verstedelijkingsopgave, Goede bereikbaarheid, Prettig wonen in kernen, Ruimte voor recreatie, Toekomstbestendig vitaal platteland, Werken aan klimaatverandering)

6.6 Notitie Puntensysteem Natuurinclusief Bouwen Stichtse Vecht

In Stichtse Vecht worden we omgeven door prachtige natuur. Door de natuur een volwaardige plek te geven in bouwprojecten ontstaat een aantrekkelijke, gezonde en toekomstbestendige leefomgeving voor mens en dier. In de (ontwerp)Omgevingsvisie geeft de gemeente aan dat ze streeft naar natuurinclusief en klimaat bestendig bouwen bij haar verstedelijkingsopgave en daarmee een bijdrage wil leveren aan een gezond functionerend stedelijk ecosysteem.

De eerste bouwsteen van natuurinclusief bouwen is natuur in het gebouw: het inbouwen van verblijfsplaatsen in woningen, bijvoorbeeld via neststenen. Dit is noodzakelijk voor diersoorten die voor hun broedgelegenheid van gebouwen afhankelijk zijn, zoals huismussen, gierzwaluwen en vleermuizen. De tweede bouwsteen is natuur aan, op en om de woning: groene daken en gevels en natuurlijke tuinen met egeldoorgangetjes en groene erfafscheidingen. De derde bouwsteen is natuur in de buurt: het toepassen van meer groen en blauw in de directe woonomgeving, zoals bomen en natuurvriendelijke oevers, en het aanleggen van groene en blauwe verbindingen met andere delen van de stad of het buitengebied. Alle drie de bouwstenen vergroten de biodiversiteit, leefbaarheid en natuurbeleving; de laatste twee bouwstenen vergroten ook de klimaatbestendigheid van het gebied.

Er is gekozen voor een puntensysteem om de creativiteit en keuzevrijheid van ontwerpers te bevorderen. Er moet altijd een minimaal aantal punten gehaald worden door verblijfsplaatsen in te bouwen én door groene maatregelen op, aan en om de woning(en) toe te passen. In sommige gevallen zijn ook maatregelen in de buitenruimte vereist. Welke maatregelen precies worden gekozen om de punten te behalen is aan de initiatiefnemer, in overleg met de gemeente.

Ambitie en reikwijdte

Met dit puntensysteem streven we in Stichtse Vecht in eerste instantie naar:

A. De instandhouding en versterking van het leefgebied van gebouw gebonden soorten.

Dit doen we door verblijfsmogelijkheden te creëren in gebouwen en de omgeving geschikt te maken.

B. Het behouden en versterken van de biodiversiteit.

Dit doen we door bijvoorbeeld het aanleggen van groene daken en gevels, het planten van bomen of het creëren van amfibieënpoelen.

Daarnaast dragen de maatregelen in het puntensysteem ook bij aan:

C. De klimaatbestendigheid van het gebied.

De aanleg van groen gaat hittestress en droogte tegen en helpt bij wateroverlast.

D. Gezonde bewoners.

Natuurinclusief bouwen vergroot de levenskwaliteit van mensen, die gezonder en gelukkiger zijn wanneer ze omringd zijn door natuur.

Afspraken natuur inclusief bouwen

- Tijdens hitte biedt de gebouwde omgeving een gezonde en aantrekkelijke leefomgeving
- Langdurige droogte leidt niet tot structurele schade aan bebouwing, funderingen, wegen, groen, water en vitale en kwetsbare functies.
- Hevige neerslag leidt niet tot schade aan gebouwen, infrastructuur en voorzieningen; vitale functies en voorzieningen blijven beschikbaar
- Groenblauwe structuren en de gebiedseigen biodiversiteit worden versterkt via het leidend principe in het toepassen van klimaat adaptieve maatregelen dat natuurlijke oplossingen altijd de voorkeur hebben boven 'grijze' oplossingen ('groen, tenzij...').
- Eventuele bodemdaling van gebouwd gebied blijft beheersbaar en betaalbaar
- De gebouwde omgeving is via gevolgbepaling voorbereid op overstromingen door dijkdoorbraken



Foto: Speelplein Maarssebroek

6.7 Buiten spelen, natuurlijk!

Door elke speelplek anders in te richten kunnen kinderen heen en weer pendelen tussen de verschillende speelplekken. Het is wenselijk deze speelplekken via veilige wandelroutes met elkaar te verbinden. Op die manier ontstaat een grotere diversiteit aan speelmogelijkheden.

Kinderen willen meer uitdagende speelmogelijkheden in de buurt passend bij hun leeftijd. Het liefst in de natuur, op een schoolplein of een grasveld dichtbij huis. Ze houden vooral van niet-voorgeprogrammeerde activiteiten. Zelfverzonnen spelletjes, klimmen en klauteren en tenten of hutten bouwen. Het is opvallend dat zo rond het 6e jaar kinderen graag in de groenvoorziening gaan spelen (hut in de struiken) en door wijken of buurten “zwerven” van de ene naar de andere speeltuin. Vanaf 8 jaar hebben kinderen behoefte aan een volgende stap en zoeken ze meer avontuur, uitdaging en creativiteit. De behoefte om zelf dingen te bouwen en wedstrijdjes te doen wordt groter.

Nergens kun je vrijer en avontuurlijker spelen dan in het park of het bos. Maar nooit eerder in de geschiedenis groeiden zó veel kinderen zó ver weg van de natuur op. Het is goed om ‘natuur om de hoek’ te bevorderen. Je kunt de aanwezige groenvoorziening toegankelijk maken of natuurlijke elementen (speelaanleidingen) aan de stedelijke omgeving toevoegen.

De speeltuin van de toekomst is een multifunctionele plek in de wijk waar kinderen spelen, mensen elkaar ontmoeten en dingen met elkaar delen en waar groepen samenkomen om iets met elkaar te ondernemen. De speeltuin is dus niet alleen voor kinderen maar ook voor jongeren en volwassenen. Er wordt ruimte geboden voor verschillende spelvormen, namelijk beweging, socialisatie, constructie en fantasie. In speeltuin 2020 kennen we Bewegingsspellen, Constructiespellen, Rollenspellen, Regel- en Wedstrijdspellen en is er ruimte voor ontmoeting en rust.

Een speelvoorziening biedt voldoende speelwaarde als er sprake is van:

1. Een ruime opzet
2. Een netwerk van verschillende strategisch gelegen speelvoorzieningen bestaande uit formele en informele speelplekken
3. Een uitdagend en gevarieerd aanbod aan speeltoestellen en speelaanleidingen (geen solotoestellen)
4. Een veilige ligging (o.a. in het zicht van woningen en verkeerveilig)
5. Een plek die schoon en goed onderhouden is
6. Een aanbod dat aansluit bij de behoefte van de omwonende jeugd
7. Een sociale ontmoetingsplek voor de buurt

Overige aandachtspunten:

1. Speelplekken met kinderen inrichten
2. Speelbuurten verbinden met speelvriendelijke routes
3. Gezonde schoolpleinen
4. Meer uitdagende en creatieve speelmogelijkheden
5. Groene speelprojecten met natuurlijke elementen
6. Multifunctionele speelplekken voor spelen, ontmoeten en rust. Ook voor jongeren en ouderen
7. Door de vele strenge regels en wettelijke (veiligheid)eisen wordt het voor gemeenten steeds moeilijker om speelvoorzieningen te realiseren die kinderen uitdagend vinden



Gemeente Stichtse Vecht (2014)



Gemeente Stichtse Vecht (2014)

Bomen in Beeld



14-03-2015

Bomenbeleid en Structuurplan 2015-2035
Gemeente Sichtse Vecht

6.8 Bomen in Beeld, Bomenbeleid en Structuurplan 2015-2035

De doelen van het Bomenbeleidsplan:

1. Een goede boomstructuur ontwikkelen: met een logische opbouw, die de stedenbouwkundige structuur ondersteunt, met de juiste boom op de juiste plek.
2. Bomen beschermen waar nodig.
3. Duurzaam beheer realiseren: bomen hebben voldoende groeiplaats nodig, zowel onder- als bovengronds.
4. Dereguleren van kapaanvragen via de Bomenverordening.

1 Goede boomstructuur

Om de boomstructuur te bepalen is gebruik gemaakt van twee hulpmiddelen: sfeerbeelden en landschapstypen. Deze samen bepalen welke boomsoort gebruikt wordt en in welk plantverband: laan, groep, dicht opeen of veel ruimte ertussen.

De stedenbouwkundige structuur is gebruikt om een hiërarchie aan te geven. De stedenbouwkundige structuur wordt bepaald door lijnen, zoals de hoofdinfrastructuur (wegen, spoor, Vecht), vlakken (parken, buurten) en punten (markante punten zoals een kerk of een plein). Het plan bevat aanbevelingen om de boomstructuur te verbeteren in het algemeen en voor alle kernen. In de Boomstructuurkaart komt alles samen: sfeer, landschapstypen en stedenbouwkundige opbouw resulteren in een kaart met de gewenste boomstructuur.

2 Bomen beschermen waar nodig

Bomen zijn belangrijke dragers van het groen. De belangrijkste bomen zijn degene die de boomstructuur vormen en monumentale bomen. Deze twee boombeplantingen worden als Beschermd houtopstand op de Groene Kaart vastgelegd. Twee beleidsregels completeren de juridische bescherming, namelijk de Beleidsregel Criteria beschermde houtopstanden en de Beleidsregel Niet-beschermd bomen.

3 Duurzaam beheer

Met het bomenbeleid worden maatregelen aangereikt om te komen tot een duurzaam beheer van het bomenbestand. Dat is gericht op een lange levensduur per boom en het ontwikkelen van een maximaal kroonvolume. Technische eisen aan de onder- en bovengrondse groeiruimte zijn voorwaarden voor het bereiken van een hoge boomleeftijd. Deze eisen zijn opgenomen in het plan.

Duurzaam beheer heeft meerdere voordelen. Niet alleen betekent het een zo goed mogelijke inzet van kapitaal, ook zorgt het voor een blijvend hoge emotionele waarde van bomen in de openbare ruimte. Bomen gaan immers meerdere generaties mee en hebben waarde in de zin van:

- Ondersteuning van stedenbouwkundige structuur.
- Gezondheidsbevordering.
- Economische waardevermeerdering.
- Verbetering van klimaat en ecologie.

4 Dereguleren van kapaanvragen

De gemeente is zuinig op haar groene woonomgeving en streeft naar minder, maar wel duidelijke en goed handhaafbare regels. Het draagvlak voor kapvergunningen wordt groter, wanneer dit beperkt blijft tot specifiek benoemde, beschermwaardige bomen. Voor overige bomen, vooral die van particulieren, is geen kapaanvraag of – vergunning meer nodig. Een nieuwe Bomenverordening vereenvoudigt de procedure en past in de procedure van de omgevingsvergunning (WABO).



Gemeentelijk Rioleringsplan Stichtse Vecht
2022-2026

GRP 2022-2026

15 februari 2022

6.9 Gemeentelijk Rioleringsplan Stichtse Vecht 2022-2026

- Schoon water vasthouden en terugbrengen grond- of oppervlaktewater
- Bij nieuwbouw: Duurzame systemen waar afvalwater en hemelwater gescheiden worden
- In 2050: Openbare ruimte zo oprichten dat een bui van 70mm/uur niet leidt tot niet acceptabel wateroverlast
 - Capaciteit bieden voor opvang en bergen water op het maaiveld
 - Niet urgente maatregelen uitstellen ten behoeve van een integrale aanpak
 - Ook tegengaan hitte/droogte probleem, biodiversiteit, vergroten leefbaarheid en bewustwording
- Hitte en droogte
 - Minstens 40% schaduw in plangebied op hoogste zonnestand (21 Juni) verblijfsplekken en langzaam verkeersroutes EN minstens 30% buurtniveau
 - Koele, schaduwrijke verblijfsplekken op loopafstand (300M) aanwezig en openbaar toegankelijk
 - 40% horizontale en verticale oppervlaktes warmte werend of verkoelend ingericht
 - Vitale en kwetsbare functies en groenvoorzieningen moeten bestand zijn tegen hitte
- Bijdragen aan de biodiversiteit
 - 'Groene oplossingen' hebben voorkeur boven 'grijze oplossingen'
 - Plangebied creëert hoogwaardig habitat voor tenminste gebouw bewonende soorten

6.10 LIOR - Stichtse Vecht, Leidraad Inrichting Openbare Ruimte

1. Gezonde en prettige leefomgeving

- Waarborgen identiteit kernen (leefbaarheid)
- Een goed voorzieningsnetwerk wat voor iedereen bereikbaar is (leefbaarheid)
- Veiligheid bevorderen zodat mensen veilig kunnen wonen, werken, recreëren (veiligheid)
- Tegengaan hoge geluidsbelasting
- Aantrekkelijk blijven voor starters en gezinnen (gezondheid)
- Voorzieningen afstemmen op doelgroep (gezondheid)
- Ruimte blijven houden voor spelen (gezondheid)
- Voldoende speelwaarde bieden (gezondheid)

Buurt initiatiefplekken: 0-99 jaar: ± 100m – 800m

Steunplek sport 6-18 jaar en steunplek spelen 4-12 jaar: ± 100m-800m

Centrale plek sport 6-99 jaar en centrale plek spelen 4-18 jaar: > 800m

De speeloppervlakte per leeftijdsgroep kent de volgende richtlijn:

4– 6jr. ± 100– 150 m²

6 –12jr ± 250 – 300 m²

12– 18jr. ± 500 m²

2. Recreatieve, aantrekkelijke en bereikbare leefomgeving

- Richten op transitie naar duurzaam en schoon vervoer
- Behouden bereikbaarheid
- Bevorderen verkeersveiligheid, kinderen zelfstandig naar school wandelen
- Terugdringen aantal verkeersslachtoffers
- Verminderen verkeersdruk, bevorderen doorstroming, optimaliseren openbaar vervoer, stimuleren duurzame verplaatsing, duurzaamheid centraal stellen bij de inrichting van wegen.

3. Klimaat- en toekomstbestendige leefomgeving

- Behouden en versterken biodiversiteit
- Werken aan klimaatbestendigheid gebied
- Gezonde leefomgeving met gezonde bewoners
- Openbare ruimte zo oprichten dat een bui van 70mm/uur niet leidt tot niet acceptabel wateroverlast
- Minstens 40% schaduw in plangebied op hoogste zonnestand (21 Juni) verblijfsplekken en langzaam verkeersroutes EN minstens 30% buurtniveau
- Koele, schaduwrijke verblijfsplekken op loopafstand (300 m.) aanwezig en openbaar toegankelijk
- 40% horizontale en verticale oppervlaktes warmte werend of verkoelend ingericht
- Vitale en kwetsbare functies en groenvoorzieningen moeten bestand zijn tegen hitte
- Bijdragen energietransitie, voornamelijk stimuleren zonnepanelen
- Focus op transitie naar aardgas vrije wijken
- Stimuleren van afvalscheiding



6.11 CROW500-richtlijn

- Uitwisseling van informatie over boven- en ondergrondse netten ter voorkoming van schade
- Delen verantwoordelijkheden van grote stakeholders
 - Gemeentes meer verantwoordelijkheid informatievoorziening
 - Voorbereiding en communicatie
- Kostenbesparingen bij de uitvoering
 - Minder onvoorziene oponthoud
 - Afnemen risico's gezondheidsschade
 - Grotendeels voorkomen omgevings- en graafschade
- Voorkomen maatschappelijke overlast van tijdelijk geen drinkwater, verwarming, elektriciteit of internet

6.12 Grondstoffenplan Stichtse Vecht 2016-2022

- Huishoudelijke afvalinzameling in ondergrondse afvalcontainers
- Stimuleren scheiden en apart houden van grondstoffen
- Meer verantwoordelijkheid bewoners
 - Maximaal faciliteren afvalscheiding
- Minder afval creëren
 - maximaal 75kg/inw/jr in 2022 aan huishoudelijk restafval
 - maximaal 10 kg/inw/jr in 2022 aan grofvuil
- Doel: Sluiten grondstofketens en streven naar circulaire economie
- Doel: Schone gemeente, zowel binnen als buiten de bebouwde kom

Alles wat jij moet weten over de CROW500



Per 1 januari 2022 moet iedereen in de graafketen zich houden aan de CROW500-richtlijn. Ook jij als opdrachtgever, ontwerper en beheerder. Want ook als je niet zelf graaft, heb je verantwoordelijkheden in het proces.



Grondstoffenplan Stichtse Vecht 2016 – 2022



7. Proces

7.1 Participatie

Proces

Het participatieproces had als doel om op een transparante manier en in dialoog met de omgeving toe te werken naar een stedenbouwkundig programma van eisen. Om tot het huidige stedenbouwkundig programma van eisen te komen zijn twee bijeenkomsten en drie werksessies georganiseerd. Tijdens de bijeenkomsten konden omwonenden meedenken over de plannen door te reageren op stellingen, referentiebeelden, tekeningen en kaartmateriaal. Na iedere bijeenkomst zijn de reacties verwerkt en is het plan een stap verder gebracht.

Na de startbijeenkomst volgden drie interactieve werksessies. Hier zijn verdiepende gesprekken gevoerd over de thema's bouwhoogtes en woningaantallen, maatschappelijke voorzieningen, mobiliteit en parkeren, de openbare ruimte en speelplekken. Ook konden omwonenden meedenken over de toekomst van de Wereldkidzlocatie. In een laatste bijeenkomst is het concept stedenbouwkundig programma van eisen gepresenteerd. Enkele laatste reacties zijn meegenomen in de definitieve versie.

Ter ondersteuning van de fysieke bijeenkomsten is de projectwebsite www.atlantischebuurt.nl gelanceerd. Hier is alle informatie over het project in te zien, zoals verslagen van de bijeenkomsten en werksessies en de opgehaalde reacties. Bezoekers van de website hadden tijdens de uitwerking van het stedenbouwkundig programma van eisen een aantal weken de gelegenheid om hier te reageren op de plannen. De digitale reacties waren inzichtelijk voor iedereen. Ook konden geïnteresseerden zich hier inschrijven voor een digitale nieuwsbrief, waarin de ontwikkelingen over het plangebied gedeeld werden.

Naast het samenkomen tijdens de brede bijeenkomsten vond afstemming plaats met de initiatiefnemers van de gebiedsvisie, de bewonersinitiatiefgroep "Atlantische Buurt". Bewoners in het gehele plangebied ontvingen twee keer een nieuwsbrief die, net als de uitnodigingen voor de bijeenkomsten, huis-aan-huis verspreid werd. Geïnteresseerden die op de projectwebsite hun gegevens achterlieten ontvingen updates over de ontwikkelingen per e-mail. Met enkele omwonenden werden één-op-één gesprekken gevoerd.

Belangrijkste aanpassingen n.a.v. participatie

- Er komen minder woningen in het gebied (256 in plaats van 261-331)
- Er komen verschillende typen woningen: zowel eengezinswoningen als appartementen
- Toevoegen van zowel koop, middenhuur en sociale woningen. De 20 koopwoningen komen op de Wereldkidzlocatie en de middenhuur- en sociale woningen worden zoveel mogelijk verdeeld door het plangebied. Zo voorkomen we een te grote concentratie van sociale huurwoningen
- Een knip in de Kennedylaan, om sluisverkeer vanaf Plesmanlaan tegen te gaan
- Eénrichtingsverkeer op Thorbeckelaan zodat er meer ruimte ontstaat voor vergroening en kruisingen overzichtelijker worden
- De mogelijkheid blijft er om in de toekomst extra parkeerplekken toe te voegen, maar de wens is om deze ruimte nu groen te houden
- De beneden-bovenwoningen krijgen maximaal 3 bouwlagen in plaats van 4 bouwlagen
- De L-vorm van de beneden-bovenwoningen is gedraaid om meer ruimte te krijgen in het gebied voor groen en voor het gevoel van privacy bij bestaande woningen
- Meer groen verspreid door het hele gebied door aanpassingen van straten

Een visuele weergave van het gehele participatieproces en de opgehaalde informatie is te vinden in bijlage 2. In bijlage 3 staan de verslagen van de startbijeenkomst en de werksessies.



7.2 Vervolproces en planning

Dit stedenbouwkundig programma van eisen geeft de kaders waarbinnen de Staatsliedenbuurt verder kan worden uit ontworpen. En het is de basis voor de planologisch juridische kaders in de vorm van – waarschijnlijk – een bestemmingsplan. Het vervolgproces kent daarmee in feite twee sporen:

1. De uitwerking van het stedenbouwkundig programma van eisen in het planologisch juridisch kader, waarschijnlijk een bestemmingsplan (of omgevingsplan), waarna vergunningaanvragen voor de te bouwen woningen/wooncomplexen aangevraagd kunnen worden.
2. de uitwerking van het stedenbouwkundig programma van eisen in verschillende ruimtelijke ontwerpen:
 - a) stedenbouwkundig plan.
 - b) gebouwtwerpen door Portaal, maar mogelijk ook door de gemeente of een ontwikkelaar voor de woningbouw die op de Wereldkidzlocatie mogelijk wordt.
 - c) inrichtingsplannen waarmee de openbare ruimte in het plangebied verder uitwerkt wordt.

Streven is om het bestemmingsplan in 2023 vorm te geven en in 2024 af te ronden. Binnen dit spoor kunnen belanghebbenden formele zienswijzen indienen en indien nodig in beroep gaan tegen het plan. Als het planologische kader is vastgesteld, kunnen de (bouw)vergunningen worden aangevraagd. De gemeente Stichtse Vecht is bevoegd gezag.

Bij de uitwerking van het stedenbouwkundig programma van eisen in concrete gebouwtwerpen en inrichtingsplannen wordt de buurt opnieuw betrokken. Omwonenden kunnen meedenken over hoe de woningcomplexen er precies uit komen te zien en op welke wijze straten heringericht gaan worden.



Bijlagen

Bijlage 1
22049 Verkeersonderzoek Atlantische Buurt Maarssen,
d.d. 21 november 2022

Bijlage 2
Participatieproces en de opgehaalde informatie

Bijlage 3
Verslagen van de Startbijeenkomst en de Werksessies

Aan M. van de Vliet, Kickstad (in opdracht van Portaal)
Van BVA Verkeersadviezen
Datum 21 november 2022
Betreft 22049 Verkeersonderzoek Atlantische Buurt Maarssen

1. Inleiding

In opdracht van de gemeente Stichtse Vecht en woningbouwcorporatie Portaal houden Kickstad, Atelier Dutch en Over Morgen zich bezig met de herontwikkeling van de 'Atlantische Buurt' in Maarssen. Dit omdat de bebouwing en de openbare ruimte binnen deze buurt toe zijn aan een opfrisbeurt. De Atlantische buurt is geen formele naam, maar is een deelgebied van de van de Staatsliedenbuurt die ligt in het noordelijke deel van de kern Maarssen. De Atlantische buurt is het deelgebied dat wordt omsloten door de Kennedylaan, Thorbeckelaan, Europalaan en de Dr. Ariënslaan.

De planvorming is nog in ontwikkeling, maar voorziet in de realisatie van 230 woningen op 7 locaties (zie figuur 1). Hierbij merken wij op dat locatie E reeds in ontwikkeling is en geen deel uitmaakt van deze studie. Het betreft hier niet allemaal extra woningen, maar deels vervanging van bestaande woningbouw. Als gevolg van deze ontwikkeling zullen 114 woningen worden gesloopt. Een en ander betekent dus een toevoeging van circa 115 woningen ten opzichte van de huidige situatie. De nieuwbouw zal bestaan uit verschillende woningtypen, onderverdeeld in 189 huurwoningen (appartementen, sociale huur), 21 huurwoningen (appartementen, vrije sector) en 20 grondgebonden woningen (vrije sector, koop).



Figuur 1: Omvang en ligging plangebied

De grootschalige vernieuwing van de buurt zorgt ervoor dat de mobiliteit mee zal veranderen. BVA Verkeersadviezen is om die reden door Kickstad gevraagd om de huidige en toekomstige parkeer- en verkeerssituatie inzichtelijk te maken. Eerder is door BVA Verkeersadviezen al een parkeeronderzoek voor de Atlantische Buurt uitgevoerd.

- **Leeswijzer**

In het tweede hoofdstuk worden de resultaten van het uitgevoerde parkeeronderzoek eerst kort toegelicht en wordt vervolgens ingegaan op het vaststellen van de juiste parkeernorm passend bij de huidige en nieuwe situatie. In het derde hoofdstuk komen de verkeerskundige effecten met betrekking tot de nieuwbouw aan de orde, waarna in hoofdstuk vier wordt ingegaan op de geïnventariseerde knelpunten. Tot slot worden in hoofdstuk vijf de conclusies beschreven en aanbevelingen gedaan.

2. Parkeren

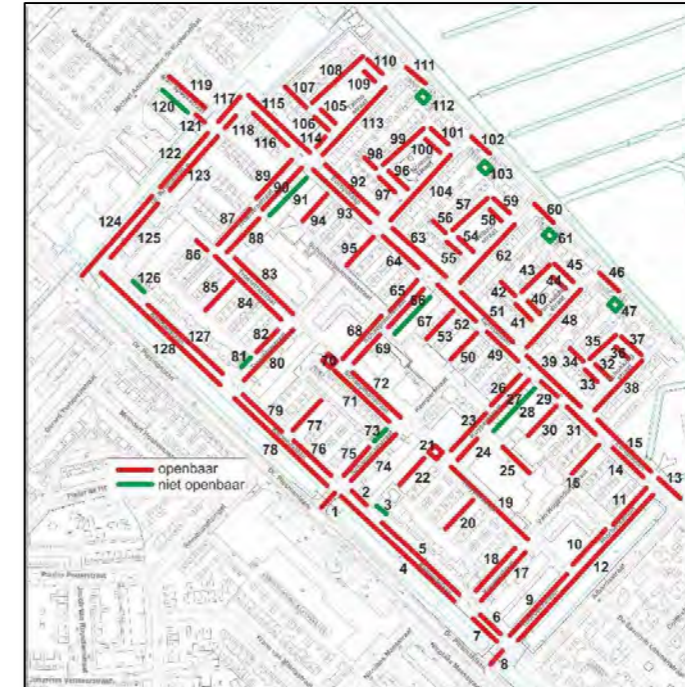
2.1. Huidige situatie

Door de bewoners van de Atlantische buurt is in het voortraject van de planvorming aangegeven dat er zich binnen de wijk parkeerproblemen voordoen. Omdat niet alleen de woningbouw een transformatie zal ondergaan, maar ook de openbare ruimte is het van belang om inzicht te hebben in de huidige parkeervraag. Met dit inzicht en de verwachte parkeervraag van de toevoegde woningen kan een inschatting worden gemaakt van het toekomstig benodigde aantal parkeerplaatsen. Hiermee dient in de planvorming rekening te worden gehouden, zodat voldoende (maar ook niet te veel) parkeerruimte in het ontwerp van de openbare ruimte wordt meegenomen.

Om inzicht te krijgen in het gebruik van de huidig aanwezige parkeervoorzieningen is een parkeeronderzoek uitgevoerd. De uitkomsten van het onderzoek spelen ook een rol bij de bepaling van de toekomstige parkeervraag. Immers op basis van de onderzoeksresultaten kan worden bepaald welke parkeervraag er momenteel per woning is. Hiermee kunnen de parkeernormen van de gemeente Stichtse Vecht als het ware worden gekalibreerd. Aan de hand hiervan kan een meer zuivere schatting worden gemaakt van de toekomstige te verwachten parkeervraag. Hierop komen wij later in het hoofdstuk terug.

- **Opzet onderzoek**

Het parkeeronderzoek dat is uitgevoerd betreft een parkeerdrukmeting. Dat wil zeggen dat het aantal geparkeerde voertuigen is geteld. Registratie heeft hierbij plaatsgevonden op dinsdag 3 mei 2022 en donderdag 12 mei 2022. Per dag is op om de twee uur een telling uitgevoerd in de periode 06.00 uur - 20.00 uur. De laatste registratie heeft plaatsgevonden om 20.00 uur, wat betekent dat per onderzoeksdag acht keer een telling heeft plaatsgevonden. Om gedetailleerd inzicht te krijgen in de parkeerdruk is het onderzoeksgebied opgedeeld in een groot aantal deelgebieden (secties). Secties kunnen bijvoorbeeld wegvakken zijn of parkeerplaatsen. Hierbij zijn ook de locaties betrokken waar niet geparkeerd mag worden maar dit wel mogelijk is. Hierbij moet worden gedacht aan buiten de vakken in woonerven of bij parkeerverboden. Alleen door ook deze locaties mee te nemen ontstaat inzicht in de werkelijke parkeervraag van het gebied. De omvang van het onderzoeksgebied en de sectie-indeling is opgenomen in figuur 2.



Figuur 2: Omvang onderzoeksgebied en sectie-indeling

Het onderzoeksgebied is opgedeeld in 128 secties. Bij de sectie-indeling is onderscheid gemaakt in openbare parkeerplaatsen en niet openbare parkeerplaatsen. De niet openbare parkeerplaatsen zijn overwegend opritten voor garages.

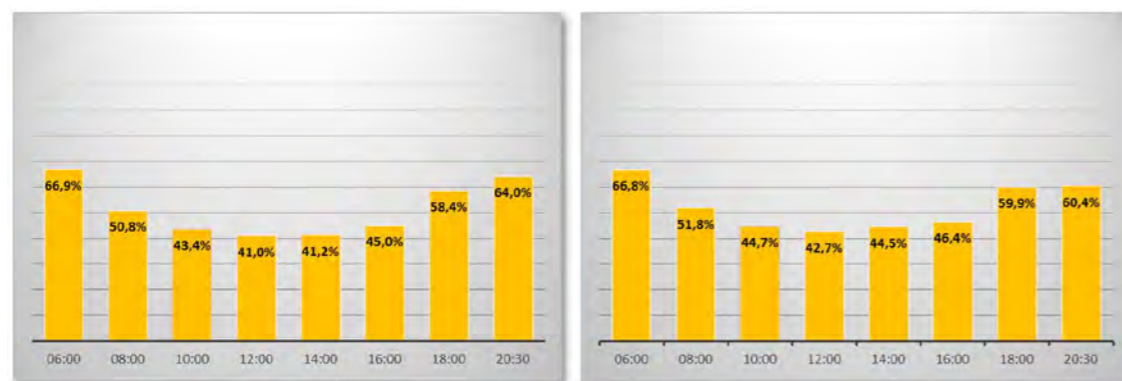
- **Resultaten**

Het totale gebied herbergt momenteel 827 parkeerplaatsen, waarvan 758 openbaar zijn. Het drukste (maatgevende) moment ligt in de ochtend om 06:00 uur. Dit is een enigszins te verwachten beeld in woonwijken, omdat de meeste bewoners dan thuis zijn. Hoewel op basis van aanwezigheidspercentages van bewoners en bezoekers, zoals die door CROW¹ worden gehanteerd de avondperiode maatgevend zou moeten zijn.

In figuur 3 is het verloop van de bezettingsgraad (aantal geparkeerde voertuigen/aantal aanwezige parkeerplaatsen) te zien over beide onderzoeksdagen. Uit de figuren blijkt dat het patroon op beide dagen vergelijkbaar is. De hoogste bezetting zich voordoet om 6.00 uur, waarna de bezettingsgraad vervolgens afneemt tot rond de middag (tot ruim 40% bezetting) en daarna weer toe neemt tot het laatste registratiemoment. De parkeerdruk op het laatste registratiemoment om 20.00 uur ligt daarbij nog iets lager dan om 6.00 uur.

Geconcludeerd kan worden dat de bezettingsgraden voor het totale onderzoeksgebied maximaal 67% bedragen. Dat betekent dat nog een derde deel van de aanwezige parkeercapaciteit beschikbaar is. In het gehele onderzoeksgebied is dus op het maatgevende moment nog ruim voldoende restcapaciteit beschikbaar.

¹ CROW: Landelijk kennisinstituut voor (onder andere) verkeer en vervoer



Figuur 3: Parkeerdrukverdeling over de onderzoeksdagen (dinsdag links en donderdag rechts)

Dit wil echter niet zeggen dat er op bepaalde locaties geen sprake kan zijn van een hoge parkeerbezetting, zoals die in delen van het gebied ook door bewoners wordt ervaren. Om die reden kijken we ook naar de bezettingsgraad per sectie op de maatgevende momenten. Zie hiervoor figuur 4. In de figuren zijn de secties aangegeven waarop de bezettingsgraad tussen de 85% en 100% ligt (oranje) en op 100% en hoger (rood). In het laatste geval staan er dus meer voertuigen geparkeerd dan er redelijkerwijs parkeerplaatsen zijn.



Figuur 4: Secties met hoge bezettingsgraad maatgevende moment (dinsdag links en donderdag rechts)

In bovenstaande figuren is te zien dat de hoge bezettingsgraden ten zuiden van de Europalaan zich vooral voordoen in de omgeving van de te herontwikkelen woningbouw (Troelstrastraat, Schaepmanstraat en Kuyperstraat). Op de omliggende wegen (Kennedylaan, Thorbeckelaan, Europalaan en Dr. Ariënslaan) is nagenoeg nergens sprake van een hoge bezettingsgraad en is daarom voldoende capaciteit beschikbaar. Omdat er in totaliteit meer dan voldoende parkeercapaciteit is, lijkt het toch vooral een onjuiste verdeling van de parkeercapaciteit over het gebied. In principe is er op acceptabele loopafstand parkeerruimte voorhanden.

2.2. Valideren parkeernormen

Om de hoeveelheid parkeerplaatsen te bepalen die na herontwikkeling nodig is, wordt in de meeste gevallen gebruik gemaakt van parkeernormen. In veel gevallen zijn deze normen gebaseerd op de parkeercijfers van het CROW. De gemeente Stichtse Vecht hanteert parkeernormen zoals opgenomen in deel B van het GVVP 'Parkeernormennota' uit 2015. Maarsen-dorp wordt in de parkeernormennota aangemerkt als sterk stedelijk gebied en het deelgebied ten noorden van de Dr. Plesmanlaan valt onder de gebiedsfunctie 'rest bebouwde kom'. Voor sociale huurwoningen bedraagt de parkeernorm in dat geval 1,6 parkeerplaats per woning en voor etagewoningen in deze sector 1,4 parkeerplaats per woning. In genoemde normen is het bezoekersaandeel opgenomen. Veelal wordt hiervoor 0,2 of 0,3 parkeerplaats per woning aangehouden.

De vraag is hoe deze normering zich verhoudt tot de bevindingen uit het parkeeronderzoek. Als we het zogenaamde binnengebied beschouwen, dat wil zeggen alle wegen die liggen binnen het gebied dat wordt omsloten door de Europalaan, Thorbeckelaan, Kennedylaan en de Dr. Ariënslaan (zonder genoemde straten), dan is er sprake van 294 woningen. Omdat de 20 appartementen aan de Schaepmanstraat (nummer 58, parkeergarage) en de woningen op de percelen Van Hoogendorpstraat 15 en 16 beschikken over parkeermogelijkheden op eigen terrein, dienen deze woningen hierop in mindering te worden gebracht. Het betreft daarmee dus 272 woningen. Voertuigen behorend bij deze woningen belasten over het algemeen de parkeersecties langs de betreffende straten. Voor de volledigheid zijn hieraan een aantal secties toegevoegd aan de rand van het gebied, omdat het aannemelijk is dat hier ook wordt geparkeerd ten behoeve van het binnengebied. Het betreft sectie 10 aan de Thorbeckelaan en de secties 122 en 123 aan de Dr. Ariënslaan. In deze secties tezamen zijn 295 parkeerplaatsen beschikbaar. Op het maatgevende moment zijn er hiervan zowel op dinsdag als op donderdag 202 bezet. Omdat het in beide gevallen de maatgevende belasting betreft om 6.00 uur in de ochtend hoeft geen rekening te worden gehouden met de parkeervraag van voorzieningen, waaronder de school en het kinderdagverblijf.

Wij merken op dat er in het gebied een aantal garageboxen aanwezig is, waarin mogelijk voertuigen geparkeerd staan. Onder de etagewoningen langs de drie straten in het binnengebied, zijn in totaal 27 garageboxen aanwezig en verder zijn er nog enkele vrijstaande boxen (hoek Schaepmanstraat). In totaliteit gaat het om ongeveer 35 potentiële parkeermogelijkheden. In de praktijk blijkt dat garageboxen lang niet altijd als stallingsplaats voor voertuigen worden gebruikt. Als we ervan uitgaan dat ongeveer de helft van de boxen wordt gebruikt, dan neemt het aantal geparkeerde voertuigen toe met ongeveer 17. Daarnaast is het nog denkbaar dat een deel van de voertuigen langs de Europalaan staat geparkeerd. Uit het onderzoek blijkt dat aan de zuidzijde van de Europalaan maximaal 36 voertuigen staan geparkeerd. Deze kunnen voor een groot deel worden toegekend aan de woningen langs de Europalaan. Als we ook hier veiligheidshalve uitgaan van het uitgangspunt dat ongeveer de helft van de voertuigen kan worden toegekend aan het binnengebied, dan betreft het ook hier ongeveer 18 voertuigen. Samenvattend betekent dit dat er ongeveer 235 voertuigen staan geparkeerd op het maatgevende moment die kunnen worden toegekend aan de 272 woningen. Dit komt neer op een parkeernorm van 0,86 parkeerplaats per woning in de huidige situatie.

Vergelijken we deze uitkomst met de digitale tool van Goudappel (Passende Parkeernorm), dan volgt het beeld zoals dat in tabel 1 is weergegeven.

Tabel 1: Parkeernorm en -vraag o.b.v. Passende Parkeernorm

	Aantal woningen		Passende parkeernorm		Parkeervraag	
	sociale huur	vrije sector	sociale huur	vrije sector	sociale huur	vrije sector
Grondgebonden rijwoning	39	35	1,0	1,3	39	45,5
Hoog-laag woning	42	0	0,6	0,7	25,2	0
Etagewoning	156	0	0,6	0,7	93,6	0
Totaal	237	35	0,67	1,30	157,8	45,5
	272		0,75		203,3	

Uit de tabel valt af te lezen dat de gemiddelde parkeernorm op basis van de Passende Parkeernorm voor het beschouwde gebied uitkomt op 0,75 parkeerplaats per woning.

De passende parkeernorm gekoppeld aan het aantal woningen leidt tot een (fictieve) parkeervraag van 203 voertuigen. Een marginaal verschil met het eerdergenoemde aantal van 202 geparkeerde voertuigen dat binnen het gebied (zonder de toegevoegde correcties) in het parkeeronderzoek is gevonden om 6.00 uur op dinsdag en donderdag.

Een en ander betekent dat het verschil tussen de eerder bepaalde waarde en de Passende Parkeernorm kan worden verklaard uit het toevoegen van voertuigen (geparkeerde voertuigen in garageboxen en langs de Europalaan). Mogelijk dat hierin dus een overschatting zit.

Ten slotte merken wij op dat Portaal ook nog een enquête onder haar bewoners heeft uitgevoerd. Uit deze (vooralsnog beperkte) resultaten volgt een autobezit per huishouden van 0,78 voertuig. Een waarde die tussen de empirisch bepaalde waarde van 0,86 en de Passende Parkeernorm (0,75) in ligt.

In het voorgaande is nog geen aandacht besteed aan de parkerende bezoekers van de woningen. De bevindingen zijn gebaseerd op de onderzoeksresultaten om 6.00 uur en op dat moment zijn niet of nauwelijks bezoekers aanwezig. Ook de passende parkeernorm heeft alleen betrekking op bewonersparkeren. Om het aantal geparkeerde voertuigen van bezoekers te kunnen achterhalen is uitgegaan van algemeen geldende aanwezigheidspercentages (CROW publicatie 381) in combinatie met de onderzoeksresultaten. Uit de CROW publicatie blijkt dat op een werkdagavond 90% van de bewoners thuis is en 80% van de bezoekers aanwezig. Op het drukste moment in de avond (dinsdagavond 20.30 uur) staan in het onderzoeksgebied 202 voertuigen geparkeerd, toevalligerwijs evenveel als in de ochtend om 6.00 uur. 90% van 202 bewoners is dan dus thuis, hetgeen leidt tot 181 geparkeerde voertuigen van bewoners en dus 21 voertuigen van bezoekers. Omdat het hier om 80% van de bezoekers gaat, moet rekening worden gehouden met maximaal 27 parkeerplaatsen voor bezoekers. Gerelateerd aan 272 woningen komt dit neer op 0,1 parkeerplaats per woning voor bezoekers.

Op basis van het voorgaande lijkt een norm van 0,85 parkeerplaats voor sociale huurwoningen voor bewoners reëel. Voor de vrije sector huur geldt een wat hogere norm van 1,0 parkeerplaats. Voor bezoekers dient rekening te worden gehouden met 0,1 parkeerplaats per sociale huurwoning en 0,15 parkeerplaats voor de vrije sector huurwoningen. Voor de vrije sector koopwoningen is conform de Passende

Parkeernorm uitgegaan van 1,5 parkeerplaats voor bewoners en 0,2 parkeerplaats voor bezoekers. Een en ander leidt voor de onderscheiden deelgebieden zoals weergegeven in figuur 1 tot het beeld zoals dat in tabel 2 is weergegeven. Hierbij merken wij op dat de parkeernorm voor de toekomstige situatie dus hoger ligt dan de empirisch bepaalde waarde in de huidige situatie en de Passende Parkeernorm. Er is dan naar verwachting ook sprake van enige restcapaciteit, indien dit aantal parkeerplaatsen wordt gerealiseerd.

Tabel 2: Parkeernorm en -vraag toekomstige situatie

	Aantal woningen			Parkeernorm						Parkeervraag		
	sociale		vrije sector	sociale huur		vrije sector huur		vrije sector koop		bezoeker	totaal	
	huur	huur	koop	bewoner	bezoeker	bewoner	bezoeker	bewoner	bezoeker			
A, B, C	113	13		0,85	0,1	1	0,15	1,5	0,2	109,05	13,25	122,3
D, F, G	76	8								72,6	8,8	81,4
H			20							30	4	34
Totaal	189	21	20							211,65	26,05	237,7
	230									237,7		

Uit de tabel blijkt dat afgerond 238 parkeerplaatsen nodig zijn om te kunnen voorzien in de huidige parkeerbehoefte.

3. Ontsluiting

Zoals al aangegeven is de Atlantische buurt een wijk die wordt omsloten door de Kennedylaan, Thorbeckelaan, Europalaan en de Dr. Ariënslaan. Genoemde wegen zorgen ook voor de hoofdontsluiting van de wijk. Hierbij verzorgen de Dr. Ariënslaan en de Thorbeckelaan ook de verbinding naar het lokale hoofdwegennet, in casu de Dr. Plesmanlaan. Centraal tussen beide genoemde wegen is er nog een aansluiting op de Dr. Plesmanlaan. Het gaat hierbij om de Schaepmanstraat. Via deze drie wegen wordt de wijk ontsloten op het lokale wegennet.

Op beide eerstgenoemde aansluitingen is het kruispunt vormgegeven door middel van een plateau (verhoogd kruisingsvlak), met aan beide zijden een voetgangersoversteekplaats (zebra). De Schaepmanstraat is niet voorzien van een dergelijke snelheidsremmende maatregel, maar op deze locatie ligt net ten westen van het kruispunt een plateau met daarop een voetgangersoversteekplaats die de verbinding vormt naar het tegenoverliggende winkelcentrum. Vanwege de aanwezigheid van een winkelcentrum en een groot aantal voetgangersoversteekplaatsen is op de Dr. Plesmanlaan, ondanks het feit dat het hier een ontsluitingsweg betreft een 30 km/uur regime van toepassing. Dit regime geldt uiteraard ook voor alle wegen binnen de Atlantische buurt. Als gevolg van het geldende snelheidsregime en de aanwezige snelheidsremmende maatregelen zal de snelheid ter hoogte van de aansluitingen niet heel hoog liggen, hetgeen de verkeersveiligheid ten goede komt.

• Verkeersgeneratie en afwikkeling

Met de komst van ongeveer 115 nieuwe woningen neemt de verkeersdruk in en rondom het gebied enigszins toe. Globaal zal het gaan om maximaal ongeveer 600 voertuigbewegingen per werkdagemaal extra ten opzichte van de huidige situatie. Het is niet de verwachting dat er in grote mate sprake zal zijn van interne ritten. Dat wil, zeggen ritten die uitsluitend binnen de Atlantische buurt worden afgewikkeld. Een en ander betekent dus dat het geprognosticeerde aantal voertuigbewegingen

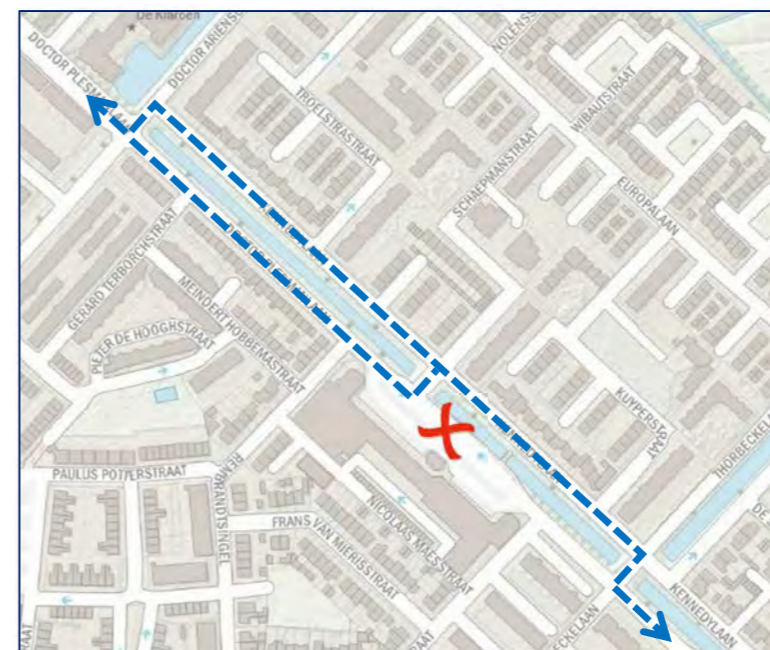
overwegend extern verkeer betreft dat de aansluitingen op de Dr. Plesmanlaan zal gaan belasten. Omdat de nieuwe woningen verspreid over het gebied gerealiseerd worden ligt het voor de hand dat de ritten zich redelijk gelijkmatig over de drie ontsluitingswegen (Dr. Ariënslaan, Schaepmanstraat en Thorbeckelaan) zullen verdelen. Alle aansluitingen zullen daardoor met ongeveer 200 verkeersbewegingen per etmaal extra worden belast. Omgerekend naar het drukste uur (spitsuur) betreft het maximaal ongeveer 20 voertuigbewegingen per uur. Ergo circa 1 voertuig per 3 minuten. Dergelijke aantallen leiden niet tot een substantiële verkeerstoename op de aansluitingen en zullen daarmee slechts zeer beperkt invloed hebben op de verkeersafwikkeling op de betreffende locaties. Als er al sprake is van een verzadigde situatie en vertraging/stagnatie optreedt, zal dat in de huidige situatie ook reeds het geval zijn. Ingrijpen in de verkeersstructuur is in dat geval noodzakelijk. De geringe toename als gevolg van de voorziene woningbouw is hierop niet of nauwelijks van invloed. De gemeente Stichtse Vecht is bezig met het tegen het licht houden van de verkeersafwikkeling op de hoofdwegenstructuur, waaronder de Plesmanlaan. Indien verbetering van de doorstroming op de Plesmanlaan noodzakelijk blijkt, zullen hiervoor in dit kader maatregelen worden getroffen. Deze staan echter los van de herontwikkeling van (delen van) de Atlantische buurt.

Ook voor het interne wegennet van de Atlantische buurt geldt dat de toename per weg beperkt is. Immers de genoemde aantallen voertuigen zullen zich verdelen over de wegen binnen de wijk. De verspreiding van het verkeer leidt tot slechts geringe toenames van verkeer op de wegen binnen de Atlantische buurt, waarbij de intensiteiten naarmate dichter bij de Plesmanlaan gekomen steeds verder toenemen tot het genoemde maximum van ongeveer 200 motorvoertuigen per etmaal. Als gevolg hiervan worden ook op de interne wegen geen verkeersproblemen (afwikkeling en veiligheid) verwacht. Dat laat onverlet dat er in de huidige situatie door bewoners van de wijk een aantal knelpunten binnen de wijk wordt ervaren en hiervoor maatregelen zijn voorgesteld. Hierop gaan wij hierna in.

4. Knelpunten en oplossingsrichtingen

In de inventarisatiefase van het planproces is een aantal keer de vraag naar voren gekomen om straten als eenrichtingsstraten vorm te geven. In algemene zin merken wij hierbij op het instellen van eenrichtingverkeer in principe alleen wenselijk is als dit vanwege ruimtelijke beperkingen absoluut noodzakelijk is (verkeer in twee richtingen is simpelweg niet mogelijk) of als er sprake is van ongewenst gebruik van routes (sluipverkeer). In andere situaties is het ongewenst om eenrichtingverkeer in te stellen. Enerzijds omdat de bereikbaarheid hierdoor afneemt, anderzijds omdat de noodzaak hiervan dan niet aanwezig is en dit ook door de weggebruikers als zodanig zal worden ervaren. Dit werkt negatief van de verplichte rijrichting in de hand met diverse negatieve (verkeersveiligheids)effecten tot gevolg.

Een van de routes waarvoor de vraag naar het instellen van eenrichtingverkeer is gedaan betreft de Kennedylaan. Op deze weg wordt sluipverkeer ervaren. Het gaat hierbij om voertuigen die de Kennedylaan gebruiken als parallelle route voor de Plesmanlaan. Dit fenomeen treedt vooral op bij hoge verkeersdruk op de Plesmanlaan. Mede als gevolg van halterende bussen op de Plesmanlaan raakt de doorgang geblokkeerd en ontstaat er een wachtrij achter de bus op de Plesmanlaan. Het passeren van de bus is niet mogelijk door de aanwezigheid van een



Figuur 5: Sluiproute Kennedylaan

middengeleider. Naderend verkeer dat de wachtrij opmerkt kiest er dan voor om via de Kennedylaan te rijden en zo deze wachtrij te omzeilen.

Deze ongewenste verkeersbewegingen vinden in beide richtingen plaats (zie nevenstaande figuur). Het mag duidelijk zijn dat dit sluipverkeer ongewenste effecten met zich meebrengt. Enerzijds omdat door het omzeilen van de wachtrij de intensiteit op de Kennedylaan toeneemt, anderzijds omdat het doel is tijdwinst te behalen. Dit gaat veelal gepaard met hoge snelheden van het sluipverkeer. Om dit sluipverkeer te voorkomen zijn

maatregelen gewenst. Echter het instellen van eenrichtingverkeer lost de problematiek maar ten dele op. Dit omdat het sluiten plaatsvindt in beide richtingen en op beide delen van de Kennedylaan. Het instellen van eenrichtingverkeer heeft derhalve slechts ten dele een effect.

Bekijken we de structuur van de wijk dat dient de Kennedylaan eigenlijk uitsluitend ter ontsluiting van de aanliggende percelen en speelt deze niet of nauwelijks een rol

in de ontsluiting van de wijk. Overwogen kan dan ook worden op beide delen van de Kennedylaan een 'knip' aan te brengen. Dat wil zeggen het afsluiten van de Kennedylaan op strategische locaties, uiteraard met uitzondering van het langzame verkeer. Mogelijke locaties hiervoor zouden kunnen liggen net ten noordwesten van de Stroelstraatstraat en net ten noordwesten van de Kuiperstraat (zie nevenstaande figuur). Het gaat hierbij om een eerste suggestie. De wenselijkheid en exacte

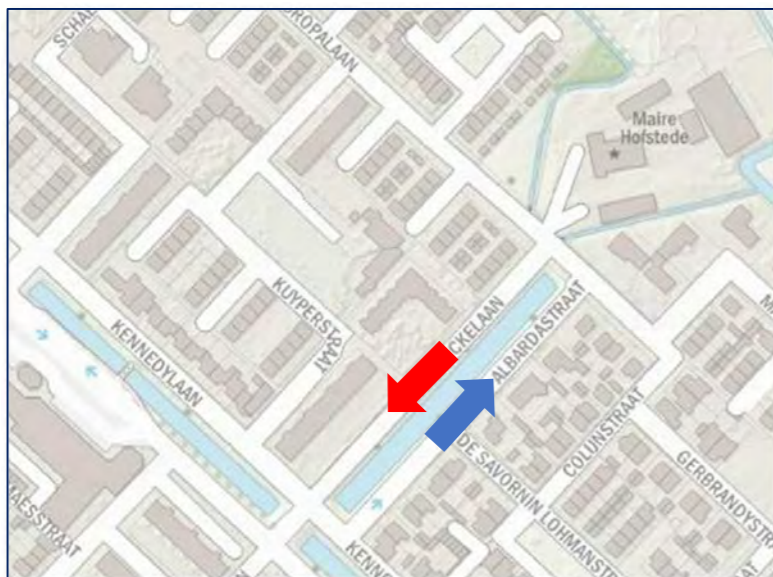


Figuur 6: Mogelijke afsluitlocaties

locaties van de afsluitingen dienen tezamen met belanghebbenden en aanwonenden te worden bepaald.

Tweede locatie die is genoemd als knelpunt betreft de aansluiting Thorbeckelaan – Europalaan. Vooral de aanwezigheid van twee kruispunten achter elkaar (Thorbeckelaan en Albardastraat) leidt tot onduidelijkheid. Mede omdat de Albardastraat een eenrichtingsregime van zuid naar noord kent wordt er ook een

eenrichtingregime verwacht op de Thorbeckelaan. Het is denkbaar op de Thorbeckelaan een eenrichtingregime in te voeren met een verplichte rijrichting van noord naar zuid (tegengesteld aan de Albardastraat). Hierdoor ontstaat er een circuit rondom het water. Gevolg hiervan is wel dat de intensiteit op de Albardastraat zal gaan toenemen. Hoewel het niet de verwachting is dat er qua intensiteit direct een probleem op deze weg zal ontstaan, is er waarschijnlijk wel sprake van een substantiële toename van verkeer.



Figuur 7: Eenrichting circuit Thorbeckelaan - Albardastraat

Zoals al eerder aangegeven is het goed functioneren van een eenrichtingregime afhankelijk van een aantal factoren. Voor de Thorbeckelaan geldt dat het instellen van een verplichte rijrichting de herinrichting van deze straat min of meer noodzakelijk maakt. Het is gewenst de rijbaanbreedte te verkleinen en gestoken parkeren toe te passen, zodat ook uit het wegbeeld duidelijk wordt dat er sprake is van verkeer in één richting. Dit mede omdat de Thorbeckelaan voor verkeer dat nadert vanaf de Plesmanlaan een logische doorgaande route is.

5. Conclusies en aanbevelingen

De realisatie van nieuwbouwwoningen in de Atlantische buurt ter vervanging en uitbreiding van het bestaande woningareaal brengt een extra parkeervraag met zich mee. Op basis van onderzoek, de 'Passende Parkeernorm-tool' en een enquête van Portaal kan worden geconcludeerd dat een parkeernorm van 0,95 – 1,7 parkeerplaats per woning (afhankelijk van het type woning) voor de nieuwbouw passend is. De minimale waarde ligt lager dan de parkeernormen die de gemeente Stichtse Vecht hanteert (1,4 parkeerplaats per woning). Het verdient om meerdere redenen (onder andere financiële en ruimtelijke) aanbeveling uit te gaan van het realiseren van voldoende parkeerplaatsen, maar een (te groot) overschot te voorkomen en daarom de gevalideerde parkeernorm toe te passen. Temeer daar hierin al restcapaciteit is ingebouwd.

Met betrekking tot de invulling van het parkeren is het de vraag of het maximaliseren van het aantal parkeerplaatsen in de directe omgeving van de nieuwbouw wenselijk is. Als gevolg van het maximaliseren van het aantal

parkeerplaatsen in de herontwikkelingsgebieden krijgen deze gebieden vorm als een 'stenige' omgeving met heel veel verharding en weinig groen. Hierbij is de vraag gerechtvaardigd of dit de gewenste kwaliteitsslag voor de omgeving biedt. Het is dan ook de vraag of deze werkwijze de meeste gewenste is. Dit mede omdat uit het parkeeronderzoek blijkt dat er in de directe omgeving van de planlocaties nog ruimschoots voldoende restcapaciteit aan parkeerplaatsen beschikbaar is. Wij adviseren dan ook de nieuwe situatie niet sectoraal (per deelgebied) te beschouwen maar een en ander in een breder perspectief te bezien. Dit vraagt om een meer integrale visie op de gehele Atlantische buurt. Tijdens de schouw in het gebied is ook gebleken dat er weliswaar veel groen binnen de wijk aanwezig is, maar dat het veelal niet gaat om functioneel groen. Het anders gebruiken van (delen van) dit groen kan veel meer kwaliteit opleveren. Ook het parkeren kan op veel locaties veel meer geïntegreerd worden in het groen, waardoor de ruimte efficiënter kan worden gebruikt er meer groen kan worden ingebracht en het aantal parkeerplaatsen, indien nodig of gewenst, op diverse locaties zelfs eenvoudig kan worden vergroot. Het algemene beeld binnen de wijk kan hierdoor kwalitatief naar een (veel) hoger niveau worden getrokken. Wel is het van belang dat de inrichting van de straten zodanig is dat parkeren op niet aangegeven plaatsen niet mogelijk is. Alleen dan zal men bereid zijn het voertuig op iets grotere afstand dan 'voor de deur' te parkeren. Het is hierbij van belang dat deze situatie vanaf het begin optreedt, waardoor er geen gewenning optreedt in een tijdelijke situatie. Het aanpassen van gedrag is lastig.

Deze aanpak biedt ook kansen de verkeersveiligheid verder te vergroten, mede door de aangedragen knelpunten op te lossen. Hierbij denken wij onder andere aan de eerdergenoemde maatregelen op de Kennedylaan en de Thorbeckelaan. In dat kader dienen ook de mogelijke aanvullende maatregelen op de Kennedylaan (plateau op aansluiting Schaepmanstraat) en maatregelen op de Thorbeckelaan en de Albardastraat) ter hoogte van de voorziene langzaamverkeerbrug te worden bezien.



PARTICIPATIE ATLANTISCHE BUURT 2022



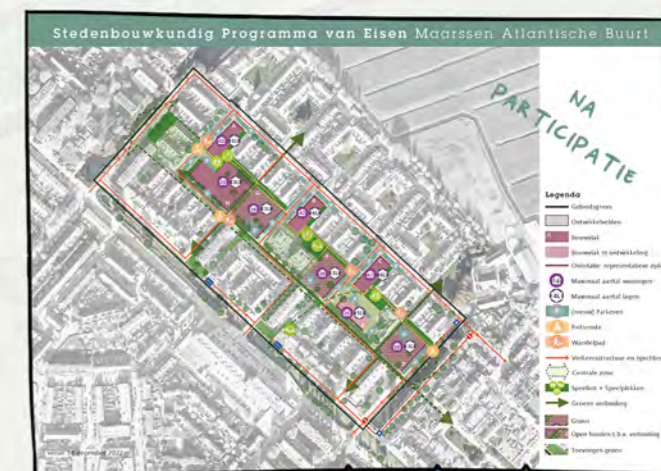
HET PROCES

Informatiebijeenkomst 1
mei 2022
Aanwezig: ± 60 mensen
Vorm: Plenaire presentatie + Mentimeter, daarna gesprek a.d.h.v. panelen
Inhoud: Presenteren startpunt

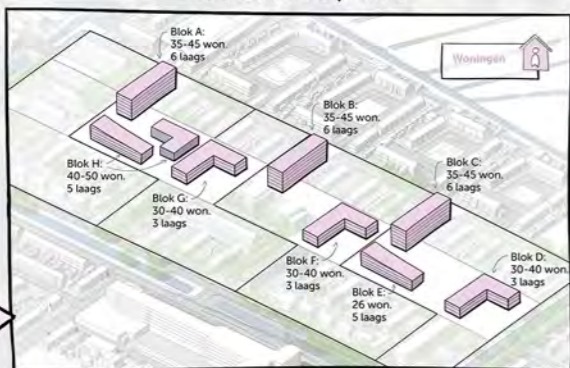
Werkessies juni 2022
Aanwezig: ± 15 bewoners per sessie
Vorm: Verdiepend gesprek
Inhoud: Thema's:
- Parkeren en verkeer
- Spelen, openbare ruimte en groen
- Bebouwing, bouwhoogtes
- Maatschappelijke voorzieningen

Digitale participatie juni 2022
Aanwezig: 1500x bekeken
Vorm: Forum met thema's op ww.atlantischebuurt.nl

Informatiebijeenkomst 2
november 2022
Aanwezig: ± 60 mensen
Vorm: Gesprek a.d.h.v. panelen
Inhoud: Presentatie definitief SPvE. Thema's:
- Woningaantallen
- Aantal parkeerplaatsen
- Parkeren vs. groen
- Toekomst van Wereldkidzlocatie



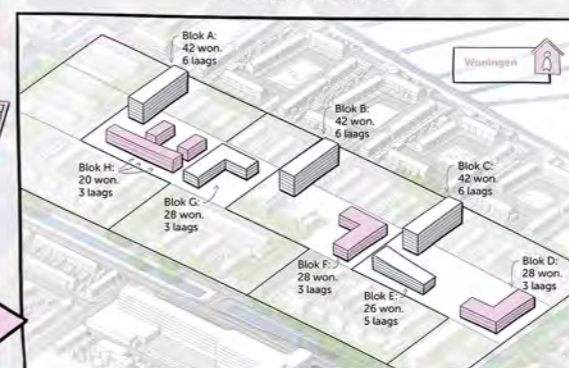
UITGANGSPUNT



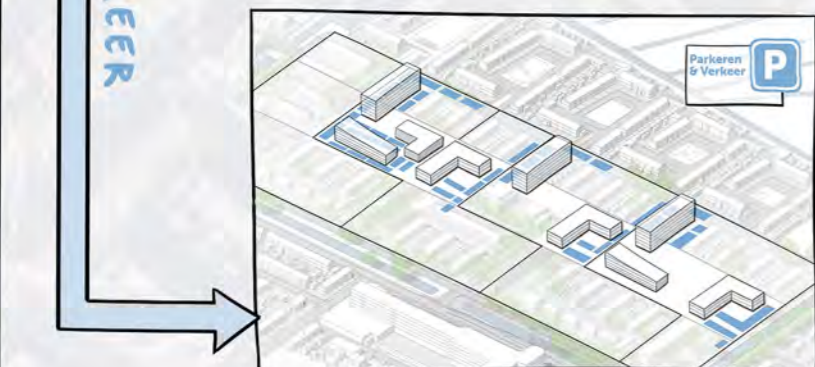
Informatiebijeenkomst 1
- Niet te hoog (max 5 lagen)
- Meer woonsegmenten
- Meer woontypen
- Rekening houden met privacy

Werkessies & digitale participatie
- Afwisselen bouwvolumes; getrapte varianten
- Bebo-locaties: haakvorm & evt draaien?
- 3 lagen max voor bebo's*
- Evenredige spreiding woonsegmenten door gehele gebied

VERANDERINGEN

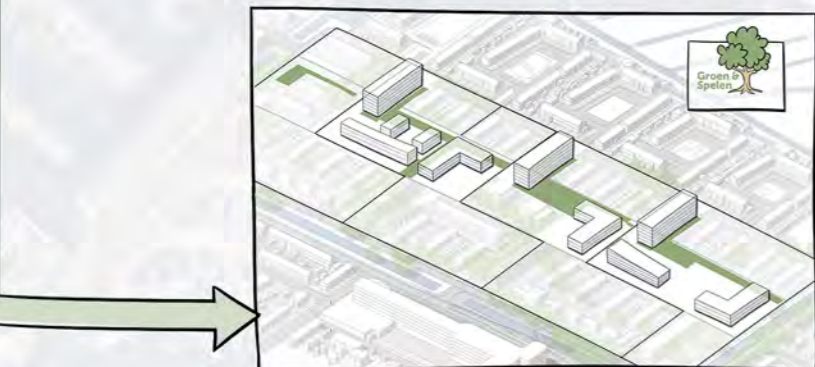
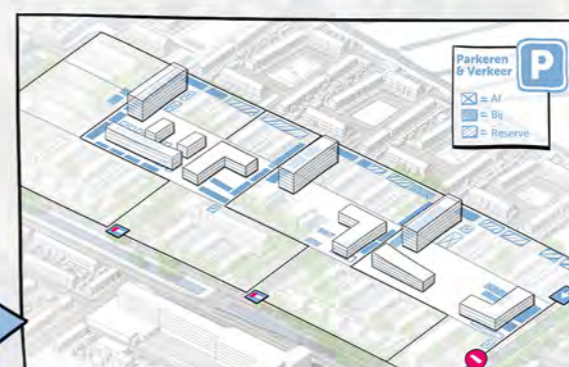


Informatiebijeenkomst 2
- Liever 20 grondgebonden woningen dan 50 appartementen
- Draai de L-vorm bebo's* voor meer "lucht en ruimte"



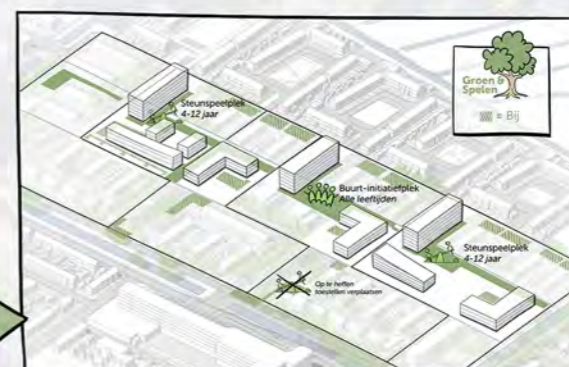
Informatiebijeenkomst 1
- Europaan mogelijk extra parkeerplekken
- Liever meer groen dan meer parkeerplekken

Werkessies & digitale participatie
- Parkeerdruk mag niet toenemen
- Verschillende plekken geopperd voor het toevoegen van parkeerplaatsen
- Hardrijden op Kennedylaan aanpakken, eenrichtingsverkeer
- Focus op veilige wandel- en fietsroutes
- Onprettige dubbele kruisingen op Thorbeckelaan en Albarstraat aanpakken door eenrichtingsverkeer



Informatiebijeenkomst 1
- Groen is belangrijk
- Uitnodiging tot ontmoeten
- Niet teveel speelplekken
- Ook spelen voor volwassenen

Werkessies & digitale participatie
- Speelplekken verschillend inrichten (jonge en oude jeugd)
- Beter één goed ingerichte speelplek dan verschillende simpele



Informatiebijeenkomst 2
- Zichtlijnen naar het groen behouden in het buitengebied

*bebo's = Beneden-bovenwoningen

Bijeenkomst 18 mei 2022 – opgehaalde informatie

Op 18 mei 2022 is er een informatie- en participatiebijeenkomst georganiseerd in Het Trefpunt, over de eerste denkrichtingen voor het stedenbouwkundig programma van eisen (SPvE) voor de Atlantische Buurt. Na een plenaire presentatie was er ruimte voor gesprek en reflectie aan de hand van panelen. Tijdens de avond waren circa 60 mensen aanwezig.

In de plenaire presentatie hebben de gemeente en Portaal een toelichting gegeven op het SPvE. Tijdens de avond werd met behulp van interactieve tool Mentimeter gepeild hoe de aanwezigen denken over thema's. De presentatie met de uitslag van de peilingen is te downloaden.

Portaal heeft het voornemen om de drie grijze flats en de beneden-boven woningen te slopen en er nieuwe appartementen voor terug te bouwen. Ook is het voorstel om de speelplekken en openbare te verbeteren. Het idee is dat er 150 tot 220 extra woningen terug komen, zodat er wordt bijgedragen aan het verminderen van de woningcrisis en er naast sociale huurwoningen ook middenhuur – of koopwoningen kunnen komen. Hoeveel meer woningen precies, hangt af van wat acceptabele bouwhoogtes zijn (wat is passend in de buurt), hoeveel extra parkeerplekken gerealiseerd moeten worden (meer woningen betekent meer parkeerplekken) en wanneer het plan financieel uit kan (hoeveel woningen zijn nodig voor een haalbare businesscase).

Tijdens het gesprek bij de panelen zijn de volgende opmerkingen door de aanwezigen op post-its geschreven. Deze opmerkingen worden gebruikt om het SPvE verder uit te werken:

Programmering + nieuwbouw

- Spreiding sociaal en andere segmenten door de wijk. Graag een voorstel hoe dat beter te sturen
- Bebo's renoveren en niet slopen
- "meer generatie huis" + paar bubbels jongeren en ouderen
- Qua stijl een lichte uitstraling, lichte steen en niet grauw.
- Balkons los van elkaar niet met een paneel ertussen met je naaste burens. Meer privacy.
- Geen woningen op straatniveau creëert veel opbergruimte beneden.
- Liefst geen garages onder de flats.
- Geen woningen op de begane grond. Luguber 's avonds.

Bouwhoogte

- Graag niet meer dan 4 lagen, hoge complexen passen niet in het straatbeeld
- Geen Overvecht van Stichtse Vecht in de Atlantische buurt (qua flats en hoogbouw)
- Niet te hoog bouwen, maximaal 3 woonlagen
- Bouwhoogte max 5
- Privacy weg door flats

Parkeren en mobiliteit

- Parkeren op grastegels is niet slecht voor de grond
- Europalaan geschikt voor het toevoegen van extra parkeerplaatsen.
- Parkeren achter de flats in het groen minder wenselijk. Er is al weinig groen daar! En er moet rekening worden gehouden met uitlaatgassen en geluidsoverlast.
- Parkeren aan de Kuyperstraat, waar nu struiken of boompjes staan. Als je die weghaalt kun je meer parkeren toevoegen. Zelfde geldt voor Troelstrastraat en Schaepmanstraat.
- Ondergronds parkeren een optie?

Openbare ruimte

- Nu veel rust
- Wie neemt het onderhoud voor zijn rekening?
- Groen belangrijk
- Honden veldjes maken + prullenbakken voor poepzakjes
- Sociale heel belangrijk voor jonge mensen (ontmoeting)
- Niet teveel speelplekken, niet iedereen vindt schreeuwende kinderen fijn
- Stel het groen in dienst van de buurt. Geen ontoegankelijke plantsoenen maar een (be)leefomgeving. Uitnodigend voor ontmoeting.
- Open speelplekken voor volwassenen, bijvoorbeeld een schaakspel met grote plastic stukken.
- Samenhang en verbinding > daarvoor moet de gemeente zorgen.

Voorzieningen

- Buurthuis met laagdrempelige cursussen + open ruimtes + hulpverlening
- Liever geen winkels of schoonheidssalon als voorziening want daardoor zijn er veel auto's in de wijk.

Werksessies juni 2022 – opgehaalde informatie

In juni vonden een drietal werksessies plaats waarin de gemeente Stichtse Vecht en Portaal met bewoners van de Atlantische Buurt in gesprek zijn gegaan over bouwhoogtes, mobiliteit, openbare ruimte, speelplekken en maatschappelijke voorzieningen in de Atlantische Buurt. Deze opbrengst uit deze werksessies benutten we voor de verdere uitwerking van het stedenbouwkundig programma van eisen. Onderstaand is per thema weergegeven wat er besproken is en welke vragen er leven.

Parkeren

- Er is het gevoel dat er nu al te weinig parkeerplaatsen zijn. Er wordt op bepaalde locaties een 'parkeerprobleem' gevoeld (te hoge parkeerdruk).
- Het toevoegen van woningen mag het parkeerprobleem niet vergroten.
- Laat het toevoegen van parkeerplaatsen niet ten koste gaan van groen(beleving), met name bij de groene plekken bij de beneden-bovenwoningen in eigendom van Portaal (hierna: bebo's).
- Voor het toevoegen van parkeerplaatsen worden de volgende locaties genoemd:
 - Europalaan (mits sociale veiligheid/'ogen op de straat' goed geregeld wordt)
 - Het optimaliseren van de Troelstrastraat, Schaepmanstraat en Kuyperstraat: door het opnieuw inrichten van de straat kunnen parkeerplaatsen toegevoegd worden (denk aan: langsparkeren wordt haaksparkeren, enkelzijdig wordt dubbelzijdig parkeren).
 - Wereldkidz-locatie: tussen en achter de nieuwe gebouwen zou voldoende ruimte moeten zijn voor parkeerplaatsen.
 - Overweeg Thorbeckelaan zuid voor het toevoegen van parkeerplaatsen (ter hoogte van 'pensioenfonds-flat'). Hiervoor moet contact gezocht worden met de grondeigenaar.
- Overweeg een gebouwde of 'half gebouwde' parkeeroplossing. Als mogelijkheid wordt een verdiepte parkeergarage veel genoemd, maar men begrijpt dat dit technisch en financieel

moeilijk is. Een halfverdiepte parkeergarage zou onderzocht kunnen worden, maar ook een bovengrondse oplossing (op begane grond of 1^{ste} verdieping) (NB: dit is financieel niet of nauwelijks haalbaar). En voor de Wereldkidz-locatie kunnen gebouwen rond een 'parkeren op maaiveld'-oplossing komen, met een dek eroverheen.

- Handhaaf op fout- en wildparkeren, zeker waar dat tot onveilige situaties leidt (op de hoek van de straat).
- Aan de Kennedylaan wordt ook aan de waterzijde geparkeerd (daar zijn geen parkeerplaatsen), maar dit leidt niet tot overlast. Zou daar ruimte zijn voor officiële parkeerplaatsen?

Verkeer

- Voorkom (te) hard rijden op de Kennedylaan.
- Verkeersdoorstroming: het introduceren van éénrichting op de Schaepmanstraat en Kuiperstraat (zoals op de Troelstrastraat) wordt niet als kansrijk gezien. Eventueel is het introduceren van éénrichting op de Kennedylaan, Thorbeckelaan, Europalaan en Dr. Ariënslaan wel denkbaar, als het in tegenovergestelde richting van de rijrichting van de bus op de Plesmanlaan wordt gedaan (dan kan de Kennedylaan niet worden gebruikt als sluiproute). Sowieso zou de Thorbeckelaan in samenhang met de Albardastraat (2x) éénrichting kunnen worden, vanuit het idee dat de verkeerssituatie daar overzichtelijker wordt met de kruisingen zo kort op elkaar.
- Een aansluiting voor de auto, tussen Europalaan/Maire Hofstedelaan en de Maarsseveensevaart, zou positief kunnen zijn voor de verkeersdoorstroming in het algemeen (loopt 's ochtends nu vast bij de rotonde Plesmanlaan/Huis ten Boschstraat), alhoewel deze route er jaren geleden juist uit is gehaald om het verkeer door die woonstraat te verminderen.

Spelen

- In de Atlantische Buurt zijn er met name speelplekken voor de jongere jeugd (<12 jaar). Voor de oudere jeugd (>12 jaar) zijn er elders in de Staatsliedenbuurt/Maarsse plekken.
- Het is beter om één goed ingerichte speelplek te hebben dan meerdere plekken met één toestelletje (daar zijn kinderen te snel op uitgekeken). De speelplek moet afwisselend en uitdagend zijn.
- Thematiseren per speelplek naar activiteit of leeftijdsgroep: 1x speelplek voor jongere jeugd, en de andere plekken inrichten voor bijvoorbeeld ontmoeting (ook voor volwassenen), sport (basketbal, tafeltennis?), etc.
- Een plek voor ontmoeting kan 'smart' ingericht worden. Hierbij kan worden gedacht aan bijv. een USB-aansluiting op zonne-energie.
- Speelplekken inrichten met natuurlijke materialen (o.a. hout) en niet met 'plastic' in felle kleuren.
- Zorg ook voor speelaanleidingen, zoals boomstammen, brede/hoge stoepranden, grote keien/stenen, etc. Eventueel een speelplek inrichten met water (bijv. pomp).
- Zorg ervoor dat speelplekken veilig te bereiken zijn voor kinderen (oversteken van wegen).
- Zorg voor voldoende bankjes om te zitten, ook op plekken waar geen speelplek is.

Openbare ruimte en groen

- Over het algemeen geldt dat groen in de buurt belangrijk is voor hoe de buurt als geheel wordt ervaren.
- Niet-openbaar groen (bij bebo's en zuidelijke flats) is ook belangrijk voor de groenbeleving, en voelt als openbaar groen.
- Veilige fiets- en voetgangersroutes door de wijk zijn belangrijk. Dat kan beter.
- Zorg voor goede toegankelijkheid voor mindervaliden, kinderwagens en rollators, en bankjes om op uit te kunnen rusten. Daar ontbreekt het nu aan.
- Toepassen van halfopen verharding of halfverharding is een mogelijkheid om wateroverlast bij veel regenval tegen te gaan, bijvoorbeeld voor parkeerplaatsen.
- Vragen die werden gesteld zijn:
 - Waar komen (nieuwe) vuilcontainers?
 - Waar komen laadvoorzieningen voor elektrische auto's?

Bebouwing en bouwhoogtes

- Zorg ervoor dat de bouwmassa/aantal woningen in balans is met het aantal te realiseren parkeerplaatsen: aantal toe te voegen parkeerplaatsen bepaalt de maximaal toe te voegen woningaantallen.
- Wissel de bouwvolumes af, zodanig dat bebouwing minder groots aanvoelt en beter past bij de dorpse schaal:
 - Een getrapte gevel (zoals de voorkeursvariant van de Kuiperstraat) wordt gewaardeerd, en zou ook kunnen voor de locaties van de 'grijze flats'. Het zorgt ervoor dat een gebouw veel minder een hoge muur is langs de straat.
 - Dat kan ook door een schuin dak van een woning verder door te laten lopen naar beneden. Dan is de zijmuur van de woning minder hoog en geeft dus ook licht en ruimte op straat.
 - Ook is het denkbaar dat de bovenste verdieping een stuk verder terug ligt aan de straatzijdes. Een gebouw oogt dan ook minder hoog en robuust.
- Wissel af op de verschillende locaties. Niet alle locaties (3x grijze flat, 3x bebo) hoeven hetzelfde te zijn. Bouw dicht(er)/hog(er) waar het kan, en blijf dunner/lager waar dat gewenst is.
- Bebo-locaties: een haakvormig gebouw zoals nu wordt gewaardeerd. Kijk of een andere positie/oriëntatie beter past (door bijv. de haak te draaien).
- Overweeg ook om de bebo-haken schuin te plaatsen op de plek, in plaats van haaks.
- Overweeg om i.p.v. één haak twee 'rijtjes' te maken (haaks op of parallel aan de straat).
- Voor de bebo-locaties wordt overwegend aangegeven dat drie bouwlagen het maximaal mogelijke/wenselijke is.
- Laat de nieuwe woningen uitkijken op de plekken waar nu geen sociale controle op is: speelplekken, Europalaan, etc.
- Voorkom zoveel mogelijk dichte muren op de begane grond, zoals nu bij de garageboxen/bergingen. Zorg er voor dat gebouwen meer contact maken met de straat door op de begane grond ramen te hebben. Maak naast hoofdentree en bergingen dus ook woningen op de begane grond.
- Zorg er voor dat er naast sociale huurwoningen ook woningen komen in een ander segment (middenhuur, koop).
- Er zijn zorgen over verminderde lichtinval in omliggende woningen en tuinen als er meer de hoogte wordt in gaan.

Maatschappelijke voorzieningen

- Vroeger was er een zwembad in de Atlantische Buurt en dat zorgde voor ontmoeting. Een dergelijke functie wordt gemist en zou misschien deels kunnen worden ingevuld door een gezondheidscentrum, sportschool of bibliotheek.
- Thema's als samenkomen en ontmoeting zijn belangrijk. Er mag best wat meer reuring ontstaan in de wijk.
- Meer culturele activiteiten voor een jongere doelgroep worden op prijs gesteld. Voorbeelden zijn een ruimte voor theater of voorstellingen, muzikles of een toneelvereniging.
- In voorgaande jaren was er een buurthuis. Hier lijkt behoefte aan, maar het blijft lastig om hier echt structurele invulling aan te geven vanuit de buurt.



gemeente
**Stichtse
Wacht**

KICKSTAD

**OVER
MORGEN**

atelier
DUTCH

**Architectuur
Stedenbouw
Landschap**

De Steiger 24 | 1351 AB Almere
Postbus 1181 | 1300 BD Almere
T 036 - 533 34 24 | M 06 - 5380 1133
info@atelierdutch.nl | www.atelierdutch.nl

S-MAA-2019024
4 januari 2023

Rob van der Velden
Sharon Corten
Bhavya Bathena
Ruben Melker

© Kickstad - Atelier Dutch

Alle foto's, illustraties en kaartmateriaal zijn gemaakt door Atelier Dutch, tenzij anders vermeld.

De inhoud van deze publicatie kan onderworpen zijn aan copyright. Gebruik van de inhoud ervan door anderen zonder toestemming van atelier Dutch is onrechtmatig.