



Participatierapport

Hart van Horst
Participatietraject Oktober 2021-April 2022

Versie 22 juli 2022

Inhoudsopgave

1	Aanleiding.....	3
2	Opbouw, werving, vorm en terugkoppeling participatietraject	3
4	Inhoudelijk	4
5	Bijlagen.....	5

• **Zocherstraat 42-1** •
1054 LZ Amsterdam
• **020 523 50 90** •

• **Louis Couperusplein 2** •
2514 HP Den Haag
• **070 762 04 06** •

• **info@dewijdeblik.com** •
www.dewijdeblik.com

1 Aanleiding

Hart van Horst is de projectnaam voor een optelsom van ontwikkelingen in buurtschap Horst bij Ermelo. De verschillende belangen waren eerder in 2021 in kaart gebracht via één-op-één gesprekken in het gebied. Hiervan is gebruik gemaakt bij het opstellen van de Ruimtelijke Verkenning Hart van Horst, afgerond in mei 2021 en behandeld door het College van B&W.

Deze Verkenning vormde het inhoudelijk vertrekpunt voor een participatietraject in de periode Oktober 2021-April 2022. De Wijde Blik is door de gemeente gevraagd dit traject te begeleiden, in samenwerking met de inhoudelijke bureaus Vollmer & Partners en Sweco.

2 Opbouw, werving, vorm en terugkoppeling participatietraject

Het traject zag er in grote lijnen als volgt uit.

- A. Voorbereidende gesprekken door de gemeente, deels samen met Vollmer & Partners
- B. Startsessie op 7 oktober 2021 met 3 ruimtelijke modellen (opkomst ca. 40 belanghebbenden)
- C. Korte peiling als extra gelegenheid om de voorkeuren tussen de 3 ruimtelijke modellen te peilen (circa 15 reacties, in aanvulling op reacties tijdens Startsessie)
- D. Verdiepings sessie op 15 november 2021, met uitwerking van 1 van de modellen (opkomst ca. 40 belanghebbenden)
- E. Tussentijdse gesprekken met belanghebbenden, door de gemeente
- F. Slotsessie op 14 april 2022 (opkomst ca. 60 belanghebbenden)

Aanvankelijk was het voornemen om voor de verdiepings sessie een kleine werkgroep te vormen, maar omdat er bij de startsessie een hanteerbaar aantal aanwezig was, is besloten de groep niet op te splitsen. Wel is toen geconstateerd dat er enige onduidelijkheid was over welk gebied nu werd verstaan onder de naam Hart van Horst. Vervolgens bleek voor de tweede sessie de uitnodiging niet op de juiste plekken te zijn bezorgd, waarop deze sessie wat later plaatsvond om alsnog de juiste belanghebbenden aan tafel te krijgen.

Vorm

Het streven was om binnen de toen geldende regels in fysieke vorm bijeen te komen, maar helaas bleek dit toch lastig in een situatie waarin de regels voortdurend wijzigden. De eerste twee sessies vonden daarom online plaats, via Zoom. De uitnodiging ging wel

fysiek, via huis aan huis brieven. De opzet van deze twee sessies was telkens plenair.

De tussentijdse peiling verliep per mail.

De derde sessie kon alsnog fysiek plaatsvinden. Hier is na twee plenaire presentaties uiteengegaan in drie groepen, om meer één op één de wensen, zorgen en vragen op te halen. Deze zijn aansluitend plenair samengevat en waar mogelijk zijn vragen beantwoord. Een deel van de vragen is naderhand in de vorm van naschrift in het verslag beantwoord.

Terugkoppeling

Van elke sessie werd een verslag gemaakt en gemaïld naar zowel de deelnemers als alle anderen die graag op de hoogte wilden blijven.

Daarnaast zijn de verslagen geplaatst op de projectpagina van de gemeentelijke website: <https://www.ermelo.nl/ermelo-in-ontwikkeling/hart-van-horst>

Hier zijn ook telkens de getoonde presentaties en andere documenten getoond.

4 Inhoudelijk

Algemeen

In de eerste sessie lag het accent op de ruimtelijke indeling van Hart van Horst en ging het qua verkeer vooral nog om analyse en toetsing. In de tweede sessie lag het accent op de verkeersoplossingen en kon er qua ruimtelijke indeling al meer worden getrechterd.

In de derde sessie zijn de ruimtelijke indeling maar vooral ook het verkeer nader uitgewerkt en meer als finale voorstellen gepresenteerd, om te toetsen hoe deze vielen bij de participanten.

Voor de precieze discussies, tussentijdse voorstellen en uiteindelijke ontwerpen verwijzen we naar de verslagen en presentaties.

Hieronder noemen we dan ook slechts beknopt hoe de discussie zich inhoudelijk ontwikkelde gedurende het participatietraject.

Ruimtelijk ontwerp

In de eerste sessie lagen er drie uiteenlopende indelingen. Er zijn in de sessie wel enkele opvattingen over tafel gekomen, maar omdat er tijdens deze startsessie ook nog veel tijd en aandacht heenging naar de scope van de opdracht etc. is er aanvullend nog een korte peiling gemaïld. Twee van de drie modellen lagen toen dicht bij elkaar qua voorkeuren, waarna vooral is verder gewerkt met de variant Nieuwe Erven. Een aantal participanten moest even wennen aan het collectieve groen en het geclusterd parkeren uit dit model, maar uiteindelijk gingen de meeste wijzigingsvoorstellen over de oriëntatie en ontsluiting van de woningen nabij het kruispunt. Hierop is het ruimtelijk ontwerp aangepast, ook nog naar aanleiding van de gesprekken op maat. In de derde sessie kon dan ook een nader uitgewerkte indeling worden getoond. De massa en hoogte is

vooral aangegeven met een grove computeranimatie en referentiebeelden. Nadere uitwerking valt buiten het bestek van deze visie en komt in het vervolgproces.

Verkeer

Bij de startsessie is vooral een analyse van de huidige verkeerssituatie gegeven, en een verwachting van de toekomstige verkeersbewegingen (deels autonome groei, deels als gevolg van de diverse ontwikkelingen in en rond Hart van Horst).

Doel was om dit te toetsen aan de ervaring van de omwonenden en om adviezen/tips te krijgen: waarop te letten wanneer je verkeersoplossingen voor dit gebied wilt maken?

Veel deelnemers wilden voor de verkeerseffecten een groter gebied in ogenschouw nemen. Daarop zijn de verkeersstudies wel wat verbreed. Tegelijkertijd was het ook belangrijk om de focus op het projectgebied te houden. Immers, zeker als het over verkeer gaat hangt alles met alles samen en kan het gesprek over verkeer ver buiten de opdracht aan het projectteam gaan.

Mede dankzij de opgehaalde ervaringen en tips is vervolgens aan verkeersoplossingen gewerkt, zodat in de tweede sessie enkele mogelijkheden konden worden voorgelegd. Na de reacties hierop, plus een aantal vervolgesprekken op maat met belanghebbenden, konden in de derde sessie een zorgvuldig uitgewerkte verkeersoplossingen worden gepresenteerd. Met name de voorstellen voor het belangrijkste vraagstuk, het kruispunt Telgterweg-Zeeweg, werden zeer goed ontvangen, vooral de ideeën om het fietsverkeer veiliger te maken.

5 Bijlagen

- Verslag 7 oktober 2021
- Verslag 15 november 2021
- Verslag 14 april 2022
- De verslagen zijn ook terug te vinden op <https://www.ermelo.nl/ermelo-in-ontwikkeling/hart-van-horst>, waar ook de bijbehorende presentaties etc. staan.

Verslag

De
Wijde
Blik

Online startbijeenkomst Hart van Horst

Datum: donderdag 7 oktober 2021

Tijd: 19.00 – 21.00 uur

Locatie: online, via Zoom

Aanwezigen:

Gemeente Ermelo: Grietje van der Hoek, Donald Meis, Jan Polinder

Sweco: Stijn Altena, Ferenc Horváth, Martijn Elting

Vollmer & Partners: Tom Bullens

De Wijde Blik: Arjan Kaashoek, Shoura van Brugge

Welkom

Gespreksleider Arjan Kaashoek heet de deelnemers welkom en neemt de huishoudelijke regels door. Vervolgens geeft Grietje van der Hoek, beleidsmedewerker Ruimtelijke Ordening en projectleider vanuit de gemeente, een toelichting over de procedure, planning, en werkwijze.

Anders dan in de brief vermeld staat, zal er voor de verdiepingssessies geen werkgroep worden gevormd, meldt Arjan. Voor de startbijeenkomst zijn zo'n 40 aanmeldingen binnengekomen. Het is niet nodig om de groep verder uit te dunnen. Wie bij de startbijeenkomst aanwezig is, kan dus ook deelnemen aan de 2e en 3e bijeenkomst. Deelname is wel op persoonlijke titel. Een plaatsvervanger sturen, of anderen meenemen naar de volgende sessie is niet mogelijk. Dit om continuïteit in het overleg met elkaar te behouden, en te voorkomen dat eerdere discussies opnieuw worden gevoerd.

Er is ook een kleine wijziging in het programma. Eerst komt het verkeer aan bod, daarna de ruimtelijke indeling. Ingenieursbureau Sweco heeft een analyse gemaakt van de huidige verkeerssituatie in Horst. Het is logischer om eerst te kijken naar het heden, en daarna naar de mogelijkheden voor de toekomst (ruimtelijke indeling).

Presentatie mobiliteitsanalyse door Stijn Altena, mobiliteitsadviseur bij Sweco

Sweco heeft onderzoek gedaan naar de huidige bereikbaarheid en uitdagingen in de mobiliteit. Stijn presenteert de bevindingen.

Zie <https://www.ermelo.nl/ermelo-in-ontwikkeling/hart-van-horst> voor de presentatie.

Zocherstraat 42-1
1091 SE Amsterdam
020 523 50 90

Louis Couperusplein 2
2514 HP Den Haag
070 762 04 06

info@dewijdeblik.com
www.dewijdeblik.com

Verslag

Vragen naar aanleiding van mobiliteitsanalyse

Een opmerking over de uitgangspunten: wij constateren dat vrijwel alle leerlingen over de Horsterweg rijden, en niet over de Zeeweg. Ik denk dat er nog eens goed naar de tellingen gekeken moet worden, om te bepalen waar de scholieren werkelijk fietsen.

Stijn: Het viel ons ook op dat er uit de fietstellingen een lager aantal naar voren kwam dan verwacht. Dus misschien is het goed om dat nog eens uit te zoeken.

Ik zag dat het over verkeersveiligheid en bereikbaarheid gaat, met name bij de kruising in Hart van Horst. Ik mis daarbij het verkeerslawaaï – is dat geen onderdeel van die mobiliteitsvisie?

Stijn: Voor de duidelijkheid, we hebben het nu over het mobiliteitsplan voor Horst. De mobiliteitsvisie voor de hele gemeente is een apart traject. Bij het mobiliteitsplan spelen verkeerseffecten zeker een belangrijke rol, maar kijk je naar de Horsterweg dan valt dat net buiten het plangebied. Het ligt wel in de omgeving maar niet in Hart van Horst, waardoor het buiten het mobiliteitsplan valt.

Ik heb een aanvulling op wat de meneer hiervoor zei met betrekking tot de scholieren. Ze fietsen wel degelijk over de Zeeweg. Ik woon daar en zie ze allemaal langskomen.

Mijn vraag gaat over de bereikbaarheid van het openbaar vervoer. Er werd gezegd dat het station op 10 minuten fietsen ligt, maar dan hebben we het over de bushaltes. Wordt er alleen gekeken naar de afstand - de tijd die je erover doet om de halte te bereiken - of ook naar de faciliteiten? Bij de bushalte is namelijk geen mogelijkheid om je fiets te stallen.

Stijn: Dat vind ik een lastige vraag om te beantwoorden. Wij zijn aangesteld om zo goed mogelijk de mobiliteit te regelen in Hart van Horst. Maar ik kan me voorstellen dat het voor de gemeente interessant is om te bekijken hoe ze de voorzieningen bij de bushalte kunnen verbeteren, zodat mensen makkelijker met de fiets naar de bus kunnen. Het is dus niet iets wat bij deze ontwikkeling hoort, maar wel door de gemeente kan worden bekeken.

Grietje: Dit is inderdaad geen onderdeel van de studie voor Hart van Horst, maar uw opmerkingen zijn wel genoteerd en geven we binnen de gemeente mee.

De laatste telling was uit 2019. Komt er nog een nieuwe telling of wordt alles gebaseerd op die van 2019?

Stijn: De tellingen zijn inderdaad van vóór corona, en we zien dat het nu weer drukker wordt op de weg. De vraag is: op hoeveel procent van die drukte zitten we nu, hoeveel drukker gaat het nog

Verslag

worden? Dat is heel lastig te voorspellen. Het is dus niet makkelijk te zeggen wanneer een telling weer representatief is. Extra tellingen lijken ons nu niet nodig, omdat wij denken dat we met deze tellingen een goed beeld hebben van hoe druk het is of kan zijn op de wegen.

Is er ook rekening gehouden met de CPO-woningen?

Stijn: De tellingen gaan over de huidige situatie, maar wanneer we straks verkeersoplossingen bij de ruimtelijke indeling voorstellen, gaan we wel uit van wat er straks aan verkeer bij komt. De CPO-woningen nemen we daarin dus mee.

In hoeverre wordt de Telgterweg meegenomen? De verkeersveiligheid voor fietsers is daar niet optimaal.

Stijn: Ik denk dat we voor het mobiliteitsplan met name naar het gebied zelf kijken, maar ook naar de verbindingen met de omliggende plekken. Hoe ziet de gemeente dat?

Grietje: Het plan gaat in principe alleen over Hart van Horst maar als dat aanknopingspunten heeft voor de wegen eromheen, dan nemen we dat wel mee in de opmerkingen. Ik kan alleen niet garanderen dat het wordt opgepakt.

Er wordt gesproken over het Hart van Horst. Ik heb nu het idee dat het accent ligt op de kruising Telgterweg/Zeeweg, bij de Goede Herderschool – klopt dat?

Grietje: Dat klopt. In de volgende presentatie ziet u ook de grensafbakening.

Voor mijn gevoel ligt Hart van Horst meer bij de kruising Zeeweg/Fokko Kortlanglaan. Ik heb het idee dat daar veel meer verkeersbewegingen zijn.

Arjan: De vraag is niet zozeer waar het meeste verkeer is, maar op welk gebied we ons richten met de herinrichting. Daar wordt het verkeer voor uitgezocht. Dat is het kruispunt bij Ons Huis en de omgeving van de school. Ik begrijp nu dat niet iedereen hetzelfde verstaat onder de naam Hart van Horst, maar dit is het projectgebied waar het hier over gaat. Er zijn rondom Hart van Horst natuurlijk meer plekken waar het verkeer beter zou kunnen. Als dat zo is, dan kunt u dat nog mailen. Maar hier moeten we ons echt focussen op het gebied bij Ons Huis en de school.

Dat beantwoordt denk ik ook meteen mijn andere vraag, namelijk of 's Heeren Loo hier ook bij betrokken is. Die ligt natuurlijk iets verder weg, maar daar komt ook veel verkeer vandaan.

Antwoord is uitgezocht, naschrift: In het verkeersmodel wordt gewerkt met de verkeerssituatie in 2030. De verkeersbewegingen van 's Heeren Loo zijn hierin meegenomen.

Verslag

Ik mis recreatief verkeer.

Stijn: Bij de tellingen lag de focus op werkdagen en is geen onderscheid gemaakt tussen werkverkeer en recreatief verkeer. We kunnen wel kijken hoe de drukte op zaterdagen is, en of we daar bepaalde patronen in zien. Ik vind het wel een goed punt om in het plan mee te nemen hoe we omgaan met het recreatieve verkeer. Misschien zijn er bepaalde routes die we daar bij in kaart kunnen brengen.

Een paar aanvullingen: ik denk dat het goed is om ook de ontwikkelingen op de Schaapsdijk en bij Strand Horst mee te nemen. En je zei dat jullie op locatie zijn geweest, op welk moment was dat? En wat vonden jullie van de kruising Telgterweg/Zeeweg? Ik krijg het idee dat dit kruispunt als veilig wordt beschouwd, maar dat is niet mijn ervaring. Herkennen jullie dat?

Stijn: Zeker herkenbaar. We zijn er vorige week op een doordeweekse dag geweest. De menging van vrachtverkeer, autoverkeer en fietsverkeer kan ingewikkelde situaties opleveren. Eigenlijk zijn het twee kruispunten heel dichtbij elkaar – een zogenaamde bajonetkruising. Dat is wel een aandachtspunt. Zeker als je daar straks meer woningen heb met meer verkeer. Dan is het belangrijk om dat verder uit te werken.

Arjan: En dat meneer nu ervaart dat het in jullie analyse als een veilig kruispunt wordt beschouwd, dat kun je dus relativeren?

Stijn: Dat is puur op basis van de cijfers. Ik liet net de cijfers zien en daar bleek niet per se uit dat het onveilig zou zijn. Dus misschien dat daar de suggestie gewekt is, maar het is zeker in beeld als een aandachtspunt.

Nog een aanvulling: 200 meter verderop, bij Hart van Telgt, moet je als fietser twee keer de weg oversteken. En daar ligt geen vrijliggend fietspad. Dus ik zou zeker voorstellen om dat in de mobiliteit mee te nemen.

Presentatie mogelijke indeling Hart van Horst door Tom Bullens van Vollmer & Partners

Voor de mogelijke indeling van Hart van Horst zijn een aantal ideeën uitgewerkt. Tom Bullens geeft een toelichting en vertelt dat twee ontwikkellocaties die al met een eigen traject lopen, buiten de varianten worden gehouden: Van Kempen en de Schoollocatie.

Hij komt uit op drie verschillende varianten:

- Nieuwe erven;
- Wonen in boskamers;
- Wonen rond gezamenlijk groen.

Zie <https://www.ermelo.nl/ermelo-in-ontwikkeling/hart-van-horst> voor de presentatie.

Verslag

Vragen naar aanleiding van presentatie mogelijke indeling

Er zijn een heleboel initiatieven die momenteel spelen in de buurtschappen Horst en Telgt, en die staan soms op gespannen voet met het landschappelijk karakter. In hoeverre is er een visie tot welk niveau we de verstening van de buurtschappen laten oplopen?

Grietje: Op deze vraag is in algemene zin al ingegaan met het ontwikkelingsperspectief Horst en Telgt. Dit geeft duidelijke regels over de inrichting van het landschap. De vraag waar het vanavond over gaat is specifiek Hart van Horst, dat zal een uitwerking worden van dat ontwikkelingsperspectief. In het ontwikkelperspectief is al vastgelegd dat er woningen bij komen. Aan ons de taak om ze landschappelijk goed in te passen.

Ik denk dat het ontwikkelingsstuk over Horst en Telgt maar een beperkt deel beschrijft en daar uitsluit op geeft. Die grootschalige woningbouw is daarbuiten gelaten. Dus ik ben bang dat het niet wordt afgedekt door dat stuk, en dat we daar duidelijk moeten aangeven wat we willen.

Arjan: Ik verzoek u om over dit overkoepelende punt een mail te sturen naar Grietje van der Hoek. Vanavond focussen we ons vooral op Hart van Horst, en de inrichting daarvan.

Binnen Hart van Horst hebben we het CPO-project dat nu in uitvoering is. Er worden ook nog twee andere projecten genoemd die buiten de varianten worden gehouden. In hoeverre wordt er gezorgd voor samenhang tussen al die verschillende projecten? En dan bedoel ik samenhang op het gebied van bebouwingsdichtheid, nokhoogte en goothoogte.

Grietje: Die andere twee initiatieven volgen het reguliere, gebruikelijke proces. De Commissie Ruimtelijke Kwaliteit bepaalt hoe hoog, of hoe de verdichting daarin is. De planning is dat het bestemmingsplan voor die twee locaties wordt aangepast en dan zijn de woningen binnen 2,5 tot 3 jaar gebouwd.

Er zijn vanavond veel bewoners van de Horsterweg en de Dokter Scheurerlaan aanwezig. Bij de naam Hart van Horst hadden wij het idee dat de kern binnen de bebouwde kom van Horst ligt.

Grietje: In het ontwikkelingsperspectief wordt dit gebied Hart van Horst genoemd, daar hebben we het zo genoemd.

Dan is het heel verwarrend dat de bebouwde kom-borden allemaal ergens anders staan.

Grietje: We begrijpen de verwarring, we hadden de locatie misschien anders moeten aanduiden.

Verslag

Hier bij de Horsterweg en de Dokter Scheurerlaan is ook het voornemen om te gaan bouwen en het in te passen in het open karakter van Horst. Hier worden straks 18 appartementsgebouwen neergezet. Hoe kijk je er tegenaan dat er in zo'n buurtschap appartementsgebouwen worden ontwikkeld?

Grietje: Dit valt onder het ontwikkelingsperspectief Horst en Telgt, maar niet onder het gebied waar het vanavond over gaat.

Arjan: Ik begrijp de vragen van algemene aard, maar we zijn ook benieuwd naar uw reacties op de drie varianten die u heeft gezien: Nieuwe erven, Wonen in boskamers, en Wonen rond gezamenlijk groen. Hoe denkt u over deze varianten? Wat doet elke variant in sociaal opzicht met uw buurtschap? En wat betekent het landschappelijk en qua natuurwaarden?

Ik zit hier als voorzitter van de buurtvereniging Horst en Telgt. Ik probeer het iets breder te bekijken. Als ik de varianten voor dit gebied bekijk dan vind ik ze er best redelijk uitzien. Wel zie ik nog niet hoe de beek wordt versterkt. Dat het gebied een ander gevoel moet oproepen waardoor het verkeer zich anders gaat gedragen vind ik wel een mooie gedachtegang.

Verder heb ik een oproep aan de gemeente. De grond is van de gemeente Ermelo, daar zou je die boskamers kunnen realiseren. Als je daar ook goedkope woningen wilt, moet je als gemeente de grondkosten laag houden, of de grond gaan verpachten. Daar zijn allerlei constructies voor. Dus de gemeente moet goed bedenken hoe ze die grond willen inzetten, en het niet aan de eerste beste projectontwikkelaar verkopen.

Daarnaast is die grond ooit bedoeld geweest als clusterlocatie. Een plek waar functieverandering zou kunnen komen op het moment dat het op jouw eigen locatie niet kan. Misschien goed om daar ook een deel voor te reserveren.

Tot slot: we hebben een aantal mooie evenementen in dit gebied, waaronder een wielerronde en race met klassieke motoren. Die zijn van het dorp naar ons buurtschap verplaatst. Dat gebeurt allemaal om het buurthuis heen. Het zou mooi zijn als dat zo kan blijven. Het trekt een hoop mensen uit de buurt deze kant op, en het levert ook wat op voor het buurthuis en de horecaondernemers in de buurt.

Arjan: Dank voor de duidelijke punten. Sommige zijn meer om mee te geven, op andere is ook een antwoord nodig. **Tom:** De beek verdient inderdaad meer aandacht in het landschap, we zullen dit meenemen in de uitwerking van de variant die de meeste voorkeuren krijgt.

Grietje: Het punt van de gemeentegrond begrijp ik. De eerste stap is om dit beleidsstuk over Hart van Horst op te stellen en vast te

Verslag

stellen. Vervolgens bepalen we wat we met de grond gaan doen en wat een handig proces is om die gronden te ontwikkelen. Tot slot ook dank voor de opmerking over de evenementen, we begrijpen dat dit belangrijk is voor het buurtschap dus we nemen dit mee in de uitwerking.

Aan welke woningaantallen moeten we denken bij de drie varianten?

Tom: De varianten zijn nu nog heel schetsmatig, maar het is niet zo dat de ene variant per definitie meer woningen mogelijk maakt dan de andere variant. Hoeveel woningen er passen, kunnen we volgende keer in grove lijnen aangeven, dus binnen een bandbreedte.

Wat voor soort woningen worden er beoogd? Wat wenst de gemeenteraad eigenlijk? Misschien zouden we het wel anders aanvliegen als we dat van tevoren zouden weten. De afgelopen tijd is de gemeenteraad voorstander van het creëren van voordelige woningen. Dat heeft qua ruimte natuurlijk wel consequenties. Het voegt zich qua landschap makkelijker als je er een paar solitaire woningen neerzet. Het zou mooi zijn als we vanuit de raad wat duiding krijgen zodat we kunnen toewerken naar optie 1, 2, of 3.

Arjan: Tom Bullens gaf in zijn presentatie aan dat elke variant best wat speelruimte heeft qua woningtypologieën.

Grietje: De verdeling in woningtypologieën moet voldoen aan het woningbeleid: 30% sociale huur, 20% goedkope koop, 10% middenhuur en 40% duurdere koop. Deze verdeling is op alle woningbouwplannen in Ermelo van toepassing, dus je mag zo'n soort verdeling ook in Hart van Horst verwachten. Er is wel een mogelijkheid om af te wijken. Als een ontwikkelaar alleen maar duur bouwt, dan kan hij een bedrag storten in het Vereveningsfonds. Dat kan dan weer gebruikt worden om sociaal te bouwen. Dat geeft wel mogelijkheden om te schuiven, maar dat kan alleen wanneer het college hier positief over besluit.

Duidelijk antwoord. Gisteravond heeft de gemeenteraad ingestemd met de bepaling dat functieveranderingen niet meer hoeven te voldoen aan de sociale paragraaf. Zoals net al werd gezegd, is dit één van de locaties die was aangeduid als clusterlocatie ten behoeve van functieveranderingen die niet elders kunnen plaatsvinden. Dat grijpt direct in op de beoogde verdeling, maar de raad heeft zich daar nog niet met betrekking tot dit perceel over uitgesproken. Maar als je je woningen kwijt wil omdat je het wenselijk vindt om die bij elkaar te clusteren, dan drukt dat direct op de invulling van het gebied maar ook op de kostprijs van het plangebied.

Verlag

Sluiten de drie varianten ook aan op de woningbehoefte uit de directe omgeving?

Antwoord is uitgezocht, naschrift:

In 2019 is een woonbehoefte onderzoek in Horst en Telgt uitgevoerd. Elk woningbouwinitiatief moet voldoen aan het sociaal woningbeleid of afdragen aan het vereveningsfonds. Functieveranderingen die vallen onder de structuurvisie functieverandering zijn sinds kort uitgesloten van het afwegingskader woningbouw, maar niet van het sociaal woningbeleid. Dit betekent dat woningbouwplannen in het kader van functieveranderingsbeleid op elk willekeurig moment een aanvraag kunnen indienen en worden behandeld, in plaats van op 1 vast moment per jaar zoals bij het afwegingskader woningbouw.

De woningbouwplannen in het kader van het functieveranderingsbeleid moeten voldoen aan het huidige sociale woningbeleid. Het sociaal woningbeleid wordt naar verwachting in 2022 geactualiseerd. Het is mogelijk dat bij de actualisering van het sociaal woningbeleid de grens van goedkope koop (€ 200.000,-) wordt verhoogd en dat woningbouwplannen in het kader van het functieveranderingsbeleid niet of in mindere mate moeten voldoen aan het sociaal woningbeleid. De raad neemt hierover een besluit. Het huidige sociaal woningbeleid blijft van kracht totdat de raad hierover een besluit heeft genomen, ook voor woningbouwplannen in het kader van functieveranderingsbeleid. Bij actualisering van het sociaal woningbeleid kan de raad besluiten om andere regels voor woningbouwplannen in kader van het functieveranderingsbeleid vast te stellen.

Uitkomst van het woonbehoefte onderzoek Horst en Telgt is dat er met name behoefte is aan koopwoningen tot € 285.000,-. Dit bedrag ligt ruim boven de sociale woningbouw grens van goedkope koopwoningen. De grens voor goedkope koop is op dit moment € 200.000,-. Bij het actualiseren van de verordening sociale woningbouw, planning 2^{de} helft 2022, kan de raad besluiten om de grens voor goedkope koop naar boven bij te stellen.

De locatie Van Malenstein is aangekocht voor clustering functieveranderingsbeleid, woningbouw en aanleg fietspad. De raad zal bij ontwikkeling van de locatie Van Malenstein een afweging moeten maken in hoeveel zij bereid is te investeren in deze woningbouwontwikkeling. Voldoen aan het sociaal woningbeleid en gelijktijdig beschikbaar houden voor clustering functieveranderingsbeleid zal een forse investering vragen. Na de verdiepingsbijeenkomst worden de uitkomsten met een discussienota aan de raad voorgelegd en zullen we dit punt onder de aandacht brengen.

Twee jaar geleden is er nog zo'n onderzoek gedaan. Alleen lag de uitkomst daarvan niet in lijn met de plannen van de raad. De behoefte voor koopwoningen is bijna 100%, middelduur.

Verslag

Heeft de gemeente instrumenten om woningen toe te wijzen aan mensen die binding hebben met Ermelo? Er is immers ook een enorme trek vanuit de Randstad.

Antwoord is uitgezocht, naschrift:

Het is juridisch niet mogelijk om woningen toe te wijzen aan mensen met een binding met Horst en Telgt. Wel zijn er manieren om dit te beïnvloeden.

Lokaal publiceren

Door de woningen alleen lokaal te publiceren zal de kans vergroot worden voor mensen met een binding met Horst en Telgt, maar sluit mensen van buitenaf niet uit.

Fasering

Fasering in de woningbouwplannen zorgt ervoor dat het aantal inwoners stapsgewijs toeneemt en vergroot de kans dat bewoners integreren met de huidige bewoners. Deze methode sluit bewoners zonder binding niet uit, maar zorgt er wel voor dat het buurtschap niet in een keer te maken krijgt met een grote groep nieuwe inwoners. Een fasering van 5 – 10 woningen is een aanbeveling in het woningbehoefte onderzoek van Horst en Telgt.

Uitgifte van gronden

De wijze waarop gronden van de gemeente en de andere grondeigenaren worden uitgegeven. Gronden kunnen ontwikkeld worden op basis van een prijsvraag. Mensen met een binding met Horst en Telgt kunnen dan gezamenlijk een plan indienen. Het winnende plan zal kwantitatief en kwalitatief het beste moeten zijn. Binding met Horst en Telgt kan juridisch niet in de weging van de plannen worden meegenomen. De manier waarop de gemeentelijke gronden worden uitgegeven is aan de gemeenteraad. De keuze van uitgifte zal genomen worden op het moment dat de gemeenteraad de gronden daadwerkelijk wil ontwikkelen en zal na vaststelling van dit beleidsstuk plaatsvinden.

Wordt er ook rekening gehouden met de transitie waar de gemeente mee bezig is, om recreatieparken om te vormen tot woongebieden? Dat zorgt ook voor meer verkeer. Een aantal van die parken ligt aan de Zeeweg. Het verkeer dat daar vandaan komt gaat of naar het dorp of richting de Telgterweg. Je hebt daar toch een bepaalde beweging waar je met het autoverkeer en fietsers rekening mee moet houden.

Grietje: In dit plan houden we daar nog geen rekening mee. Als zo'n park wordt omgevormd, wordt er op dat moment een afweging gemaakt hoe er wordt omgegaan met de verkeersstromen.

Stijn: We kunnen wel mogelijke toekomstige ontwikkelingen in de omgeving meenemen in bepaalde verkeersanalyses. Je moet dan wel een bepaalde mate van zekerheid hebben. Om hoeveel woningen gaat

Verlag

De
Wijde
Blik

het, en wat doet dat voor het verkeer? Als je dat weet, kun je dat als een soort gevoeligheidsanalyse meenemen.

Afsluiting

Arjan sluit de vragenronde af. Hij roept de aanwezigen op om de varianten voor de ruimtelijke indeling te laten bezinken. Reacties kunnen per mail ingediend worden, tot en met woensdag 13 oktober. De presentaties staan vanaf vrijdag 8 oktober online.

Arjan dankt de aanwezigen voor hun deelname. De volgende bijeenkomst vindt plaats op donderdag 4 november, wederom via Zoom.

Bijlage: Vragen die naderhand per mail zijn binnengekomen

Zijn de eigenaren van de beoogde woningbouw vrij om hun grenzen in te vullen, is vergroening verplicht, of mag de eigenaar dit zelf bepalen?

De stedenbouwkundige uitwerking is bedoeld om regels aan te geven onder welke voorwaarden woningbouw plaats kan vinden waarbij de ruimtelijke kwaliteit een belangrijk onderdeel is. Regels betreffende de invulling van de erfgronden kunnen in het beleid worden opgenomen en dragen bij om een goede ruimtelijke kwaliteit duurzaam te borgen.

Waar gaan de bedrijven heen als er woningbouw plaats gaat vinden?

De eigenaren van de bedrijven besluiten zelf of zij willen transformeren naar woningbouw en verhuizen naar een ander bedrijventerrein. Het zoeken naar een alternatieve locatie voor deze bedrijven of het aanwijzen van een alternatieve locatie valt buiten deze stedenbouwkundige uitwerking. De stedenbouwkundige uitwerking biedt inzicht in de mogelijkheden van de transformatie van bedrijven naar wonen.

Wat wordt de bebouwingsdichtheid en de grootte van de woningen?

In de stedenbouwkundige uitwerking worden in hoofdlijnen regels vastgesteld voor de bebouwingsdichtheid en de grootte van de woningen. Tijdens de bijeenkomsten kunt u reageren op de voorgestelde bebouwingsdichtheid en de grootte van de woningen. Na de verdiepingsbijeenkomst zal het scenario worden doorgerekend op financiële haalbaarheid. Uit deze doorberekening zal blijken of het voorliggende scenario haalbaar is en welke investeringen of opbrengsten het scenario vergt. Op basis van de doorrekening zal worden gekeken of het scenario aangepast moet worden.



Verslag



De —
— Wjde
Blik —

Wat wordt er gedaan met het bestaande 'bos' binnen het plangebied ?

De potentiële woningbouwlocaties hebben nu een agrarische- of een bedrijfsbestemming. Een belangrijk uitgangspunt is het versterken en verbeteren van het kampenlandschap. Er is geen intentie om het bestaand bos te kappen t.b.v. woningbouw. De stukken 'bos' die nu de bestemming bos hebben, blijven als bos gehandhaafd met als uitzondering een klein deel van het bos van de Zeeweg. Om het fietspad Schaapsdijk –Zeeweg te realiseren zullen er bomen gekapt worden. Realisatie van het fietspad Schaapsdijk – Zeeweg is geen onderdeel van de stedenbouwkundige uitwerking en is een apart project.

Waar is de samenhang tussen alle woningbouwprojecten in Ermelo?

Het ontwikkelingsperspectief Horst en Telgt draagt zorg voor samenhang in woningbouw projecten gelegen in het 'afwegingsgebied voor nieuwe ontwikkelingen', zoals deze in het ontwikkelingsperspectief wordt weergegeven. Deze stedenbouwkundige uitwerking wordt een aanvullend beleidsstuk op Ontwikkelingsperspectief Horst en Telgt. Het schaalniveau van het ontwikkelingsperspectief biedt te weinig aanknopingspunten om tot een gewogen stedenbouwkundige inpassing te komen voor Hart van Horst. Deze stedenbouwkundige uitwerking heeft als doel om het ontwikkelingsperspectief compleet te maken.

Verslag

Hart van Horst: Online verdiepingssessie

Datum: maandag 15 november 2021

Tijd: 19.00 – 21.00 uur

Locatie: online, via Zoom

Aanwezigen:

Gemeente Ermelo: Grietje van der Hoek, Ewout Middelburg, Donald Meis, Jan Polinder

Sweco: Stijn Altena, Ferenc Horváth

Vollmer & Partners: Tom Bullens

De Wijde Blik: Arjan Kaashoek, Shoura van Brugge

Welkom

Gespreksleider Arjan Kaashoek heet iedereen welkom en licht de opzet van de avond toe. Vervolgens geeft hij het woord aan Grietje van der Hoek, beleidsmedewerker Ruimtelijke Ordening en projectleider vanuit de gemeente.

Oorspronkelijk stond deze verdiepingssessie gepland op donderdag 4 november. Omdat een deel van de uitnodigingen niet was bezorgd, is de sessie uitgesteld naar vandaag.

Grietje geeft een korte terugblik op het voortraject. Bij de startbijeenkomst op 7 oktober zijn een verkeersanalyse en drie varianten voor de ruimtelijke indeling gepresenteerd. De reacties die hierop zijn binnengekomen, zijn meegenomen in de verdere uitwerkingen. Deze worden vanavond gepresenteerd. De aangepaste ruimtelijke indeling komt eerst aan bod, gevolgd door de mogelijke mobiliteitsoplossingen bij de nieuwe indeling.

Presentatie (aangepaste) mogelijke indeling Hart van Horst door Tom Bullens van Vollmer & Partners

Tom Bullens blikt terug op de drie varianten die bij de startbijeenkomst voorlagen, en vertelt hoe hierin is verdergegaan. Hij presenteert een mogelijke ruimtelijke indeling voor het gebied, op basis van voorkeuren die de vorige keer en per mail zijn doorgegeven. Zie <https://www.ermelo.nl/ermelo-in-ontwikkeling/hart-van-horst> voor de presentatie.

Vragen en reacties naar aanleiding van presentatie aangepaste ruimtelijke indeling

Ik herken Horst en Telgt hier niet in. Ik zie een verstedelijkt beeld met kleine tuintjes, veel huizen, en niet bij huis kunnen parkeren – dat past niet bij het buurtschap.

Verslag

Arjan: Eerst over die tuintjes/terrassen. Tom, kun je uitleggen hoe je daartoe gekomen bent?

Tom: Ik snap de opmerking. Traditioneel gezien hebben mensen in een dorp vaak een riante tuin. In nieuwbouw leidt dat vaak tot verhardingen: mensen leggen paden en terrassen aan, waardoor er weinig groen overblijft. De gemeente Ermelo wil meer ruimte bieden aan duurzaamheid en natuurontwikkeling. Er zijn mooie voorbeelden in Ermelo waar dat wordt toegepast, zoals de Hooge Riet. De situatie daar is anders, maar ook in het landelijk gebied elders in Nederland zie je steeds meer collectieve tuinen. Naast het terras van 5 meter is er veel collectief groen rondom de huizen. Als je dat samenvoegt heb je een royale tuin.

Arjan: De constatering dat het nieuw is, klopt dus. Je hebt het ook over collectieve tuinen. Dat heeft iets sociaals, iets gezamenlijks.

Tom: We denken dat er daardoor meer binding ontstaat, zowel in het groen als bij die erven. Je woont aan een gezamenlijke plek. Het is dus niet zo dat mensen een grote lap groen krijgen en er een schutting omheen kunnen plaatsen. Dat zou afbreuk doen aan de karakteristiek van het gebied en is ook minder collectief. Juist dat collectieve past bij zo'n buurtschap.

Schuttingen zie je hier eigenlijk niet, hooguit wat hegjes. Ik heb op een plek gewoond met 5 meter-terrassen. Daar hadden mensen juist de behoefte om privacy te creëren door de zijkanten af te schermen. Een ruimere opzet werkt dus beter, denk ik.

Dit is niet het type woningen waar behoefte aan is, als je kijkt naar de resultaten van het woonbehoefteonderzoek.

Arjan: Tom, kun je toelichten hoe je de woningen hebt ingepast, qua aantallen e.d.?

Tom: In vergelijking met een normale woningbouwinvulling realiseren we hier extra groen. We hebben gekeken naar het beleid vanuit het ontwikkelingsperspectief Horst en Telgt om te bepalen welke schaal en omvang de bebouwing kan hebben. Daar hebben we op voortgeborduurd met verschillende woningtypen. Het is nu nog vrij abstract omdat het een verkenning is. Volgende keer zal ik meer impressies laten zien.

Grietje: Over de woningverdeling: uit het woningbehoefteonderzoek kwam naar voren dat er vooral behoefte is aan eengezinswoningen in de prijsklasse € 260.000,- / € 270.000. Maar het sociaal woningbeleid schrijft voor dat we 30% sociale huur, 20% sociale koop, 10% middenhuur, en 40% overige woningen bouwen.

Daar ben ik het niet mee eens. De grond is grotendeels van de gemeente. En er zijn allerlei pachtconstructies om

Verslag

prijzen te drukken. Dat is een keuze die de raad kan maken. Daar moeten we gewoon creatiever in zijn.

Ik wil inhaken op de opmerking over de tuinen. Er is een tussenoplossing: groene erfafscheidingen. Dan hebben mensen toch de mogelijkheid wat privacy te realiseren. Via het bestemmingsplan kunnen we ook regelen dat verhardingen niet zijn toegestaan.

De variant Nieuwe erven heeft de voorkeur, maar in de presentatie lijkt het alsof de Boskamer-variant is uitgewerkt.

En wordt er rekening gehouden met de zichtlijnen om de beleving van het gebied te behouden?

Tom: We hebben geprobeerd recht te doen aan de stemmen die zijn uitgebracht. Er was een sterke voorkeur voor de open structuur, de boskamers kwamen vlak daarachter. Die twee varianten hebben we gecombineerd. Meer groen blijken mensen erg te waarderen. We hebben nu een paar beelden laten zien, voor de volgende keer zullen we meer beelden uitwerken waarin je die doorkijkjes en zichtlijnen terugziet.

Ik ben van de Goede Herdersschool. Er komen ruim 110 woningen bij. Als daarvan 40 à 50 kinderen naar de Goede Herdersschool komen, hebben we een dependance nodig.

Grietje: Het zijn in totaal 100 woningen, maar die komen niet allemaal in één keer. Dat gaat gefaseerd, maar ik kan geen garantie geven dat de school niet te vol raakt.

Arjan: Wie bepaalt hoeveel woningen hier komen?

Grietje: De raad geeft groen licht als ze het beleidsplan vaststellen. Daarna gaan de procedures lopen en zal het bestemmingsplan worden vastgesteld. Dan wordt ook gekeken naar de woningbehoefte: zijn die woningen wel nodig?

Hoe is dit aantal tot stand gekomen?

Grietje: Er is gekeken naar de uitkomst van het woningbouwonderzoek en naar de haalbaarheid. Dit is nog niet doorgerekend, dus het kan zijn dat het er wat meer of minder worden.

Arjan: We gaan terug naar de vraag over het parkeren bij huis. Het is nu zo bedacht dat het parkeren niet vlak voor de deur maar in parkeervakken vlak bij huis plaatsvindt. Je moet dus een klein stukje lopen naar huis. Dat wordt gezien als niet passend bij de buurt. Wat zijn je overwegingen hierbij, Tom?

Tom: We willen de auto minder dominant maken, ook in het gebruik. Je hebt op deze manier minder verharding nodig dan wanneer elke woning een eigen oprit krijgt. Dat is duurzamer, maar

Verslag

ik snap dat het afwijkt van wat traditioneel gangbaar is. Als er behoefte is aan een meer traditionele leefwijze, dan moeten we daar onze afwegingen in maken.

Arjan: Voor de duidelijkheid: het gaat wel om een korte afstand, toch? Als je in het verste huis woont, moet je maximaal 4 à 5 woningen lopen om bij je auto te komen.

Tom: Ja, het lijkt een beetje op een erf. Je hebt een inrit met verschillende plekken waar je je auto kan neerzetten. En via hetzelfde erf loop je ook naar je woning. De auto staat dus altijd om de hoek, binnen je eigen cluster.

De verbreding van de Horstsche Beek vind ik er heel mooi uitzien. Hoe zit het met grondeigenaarschap en de mogelijkheden om iets te doen daar?

Tom: Hier hebben we het met de gemeente over gehad. De komende tijd werken we het plan verder uit. Bij de slotbijeenkomst komen we hier op terug.

Bij de hoek Zeeweg/Telgterweg staat niks ingetekend. Is dat een bewuste keuze?

Tom: Mensen gaven aan dat de openheid in het dorp belangrijk is. Om die reden hebben we dicht op de weg geen bebouwing neergezet. Daarnaast is dit prettiger voor het overzicht in het verkeer.

Presentatie mogelijke mobiliteitsoplossingen bij de nieuwe indeling door Stijn Altena van Sweco

Stijn Altena blikt terug op de uitkomsten van de startbijeenkomst. Vervolgens presenteert hij de mogelijke verkeerskundige oplossingen bij de stedenbouwkundige uitwerking. Zie <https://www.ermelo.nl/ermelo-in-ontwikkeling/hart-van-horst> voor de presentatie.

Vragen en reacties naar aanleiding van presentatie mogelijke mobiliteitsoplossingen bij nieuwe indeling

De eerste variant vind ik een goed idee. Ik mis wel een beetje het overzicht. Kan er een overzichtskaart komen die alle plannen laat zien?

Stijn: Wij kunnen wel een kaartje maken waarop de verschillende maatregelen te zien zijn. Daarop kunnen we ook de 30 km-zone aangeven, maar die is afhankelijk van andere keuzes die er gemaakt worden.

Is er in het aantal verkeersbewegingen onderscheid gemaakt tussen regulier verkeer en vrachtverkeer?

Stijn: Voor de huidige situatie hebben we cijfers van de hoeveelheid vrachtverkeer en personenverkeer. Voor de verkeersgeneratie die we berekenen voor de toekomstige situatie hebben we dat niet. De

Verslag

toename die we lieten zien is personenverkeer dat voortkomt uit de woningen.

Op het Rodeschuurderwegje is het vrij rustig, maar er rijdt veel zwaar vrachtverkeer. Dat is echt een punt van aandacht.

Voor het fietspad wordt een oversteek voorgesteld, die eigenlijk een stukje terug op de Telgterweg al begint. De fietser moet in korte tijd drie keer een rare oversteek maken. Hierdoor wordt het juist minder veilig.

Stijn: Dat is een goed punt. Aan de andere kant biedt een vrijliggend fietspad meer comfort voor fietsers, in vergelijking met de huidige situatie waarin fietsers zich continu mengen met het autoverkeer.

Zijn jullie ook aangesloten bij het bureau dat in 2019 is begonnen aan het ontwerp van het fietspad aan de Zeeweg en de Schaapsdijk? Daar liggen al plannen voor, het fietspad in de presentatie ziet er anders uit.

Stijn: Voor het fietspad langs de Zeeweg zijn verschillende schetsontwerpen gemaakt. Die heb ik opgenomen om aan te geven hoe de oversteek nabij het kruispunt eruit komt te zien.

De exacte ligging van dat fietspad staat dus nog niet vast. Voor het definitieve ontwerp willen wij voor Hart van Horst wel onze ideeën meegeven.

Er wordt steeds gezegd dat de hoek Telgterweg/Zeeweg veiliger moet, maar vanuit die hofjes komen vier uitritten.

Stijn: Dat is een terecht aandachtspunt. In de verdere uitwerking moeten we nog goed kijken waar de uitritten van de verschillende hofjes/erven precies komen.

Waar begint en eindigt de 30 km-zone?

Stijn: Je zou de 30 km-zone kunnen beginnen ter hoogte van de A en de E [zie overzichtsplaatje op slide 15].

Wanneer zijn de tellingen gedaan? In het voorjaar is er namelijk veel landbouwverkeer. De weg is nu al te smal voor die grote voertuigen.

Stijn: Dat hebben wij ook gezien. Bij de kruising kunnen vracht- en landbouwvoertuigen elkaar niet goed passeren. De tellingen die ik vanavond heb genoemd komen uit het voorjaar, periode april tot juni. Het gaat om gemiddelden per dag. Die hebben we ook uitgesplitst naar moment (overdag, 's avonds, 's nachts) en type voertuig. Die uitsplitsing is niet zichtbaar in de presentatie maar nemen we wel mee in de verdere uitwerking.

In het buurtplan is ooit afgesproken dat de Zeeweg tussen de aansluiting Telgterweg en de Slagtsteeg in oostelijke richting verkeersluw gemaakt zou worden. Voor de school zou ook een brink gerealiseerd worden.

Verslag

Grietje: De suggesties in het buurtplan zijn overgenomen in de concept mobiliteitsvisie.

Antwoord is uitgezocht, naschrift:

De 'brink' is niet letterlijk overgenomen in de mobiliteitsvisie omdat dit een uitwerking is om het verkeersprobleem op te lossen. In de mobiliteitsvisie staan ambities. Uitwerkingen komen in de uitvoeringsagenda te staan en volgt na vaststelling van de mobiliteitsvisie begin 2022

De 'brink' is een mogelijke oplossing voor het verkeersprobleem. Het is niet of onvoldoende onderzocht of dit daadwerkelijk het probleem oplost. In het onderdeel verkeer van de stedenbouwkundige uitwerking wordt vooruitlopend op de mobiliteitsvisie en uitvoeringsagenda onderzocht welke mogelijkheden er zijn om het huidige verkeersprobleem te verminderen of op te lossen in combinatie met de woningbouwontwikkeling.

In het buurtplan wordt verkeersonveiligheid genoemd, niet het verkeersluw maken, maar het verminderen of oplossen van conflicten tussen langzaam verkeer en agrarisch-, vracht- en autoverkeer. In de mobiliteitsvisie staat; dat naast objectieve veiligheid ook het veiligheidsgevoel vergroot moet worden en de routes van vrachtverkeer en landbouwverkeer zo in te richten dat de conflicten met langzaam verkeer worden teruggebracht. Een ambitie die in de mobiliteitsvisie wordt genoemd is de snelheid van 60 km/h in de buurtschappen terug te brengen naar 30 km/h.

In het buurtplan wordt ook aangegeven dat functieveranderingsbeleid niet mag leiden tot hinder of onevenredige verkeers-aantrekkende werking. In het onderdeel verkeer onderzoeken we de mogelijkheden om het huidige verkeersprobleem te verminderen dan wel op te lossen in samenhang met de woningbouwontwikkeling. De ambities van de conceptmobiliteitsvisie nemen we daarbij mee.

De verkeerstoename vanuit het CPO-project wordt niet meegenomen, omdat dit als een autonome ontwikkeling gezien wordt. De verkeerstoename is dus groter dan de 504 ritten die genoemd worden.

Het Rodeschuurderwegje is ook niet meegenomen in de aanpassingen. Ik heb bezwaar tegen het feit dat alle ontwikkelingen als losse plannetjes worden gepresenteerd. Als je alles bij elkaar optelt, gaat het niet werken.

Stijn: We hebben berekend hoeveel ritten die autonome ontwikkelingen opleveren [zie sheet 17], en die zitten al in de uitgangssituatie. Die toename van één auto per minuut is puur voor Hart van Horst. Die komt dus bovenop de hoeveelheid verkeersbewegingen die er in 2030 sowieso zullen zijn, waar de autonome ontwikkelingen al in zijn meegenomen.

Verslag

Arjan: Is het mogelijk om duidelijk te maken wat het verschil is in verkeersintensiteit tussen de situatie nu en de situatie straks (inclusief alle ontwikkelingen)?

Stijn: We hebben een verkeersmodel van de gemeente Ermelo dat berekent hoe het verkeer gaat rijden, en hoe druk het op bepaalde plekken wordt. Daarvoor heb je wel cijfers van de verschillende ontwikkelingen in heel Ermelo nodig. Die gegevens hebben we op dit moment niet paraat.

Grietje: We kunnen op een rij zetten welke ontwikkelingen nu al zijn meegenomen in de verkeersbewegingen van 2030. De meeste plannen zijn al meegenomen, ook het recreatiecluster Horst.

Er worden veel functies toegevoegd, maar is er ook nagedacht over functies die moeten verdwijnen waardoor je mogelijk een rustigere situatie creëert? Is het bijvoorbeeld niet logisch om de boerderij van Van Loo te verplaatsen, zodat er meer samenhang in het geheel ontstaat? Ik krijg het gevoel dat er alleen gezocht is binnen de grenzen die er nu liggen. Is er met grondeigenaren nagedacht of je kunt denken buiten de huidige structuren?

Grietje: Begin dit jaar hebben we de grondeigenaren kort gesproken om te verkennen of ze mogelijkheden zien voor woningbouw, maar er zijn nog geen vervolgesprekken gepland.

Op het kaartje van het plangebied is links bovenin het bos te zien. Zijn er plannen om daar te gaan bouwen?

Grietje: In het bos gaat niet gebouwd worden, dan loop je tegen allerlei obstakels aan. Er zijn andere gronden die aantrekkelijker zijn om te bebouwen.

Komen er nog meer ontwikkelingen aan?

Grietje: Het Ontwikkelingsperspectief Horst en Telgt is vastgesteld. Daarin wordt het ontwikkelingsgebied benoemd en aangegeven waar woningbouw mogelijk is. In principe zijn er geen plannen om buiten het ontwikkelingsgebied te gaan bouwen, tenzij de raad anders besluit, maar dat is nu niet aan de orde.

Afsluiting

Arjan sluit de vragenronde af. Hij roept de aanwezigen op om hun voorkeur voor een verkeersvariant door te geven. Dit kan eventueel ook per mail, tot en met vrijdag 19 november.

Vijf aanwezigen hebben een voorkeur voor verkeersvariant 1 (vrijliggend fietspad en 60 km/u). Vier aanwezigen hebben een voorkeur voor variant 2 (vrijliggend fietspad en 30 km/u).



Verslag



De
 Wjde
Blik

NASCHRIFT:

Op basis van de reacties tijdens de tweede bijeenkomst hebben we besloten om het proces aan te passen. Het onderwerp Verkeer zullen we eerst nader verkennen. We organiseren begin 2022 een derde bijeenkomst, waarop de uitkomsten van de haalbaarheidsstudie, de uitwerking van de ruimtelijke indeling en de mobiliteit aan u worden voorgelegd. Voorafgaand aan de derde bijeenkomst ontvangt u via de email de tekeningen, onder meer over de mogelijke verkeersoplossingen. Uw reacties tijdens de derde bijeenkomst worden meegenomen in de stukken naar de gemeenteraad.

Verslag

Hart van Horst: Bewonersbijeenkomst No3

Datum: 14 april 2022
Tijd: 19.00 – 21.00 uur
Locatie: Ons Huis

Aanwezigen:

Gemeente Ermelo: wethouder Laurens Klappe, Donald Meis, Jan Polinder
Sweco: Erik Schreuder
Vollmer & Partners: Tom Bullens
De Wijde Blik: Arjan Kaashoek, Inge van Zijl (extern verslaglegger)

Welkom door wethouder Laurens Klappe

Wethouder Laurens Klappe heet de aanwezigen welkom. Hij is nu nog wethouder en heeft zich in zijn ambtsperiode onder andere beziggehouden met het onderwerp Hart van Horst.

Deze bijeenkomst is een vervolg op een aantal eerdere sessies, die in coronatijd niet altijd fysiek hebben kunnen plaatsvinden. Het verheugt de wethouder dat deze afsluitende bijeenkomst wel fysiek plaatsvindt.

Het college realiseert zich dat een aantal andere ontwikkelingen een grote impact heeft op de aanwezigen, aldus wethouder Klappe. Over deze ontwikkelingen wordt op een later moment gesproken met de belanghebbenden. Zo vindt volgende week een bijeenkomst plaats over Horsterhoeve. Op dit gebied is de Wet Voorkeursrecht van toepassing verklaard. Ook over de mogelijke realisatie van windmolens in het buurtschap en langs de A28, en de mogelijkheid om een bedrijventerrein langs de A28 te ontwikkelen, wordt op latere momenten uitgebreid gesproken.

Vanavond staat in het teken van de kern: het Hart van Horst. De aanwezigen gaan kijken naar het buurtplan, de ontwikkelingen rondom het buurthuis en de school. Deze ontwikkelingen hebben invloed op de wijze waarop in het Hart van Horst geleefd wordt. In de komende tijd zullen ongeveer 60 woningen gebouwd worden. Deze woningen moeten op een goede plek gebouwd worden en ook het verkeer moet goed geregeld zijn. De gemeente heeft externe deskundigen aangetrokken om de plannen te ontwikkelen. Een aantal deskundigen is vanavond aanwezig om de plannen toe te lichten en met de aanwezigen in gesprek te gaan.

De wethouder zal de bijeenkomst rond 20.30 uur verlaten vanwege een andere bijeenkomst, maar zegt toe de komende tijd nog met de bewoners verder te praten.

Verslag

Terugblik door projectleider Jan Polinder (gemeente Ermelo)

Jan Polinder verontschuldigt Grietje van der Hoek die vanwege ziekte vanavond niet aanwezig kan zijn. Hij licht kort toe welk proces tot nu toe heeft plaatsgevonden. Ongeveer een jaar geleden heeft het college en vervolgens de raad een beleidsplan vastgesteld. In oktober en november 2021 heeft een aantal digitale bijeenkomsten plaatsgevonden. De afgelopen maanden zijn een-op-een gesprekken met belanghebbenden gevoerd. Vanavond is de afsluitende bijeenkomst.

Gespreksleider Arjan Kaashoek van communicatiebureau De Wijde Blik legt uit dat er twee korte presentaties worden gehouden. De eerste gaat over de verkeersoplossingen, de tweede over de ruimtelijke plannen. Na de presentaties zullen de bewoners in kleinere groepen met de deskundigen in gesprek gaan. Hier is alle ruimte voor het stellen van vragen en het meegeven van wensen en zorgen. Bij de centrale afsluiting koppelen we aan elkaar terug wat er uit de drie groepen kwam.

Presentatie over verkeer door Erik Schreuder, Sweco

Erik Schreuder is sinds begin van het jaar 2022 betrokken bij dit project. Hij blikt terug naar de bijeenkomst in november 2021 waar zijn collega bij aanwezig was.

In november 2021 is gesproken over een mobiliteitsplan op basis van de stedenbouwkundige ontwikkeling van de verkaveling op de Zeeweg en de voorzieningen voor voetgangers, fietsers en auto's. Geconcludeerd werd dat twee varianten mogelijk waren: een vrijliggend fietspad in een gebied waar 60 kilometer per uur gereden wordt of een vrijliggend fietspad in een gebied waar 30 kilometer per uur gereden wordt, waarbij fietsers op oversteekplaatsen voorrang hebben.

Om een vergelijking te maken, zijn de scores op de verschillende noodzakelijke vereisten in een schema gevat. Dit schema ligt ten grondslag aan de veilige voorkeursoplossing.

Om te komen tot een veilige verkeersoplossing, moet rekening gehouden worden met onder andere landelijke richtlijnen en de onlangs vastgestelde mobiliteitsvisie van de gemeente Ermelo. Daarnaast is een aantal doelen geformuleerd, zoals aandacht voor de kwetsbare verkeersdeelnemers. De oplossing moet integraal zijn, overzichtelijk, goed ingericht op de conflictpunten, maar vooral ook een oplossing voor nu, dus op vrij korte termijn uit te voeren – los van de woningbouwplannen.

Op basis van de uitgangspunten vanuit de mobiliteitsvisie wordt gestreefd naar minder vrachtverkeer en liggen de kernen het liefst in een 30 kilometer per uur zone. De veiligheid moet vooraf worden geborgd, zo is een veilige schoolroute van belang.

Verslag

Daarmee gaat de voorkeur uit naar de tweede variant met een vrijliggend fietspad in een gebied waar 30 kilometer per uur gereden wordt, waarbij fietsers op oversteekplaatsen voorrang hebben. Voor het goederenvervoer is een snelheid van 30 kilometer per uur niet aantrekkelijk, daarmee wordt vrachtverkeer door Hart van Horst dus ontmoedigd.

In het gebied heeft een schouw plaatsgevonden om te komen tot de voorkeursoplossingen. Hart van Horst is daarbij onderdeel van een groter gebied. De twee varianten zijn bestudeerd, waarbij mogelijke oplossingsrichtingen zijn overwogen, en vervolgens is gesproken met stakeholders en de projectgroep.

Het gebied Hart van Horst ligt nu in een 60 kilometer per uur zone waar een aantal maatregelen geldt, met name in de spits. Er is sprake van sluipverkeer. Ook de kruising ligt nu dus in een 60 kilometer per uur zone. Een beknopt gebied rond de kruising zou als 30 kilometer per uur zone aangewezen kunnen worden, met een vriendelijke inrichting: groen, een andere verharding en borden.

Na de vorige bijeenkomst heeft nog een aantal tellingen plaatsgevonden. Daaruit blijkt dat er gemiddeld 1.800 voertuigen per etmaal passeren. Ervan uitgaande dat tien procent (180) in de spits rijden, is er sprake van *gemiddeld* drie auto's per minuut. Voor vrachtwagens geldt een gemiddelde van één per vijf minuten. De verwachting is dat door de 63 nieuwe woningen het aantal ritten per etmaal met 500 zal toenemen.

De variantenstudie is gericht op de beïnvloeding van gedrag en verkeersstromen. Belangrijk is de integraliteit: waar fietsen de fietsers en lopen de voetgangers? Langzaam en snel verkeer worden gescheiden, maar daarbij wordt de 'allure' in het oog gehouden. De inrichting moet wel bij elkaar passen. Daarbij moet de route wel geschikt blijven voor vracht- en landbouwverkeer.

Een aantal opties is nader onderzocht, zoals eenrichtingsverkeer of afsluiting van het Rodeschuurderwegje. Een betere oplossing blijkt het aanpassen van het profiel van deze weg, waardoor de bereikbaarheid van de school en de veiligheid van de schoolgaande kinderen verbeterd wordt.

Ook een profielaanpassing van de kruising Zeeweg-Telgterweg lijkt haalbaar. Een 'brink' (een rotonde-achtig plein) bleek niet haalbaar.

Tot slot heeft Erik Schreuder de voorkeursoplossing op de kaart ingetekend. Om meer ruimte te creëren, wordt de Telgterweg afgesplitst. Op de bruin gekleurde wegen geldt een maximumsnelheid van 30 kilometer per uur. De fietspaden langs de Zeeweg en de Telgterweg worden verbonden met een veilige oversteek en een afbuiging richting de school. Een tweede route leidt naar de fietsenstalling van de school. Fiets- en autoverkeer zijn van

Verslag

elkaar gescheiden. Onderzocht wordt of een bepaalde schoolzone bereikt kan worden, waar de fietser beschermd wordt.

De totale wegbreedte is geschikt voor vrachtverkeer, maar bij de kruising zal vrachtverkeer ook even over de andere rijbaan moeten om de draai te kunnen maken. Dat is bewust zo bedacht, want daardoor kan vrachtverkeer hier niet met volle snelheid doorheen rijden.

Presentatie ruimtelijke opzet door Tom Bullens van Vollmer & Partners

Tom Bullens is stedenbouwkundige en landschapsarchitect en presenteert vanavond de ruimtelijke uitwerking voor de planontwikkeling van Horst.

Gestreefd wordt naar een integraal geheel van verkeer en bebouwing, waarbij de sfeer van het dorp gerespecteerd wordt. De bestaande bomen moeten behouden blijven.

Dit past bij de visie van de provincie op het gebied van groen en bescherming van de natuur. Ook is rekening gehouden met de Woonvisie van de gemeente, die een goede combinatie van verschillende woningtypes wenst.

Naast deze gebiedsontwikkeling loopt nog een aantal eigen trajecten, zoals Van Kempen en de schoollocatie. Deze trajecten kunnen niet los van elkaar gezien worden.

In de presentatie is het kerngebied met een gele stippellijn aangeduid. Dit gebied wordt in de toekomst een plek van ontmoeting.

De schetsmodellen zijn eind vorig jaar gepresenteerd en de belanghebbenden hebben op verschillende manieren hun stem kunnen uitbrengen. Daaruit bleek dat variant Nieuwe Erven het meest aansprak: kleinschalige erven. De tweede variant, ingericht als een soort boskamers, viel ook in de smaak. De derde, meer open variant was minder in trek.

De stedenbouwkundige uitwerking is dan ook gebaseerd op model Nieuwe Erven. Ook is het toekomstige vrijliggende fietspad ingetekend. Gekozen is voor een combinatie van verschillende typen woningen die stap voor stap ontwikkeld kunnen worden. De volgorde is nog niet bepaald. Er komt extra groen en voor de das wordt een natuurlijke rand aangelegd. De bedrijfslocatie blijft bestaan, maar krijgt een kantoorfunctie die geen zwaar verkeer aantrekt. Daaromheen worden woningen gerealiseerd in groene erfjes.

Naar aanleiding van de vorige bijeenkomst zijn de plannen aangepast, omdat zowel de belanghebbenden als de gemeente de voorkeur hebben voor huizen met tuinen, in plaats van huizen met een terras en collectief groen. Ook heeft het bedrijf een nieuwe bestemming en wordt dit niet vervangen door woningen.

Verslag

Op de digitale maquette is de afwisseling in bebouwing en groen zichtbaar. Het parkeren is duurzaam, met ruimte voor groen en daarmee niet traditioneel voor de deur. Naast de bestaande bomen wordt nieuw groen toegevoegd.

In de plannen wordt uitgegaan van 62 woningen. Veertig procent duur, tien procent in middensegment en vijftig procent in de goedkope categorie.

De woningen worden in een landelijke architectuur ontworpen en ook het groenbeeld heeft de sfeer van het platteland met lanen, bossen en mooie hagen. Ook voor kinderen is het een mooie omgeving, zij kunnen in het groen spelen.

Gespreksleider Arjan Kaashoek dankt de heren voor hun presentaties en nodigt de aanwezigen uit om aan de drie tafels over de plannen te spreken met de aanwezige deskundigen.

Plenaire terugkoppeling

De vragen vanuit de drie groepen zijn verzameld. Arjan Kaashoek probeert zoveel mogelijk vragen en opmerkingen aan de orde te stellen. Eventuele overige vragen kunnen later, via dit verslag, beantwoord worden.

De verkeersoplossingen

Opmerking: Veel mensen vinden het een overwegend goede en verkeersveilige oplossing voor de kruising. Ook de tweede, extra fietsroute over het terrein waar nu firma Prins zit, wordt een slimme zet gevonden.

Opmerking: Er zijn wat zorgen over het parkeren op piekmomenten en slecht weer bij de school. Dat gebeurt nu deels aan de overzijde van de weg en dat kan straks niet meer omdat dit dan (deels) bebouwd zal zijn.

Vraag: Bij het Rodeschuurderwegje ontbreekt een oversteekplek. Komt daar een oversteekplaats voor de schoolgaande kinderen?

Antwoord Erik Schreuder: Nee, het Rodeschuurderwegje wordt ingericht als fietsstraat. De auto is hier te gast en geeft voorrang aan de fietser. Er is dan geen aparte oversteek voor voetgangers nodig.

Alternatief voorstel: Maak een grote rotonde, zodat alle wegen in één keer aangesloten zijn. Maar mogelijk past dit niet in verband met de kavelafstanden.

Antwoord Erik Schreuder: Waarschijnlijk past een rotonde niet. Bovendien kan dit verkeer aantrekken en dat is niet de bedoeling.

Vraag: Neemt het vrachtverkeer aan de Buitenbrinkweg niet toe?
Antwoord: Nee, het vrachtverkeer aan de Buitenbrinkweg lijkt juist af te nemen.

Verslag

De Wjde Blik

Vraag: Waar stopt en begint de 30 kilometer per uur zone?

Antwoord Erik Schreuder: De exacte grens ligt nog niet vast. Indicatief zal de zone beginnen en eindigen waar dichtere bebouwing is, plus op een stukje van het Rodeschuurderwegje.

Vraag: Het hoekje dat de fietsers moeten maken ter hoogte van de kruising ziet er vreemd uit. Moet de oversteek nog nader uitgewerkt worden of is dit bewust zodat de fietser moet afremmen?

Antwoord Erik Schreuder: Dit is bewust. Haaks oversteken is het meest veilig, daarom het hoekje. De Telgterweg en de Zeeweg worden hier verbonden met een doorgaande fietsroute, maar je wilt op deze plek echt even de snelheid eruit halen en de aandacht van de fietser vragen.

Opmerking: Er is bezwaar tegen het klompenpad, dit loopt door de achtertuin van een bewoner.

Opmerking: Let op het fietspad op de Telgterweg. Dit valt net buiten het plan, maar hangt er wel mee samen.

Vraag: Iedereen is voorstander van een vrijliggend fietspad. Kan dit niet meer naar de kern van Ermelo doorgetrokken worden?

Antwoord: Dit valt buiten deze opgave, maar we zullen deze wens wel meegeven binnen de gemeente.

Vraag: Waarom zijn er vanuit de nieuwe hofjes veel aansluitingen op de Zeeweg, waarom kan dit niet één aansluiting zijn?

Antwoord Tom Bullens: Meerdere aansluitingen op een weg versterken het beeld dat je niet over een doorgaande weg, maar door een woongebied rijdt. Dat stimuleert dat mensen hun snelheid matigen en oplettender zijn. Daarnaast past zo'n erfontsluiting met inritten bij dit landelijke gebied.

Vraag: Er wordt ruimte gereserveerd voor vrachtverkeer, de draaicirkels zijn ruim genoeg. Heb ik het goed begrepen dat het vrachtverkeer bij bocht of kruising even over de andere weghelft rijdt?

Antwoord Erik Schreuder: Dat klopt. Er is hiervoor gekozen om de snelheid uit het vrachtverkeer te halen.

Vraag: In dit ontwerp van de kruising zorgen de koplampen voor lichtinval in één woning.

Antwoord Erik Schreuder: Ik zie wat u bedoelt. Dit is nog een schets, het ontwerp moet nog worden uitgewerkt. Het liefst wordt het ook een haakse oversteek. In ieder geval moet lichtinval in de woning worden voorkomen.

Verslag

De Wjde Blik

De ruimtelijke opzet

Vraag: De digitale maquette oogt een beetje massaal, maar de referenties op ooghoogte zien er veel beter uit. Wat wordt het aantal bouwlagen?

Antwoord Tom Bullens: In de digitale maquette zijn blokjes ingetekend. Dat geeft een indruk, maar de architectuur is nog niet uitgewerkt en bovendien is sprake van een vogelvluchtperspectief. De referentiebeelden geven aan wat voor soort huizen het zijn en gaan uit van normale ooghoogte. Een dorpse manier van bouwen met maximaal twee lagen.

Vraag: Waarom zijn er geen parkeerplaatsen bij de woningen en alleen in de hofjes?

Antwoord Tom Bullens: Bij een aantal woningen, zoals een villa of twee-onder-een-kap wordt op eigen erf geparkeerd. Bij de rijwoningen of geclusterde woningen zal meer op straatniveau geparkeerd worden, in parkeerhofjes. Zo is de straat groener en speelvriendelijker, de kinderen kunnen voor de deur spelen. Ook kunnen de hulpdiensten hierdoor beter door de straat.

Vraag: Wat wordt verstaan onder goedkoop? Welke koopprijzen horen hierbij?

Antwoord Jan Polinder: Ik heb de prijzen niet helemaal paraat. In de verordening sociale woningbouw is de grens € 200.000,-, maar daar is niet veel voor te bouwen. Hier wordt over nagedacht. De grens tussen middelduur en duur ligt waarschijnlijk bij € 350.000,-. Overigens zullen deze bandbreedtes over een paar jaar weer anders liggen.

Vraag: Mag ik ruimte voor ruimte voor sloopmeters terug?

Antwoord: De ruimte voor ruimte zou terecht mogen komen op de voormalige agrarische grond van de firma Malestein. De benodigde ruimte voor sloopmeters wordt geïnventariseerd, dit is een belangrijk punt in de uitwerking.

Naschrift gemeente: Voor agrarische bestemmingen die omgevormd worden naar een woonbestemming is in principe het functieveranderingsbeleid van toepassing. Het functieveranderingsbeleid bevat rekenmodellen tot maximaal 4 woningen op 1 locatie. Gezien het hier om grotere aantallen woningen gaat zal er maatwerk worden toegepast. Het functieveranderingsbeleid is niet van toepassing op het bedrijventerrein.

Opmerking: De meningen verschillen over de behoefte van het type woningen. Enerzijds lijkt er vooral behoefte aan senioren- en starterswoningen vanuit de eigen gemeenschap. Anderen geven aan dat er meer behoefte is aan middeldure woningen.

Naschrift gemeente: Uit het woningbehoefteonderzoek uit Horst en Telgt blijkt dat grootste behoefte bestaat uit koopwoningen, met

Verslag

name rijwoningen en hoekwoningen in de prijsklassen € 285.000,- (prijspeil 2019).

Vraag: Kan er een anti-speculatiebeding op de goedkopere woningen komen?

Antwoord Jan Polinder: We zoeken nog even uit hoe de gemeente Ermelo op dit moment omgaat met een anti-speculatiebeding. De minister wil het voorkeursbeleid weer invoeren, waarmee het wellicht mogelijk wordt om de woningen aan eigen inwoners van Ermelo te verkopen.

Naschrift gemeente: Volgens de verordening Sociaal Woningbeleid 2019 wordt een anti-speculatiebeding voor de termijn van tenminste 10 jaar opgenomen. Dit betreft sociale huur, middenhuur en sociale koop.

Vraag: Wanneer wordt het ongeveer ontwikkeld en waarom vindt de bouw niet in één keer, maar in fasen plaats?

Antwoord Jan Polinder: Ik verwacht dat het project niet in één keer gebouwd kan worden, maar er is nog niet gefaseerd gepland. De uitkomsten van de participatiebijeenkomsten worden gebundeld. Dit wordt in de zomer met de raad besproken. Vervolgens worden de beleidsdocumenten bijgesteld en gaat de inspraak van start. De verwachting is dat het enkele jaren zal duren voordat met de bouw gestart wordt.

Naschrift gemeente: Vanuit het Woningbehoefte onderzoek Horst en Telgt (2019) is geadviseerd om woningbouw gefaseerd plaats te laten vinden. Gezien de huidige woningnood, is het goed mogelijk dat de raad afwijkt van dit advies of dat er andere argumenten zijn om het plan in één keer te bouwen. Dit is een afweging die later plaats gaat vinden.

Vraag: Is er informatie over de bouwplannen voor de schoollocatie?

Antwoord Tom Bullens: De plannen voor de schoollocatie volgen een eigen procedure en staan los van dit project.

Vraag: Hoe zorg je voor buurtbinding in deze hofjes / buurten? Komt er een speeltuin?

Antwoord Tom Bullens: Er worden nieuwe groenzones aangelegd. Dit wordt ook een gebied van de buurt zelf, zij krijgen zeggenschap, gezamenlijk eigendom en beheer. In het groen kunnen leuke speelaanleidingen geïntegreerd worden om natuurlijk en informeel spelen te stimuleren.

Vraag: Hoe wordt rekening gehouden met de das die in het gebied leeft?

Antwoord Tom Bullens: De das is een belangrijk aandachtspunt. In het gebied is een dassenburcht aanwezig en er wordt gemonitord of de das die ook gebruikt. De leefomgeving en de routes van de das

Verslag

zullen gerespecteerd worden. Daarom wordt voorzien in een goede overgang aan de rand.

Naschrift gemeente: Wanneer het beleidsplan wordt vastgesteld zal er bij de voorbereiding van de realisatie van woningbouw nader onderzoek plaatsvinden. Uit dit onderzoek zal blijken of er maatregelen nodig zijn.

Vraag: Het parkeren gebeurt niet bij woningen. Hoe ga je om met elektrische auto's?

Antwoord: Dit werken we nog uit. Er moeten inderdaad andere voorzieningen komen wanneer je je elektrische auto niet aan huis kunt opladen.

Afsluiting met doorzicht naar vervolgstappen

Vraag: Het gemiddeld aantal vervoersbewegingen van 3 per minuut klopt niet. 's Nachts is er nauwelijks verkeer. De meting zou van 6.00 uur tot 19.00 uur moeten plaatsvinden.

Antwoord Erik Schreuder: Dat klopt. De tellingen vinden per uur plaats. De vuistregel is dat tien procent van het aantal auto's in het spitsuur rijdt. Dat is het maatgevende moment en dan kom je op drie à vier auto's per minuut. Maar er kunnen momenten van tien auto's per minuut zijn. Dat de praktijk anders is dan het gemiddelde wordt begrepen.

Er zijn geen verdere vragen en opmerkingen.

Arjan Kaashoek dankt de aanwezigen voor alle inbreng, suggesties en aandachtspunten, en sluit de bijeenkomst om 21.27 uur.

De
Wijde
Blik