

ONTWIKKELINGSVISIE LAAKZONE

VOORLOPIG ONTWERP



landschappartners

in samenwerking met

Witteveen + Bos



project

Ontwikkelingsvisie Laakzone – Voorlopig Ontwerp

opdrachtgever

Gemeenten Amersfoort, Bunschoten, Nijkerk en Waterschap Vallei & Eem

dossiernummer

443-50

projectleider

ir R.A.W. Cleveringa

auteur[s]

ir R.A.W. Cleveringa (Landschappartners)
ing. M.P. de Gier (Witteveen+Bos)

versie

C - definitief

datum

5 september 2007

bestand

G:\443-50 Laakzone\Rapporten\443-50R VO Laakzone A4 rev C.doc

gecontroleerd



in samenwerking met



Landschappartners BV

Postbus 259

3454 ZM De Meern

[t] 030 - 66 66 199

[e] info@landschappartners.nl

[w] www.landschappartners.nl



Witteveen+Bos Raadgevende ingenieurs BV

Postbus 233

7400 AE Deventer

[t] 0570 - 69 79 11

[e] info@witteveenbos.nl

[w] www.witteveenbos.nl

Inhoudsopgave

1	Inleiding	3
1.1	Het voortraject	3
1.2	Voorlopig Ontwerp	3
1.3	Proces	4
1.4	Leeswijzer.....	4
2	Routenetwerken.....	5
2.1	Vaarroutes	6
2.2	Wandelroutes	8
2.3	Fietsroutes	10
2.4	Ruiterroutes	12
3	Voorlopig Ontwerp	14
3.1	Laak Vathorst – Bunschoterweg.....	16
3.2	Laak Bunschoterweg – Nijkerkernauw	17
3.3	Verbinding Laak – Rengerswetering	18
3.4	Rengerswetering	20
3.5	Rengerswetering/Haarbrug	21
3.6	Principedetails bruggen	23
3.7	Sluizen en overige kunstwerken	24
4	Kosten	27
4.1	Uitgangspunten kosten realisatie	27
4.2	Uitgangspunten beheer- en onderhoud	28
4.3	Samenvatting kosten aanleg en beheer	29
5	Uitvoeringsprogramma.....	30
5.1	Uitvoeringsvoorbereiding.....	30
5.2	Vergunningen en procedures.....	31
5.3	Financieringsbronnen.....	33
5.4	Fasering	33
6	Meerwaarde van de Laakzone	35

Bijlage 1: Voorlopig Ontwerp

Bijlage 2: Enkele detailkaarten

Bijlage 3: Principedetails paden

Bijlage 4: Kostenraming

Bijlage 5: Procedureplanning

1

Inleiding

Het project "Ontwikkelingsvisie Laakzone" beoogt een gecontroleerde recreatieve ontwikkeling van het buitengebied tussen Amersfoort en Bunschoten. De wijk Vathorst is in ontwikkeling en zal binnen afzienbare tijd een recreatieve druk op het buitengebied cq. de stadsrandzone hebben. Ook in Bunschoten zijn nieuwe woningbouwplannen aan de Oostzijde van de kern in de maak (Rengerswetering).

Al in 2002 hebben de gemeenten Amersfoort, Bunschoten en Nijkerk de handen ineen geslagen en de recreatieve ontwikkeling van de Laak gezamenlijk opgepakt. Een en ander heeft in 2005 geresulteerd in een startdocument "Invulling ruimtegebruik rondom de Laak", waarin de gemeenschappelijke opgave en ambitie zijn geformuleerd.

1.1 Het voortraject

Voorafgaand aan het Voorlopig Ontwerp Laakzone heeft een verkenning naar de randvoorwaarden en uitgangspunten plaatsgevonden. Vervolgens is de bandbreedte van de ontwikkelingsmogelijkheden bepaald via een modelstudie. In het "*Schetsboek Laakzone*" (januari 2007) zijn 3 modellen gepresenteerd:

1. Model "Basisafsprake": fietsen, varen en wandelen langs de Laak;
2. Model "Rengerswetering": vaarroute via de Laak en de Rengerswetering;
3. Model "Rengerswetering Plus": varen via de polder en extensieve recreatie langs de Laak.

Opvallend is dat in twee van de drie modellen de Laak slechts ten dele benut wordt voor recreatieve ontwikkelingen en m.n. de vaarrecreatie naar de stadsranden verplaatst.

Op basis van de modelstudie is Model 1 afgefallen vanwege de geringe recreatieve potentie en de relatief grote invloed op de landschappelijke, ecologische en cultuurhistorische waarden. Een Quick Scan (Witteveen+Bos, 20 juni 2007) naar de effecten op waterhuishouding, ecologie en kosten biedt de Stuurgroep Laakzone inzicht in de consequenties van de keuze voor model 2 of 3.

De Stuurgroep Laakzone heeft de volgende keuzes gemaakt:

- de vaarroute voor sloepen is maximaal 12 meter breed (6 m bodembreedte);
- Model 2 wordt verder uitgewerkt tot een Voorlopig Ontwerp;
- Aan model 2 is een "plus" gekoppeld door de inpassingszone langs bedrijventerrein Haarbrug toe te voegen als handreiking naar toekomstige (kano)routes naar de Eem.

1.2 Voorlopig Ontwerp

In dit rapport wordt Model 2+ uitgewerkt tot Voorlopig Ontwerp. Het Voorlopig Ontwerp biedt een kaderplan op hoofdlijnen dat in de volgende planfase per deelgebied in detail kan worden uitgewerkt. Immers, delen van het plan kunnen op korte termijn worden gerealiseerd, terwijl voor andere delen eerst gronden verworven moeten worden of de stedenbouwkundige ontwikkelingen een eind op

streek moeten zijn. Kortom, dit kaderplan biedt de flexibiliteit om delen van de recreatieve infrastructuur te realiseren zodra kansen zich voordoen.

1.3 Proces

Het Voorlopig Ontwerp is tot stand gekomen onder auspiciën van de Stuurgroep Laakzone, waarin bestuurders van de gemeenten Amersfoort, Bunschoten en Nijkerk en de Dijkgraaf van het Waterschap Vallei & Eem zitting hebben. Tussenrapportages ("Verkenning" d.d. 22 juni 2006 en het "Schetsboek Laakzone", d.d. januari 2007) zijn ter informatie aangeboden aan de Raden van de gemeenten en het bestuur van het Waterschap.

Het project is begeleid door een ambtelijke Projectgroep met vertegenwoordigers van de gemeenten en waterschap, alsmede vertegenwoordigers van het Ontwikkelbedrijf Vathorst, provincie Gelderland, provincie Utrecht en de Stichting Vernieuwing Gelderse Vallei (SVGv).

Ten behoeve van het maatschappelijk draagvlak is er een klankbordgroep ingesteld, waarin de volgende maatschappelijke organisaties vertegenwoordigd zijn:

- Kanovereniging Keistad
- Sloepclub Vathorst
- Stichting Wandelplatform-LAW
- Landelijk bureau Fietzersbond
- IVN Nijkerk
- IVN Bunschoten
- LTO Noord afd. Veluwerand
- LTO Noord afd. Eemland
- Vereniging Ark & Eemlandschap
- Staatsbosbeheer

De klankbordgroep is twee keer bijeen geweest.

De omwonenden en direct betrokken zijn geraadpleegd via 'keukentafelgesprekken', waar in informele sfeer van gedachten is gewisseld over de op handen zijnde ontwikkelingen in het gebied en de daaruit voortvloeiende kansen en bedreigingen. De keukentafelgesprekken hebben plaatsgevonden in de buurtschappen Bontepoort, Achter-Duijst, Achterhoek en Zevenhuizerstraat.

1.4 Leeswijzer

Veel (achtergrond)informatie is gepresenteerd in de voorgaande documenten:

- "Ontwikkelingsvisie Laakzone – Verkenning", 22 juni 2006 (rev. C)
- "Schetsboek Laakzone – Modellen", januari 2007 (rev. D)
- "Quick Scan haalbaarheid Laakzone", juni 2007

In de voorliggende rapportage wordt het Voorlopig Ontwerp Laakzone gepresenteerd. In hoofdstuk 2 worden de routenetwerken geschetst, waarna de concrete maatregelen in beeld worden gebracht (hoofdstuk 3). Hoofdstuk 2 en 3 zijn het best te lezen met de plankaart ernaast (bijlage 1).

In de daarop volgende hoofdstukken worden de (globale) kosten van de maatregelen in beeld gebracht (hoofdstuk 4) en de vervolgstappen om tot uitvoering te komen (hoofdstuk 5).

2

Routenetwerken

De basis voor het plan Laakzone is de ontwikkeling van een adequaat routenetwerk in de omgeving van twee stedelijke gebieden in ontwikkeling (Vathorst, Rengerswetering). Het stedelijk uitloopgebied van deze nieuwbouwwijken ligt in het Nationaal Landschap Arkemheen-Eemland met als belangrijkste kernwaarden de landschappelijke openheid en de unieke weidevogelstand. Vooral de natuurwaarden zijn kwetsbaar voor verstoring als gevolg van ondermeer recreatieve activiteiten. Bij Vathorst is een stadsrandzone ("Vathorst Noord") geprojecteerd als overgang tussen stedelijk gebied en het open landschap van Polder Arkemheen. Deze stadsrandzone herbergt eveneens recreatieve functies. Verankering van Vathorst-Noord in de routenetwerken is gewenst.

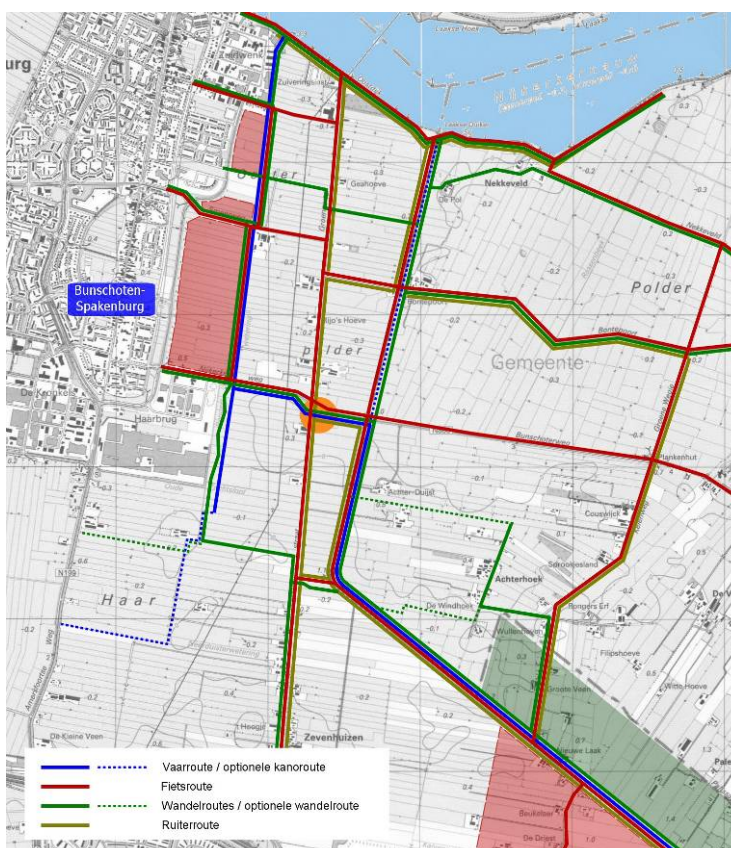


De Ontwikkelingsvisie Laakzone streeft naar routenetwerken voor de verschillende vormen van recreatie en verschillende intensiteiten. Kortom, routenetwerken met keuzemogelijkheden met korte of langere routes. Een effectieve zoning van de recreatieve druk ontziet de kwetsbare gebieden en biedt elders mogelijkheden voor de recreatie. Overigens geldt voor de Laakzone dat zowel vanuit het oogpunt van de natuur als vanuit het oogpunt van de omwonenden dat de rust en de stilte in het gebied centraal moet staan.

In dat kader is ook nadrukkelijk gestreefd om niet overal aan weerszijden van de waterroutes paden aan te leggen. Met name langs de Rengerswetering is de wetering als grenslijn van het stedelijk gebied aan de stadskant recreatief ontwikkeld en aan de landschapskant juist voorzien van natuurlijke overgang naar het aangrenzende agrarische gebied.

Door de routes waar mogelijk te scheiden ontstaan er verschillende belevingswerelden. Zo kan de rustzoeker via een klompenpad de polder intrekken, terwijl anderen via de hoofdroutes naar De Kooij trekken om daar te genieten van de levendigheid van het terras, sluis etc.

figuur 1 toont het totaal aan recreatieve routes en de centrale locatie van "De Kooij" in de routenetwerken. De principedoor-sneden van de verschillende routes en bijbehorende infrastructuur zijn opgenomen in bijlage 3.



figuur 1 Overzicht routenetwerken en "De Kooij" als knooppunt

2.1 Vaarroutes

Ontwikkeling vaarverbinding voor Laaksloepen van Vathorst, via Laak en Rengerswetering naar het Randmeer (**figuur 2**). Er wordt via de Laak en via de polder gevaren. In de route moeten 2 tot 3 sluizen worden gepasseerd:

- sluis "Vathorst"
- sluis "De Kooij"
- sluis in de Zeedijk

De sluizen vormen enerzijds een belemmering, maar zijn tegelijkertijd een beleevingspunt in de route. Voor sloepen is er in de basis maar één route: van Vathorst naar het Randmeer. Onderweg zijn er wel diverse 'attractiepunten' langs de route, zoals aanlegsteigers, sluizen, het 'eilandenrijk' bij Haarbug etc. bieden de recreant een gevarieerde vaarroute.

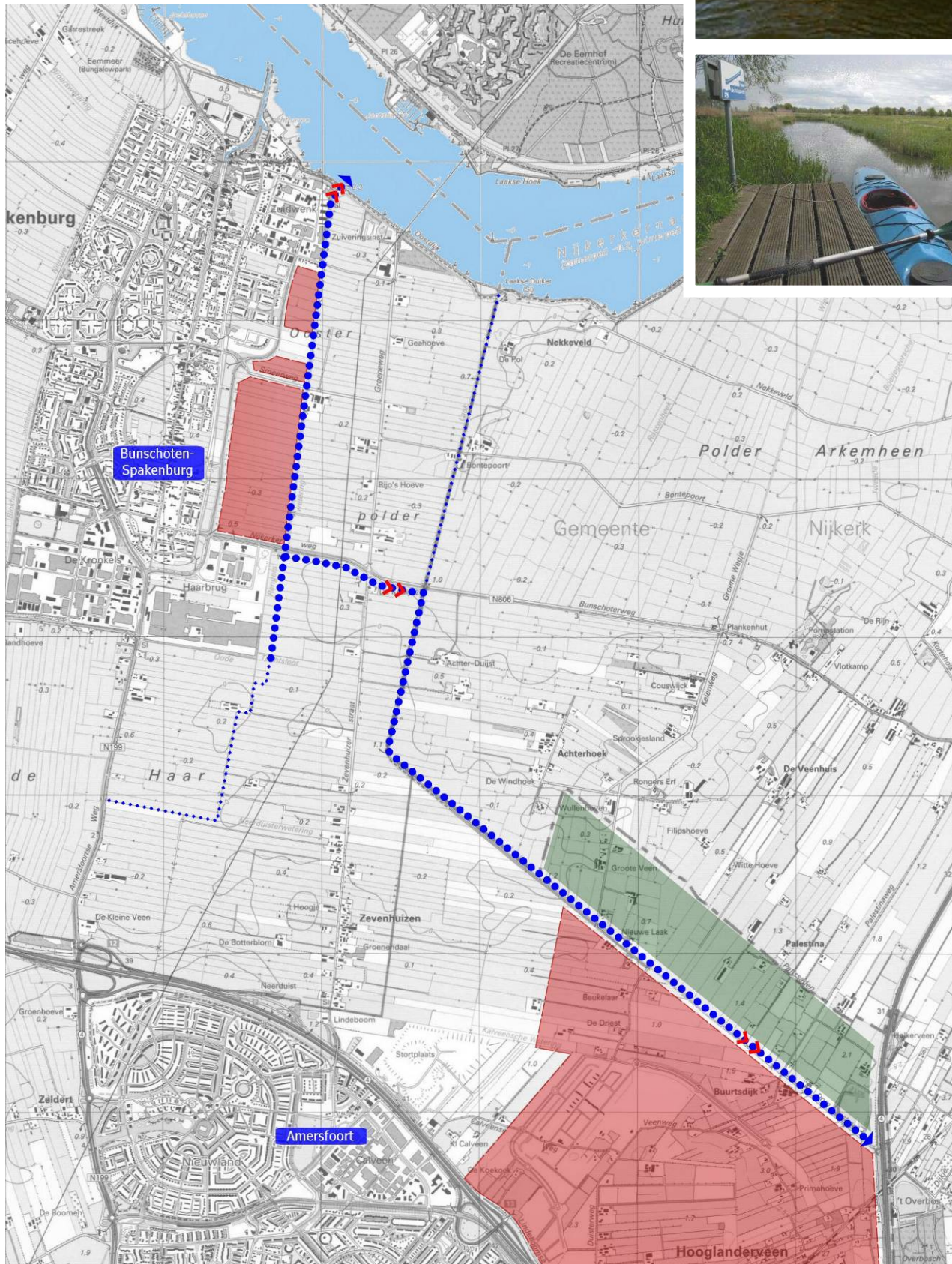
De kanoroutes vallen deels samen met de sloeproutes, maar kunnen desgewenst worden uitgebreid met routes via de Laak naar het Randmeer en via de Haarwetering naar de Eem.

De sloeproutes kennen een standaardprofiel met 12 meter waterbreedte en 6 meter bodembreedte (diepte 1,20 m). Plaatselijk zal er sprake zijn van variatie in de breedte als gevolg van beperkingen (bijv. grondverwerving). Deze variatie leidt overigens tot een gevarieerder beeld met afwisselend strakke 'graslandoevers' en brede plas-drasbermen.



Vaarroutes sloepen/kano's (circa 5,4 km)

- via Laak en Rengerswetering (2 sluizen + zeesluis)
- optie voor kano's: varen naar de Eem



figuur 2 Vaarroute(s)

2.2 Wandelroutes

De wandelroutes bieden een specifiek beleving van het landschap. Het betreft grotendeels graspaden over de Laakkades en door de weilanden, de zogenaamde 'klompenpaden', waarmee juist ook kleine 'ommetjes' mogelijk worden (**figuur 3**). De graspaden bieden een unieke beleving van het landschap en richt zich op de bestaande kernwaarden van dat landschap. Door de aard van het pad wordt automatisch voorkomen dat er ook fietsers etc. van deze paden gebruik maken.

Naast de graspaden bieden de verharde fiets-/ wandelpaden (o.a. Laak, Rengerswetering) mogelijkheden voor wandelen en zijn tevens toegankelijk voor minder validen.

Klompenpaden

De meeste wandelroutes worden uitgevoerd als graspaden: een grasbaan die regelmatig gemaaid wordt. De graspaden maken deel uit van bestaande en te ontwikkelen 'klompenpaden'. De klompenpaden zijn een initiatief van Landschapsbeheer Utrecht/Landschapsbeheer Gelderland. Met het zichtbaar maken en herstellen van oude paden wordt een deel van de identiteit van het historische landschap hersteld. Daarnaast is de combinatie natuur en cultuurhistorie interessant voor recreanten. Voetpaden vertellen bewoners en recreanten over de geschiedenis van hun omgeving. Ze vergroten ook de toegankelijkheid van de natuurgebieden en cultuurlandschappen. Als groene linten in het landschap zijn voetpaden dus ecologisch, recreatief én cultuurhistorisch interessant.

De wandelroutes worden gemarkeerd door paaltjes en/of –indien het pad deel uitmaakt van een klompenpad– met klompenpadschildjes.



Nieuwe dwarsverbindingen van de Laak naar Bunschoten en richting Vathorst vergroten de recreatieve mogelijkheden. Men is niet langer genoodzaakt om de Laak tot één van de keerpunten te volgen, maar kan ook kiezen voor een klein 'ommetje'. Deze nieuwe klompenpaden gaan vaak over het boerenland en zullen via beheerovereenkomsten tot stand moeten worden gebracht. In het broedseizoen van de weidevogels kunnen delen van de paden worden gesloten en/of omgeleid. Ook ten aanzien van honden dient een heldere zonering de kwetsbare natuur te ontzien. Honden moeten in beginsel altijd aangelijnd zijn en delen van de natuurpleinen (klompenpaden) die door de weidevogelgebieden voeren zijn verboden voor honden.

De verbindingen tussen de Laak en Achterhoek zijn vanuit het routenetwerk (dringend) gewenst, omdat daarmee meer variatie in de routes ontstaat en er mogelijkheden voor kleine 'ommetjes' ontstaan i.p.v. heen en weer langs de Laak lopen. Op dit moment is er echter nog geen draagvlak onder de grondeigenaren voor deze verbindingspaden. Betrokken agrariërs hechten aan de rust en er is weinig belangstelling voor verbrede landbouw.

Wandelroutes/klompenpaden (circa 5,8 km)

- nieuwe verbindingen via klompenpaden
- korte ommetjes mogelijk maken



figuur 3 Wandelroutes

2.3 Fietsroutes

De fietsroutes maken voor een belangrijk deel gebruik van het bestaande secundaire wegennet (polderwegen). In aanvulling daarop worden de fietspaden langs de Laak en Rengerswetering verbeterd en/of aangelegd. Nieuwe kortsluitroutes verbeteren de fietsmogelijkheden (**figuur 4**). De fietspaden langs de Laak fungeren tevens als fiets-/wandelpad en kunnen ook worden gebruikt door skaters.

Op hoofdlijn worden er drie types fietspad onderscheiden:

1. het utilitaire fietspad (verhard; 3,0 meter), dat ook wordt gebruikt door 'fietsforensen';
2. het intensief gebruikte fietspad (verhard; 2,25 meter);
3. het extensief gebruikte fietspad (verhard; 1,60 meter).

Het utilitaire fietspad (Vathorst-Bunschoten) is tevens toegankelijk voor bromfietsen. Elders betreft de infrastructuur fietspaden ('dus niet brommen').

Fietspaden zijn in principe altijd voorzien van een gesloten verharding (asfalt of penetratieverharding). De bredere fietspaden ($\geq 2,25$ m) worden voorzien van een asfaltverharding, zodat deze ook geschikt zijn als skateroute. Incidenteel kan een type 3 fietspad als halfverharding worden uitgevoerd, mits het gebruik zeer extensief is.

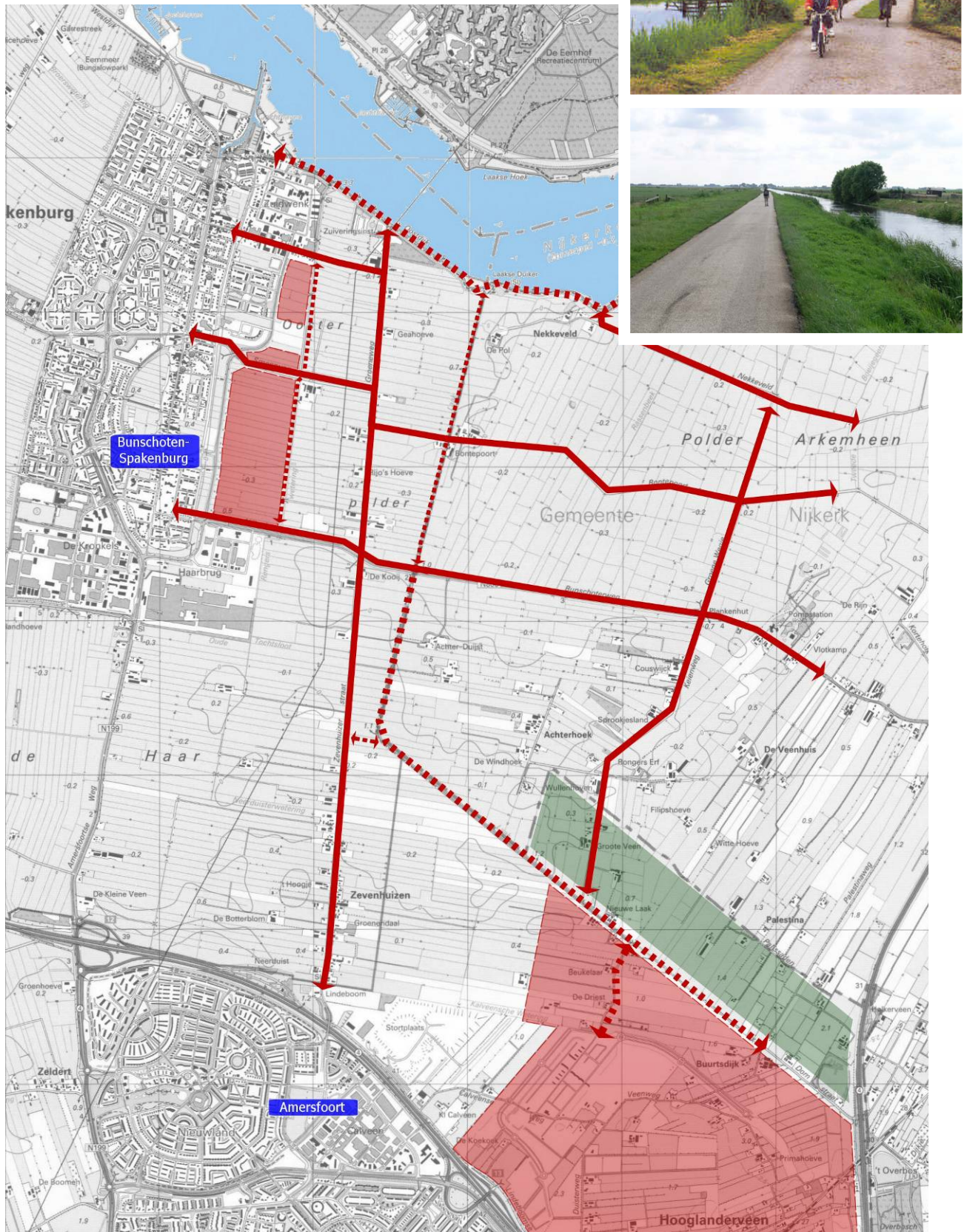
Ter voorkoming van ongewenst gebruik worden de fietspaden ter hoogte van de aansluitingen op de openbare weg voorzien van uitneembare afsluitpaaltje(s).

De Zevenhuizerstraat/Groeneweg vervult een belangrijke rol in het fietsroutenetwerk. Het verdient aanbeveling op de verkeersintensiteit op deze weg te beperken door alleen toegankelijk te maken voor bestemmingsverkeer.



Fietsroutes (en skateroutes)

- netwerk vooral via bestaande wegen/paden
- kortsluiting Laak-Zevenhuizerstraat
- nieuwe route langs stadsrand Rengerswetering



figuur 4 Fietsroutes

2.4 Ruiterroutes

In de directe omgeving van de Laakzone liggen diverse maneges en paardenpensions. Het plan voorziet ook in verbetering van de mogelijkheden voor ruiters. Langs de Zevenhuizerstraat (oostelijke berm) en de Laak worden verbindingroutes naar Vathorst-Noord en de Zeedijk aangelegd (**figuur 5**).

De ruiterpaden liggen vrij van de overige recreatieve routes met een minimale tussenberm van circa 2,0 meter. De ruiterpaden zijn gemiddeld 1,0 meter breed en worden uitgevoerd als zandpad.



Ruiterroutes (circa 3,5 km)

- routes langs de Laak → verbinding Vathorst Noord
- elders gebruik maken van (brede) bermen (bijv. langs Zevenhuizerstraat)



figuur 5 Ruiterroutes

3

Voorlopig Ontwerp

De routenetwerken vormen de basis voor het recreatieve ontwikkelingsplan. Immers, de kernkwaliteit van het Nationaal Landschap Arkemheen-Eemland is de unieke landschappelijke openheid en de daarmee samenhangende natuurwaarden. De verschillende recreatieve routes maken de beleving van natuur en landschap mogelijk voor een breder publiek. Bij het plannen van de routes is het van essentieel belang om een effectieve functioneel-ruimtelijke zonering te creëren tussen gebieden waar een relatief hogere recreatieve druk toelaatbaar is en gebied waar de natuur prevaleert.

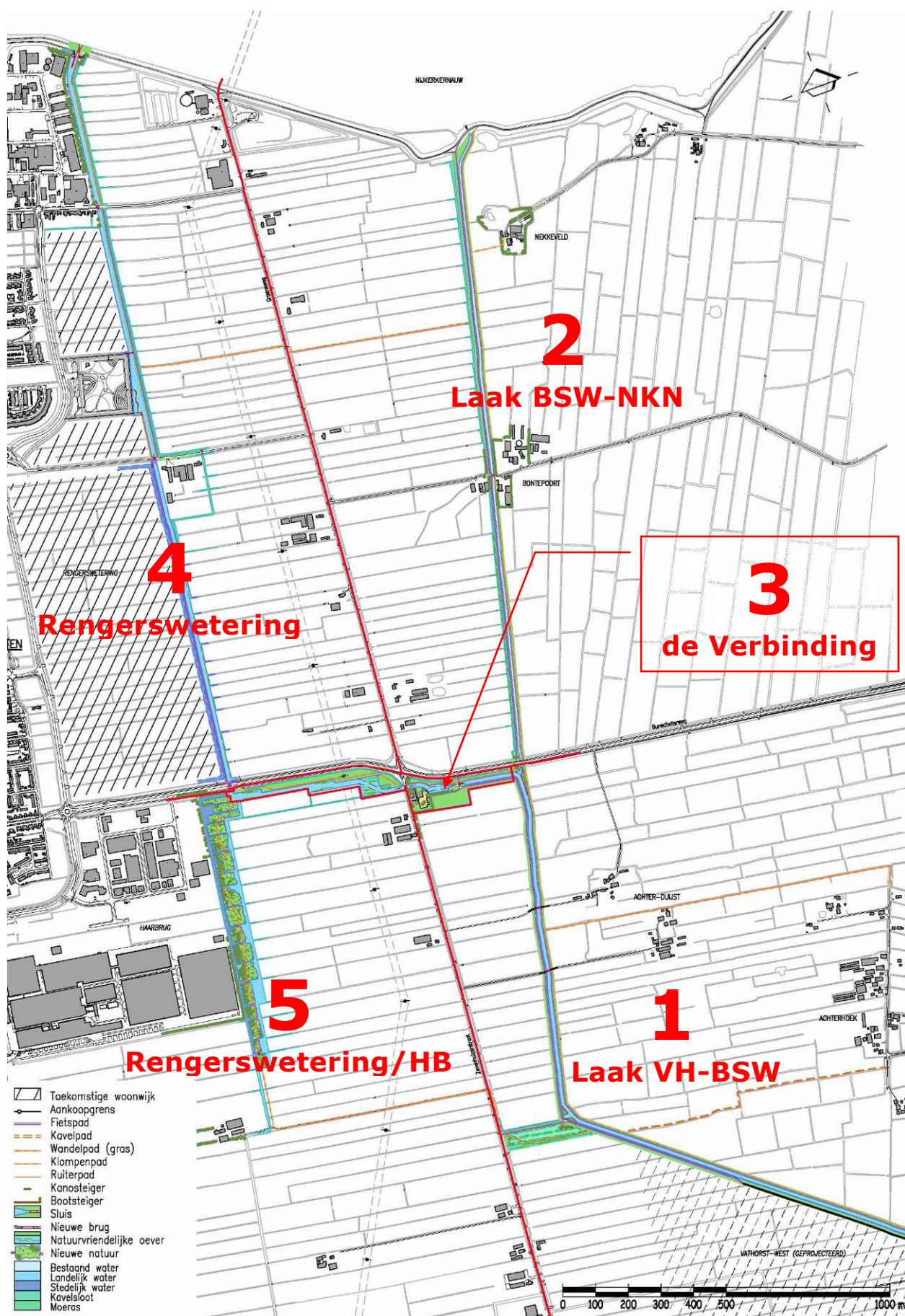
In het voorlopig ontwerp zijn alle routenetwerken over elkaar geprojecteerd. Per deelgebied worden de inrichtingsmaatregelen in beeld gebracht.

De plantoelichting is een toelichting bij tekening 443-50-3271: het integrale Voorlopig Ontwerp Laakzone (bijlage 1). Op deze tekening wordt het plan op schaal 1:5.000 gepresenteerd in combinatie met de representatieve dwarsprofielen per deeltraject.

De volgende deelgebieden/deeltrajecten worden onderscheiden (**figuur 6**):

1. Laak Vathorst-Bunschoterweg
2. Laak Bunschoterweg – Nijkerkernauw
3. De Verbinding (Laak – Rengerswetering)
4. Rengerswetering
5. Rengerswetering/Haarbrug

Op enkele specifieke locaties is verder ingezoomd om de maatregelen helder te kunnen presenteren. Voor deze locaties is een detailblad (schaal 1:1.000) met representatieve dwarsprofielen (1:250) en zonodig details van voorzieningen zoals een aanlegsteiger of knuppelpad samengesteld (1:100). De detailbladen zijn opgenomen in bijlage 2.

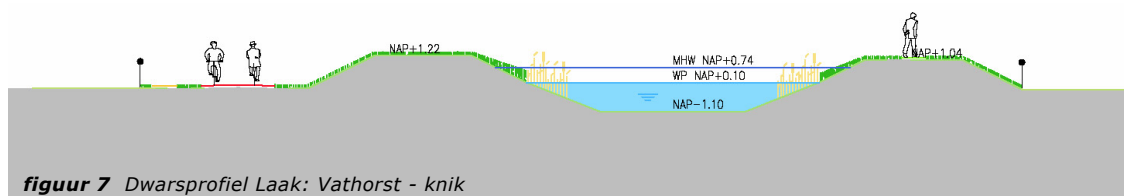


figuur 6 Deelgebieden/deeltrajecten

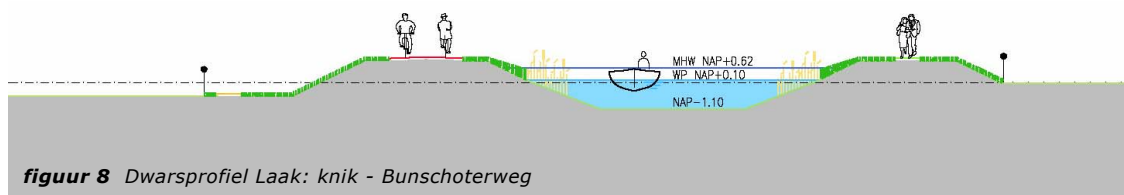
3.1 Laak Vathorst – Bunschoterweg

Tracédeel 1 sluit aan op de Laak in Vathorst (Laakkwartier), waar de Laak sterk verbreed is tot circa 20 meter. De Laak vormt hier de rand van het woongebied en markeert de grens met de stadsrandzone Vathorst-Noord. In het verlengde van dit verbrede deel vervolgt de Laak haar weg in het open buitengebied. In samenhang met de noodzakelijk verzwaring van de kades wordt de Laak tot aan de Bunschoterweg verbreed tot circa 12 meter waterbreedte. De Laak behoudt haar lineaire karakter, waarmee de historische grenslijn tastbaar blijft in het landschap. De verbreding vindt bij voorkeur aan de westzijde plaats (**figuur 7**).

Op de noordelijk Laakkade wordt een extensief wandelpad (klompenpad) aangelegd, waar men kan genieten van het uitzicht over het open landschap. Aan de overzijde van de Laak ligt een recreatief en utilitair fietspad. Dit pad begint op maaiveldniveau (in aansluiting op de woonwijk en de aangrenzende percelen en verplaatst zich naar de kruin van de kade als de (toekomstige) stad achter zijn gelaten en er geen aan- en aftakkingen meer zijn. Vanaf de kade maakt de fietser nu kennis met het weidse karakter van het landschap (**figuur 8**).



figuur 7 Dwarsprofiel Laak: Vathorst - knik



figuur 8 Dwarsprofiel Laak: knik - Bunschoterweg

Het ruiterpad parallel aan het fietspad biedt mogelijkheden voor ruiters om vanaf de maneges en pensions aan de Zevenhuizerstraat de stadsrandzone Vathorst Noord te bereiken.

"De Knik" (detail 1)

Ter hoogte van "De Knik" wordt een rustpunt gecreëerd en een verbinding gelegd tussen de Laak en de Zevenhuizerstraat. Op deze locatie komen routes samen en dit punt vormt daarmee eigenlijk een secundair knooppunt in de recreatieve routenetwerken. Bovendien worden recreatieve attractiepunten langs de Zevenhuizerstraat makkelijker bereikbaar gemaakt voor de recreanten langs de Laak en vice versa.

In combinatie met diverse routes wordt een klein natuurgebiedje ingericht als stapsteen langs de Laak. Het natuurgebiedje biedt tevens een rustplek in de recreatieve routes.



De inrichting van het gebied sluit nauw aan bij de verkavelingsrichting en het open karakter van de omgeving. De natuurdoelstelling is natte graslanden en plas-drassituaties. De inrichting bestaat voornamelijk uit het aanleggen van de diverse routes, maaiveldverlaging en de aanleg van een picknick-plek aan de teen van de Laakkade (enkele picknick-banken en een boomgroep voor wat schaduw). Enkele aanlegsteigers in de Laak bieden sloepen de mogelijkheid om af te meren en te voet het gebied te verkennen. De steigers kunnen ook als visstek dienen.

Langs de Zevenhuizerstraat worden enkele 'groene' parkeerplaatsen (graskeien) aangelegd. De parkeerplaatsen liggen haaks op de rijweg, zodat er geen aanvullende verhardingen in het gebied aangebracht hoeven te worden. Ruiterpad en bermsloot worden ter plaatse circa 5 meter opgeschoven.

Dit rustpunt in het routenetwerk biedt diverse voordelen:

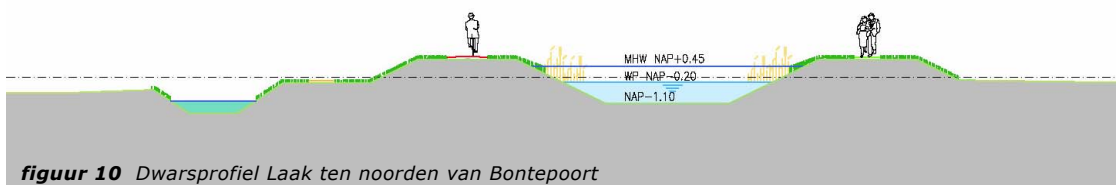
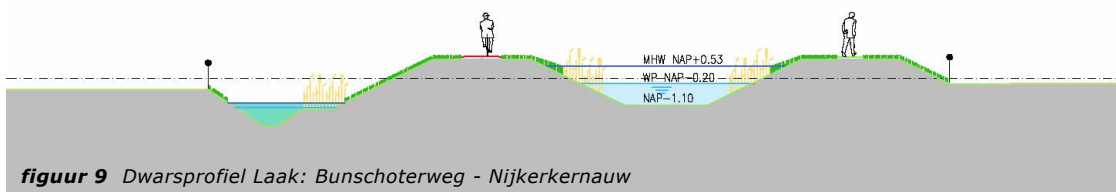
- recreatieve doelen als "De Kastanjeboom" zijn beter bereikbaar voor de recreant vanuit Vathorst;
- ruiters kunnen ter plaatse de Zevenhuizerstraat verlaten en langs de Laak richting Vathorst (Noord) rijden;
- in de Laak worden aanlegvoorzieningen geplaatst en bestaat de mogelijkheid om te keren;
- enkele picknickbanken en/of speeltoestellen voor een rustpauze.

3.2 Laak Bunschoterweg – Nijkerkernauw

De Laak tussen de Bunschoterweg en het Randmeer verandert eigenlijk niet zoveel. De belangrijkste ingreep is de aanpassing van kades ten behoeve van de waterhuishouding. Op de nieuwe kades worden extra paden aangelegd op de westelijke Laakkade:

- fietspad (1,60 m) op westelijke kade tussen de Bunschoterweg en Bontepoort (**figuur 9**);
- onder aan de kade wordt een ruiterpad van de Bontepoort naar de Zeedijk ingepast (**figuur 10**); het eerste deel ligt het ruiterpad op de kade om het bestaande elzenstruweel te handhaven.

De Laak is hier niet toegankelijk voor sloepen en dus is verbreding niet aan de orde (kanoën is wel mogelijk). Behoud van 'rust en ruimte' staat hier centraal.



Alle aanpassingen aan de Laak en kades kunnen worden gerealiseerd binnen het huidige waterschapsperceel. Ten noorden van de Bontepoort is er zelfs ruimte voor natuurvriendelijke oevers langs de teen van de dijk. Voorgesteld wordt om de percelen haaks te beëindigen, zodat een flauwe zaagtand-oever in de kwelsloot langs de westelijk kade ontstaat. De variatie in breedte wordt ingericht als

natuurvriendelijke oever, waarmee een structuurrijke oeverzone langs de Laak-kade ontstaat.



Bontepoort (detail 2)

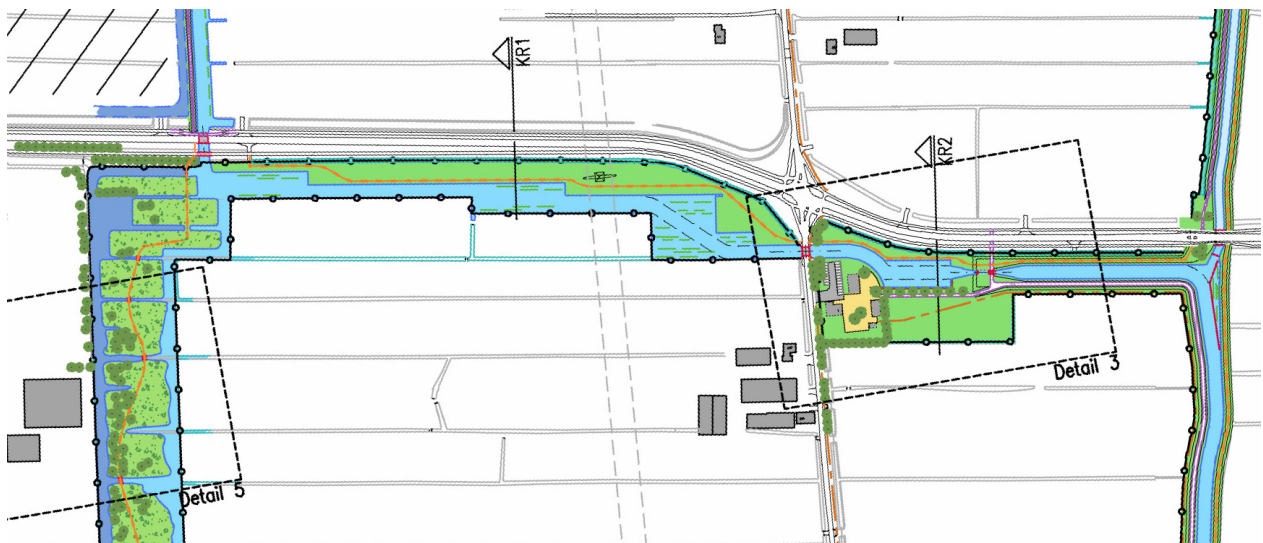
Ter hoogte van de Bontepoort verandert er eigenlijk weinig. De Laak blijft de Laak, alleen de waakhoogte en breedte van de kades neemt toe. Door de aanwezige bebouwing en landschappelijke beplanting in de Bonte Poort is er sprake van een soort flessenhals, waardoor de recreatieve routes ter plaatse sterk gebundeld worden.

De routes worden op de kades gesitueerd: op de oostkade een wandelpad en op de westkade een fiets- en ruiterspad. Het ruiterspad verlaat overigens na circa 100 m de kruin van de kade en vervolgt zijn weg op maaiveldniveau.

Verder richting het Nijkerkernauw sluit een klompenpad op de Laak aan. Via een houten brug (optioneel) kruist het klompenpad de Laak, waarna het even verderop weer afbuigt naar Nekkeveld.

3.3 Verbinding Laak – Rengerswetering

De verbindende schakel tussen de Laak en Rengerswetering voor de vaarrecreatie vormt de basis voor een bredere recreatieve ontwikkeling met ondermeer horeca, de sluis, parkeervoorzieningen etc. Het vaarwater is hier aanzienlijk breder dan de standaard 12 meter, zodat er (in combinatie met deelgebied 5) een gebied ontstaat om te spelevaren, te wandelen, te picknicken, van de natuur te genieten etc.



figuur 11 Verbinding Laak-Rengerswetering

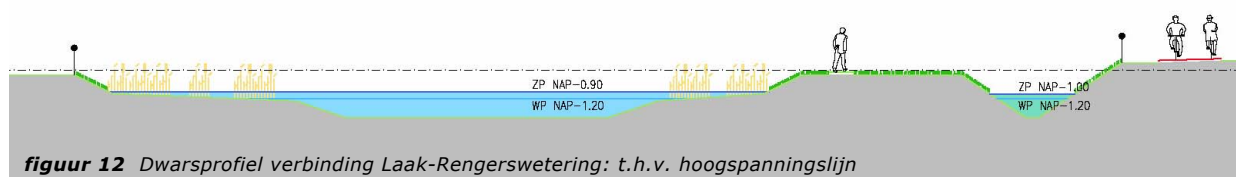
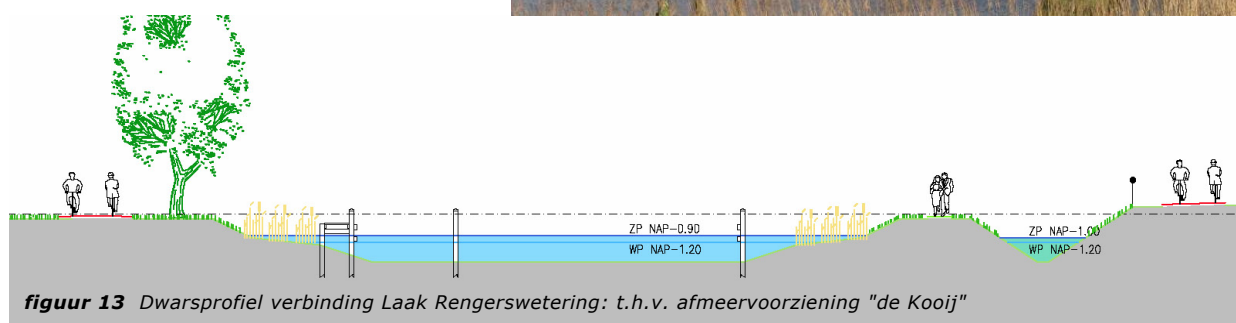
De nieuwe vaarroute sluit qua structuur nauw aan bij het onderliggende landschap. De oost-west oriëntatie van de verkaveling dicteert de inrichting. Schuine verbindingroutes worden ingebed in rechthoekige waterpartijen met brede natuurzones. Het terras aan het water bij "de Kooij" biedt uitzicht op de sluis en de aanlegplaatsen. Het vaarverkeer op de Laak wordt vrijwel automatisch naar de sluis geleid door de visuele zichtlijn over de Laak (lokaal) te onderbreken en af te buigen naar links. In de Zevenhuizerstraat en de Nijkerkerweg worden bruggen geplaatst voor een vrije doorvaart.

"De Kooij" (detail 3)

Locatie "De Kooij" aan de Zevenhuizerstraat is het knooppunt in de recreatieve routenetwerk. Alle routes komen hier samen, zodat hier ook een aanleiding is een rustpunt te realiseren met horeca. Vooral nog wordt uitgegaan van een café-restaurant met terras aan de vaarroute. Bij de uitspanning zijn mogelijkheden voor het afmeren van sloepen/kano's, het tijdelijk stallen van paarden, parkeervoorzieningen voor fiets en auto.

"De Kooij" heeft reeds een horecabestemming (*code H1: café, restaurant en overnachtingsgelegenheid, inclusief bijkomende voorzieningen als parkeerplaatsen en tuinen*). De routenetwerken zijn zodanig van opzet dat alle routes bij "De Kooij" samenkomen. "De Kooij" vormt daarmee ook een goed startpunt voor mensen van elders.

De inrichting van erf en terras wordt aan de exploitant van de horeca toegerekend. In het kader van de ontwikkelingsvisie Laakzone worden de sluis, afmeervoorzieningen, paden en parkeerplaatsen gerealiseerd.



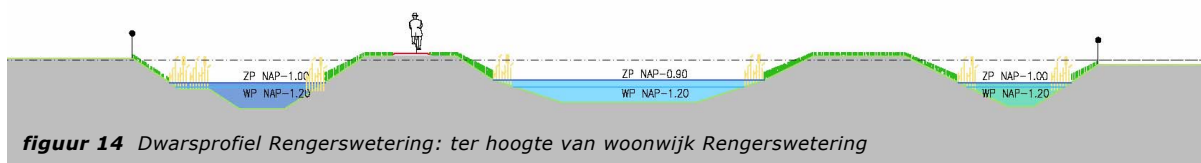
3.4 Rengerswetering

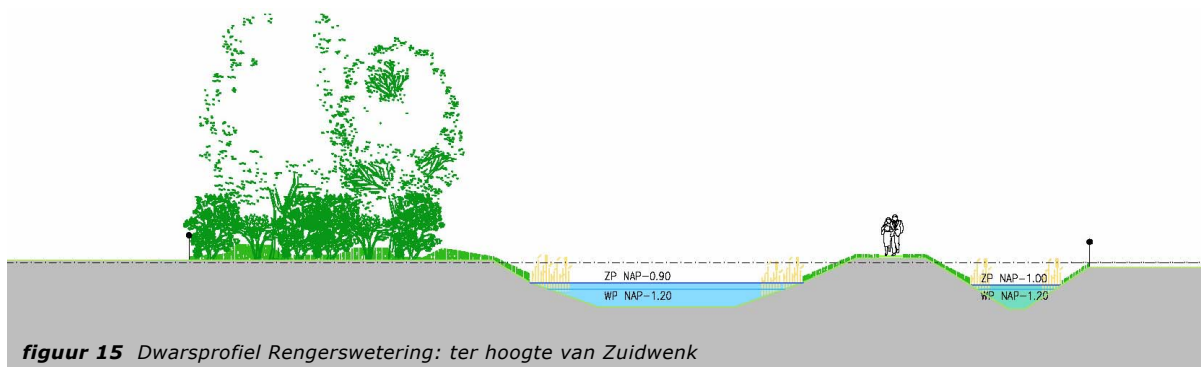
De Rengerswetering wordt verbreed tot vaarroute voor sloepen, die langs de rand van het stedelijk gebied van Bunschoten naar het Randmeer voert. De vaarroute passeert de (geprojecteerde) wijk Rengerswetering, begraafplaats "De Akker" en het bedrijventerrein Zuidwenk. Alle bruggen in de route worden aangepast, zodat een vrije doorvaart voor sloepen mogelijk wordt (doorvaarthoogte 1,5 meter).

De Rengerswetering wordt verbreed aan de oostzijde, omdat aan de westzijde het plan Rengerswetering (woongebied) reeds in een vergevorderd stadium verkeert. De Rengerswetering vormt straks het relatief scherpe raakvlak tussen stad en land. De kade tussen de woonwijk en de Rengerswetering biedt plaats aan een fiets-/ wandelpad. De breedte van de Rengerswetering is variabel. De minimumbreedte is gelijk aan de huidige Rengerswetering (7 à 8 meter) en het maximum bedraagt circa 15 meter (vaarwater + natuurvriendelijke oevers).



Langs de Rengerswetering worden wandel- en/of fietspaden aangelegd, zodat ook vanuit Bunschoten korte 'ommetjes' gemaakt kunnen worden. Ter hoogte van de Rengerswetering ligt op de kade tussen stad en land een wandel-/fietspad tot aan de Zuidwenk (**figuur 14**). Van de Zuidwenk ligt een wandelpad (graspad) op de oostelijke oever ('kade') naar de Oostdijk (**figuur 15**).





Waterhuishouding

De Rengerswetering kent nu 2 peilvlakken met een peilverschil van slechts 10 cm in de zomer. Om varen mogelijk te maken dient dit peilverschil te worden geslecht. Hiervoor zijn twee mogelijkheden:

1. De hele Rengerswetering op het hoogste peil instellen. Het noordelijk deel van de Oostpolder zal dan via een parallelsloot (en een opjaaggemaaltje) wordt ontwaterd conform het vigerende peilbesluit.
2. Een peilbesluit nemen om het gehele gebied op één zomer- en winterpeil in te stellen. Voordeel van deze optie is dat er meer mogelijkheden ontstaan voor de aansluiting van het stedelijk water van Rengerswetering (flexibiliteit naar de toekomst).

Vooralsnog uitgegaan van optie 1: een parallelsloot vanaf de peilscheiding tot aan het Randmeer. Te zijner tijd zal op basis van ondermeer de te volgen procedure en grondverwervingsmogelijkheden een nadere afweging moeten worden gemaakt.

De woonwijk Rengerswetering heeft een eigen watersysteem (stedelijk water) dat op één plek (nabij de Smeerweg) aansluit op de Rengerswetering.

Kade en oevers (detail 4)

De vaarroute via de Rengerswetering vraagt een verbreding van de wetering in oostelijke richting. Qua grondverwerving is dit relatief lastig, omdat er van veel eigenaren een klein stukje perceel verworven moet worden. Om desalniettemin een haalbaar plan te maken is voor de Rengerswetering (deel traject Nijkerkerweg-Smeerweg) gekozen voor een variabele (water)breedte tussen 7 en 15 meter, afhankelijk van de verwervingsmogelijkheden. Hierdoor ontstaat een gevarieerde vaarroute die soms uitzicht biedt over het weidse landschap en soms verscholen ligt in het riet. Op de smallere delen moet soms even op een tegenligger worden gewacht.

Vanuit zowel de beleving van het landschap als de gewenste flexibiliteit in de uitvoering liggen er geen paden aan de oostzijde van de Rengerswetering.

Ten noorden van de Smeerweg verandert het profiel, omdat ter plaatse een parallelsloot noodzakelijk is om de peilverschillen te overbruggen. De berm (kade) tussen Rengerswetering en de parallelsloot krijgt een functie als fiets-/wandelpad (tot aan de Zuidwenk).

3.5 Rengerswetering/Haarbrug

Deelgebied 5 betreft de landschappelijke inpassing van bedrijventerrein Haarbrug met een tweeledig doel:

1. beperken van de visuele effecten van het bedrijventerrein (opheffen 'dissonanten' in het landschap) en daarmee recreatieve belevingswaarde te verbeteren;
2. realiseren van een natuur- en recreatiezone langs de stadsrand waarmee een extra impuls wordt gegeven aan de recreatieve mogelijkheden, waaronder een nieuwe wandelroute naar de Amersfoortseweg en de Zevenhuizerstraat.



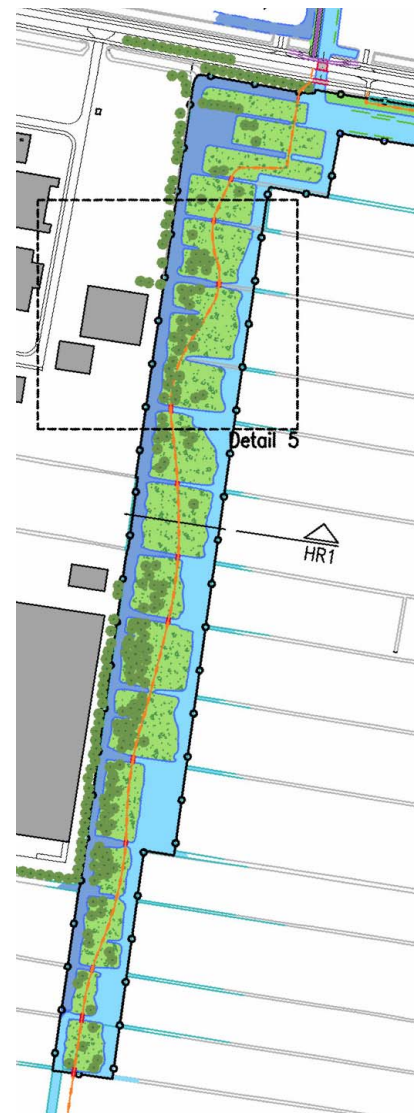
figuur 16 Bedrijventerrein Haarbrug in het landschap: nu en in de toekomst

De inpassingszone is een soort 'eilandenrijk' van schiereilanden die ontstaan door een nieuwe watergang parallel aan de Rengerswetering te graven. Beide waterlopen zijn schijnbaar onderling verbonden door de kavelslootjes; deze zijn echter afgedamd door dammetjes, waarover een klompenpad loopt. Met de dammetjes wordt een scheiding tussen stedelijk water (bedrijventerrein) en landelijk water gerealiseerd. Het stedelijk water stroomt via een stuw nabij de Nijkerkerweg over naar het landelijk watersysteem. Vanuit de recreatieve vaarroute is het landelijk water bevaarbaar: een gevarieerd gebied met brede en smalle waterlopen, natuuroevers etc. Kano's kunnen via de Rengerswetering en de Haarwetering richting de Eem hun route vervolgen (dit is in het kader van de Ontwikkelingsvisie Laakzone niet verder uitgewerkt).

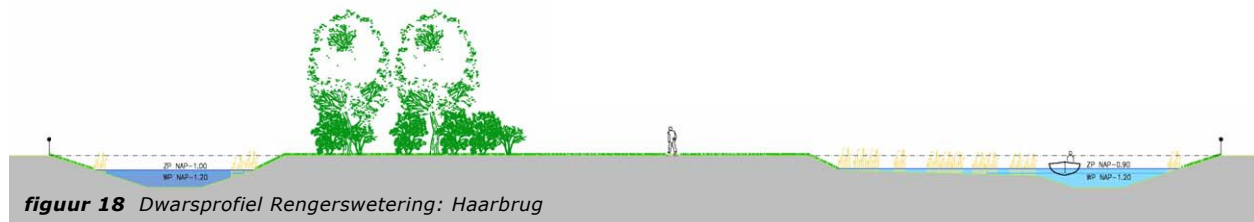
Eilandenrijk (detail 5)

Het 'eilandenrijk' langs de oostzijde van bedrijventerrein Haarbrug beperkt enerzijds de visuele effecten van de bedrijfsbebouwing op het open landschap en biedt anderzijds een spannend vaargebied en een 'klompenpad' om zuid naar de Amersfoortseweg/Zevenhuizerstraat. De vorm en inrichting van het gebied is geënt op de verkavelingsstructuur. Door het graven van een tweede wetering parallel aan de Rengerswetering ontstaan er een reeks eilanden, die elke de kop van een perceel zijn. Door gevarieerde maaiveldverlaging wordt de uitgangssituatie gecreëerd voor natuurontwikkeling. De grillige oevers en de grote variatie in groeiplaatsomstandigheden hebben de potentie in zich om op korte termijn te ontwikkelen tot een unieke poldernatuur.

Het natuurdoeltype op de eilanden is deels broekbos van Els en Wilg om de bedrijfsgebouwen aan



figuur 17 'Eilandenrijk' Haarbrug



het zicht te onttrekken en deels lage, natte grasland vegetaties in combinatie met brede natuuroevers. De hoogte van de beplanting is afgestemd op de achterliggende bouwmasa. Ter plaatse van de oeverwaluwand wordt de begroeiing laag gehouden ten behoeve van de aanvliegroute van de oeverwaluwen.

Het gebied is primair een natuurgebied. Een wandelpad (graspad) verbindt de Nijkerkerweg met de boerderij ontsluitingsweg van de familie Gulik, waarlangs de wandelroute naar de Zevenhuizerstraat/Laak voert. Naast het graspad worden er verder geen recreatieve voorzieningen gerealiseerd. Op termijn kan via de zuidelijk inpassingszone van bedrijventerrein Haarbrug-Zuid ook de link naar de Amersfoortseweg worden gelegd.

De breedte van de inpassingszone is circa 50 tot 80 meter, maar ook hier geldt dat grondverwervingsmogelijkheden een rol spelen bij de definitieve breedte en inrichting van de inpassingszone.



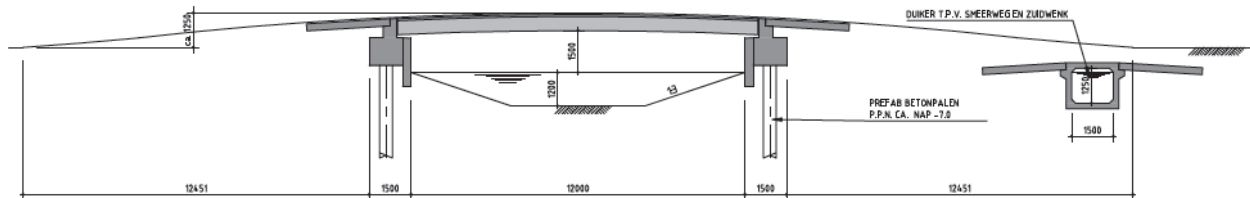
3.6 Principedetails bruggen

Voor de realisatie van de vaarroute dienen er een aantal bruggen vervangen te worden. Het betreft een viertal verkeersbruggen, te weten in de Zevenhuizerstraat, de Nijkerkerweg ter hoogte van de Rengerswetering, de Smeeweg en de Zuidwenk. Daarnaast komen er 2 boerderijbruggen bij Achter-Duijst ter vervanging van de bestaande bruggen. Voor het fiets- en wandelverkeer worden er daarnaast nog 5 nieuwe houten bruggen gerealiseerd.

Alle bruggen zullen een doorvaart hebben van 12 meter overeenkomstig de breedte van de waterspiegel en een doorvaarthoogte hebben van 1,5 meter. Naast de bruggen komen er vijf duikers te liggen ten behoeve van de kruising van de wegen met de watervoerende sloten. Alle duikers zullen een doorstroombopening krijgen van ongeveer 1,8 m².

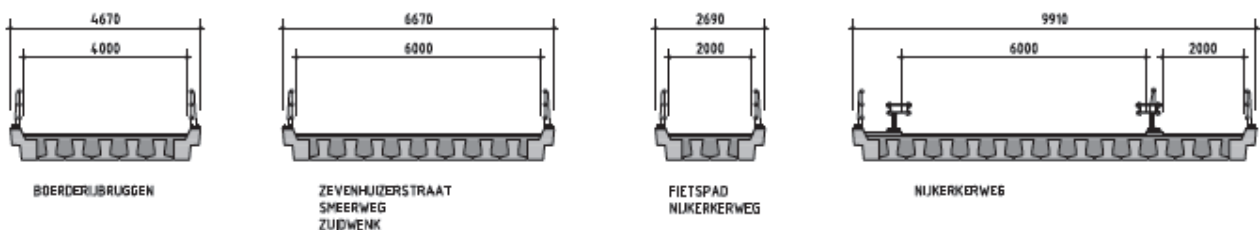
Verkeers- en boerderijbruggen

De verkeers- en boerderijbruggen zullen uitgevoerd worden in beton en geschikt zijn voor respectievelijk verkeersklasse 60 en 45. Het brugdek is licht getoogd, zodat de brug zo laag mogelijk in het landschap ligt. Het brugdek wordt opgelegd op landhoofden gefundeerd op palen. Er worden geen tussensteunpunten toegepast. De landhoofden vallen in beginsel samen met de oevers van de waterloop om insnoering van de vaarroute te voorkomen. De breedte van de bruggen is gelijk aan de bestaande breedte van de weg.



figuur 19 Langsdoorsnede betonnen brug

Het fietsverkeer over de Nijkerkerweg zal aan één zijde gebundeld worden met de brug voor het autoverkeer en aan de andere zijde zal er een aparte brug gerealiseerd worden.



figuur 20 Dwarsdoorsneden betonnen bruggen

Fiets- en voetgangersbruggen

Er komen 3 gecombineerde fiets-/voetgangersbruggen ter plaatse van de sluis "de Kooij", de zee-sluuis en bij "De Akker" over de Rengerswetering. Daarnaast komen er nog twee voetgangersbruggen, één bij de "De Akker" en één knuppelbrug in "De Knik" van de Laak. De fiets-/voetgangersbruggen worden uitgevoerd als houten bruggen.



Duikers

Evenwijdig aan de Rengerswetering komt een parallelsloot te liggen. Deze sloot kruist de Smeerweg en de Zuidwenk en het fietspad langs "De Akker" door middel van prefab betonnen duikers.

Ter plaatse van de Rengerswetering zal het eilandenrijk verbonden worden met de Nijkerkerweg door middel een duiker die is voorzien van een stuw om zo het stedelijk water van het landelijk water te scheiden. Daarnaast zal er nog een duiker komen ter plaatse van de aansluiting van het fietspad bij "De Knik" in de Laak op de Zevenhuizerstraat.

3.7 Sluizen en overige kunstwerken

Naast de bruggen en duikers dienen er nog een aantal kunstwerken te komen om de vaarweg te kunnen realiseren. Dit zijn onder andere 2 sluizen om het

peilverschil tussen de Laak, de Rengerswetering en het Randmeer te overbruggen. Daarnaast zijn er nog een aantal steigers, afmeervoorzieningen, geleidewerken, een gemaal en een inlaatstuw benodigd.

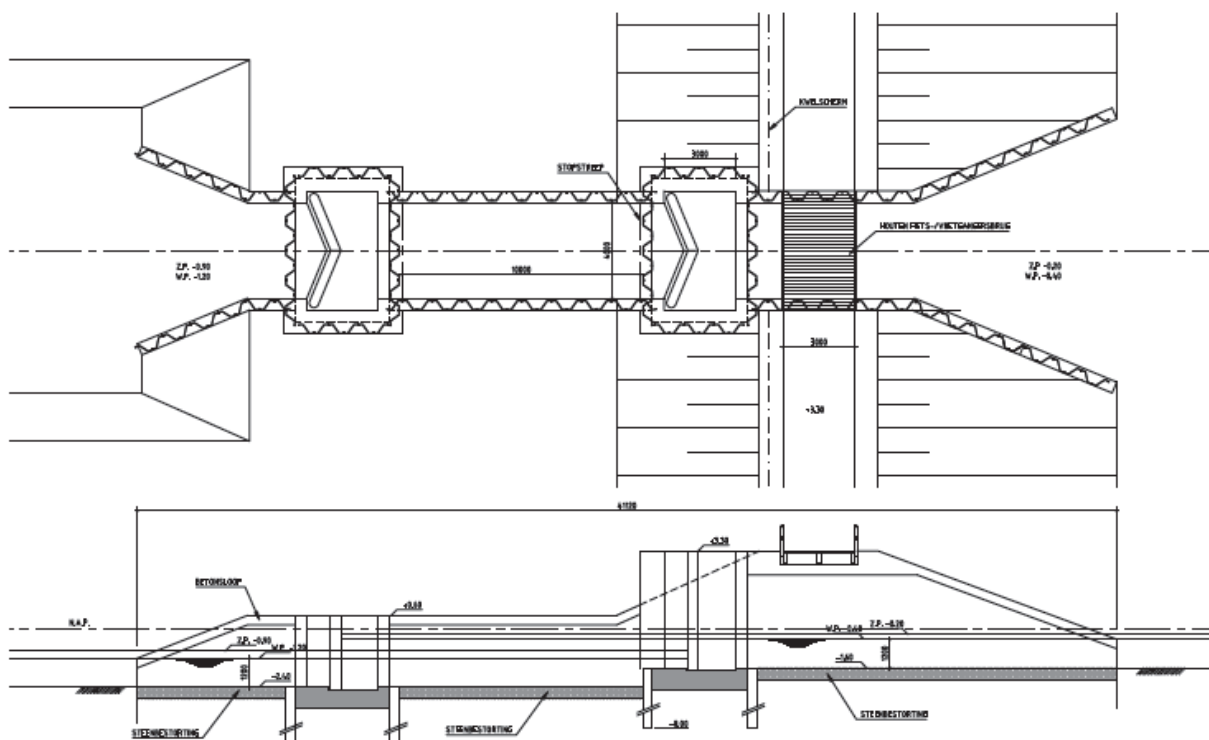
Sluizen

Er komt een schutsluis ter plaatse van "De Kooij" en de Zeedijk. Beide sluizen hebben kolkafmetingen van 10 x 4 meter, overeenkomstig de sluis in Vathorst, en zullen worden voorzien van stalen puntdeuren met schuiven. Het waterstandsverschil tussen beide panden bedraagt voor de Sluis "De Kooij" en de "Zeesluis" respectievelijk 1,30 meter en 0,80 of 0,70 meter afhankelijk van het seizoen. De "Zeesluis" dient daarnaast nog waterkerend te zijn tot bovenkant Zeedijk in geval van extreme waterstanden op het Randmeer. Deze sluis bevindt zich in een primaire waterkering en hier zal in het verdere ontwerp rekening mee moeten worden gehouden.



Beide sluizen worden voorzien van vaste, houten fiets- voetgangersbruggen om het passeren van de sluis mogelijk te maken. In verband met het kwelwater zullen de kades ten oosten van de sluis "De Kooij" voorzien worden van een kwel scherm bestaande uit stalen damwanden.

De sluis "De Kooij" zal net als de sluis in Vathorst zelfbedienbaar worden uitgevoerd. De zeesluis zal, in verband met de waterkerende eisen, uitgevoerd worden als een op afstand bediende sluis. Mogelijkheden als een automatisch bediende sluis kunnen wellicht in een volgende fase bekeken worden.



figuur 21 Principe "Zeesluis"

Overige Kunstwerken

Ter plaatse van de "De Knik" in de Laak en de afmeervoorziening "De Kooij" worden houten steigers geplaatst. Beide sluizen en de afmeervoorziening "De Kooij" worden daarnaast voorzien van houten meerpalen. Om de pleziervaart te geleiden zullen er bij "De Knik", de aftakking van de Laak bij de Bunschoterweg, de verbinding Laak – Rengerswetering en de "Zeesluis" houten geleidewerken worden geplaatst.

Daarnaast zullen er voor de waterhuishouding een gemaal bij de "Zeesluis" en een inlaatstuw komen om de parallelsloot en de aanliggende polder op peil te houden.

4

Kosten

Op basis van het voorlopig ontwerp zijn de kosten voor het realiseren en het beheer en onderhoud geraamd, deze raming is opgenomen in bijlage 4.

Algemene uitgangspunten

- Prijspeil 2007;
- Alle prijzen exclusief BTW;
- Alle prijzen exclusief plankosten;
- Er is géén rekening gehouden met vergunningen e.d.
- Er is géén rekening gehouden met eventuele kosten van derden inzake het aanpassen van kabels- en leidingen.

Plankosten

De plankosten zijn geraamd op basis van de honorariumtabellen van de RVOI en ARTA. De percentages voor uitvoeringsgereedmaken en het vervaardigen van bestekstekeningen zijn als volgt:

- engineeringskosten: 2,72%
- besteks- en werktekeningen: 1,40%

Voor de totale plankosten is gerekend op circa 5% van de uitvoeringskosten (excl. kosten grondverwerving). De plankosten zijn exclusief de kosten voor diverse onderzoeken (archeologie, flora & fauna, bodem etc.).

4.1 Uitgangspunten kosten realisatie

Uitgangspunten voor de kostenraming zijn:

Verwerving

Voor de verwerving is een eenheidsprijs van € 5,00/m² aangehouden. Andere ontwikkelingen zoals de wijk "Rengerswetering" en "Vathorst West" en de kleine stukjes perceel die verworven moeten worden kunnen deze prijs nog beïnvloeden. Ten aanzien van de grondverwerving is een post onvoorzien van 10% opgenomen.

Kades/watergang

- Er is géén rekening gehouden met bodemvervuiling;
- Voor het afvoeren van grond is rekening gehouden met een transport afstand van 10 km;
- Voor het afvoeren van grond is alleen rekening gehouden met de acceptatiekosten van schone grond;
- De werkzaamheden van het waterschap aan de kade van de Laak zijn afdoende voor de recreatievaart en zijn derhalve niet meegenomen.

Kunstwerken

- De brug "Bontepoort" hoeft niet aangepast te worden voor de ontwikkelingsvisie en hier zijn geen kosten voor meegenomen;
- Er zijn zowel bij de Laak als bij de Rengerswetering géén vervangende landbouwbruggen opgenomen;

- Voor de bediening van de “Zeesluis” is uitgegaan van een bediening vanuit Bunschoten;
- Voor de bediening van de “Zeesluis” is uitgegaan van een bediening 7 dagen per week, 12 uur per dag, het gehele jaar. Deze werkzaamheden kunnen gecombineerd worden met een andere bediening en komen derhalve voor 50% voor rekening voor dit project;
- De stuw in de Laak en de brug in de Bunschoterweg hoeven niet aangepast te worden voor de recreatievaart en zijn derhalve niet meegenomen in de raming;
- Uitgangspunt is dat de boerderijbruggen over de Laak vervangen worden door het Waterschap en dat alleen de kosten voor de grotere overspanning ten laste komen van dit project (bij gelijktijdige uitvoering);
- In de raming zijn geen voorzieningen opgenomen voor de (optionele) aansluitingen op de Haarwetering, de Eem en het omliggende gebied.

Wegen, paden en inrichting

- De uitvoering van de verschillende paden en voorzieningen zijn gebaseerd op de specificaties in de notitie “Ontwikkelingsvisie Laakzone – Verkenning” (rev C, d.d. 22 juni 2006).
- De inrichting van het ‘erf’ bij horeca “De Kooij” is voor rekening van de exploitant.
- De principedoorsneden van de verschillende paden/verhardingen zijn opgenomen in bijlage 3.
- De gemiddelde grondwaterstand is ≥ 50 cm -mv, zodat cunetdrainage niet nodig is.

4.2 Uitgangspunten beheer- en onderhoud

Watergangen (Laak)

Voor de beheer- en onderhoudskosten is voor de watergangen gebruik gemaakt van de door het waterschap geleverde informatie:

- maaionderhoud incl. oevers en kades € 2,00/meter
- baggerwerkzaamheden (alleen voor de vaarroute) € 1,50/meter

Het bovenstaand maaionderhoud betreft het maaien van oevers én kades.

Wegen, paden en inrichting

- Voor de beheer- en onderhoudskosten van de asfaltpaden en kavelpaden (beton) geldt dat deze de eerste 5 jaar geen onderhoud vragen;
- Beheer en onderhoud van inrichtingsmeubilair gaat uit van periodieke controle en kleine herstelwerkzaamheden. Er is geen rekening gehouden met vervangingsreserveringen.
- Onderhoud aan de bewegwijzering is geraamd op 5,0% van de investering.

Groenvoorzieningen

De beheerkosten voor groenvoorzieningen zijn bepaald op basis van standaard werkpakketten voor (openbare) groenvoorzieningen. Voor het maaien van grasse vegetaties worden verschillende maairegimes toegepast:

- a) bermen, taluds, kruidenrijke graslanden: 2x/jaar maaien en afvoeren van het maaisel;
- b) graspaden: 4 tot 6x per jaar maaien (klepelen, maaisel laten liggen).
- c) oevers en plas-draszones worden 1x/3 jaar gemaaid waarbij het maaisel wordt afgevoerd; de maaiwerkzaamheden worden gefaseerd in ruimte en tijd uitgevoerd.

De beheerkosten zijn exclusief de acceptatiekosten.

Kunstwerken

Voor de kunstwerken is uitgegaan van percentages van de realisatiekosten. Voor normale constructies is een percentage van 1,0%/jaar aangehouden voor de beheer- en onderhoudskosten. Voor de constructies met beweegbare delen (sluizen, gemalen en stuwen) is een percentage van 2,5%/jaar aangehouden in verband met de elektrotechnische en werktuigbouwkundige onderdelen. Bij de poldersluis is het uitgangspunt dat deze bestuurd worden door middel van zelf-bediening en er geen toezicht op wordt gehouden. In verband met de primaire kerende functie van de Zeesluis zijn hier wel personele kosten meegenomen.

Voor de exploitatie kosten zijn geen afschrijvingskosten meegenomen omdat dit doorgaans niet gebruikelijk is bij dergelijke projecten.

4.3 Samenvatting kosten aanleg en beheer

Tabel 4.1 geeft inzicht in de totale kosten voor de aanleg en beheer van het project Laakzone, alsmede de onderverdeling naar de verschillende deelgebieden. De onderliggende gedetailleerde kostenramingen zijn opgenomen in bijlage 4.

Tabel 4.1 Kosten realisatie en beheer

VERZAMELSTAAT DEELGEBIED 1 T/M 5	REALISATIEKOSTEN	BEHEERKOSTEN per jaar
GRONDVERVERING		
Deelgebied 1: Laak VH-BSW	€ 219.000	
Deelgebied 2: Laak BSW-NKN	€ 6.000	
Deelgebied 3: de Verbinding	€ 211.000	
Deelgebied 4: Rengerswetering	€ 137.000	
Deelgebied 5: Haarbrug	€ 322.000	
Subtotaal Grondverwerving	€ 895.000	
UITVOERING		
Deelgebied 1: Laak VH-BSW	€ 1.208.000	€ 22.600
Deelgebied 2: Laak BSW-NKN	€ 287.000	€ 16.500
Deelgebied 3: de Verbinding	€ 2.459.000	€ 37.100
Deelgebied 4: Rengerswetering	€ 3.873.000	€ 185.600
Deelgebied 5: Haarbrug	€ 545.000	€ 20.500
Subtotaal	€ 8.372.000	€ 282.300
<i>Staartposten aannemer</i>		
8% Algemene kosten	€ 669.760	€ 22.584
10% Uitvoeringskosten	€ 837.200	€ 28.230
4% Winst en risico	€ 334.880	€ 11.292
Subtotaal Uitvoering	€ 10.213.840	€ 344.406
PLANKOSTEN		
5% Voorbereidingskosten uitvoering	€ 418.600	€ 14.100
TOTAAL GERAAMDE KOSTEN, excl. BTW	€ 11.527.440	€ 358.506

5

Uitvoeringsprogramma

5.1 Uitvoeringsvoorbereiding

In de uitvoeringsvoorbereiding speelt de grondverwerving een cruciale rol. Immers, het plan dient in beginsel op basis van vrijwilligheid te worden gerealiseerd. Het wensbeeld voor de recreatieve ontwikkeling is vastgelegd in de voorliggende rapportage/plan. Voorafgaand aan de verdere uitwerking zal nu eerst nauwkeurig in beeld gebracht moeten worden waar de kansen voor realisatie liggen (grondverwerving, medegebruik) en welke planonderdelen eventueel niet haalbaar zijn.

Grondverwerving

Voor de uitvoering van het integrale Ontwikkelingsplan Laakzone is circa 17 ha grond nodig. Om deze hectaren op de juiste locatie te situeren heeft de verwerker een grondbank nodig, waarmee actief geruild kan worden. De gemeente Bunschoten heeft reeds enkele percelen in eigendom in de omgeving van "De Kooij". Daarnaast zijn er wellicht kansen door één bedrijf te beëindigen cq. te verplaatsen, waarmee ruimte ontstaat voor zowel de recreatieve ontwikkelingen als verbeteringen voor de agrarische functies.

Omdat over het algemeen veel randen van percelen benodigd zijn, kan een kavelruil op grotere schaal kansen creëren om de gronden te verwerven. Een kavelruil kan bijvoorbeeld ook de productieomstandigheden voor de boeren verbeteren (bijv. grotere huiskavel of een veldkavel dichterbij).

Vervolgtraject

Zodra de beschikbare gronden bekend zijn kan per deelgebied/deeltraject de verdere uitwerking ter hand worden genomen. De randvoorwaarden en wensen zijn bekend, zodat een concreet ontwerp kan worden gemaakt. De te volgen planvormingsstappen zijn:

1. Onderzoeken
 - archeologisch onderzoek
 - flora- en faunawetonderzoek
 - bodemonderzoek (?)
2. Vooroverleg grondeigenaren
 - verwerving benodigde gronden
 - beheerovereenkomsten recreatief medegebruik (klompenpaden)
3. Definitief Ontwerp
 - opstellen definitief ontwerp op basis van beschikbare gronden, belemmeringen en kansen die zich voordoen.
4. Procedures doorlopen (zie paragraaf 5.2)
 - Ruimtelijke Ordening
 - Vergunningen
 - Subsidieaanvragen
5. Uitvoeringsvoorbereiding
 - opstellen bestek en werktekeningen
 - aanbesteding en gunning

- opstellen gedragscode(s) voor Flora- en Faunawet soorten
- 6. Start uitvoering
 - rekening houden met beperkingsperioden (weide)vogels en ander Flora- en faunawet soorten!
 - sluiten beheerovereenkomsten recreatief medegebruik (klompenpaden).

De planvormingsstappen 2 t/m 6 kunnen zonodig per deelgebied afzonderlijk worden doorlopen. De diverse onderzoeken (stap 1) kunnen het beste in één keer voor het hele plangebied worden uitgevoerd.

5.2 Vergunningen en procedures

Voor de te doorlopen procedures is een procedureplanning opgenomen in bijlage 5. De procedureplanning beoogt het management, dat verantwoordelijk is voor de realisatie van het project, helderheid en inzicht te verschaffen op de nog te doorlopen planvormingsstappen.

De strategische procedureplanning vormt in feite de weergave van een ambtelijke en bestuurlijke weg (planvormingstrajecten en procedures) die nog begaan moet worden. Het is de lijn die de projectleiding uitzet, om tot zorgvuldig voorbereide, voor de Afdeling Bestuursrechtspraak van de Raad van State (ABRvS) houdbare, besluiten te komen.

Overzicht procedures

In het overzicht (bijlage 5) zijn globaal de procedures opgenomen die moeten worden doorlopen om de ontwikkeling van de Laakzone 'als plan' mogelijk te maken. In de planning zijn de procedures opgenomen die redelijkerwijs kunnen worden voorzien. Uitgangspunt hierbij is dat het project zich vooralsnog in de ontwerpfasen bevindt. Daarom is gekozen voor een globale beschrijving van de procedures waarbij een algemeen tijdsverloop wordt aangehouden.

Gelet op de fase waarin de ontwikkeling van het project zich nu bevindt, in de ontwerpfasen met weinig zekerheid over het definitieve ontwerp, is het niet mogelijk een volledig overzicht van te doorlopen procedures te verschaffen. Daarom is er voor gekozen om geen uitvoeringsvergunningen (kapvergunning etc.) in de planning op te nemen.

Onderstaand is een overzicht gegeven van de te doorlopen procedures ten behoeve van de realisatie van het project de Laakzone:

- partiële herziening Streekplan (eventueel);
- (partiële) herzieningen vigerende bestemmingsplannen;
- artikel 19 WRO (lid 2);
- grondverwerving middels bestemmingsplanonteyening (eventueel).

Algemene opmerkingen

Enkele algemene kanttekeningen ten aanzien van de procedures:

- wanneer de verschillende activiteiten/projecten nauwkeuriger zijn gedefinieerd, wordt geadviseerd een vergunningeninventarisatie uit te laten voeren om ook een volledig overzicht te verkrijgen over de uitvoeringsgerelateerde vergunningen;
- een voorlopige voorziening kan slechts worden aangevraagd als tevens bezwaar cq. beroep is aangetekend tegen een besluit.;
- de behandeltermijnen voor een voorlopige voorziening, beroep of hoger beroep zijn per geval anders. In de globale planning is daarom bij de planologi-

sche procedures geen termijn opgenomen voor deze procedures. De bij de onteigeningsprocedure opgenomen termijnen zijn indicatieve termijnen.

Opmerkingen procedures

Enkele opmerkingen ten aanzien van de procedures inzake de ontwikkeling van de Laakzone zijn onderstaand uiteengezet.

- *Partiële herziening streekplan*

Bij ruimtelijke ontwikkelingen is van belang dat deze in overeenstemming zijn met het provinciaal beleid. Op basis van het voorliggende Voorlopig Ontwerp kan nog niet in beeld worden gebracht of de voorgestane ontwikkelingen 100% in overeenstemming zijn met het provinciale streekplan. Voor de volledigheid is de procedure voor een (partieële) herziening van het streekplan in de procedureplanning opgenomen, indien mocht blijken dat het ontwerp niet past binnen het geldende streekplan.

- *Bestemmingsplan volgens huidige WRO of volgens nieuwe WRO-procedure*

Momenteel gaat het Ministerie van VROM ervan uit dat de Nieuwe WRO per 1 juli 2008 in werking zal treden. Daarmee rijst de vraag of de bestemmingsplannen de procedure van de huidige WRO of de nieuwe WRO dienen te volgen. Het moment waarop het ontwerp-bestemmingsplan ter inzage wordt gelegd, is bepalend voor de te doorlopen procedure. Indien het ontwerp-bestemmingsplan vóór 1 juli 2008 ter inzage wordt gelegd, moet de huidige WRO-procedure doorlopen worden. Indien het ontwerp-bestemmingsplan ná 1 juli 2008 ter inzage wordt gelegd, dient de nieuwe WRO-procedure doorlopen te worden. Echter, er is geen zekerheid te geven omtrent de vraag of de nieuwe WRO ook daadwerkelijk ingaat per 1 juli 2008, of dat er een (opnieuw) vertraging van de datum van inwerkingtreding optreedt.

In de globale planning is er vanuit gegaan dat het ontwerp-bestemmingsplan vóór 1 juli 2008 ter inzage wordt gelegd. Daarom is in de planning de bestemmingsplanprocedure onder de regels van de huidige WRO-procedure opgenomen.

- *Bestemmingsplan en vrijstellingsprocedure*

Het voorontwerp-bestemmingsplan (VO-BP) wordt mede gebaseerd op het op te stellen definitieve ontwerp van de Laakzone. De artikel 19 lid 2 WRO-procedure is gebaseerd op het opgestelde bestemmingsplan.

Ook bij de planning van de artikel 19 lid 2 WRO-procedure is uitgegaan van de huidige WRO.

- *Grondverwerving*

Opgemerkt wordt dat grondverwerving, in ieder geval in eerste instantie, via minnelijke weg plaatsvindt. Voor de volledigheid is een globale beschrijving van de onteigeningsprocedure opgenomen. Op de administratiefrechtelijke onteigeningsprocedure is afdeling 3.4 van de Algemene wet bestuursrecht van toepassing (Awb). De in de procedureplanning opgenomen termijn voor het voorbereiden van het onteigeningsbesluit is indicatief. Gelet op het bepaalde in afdeling 3.4 Awb kan de voorbereidingsprocedure langer duren. In de planning is er voor gekozen de onteigeningsstukken ter inzage te leggen na het ter inzage leggen van het ontwerpbestemmingsplan. Dit omdat het bestemmingsplan toegevoegd dient te worden aan het onteigeningsplan.

De onteigeningsprocedure en de bestemmingsplanprocedure kunnen parallel lopen. Dit is niet opgenomen in de procedureplanning. Wanneer gekozen wordt voor het parallel laten verlopen van de procedures dan dient hier in het opgestelde bestemmingsplan te zijn voorzien middels het aanwijzen van zogenaamde artikel 13 WRO-gronden. Deze gronden worden dan specifiek aangeduid als zijnde gronden waarvan de verwerkelijking in de naaste toekomst nodig wordt geacht.

Pas nadat het bestemmingplan onherroepelijk is geworden, kan gestart worden met de (feitelijke) onteigening.¹

- Voorbereidingsbesluit (Vbb; art. 21 WRO)
Een voorbereidingsbesluit kan genomen worden ter voorbereiding van een nieuw bestemmingsplan. Onder het regime van de huidige WRO kan een Vbb voor een termijn van één jaar worden genomen. In de planning is het procedureverloop van een voorbereidingsbesluit niet opgenomen.

5.3 Financieringsbronnen

Door de Stichting Vernieuwing Gelderse Vallei (SVGV) is aangegeven dat het moeilijk is nu al bepalen hoe het project Laakzone gefinancierd kan worden. De provincie Utrecht is welwillend in het verlenen van een bijdrage en (Europese) subsidies mits de andere partijen ook een aanzienlijk deel van het project financieren (cofinanciering). Indien gemeentes, waterschap en het Ontwikkelingsbedrijf Vathorst een groot deel financieren is het mogelijk dat voor de uitvoeringskosten (exclusief de verwervingskosten) de provincie bereid is ongeveer 25% bij te dragen en dat er ongeveer 25% uit subsidies te halen is.

Welke subsidies dit betreft is vooralsnog niet bekend omdat deze kaders nog vastgesteld moeten worden, maar wel is bekend dat er hier veel mogelijkheden liggen. Te denken valt hierbij aan subsidies in het kader van het Nationaal Landschap, het bovenlokaal belang, Agenda Vitaal Platteland, D2 gelden Structuurfonds, toerisme en recreatie.

Naast de provincie Utrecht zijn er wellicht ook (beperkte) subsidiemogelijkheden bij de provincie Gelderland aangezien het voorliggende Voorlopig Ontwerp Laakzone ook voor een klein gedeelte binnen de provinciegrens van Gelderland valt cq. raakvlakken heeft met de regionale recreatieve structuur.

De SVGV geeft aan bereid te zijn op te treden als intermediair tussen de provincie en de betrokken partijen. Op basis van het onderhavige Voorlopig Ontwerp kunnen gesprekken worden aangegaan met het SVGV en de provincies over de mogelijkheden en bereidwilligheid van financiering.

Door de SVGV is aangegeven dat op basis van de concrete plannen het zaak is voortvarend met de provincies in gesprek te gaan om zo in een vroeg stadium te kunnen anticiperen op het subsidiebeleid.

5.4 Fasering

Qua uitvoering van het project Laakzone wordt nadrukkelijk aansluiting gezocht bij reeds lopende ontwikkelingen in het gebied:

¹ Uit: Handboek Grondzaken (Deel B3 'Onteigening', paragraaf 2.1. 'Titel IV: Bestemmingsplanonteigening', p.6-B3-2). VNG (2007), *Handboek Grondzaken*, Den Haag, SDU Uitgevers. Het Handboek is bijgewerkt tot Supplement 26-juni 2007.

- deelgebied 1 en 2 (Laak) is direct gekoppeld aan de waterhuishoudkundige aanpassingen aan de Laak;
- deelgebied 4 (Rengerswetering) heeft een raakvlak met de aangrenzende geprojecteerde woonwijk Rengerswetering;
- bij deelgebied 5 is een raakvlak aanwezig met de toekomstige ontwikkeling van het bedrijventerrein Haarbrug-Zuid.

Deelgebied 3 (de verbinding) is in feite het enige deelproject dat als een autonoom project tot ontwikkeling moet worden gebracht.

In de tijd gezien heeft deelgebied 1/2 (de Laak) op dit moment het meeste zicht op uitvoering. Het Waterschap start medio 2008 de uitvoeringsvoorbereiding voor de waterhuishoudkundige werkzaamheden aan de Laak. In dat kader wordt de verbreding van het water en het aanleggen van de recreatieve paden (op de kades) integraal meegenomen. Het Voorlopig Ontwerp Laakzone biedt daartoe concrete bouwstenen. Voor de (extra) recreatieve maatregelen dienen fondsen ter beschikking te worden gesteld.

6

Meerwaarde van de Laakzone

Oorspronkelijk uitgangspunt voor de Ontwikkelingsvisie Laakzone was de recreatieve ontwikkeling van de Laak. Tijdens de planvorming bleek al snel dat de recreatieve mogelijkheden van de Laak relatief beperkt zijn en de consequenties voor actuele natuur en landschapswaarden relatief groot.

Nieuwe inzichten hebben de koers verlegd naar een recreatieve ontwikkeling van de Laak in een breder kader, waarbij het plangebied is opgerekt tot aan de bebouwde kom van Bunschoten. Het accent van de recreatieve ontwikkeling verschuift hiermee van de Laak naar de stadsrandzone (Rengerswetering), waardoor de cultuurhistorische en landschappelijke context van de Laak in tact blijft.

In het gebied tussen Vathorst, de Laak en Bunschoten zijn de recreatieve routenetwerken significant uitgebreid en verbeterd in combinatie met nieuwe natuur en landschapsontwikkeling. De 'verstoring' van de recreatieve activiteiten is daarbij zoveel mogelijk gekoppeld aan bestaande verstoringbronnen in het landschap, zoals wegen en stadsranden. Waar deze koppeling niet mogelijk is, zijn de recreatieve voorzieningen primair gericht op extensieve, natuurgerichte reactie (wandelen op graspaden). Op deze wijze wordt een effectieve functioneel-ruimtelijke zonering in het recreatief gebruik bewerkstelligd, die ruimte biedt voor de ontwikkeling van recreatief (mede)gebruik én natuurwaarden. De koppeling van belangrijke recreatieve routes aan de stadsranden betekent een vermindering van de verstoring in zeer open landschap (weidevogels).

Per saldo resulteert het Voorlopig Ontwerp Laakzone in:

recreatie

- 5,4 km vaarroute (sloepen en kano's)
- 5,8 km wandelpaden (klompenpaden op kades en door de landerijen)
- 6,4 km ruiterspaden (deels in berm Zevenhuizerstraat)
- 7,4 km fiets-/wandelpaden (verbetering bestaande infrastructuur en nieuwe 'kortsluitroutes')

natuur

- 8,5 ha nieuwe natuur ('Eilandenrijk', 'de Verbinding' en bij de knik in de Laak)
- natuurvriendelijke oevers langs grote delen van de vaarroutes
- effectieve functioneel-ruimtelijke zonering recreatie ↔ natuur (weidevogels)

landschap

- inpassing op basis van landschappelijke basisstructuur
- behoud cultuurhistorische structuren en patronen
- landschappelijke inpassing bedrijventerrein Haarbrug

overige voorzieningen

- 1 poldersluis ("De Kooij")
- 1 zeesluis (Zeedijk)
- 4 verkeersbruggen
- 2 boerderijbruggen
- 5 recreatieve bruggen

