

Herontwikkeling Holleblok

Resultaten haalbaarheidsonderzoek

Huizen

12 maart 2026

SVP

Colofon

Opdrachtgever:



Team :

SVP

SWECO

stad
kwadraat

bureau voor gebiedscommunicatie

Publicatiedatum

12 maart 2026

Adres

SVP Architectuur en Stedenbouw
't Zand 17, 3811 GB Amersfoort

E-mail

info@svp-svp.nl

Voor het geheel of gedeeltelijk overnemen of bewerken van artikelen en/of beeldmateriaal dient men toestemming aan SVP te vragen. In de meeste gevallen zal die graag worden gegeven.

Voorbehoud

Aan deze publicatie kunnen geen rechten worden ontleend.

Herontwikkeling Holleblok

Resultaten haalbaarheidsonderzoek

Huizen

12 maart 2026





Inhoudsopgave

| | |
|--|----|
| 1. Inleiding - aanleiding | 6 |
| 2. Proces en participatie | 8 |
| 3. Wijkanalyse en ambities | 12 |
| Samenvatting analyse: Wat willen we verbeteren? | 24 |
| Samenvatting ambities: Wat willen we bereiken? | 25 |
| 4. Programma | 26 |
| 5. Scenariostudie | 28 |
| Scenario Holleblok 2.0 | 30 |
| Scenario Groen Hart | 34 |
| Scenario Wijkplein | 38 |
| 6. Aandachtspunten, randvoorwaarden en verdieping | 42 |
| Fasering | 42 |
| Verkeerskundige aandachtspunten voor de verdere uitwerking | 44 |
| Financiële aandachtspunten | 46 |
| 7. Reacties op scenario's en bouwstenen | 50 |
| Reacties in pressurecooker | 50 |
| Reacties op bouwstenen in Mentimeter | 54 |
| Overige reacties via Mentimeter en email | 55 |
| Samenvatting participatieproces tot nu toe | 56 |
| 8. Globale gebiedsvisie Holleblok | 58 |
| 9. Conclusie en vervolgstappen en -onderzoeken | 61 |



1. Inleiding - aanleiding

Zowel bestuurlijk als vanuit inwoners en winkeliers is er behoefte om het Holleblok te revitaliseren. Het gebied is in de jaren '70 bedacht en gerealiseerd. Hoewel de verschillende functies nog steeds aansluiten bij de behoefte van inwoners, past het niet meer bij de gewenste inrichting van deze tijd. Het is erg versteend en in delen van het gebied wordt overlast (van jeugd) ervaren. Ook is het gemeentelijke maatschappelijk vastgoed in het Holleblok aan vervanging toe.

Bestuursopdracht

Zo wordt de opgave voor het Holleblok in een paar zinnen beschreven in de bestuursopdracht initiatiefase herontwikkeling Holleblok (2 februari 2025). Ook wordt in de bestuursopdracht gesteld dat een integrale herontwikkeling kansen biedt om het gebied te verfraaien, toekomstbestendig te maken en uit te laten groeien tot een aangename verblijfspot voor inwoners, met (behoud van) de

functies wonen, onderwijs, sport, welzijn, zorg en detailhandel. Daarin kan ook de wens van de eigenaar van de supermarkt worden meegenomen om de supermarkt te vergroten. Bovendien is er grote behoefte aan woningen in Huizen. Specifiek voor de Huizermaat is er vooral behoefte aan woningen voor senioren. Hier kan bij een integrale herontwikkeling van het Holleblok in worden voorzien. Op die manier kan revitalisatie van het Holleblok een boost voor de hele wijk en de bewoners betekenen.

In de bestuursopdracht zijn de beleidsuitgangspunten en kaders geformuleerd waarbinnen de herontwikkeling zou moeten plaatsvinden.

Haalbaarheidsfase

De herontwikkeling van het Holleblok is een complexe opgave. De integraliteit van de opgave, de vele stakeholders, de beperkte ruimte en de fasering maken het zowel ruimtelijk, logistiek als financieel complex. Het nadenken over de herontwikkeling is daarom gestart met een haalbaarheidsfase. Daarin is op hoofdlijnen onderzocht of herontwikkeling in ruimtelijk, verkeerskundig en in financieel opzicht haalbaar lijkt.

Deze rapportage is het eindproduct van de haalbaarheidsfase. Hierin wordt een (globaal) antwoord gegeven op de volgende zaken:

1. Drie onderscheidende scenario's tonen hoe een vernieuwd Holleblok eruit zou kunnen zien. Deze scenario's zijn nadrukkelijk geen plannen waaruit een keuze dient te worden gemaakt, maar als mogelijke combinaties van bepaalde 'bouwstenen'. Er is daarom vooral gekeken naar deze bouwstenen: wat werkt en wat niet, waar zitten de grootste zorgen en wat moet nader onderzocht worden om te komen tot een stedenbouwkundig masterplan? In de vervolgfase dient nader onderzocht te worden welke combinatie van bouwstenen passend en haalbaar is.
2. Er is nadrukkelijk aandacht geweest voor verkeer. Er is gekeken naar parkeren en bereikbaarheid via de Onderwei en de Tjonger voor auto's en vrachtverkeer. Maar er is ook gekeken naar langzaamverkeer en toegankelijkheid voor minder validen. Hieruit blijkt dat verkeer een zeer bepalend onderwerp is waar nader onderzoek voor nodig is, waarbij verder gekeken dient te worden dan het Holleblok zelf.
3. De scenario's zijn globaal onderzocht op hun financiële haalbaarheid.
4. Er is gekeken wat een passende rol is voor de gemeente.
5. Er is op verschillende manieren geparticipeerd om reacties op de scenario's en de bouwstenen op te halen. Ook is een participatieplan opgesteld voor de vervolgfase.

Leeswijzer

In deze rapportage wordt verslag gedaan van de haalbaarheidsfase en het resultaat daarvan. In hoofdstuk 2 wordt beschreven hoe het participatieproces er tot nu toe uit heeft gezien, en wat het participatieplan is voor het vervolg. In hoofdstuk 3 worden op verschillende thema's de bestuurlijke kaders en een analyse van de huidige situatie weergegeven, van waaruit ambities voor de toekomstige situatie zijn geformuleerd. In hoofdstuk 4 wordt het programma weergegeven waarmee in deze haalbaarheidsfase rekening is gehouden. Vanuit dit programma en de ambities zijn de drie scenario's opgesteld. In hoofdstuk 5 worden deze scenario's, en de bouwstenen waaruit deze bestaan, nader toegelicht. De aandachtspunten voor de vervolgfase, op het gebied van fasering, verkeer, financiële haalbaarheid en de rol van de gemeente, zijn beschreven in hoofdstuk 6. In hoofdstuk 7 zijn de reacties op de scenario's en de bouwstenen beschreven zoals deze zijn opgehaald tijdens de verschillende participatiemomenten. Van daaruit kan al een globale gebiedsvisie worden opgesteld, die wordt beschreven in hoofdstuk 8. In hoofdstuk 9 worden tenslotte conclusies getrokken en beschreven welke onderzoeken er nodig zijn om te komen tot een masterplan.

2. Proces en participatie

Belanghebbenden vanaf dag één betrekken

De herontwikkeling van het Holleblok is alleen haalbaar als alle eigenaren, huurders en gebruikers mee willen en kunnen doen. Daarom is vanuit deze verschillende groepen een aantal belanghebbenden betrokken in de haalbaarheidsfase. Dit zijn:

- Supermarkt Nettorama (eigenaar)
- De Driemaster (eigenaar kiosken)
- Beuker wielersport (eigenaar)
- Horeca San Giorgo en Snackland (eigenaar/exploitant)
- Gezondheidscentrum Huizermaat (eigenaar)
- De Tweemaster (basisschool)
- De Parel (basisschool)
- De Gooische Montessorischool (basisschool)
- SRO (beheerder gymzalen)
- 't Startblok (kinderopvang)
- Stichting Kinderopvang Huizen (kinderopvang)
- Versa Welzijn (gebruiker wijkcentrum)
- Bestuursleden van Buurtpreventie Vereniging

De meeste van deze belanghebbenden zijn aan het begin van het proces geïnterviewd om hun wensen en ideeën op te halen, te horen hoe zij tegen herontwikkeling aankijken en wat daarbij hun grootste zorgen zijn. Alle geïnterviewden gaven aan in beginsel positief te staan tegenover herontwikkeling. Het is voor iedereen duidelijk dat een kwaliteit-simpuls noodzakelijk is voor een vitaal Holleblok.

Zorgen betreffen met name zaken als uitstraling, verkeer, veiligheid (hangjongeren) en verblijfskwaliteit. En uiteraard de financiële haalbaarheid, fasering en mogelijke overlast tijdens de bouw. Een verslag van de interviews is als bijlage toegevoegd.

Scholen

Ook met de scholen is gezamenlijk overleg gevoerd. Alle scholen gaven aan dat de huidige panden grote bouwtechnische mankementen hebben. Tegelijkertijd is de architectonische kwaliteit van met name het interieur groot, zeggen

ook de scholen zelf. Wel kan de herkenbaarheid van elke school, en van de entree in het bijzonder, veel beter. Dat zou bij nieuwbouw sterk kunnen verbeteren. Ook de verkeerssituatie rond het halen en brengen kan beter, niet alleen door dit beter te faciliteren maar ook door kinderen en ouders te stimuleren om te voet of met de fiets te komen. De scholen doen daar naar eigen zeggen al veel aan.

Enquête

Omwonenden en gebruikers van het Holleblok zijn gedurende een middag op straat gevraagd naar hun mening over het huidige Holleblok, en over de wensen, ideeën maar ook zorgen die zij hebben bij een eventuele vernieuwing van het Holleblok. Hieruit kwam naar voren dat het huidige Holleblok zeer gewaardeerd wordt wat betreft aanbod van voorzieningen, en dat dit zeker behouden moet blijven. Tegelijkertijd mist men groen en is er veel overlast van hangjongeren en fietsen (fatbikes) door het gebied. In combinatie met de vele donkere hoekjes en het gebrek aan ogen op straat zijn er

sterke gevoelens van onveiligheid. Het toevoegen van woningen is mede daarom een goed idee volgens veel mensen. Wel is er grote bezorgheid over de bereikbaarheid, zowel qua verkeersdrukte op de toegangswegen als wat betreft parkeren. Veel mensen geven aan dat het nu al te druk is, wat zorgt voor overlast en onveilige situaties. De vragen en uitkomsten van de enquête zijn als bijlagen toegevoegd.

Pressurecookers

Gedurende de haalbaarheidsfase hebben twee zogeheten pressurecookers plaatsgevonden. Dit zijn werksessies met de gemeente, deskundigen op het gebied van stedenbouw, verkeer en planeconomie en de hiernaast genoemde belanghebbenden, waarbij gezamenlijk aan het plan wordt gewerkt. Alle hierboven genoemde belanghebbenden waren uitgenodigd, verreweg de meesten hebben ook meegedaan. De verslagen van beide pressurecookers zijn als bijlagen toegevoegd.

De eerste pressurecooker ging over het aanscherpen van de ambities en uitgangspunten. In vijf kleine groepjes is gepuzzeld met het programma (zie blz 26 voor een beschrijving van het beoogde programma). Dat leverde vijf verschillende collages of modellen op, waaruit globaal gezien 3 denkrichtingen uit naar voren kwamen (zie afbeeldingen hiernaast). Deze denkrichtingen zijn daarna uitge-

werkt in drie scenario's.

In de tweede pressurecooker zijn de scenario's besproken en is een reactie opgehaald op de 'bouwstenen' waaruit deze scenario's zijn opgebouwd (zie hoofdstuk 5 voor een beschrijving van de scenario's en wat onder 'bouwstenen' wordt verstaan). Hieruit is gebleken waar enthousiasme zit en waar niet, waar zorgen zitten en wat verder uitgezocht moet worden in de uitwerking. In hoofdstuk 7 wordt dit nader toegelicht.



Denkrichting 1. Het parkeren volledig op maaiveld en renovatie van de bestaand schoolgebouwen.



Denkrichting 2. Doortrekken van het groen en het fietspad vanuit het park door het Holleblok en een combinatie van gebouwd en maaiveld parkeren.



Denkrichting 3. Het parkeren grotendeels halfverdiept onder een groot plein.

Bewonersbijeenkomsten

Begin februari zijn in totaal 3 bewonersbijeenkomsten gehouden, waarvoor uitnodigingen zijn verstuurd naar ruim 900 adressen in de omgeving van het Holleblok. De bijeenkomsten waren op donderdagmiddag en -avond en op zaterdagochtend. Dat heeft geresulteerd in 3 druk bezochte bijeenkomsten. De totale opkomst wordt geschat op 200 mensen.

Iedere bijeenkomst startte met een interview met wethouder Roland Boom en een presentatie van de scenario's door Maartje Luisman van bureau SVP.



Impressie van de pressurecooker-avonden.

Daarna was er gelegenheid om bij diverse panelen in gesprek te gaan met de gemeente en deskundigen op het gebied van stedenbouw en verkeer. Door middel van een 'mentimeter' (een digitale enquête) werden mensen gevraagd hun mening te geven over de bouwstenen, maar konden ook andere opmerkingen en vragen worden doorgegeven. De enquête was ook op papier beschikbaar voor mensen die moeilijk met mentimeter overweg konden. Zowel de presentatie (op film vastgelegd) als de panelen en een link naar de mentimeter zijn na de bijeenkomsten op de gemeentelijke website geplaatst, zodat deze informatie voor iedereen



Presentatie tijdens de bewonersbijeenkomst.

beschikbaar was. De mentimeter kon tot 19 februari worden ingevuld. De opbrengst van de bijeenkomsten worden in hoofdstuk 7 nader toegelicht.

Tussentijds participatieverslag

Van het participatieproces tot nu toe is een tussentijds participatieverslag gemaakt, waarin de hier benoemde participatiemomenten nader worden toegelicht. Dit verslag is als bijlage toegevoegd.



Met Mentimeter zijn reacties bij bewoners opgehaald.

Participatieplan en planning proces

Voor het vervolgproces is een plan voor de communicatie en participatie opgesteld. De verschillende belanghebbenden worden elk op hun eigen manier betrokken: via bilaterale overleggen, in een grotere groep voor een integrale afstemming ('projectgroep +') en in aparte bijeenkomsten voor

ondernemers en eigenaren. Een groep bewoners wordt op eigen verzoek betrokken via een klankbordgroep, die veel kennis heeft over wat er in de omgeving leeft.

In onderstaand schema ziet u hoe het participatieproces er uit ziet en wat de globale planning is. Specifiek voor verkeer moet nog worden nagedacht hoe bewoners van de toegangswegen naar het Holleblok betrokken kunnen worden. Het plan voor de communicatie en participatie is als bijlage toegevoegd.



* exacte datum nader te bepalen. Hou de gemeentelijke website in de gaten voor de meest recente informatie.

3. Wijkanalyse en ambities

De herontwikkeling van het Holleblok is complexe opgave op een gevoelige locatie, middenin de wijk Huizermaat. Een nauwkeurige analyse van de bestaande situatie in haar context is daarom noodzakelijk. In dit hoofdstuk wordt de locatie geanalyseerd op verschillende thema's. In blauwe blokken zijn de kaders en uitgangspunten vanuit de bestuursopdracht weergegeven. Het hoofdstuk eindigt met een overzichtskaart waarop alle aspecten waarop verbetering wenselijk is zijn weergegeven, en met zes ambities die zijn geformuleerd vanuit de bestuursopdracht en de analyse.

Stedenbouwkundig

Huizermaat ligt in de lager gelegen polders naast de oude dorpskern van Huizen en is ontstaan nadat Huizen in 1967 als groeikern werd aangewezen door het Rijk. In een periode van circa 20 jaar verdubbelde het aantal inwoners van Huizen, van circa 20.000 in 1970 naar ruim 40.000 in 1990. Huizermaat werd volgens de idealen van destijds ontworpen, met een ruime, wat naar binnen gekeerde opzet met kronkelige woonstraten, een menselijke maat en veel ruimte voor groen.

Het Holleblok ligt centraal in de wijk Huizermaat, op de kop van het eveneens centrale Bad Vilbelpark. Huizermaat is een typische jaren '70 'bloemkoolwijk'. Ruimtelijke kenmerken zijn het vele groen en de menselijke maat. Het woningaanbod bestaat grotendeels uit eengezinswoningen.

Typisch voor de architectuur uit deze periode zijn de vele verspringingen in bouwhoogtes en rooilijnen. Dat zie je duidelijk terug in de bebouwing in en rondom het Holleblok, bijvoorbeeld langs de

1960



1975



2000



Onderwei, Sporkenhout en in de schoolgebouwen.

Het Holleblok heeft een sterk introverte opzet. Achterkanten van winkels, maar ook achterkanten van veel bestaande woningen eromheen, bepalen

Opgave bestuursopdracht:

- *Versterk de relatie met het Bad Vilbelpark.*
- *Verbeter verbindingen tussen het Holleblok met de omgeving en zorg voor logische doorgaande routes voor langzaam verkeer.*
- *Indien er een binnenkant en buitenkant komt, zorg dan voor een tweezijdige oriëntatie.*
- *De ontwikkeling moet passen bij de maat en schaal van de wijk en moet aansluiten bij de structuralistische opzet.*
- *Uitgangspunt is drie tot vier bouwlagen. Wanneer overige wensen en uitgangspunten (zoals bijvoorbeeld vergroening) beter tot hun recht komen, kan hier gemotiveerd maar beperkt van worden afgeweken, waarbij rekening wordt gehouden met bestaande woningen (schaduw en inijk).*
- *Bouwen voor senioren (doorstromen in de wijk, levensloopbestendig, wens is 3 kamerwoning met ruim balkon).*
- *1/3 sociale woningbouw, 1/3 middensegment, 1/3 vrije sector.*



Het Holleblok ligt middenin de wijk Huizermaat, op de kop van het Bad Vilbelpark.



Woningbouw aan het Sporkenhout.



De schoolgebouwen zijn typisch voor de jaren '70.

het beeld als je aankomt bij het Holleblok. De voorzieningen liggen rond een autovrij pleintje, maar zijn vanaf de doorgaande weg Onderwei nauwelijks zichtbaar. Ook zijn er veel 'donkere hoekjes' die uit het zicht liggen. Dit versterkt gevoelens van sociale onveiligheid.

De schoolgebouwen zijn wel naar buiten gericht, maar juist afgekeerd van de pleinruimte tussen de schoolgebouwen. Deze ruimte is met hekken afgesloten omdat hier ook problemen met hangjongeren werden ervaren.

Er liggen dan ook grote kansen om het Holleblok meer te openen naar zijn omgeving en een 'gezicht' te geven naar buiten toe. Dat verbetert de uitstraling van het wijkcentrum maar ook het zicht op de openbare ruimte.



Voorkanten (groen) en achterkanten (rood) in het Holleblok.



Aankomen bij de 'achterkant' van de winkels.



Achterkanten bepalen op veel plekken het beeld.

Groen en water

Waar de wijk Huizermaat een sterke groene kwaliteit heeft, met het recent opgeknapte Bad Vilbelpark als grotere groene ruimte, is het Holleblok sterk versteend. Hittestress is dan ook een steeds groter wordend probleem op zonnige, warme dagen, zoals het kaartje op de volgende pagina laat zien. Door het stenige karakter vormt het Holleblok bovendien een onderbreking in de hoofdgroenstructuur van de wijk, tussen het park en de Voormaat/De Haar.



Groenkaart

Opgave bestuursopdracht:

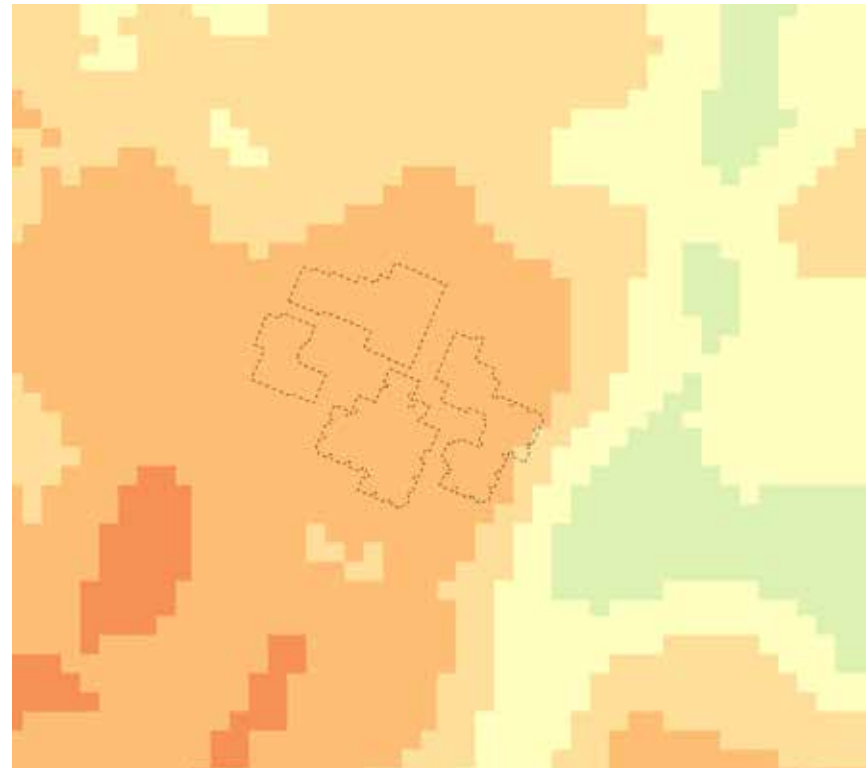
- Goede groene aansluiting op Bad Vilbelpark.
- Waar mogelijk behouden bomen schoolpleinen.
- Minder steen, meer groen.



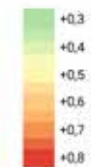
Het Holleblok heeft veel verharding en 'snippergroen'.

Het vergroenen van het Holleblok dient zo meerdere doelen. Op de grotere schaal kan het Holleblok zo een schakel worden in de hoofdgroenstructuur van Huizermaat. Op de schaal van het Holleblok zelf wordt de openbare ruimte door vergroening aantrekkelijker om te verblijven en te ontmoeten, en wordt het Holleblok klimaatadaptiever.

Het is de wens om te voldoen aan de '3-30-300 regel'. Deze richtlijn betekent dat vanuit elke woning tenminste 3 bomen zichtbaar zijn, er 30% boomkroonbedekking is, en dat zich een grotere groene plek binnen 300 meter afstand bevindt. Deze richtlijn helpt gemeenten om toegang tot natuur te bevorderen en de leefomgeving gezonder en klimaatbestendiger te maken, met voordelen zoals verkoeling en biodiversiteit. De wijk Huizermaat als geheel lijkt aan deze regel te voldoen, maar het Holleblok zelf nog niet.



Legenda



Hittestress is groot in versteend Holleblok.



De groene woonkwaliteit van Huizermaat.



Toegang naar het park.



De scholen grenzen aan het park.

Winkelvoorzieningen

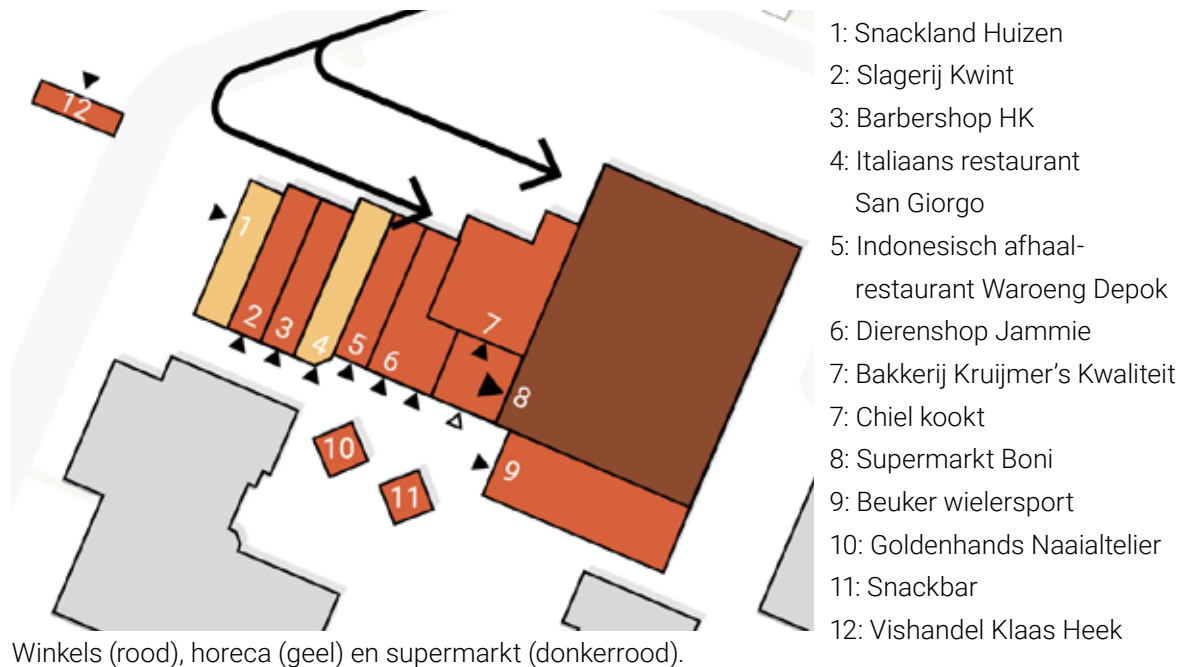
Het Holleblok is een boodschappencentrum, kleiner dan wijkcentrum Oostermeent en uiteraard het dorpscentrum van Huizen, maar groter dan ander boodschappencentra in Huizen. De kracht van het Holleblok zit voor een groot gedeelte in de geweldige mix van voorzieningen, met:

- 3 basisscholen (De Parel, De Tweemaster, Montessori)
- 2 kinderdagverblijforganisaties
- 2 gymzalen
- Wijkcentrum Holleblok
- Gezondheidscentrum Huizermaat met 22 behandelkamers
- supermarkt Nettorama
- 11 winkels (detailhandel, dienstverlening, horeca)

Alle voorzieningen functioneren in principe goed, er is geen leegstand. Om de boodschappenfunctie ter verzorging van de eigen buurt op peil te houden is een vitale supermarkt essentieel. Een passende uitbreiding van de supermarkt is daarom mogelijk, mits het effecten op de andere winkelcentra beperkt is.

Opgave bestuursopdracht:

De vergroting van de supermarkt moet qua omvang aansluiten bij het programma detailhandel (2022) en de omvang van het buurtcentrum.



Voorzieningencentra in en rond Huizen.

Maatschappelijke voorzieningen

De prognose is dat het aantal leerlingen stabiel blijft. De schoolgebouwen zijn echter sterk verouderd en voldoen niet meer aan de eisen van deze tijd. Volgens het Integraal Huisvestingsplan (IHP) zijn de gebouwen zeer lastig te renoveren en te verduurzamen en is daarom gekozen voor nieuw-

Opgave bestuursopdracht:

- *Onderwijs: 3 scholen, in totaal structureel 600 leerlingen, in totaal 3618 m² nodig exclusief buitenruimte voor buiten spelen.*
- *1 grotere sportzaal (dubbele gymzaal) met een oppervlakte van in totaal 1120 m² (incl. kleedruimte etc).*
- *Tevens wens voor buitenruimte direct naast gymzaal om buiten sporten beter te faciliteren.*
- *Ongeveer 100 m² ruimte voor tafeltennisvereniging Huizen (kantine, keuken, bar, bergruimte).*
- *Kinderopvang: vervanging van huidige 1284 m² binnenruimte, waarvan 80 m² in gebruik is door een lokale vereniging.*
- *Visie 'Het kind centraal' met een multifunctioneel onderwijsgebouw (alleen wanneer de scholen zich hier sterk voor willen maken).*
- *Maatschappelijk: Ten minste vervanging van bestaand aantal m² ten behoeve van Versa welzijn en en Zicht op werk.*

bouw. Tegelijkertijd zijn de schoolgebouwen in architectonisch opzicht waardevol en exemplarisch voor de tijd waarin ze gebouwd zijn. De gebouwen hebben weliswaar geen monumentale status, maar het is toch het onderzoeken waard of niet een deel van de bestaande gebouwen behouden kan blijven.

De scholen zien volgens het IHP mogelijkheden om meer met elkaar en met de kinderopvang samen te werken als er sprake is van een nieuwe indeling. Dat sluit aan op de gemeentelijke visie 'Het Kind Centraal', waarin staat hoe samenwerking, binnen en buiten de school, kan bijdragen aan de ontwikkeling van kinderen.



Maatschappelijke voorzieningen

Legenda

- Gezondheidscentrum
- Gymzaal Holleblok
- Wijkcentrum
- De Parel school
- De Tweemaster school
- Gooische Montessorischool
- KDV Peuterschool en 't Startblok, kleindierenvereniging, Montessori (1e verdieping)

Verkeer

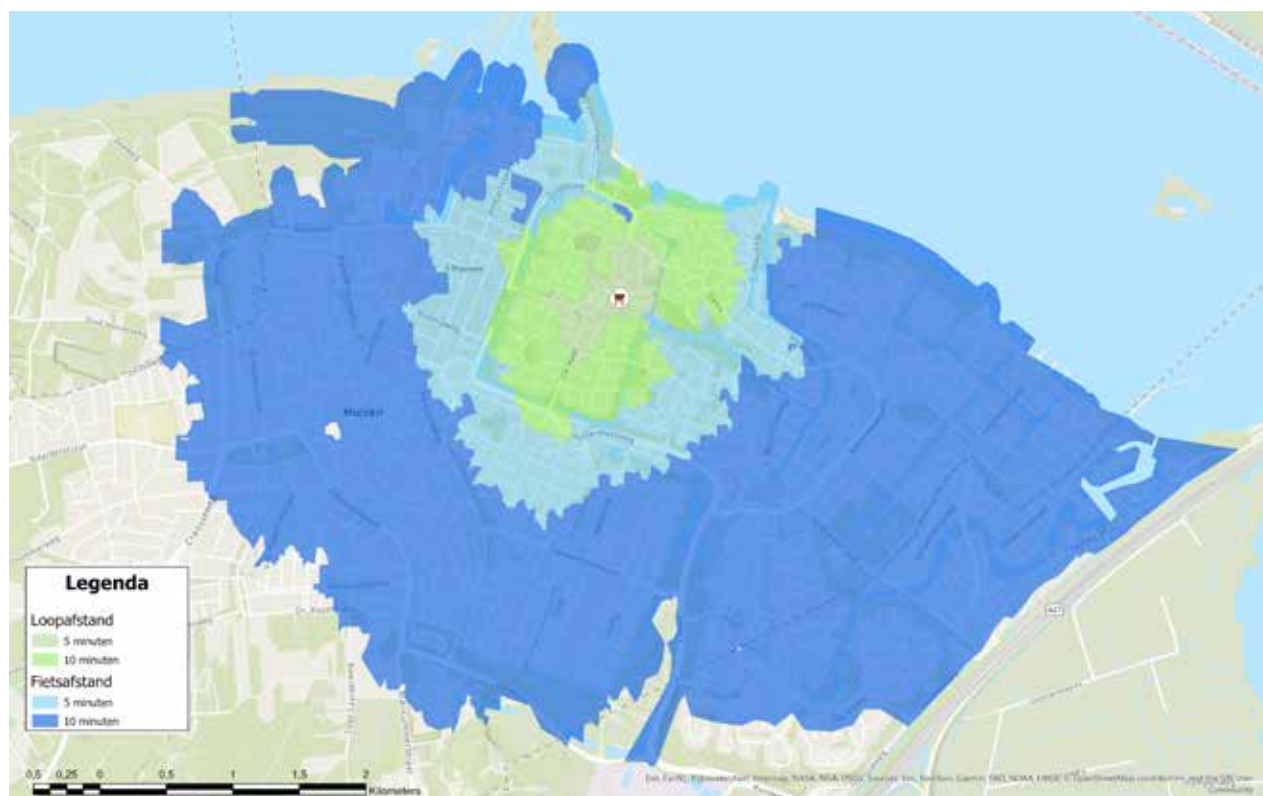
De bereikbaarheid voor alle verkeersstromen is een essentieel en complexe opgave, mede gezien de ligging in het hart van de wijk. In deze paragraaf behandelen we achtereenvolgens en langzaam verkeer, het gemotoriseerd verkeer en het parkeren.

Opgave bestuursopdracht:

- *De huidige ontsluiting via Delta en Tjonger is lastig voor zwaar verkeer. Welke mogelijkheden zijn er voor een betere en veilige ontsluiting van het gebied?*
- *De toegangswegen naar het gebied (Onderwei/Tjonger, de Haar en de Voormaats) moeten óf de (extra) verkeersstromen aankunnen, óf zodanig worden aangepast dat ze het verkeer alsnog aankunnen én waarbij de hiervoor noodzakelijke aanpassingen de haalbaarheid niet in gevaar brengen. Ook de gebiedsontsluitingswegen (Zuiderzee, Huizermaatweg en Delta) moeten de extra verkeersstromen aankunnen. Een bereikbaarheidsanalyse moet uitwijzen wat de mogelijkheden zijn.*
- *Veiligheid waarborgen voor verschillende verkeersstromen.*
- *Een doorgaande fietsroute tussen Bad Vilbel-park naar de Voormaats is wenselijk.*
- *Voorkeur voor (half) ondergronds parkeren.*
- *Voldoen aan parkeernormen.*

Langzaam verkeer

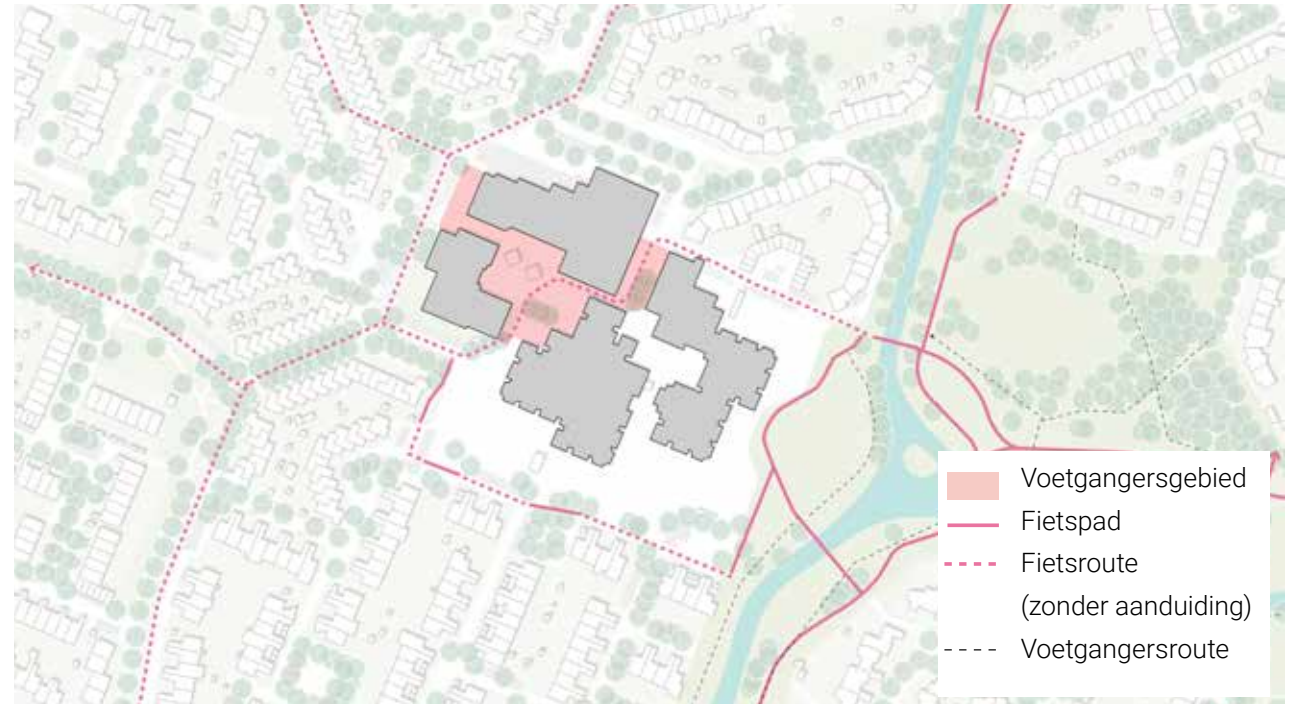
Door de centrale ligging is het Holleblok vanuit een groot deel van de wijk op 10 minuten lopen bereikbaar. Zoals op onderstaand kaartje is te zien ligt een groot deel van Huizermaat op maximaal 10 minuten lopen (groene gebied). Met de fiets is het slechts 5 minuten fietsen vanuit nagenoeg heel Huizermaat (lichtblauwe gebied). Met 10 minuten fietsen (donkerblauw) is het Holleblok zelfs vanuit heel Huizen bereikbaar.



Door niet de auto, maar de fietser en de voetganger centraal te stellen in het Holleblok wordt 'duurzame mobiliteit' gestimuleerd. Dat betekent goede aantrekkelijke en veilige routes voor langzaam verkeer met op strategische plekken voldoende stallingsplekken. Maar ook een veilig, toegankelijk en aantrekkelijk ingerichte openbare ruimte waar het aangenaam is om te verblijven.

De routes voor langzaam verkeer richting het Holleblok zijn wat versnipperd. Fietspaden lopen over in straten zonder duidelijk fietspad, zoals het kaartje hiernaast laat zien. Zo stopt bijvoorbeeld het fietspad vanuit het park nog vóór je bij de voorzieningen bent. Gevolg is dat fietsers zich een weg banen door het voetgangersgebied van het Holleblok, wat veel overlast geeft voor zowel fietsers als voetgangers. Daarnaast botst dit met het verblijfsklimaat in het winkelcentrum. Ook ontbreekt het aan goede en voldoende stallingsplekken voor fietsen.

Het hoogteverschil van circa 1 meter hoog zorgt voor veel keerwanden, trappen en hellingbanen in het centrum. Dit bemoeilijkt de toegankelijkheid, met name voor mindervaliden.



Langzaamverkeer routes. In het voetgangersgebied is ook (ongewenst) doorgaand fietsverkeer.



het fietspad houdt op nog voor je bij de winkels bent...



...en waar parkeer je dan je fiets?



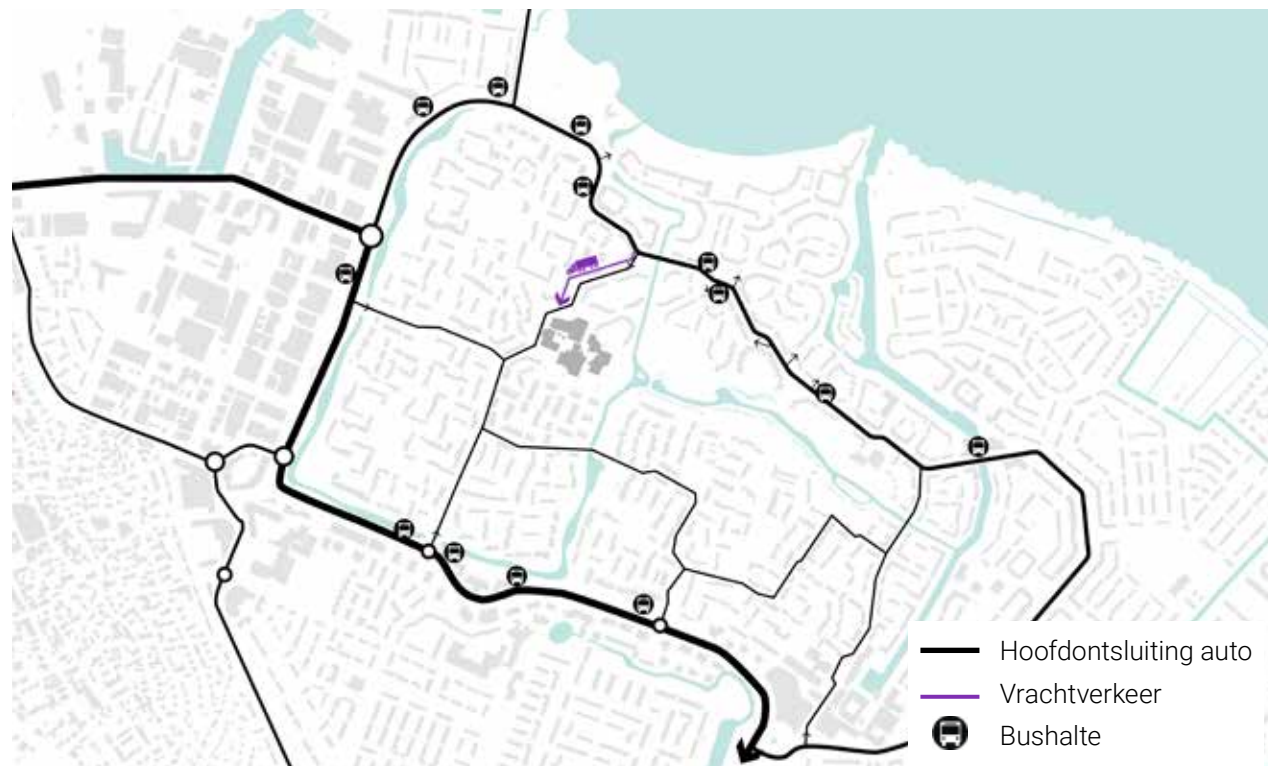
Het autovrije winkelplein is circa 1m opgetild.

Gemotoriseerd verkeer

Het Holleblok is niet direct bereikbaar met het OV. De dichtstbijzijnde haltes liggen aan de randen van de wijk Huizermaat, op circa 10 minuten lopen.

Wat betreft de bereikbaarheid voor gemotoriseerd verkeer valt direct op dat het Holleblok, in tegenstelling tot de andere centra in Huizen, niet aan een doorgaande weg ligt maar midden in de woonwijk. De kronkelige en soms smalle wegen in Huizermaat maken het Holleblok voor auto's en vrachtverkeer matig vindbaar en bereikbaar. Het zuidelijke deel van Onderwei is zelfs zo smal dat vrachtverkeer hier niet in mag, zodat het bevoorradend verkeer uitsluitend vanaf de noordzijde, via de Tjonger mogelijk is. Tegelijkertijd zijn de kronkelige straten een sterke kwaliteit van de wijk, omdat het ervoor zorgt dat de snelheid van het autoverkeer laag is en er bijna geen ongevallen gebeuren in de wijk.

Het zuidelijke deel van de Onderwei is duidelijk niet gemaatvoerd op de ontsluitende functie voor het Holleblok die het nu heeft. De weg is te smal, waardoor passerende auto's over de stoep moeten rijden. Ondanks het parkeerverbod staan er regelmatig auto's op de stoep geparkeerd, waardoor passeren helemaal onmogelijk is en aanwonenden zelf niet weg kunnen rijden vanuit hun oprit.



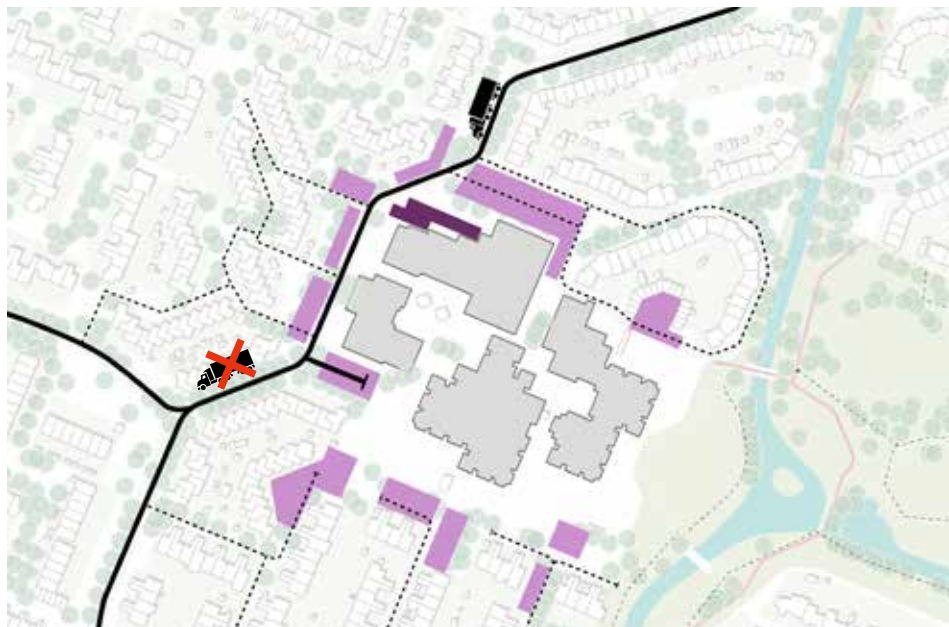
Het zuidelijke deel van Onderwei is zeer smal.

Het is niet mogelijk de Onderwei breder te maken gezien de woningen die erlangs staan. Wel kan de Onderwei anders worden ingericht. De Tjonger is meer geschikt voor het afwikkelen van grotere verkeersstromen. Het sturen van verkeersstromen, waarbij een groter deel van het verkeer via de noordzijde komt, kan een manier zijn om de Onderwei te ontlasten.

Parkeren

De parkeerdruk in het gebied is hoog. Met name op werkdagen in de middagen en rond het in- en uitgaan van de scholen wordt er overlast ervaren door omwonenden en is de situatie onoverzichtelijk. Ouders die kinderen met de auto naar school brengen zoeken zich een weg door de buurt en proberen de auto zo dicht mogelijk bij de ingang van de school te parkeren. Dat leidt met name in de doodlopende woonstraten Braam, Tijn en Kroos, maar ook aan de Vecht, tot grote drukte en onveilige situaties. Ook door het achteruit steken van bevoorradend verkeer kunnen gevaarlijke situaties ontstaan.

Uit een telling laat in de avond blijkt dat met name in de hiernaast omcirkelde delen veel auto's stonden. Gezien het tijdstip zullen dit bewoners zijn. Bij de herontwikkeling zal daarom rekening moeten worden gehouden met bewonersparkeren voor de huidige omwonenden. In deze haalbaarheidsstudie is rekening gehouden met 30 plekken voor omwonenden. In de volgende fase moet dit nog goed onderzocht worden.



Ontsluiting, parkeren en laden & lossen

- Erftoegangswegen (30 km/u)
- - - - Woonerf (15 km/u)
- Doodlopende weg
- Parkeren
- Laden & lossen
- 🚚 Vrachtwagen toegestaan
- 🚚❌ Vrachtwagen niet toegestaan



Van de in totaal 215 parkeerplekken in de afbeelding hiernaast waren er in de avond circa 30 bezet binnen de plangrens, met name in de cirkels.

Duurzaamheid

Na het opstellen van de bestuursopdracht heeft de gemeente Huizen nieuw beleid vastgesteld op het gebied van duurzaamheid. Bij de verdere uitwerking van de herontwikkeling van het Holleblok moet daarom rekening gehouden worden met:

- Het HoutbouwPact 2026-2030 met als doelstelling tot 2030 een percentage van 20% van de nieuwbouwproductie te realiseren en daarna zo mogelijk verder op te rekken naar 30%. Dit om uitstoot van stikstof en CO₂ te verlagen.
- Het convenant Toekomstbestendige woningbouw MRA met ambitieniveau BRONS voor de thema's Energie, Circulair, Mobiliteit, klimaatadaptatie, Natuurinclusief en biodiversiteit.
- Een streefwaarde voor verschillende typologie woningen, in de vorm van GWPA-waarden in kg CO₂ per m² bruto vloeroppervlak (CO₂ commitment).

Dit naast het al bestaande beleid dat bij nieuwbouw in Huizen wordt uitgegaan van all electric. Netcongestie is in de bestuursopdracht benoemd als risico. Duidelijk is dat een vooraanmelding bij de netbeheerder vóór 1 juli 2026 gedaan moet worden om mogelijk nog gebruik te kunnen maken van de huidige regeling om transportcapaciteit te kunnen krijgen voor (woningbouw)projecten en niet in de zogenaamde "Extra vertraging" terecht te komen.

Niet duidelijk is waaraan prioriteit gegeven gaat worden (woningen, winkels/bedrijfspannen, scholen, gymzalen, wijkcentrum, gezondheidscentrum en/of publieke laadinfra). De gemeente zal in de komende fase daarom de mogelijkheden na moeten gaan om hetzij tijdig voldoende netcapaciteit te verkrijgen hetzij overige tijdelijke maatregelen te treffen in afwachting van voldoende elektrische capaciteit.

Naast de al genoemde punten dienen de volgende ruimtelijke beleidsuitgangspunten en kaders uit de bestuursopdracht worden meegenomen in de vervolgfase:

- *Ondergrondse infra en riolering.*
- *Duurzaamheid/Energie-oplossing, met aandacht voor netcongestie.*
- *Convenant toekomstbestendig bouwen brons is de minimum eis.*
- *Bij het situeren van woonfuncties binnen het plangebied moet rekening gehouden worden met mogelijke geluidsoverlast door geluid van spelende kinderen en laden/lossen van winkels.*
- *Inpandige of ondergrondse opslag afval.*

Samenvatting ambities: Wat willen we bereiken?



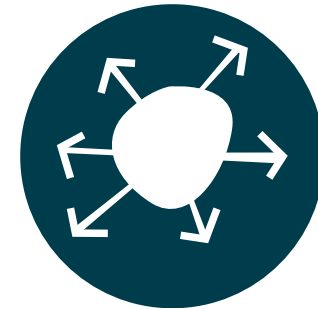
Kloppend hart van de wijk

Een vitaal wijkcentrum voor alle inwoners in het hart van de wijk.



Vergroten van de verblijfskwaliteit

Een groen centrum is klimaatadaptiever en een fijnere plek om te zijn.



Van introvert naar extravert

Een centrum dat naadloos aansluit op zijn omgeving, qua routes, identiteit en bouwvolume.



Fiets- en autoparkeren op een logische plek

Een goed bereikbaar en toegankelijk centrum voor alle soorten verkeer, waarbij de voetganger en de fietser voorop staan.



(Sociaal) veilig en toegankelijk

Een centrum waar gewoon wordt heeft ook in de avond 'ogen op straat'.

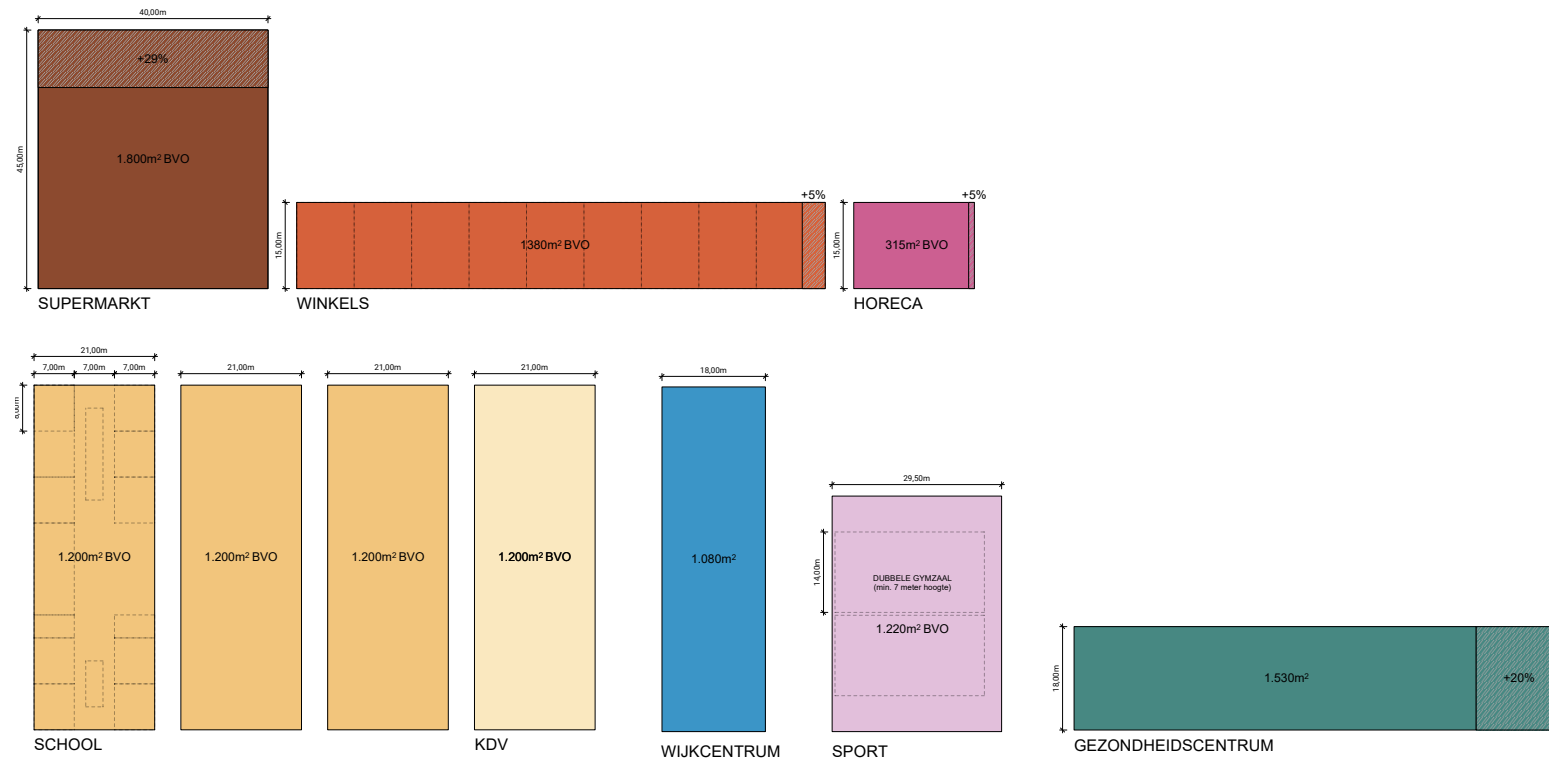


Functiemix versterkt elkaar

Een mix aan voorzieningen die samen méér zijn dan de som der delen.

4. Programma

Uitgangspunt voor de herontwikkeling van het Holleblok is dat alle voorzieningen in het gebied behouden blijven. Hieronder is het programma van de voorzieningen, waarmee in deze haalbaarheidsfase rekening is gehouden, kwantitatief weergegeven.



Supermarkt

De supermarkt heeft aangegeven uit te willen breiden naar 1800 m² bvo, inclusief inpandig laden en lossen. In volgende fase wordt bekeken of dit voldoet aan het programma detailhandel.

Overige winkels

Voor de overige winkels (detailhandel, horeca en dienstverlening) is in deze fase een (zeer) beperkte uitbreiding voorzien van 5% (bvo). Dit omdat sommige winkeliers aangaven op termijn ruimte te zien voor uitbreiding.

Gezondheidscentrum Huizermaat

Het gezondheidscentrum geeft aan ruimte te zien voor uitbreiding, niet zozeer voor uitvoering van de primaire taken, maar om ook andere zorgverleners (bv. logopedisten) een plek binnen het centrum te bieden. Hoeveel ruimte er nodig is moet nader onderzocht worden. In de haalbaarheidsstudie is uitgegaan van een uitbreiding van circa 20% (bvo).

Maatschappelijke voorzieningen

De scholen zullen qua omvang gelijk blijven, de prognose van het aantal leerlingen is stabiel. Ook voor het wijkcentrum en de gymzalen is het uitgangspunt dat deze qua oppervlak gelijk blijven. Ook blijft er ruimte voor de kinderopvang en ruimte van de verenigingen.

Wonen

Er kunnen woningen worden toegevoegd in het Holleblok. Volgens de woonvisie dient daarbij 1/3 in het sociale segment te worden gerealiseerd en zijn senioren en starters de belangrijkste doelgroepen. Levensloopbestendige 3-kamer appartementen sluiten goed aan op deze doelgroepen. Daarnaast lijken ook zorgwoningen kansrijk in het Holleblok, dichtbij de voorzieningen en het gezondheidscentrum.

Parkeren

De nieuwbouw zal moeten voldoen aan de geldende parkeernormen. Hiervoor wordt de gemeentelijke parkeernormennota 2025 gehanteerd. Ook worden 30 plekken extra opgenomen voor omwonenden. Bij een complexe binnenstedelijke ontwikkeling met zoveel verschillende functies is maatwerk mogelijk vereist en zal goed rekening moeten worden gehouden met dubbelgebruik, doelgroepen en het stimuleren van langzaam verkeer.

5. Scenariostudie

Het doel van de scenariostudie is om te onderzoeken welke ruimtelijke kansen er liggen als je het hele gebied integraal gaat herontwikkelen. Wil je het park zoveel mogelijk naar binnen trekken, of wil je juist een meer stadse sfeer met een groot plein? Kun je een deel van de bijzondere schoolgebouwen behouden of biedt sloop-nieuwbouw kansen om een compactere opzet te maken? Hoe ga je om met parkeren? Welke bouwhoogtes zijn mogelijk, gelet op de omgeving? Hoe is het scenario te faseren? Op al deze aspecten zijn de scenario's maximaal verschillend gemaakt, om een zo breed mogelijk palet aan oplossingen te laten zien.

Vanuit de analyse, ambities en het programma zijn drie verschillende scenario's ontworpen. De basis hiervoor is gelegd tijdens de eerste pressurecooker, toen in kleine groepjes gekeken is hoe het programma kan landen op de plek. Dat resulteerde in vijf verschillende denkrichtingen (zie blz 9). Deze zijn daarna vertaald in drie onderscheidende scenario's.

Bouwstenen

De scenario's zijn integraal ontworpen, wat betekent dat uitspraken worden gedaan op het gebied van sfeer, openbare ruimte, verkeer, parkeren,

bouwwolume en onderwijsgebouwen. Dit noemen we de bouwstenen van de scenario's. Voor elke bouwsteen zijn verschillende principes mogelijk. Voor parkeren bijvoorbeeld kun je denken aan parkeren op maaiveld, gebouwd parkeren of een combinatie. Door in de scenario's voor elke bouwsteen een eigen principe te kiezen worden de scenario's maximaal verschillend. Er zijn echter ook andere combinaties van bouwstenen mogelijk dan deze 3 scenario's laten zien. Het wel of niet maken van een verkeerskundige 'knip', het maken van gebouwd parkeren en het behoud van (een deel van) de schoolgebouwen zijn voorbeelden van

bouwstenen die goed uitwisselbaar zijn tussen de scenario's. Het is daarom niet van belang dat één van de scenario's wordt gekozen, maar dat duidelijk wordt welke bouwstenen en welke combinaties van bouwstenen kansrijk zijn. Dit vanuit ruimtelijk, verkeerskundig en financieel oogpunt, maar ook vanuit de belangen van de verschillende stakeholders bezien.

SCENARIO'S

BOUWSTENEN



Holleblok 2.0



Groen hart



Wijkplein

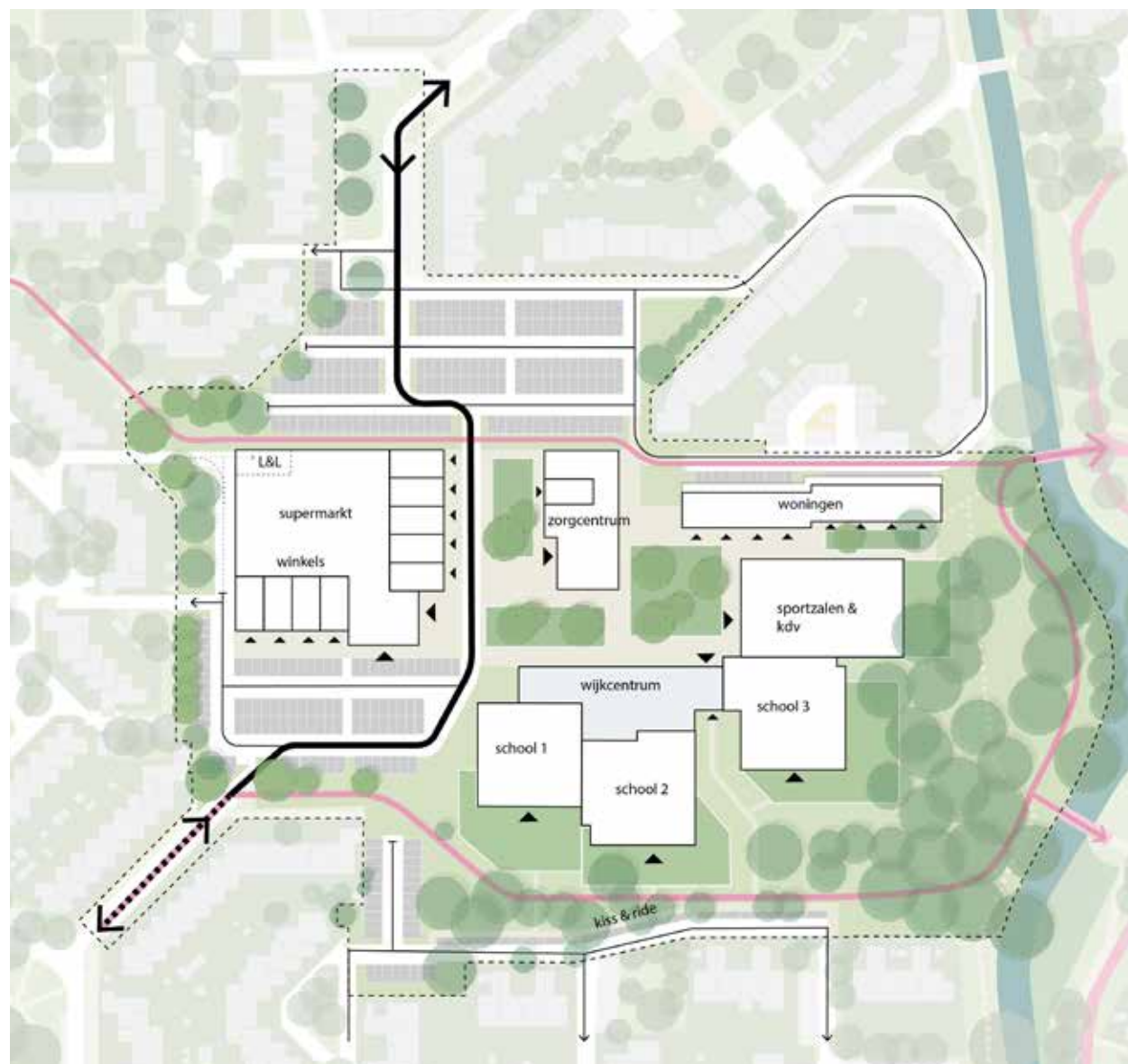
| | Sfeer | Openbare ruimte | verkeer | parkeren | Gebouwen | Scholen |
|---------------|-------|-----------------|---------|----------|----------|---------|
| Holleblok 2.0 | | | | | | |
| Groen hart | | | | | | |
| Wijkplein | | | | | | |

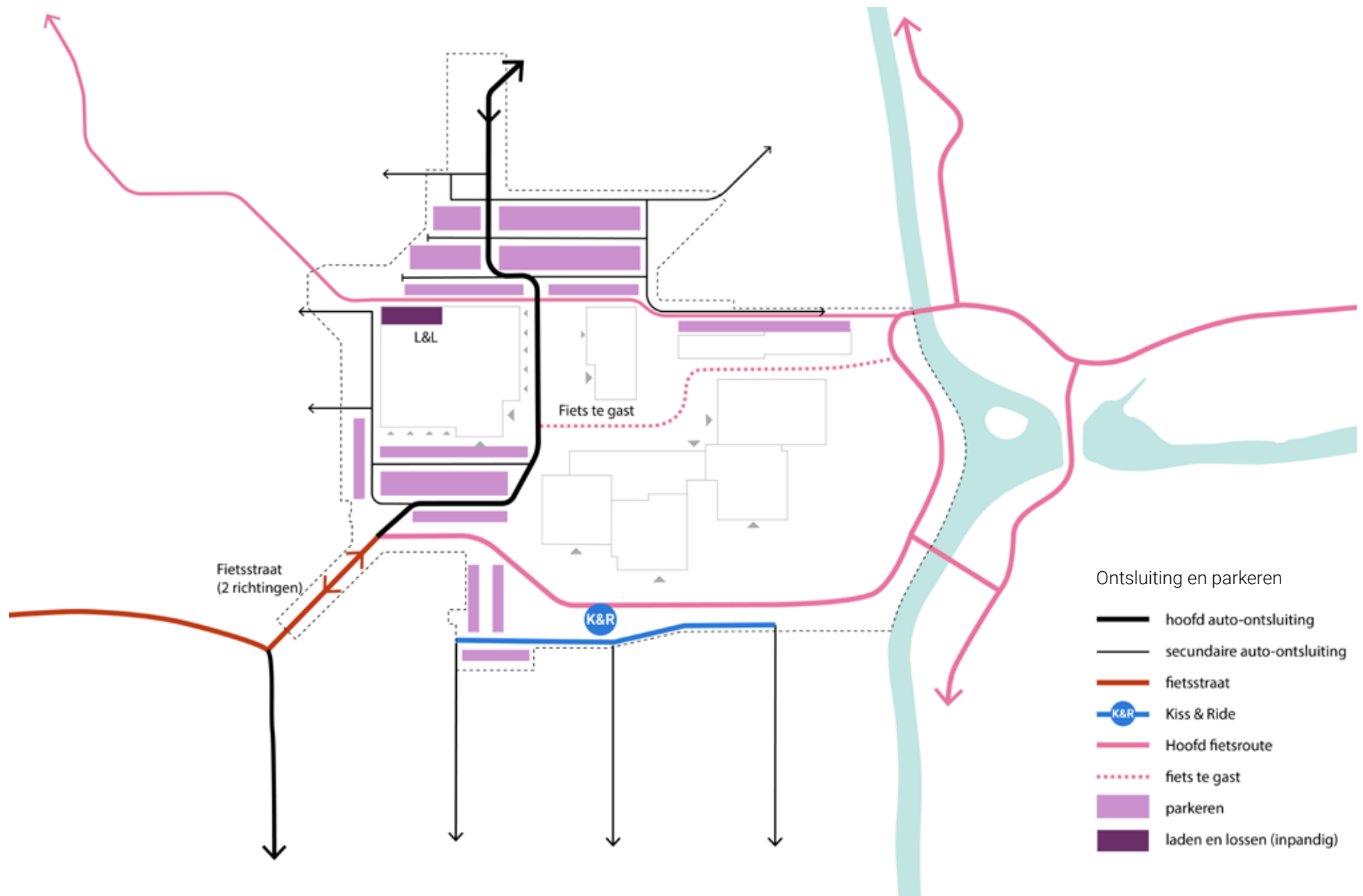
Scenario Holleblok 2.0

Een kwaliteitsimpuls, uitgaande van de bestaande karakteristiek van de wijk

Dit scenario borduurt voort op de huidige kwaliteiten en kenmerken van het Holleblok. De Onderwei is enigszins verlegd, maar is nog steeds een doorgaande weg. Het smalle deel wordt ingericht als fietsstraat. Het parkeren is volledig op maaiveld, met een groot parkeerterrein aan de noordzijde en een kleiner terrein aan de zuidzijde. De supermarkt is 'ingepakt' met winkels, het laden en lossen is inpandig. Boven de winkels wordt gewoond. Nieuwe woningen langs de Vecht maken daar het bouwblok af.

De scholen zijn gesitueerd op de locatie van de huidige schoolgebouwen, zodat ook renovatie van de huidige schoolgebouwen mogelijk is. Het wijkcentrum verbindt de drie scholen. De entrees van de scholen zitten aan de zuidzijde, waar ook een kiss&ride voorziening is gemaakt door de bestaande woonstraten met elkaar te verbinden. De vormgeving van de nieuwbouw is geïnspireerd op de bebouwing in de omgeving, met kleine sprongetjes in rooilijnen en bouwhoogtes.





Ontsluiting en parkeren

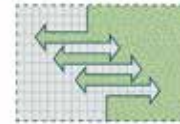
-  hoofd auto-ontsluiting
-  secundaire auto-ontsluiting
-  fietsstraat
-  Kiss & Ride
-  Hoofd fietsroute
-  fiets te gast
-  parkeren
-  laden en lossen (in pandig)



Foto's van de maquette

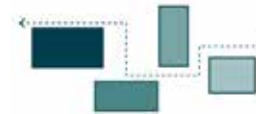
BOUWSTENEN

Sfeer



- Geleidelijke overgang tussen 2 sferen, van meer stads links naar park rechts

Openbare ruimte



- Verschillende verblijfs- en ontmoetingsplekken met een eigen karakter, verbonden via dwaalroute voor voetgangers

Verkeer



- Doorgaande weg in 2 richtingen door gebied mogelijk maar wel ontmoedigd (zachte knip)
- P+R scholen aan zuidzijde, bereikbaar via woonstraten
- Onderwei 2-richting autoverkeer, fietsers op straat (ongewijzigd)



Parkeren



- Op maaiveld/op straat



- Verdeeld over twee plekken aan noord- en zuidkant

Gebouwen



- Samengestelde blokken: gebouwen van verschillende bouwhoogtes naast elkaar
- Verspringende rooilijnen en hoogtes

Scholen



- Behoud van één of meerdere gebouwen mogelijk
- KDO/wijkcentrum verbinden scholen



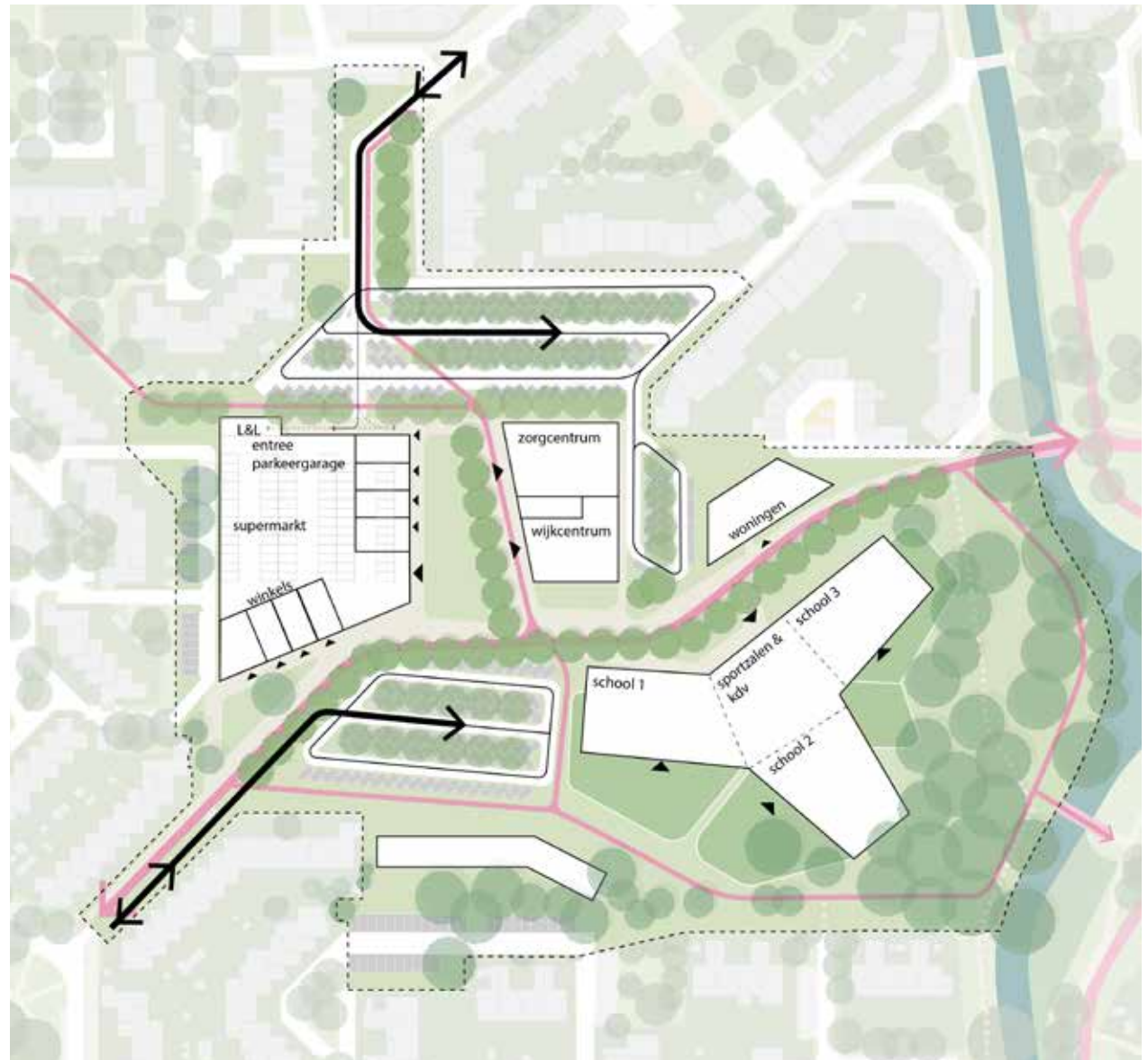
Referentiebeelden

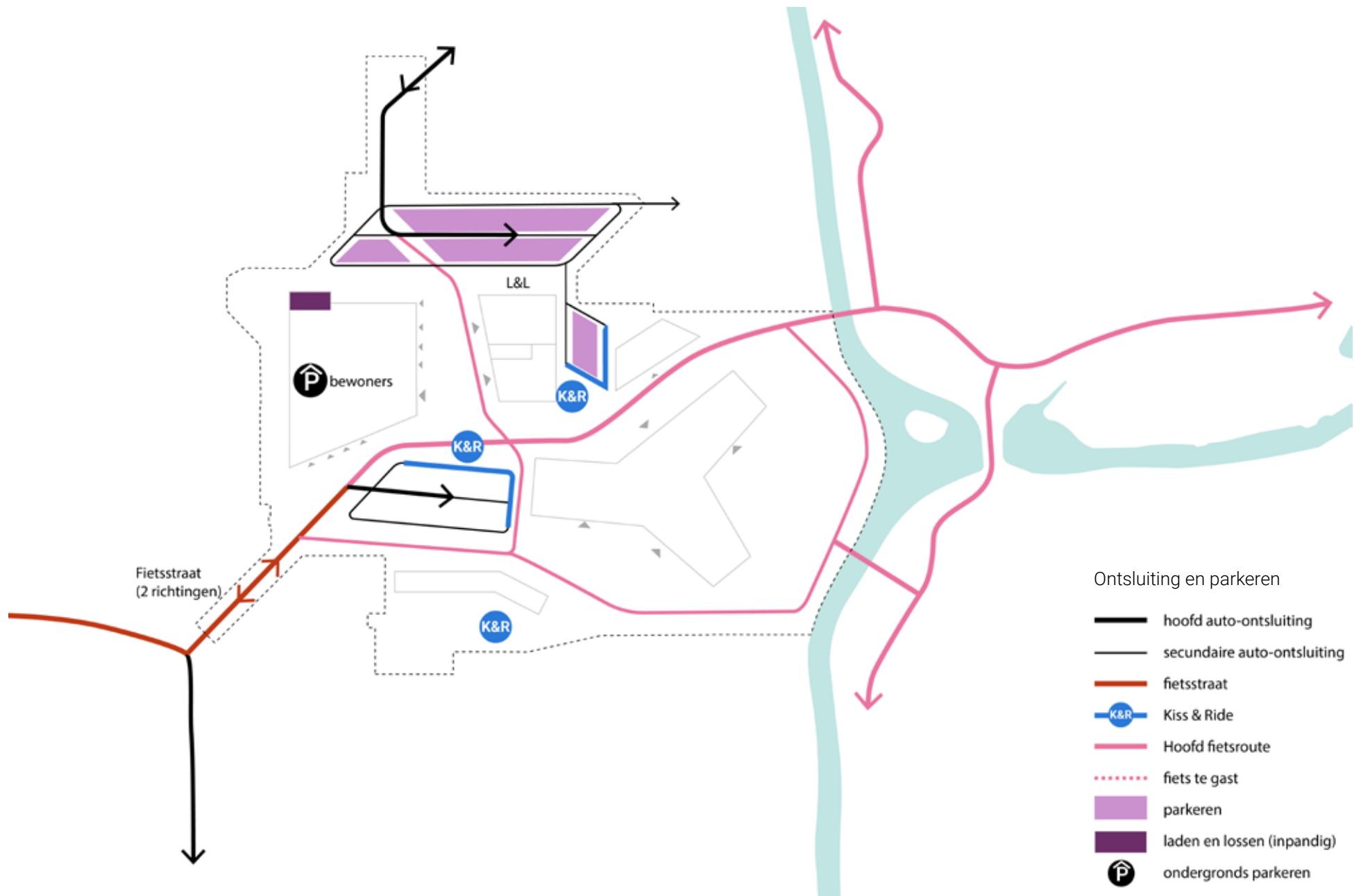
Scenario Groen Hart

Holleblok maximaal groen en autovrij, park het centrum in trekken

Dit scenario is maximaal 'groen', het park met het fietspad worden doorgetrokken in het Holleblok. Door een harde 'knip' in de weg is geen doorgaand verkeer mogelijk en is het centrale deel echt autovrij. Het smalle deel van de Onderwei wordt ingericht als fietsstraat. Er wordt geparkeerd op groene parkeerterreinen, de grotere is bereikbaar via het noorden, de kleinere via het zuiden. Verder is een deel van het (bewoners)parkeren onder de nieuwbouw gesitueerd. Beide terreinen hebben een kiss&ride zone ten behoeve van de scholen.

De nieuwe gebouwen staan in het park en hebben een getrapte opbouw, in hoogte aftrappend naar de randen. De supermarkt is 'ingepakt' met winkels, het laden en lossen is inpandig. Boven de winkels wordt gewoond. Het gezondheidscentrum en het wijkcentrum zijn gecombineerd in 1 gebouw. Ook de drie scholen zijn in 1 gebouw ondergebracht, waarbij elke school zijn eigen vleugel heeft maar in het hart van het gebouw voorzieningen worden gedeeld. In het park staan ook twee nieuwe woongebouwen.





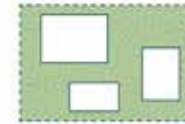
Ontsluiting en parkeren

-  hoofd auto-ontsluiting
-  secundaire auto-ontsluiting
-  fietsstraat
-  Kiss & Ride
-  Hoofd fietsroute
-  fiets te gast
-  parkeren
-  laden en lossen (in pandig)
-  ondergronds parkeren



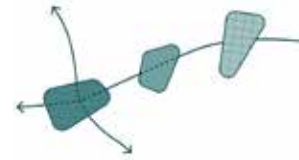
Foto's van de maquette

BOUWSTENEN



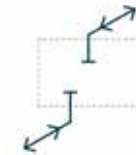
Sfeer

- Eén parksfeer in het hele gebied



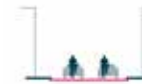
Openbare ruimte

- Verknopen fietsroutes in een autovrij hart met meerdere groene verblijfsplekken



Verkeer

- Geen doorgaand verkeer door het centrum (een verkeerskundige 'knip')
- P+R scholen vanaf parkeerterreinen
- Onderwei 2-richtingen autoverkeer maar ingericht als fietsstraat



Parkeren

- Op maaiveld/ op straat, alleen voor bewoners gebouwd parkeren onder de gebouwen
- Verspreid over meerder plekken in het gebied



Gebouwen

- Aftrappende bebouwing met groene dakterrassen
- Hoger in midden, aftrappend naar randen/ richting bestaande woningen



Scholen

- Eén nieuw schoolgebouw in het groen
- Elke school eigen vleugel, gemeenschappelijk hart met ook sport en kinderdagverblijf



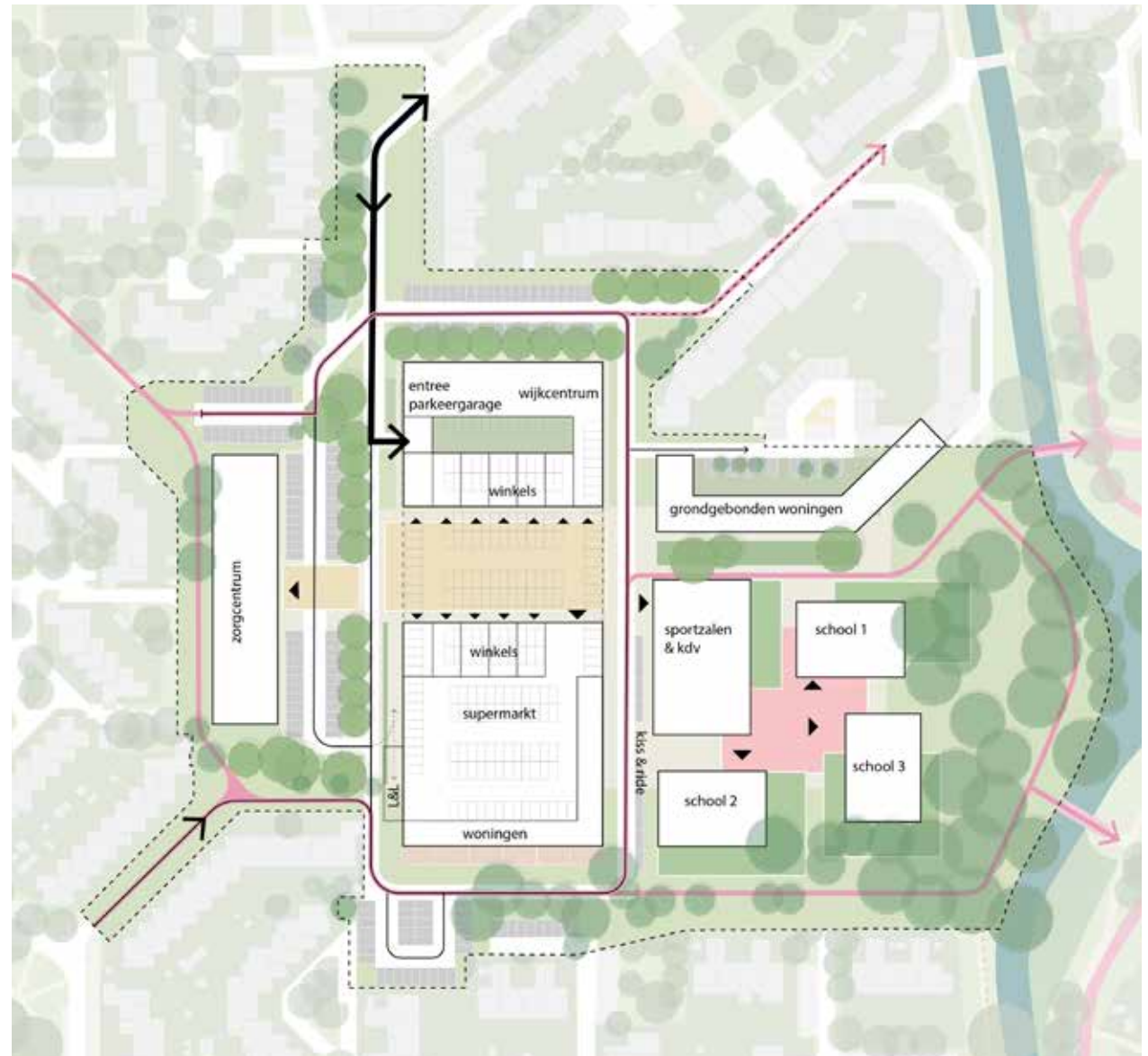
Referentiebeelden

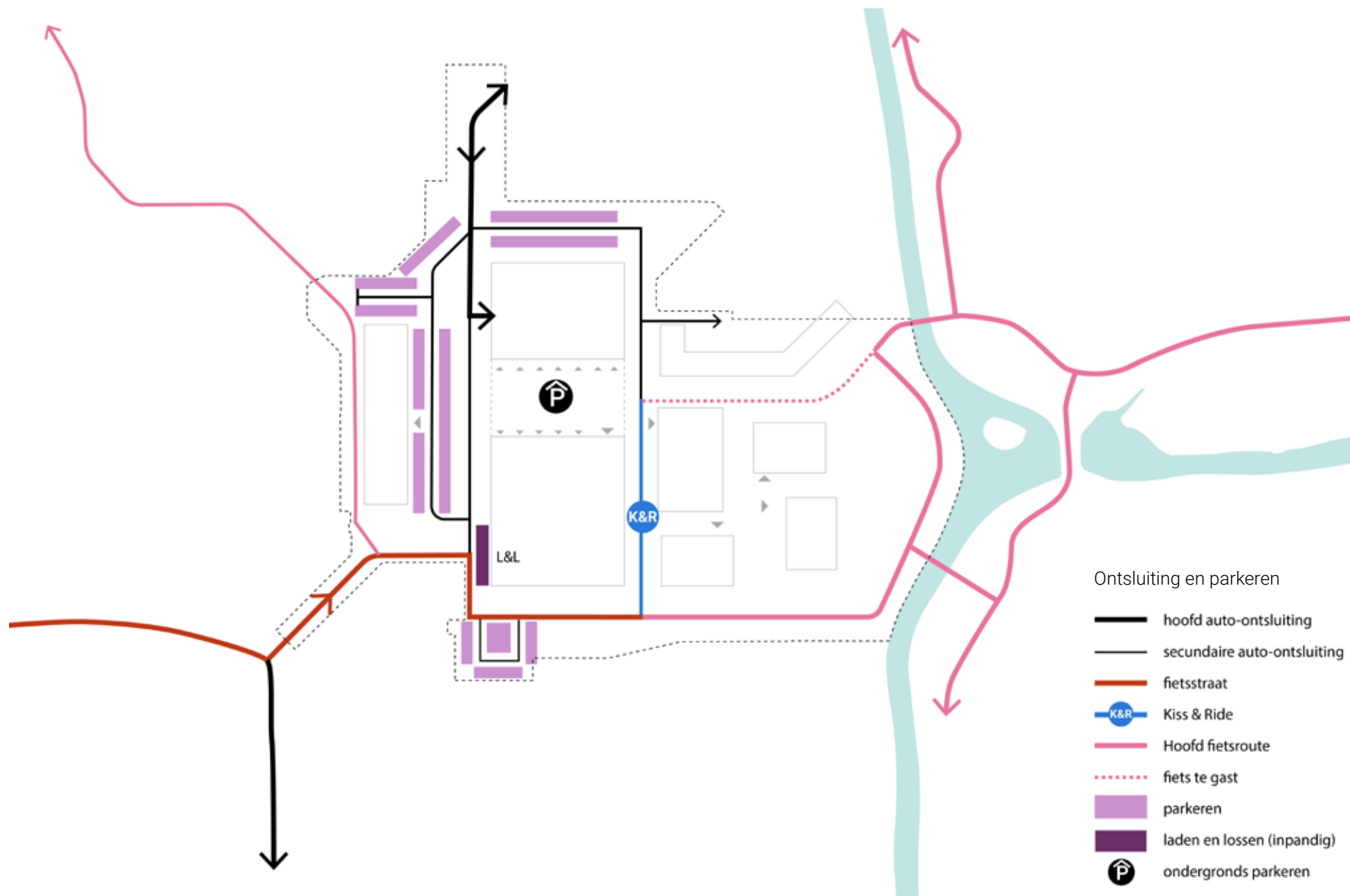
Scenario Wijkplein

Twee sferen: een winkelplein met voorzieningen en een park met een scholencluster

Dit scenario gaat uit van een grote halfverdiepte parkeergarage waar het grootste deel van het parkeren in wordt opgelost. Bovenop de garage ligt een plein met winkels aan beide zijden. Ook het wijkcentrum heeft een entree aan het plein. Erboven wordt gewoond, met een hoogteaccent aan het plein. Links van de garage bevindt zich het gezondheidscentrum met zorgwoningen erboven. Rechts van de garage zijn de scholen gesitueerd in een campusachtige setting, elk met een eigen gebouw aan een gezamenlijk plein. Waar het winkelplein een wat steniger karakter heeft, is dit deel parkachtig.

Het autoverkeer wordt zoveel mogelijk via de noordzijde afgewikkeld. Hier ligt ook de entree naar de garage. Via een weg rond de garage zijn alle voorzieningen bereikbaar, met een kiss&ride bij de scholen. Het smalle deel van de Onderwei is in dit scenario een éénrichtingsverkeer fietsstraat, het gebied in. Uitgaand verkeer gaat altijd via de noordzijde.

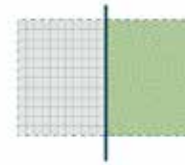






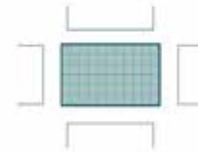
Foto's van de maquette

BOUWSTENEN



Sfeer

- Opdeling in twee verschillende sferen
- Een meer verhard winkelplein links, scholen in het park rechts



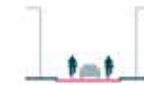
Openbare ruimte

- Een centraal plein als hart van de buurt



Verkeer

- Ontsluitingslus door het gebied, je kunt een rondje rijden
- P+R scholen aan ontsluitingslus



- Onderwei 1-richting autoverkeer (gebied in) en ingericht als fietsstraat



Parkeren

- Eén openbare parkeergarage onder bebouwing (Halfverdiept)

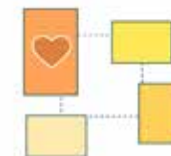


- Op 1 plek



Gebouwen

- Een samenhangend gebied met gelijke bouwhoogte en één accent in het midden van het gebied



Scholen

- Campusmodel
- Iedere school eigen gebouw rond gezamenlijk plein



Referentiebeelden

6. Aandachtspunten, randvoorwaarden en verdieping

Fasering

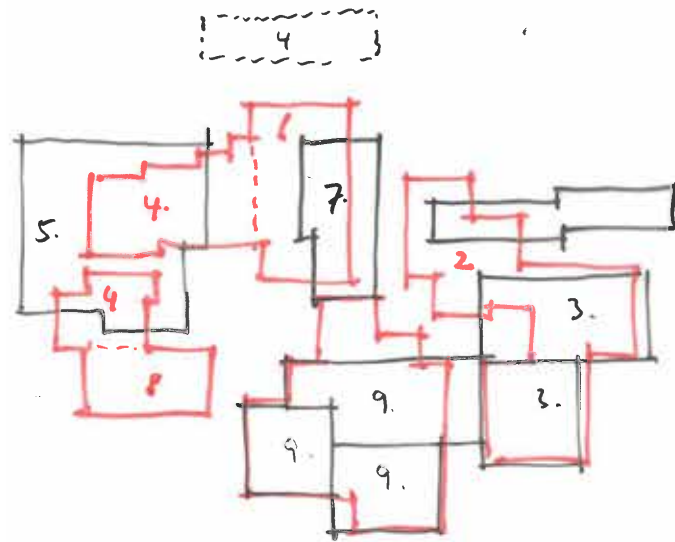
Het vernieuwen van het Holleblok is een complexe operatie. Uitgangspunt is dat alle functies te allen tijde moeten kunnen blijven functioneren terwijl het Holleblok vernieuwd, waarbij overlast tijdens de bouw tot een minimum beperkt moet blijven. Omdat er in het huidige gebied geen 'schuifruimte' aanwezig is waar je al zou kunnen bouwen terwijl de huidige gebouwen nog in gebruik zijn, zal tijdelijke huisvesting voor één of meerdere functies noodzakelijk zijn. Het vraagt nader onderzoek om te bepalen welke functies relatief goed te verplaatsen zijn, of er leegstaand vastgoed is in de omgeving waar tijdelijk gebruik van gemaakt kan worden of dat een nieuw tijdelijk gebouw zal moeten worden neergezet, en waar dat dan zou kunnen.

In de schetsen hiernaast is aangegeven hoe een mogelijke fasering van de scenario's eruit zou kunnen zien. Rood zijn de bestaande gebouwen, zwart de nieuwbouw. Gestippelde lijnen geven tijdelijke huisvesting weer. De cijfers geven de volgorde van vernieuwing aan.

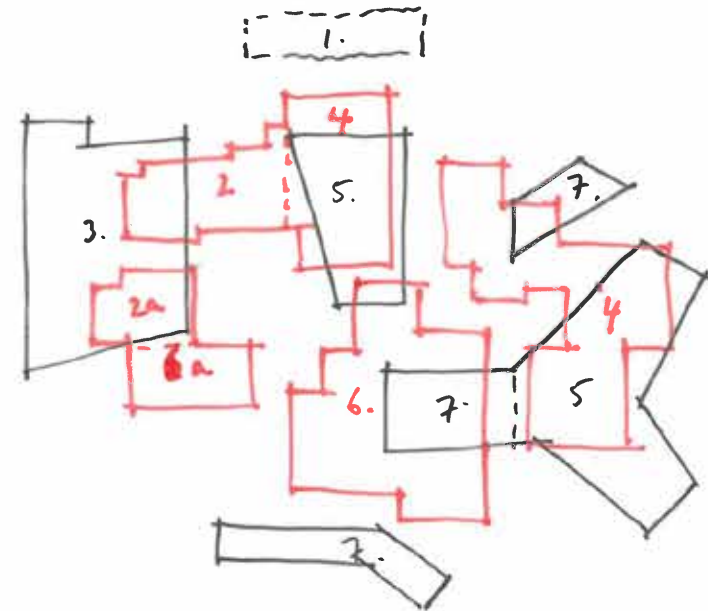
Uit deze schetsen blijkt de complexiteit van de opgave. In deze schetsen gaan we ervan uit dat tijdelijke huisvesting voor de scholen en/of de gezondheidszorg te verkiezen valt boven tijdelijke huisvesting voor de winkels, mede vanwege het feit dat de scholen en de gymzaal op dit moment relatief veel ruimte in beslag nemen.

Ook wordt duidelijk dat fasering zeer bepalend gaat zijn voor de mogelijkheden. Het onderzoeken van tijdelijke huisvesting is daarom een topprioriteit voor de vervolgfase, wat in nauw overleg met de gebruikers en eigenaren worden zal worden gedaan.

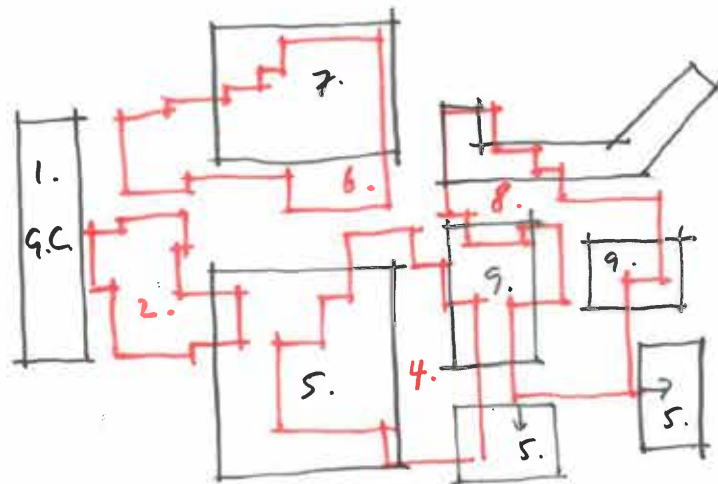
Mogelijke fasering scenario Holleblok 2.0:



Mogelijke fasering scenario Groen Hart:



Mogelijke fasering scenario Winkelplein:



Verkeerskundige aandachtspunten voor de verdere uitwerking

Aanvullende verkeersmaatregelen

Bij de uitwerking van de gebiedsvisie moeten aanvullende verkeersmaatregelen worden onderzocht die bijdrage aan een veilig en leefbaar plangebied. De nadruk ligt op comfortabele en directe fiets- en voetgangersroutes richting het winkelcentrum en de scholen. Het plangebied en de routes er naartoe moeten de wijkbewoners uitnodigen om met de fiets of te voet naar het Holleblok te gaan. Door of langs het Holleblok liggen geen doorgaande autoroutes. Wel is de autoroute vanaf de zuidkant druk in relatie tot de beschikbare ruimte op de Onderwei. De route via de noordzijde via de Tjonger is meer ingericht op autoverkeer. Onderzocht moet worden welke maatregelen zorgen voor een goede balans tussen verkeersveiligheid en bereikbaarheid. Daarbij wordt gedacht aan wel/geen doorgaande autoverbinding door het plangebied en inrichting als fietsstraat. Ook kan gedacht worden aan eenrichtingverkeer in het smalle deel van de Onderwei, wanneer uit onderzoek van verkeerskundigen en in samen-

spraak met omwonenden blijkt dat dit de beste oplossing is.

Om een nog beter beeld te krijgen van de intensiteiten in de huidige situatie worden metingen verricht voor zowel auto- als fietsverkeer. Deze metingen worden in combinatie met modelprognoses gebruikt om de effecten van verkeersmaatregelen te kunnen bepalen. Dit zal ook worden getoetst bij omwonenden.

Parkeren en stallen

Zowel voor de auto als voor de fietsen moet voldoende plek zijn voor het parkeren en stallen. Bij de verdere uitwerking moet op basis van het ruimtelijk programma een passende parkeerbalans worden opgesteld. De parkeernormen vanuit de gemeentelijke parkeernormennota vormen de basis voor het aantal plekken. Daarbij wordt rekening gehouden met het eventueel toewijzen van parkeerplaatsen aan doelgroepen (denk aan een aparte bewonersgarage) en de beoogde autostructuur. Als er een harde knip komt in de

autoverbinding zijn er per saldo mogelijk meer parkeerplaatsen nodig. Tot slot wordt ook rekening gehouden met parkeerplaatsen voor minder validen en met elektrisch laden.

Door dubbelgebruik toe te passen kan het aantal plaatsen worden geoptimaliseerd. Verder kan ervoor gekozen worden om niet direct alle parkeerplaatsen aan te leggen, maar ze wel planologisch te reserveren.

Ook voor fietsers wordt het aantal stallingsplaatsen bepaald op basis van het ruimtelijk programma. Het gaat daarbij om de locaties en om de gewenste kwaliteit (wel of niet overdekt, veilig achter te laten, etc.).

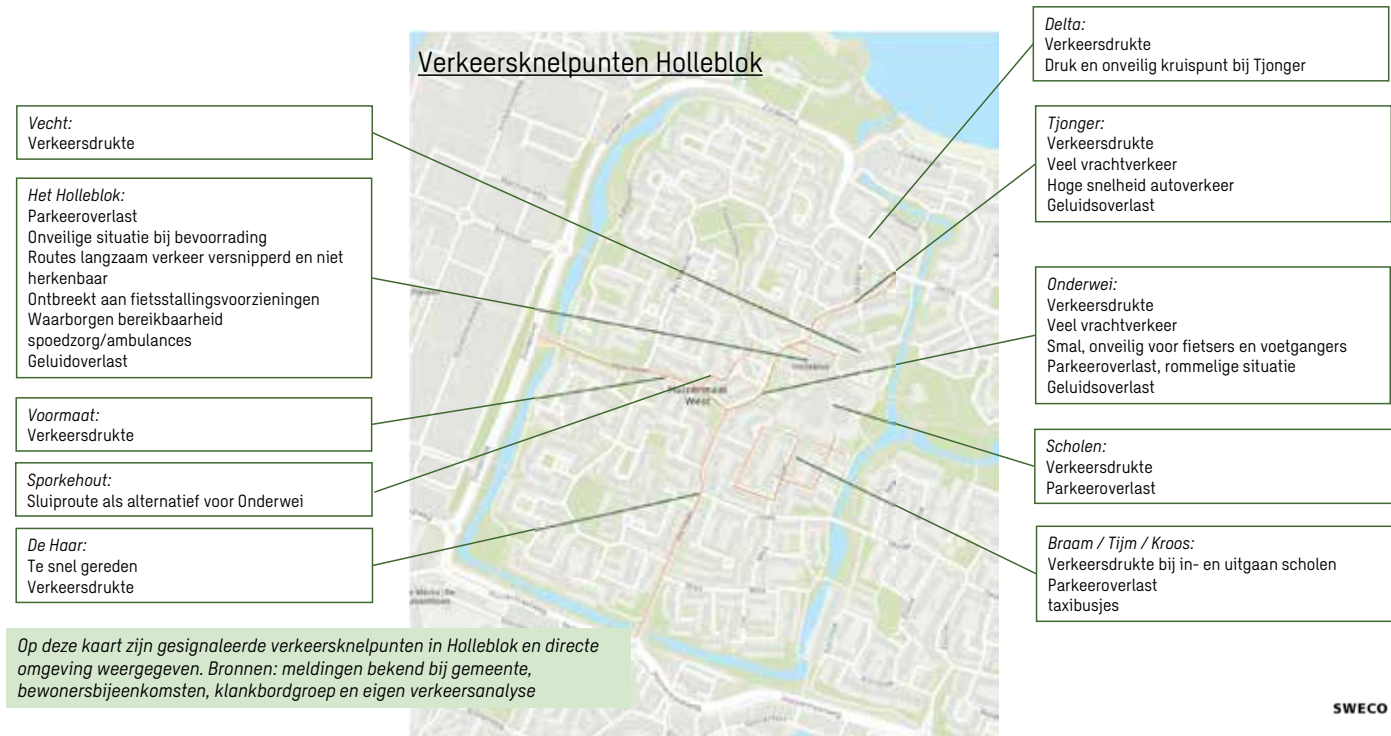
Kiss&Ride scholen

Het halen en brengen van de kinderen naar de scholen is mede gezien het meerdere scholen betreft een uitdaging. In de volgende fase van het plan wordt eerst verkend hoe het halen en brengen nu verloopt, hoe de scholen er tegenaan kijken en

wat mogelijke maatregelen zijn in de toekomstige situatie. Naast locatie van de entrees van de scholen en infrastructurele maatregelen (Kiss en Ride) wordt ook gekeken naar maatregelen gericht op gedragsbeïnvloeding. Denk daarbij aan het inzetten van brigadiers vanuit de scholen, aanpassen schooltijden (spreiden in- en uitgaand verkeer), een stimuleringsprogramma om meer kinderen met de fiets naar school te laten komen, etc. Dit zijn zaken die samen met de scholen en de ouders nader moeten worden besproken.

Bevoorrading

De supermarkt, winkels en andere voorzieningen worden dagelijks bevoorraadt. Op basis van het ruimtelijk programma wordt een inschatting gemaakt van het aantal vrachtbewegingen, waarbij onderscheid wordt gemaakt in het type vrachtverkeer (denk aan bestelbus tot vrachtwagen met oplegger). Naast de routes wordt gekeken naar de benodigde manoeuvre ruimte (eventuele draaicirkels), risico op conflicten met andere weggebruikers, etc. Onderzocht moet worden in hoeverre inpandig kan/moet worden bevoorraadt in verband met geluidsoverlast. Aanvullend kan gekeken worden of eventuele eisen kunnen worden gesteld aan bijvoorbeeld de maximale afmeting van vrachtvoertuigen en bevoorradingstijden.



Conclusie en vervolgstappen:

- Toegankelijke voetgangersroutes.
- Comfortabele en directe fietsroutes.
- Optimaliseren van de noord- en zuid autoroutes.
- Bieden van voldoende parkeerplaatsen voor fietsen en auto's.
- Effectief organiseren van haal- en brengmomenten naar scholen.

- Minimaliseren van verkeersconflicten en geluidsoverlast bij bevoorrading van winkels.

Om deze ambities te bereiken, worden zowel maatregelen op het gebied van gedragsbeïnvloeding als infrastructuur meegenomen. Voor het maken van een gedetailleerd plan is aanvullende informatie nodig, daarom worden er vervolgonderzoeken uitgevoerd (zie hoofdstuk 9).

Financiële aandachtspunten

De opgave

De herontwikkeling van het Holleblok betekent een herontwikkeling van een goed functionerend winkelcentrum. Als gevolg hiervan heeft het winkelcentrum een relatief hoge vastgoedwaarde. Dit betekent dat er relatief veel woningen en uitbreiding van bestaande (winkel)functies moet worden gerealiseerd. Er is aan de voorkant geen opgave meegegeven voor een bepaald aantal woningen. Wel zijn woningen wenselijk voor doorstroming, kansen voor starters en zorgwoningen voor doorstromende wijkbewoners/inwoners, die zorg nodig hebben. Daarnaast voor de sociale veiligheid. Wel is het financieel zo dat er een samenhang is tussen programma (mate van toevoegen opp aan vastgoed) en kosten: hoe meer programma, hoe meer parkeerplekken bijvoorbeeld. En daar moet een goede balans tussen gevonden worden.

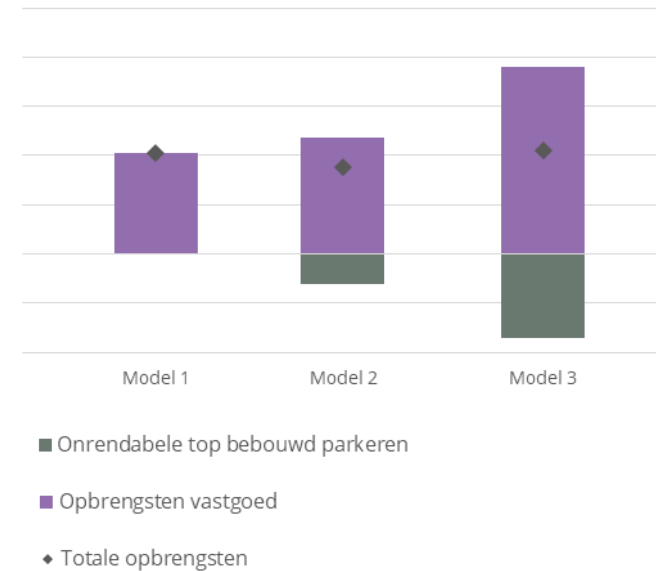
Voor de scholen geldt een sloop-nieuwbouw-opgave waardoor ook het ruimtebeslag van de scholen relatief groot is.

Voor wat betreft de grondopbrengsten ligt de nadruk op woningbouw. Om de ruimtelijke kwaliteit alsook het karakter van de wijk in het gebied te behouden kan er slechts beperkt de hoogte in worden gebouwd.

Het toevoegen van woningen en het uitbreiden van bestaande functies leidt ook tot een toename van de parkeerdruk in en rondom het winkelcentrum en het realiseren van parkeeroplossingen. In de business case is het zoeken naar balans tussen voldoende programma om de herontwikkeling rendabel te maken en het beheersbaar houden van de parkeerbehoefte (de kosten voor gebouwd parkeren), mobiliteit en ruimtelijke kwaliteit (de kosten van herinrichting).

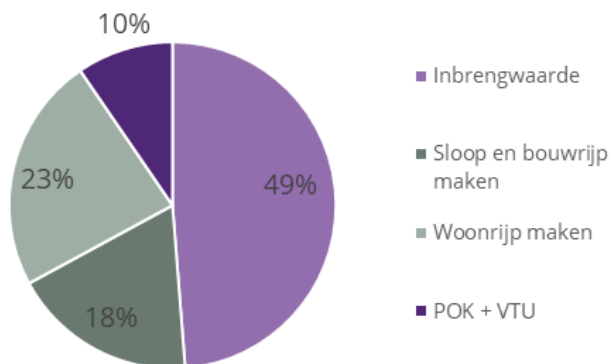
Opbrengsten

Voor de herontwikkeling van het Holleblok is een business case opgesteld (gecombineerde grond- en vastgoedexploitatie) op basis van een financiële quick-scan. De grondopbrengsten worden bepaald



Opbrengsten residuele grondwaarden

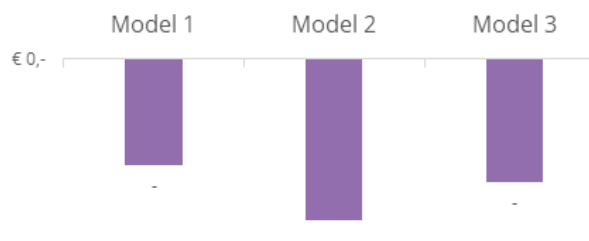
op basis van het nieuw te realiseren programma aan wonen, winkels en scholen. Door intensivering van het programma moeten extra parkeerplaatsen worden gerealiseerd. Gebouwd parkeren is een relatief duur en in het Holleblok is geen betaald parkeren en worden parkeerplaatsen niet bij woningen verkocht. Hierdoor komen de kosten van het (al dan niet verdiept) parkeren feitelijk ten laste van de opbrengsten van het extra woonprogramma. Meer programma betekent daardoor ook meer kosten, waardoor per saldo de drie modellen relatief vergelijkbare opbrengsten kennen.



Kostendiagram

Kosten

Het cirkeldiagram geeft de gemiddelde opbouw van de kosten in de grondexploitatie weer. Voor de modellen variëren met name de kosten van herinrichting van het gebied. De kosten voor het inbrengen van vastgoed (bestaande winkels en scholen) zijn voor alle modellen gelijk, evenals de kosten voor sloop en vrijmaken van het terrein. Een belangrijk gegeven wat hieruit valt af te leiden, is dat circa de helft van de te verwachten kosten van de ontwikkeling bestaat uit de inbrengwaarde. Voor het gemeentelijk vastgoed geldt dat hoe langer er gewacht wordt, des te meer er wordt afgeschreven, wat de inbrengwaarde verlaagt. Voor marktpartijen blijft de dan geldende marktwaarde de inbrengwaarde en wordt niet op dezelfde manier afgeschreven.



Financieel resultaat

Financieel resultaat

Onderstaande figuur laat het resultaat van de drie modellen op hoofdlijnen zien. De verschillende modellen tonen een negatief resultaat van enkele miljoenen euro's. De getoonde resultaten zijn echter het resultaat van de fictieve situatie waarin alle kosten en baten in één grondexploitatie samenkomen. In realiteit is het eigendom versnipperd en komen niet alle kosten en opbrengsten terecht bij één partij en kent iedere partij haar eigen businesscase. Daarnaast is er in deze fase nog geen rekening gehouden met de kosten en opbrengsten van fasering en tijdelijke voorzieningen en/of huisvesting. In de vervolgfase wordt verder ingegaan op verschillende knoppen om aan te draaien en de ontwikkelstrategie om de businesscases scherper in beeld te krijgen en te verbeteren.

Ontwikkelstrategie

Een succesvolle herontwikkeling vraagt om een zorgvuldig opgebouwde ontwikkelstrategie, waarin financiële haalbaarheid, ruimtelijke kwaliteit en procesmatige beheersbaarheid in balans worden gebracht. Een integrale aanpak is hierbij essentieel, dat betekent dat niet alleen naar het totale projectresultaat wordt gekeken, maar ook naar de businesscase per individuele eigenaar. Er ontstaat pas draagvlak en bereidheid voor de herontwikkeling wanneer er per eigenaar een incentive is om mee de toen, zoals een positieve businesscase.

Fasering is een belangrijk instrument om risico's te beperken en investeringen beheersbaar te houden. Fasering in combinatie met grondruiltransacties draagt bij aan het creëren van overzichtelijke en logisch afgebakende ontwikkellocaties. Door grondeigendommen te ruilen en te herstructureren ontstaan meer samenhangende kavels, wat ten goede komt aan de ruimtelijke kwaliteit en faseerbaarheid van het plan. Grondruil biedt bovendien de mogelijkheid om ontwikkelrechten en opbrengsten evenwichtiger over partijen te verdelen, wat de bereidheid tot samenwerking en haalbaarheid van de businesscase vergroot.

Een gefaseerde ontwikkeling draagt daarnaast bij aan de continuïteit van winkelfuncties door bestaande voorzieningen zo lang mogelijk in stand te houden tijdens de bouw van de nieuwe voorziening. Inkomstenderving en kosten voor tijdelijke voorzieningen en/of huisvesting worden hiermee geminimaliseerd. Uit de analyses in de eerste fase blijkt dat tijdelijke voorzieningen en/of huisvesting in alle modellen noodzakelijk is en dat dit aspect een belangrijke rol blijven in de herontwikkeling blijft spelen.

Samenwerkingsvormen

Voor de herontwikkeling van het Holleblok zijn verschillende samenwerkingsvormen mogelijk tussen de gemeente en de marktpartijen. De keuze voor een samenwerkingsvorm bepaalt mede de verdeling van de risico's, sturingsmogelijkheden en financiële verantwoordelijkheden. Op hoofdlijnen zijn er drie samenwerkingsmodellen voor de herontwikkeling van het Holleblok te onderscheiden, welke in de vervolgfase verder worden uitgewerkt:

- De gemeente neemt de regie
- De markt neemt de regie
- Samenwerking in grondexploitatie en gebiedsontwikkeling

De gemeente neemt de regie

De gemeente opent een gemeentelijke grondexploitatie. De verschillende partijen brengen hun gronden en vastgoed in de gemeentelijke grondexploitatie. De gemeente verzorgt risicodragend de grondexploitatie, geeft bouwrijpe kavels uit en legt de openbare ruimte aan. Het voordeel van dit model is dat het de gemeente maximale regie op de herontwikkeling biedt en het sterkst kan sturen op bijvoorbeeld kwaliteit van de openbare ruimte, maatschappelijke doeleinde en fasering. Dit model vergt een actieve rol van de gemeente met een lange doorlooptijd, gevoelig voor wisselende besturen. Daarbij heeft de gemeente een financieel risicodragende rol, met hoge aanloopkosten. Mogelijke winsten of verliezen zijn in dit model voor de gemeente.

De markt neemt de regie

In dit model nemen de grondeigenaren en/of marktpartijen het initiatief voor de herontwikkeling. De eigenaren in het gebied gaan een samenwerking aan met een ontwikkelende partij. De eigenaren sluiten met de gemeente een overeenkomst waarin afspraken worden vastgelegd over de realisatie en bekostiging van de openbare ruimte.

De gemeente vervult hierbij vooral een kaderstellende en faciliterende rol. Gemeentelijke doelen moeten hierbij contractueel worden geborgd. De ontwikkelende partij draagt het grootste deel van het financiële risico en stuurt op de uitvoering van de gebiedsontwikkeling. Mogelijke winsten of verliezen zijn in dit model voor de ontwikkelende partij.

Samenwerking in grondexploitatie en gebiedsontwikkeling

In dit model werken gemeente en grondeigenaren intensief samen in zowel de plan- als de uitvoeringsfase. Gezamenlijk wordt een geschikte marktpartij geselecteerd die risicodragend de grond- en vastgoedexploitatie realiseert. Dit model vereist intensieve afstemming, heldere contractvorming en een transparante samenwerking, maar biedt vaak de meeste flexibiliteit bij complexe herontwikkelingsopgaven en kansen voor optimalisatie, gefaseerde inbreng en ontwikkeling. Deze samenwerkingsvorm benut de combinatie van de publieke regie en maatschappelijke doelstelling en de kennis en uitvoeringscapaciteit van marktpartijen. Een belangrijk voordeel in dit model is dat financiële, markt- en uitvoeringsrisico's worden gedeeld tussen de gemeente en de marktpartijen.

Risico's kunnen belegd worden bij de partij die deze het beste kan beheersen, bijvoorbeeld bouw- en exploitatierisico's bij marktpartijen en planologische risico's bij de overheid.

Conclusie en vervolgstappen:

De herontwikkeling van het Holleblok staat onder aanzienlijke financiële druk, doordat de hoge bestaande vastgoedwaarde, de kosten voor de herinrichting van het openbaar gebied en het parkeren slechts beperkt kunnen worden gecompenseerd door extra woningbouw en uitbreiding van bestaande functies. Uit de eerste doorrekening van drie ontwikkelmodellen blijkt dat intensivering van het programma weliswaar hogere opbrengsten genereert, maar tegelijkertijd leidt tot extra kosten voor gebouwd parkeren. Per saldo komen met de huidige uitgangspunten alle modellen uit op een negatief financieel resultaat.

Een integrale ontwikkelstrategie, slimme fasering en een passende samenwerkingsvorm tussen gemeente en marktpartijen is essentieel om de risico's te beheersen, de businesscases per eigenaar te verbeteren en draagvlak te creëren.

7. Reacties op scenario's en bouwstenen

Reacties in pressurecooker

Scenario Holleblok 2.0

Pluspunten

- Scholen beschikken over eigen pleinen.
- De parkeersituatie voor de winkels is goed (op maaiveld, dichtbij entrees, vanaf beide kanten bereikbaar).
- Behoud Onderwei als doorgaande weg in 2 richtingen.
- Tweerichtingsverkeer voor het gezondheidscentrum is wenselijk.

Zorgen / aandachtspunten

Opzet

- De beschikbare ruimte lijkt niet optimaal benut te worden doordat scholen veel ruimte innemen.
- Het groen wordt onvoldoende het gebied in getrokken.
- Parkeren kan groener worden vormgegeven, verbetert uitstraling bij entrees van Holleblok
- Het winkelblok ligt te geïsoleerd door ligging

van de weg. Kan hoofroute niet beter westelijk van het winkelblok worden gelegd, zodat het plein autovrij is?

- De winkels kunnen beter tegenover elkaar liggen, i.p.v. in een L-vorm. Dan profiteren de winkels optimaal van elkaar.
- Aspect van positieve gezondheid is minder duidelijk in dit scenario.
- Er zijn veel donkere hoekjes met al die spronggetjes en kleine pleintjes.
- Er worden relatief weinig woningen toegevoegd.

Verkeer

- De K&R aan de zuidzijde is twijfelachtig, dat verkeer moet je niet willen in woonstraten
- Eenrichtingsverkeer in zuidelijk deel Onderwei is onwenselijk. Het verkeer verplaatst naar Sporkehout.
- De gezelligheid op het plein het en autoverkeer gaan slecht samen. Autoverkeer beter achterlangs leiden, of harde knip

- Autoverkeer dwars door het gebied niet wenselijk, liever aan westkant van supermarkt zodat plein autovrij kan zijn.
- Eenrichtingsverkeer wordt door deel aanwezigen als een verbetering gezien. Maar ook zorgen over verplaatsing van verkeer naar Sporkehout en studie in het verleden, waar uit zou blijken dat dit niet mogelijk is.

Scholen

- De meerwaarde van het behoud van de bestaande scholen is twijfelachtig.
- Wijkcentrum en kinderdagverblijf omwisselen, zodat dit beter geïntegreerd wordt met de scholen.
- Wens om de zorg beter te integreren met de scholen, vanuit zorg-gerelateerde problematiek bij kinderen.
- De samenwerking/koppeling tussen de maatschappelijke voorzieningen in zijn algemeenheid mist in dit scenario. Er is wel nabijheid, maar geen/te weinig integratie.

Scenario Groen hart

Pluspunten

- De 'knip' in de doorgaande weg.
- De combinatie van zorg- en wijkcentrum in één gebouw, centraal in het gebied.
- Combinatie van scholen en kinderdagverblijf.
- Veel groen.
- Ondergronds parkeren uitsluitend voor bewoners (veiligheid).

Zorgen / aandachtspunten

Opzet

- Te veel groen bij de winkels: niet functioneel, te weinig ruimte voor terrasjes etc. Geen echt gezellig winkelplein.
- Supermarkt is niet ideaal qua plattegrond
- Minder woningen dan in scenario 3.
- De winkels kunnen beter tegenover elkaar liggen, i.p.v. in een L-vorm.

Verkeer

- 'knip' zorgt voor slechtere bereikbaarheid
- Gezondheidscentrum wil beide richtingen op kunnen.

Scholen

- Zorg om geluidsoverlast bij gymzalen boven

kinderdagverblijf.

- Het afzetten van kinderen lijkt te ver van de scholen te zitten.
- Vanuit de scholen is integratie met zorg wenselijk, vanuit de zorg geredeneerd is echter een kleine 'drempel' nodig vanwege de overbelaste zorg. Een ruimte voor bv een logopedist in het schoolgebouw is denkbaar.

Scenario Wijkplein

Pluspunten

- Goede zonering en structuur in het plangebied.
- Goede locatie en grootte van het zorgcentrum, met mogelijkheid van zorgwoningen erboven.
- Groot aantal woningen en grondgebonden woningen.
- Ondergronds parkeren.
- Ruime supermarkt mogelijk.

Zorgen / aandachtspunten

Opzet

- Het wijkcentrum meer centraal in het gebied positioneren.
- Zorg om de aansluiting op de woonstraten achter het gezondheidscentrum.
- Wijkcentrum beter combineren met het gezondheidscentrum.

- De uitstraling is te stads voor een buurtcentrum.
- Bezonnig van het centrale plein is niet goed door hoogte van bebouwing.
- Twijfel of het opgetilde plein voldoende uitnodigend is.
- Zorgen om de grondwaterbalans door grote halfverdiepte parkeergarage.

Verkeer

- Er zijn zorgen over het eenrichtingsverkeer op de Onderwei.
- Is helemaal afsluiten van Onderwei geen mogelijkheid?
- Voor de winkels is parkeren op maaiveld beter.

Scholen

- Losse schoolgebouwen bevordert de samenwerking niet.
- Vrees voor sociale veiligheid bij open plein tussen scholen. Is nu ook een probleem.
- Er ontstaat mogelijk een hangplek tussen de scholen.

HOLLEBLOK 2.0



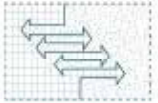
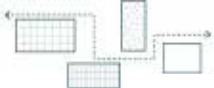
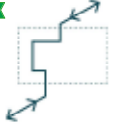





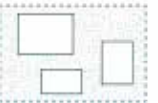
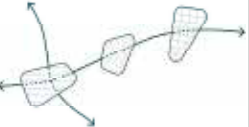
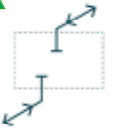

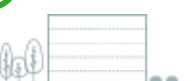



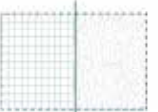
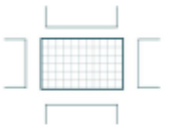
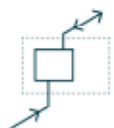





GROEN HART



WIJKPLEIN



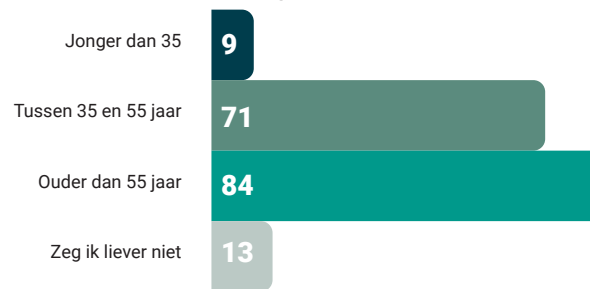
In de pressurecooker kon men met een sticker een voorkeur uitspreken voor de referentiebeelden. Hier ziet u het resultaat.

| | SFEER | OPENBARE RUIMTE | VERKEER | PARKEREN | GEBOUWEN | SCHOLEN |
|----------------------|---|---|--|---|--|--|
| HOLLEBLOK 2.0 | <p>6x</p>  <ul style="list-style-type: none"> • Overgang tussen 2 sferen, van meer stads links naar park rechts | <p>2x</p>  <ul style="list-style-type: none"> • Verschillende verblijfsplekken met eigen karakter, verbonden via dwaalroute | <p>9x</p>   <ul style="list-style-type: none"> • Doorgaande weg in 2 richtingen door gebied • Onderwei 2-richtingen fietsstraat | <p>4x</p>   <ul style="list-style-type: none"> • Op maaiveld • Geclusterd | <p>2x</p>  <ul style="list-style-type: none"> • Samengestelde blokken tot 4 lagen • Verspringende rooilijnen en hoogtes |  <ul style="list-style-type: none"> • Mogelijk (deels) behoud schoolgebouwen • KDO/wijkcentrum verbinden scholen |
| GROEN HART | <p>5x</p>  <ul style="list-style-type: none"> • Parksfeer in hele gebied | <p>8x</p>  <ul style="list-style-type: none"> • Verknopen routes langzaam verkeer in autovrij hart • Groene verblijfsplekken aan fietsroute | <p>5x</p>   <ul style="list-style-type: none"> • 'Knip' in verkeersstructuur • Onderwei 2-richtingen fietsstraat | <p>8x</p>   <ul style="list-style-type: none"> • Op maaiveld, alleen voor bewoners eronder • Verspreid over gebied | <p>9x</p>  <ul style="list-style-type: none"> • Getrapte bebouwing, tot 6 lagen • Hoogst in midden, aftrappend naar randen | <p>14x</p>  <ul style="list-style-type: none"> • 1 schoolgebouw in het groen • Elke school eigen vleugel, gemeenschappelijk hart |
| WIJKPLEIN | <p>4x</p>  <ul style="list-style-type: none"> • Opdeling in 2 sferen • Stads winkelplein links, scholen in het park rechts |  <ul style="list-style-type: none"> • Plein als hart van de buurt • Plein is opgetild balkon aan het park |   <ul style="list-style-type: none"> • Ontsluitingslus door het gebied • Onderwei 1-richting fietsstraat (gebied in) | <p>2x</p>   <ul style="list-style-type: none"> • Publieke garage onder bebouwing (Halfverdiept) • Geclusterd | <p>2x</p>  <ul style="list-style-type: none"> • Gelijkmatige bouwhoogte met 1 accent (7 lagen) aan het plein |  <ul style="list-style-type: none"> • Campusmodel • Iedere school eigen gebouw rond gezamenlijk plein |

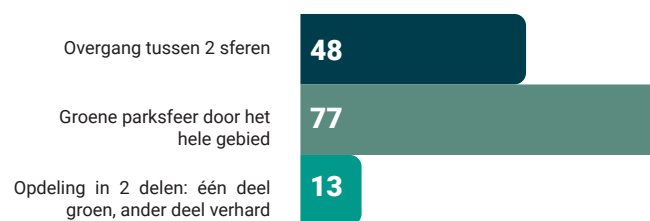
In de pressurecooker kon men met een sticker een voorkeur uitspreken voor de bouwstenen. Hier ziet u het resultaat.

Reacties op bouwstenen in Mentimeter

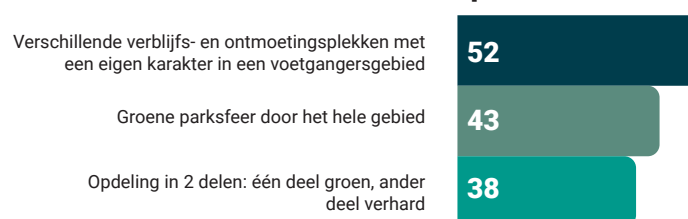
Leeftijd



Sfeer



Openbare ruimte



Auto ontsluiting



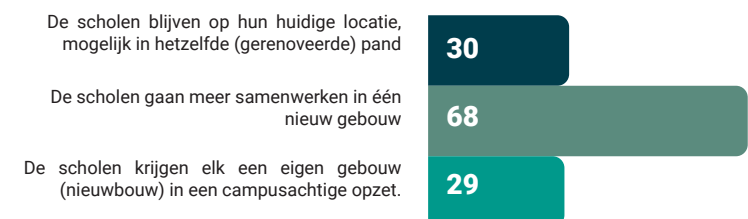
Parkeren



Gebouwen



scholen



Overige reacties via Mentimeter en email

Uit de Mentimeter komt geen eenduidig beeld naar voren voor bepaalde oplossingsrichtingen, bijvoorbeeld voor het sfeerbeeld van een vernieuwd winkelcentrum, voor de verkeersontsluiting of voor de opbouw. Voor parkeren gaat de voorkeur uit naar (deels) ondergronds en veel mensen zien de scholen graag samenwerken in een gebouw. Mensen wijzen op het belang van goede voorzieningen, een sfeervol en sociaal veilig plein met goede verlichting en een uitstraling die past bij de bouwstijl van de omgeving. Zeker rond Sporkehout bestaat vrees voor veranderingen als die die voor deze straat geen verbetering zou betekenen.

Daarnaast vinden mensen die reageren de volgende onderwerpen van belang:

- Beperking van de bouwhoogte direct grenzend aan de bestaande woningen.
- Vergroening van het centrum en behoud van het park.
- Leefbaarheid voor omwonenden verbeteren.
- Veiligheid (verlichting, hangjeugd, sociale veiligheid).
- Goede bereikbaarheid voor minder validen
- Evenwichtige ontwikkeling van winkels, horeca en woningen.
- Behoud van voorzieningen (scholen, gezondheidscentrum, wijkcentrum).

Het complete verslag met reacties uit de Mentimeter is als bijlage toegevoegd.

Samenvatting participatieproces tot nu toe

Op basis van de bevindingen tot nu toe kunnen we concluderen dat voor de omgeving logischerwijs de leefbaarheid centraal staat. Herontwikkeling van Holleblok biedt kansen om de verkeerssituatie te verbeteren en parkeerdruk te verminderen. De handen gaan op elkaar voor het toevoegen van woningen, vooral voor senioren, mits de bouwhoogte niet te hoog wordt bij direct aangrenzende woningen. Er bestaat wel een vrees voor toenemend verkeer als er meer mensen in de buurt komen wonen.

Op het gebied van verkeersoplossingen heerst het nodige wantrouwen in de omgeving. Blijkbaar zijn er in het verleden ervaringen opgedaan die tot dit wantrouwen leiden. Bovendien leidt het oplossen van verkeersdruk in de ene straat soms tot meer problemen in een andere straat. Daarvoor zijn mensen in de omgeving beducht. Er wordt benadrukt dat dit goed onderzocht moet worden en dat ook onderzoeken uit het verleden betrokken moeten worden.

Zorgen en aandachtspunten

De meest genoemde aandachtspunten in Menti-meter zijn:

- **Verkeersveiligheid en -afwikkeling:** er zijn zorgen over de toename van autoverkeer door uitbreiding van de supermarkt en/of het toevoegen van woningen, terwijl nu al veel drukte en verkeersproblemen worden ervaren. Dit speelt met name in Onderwei en Tjonger. Naast drukte is er ook vrees voor onveilige situaties voor voetgangers en fietsers. Specifiek voor Sporkehout is er vrees voor (toenemend) sluipverkeer bij bepaalde verkeerskundige ingrepen, zoals eenrichtingsverkeer in Onderwei.
- **Parkeerdruk:** bewoners willen voldoende parkeergelegenheid houden en willen voorkomen dat bezoekers van scholen en winkels lukraak in de omgeving parkeren en zo schade en andere problemen veroorzaken. Parkeerdrukte als gevolg van de scholen wordt vooral

ervaren in de woonstraten Braam, Kroos, Tijn en Vecht.

- **Hoogte en schaal van bebouwing:** veel omwonenden hebben de voorkeur voor maximaal 3-4 bouwlagen voor nieuwbouw, passend bij bestaande wijk met behoud van privacy, zonlicht en uitzicht voor de bestaande omgeving. Met name bewoners van Sporkehout vrezen dat bebouwing te dicht bij komt, maar ook bij Braam, Kroos en Tijn bestaat deze vrees. Het behoud van bestaande bomen tussen de bestaande en nieuwe bebouwing wordt vanuit dat perspectief als zeer belangrijk ervaren.
- **Behoud en uitbreiding van groen:** veel reacties vragen om het versterken van groen (bomen, biodiversiteit, park, klimaatadaptatie); geen of beperkte bouw in bestaand parkgebied. Tegelijkertijd zijn er ook geluiden om juist aan de oostzijde te onderzoeken of hier gebouwd kan worden, om daarmee de westzijde te ontlasten.

- **Schoolverkeer en kiss & ride:** nieuwe plannen bieden kansen voor het veilig en goed organiseren van halen en brengen van schoolkinderen waarmee al bestaande overlast in omliggende straten minder wordt. Enkele bewoners doen de suggestie om de scholen te verplaatsen. Het samenvoegen van scholen in een gebouw kan rekenen op bijval. Er zijn suggesties voor verplaatsing of clustering van scholen.
- **Bevoorrading en vrachtverkeer:** omwonenden zien graag dat bevoorrading van winkels goed en met minder overlast wordt geregeld. Bijvoorbeeld met alternatieve routes en tijdsafspraken.
- **Leefbaarheid en sociale veiligheid:** mensen vragen om aandacht voor sociale veiligheid, zowel in mogelijke parkeergarages als in de openbare ruimte. Denk aan overzichtelijke inrichting zonder hoekjes, goede verlichting etc.
- **Toegankelijkheid en inclusiviteit:** verschillende bezoekers vragen om goede bereikbaarheid voor ouderen, mindervaliden en ouders met kinderwagens. Denk aan voldoende liften, brede parkeerplaatsen, bankjes, inpandige voorzieningen voor mindervaliden, etc.
- **Balans wonen, winkels en horeca:** er zijn wensen voor een gevarieerd winkelaanbod; ruimte voor horeca en ontmoeting passend bij het buurtkarakter; Warme pleidooien voor het behoud van bestaande voorzieningen (zoals gezondheidscentrum) en aandacht voor de belangen van winkeliers. Tegelijkertijd pleiten verschillende mensen voor geen of beperkte uitbreiding van de supermarkt en toevoeging van woningen, omdat dit verkeer kan aantrekken.
- **Diverse:** verder geven mensen diverse aandachtspunten mee zoals bescherming van woongenot tijdens en na de bouw; de vraag om betaalbare woningen voor huidige bewoners en de vraag om duidelijke communicatie en participatie.

Het complete tussentijdse verslag participatie is als bijlage toegevoegd.

8. Globale gebiedsvisie Holleblok



Vanuit deze reacties een globale gebiedsvisie worden opgesteld. Deze wordt hieronder per bouwsteen toegelicht. Op de afbeelding hiernaast is de globale gebiedsvisie gevisualiseerd.

Sfeer

Het vergroenen van het Holleblok kan op veel steun rekenen. Dat komt ook naar voren uit de geplakte stickers bij de referentiebeelden. Tegelijkertijd is vanuit het winkelen een autovrij en aangenaam verblijfsplein gewenst. Het gaat dus niet om 'zoveel mogelijk' groen, maar om een goede overgang van meer verhard naar meer parkachtig.

De parkachtige en meer kleinschalige sfeer van Groen Hart en Holleblok 2.0 lijken kansrijker dan de wat meer stedelijke sfeer van scenario Wijkplein.

Openbare ruimte

De (autovrije) verblijfsplekken aan een (fiets)route uit Groen Hart heeft een duidelijke voorkeur, zij het wel met een grotere pleinruimte zoals in de andere scenario's. De kleinere plekje's uit Holleblok 2.0 zijn

volgens de één intiem, volgens de ander juist onveilig (donkere hoekjes). Het grotere, opgetilde plein van scenario Wijkplein lijkt niet wenselijk. Het is door het hoogteverschil minder uitnodigend.

Verkeer

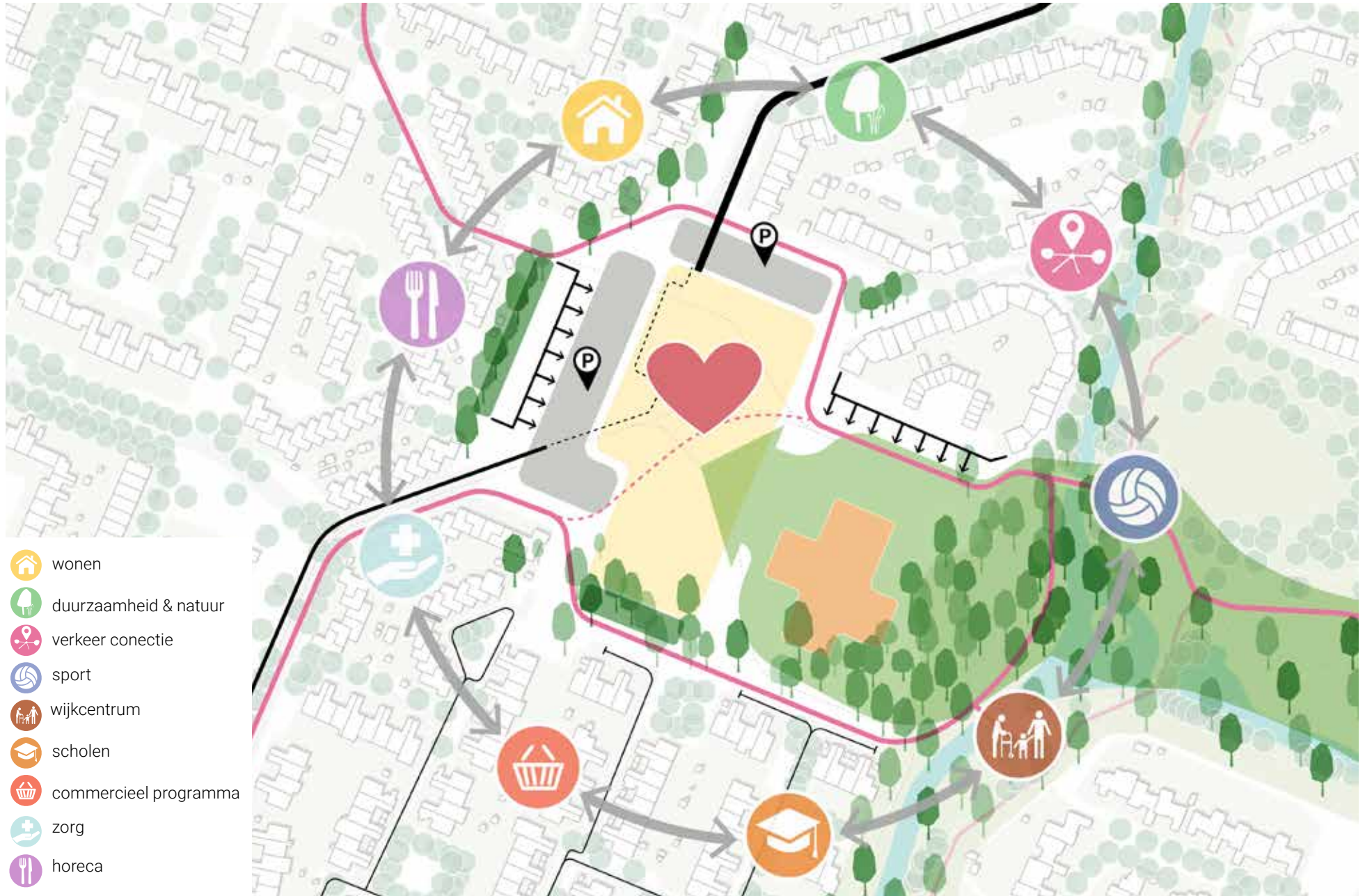
Alhoewel een autovrij verblijfsgebied wenselijk is, is het de vraag of dit met een harde 'knip' moet zoals in Groen Hart. Een doorgaande weg heeft als voordeel dat de parkeerplekken optimaal gebruikt kunnen worden. Immers, als het ene terrein vol is kun je doorrijden naar het andere terrein. In scenario Groen Hart kan dat niet. Wel moet goed worden nagedacht over de plek van de doorgaande weg. In Holleblok 2.0 is de weg een obstakel tussen winkels en plein.

Het smalle deel van de Onderwei inrichten als fietsstraat lijkt kansrijk. Ook een fietsstraat met eenrichtingsverkeer (het gebied in) dient nader onderzocht te worden, samen met klankbordgroep en inwoners, om te zien hoe effectief deze maatregelen zijn.

Parkeren

Gratis parkeren op maaiveld is wenselijk voor de bezoekers van het Holleblok, vanuit de winkeliers geredeneerd en staat ook in het huidige collegeprogramma. Echter, als dat 'blik' bij de entree van het Holleblok staat, is dat niet fraai. Dat zou op zijn minst 'groen' ingericht moeten zijn zoals in Groen Hart. Ook het reduceren van het aantal auto's op maaiveld door bewoners (deels) ondergronds te laten parkeren is wat dat betreft kansrijk, al is men zich bewust van de kosten ervan en kunnen deze private parkeerplekken dan niet dubbel gebruikt worden. Het ondergronds brengen van het parkeren voor de voorzieningen is minder wenselijk, vanwege de kosten en de donkere, onveilige sfeer.

Voor het parkeren en K+R bij de scholen zijn meerdere varianten denkbaar, die integraal bij de verdere uitwerking moeten worden meegenomen. Het heeft de voorkeur dit zoveel mogelijk binnen het plangebied op te lossen en de omliggende woonstraten hier niet mee te belasten.



Globale gebiedsvisie Holleblok

Gebouwen

Er was een duidelijke voorkeur voor de getrapte gebouwen in Groen Hart, waar het groen via dakterrassen omhoog komt. Toch zijn ook de andere scenario's interessant, vanwege de kleinere schaal (Holleblok 2.0) of juist het grote aantal toegevoegde woningen (Wijkplein). De opgave is het vinden van de juiste balans tussen kwantiteit en kwaliteit, en dat laatste zowel voor bezoekers als omwonenden.

Scholen

Voor de scholen gaat een overduidelijke voorkeur naar integratie van de scholen en kinderopvang in 1 gebouw, zoals in Groen Hart. De meerwaarde van behoud van (een deel van) de huidige schoolgebouwen is twijfelachtig. Voordelen van combineren in één nieuw gebouw zijn dat gezocht kan worden naar een zo compact mogelijke opzet, waarbij het delen van voorzieningen kan worden gestimuleerd. Daarbij is behoefte aan een brede blik. Kijk dus niet alleen naar scholen onderling, kinderopvang en

sport, maar betrek ook het gezondheidscentrum en het wijkcentrum en kijk hoe er optimale kruisbestuiving kan ontstaan, vanuit het perspectief van het kind.

Overig

- Er is een voorkeur voor een combinatie van gezondheidscentrum en zorg in één gebouw
- De combinatie van gezondheidscentrum met zorgwoningen is kansrijk
- Positioneer winkels zodanig dat ze optimaal van elkaar profiteren. Dus liever tegenover elkaar zoals in Wijkplein, dan in een L-vorm zoals in de andere scenario's
- Kijk goed naar het laden & lossen, voor de supermarkt en de overige winkels
- Hou rekening met de overbelaste zorg, door goed te kijken naar aanrijroutes, ligging, gebouwindeling en slimme combinaties met andere functies.

9. Conclusie en vervolgstappen en -onderzoeken

De haalbaarheidsstudie laat zien dat een vernieuwing van het Holleblok, met behoud van alle huidige voorzieningen en het toevoegen van woningen, haalbaar lijkt. Dat neemt niet weg dat het een zeer complexe opgave is met grote uitdagingen, met name op het gebied van verkeer en fasering. Het advies is daarom om een vervolgonderzoek uit te voeren om te komen tot een haalbaar en gedragen masterplan. Hierin dienen minimaal onderstaande onderwerpen nader onderzocht te worden.

Commercieel programma

- Nader onderzoeken PvE gezondheidscentrum.
- Gesprekken met VVE (eigenaren) maar ook huurders/exploitanten.

Maatschappelijk programma

- Onderzoeken PvE scholen bij samenwerking in één gebouw.
- Onderzoeken PvE wijkcentrum.
- Onderzoeken één sporthal met een verenigingsruimte voor de tafeltennisvereniging.
- Onderzoeken ruimtebehoefte kinderopvang.

Wonen

- Kwantitatief en kwalitatief woonprogramma opstellen, onderzoeken wenselijkheid/mogelijkheid zorgwonen.

Verkeer

- Gedetailleerde verkeerstelling.
- Onderzoeken alternatieve maatregelen/inrichtingsvoorstellen zuidelijke deel Onderwei.
- Bevoorrading supermarkt en andere voorzieningen.
- Afwikkeling van bouwverkeer globaal onderzoeken.

Parkeren

- Gedetailleerde parkeertelling.
- K+R scholen, herkomst scholieren nader onderzoeken.
- Wanneer blijkt dat het kán en nodig is kan gekeken worden naar de mogelijkheden van dubbelgebruik en saldering.

Financieel en fasering

- Inbrengwaardes bestaand vastgoed.
- Mogelijkheden fasering in relatie tot minimaliseren tijdelijke huisvesting.
- Mogelijkheden tijdelijke huisvesting één- of meerdere scholen elders in Huizen.

Samenwerking

- Samenwerkingsvorm stakeholders.

Overig

- Bestaande bomen inmeten.
- Principeprofielen openbare ruimte incl ondergrondse infra.
- Waterhuishouding: kwatificeren behoefte aan infiltratie.
- Inzet ambtelijke organisatie.

Bijlagen

Lijst met bijlagen

- Bijlage A: Tussentijds participatieverslag
- Bijlage 1: Plan voor de communicatie en participatie
- Bijlage 2: Enquêtevragen
- Bijlage 3: Excell met uitlag enquête
- Bijlage 4: Verslag eerste pressurecooker
- Bijlage 5: Verslag tweede pressurecooker
- Bijlage 6: Adviesrapport klankbordgroep
- Bijlage 7: Uitgeschreven antwoorden mentimeter
- Bijlage 8: Knelpuntenkaart verkeer

Het Zand 17,
3811 GB Amersfoort
T: +31 33 470 1188
E: info@svp-svp.nl

SVP