



Nota vooroverleg en inspraak

Voorontwerp bestemmingsplan “Ruimtekwartier” Maarssen

Ontwerp bestemmingsplan “Ruimtekwartier” IDN: NL.IMRO.1904. BPRuimteKwrtrMRS-ON01
Datum: december 2023

Inhoudsopgave

Inhoudsopgave	1
1 Inleiding	2
1.1 Doel van deze nota.....	2
1.2 Aanleiding bestemmingsplan.....	2
1.3 Leeswijzer	2
2 Vooroverlegreacties.....	3
3 Inspraakreacties.....	15
3.1 Reacties indieners	15
4 Ombtshalve wijzigingen.....	25
5 Staat van wijzigingen	27
5.1 Verbeelding.....	27
5.2 Regels.....	27
5.3 Toelichting en bijlagen.....	27
6 Bijlagen kopie vooroverlegreacties en inspraakreacties anoniem.....	29

1 Inleiding

1.1 Doel van deze nota

Deze Nota vooroverleg en inspraak stelt belangstellenden in de gelegenheid kennis te nemen van de vooroverleg- en inspraakreacties op het voorontwerpbestemmingsplan 'Ruimtekwartier'. De vooroverleg- en inspraakreacties zijn samengevat en van een gemeentelijke reactie voorzien. Daarnaast is aangegeven of en in welke mate de vooroverleg- en inspraakreacties aanleiding geven tot aanpassing van het ontwerpbestemmingsplan. Behalve naar aanleiding van een vooroverleg- of inspraakreactie kunnen aanpassingen ook het gevolg zijn van nieuwe of gewijzigde inzichten en/of het herstel van onjuistheden. Dit worden ambtshalve wijzigingen genoemd.

1.2 Aanleiding bestemmingsplan

Het voorontwerp bestemmingsplan is van vrijdag 9 september 2022 tot en met 20 oktober 2022 voorgelegd aan de vooroverlegpartners. Zie in hoofdstuk 2 welke vooroverlegpartners een reactie hebben ingediend.

Verder heeft in de hiervoor genoemde periode het voorontwerp ook ter inzage gelegen. Gedurende deze periode is iedereen in de gelegenheid gesteld met een inspraakreactie te reageren op de inhoud van het voorontwerp bestemmingsplan. Er zijn in deze periode 7 inspraakreacties ingediend.

1.3 Leeswijzer

Hoofdstuk 2 is gewijd aan de vooroverlegreacties vanuit de besturen van betrokken gemeenten en waterschappen en met de rijks- en provinciale diensten die betrokken zijn bij de zorg voor de ruimtelijke ordening of belast zijn met de behartiging van belangen welke in het plan in het geding zijn. In hoofdstuk 3 komen de inspraakreacties aan de orde. Elke onderdeel van de inspraakreacties is kort samengevat en afzonderlijk van een gemeentelijke reactie voorzien. In de reactie wordt aangegeven of de inspraakreactie leidt tot het aanpassen van het ontwerpbestemmingsplan. Door het samenvatten kan het zijn dat de formulering van de zinnen anders is dan in de oorspronkelijke zienswijze. De kern blijft echter gelijk. Daarnaast is de zienswijze geanonimiseerd in het kader van de privacywetgeving. De personen die een inspraakreacties hebben ingediend worden daarom aangeduid als indiener(s). Hoofdstuk 4 gaat in op de ambtshalve aanpassingen. Op grond van nieuwe gegevens en inzichten die los staan van inspraak- en overlegreacties, kan het wenselijk zijn om het bestemmingsplan op onderdelen aan te passen. In hoofdstuk 5 zijn alle aanpassingen die worden aangebracht in de verbeelding, regels of toelichting samengevat weergegeven in een Staat van wijzigingen.

2 Vooroverlegreacties

2.1	Provincie Utrecht	Archimedeslaan 6, 3584 BA	Utrecht
2.2	Hoogheemraadschap de Stichtse Rijnlanden	Poldermolen 2, 3994 DD	Houten
2.3	Gasunie	Concourslaan 17, 9700 MA	Groningen
2.4	Veiligheidsregio Utrecht	Archimedeslaan 6, 3584 BA	Utrecht
2.5	Gemeente Utrecht	Stadsplateau 1, 3521 AZ	Utrecht
2.6	Gemeentelijk gezondheidsdienst (GGD) regio Utrecht	De Dreef 5, 3706 BR	Zeist
2.7	Rijkswaterstaat	Griffioenlaan 2, 3526 LA	Utrecht
2.8	Combi Midden	Nijverheidsweg 15, 3534 AM	Utrecht

Reactie vooroverlegpartners

2.1 Korte inhoud reactie provincie Utrecht		Reactie gemeente
1	Met deze ontwikkeling levert de gemeente Stichtse Vecht een grote bijdrage aan het woningtekort en gaat tevens de leegstand van de kantoor- en bedrijvenlocaties te lijf. Desondanks zijn er een aantal zaken waarvoor de provincie de aandacht wil vragen:	De inhoudelijke reactie wordt in de navolgende punten behandeld.
2	De provincie geeft aan dat het goed is dat er op gebied van 'milieu en duurzaamheid' veel ambities zijn maar dat het een gemiste kans is dat aan de vele punten geen voorwaarden of maatregelen worden gekoppeld. De provincie verzoekt te overwegen om meer dwingende voorwaarden en maatregelen op te nemen die de ambities aanjagen.	Ambities op het gebied van duurzaamheid en klimaat zijn opgesteld in het Stedenbouwkundig kader. In navolging daarvan en een amendement van GroenLinks, is in het kader van het ontwerp bestemmingsplan een notitie duurzaamheid en klimaatadaptatie opgesteld. Deze is als bijlage bij het bestemmingsplan bijgevoegd. Tevens zijn in het ontwerp voor de openbare ruimte nadere voorstellen gedaan voor een klimaatadaptatieve leefomgeving.

3	De provincie stelt dat de hoogte van de toegestane (geluid)waarde bij lange na niet gezond is voor mensen. In de geluidsnotitie is niet terug te lezen welke maatregelen de gemeente treft in de inrichting van het gebied en welke maatregelen koppelt aan de gebouwen.	Het Milieueffectrapport is geactualiseerd, waarbij tevens een beschouwing van de voorgestelde maatregelen is opgenomen. Met de maatregelen ontstaat een acceptabel woon- en leefklimaat. De ODRU heeft in haar integrale reactie aangegeven na een kleine aanpassing akkoord te gaan met de conclusies met betrekking tot verkeerslawaaï.
4	In het voorliggende plan wordt aandacht gegeven aan de leefomgevingskwaliteit / gezonde leefomgeving. De provincie ziet graag een doorvertaling in het plan dat een gezonde leefomgeving centraal staan.	In het plan zijn regels opgenomen omtrent de gezonde leefomgeving, dit betreft in elk geval regels voor geluid en klimaat. De strekking van de opmerking van de provincie is gelijk aan de 2 amendementen die door GroenLinks zijn ingediend bij de behandeling door de gemeenteraad van het Stedenbouwkundig kader & randvoorwaarden (november 2019). Dientengevolge zijn in zowel de hierna opgestelde Ontwikkelkaders als in het bestemmingsplan nadere voorwaarden opgenomen om een goed woon- en leefklimaat tot stand te brengen.
5	Ten aanzien van het aspect lucht is alleen getoetst aan wettelijke waarden. Geadviseerd wordt om in beeld te brengen hoe de luchtkwaliteit is t.o.v. de WHO-advieswaarden. Landelijk en provinciaal is het streven om daaraan te voldoen.	De Nederlandse wet- en regelgeving voor luchtkwaliteit in de buitenlucht vloeit voort uit Europese richtlijnen 1830 en is vastgelegd in titel 5.2 van de Wet milieubeheer (Wm) en de onderliggende regelgeving in AMvB's 1831 (Algemene Maatregel van Bestuur) en Ministeriële regelingen. In het Milieueffectrapport is verslag gedaan van de wijze waarop het plan voldoet aan de wet- en regelgeving. In het MER is ook in beeld gebracht hoe de luchtkwaliteit (zowel in de referentiesituatie als in de plansituatie) is i.r.t. de WHO advieswaarden. Zie hiervoor tabel 7.20 Luchtkwaliteit op grens plangebied (grens voor woningbouw) en 7.21 Luchtkwaliteit ter hoogte van woningen van het MER
6	De provincie reageert positief op de aandacht aan het openbaar vervoer en de duurzame mobiliteit. Echter uit de provincie zorgen over de aansluiting tussen het plangebied en de bestaande bushaltes op de Ruimteweg. • De toegankelijkheid naar de haltes kan beter dan voorgesteld; met name de deelgebieden Het Kwadrant en Planetenbaan-Zuid hebben een matige aansluiting naar de bushaltes. • Vanaf deelgebied Planetenbaan-Zuid naar de bushaltes Planetenbaan mist een rechtstreekse en duidelijke langzaam verkeer-route. • Twee van de vier bushaltes zijn in het plan betrokken. De routes van en naar de haltes is echter belangrijk voor de toegankelijkheid van het openbaar vervoer. • De aantrekkelijkheid van de bushaltes wordt niet genoemd. Deze kan echter wel verbeterd worden en de provincie ziet graag dat dit wordt benoemd.	De gemeente onderkent dat de ruimtelijke relatie tussen het plangebied en het openbaar vervoer zo optimaal mogelijk moet functioneren. De routes rondom het plangebied blijven vooralsnog ongewijzigd, maar als onderdeel van de planvorming worden de routes binnen het plangebied en tussen het plangebied en de halteplaatsen verbeterd. Dit is opgenomen in een Inrichtingsplan voor de openbare ruimte. Zie verder ook de reactie onder punt 7.

7	In het plan is benoemd dat de fiets een duurzaam alternatief is voor de auto. Verzocht wordt om aan te geven dat de trein en het regionaal openbaar vervoer als duurzaam alternatief voor de auto wordt gezien, mogelijk in combinatie met voor- en natransport met de fiets en te voet.	Voor de ontwikkeling van het Kwadrant en Ruimtekwartier is een mobiliteitsonderzoek uitgevoerd. Ter voorbereiding op het ontwerpbestemmingsplan heeft de gemeente aanvullend opdracht gegeven voor het opstellen van een Mobiliteitskader voor Ruimtekwartier. Dit mobiliteitskader wordt bijgevoegd bij het bestemmingsplan. Om tot een duurzame en meer klimaatneutrale leefomgeving te komen wordt de fietsmobiliteit, in samenhang met de toegankelijkheid van het openbaar vervoer, gestimuleerd en gefaciliteerd. Dit wordt bereikt door het creëren van een samenhangend fietsnetwerk die ook de toegankelijkheid van openbaar vervoer laagdrempelig maakt. In het Mobiliteitskader is een mobiliteitsconcept vastgesteld waarin naast fietsverkeer ook het openbaar vervoer duurzaam alternatief is opgenomen. Voor een volledige beschrijving wordt verwezen naar het Mobiliteitskader Ruimtekwartier.
8	In het plan wordt benoemd dat er door de verkeerstoename knelpunten ontstaan op de huidige infrastructuur. De provincie geeft mee dat dit ook nadelige effecten kan hebben op de huidige buslijnen die over de Ruimteweg rijden. Dit is negatief voor de doorstroming van het busverkeer. Om dit op te lossen wordt benoemd dat er meer ingezet kan worden op alternatieven voor de auto en aangescherpt mobiliteitsbeleid nodig is. Het openbaar vervoer kan hier wellicht een (grote) rol in spelen dan in het plan is opgenomen.	De gemeente onderkent dat het openbaar vervoer een grote rol speelt in het reduceren van het autogebruik. Naast het stimuleren van langzaam verkeer spannen de gemeente en de ontwikkelaars zich ook in voor een optimaler gebruik van het beschikbare openbaar vervoer. Dit is nader uitgewerkt in het Mobiliteitskader Ruimtekwartier (Goudappel, 22 maart 2023). Voor het aspect verkeer zijn in het Milieueffectrapport de mogelijke effecten van het plan op de verkeersveiligheid en bereikbaarheid onderzocht. Op basis van te verwachten vervoersbewegingen van en naar het plangebied zijn uitspraken gedaan over de ontsluiting van de deelgebieden op het omliggende wegennet, de bereikbaarheid in en rond het plangebied, en over de gevolgen van het plan op de verkeersafwikkeling op het bestaande wegennet. Hoewel de verwachting is dat het aantal verkeersbewegingen op sommige wegvlakken toeneemt, worden geen onevenredig nadelige effecten verwacht. Verdere maatregelen kunnen dit effect terugbrengen. Maatregelen kunnen gezocht worden in het beïnvloeden van de verkeersvraag, zodat er minder autoverkeer op de kruispunten komt. Het mobiliteitskader, met sterke inzet op alternatieve vervoerwijzen fiets en openbaar vervoer en een duidelijk parkeerbeleid, moet hiervoor de basis zijn. Mogelijk kan de druk op de kruispunten ook verlicht worden door te sturen op een andere route, zodat verkeersstromen zich anders, beter verdelen over het wegennet. Zoals aangegeven is in het Mobiliteitskader veel aandacht besteed aan de bereikbaarheid van voorzieningen voor openbaar vervoer zoals bushaltes en het station via langzaam verkeer. Daarmee wordt de toegang van openbaar vervoer nog laagdrempeliger en nadrukkelijker een alternatief voor het gebruik van de auto.

		De effectbeoordeling is mede gebaseerd op de verkeersprognoses die in het kader van dit project zijn gemaakt. Deze prognoses geven een voorspelling van de verkeersintensiteiten in en rond het plangebied, op basis van een verkeersprognose-model. Het gehanteerde verkeersmodel betreft het (bestaande) model "VRU 3.4", waarbij VRU staat voor Verkeers model Regio Utrecht, dat ontwikkeld en in beheer is van de gemeente Utrecht. In samenspraak zijn de alternatieven en varianten voor Planetenbaan en het Kwadrant gemodelleerd door toevoeging van het beoogde ruimtelijke programma en de beoogde ontsluitingsstructuur voor het plangebied. Hiermee zijn modelberekeningen gedaan die hebben geleid tot plots met verkeersintensiteiten en overzichten van kruispuntstromen op de relevante locaties.
Aanpassingen: De vooroverlegreactie heeft aanpassingen van het bestemmingsplan tot gevolg.		

2.2	Korte inhoud reactie Hoogheemraadschap de Stichtse Rijnlanden (HDRS)	Reactie gemeente
1	Vanuit het watertoetsproces heeft het Hoogheemraadschap de volgende opmerkingen: • Het Hoogheemraadschap adviseert om een rioleringsplan op te stellen. Deze wenst het Hoogheemraadschap graag ontvangen voor de volgende ter inzage legging. • Het Hoogheemraadschap vraagt om onder 5.12.1.6 het juiste beleid te benoemen en beschrijven (Waterkoers 2022).	Het opstellen van een rioleringsplan maakt onderdeel uit van de verdere uitwerking van de bouwplannen c.q. inrichting openbare ruimte. Derhalve wordt in het kader van het proces voor bestemmingsplan nog geen rioleringsplan opgesteld. Het plan wordt wel, na totstandkoming, gedeeld met het Hoogheemraadschap De suggestie genoemd onder punt 2 wordt overgenomen in de toelichting van het ontwerp bestemmingsplan. Uitkomsten van overleggen die plaats hebben gevonden of nog plaatsvinden worden verwerkt in de Ontwikkelkaders en de daaropvolgende planuitwerkingen.
Aanpassingen: De vooroverlegreactie heeft aanpassingen van het bestemmingsplan tot gevolg.		

2.3	Korte inhoud reactie Gasunie	Reactie gemeente
1	Het plangebied ligt buiten de 1% letaliteitgrens van de dichtst bij gelegen leiding. Daarmee staat vast dat deze leiding geen invloed heeft op de verdere planontwikkeling.	Deze reactie wordt voor kennisgeving aangenomen.
Aanpassingen: De vooroverlegreactie heeft geen aanpassingen van het bestemmingsplan tot gevolg.		

2.4	Korte inhoud reactie Veiligheidsregio Utrecht (VRU)	Reactie gemeente
1	De VRU concludeert dat als gevolg van het planvoornemen het hoogste groepsrisico per kilometer toeneemt van 0,030 naar 0,041 maal de oriënterende waarde. Het mogelijke aantal te verwachten slachtoffers is niet in de toelichting opgenomen. Een beperkte verantwoording volgens artikel 7 van het Bevt volstaat, aangezien het groepsrisico onder de 10% van de oriëntatiewaarde blijft.	In het rapport EV (met kenmerk: BH5097-IB-RP001-F01, dd 25 mei 2022) zijn alle elementen ten behoeve van de beperkte verantwoording groeprisico én een pre-advies van de veiligheidsregio opgenomen. Het is aan het bevoegd gezag (gemeente) om het groepsrisico op basis van onze rapportage en het preadvies, in afstemming met de Veiligheidsregio te verantwoorden (of deze toename acceptabel is of niet). Zoals ook in het rapport Externe Veiligheid staat vermeld: <u>Aanvraag formeel advies door bevoegd gezag</u> <i>De veiligheidsregio Utrecht dient conform het Bevt in de gelegenheid gesteld te worden om een formeel advies uit te brengen in het kader van de verantwoording groepsrisico. Een verzoek tot dit advies dient ingediend te worden door de gemeente Stichtse Vecht als onderdeel van de bestemmingsplanprocedure.</i>
2	De VRU geeft aan dat bij de gebruiksfunctie 'wonen' ook maatschappelijke voorzieningen zijn inbegrepen waarin onder andere functies zoals kinderdagverblijven en kinderopvang vallen. Dit zijn functies die vanwege niet zelfredzame personen die zich hierin bevinden tot de zeer kwetsbare objecten behoren. Op dit moment staat in de specifieke gebruiksregels onder 6.5.2 geen andere beperking over de plek waar deze voorzieningen mogen komen, behalve dat dit enkel op de eerste en tweede bouwlaag mogelijk is. Deze zeer kwetsbare functies worden in de huidige en toekomstige wetgeving extra beschermd. In de huidige regelgeving mag deze functie niet binnen de 160 meter van de inrichting staan.	Maatschappelijke voorzieningen zijn uitsluitend toegestaan binnen de bestemming Woongebied. Ter plaatse van deze bestemming is het onderdeel externe veiligheid onderzocht. Derhalve kan ook worden geconstateerd dat deze functies gezien vanuit externe veiligheid mogelijk zijn. Daarnaast is in het ontwerp bestemmingsplan een aanscherping van de regels opgenomen met betrekking tot publieke voorzieningen. Publieke voorzieningen, inclusief maatschappelijke voorzieningen, zijn uitsluitend toegestaan ter plaatse van het dwaalspoor. Dit is ook middels een aanduiding geregeld. Derhalve is een grotere afstand ten opzichte van inrichtingen ook via deze regeling (extra) gewaarborgd.
3	Het plan brengt, volgens de VRU, geen wijzigingen in de infrastructuur in de omgeving aan, waarmee de bereikbaarheid van het gebied als geheel voldoende blijft.	Deze reactie wordt voor kennisgeving aangenomen.
4	In het plangebied zelf is, door nog ontbrekende gegevens van de ingangen van de gebouwen, de parkeervoorzieningen en het draagvermogen of breedte van de infrastructuur niet mogelijk om de bestrijdbaarheid van incidenten (bereikbaarheid en bluswatervoorziening) in het plangebied te beoordelen. Ook bijzondere brandveiligheidsvoorzieningen in gebouwen, zoals brandblusleidingen of aanvalsroutes door ventilatievoorzieningen in parkeergarages kunnen specifieke eisen stellen aan de bereikbaarheid en/of bluswatervoorziening.	Deze reactie wordt voor kennisgeving aangenomen. In aanloop tot het ontwerpbestemmingsplan hebben er meerdere gesprekken plaatsgevonden met de VRU om meer inzicht te krijgen en geven ten aanzien van bereikbaarheid, toegang van gebouwen, opstelplaatsen, aanrijroutes en blusvoorzieningen. Deze onderdelen worden, voor zover mogelijk, verwerkt in het vast te stellen stedenbouwkundig kader. De uiteindelijke toets vindt plaats in het kader van de verdere uitwerking van de bouwplannen c.q. aanvraag omgevingsvergunning activiteit bouwen.

5	Geadviseerd wordt om in de ruimtelijke verantwoording de volgende punten op te nemen: • In paragraaf 5.5.3 'conclusie' het mogelijke aantal te verwachten slachtoffers behorende bij het groepsrisico op te nemen. • In paragraaf 5.5.3 'conclusie' ook de wijze van uitvoering van de risicocommunicatie toe te voegen. • Voor de verdere uitwerking van gebiedsinrichting en ontwerp van de gebouwen vroegtijdig met de veiligheidsregio te overleggen op in ieder geval de punten van bereikbaarheid en bluswatervoorziening.	Ten aanzien van de punten genoemd onder het 1^e en 2^e gedachtestreepje, in het bestemmingsplan is een verwijzing opgenomen naar het onderzoek externe veiligheid. In dit onderzoek zijn deze punten zorgvuldig beschreven. Derhalve wordt deze reactie niet overgenomen. Ten aanzien van punt 3. Dit onderdeel wordt voor kennisgeving aangenomen en betrokken bij de verdere uitwerking van de planvorming. (zie beantwoording onder 4).
6	De VRU adviseert te overwegen om maatschappelijke voorzieningen met minder of niet zelfredzame personen op voldoende afstand van de risicobronnen met het gevaar van een BLEVE te laten vestigen. Hierbij kan een afstand van 160 meter of 245 meter worden aangehouden.	Zie hiervoor de beantwoording onder punt 2.
7	In de omgevingsvergunningen bouw voorwaarden op te nemen met betrekking op: 1. Het scenario toxische wolk: Dat de mechanische ventilatiesystemen eenvoudig uitschakelbaar en afsluitbaar uitgevoerd dienen te worden bij appartementen/bedrijven 2. Het scenario BLEVE: Dat de gebouwen binnen de 500 meter van een dergelijke risicobron een uitgang hebben in een van deze risicobron afgekeerd zijde. 3. Dat in de Risico Inventarisatie & Evaluatie (RI&E) de beschreven ongeval scenario's worden verwerkt en de daarvoor benodigde bouwkundige, installatietechnische en organisatorische maatregelen worden bepaald en worden verwerkt in het bedrijfsnoodplan.	Dit maakt onderdeel uit van de omgevingsvergunningen activiteit bouwen en wordt derhalve in het kader van het bestemmingsplan buiten beschouwing gelaten. De genoemde punten zijn onderdeel van de (lopende) gesprekken met de VRU en zullen meegenomen worden in de verdere uitwerking van het plan en moeten getoetst worden bij een eventuele aanvraag omgevingsvergunning.
Aanpassingen: De vooroverlegreactie heeft wel aanpassingen van het bestemmingsplan tot gevolg.		

2.5	Korte inhoud reactie gemeente Utrecht	Reactie gemeente
1	De bedrijven op bedrijventerrein Lage Weide die tegen de Zuilense Ring aan liggen hebben een milieucategorie van 4.2 met een aan te houden afstand van 300 meter. Nabij een drukke weg kan dit woonproject worden gezien als druk 'gemengd gebied' en kan een af-	Het onderzoek inzake Bedrijven & Milieuzonering is inmiddels geactualiseerd. En is er een quickscan en nader onderzoek verricht naar het aspect Bedrijven en milieuzonering. Ten aanzien van de onderzoeksmethodiek is intensief overleg gevoerd met de ODRU.

standsstap in mindering worden gebracht naar 200 meter. In de toelichting wordt voor Bedrijven en milieuzonering en geurhinder verwezen naar paragraaf 7.5 van de MER. Dit onderzoek blijkt nog in uitvoering te zijn, waardoor de gemeente Utrecht dit niet kan beoordelen. Voor een goede bedrijfsvoering van de bedrijven op Lage Weide is van belang dat er tussen de bestemmingen een minimale afstand van 200 meter aangehouden wordt. Graag verneemt de gemeente Utrecht of aan deze afstand wordt voldaan.	Uit het quickscan onderzoek valt af te leiden dat er vrijwel geen hinder vanwege geluid en geur te verwachten is van de nabij het plangebied gelegen bedrijven op Maarssenbroek Werkgebied en industrieterrein Lage Weide. Uit het quickscan onderzoek valt af te leiden dat er vrijwel geen hinder vanwege geluid en geur te verwachten is van de nabij het plangebied gelegen bedrijven op Maarssenbroek Werkgebied en industrieterrein Lage Weide. Voor de bedrijven Qumay en Klarenbeek Autoschade is er nader onderzoek uitgevoerd. Uit dit nadere onderzoek blijkt dat dat Klarenbeek Autoschade is gebleken dat de geluidbelasting veel lager zal zijn dan de na streven waarde van maximaal 50 dB(A). Zijn activiteiten zullen niet beperkt worden door de beoogde woningbouw. Voor Qumey zijn geluidmetingen verricht en vertaald naar een akoestisch rekenmodel waarmee de geluidbelasting op de gevels van de beoogde woningbouw is berekend. De geluidgrenswaarden uit het Activiteitenbesluit worden in de dagperiode vanwege de beoogde woningbouw met respectievelijk 17 dB voor het langtijdgemiddelde beoordelingsniveau en 10 dB en het maximale geluidniveau overschreden. De beoogde woningbouw is daardoor niet zonder meer mogelijk. Er dienen daarom maatregelen bij Qumey getroffen te worden. Deze zijn met Qumey besproken. De volgende maatregelen zijn vereist voor de werkplaats Handelsweg 2A: • bij het klinken dienen de roldeuren gesloten te zijn; • de huidige roldeuren kennen een zeer lage geluidisolatie. Er dienen (rol)deuren te worden toegepast met een geluidisolatie van minimaal 20 dB, gebaseerd op het geluidsspectrum van het geluid van het klinken; • het vervangen van de huidige lichtstraten door lichtstraten met een hogere geluidisolatie. De geluidisolatie van de huidige golfplaten dient met minimaal 10 dB verbeterd te worden. Het middels aanvullende maatregelen terugbrengen van de berekende geluidniveaus ten gevolge van de activiteiten op het buitenterrein is niet realistisch. Deze activiteiten zijn verschillend in omvang en kunnen op meerdere plekken op het terrein plaatsvinden. Voor de berekende geluidbelasting kan een maatwerkvoorschrift verleend worden. De resulterende geluidbelasting is, mede gezien de aard van de omgeving en het feit dat deze niet op dagelijkse basis zal voorkomen, acceptabel te achten. De uiteindelijke beoordeling berust echter bij bevoegd gezag. Aanvullend wordt geconcludeerd dat de bedrijfssituatie zonder klinken een ten hoogste berekende geluidbelasting kent van 52 dB(A) in de dagperiode, eveneens veroorzaakt door de activiteiten op het buitenterrein. De roldeuren van de werkplaats aan de Handelsweg 2A kunnen hierbij gedurende 8 uur in de dagperiode geopend zijn.
--	---

		Aan Qumey dient een maatwerkvoorschrift te worden verleend waarin een ruimere grenswaarde voor het langtijdgemiddelde beoordelingsniveau in de dagperiode wordt verleend tot maximaal 53 dB(A). Voor de te realiseren woningen leidt dit niet tot een onacceptabele situatie. Het maximaal toelaatbare binnengeluidniveau in de woningen van 35 dB(A) wordt bij een minimaal te realiseren geluidwering van de gevels van 20 dB, ruimschoots gerealiseerd.
2	Over verkeer heeft de gemeente Utrecht de volgende vragen: • Hoe groot is de toename van het verkeer? • Zorgt de toename van het verkeer ook voor extra verkeer over bedrijventerrein Lage Weide? • Welke kruispunten krijgen een nieuwe inrichting? Gaat dit ook om kruispunten op bedrijventerrein Lage Weide en zijn deze kruispunten meegenomen in het onderzoek?	In het Milieueffectrapport is het onderzoek inzake de verkeerseffecten geactualiseerd. Het onderzoek maakt de verkeerseffecten om het omliggende wegennet inzichtelijk. De woningbouw zorgt voor extra verkeer op het omliggende wegennet. Met behulp van het verkeersmodel (het VRU-model van de gemeente Utrecht, dat ook voor de planvorming van deze gebiedsontwikkeling is gehanteerd) is berekend wat het verkeerseffect is van deze ontwikkeling, ten opzichte van de referentiesituatie. Hiervan is verslag gedaan in het onderzoek. De conclusie is dat er sprake is van enige toename van verkeersintensiteiten op enkele wegen in beheer van de gemeente Utrecht, maar dat deze toenames relatief beperkt zijn en niet leiden tot overbelasting van deze wegen of de kruispunten. De verkeersafwikkeling blijft dus op orde. Tevens zijn in dit onderzoek de noodzakelijke maatregelen opgenomen teneinde een goede verkeerskundige situatie tot stand te brengen. De noodzakelijke maatregelen zijn geborgd in zowel het bestemmingsplan als in het Gebiedsfonds. Maatregelen op grondgebied van de gemeente Utrecht zijn niet nodig. Verdere maatregelen kunnen het autogebruik terugbrengen. Maatregelen kunnen gezocht worden in het beïnvloeden van de verkeersvraag, zodat er minder autoverkeer op de kruispunten komt. Het mobiliteitskader, met sterke inzet op alternatieve vervoerwijzen fiets en openbaar vervoer, moet hiervoor de basis zijn. Mogelijk kan de druk op de kruispunten ook enigszins verlicht worden door te sturen op een andere route, zodat verkeersstromen zich anders, beter verdelen over het wegennet. Zoals eerder aangegeven is het Mobiliteitskader veel aandacht voor de bereikbaarheid van voorzieningen voor openbaar vervoer zoals bushaltes en het station via langzaam verkeer. Daarmee wordt de toegang van openbaar vervoer nog laagdrempeliger en nog nadrukkelijker een alternatief voor het gebruik van de auto.
Aanpassingen: De vooroverlegreactie heeft aanpassingen van het bestemmingsplan tot gevolg, in die zin dat er een actualisatie van onderzoeken plaats heeft gevonden en daarin een nadere toelichting is opgenomen met betrekking tot de gestelde vragen.		

2.6	Korte inhoud reactie gemeentelijke gezondheidsdienst regio Utrecht (GGDrU)	Reactie gemeente
1	De GGDrU (hierna GGD) geeft aan dat er Omgevingsvisie al veel informatie over de leefomgeving van het plangebied bestaat. De gemeente en bewoners geven aan Maarssenbroek “vanwege een ongezond leefmilieu minder geschikt te vinden voor nieuwe woningen”. De opgaven wat betreft gezondheid zijn als volgt weergegeven: • Een gezonde leefstijl stimuleren bij alle inwoners van Stichtse Vecht. Hiervoor zijn nodig: ruimte voor ontmoeten, een groene leefomgeving en mogelijkheden tot bewegen. • Negatieve gezondheidseffecten van de Zuilense Ring zoveel mogelijk beperken/oplossen. Hierbij spelen de aspecten luchtkwaliteit, geluid en externe veiligheid een rol. De omgevingsvisie geeft oplossingen om door maatregelen een zo gezond mogelijke leefomgeving te creëren (zoals reductie geluidsoverlast, veilige vluchtwegen, meer ruimte voor groen, reduceren hittestress. GGD refereert naar haar advies inzake de concept-omgevingsvisie en herhaalt de aanbevelingen voor een gezonde leefomgeving, die ook in Ruimtekwartier kunnen worden toegepast.	De strekking van de opmerking is gelijk aan de 2 amendementen die door Groen-Links zijn ingediend bij de behandeling door de gemeenteraad van het Stedenbouwkundig kader & randvoorwaarden (november 2019). Dientengevolge zijn in zowel de hierna opgestelde Ontwikkelkaders als in het bestemmingsplan nadere voorwaarden opgenomen om een goed woon- en leefklimaat tot stand te brengen. In het Stedenbouwkundig kader & randvoorwaarden is een groen casco voorzien, waarbinnen de diverse gebieds- en gebouwontwikkelingen plaatsvinden. Voor de inrichting van de openbare ruimte van dit casco is een indicatief ontwerp opgesteld. Daarin wordt ruim aandacht besteed aan het stimuleren van een gezonde leefstijl, in de vorm van bewegen, ontmoeten en verblijven. Wat betreft de kwaliteit van de leefomgeving zijn gedurende de planvorming diverse maatregelen onderzocht en vervolgens gekozen, die deze kwaliteit verbeteren. In de Notitie Klimaatadaptatie en duurzaamheid wordt ingegaan op de gezonde leefomgeving. Mogelijk ook naar het stedenbouwkundig kader en de wijze waarop de motie van Groenlinks is ingevuld. Deze is als bijlage bij het bestemmingsplan gevoegd. De maatregelen worden in het bestemmingsplan geborgd.
2	De GGD raadt aan om langdurige verblijven nabij drukke wegen te vermijden. Daarom adviseert de GGD om afstand te houden tussen voorzieningen waar langdurig verblijf van kwetsbare mensen plaatsvindt en drukke wegen: • Geen woningen, scholen, kinderopvang en zorgcentra realiseren binnen 300 meter van de snelweg, onafhankelijk van de vraag of aan de wettelijke grenswaarden wordt voldaan. • Geen woningen, scholen, kinderopvang en zorgcentra in de eerstelijns bebouwing binnen 50 meter van drukke wegen, waarbij ‘druk’ is gedefinieerd als een verkeersintensiteit van meer dan 10.000 motorvoertuigen per etmaal. Voor luchtvervuiling geldt dat er dichtbij de bron, zoals bij drukke wegen, altijd gezondheidsschade optreedt. Hoe meer afstand hoe beter. Wanneer meer afstand niet mogelijk is, is met andere maatregelen de lokale luchtkwaliteit te verbeteren.	Door de gemeenteraad is het Stedenbouwkundig kader & randvoorwaarden (november 2019) vastgesteld, waarin wordt gemotiveerd dat er een grote behoefte bestaat aan woningbouw, en dat daarvoor in de eerste plaats wordt gekeken naar leegstaande en/of verouderde bedrijventerreinen. Uitbreiding van stedelijk gebied kan worden voorkomen door efficiënt met de beschikbare ruimte om te gaan. Deze keuze heeft geleid tot het voornemen om het Ruimtekwartier te transformeren en hier onder meer woningbouw en voorzieningen tot ontwikkeling te brengen. Door middel van een Milieueffectrapport zijn de milieukundige effecten beoordeeld. Daarvan is verslag gedaan, waarbij ook aspecten van gezondheid, luchtkwaliteit en het langdurig verblijven nabij wegen zijn meegewogen. Naar aanleiding van dit onderzoek zijn passende maatregelen voorgesteld, die worden geborgd in het bestemmingsplan en zijn opgenomen in het Gebiedsfonds. De gemeente onderschrijft de reactie inzake (hout)stook. Echter is het niet mogelijk om hiervoor maatregelen te regelen in het bestemmingsplan.

	Tenslotte kan het voorkomen van (hout)stook bijdragen aan een betere luchtkwaliteit. Houtrook is ongezond voor zowel de stoker als de omwonenden.	
3	Voor een gezondheidskundige beoordeling hanteert de GGD de volgende geluidsniveaus: • Gezondheidskundige richtwaarde van 50 dB Lden op de hoogst belaste gevel voor de bronnen wegverkeer, railverkeer en bedrijven ter bescherming van de gezondheid. • Gezondheidskundige richtwaarde van 40 dB Lnight op de hoogst belaste gevel voor de bronnen weg-, railverkeer en bedrijven, om slaapverstoring zo veel mogelijk te voorkomen. • Maximale binnenwaarde van 33 dB Lden. Aan geluidsoverlast is op locatie wel het een en ander te verminderen. En door het vroegtijdig mee te nemen in de planvorming is het (deels) te voorkomen door het nemen van maatregelen. Een zogenaamde “aangename zijde” aan de woning vergroot het wooncomfort, met als rust en een natuurlijke omgeving om te ontspannen. Daarnaast is een natuurlijke omgeving klimaatbestendiger.	In het plan zijn regels opgenomen omtrent de gezonde leefomgeving, dit betreft in elk geval regels voor geluid en klimaat. De strekking van de opmerking van de provincie is gelijk aan de 2 amendementen die door GroenLinks zijn ingediend bij de behandeling door de gemeenteraad van het Stedenbouwkundig kader & randvoorwaarden (november 2019). Dientengevolge zijn in zowel de hierna opgestelde Ontwikkelkaders als in het bestemmingsplan nadere voorwaarden opgenomen om een goed woon- en leefklimaat tot stand te brengen.
4	De gebruikelijk gehanteerde afstand waarbinnen trillinghinder door spoor wordt getoetst is een zone tot 100 meter van het spoor. Echter zijn er ook locaties langs het spoor waarbij op grotere afstanden nog overlast is van trillingen van het spoor. De kans van optreden van trillinghinder door spoor op afstanden groter dan 250 meter wordt verwaarloosbaar klein geacht. Het is belangrijk om vanaf het allereerste begin van een nieuwbouwiniatief rekening te houden met trillingen van het nabijgelegen spoor.	Het plangebied ligt op meer dan 350 meter vanaf het spoor. Derhalve wordt de opmerking “De kans van optreden van trillinghinder door spoor op afstanden groter dan 250 meter wordt verwaarloosbaar klein geacht” voor kennis aangenomen.
5	In de versteende omgeving van Maarssenbroek treedt het hitte-eiland effect op. Hittestress heeft een groot effect op de gezondheid en het welbevinden. Groen in de leefomgeving helpt het hitte-eiland effect tegen te gaan. Daarnaast biedt groen in de leefomgeving andere voordelen, zoals de mogelijkheid om elkaar te ontmoeten en te bewegen. Het is belangrijk dat de plekken voldoende dichtbij en voor iedereen, ook kwetsbare mensen, en mensen die minder goed ter been zijn, gemakkelijk toegankelijk zijn. De GGD adviseert voor iedereen een aantrekkelijke plek binnen 300 meter.	Ambities op het gebied van duurzaamheid en klimaat zijn opgesteld in het Stedenbouwkundig kader. In navolging daarvan en een amendement van GroenLinks, is in het kader van het ontwerp bestemmingsplan een notitie duurzaamheid en klimaatadaptatie opgesteld. Het voorkomen van hittestress en het bieden van voldoende groene verblijfsruimten maken daar onderdeel van uit. Deze is als bijlage bij het bestemmingsplan bijgevoegd. Tevens zijn in het ontwerp voor de openbare ruimte nadere voorstellen gedaan voor een klimaatadaptieve leefomgeving.
Aanpassingen:		

De vooroverlegreactie heeft aanpassingen van het bestemmingsplan tot gevolg, in die zin dat er een actualisatie van onderzoeken plaats heeft gevonden en daarin een nadere toelichting is opgenomen met betrekking tot de gestelde vragen.

2.7	Korte inhoud reactie Rijkwaterstaat (RWS)	Reactie gemeente
1	RWS geeft aan in een eerder stadium, mogelijk vanwege de afstand tot de A2 en het ARK niet als partij is uitgenodigd in het kader van het vooroverleg.	Deze reactie wordt voor kennisgeving aangenomen.
2	RWS geeft aan dat de paragraaf mobiliteit te summier is en een apart verkeerskundig onderzoek wordt gemist. Tevens wijst de informatie op traditionele parkeernormen, en worden een scherp mobiliteitsbeleid en verkeerskundige conclusies over de hogere schaal gemist	Het verkeerskundig onderzoek waarom wordt gevraagd is uitgevoerd in het kader van het Milieueffectrapport. Dit rapport doorloopt een zelfstandige procedure. Ten aanzien van de verkeerskundige effecten van het planvoornemen en de parkeernormen, is het relevant dat er specifiek voor het Ruimtekwartier tevens een Mobiliteitskader is opgesteld (Goudappel, 22 maart 2023). Op basis van te verwachten vervoersbewegingen van en naar het plangebied zijn uitspraken gedaan over de ontsluiting van de deelgebieden op het omliggende wegennet, de bereikbaarheid in en rond het plangebied, en over de gevolgen van het plan op de verkeersafwikkeling op het bestaande wegennet. Hoewel de verwachting is dat het aantal verkeersbewegingen op sommige wegvlakken toeneemt worden geen onevenredig nadelige effecten verwacht. De conclusie is dat er sprake is van enige toename van verkeersintensiteiten op enkele wegen, maar dat deze toenames relatief beperkt zijn en niet leiden tot overbelasting van deze wegen of de kruispunten. Ter voorbereiding op het ontwerpbestemmingsplan heeft de gemeente aanvullend opdracht gegeven voor het opstellen van het Mobiliteitskader. Deze wordt bijgevoegd bij het bestemmingsplan. In het Mobiliteitskader is een mobiliteitsconcept opgesteld waarin aangesloten worden op het lokaal en regionaal netwerk. Op die manier krijgt dit plan een volwaardig plek binnen het bestaande netwerk van verschillende vervoersmiddelen. Hierbij wordt ingezet op alternatieven voor autogebruik door het benutten van de potentie van langzaamverkeer (fietsroute) en de nabijheid van bestaande voorzieningen voor openbaar vervoer (bus en trein).

3	De zorg van RWS richt zich op de cumulatieve bereikbaarheidsconsequenties van alle ontwikkelingen in de aangrenzende gebieden nabij A2 en A27. Rijkswaterstaat verzoekt het verkeersonderzoek reeds te delen en meer zicht te bieden op de uitgangspunten, zowel m.b.t. ruimtelijke ontwikkelingen in genoemd gebied als beleidsmatig m.b.t. het beïnvloeden van modaliteitskeuzes. RWS kan zich nog geen goed oordeel vormen over de verkeerskundige gevolgen op het verkeersnetwerk en gepleit wordt voor afstemming over het geheel aan plannen dat hierop drukt	Zie voorgaande reactie.
Aanpassingen: De vooroverlegreactie heeft wel aanpassingen van het bestemmingsplan tot gevolg.		

2.8	Korte inhoud reactie Combi Midden	Reactie gemeente
1	Combi Midden heeft geen inhoudelijke reactie ingediend m.b.t. het bestemmingsplan, maar heeft aangegeven betrokken te willen worden bij het traject om de implementatie van de nutsvoorzieningen zo soepel mogelijk te laten verlopen.	De reactie wordt voor kennisgeving aangenomen.
Aanpassingen: De vooroverlegreactie heeft geen aanpassingen van het bestemmingsplan tot gevolg.		

3 Inspraakreacties

3.1 Reacties indieners

3.1		Maarssen
3.2		Maarssen
3.3		Maarssen
3.4		Maarssen
3.5		Maarssen
3.6		Maarssen
3.7		Maarssen

3.1	Korte inhoud reactie	Reactie gemeente
1	Indiener stelt dat het woongenot minder wordt door de hoogte van de appartementen in het plan.	Het bestemmingsplan voorziet in woontorens van verschillende bouwhoogten. Op sommige plekken worden deze inderdaad circa 70 meter hoog. In het oorspronkelijke plan werd al rekening gehouden met dergelijke bouwhoogten. De afstand van de woning van inspreker tot de dichtstbijzijnde toren met een dergelijke hoogte bedraagt ongeveer 160 meter. Tussen de woning van inspreker en deze woontorens zijn onder andere bestaande woningen, opgaand groen en de Ruimte weg gesitueerd. Hoewel wij begrijpen dat de bouw van woning in een bestaande woonomgeving impact heeft, betekent dit volgens ons niet dat een bouwhoogte van 70 meter direct, op een afstand van circa 160 meter, direct negatieve gevolgen heeft voor het woongenot.
2	De hoogte van de torens (70 m) in het plan zijn van invloed op het rendement van de nog aan te leggen zonnepanelen op de woningen.	Ten behoeve van het bestemmingsplan is een zonnestudie opgesteld. Deze is als bijlage bij het bestemmingsplan gevoegd. Uit het onderzoek blijkt dat het plan geen nadelige gevolgen heeft voor de bezonning van de woning van inspreker.
3	Indiener betoogt dat de rechtstreekse verbinding met de Burgemeester Waverijnweg niet de oplossing biedt voor de toename van de verkeersdruk op de wegen rondom.	In het Milieueffectrapport is het onderzoek inzake de verkeerseffecten geactualiseerd. Het onderzoek maakt de verkeerseffecten om het omliggende wegennet inzichtelijk. De woningbouw zorgt voor extra verkeer op het omliggende wegennet. Met behulp van het verkeersmodel (het VRU-model van de gemeente Utrecht, dat ook voor de planvorming van deze gebiedsontwikkeling is gehanteerd) is berekend wat het verkeerseffect is van deze ontwikkeling, ten opzichte van de referentiesituatie. Hiervan is verslag gedaan in het onderzoek. Tevens zijn in dit onderzoek de noodzakelijke maatregelen opgenomen teneinde een goede verkeerskundige situatie tot stand te brengen. De noodzakelijke maatregelen zijn geborgd in zowel het bestemmingsplan als in het Gebiedsfonds.

		In de onderzoeken is gemotiveerd dat de verkeerssituatie verbeterd wordt door een knip aan te brengen in de Kometenweg en de Maarssenbroeksedijk aan te sluiten op de Burg. Waverijnweg. Het autoverkeer van en naar Planetenbaan en het verkeer naar het werkgebied Maarssenbroek dat via de Maarssenbroeksedijk ontsloten is, wordt zo gescheiden. Het doortrekken van de Maarssenbroeksedijk biedt de kans om het wegprofiel aan te passen zodat het fietspad naar de andere kant van de rijweg kan, waarmee het fietsverkeer meer gescheiden wordt van het gemotoriseerd verkeer en de verkeersveiligheid verbeterd wordt.
Aanpassingen: De inspraakreactie heeft geen aanpassingen van het bestemmingsplan tot gevolg.		

3.2	Korte inhoud reactie	Reactie gemeente
1	Indiener is bezorgd over de verkeersveiligheid van fietsers en voetgangers en verzoekt om het treffen van maatregelen. Tevens wordt het oversteken van de fietsbrug vanaf Bloemstede als moeilijk ervaren. Gevraagd wordt om oversteken d.m.v. zebrapaden en de snelheid te reduceren van 50 naar 30 km/u.	Ten aanzien van de algemene verkeerskundige effecten van het planvoornemen wordt verwezen naar de voorgaande reactie. Tevens is het relevant dat er specifiek voor het Ruimtekwartier een Mobiliteitskader is opgesteld (Goudappel, 22 maart 2023), waarin langzaam verkeer en openbaar vervoer een centrale positie innemen. In de planvorming voor het Ruimtekwartier is rekening gehouden met de noodzakelijke maatregelen om de rol van het langzaam verkeer en het openbaar vervoer te verbeteren. Met dit plan wordt juist beoogd de bereikbaarheid per fiets te versterken door een directe verbinding op het fietsnetwerk, aansluitend op de rest van de fietsinfrastructuur van Maarssenbroek en de toekomstige fietssnelweg lang het kanaal, te realiseren. Daarbij gaan we het zodanig inrichten dat je op fiets kunt reizen zonder ander verkeer te kruisen. Om dit mogelijk te maken gaan we diverse maatregel uitvoeren zoals het verleggen van het fietspad aan de Maarssenbroeksedijk. Hierdoor wordt de situatie ter plaatse van fietsbrug ook veiliger. De toekomstige verkeerssituatie wordt beschreven in de bijlagen bij het bestemmingsplan. Maatregelen aan de fietsbrug vanuit Bloemstede vallen buiten de scope van het planvoornemen. De suggestie om zebrapaden aan te brengen en de rijsnelheid te verleggen zijn vanuit oogpunt van doorstroming en verkeersveiligheid niet te honoreren.
Aanpassingen: De inspraakreactie heeft geen aanpassingen van het bestemmingsplan tot gevolg.		

3.3	Korte inhoud reactie	Reactie gemeente
-----	----------------------	------------------

1	Inspraakreactie 3 is voor een deel identiek aan inspraakreactie 1. Er wordt voor de samenvatting en beantwoording derhalve verwezen naar inspraakreactie 1	Het bestemmingsplan voorziet in woontorens van verschillende bouwhoogten. Op sommige plekken worden deze inderdaad circa 70 meter hoog. In het oorspronkelijke plan werd al rekening gehouden met dergelijke bouwhoogten. De afstand van de woning van inspreker tot de dichtstbijzijnde toren met een dergelijke hoogte bedraagt ongeveer 160 meter. Tussen de woning van inspreker en deze woontorens zijn onder andere bestaande woningen, opgaand groen en de Ruimte weg gesitueerd. Hoewel wij begrijpen dat de bouw van woning in een bestaande woonomgeving impact heeft, betekent dit volgens ons niet dat een bouwhoogte van 70 meter direct, op een afstand van circa 160 meter, direct negatieve gevolgen heeft voor het woongenot.
	Toegevoegd is het aspect bezonning, naast het aspect rendement van zonnepanelen.	Ten behoeve van het bestemmingsplan is een zonnestudie opgesteld. Deze is als bijlage bij het bestemmingsplan gevoegd. Uit het onderzoek blijkt dat het plan geen nadelige gevolgen heeft voor de bezonning van de woning van inspreker.
2	Indiener heeft het gevoel dat de wijk Bloemstede omringd gaat worden door hoogbouw	De behoefte aan woning in de gemeente Stichtse Vecht, Maarssen en de regio is groot. Daarbij is er vooral een grote behoefte aan de bouw van betaalbare woningen voor starters. Binnen bestaand stedelijk gebied wordt gezocht naar mogelijkheden om deze woningen te kunnen realiseren. Rondom Bloemstede wordt op verschillende plekken woningbouw toegevoegd. Haagstede, Kwadrant en Ruimtekwartier. Binnen die projecten worden verschillende woningtypen gerealiseerd. Ook wordt er hoogbouw toegevoegd aan een gebied waar al hoogbouw aanwezig was. Het aantal woningen en het type woningbouw is nodig om in de toekomst te kunnen voldoen aan de vraag naar woningen.
3	Indiener betoogt dat de rechtstreekse verbinding met de Burgemeester Waverijnweg niet de oplossing biedt voor de toename van de verkeersdruk op de wegen rondom.	Korthalve wordt verwezen naar de reactie van de gemeente onder 3.1.
Aanpassingen: De inspraakreactie heeft geen aanpassingen van het bestemmingsplan tot gevolg.		

3.4	Korte inhoud reactie	Reactie gemeente
1	Inspraakreactie 4 is voor een deel identiek aan inspraakreactie 1. Er wordt voor de samenvatting en beantwoording derhalve verwezen naar inspraakreactie 1	Het bestemmingsplan voorziet in woontorens van verschillende bouwhoogten. Op sommige plekken worden deze inderdaad circa 70 meter hoog. In het oorspronkelijke plan werd al rekening gehouden met dergelijke bouwhoogten. De afstand van de woning van inspreker tot de dichtstbijzijnde toren met een dergelijke hoogte bedraagt ongeveer 160 meter. Tussen de woning van inspreker en deze woontorens zijn onder andere bestaande woningen, opgaand groen en de Ruimte weg gesitueerd. Hoewel wij begrijpen dat de bouw van woning in een bestaande woonomgeving impact heeft, betekent dit volgens ons niet dat een bouwhoogte van 70 meter

		direct, op een afstand van circa 160 meter, direct negatieve gevolgen heeft voor het woongenot.
2	Toegevoegd wordt het aspect zorg over waardevermindering woning en verlies van vrij uitzicht als gevolg van hoogbouw	Ten behoeve van het bestemmingsplan is een zonnestudie opgesteld. Deze is als bijlage bij het bestemmingsplan gevoegd. Uit het onderzoek blijkt dat het plan geen nadelige gevolgen heeft voor de bezonning van de woning van inspreker. In de huidige situatie is het zeer de vraag er vanaf de woning van inspreker sprake was van een vrij uitzicht. Binnen het plangebied, aan de overzijde van de Ruimte-weg is uiteraard al hoogbouw aanwezig en hebben de percelen een bedrijfs- en kantorenbestemming. Indien inspreker van mening dat is dat er door het nieuwe bestemmingsplan een waardevermindering van de woning optreedt dan kan hier-voor een verzoek om tegemoetkoming planschade worden ingediend. Daarbij wordt de huidige situatie vergeleken met de toekomstige situatie. Daarbij wordt meege-wogen dat de huidige ook voorziet in bebouwing en de percelen en bedrijfs- en kantorenbestemming hebben.
3	Indiener is blij met nieuwe woningen maar geeft aan minder hoog-bouw te willen.	De behoefte aan woning in de gemeente Stichtse Vecht, Maarssen en de regio is groot. Daarbij is er vooral een grote behoefte aan de bouw van betaalbare wonin-gen voor starters. Binnen bestaand stedelijk gebied wordt gezocht naar mogelijkhe-den om deze woningen te kunnen realiseren. Binnen Ruimtekwartier wordt er hoog-bouw toegevoegd aan een gebied waar al hoogbouw aanwezig was. Door de hoog-ste torens op grotere afstand te realiseren van de bestaande woningen in Bloem-stede wordt geprobeerd om zoveel mogelijk rekening te houden met bestaande be-woners. Het aantal woningen en het type woningbouw in Ruimtekwartier is nodig om in de toekomst te kunnen voldoen aan de vraag naar woningen.
4	Inspreker spreekt zijn zorgen uit over de aansluiting met de A2. In-spreker vraagt zich af of de verkeersdoorstroming voldoende kan wor-den gegarandeerd. Inspreker staat sceptisch tegenover een mogelijke aansluiting op de Burgemeester Waverijnweg.	Voor het aspect verkeer zijn de mogelijke effecten van het plan op de verkeersvei-ligheid en bereikbaarheid onderzocht. Op basis van te verwachten vervoersbewe-gingen van en naar het plangebied zijn uitspraken gedaan over de ontsluiting van de deelgebieden op het omliggende wegennet inclusief de A2, de bereikbaarheid in en rond het plangebied, en over de gevolgen van het plan op de verkeersafwikke-ling op het bestaande wegennet. De conclusie is dat er sprake is van enige toename van verkeersintensiteiten op enkele wegen, maar dat deze toenames rela-tief beperkt zijn en niet leiden tot overbelasting van deze wegen, de kruispunten en de toegang van de A2. Korthalve wordt tevens verwezen naar de reactie van de gemeente onder 3.1.
Aanpassingen: De inspraakreactie heeft geen aanpassingen van het bestemmingsplan tot gevolg.		

3.5	Korte inhoud reactie	Reactie gemeente
1	Indiener stelt dat het planvoornemen druk zet op het volledig benutten van de milieucategorie van het naastgelegen bedrijventerrein en geeft aan dat het belang van een hoogwaardig bedrijventerrein met een hoge milieucategorie, bijbehorende werkgelegenheid en verdien capaciteit niet voldoende is meegenomen in de belangenafweging.	Door de gemeenteraad is het Stedenbouwkundig kader & randvoorwaarden (november 2019) vastgesteld, waarin wordt gemotiveerd dat er een grote behoefte bestaat aan woningbouw, en dat daarvoor in de eerste plaats wordt gekeken naar leegstaande en/of verouderde bedrijventerreinen. Uitbreiding van stedelijk gebied kan worden voorkomen door efficiënt met de beschikbare ruimte om te gaan. Deze keuze heeft geleid tot het voornemen om het Ruimtekwartier te transformeren en hier onder meer woningbouw en voorzieningen tot ontwikkeling te brengen. Bij dit besluit zijn eveneens de door inspreker genoemde onderwerpen meegewogen. Het nu voorliggende bestemmingsplan vormt het uitvoerende instrumentarium van het raadsbesluit, waarbij alle noodzakelijke onderzoeken zijn uitgevoerd en tevens de bijbehorende kosten zijn geborgd in de vorm van een Gebiedsfonds. De gemeente voorziet met het planvoornemen geen verlies aan hoogwaardig bedrijventerrein, werkgelegenheid of verdien capaciteit.
2	Indiener stelt dat toetsing aan de VNG-brochure Bedrijven en milieuzonering niet afdoende is en geeft aan dat elk bedrijf onderzocht moet worden om tot een goede planologische invulling van het gebied te komen die verenigbaar is met de bedrijven en niet in hun bedrijfsvoering wordt gehinderd.	Korthalve wordt verwezen naar de reactie van de gemeente onder 2.5.
3	Indiener vraagt (cumulatief) akoestisch onderzoek uit te voeren voor een zorgvuldige afweging	Er is in het akoestisch onderzoek ook cumulatief gekeken, maar alleen cumulatie van wegverkeer en geen cumulatie van verschillende bronnen van geluid. De reden daarvan is dat de verkeersbijdrage dominant is in het geluidsbeeld in het plangebied. Zoals in het MER ook staat vermeld is het geluid vanwege de spoorweg Utrecht – Amsterdam en van de scheepvaart op het Amsterdam-Rijnkanaal wordt vrijwel geheel afgeschermd door de bebouwing tussen het plangebied en de betreffende bronnen. Daarom levert een onderzoek naar cumulatie met deze bronnen geen relevante informatie op. Lawaai van het spoor is wel afzonderlijk beschouwd in het kader van de juridische maakbaarheid. (Voor scheepvaart is dit niet aan de orde). In het kader van geluid en bedrijven en milieuzonering is in het MER de geluidbelasting van bedrijven op Lage Weide en aan de overzijde van de Maarssenbroekse dijk onderzocht. Het betreft geen gezoneerde bedrijventerreinen waarin de gecumuleerde geluidbelasting van bedrijven bepaald moet worden. Voor deze bedrijven is de inschatting dat de geluidbelasting binnen het plangebied per bedrijf niet meer dan 50 dB(A) bedraagt op de gevels van de toekomstige nieuwbouw of daartoe beperkt wordt, waarmee voldaan wordt aan het Activiteitenbesluit. In het MER is

		voorts aangegeven dat voor het bestemmingsplan aanvullend onderzoek uitgevoerd kan worden naar de geluidbelasting van individuele bedrijven. Dit heeft plaatsgevonden.
4	Indiener geeft aan dat het Milieueffectrapport niet compleet is en dat daardoor de aanvaardbaarheid van de beoogde woningen niet is aangetoond.	Het Milieueffectrapport is ten opzichte van het voorontwerp bestemmingsplan geactualiseerd en gecompleteerd. De conclusies van de uitgevoerde onderzoeken en de aanvaardbaarheid van woningbouw zijn eveneens in het rapport opgenomen. Verwezen wordt naar de conclusie van het Milieueffectrapport.
5	Indiener betwijfelt het realiteitsgehalte van de gehanteerde parkeernormen en vreest dat er parkeeroverlast in de omgeving ontstaat als deze normen daadwerkelijk gehanteerd gaan worden. Indiener stelt dat het GVVP van de gemeente een hogere parkeernorm hanteert dan de standaard van de CROW door het hoge autobezit in de gemeente en vraagt zich af of de parkeernormen in de GVVP niet te laag zijn.	Het is in binnenstedelijke gebiedsontwikkeling gangbaar om door middel van specifiek onderzoek de voor het betreffende gebied van toepassing zijnde normen te hanteren. De parkeernormen zijn gerelateerd aan het hebben van openbaar vervoer, het optimaliseren van langzaam verkeer of het treffen van andere maatregelen. Dit is nader gemotiveerd in het Mobiliteitskader Ruimtekwartier (Goudappel, 22 maart 2023), welke als bijlage bij het bestemmingsplan is opgenomen. Ter voorbereiding op het ontwerpbestemmingsplan heeft de gemeente opdracht gegeven voor het opstellen van een Mobiliteitskader voor Ruimtekwartier. Dit mobiliteitskader wordt bijgevoegd bij het bestemmingsplan. In het Mobiliteitskader is een mobiliteitsconcept opgesteld waarin aangesloten worden op het lokaal en regionaal netwerk. Hierin wordt tevens nadrukkelijk ingegaan op de parkeernormen en het voorkomen van parkeeroverlast in de omgeving. Voor een volledige onderbouwing van de te hanteren parkeernormen verwijzen wij naar het Mobiliteitskader. De parkeernormen zijn met een verwijzing geborgd in de planregels.
6	Indiener stelt dat in de parkeerbehoefteberekening niet alleen gerekend dient te worden met maximaal aantal woningen maar ook met de afwijking dat het bouwvlak vergroot kan worden. Indiener is van mening dat daardoor het aantal woningen ook kan toenemen. Indiener geeft verder aan dat het niet duidelijk is of in het aankondigde nadere onderzoek naar parkeren ook de extra woningen en maximale bouwmogelijkheden wordt meegenomen.	Het aantal woningen is gemaximeerd. Het eventueel vergroten van bouwvlakken heeft geen invloed op het aantal woningen en dientengevolge gaat de parkeerbehoefteberekening uit van het maximaal toelaatbare aantal woningen. Dit is een correcte werkwijze. Een bouwplan moet altijd voorzien in voldoende parkeergelegenheid en getoetst worden aan de parkeernormen zoals opgenomen in de planregels. Gebouwen moeten gerealiseerd worden binnen het bouwvlak. Het bouwvlak mag slechts beperkt overschreden worden. Dit heeft geen consequenties voor de parkeerbehoefteberekening.
7	Indiener stelt dat het gebrek is dat het plan voor inspraak wordt vrijgegeven terwijl niet onderzocht is of en op welke wijze voldoende parkeergelegenheid op eigen terrein wordt gerealiseerd.	Bij de ter inzage legging van een voorontwerp kan het mogelijkterwijs voorkomen dat er onderzoeken nog uitgevoerd worden. Er kan naar inziens van de gemeente niet worden gesteld dat het een gebrek is dat het plan wel is vrij gegeven. In de toelichting bij het Ontwerp bestemmingsplan wordt verslag gedaan van de meest actuele inzichten. Korthalve wordt verwezen naar punt 5 van deze reactie.

8	Indiener stelt dat de toelichting niet duidelijk maakt hoe bezoekersparkeren voor woonfuncties wordt gewaarborgd en hoe de (markt)partijen de uitwisselbaarheid van de bezoekersparkeerplaatsen realiseren.	Dit is nader gemotiveerd in het Mobiliteitskader Ruimtekwartier (Goudappel, 22 maart 2023), welke als bijlage bij het bestemmingsplan is opgenomen. In het Mobiliteitskader wordt ook ingegaan op het bezoekersparkeren.
9	Indiener stelt dat het niet realistisch is dat de publieke voorzieningen primair buurtgebonden zijn doordat ten onrechte geen rekening is gehouden met aandeel bezoekers van buitenaf, wat zal leiden tot bezoekers van buiten af die met de auto komen en daardoor een parkeertekort, wat overlast verzaakt op omliggende parkeervoorzieningen.	De aard van de voorzieningen is gemotiveerd in de toelichting van het bestemmingsplan en de Plintenstudie van Bureau Stedelijke Planning. In de motivering is aangegeven op welke wijze de buurtgebondenheid van de voorzieningen is geborgd. Een externe verkeersaantrekkende werking is dan ook niet waarschijnlijk, waardoor er geen overlast van de voorzieningen bestaat op omliggende parkeervoorzieningen.
10	Indiener stelt dat de toelichting te summier aandacht besteed aan de toekomstige verkeersstructuur en kan hierdoor niet adequaat reageren op dit onderdeel van het voorontwerp.	Korthalve wordt verwezen naar de reacties van de gemeente onder 2.5 en 3.1 onder 3.
11	Indiener geeft aan dat het onderzoek rekening moet houden met uitzonderlijk vervoer dat vanaf het bedrijventerrein wordt vervoerd. Dat is uitzonderlijk vervoer dat slechts met een vergunning van de RDW de weg op mag. Laden en het vertrekken van deze vrachtwagens kan conflicteren met ander verkeer.	Als transport groter of zwaarder is dan de wet toestaat kunnen wij hiervoor onthefing geven. Dit doet het RDW namens het rijk, gemeenten, provincies en waterschappen. In de huidige situatie dient ook vergunning verleend te worden waarbij rekening gehouden moet worden met bestaande verkeersstromen en overige verkeer. Via het plan Ruimtekwartier wordt een nieuwe verkeersstructuur gerealiseerd en daarbij is onder andere een mobiliteitskader opgesteld. Wij zien geen aanleiding om te veronderstellen dat in de toekomstige situatie dusdanig verandert dat er geen toestemming verleend zou kunnen worden voor uitzonderlijk vervoer.
12	Indiener haalt aan dat het mobiliteitsonderzoek van Arcadis van 24 september 2019 andere uitkomsten heeft dan de tellingen van de RHDHV van 22 december 2021, toelichting verkeersmodel berekening. De indiener stelt dat door het aantal woningen het onvermijdelijk lijkt dat de verkeersinfrastructuur aangepast dient te worden.	Het verouderde onderzoek van Arcadis is niet meer van toepassing en maakt geen deel uit van het bestemmingsplan. In het Milieueffectrapport is een actueel onderzoek opgenomen, waaruit maatregelen voortvloeien die worden genomen om de verkeersafwikkeling adequaat te laten verlopen. De maatregelen zijn planologisch mogelijk binnen de vigerende bestemmingen, dan wel worden met het bestemmingsplan Ruimtekwartier mogelijk gemaakt. De maatregelen zijn tevens opgenomen in het Gebiedsfonds.
Aanpassingen: De inspraakreactie heeft wel aanpassingen van het bestemmingsplan tot gevolg.		
3.6	Korte inhoud reactie	Reactie gemeente
1	Indiener uit zorgen over de gevolgen van het plan op het gebied van verkeerssituatie Nijverheidsweg, parkeren en de toevoeging van gevoelige bestemmingen in relatie tot de toekomst van haar (toekomstige) bedrijvigheid.	Voor de aspecten van de verkeerssituatie wordt korthalve verwezen naar de reacties van de gemeente onder 2.5 en 3.1 onder 3. Voor het aspect parkeren wordt verwezen naar de reactie van de gemeente onder 3.5, punt 5. Voor het aspect toevoegen van woningen wordt verwezen naar de reactie van de gemeente onder 2.6, punt 2.

2	Indiener geeft aan dat het indiener niet duidelijk is hoe de toekomstige verkeerssituatie er uit komt te zien. Indiener leest dat er nader onderzoek nodig is naar de toekomstige verkeersstructuur en dat daardoor de toekomstige situatie nog niet is te overzien. Indiener vreest dat een knip in de Kometenweg een afname betekent van bereikbaarheid en het aantal passanten hetgeen tot schade kan leiden door omzetting. Indiener neemt de vrijheid om zelf een verkeerskundige in te schakelen.	Voor de aspecten van de verkeerssituatie wordt korthalve verwezen naar de reacties van de gemeente onder 2.5 en 3.1 onder 3. In het Milieueffectrapport, het verkeerskundig onderzoek en het maatregelenonderzoek is afdoende gemotiveerd dat de toekomstige verkeersafwikkeling adequaat kan worden geregeld.
3	Indiener valt op dat er wordt afgeweken van de algemeen aanvaardbaar geachte CROW-normen. Voor publieke voorzieningen worden geen parkeernormen opgenomen. Indien er wijst erop dat lagere normen zijn gebonden aan de voorwaarde van het clusteren van bezoekersparkeren en partijen bijdragen aan een optimale uitwisselbaarheid. Onduidelijk is hoe dit wordt geborgd.	Voor het aspect parkeren wordt verwezen naar de reactie van de gemeente onder 3.5, punt 5. Voor het aspect van de buurtgebondenheid van voorzieningen wordt verwezen naar de reactie onder 3.5 punt 9.
4	Indiener geeft aan dat het belangrijk is dat er voldoende parkeren wordt gerealiseerd omdat de overvloed aan parkeren anders ergens anders opgevangen wordt.	Voor het aspect parkeren wordt verwezen naar de reactie van de gemeente onder 3.5, punt 5. Ter voorbereiding op het ontwerpbestemmingsplan heeft de gemeente opdracht gegeven voor het opstellen van een Mobiliteitskader voor Ruimtekwartier. Dit mobiliteitskader wordt bijgevoegd bij het bestemmingsplan. In het Mobiliteitskader is een mobiliteitsconcept opgesteld waarin aangesloten worden op het lokaal en regionaal netwerk. Op die manier krijgt dit plan een volwaardig plek binnen het bestaande netwerk van verschillende vervoersmiddelen. Hierbij wordt ingezet op alternatieve voor autogebruik door het benutten van de potentie van langzaamverkeer (fietsroute) en de nabijheid van bestaande voorzieningen voor openbaar vervoer (bus en trein).
5	Indiener betwijfelt of er voldaan wordt aan een goede ruimtelijke ordening omdat er nog niet getoetst is aan de VNG handreiking Bedrijven en Milieuzonering en geeft aan dat het onduidelijk is of de richtafstand behaald wordt. Indiener stelt dat de toelichting onvoldoende uitwerkt is op dit punt en kan hierdoor niet adequaat reageren op dit onderdeel van het voorontwerp.	Voor het aspect bedrijven & milieuzonering wordt korthalve verwezen naar de reactie van de gemeente onder 2.5.

Aanpassingen:

De inspraakreactie heeft wel aanpassingen van het bestemmingsplan tot gevolg.

3.7	Korte inhoud reactie	Reactie gemeente
------------	-----------------------------	-------------------------

1	Indiener stelt dat het kruispunt Kometenweg-Maarssenbroeksedijk-Nijverheidsweg verkeersonveilig is wat blijkt uit memo Verbetering verkeersveiligheid van RHDHV op 24 juli 2019. Hier zijn de afgelopen jaren geen maatregelen genomen. Indiener is van mening dat alvorens er nieuwe functies worden toegelaten er maatregelen moeten worden genomen t.a.v. de verkeersveiligheid.	Voor de aspecten van de verkeerssituatie wordt korthalve verwezen naar de reacties van de gemeente onder 2.5 en 3.1 onder 3. Met dit plan wordt juist beoogd de bereikbaarheid per fiets te versterken door een directe verbinding op het fietsnetwerk, aansluitend op de rest van de fietsinfrastructuur van Maarssenbroek en de toekomstige fietssnelweg langs het kanaal te realiseren. Daarbij gaan we het zodanig inrichten dat je op fiets kunt reizen zonder ander verkeer te kruisen. Om dit mogelijk te maken gaan we diverse maatregel uitvoeren zoals het verleggen van het fietspad aan de Maarssenbroeksedijk en afsluiten van de Kometenweg. Hierdoor wordt de situatie ter plaatse van het betreffende kruispunt ook veiliger. De maatregelen zijn geborgd in het Gebiedsfonds. De uitvoering van maatregelen hangt samen met de gefaseerde voortgang van de gebiedsontwikkeling.
	Indiener is een AOK aangegaan met gemeente in relatie tot de Handelsweg-Nijverheidsweg. Uitwerking en uitvoering hiervan laten op zich wachten.	Deze AOK maakt geen onderdeel uit van dit bestemmingsplan en wordt derhalve buiten beschouwing gelaten. Er wordt hiervoor een separaat traject gevolgd waarbij de betrokkenen ook worden meegenomen.
2	Indiener geeft aan dat het goed is dat de gemeente grondiger naar de verkeerssituatie kijkt. Uit het Milieueffectrapport (d.d. 15 augustus 2022) volgt een aantal verkeersmaatregelen die de indiener positief stemt.	Korthalve wordt verwezen naar de reactie hierboven onder 1.
3	Indiener geeft aan dat het gebrek aan borging van de verkeersmaatregelen en de irreële tijdlijnen voor het uitvoeren van deze maatregelen ervoor zorgen dat voor langere tijd of permanent sprake is van een onaanvaardbare verslechtering van de verkeerssituatie.	Korthalve wordt verwezen naar de reactie hierboven onder 1.
4	De voorgenomen maatregelen zorgen voor meer fietsverkeer op de Maarssenbroeksedijk. Dit moet op een goede en veilige manier worden afgewikkeld	Korthalve wordt verwezen naar de reactie hierboven onder 1. Maatregelen dragen bij aan het vergroten van de fietsveiligheid, onder meer door het aanbrengen van nieuwe routes en veilige oversteken.
5	De indiener stelt dat de niet geborgd is welke verkeersmaatregelen van toepassing zijn. Verder stelt de indiener dat het voorontwerp een ontsluiting van de Planetenbaan naar de Maarssenbroeksedijk mogelijk maakt. Dit is een extra belastend element voor de verkeerssituatie dat ten onrechte niet in de beoordeling is betrokken.	Korthalve wordt verwezen naar de reactie hierboven onder 1.
6	Indiener stelt dat het onduidelijk is welke Verkeersontsluitingsvariant in het voorontwerp heeft staan aangezien het MER twee varianten onderzoekt. Indiener is van mening dat tenminste de maatregelen (Geoptimaliseerde variant) worden gerealiseerd. De Terugvaloptie moet de problematiek van het kruispunt de Maarssenbroeksedijk-Nijverheidsweg-Kometenweg niet oplossen.	Korthalve wordt verwezen naar de reactie hierboven onder 1.

7	Indiener geeft aan dat het niet duidelijk is welke maatregelen er minimaal worden gerealiseerd. De toelichting maakt melding van een aanvullend maatregelenonderzoek. Door het ontbreken daarvan is niet duidelijk welke maatregelen nu worden uitgevoerd. Ook is volgens indiener onvoldoende geborgd dat de maatregelen worden getroffen. Voor de Geoptimaliseerde variant is aanpassing van het bestemmingsplan 'Maarssenbroek Werkgebied' nodig. Ook maakt het plan – anders dan de beide genoemde varianten – een ontsluiting van de Planetenbaan naar de Maarssenbroeksedijk mogelijk. Twee bruggen zijn extra belastend voor de verkeerssituatie op deze dijk.	Korthalve wordt verwezen naar de reactie hierboven onder 1.
8	Indiener vreest dat de maatregelen niet op korte termijn opgeleverd worden doordat voor het realiseren van de maatregelen, een wijziging van een buiten het plangebied gelegen bestemmingsplan vereist is. Voor de indiener lijkt het dan ook onrealistisch dat de maatregelen gerealiseerd zijn voordat de woningen in het plangebied in gebruik zijn. Verder stelt de indiener dat in het geheel geen tijdlijnen gepresenteerd, wanneer wordt toegewerkt naar het verwezenlijken van de maatregelen.	Korthalve wordt verwezen naar de reactie hierboven onder 1.
9	Indiener komt met een 'Voorgestelde oplossing', waarbij eerst de mobiliteitsvisie wordt gerealiseerd alvorens er nieuwe ontwikkelingen komen. Hiermee wordt voorkomen dat fietsers en andere verkeersdeelnemers in een onveilige situatie komen.	Korthalve wordt verwezen naar de reactie hierboven onder 1.
Aanpassingen: De inspraakreactie heeft wel aanpassingen van het bestemmingsplan tot gevolg. Zie ook reactie hierboven onder 1.		

4. Ambtshalve wijzigingen

Ten opzichte van het voorontwerp bestemmingsplan zijn de volgende ambtshalve wijzigingen doorgevoerd in het ontwerp bestemmingsplan. Deze worden op hoofdlijnen hieronder beschreven:

Verbeelding

- De ontwikkelkaders zoals deze zijn beschreven in de toelichting en zijn vastgesteld op 30 mei 2023, zijn verwerkt op de verbeelding. O.a. is de aanduiding voor het dwaalspoor toegevoegd en zijn diverse aanduidingsvlakken aangepast.
- De informatie uit de aangeleverde bouwplannen (ook verwerkt in de vastgestelde ontwikkelkaders) zijn waar nodig en waar mogelijk verwerkt. Dit betreft o.a. een aanpassing van het bouwvlak en aanpassing aanduiding parkeren. En het mogelijk maken van een woongebouw bovenop de parkeergarage in deelgebied Noord.
- Een deel van de bestemming van de nieuwbouw in deelgebied Midden is gewijzigd van Wonen naar Wonen - Uit te werken. De reden hiervoor is dat de uitwerking ook bij het ontwerp bestemmingsplan onvoldoende geconcretiseerd was om deze ontwikkeling te voorzien van een directe bestemming.
- Er is een onderscheid gemaakt tussen de bestemming Verkeer- Verblijfsgebied en Verkeer door beide bestemmingen op te nemen.
- De aansluiting Burgemeester Waverijnweg is verwerkt op de verbeelding. Er is een wijzigingsbevoegdheid opgenomen en de regelingen Groen en Water uit het vigerende bestemmingsplan zijn vertaald naar dit bestemmingsplan.

Regels

- De ontwikkelkaders zoals deze zijn beschreven in de toelichting en zijn vastgesteld op 30 mei 2023 zijn verwerkt in de regels. O.a. is ten opzichte van het voorontwerp een Wonen - Uit te werken bestemming toegevoegd voor de ontwikkeling in Deelgebied Midden.
- De regels voor het commerciële programma zijn aangepast. Met dien verstande dat het programma uitsluitend langs de aanduiding voor het dwaalspoor gerealiseerd mag worden.
- De informatie uit de aangeleverde bouwplannen (ook verwerkt in de vastgestelde ontwikkelkaders) zijn waar nodig en mogelijk verwerkt in de regels.
- De aansluiting Burgemeester Waverijnweg is verwerkt in de planregels. Er is een wijzigingsbevoegdheid opgenomen en de regelingen Groen en Water uit het vigerende bestemmingsplan zijn vertaald naar dit bestemmingsplan. Ten gevolge hiervan is onder meer een onderscheid gemaakt tussen de bestemming Groen ter plaatse van de aansluiting Burgemeester Waverijnweg (bestemd als Groen – 2) en de bestemming Groen ter plaatse van de nieuwbouw ontwikkelingen (groenstructuur bestemd als Groen – 1). Reden hiervoor is dat de regelingen voor beide groengebieden inhoudelijk van elkaar verschillen en dat het wenselijk is om dit onderscheid in stand te laten.
- Er zijn regels opgenomen voor stikstof. Met als doel het vastleggen van de benodigde fasering (eerst sloop / beëindiging gebruik en dan nieuwbouw) per deelgebied. Fasering van het project gezien vanuit stikstof noodzakelijk blijkens de uitgevoerde stikstofberekening.
- De begripsspaling voor peil is verduidelijkt en afgestemd op de ontwikkelkaders.
- Er is een onderscheid gemaakt tussen de bestemming Verkeer- Verblijfsgebied en Verkeer door beide bestemmingen op te nemen. Verkeer is bedoeld voor de (hoofd) verkeersontsluitingroutes en Verkeers- Verblijfsgebied is bedoeld voor o.a. de fietsbrug.
- Diverse regels zijn n.a.v. de afgeronde MER en de diverse onderzoeken aangepast. Onder meer de regels voor parkeren en geluid zijn aangepast.

Toelichting

- De ontwikkelkaders zijn beschreven in de toelichting en toegevoegd als bijlage.
- Het definitieve milieueffectrapport en daarbij horende rapporten is opgenomen zijn als bijlage bij de toelichting opgenomen en de conclusies zijn beschreven in de hoofdstuk 5 van de toelichting.
- De aansluiting Burgemeester Waverwijnweg is beschreven in de toelichting. De quickscan die is uitgevoerd om de milieueffecten inzichtelijk te maken is opgenomen als bijlage bij de toelichting en de conclusies zijn beschreven in de hoofdstuk 5 van de toelichting. Deze quickscan had ten doel de uitvoerbaarheid van de opgenomen wijzigingsbevoegdheid voor deze aansluiting aan te tonen.

5. Staat van wijzigingen

5.1 Verbeelding

Nr	Omschrijving	Aanleiding
1		
2		

5.2 Regels

Nr	Omschrijving	Aanleiding Vooroverlegreactie (VR) Inspraakreactie (IR)
1	In het ontwerp bestemmingsplan zijn regels opgenomen voor klimaat in navolging van de opgestelde notitie duurzaamheid en klimaatadaptatie opgesteld.	VR: 2.1 punt 2 en punt 4 VR: 2.6 punt 5
2	De maatregelen omtrent geluid zijn vertaald naar de (aangepaste) voorwaardelijke verplichting akoestiek in de planregels. Deze maatregelen zijn ontleend aan het definitieve akoestisch onderzoek wegverkeer.	VR: 2.1 punt 4
3	De regels met betrekking tot publieke voorzieningen zijn aangescherpt in het ontwerp bestemmingsplan. Publieke voorzieningen, inclusief maatschappelijke voorzieningen, zijn uitsluitend toegestaan ter plaatse van het aangeduide dwaalspoor.	VR: 2.4 punt 2
4	Diverse maatregelen omtrent de kwaliteit van de leefomgeving zijn geborgd in de planregels. Zie ook de punten 1-2.	VR: 2.6 punt 1
5		

5.3 Toelichting en bijlagen

Nr	Omschrijving	Aanleiding
1	In het ontwerpbestemmingsplan is de opgestelde notitie duurzaamheid en klimaatadaptatie verwerkt. De notitie is als bijlage bij het bestemmingsplan bijgevoegd. Tevens zijn in het ontwerp voor de openbare ruimte nadere voorstellen gedaan voor een klimaatadaptieve leefomgeving.	VR: 2.1 punt 2
2	Geactualiseerd milieueffectrapport is opgesteld en verwerkt in het ontwerpbestemmingsplan. O.a. het onderdeel geluid is beschouwd en er zijn maatregelen voorgesteld om tot een acceptabel woon- en leefklimaat te komen.	VR: 2.1 punt 3 VR: 2.6 punt 3 IR: 3.5 punt 4 IR: 3.5 punt 3
3	Aanvulling toelichting op het punt van openbaar vervoer, als duurzaamheid alternatief voor de auto.	VR: 2.1 punt 6

4	Het correcte beleid van het Hoogheemraadschap is verwerkt in het ontwerp bestemmingsplan in paragraaf 5.12.	VR: 2.2 punt 1, onderdeel 2
5	Het uitgevoerde quickscan en nadere onderzoek bedrijven- en milieuzonering is opgenomen in het ontwerp bestemmingsplan en toegevoegd als bijlage bij de toelichting.	VR: 2.5 punt 1 IR: 3.5 punt 1 & punt 2 IR: 3.6 punt 5
6	Het mobiliteitskader (Goudappel, 22 maart, 2023) is verwerkt in de toelichting en als bijlage bij de toelichting toegevoegd. Het uitgevoerde verkeersonderzoek en het mobiliteitskader is opgenomen in het ontwerp bestemmingsplan, zowel in de toelichting als bijlage bij de toelichting. Hierin is onder meer ingegaan op de aansluiting op de Burgemeester Waverijnweg	VR: 2.1 punt 8 VR: 2.5 punt 2 VR: 2.7 punt 2 VR: 2.7 punt 3 IR: 3.1 punt 3 IR: 3.3 punt 3 IR: 3.4 punt 4 IR: 3.5 punt 5, 6, 8, 9, 10, 11, 12 IR: 3.6 punt 1, 3, 4 IR: 3.7 punt 1,2, 3, 4, 5, 6,7
8	Het onderzoek luchtkwaliteit (geactualiseerd) is verwerkt in het ontwerp bestemmingsplan.	VR: 2.6 punt 2
9	De uitgevoerde bezonningsstudie is toegevoegd en verwerkt in het ontwerp bestemmingsplan.	IR: 3.1 punt 1 IR: 3.3 punt 1 en IR 3.4: punt 2
10	Fietsverkeer	IR: 3.2 punt 1
11	De beoordeling parkeren is toegevoegd en verwerkt in het ontwerp bestemmingsplan.	IR: 3.5 punt 7 en punt 8
12	Er is in de toelichting beschreven dat de aansluiting op de Burgemeester Waverijnweg planologisch mogelijk wordt gemaakt in het bestemmingsplan Ruimtekwartier.	IR: 3.7 punt 8

6. Bijlagen kopie vooroverlegreacties en inspraakreacties anoniem

Bezwaar maken

Datum en tijdstip van verzenden: **vr 23-09-2022 17:36**

Bezwaar maken

Wie maakt er bezwaar
Je bent een

ik maak zelf bezwaar (als persoon of organisatie)
persoon

Wijze van bezwaar maken

Hoe wil je het bezwaar indienen

digitaal

Persoonsgegevens

Voornamen
Tussenvoegsel(s)
Achternaam
Postcode
Huisnummer
Huisnummer huisletter
Huisnummer toevoeging
Straatnaam
Woonplaats
Telefoonnummer
E-mailadres

[Redacted]
[Redacted]
[Redacted]
[Redacted]
[Redacted]
[Redacted]
[Redacted]
[Redacted]
Maarssen
[Redacted]

Je bent succesvol inlogd met DigiD

Besluit

Heb je een besluitkenmerk
Vul het besluitkenmerk in
Wanneer is het besluit bekend gemaakt
Hoe heeft de gemeente het besluit bekend gemaakt
Wie heeft het besluit genomen

ja
NI.imro.1904.bpruimtekwrtrmrs-vo01
9-9-2022
brief
het college van burgemeester en wethouders

Bezwaar

Kun je een kopie van het besluit meesturen
Waarover ging het besluit

nee
Bestemmingsplan ruimtekwardier

Bezwaar maken

Datum en tijdstip van verzenden: **vr 23-09-2022 17:36**

Waarom ben je het oneens met het besluit

Geachte heer/mevrouw

Op de inloopavond van 22 september 2022 heb ik de maquette van het ruimtekwartier mogen aanschouwen.

Tot mijn schrik zag ik hier woontorens van 70 meter hoog. Naar ik begreep waren deze in het oorspronkelijke plan een stuk minder hoog.

U begrijpt dat als ik in mijn tuin sta en die enorme torens bijna naast mijn huis ziet staan, ik een stuk minder woongenot ervaar. Op dit moment zijn wij bezig met zonnepanelen en met de enorme torens zal het rendement een stuk lager uitvallen waardoor het de vraag is of zonne panelen überhaupt een optie is.

Daarnaast is er de kwestie van de infrastructuur.

Waar ga je al dat verkeer laten? Er komt een rechtstreekse verbinding met de Burgemeester Waverijnweg. Maar dat lost volgens mij niets op.

Ik wil dan ook bezwaar maken tegen dit plan

Wil je het bezwaar mondeling toelichten

Mvg
nee

Bijlagen

Inspraakreactie of Zienswijze op bestemmingsplan

Datum en tijdstip van verzenden: ma 19-09-2022 16:58

Aanvraag

Je bent een persoon
Voor wie doe je de inspraakreactie of mijzelf
zienswijze

Persoonsgegevens

Voornamen
Tussenvoegsel(s)
Achternaam
Postcode
Huisnummer
Huisnummer huisletter
Huisnummer toevoeging
Straatnaam
Woonplaats
Telefoonnummer
E-mailadres

Je bent succesvol inlogd met DigiD

Inspraak

Wat wil je indienen inspraakreactie op
voorontwerpbestemmingsplan

Inspraakreactie

Op welk voorontwerpbestemmingsplan dien je een inspraakreactie in Ruimtekwartier
Weet je het zaaknummer nee
Korte omschrijving inspraakreactie Verkeersveiligheid en overlast
Vul je inspraakreactie in Graag wil ik mijn zorgen kenbaar maken omtrent de verkeersveiligheid met zoveel extra bewoners in het ruimtekwartier en de omgeving. Het oversteken vanaf de fietsbrug vanaf bloemstede is vaak slecht te doen. Voor voetgangers zijn helemaal geen voorzieningen om dit fatsoenlijk te doen. Er worden wel plannen genomen om de maarsenbroeksedijk aan te sluiten op de

Inspraakreactie of Zienswijze op bestemmingsplan

Datum en tijdstip van verzenden: ma 19-09-2022 16:58

burgemester waverijnweg echter mis ik in de plannen ook nog altijd het oog voor fietsers en nog meer de voetgangers. Er word wel gesproken over niet met je winkelwagen oversteken naar de parkeerplaats wat natuurlijk ook fijn zou zijn. Echter doen veel huidige bewoners van het nieuwe ruimtekwartier lopend boodschappen. Ik zou graag zien dat er veilige oversteken gecreeerd worden doormiddel van zebrapaden en de snelheid omlaag gaat van 50 naar 30 km per uur.

Bijlagen

Wil je een bijlage toevoegen

nee

Inspraakreactie of Zienswijze op bestemmingsplan

Datum en tijdstip van verzenden: **vr 23-09-2022 16:47**

Aanvraag

Je bent een persoon
Voor wie doe je de inspraakreactie of mijzelf
zienswijze

Persoonsgegevens

Voornamen
Tussenvoegsel(s)
Achternaam
Postcode
Huisnummer
Huisnummer huisletter
Huisnummer toevoeging
Straatnaam
Woonplaats
Telefoonnummer
E-mailadres

Je bent succesvol inlogd met DigiD

Inspraak

Wat wil je indienen inspraakreactie op
voorontwerpbestemmingsplan

Inspraakreactie

Op welk voorontwerpbestemmingsplan dien Bestemmingsplan Ruimtekwartier
je een inspraakreactie in
Weet je het zaaknummer nee
Korte omschrijving inspraakreactie Woontorens veel te hoog.
Vul je inspraakreactie in Geachte heer/mevrouw

Op de inloopavond van 22 september 2022 heb ik de maquette van het ruimtekwartier mogen aanschouwen.
Tot mijn schrik zag ik hier woontorens van 70 meter hoog.
U begrijpt dat als ik in mijn tuin sta en die enorme torens bijna naast mijn huis ziet

Inspiraakreactie of Zienswijze op bestemmingsplan

Datum en tijdstip van verzenden: vr 23-09-2022 16:47

staan, dat ik daar niet vrolijk van wordt.
Ten eerste kan ik het ochtendzonnetje in mijn tuin wel vergeten.
Ten tweede ben ik al bezig met het plan om zonnepanelen te nemen.
Als ik de ochtendzon al niet op mijn panelen krijg dan is het waarschijnlijk niet rendabel genoeg voor mij om tot aanschaf over te gaan.
En ten derde het aanzicht.
Jullie willen heel Bloemstede omsingelen met hoogbouw.
Niemand vind het leuk om tegen (hoge) gebouwen aan te kijken, en zeker niet bijna naast je huis.
Waarschijnlijk heeft de architect een leuk huisje aan de vecht ofzo, maar die zou het ook niet leuk vinden als dat naast zijn huis gebouwd zou worden.
En dan nog de hele infrastructuur.
Waar ga je al dat verkeer laten?
O ja, ze zeiden dat er een rechtstreekse verbinding kwam met de Burgemeester Waverijnweg. Ja hoor dat lost het wel op.....(ik denk van niet).
Kortom teveel woningen en zeker te hoge gebouwen.
Dus met dit ontwerp ga ik niet akkoord.
Ik woon al 23 jaar in Bloemstede met veel plezier, en ik hoop daar nog veel jaren aan toe te kunnen voegen.

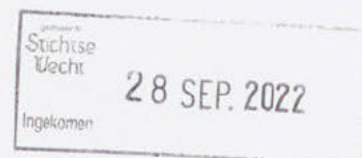
Mvg 

Bijlagen

Wil je een bijlage toevoegen

nee

35769



[REDACTED]
[REDACTED]
[REDACTED]
[REDACTED]

het college van B&W Stichtse Vecht

Afdeling bezwaar

Postbus 1212

3600BE Maarssen

Voorontwerp bestemmingsplan Ruimtekwartier

NL.IMRO.1904.BPRuimteKwrtrMRS-VO01

Maarssen 26-09-2022

Geachte heer en of mevrouw,

Graag wil ik het een en ander kenbaar maken voor wat betreft het boven genoemde bestemmingsplan.

Op de inloopavond van 22 september jl heb ik de maquette van het ruimtekwartier mogen bekijken tot mijn verbazing zie ik daar tenminste 2 torens die een hoogte hebben van 70 meter. Daar wordt je niet blij van. Tevens gaat ons dat de ochtendzon tegen en dan nog het feit dat er plannen zijn voor zonnepanelen dat dan gedeeltelijk wegvalt. Dan is dat zeker niet meer rendabel.

De nieuwe wijk is prima of in dit geval het bestemmingsplan maar met minder hoogbouw.

Het is uiteraard wel goed om te zien dat jullie bezig zijn met nieuwe woonwijken te creëren, voornamelijk voor de bewoners uit eigen plaats, zoals aangegeven en ons is verteld, zodat ook onze volwassen inwonende kinderen van 22 en 26 een eigen woning kunnen huren voor een normale prijs, want dat is dan ook wat wij verwachten.

En dan is er nog een probleem met de infrastructuur, uiteraard zal daar over nagedacht zijn maar het is nu al een probleem om op een normale manier op de A2 te komen in de ochtend. Regelmatig lopen de omringende wegen al vol, zeker rondom de wijken dichtbij de A2.

En we vernamen een rechtstreekse verbindingsweg met de Burgemeester Waverijnweg, dat zal het probleem niet oplossen.

Dan nog een opmerking over de huizen in Bloemstede, als er zoveel hoogbouw gerealiseerd wordt zullen onze huizen ook in waarde gaan dalen, het vrije uitzicht wat wij nu hebben zal in ieder geval verdwijnen.

Wij wonen hier al vanaf 1993 met veel plezier, maar met de drukte alom zal het er niet beter van worden.

Graag hopen dat wij als bewoners van Bloemstede dat de meldingen omtrent dit bestemmingsplan serieus worden genomen.

Wij vernemen dat graag nog van u.

Als het niet persoonlijk kan dan wel graag middels een brief aan alle bewoners.

Met vriendelijk groet

[Redacted signature]

[Redacted signature]

[Redacted signature]

[Redacted signature]



College van B&W Stichtse Vecht
Afd bezwaar
Postbus 1212
3600 BE Maarssen

NS2CC #X870X0X#00#0000#



Van: [REDACTED]

Verzonden: woensdag 19 oktober 2022 16:19

Aan: Info, Gemeente Stichtsevecht <info@stichtsevecht.nl>

Onderwerp: [REDACTED] / voorontwerp bestemmingsplan Ruimtekwartier

LET OP: Dit bericht is afkomstig van buiten de organisatie. Klik niet op links of bijlagen tenzij je de afzender en de inhoud van het bericht vertrouwt.

Gemeente Stichtse Vecht
T.a.v. het college van Burgemeester en Wethouders
Postbus 1212
3600 BE MAARSSEN

Per e-mail: info@stichtsevecht.nl en per post

Uw ref: voorontwerp bp Ruimtekwartier
Onze ref: LA38995/BR/2022/JSM/DH
Nieuwegein, 19 oktober 2022

Betreft: [REDACTED] voorontwerp bestemmingsplan Ruimtekwartier

Geacht college,

Inleiding

U heeft in het gemeenteblad van 8 september 2022 de terinzagelegging van het voorontwerp bestemmingsplan "Ruimtekwartier" bekendgemaakt.

Namens ons lid, [REDACTED] handelende onder de naam [REDACTED], gevestigd op het adres [REDACTED] en [REDACTED] te Maarssen (hierna [REDACTED]) wordt hierbij een inspraakreactie ingediend. Een getekende machtiging treft u bij deze brief aan.

Toekomstvisie bedrijventerreinen

In de Toekomstvisie bedrijventerreinen van oktober 2019 is gewezen op de hoge milieucategorie die is toegekend aan het bedrijventerrein Maarssenbroek en dat hier 1166 personen werkzaam zijn. De ondernemers, waaronder [REDACTED], willen de huidige gebruiksmogelijkheden op het bedrijventerrein graag behouden. Het voorontwerp onttrekt niet alleen een flink stuk bedrijventerrein, het zet ook het benutten van de milieucategorie op hun bedrijfsperven onder druk. Woningen naast bedrijven in een hogere milieucategorie zijn niet eenvoudig met elkaar verenigbaar. De toelichting bij het voorontwerp geeft er geen blijk van dat het belang bij een hoogwaardig bedrijventerrein voor bedrijven in een hogere milieucategorie en de daarbij behorende werkgelegenheid en verdien capaciteit in beeld is gebracht en in de belangenafweging voldoende is meegenomen.

Geluid

De toelichting bij het voorontwerp noemt wat betreft de aanvaardbaarheid van het plan vanwege de omliggende bedrijven uitsluitend toetsing aan de VNG-brochure Bedrijven en Milieuzonering. Uitsluitend toetsen aan de VNG-brochure Bedrijven en Milieuzonering is niet afdoende. Immers geeft deze brochure slechts richtafstanden en kunnen individuele bedrijven rechtmatig minder of meer geluid maken dan een doorsnee bedrijf in de milieucategorie waar het bedrijf toe hoort. Zo is voor [REDACTED] van belang dat zij veel opdrachten hebben in de sfeer van de verkeersinfrastructuur, waarbij het soms onvermijdelijk is dat laden en lossen in de nachtperiode plaatsvindt. In het Activiteitenbesluit milieubeheer gelden dan geluidnormen die 10 dB(A) strenger zijn dan in de dagperiode. Derhalve kan pas een ontwerpbestemmingsplan ter inzage worden gelegd nadat het geluid dat de omliggende bedrijven maken per individueel bedrijf goed is onderzocht en beoordeeld is of en op welke wijze een nieuwe planologische invulling van het gebied verenigbaar is met de belangen van de omliggende bedrijven. Immers moet zorgvuldig beoordeeld worden of en op welke wijze de beoogde woningbouw, zoals ze in dit voorontwerp vorm heeft gekregen, verenigbaar is met de rechtmatige bedrijfsuitoefening van elk individueel bedrijf of bedrijf dat daar aanwezig mag zijn, gezien de bestemming van het bedrijfspervceel.

Zorgvuldig akoestisch onderzoek is ook nodig om te kunnen beoordelen of het voorontwerp wel verenigbaar is met het cumulatieve geluid dat de omliggende bedrijven rechtmatig veroorzaken. Men kan pas een berekening van het cumulatieve geluid maken als van alle daarvoor relevante bedrijven bekend is wat hun geluidbijdrage is.

Er wordt in de toelichting verwezen naar paragraaf 7.5 van het Milieueffectrapport. Deze paragraaf is echter in het Milieueffectrapport nog niet ingevuld. Dit onderzoek loopt nog, zo vermeldt het concept van het Milieueffectrapport. Feitelijk is er dus nog geen enkel onderzoek gedaan naar de aanvaardbaarheid van de beoogde woningen zoals vorm gegeven in dit voorontwerp vanwege het geluid van de omliggende bedrijven. [REDACTED] vindt het niet zorgvuldig dat nu al een concrete invulling van het gebied wordt geschetst terwijl op belangrijke punten het onontbeerlijke onderzoek nog niet is verricht.

Parkeren

In artikel 12.2 van de planregels bij het voorontwerp is een tabel opgenomen met parkeernormen per type woning. De toelichting vermeldt ook deze tabel en in paragraaf 4.5.4.2 van de toelichting wordt hierover het volgende vermeld:

Het plangebied ligt volgens de omschrijving van het GVVP in een "sterk stedelijk" gebied en valt onder rest bebouwde kom. Gezien het unieke karakter van de transformatie en de toekomstige doelgroepen is onderzocht op welke wijze de parkeernormen uit het GVVP Stichtse Vecht 2015 moeten worden toegepast en/of dat er maatwerk mogelijk is. Ook wil de gemeente meer inzetten op verbetering van de fietsroutes, openbaar vervoer en andere mobiliteitsconcepten. Dit onderzoek is uitgevoerd in het kader van het Stedenbouwkundig Kader & randvoorwaarden en daarin opgenomen in Bijlage C (Arcadis, Notitie Parkeernormen transformatieproject Planetenbaan en het Kwadrant, Gemeente Stichtse Vecht, 7 december 2018). De conclusie van dit onderzoek luidt dat er maatwerknormen kunnen worden toegepast. Deze normen zijn opgenomen in paragraaf 3.4 Mobiliteit.

[REDACTED] betwijfelt het realiteitsgehalte van de gehanteerde parkeernormen en vreest dat er parkeeroverlast in de omgeving zal ontstaan als deze normen daadwerkelijk gehanteerd gaan worden bij het toetsen van de aanvraag van omgevingsvergunningen.

De notitie van Arcadis van 7 december 2018 vermeldt in de inleiding dat ontwikkelaars de wens hebben de parkeernorm zoals zij die van de gemeente hebben meegekregen (1,4 voor het hele

gebied) te verlagen. Vervolgens wordt in de notitie van Arcadis een onderbouwing gegeven voor het naar beneden stellen van de parkeernorm. De notitie vermeldt echter ook dat Stichtse Vecht in het Gemeentelijk Verkeers- en Vervoersplan (GVVP) hogere parkeernormen hanteert dan de landelijke standaard van het CROW en dat dit komt door het hogere autobezit in de gemeente ten opzichte van het landelijke gemiddelde. Het GVVP is een door de gemeenteraad op grond van de Planwet verkeer en vervoer opgesteld beleidsdocument dat, mede een belangrijke rol heeft binnen het ruimtelijk beleid van de gemeente, zoals ook blijkt uit de uitspraak van de Afdeling bestuursrechtspraak van de Raad van State van 4 augustus 2021, ECLI:NL:RVS:2021:1728 over het bestemmingsplan "Wilhelminastraat 31-35". In die zaak beriep het gemeentebestuur van Stichtse Vecht zich uitdrukkelijk en met succes op het hanteren van het GVVP. Het is niet voor de hand liggend dat nu vanwege de wens van ontwikkelaars een lagere parkeernorm dan die van het GVVP gehanteerd wordt. Dit nog afgezien van de vraag of de parkeernormen in het GVVP niet te laag zijn gesteld.

Het aantal woningen dat in het plangebied gebouwd mag worden is in het voorontwerp gemaximeerd. Voor het bepalen van de parkeerbehoefte is echter in dit geval het maximum aantal woningen dat toegelaten is niet alleen bepalend voor de parkeerbehoefte. In artikel 6.4.2 van de planregels is bepaald dat bij omgevingsvergunning kan worden afgeweken van het bepaalde in lid 6.2.2 onder a (het verbod om buiten het op de plankaart aangegeven bouwvlak te bouwen) ten behoeve van een overschrijding van de in de verbeelding aangegeven bouwvlakken tot een maximum van 2 meter buiten het aangegeven bouwvlak. Daar is uitsluitend de voorwaarde aan gekoppeld dat het bevoegd gezag, alvorens van deze afwijkmogelijkheid gebruik te maken, advies vraagt aan de stedenbouwkundig supervisor. Door deze formulering is het advies van de stedenbouwkundig supervisor vrijblijvend en hoeft het in geen enkel geval een belemmering voor het college van B&W te zijn om een afwijkmogelijkheid te verlenen.

Dat in beginsel aan alle zijden van de drie in het voorontwerp opgenomen bouwvlakken 2 meter buiten het bouwvlak gebouwd kan worden betekent dat het maximaal aantal woningen dat het voorontwerp toelaat gerealiseerd kan worden terwijl die aanmerkelijk groter zijn dan het op de plankaart toegekende bouwvlak doet vermoeden. De toelichting bij het voorontwerp geeft aan dat wat betreft het parkeren nog nader onderzoek volgt en bij de terinzagelegging van het ontwerpbestemmingsplan zal worden toegevoegd. Of bij die onderzoeken ook rekening wordt gehouden met de maximale bouw mogelijkheden die het plan met afwijkmogelijkheden biedt is niet duidelijk. De toelichting bij het voorontwerp vermeldt hierover het volgende:

Het beleid dat van toepassing is op het onderwerp mobiliteit is toegelicht in Hoofdstuk 4 Beleidskader. In het Stedenbouwkundig Kader en Randvoorwaarden Planetenbaan en Het Kwadrant - deel A – Kader, zijn de aspecten verkeer en parkeren specifiek toegelicht. Ten aanzien van het parkeren in het plangebied is een parkeernotitie in voorbereiding (Goudappel Coffeng). Hierin worden de uitgangspunten en conclusies zoals die in het Stedenbouwkundig Kader zijn opgenomen geactualiseerd. Deze notitie wordt toegevoegd als bijlage bij het Ontwerp bestemmingsplan.

Het is een gebrek dat een plan voor inspraak wordt vrij gegeven terwijl niet is onderzocht of en op welke wijze voldoende parkeergelegenheid op eigen terrein zal worden gerealiseerd.

Met betrekking tot parkeren vermeldt de toelichting ook het volgende:

Voorwaarde voor het hanteren van een lage bezoekersnorm is dat het bezoekersparkeren voor de woonfuncties per deelgebied wordt geclusterd en partijen bijdragen aan een optimale uitwisselbaarheid. Bezoekersparkeren leidt niet tot overlast op omliggende parkeervoorzieningen. Voor de voorzieningen zijn geen aparte normen opgenomen, omdat de beoogde publieke voorzieningen primair buurtgebonden zijn.

De toelichting maakt niet duidelijk hoe gewaarborgd gaat worden dat het bezoekersparkeren voor de woonfuncties per deelgebied wordt geclusterd en partijen bijdragen aan een optimale uitwisselbaarheid en partijen ook daadwerkelijk bij zullen dragen aan een onderlinge uitwisselbaarheid. Het is verder niet realistisch te verwachten dat de publieke voorzieningen die op deze locatie toegelaten worden primair buurtgebonden zullen zijn. Door zo te redeneren wordt ten onrechte geen rekening gehouden met een substantieel aandeel bezoekers van buiten de buurt die vaak met de auto zullen komen. Het gekozen uitgangspunt zal daarom zo goed als zeker leiden tot een parkeertekort en dus ook overlast op omliggende parkeervoorzieningen, wat voor de omliggende bedrijven zeer hinderlijk is.

De verkeersstructuur

De toelichting bij het voorontwerp besteedt slechts summier aandacht aan de toekomstige verkeersstructuur. De toelichting vermeldt dat het onderzoek naar de toekomstige verkeersstructuur wordt uitgevoerd door RHDHV en bij het ontwerpbestemmingsplan wordt toegevoegd. Ook de vraag hoe de toekomstige verkeersstructuur er uit komt te zien is derhalve niet voldoende onderzocht en er ten aanzien hiervan kan door insprekers te onrechte niet adequaat gereageerd worden op het voorontwerp. Op voorhand brengt [REDACTED] naar voren dat bij het bedrijf zeer regelmatig grote constructiedelen geladen worden om naar de plaats van bestemming gebracht te worden. Dat is uitzonderlijk vervoer dat slechts met een vergunning van de RDW de weg op mag. Duidelijk is dat het laden en het vertrekken van deze vrachtwagens kan conflicteren

met het passerende verkeer. Bij realisatie van het nu beoogde woningbouwplan ontstaan er problemen waar het plan nu nog ten onrechte geen rekening mee houdt.

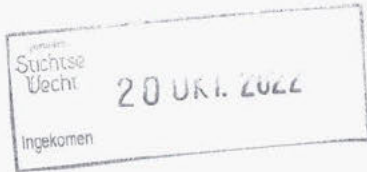
■■■■■ haalt hierbij ook het mobiliteitsonderzoek van Arcadis van 24 september 2019 graag naar voren. Hier zijn tellingen verricht en dit heeft heel andere uitkomsten dan de rapportage van Royal HaskoningDHV, van 22 december 2021. *Toelichting verkeersmodel berekeningen maart 2022 t.b.v. MER Planetenbaan en het Kwadrant*. Door het (te grote) aantal woningen wat er wordt gebouwd, lijkt het onvermijdelijk dat de verkeersinfrastructuur rondom het plangebied moet worden aangepast, wat grote financiële consequenties heeft voor de gemeente Stichtse Vecht, maar ook voor ■■■■■ als bedrijf met 3 uitritten op de Maarssenbroeksedijk een springend punt is. ■■■■■ houdt vooralsnog de rapportage van Arcadis van 24 september 2019 aan, waarin wordt aangegeven dat de kruisingen het verkeer aan kunnen.

Met vriendelijke groet,

■■■■■

■■■■■
■■■■■

■■■■■



Gemeente Stichtse Vecht
College van B en W
Postbus 1212
3600 BE MAARSSSEN

Datum : 17 oktober 2022
Inzake : [REDACTED] / advies gemeente Stichtse Vecht
Kenmerk : D210174
Uw ref. :
Doorkiesnr. : [REDACTED]
E-mail : [REDACTED]

Betreft: inspraakreactie voorontwerp bestemmingsplan Ruimtekwartier

Geacht college,

Namens cliënten, de besloten vennootschap met beperkte aansprakelijkheid [REDACTED] gevestigd te Maarssen aan de [REDACTED] wonende te [REDACTED] en de besloten vennootschap met beperkte aansprakelijkheid [REDACTED] gevestigd te [REDACTED] vraag ik graag uw aandacht voor het volgende.

Vanaf vrijdag 9 september 2022 tot en met donderdag 20 oktober 2022 ligt het voorontwerp bestemmingsplan "Ruimtekwartier" ter inzage. Naar aanleiding daarvan breng ik namens cliënten graag de volgende inspraakreactie onder uw aandacht.

Cliënten zijn gevestigd aan of nabij de Nijverheidsweg te Maarssen. [REDACTED] is eigenaar/verhuurder van het pand waarin de [REDACTED] is gevestigd. Ook houdt [REDACTED] zelf ter plaatse kantoor. [REDACTED] is de exploitant van de [REDACTED] aan de [REDACTED]. Het terrein van de McDonalds wordt onder meer op de Kometenweg ontsloten.

Het voorontwerp voorziet in de transformatie van de locatie Planetenbaan van een kantoor- en bedrijvenlocatie naar wonen en voorzieningen. In totaal voorziet het voorontwerp in de bouw van 1837 woningen (exclusief Het Kwadrant). Daarnaast maakt dit bestemmingsplan tevens de realisatie van circa 2.650 m² (excl. Het Kwadrant) aan publieke en maatschappelijke

Bezoekadres
Oranjesingel 53 - 55
6511 NP Nijmegen

Postadres
Postbus 1106
6501 BC Nijmegen

T: (024) 381 09 90
F: (024) 323 22 66
E: info@brunet.nl

KvK-nummer: 09191908
BTW-nummer: 0051.94.957.B.01
www.brunet.nl

voorzieningen mogelijk. Hieronder vallen kleinschalige detailhandel (niet zijnde supermarkten), dienstverlening, horeca en maatschappelijke voorzieningen.

Cliënten maken zich met name zorgen over de gevolgen die dit plan zal hebben voor de toch al zorgelijke verkeerssituatie ter plaatse van de omgeving Nijverheidsweg. Ook ten aanzien van het parkeren vrezen cliënten de gevolgen van dit plan te zullen ondervinden. Tot slot vragen cliënten zich af in hoeverre de toevoeging van de nieuwe gevoelige bestemmingen gevolgen kunnen hebben voor hun (toekomstige) bedrijvigheid.

Verkeersoplossing

Cliënten hebben eerder in een ander verband (te weten in verband met de aan Goodman verleende omgevingsvergunning voor de bouw van een distributiecentrum) al kenbaar gemaakt zich ernstig zorgen te maken over de nu bestaande verkeerssituatie. Het nu voorliggende voorontwerp neemt die zorg bepaald niet weg. Integendeel. Door de bouw van woningen en voorzieningen, zal de druk op de verkeerssituatie nog verder toenemen.

Daarbij komt dat het voor cliënten niet duidelijk is hoe de toekomstige verkeerssituatie er uit komt te zien.

Uit de toelichting kan worden afgeleid dat door RHDHV is geconcludeerd dat er mitigerende maatregelen nodig om de bereikbaarheid voor gemotoriseerd verkeer op orde te houden zijn, met name om de verkeersafwikkeling op de kruispunten te waarborgen. Ook is te lezen dat op een aantal kruispunten in het plangebied en direct daar aangrenzend voor problemen met de verkeersafwikkeling (in spitsperiodes) ten gevolge van de verkeerstoename moet worden gevreesd. Deze knelpunten zijn oplosbaar door aanpassingen van de kruispunten, in de vorm van verkeersregelingen, maar naar verwachtingen is in veel gevallen aanpassing van de kruispunt lay-out (aantal opstelstroken) noodzakelijk. Nader onderzoek is nodig om vast te stellen welke aanpassingen nodig zijn om een acceptabele verkeersafwikkeling te waarborgen.

Dat betekent dat de toekomstige verkeerssituatie nog ongewis is en dat (dus) de gevolgen van het plan – ook voor andere ondernemers zoals cliënten – nog niet te overzien zijn.

Cliënten hebben wel gezien dat in een van de mogelijke scenario's wordt gesproken over het maken van een knip in de Kometenweg. Voor [REDACTED] zou dat ertoe leiden dat de straat waaraan zij ligt, geen doorlopende weg meer zal zijn. Als gevolg daarvan vreest [REDACTED] een afname van passanten wat uiteindelijk tot schade zal leiden in de vorm van omzetderving. Dat stuit bij [REDACTED] uiteraard op bezwaren. [REDACTED] heeft er uiteraard groot belang bij dat de bereikbaarheid van haar onderneming (ook voor verkeer afkomstig uit de richting van de Maarssenbroeksedijk) goed bereikbaar blijft.

Gelet op de ingewikkelde verkeerssituatie zullen cliënten ook zelf een verkeerskundige inschakelen teneinde zichzelf in dat kader ook van deskundige bijstand te voorzien. Dat kan er

mogelijk toe leiden dat op een later moment een nadere reactie op dit aspect zal worden ingediend. Het leek mij goed dat alvast onder uw aandacht te brengen.

Parkeren

Door de (forse) toename van het aantal woningen en voorzieningen is het zeer belangrijk dat in de aanleg en instandhouding van voldoende parkeergelegenheid wordt voorzien. Als er te weinig parkeerplaatsen worden aangelegd, zal het daardoor ontstane parkeertekort afgewenteld worden op andere locaties, waaronder die van cliënten.

Op basis van het Stedenbouwkundig kader, worden de volgende parkeernormen gehanteerd voor het plangebied:

Voorstel parkeernormen Planetenbaan en Het Kwadrant:				Bezoekers
	< 60 m ² GBO	60-80 m ² GBO	> 80 m ² GBO	*op te tellen
woningtype:				bij norm
Huurappartementen	0,7	1	1,3	0,2 tot 0,3
Koopappartementen	1,0	1,4	1,7	0,2 tot 0,3
Studenten	0,2	-	-	0,1

Bij deze parkeernormen vallen twee zaken op. Allereerst wijken deze normen in relevant opzicht af van de algemeen aanvaardbaar geachte CROW-normen. Ten tweede is voor de eveneens in het plan voorziene publieke voorzieningen geen parkeernorm gesteld. Dat betekent dat voor die functies helemaal geen parkeerplaatsen worden verlangd.

In verband met de lagere parkeernorm voor woningen is in de toelichting opgenomen dat voorwaarde voor het hanteren van een lage bezoekersnorm is dat het bezoekersparkeren voor de woonfuncties per deelgebied wordt geclusterd en partijen bijdragen aan een optimale uitwisselbaarheid. Bezoekersparkeren leidt niet tot overlast op omliggende parkeervoorzieningen. Onduidelijk is wat daarmee precies wordt bedoeld, maar vooral ook op welke wijze dat in de planregels kan worden geborgd.

Voor de publieke voorzieningen zijn geen aparte normen opgenomen, omdat de beoogde publieke voorzieningen primair buurtgebonden zijn. Ook dat wijkt af van de CROW normering. Op basis daarvan zou weliswaar van een zekere mate van dubbelgebruik/aanwezigheidspercentages kunnen worden uitgegaan, maar dat leidt er nooit toe (ook niet bij buurtgebonden voorzieningen) dat helemaal geen parkeerplaatsen nodig zijn bij de te realiseren voorzieningen.

Cliënten zijn gelet op het vorige van mening dat het plan onvoldoende waarborgt dat er voorzien wordt in de aanleg en instandhouding van voldoende parkeerplaatsen.

Milieuzonering

In het kader van een goede ruimtelijke ordening is het van belang dat bij de aanwezigheid van bedrijven in de omgeving van milieugevoelige functies zoals woningen:

1. ter plaatse van de woningen een goed woon- en leefmilieu kan worden gegarandeerd;
2. rekening wordt gehouden met de bedrijfsvoering en milieuruimte van de betreffende bedrijven.

Dit onderzoek is nog niet uitgevoerd. In de plantoelichting wordt verwezen naar paragraaf 7.5 van de milieueffectrapportage. Hier staat enkel: "PM; onderzoek nog in uitvoering".

Cliënten betwijfelen op voorhand of voldaan kan worden aan de richtafstanden in de VNG-Brochure Bedrijven en milieuzonering. Verder is het de vraag of en in hoeverre de bedrijvigheid van cliënten (c.q. de hen ter beschikking staande milieuruimte) rekening wordt gehouden in onderhavig plan. Bijvoorbeeld wijzen cliënten er op dat het de vraag is of zij nog aan het Activiteitenbesluit kunnen voldoen voor wat betreft laad- en losactiviteiten (w.o. ook het geluid van bijvoorbeeld winkelwagentjes) buiten de dagperiode.

Het voorontwerp is op dit punt nog onvoldoende uitgewerkt om daarop een zinvolle inspraakreactie te geven. Cliënten verzoeken uitdrukkelijk dat alles deugdelijk te onderzoeken en af te wegen in het vervolg.

Conclusie

Cliënten verzoeken uw college bij de verdere besluitvorming uitdrukkelijk rekening te houden met al het vorige. Namens cliënten word ik graag door u op de hoogte gehouden over de onderhavige kwestie.

Uw berichten zie ik graag tegemoet.

Met vriendelijke groet,



Brunet Advocaten



17.10.22

Cyclon
Port betaald
Nijmegen

cyclon.eu



Postbus 1106, 6501 BC Nijmegen



College van Burgemeester & Wethouders
van Stichtse Vecht
Endelhovenlaan 1
3601 GR Maarssen /
Postbus 1212
3600 BE Maarssen
NEDERLAND

Amsterdam, 20 oktober 2022
Inzake: Voorontwerp bestemmingsplan Ruimtekwartier
Onze ref: 330003557/28710642.1

ZIENSWIJZE VOORONTWERP

1. Aanleiding & context

- 1.1. Door middel van dit schrijven dient [redacted] [redacted] tijdig zijn zienswijze in op het Voorontwerp bestemmingsplan "Ruimtekwartier" (NL.IMRO.1904.BPRuimteKwtrMRS-VO01) ("**Voorontwerp**"), dat op 9 september 2022 ter inzage is gelegd.
- 1.2. [redacted] is eigenaar van verschillende percelen aan de Nijverheidsweg en Handelsweg, waarop momenteel een distributiecentrum wordt gebouwd. Hij heeft er daarom belang bij dat een goede verkeerssituatie, zowel qua veiligheid als doorstroming, in de huidige en toekomstige situatie voldoende is geborgd.
- 1.3. [redacted] benadrukt dat de autonome verkeerssituatie reeds voor verbetering vatbaar is. Met name het kruispunt Kometenweg-Maarssenbroeksedijk-Nijverheidsweg is verkeersonveilig te noemen. Dit komt bijvoorbeeld naar voren in het hier als bijlage bijgevoegde memo Verbetering verkeersveiligheid Nijverheidsweg/Maarssenbroeksedijk opgesteld door RHDHV op 24 juli 2019 ("**Verkeersmemo**"). De afgelopen jaren heeft de Gemeente Stichtse Vecht ("**Gemeente**") nagelaten om dit kruispunt te verbeteren. Zelfs *quick-wins*, zoals het verwijderen van ondergrondse containers, zijn niet gerealiseerd (zie Verkeersmemo p. 6).
- 1.4. [redacted] heeft eerder zijn zorgen geuit over bovengenoemd kruispunt. Reeds op 19 december 2019 heeft [redacted] kenbaar gemaakt dat hij van mening is dat

alvorens er nieuwe functies op de Maarssenbroeksedijk worden aangesloten, de verkeersveiligheid van het bovenvermeld kruispunt moet worden verbeterd.

- 1.5. Bovendien is [REDACTED] in 2020 een anterieure overeenkomst met de Gemeente aangegaan waarin de Gemeente zich ertoe heeft verbonden om de Handelsweg en de Nijverheidsweg opnieuw in te richten en waarbij [REDACTED] financiële middelen zou leveren ter verbetering van de autonome situatie (hetgeen is gebeurd). De uitwerking en de uitvoering hiervan laten echter al jaren op zich wachten, mede omdat lange tijd niet duidelijk is geweest wat de impact van de woningbouw op de mobiliteit in en rond de Maarssenbroeksedijk (waarop de Handelsweg en Nijverheidsweg ontsloten zijn) zal zijn.
- 1.6. Hieronder zal uiteen worden gezet waarom de zorgen van [REDACTED] in het Voorontwerp onvoldoende in ogenschouw zijn genomen en waarom dit Voorontwerp niet strekt tot een aanvaardbare verkeerssituatie, zeker gelet op de voorgenomen tijdlijnen.

2. Positieve ontwikkelingen

- 2.1. [REDACTED] juicht het toe dat door de Gemeente grondiger naar de (mobiliteits)situatie wordt gekeken. Een dergelijke visie is een goede eerste stap in de richting van het wegwerken van de verkeersknelpunten en vergroot bovendien de attractiviteit van zowel het bedrijventerrein als van het woongebied.
- 2.2. Uit het Milieueffectrapport opgesteld door RHDHV op 15 augustus 2022 ("MER") volgt een aantal voorgenomen verkeersmaatregelen dat [REDACTED] positief stemt. Deze maatregelen zijn opgenomen in de door RHDHV gepresenteerde geoptimaliseerde VKA-ontsluitingsvariant ("**Geoptimaliseerde Variant**"). Met name onderstaande punten hebben volgens [REDACTED] een positieve ontwikkeling op de verkeerssituatie:
 - (i) Het verkeer van en naar de Planetenbaan (ontsloten op de Ruimtweg) en het verkeer van en naar het werkgebied Maarssenbroek (ontsloten op de Maarssenbroeksedijk) worden gescheiden.
 - (ii) Ten behoeve van de fietsverkeersveiligheid wordt het fietspad naar de andere (Z-W) kant van de Maarssenbroeksedijk verplaatst.
 - (iii) Beoogd wordt het kruispunt Kometenweg-Maarssenbroeksedijk-Nijverheidsweg overzichtelijker te maken, bijvoorbeeld door het realiseren van een knip in de Kometenweg.

3. Verslechtering verkeerssituatie

- 3.1. Hoewel het initiatief om de verkeerssituatie rond het plangebied te verbeteren [REDACTED] positief stemt, zullen (i) het gebrek aan borging van de verkeersmaatregelen en (ii) de irreële tijdlijnen voor het uitvoeren van deze maatregelen ervoor zorgen dat voor langere tijd of permanent sprake zal zijn van een onaanvaardbare verslechtering van de verkeerssituatie.
- 3.2. [REDACTED] benadrukt dat het treffen van verkeersmaatregelen essentieel is, ter voorkoming van het verslechteren van de verkeerssituatie. Immers, de voorgenomen ontwikkeling zal vrijwel zeker leiden tot een aanzienlijke toename van (fiets)verkeer. Het volgt namelijk uit het opgestelde MER dat de fietsroutes zullen worden aangesloten op de fietsroute op de Maarssenbroeksedijk. Daarmee ontstaat een goede verbinding naar het treinstation (zie MER, p. 28) en dus veel meer fietsverkeer. Gezien de bestaande verkeerssituatie is het van groot belang dat dit fors toenemende fietsverkeer goed en veilig wordt afgewikkeld.
- 3.3. De toelichting op het Voorontwerp ("**Toelichting**") onderkent dat mitigerende maatregelen getroffen zullen moeten worden (zie par. 5.9.3 Toelichting). Dit is met name van belang met het oog op de verkeersafwikkeling op de kruispunten.

Onduidelijkheid over variant

- 3.4. Het MER onderzoekt twee varianten, naast de Geoptimaliseerde variant tevens een terugvaloptie VKA-ontsluitingsvariant ("**Terugvaloptie**"). In de Geoptimaliseerde variant worden onder meer de maatregelen getroffen en doelstellingen beoogd zoals geschetst in paragraaf 2.2 ("**Maatregelen**"). In de Voorkeursvariant is slechts voorzien in de ontsluiting van de Planetenbaan op de Ruimtweg (en niet op de Maarssenbroeksedijk). Het is onduidelijk welke variant de Gemeente in het Voorontwerp voorstaat.
- 3.5. [REDACTED] is van mening dat de lokale verkeerssituatie vereist dat ten minste de Maatregelen worden verwezenlijkt. In de Terugvaloptie wordt slechts de ontsluiting van de Planetenbaan aangepast, waarbij geen sprake is van een ontsluiting naar de Maarssenbroeksedijk. Deze Terugvaloptie lost daarmee niet het knelpunt op het kruispunt de Maarssenbroeksedijk-Nijverheidsweg-Kometenweg op. Immers, het kruispunt wordt niet aangepakt en het fietsverkeer blijft aan de onveilige kant van de Maarssenbroeksedijk rijden.

(i) Borging

- 3.6. Voorop gesteld wordt dat het Voorontwerp – los van de onduidelijkheid over de gekozen variant – niet duidelijk maakt welke maatregelen er uiteindelijk (minimaal) worden getroffen. Uit de Toelichting volgt dat – zoals [REDACTED] de toelichting begrijpt –

naar aanleiding van het MER een aanvullend maatregelenonderzoek nodig was om vast te stellen welke aanpassingen nodig zijn om een acceptabele verkeersafwikkeling te realiseren (paragraaf 5.9.3 Toelichting). Dit aanvullend maatregelenonderzoek is kennelijk uitgevoerd en de maatregelen zouden zijn opgenomen in het Gebiedsfonds. Het is [REDACTED] hieruit niet duidelijk welke maatregelen nu precies worden uitgevoerd, nu het aanvullend maatregelenonderzoek niet als bijlage bij de toelichting op het Voorontwerp is opgenomen en bovendien is niet duidelijk welke maatregelen precies in het Gebiedsfonds zijn opgenomen.

- 3.7. In het Voorontwerp is tevens niet *geborgd* dat de verkeersmaatregelen, ongeacht welke variant van toepassing is, zullen worden getroffen. Hiervoor is ten aanzien van de Geoptimaliseerde variant – waarin de Maatregelen dus zijn verdisconteerd – bovendien een aanpassing van het bestemmingsplan "Maarssebroek Werkgebied" vereist.
- 3.8. Het Voorontwerp maakt daarnaast, anders dan zowel de Geoptimaliseerde Variant als de Terugvaloptie, een ontsluiting van de Planetenbaan naar de Maarssebroeksedijk mogelijk. Immers, in het Voorontwerp is een tweetal bruggen ingepast die onder andere de Planetenbaan en de Maarssebroeksedijk verbinden (zie figuur 1 hieronder). Dit is een extra belastend element voor de verkeerssituatie dat ten onrechte niet in de beoordeling is betrokken.

(ii) Tijdlijnen

- 3.9. Vanwege de onduidelijkheid over welke maatregelen getroffen zullen worden gaat [REDACTED] hieronder ervan uit dat wordt beoogd om de Maatregelen te realiseren. Echter, zelfs al zou dat het geval zijn, dan vreest [REDACTED] dat de Maatregelen niet op korte termijn opgeleverd zullen worden.
- 3.10. Immers, voor het realiseren van de Maatregelen, is een wijziging van een buiten het plangebied gelegen bestemmingsplan vereist. Voor het doortrekken van de Maarssebroeksedijk is namelijk een wijziging van het bestemmingsplan "Maarssebroek Werkgebied" nog. Dit wordt onderkent in het MER (p. 122). Het lijkt dan ook onrealistisch dat de Maatregelen gerealiseerd zijn voordat de woningen in het plangebied in gebruik zijn.
- 3.11. Ook voor de Terugvaloptie is alleszins zeker dat deze tijdig zal worden gerealiseerd. Deze terugvaloptie wordt in het MER als een tussenfase naar de Geoptimaliseerde Variant beschouwd. Er worden echter in het geheel geen tijdlijnen gepresenteerd, wanneer wordt toegewerkt naar het verwezenlijken van de Maatregelen. [REDACTED] vreest dan ook dat deze – verkeerskundig veel te magere – optie voor langere tijd praktijk blijft.



Figuur 1

4. Voorgestelde oplossing (integrale aanpak)

- 4.1. Aangezien het vaststellen van het Voorontwerp in zijn huidige vorm een verkeersonveilige situatie nog onveiliger zal maken, pleiten wij voor een andere oplossing.
- 4.2. Wij stellen voor dat de verkeersproblematiek integraal wordt aangepakt, waarbij eerst de mobiliteitsvisie wordt gerealiseerd alvorens er nieuwe ontwikkelingen zullen komen. Hiermee wordt voorkomen dat fietsers en andere verkeersdeelnemers in het gebied in een onveilige situatie terecht komen.
- 4.3. Tot slot, is het van belang dat alle betrokken partijen worden betrokken bij de herinrichting van de Maarssenbroeksedijk, Burgemeester Waverijnweg en Ruimteweg.

5. Conclusie

- 5.1. Kortom, het is onduidelijk welke verkeersmaatregelen de Raad precies wil treffen. Daarnaast, de in het MER voorgestelde Maatregelen zijn niet geborgd en zelfs al worden de maatregelen van de Geoptimaliseerde variant wel beoogd, dan nog kan deze realistisch gezien pas op langere termijn worden gerealiseerd. Tot slot, de maatregelen beschreven in de Terugvaloptie leiden niet tot een situatie waarin de verkeerssituatie niet verslechterd, zijn bovendien niet geborgd in het Bestemmingsplan en het reële risico bestaat dat deze optie lang in werking zal zijn richting een meer permanente situatie. Gelet op voorgaande zal het Voorontwerp (indien vastgesteld als bestemmingsplan) leiden tot een onaanvaardbare verslechtering van de verkeerssituatie.
- 5.2. [REDACTED] moedigt de Gemeente aan in haar initiatief om de verkeersproblematiek rond het plangebied aan te pakken. Helaas ziet het er nu naar uit dat deze problemen over een langere periode alleen maar vergroot zullen worden door het toevoegen van fietsverkeer op de Maarssenbroeksedijk, zonder dat gelijktijdig maatregelen worden getroffen ter verbetering van de verkeersveiligheid. Aangezien de situatie reeds problematisch is, zal het vaststellen van het bestemmingsplan leiden tot een onaanvaardbare verslechtering van de verkeerssituatie.
- 5.3. [REDACTED] behoudt zich het recht voor om haar zienswijze, op korte termijn, nader aan te vullen.

Met vriendelijke groet,

[REDACTED]

[REDACTED]

[REDACTED]

BIJLAGE

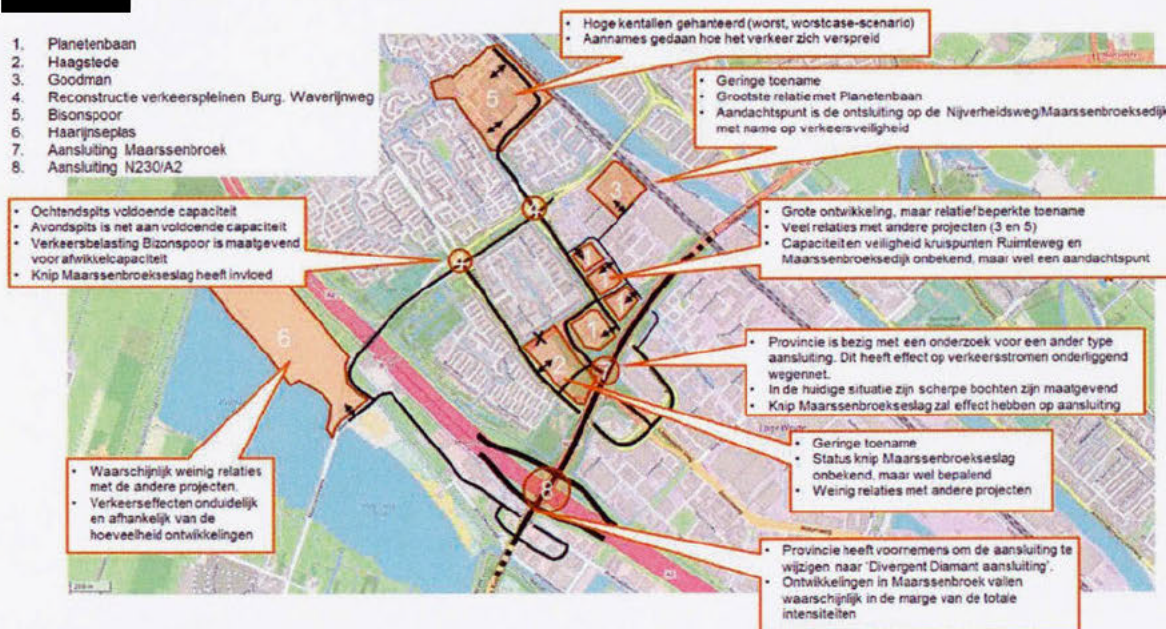
Notitie / Memo

Aan: [REDACTED]
Van: [REDACTED]
Datum: 24-7-2019
Kopie: [REDACTED]
Ons kenmerk: BF8321TPNT1907240857
Classificatie: Projectgerelateerd

Onderwerp: **Verbetering verkeersveiligheid Nijverheidsweg/Maarssenbroeksedijk**

1 Aanleiding

Er spelen verschillende ruimtelijke en infrastructurele ontwikkelingen in Maarssen. Arcadis heeft in opdracht van de gemeente Stichtse Vecht alle ontwikkelingen gebundeld en aandachtspunten inzichtelijk gemaakt¹. Eén van de ruimtelijke ontwikkelingen is de realisatie van een logistiek centrum aan de Handelsweg door [REDACTED]. Uit de studie van Arcadis volgt dat er een aandachtspunt is met betrekking tot de verkeersveiligheid op het kruispunt Nijverheidsweg/Maarssenbroeksedijk (zie figuur 1). Dit beeld wordt tevens bevestigd door het onderzoek naar de verkeerssituatie van Peutz in opdracht van [REDACTED].



Figuur 1 Conclusie verkeersanalyse [bron: integraal verkeersonderzoek Maarssenbroek; Arcadis]

Royal HaskoningDHV is door [REDACTED] gevraagd na te gaan hoe de verkeersveiligheid rond de kruising met de Nijverheidsweg kan worden verbeterd. Royal HaskoningDHV heeft daarbij gekeken naar quick wins in de verkeersstructuur, maatregelen in de omgeving en de eventuele toegevoegde waarde van een verkeersregelininstallatie.

¹ Integraal verkeersonderzoek Maarssenbroek, Arcadis 2019

² Logistiek centrum Handelsweg te Maarssen, Beoordeling verkeerssituatie; Peutz, 17 april 2019; KvD/N/ IKA/CJO 16131-5-NO-003

2 Aandachtspunt verkeersveiligheid

Uit de studies van Arcadis en Peutz komt naar voren dat er sprake is van een complexe verkeerssituatie rondom het kruispunt Maarssenbroeksedijk/Nijverheidsweg/Kometenweg. Deze complexiteit maakt het voor de weggebruiker moeilijk om overzicht te houden, waardoor de verkeersveiligheid onder druk staat. Deze complexiteit komt voort uit:

- Smal wegprofiel op de Handelsweg en Nijverheidsweg voor vrachtverkeer (6,0 meter);
- Menging van gemotoriseerd verkeer met fietsverkeer en voetgangers, van parkeerverkeer, met bevoorradend verkeer en "doorgaand" verkeer rond de aanwezigheid van twee supermarkten (Lidl, Boni) en een dierenspeciaalzaak in de nabijheid van de kruising met de Maarssenbroeksedijk;
- De aanwezigheid en positie van de ondergrondse inzamelcontainers;
- Onvoldoende parkeercapaciteit op het terrein van de supermarkten en aanwezigheid haakspareervakken langs de Nijverheidsweg. De parkeercapaciteit aan de zijde van de Dierenspeciaalzaak is onlangs vergroot met 60 parkeerplaatsen (zie figuur 2);
- Aanwezigheid van twee toegangen tot parkeerterreinen direct achter de kruising met de Nijverheidsweg;
- Bajonetvormgeving van het kruispunt Maarssenbroeksedijk /Nijverheidsweg /Kometenweg;
- Onvoldoende uitbuiging van het tweerichtingenfietspad parallel langs de Maarssenbroeksedijk om een auto op te stellen;
- Onoverzichtelijkheid: heel veel verschillende bewegingen op een klein oppervlak.



Figuur 2 Nieuwe parkeersituatie nabij Dierenspeciaalzaak aan de Nijverheidsweg

3 Mogelijke maatregelen

Om het aandachtspunt verkeersveiligheid op te lossen moet de bajonet Nijverheidsweg /Kometenweg verkeersveiliger worden gemaakt. Die situatie wordt verkeersveiliger wanneer de situatie minder complex wordt, er minder verkeer over het complexe kruispunt gaat of door een combinatie van beiden.

De snelste en goedkoopste maatregelen zijn de maatregelen die minder verkeer over het kruispunt laten gaan. Deze circulatie maatregelen kunnen soms met een simpel bord en verkeersbesluit gerealiseerd worden.

Maatregelen die de situatie minder complex maken zijn maatregelen in de directe omgeving. Het doel van die maatregelen is het ontvlechten van de verkeersstromen waardoor er minder potentiële conflicten ontstaan of bundeling van stromen waardoor de verkeerssituatie voor de weggebruiker beter voorspelbaar wordt. Een laatste, duurdere, maatregel is het aanbrengen van een verkeersregelininstallatie. Het doel van die maatregel is vooral de complexiteit te ordenen en in de tijd uit te smeren.

3.1 Maatregelen die de hoeveelheid verkeer verminderen

Hoe minder verkeer de kruising passeert hoe minder kans er bestaat op een conflict. In een complexe situatie als de situatie rondom de kruising Nijverheidsweg /Maarssenbroeksedijk helpt het dus verkeersbewegingen die niet via het kruispunt hoeven te lopen, niet via het kruispunt te laten lopen.

De opbouw van de verkeersstructuur is zo dat verkeer van en naar de bedrijven via de Ruimtweg richting Zuulense ring naar de A2 moet. De Maarssenbroeksedijk speelt daarin een onderschikte rol. De Maarssenbroeksedijk is wel belangrijk voor langzaamverkeer tussen verschillende delen van Maarssen.



Figuur 3 Huidige verkeersstructuur en mogelijke maatregelen ter vermindering verkeer

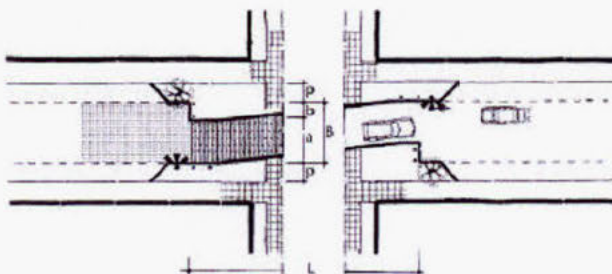
Voor de bedrijven aan de industrieweg geldt dat de kortste route van en naar de Zuilense Ring via de Meteorenweg loopt. Voor de bedrijven aan de Handelsweg en Nijverheidsweg loopt deze route via de Kometenweg. Voor deze bedrijven geldt dat hun route altijd over het kruispunt Kometenweg /Maarssebroeksedijk /Nijverheidsweg loopt. Voor verkeer van en naar de Industrieweg geldt dat niet. Het afwikkelen van verkeer van en naar de Industrieweg via de Meteorenweg heeft daarom een positief effect op de verkeersveiligheid rondom de kruising Nijverheidsweg.

Om verkeer van en naar de Industrieweg te verleiden of te dwingen gebruik te maken van de Meteorenweg³ zijn maatregelen noodzakelijk op de Maarssebroeksedijk tussen de Nijverheidsweg en de Industrieweg. De maatregelen vallen in drie hoofdgroepen uiteen:

1. Beperken van de capaciteit;
2. Instellen éénrichtingverkeer;
3. Afsluiten.

Ad1.Beperken van de capaciteit;

Bij het beperken van de capaciteit blijft de functie van de weg overeind maar kan er uiteindelijk minder verkeer over. De belangrijkste manieren om dit te bereiken is door het aanbrengen van een wegversmalling al dan niet in combinatie met een voorrangregeling (figuur 4). De capaciteit van de weg is daarmee de helft van de huidige capaciteit. De vertraging die daarmee ontstaat op routes via de Maarssebroeksedijk, maakt deze route minder aantrekkelijk. Verkeer van en naar de Industrieweg zal daarmee vaker de voorkeur geven aan een route via de Meteorenweg en minder vaak gebruik maken van de kruising Kometenweg/Nijverheidsweg. De maatregelen kunnen worden aangevuld met een geslotenverklaring voor vrachtverkeer, zodat vrachtverkeer van en naar de Industrieweg alleen nog via de Meteorenweg kan rijden.



Figuur 4 Voorbeeld wegversmalling [bron: ASVV; CROW]

De locatie van de maatregel moet zo worden gekozen dat ze geen beperking oplevert ten aanzien van de bereikbaarheid van de verschillende percelen. Langzaam verkeer heeft door de aanwezigheid van het fietspad en trottoir geen last van de capaciteitsvermindering.

Mocht de route via de Kometenweg of de Meteorenweg door een calamiteit gestremd zijn, kan verkeer toch altijd zijn bestemming bereiken.

Ad2 Instellen éénrichtingverkeer;

Door het instellen van éénrichtingverkeer, wordt het onmogelijk om via de Kometenweg dan wel van, of naar de Industrieweg te rijden. Door het instellen van éénrichtingverkeer verdwijnt de helft van dit verkeer. De maatregel kan over het hele traject of een deel van het traject worden genomen. De

³ In de nota van Arcadis is een slide opgenomen over de mogelijke aanpassing van de aansluiting Maarssebroek op de Zuilense Ring. Hierin is ook het idee opgenomen van een mogelijke afsluiting van de Maarssebroeksedijk onder het viaduct met de Ring. Dit zou zonder verdere maatregelen leiden tot een verplichte ontsluiting van de bedrijven aan de Industrieweg via de Kometenweg. Dit is in het licht van het aandachtspunt verkeersveiligheid ongewenst.

voorkeur gaat in dat geval uit naar het toestaan van verkeer in de richting Noordwest Zuidoost (van Kometenweg naar Meteorenweg). Verkeer naar de Industrieweg slaat dan vanaf de Kometenweg rechtsaf en heeft dan geen conflict met fietsverkeer. Het heeft ook de minste conflicten met autoverkeer. Verkeer vanaf de Handelsweg en Nijverheidsweg richting Meteorenweg heeft in dat geval geen ander conflict met de fiets.

Bij instellen van éénrichting in de omgekeerde richting heeft verkeer dat via de Meteorenweg naar de Nijverheidsweg gaat, kruisende fietsers in een rechtsafbeweging. Dit verhoogt de kansen op dodehoek ongevallen.

Mocht de route via de Kometenweg of de Meteorenweg door een calamiteit of onderhoud gestremd zijn, zijn de terreinen deels niet bereikbaar. Als de breedte van de weg gelijk blijft is dat door het tijdelijk opheffen van de verplichte rijrichting eenvoudig te verhelpen.

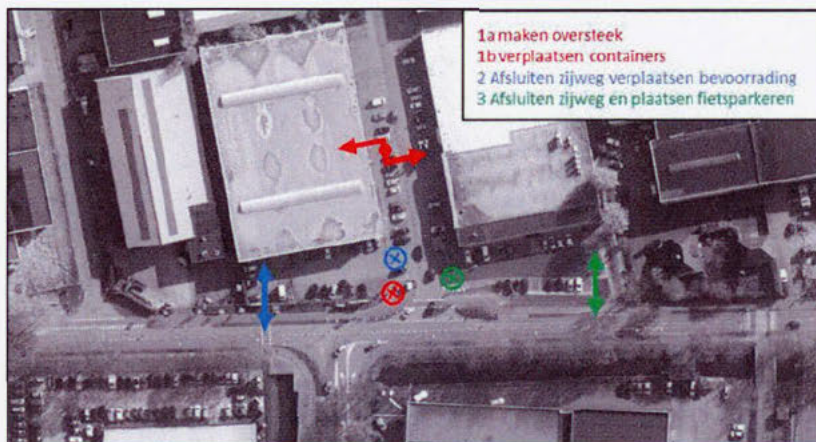
Ad3 Afsluiten;

Afsluiten van de Maarssenbroeksedijk kan door het instellen van een verbod op gemotoriseerd verkeer. Fietsverkeer behoudt het fietspad en blijft in dit geval buiten schot. De afsluiting kan geëffectueerd worden door het plaatsen van obstakels op of palen in de rijbaan. Dit zorgt voor minder gemotoriseerd verkeer op de kruising. Het kruispunt wordt rustiger en overzichtelijker, hetgeen de veiligheid verhoogt. Ook in dit geval is de beste locatie van de afsluiting afhankelijk van de bereikbaarheid van de verschillende percelen.

Mocht de route via de Kometenweg of de Meteorenweg door een calamiteit of onderhoud gestremd zijn, zijn terreinen niet bereikbaar. Als de breedte van de weg gelijk blijft is dat door het verwijderen van het obstakel of de paal eenvoudig te verhelpen.

De effectiviteit van deze maatregelen kan veelal proefondervindelijk worden vastgesteld door ze als tijdelijke maatregel gedurende een zekere periode in te stellen. De maatregelen kunnen in dat geval simpel worden uitgevoerd door bijvoorbeeld de weg te versmallen of te blokkeren met betonelementen of bloembakken.

3.2 Maatregelen die de situatie minder complex maken



Figuur 5 Overzicht locaties maatregelen in de directe omgeving.

Naast de circulatie kunnen ook in de directe omgeving rondom de kruising maatregelen worden genomen. Doel van deze maatregelen is de veiligheid te verbeteren door de situatie minder complex te maken voor de weggebruiker. De maatregelen zorgen ervoor dat de verschillende stromen worden ontvlochten en dat eventuele conflicten voorspelbaar en eenduidig worden gemaakt. De maatregelen zijn aangegeven in figuur 5.

1 Maken oversteek en verplaatsen containers;

Met de recente uitbreiding van het parkeerareaal aan de overzijde van de supermarkten is er meer overstekend verkeer. Die oversteek begint of eindigt direct voor de ingang van de Lidl en de Boni. Dit is de plek waar het trottoir doorloopt tot de rijbaan van de Nijverheidsweg. Omdat deze route geen vervolg krijgt aan de overzijde van de weg, waaieren klanten van de supermarkten met hun winkelwagens uit over de hele Nijverheidsweg om parkeerplekken aan de overzijde te bereiken. Door de parkeerplekken tegenover de ingang van de supermarkten om te vormen tot trottoir ontstaat een logisch looproute voor klanten van de supermarkten. Het verdient de voorkeur deze zo breed te maken dat ze ook weer aansluit op de uitgang van Baas en Beest. Het zoveel als mogelijk concentreren van de oversteek maakt het voor verkeer op de Nijverheidsstraat overzichtelijker en daarmee de totale situatie verkeersveiliger.



Figuur 6 Ingang Nijverheidsweg Maarssenbroek

Direct tegen het kruispunt aan zijn ondergrondse containers geplaatst inclusief een opstelplek tussen fietspad en containers, voor een voertuig om de containers te kunnen legen. Het voertuig belemmert op dat moment overigens het zicht op de kruising voor verkeer komend vanaf de Nijverheidsweg. In de praktijk wordt deze plek ook gebruikt om even te stoppen en lege flessen, textiel etc. in de containers te deponeren. De aanwezigheid van deze containers maakt het kruispunt en omgeving nog complexer en moeilijker te overzien voor de weggebruiker. De situatie op de foto in figuur 6 is daarvan een goede illustratie. Verplaatsen van de containers naar een locatie weg van de kruising, maakt de situatie minder complex en verbetert de verkeersveiligheid. Verplaatsing van de containers kan gecombineerd worden met de aanleg van de oversteek. Door de containers te verplaatsen naar de oversteek tussen supermarkt en dierenwinkel wordt het gebruik van de oversteek gestimuleerd, de complexiteit rond de kruising verminderd en het zicht op de kruising verbeterd.

2 Afsluiten zijweg verplaatsen bevoorrading;

Direct na het kruisingsvlak zit links een inrit tot het parkeerterrein en de laad- en losvoorziening van het pand naast de dierenwinkel. Verkeer dat via deze inrit toegang wil krijgen, moet wachten op verkeer vanuit de Nijverheidsweg. Op dat moment blokkeert het de toegang voor achteropkomend verkeer. Wachtend auto- en vrachtverkeer in combinatie met tussendoor komend fietsverkeer is slecht voor de verkeersveiligheid. Toegang tot de parkeerplekken is ook mogelijk via de meer noordelijk gelegen doorgang. Voor het laden en lossen kan een extra inrit gemaakt worden aan de Maarssenbroeksedijk op een veel rustiger plek in de verkeersstructuur. Op de plek van de inrit kunnen aan de zijde van de dierenwinkel parkeerplekken gerealiseerd worden ter compensatie van de plekken die elders vervallen. Door het verwijderen van de toegang op deze plek vermindert het aantal potentiële conflicten. De situatie wordt voor de weggebruiker overzichtelijker en daarmee verkeersveiliger.

3 Afsluiten zijweg verplaatsen fietsparkeren.

Direct na het kruisingsvlak zit rechts de toegang tot een parkeerterrein. Dit parkeerterrein wordt nu gebruikt door het daar gevestigde kantoor en klanten van de Lidl. De toegang zo dicht op de kruising maakt dat verkeer dat wil uitrijden zich niet op kan stellen in een wachtrij op de Nijverheidsweg. Het moet wachten tot de hele kruising vrij is of blokkeert het inrijdende verkeer. Ondertussen kruist dan ook nog fietsverkeer tussen fietspad en fietsenstalling.

Door de toegang op deze plekken op te heffen en te verplaatsen naar de ingang voor het laden en lossen van de Lidl wordt het kruispunt overzichtelijker. De bestuurder kan zijn aandacht volledig richten op de afwikkeling van het verkeer op de kruising. Dit maakt de kruising minder complex en daarmee veiliger. Als de aansluiting aan de supermarktzijde vervalt, vervalt ook de oversteek voor de klanten die hun fiets aan de zijde van de Maarssenbroeksedijk hebben geparkeerd. Er ontstaat bovendien ruimte voor het plaatsen van meer fietsrekken. Ook dit bevordert de veiligheid op en rond het kruispunt.

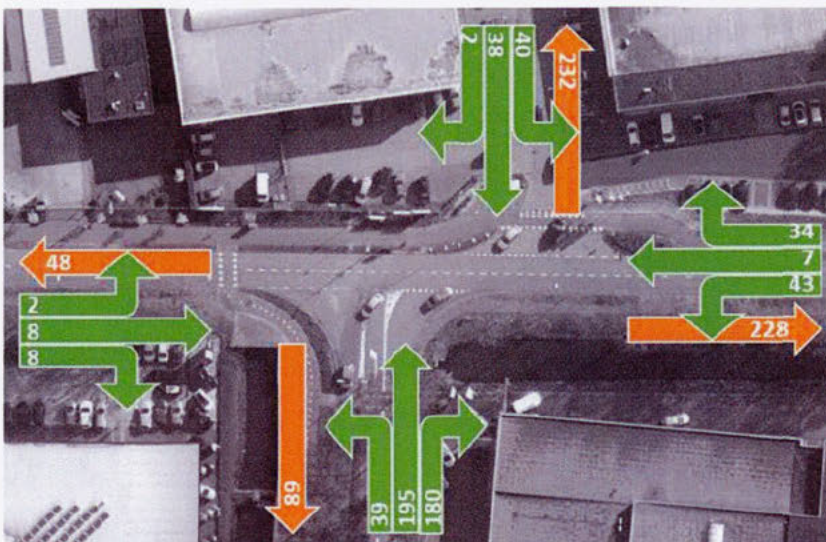
Overwogen kan worden de parkeerplaats exclusief te gebruiken voor het personeel van het kantoor, de Lidl en de Boni.

In tegenstelling tot de maatregelen uit 3.1 is voor de hier beschreven maatregelen de medewerking van de eigenaren noodzakelijk. De maatregelen liggen op gronden die niet in beheer en eigendom zijn van de gemeente. De gemeente kan vanuit haar rol als wegbeheerder en bewaker van de verkeersveiligheid wel het initiatief nemen en zien in hoeverre eigenaren bereid zijn de situatie te verbeteren.

3.3 Maatregel die de complexiteit ordent

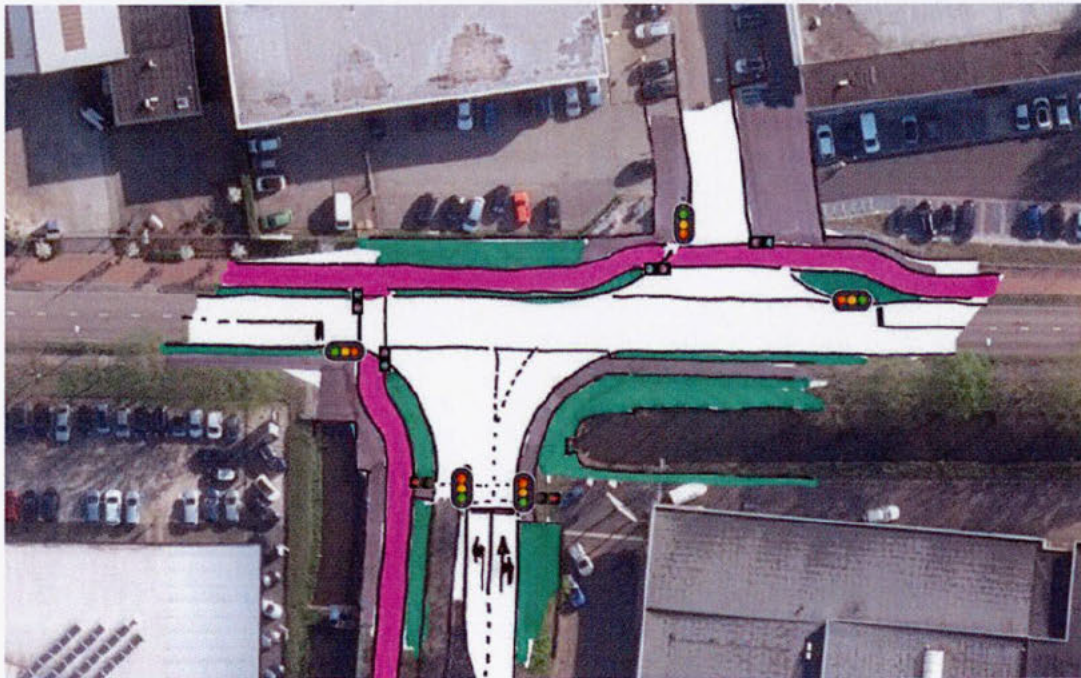
Zoals in de vorige paragraaf aangegeven is één van de problemen op de locatie de complexiteit. Er is heel veel dat tegelijkertijd de aandacht van de bestuurder vraagt. Door toepassing van een verkeersregelinstantie wordt het aantal conflicten waarmee de bestuurder rekening moet houden beperkt. Hij kan daardoor meer aandacht geven aan fietsers die plotseling de weg op komen na een bezoek aan de supermarkt of klanten met winkelwagens onderweg naar hun auto.

Een VRI kan alleen werken als de hoeveelheid verkeer die wordt verwacht verwerkt kan worden binnen acceptabele cyclustijden. Omdat er door de beperkte ruimte geen extra opstelstroken kunnen worden gerealiseerd, de kruising een zogenaamde bajonet vormgeving kent en we juist op deze plek vanwege de verkeersveiligheid geen deelconflicten in de regeling willen opnemen, is de vraag of het verkeer hier wel kan worden afgewikkeld.



Figuur 7 Intensiteiten (mvtg/u) ochtendspits 2030 (VRU34 model incl. ontwikkeling)

De hoeveelheid verkeer die verwerkt moet worden, is bepaald met het verkeersmodel VRU34 (2030) de aantallen zijn verrijkt met de verkeersgeneratie van de ontwikkeling [REDACTED]. Omdat het verkeersmodel slechts één voedingslink bevat voor het complete gebied tussen de Ruimweg en spoorlijn is op basis van de gebiedsoppervlaktes een inschatting gemaakt van de verkeersproductie per straat en de op basis daarvan uiteindelijk de verkeersstromen op het kruispunt (figuur 7). Hierbij is rekening gehouden met de voorkeur van [REDACTED] de Nijverheidsweg alleen als aanrijroute voor vrachtverkeer te gebruiken.



Figuur 8 Schets kruispunt met verkeerslichten

Om een berekening te kunnen maken van de cyclustijd is ook een schets gemaakt (figuur 8) op basis waarvan de ontruimingstijden zijn bepaald. Op basis van de intensiteiten en de schets is een COCON berekening gemaakt voor de ochtendspits. Uit de COCON-analyse volgt dat het kruispunt zonder deelconflicten regelbaar is binnen een cyclustijd van 90 seconden zoals we die hanteren voor situaties met langzaam verkeer. De geregelde situatie zorgt voor meer overzicht en meer gelegenheden voor verkeer vanuit alle richtingen om veilig over het kruispunt te rijden. Uitgangspunt is wel dat de maatregelen uit de vorige paragraaf geëffectueerd zijn.

De geregelde situatie leidt echter ook tot een aantal aanvullende aandachtspunten:

- Linksafvak in de Kometenlaan is niet lang genoeg voor de berekende wachtrijen; In een flexibele regeling kan die rij korter zijn en bij de juiste fase volgorde kan het nadelig effect worden beperkt.
- De wachtrij Kometenlaan is dusdanig lang dat deze ook de toegang tot de McDonalds en overige bedrijven kan blokkeren. Dit is zeker een aandachtspunt bij verdere verkenning van deze oplossing.
- Roodlichtnegatie door fietsers op oversteek Maarssenbroeksedijk door lange roodtijden vanwege het grote kruisingsvlak en het daaruit voortvloeiende ontruimingstijden;
- Opstelruimte voor fietsers, afstand tot masten en drukknoppen zal niet altijd conform de richtlijnen mogelijk zijn.

4 Résume

Op het kruispunt Maarssenbroeksedijk/Nijverheidweg/Kometenweg is sprake van een verkeersveiligheidsaandachtspunt. Dit aandachtspunt wordt veroorzaakt door de complexiteit van de situatie en de menging van verschillende soorten en typen verkeer: gemotoriseerd verkeer met fietsverkeer en voetgangers, parkeerverkeer, met bevoorradend verkeer en "doorgaand" verkeer. Er gebeurt te veel in te korte tijd om goed te kunnen verwerken. Dit betekent dat zich onveilige situaties voor kunnen doen.

De verkeersveiligheidssituatie kan verbeterd worden. We zien daarbij quick wins op het niveau van het verminderen van verkeer op de kruising. Daarnaast zijn er maatregelen die de complexiteit van de situatie verminderen. Het gaat hierbij om kleinere ingrepen maar waar wel de instemming van eigenaren voor nodig is. De laatste maatregel die de verkeersveiligheid kan verbeteren is er één die de complexiteit ordent door middel van de aanleg van een verkeersregelininstallatie. De verschillende maatregelen zijn in de volgende tabel samengevat inclusief de belangrijkste voordelen en aandachtspunten.

Belangrijke kanttekening bij de voorstellen is de suggestie tot afsluiten Maarssenbroeksedijk die gedaan is in het kader van de ombouw aansluiting Maarssenbroek. Deze is als zodanig opgenomen in de nota van Arcadis: Integraal verkeersonderzoek Maarssenbroek. Die afsluiting zou ertoe kunnen leiden dat alle verkeer van en naar de Industrieweg via de Kometenweg moet worden afgewikkeld. Die toename van verkeer werkt nadelig op het aandachtspunt Verkeersveiligheid.

Maatregel	Voordeel	Aandachtspunten
Maatregelen die de hoeveelheid verkeer verminderen		
Beperking capaciteit	- Verkeer van en naar Industrieweg wordt verleid tot keuze Meteorenweg - Gehele netwerk blijft intact - In geval van calamiteit blijft de route zonder tussenkomst inzetbaar - Geen consequenties voor de fiets - Kan als tijdelijke maatregel worden geprobeerd	Toegang tot percelen moet vanuit alle richtingen gegarandeerd blijven.
Instellen éénrichtingsverkeer	- Eenvoudig met borden te effectueren - Beperkt verkeer van en naar Industrieweg via Kometenweg tot de helft - In geval van calamiteiten met tussenkomst van politie eenvoudig om te zetten naar twee richtingen - Geen consequenties voor de fiets - Kan als tijdelijke maatregel worden geprobeerd	- Voorkeursrichting (NW-ZO): richting bepaalt extra conflicten op kruispunt. - Negatie van éénrichting kan juist leiden tot extra onveiligheid
Afsluiten	- Verkeer van en naar Industrieweg wordt gedwongen gebruik te maken van de Meteorenweg - In geval van calamiteit, afhankelijk van de vorm, met tussenkomst politie of aannemer weer open te stellen. - Geen consequenties voor de fiets - Kan als tijdelijke maatregel worden geprobeerd	Vormgeving in relatie tot calamiteit of onderhoud omdat ontsluiting op één weg kwetsbaar is.
Maatregelen die de situatie minder complex maken		
Maken oversteek	- Concentreren kruisende bewegingen voetgangers met winkelwagens. - Beter overzicht voor bestuurders op Nijverheidsweg op voetgangers	- Overleg met eigenaren noodzakelijk - Parkeercapaciteit: oversteek gaat ten koste van parkeerplekken die mogelijk elders kunnen worden gecompenseerd.
Verplaatsen containers	- Beter zicht op kruispunt door afwezigheid containers - Geen manoeuvres vrachtverkeer en personenauto voor toegang opstelplek voor containers - Minder onverwachte verkeersbewegingen op kruising door afwezigheid containers	- Voor nieuwe locatie mogelijk overleg met eigenaren noodzakelijk. - Combinatie oversteek en containers heeft voorkeur vanwege synergie
Afsluiten zijweg verplaatsen (Dierenzaak Baas&Beest) bevoorrading	- Geen verstoring afwikkeling kruispunt door wachtende auto's - Bestuurders kunnen zich meer concentreren op auto- en fietsbewegingen kruispunt - Geen manoeuvre vrachtverkeer dicht op kruispunt - Extra parkeerplekken mogelijk achter afsluiting	- Overleg met eigenaren noodzakelijk - Kraskras bewegingen over parkeervakken om toegang te krijgen tot deel parkeerterrein
Afsluiten zijweg (Lidl) plaatsen fietsparkeren	- Geen verstoring afwikkeling kruispunt door wachtende auto's - Bestuurders kunnen zich meer concentreren op auto- en fietsbewegingen kruispunt - Vanaf fietsparkeren hoeft geen auto meer gekruist te worden. - Extra parkeerplekken mogelijk achter afsluiting	Overleg met eigenaren noodzakelijk
Maatregel die de complexiteit ordent		
Aanbrengen verkeersregelininstallatie	- Conflict auto fiets is geregeld - Zwaarst belaste richtingen krijgen meeste groen	- Binnen de krappe ruimte zal het lastig zijn aan alle richtlijnen te voldoen - Bij niet doorvoeren maatregelen uit voorgaande categorie kans op blokkades in systeem - Roodlichtnegatie bij fietsoversteek Maarssenbroeksedijk