



Nota Zienswijzen

Ontwerp bestemmingsplan “Ruimtekwartier” Maarssen

Ontwerp bestemmingsplan “Ruimtekwartier” IDN: NL.IMRO.1904. BPRuimteKwrtrMRS-ON01
Datum: april 2025

Inhoudsopgave

Inhoudsopgave	1
1 Inleiding	2
1.1 Doel van deze nota.....	2
1.2 Aanleiding bestemmingsplan.....	2
1.3 Leeswijzer	2
2 Zienswijzen	3
3 Vooroverlegpartners.....	46
4 Ombschutte wijzigingen.....	52
5 Staat van wijzigingen	55
6 Bijlage 1 Verkeersnotitie	56
7 Bijlage 2 kopie zienswijzen anoniem	Fout! Bladwijzer niet gedefinieerd.

1 Inleiding

1.1 Doel van deze nota

Deze nota stelt belanghebbenden in de gelegenheid om kennis te nemen van alle ingekomen zienswijzen op het ontwerpbestemmingsplan “Ruimtekwartier” in Maarssen. Elke zienswijze is afzonderlijk samengevat en voorzien van een reactie. Daarnaast is aangegeven of en in welke mate de zienswijze aanleiding geeft tot aanpassing van het bestemmingsplan. Ook overlegpartners zijn in de gelegenheid gesteld om opnieuw hun reactie kenbaar te maken. Behalve door zienswijzen kunnen aanpassingen hun oorzaak vinden in ambtelijke wijzigingen. De ambtshalve wijzigingen zijn net als de aanpassingen als gevolg van de zienswijzen opgenomen in de Staat van wijzigingen.

1.2 Aanleiding bestemmingsplan

Het plangebied Ruimtekwartier (voorheen Planetenbaan) in Maarssenbroek wordt begrensd door de Zuilense Ring (zuid), de Ruimteweg (west), Kometenweg (noord) en de Maarssenbroeksedijk (oost). Het bestemmingsplan “Ruimtekwartier” gaat over de verandering van het huidige gebied voor bedrijven en kantoren naar een woongebied met voorzieningen en groen. In het bestemmingsplan wordt de bouw van maximaal 1878 woningen en publieke voorzieningen mogelijk gemaakt en zijn regels opgenomen om de ontsluiting van het gebied en de aanleg van groenvoorzieningen mogelijk te maken.

Het ontwerpbestemmingsplan heeft van vrijdag 22 december 2023 tot en met donderdag 1 februari 2024 ter inzage gelegen waar een ieder in staat was om zienswijzen in te dienen. Gedurende deze periode zijn er 19 zienswijzen ingediend. Doordat er een aantal zienswijzen door meerdere indieners zijn ingediend zijn deze zienswijzen samengevoegd en samen behandeld. Hierdoor staan hieronder maar 14 zienswijzen samengevat en van een beantwoording voorzien in plaats van alle 19.

Het plan is tevens gestuurd naar de overlegpartners, waar de gemeente van de provincie, GGDrU en Rijkswaterstaat een reactie hebben gekregen.

1.3 Leeswijzer

In hoofdstuk 2 komen de zienswijzen van de belanghebbende aan de orde. De zienswijzen en overlegreacties zijn samengevat en afzonderlijk beantwoord. Hierbij wordt aangegeven of de reactie leidt tot het aanpassen van het bestemmingsplan. Omdat de zienswijzen en overlegreacties moeten worden samengevat kan het zijn dat de formulering van de zinnen anders is dan in de oorspronkelijke zienswijze of reactie, maar de kern blijft gelijk. De volledige, originele, zienswijzen en overlegreacties zullen ook beschikbaar worden gesteld. In hoofdstuk 3 komen de overlegreacties van de overlegpartners aan de orde. Hoofdstuk 4 heeft betrekking op de ambtshalve aanpassingen. Dit zijn aanpassingen die zijn geconstateerd op grond van nieuwe gegevens en inzichten en kunnen los staan van de zienswijzen. In hoofdstuk 5 zijn alle aanpassingen die worden aangebracht in de verbeelding (plankaart), regels of toelichting samengevat weergegeven in een Staat van wijzigingen. De Staat van Wijzigingen maakt onderdeel uit van het collegebesluit. Als laatste worden de geanonimiseerde overlegreacties en zienswijzen toegevoegd aan de bijlagen van deze nota.

2 Zienswijzen

2.1			2.1 in onderstaande zienswijzen
2.2			2.2
2.3			2.3
2.4			2.4
2.5			2.5
2.6		Staat samengevat bij 2.3	2.3
2.7			2.6
2.8		Staat samengevat bij 2.7	2.6
2.9			2.7
2.10			2.8
2.11		Staat samengevat bij 2.10	2.8
2.12			2.9
2.13		Staat samengevat bij 2.7	2.6
2.14		Staat samengevat bij 2.12	2.9
2.15			2.10
2.16			2.11
2.17			2.12
2.18			2.13
2.19			2.14

2.1	Korte inhoud zienswijze	Reactie gemeente
1	De indiener maakt zich grote zorgen om de verkeersafwikkeling en daarmee de verkeersveiligheid die het ontwerpbestemmingsplan faciliteert. De indiener haalt ter onderbouwing daarvan pagina 52 en 54 van de MER. Hierin worden ook de straten aangehaald waar het bedrijventerrein Lage Weide aan grenst. De indiener stelt dat uit de rapportage duidelijk wordt dat het mogelijk gemaakte ontwikkelingen in het ontwerpbestemmingsplan voor problemen gaat zorgen in de vorm van wachtrijvorming en congestie.	Naar aanleiding van de zienswijzen heeft de gemeente in samenwerking met adviesbureau RHDHV de notitie "Mobiliteit en verkeer in het Ruimtekwartier" opgesteld. Het doel van deze notitie is het geven van een nadere toelichting en onderbouwing van de keuzes die ten aanzien van de ontwikkeling van Ruimtekwartier zijn gemaakt op het gebied van verkeer. Vooral van omwonenden hebben wij, ook in de zienswijzen, terug gekregen dat uit de stukken onvoldoende blijkt welke maatregelen genomen gaan worden en welk effect die hebben in de praktijk. Via de notitie wordt nu op één plek inzicht gegeven. Ten behoeve van het opstellen van de notitie is tevens de het verkeersmodel geactualiseerd zodat is gewerkt met de meest actuele verkeerscijfers. Daarnaast gaat deze notitie in op de eventuele effecten van de planontwikkeling op de verdere omgeving (Zuilense Ring, A2-aansluiting, naastgelegen woonwijken en bedrijventerreinen).

		In de bijgevoegde verkeersnotitie (bijlage 1 van deze nota) is in hoofdstuk 5 aangegeven waar zich, zonder de ontwikkeling van Ruimtekwartier, welke verkeersknooppunten afspelen. Hieruit volgden de volgende knooppunten: - De drukte en daarmee samenhangende verkeersonveiligheid op en bij de dicht elkaar gelegen kruispunten van de Maarssenbroeksedijk met de Kometenweg en de Nijverheidsweg, in samenhang met de verkeersbewegingen van en naar de Lidl en de Boni; - Gevaarlijke fietsoversteken in de Maarssenbroeksedijk bij de Nijverheidsweg en bij de Industrieweg; - Filevorming tijdens de spits op de Ruimtweg (met name ter hoogte van de aansluiting met de Maarssenbroekseslag); - Gevaarlijke oversteekbewegingen van voetgangers over de Ruimtweg tussen het Kwadrant en Planetenbaan, bij gebrek aan een oversteekvoorziening. Uit de onderzoeken naar verkeer (hoofdstuk 7 MER en de verkeersnotitie) volgt dat om bereikbaarheid voor gemotoriseerd verkeer in het voorlopige voorkeursalternatief op orde te houden mitigerende maatregelen nodig zijn, met name om de verkeersafwikkeling op de kruispunten te waarborgen en te voorkomen dat er problemen ontstaan. In de verkeersnotitie is aangegeven welke verkeersmaatregelen uitgevoerd worden om de verkeersafwikkeling te bevorderen en hoe deze geborgd worden. In het kort houden de maatregelen het volgende in: - De herinrichting van de Maarssenbroeksedijk; - De aansluiting van de Maarssenbroeksedijk op de Burgemeester Waverijnweg; - afsluiting van de Kometenweg; - de herinrichting van de Ruimtweg inclusief de oversteekvoorziening; - de herinrichting van de Planetenbaan; - de herinrichting van het kruispunt Ruimtweg/Plankenbaan/Maarssenbroekseslag; en - Ontsluiting van het Kwadrant (Neptunes). Door het uitvoeren van deze maatregelen worden grote wachtrijen en congestie zoveel als mogelijk voorkomen.
2	De indiener stelt dat de enige uitvalsweg voor dit verkeer omrijden via Lage Weide is. Dit zorgt volgens de indieners voor een directe toename van het verkeer op het bedrijventerrein. Deze toename is niet wenselijk volgens de indiener omdat het teveel aan verkeersbewegingen al voor problemen op Lage Weide zorgt, waarbij de indiener ook	De planontwikkeling Ruimtekwartier zorgt inderdaad voor een toename van verkeer op de wegen tussen Lage Weide en Maarssenbroek. Het (StraVecht-)verkeersmodel voorspelt de volgende veranderingen in intensiteiten: - Lagewijdse slag: + 1.500 voertuigen per etmaal; op een totale intensiteit van 15.500 betekent dit een relatieve toename van 9,8%;

	aangeeft er alles aan doet om werknemers duurzaam te laten reizen naar het bedrijventerrein.	- Atoomweg: + 1.500 voertuigen per etmaal; op een totale intensiteit van 13.100 betekent dit een relatieve toename van 11,8%. De ontwikkeling zorgt voor extra druk op het verkeerssysteem in en rond Lage Weide, met de Atoomweg en zijn kruispunten in spitsperioden. De verwachting is dat deze extra belasting niet zorgt voor de overbelasting van het verkeersnetwerk van Lage Weide. Doordat Lage Weide aan twee zijden is ontsloten is een ventiel-functie beschikbaar via het zuiden (A2-aansluiting 7 Utrecht / Leidsche Rijn), als het aan de Maarssenbroekse kant te druk is.
3	De indiener stelt dat door een toename van het autoverkeer Lage Weide vastloopt. Daardoor komt volgens de indiener de bedrijfsvoering stil te staan op piekmomenten. Dat veroorzaakt ook directe economische schade voor de ondernemers op Lage Weide volgens de indiener. Verder stelt de indiener dat een toename van het verkeer de verkeersveiligheid voor alle weggebruikers ook niet ten goede komt.	Zie antwoord 2.1 onder 2 over de verkeersgevolgen voor Lage Weide. Aanvullend daarop heeft Lage Weide twee ontsluitingen om op de A2 te komen. Dit werkt als communicerende vaten of een ventiel-functie. Als het bij de ene ontsluiting te druk is, gaan ze gebruik maken van andere oprit. Hierdoor kan ook via de andere ontsluiting het gebied ontsloten worden en zal de bedrijfsvoering niet stil komen te liggen omdat er altijd een alternatieve route beschikbaar is. De gemeente is niet van mening dat dit leidt tot economische schade omdat door het planvoornemen een toename in verkeer heeft wat nog steeds voldoende afgehandeld kan worden via het bestaande wegennet.
4	De indiener stelt voor om een specifiekere kruispuntanalyse te verrichten voor de kruisingen Ruimteweg – Kometenweg en Maarssenbroeksedijk – Nijverheidsweg – Kometenweg. De indiener stelt dat uit de ter inzage liggende stukken niet blijkt dat deze specifiekere kruispuntanalyses zijn uitgevoerd. De indiener vraagt om het aanpassen van de plannen op basis van de informatie uit de specifiekere kruispuntanalyse.	Zoals aangegeven is onder punt 1 van deze zienswijze, is er een verkeersnotitie opgesteld waarin een nadere toelichtingen gegeven wordt op (de keuzes voor) de mobiliteits- en verkeersaspecten van het voorkeursalternatief. Voor deze verkeersnotitie zijn nadere kruispuntanalyses uitgevoerd. Hieruit volgt dat het bajonetkruispunt Kometenweg/Maarssenbroeksedijk/Nijverheidsweg wordt opgeheven. Daarbij wordt het fietspad aan de Maarssenbroeksedijk verlegd. Hierdoor kent dit kruispunt in de toekomst op deze manier duidelijk minder conflictpunten en daarmee een verbetering voor de weggebruiker en de verkeersveiligheid. Het wegprofiel van de Ruimteweg tussen de Burgermeester Waverijnweg en de Meteorenweg wordt teruggebracht van 2x2 rijstroken naar 2x1 rijstrook, vanuit de wens de verkeersruimte (de hoeveelheid asfalt) te beperken. Het aantal opstelstroken op de kruispunten bepaalt of de afwikkeling c.q. doorstroming van het verkeer voldoende is. De onderlinge afstanden tussen de kruispunten maken het mogelijk terug te gaan naar enkele rijstroken per rijrichting en zo de verkeersruimte te beper-

		ken. Reductie van het aantal opstelstroken bij het kruispunt Ruimteweg/Kometenweg, als gevolg van de afsluiting van de Kometenweg verderop, maakt dit nog gemakkelijker. Deze maatregelen zijn planologisch al mogelijk gemaakt door het bestemmingsplan “Maarssenbroek Werkgebied”. Hierdoor wordt voorliggend bestemmingsplan niet aangepast.
5	De indiener stelt dat het bestemmingsplan niet kan worden vastgesteld voordat de specifieke situatie op de kruisingen Ruimteweg – Kometenweg en Maarssenbroeksedijk – Nijverheidsweg – Kometenweg en de gevolgen voor Lage Weide afdoende is onderzocht. Van belang daarbij is inzichtelijk maken van de gevolgen voor de verkeersstromen met aantoonbaar geen toename van verkeer naar Lage Weide. Dit ziet de indiener graag in de vorm van een verkeerskundig rapport op basis van het ontwerpbestemmingsplan dat aangeeft hoe de verkeersveiligheid gewaarborgd wordt en de doorstroming van het verkeer leidt tot een aanvaardbare situatie op Lage Weide. De indiener vraagt aanvullend daarop, wanneer dit nadere onderzoek wordt uitgevoerd?	Zoals aangegeven is onder punt 1 van deze zienswijze, is er een verkeersnotitie opgesteld waarin een nadere toelichtingen gegeven wordt op (de keuzes voor) de mobiliteits- en verkeersaspecten van het voorkeursalternatief. In punt 2 en 4 van deze zienswijze is ingegaan op de punten over de kruisingen Ruimteweg/Kometenweg en Maarssenbroeksedijk/Nijverheidsweg/Kometenweg en de gevolgen voor Lage Weide.
Aanpassingen: De zienswijze heeft geen aanpassingen van het bestemmingsplan tot gevolg.		

2.2	Korte inhoud zienswijze	Reactie gemeente
1	De indiener is eigenaar van verschillende percelen op het bedrijventerrein Maarssenbroek en heeft belang bij een goede verkeerssituatie. Daarbij is het belang dat de huidige en toekomstige verkeersveiligheid, doorstroming en verkeersafwikkeling voldoende worden gewaarborgd. De indiener deelt daarbij de bestaande zorgen van de bedrijven en omwonenden omtrent de verkeersveiligheid en benadrukt dat de autonome verkeerssituatie reeds voor verbetering vatbaar is. Met name het kruispunt Kometenweg – Maarssenbroeksedijk - Nijverheidsweg noemt de indiener verkeersonveilig. De indiener geeft aan dat dit naar	Ten behoeve van de verschillende verkeersvraagstukken die naar voren zijn gekomen is er een aanvullende verkeersnotitie opgesteld. In deze notitie worden nadere toelichtingen gegeven op (de keuzes voor) de mobiliteits- en verkeersaspecten van het voorkeursalternatief uit de MER, de consequenties op het gebruik van de wegen in en om het Ruimtekwartier en de specifieke maatregelen die ertoe bijdragen dat in de toekomst het Ruimtekwartier en ook Maarssenbroek goed bereikbaar blijven en een minimum aan overlast ontstaat voor het woonklimaat. De verkeersnotitie is bijgevoegd als bijlage 2 bij de aanvulling op de MER en bijlage 1 van deze nota zienswijze. Voordat gestart is met de doorrekeningen met het verkeersmodel om de toekomstige belasting van het wegennet in beeld te brengen als gevolg van de realisatie

	voren komt uit het memo Verbetering verkeersveiligheid Nijverheidsweg/Maarssenbroeksedijk van RHDHV van 24 juli 2019 (bijlage 2 bij de zienswijze). De indiener stelt dat de gemeente het heeft nagelaten om het kruispunt Nijverheidsweg/Maarssenbroeksedijk te verbeteren.	van het Ruimtekwartier, is een analyse gemaakt van bestaande verkeersknelpunten in en in de omgeving van het Ruimtekwartier. Hieruit blijkt, zoals de indiener ook aangeeft dat het kruispunt Kometenweg – Maarssenbroeksedijk – Nijverheidsweg een knelpunt is in de huidige situatie. Naar aanleiding van de analyse zijn maatregelen doorgerekend welke zorgen voor een verbeterde verkeersnetwerk in de omgeving van het plangebied. Een van de maatregelen zijn het aanpassen van het kruispunt Kometenweg – Maarssenbroeksedijk – Nijverheidsweg. In deze verkeersnotitie zijn nadere kruispuntanalyses uitgevoerd. Hieruit volgt dat het bajonetkruispunt Kometenweg/Maarssenbroeksedijk/Nijverheidsweg wordt opgeheven. Daarbij wordt het fietspad aan de Maarssenbroeksedijk verlegd. Hierdoor kent dit kruispunt in de toekomst op deze manier duidelijk minder conflictpunten en daarmee een verbetering voor de weggebruiker en de verkeersveiligheid. En door de afsluiting van de Kometenweg ontstaat er een scheiding tussen het bedrijventerrein en het Ruimtekwartier wat ook de verkeersveiligheid bevordert.
2	De indiener stelt dat er diverse malen zorgen zijn geuit over het kruispunt Nijverheidsweg/Maarsenbroeksedijk, o.a. via een brief van 19 december 2019. Daarbij heeft de indiener kenbaar gemaakt dat de indiener van mening is dat het kruispunt moet worden verbeterd, voordat de nieuwe functies daarop worden aangesloten.	De drukte en verkeersonveiligheid op en bij de dicht elkaar gelegen kruispunten van de Maarssenbroeksedijk met de Kometenweg en de Nijverheidsweg is bij de gemeente bekend en dat het kruispunt aangepast wordt zoals beschreven in de verkeersnotitie. Verder wordt het kruispunt aangepast zoals beschreven is in punt 1 van deze zienswijze.
3	De indiener stelt dat in 2020 een anterieure overeenkomst is aangegaan met de gemeente waarin de gemeente zich heeft verbonden om de Handelsweg en Nijverheidsweg opnieuw in te richten ter verbetering van de autonome situatie, dit na een forse bijdrage van de indiener. De indiener stelt dat de uitwerking en uitvoering hiervan al jaren op zich laat wachten, mede door de lange onduidelijkheid van de impact van de geplande woningbouw op de mobiliteit in en rond de Maarssenbroeksedijk.	Er wordt hiervoor een separaat participatie traject gevolgd voor de herinrichting van de Handelsweg en de Nijverheidsweg waarbij de betrokkenen ook worden meegenomen. Verder wordt het kruispunt Nijverheidsweg met de Maarssenbroeksedijk aangepast zoals beschreven is in punt 1 van deze zienswijze. De benoemde anterieure overeenkomst maakt geen onderdeel uit van dit bestemmingsplan en wordt daarom buiten beschouwing gelaten van het vervolg van dit bestemmingsplan.
4	De indiener heeft op 20 oktober 2022 een inspraakreactie ingediend op het voorontwerpbestemmingsplan. De gemeente heeft in de beantwoording hierop aangegeven dat er diverse maatregelen aangekondigd worden die een goede verkeerskundige situatie tot stand te brengen. De indiener geeft aan dat de zorgen van de indiener onvoldoende in ogenschouw zijn genomen en dat het ontwerpbestemmingsplan niet strekt tot een aanvaardbare verkeerssituatie.	De gemeente betreurt te vernemen dat de indiener zich ongehoord voelt. Echter is ten behoeve van de verschillende verkeersvraagstukken een aanvullende verkeersnotitie opgesteld zoals aangegeven in punt van deze zienswijze waarin nadere toelichtingen worden gegeven op (de keuzes voor) de mobiliteits- en verkeersaspecten in en rondom het Ruimtekwartier, de consequenties op het gebruik van de wegen in en om het Ruimtekwartier en de specifieke maatregelen die ertoe bijdragen dat in de toekomst het Ruimtekwartier en ook Maarssenbroek goed bereikbaar blijven en een minimum aan overlast ontstaat voor het woonklimaat. Hiermee is in 1 notitie

		aangetoond dat door de maatregelen het plan niet leidt tot een onaanvaardbare verkeerssituaties. De verkeersnotitie is toegevoegd als bijlage 1 bij de nota zienswijzen.
5	De indiener gaat er van uit dat de huidige bedrijfsvoering en de maximale ontwikkelruimte van het betrokken perceel niet worden beïnvloed door het ontwerpbestemmingsplan.	Door Peutz is een quickscan onderzoek naar de milieubelasting op de beoogde woningbouw ten gevolge van bedrijven uitgevoerd. Uit dit onderzoek blijkt dat er vrijwel geen hinder vanwege geluid en geur te verwachten is van de meeste nabij het plangebied gelegen bedrijven op Maarssenbroek Werkgebied en industrieterrein Lage Weide. In de onderzoeken naar de invloed van de aanwezige bedrijven op de woningbouwlocatie is uitgegaan van de representatieve bedrijfssituatie. Er was wel een kwantitatief onderzoek geadviseerd naar 2 bedrijven, Qumey en Autoschade-bedrijf Klarenbeek. Deze 2 bedrijven zijn ook nader onderzocht. Uit het nadere onderzoek blijkt dat de activiteiten van Klarenbeek niet beperkt worden. Voor Qumey blijkt, dat na verlening van maatwerkvoorschriften, het bedrijf geen onacceptabele situatie veroorzaakt op de woningbouw ontwikkeling van Ruimtekwartier. Door de ontwikkeling van het bestemmingsplan Ruimtekwartier worden de mogelijkheden van de bedrijventerreinen dus niet beperkt.
6	De indiener haalt de MER aan waarin de voorgenomen verkeersmaatregelen zijn opgenomen die de verkeersveiligheid en doorstroming rondom het plangebied ten goede zouden komen en geeft een korte opsomming van de desbetreffende maatregelen. De indiener geeft aan dat het initiatief om de verkeerssituatie in en rondom het plangebied te verbeteren de indiener positief stemmen. Echter vindt indiener dat de effecten van sommige maatregelen onvoldoende door de gemeente zijn onderzocht en de maatregelen onvoldoende geborgd zijn. De indiener geeft aan dat de maatregelen wel zijn opgenomen in de Toelichting en in het Gebiedsfonds Ruimtekwartier, maar stelt dat deze documenten de maatregelen niet of onvoldoende borgen. De indiener stelt dat het treffen van verkeersmaatregelen essentieel is ter voorkoming van een verslechtering van de verkeerssituatie. De indiener stelt dat de voorgenomen ontwikkeling vrijwel zeker leiden tot een toename van fiets- en autoverkeer.	In de aanvullende verkeersnotitie zijn alle benodigde maatregelen weergegeven. Hieruit blijkt dat er verschillende maatregelen zijn die uitgevoerd worden om zo te komen tot een goede verkeerssituatie. Deze maatregelen zijn op verschillende manieren geborgd. De bestaande wegprofielen van zowel de Ruimteweg, Kometenweg als van de Maarssenbroeksedijk zijn gelegen in het geldende bestemmingsplan “Maarssenbroek Werkgebied” en zijn voorzien van de bestemming Wegverkeer. Aanpassingen aan de wegprofielen vinden plaats binnen deze bestemming en de daar geldende regels. Het is daarmee geborgd dat deze maatregelen uitgevoerd kunnen worden en zijn deze gronden niet meegenomen in het bestemmingsplan “Ruimtekwartier”. Daarnaast voorziet het bestemmingsplan “Ruimtekwartier” in het benodigde kader om de aansluiting van de Maarssenbroeksedijk op de Burgemeester Waverrijweg te realiseren. In het ontwerpbestemmingsplan is deze aansluiting mogelijk gemaakt met een wijzigingsbevoegdheid. In het vast te stellen bestemmingsplan wordt het wijzigingsbevoegdheid er uit gehaald en wordt de aansluiting op de Burgemeester Waverrijweg rechtstreeks bestemd.

		Het aanleggen van deze knip heeft geen planologisch besluit nodig aangezien de realisatie van de maatregel mogelijk is in het vigerende plan. Wel is uiteindelijk een verkeersbesluit nodig. Dit wordt ten tijden van de realisatie van de maatregel uitgevoerd. De realisatie van deze knip is verder gewaarborgd doordat deze maatregel onderdeel uitmaakt van het gehele maatregelpakket voor verkeer. Deze maatregelen moeten ten behoeve van de uitvoering van de ontwikkeling worden gerealiseerd. Het college kan daarom ook toezeggen dat deze knip wordt gerealiseerd als onderdeel van de realisatie van alle verkeersmaatregelen. Daarnaast is in de anterieure overeenkomsten die samenhangen met het gebiedsfonds bedoeld om deze maatregelen uit te voeren. Op deze wijzen zijn de verschillende maatregelen geborgd en komen hiermee tot uitvoering.
7	De indiener stelt dat de effecten van het ontsluiten van een belangrijk deel van de woningen in 'deelgebied Midden' op de Maarssenbroeksedijk onvoldoende onderzocht zijn. De indiener stelt dat er niet is ingegaan op de gevolgen van de toename van de verkeersintensiteiten op de verkeersafwikkeling, -doorstroming en -veiligheid op de Maarssenbroeksedijk en omliggende wegen. De indiener stelt dat de toename van de verkeersintensiteit ten opzichte van de huidige situatie niet besproken wordt.	In de bijlage van de verkeersnotitie zijn de voorspelde verkeersintensiteiten vanuit de verkeersmodellen weergegeven. Hieruit blijkt dat ten opzichte van de referentiesituatie er een toename van 1900 motorvoertuigen per etmaal is op de Maarssenbroeksedijk in 2030. Dit betreft inderdaad een toename ten opzichte van de huidige situatie. Met het afsluiten van de aansluiting van de Kometenweg op de Maarssenbroeksedijk voor gemotoriseerd verkeer ontstaat de noodzaak voor een nieuwe ontsluiting van het bedrijventerrein Maarssenbroeksedijk (gebied tussen spoorlijn, Maarssenbroeksedijk en de N230). Ook draagt deze ingreep voor een duidelijkere, eenvoudigere en daarmee veiligere verkeersstructuur voor alle weggebruikers. De Maarssenbroeksedijk wordt daarom aangesloten op de Burgemeester Waverijnweg met een volledige T-kruising, voorzien van verkeerslichten. Met deze verbinding wordt het vrachtverkeer gestimuleerd de hoofdwegenstructuur te gebruiken en zo min mogelijk wegen als de Maarssenbroeksedijk. De ontwikkelingen met meer vrachtverkeer op de Maarssenbroeksedijk (met name als gevolg van de komst van Goodman) versterken dit nog verder. Verkeer vanaf Goodman rijdt rechtsaf richting de Burg. Waverijnweg. Verkeer vanaf de bedrijven aan de Industrieweg zal naar verwachting linksaf rijden, richting Meteorenweg. Door deze maatregelen wordt er voor gezorgd dat er een goede ontsluiting, doorstroming en verkeersveiligheid van het bedrijventerrein en de detailhandel.
8	De indiener stelt dat de effecten van de Maarssenbroeksedijk op de Burgemeester Waverijnweg onvoldoende onderzocht zijn. De indiener geeft aan dat uit het MER blijkt dat de verkeersintensiteiten in het Definitieve Voorkeursalternatief aan de noordzijde van de Maarssen-	Zie punt 7 van deze zienswijze.

	broeksedijk zijn toegenomen ten opzichte van het Voorlopige Voorkeursalternatief. En de indiener geeft aan dat de doortrekking van de Maarssenbroeksedijk naar de Burgemeester Waverijnweg en de knip in de Kometenweg met name bedoeld zijn voor een alternatieve ontsluiting van dit gebied; het is niet perse een verbetering of verslechtering De indiener stelt dat een toelichting op de (concrete) gevolgen van de aansluiting voor de verkeersafwikkeling, -doorstroming en -veiligheid op de Maarssenbroeksedijk ontbreekt en dat het niet inzichtelijk is in hoeverre de nieuwe aansluiting geschikt is voor zwaar verkeer.	
9	De indiener stelt dat het wegprofiel van de Maarssenbroeksedijk niet wordt verbreed, waardoor het kruispunt Handelsweg – Maarssenbroeksedijk zwaarder zal worden belast. De indiener stelt dat het effect versterkt zal worden doordat het verkeer voor de winkels op de Handelsweg ook gebruik zal maken van de nieuwe aansluiting. De indiener stelt dat dit zal leiden tot nog zwaardere belasting van de Maarssenbroeksedijk en dat dit problematisch is voor vrachtverkeer aangezien de gebruikte in- en uitritten mogelijk geblokkeerd raken door filevorming.	Het afsluiten van de Kometenweg op de Maarssenbroeksedijk voor alle gemotoriseerd verkeer betekent met name een wijziging in de aan- en afrijroute voor verkeer afkomstig van de N230/A2. Behalve de op het bedrijventerrein Maarssenbroeksedijk aanwezige detailhandel, zijn de daar gevestigde bedrijven veelal nationaal- en internationaal gericht. Een aanzienlijk deel van het bestemmingsverkeer kan in de toekomst niet meer via de Ruimte- en Kometenweg naar het bedrijventerrein rijden, maar moet kiezen voor de Meteorenweg (gemeente Utrecht). Met de ingebruikname van de panden van het distributiebedrijf aan de Nijverheidsweg en Albert Heijn aan de Industrieweg nemen de transportbewegingen naar dit bedrijventerrein in de nabije toekomst toe. Hoewel de verkeersintensiteit op de Ruimte- en Kometenweg toeneemt, als gevolg van de komst van het Ruimtekwartier, neemt de druk op de Ruimte- en Kometenweg minder toe dan wanneer de Kometenweg wel aangesloten blijft op de Maarssenbroeksedijk. Daarnaast wordt de Maarssenbroeksedijk doorgetrokken naar de Burg. Waverijnweg, waarbij de Kometenweg wordt afgesloten. Het verkeer blijft de mogelijkheid hebben om op manieren de Maarssenbroeksedijk te verlaten. De breedte van de Maarssenbroeksedijk blijft gelijk en is voldoende om 2 vrachtwagens elkaar te laten passeren.
10	De indiener stelt dat de aansluiting op de Burgemeester Waverijnweg niet goed geborgd is in het ontwerpbestemmingsplan en buiten het plangebied valt. De indiener stelt dat voor de aansluiting de wijziging van de bestemmingen 'Groen – 2' en 'Water' in het vigerend bestemmingsplan naar 'Verkeer' vereist is. De indiener stelt dat het ontwerpbestemmingsplan hiervoor een wijzigingsbevoegdheid heeft opgenomen, maar dat niet vastlegt dat het college dit daadwerkelijk gaat doen. De indiener stelt dat het college zorg moet dragen om te waarborgen dat de aansluiting zal worden aangelegd in overeenstemming met het Definitieve Voorkeursalternatief.	In het ontwerpbestemmingsplan is deze aansluiting mogelijk gemaakt met een wijzigingsbevoegdheid. Ten tijden van het opstellen van dit bestemmingsplan was het ontwerp van het kruispunt/aansluiting te globaal van aard om de ontsluiting direct te kunnen bestemmen. In het vast te stellen bestemmingsplan wordt het wijzigingsbevoegdheid er uit gehaald en wordt de aansluiting op de Burgemeester Waverijnweg rechtstreeks bestemd. Het ontwerp van deze aansluiting is tussen ontwerp en het vast te stellen bestemmingsplan verder uitgewerkt waardoor de maatregel wel rechtstreeks bestemd kan worden. De realisatie van deze ontsluiting is gewaarborgd doordat de aanleg op de Burgemeester Waverijnweg onderdeel uitmaakt van het gehele maatregelpakket voor

	De indiener stelt dat het daarom noodzakelijk is dat in de planregels een voorwaardelijke verplichting wordt opgenomen tot het treffen van de bestemmingswijziging	verkeer. Deze maatregelen moeten ten behoeve van de uitvoering van de ontwikkeling worden gerealiseerd. Het college kan daarom ook toezeggen dat deze ontsluiting wordt gerealiseerd als onderdeel van de realisatie van alle verkeersmaatregelen. Een voorwaardelijke verplichting is naar inziens van de gemeente in deze een zwaar middel. Aangezien de ontsluiting een breder doelt beoogd dat sec verkeersontsluiting voor de realisatie van woningbouw in dit plangebied.
11	De indiener stelt dat er onvoldoende onderzoek gedaan is naar de fietsveiligheid op de Maarssenbroeksedijk en wordt volgens de indiener alleen overwogen dat de veiligheid verbeterd wordt. De indiener stelt dat in het MER niet inzichtelijk gemaakt wordt welke invloed het aansluiten van de Maarssenbroeksedijk op de Burgemeester Waverijnweg en het ontsluiten van het deelgebied Midden op de Maarssenbroeksedijk hebben op de fietsveiligheid.	In het GVVP-2013, het Mobiliteitsconcept Ruimtekwartier en ook het Stedenbouwkundig kader & Randvoorwaarden kiest de gemeente voor het inzetten op alternatieven voor de auto en het faciliteren van het gebruik van de fiets als alternatief voor de auto. Met de keuze om het fietspad langs de Maarssenbroeksedijk naar de overzijde te leggen, ontstaat een snelle, directe, comfortabele en verkeersveilige route (als gevolg van de afsluiting Kometenweg en de afsluiting Planetenbaan) naar het NS-station/Bisonspoor/Maarssen-dorp. Door het fietspad te verplaatsen zijn er minder kruisingen met het autoverkeer waardoor er minder conflicten ontstaan. Dit is in lijn met het Mobiliteitskader Ruimtekwartier, door een kwalitatief goede en veilige ontsluiting te bieden voor het Ruimtekwartier en zo nieuwe bewoners 'maximaal' te stimuleren duurzame vormen van mobiliteit te gebruiken. Ook past opwaardering van dit fietspad tot een veilig, comfortabel en voldoende breed fietspad in de regionale visie, waar door de provincie de verbinding over de Maarssenbroeksedijk onderdeel uitmaakt van het 'regionale fietsnetwerk'.
12	De indiener stelt dat de knip in de Kometenweg en de verlegging van het fietspad niet zijn geborgd omdat deze buiten het plangebied liggen. De indiener geeft aan dat voor deze maatregelen geen wijziging van het vigerend bestemmingsplan nodig lijkt te zijn, maar dat de ontwikkeling wel meerdere uitvoeringshandelingen van de gemeente vraagt. Dit is niet in het ontwerpbestemmingsplan vastgelegd. De indiener stelt voor om in het bestemmingsplan een voorlopige verplichting op te nemen tot het treffen van deze maatregelen om zo voldoende zekerheid te bieden dat de maatregelen ook uitgevoerd worden.	Zie punt 6 van deze zienswijze. Een voorwaardelijke verplichting is naar inziens van de gemeente in deze een zwaar middel. Aangezien de ontsluiting een breder doelt beoogd dat sec verkeersontsluiting voor de realisatie van woningbouw in dit plangebied.
13	De indiener betwijfelt of de beoogde verkeersmaatregelen tijdig worden getroffen. De indiener haalt de planning van het deelgebied Midden (1 februari 2027 gereed) en de aanleg van de kruising Burgemeester Waverijnweg – Maarssenbroeksedijk (4 juni 2027) aan. De indiener stelt dat de aanleg van de kruising voorafgaand aan de inge-	De tijdsplanning voor de realisatie van de maatregelen aan de infrastructuur in en rond het Ruimtekwartier loopt van mei 2025 tot voorjaar 2030. Deze planning kan bijgesteld (moeten) worden onder invloed van de voortgang in procesmatige stappen met betrekking tot de planontwikkeling. De nu voorziene volgordelijkheid in de tijdsplanning van de infrastructurele maatregelen is als volgt: - Aanpassing kruispunt Ruimtekweg – Planetenbaan – Maarssenbroeksedijk;

	bruikname van de woningen gereed moet zijn voor een voldoende effect voor de noodzakelijke verkeerafwikkeling, -doorstroming en -veiligheid. De indiener stelt dat er in de planning tijd moet worden ingebouwd om de maatregelen gereed te hebben zodra de woningen en bijbehorende verkeersstromen hun effect in het gebied gaan hebben	- Aanleg nieuwe fietsinfrastructuur tussen Haagstede, Ruimteweg en Maarssenbroeksedijk; - Aanleg nieuw kruispunt Maarssenbroeksedijk – Burg. Waverijnweg; - Afsluiten ('knippen') Kometenweg; - Herinrichting Maarssenbroeksedijk (aangepast profiel); - Aanpassing profiel Ruimteweg. Hiermee worden de eerste verkeersmaatregelen uitgevoerd terwijl de plots van Ruimtekwartier nog in ontwikkeling zijn of nog gebouwd worden. Hiermee zijn de eerste verkeerskundige maatregelen uitgevoerd voordat de eerste woningen opgeleverd zijn. En door niet alle verkeersmaatregelen gelijk tijdig uit te voeren blijft het gebied bereikbaar.
14	De indiener meent dat de verkeerssituatie in en rondom het plangebied onvoldoende in kaart is gebracht. De indiener haalt de MER aan en meent dat op basis van de huidige informatie niet is voldaan	Ten behoeve van de verschillende verkeersvraagstukken die naar voren zijn gekomen is er een aanvullende verkeersnotitie opgesteld. In deze notitie worden nadere toelichtingen gegeven op (de keuzes voor) de mobiliteits- en verkeersaspecten van het voorkeursalternatief uit de MER, de consequenties op het gebruik van de wegen in en om het Ruimtekwartier en de specifieke maatregelen die ertoe bijdragen dat in de toekomst het Ruimtekwartier en ook Maarssenbroek goed bereikbaar blijven en een minimum aan overlast ontstaat voor het woonklimaat. Door deze verkeersnotitie en de voorgaande onderzoeken is er naar het inziens van de gemeente voldoende en afdoende onderzoek uitgevoerd naar gevolgen voor verkeer en de treffen maatregelen.
15	De indiener haalt de MER 2023 aan en stelt dat een separaat verkeersonderzoek geen deel uitmaakt van de ontwerpstukken. De indiener stelt dat de toename van het verkeer in het Definitieve Voorkeursalternatief ten opzichte van de referentiesituatie inzichtelijk is gemaakt in de MER 2023. De indiener stelt dat de effecten vanwege de aansluiting van de Maarssenbroeksedijk op de Burgemeester Waverijnweg, de knip in de Kometenweg en de ontsluiting van het deelgebied Midden op de Maarssenbroeksedijk niet in dit overzicht zijn opgenomen.	Naar aanleiding van de zienswijzen zijn alle punten met betrekking tot verkeer gebundeld in een afzonderlijke verkeersnotitie. In de MER 2023 leek de aansluiting van de Maarssenbroeksedijk op de Burgemeester Waverijnweg, de knip in de Kometenweg en de ontsluiting van deelgebied Midden via de Maarssenbroeksedijk niet zichtbaar in de bijbehorende verbeelding. Deze onderdelen zijn echter wel degelijk opgenomen. De afbeelding is inmiddels aangepast en de geactualiseerde versie is toegevoegd aan de bijlage van de verkeersnotitie.
16	De indiener geeft een korte samenvatting van bevindingen uit de MER aan waaruit blijkt: • Figuur 8-3 geeft aan dat de verkeersintensiteiten in het Definitieve Voorkeursalternatief aan de noordzijde en de zuidzijde	Zie punt 15 van deze zienswijze

	van de Maarssenbroeksedijk zijn toegenomen ten opzichte van het Voorlopige Voorkeursalternatief. • Er diverse onderzoeken nodig zijn voor het uitwerkingsplan voor de aansluiting van de Maarssenbroeksedijk op de Burgemeester Waverijnweg. • De doorstroming van het verkeer in het Definitieve Voorkeursalternatief niet onderzocht wordt. De indiener stelt dat bovenstaande bevindingen niet voldoende zijn om te concluderen dat de huidige verkeerssituatie niet verslechtert. Er had meer onderzoek gedaan moeten worden naar de gevolgen van de toename van verkeer op de verkeerssituatie in en rondom het plangebied. Deze onderzoeken moeten integraal en specifiek op de reeds knellende kruispunten gedaan worden, volgens de indiener, waarbij ook de voorgenomen maatregelen worden meegenomen.	
17	De indiener stelt dat de gemeente in de Nota vooroverleg en inspraak overwogen heeft dat 'geen onevenredige nadelige effecten worden verwacht' 'hoewel het aantal verkeersbewegingen op sommige wegvlakken toeneemt'. De indiener stelt dat de gemeente niet aangeeft in hoeverre onderzoek is gedaan naar de maatregelen in de MER 2023 en de effecten van deze aanvullende maatregelen. De indiener stelt dat de gemeente het niet inzichtelijk maakt of de gemeente de maatregelen daadwerkelijk zal treffen als het aangetoond is dat deze maatregelen bijdragen aan een verbetering van de verkeerssituatie.	Voor de MER 2023 zijn de maatregelen onderzocht die uitgevoerd gaan worden. Zie hiervoor paragraaf 7.15 beoordeling maatregelen van de MER 2023. Daarnaast zijn in de verkeersnotitie de maatregelen en de effecten van de maatregelen meegenomen. Hierdoor is aangegeven dat de maatregelen de gewenste effecten hebben. Daarnaast wordt in deze notitie aandacht gegeven aan de planning en de borging van de maatregelen zodat ze ook daadwerkelijk uitgevoerd gaan worden.
18	De indiener stelt dat de ontwikkeling van het distributiecentrum nabij het plangebied niet in de MER 2023 is meegenomen. De indiener haalt de MER 2022 aan waarin is vastgesteld dat de ontwikkeling hiervan mogelijk problemen zal veroorzaken op het kruispunt Maarssenbroeksedijk – Nijverheidsweg – Kometenweg met betrekking tot verkeersveiligheid. De indiener stelt dat het kruispunt volgens het Definitieve Voorkeursalternatief wordt aangepast, maar dat er niet is gebleken dat er onderzoek gedaan is naar de gevolgen van deze ontwikkeling en eventuele andere bedrijven op de verkeersveiligheid op het aangepaste kruispunt.	In het MER 2023 wordt aangegeven dat zonder maatregelen de verkeersafwikkeling, de doorstroming op deze kruispunten substantieel zou verslechteren ten opzichte van de referentiesituatie, met risico's op serieuze wachtrijvorming en congestie in de spitsperiodes. De exacte maatregelen moeten volgen uit nadere, specifiekere kruispuntanalyses. In de verkeersnotitie is een kruispuntanalyse uitgevoerd. Een belangrijk effect van het afsluiten van de Kometenweg is ook dat het gevaarlijke bajonetkruispunt Kometenweg/Maarssenbroeksedijk/Nijverheidsweg wordt opgeheven. Zeker ook in combinatie met het verleggen van het fietspad aan de Maarssenbroeksedijk kent dit kruispunt in de toekomst op deze manier duidelijk minder conflictpunten en daarmee een verbetering voor de weggebruiker en de verkeersveiligheid.

19	De indiener is het eens met de MER 2023 die stelt dat het onderzoek in bovengenoemd punt ontbreekt en het advies van de RHDHV dat de effecten van deze ontwikkelingen moeten worden onderzocht. De indiener stelt dat het niet reeds verrichtten van dit onderzoek een omis-sie is en te meer omdat het gaat om bestaande planologische mogelijkheden.	De gemeente is het eens met de indiener dat het gaat om meer dan de planolo-gische situatie. De verkeersmaatregelen gaat om dat Maarssenbroek goed bereik-baar blijft en een minimum aan overlast ontstaat voor het woonklimaat. Hierdoor heeft de gemeente opdracht gegeven aan de RHDHV om de verkeersnotitie op te stellen zodat de alle informatie m.b.t. verkeer overzichtelijk wordt weergegeven.
20	De indiener stelt dat het noodzakelijk is dat voorafgaand aan de vast-stelling van het ontwerpbestemmingsplan vaststaat dat de verkeerssi-tuatie aanvaardbaar is, de voorgestelde maatregelen daadwerkelijk zullen leiden tot een verbetering van de verkeerssituatie en -veiligheid ter plaatse en dat deze maatregelen zijn uitgevoerd voordat de wonin-gen worden opgeleverd. De indiener stelt dat dit nu niet het geval is.	In de aanvullende verkeersnotitie zijn de huidige verkeersproblematieken uiteenge-zet en is aangegeven welke maatregelen benodigd zijn om te komen tot een verbe-tering van de verkeerssituatie en -veiligheid. De beschreven maatregelen zorgen gezamenlijk voor een goede verkeerssituatie. Zie voor de voorgaande beantwoording voor de input voor de verkeerssituatie.
21	De indiener stelt dat aanvullend onderzoek moet plaatsvinden voordat het ontwerpbestemmingsplan definitief wordt vastgesteld omdat het effect van de definitieve voorkeursalternatief en de ontwikkelingen van het bedrijf van de indiener onvoldoende zijn meegenomen. Verder geeft de indiener aan dat het onderzoek onvolledig is ten aanzien van de afwikkeling en doorstroming van het verkeer. De indiener stelt dat de RHDHV op grond van het onderzoek niet de conclusie mag trekken dat het Definitieve Voorkeursalternatief op het gebied van verkeersveiligheid een positief effect heeft ten opzichte van de referentiesituatie. De indiener stelt dat Rijkswaterstaat eerder heeft gewezen op het ontbreken van een verkeerskundig onderzoek maar dat het college hierin blijkbaar geen aanleiding zag om dat als-nog aanvullend uit te voeren.	Zie zienswijze 1 punt 1 en put en de voorgaande beantwoording van deze ziens-wijze. Daarbij heeft de gemeente een aanvullende verkeersnotitie opgesteld waarin de huidige verkeersproblematieken zijn uiteengezet en is aangegeven welke maatre-gelen benodigd zijn om te komen tot een verbetering van de verkeerssituatie en -veiligheid. De beschreven maatregelen zorgen gezamenlijk voor een goede ver-keerssituatie. Daarnaast heeft Rijkswaterstaat in het voorontwerp gereageerd op het missen van het verkeersonderzoek. Bij het ontwerpbestemmingsplan heeft de verkeersinformatie bijgevoegd gezeten bij het bestemmingsplan.
22	De indiener stelt dat ten onrechte niet inzichtelijk gemaakt is welke ge-volgen de bouwwerkzaamheden hebben op de bereikbaarheid van het bedrijventerrein en op de verkeerssituatie rondom en op het be-drijventerrein.	Dit onderdeel van de zienswijze heeft alleen betrekking op de bouwfase. Deze zienswijze heeft dus geen betrekking op het planologisch kader zoals vastgelegd in dit bestemmingsplan. De zienswijze over de bouwfase vormen derhalve geen afwe-gingskader voor deze procedure en kunnen dus niet leiden tot een aanpassing van het bestemmingsplan. Voor de volledigheid wordt opgemerkt dat deze aspecten zullen worden meegenomen bij het nog op te stellen BLVC-plan (Bereikbaarheid-, Leefbaarheid-, Veiligheid- en Communicatieplan). Het BLVC-plan heeft betrekking op de feitelijke uit-voering van de bouwwerkzaamheden aspecten te regelen. Het BLVC-plan dient bij de aanvraag omgevingsvergunning te worden ingediend. Aan de hand van de BLVC-systematiek komen opdrachtgevers van projecten en hun bouwers tot goede afspraken over het project, zodat er zo min mogelijk hinder

		kan ontstaan. Hoewel werken zonder overlast te veroorzaken niet mogelijk is, kunnen er wel maatregelen op de verschillende BLVC-gebieden genomen worden om de hinder acceptabel te maken. Daarbij zijn er in de APV ook regels opgenomen met betrekking tot de bouw waaraan de BLVC ook aan moet voldoen. Voor nu wordt dit ter kennisgeving aangenomen en bij de uitwerking van BLVC-plan wordt dit verder opgepakt
23	De indiener stelt dat het college de parkeernorm en parkeerlast heeft onderschat. De indiener geeft aan dat het college specifiek voor Ruimtekwartier randvoorwaarden en parkeernormen voor woningen heeft opgesteld.	Binnen de deelgebieden worden parkeerplaatsen voorzien voor bewoners en bezoekers. Het <i>Mobiliteitskader Ruimtekwartier</i> (Goudappel, maart 2023) is een nadere uitwerking van hetgeen in <i>Stedenbouwkundig kader & randvoorwaarden</i> is aangegeven, dat het realistisch is om van de in het <i>GVVP-2013</i> genoemde gemeentelijke parkeernormen af te wijken. Er zijn specifiek voor deze ontwikkeling passende parkeernormen opgesteld die ook aansluiten bij het beoogde mobiliteitsconcept. Het <i>Mobiliteitskader Ruimtekwartier</i> (Goudappel, maart 2023) is door het college van B&W vastgesteld en daarmee vigerend beleid voor de ontwikkeling van het Ruimtekwartier. Naar inziens van de gemeente zijn de parkeernormen dus passend voor deze ontwikkeling en ook als zodanig gewaarborgd. In dit <i>Mobiliteitskader Ruimtekwartier</i> worden voorwaarden nader uitgewerkt om alternatieven voor het gebruik van de auto optimaal te benutten en daarmee een lage en dwingende parkeernorm te hanteren voor de ontwikkeling van het Ruimtekwartier. Het <i>Mobiliteitskader Ruimtekwartier</i> (Goudappel, 22 maart 2023), is als bijlage bij het bestemmingsplan opgenomen. De indiener heeft daarbij geen rapportage overlegd op grond waarvan de getrokken conclusies zijn onderbouwd.
24	De indiener haalt de gemeentelijk parkeernormennota voor de Stichtse Vecht en het Mobiliteitskader Ruimtekwartier aan. De indiener stelt dat in de laatste wordt geconcludeerd dat de parkeerbehoefte lager ligt om beter aan te sluiten bij de gemeentelijke duurzaamheidsambities en rekening te houden met doelgroepen en een mobiliteitsconcept. De indiener stelt dat het college te gemakkelijk en zonder dat dit daadwerkelijk tot minder parkeergebruik zal leiden de parkeernorm heeft verlaagd. Hiervoor draagt de indiener een advies van Goudappel aan waarbij het inzetten op een alternatieve invulling van een deel van de parkeernorm volgens Goudappel inspanningen van de gemeente vergt. Bijvoorbeeld het creëren van parkeerrechten en het instellen van parkeerregulering in de omgeving. De indiener stelt dat dit	Zie voor de beantwoording van deze reactie deels de beantwoording van deze zienswijze onder punt 23. Daarnaast is de aanleg van voldoende parkeren zeker gesteld in artikel 16 van de regels (door de aanpassingen van het ontwerp bestemmingsplan naar het vast te tellen bestemmingsplan is de nummering van de artikelen en leden aangepast): 16.1 Parkeren Een omgevingsvergunning voor het bouwen, het uitbreiden en/of het wijzigen van de functie van gebouwen en/of gronden wordt slechts verleend indien bij de aanvraag om een omgevingsvergunning wordt aangetoond dat gelet op de omvang of de bestemming van het gebouw en/of gronden in voldoende mate wordt voorzien in ruimte voor het parkeren of stallen van auto's in, op of onder het gebouw, dan wel op of onder het onbebouwde terrein dat bij dat gebouw behoort. Hierbij gelden de

	erop duidt dat er te weinig parkeerplaatsen worden gerealiseerd. Verder geeft de indiener aan dat er geen zekerheid is dat de gemeente de maatregelen voor parkeren zal uitvoeren omdat er geen voorwaardelijke verplichting is opgenomen in het bestemmingsplan.	parkeernormen, zoals vastgelegd in het Mobiliteitskader Ruimtekwartier, Bijlage 10 bij deze regels. De gemeente zal na realisatie van de plannen de parkeersituatie monitoren en aanvullende, passende maatregelen nemen indien er onverhoopt effecten optreden in de naastgelegen wijken.
25	De indiener concludeert dat het college de parkeerbehoefte te laag heeft ingeschat en dat Goudappel maatregelen heeft voorgesteld maar dat de uitvoering van deze niet is vastgelegd in het bestemmingsplan. De indiener stelt dat omdat de parkeernorm te laag is ingeschat, de verkeersgeneratie ook te laag is ingeschat, wat door een verdere verslechtering van de verkeerssituatie leidt. Daarnaast bestaat het reële risico dat bijvoorbeeld bezoekers op het bedrijventerrein gaan parkeren, met de gevolgen van dien voor de parkeerdruk en verkeersveiligheid daar volgens de indiener.	Voor het onderdeel verkeersgeneratie wordt verwezen naar de beantwoording onder 21 van deze zienswijze. Voor het onderdeel parkeren wordt verwezen naar de beantwoording onder 23 en 24 van deze zienswijze. In de verkeersnotitie wordt in hoofdstuk 7 ingegaan op parkeren binnen Ruimtekwartier. Het ligt niet in de lijn der verwachting dat jongeren juist meer gebruik maken van de auto of dat de verkeersgeneratie te laag is ingeschat. Dit is zo ook toegelicht in het Mobiliteitskader Ruimtekwartier dat bij het bestemmingsplan als bijlage 10 bij de regels is bijgevoegd en verder wordt toegelicht in de verkeersnotitie. Door gebruik te maken van verschillende normen en daarbij het nemen van een groot aantal maatregelen komen we tot een reële inschatting van de parkeerbehoefte. De indiener heeft daarbij geen rapportage overlegd op grond waarvan de getrokken conclusies zijn onderbouwd.
26	De indiener concludeert dat het college met het ontwerpbestemmingsplan de zorgen van de indiener niet heeft weggenomen.	De gemeente betreurt dit te vernemen en hoopt met de beantwoording van deze zienswijzen in het algemeen de zorgen wel heeft kunnen wegnemen.
27	De indiener stelt dat het ontwerpbestemmingsplan niet leidt tot een aanvaardbare verkeerssituatie gelet op de hiervoor aangegeven redenen.	Dit onderdeel van de zienswijze betreft een samenvatting van de eerder aangedragen punten. Derhalve wordt verwezen naar de hiervoor gegeven samenvatting bij de punten 1 tot en met 26.
28	De indiener stelt voor om de verkeersproblematiek integraal in kaart te brengen en daarbij te onderzoeken of de voorgestelde maatregelen leiden tot een verbetering van de verkeerssituatie. De indiener stelt dat deze onderzoeken plaats dienen te vinden voorafgaand aan de vaststelling van het bestemmingsplan en dat betrokken partijen in de gelegenheid gesteld moeten worden om hierop te reageren. De indiener stelt dat het vaststellen van het bestemmingsplan in huidige vorm leidt tot een onaanvaardbare verslechtering van de verkeerssituatie.	De inhoudelijke reactie wordt in de voorgaande punten behandeld.

Aanpassingen:

De zienswijze heeft aanpassingen van het bestemmingsplan tot gevolg:

1. De aansluiting van de Maarssenbroeksedijk op de Burgemeester Waverijnweg wordt rechtstreeks bestemd op de verbeelding met de bestemming Verkeer en de wetgevingszone – wijzigingsgebied wordt verwijderd uit de verbeelding. De regels worden aangepast zodat de wijzigingsbevoegdheid niet meer terugkomt in de regels. Ook de toelichting wordt hierop aangepast. .

2.3	Korte inhoud zienswijze	Reactie gemeente
1	De indiener stelt als “aanwonende” belang te hebben bij een goede verkeerssituatie, zowel nu als in de toekomst. De indiener geeft aan dat in de bestaande situatie de kruising Maarssenbroeksedijk – Nijverheidsweg er al een situatie is ontstaan die te wensen over laat. De indiener verwijst naar het memo van de RHDHV van 24 juli 2019 waarin gesproken wordt van een ‘complexe verkeerssituatie’ waardoor de verkeersveiligheid onder druk staat. De indiener stelt dat de ingebruikname van het distributiecentrum van een nabijgelegen bedrijf een negatief effect zal hebben op de autonome verkeerssituatie. En geeft verder aan dat er de afgelopen jaren niets met de door RHDHV voorgestelde ‘quick wins’ gedaan is. Dat in de bestaande verkeerssituatie de verkeersveiligheid onder druk staat is het gevolg daarvan.	Verwijzing naar zienswijze 2.2 onder punt 1 Ten behoeve van de verschillende verkeersvraagstukken die naar voren zijn gekomen is er een aanvullende verkeersnotitie opgesteld. In deze notitie worden nadere toelichtingen gegeven op (de keuzes voor) de mobiliteits- en verkeersaspecten van het voorkeursalternatief uit de MER, de consequenties op het gebruik van de wegen in en om het Ruimtekwartier en de specifieke maatregelen die ertoe bijdragen dat in de toekomst het Ruimtekwartier en ook Maarssenbroek goed bereikbaar blijven en een minimum aan overlast ontstaat voor het woonklimaat. De verkeersnotitie is bijgevoegd als bijlage 1 bij deze nota zienswijzen. Voordat gestart is met de doorrekeningen met het verkeersmodel om de toekomstige belasting van het wegennet in beeld te brengen als gevolg van de realisatie van het Ruimtekwartier, is een analyse gemaakt van bestaande verkeersknelpunten in en in de omgeving van het Ruimtekwartier. Hieruit blijkt, zoals de indiener ook aangeeft dat het kruispunt Kometenweg – Maarssenbroeksedijk – Nijverheidsweg een knelpunt is in de huidige situatie. Naar aanleiding van de analyse zijn maatregelen doorgerekend welke zorgen voor een verbeterde verkeersnetwerk in de omgeving van het plangebied. Een van de maatregelen zijn het aanpassen van het kruispunt Kometenweg – Maarssenbroeksedijk – Nijverheidsweg. In deze verkeersnotitie zijn nadere kruispuntanalyses uitgevoerd. Hieruit volgt dat het bajonetkruispunt Kometenweg/Maarssenbroeksedijk/Nijverheidsweg wordt opgeheven. Daarbij wordt het fietspad aan de Maarssenbroeksedijk verlegd. Hierdoor kent dit kruispunt in de toekomst op deze manier duidelijk minder conflictpunten en daarmee een verbetering voor de weggebruiker en de verkeersveiligheid. En door de afsluiting van de Kometenweg ontstaat er een scheiding tussen het bedrijventerrein en het Ruimtekwartier wat ook de verkeersveiligheid bevordert.
2	De indiener stelt dat een van de door de RHDHV genoemde maatregelen het verminderen van de hoeveelheid verkeer is, maar dat met het ontwerpbestemmingsplan een situatie gecreëerd wordt waardoor	Het is correct dat met het opstellen van het bestemmingsplan voor Ruimtekwartier op verschillende plaatsen een toename zal zijn van verkeer. Echter door het nemen van verkeersmaatregelen (zie de verkeersnotitie) worden de verkeersdoorstroming en de verkeersveiligheid gewaarborgd.

	meer verkeer over de Maarssenbroeksedijk moet worden afgewikkeld. De woningbouw zorgt immers voor extra verkeer op het wegenet. De indiener geeft aan dat in de MER wordt onderkend dat mitigerende maatregelen nodig zijn met het oog op de verkeerssituatie.	Aanvullend wordt in het plan volop ingezet om alternatieve vervoersmiddelen zoals openbaar vervoer en goede fietsverbindingen ingezet op het verminderen van de verkeersstromen. Dit betekent niet dat er geen toename van verkeer zal zijn, maar dat door het aanbieden van alternatieven dat de toename van verkeer lager is.
3	De indiener stelt dat in de inspraaknota wordt gesteld dat de noodzakelijke maatregelen zijn geborgd in het bestemmingsplan en het Gebiedsfonds. De indiener stelt dat in het ontwerpbestemmingsplan echter niet wordt geborgd wat de noodzakelijke maatregelen zijn, dat deze ook worden uitgevoerd en op welk moment deze gerealiseerd dienen te zijn. De indiener stelt dat het doortrekken van de Maarssenbroeksedijk naar de Burgemeester Waverijnweg niet past in het bestemmingsplan 'Werkgebied Maarssenbroek' en dat het ontwerpbestemmingsplan deze aansluiting niet direct mogelijk maakt maar een wijzigingsbevoegdheid opneemt. Dit vergt bij gevolg een nadere bestuurlijke afweging, waarmee niet kan worden gezegd dat de uitvoering van deze maatregel thans voldoende is geborgd volgens de indiener.	In het ontwerpbestemmingsplan is deze aansluiting mogelijk gemaakt met een wijzigingsbevoegdheid. Ten tijden van het opstellen van dit bestemmingsplan was het ontwerp van het kruispunt/aansluiting te globaal van aard om de ontsluiting direct te kunnen bestemmen. In het vast te stellen bestemmingsplan wordt het wijzigingsbevoegdheid er uit gehaald en wordt de aansluiting op de Burgemeester Waverijnweg rechtstreeks bestemd. Het ontwerp van deze aansluiting is tussen ontwerp en het vast te stellen bestemmingsplan verder uitgewerkt waardoor de maatregel wel rechtstreeks bestemd kan worden. De realisatie van deze ontsluiting is gewaarborgd doordat de aanleg op de Burgemeester Waverijnweg onderdeel uitmaakt van het gehele maatregelenpakket voor verkeer. Deze maatregelen moeten ten behoeve van de uitvoering van de ontwikkeling worden gerealiseerd. Het college kan daarom ook toezeggen dat deze ontsluiting wordt gerealiseerd als onderdeel van de realisatie van alle verkeersmaatregelen. Een voorwaardelijke verplichting is naar inzien van de gemeente in deze een zwaar middel. Aangezien de ontsluiting een breder doel beoogt dan sec verkeersontsluiting voor de realisatie van woningbouw in dit plangebied.
4	De indiener stelt dat het gebiedsfonds op zichzelf geen rechtend afdwingbare verplichting in het leven roept. Ook geeft de indiener aan dat het tijdstip waarop de noodzakelijke maatregelen moeten zijn uitgevoerd niet in het bestemmingsplan geborgd is.	Naast het gebiedsfonds heeft de gemeente met de ontwikkelende partijen anterieure overeenkomsten gesloten waarin afspraken staan over het uitvoeren van de verkeersmaatregelen. De afspraken uit de anterieure overeenkomst zijn wel afdwingbaar. Het gebiedsfonds in combinatie met de anterieure overeenkomst zorgt er voor dat de maatregelen uitgevoerd gaan worden.
5	De indiener stelt dat er geen inzicht is gegeven in de kosten van de te nemen maatregelen en door wie die kosten worden gedragen. De indiener bestrijdt de financiële uitvoerbaarheid van het bestemmingsplan.	Het bestemmingsplan is financieel uitvoerbaar doordat er met de ontwikkelende partijen anterieure overeenkomsten zijn ondertekend en een gebiedsfonds aanwezig is waarmee de kosten voor de maatregelen worden gedragen. Het is in het kader van een goede ruimtelijke ordening niet noodzakelijk dat deze kosten worden gespecificeerd.
6	De indiener maakt bezwaar tegen de knip in de Kometenweg. Dit zal voor minder verkeer langs het bedrijf van de indiener leiden en een negatief effect hebben op de bedrijfsvoering. De indiener stelt dat het	De Ruimtelijke weg blijft nog steeds een hoofdader is het verkeerssysteem van Maarsse en blijft de Kometenweg als ontsluitingsweg dienen van het bedrijventerrein

	duidelijk is dat er maatregelen moeten worden getroffen, maar dat het afsluiten van de Kometenweg onevenredige gevolgen heeft voor het bedrijf. De indiener stelt dat het lijkt dat er met de bedrijfsbelangen geen rekening gehouden is.	tussen de Burgemeester Waverijnweg, Maarssenbroeksedijk, Ruimteweg en Kometenweg. Hierdoor wordt dit deel van het bedrijventerrein op dezelfde manier ontsloten en hoeven de klanten geen nieuwe route te zoeken om bij de bedrijven te komen. Daarnaast is er geen sprake van vermindering van zichtbaarheid of aantrekkelijkheid van het gebied. De commerciële aantrekkelijkheid blijft hiermee instant.
7	De indiener geeft dat er in zoverre (lees voorgaande punten) geen sprake is van een goede ruimtelijke ordening.	De gemeente is van mening dat er wel sprake is van een goede ruimtelijke ordening doordat uit o.a. de verschillende onderzoeken blijkt dat met gebied getransformeerd kan worden naar een plek voor wonen. Daarnaast worden er vele maatregelen genomen om het gebied beter te maken en te komen tot verbeterde ruimtelijke kwaliteit. Door het nemen van deze maatregelen en de onderbouwing van de verscheidende onderzoeken is het mogelijk om hier woningen te bouwen.
8	Verder stelt de indiener dat uitgaande van de berekening op pagina 11 van het Mobiliteitskader Ruimtekwartier er een tekort van 304 parkeerplaatsen is. De indiener vreest dat het parkeerprobleem zich onder meer naar haar locatie zal verplaatsen.	In het door de indiener aangehaalde mobiliteitskader wordt in navolging van dit geconstateerde tekort het volgende vermeld: <i>De gemeente Stichtse Vecht heeft verschillende duurzaamheidsambities voor het transformatiegebied. Met de mogelijkheden in 'Planetenbaan en Het Kwadrant Maarssenbroek - stedenbouwkundig kader & randvoorwaarden' om af te wijken van de parkeernormen wordt beter op de gemeentelijke ambities aangesloten. Concreet worden doelgroepen en een mobiliteitsconcept aangereikt als elementen om af te wijken van de parkeernorm. Binnen de ontwikkelingen in het Ruimtekwartier is het voornemen om aan te sluiten bij het lagere autobezit van de beoogde doelgroepen en gebruik te maken van een mobiliteitsconcept op maat.</i> <i>Rekening houdend met de passende parkeernormen voor doelgroepen, dubbelgebruik van parkeerplaatsen en de inzet van deelauto's, ontstaat op iedere ontwikkelplot een sluitende parkeerbalans (met onderlinge uitwisseling van Park Avenue en Cornerplaza D, die zich op dezelfde kavel bevinden).</i> Het ruimtelijke ontwerp van de omliggende wegen vormt bovendien barrières voor bewoners om daar hun auto te parkeren. Deze barrières zijn de Ruimteweg, de Maarssenbroeksedijk, de bomen en begroeiing en de woningen zelf. Mochten bewoners ondanks deze barrières toch hun auto gratis op het naastgelegen bedrijventerrein of de aangrenzende woonbuurt gaan parkeren en hierdoor parkeeroverlast ontstaan, kan hierop geanticipeerd worden door middel van het instellen van parkeerregulering. De gemeente zal na realisatie van de plannen de parkeersituatie monitoren en aanvullende, passende maatregelen nemen.

9	De indiener stelt dat op grond van de elementen 'doelgroepen' en 'mobiliteitsconcept' wordt onderbouwd waarom er van de geldende parkeernormering kan worden afgeweken. De indiener geeft een korte samenvatting van de doelgroepen en autogebruik en geeft aan dat binnen de geldende parkeernormering voor deze doelgroepen al een lagere norm geldt. De indiener vindt het onduidelijk waarom er in dit geval een nog lagere norm zou volstaan. De indiener vindt dat dat door bovenstaande beredenering wordt gesteld dat een lagere parkeernorm gerechtvaardigd is maar dat het op basis van het bestemmingsplan niet kan worden uitgesloten dat de voorziene 1.878 woningen (exclusief het Kwadrant) allemaal koopappartementen kunnen zijn waarvoor een hogere parkeernorm geldt. De indiener stelt dat er in het bestemmingsplan geen regels zijn opgenomen voor toegestane woningtypen, behalve in artikel 8.5.1 Woningtypen. De indiener stelt dat op basis van die regel het niet is uitgesloten dat alle appartementen groter zijn dan 75 m². De indiener stelt dat omdat het bestemmingsplan geen enkele regeling bevat die toeziet op de beoogde het 'doelgroep-argument' niet kan dienen als valide onderbouwing voor het hanteren van een lagere parkeernorm.	De indiener is correct dat de gemeente geen doelgroepen heeft geregeld in de regels van het bestemmingsplan. Dit is echter niet mogelijk omdat de gemeente geen doelgroepenverordening heeft. Als dit instrument (de doelgroepenverordening) niet beschikbaar is, kunnen de percentages voor het woonprogramma niet overgenomen worden in het bestemmingsplan. Om er toch voor te zorgen dat het gewenste programma gebouwd gaat worden en dus voldaan kan worden aan de lagere parkeernorm zijn er in de anterieure overeenkomsten afspraken over gemaakt dat elke ontwikkeling minimaal 30% sociaal en 30% middenhuurwoningen komen.
10	Verder haalt de indiener aan dat een parkeernorm voor de 2.650 m² bvo publieke- en maatschappelijke voorzieningen ontbreekt in het Mobiliteitskader Ruimtekwartier.	In paragraaf 2.2 van het mobiliteitskader is het programma toegelicht wat als basis dient voor dit kader. Daarin wordt ook het commerciële programma aangehaald. Er is uitgegaan van een programma commercieel van 1.372 m². De reden hiervoor is dat mogelijk een deel van deze omvang wordt ingezet voor collectieve- of werkruimte voor de bewoners. Dergelijke ondersteunende voorzieningen hebben geen eigen parkeerbehoefte. In de rapportage is de omvang als commercieel geïnterpreteerd. Vervolgens is in paragraaf 3.2 van het mobiliteitskader onder uitgangspunten genoemd welke parkeernorm voor deze commerciële functie is aangehouden, namelijk 2,25 parkeerplaats per 100 m² bvo.
11	De indiener stelt dat in artikel 17.1 van de planregels niet is bepaald dat de aan te leggen parkeerplaatsen ook in stand gehouden dienen te worden. De indiener dat ook dit geen goede ruimtelijke ordening betreft.	Dit deels ondervangen in onderdeel 16.2 van deze regeling. Maar ter verduidelijking zal aan artikel /onderdeel 16.1 worden toegevoegd dat de parkeerplaatsen die nodig zijn voor de bestemming ook in stand worden gehouden. Door de aanpassingen van het ontwerp bestemmingsplan naar het vast te tellen bestemmingsplan is de nummering van de artikelen en leden aangepast.

12	De indiener stelt dat de artikelen 8.2.8 tot en met 8.2.14 van de planregels allemaal als 'voorwaardelijke verplichting' opschrift hebben, maar dat deze bepalingen niet als voorwaardelijke verplichting zijn geredigeerd. De indiener stelt dat zij in plaats daarvan als norm geredigeerd zijn, waaraan aanvragen om omgevingsvergunning moeten worden getoetst. De indiener stelt dat zij daarom bij de bouwregels moeten worden opgenomen.	Een voorwaardelijke verplichting mag worden opgenomen in het bestemmingsplan als de gemeenteraad dit noodzakelijk acht in het kader van regelen van de ruimtelijke ordening en de verplichting voldoende duidelijk en handhaafbaar is. Een voorwaardelijke verplichting mag worden opgenomen in het bestemmingsplan als de gemeenteraad dit noodzakelijk acht in het kader van het borgen van de ruimtelijke ordening en de verplichting voldoende duidelijk en handhaafbaar is. Mede naar aanleiding van de zienswijze en de aanvullingen van de onderzoeken heeft de gemeente besloten om de inhoud en vorm van de voorwaardelijke verplichtingen aan te passen. De regeling wordt zodanig aangepast dat er sprake is van een duidelijker regeling als zijnde voorwaardelijke verplichtingen. Ook wordt in de toelichting nader gemotiveerd waarom de voorwaardelijke verplichtingen nodig zijn in het kader van een goede ruimtelijke ordening. <i>Nadere toelichting</i> Er zijn voorwaardelijke verplichtingen opgenomen omtrent de aanleg van een groene binnentuin en het treffen van klimaatadaptieve maatregelen en een groene aanleg. De verplichting voor het realiseren hiervan is noodzakelijk voor de gewenste kwaliteit van woningbouwontwikkeling. Voor het bereiken van een goede ruimtelijke ordening (de gewenste kwaliteit van de woningbouwkwaliteit) wordt daarom in aangepaste vorm een voorwaardelijke verplichting opgenomen. In de toelichting wordt deze noodzaak verduidelijkt. Er is een voorwaardelijke verplichtingen opgenomen aangaande akoestiek. Mede naar aanleiding van de uitgevoerde onderzoeken en het (ontwerp) besluit hogere grenswaarden geluid is besloten de voorwaardelijke verplichting aan te passen. Voor de borging van een goede ruimtelijke ordening is het noodzakelijk dat voldaan wordt aan het besluit hogere grenswaarde geluid. In dit besluit staan ook de uit te voeren maatregelen voor geluid beschreven. In het bestemmingsplan wordt een voorwaardelijke verplichting opgenomen waarmee geborgd is dat voorafgaand aan de ingebruikname van woningen voldaan wordt aan het hogere waarde besluit geluid. Dit wordt ook verduidelijkt in de toelichting. De voorwaardelijke verplichting over stikstof komt bij vaststelling van het bestemmingsplan te vervallen. Er is voldoende waarborging vanuit de planopzet en bouwlogistiek (mede gelet op het aantal woningen van maximaal 1878) dat de beoogde
----	--	---

		fasering, die blijkens het stikstofonderzoek nodig is voor een goede ruimtelijke ordening, ook daadwerkelijk plaatsvindt. Vanuit de jurisprudentie is deze waarborging op deze manier verzekeren ook aanvaard. De voorwaardelijke verplichtingen over windhinder en ecologie komen te vervallen. Uit de onderzoeken voor windhinder en ecologie blijkt dat de uitvoerbaarheid van het bestemmingsplan voldoende aangetoond is en dat er geen maatregelen verplicht hoeven te worden gesteld in het kader van een goede ruimtelijke ordening. De voorwaardelijke verplichting inzake watercompensatie is op basis van het uitgevoerde onderzoek aangescherpt. Vanuit een goede ruimtelijke ordening is het noodzakelijk dat voldoende watercompensatie wordt aangelegd.
13	Er is een identieke zienswijzen ingediend waarin 1 aanvullend punt is genoemd. De indiener stelt dat niet beschouwd is dat de gronden van de indiener, de bestemming Bedrijven heeft met de aanduiding detailhandel, waar bedrijven met een milieucategorie tot en met 3 zich mogen vestigen. Voor deze milieucategorie geldt in veel gevallen een richtafstand van 50 en 100 meter, welke ruim over het plangebied valt. De indiener stelt dat volstaan is met het inventariseren van het bestaande gebruik, maar dat het ook gaat om de planologische gebruiksmogelijkheden op de gronden. De indiener stelt dat door het mogelijk maken van woningbouw de gebruiksmogelijkheden van haar gronden en anderen beperkt nu daar wellicht niet meer aan de milieunormen kan worden voldaan.	Zie zienswijzen 2.2 punt 5
13	De indiener stelt dat het bestemmingsplan niet kan worden vastgesteld, gelet op al het vorige, en wordt graag op de hoogte gehouden over het verloop van deze procedure.	De inhoudelijke reactie wordt in de voorgaande punten behandeld.
Aanpassingen: De zienswijze heeft aanpassingen van het bestemmingsplan tot gevolg: 1. Ter verduidelijking zal aan artikel /onderdeel 16.1 worden toegevoegd worden dat de parkeerplaatsen die nodig zijn voor de bestemming ook in stand worden gehouden. 2. de artikelen 8.2.8 tot en met 8.2.14 van het ontwerpbestemmingsplan worden aangepast om de inhoud en vorm van de voorwaardelijke verplichtingen aan te passen. De voorwaardelijke verplichtingen worden niet opgenomen als onderdeel van de bouwregels maar blijven in aangepaste vorm in stand. De regeling wordt zodanig aangepast dat er sprake is van een duidelijker regeling als zijnde voorwaardelijke verplichtingen. 3. In de toelichting wordt in nader gemotiveerd waarom de voorwaardelijke verplichtingen nodig zijn in het kader van een goede ruimtelijke ordening.		

2.4	Korte inhoud zienswijze	Reactie gemeente
1	De indiener geeft aan dat naar aanleiding van de reactie op het voorontwerpbestemmingsplan een nader akoestisch onderzoek is uitgevoerd door Peutz. De indiener geeft aan dat Peutz heeft geconstateerd dat zonder aanvullende maatregelen forse overschrijdingen van de geluidnormen optreden na realisatie van de beoogde nieuwbouw van woningen. Verder blijkt uit het onderzoek dat maatwerkvoorschriften voor het langtijdgemiddelde geluid worden vastgesteld en aanpassingen benodigd zijn aan het pand van Qumey en dat zonder de maatregelen aan het gebouw en de maatwerkvoorschriften geen aanvaardbare situatie gecreëerd kan worden. Onder een aanvaardbare situatie dient begrepen te worden, een aanvaardbaar woon en leefklimaat voor de bewoners van de nieuwe woningen enerzijds en een ongehinderde voortzetting van de bedrijfsvoering door Qumey. De indiener stelt dat de te treffen maatregelen aanmerkelijke kosten met zich meebrengen. De indiener stelt dat het onzeker is welke partij deze kosten gaat betalen en dat de toelichting en de mededeling van Peutz bij het akoestisch rapport geen zekerheid bieden dat de indiener gevrijwaard zal blijven van deze kosten. De indiener stelt dat het bestemmingsplan pas vastgesteld kan worden nadat die zekerheid is verkregen middels een harde schriftelijke toezegging van het college van burgemeester en wethouders, dan wel een overeenkomst.	Wat de indiener aanhaalt is kloppend dat er maatregelen benodigd zijn naar aanleiding van het onderzoek van Peutz. Deze maatregelen worden betaald door het gebiedsfonds die opgesteld is voor de ontwikkeling van Ruimtekwartier.
2	De indiener stelt dat het maatwerkbesluit nog niet genomen is en dat uit de stukken niet blijkt dat dit besluit voor de vaststelling van het bestemmingsplan genomen wordt, of dat de gemeenteraad er anderszins op voorhand in redelijkheid van uit mag gaan dat maatwerkvoorschriften kunnen worden vastgesteld. De indiener stelt dat bij de huidige stand van zaken onvoldoende zekerheid is dat zij na realisering van de woningen kan voldoen aan de geluidsregels zonder beperkt te worden in de ter plaatse toegelaten bedrijfsvoering. Hierbij draagt de indiener ook aan dat het college in beginsel niet verplicht is om een maatwerkvoorschrift vast te stellen.	De maatwerkvoorschriften zijn verleend op 16 december 2024 en na 6 weken vanaf het moment van het besluit zijn de maatwerkvoorschriften onherroepelijk. Hiermee is geborgd dat na de realisering van de woningen het bedrijf kan voldoen aan de geluidsregels zonder beperkt te worden in de ter plaatse toegelaten bedrijfsvoering.
3	De indiener haalt de pagina 52 en 54 van de MER aan waarin aangegeven wordt dat er nadere, specifiekere kruispuntanalyses nodig zijn naar nadere, specifiekere kruispuntanalyses nodig zijn naar de kruisingen Ruimteweg -Kometenweg en Maarssenbroeksedijk - Nijverheidsweg - Kometenweg .	Zie zienswijze 2.1 punt 4

	De indiener geeft aan dat uit de stukken die ter inzage liggen niet blijkt of deze berekeningen uitgevoerd zijn. De indiener kan niet anders dan constateren dat het benodigde onderzoek op dit onderdeel ontoereikend is, zodat het bestemmingsplan niet eerder vastgesteld kan worden dan nadat deze analyses zijn uitgevoerd en de resultaten daarvan vertaald zijn in de planregeling of in elk geval de uit deze nadere analyses blijkende behoefte aan uitvoering van maatregelen gewaarborgd is.	
4	De indiener haalt paragraaf 3.4.1 van de toelichting van het ontwerpbestemmingsplan aan waarin verschillende maatregelen op het gebied van verkeer zijn benoemd. De indiener geeft aan dat door het doortrekken van de Maarssenbroeksedijk naar de Burgemeester Waverijnweg veel verkeer langs de indiener zal komen. De indiener geeft aan een bedrijf te zijn dat veel grote werkstukken maakt t.b.v. verkeersinfrastructuur waardoor het bedrijf met grote regelmaat groot materieel staat de laden en lossen op de Maarssenbroeksedijk waardoor de weg door dit groot transport versperd wordt. De indiener geeft aan dat zij bij het in- en uitrijden van de 2 inritten gehinderd zal worden door het verkeer. De indiener stelt dat hier bij de beoordeling van de effecten van het bestemmingsplan hier geen rekenschap mee is gehouden. De indiener stelt dat de gevolgen voor de verkeersveiligheid niet afdoende is onderzocht.	Als transport groter of zwaarder is dan de wet toestaat kan de gemeente hiervoor ontheffing 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. Er is niet aangetoond in de zienswijze dat de indiener zo'n ontheffing heeft. Zoals in andere zienswijzen is aangegeven heeft de gemeente mede naar aanleiding van deze zienswijze een verkeersnotitie opgesteld. Met de verkeersnotitie staan alle maatregelen in één document opgenomen. Dit moet een beter inzicht geven in de toekomstige verkeerssituatie. In de verkeersnotitie en de bijbehorende verkeersberekeningen is ook rekening gehouden met het bedrijvigheid van de naastgelegen bedrijven en het bijbehorende zwaar verkeer. In de verkeersnotitie is aangegeven dat door de opeenstapeling van de maatregelen er een goede ontsluiting ontstaat voor de ontwikkeling van Ruimtekwartier en de omgeving. De gemeente ziet geen aanleiding om te veronderstellen dat in de toekomstige situatie dusdanig verandert dat er geen toestemming verleend zou kunnen worden voor uitzonderlijk vervoer.
5	De indiener stelt dat het bestemmingsplan niet kan worden vastgesteld totdat deze specifieke situatie afdoende onderzocht is en beoordeeld is of de uitvoering van het bestemmingsplan en de daarbij behorende maatregelen in de verkeersinfrastructuur met betrekking tot verkeersveiligheid en doorstroming met voldoende zekerheid tot een aanvaardbare situatie leiden.	Zie hiervoor de voorgaande beantwoording.
6	De indiener stelt dat de toename van het aantal woningen ook zonder het doortrekken van de Maarssenbroeksedijk naar de Burgemeester Waverijnweg zal leiden tot een veel drukker Maarssenbroeksedijk. De indiener stelt dat de weg dan veel gebruikt zal worden door fietsers, bromfietzers, etc. en dat ook in dat scenario de gevolgen voor de verkeersveiligheid onvoldoende zijn onderzocht.	Het is kloppend dat er sprake is van een verkeerstoename op de Maarssenbroeksedijk. Maar door het nemen van verschillende maatregelen aan de Maarssenbroeksedijk, zie paragraaf 6.1 van de verkeersnotitie wordt de situatie verbeterd.

		Met deze aanpassingen wordt met name de verkeersveiligheid voor de fietsers, maar ook voor het gemotoriseerd verkeer op de Maarssenbroeksedijk sterk verbeterd. Zij hoeven elkaar minder te kruisen en er ontstaat een duidelijkere, eenvoudigere verkeersstructuur voor alle weggebruikers.
Aanpassingen: De zienswijze heeft geen aanpassingen van het bestemmingsplan tot gevolg.		

2.5	Korte inhoud zienswijze	Reactie gemeente
1	De indiener heeft een bedrijf op het naastgelegen bedrijventerrein "Maarssenbroek". Hoewel de indiener de noodzaak voor meer woningbouw begrijpt en onderschrijft is het voor de indiener wel van belang dat dit plaats vindt met inachtneming van de bestaande en de toekomstige bedrijvigheid/bedrijfsactiviteiten op het Bedrijventerrein "Maarssenbroek". De indiener heeft m.b.t. het voorliggend ontwerpbestemmingsplan nog een aantal vragen en aandachtspunten.	De inhoudelijke reactie wordt in de navolgende punten behandeld.
2	De indiener benadrukt dat het ontwerpbestemmingsplan geen gevolgen mag hebben voor de huidige exploitatie en toegankelijkheid van de reeds aanwezige bedrijvigheid op het bedrijventerrein. De indiener benadrukt dat het ontwerpbestemmingsplan evenmin mag resulteren in andere milieutechnische en/of planologische beperkingen van de huidige en toekomstige activiteiten of uitbreidingen daarvan met betrekking tot het bedrijf van de indiener. De indiener stelt dat in de toelichting van het ontwerpbestemmingsplan de complexiteit van het gebied wordt erkend maar geeft ook aan dat de Raad de maximale planologische mogelijkheden voor nu en in de toekomst van het logistiekcentrum dient te borgen en dient te voorkomen dat de huidige/voorziene activiteiten of uitbreiding daarvan ter plaatse van het logistiekcentrum beperkt zullen worden door het ontwerpbestemmingsplan. De indiener vraagt om een bevestiging van de gemeenteraad in de vorm van een nadere toelichting over de wijze waarop geborgd zal worden dat het bestemmingsplan niet zal leiden tot enige beperking van de huidige en toekomstig gebruik van het bedrijf van de indiener.	Zie zienswijze 2.2 punt 5.
3	De indiener haalt het ontwerpbestemmingsplan, de onderliggende stukken aan waaruit blijkt dat door de voorziene ontwikkelingen extra	Zoals in andere zienswijzen is aangegeven heeft de gemeente mede naar aanleiding van deze zienswijze een verkeersnotitie opgesteld. Met de verkeersnotitie staan alle maatregelen in één document opgenomen. In deze notitie worden nadere

	verkeer zal ontstaan wat tijdens de spits op bepaalde kruispunten negatieve effecten heeft op de verkeersafwikkeling. In de MER wordt gesteld dat aanvullende maatregelen nodig zullen zijn volgens de indiener omdat bij gebreke van dergelijke maatregelen de bereikbaarheid van het gehele gebied voor gemotoriseerd verkeer zal verslechteren. De indiener haalt daarbij de maatregelen uit de MER en de oplossing met het doortrekken van de Maarssenbroeksedijk naar de Burgemeester Waverijnweg aan. De indiener stelt dat het voor de indiener nog niet volledig/voldoende duidelijk is op welke wijze de ontsluiting en verkeersafhandeling van het bedrijventerrein nu is ingepast en welke (verkeers-)effecten de gekozen oplossing heeft voor het bedrijventerrein. De indiener verneemt graag op welke wijze de bereikbaarheid, verkeersafhandeling en verkeersveiligheid concreet, tijdig en afdoende worden geborgd en/of geoptimaliseerd ter voorkoming van een verslechtering van de verkeerssituatie.	toelichtingen gegeven op (de keuzes voor) de mobiliteits- en verkeersaspecten van het voorkeursalternatief uit de MER, de consequenties op het gebruik van de wegen in het Ruimtekwartier en de specifieke maatregelen die ertoe bijdragen dat in de toekomst het Ruimtekwartier en ook Maarssenbroek goed bereikbaar blijven en een minimum aan overlast ontstaat voor het woonklimaat. Daarnaast wordt in deze notitie aandacht gegeven aan de planning en de borging van de maatregelen.
4	De indiener verzoekt het college om de zienswijze gegrond te verklaren en het ontwerpbestemmingsplan voor zover nodig aan te passen om de voorgenoemde aandachtspunten te borgen.	Zie hiervoor de voorgaande beantwoording.
Aanpassingen: De zienswijze heeft geen aanpassingen van het bestemmingsplan tot gevolg.		

2.6	Korte inhoud zienswijze	Reactie gemeente
1	De indiener stelt dat het plan voor aanwonende in de wijk Bloemstede enkele grote nadelige gevolgen heeft.	Zie hiervoor onderstaande beantwoording.
2	De indiener stelt dat de druk op de infrastructuur rondom Ruimtekwartier flink toeneemt vanwege de komst van 2500 woningen en stelt dat het merendeel van de toekomstige bewoners niet meer gebruik zullen maken van de fiets en het OV dan van een auto. De indiener stelt dat de drukte rondom het Ruimtekwartier, met name op de Ruimteweg, nu al enorm is. De indiener stelt dat door de nieuwe ontsluiting van de Maarssenbroeksedijk naar de Burgemeester Waverijnweg het (zwaar) verkeer van het industrieterrein via de	Naar aanleiding van de zienswijzen heeft de gemeente in samenwerking met adviesbureau RHDHV de notitie “Mobiliteit en verkeer in het Ruimtekwartier” opgesteld. Het doel van deze notitie is het geven van een nadere toelichting en onderbouwing van de keuzes die ten aanzien van de ontwikkeling van Ruimtekwartier zijn gemaakt op het gebied van verkeer. Vooral van omwonenden hebben wij, ook in de zienswijzen, terug gekregen dat uit de stukken onvoldoende blijkt welke maatregelen genomen gaan worden en welk effect die hebben in de praktijk. Via de notitie wordt nu op één plek inzicht gegeven. Ten behoeve van het opstellen van de notitie is tevens de het verkeersmodel geactualiseerd zodat is gewerkt met de

	Burgemeester Waverijnweg over de Ruimteweg richting de N230 en de A2 zal rijden. De indiener stelt dat ook het verkeer vanaf het nabij gesitueerde en nieuw op te richten distributiecentrum de gemakkelijke en nieuwe route zullen nemen. De indiener stelt dat dit leidt tot een grote toename van zeer zwaar verkeer langs een groot deel van Bloemstede en pleit voor een verkeersafhandeling van het verkeer van het industrieterrein, over het industrieterrein en de Maarssenbroeksedijk.	meest actuele verkeerscijfers. Daarnaast gaat deze notitie in op de eventuele effecten van de planontwikkeling op de verdere omgeving (Zuilense Ring, A2-aansluiting, naastgelegen woonwijken en bedrijventerreinen). In de zienswijze wordt aangegeven dat door de komst van de woningen de druk op de bestaande infrastructuur zal toenemen. Dat klopt en daarom worden er een groot aantal verkeersmaatregelen in de omgeving van Ruimtekwartier genomen. De verkeersmaatregelen, welke beschreven worden in hoofdstuk 5 van de notitie, hebben betrekking op alle deelgebieden en alle wegvakken. Er zullen maatregelen genomen worden op de Maarssenbroeksedijk, de Burgemeester Waverijnweg, de Ruimteweg, de Planetenbaan, bij het Kwadrant en de Maarssenbroekseslag. De maatregelen zijn bedoeld om de doorstroming van verkeer en de verkeersveiligheid te bevorderen. Daarbij is in het nieuwe verkeersmodel ook rekening gehouden met de verkeersgeneratie door de bedrijven zoals distributiecentra. Door het realiseren van de woningen maar ook bedrijven als distributiecentra wordt het drukker maar met de maatregelen kan een goede doorstroming worden gegarandeerd. Overigens wordt het niet overal drukker. In de zienswijze wordt in het bijzonder gewezen op toenemende drukte op de Ruimteweg. Door het afsluiten van de Kometenweg neemt het aantal verkeersbewegingen op de Ruimteweg tussen de Burgemeester Waverijnweg en de Kometenweg juist af omdat er alternatieve routes beschikbaar zijn die beter aansluiten voor de verkeersstromen van de bedrijven op het bedrijventerrein.
3	De indiener stelt dat er al jaren voor geluidswerende maatregelen wordt gestreden langs een deel van de wijk Bloemstede omdat er nu, volgens de indiener, al sprake is van en gezondheidsklachten. Mede hierdoor heeft de indiener weinig hoop.	De gemeente is nog altijd voornemens het geluidsscherm langs Bloemstede te realiseren en daar waar deze al aanwezig is te optimaliseren. Daarbij richt de gemeente in eerste instantie op de rand langs de Ruimteweg maar worden ook de mogelijkheden onderzocht om langs de andere wegen om Bloemstede het geluidsscherm te optimaliseren. Hiervoor zijn de eerste ontwerpen gemaakt en worden nu onderzoeken uitgevoerd om de bouwhoogte en de kosten van het geluidsscherm te kunnen bepalen. Vervolgens wil de gemeente in overleg met de inwoners van Bloemstede tot een definitief ontwerp van het geluidsscherm komen. In de verkeersnotitie wordt ook ingegaan op de maatregelen op de Ruimteweg. Door de voorgestelde wijziging van het wegprofiel, waarmee onder andere de afstand tot de woningen iets wordt vergroot, verwacht de gemeente ook een positief effect op de geluidssituatie in Bloemstede.
4	De indiener stelt dat tijdens de raadsvergadering van 31 oktober 2023 is aangegeven dat voor de aanvang van de bouw van het Ruimtekwartier er een geluidsscherm staat bij de Ruimteweg aan de kant Bloemstede.	Zie de beantwoording voor het geluidsscherm rondom Bloemstede punt 3 van deze zienswijze.

	Hiervoor is tijdens deze raadsvergadering ook unaniem een amendement aangenomen. De indiener gaat er vanuit dat dit wordt nageleefd en zit graag spoedig een planning hiervan tegemoet.	
5	De indiener baart zorgen over de hoogte van de woontorens tussen 49 en 76 meter en geeft aan dat deze hoogtes niet passend is in een dorp maar alleen terug te zien zijn in grote steden.	De indiener stelt dat de bouwhoogte van de woontorens niet passend is in een dorp. De gemeente Stichtse Vecht heeft net als alle gemeenten in Nederland een grote woningbouwopgave. Juist om het groene karakter van het landelijk gebied, en daarmee de gemeente te behouden, wordt van de gemeente verlangd er gebouwd wordt binnen het stedelijk gebied. Om dit zo zorgvuldig mogelijk te doen is onder andere dit bestemmingsplan opgesteld. Daarnaast zijn er verschillende documenten zoals het stedenbouwkundige kader en ontwikkelkaders opgesteld en is er een milieueffectrapportage gemaakt en beoordeeld. Ondanks de hoogte van sommige woontorens kunnen deze op een goede manier ingepast worden. Daarbij neemt de gemeente ook in overweging dat het plangebied Ruimtekwartier nu al bebouwd is en het gebied volgens het bestemmingsplan "Maarssenbroek Werkgebied" gebruikt mag voor verschillende bedrijfs- en kantoordoeleinden met daarbij horende (hoog) bouwmogelijkheden. Binnen Ruimtekwartier worden gebouwen gerealiseerd met verschillende hoogten. Op sommige plekken worden deze inderdaad circa 70 meter hoog. In het oorspronkelijke plan werd al rekening gehouden met dergelijke bouwhoogten. Daarbij is ervoor gekozen om de hoogste gebouwen zo ver mogelijk van de bestaande woningen in Bloemstede te situeren, aan de zijde van de Maarssenbroeksedijk. Aan de zijde van de Ruimteweg, dus in de richting van Bloemstede, varieert de bouwhoogte tussen de 18 en 49 meter. Bij sommige woongebouwen loopt de bouwhoogte trapsgewijs op. In het plangebied wordt dus een grotere afstand van de woningen in Bloemstede gehouden in relatie tot de bouwmogelijkheden tot circa 70 meter. 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 Ruimteweg 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. Dat woningen van gelijklopende zienswijzen op kortere afstand zijn gelegen doet hier niets aan af.
6	De indiener stelt dat de bewoners die aan de rand van Bloemstede wonen overlast gaan ervaren van de hoogtes van de torens op de volgende punten:	Mede naar aanleiding van deze zienswijze is eventuele schaduwwerking verder in beeld gebracht. Hieruit blijkt dat er nauwelijks sprake is van verdere schaduwwerking op de woningen in Bloemstede, grenzend aan de Ruimteweg. Daarmee is er

	• Privacy: de indiener stelt dat de privacy wordt aangetast door dat toekomstige bewoners vanuit de torens de tuin, woonkamer en een deel van de slaapkamers in kan kijken. • Uitzicht: de indiener stelt dat het vrije uitzicht weg wordt genomen door de toevoeging van de torens. • Woongenot: de indiener stelt dat bovenstaand ook een derving van het woongenot is. • Bezonning: de indiener stelt dat de ochtendzon grotendeels ontnomen wordt door de schaduw van de woontoren. • Waardedaling: de indiener stelt dat de waarde van de woning gaat daling door de realisatie van de woontoren.	geen sprake van een onacceptabele negatieve invloed op de bezonning van de percelen. De bezonningsstudie wordt toegevoegd in de toelichting van het bestemmingsplan. Met betrekking tot privacy en eventuele waardedaling moet opgemerkt worden dat Bloemstede en Ruimtekwartier gelegen zijn binnen een stedelijke, bebouwde, omgeving. Uit vaste jurisprudentie komt naar voren dat binnen een bebouwde omgeving veranderingen kunnen optreden in uitzicht en daarmee de beleving van privacy. Ook in de bestaande situatie is binnen het plangebied van Ruimtekwartier al (hoge) bebouwing aanwezig. Deze bebouwing kon gebruikt worden voor verschillende doeleinden. Wanneer de indiener van mening dat door het nieuwe bestemmingsplan een waardevermindering van de woning optreedt kunnen zij, wanneer het bestemmingsplan onherroepelijk is, een verzoek om tegemoetkoming plan-schade indienen. Deze wordt, onafhankelijk, afgehandeld volgens de daarvoor op-gestelde planschadeverordening. Het bestemmingsplan voorziet in woontorens van verschillende bouwhoogten. Op sommige plekken worden deze inderdaad circa 70 meter hoog. In het oorspronke-lijke plan werd al rekening gehouden met dergelijke bouwhoogten. De afstand van de woning van inspreker tot de dichtstbijzijnde toren met een dergelijke hoogte be-draagt ongeveer 160 meter. Tussen de woning van inspreker en deze woontorens zijn onder andere bestaande woningen, opgaand groen en de Ruimtetweg gesitu-eerd. Hoewel de gemeente begrijpt 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. Met dien verstande dat woningen van gelijklopende zienswijzen (2.7, 2.8 en 2.13) op een kortere afstand gelegen zijn. Voor de ruimte-lijke afweging en mogelijke gevolgen leidt dit niet tot een andere conclusie.
7	De indiener stelt de voorzienbaarheid van de bestemmingswijziging naar Wonen ter discussie. Dit was volgens de indienerstijdens de koop van de woning niet bekend. De indiener stelt dat de verandering van de woonomgeving zijn huis in waarde zal laten dalen.	Het staat de gemeenteraad altijd vrij om een bestemmingsplanwijziging gemoti-veerd door te voeren. Hierbij kunnen niet alle ontwikkelingen al jaren vooruit wor-den gepland. Wel is lange tijd, ook met vaststelling van de stedenbouwkundig ka-der en randvoorwaarden in november 2019, ontwikkelkaders in mei 2023 en daarbij horende participatie, bekend dat deze locatie in aanmerking komt voor woning-bouwontwikkeling. Ten aanzien van de waardedaling zie punt 6 van deze zienswijze voor de beant-woording van dit punt.

8	De indiener stelt dat de gemeente tegemoet komen ten aanzien van schade (privacy, toenemen van schaduw en daling van woningwaarde) die hierdoor geleden wordt. De indiener wacht een voorstel om hier over in gesprek te gaan af.	Ten aanzien van privacy, toenemen van schaduw en daling van woningwaarde zie punt 6 van deze zienswijze voor de beantwoording van deze punten. Indiener kan daarnaast na het onherroepelijk worden van dit bestemmingsplan een gemotiveerd verzoek tot tegemoetkoming van de schade (planschade) indienen, wanneer het bestemmingsplan onherroepelijk is. Deze vermindering van de waarde zal dan worden bepaald. Deze wordt, onafhankelijk, afgehandeld volgens de daarvoor opgestelde planschadeverordening. Indien er een waardevermindering is en deze voor vergoeding in aanmerking komt, dan zal indiener een tegemoetkoming in die schade ontvangen.
9	De indiener verzoekt om met aanwonenden in de wijk Bloemstede een schadevergoeding af te stemmen voor de overlast die zij gaan ervaren door de komst van de hoogbouw.	Zie hiervoor voorgaande beantwoording.
Aanpassingen: De zienswijze heeft aanpassingen van het bestemmingsplan tot gevolg: 1. De bezonningsstudie wordt toegevoegd aan hoofdstuk 5 in de toelichting van het bestemmingsplan.		

2.7	Korte inhoud zienswijze	Reactie gemeente
1	De indiener geeft aan de MER doorgenomen te hebben en daarin staan volgens de indiener een aantal opvallende zaken die niet terug komen in Ruimtekwartier. De indiener stelt een aantal vragen over de omliggende wegen: 1. Afsluiten van de weg bij de Mc Donald richting van Ekris? 2. De weg voor de Qumey doortrekken naar de wegen op het bestaande wegennet? 3. En de weg richting de Gamma gebeurt ook nog iets mee? Op 15 januari 2024 is de indiener aanwezig geweest op de informatieavond en heeft de uitleg ontvangen vanuit de gemeente. De indiener geeft aan dat er wat aangewezen en uitgelegd werd maar van deze uitleg kan de indiener niets terugvinden. Ook in het mobiliteitsplan wat nog door de gemeente is nagestuurd.	De indiener laat zien dat er veel vragen zijn over de toekomstige verkeerssituatie en is het de gemeente niet gelukt om bij het ontwerpbestemmingsplan voldoende inzichtelijk te maken hoe de toekomstige verkeerssituatie eruit zal zien. Informatie over de verkeerssituatie was op verschillende plekken in en bij het bestemmingsplan gevoegd. Dit kwam de leesbaarheid niet ten goede. Mede naar aanleiding van deze zienswijze heeft de gemeente de verkeersnotitie opgesteld. Met de verkeersnotitie staan alle maatregelen in één document opgenomen. Dit moet een beter inzicht geven in de toekomstige verkeerssituatie. Om op de gestelde vragen antwoord te geven worden de maatregelen opgesomd om antwoord te geven op de vragen: 1. <i>Gebruik Ruimteweg:</i> Veel verkeer vanaf de Maarssenbroeksedijk gaat nu via de Kometenweg over de Ruimteweg. Door het afsluiten van de Kometenweg en het aansluiten op de Burgemeester Waverijnweg gaat niet al het verkeer meer langs het eerste deel van de Ruimteweg rijden om bij de Maarssenbroeksedijk te komen. Het wordt hier rustiger omdat het verkeer ook via andere routes naar de Maarssenbroeksedijk wordt geleid. In de huidige situatie verloopt al het verkeer langs via de Kometenweg en de Ruimteweg.

		2. <i>Maarssenbroeksedijk</i>: De Maarssenbroeksedijk wordt geen eenrichting-verkeer maar blijft een tweerichtingsweg. 3. <i>Supermarkten</i>: De Nijverheidsweg zal bereikbaar blijven via de Burge-meester Waverijnweg en de Maarssenbroeksedijk. Uiteraard blijft de Nij-verheidsweg ook per fiets bereikbaar. 4. <i>Autoluw</i>: De Maarssenbroeksedijk wordt opnieuw ingericht maar niet au-toluw. Het fietspad wordt naar één zijde van de Maarssenbroeksedijk ge-bracht zodat verkeersstromen elkaar niet kruisen. Hierdoor kunnen de fietsers makkelijker doorfietsen en zijn minder kruisingen waardoor ver-keersonveilige situaties kunnen ontstaan.
2	De indiener stelt dat de bewoners van de nabijgelegen wijk Bloem-stede hebben meegekregen dat intentie is om de Maarssenbroeksedijk (weg langs de Qumey) door te trekken en het verkeer over de Ruimte-weg richting de A2 te laten rijden. De indiener vindt dit een onprettige gedachte dat al het verkeer achterlangs komt.	Zie punt 1 van deze zienswijze en zienswijze 2.6 punt 2.
3	De indiener vraagt om verheldering of de weg achter de Qumey een eenrichtingsweg wordt of niet, de super- en bouwmarkten bereikbaar blijven en vraagt om verheldering of een deel de weg richting de Gamma autoluw wordt? Waarbij de indiener aangeeft dat er ook nog een groot distributiecentrum is wat nog niet op volle kracht draait.	Zie punt 1 van deze zienswijze en zienswijze 2.6 punt 2.
4	De indiener haalt pagina 6 van het mobiliteitsplan Ruimtekwartier aan waar staat dat jongeren minder gebruik maken van de auto. De indie-ner stelt dat de indiener in de directe omgeving juist het tegenoverge-stelde ziet. De indiener stelt dat op pagina 10 aantal geschatte auto's te laag lijkt. De indiener stelt dat de berekeningen en plannen uit 2019 niet meer recent zijn en zelfs verwijzen naar 2015.	In de verkeersnotitie wordt in hoofdstuk 6 ingegaan op parkeren binnen Ruimte-kwartier. Het ligt niet in onze lijn der verwachting dat jongeren juist meer gebruik maken van de auto. Dit is zo ook toegelicht in het Mobiliteitskader Ruimtekwartier dat bij het bestemmingsplan als bijlage 10 van de regels is gevoegd en verder wordt toegelicht in de verkeersnotitie. Door gebruik te maken van verschillende normen en daarbij het nemen van een groot aantal maatregelen komen we tot een reële inschatting van de parkeerbehoefte. De indiener heeft daarbij geen rapportage overlegd op grond waarvan de getrok-ken conclusies zijn onderbouwd. Verder heeft de gemeente na de ter inzagelegging van het ontwerpbestemmings-plan een nieuw verkeersmodel opgesteld waarmee alle verkeersberekeningen op-nieuw zijn uitgevoerd Het basisjaar voor deze berekeningen is 2023. Hierdoor zijn alle cijfers in de nieuwe verkeersnotitie de meest actuele cijfers.
5	De indiener stelt dat er in de huidige plannen teveel mensen op elkaar worden gezet.	De gemeente Stichtse Vecht heeft net als alle gemeenten in Nederland een grote woningbouwopgave. Juist om het groene karakter van het landelijk gebied, en

		daarmee de gemeente te behouden, wordt van de gemeente verlangd er gebouwd wordt binnen het stedelijk gebied en dus de verdichten. Om dit zo zorgvuldig mogelijk te doen zijn voor de ontwikkeling stedenbouwkundige randvoorwaarden en ontwikkelkaders opgesteld en diverse onderzoeken uitgevoerd. Hieruit volgt dat gezien vanuit een goede ruimtelijke ordening het programma uitvoerbaarheid en haalbaar is.
6	De indiener stelt dat in het oorspronkelijke plan uit 2019 de hoogbouw minder hoog zou worden dan nu voorgesteld en vindt 70 meter wel erg hoog voor een dorp. De indiener vindt de beschrijving van de ontwikkeling als 'nieuw stadsdeel' zorgelijk aangezien Maarssendorp geen stad is.	Zie zienswijze 2.6 punt 5.
7	De indiener stelt dat uit de berekening blijkt dat er 40% meer verkeer over de Ruimteweg komt. De indiener stelt dat het daar nu al te druk en te lawaaiig is.	In de bijlage van de verkeersnotitie zijn de voorspelde verkeerintensiteiten vanuit de verkeersmodellen weergegeven. Uit het verkeersmodel met de meest actuele cijfers (StraVecht model) blijkt dat er sprake is van een afname van ongeveer 10% in aantal verkeersbewegingen op het deel van de Ruimteweg tussen de Burgemeester Waverijnweg en de Kometenweg en is daar geen sprake van een toename in verkeer. Daarnaast is voor de rest van de Ruimteweg (tussen de Planetenbaan en de N230) een toename van het aantal verkeersbewegingen. Die toename is ongeveer gelijk aan de afname voor het eerste deel van de Ruimteweg. Er is dus geen sprake van een toename van 40% van het aantal verkeersbewegingen op de Ruimteweg langs Bloemstede. Door de afname in verkeer en het aanpassen van het geluidsscherm langs de Ruimteweg zal de geluidssituatie rondom de Ruimteweg ook verbeteren.
8	De indiener mist de stikstof berekening AERIUS waarin de nieuwe wegen zijn meegenomen want er zijn nu alleen berekening uitgevoerd met de huidige tekeningen.	In de stikstofberekening die ter inzage lagen bij het ontwerp zijn uitgegaan van alle nieuwe wegen en verkeerstromen na het realiseren van alle maatregelen. Nu de verkeerscijfers zijn geactualiseerd (2023) en er gebruikt wordt gemaakt van een nieuw verkeersmodel is ook de stikstofdepositie opnieuw beoordeeld. In deze nieuwe, geactualiseerde berekening is dus ook rekening gehouden met de beoogde wegen na de realisatie van de verkeersmaatregelen.
9	De indiener stelt dat op bladzijde 156 van de MER staat dat het hoogste punt van de nieuwbouw 90 meter kan worden, maar dat dit niet in de plannen van de gemeente staat. Als deze hoogte echt zo is maat de indiener hier bezwaar tegen.	In de MER zijn bandbreedtes van de bouwhoogte benoemd, 70 tot 90 meter. Dit is onderzocht voor de maximale mogelijkheden die gebouwd zouden kunnen worden. Echter wordt de bouwhoogte niet bepaald in de MER maar in regels en op de verbeelding van het bestemmingsplan. Binnen de bouwvlakken van de woningtorens staan de bouwhoogten opgenomen. Deze bedraagt niet 90 meter maar 70 meter. In de algemene regels is er nog wel een afwijkingsmogelijkheid opgenomen om af te wijken van de bouw mogelijkheden. Dit bedraagt maximaal 10% van

		de aangegeven maatvoeringen. Om hier gebruik van te maken moet een extra omgevingsvergunning worden aangevraagd.
10	De indiener haalt Hoofdstuk 9.2 aan van de MER. De indiener stelt dat de zorgen van Royal Haskoning over gezondheid worden gedeeld en geeft aan dat de 4 bullits ter ondersteuning van deze conclusie aan. De indiener stelt dat als dit plan doorgaat het moeilijk wordt voor de gemeente om een gezonde gemeente te blijven. De indiener neemt aan dat de gemeente een gezonde gemeente wil blijven. De indiener vraagt naar alternatieven of oplossingen zijn die de leefbaarheid en gezondheid in het project verbeteren.	De gemeente staat zeker in voor gezonde leefomgeving en heeft tijdens de behandeling van het Stedenbouwkundig kader & randvoorwaarden (november 2019) 2 amendementen ingediend ter bevordering van de gezonde leefomgeving in het plangebied van Ruimtekwartier. 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. Om te voorkomen dat in de toekomst de druk toeneemt worden geluidsreducerende maatregelen genomen. Hierdoor verbetert de milieugezondheidskwaliteit volgens de aanbevelingen van het MER. Daarnaast wordt gezegd in de MER dat de huidige situatie niet gezondheidsbevorderend is ingericht en dat dit als gevolg van het plan voor Ruimtekwartier juist wordt verbeterd. Onder anderen omdat de buitenruimte veel meer als aantrekkelijk doorgaans- en verblijfsgebied wordt ingericht. In de MER wordt aanbevolen om de buitenruimte waar mogelijk nog verder te benutten voor sport, spelen en ontspannen. In het Stedenbouwkundig kader & randvoorwaarden is een groen casco voorzien, waarbinnen de diverse gebieds- en gebouwonwikkelingen 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. De Omgevingsvisie van de gemeente benadrukt het belang van een gezonde leefomgeving. De visie richt zich onder andere op het behouden en versterken van groen in zowel het buitengebied als in wijken, omdat dit bijdraagt aan het welzijn van inwoners. Er is aandacht voor duurzame mobiliteit, zoals het stimuleren van openbaar vervoer en schone vervoersalternatieven. Bij nieuwe ontwikkelingen wordt gezondheid centraal gesteld en wordt ingezet op toegankelijkheid van voorzieningen en ruimte voor ontmoeting, beweging en ontspanning om gezondheid te bevorderen. In tegenstelling tot de zienswijzen ziet de gemeente in de aanbevelingen van het MER geen aanleiding voor het standpunt dat er sprake is van een ongezond leefklimaat.

		Daarnaast neemt de gemeente veel verschillende maatregelen om het woon- en leefklimaat te kunnen waarborgen. Dit zijn maatregelen die ook het woon- en leefklimaat ter plaatse van de woningen in Bloemstede kunnen verbeteren. Voorbeelden van maatregelen zijn: nieuw profiel Ruimteweg (vergroening, vergroten afstand tot bestaande woningen Bloemstede), geluidsscherm Bloemstede, geluidsscherm deelgebieden Ruimtekwartier, afsluiten Kometenweg, verlagen snelheid N230 (Zuilense Ring), nieuwe geluidschermen N230
11	De indiener begrijpt dat er oplossingen voor de woningmarkt gevonden moeten worden, maar vindt dat dit niet ten koste van een gezonde omgeving moet gaan. De indiener is bezorgd dat de plannen zo ambitieus zijn dat er een onleefbare situatie gaat ontstaan.	Zie hiervoor voorgaande beantwoording.
Aanpassingen: De zienswijze heeft geen aanpassingen van het bestemmingsplan tot gevolg.		

2.8	Korte inhoud zienswijze	Reactie gemeente
1	De indiener begrijpt de keuze om in het gebied Ruimtekwartier woningen te bouwen en/of kantoorgebouwen om te bouwen tot woonruimte gezien de tekorten op de huizenmarkt en de leegstand van voormalige (kantoor-) panden.	De reactie wordt voor kennisgeving aangenomen. De gemeente vindt het goed om te vernemen dat de indiener tevreden is met dit onderdeel van het plan.
2	De indiener stelt dat de grootschaligheid van het project, het verkeer en de berekening van de parkeerplekken hem zorgen baart.	Ten aanzien van het punt verkeer, zie zienswijze 2.6 punt 6 voor de beantwoording. Ten aanzien van het punt parkeren wordt er verwezen naar punt 6 van deze zienswijze.
3	De indiener stelt dat de hoogte van de woontorens buitenproportioneel is voor de omgeving. De indiener stelt dat de hoogte, met hoogteaccenten tot 70 meter, ook niet past bij de profilering van de gemeente Stichtse Vecht als 'net buiten de randstad', maar eerder past in een grote stad.	Zie zienswijze 2.6 punt 5
4	De indiener stelt dat het uitzicht van de woning zal veranderen, van vrij uitzicht naar woontorens, dat de woontoren mogelijk invloed hebben op de zoninval in de achtertuin en dat de woontoren mogelijk inijk hebben op zijn woning waardoor dit van invloed is op de privacy van de indiener.	Zie zienswijze 2.6 punt 6
5	De indiener stelt dat met de toename van het aantal huishoudens ook de verkeersdruk op de rond- en toegangswegen van Maarssenbroek zal toenemen. De indiener stelt dat dit iets is waar alle inwoners van Maarssenbroek last van zullen hebben en dat de overlast die de aan-	Zie zienswijze 2.6 punt 2

	wonenden van deze wegen ervaren verder zal toenemen. De indiener geeft aan dat er berekeningen zijn gemaakt om de verkeersdrukke in kaart te brengen. De indiener vraagt of er ook gerekend is met de extra toename van het vrachtverkeer zodra het distributiecentrum in gebruik wordt genomen.	
6	De indiener haalt de parkeernorm (0,8) van het Ruimtekwartier aan. De indiener stelt dat hiervoor is uitgegaan van ideale en wenselijke omstandigheden ondanks dat de cijfers een andere norm aangeven. De indiener stelt dat de norm die gehanteerd wordt niet juist is, mede doordat een enorme toename van auto's bericht wordt door het nieuws. De indiener stelt dat bij een tekort aan parkeerruimte bewoners en bezoekers zullen uitwijken naar aangrenzende wijken, waaronder Bloemstede, om te parkeren. De indiener stelt dat dit voor overlast zal zorgen voor de bewoners van Bloemstede.	In de zienswijze wordt aangegeven dat gevreesd wordt voor parkeeroverlast vanuit Ruimtekwartier naar omliggende gebieden. Mede naar aanleiding van deze zienswijzen wordt in hoofdstuk 7 van de eerder genoemde verkeersnotitie ook ingegaan op het parkeren in Ruimtekwartier. In het Mobiliteitskader Ruimtekwartier (Goudappel, maart 2023), dat als bijlage 10 van de regels bij het bestemmingsplan is bijgevoegd werd al ingegaan op parkeren. In dit Mobiliteitskader Ruimtekwartier zijn parkeernormen opgenomen maar worden ook de voorwaarden nader uitgewerkt om alternatieven voor het gebruik van de auto optimaal te benutten. De situatie in Ruimtekwartier is erop gericht om het fietsgebruik te stimuleren en de parkeerfaciliteit per deelgebied te minimaliseren. De woningen worden ontwikkeld voor jonge starters, ouderen en studenten. De verwachting is dat deze doelgroepen vaak een maatschappelijke relatie hebben in de nabijheid van Utrecht. Het autobezit bij deze doelgroep is relatief laag en het gebruik van alternatieve vormen van transport (fiets, openbaar vervoer) relatief hoog. Daarnaast wordt in Ruimtekwartier een mobiliteitsconcept gerealiseerd. Het bevat de volgende maatregelen en voorzieningen: • Er wordt voorzien in deelautogebruik en deeltweewielers. • Er komt een vorm van parkeerregulering binnen de ontwikkeling, een vorm van betalen voor een parkeerplek (bijvoorbeeld een abonnement), om het bezit van een eigen auto te ontmoedigen. • Er worden uitgebreid fietsparkeerplaatsen voorzien, op praktische locaties in de gebouwen (dicht bij de lift). • Door het plangebied wordt een langzaam verkeersnetwerk (voor voetgangers en fietsers) aangelegd, dat directe verbindingen biedt naar omliggende gebieden en wegen. • De wijziging van het wegprofiel van de Maarssenbroeksedijk, met een breed, vrijliggend fietspad aan de zijde van het Ruimtekwartier maakt het fietsgebruik richting winkels en station Maarssen aantrekkelijk. • Er komen directe (loop)verbindingen vanuit het ontwikkelgebied naar de bushaltes op de Ruimteweg. De buslijn daar heeft directe verbindingen met station Maarssen enerzijds en bedrijventerrein Lage Weide en station Utrecht Leidse Rijn anderzijds.

De parkeernormen en aanvullende maatregelen moeten zorg dat er voldoende parkeerplaatsen aanwezig zijn voor de behoeftes en automobilisten met bestemming Ruimtekwartier, zodat deze niet zullen uitwijken naar naastgelegen gebieden om te parkeren (het zogenaamde waterbedeffect).

Onderstaande tabel uit het Mobiliteitskader Ruimtekwartier geeft het concluderende overzicht van de parkeerbehoefte vanuit de deelgebieden, afgezet tegen de voorziene hoeveelheid parkeerplaatsen, het totale parkeeraanbod. In de kolom 'resultaat' is te zien dat er voldoende parkeerplaatsen voorzien zijn, waarbij het tekort bij Cornerplaza opgevangen kan worden in de parkeervoorziening van de naastgelegen gebouwen van Park Avenue.

	Planetenbaan 100	Kwadrant Mars	Ares	Park Avenue	Cornerplaza D	totale gebied
bewoners	381,2	275,3	124,7	140,2	196,7	1.118,0
bezoekers	102,6	78,7	28,5	47,0	44,0	300,8
commercieel	0,7	0,3	0,0	0,0	0,6	1,6
aantal deelauto's	3	4	8	0	8	23
reductie deelauto's	-13,5	-18	-36	0	-36	-103,5
totale parkeerbehoefte	474	340	125	187	213	1.340
totale parkeeraanbod	475	342	125	283	118	1.343
resultaat	1	2	0	96	-95	3

Tabel 6.2: Samengevatte parkeerbalansen met inzet deelauto's (maatgevende moment)

Het ruimtelijke ontwerp van de omliggende wegen vormt bovendien barrières voor bewoners om daar hun auto te parkeren. Deze barrières zijn de Ruimteweg, de Maarssenbroeksedijk, de bomen en begroeiing en de woningen zelf. Mochten bewoners ondanks deze barrières toch hun auto gratis op het naastgelegen bedrijventerrein of de aangrenzende woonbuurt gaan parkeren en hierdoor parkeeroverlast ontstaan, kan hierop geanticipeerd worden door middel van het instellen van parkeerregulering. Een voorbeeld hiervan is een vergunninghouderszone. De gemeente zal na realisatie van de plannen de parkeersituatie monitoren en aanvullende, passende maatregelen nemen indien er onverhoopt effecten optreden in de naastgelegen wijken.

Qua ontwerp en inpassing van de parkeerplaatsen wordt per deelgebied, zoals gespecificeerd in de Ontwikkelkaders Ruimtekwartier (buro MA.AN, april 2023), het parkeren dan wel verdiept, dan wel halfverdiept, dan wel op maaiveld gerealiseerd, maar ten alle tijden zorgvuldig afgedekt en groen ingepast.

7	De indiener heeft het idee dat er bij de ontwikkeling van het Ruimtekwartier weinig rekening wordt gehouden met de impact die deze plannen hebben op de bewoners van omliggende wijken zoals het uitzicht, verhoogde verkeersdruk en dat dit allemaal verloren gaat van de wooncomfort.	Zie hiervoor de voorgaande beantwoording en zienswijze 2.6 punt 6. .
8	De indiener verzoekt de raad om met inachtneming van deze zienswijze het ontwerpbestemmingsplan niet vast te stellen.	De aangedragen punten zijn hiervoor behandeld. De gemeente stelt zich op het standpunt dat het bestemmingsplan gewijzigd kan worden vastgesteld.
Aanpassingen: De zienswijze heeft geen aanpassingen van het bestemmingsplan tot gevolg.		

2.9	Korte inhoud zienswijze	Reactie gemeente
1	De indiener geeft aan dat het aansluiten van de Maarssenbroeksedijk op de Burgemeester Waverijnweg een slecht plan is omdat als het druk wordt op de Ruimteweg. Volgens de indiener gaat het verkeer via de Floraweg rijden om op de N230 te komen. De indiener stelt dat dit het aantal auto's en vrachtwagens dat langs de wijken Duivenkamp, Fazantenkamp, Boomstede en Bloemstede rijdt verhoogt en een onwenselijke verhoging van geluidshinder en fijnstof brengt.	In de zienswijze wordt gevraagd om de beoogde routing van het (zwaarder) verkeer te wijzigen door deze zoveel mogelijk over het industrieterrein te laten verlopen. Voor de beantwoording van de zienswijzen wordt verwezen naar de verkeersnotitie welke mede naar aanleiding van deze zienswijze is opgesteld. Eén maatregel is inderdaad gericht op het aansluiten van de Burgemeester Waverijnweg op de Maarssebroeksedijk. Deze maatregel kan echter niet afzonderlijk beoordeeld worden. Het maakt onderdeel uit van een veel groter aantal maatregelen. Zo is er een duidelijke relatie met het afsluiten van de Kometenweg en zijn deze maatregelen vooral gericht op het verkeersveiliger maken van de Maarssebroeksedijk en verminderen van de druk op de Ruimteweg. De combinatie van maatregelen zorgen voor een snellere, gelijkmatigere en veiligere afwikkeling van de verkeersstromen. Dat betekent dat het op sommige wegen, incidenteel, drukker kan worden maar ook dat het sommige wegen (deels) rustiger en veiliger zullen worden. Ook in de toekomst blijft het mogelijk om over de Ruimteweg te rijden en kan verkeer ook via de Meteorenweg richting de N230 Zuilense Ring.
2	De indiener stelt een ontsluiting voor vrachtverkeer over de Meteorenweg richting de N230 Utrecht Overvecht en langs Bloemstede/Kwadrant richting de N230 Amsterdam/Den Bosch voor, met voldoende maatregelen voor het wegnen/geluidshinder ter bescherming van de huidige bewoners.	Zie de beantwoording van punt 1 van deze zienswijze.
3	De indiener verzoekt het ontwerp omgevingsvisie gewijzigd vast te stellen, door het vrachtverkeer zoveel mogelijk over het industrieterrein te laten rijden.	Er wordt ervan uitgegaan dat het ontwerp bestemmingsplan en niet de omgevingsvisie wordt bedoeld. Er is een verkeersonderzoek uitgevoerd en een aanvullende verkeersnotitie waarin alle verkeersmaatregelen zijn weergegeven en welk effect de maatregelen hebben. Er wordt gelet op deze reactie geen aanleiding gezien voor het treffen van andere verkeersmaatregelen dan de voorgestelde verkeersmaatregelen.

4	De indiener stelt verder dat de parkeernorm van 0,8 niet toereikend zal zijn en dat toekomstige bewoners gebruik zullen maken van Bloemstede, wat minder plekken voor de huidige bewoners zal veroorzaken.	Zie zienswijze 2.8 punt 6
Aanpassingen: De zienswijze heeft geen aanpassingen van het bestemmingsplan tot gevolg.		

2.10	Korte inhoud zienswijze	Reactie gemeente
1	De indiener erkent het belang van stedelijke ontwikkeling. De indiener heeft wel bedenkingen bij de voorgestelde plannen vanwege de potentiële negatieve impact op de levenskwaliteit en ontroerend goed.	De inhoudelijke reactie wordt in de navolgende punten behandeld.
2	De indiener stelt dat door het planvoornemen de waarde van de woningen eromheen daalt. De indiener haalt hier de impact van hoge woontorens, verhoogd verkeer, geluidsniveaus en schaduwwerking op de aantrekkelijkheid en marktwaarde van de woningen aan wat volgens, de indiener, leidt tot negatieve invloed op de aantrekkelijkheid en marktwaarde van de eigendommen.	Zie zienswijze 2.6 punt 2, 5, 6 en 8 & zienswijze 2.7 punt 7
3	De indiener stelt dat de geplande ontwikkeling zal leiden tot een toename van verkeersstromen in de buurt, waardoor de rust en leefbaarheid van de gemeenschap wordt aangetast. De indiener stelt dat dit niet alleen meer geluidsoverlast met zich meebrengt maar ook veiligheidsrisico's en verkeerscongestie die leiden tot de vermindering van de levenskwaliteit met zich mee brengt	Zie zienswijze 2.6 punt 2 en 3 en zienswijze 2.7 punt 7
4	De indiener stelt dat de hoogte van de woontorens zullen zorgen voor een aantasting van het uitzicht en een significante toename van schaduwwerking in de directe omgeving. De indiener stelt dat dit esthetisch onaangenaam zal zijn en gevolgen kan hebben voor de natuurlijke lichtinval en het groene karakter van de buurt.	Zie zienswijze 2.6 punt 5
5	De indiener stelt dat de verandering van het bestemmingsplan een zorgwekkende ontwikkeling is. Volgens de indiener zal de verandering niet alleen de woonomgeving verstoren, maar ook de eigendommen devalueren, zonder dat hier adequaat overleg over heeft plaatsgevonden.	Zie zienswijze 2.6 punt 5, 6 en 7
6	De indiener vraagt de gemeente om de zorgen serieus te nemen en passende maatregelen te treffen. De indiener verzoekt een heroverweging van de voorgestelde plannen met inachtneming van de be-	De aangedragen punten zijn hiervoor behandeld. De gemeente stelt zich op het standpunt dat het bestemmingsplan zorgt voor een goede ruimtelijke ordening. Voor verdere beantwoording wordt er verwezen naar zienswijze 2.6 punt 7

	zwaren. De indiener stelt een alternatief voor, een redelijke compensatie die de nadelige effecten van de ontwikkelingen op de leefomstandigheden en ontroerend goed compenseert.	
7	De indiener hoopt op een constructief dialoog en samenwerking om tot een oplossing te komen die recht doet aan zowel de belangen van de gemeente als die van haar bewoners.	De gemeente heeft in het reeds doorlopen participatietraject al de dialoog opgezocht en geprobeerd zoveel mogelijk te verenigen en te behartigen. Echter leidt participatie niet altijd tot alle aanpassingen van het plan in verband met de afweging tot het grotere geheel van het planvoornemen. De gemeente komt tot de conclusie dat er voldoende is geparticipeerd en dat met het oog op de totale belangen van het plan ook voldoende is afgewogen welke input afkomstig uit participatie wel of niet verwerkt konden worden.
Aanpassingen: De zienswijze heeft geen aanpassingen van het bestemmingsplan tot gevolg.		

2.11	Korte inhoud zienswijze	Reactie gemeente
1	De indiener stelt dat op de locatie van de woning in Bloemstede, sprake is van een grote overlast van verkeer in de tuin en woning. Dit wordt volgens de indiener veroorzaakt door optrekkende, toeterende auto's, motoren, hulpdiensten en piepende banden. De indiener stelt dat door de geluidsoverlast gesprekken gestaakt moeten worden als het stoplicht op groen gaat door de optrekkende auto's. Verder geeft de indiener aan dat er naast de geluidsoverlast ook overlast ervaart van de uitlaatgassen, wat een zeker een rol speelt bij een gezien met opgroeiende kinderen.	Zei zienswijze 2.6 punt 3
2	De indiener haalt het 'ontwerp actieplan omgevingslawaaï 2018-2023' aan. De indiener stelt dat, wat op pagina 13 staat over de Burgemeester Waverijnweg en de Ruimweg ook voor de woning van de indiener geldt. De indiener haalt ook de nieuwe MER aan waarin op pagina 175 staat dat het aantal dB in de tuinen van Bloemstede boven de 60/65 ligt.	De overlast van de Ruimweg is voornamelijk afkomstig van het verkeer dat van en naar het industrieterrein reist. Dat verkeer neemt in de huidige situatie de route langs de Kometenweg via de Ruimweg naar de Maarssenbroeksedijk om zo de Zuilense Ring op te gaan. Na het uitvoeren van de verkeersmaatregel wordt deze route anders en neemt het verkeer dat reist af op dit stuk van de Ruimweg. In het Actieplan Omgevingslawaaï 2018-2023 is opgenomen inderdaad opgenomen dat bij diverse woningen in Bloemstede, grenzend aan de Ruimweg, sprake is van een (te) hoge geluidsbelasting. Echter door de afname en het uitvoeren van de geluidsmaatregelen zoals het verhogen van de geluidswal wordt de geluidssituatie in Bloemstede verbeterd.
3	De indiener stelt dat de 2500 nieuwe woningen een enorme toename van verkeersbewegingen betekent in de praktijk. Verder geeft de indiener aan dat er nu al een enorme drukte is op de wegen rondom	Voor de beantwoording rondom verkeer wordt er verwezen naar zienswijze 2.6 punt 2.

	Bloemstede en dat het door het planvoornemen leidt tot een nog grotere drukte. De indiener geeft aan dat de persoonlijke zorgen voornamelijk liggen bij de gezondheid van de indiener en het gezin van de indiener. De indiener stelt dat de extra verkeersstromen zullen leiden tot nog meer overlast van geluid en uitlaatgassen, wat uiteindelijk leidt tot een verslechtering van de gezondheid, mede door een verslechtering van slaapkwaliteit en algemene leefkwaliteit. De indiener haalt als onderbouwing de nieuwe MER aan waarin volgens de indiener verschillende uitspraken over doet.	
4	De indiener stelt dat in de MER het advies van de GGD aangehaald wordt waarin staat dat woningen niet binnen 25 meter van drukke wegen (meer dan 10.000 motorvoertuigen) gebouwd mogen worden. Volgens de indiener betekend dit dat Ruimtekwartier niet gebouwd moeten worden en dat dit inmiddels ook voor Bloemstede geldt.	Door de gemeenteraad is het Stedenbouwkundig kader & randvoorwaarden (november 2019) vastgesteld, waarin wordt gemotiveerd dat er een grote behoefte bestaat een 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. Hierdoor blijft ook het landelijke gebied van de gemeente in tact. 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. In het MER staan uiteraard aandachtspunten. Bij het project Ruimtekwartier zijn deze aandachtspunten in beeld gebracht. Deze zijn getoetst aan de wettelijke grenswaarden en waar nodig zijn maatregelen genomen (zie punt 3 van deze zienswijze). Benodigde maatregelen om het woon- en leefklimaat te verbeteren en te kunnen garanderen zijn tevens opgenomen in het bestemmingsplan (planregels en verbeelding).
5	De indiener stelt dat het noodzakelijk is om geluidsschermen te plaatsen rondom Bloemstede waarover gesproken wordt op pagina 15 van het 'ontwerp actieplan omgevingslawaaï 2018-2023'. Volgens de indiener zijn de geluidsschermen noodzakelijk om het leefcomfort en -kwaliteit van de bewoners te beschermen en te verhogen en dat zonder deze maatregel een overschrijding van het omgevingslawaaï alleen maar zal toenemen. De indiener stelt dat er tijdens de inloopavond medegedeeld is dat er over gesproken wordt, maar dat er nog geen concrete plannen zijn.	Zie zienswijze 2.6 punt 3

	De indiener stelt dat er vanuit de tuinen concrete metingen moeten worden gedaan omdat zonder deze metingen het onmogelijk is om vast te stellen welke geluidschermen voldoende zouden zijn. De indiener concludeert dat het nodig is om de hoogste, meest geluiddempende geluidsschermen te plaatsen om de kwaliteit van leven in Bloemstede te waarborgen.	
6	De indiener haalt pagina 16 van het 'ontwerp actieplan omgevingslawaaï 2018-2022' aan. De indiener stelt dat het goed zou zijn om de compenserende maatregelen persoonlijk met alle bewoners te bespreken zodat ook na de uitvoering van alle plannen de bewoners tevreden terug kunnen kijken op het project.	Zie zienswijze 2.6 punt 3 Aanvullend: De gemeente Stichtse Vecht is ondertussen verdergegaan met het uitwerken van een plan voor het opwaarderen en realiseren van het geluidsscherm rondom Bloemstede. Daarbij wordt nu niet alleen meer gekeken naar de het geluidsscherm grenzend aan de Ruimteweg. Er wordt ook gekeken geluidsschermen aan de Amsterdamseslag, de Floraweg en de Burgemeester Waverijnweg. Dit heeft uiteraard gevolgen voor het aanzien van het huidige groene talud en het uitzicht van de bewoners. Daarom gaat de gemeente de bewoners van Bloemstede binnenkort informeren en betrekken bij deze ontwikkeling via een of meerdere bijeenkomsten. De bewoners van Bloemstede en specifiek de bewoners aan de rand van Bloemstede, krijgen dan de gelegenheid om hun input te leveren op de plannen van de gemeente.
7	De indiener stelt dat in 2018-2020 eerder een zienswijze heeft ingediend. De indiener is naar aanleiding van dit contact deelnemer geworden van de participatiegroep en is nauw betrokken geweest bij de plannen omtrent Haagstede en Ruimtekwartier. De indiener stelt dat hoewel de plannen verder gaan, er sinds 2018 nog niets gedaan is om de bewoners van Bloemstede te beschermen. Geen geluidschermen, geluidssarm asfalt en geen andere kwaliteit bevorderende maatregelen, terwijl er ondertussen grote panden worden neergezet voor zwaar vrachtverkeer en nieuwe woningen worden gebouwd volgens de indiener. De indiener haalt pagina 172 van de MER aan waarin een opsomming is gegeven over alle noodzakelijke geluidsmaatregelen. De indiener stelt dat het bijzonder is dat overal geluidsreducerend asfalt moet komen om de geluidsdoelen te halen maar dat rondom Bloemstede niks gedaan wordt. De indiener stelt dat de Burgemeester Waverijnweg niet genoemd wordt, terwijl het kruispunt drukker zal worden.	Zie zienswijze 2.6 punt 3. Verder worden op bladzijde 171 van de MER inderdaad een opsomming gegeven van de te nemen geluidsreducerende maatregelen. Dit zijn maatregelen die genomen worden ook ten behoeve van de bestaande woningen in Bloemstede wat ook in de opsomming opgenomen is. Zo komt er ook geluidreducerend asfalt op de Ruimteweg en wordt het geluidsscherm rond Bloemstede opgericht of opgehoogd om zo het geluid op de bestaande woningen te reduceren.

	De indiener stelt dat de maatregelen onontkoombaar genomen moeten worden om de inwoners van Bloemstede te beschermen.	
8	De indiener stelt dat de verkeersstromen beperkt moeten worden in Maarssenbroek om zo ook de bewoners van Bloemstede te beschermen. De indiener stelt dat dit mogelijk is door het wegennet zo aan te passen dat al het verkeer van het Ruimtekwartier niet door Maarssenbroek rijdt, maar via Utrecht. De indiener stelt dat als de zware vrachtwagens en het overige verkeer middels het wegennet gedwongen worden om via Lage Weide naar de A2 te gaan, de druk op Bloemstede zal afnemen. De indiener stelt dat een verkeersinfarct dreigt als deze mensen ook via Maarssenbroek de Zuilense Ring op moeten aanzien er nu ook al geen doorkomen aan is volgens de indiener.	In de zienswijze wordt aangegeven dat door de komst van de woningen de druk op de bestaande infrastructuur zal toenemen. Dat klopt en daarom worden er een groot aantal verkeersmaatregelen in de omgeving van Ruimtekwartier genomen. De verkeersmaatregelen, welke beschreven worden in hoofdstuk 6 van de verkeersnotitie, hebben betrekking op alle deelgebieden en alle wegvakken. Er zullen maatregelen genomen worden op de Maarssenbroeksedijk, de Burgemeester Waverijnweg, de Ruimteweg, de Planetenbaan, bij het Kwadrant en de Maarssenbroekseslag. De maatregelen zijn bedoeld om de doorstroming van verkeer en de verkeersveiligheid te bevorderen. Ook vindt er een evenwichtigere verdeling van de verkeersafwikkeling plaats. Het wordt daardoor niet overal drukker. In de zienswijze wordt in het bijzonder gewezen op toenemende drukte op de Ruimteweg. Door het afsluiten van de Kometenweg neemt het aantal verkeersbewegingen op de Ruimteweg tussen de Burgemeester Waverijnweg en de Kometenweg juist af. Daar is de woning van deze bewoner ook gelegen. Voor de beantwoording van het onderdeel verkeer, wordt verwezen naar de verkeersnotitie die is opgesteld mede naar aanleiding van deze zienswijze.
9	De indiener benadrukt de zorgen over de gezondheid van de indiener en het gezin van de indiener. De indiener stelt dat op 15 januari 2024 dit verhaal is gedeeld met de gemeente, maar dat deze tijdens het gesprek zonder wat te zeggen wegliep. De indiener stelt dat meerdere mensen dit gezien hebben en dat er ronduit schande van werd gesproken.	Zie punt 3 van deze zienswijzen.
10	De indiener stelt dat de MER laat zien dat er volgens verschillende adviesorganen eigenlijk niet gebouwd mag worden voor allerlei gezondheidsredenen. De indiener vraagt zich af wat de gemeente hoger op het lijstje heeft staan, de bouwplannen of de gezondheid van mensen.	Dit onderdeel van de zienswijze heeft alleen betrekking op gezondheid. Deze zienswijze heeft dus geen betrekking op het planologisch kader zoals vastgelegd in dit bestemmingsplan. De zienswijze over de gezondheid vormen derhalve geen afwegingskader voor deze procedure en kunnen dus niet leiden tot een aanpassing van het bestemmingsplan. Of verwijzing naar punt 3 van deze zienswijzen
11	De indiener hoopt dat de zienswijze in behandeling wordt genomen en de plannen kunnen worden herzien zodat het leefcomfort op Bloemstede verbeterd kan worden.	Zie de beantwoording van voorgaande punten
Aanpassingen: De zienswijze heeft geen aanpassingen van het bestemmingsplan tot gevolg.		
2.12	Korte inhoud zienswijze	Reactie gemeente
1	De indiener verzoekt om de plannen om de Maarssenbroeksedijk aan te sluiten op de Burgemeester Waverijnweg te heroverwegen.	Zie zienswijze 2.6 punt 2 voor verkeer en de verkeersnotie.

	De indiener stelt voor om het vrachtverkeer dat nu al gebruik maakt van de Maarssenbroeksedijk te handhaven via de Meteorenweg. De indiener stelt dat dit dient om de wijken Antilopespoor, Duivenkamp, Boomstede en Bloemstede te ontzien van onnodig verkeer/geluidshinder. De indiener stelt dat tevens de toename van fijnstof in deze bewonersgebieden niet wenselijk is.	
2	De indiener stelt dat de geplande hoogbouw op het Ruimtekwartier en Kwadrant niet ten goede komt van de zonuren van de bewoners van Bloemstede. De indiener stelt dat hoge torens die zonlicht blokkeren mogelijk zullen leiden tot waardevermindering van de betreffende huizen.	Zie zienwijze 2.6 punt 6
3	De indiener stelt dat zij bezwaar maken tegen het ontwerp omgevingsvisie. De indiener verzoekt om het ontwerp omgevingsvisie gewijzigd vast te stellen, namelijk door het vrachtverkeer over het industrieterrein te laten rijden.	Zie zienswijze 2.9 punt 3
Aanpassingen: De zienswijze heeft geen aanpassingen van het bestemmingsplan tot gevolg.		

2.13	Korte inhoud zienswijze	Reactie gemeente
1	De indiener stelt dat ten behoeve van het realiseren van een woonmix en de optimalisatie van het gebouw bij nadere uitwerking van het schetsontwerp, het noodzakelijk is om de bouwhoogte van 19 meter naar 22 meter te corrigeren. De indiener stelt dat deze correctie reeds gedragen wordt door buro MA.AN welke namens de gemeente als supervisor optreedt.	Bij de beoordeling van de nadere uitwerking van het gebouw is de aanpassing van de bouwhoogte van 19 meter naar 22 meter akkoord. Het bestemmingsplan wordt hierop aangepast.
Aanpassingen: De zienswijze heeft aanpassingen van het bestemmingsplan tot gevolg: 1. de bouwhoogte op de verbeelding wordt aangepast van 19 meter naar 22 meter.		

2.14	Korte inhoud zienswijze	Reactie gemeente
1	De indiener geeft aan dat aan de noord(oost)zijde van het plangebied, bouwhoogten zijn aangegeven. Volgens de indiener zijn er in gesprekken met de gemeente en initiatiefnemers aangegeven dat er de voorkeur is voor meer flexibiliteit om de volgende redenen: De indiener stelt dat artikel 8.4.2 de mogelijkheid biedt om bij omgevingsvergunning af te wijken van het bepaalde in artikel 8.2.2. sub c ten behoeve van een overschrijding van de in de verbeelding aangegeven maximum bouwhoogte, indien dit vanuit het oogpunt van	Er is naar inziens van de gemeente geen aanleiding om meer flexibiliteit in te bouwen dan in het ontwerpbestemmingsplan is toegestaan voor de verandering van de positionering van de gebouwen. Aangezien de onderzoeken, waar de maatregelen voor de hele ontwikkeling van Ruimtekwartier uit voortvloeien, zijn gebaseerd op de bouwmogelijkheden (maatvoeringen en bouwvlakken) zoals opgenomen in het bestemmingsplan. Door in de regels nog meer flexibiliteit te bieden kan dat een goede ruimtelijke ordening in de weg staan. Hierdoor worden de regels niet verruimd om de positionering van de gebouwen aan te passen.

	bouwkundige overwegingen noodzakelijk is, waarbij eerst advies wordt gevraagd aan de stedenbouwkundige supervisor. De indiener stelt voor om niet alleen op basis van bouwkundige eisen de mogelijkheid tot afwijking op te nemen, maar in een breder afwegingskader ook afwijking van de bouwhoogten in het kader van het leefklimaat op te nemen om de volgende redenen: 1. Er zijn in het bestemmingsplan een aantal voorwaardelijke verplichtingen opgenomen inzake het uitvoeren van nadere onderzoeken, windhinder, akoestiek, etc. Mocht uit één van deze onderzoeken nu blijken dat het beter is om de torens anders te situeren/positioneren om het leefklimaat te verbeteren, dan wel de kosten van de maatregel te hoog zijn in verhouding tot het eventueel draaien van de bebouwing om de gebouwen te realiseren, dan zou dit artikel de mogelijkheid moeten kunnen bieden volgens de indiener. De indiener stelt voor om het artikel te verduidelijken en deze mogelijkheid te verbreden en niet alleen de afwijkingsmogelijkheid op te nemen op basis van bouwkundige eisen. De indiener verduidelijkt dat het niet gaat om het veranderen van de maximale bouwhoogte, maar de positionering van de vlakken aangeduid met de maximale hoogte.	Echter is de gemeente het wel eens met de indiener om artikel 8.4.2. lid a te verduidelijken dat e afwijking is uitsluitend toegestaan indien de afwijking niet leidt tot een onevenredige aantasting van het woon-, werk- en leefklimaat in de directe omgeving. Dit wordt dan ook aangepast in het bestemmingsplan.
2	De indiener stelt dat de gebouwen alleen ter plaatse van het bouwvlak gebouwd mogen worden en dat ter plaatse van de maatvoeringsvlakken van de toren een maximale bouwhoogte is opgenomen voor de gebouwen. Naast de maatvoeringsvlakken gelden er ook de aanduidingen "specifieke aanduiding – dwaalspoor" en aanduiding "specifieke vorm van wonen – parkeergarage 1". De indiener geeft aan dat op de verbeelding onduidelijk is wat de maximale bouwhoogte is van de hoofdgebouwen ter plaatsen van de aanduidingen "specifieke aanduiding – dwaalspoor" en aanduiding "specifieke vorm van wonen – parkeergarage 1".	Het is correct dat op de verbeelding de maatvoering van de aanduiding "specifieke aanduiding – dwaalspoor" en aanduiding "specifieke vorm van wonen – parkeergarage 1" niet zijn geregeld. De maatvoering van deze onderdelen zijn geregeld in de regels van het bestemmingsplan in verschillende subartikelen van artikel 8.2. Om de maatvoering van deze aanduidingen te verduidelijken wordt artikel 8.2.2. aangepast om zo de verschillende hoogtemaatvoeringen voor hoofdgebouwen te clusteren.
3	De indiener stelt dat de grens van de dubbelbestemming Waarde – Archeologie 2 anders ligt ten opzicht van het ontwerp Parapluplan Archeologie en verzoekt om de plannen op elkaar aan te passen.	Het is correct dat de dubbelbestemming Waarde Archeologie 2 anders ligt ten opzichte van het Ontwerpparapluplan Archeologie. Het Ontwerpparapluplan Archeologie is gebaseerd op de archeologische beleidskaart van de gemeente. Voor het bestemmingsplan van Ruimtekwartier heeft er archeologisch onderzoek plaatsgevonden. Uit dit archeologisch onderzoek blijkt dat er een dubbelbestemming "Waarde Archeologie" voor een strook langs de Maarssenbroeksedijk en Stadswetering met een breedte van 50 meter langs de wetering, plus buffers van 50 meter rondom aangetoonde historische bebouwing op de Kadastrale Minuut van

		1811-1832 opgenomen moet worden. De rest van het plangebied behoeft geen archeologische dubbelbestemming en kan worden vrijgegeven voor de geplande ontwikkelingen. De input voor de archeologische dubbelbestemming in dit bestemmingsplan is gebaseerd op planspecifiek onderzoek. En is daarom leidend voor het regelen van de dubbelbestemming in het planvoornemen. Het verzoek tot het aanpassen van de dubbelbestemmingen wordt daarom niet gehonoreerd.
4	De indiener stelt dat in hoofdstuk 10 van de MER is opgenomen waar de leemten in de kennis en nader onderzoek nog nodig is. De indiener stelt dat de onderzoeken naar wegverkeerslawaaï en bedrijven en milieuzonering inmiddels beschikbaar zijn en vraagt om een bevestiging dat deze onderzoeken en uitkomsten worden verwerkt in het MER en bestemmingsplan bij vaststelling.	Het is correct dat in hoofdstuk 10 van het MER aangegeven wordt dat er nog nader onderzoek nodig zijn. Echter kunnen niet alle onderzoeken al uitgevoerd worden omdat de nog niet alle gebouwen vergenoeg zijn uitgewerkt of op de definitieve plaats gezet zoals voor wegverkeerslawaaï. Voor wegverkeerslawaaï wordt het volgende aangegeven: <i>dit MER laat zien welke geluidsbelasting verwacht mag worden in het plangebied op de grenzen van de bouwvlakken, grotendeels zonder rekening te houden met de afschermende werking van de nieuwbouw. In het kader van het bestemmingsplan en besluit hogere waarden moet onderzoek uitgevoerd naar welke aanvullende maatregelen nodig zijn binnen de kavels en aan de gevels van de nieuwe woningen om te voldoen aan het gemeentelijke geluidbeleid en een gezond leefklimaat te realiseren.</i> Dit onderzoek is geborgd in het bestemmingsplan dat deze onderzoeken plaats gaan vinden wanneer de gebouwen verder zijn uitgewerkt. Over bedrijven en milieuzonering wordt aangegeven dat er nog nader onderzoek naar de feitelijke en op basis van concrete toekomstplannen te verwachten hinder van bedrijven rond het plangebied onderzocht moet worden. Hiervoor is door Peutz een quickscan uitgevoerd. Dit onderzoek is bijgevoegd aan het bestemmingsplan als bijlage 8 van de toelichting.
Aanpassingen: De zienswijze heeft aanpassingen van het bestemmingplan tot gevolg: 1. artikel 8.4.2. lid a wordt verduidelijkt en in artikel 8.4.2. lid e wordt in afwijking uitsluitend toegestaan indien de afwijking niet leidt tot een onevenredige aantasting van het woon-, werk- en leefklimaat in de directe omgeving. 2. De maatvoering van de aanduidingen (specifieke aanduiding – dwaalspoor” en “specifieke vorm van wonen – parkeergarage 1”) te verduidelijken wordt artikel 8.2.2. aangepast.		

3 Vooroverlegpartners

3.1	Provincie Utrecht	Archimedeslaan 6, 3584BA	Utrecht
3.2	Gemeentelijke gezondheidsdienst regio Utrecht (GGDrU)	De Dreef 5, 3706 BR	Zeist
3.3	Rijkswaterstaat Midden-Nederland	Griffioenlaan 2, 3526LA	Utrecht

Reactie vooroverlegpartners

3.1	Korte inhoud reactie provincie Utrecht	Reactie gemeente
1	De provincie Utrecht is akkoord zijn met het ontwerpbestemmingsplan.	De reactie wordt ter kennisgeving aangenomen.
Aanpassingen: De reactie heeft geen aanpassingen van het bestemmingsplan tot gevolg.		

3.2	Korte inhoud reactie gemeentelijke gezondheidsdienst regio Utrecht (GGDrU)	Reactie gemeente
1	De GGDrU (hierna GGD) ziet de noodzaak om woningen te bouwen, zodat de woningnood niet verder toeneemt. De GGD is na het doornemen van de het ontwerpbestemmingsplan en bijbehorende stukken positief over het meenemen van gezondheidsbevorderende maatregelen. Echter stelt dat de GGD dat op het gebied van gezondheidsbescherming het plan nog tekort schiet.	De inhoudelijke reactie wordt in de navolgende punten behandeld.
2	De GGD stelt dat er nog niet genoeg maatregelen in het plan zijn opgenomen om het plangebied zo gezond mogelijk in te richten. Volgens de GGD is het plangebied is onderhevig aan zware milieubelasting door met name geluid en luchtverontreiniging, wat onder andere een verhoogd risico op hart- en vaatziekten, luchtwegaandoeningen, slaapverstoring en (ernstige) astma bij kinderen geeft. Door ontwikkeling van het Ruimtekwartier komen er duizenden extra bewoners te wonen die aan deze risico's worden blootgesteld. De GGD vindt dat dit in de MER onderbelicht blijft.	Door de gemeenteraad is het Stedenbouwkundig kader & randvoorwaarden (november 2019) vastgesteld, waarin wordt gemotiveerd dat er een grote behoefte bestaat een 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. Hierdoor blijft ook het landelijke gebied van de gemeente in tact. Deze keuze heeft geleid tot het voornemen om het Ruimtekwartier te transformeren, waar al 5 kantoorpanden zijn getransformeerd naar woningen, 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. In het MER staan uiteraard aandachtspunten. Bij het project Ruimtekwartier zijn deze aandachtspunten in beeld gebracht. Deze zijn getoetst aan de wettelijke grenswaarden en waar nodig zijn maatregelen genomen (zie punt 3 van

		zienswijze 2.11). Hierdoor wordt er voldaan aan de wettelijke eisen en wordt op verschillende punten zelfs gestreefd om het beter te doen, maar kunnen niet aan alle adviezen van de GGD voldaan worden. Benodigde maatregelen om het woon- en leefklimaat te verbeteren en te kunnen garanderen zijn tevens opgenomen in het bestemmingsplan (planregels en verbeelding).
3	<u>Geluid</u> De GGD haalt aan dat de focus van de MER vooral ligt op (zware) geluidsbelasting. De GGD vindt het hanteren van de maximale onthefingswaarden vanuit het oogpunt van de gezondheid zorgelijk omdat deze boven de standaard normen liggen, waarvan de GGD stelt dat deze al matig beschermend zijn. De GGD stelt dat de gezondheidskundige advieswaarden van de WHO en de GGD, waar de omgevingsvisie als ambitie naar refereert, niet bereikbaar zijn in het plan. De GGD stelt dat het onderhavige plan zonder maatregelen juridisch onuitvoerbaar is en geeft aan dat de noodzaak om vanuit zorg voor de gezondheid van de toekomstige bewoners een zeer stevig pakket aan maatregelen te geven niet is terug te lezen in het plan. Ook wordt door de GGD aangegeven dat welke additionele maatregelen genomen worden door de projectontwikkelaar te vrijblijvend zijn. De GGD raadt maatregelen aan de bron of op het tussenliggende terrein aan.	In de MER staan de maatregelen (bijlage 15 bij de toelichting) benoemd die allemaal genomen worden om de geluidsbelasting op de gevel af te laten nemen. In het bestemmingsplan zijn regels opgenomen omtrent de gezonde leefomgeving, dit betreft ook regels voor geluid. De strekking van de opmerking van de GGD is gelijk aan een amendement die door GroenLinks is ingediend bij de behandeling door de gemeenteraad van het Stedenbouwkundig kader & randvoorwaarden (november 2019). Daardoor 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 bestemmingsplan is een voorwaardelijke verplichting geluidwerende maatregelen opgenomen.
4	<u>Luchtkwaliteit</u> De GGD stelt dat de conclusie in de MER voor de luchtkwaliteit niet passend is voor de situatie voor de luchtverontreiniging een 'neutrale score'. De GGD stelt dat de lucht ter plekke van een drukke verkeersader slecht is voor de gezondheid en dat duizenden extra mensen binnen de belaste zone komen te wonen. De GGD stelt dat dit vanuit een gezondheidsperspectief niet neutraal genoemd kan worden. De GGD stelt dat in de MER enkele losse componenten van luchtverontreiniging bekeken zijn terwijl het gezondheidseffect veroorzaakt wordt door het mengsel van stoffen nabij een weg. Verder geeft de GGD aan dat van de component dat de nadeligste gezondheidseffecten geeft (roet) meestal geen meetdata beschikbaar is. De (relatief)	In de MER en de aanvullende notitie op de MER is het aspect luchtkwaliteit beschouwd. Voor de beoordeling van het thema luchtkwaliteit in het kader van het MER is gekeken naar de luchtkwaliteit er hoogte van woningen. De beoordeling is gebaseerd op het aantal woningen met een toe- of afname van de jaargemiddelde concentratie van meer dan 0,4 µg/m³ voor NO₂, PM₁₀ of PM_{2.5} als gevolg van de ontwikkeling. In het onderzoek is de situatie na de realisatie van de ontwikkeling vergeleken met de autonome ontwikkeling (referentiesituatie) op basis van modelbrekingen. Uit de berekeningen bleek dat de bijdrage van het plan aan de jaargemiddelde concentraties NO₂, PM₁₀ of PM_{2.5} zeer klein is. De maximale bijdrage van het plan aan de NO₂-concentratie bedroeg 0,1 µg/m³ en de toename van de fijnstofconcentratie (PM₁₀ en PM_{2.5}) bij woningen was nergens groter dan 0,0 µg/m³.

	meest onschuldige component (PM ₁₀) raakt aan de WHO advieswaarde, de andere componenten gaan daar ruim overheen maar blijven (rondom) de Nederlandse normen. Dit lijkt acceptabel, maar mengseltoxiciteit (de oorzaak van de slechtere gezondheid van mensen die dichtbij drukke wegen wonen, en de reden waarom de GGD afstandsnormen hanteert) blijft op deze manier buiten beschouwing.	Na de actualisatie van het verkeersmodel is het aspect nog een keer beschouwd in de aanvulling op de MER: Naast wegen met een verkeerstoename is er ook wegen waar er sprake is van een verkeersafname. Hierdoor kan het zijn dat op basis van de nieuwe verkeersgegevens de ontwikkeling ook lokaal een positief effect hebben op de luchtkwaliteit. De maximale verkeersafname is iets groter dan de maximale verkeerstoename op basis van het VRU3.4 model (oude verkeersmodel), maar gelet op de eerdere resultaten zal dat niet leiden tot een afname van de concentraties NO ₂ , PM ₁₀ of PM _{2.5} van meer dan 0,4 µg/m ³ . Hiermee wordt voldaan de wet- en regelgeving voor luchtkwaliteit.
5	<u>Luchtverontreiniging beperken door andere maatregelen</u> De GGD stelt dat waar er aan de grote verkeersbronnen weinig gedaan kan worden, er zoveel mogelijk andere bronnen ingedamd moeten worden. Dit werd door de GGD ook aangehaald in hun reactie op het voorontwerp bestemmingsplan met betrekking tot het thema houtstook. Hierop kwam het antwoord dat het niet mogelijk is om maatregelen op te nemen in het bestemmingsplan. De GGD stelt voor om bij het opstellen van het omgevingsplan hier wel rekening mee te houden en draagt verschillende voorbeelden ter inspiratie aan.	Dit onderdeel van de zienswijze heeft alleen betrekking op de eerdere nota inspraak behorende bij het voorontwerpbestemmingsplan, en het opstellen van het omgevingsplan. Deze zienswijze heeft dus geen betrekking op het planologisch kader zoals vastgelegd in dit vast te stellen bestemmingsplan. Dit onderdeel van de zienswijze vormt derhalve geen afwegingskader voor deze procedure en leidt niet tot een aanpassing van het bestemmingsplan.
6	<u>Gevoelige groepen en bestemmingen</u> De GGD onderscheidt verschillende groepen die extra gevoelig zijn en stelt dat hun gezondheid beschermd kan worden door deze groepen niet langdurig nabij drukke wegen te laten verblijven. Gevoelige bestemmingen zijn voorzieningen waar mensen die tot de hooggevoelige groepen behoren veel tijd doorbrengen. De GGD raadt af om deze voorzieningen dicht bij drukke verkeersaders te situeren.	Zie punt 2 van deze reactie.
7	<u>Geurhinder</u> De GGD stelt dat omliggende bedrijven geuroverlast kunnen geven. De GGD ziet twee opties, het beperken van de mogelijkheden voor deze bedrijven of accepteren dat er sprake is van een hogere milieubelasting. De GGD is geen voorstander van de tweede optie aangezien zij stellen dat de toekomstige bewoners al aan hoge milieudruk bloot worden gesteld.	Voor het ontwerp bestemmingsplan is een nader onderzoek milieuzonering ¹ uitgevoerd. In dat rapport is onderbouwd dat de geurhinder van Lage Weide geen belemmering is voor deze ontwikkeling.
8	Kortom, de GGD begrijpt dat woningbouw nodig is, maar is van mening dat als dat op een dergelijke zwaar milieubelaste locatie plaats	De gemeente begrijpt de reactie maar verwijst voor de beantwoording naar 3.2 punt 2

¹ Quicksan onderzoek naar de milieubelasting op de beoogde woningbouw ten gevolge van bedrijven, Peutz, referentie HH/HH/CJ/O 16957-2-RA-001 d.d. 27 oktober 2023 en Akoestisch onderzoek Qumey en Klarenbeek Autoschade, Peutz referentie HH/EV/TvdE/O 16957-4-RA-001, d.d. 4 december 2023

	moet vinden, er alles aan gedaan moet worden om de toekomstige bewoners te beschermen. Zodat het eerste thema uit de Omgevingsvisie van Stichtse Vecht ook overeind blijft: 'gezondheid voor iedereen'.	
Aanpassingen: De reactie heeft geen aanpassingen van het bestemmingsplan tot gevolg		

3.3	Korte inhoud reactie Rijkswaterstaat (RWS)	Reactie gemeente
1	Rijkswaterstaat geeft aan, dat er reeds reactie is gegeven op het voorontwerpbestemmingsplan. Rijkswaterstaat is positief over het toevoegen van mobiliteitskaders en dat uit wordt gegaan van een lagere parkeernorm ten opzichte van het voorontwerpbestemmingsplan.	De reactie wordt ter kennisgeving aangenomen.
2	Rijkswaterstaat heeft nog een aantal aandachtspunten voor het plan. Rijkswaterstaat stelt dat er beredeneerd wordt dat veel toekomstige bewoners met de trein gaan reizen omdat er een NS station in de buurt aanwezig is. Rijkswaterstaat vraagt of hier sprake van is aangezien er enkel sprinters met een frequentie van 2 keer per uur richting Amsterdam en Utrecht rijden.	Naar aanleiding van de zienswijzen heeft de gemeente in samenwerking met adviesbureau RHDHV de notitie "Mobiliteit en verkeer in het Ruimtekwartier" opgesteld. Het doel van deze notitie is het geven van een nadere toelichting en onderbouwing van de keuzes die ten aanzien van de ontwikkeling van Ruimtekwartier zijn gemaakt op het gebied van verkeer. Vooral van omwonenden hebben wij, ook in de zienswijzen, terug gekregen dat uit de stukken onvoldoende blijkt welke maatregelen genomen gaan worden en welk effect die hebben in de praktijk. Via de notitie wordt nu op één plek inzicht gegeven. Ten behoeve van het opstellen van de notitie is tevens de het verkeersmodel geactualiseerd (basisjaar 2023) zodat is gewerkt met de meest actuele verkeerscijfers. Daarnaast gaat deze notitie in op de eventuele effecten van de planontwikkeling op de verdere omgeving (Zuilense Ring, A2-aansluiting, naastgelegen woonwijken en bedrijventerreinen). In de verkeersnotitie wordt verder ingegaan op de verdere mobiliteitsbeperkende maatregelen, het stimuleren van fietsgebruik en het mobiliteitsconcept. Verder is de gemeente van mening dat het hier "slechts" gaat om een beperkt aantal verbindingen voor sprinters vormt het station Maarssen een wezenlijk (openbaar vervoers) verbinding voor tal van reizigers. Het station wordt gebruikt door inwoners, bezoeker en werknemers van binnen en buiten de gemeente. Het station is van belang voor Maarssen maar ook voor Lage Weide in Utrecht. De gemeente ziet dagelijks dat mensen gebruik maken van deze verbinding. In Ruimtekwartier zijn enkele bestaande gebouwen al omgezet naar wonen, onder ander voor studenten. Hierbij is ook te zien dat zij gebruik maken van de trein. De beoogde nieuwe bewoners van Ruimtekwartier zijn starters, eenpersoonshuishoudens en studenten (alleen toegestaan in Kwadrant wat buiten de strekking van dit bestemmingsplan ligt). Het gaat veelal om woningen voor eenpersoonshuishoudens. Zij beschikken veelal

		niet over een auto. Door autogebruik niet te stimuleren (zie hoofdstuk 6 maatregelen in de verkeersnotitie) en de bereikbaarheid van openbaar vervoer te verbeteren, stimuleert de gemeente om zo nieuwe bewoners de trein/openbaar vervoer te gebruiken en niet te kiezen voor een auto.
3	Rijkswaterstaat stelt dat een goede aansluiting op het fietsnetwerk inderdaad noodzakelijk is. Rijkswaterstaat stelt dat de manier waarop dit moet gebeuren nog niet helemaal duidelijk is en de onderbouwing waarom een goede aansluiting op het fietsnetwerk automatisch leidt tot veelvuldig fietsgebruik ontbreekt.	In de verkeersnotitie worden op verschillende plaatsen ingegaan op de wijze waarop de aansluiting op het fietsnetwerk wordt verbeterd bijvoorbeeld door het verleggen van het fietspad op de Maarssenbroeksedijk voor minder conflictpunten met de auto. De gemeente vindt dat een goede aansluiting op het fietsnetwerk mogelijk niet automatisch leidt tot veelvuldig fietsgebruik een vinden dit een opmerkelijke constatering. Niet ter discussie zal staan dat een goede aansluiting de kans op veelvuldig fietsgebruik stimuleert. Een goede aansluiting alleen is uiteraard niet voldoende. Daarom maakt het realiseren van een goede aansluiting op het fietsnetwerk onderdeel uit van een heel pakket aan maatregelen die genomen worden. Daarbij spelen ook het stimuleren van het gebruik van openbaar vervoer, veilige fietsroute, onaantrekkelijk maken van autobezit (betaald parkeren, lagere parkeernorm) en voldoende ruimte voor een overdekte stalling van fietsen een belangrijke rol. Voor een volledig overzicht van alle maatregelen wordt verwezen naar de verkeersnotitie. Naast de verkeersnotitie wordt ook in de ontwikkelkaders van de verschillende deelgebieden wordt ingezet op een aantrekkelijk verblijfsklimaat en een aantrekkelijke en veilige doorgaande route voor de fiets. Ook hiermee wordt fietsverkeer gestimuleerd
4	Rijkswaterstaat stelt dat het wat betref mobiliteit niet inzichtelijk gemaakt wordt wat de verwachte oriëntatie van de toekomstige bezoekers en bewoners zou kunnen zijn. De Rijkswaterstaat stelt dat hiervoor een inschatting gedaan kan worden op basis van vergelijkbare referentiegebieden en dat daaruit aangegeven kan worden welke consequenties dit heeft voor de aansluiting op de A2 en de A2 zelf.	Zoals aangegeven in punt 2 van deze zienswijzen gaat het om woningen die geschikt als eenpersoonshuishouden. Het gaat naast studenten en starters ook om ouderen. Vooral starters zullen, hopelijk, afkomstig zijn uit onze gemeente. De gemeente hoopt met deze plannen namelijk te kunnen voorzien in een groot deel van de woonbehoefte van onze inwoners. Dit zijn mensen die bekend zijn met de (woon)omgeving van Ruimtekwartier. Zij zullen dan naar verwachting ook georiënteerd zijn op de eigen gemeente of de randgemeenten. Familie en vrienden wonen naar waarschijnlijkheid ook in de directe omgeving, mogelijk zelfs in Maarssenbroek. De groep studenten zal hoogstwaarschijnlijk niet geheel uit onze gemeente afkomstig zijn. De oriëntatie zal vooral liggen op de onderwijsvoorzieningen in de gemeente Utrecht.
5	Rijkswaterstaat verwacht dat de beoogde ontwikkeling zal leiden tot toenemende verkeersintensiteiten richting de A2 en verzoekt dat er zoveel mogelijk ingezet wordt op mobiliteitsbeperkende maatregelen	De gemeente heeft o.a. naar aanleiding van deze zienswijzen de verkeerseffecten van de planontwikkeling voor de bredere omgeving onderzocht.

		Als gevolg van de planontwikkeling nemen de verkeersintensiteiten op de Zuilense Ring en de aansluitingen op de A2 ook toe. Het (StraVecht-)verkeersmodel voorspelt de volgende veranderingen in intensiteiten: - Zuilense Ring tussen Ruimteweg en aansluiting A2: + 1.500 voertuigen per etmaal; op een totale intensiteit van 80.400 betekent dit een relatieve toename van 1,9%; - Zuilense Ring tussen Amsterdam-Rijnkanaal en Ruimteweg: + 700 voertuigen per etmaal; op een totale intensiteit van 62.600 betekent dit een relatieve toename van 1,1%; - Aansluiting A2: maximale toename + 600 voertuigen per etmaal op zuidelijke afrit richting Zuilense Ring; op een totale intensiteit van 24.600 betekent dit een relatieve toename van 2,5%. Deze verkeerstoenames als gevolg van de planontwikkeling Ruimtekwardier zijn beperkt en zullen niet zorgen voor doorstromingsproblemen op de Zuilense Ring en/of de aansluitingen van de A2.
6	Rijkswaterstaat verzoekt om bij het vaststellen van het bestemmingsplan rekening te houden met bovenstaande aandachtspunten.	De inhoudelijke reactie wordt in de voorgaande punten behandeld.
Aanpassingen: De reactie heeft geen aanpassingen van het bestemmingsplan tot gevolg.		

4 Ambtshalve wijzigingen

Gedurende de periode tussen ontwerp en vaststelling is ook het plan door de commissie MER behandeld. Naar aanleiding van dit advies zijn er aanvullende onderzoeken uitgevoerd. Deze wijzigingen worden ook meegenomen in de ambtshalve wijzigingen. Ten opzichte van het ontwerp bestemmingsplan zijn de volgende ambtshalve wijzigingen doorgevoerd in het vast te stellen bestemmingsplan. Deze worden op hoofdlijnen hieronder beschreven:

4.1 Verbeelding

Nr	Omschrijving	Aanleiding
1	De aanduiding 'brug' bij het noordelijke plot (Venus) is aangepast van 2 aanduidingen naar 1 grotere aanduiding. Hiermee is ook de aanduiding 'verkeer' ten behoeve van de ontsluiting van deze brug mogelijk gemaakt.	Ambtshalve wijziging
2	De aanduiding 'verkeer' in bestemming Groen-1 bij het noordelijke plot (Venus) is vervangen door de 'specifieke vorm van groen - parkeren / verkeer' in de bestemming Groen -1 ten behoeve van het entreegebied van dit plot. Ook is ten behoeve van het entreegebied de aanduiding 'parkeerterrein' opgenomen in de bestemming Wonen.	Ambtshalve wijziging
3	De duiker (bestemming Groen – 1 met aanduiding 'verkeer') en de aanduiding 'brug' van het middengebied zijn aangepast. De duiker is komen te vervallen en vervangen voor de bestemming Water. De aanduiding 'brug' is versmald. Verder is ten behoeve van het entreegebied van het middengebied de aanduiding 'verkeer' en 'parkeerterrein' vervangen door 'specifieke vorm van groen - parkeren / verkeer'.	Ambtshalve wijziging
4	In het zuidelijke plot van het plangebied zijn de overige zone - overdekt 1 en overige zone - overdekt 2 komen te vervallen. Verder is het westen en het oosten van het zuidelijke plot de aanduiding 'specifieke vorm van wonen - parkeergarage 1' aangepast naar de aanduiding 'parkeerterrein'.	Ambtshalve wijziging

4.2 Regels

Nr	Omschrijving	Aanleiding
1	Het toevoegen van de begrippen: dwaalspoor, geluidsbeperkende voorziening, loopbrug en nutsvoorziening. Deze begrippen zijn ook aangepast in de artikelen waarin zij voorkomen.	Ambtshalve wijziging
2	De volgende begrippen zijn komen te vervallen: geluidsluwe buitenruimte, geluidsluwe gevel, natuurgebied Oostelijke Vechtplassen, negatief effect op een Natura 2000-gebied door stikstofdepositie, stikstofdepositie, stikstof gevoelige habitats, voorzieningen ter voorkoming van geluidhinder.	Ambtshalve wijziging
3	Wijze van meten: het meten van het bouwhoogte is de zinssnede met uitzondering van vloerpeil toegevoegd ter verduidelijk van de regels.	Ambtshalve wijziging
4	Artikel Groen – 1 is geoptimaliseerd en verduidelijkt, daarbij zijn trappen, hellingbanen en 1 kunstobject nu ook toegestaan met bijbehorende regels. De aanduiding 'parkeerterrein' is komen vervallen evenals de afwijking in de bouwregels om de bouwhoogte van een landschappelijke afdekking van parkeerplaatsen mogelijk te maken.	Ambtshalve wijziging
5	In de bestemming Water is toegevoegd dat ter plaatse van de aanduiding 'brug'; tevens voor <u>bruggen</u> en <u>duikers</u> voor verkeer in plaats van een enkele brug of duiker.	Ambtshalve wijziging

6	Artikel 8 Wonen is aangevuld met regels over balkons, entreeportalen, loopbruggen, kunstobjecten, lichtmasten, trappen en hellingbanen.	Ambtshalve wijziging
7	De regels voor andere bouwwerken (artikel 8.2.6) zijn herschreven zodat deze duidelijker leesbaar zijn. Ook is hierbij de bouwhoogte voor het opwekken van duurzame energie voor eigen of collectief gebruik en voorzieningen ter voorkoming van windhinder verhoogt naar 4 meter. Het bouwen van bouwwerken ten behoeve van geluidwerende voorzieningen is toegevoegd. De maatvoering van de onderkeldering is aangepast van 6 meter naar 1,5 meter diep.	Ambtshalve wijziging
8	De algemene aanduidingsregels zijn komen te vervallen (voorheen artikel 14)	Ambtshalve wijziging
9	Naar aanleiding van het optimaliseren, verduidelijken, aanvullen en aanpassen van de regels zijn er ook een aantal bijlagen aan de regels toegevoegd: de ontwikkelkaders, het windhinderonderzoek, het hogere waardenbesluit en de maatwerkvoorschriften en de watertoets.	Ambtshalve wijziging
10	Artikel 8.5.2 publieke voorzieningen zijn in overeenstemming gebracht met het stedenbouwkundige randvoorwaarden en de ontwikkelkaders. Hierbij is de regeling verduidelijkt dat in zowel de plinten van de gebouwen als de parkeergarages publieke voorzieningen mogelijk zijn ter plaatse van de aanduiding 'specifieke vorm van wonen - dwaalspoor' en aan de Planetenbaan (straat) en Kometenweg (straat).	Ambtshalve wijziging

4.3 Toelichting en bijlagen

Nr	Omschrijving	Aanleiding
1	In paragraaf 1.1 en 2.1 is meer uitleg gegeven waarom er op deze locatie gebouwd wordt.	Ambtshalve wijziging
2	In hoofdstuk 3 is meer uitleg gegeven waarom in het kader van een goede ruimtelijke ordening voorwaardelijke verplichtingen zijn opgenomen voor de realisatie van de groene binnentuin en de klimaatadaptatie en is de tekst op verschillende punten geactualiseerd of verduidelijkt. Dit gaat bijvoorbeeld om paragraaf 3.2 doelen en uitgangspunten, 3.4 mobiliteit en 3.5 milieu en duurzaamheid.	Ambtshalve wijziging
3	In paragraaf 4.3.1 is de onderbouwing van het provinciale beleid aangevuld met de verkeersnotitie.	Ambtshalve wijziging
4	Naar aanleiding van het advies van de MER, en het actualiseren van onderzoek is hoofdstuk 5 herschreven. Hierdoor staat er per aspect duidelijk wat er onderzocht is, wat er aangevuld is, wat de conclusie is van het onderzoek en welk gevolg dit heeft voor de regels van het bestemmingsplan.	Commissie MER en ambtshalve wijziging
5	Naar aanleiding van het optimaliseren, verduidelijken, aanvullen en aanpassen van de regels is hoofdstuk 6 planopzet herschreven. Hierdoor kan beter worden nagelezen waarvoor de regels zijn bedoeld	Ambtshalve wijziging
6	Paragraaf 7.3 is toegevoegd naar aanleiding van het advies van de commissie MER om de daadwerkelijke milieu-gevolgen van de uitvoering van de voorgenomen activiteit mogelijk te kunnen onderzoeken.	Ambtshalve wijziging
7	Paragraaf 7.4.2 is ingevuld met daarin informatie over de zienwijzen.	Ambtshalve wijziging
8	Naar aanleiding van het optimaliseren, verduidelijken, aanvullen en aanpassen van de toelichting zijn er ook een aantal bijlagen aan de toelichting toegevoegd of vervangen: akoestisch onderzoek wegverkeer, verleend hogere	Commissie MER en ambtshalve wijziging

	waardenbesluit, akoestisch onderzoek piekgeluiden, maatwerkvoorschriften, aanvulling op de MER, aanvullende quickscan natuur, aanvulling watertoets en het windhinderonderzoek.	
--	---	--

5 Staat van wijzigingen

5.1 Verbeelding

Nr	Omschrijving	Aanleiding
1	De aansluiting van de Maarssenbroeksedijk op de Burgemeester Waverijnweg wordt rechtstreeks bestemd op de verbeelding met de bestemming Verkeer en de wetgevingszone – wijzigingsgebied wordt verwijderd uit de verbeelding.	2.2
2	de bouwhoogte op de verbeelding wordt aangepast van 19 meter naar 22 meter	2.13

5.2 Regels

Nr	Omschrijving	Aanleiding
1	De regels voor de wijzigingsgebied worden verwijderd	2.2
2	Ter verduidelijking zal aan artikel /onderdeel 16.1 worden toegevoegd worden dat de parkeerplaatsen die nodig zijn voor de bestemming ook in stand worden gehouden.	2.3
3	De artikelen 8.2.8 tot en met 8.2.14 zijn aangepast om de inhoud en vorm van de voorwaardelijke verplichtingen aan te passen. De voorwaardelijke verplichtingen worden niet opgenomen als onderdeel van de bouwregels maar blijven in aangepaste vorm in stand en verwerkt bij de gebruiksregels. De regeling wordt zodanig aangepast dat er sprake is van een duidelijker regeling als zijnde voorwaardelijke verplichtingen. Dit is ook nader gemotiveerd in de toelichting.	2.3
4	Artikel 8.4.2. lid a wordt verduidelijkt en in artikel 8.4.2. lid e wordt in afwijking uitsluitend toegestaan indien de afwijking niet leidt tot een onevenredige aantasting van het woon-, werk- en leefklimaat in de directe omgeving.	2.14
5	De maatvoering van de aanduidingen (specifieke aanduiding – dwaalspoor” en “specifieke vorm van wonen – parkeergarage 1”) zijn verduidelijkt en artikel 8.2.2 is aangepast.	2.14

5.3 Toelichting en bijlagen

Nr	Omschrijving	Aanleiding
1	De toelichting wordt aangepast zodat de ontsluiting op de Burgemeester Waverijnweg rechtstreeks wordt toegestaan in plaats van via een wijzigingsbevoegdheid.	2.2
2	In de toelichting in paragraaf 6.2 wordt nader gemotiveerd waarom de voorwaardelijke verplichtingen nodig zijn in het kader van een goede ruimtelijke ordening.	2.3
3	In de toelichting wordt in nader gemotiveerd waarom de voorwaardelijke verplichtingen nodig zijn in het kader van een goede ruimtelijke ordening.	2.3
4	De bezonningsstudie wordt toegevoegd aan hoofdstuk 5 in de toelichting van het bestemmingsplan.	2.6

6 Bijlage 1 Verkeersnotitie

Mobiliteit en verkeer in het Ruimtekwartier

Nadere toelichting en onderbouwing van keuzes en analyses in het kader van de MER

(Versie 27 maart 2025)

1. Inleiding

In samenwerking met projectontwikkelaars ontwikkelt de gemeente Stichtse Vecht het Ruimtekwartier. Het Ruimtekwartier is het gebied in Maarssenbroek dat omsloten wordt door de N230 (de Zuilense Ring), de Maarssenbroeksesdijk, de Kometenweg, de Ruimtetweg, de Maarssenbroekseslag en de Amsterdamseslag. In totaal worden circa 2.500 appartementen gebouwd in de periode 2024-2028. Het gaat in dit gebied deels om transformatie van bestaande kantoorpanden tot appartementencomplexen, maar ook om sloop van aanwezige bedrijfspanden en nieuwbouw van appartementen.



Het Ruimtekwartier richt zich op één- en tweepersoonshuishoudens. Na realisatie van de woonwijk wonen ongeveer 5.000 mensen in deze wijk. Van belang is uiteraard dat het huidige wegennet van Maarssenbroek toegerust zal zijn op de komst van een dergelijk extra aantal inwoners. Hierbij moet ook rekening gehouden worden met ruimtelijke ontwikkelingen in de omgeving, die ook zorgen voor extra verkeersbewegingen over de wegen rondom het Ruimtekwartier.

In het milieueffectrapport, de MER (Royal HaskoningDHV, november 2023) zijn de verwachte verkeerseffecten van de planontwikkeling onderzocht en benoemd, enerzijds voor de autonome toekomstige situatie (zonder Ruimtekwartier), anderzijds voor het voorkeursalternatief (met Ruimtekwartier en nadere maatregelen).

In deze notitie worden nadere toelichtingen gegeven op (de keuzes voor) de mobiliteits- en verkeersaspecten van het voorkeursalternatief uit de MER, de consequenties op het gebruik van de wegen in het Ruimtekwartier en de specifieke maatregelen die ertoe bijdragen dat in de toekomst het Ruimtekwartier en ook Maarssenbroek goed bereikbaar blijven en een minimum aan overlast ontstaat voor het woonklimaat.

Daarnaast gaat deze notitie in op de eventuele effecten van de planontwikkeling op de verdere omgeving (Zuilense Ring, A2-aansluiting, naastgelegen woonwijken en bedrijventerreinen), naar aanleiding van vragen in de Zienswijzen.

2. De kaders bij het opstellen van de maatregelen en het gehanteerde verkeersmodel

Het opstellen van de passende maatregelen (push en pull-maatregelen) in het kader van de ontwikkeling van het Ruimtekwartier is gedaan aan de hand van een aantal kaderstellende beleidsdocumenten van de gemeente Stichtse Vecht. Deze worden in de volgende subparagrafen benoemd en kort toegelicht. Ook wordt in dit hoofdstuk het gebruikte verkeersmodel genoemd als ook de input waarmee het verkeersmodel de toekomstige belasting van het wegennet van het Ruimtekwartier heeft berekend.

2.1 Gemeentelijk mobiliteitsbeleid (GVVP-2013 en Omgevingsvisie)

De gemeente Stichtse Vecht heeft haar verkeer- en vervoerbeleid vastgelegd in het Gemeentelijk Verkeer- en VervoerPlan, het GVVP uit 2013¹. Het GVVP van de gemeente Stichtse Vecht kent 12 pijlers. Ten aanzien van te treffen verkeersmaatregelen om het Ruimtekwartier mogelijk te maken zijn deze pijlers samen te vatten in de volgende 4 thema's:

- *Duurzaam*
Daar waar mogelijk wordt ingezet op het gebruik van alternatieven voor de auto en vormen van milieuvriendelijk vervoer van mensen en goederen.
- *Bereikbaar*
Een robuust wegennet dat de bereikbaarheid te allen tijde garandeert.
- *Leefbaar*
Ten aanzien van luchtkwaliteit en geluidsniveaus worden minimaal de daarvoor wettelijk geldende normen aangehouden.
- *Verkeersveilig*
De doelstelling ten aanzien van verkeersveiligheid is in het GVVP-2013 gesteld om jaarlijks een reductie van 2% te bewerkstelligen ten opzichte van het referentiejaar 2011.

De verkeersmaatregelen die worden ingezet voor de komst van het Ruimtekwartier zijn allemaal gebaseerd op één of meer van deze pijlers.

In de *Omgevingsvisie Stichtse Vecht*, eind 2021 vastgesteld, is één van de thema's "een goede bereikbaarheid in een steeds vollere regio". Centraal staat de balans tussen bereikbaarheid aan de ene kant en leefbaarheid en gezondheid aan de andere kant. De visie wordt ingevuld door de volgende componenten:

- Inzetten op duurzame en schone vormen van vervoer, met name de fiets.
- Voor langzaam verkeer de barrières verminderen en rechtstreekse routes maken.
- Bezoekers via Groene Poorten over laten stappen op schone, duurzame en stille vervoersvormen
- Lokaal en recreatief fietsgebruik stimuleren met fijnmazig en compleet routenetwerk.
- Herbezinning op wegontwerp waarbij langzaam verkeer belangrijker wordt.
- Het gebruik van de stations intensiveren en zorgen voor een doelmatig OV-netwerk. De kernen, bedrijventerreinen en werklocaties zijn goed bereikbaar met zowel het OV, de auto als de fiets.
- Rust oostelijke en westelijke veenweidegebieden koesteren en bij ontwikkelingen verbeteren.

Verdere uitwerking en concretisering van deze visie moet plaatsvinden in het Mobiliteitsprogramma en daaraan gekoppelde uitvoeringsprogramma's.

2.2 Stedenbouwkundig kader en randvoorwaarden

In november 2019 zijn door het college van B&W van Stichtse Vecht het *Stedenbouwkundig kader & randvoorwaarden* vastgesteld. Naast het vaststellen van een aantal stedenbouwkundige uitgangspunten voor de ontwikkeling van het Ruimtekwartier heeft het college ook bepaald dat de in

¹ Inmiddels is de gemeente Stichtse Vecht bezig het verkeers- en vervoerbeleid te actualiseren middels een nieuw Mobiliteitsprogramma. Zolang dit bestuurlijk niet is vastgesteld, is het GVVP uit 2013 nog vigerend beleid.

het GVP-2013 genoemde parkeernormen voor het Ruimtekwartier niet van toepassing zijn en dat hiervoor maatwerk geleverd moet worden. Hiervoor gelden de volgende argumenten:

- *Ligging ten opzichte van openbaar vervoer*

Het Ruimtekwartier is goed ontsloten door het openbaar vervoer. De bushaltes Maarssenbroek/Planetenbaan liggen in het hart van het Ruimtekwartier, waarmee de toegang tot het openbaar vervoer laagdrempelig is. De buslijnen 38 en 48 bieden beiden viermaal per uur de gelegenheid om naar het treinstation van Maarssen te reizen, twee- tot viermaal per uur naar Utrecht Centraal en tweemaal per uur richting Nieuwegein. Vanuit het NS-station Maarssen zijn de centra van de steden Utrecht en Amsterdam binnen een half uur bereikbaar.

Op de fiets is het NS-station Maarssen vanuit het Ruimtekwartier in 4 minuten bereikbaar.

- *Differentiatie doelgroepen*

Het Ruimtekwartier richt zich op specifieke doelgroepen (jongeren, (jonge) alleenstaanden, starters op de woningmarkt, senioren). Bekend is dat het autobezit onder deze groepen mensen lager is dan van andere typologieën gezinssamenstellingen. Belangrijk hierbij is dat in de toewijzingsvoorwaarden van de wooncomplexen in het Ruimtekwartier hiervoor voorwaarden worden opgenomen.

De woninggrootte van de te bouwen appartementen laten een huishouden van meer dan 2 personen in feite al niet toe.

- *Bezoekersparkeren*

Gebruikelijk in Nederland is dat voor het parkeren van bezoekers een norm wordt gehanteerd van 0,3 parkeerplaats per woning. Het college heeft in november 2023 besloten dat deze norm kan worden verlaagd naar 0,2 (onder voorwaarde dat optimale uitwisselbaarheid van de aanwezige parkeerplaatsen mogelijk is).

- *Mobiliteitsconcepten*

Deelauto concepten zorgen voor een reductie van de parkeervraag. Het stijgende bezit en gebruik van e-bikes kan ook leiden tot een lager autobezit. Een e-bike is voor woon-werkverkeer richting bijvoorbeeld het centrum van Utrecht een goede optie. Dit betekent dat bij de ontwikkeling van de appartementencomplexen rekening is gehouden met het faciliteren van voorzieningen als veilige, overdekte fietsenstallingen met oplaadmogelijkheden voor e-bikes.

2.3 Parkeren in het Ruimtekwartier, het Mobiliteitskader

Het *Mobiliteitskader Ruimtekwartier* (Goudappel Coffeng, maart 2023) is een nadere uitwerking van hetgeen in *Stedenbouwkundig kader & randvoorwaarden* is aangegeven, dat het realistisch is om van de in het GVP-2013 genoemde parkeernormen af te wijken. Dit document is door het college van B&W in mei 2023 vastgesteld en daarmee vigerend beleid voor de ontwikkeling van het Ruimtekwartier. In het *Mobiliteitskader Ruimtekwartier* worden voorwaarden nader uitgewerkt om alternatieven voor het gebruik van de auto optimaal te benutten en daarmee een lage en dwingende parkeernorm te hanteren voor de ontwikkeling van het Ruimtekwartier.

In hoofdstuk 5 van deze notitie wordt nader ingegaan op de parkeersituatie in het Ruimtekwartier.

2.4 Verkeersmodellering

Om de consequenties van de komst van het Ruimtekwartier en voorgestelde verkeersmaatregelen voor het bestaande wegennet inzichtelijk te maken is in het kader van de MER gebruik gemaakt van het *Verkeersmodel Regio Utrecht* (VRU 3.4). Dit is een multimodaal verkeersmodel dat een op basis van diverse gedragsmodellen de wijzigingen in verkeersstromen inzichtelijk maakt van enerzijds de uitvoering van ruimtelijke plannen (bijvoorbeeld bouw van woningen en bedrijven of uitbreidingen van industrieterreinen) en anderzijds ingrepen in het wegennet (bijvoorbeeld een nieuwe verbinding). Ten

tijde van het opstellen van de MER was dit model, het VRU 3.4, het meest actuele model voor het gemeentelijk verkeerssysteem.

In de directe omgeving van het Ruimtekwartier staat een aantal ruimtelijke ontwikkelingen op stapel, die bij het doorrekenen van de toekomstige belasting van het wegennet in het verkeersmodel zijn meegenomen:

- Haagstede: op de lege kavel naast het Ruimtekwartier worden circa 150 woningen en mogelijk een gezondheidscentrum gerealiseerd;
- Bisonspoor, ontwikkeling commerciële voorzieningen, vergroten winkelaanbod en woningbouw: ca. 11.903 m² bvo voorzieningen en ca. 850 woningen;
- Haarrijnseplas, ontwikkeling ca. 690 woningen, aan de overzijde van de A2;
- Komst van logistieke dienstverlener Goodman aan de Nijverheidsweg in Maarssen, 25.000m² distributiecentrum, ter vervanging van de bestaande drukkerij;
- Ingebruikname van het nieuwe distributiecentrum aan de Industrieweg in Maarssen (voormalig CEVA-complex), 30.000 m² distributiecentrum van Albert Heijn;
- Alle overige in- en uitbreidingsplannen in de gemeente Stichtse Vecht en de gehele regio Utrecht.

Inmiddels is een nieuw verkeersmodel in gebruik genomen door de gemeente Stichtse Vecht: het 'StraVecht' model. Dit model is een actualisatie van het verkeersmodel voor de gemeente (gebruikelijk dat dit eens in de zoveel jaar plaatsvindt) en kent als basisjaar 2023. Figuur 1 op de volgende pagina geeft een weergave van de door het nieuwe StraVecht verkeersmodel berekende verkeersintensiteiten op de wegen in en rond het plangebied. De getoonde getallen betreffen etmaalintensiteiten, het aantal voertuigen voor een gemiddelde werkdag, in het planjaar 2030 op de verschillende wegvakken. De getoonde kleuren geven 'intensiteitsklassen' aan (zo wordt roze/rood gebruikt voor de wegvakken met een intensiteit tussen de 5.000 en 10.000 voertuigen per etmaal). Deze kleuren zeggen dus niets over de mate van drukte of congestie van een weg. Als losse bijlage (Bijlage 2) zijn een tweetal plots vanuit het verkeersmodel toegevoegd, waarin de (berekende) verkeersintensiteiten zijn geprojecteerd voor de toekomstige situatie zonder realisatie Ruimtekwartier (2040 autonoom) en de toekomstige situatie inclusief Ruimtekwartier (2040 planvariant).

Getoetst is of de effectanalyses en de bevindingen ten aanzien van het aspect 'verkeer', zoals gesteld in de MER op basis van het verkeersmodel VRU 3.4, gelijk blijven of anders worden op basis van het nieuwe verkeersmodel:

- De voorspelde intensiteiten van het nieuwe verkeersmodel wijken soms af van de intensiteiten zoals berekend door het eerder toegepaste (VRU-)model. Op sommige wegen liggen de verkeersintensiteiten wat lager, op andere wegen wat hoger. In de bijlage van deze notitie is een overzicht gegeven van de verkeersintensiteiten die in het MER gehanteerd zijn, waarin de waarden op basis van het VRU-model zijn afgezet tegen de waarden zoals berekend door het nieuwe StraVecht-model.
- De verschuivingen in intensiteiten die optreden als gevolg van de planontwikkeling Ruimtekwartier zijn vergelijkbaar, waarbij het nieuwe (StraVecht-)model de verschuivingen op alle wegvakken wat minder zijn dan het eerdere model voorspelde. Met andere woorden, het verkeerseffect van de planontwikkeling is lager. De wegen waar wijzigingen plaatsvinden zijn niet anders in de beide modellen.
- Direct rond het plangebied voorspelt het nieuwe (StraVecht-)model juist hogere intensiteiten in de Referentievariant (toekomstvariant zonder planontwikkeling). Dit speelt met name op en rond het kruispunt Ruimtweg – Planetenbaan – Maarssenbroekseslag. In paragraaf 5.6 wordt nader ingezoomd op dit kruispunt.
- Andere kritische locaties of afwijkende effecten zijn niet voorzien ten opzichte van het in de MER gestelde.



Figuur 1: Beeld vanuit StraVecht verkeersmodel: intensiteiten op wegvakken in plangebied en omgeving

3. Verkeerseffecten in de wijdere omgeving

In de MER is niet specifiek ingegaan op de verkeerseffecten van de planontwikkeling voor de wijdere omgeving.

3.1 Zuilense Ring/aansluiting A2

Als gevolg van de planontwikkeling nemen de verkeersintensiteiten op de Zuilense Ring en de aansluitingen op de A2 ook toe. Het (StraVecht-)verkeersmodel voorspelt de volgende veranderingen in intensiteiten:

- Zuilense Ring tussen Ruimteweg en aansluiting A2: + 1.500 voertuigen per etmaal; op een totale intensiteit van 80.400 betekent dit een relatieve toename van 1,9%;
- Zuilense Ring tussen Amsterdam-Rijnkanaal en Ruimteweg: + 700 voertuigen per etmaal; op een totale intensiteit van 62.600 betekent dit een relatieve toename van 1,1%;
- Aansluiting A2: maximale toename + 600 voertuigen per etmaal op zuidelijke afrit richting Zuilense Ring; op een totale intensiteit van 24.600 betekent dit een relatieve toename van 2,5%.

Deze verkeerstoeenames als gevolg van de planontwikkeling Ruimtekwartier zijn beperkt en zullen niet zorgen voor doorstromingsproblemen op de Zuilense Ring en/of de aansluitingen van de A2.

3.2 Lage Weide

De planontwikkeling Ruimtekwartier zorgt ook voor een toename van verkeer op de wegen tussen Lage Weide en Maarssenbroek. Het (StraVecht-)verkeersmodel voorspelt de volgende veranderingen in intensiteiten:

- Lageweidse slag: + 1.500 voertuigen per etmaal; op een totale intensiteit van 15.500 betekent dit een relatieve toename van 9,8%;
- Atoomweg: + 1.500 voertuigen per etmaal; op een totale intensiteit van 13.100 betekent dit een relatieve toename van 11,8%.

Deze toenames zijn substantieel en vragen nadere aandacht, om te waarborgen dat de kruispunten op deze ontsluitingsweg de toekomstige verkeersvraag kan verwerken en de doorstroming gewaarborgd blijft². Dit is niet op voorhand met zekerheid te zeggen.

3.3 Woonwijk Bloemstede

De woonwijk Bloemstede grenst aan het plangebied, aan het noordelijk deel van de Ruimteweg en de Maarssenbroekseslag. Met name voor de geluidseffecten is dit relevant. Beschouwen we de verschillende wegvakken, mede op basis van de berekeningen van het (StraVecht-)verkeersmodel:

- Op de Ruimteweg tussen de Burgemeester Waverijnweg en de Kometenweg is een afname van circa 1.000 voertuigen per etmaal voorzien (resultierend in 19.500 voertuigen per etmaal in planvariant 2030). Dit komt met name door de afsluiting van de Kometenweg, waardoor verkeer andere routes gaat nemen.
- Op de Ruimteweg tussen de Kometenweg en de Maarssenbroekseslag is een toename van circa 800 voertuigen per etmaal voorzien (resultierend in 18.900 voertuigen per etmaal in planvariant 2030). Deze toename is het gevolg van het extra verkeer als gevolg van de planontwikkeling plus de gewijzigde routes van een deel van het verkeer als gevolg van de beoogde infrastructurele maatregelen.
- Op de Maarssenbroekseslag is een toename van circa 1.200 voertuigen per etmaal voorzien (resultierend in 18.500 voertuigen per etmaal in planvariant 2030). Ook deze toename is het gevolg van het extra verkeer als gevolg van de planontwikkeling plus de gewijzigde routes van een deel van het verkeer als gevolg van de beoogde infrastructurele maatregelen.

² Dit effect (verkeerstoeename op Atoomweg en Lageweidse Slag) is in het StraVecht-model duidelijk groter dan in het in de MER toegepaste VRU-model.

4. Bestaande verkeersknelpunten in en om het Ruimtekwartier

Voordat gestart is met de doorrekeningen met het verkeersmodel om de toekomstige belasting van het wegennet in beeld te brengen als gevolg van de realisatie van het Ruimtekwartier, is een analyse gemaakt van bestaande verkeersknelpunten in en in de omgeving van het Ruimtekwartier.

Deze analyse is gedaan aan de hand van een schouw van de wegen in en om het Ruimtekwartier en aan de hand van gesprekken met de leden van de klankbordgroep Ruimtekwartier. Daarnaast is ook gebruik gemaakt van de kennis en ervaring van het gebied van de mensen die bezig zijn met de ontwikkeling van het Ruimtekwartier. Hieruit volgden de volgende knelpunten:

- De drukte en daarmee samenhangende verkeersonveiligheid op en bij de dicht elkaar gelegen kruispunten van de Maarssenbroeksedijk met de Kometenweg en de Nijverheidsweg, in samenhang met de verkeersbewegingen van en naar de Lidl en de Boni. Zie ook onderstaande foto;
- Gevaarlijke fietsoversteken in de Maarssenbroeksedijk bij de Nijverheidsweg en bij de Industrieweg;
- Geluidsbelasting in Bloemstede (met name voor de woningen die grenzen aan de Ruimtetweg);
- Filevorming tijdens de spits op de Ruimtetweg (met name ter hoogte van de aansluiting met de Maarssenbroekseslag);
- Gevaarlijke oversteekbewegingen van voetgangers over de Ruimtetweg tussen het Kwadrant en Planetenbaan, bij gebrek aan een oversteekvoorziening.



In het volgende hoofdstuk is uiteengezet welke maatregelen voorzien zijn, aanpassingen aan de huidige situatie, om deze knelpunten op te lossen en een goed functionerende verkeerssituatie te waarborgen in en rondom het toekomstige Ruimtekwartier.

5. De maatregelen

In dit hoofdstuk worden de voorgenomen aanpassingen aan het wegennet in en om het Ruimtekwartier per locatie genoemd en wordt aangegeven waarom hiervoor gekozen is. Telkens zijn de doelen van het GVP-2013 (duurzaam, verkeersveilig, bereikbaar en leefbaar) leidend geweest. Daarnaast zijn ook het *Mobiliteitsconcept Ruimtekwartier* en *Stedenbouwkundig kader & Randvoorwaarden*, daar waar van toepassing, in de uitwerking van de maatregelen betrokken.

Deze maatregelen vormen onderdeel van de planvorming. Na de afronding van de MER (november 2023) is verdergegaan met de nadere specificatie en uitwerking van deze maatregelen. Nadere kruispuntanalyses zijn uitgevoerd om te bepalen welke opstelstroken nodig zijn op de kritische kruispunten, om de verwachte verkeersstromen in de toekomst te kunnen verwerken en initiële schetsontwerpen voor de nieuwe situaties zijn gemaakt.

5.1 Herinrichting Maarssenbroeksedijk + aansluiting Maarssenbroeksedijk op de Burgemeester Waverijnweg + afsluiting Kometenweg

De Maarssenbroeksedijk is de weg die een aantal ingrijpende aanpassingen krijgt in de nabije toekomst:

- Opheffen van fietspad aan oostzijde van de weg en aanleg van 4,5m breed tweerichtings fietspad aan de westzijde;
- Afsluiten aansluiting Kometenweg op de Maarssenbroeksedijk voor gemotoriseerd verkeer;
- Aansluiten van de Maarssenbroeksedijk op de Burgemeester Waverijnweg (met aanleg van een fietstunnel onder de Maarssenbroeksedijk voor fietsverkeer in de richting van Maarssen-dorp).

Met deze aanpassingen wordt met name de verkeersveiligheid voor de fietsers, maar ook voor het gemotoriseerd verkeer op de Maarssenbroeksedijk sterk verbeterd. Zij hoeven elkaar minder te kruisen en er ontstaat een duidelijkere, eenvoudigere verkeersstructuur voor alle weggebruikers.

In het GVP-2013, het *Mobiliteitsconcept Ruimtekwartier* en ook het *Stedenbouwkundig kader & Randvoorwaarden* kiest de gemeente Stichtse Vecht voor het inzetten op alternatieven voor de auto en het faciliteren van het gebruik van de fiets als alternatief voor de auto. Met de keuze om het fietspad langs de Maarssenbroeksedijk naar de overzijde te leggen, ontstaat een snelle, directe, comfortabele en verkeersveilige route (als gevolg van afsluiting Kometenweg en afsluiting Planetenbaan) naar het NS-station/Bisonspoor/Maarssen-dorp. Dit wordt onder andere ook als voorwaarde beschouwd om de GVP-2013 parkeernormen te verlagen (zie ook hoofdstuk 6). Ook is dit in lijn met het *Mobiliteitskader Ruimtekwartier*, door een kwalitatief goede en veilige ontsluiting te bieden voor het Ruimtekwartier en zo nieuwe bewoners 'maximaal' te stimuleren duurzame vormen van mobiliteit te gebruiken.

Ook past opwaardering van dit fietspad tot een veilig, comfortabel en voldoende breed fietspad in de regionale visie, waar door de provincie de verbinding over de Maarssenbroeksedijk onderdeel uitmaakt van het 'regionale fietsnetwerk'.

Het afsluiten van de Kometenweg op de Maarssenbroeksedijk voor alle gemotoriseerd verkeer betekent met name een wijziging in de aan- en afrijroute voor verkeer afkomstig van de N230/A2. Behalve de op het bedrijventerrein Maarssenbroeksedijk aanwezige detailhandel, zijn de daar gevestigde bedrijven veelal nationaal- en internationaal gericht. Een aanzienlijk deel van het bestemmingsverkeer kan in de toekomst niet meer via de Ruimtetweg en Kometenweg naar het bedrijventerrein rijden, maar moet kiezen voor de Meteorenweg (gemeente Utrecht). Met de ingebruikname van de panden van Goodman (Nijverheidsweg) en Albert Heijn (Industrieweg) nemen de transportbewegingen naar dit bedrijventerrein in de nabije toekomst toe. Hoewel de verkeersintensiteit op de Ruimtetweg toeneemt, als gevolg van de komst van het Ruimtekwartier, neemt de druk op de Ruimtetweg minder toe dan wanneer de Kometenweg wel aangesloten blijft op de Maarssenbroeksedijk.

Een andere belangrijke keuze om de Kometenweg af te sluiten is dat dit zorgt voor een strikte scheiding van bedrijventerrein Maarssebroek en het Ruimtekwartier. Dit zorgt voor een prettig woonklimaat in het Ruimtekwartier en draagt daarnaast ook positief bij aan de geluidssituatie voor Bloemstede.

Een belangrijk effect van het afsluiten van de Kometenweg is ook dat het gevaarlijke bajonetkruispunt Kometenweg/Maarssebroeksedijk/Nijverheidsweg wordt opgeheven. Zeker ook in combinatie met het verleggen van het fietspad aan de Maarssebroeksedijk kent dit kruispunt in de toekomst op deze manier duidelijk minder conflictpunten en daarmee een verbetering voor de weggebruiker en de verkeersveiligheid.

In Figuur 2 is een deel van het voorlopig schetsontwerp van de aangepaste Maarssebroeksedijk weergegeven, waarbij ook de afsluiting van de Kometenweg zichtbaar is.



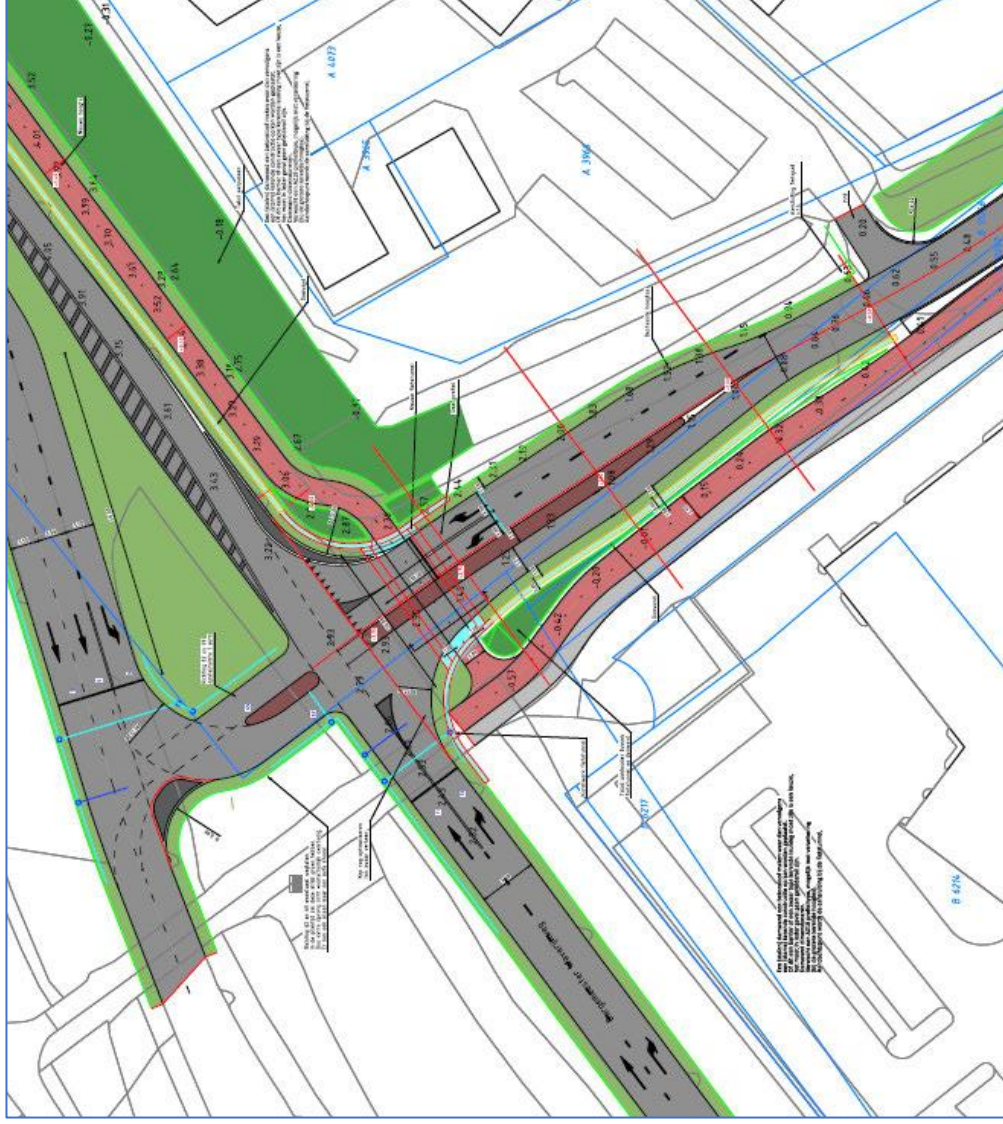
Figuur 2: Schetsontwerp aansluiting Maarssebroeksedijk - Kometenweg

Met het afsluiten van de aansluiting van de Kometenweg op de Maarssebroeksedijk voor gemotoriseerd verkeer ontstaat de noodzaak voor een nieuwe ontsluiting van het bedrijventerrein Maarssebroeksedijk (gebied tussen spoorlijn, Maarssebroeksedijk en de N230). Ook draagt deze ingreep voor een duidelijkere, eenvoudigere en daarmee veiligere verkeersstructuur voor alle weggebruikers.

De Maarssebroeksedijk wordt daarom aangesloten op de Burgemeester Waverijnweg met een volledige T-kruising, voorzien van verkeerslichten. Met deze verbinding wordt het vrachtverkeer gestimuleerd de hoofdwegenstructuur te gebruiken en zo min mogelijk wegen als de Maarssebroeksedijk. De ontwikkelingen met meer vrachtverkeer op de Maarssebroeksedijk (met name als gevolg van de komst van Goodman) versterken dit nog verder. Verkeer vanaf Goodman rijdt

rechtsaf richting de Burg. Waverijnweg. Verkeer vanaf de bedrijven aan de Industrierweg zal naar verwachting linksaf rijden, richting Meteorenweg.

In Figuur 3 is het initiële schetsontwerp voor het nieuwe kruispunt Maarssenbroeksedijk/Burg. Waverijnweg weergegeven.



Figuur 3: Schetsontwerp nieuwe aansluiting Maarssenbroeksedijk – Burg. Waverijnweg

5.2 Ruimteteweg

Het wegprofiel van de Ruimteteweg tussen de Burgemeester Waverijnweg en de Meteorenweg wordt teruggebracht van 2x2 rijstroken naar 2x1 rijstrook, vanuit de wens de verkeersruimte (de hoeveelheid asfalt) te beperken. Voor het afwikkelen van de verkeersintensiteiten is het niet noodzakelijk op de wegvakken een 2x2 profiel te hebben. Het aantal opstelstroken op de kruispunten bepaalt of de afwikkeling c.q. doorstroming van het verkeer voldoende is. De onderlinge afstanden tussen de kruispunten maken het mogelijk terug te gaan naar enkele rijstroken per rijrichting en zo de verkeersruimte te beperken. Reductie van het aantal opstelstroken bij het kruispunt Ruimteteweg/Kometenweg, als gevolg van de afsluiting van de Kometenweg verderop, maakt dit nog gemakkelijker. Het verwijderen van de buitenste rijstroken van de Ruimteteweg komt bovendien de geluidssituatie in de wijk Bloemstede ten goede. Ook de nadere optimalisatievariant (zie hoofdstuk 3) heeft hier nog een positief effect, omdat de verkeersintensiteiten in die situatie nog afnemen met ruim 1.000 voertuigen per etmaal.

In Figuur 4 is een deel van het voorlopig schetsontwerp van de aangepaste Ruimteteweg weergegeven, waarin ook de aanpassing bij het kruispunt Ruimteteweg/Kometenweg te zien is.



Figuur 4: Schetsontwerp aanpassing Ruimteweg

5.3 Planetenbaan

De Planetenbaan, op het terrein van het Ruimtekwartier, wordt heringericht en verbreed tot een tweerichtingenstraat. De weg kent in de toekomst alleen een aansluiting (in twee richtingen dus) op de Ruimteweg.

Aan de zijde van de Maarssebroeksedijk wordt de Planetenbaan afgesloten voor gemotoriseerd verkeer, met uitzondering voor calamiteitendiensten. Dit zorgt ervoor dat het tweerichtingenfietspad langs de Maarssebroeksedijk hier geen conflictpunt heeft. Dat draagt bij aan een snelle, verkeersveilige en directe fietsverbinding voor gebruikers met bestemmingen in Maarssen maar ook in Lage Weide.

5.4 Oversteekvoorziening Ruimteweg

Als onderdeel van het plan Ruimtekwartier is voorzien dat er een brug gaat komen voor langzaam verkeer die het Kwadrant (deelgebied Neptunus) verbindt met de overzijde van de Ruimteweg. Op dit moment is er geen oversteekvoorziening voor voetgangers. Na de transformatie van de Fujitsu-toren naar studentenappartementen werd er al wel veelvuldig overgestoken door (nieuwe) bewoners van de studentenflat, zie foto.



Dit oversteekgedrag geeft grote veiligheidsrisico's, is ongewenst en vraagt een directe oplossing. Een adequate gelijkvloerse oversteekvoorziening is hiervoor de meest wenselijke maatregel. De gemeente heeft als tijdelijke oplossing barrières geplaatst om ter plaatse de Ruimteweg terug te brengen naar 2x1 rijstrook en een voetpad gemaakt aan de overzijde van de weg, zodat voetgangers veiliger kunnen oversteken, zie onderstaande foto.



Het structureel terugbrengen van het profiel van de Ruimteweg naar 2x1 rijstrook is gezien de verwachte verkeersintensiteiten (planvariant 2030) helaas niet haalbaar. Aangezien de realisatie van de langzaam verkeersbrug nog enkele jaren zal duren is in de planvorming nu rekening gehouden met de mogelijkheid een oversteekvoorziening te maken bij het kruispunt met de verkeerslichten (zie 5.6). De routing van en naar deze oversteek binnen het gebied moet nog nader gedetailleerd worden.

5.5 Ontsluiting Kwadrant

Het deelgebied Kwadrant is in de bestaande situatie aan twee zijden ontsloten voor gemotoriseerd verkeer: aan de zijde van de Ruimteweg en aan de zijde van de Maarssebroekseslag. Niet alle verkeersbewegingen zijn mogelijk. Zo kan verkeer vanuit de uitrit van het Kwadrant zowel aan de

Ruimteweg en aan de Maarssenbroekseslag alleen rechtsaf. Om te voorkomen dat auto's vanuit het Kwadrant op het kruispunt met de Ruimteweg een U-turn (blijven) maken, is voorzien de uitrit aan de zijde van de Maarssenbroekseslag aan te passen, zodat automobilisten direct linksaf kunnen, richting Zuulense Ring en A2. Figuur 5 geeft het initiële schetsontwerp van de aangepaste aansluiting van het Kwadrant op de Maarssenbroekseslag.



Figuur 5: Schetsontwerp aangepaste aansluiting Kwadrant op Maarssenbroekseslag

5.6 Kruispunt Ruimteweg/Planetenbaan/Planetenbaan/Maarssenbroekseslag

Onder meer voor het kruispunt Ruimteweg/Planetenbaan/Maarssenbroekseslag is op basis van nadere kruispuntanalyses beschouwd welke kruispunt lay-out nodig is om de voorspelde verkeersintensiteiten te verwerken. Op basis van kruispuntstromen in de ochtend- en avondspitsperiode, berekend in het verkeersmodel voor de toekomstige situatie, is dit gedaan met behulp van het programma COCON. Hierbij is rekening gehouden met het tweerichtingsverkeer op de Planetenbaan. Bepaald is het benodigd aantal rijstroken en de lengtes hiervan om binnen acceptabele cyclustijden (120 seconden in de spitsperiodes) het verkeer te kunnen afwikkelen.

Dit heeft geleid tot enkele aanpassingen in de lay-out van het kruispunt. In Figuur 6 is het initiële schetsontwerp van het aangepaste kruispunt weergegeven, waarop ook de voetgangersoversteekplaats is aangeduid, aan de zuidkant van het kruispunt. Ook is (ten opzichte van de bestaande situatie) een linksafvak toegevoegd vanuit de noordzijde van de Ruimteweg, richting Planetenbaan.



Figuur 6: Schetsontwerp kruispunt Ruimtetweg – Maarssebroekseslag - Planetenbaan

Zoals in paragraaf 2.4 aangegeven leiden de voorspelde verkeersintensiteiten volgens het nieuwste verkeersmodel (StraVecht) tot mogelijke afwikkelingsproblemen op het kruispunt van de Ruimtetweg met de Maarssebroekseslag / Planetenbaan. Met de vormgeving met opstelstroken conform Figuur 6 zouden de intensiteiten op een goede manier verwerkt moeten kunnen worden. Compacter maken van het kruispunt en bijdragen aan de wens minder asfalt en meer groen te realiseren is op deze locatie niet mogelijk.

5.7 Ambities op termijn

5.7.1 Ontsluiting naar Floraweg

Naast de ontwikkeling van het Ruimtekwardier voorspelt het verkeersmodel groei van het verkeer op dit kruispunt als gevolg van ontwikkeling op het achterliggende industrieterrein, maar ook vanuit Lage Weide. Op langere termijn ligt hiervoor mogelijk een oplossing in een variant, waarin het mogelijk wordt gemaakt vanaf de Zuilense Ring via de Amsterdamseslag linksaf te slaan richting de Floraweg. Dit zorgt ervoor dat verkeer naar de westelijke woonwijken van Maarssebroek (Boommeste, Fazantenkamp, Reigerskamp, e.d.) niet via de Ruimtetweg hoeven te rijden, maar een directe verbinding beschikbaar hebben. In Figuur 7 is deze nieuwe verbinding aangegeven. Het kruispunt tussen de Amsterdamseslag en de Floraweg, nu nog een voorrangskruispunt, zal in de nieuwe situatie met verkeerslichten uitgerust moeten worden om het verkeer goed en veilig af te wikkelen.



Figuur 7: Variant met linksafer vanaf Amsterdamseslag naar Floraweg

Berekeningen met het StraVecht-verkeersmodel laten zien dat deze variant gunstige verkeerseffecten heeft, met kortere en logische routes en minder verkeersknelpunten. Op korte termijn is deze variant echter nog niet realiseerbaar.

Nadere detaillering en optimalisatie van het kruispunt Ruimtweg/Planetenbaan/Maarssebroekseslag gaat in het volgende stadium van het project nog plaatsvinden.

Ook de nadere detaillering van het exacte type woningen (en bijbehorende autogebruik) binnen Planetenbaan zijn hierop van invloed. De verwachting in de laatste planvorming is dat op basis van keuzes van woningtype en doelgroepen de parkeerbehoefte en ook de verkeersgeneratie voor dit deel lager zal uitvallen, hetgeen ook positief bijdraagt aan de verkeersafwikkeling op dit kruispunt.

5.7.2 Fietsroute langs N230

In de planvorming voor het Ruimtekwartier is ook voorzien in een fietsroute langs de N230 door het gebied. Dit fietspad zou een directe en aangename verbinding moeten bieden tussen de Maarssebroeksedijk en de Ruimtweg, deze kruisend via een brugverbinding, en vervolgens ook via het Kwadrant doorverbonden naar de gebiedsontwikkeling Haagstede, via een tunnel onder de Amsterdamseslag door. Figuur 8 geeft een beeld van deze beoogde verbinding.

Deze verbinding koppelt de verschillende deelgebieden van het Ruimtekwartier aan de andere buurten binnen Maarssebroek en de omgeving. Daarnaast past deze verbinding ook in het provinciale fietsnetwerk en wordt hiermee een doorgaande fietsverbinding langs de N230, de Zuilen Ring gerealiseerd. In de MER is deze voorgenomen nieuwe fietsverbinding meegenomen.

Nadere uitwerking van deze verbinding en afstemming met provincie en naastgelegen planontwikkeling vindt plaats. Op basis hiervan zal een nader ontwerp van de verbinding volgen.



Figuur 8: Opzet fietsnetwerk Ruimtekwartier inclusief nieuwe verbinding langs N230 (bron: Groen-blauw casco document, augustus 2023)

5.8 Tijdplanning maatregelen

De tijdsplanning voor de realisatie van de maatregelen aan de infrastructuur in en rond het Ruimtekwartier loopt van mei 2025 tot voorjaar 2030. Deze planning kan bijgesteld (moeten) worden onder invloed van de voortgang in procesmatige stappen met betrekking tot de planontwikkeling.

De nu voorziene volgorde van de tijdsplanning van de in deze notitie genoemde infrastructuurele maatregelen is als volgt:

- Aanpassing kruispunt Ruimteweg – Planetenbaan – Maarssenbroekseslag;
- Aanleg nieuwe fietsinfrastructuur tussen Haagstede, Ruimteweg en Maarssenbroeksedijk;
- Aanleg nieuw kruispunt Maarssenbroeksedijk – Burg. Waverijnweg;
- Afsluiten ('knippen') Kometenweg;
- Herinrichting Maarssenbroeksedijk (aangepast profiel);
- Aanpassing profiel Ruimteweg.

5.9 Borging

De bestaande wegprofielen zijn gelegen in het geldende bestemmingsplan "Maarssenbroek Werkgebied" en zijn voorzien van de bestemming verkeer. Aanpassingen aan de wegprofielen vinden plaats binnen deze bestemming en de daar geldende regels. Daarnaast voorziet het bestemmingsplan "Ruimtekwartier" in het benodigde kader om de aansluiting van de Maarssenbroeksedijk op de Burgemeester Waverijnweg te realiseren. In het bestemmingsplan "Ruimtekwartier" worden ook regels en voorwaarden opgenomen voor wat betreft parkeren en de ontsluiting van de woonvlakken.

6. Parkeersituatie in het Ruimtekwartier

Binnen de deelgebieden worden parkeerplaatsen voorzien voor bewoners en bezoekers. Het *Mobiliteitskader Ruimtekwartier* (Goudappel, maart 2023) is een nadere uitwerking van hetgeen in *Stedenbouwkundig kader & randvoorwaarden* is aangegeven, dat het realistisch is om van de in het *GVVP-2013* genoemde gemeentelijke parkeernormen af te wijken. Dit document is door het college van B&W vastgesteld en daarmee vigerend beleid voor de ontwikkeling van het Ruimtekwartier. In dit *Mobiliteitskader Ruimtekwartier* worden voorwaarden nader uitgewerkt om alternatieven voor het gebruik van de auto optimaal te benutten en daarmee een lage en dwingende parkeernorm te hanteren voor de ontwikkeling van het Ruimtekwartier.

De auto parkeersituatie is erop gericht om het fietsgebruik te stimuleren en de parkeerfaciliteit per deelgebied te minimaliseren. Er wordt gestuurd op een gereduceerde parkeernorm (het benodigd aantal parkeerplaatsen passend bij het woningaanbod), aansluitend bij de beoogde specifieke doelgroepen en woningtypen en bij de duurzaamheidsambities van het ontwikkelgebied. De woningen worden ontwikkeld voor jonge starters, ouderen en studenten. De verwachting is dat deze doelgroepen vaak een maatschappelijke relatie hebben in de nabijheid van Utrecht. Het autobezit bij deze doelgroep is relatief laag en het gebruik van alternatieve vormen van transport (fiets, openbaar vervoer) relatief hoog.

Verminderd autogebruik en daarmee de genoemde reductie voor de parkeernormering wordt gerealiseerd door een mobiliteitsconcept, dat passend is bij de planontwikkeling en zijn bewoners. Het bevat de volgende maatregelen en voorzieningen:

- Er wordt voorzien in deelautogebruik en deeltweewielers.
- Er komt een vorm van parkeerregulering binnen de ontwikkeling, een vorm van betalen voor een parkeerplek (bijvoorbeeld een abonnement), om het bezit van een eigen auto te ontmoedigen.
- Er worden uitgebreid fietsparkeerplaatsen voorzien, op praktische locaties in de gebouwen (dicht bij de lift).
- Door het plangebied wordt een langzaam verkeersnetwerk (voor voetgangers en fietsers) aangelegd, dat directe verbindingen biedt naar omliggende gebieden en wegen.
- De eerder in deze notitie aangegeven wijziging van het wegprofiel van de Maarssenbroeksedijk, met een breed, vrijliggend fietspad aan de zijde van het Ruimtekwartier maakt het fietsgebruik richting winkels en station Maarssen aantrekkelijk.
- Er komen directe (loop)verbindingen vanuit het ontwikkelgebied naar de bushaltes op de Ruimteweg. De buslijn daar heeft directe verbindingen met station Maarssen enerzijds en bedrijventerrein Lage Weide en station Utrecht Leidse Rijn anderzijds.

Rekening houdend met de passende parkeerbehoefte voor de specifieke doelgroepen en investeringen conform het mobiliteitsconcept, waarbij met name de inzet van deelauto's van belang is, ontstaat op iedere ontwikkelplot een sluitende parkeerbalans. Dit moet zorgdragen dat er voldoende parkeerplaatsen aanwezig zijn voor de behoeftes en automobilisten met bestemming Ruimtekwartier, zodat deze niet zullen uitwijken naar naastgelegen gebieden om te parkeren (het zogenaamde waterbedeffect).

Onderstaande tabel uit het *Mobiliteitskader Ruimtekwartier* geeft het concluderende overzicht van de parkeerbehoefte vanuit de deelgebieden, afgezet tegen de voorziene hoeveelheid parkeerplaatsen, het totale parkeeraanbod. In de kolom 'resultaat' is te zien dat er voldoende parkeerplaatsen voorzien zijn, waarbij het tekort bij Comerplaza opgevangen kan worden in de parkeervoorziening van de naastgelegen gebouwen van Park Avenue.

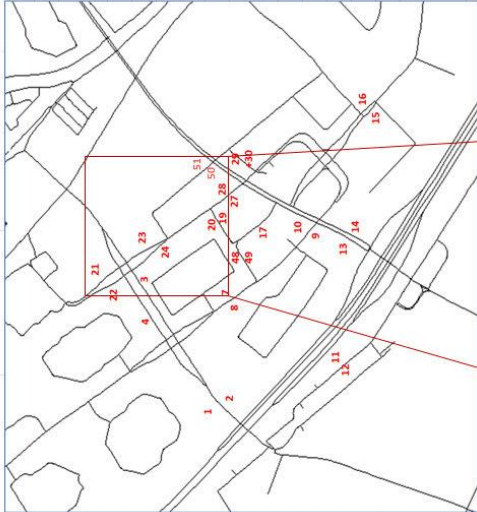
	Plantenbaan 100	Kwadrant Mars	Ares	Park Avenue	Cornepiazza D	totale gebied
bewoners	381,2	275,3	124,7	140,2	196,7	1.118,0
bezoekers	102,6	78,7	28,5	-47,0	44,0	300,8
commercieel	0,7	0,3	0,0	0,0	0,6	1,6
aantal deelauto's	3	4	8	0	8	23
reductie deelauto's	-13,5	-18	-36	0	-36	-103,5
totale						
parkeerbehoefte	474	340	125	187	213	1.340
totale parkeeraanbod	475	342	125	283	118	1.343
resultaat	1	2	0	96	-95	3

Tabel 6.2: *Samengevatte parkeerbalansen met inzet deelauto's (maatgevende moment)*

Het ruimtelijke ontwerp van de omliggende wegen vormt bovendien barrières voor bewoners om daar hun auto te parkeren. Deze barrières zijn de Ruimtweg, de Maarssebroeksedijk, de bomen en begroeiing en de woningen zelf. Mochten bewoners ondanks deze barrières toch hun auto gratis op het naastgelegen bedrijventerrein of de aangrenzende woonbuurt gaan parkeren en hierdoor parkeeroverlast ontstaan, kan hierop geanticipeerd worden door middel van het instellen van parkeerregulering. Een voorbeeld hiervan is een vergunninghouderszone. De gemeente zal na realisatie van de plannen de parkeersituatie monitoren en aanvullende, passende maatregelen nemen indien er onverhoopt effecten optreden in de naastgelegen wijken.

Qua ontwerp en inpassing van de parkeerplaatsen wordt per deelgebied, zoals gespecificeerd in de *Ontwikkelkaders Ruimtekwartier* (buro MA.AN, april 2023), het parkeren dan wel verdiept, dan wel halfverdiept, dan wel op maaiveld gerealiseerd, maar ten alle tijden zorgvuldig afgedekt en groen ingepast.

Bijlage 1: Voorspelde verkeersintensiteiten vanuit de verkeersmodellen

Berekeningen verkeersmodel MER o.b.v. VRU3.4 model					Referentiesituatie 	Geoptimaliseerde VKA 
Wegvak	Referentiesituatie 2030	Geoptimaliseerde VKA 2030	Toename t.o.v. Ref.			
1+2 Burg Waverijnweg	12.600	13.600	1.000			
3+4 Burg Waverijnweg	17.700	19.700	2.000			
7+8 Floraweg	15.700	16.100	400			
9+10 Floraweg	14.600	15.000	400			
11+12 De Heldinnenlaan	7.800	8.300	500			
13+14 Zuilense Ring	83.700	87.100	3.400			
15+16 Atoomweg	16.800	17.600	800			
17+18 Maarssebroekseslag	20.500	23.800	3.300			
19+20 Maarssebroekseslag	13.600	16.900	3.300			
21+22 Safariweg	17.400	19.200	1.800			
23+24 Ruimtweg	16.100	16.900	800			
25+26 Kometenweg	4.500	0	-4.500			
27+28 Ruimtweg	8.800	11.800	3.000			
29+30 Meteorenweg	4.300	5.800	1.500			
48+49 Maarssebroekseslag	6.100	6.300	200			
50+51 Maarssebroeksedijk	2.900	4.700	1.800			
Berekeningen verkeersmodel o.b.v. StraVecht model						
Wegvak	Referentiesituatie 2030	Geoptimaliseerde VKA 2030	Toename t.o.v. Ref.			
1+2 Burg Waverijnweg	7.700	7.900	200			
3+4 Burg Waverijnweg	15.600	15.900	300			
7+8 Floraweg	12.300	11.800	-500			
9+10 Floraweg	9.900	9.900	0			
11+12 De Heldinnenlaan	3.400	3.400	0			
13+14 Zuilense Ring	80.500	82.000	1.500			
15+16 Atoomweg	15.500	14.700	-800			
17+18 Maarssebroekseslag	21.800	22.600	800			
19+20 Maarssebroekseslag	16.800	18.500	1.700			
21+22 Safariweg	18.800	19.400	600			
23+24 Ruimtweg	20.500	19.500	-1.000			
25+26 Kometenweg	4.600	0	-4.600			
27+28 Ruimtweg	16.000	18.400	2.400			
29+30 Meteorenweg	8.000	9.700	1.700			
48+49 Maarssebroekseslag	5.300	5.000	-300			
50+51 Maarssebroeksedijk	3.600	5.500	1.900			

Bijlage 2: Plots met verkeersintensiteiten vanuit het StraVecht-verkeersmodel

Separaat bijgevoegd pdf-files van plots van het (nieuwe) StraVecht-model:

- Aantal motorvoertuigen per etmaalperiode (24 uur) voor de autonome situatie in toekomstjaar 2030, de situatie zonder ontwikkeling Ruimtekwartier;
- Aantal motorvoertuigen per etmaalperiode (24 uur) voor de plansituatie in toekomstjaar 2030, de situatie mét ontwikkeling Ruimtekwartier.

7 Bijlage 2 kopie zienswijzen

Aan de gemeenteraad van
Gemeente Stichtse Vecht
Postbus 1212
3600 BE MAARSSEN

Uw ref: voorontwerp bp Ruimtekwartier
Ons kenmerk: RK31012024DvH02
Betreft: Voorontwerp bestemmingsplan Ruimtekwartier

Utrecht, 31 januari 2024

Geachte leden van het College van B&W,

In het gemeenteblad van 21 december 2023 heeft u het ontwerpbestemmingsplan “Ruimtekwartier” bekendgemaakt. Het Ruimtekwartier is aangrenzend aan Lage Weide en daarmee heeft het ontwerpbestemmingsplan ook directe gevolgen voor ons bedrijventerrein. Hierbij willen wij daarom namens Industrievereniging Lage Weide (ILW) een zienswijze indienen.

Verkeersafwikkeling (en verkeersveiligheid) naar Lage Weide

Wij maken ons grote zorgen over de verkeersafwikkeling en daarmee de verkeersveiligheid die het ontwerpbestemmingsplan met zich mee brengt. In de milieueffectrapportage (pagina 52) staat namelijk het volgende: “Het kruispunt Maarssebroeksedijk – Nijverheidsweg – Kometenweg zit niet opgenomen in het verkeersmodel, maar gezien de bestaande activiteiten aan de Nijverheidsweg, de planontwikkeling én de ontwikkeling van Goodmann is het zeer wel mogelijk dat op dit kruispunt problemen zullen optreden.”

Ook lezen we op pagina 54 van de milieurapportage de volgende alinea:

“Tenslotte, indien de verkeersvraag niet (voldoende) wijzigt is het opwaarderen van de kritische kruispunten de voor de hand liggende mitigerende maatregel. Dit betekent dat extra opstelstroken voorzien worden op kruispunten, om de verkeersvraag te kunnen verwerken. Zonder maatregelen zou de verkeersafwikkeling, de doorstroming op deze kruispunten substantieel verslechteren ten opzichte van de referentiesituatie, met risico's op serieuze wachtrijvorming en congestie in de spitsperiodes. De exacte maatregelen moeten volgen uit nadere, specifiekere kruispuntanalyses.”
Deze analyse betreft onder meer de kruisingen Ruimtetweg – Kometenweg en Maarssebroeksedijk – Nijverheidsweg – Kometenweg, straten die direct aan Lage Weide grenzen.

Uit de rapportage wordt duidelijk dat het ontwerpbestemmingsplan voor de aangrenzende straten aan Lage Weide problemen gaan veroorzaken, in de vorm van wachtrijvorming en congestie. De enige uitvalsweg voor dit verkeer is (omrijden) via Lage Weide, wat direct een toename van het verkeer op ons bedrijventerrein betekent. Een toename die niet wenselijk is, omdat het teveel aan verkeersbewegingen al voor problemen op Lage Weide zorgt en ILW er juist alles aan doet om werknemers duurzaam te laten reizen naar het bedrijventerrein. Met nog meer autoverkeer loopt Lage Weide vast, en staat de bedrijfsvoering van bedrijven stil op de piekmomenten. Dat veroorzaakt ook

directe economische schade voor onze ondernemers. Daarnaast komt een toename van het verkeer de verkeersveiligheid voor alle weggebruikers ook niet ten goede.

Nader onderzoek kruispunten en verkeersstromen

Daarom dringt ILW erop aan, om een specifiekere kruispuntanalyse te verrichten voor de kruisingen Ruimtelweg – Kometenweg en Maarssebroeksedijk – Nijverheidsweg – Kometenweg, straten die direct aan Lage Weide grenzen. Uit de ter inzage liggende stukken blijkt niet dat deze nadere, specifiekere kruispuntanalyses zijn uitgevoerd. En we vragen u dringend, om uw plannen aan te passen op basis van deze informatie.

Het bestemmingsplan kan volgens ILW daarom niet worden vastgesteld voordat deze specifieke situatie (en de gevolgen voor Lage Weide) afdoende is onderzocht. We zien ook graag daarbij een weergave van de gevolgen voor de verkeersstromen, zodat er aantoonbaar geen toename van verkeer naar Lage Weide komt door de plannen voor het Ruimtekwartier. ILW zou daarom graag een verkeerskundig rapport op basis van het ontwerpbestemmingsplan willen zien, wat aangeeft hoe de gemeente Stichtse Vecht de verkeersveiligheid waarborgt en de doorstroming van het verkeer leidt tot ook een aanvaardbare situatie op Lage Weide.

We vernemen graag van u en gaan ook graag in overleg hierover. Voor aanvullende informatie kunt u

[Redacted]

[Redacted]

[Redacted]

[Redacted]

[Redacted]

Stichtse
Vecht
Ingekomen

31 JAN 2024



zienswijze 2.2

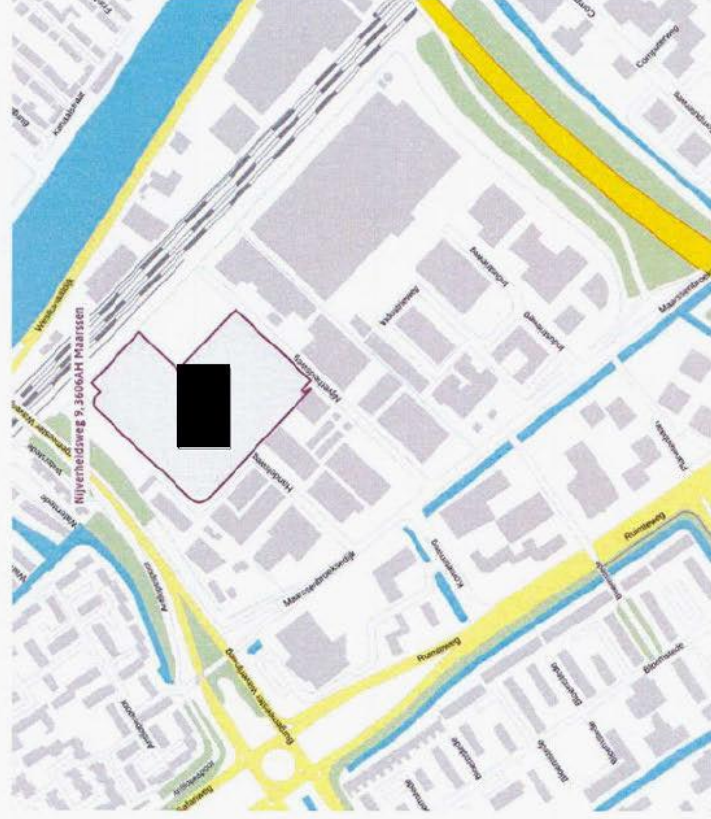
College van burgemeester en wethouders
van Stichtse Vecht
Per koerier
Endelhovenlaan 1
3601 GR Maarssen /
Aangetekend
Postbus 1212
3600 BE Maarssen
NEDERLAND

Amsterdam, 31 januari 2024
Inzake: Ontwerpbestemmingsplan Ruimtekwartier
Onze ref: 330003557/36316709.8
Uw ref: NL.IMRO.1904.BPRuimteKwtrMRS-ON01

ZIENSWIJZE ONTWERPBESTEMMINGSPLAN

1. Inleiding

- 1.1. Door middel van dit schrijven dient [redacted] [redacted] tijdig zijn zienswijze in naar aanleiding van het Ontwerpbestemmingsplan "Ruimtekwartier" ("Ontwerpbestemmingsplan", bekendmaking **Bijlage 1**), dat op 22 december 2023 ter inzage is gelegd.
- 1.2. [redacted] is eigenaar van verschillende percelen aan de Nijverheidsweg en Handelsweg te Maarssen, waarop recent een distributiecentrum is gebouwd. Hij heeft er daarom belang bij dat een goede verkeerssituatie, zowel qua veiligheid als doorstroming en verkeersafwikkeling, in de huidige en toekomstige situatie, voldoende is geborgd.



Figuur 1 – Locatie

- 1.3. [redacted] deelt de bestaande zorgen van bedrijven en omwonenden omtrent de verkeersveiligheid in het gebied. Goodman benadrukt dat de autonome verkeerssituatie reeds voor verbetering vatbaar is. Met name het kruispunt Komenweg-Maarssebroeksdijk-Nijverheidsweg is verkeersonveilig te noemen. Dit komt bijvoorbeeld naar voren in het memo Verbetering verkeersveiligheid Nijverheidsweg/Maarssebroeksdijs van RHDHV van 24 juli 2019 ("Verkeersmemo", p. 5, **Bijlage 2**). De afgelopen jaren heeft de Gemeente Stichtse Vecht ("Gemeente") nagelaten om dit kruispunt te verbeteren.
- 1.4. [redacted] heeft bij diverse gelegenheden zijn zorgen geuit over het bovengenoemd kruispunt. Al bij brief van 19 december 2019 (**Bijlage 3**) heeft [redacted] kenbaar gemaakt dat hij van mening is dat alvorens nieuwe functies op de Maarssebroeksdijs 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 ter verbetering van de autonome situatie tegen een (forse) financiële bijdrage van [redacted] (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 geplande woningbouw op de mobiliteit in en rond de Maarssenbroeksedijk (waarop de Handelsweg en Nijverheidsweg ontsloten zijn) zal zijn.¹

- 1.6. Op 9 september 2022 heeft het college van burgemeester en wethouders ("College") het Voorontwerpbestemmingsplan "Ruimtekwartier" ("Voorontwerpbestemmingsplan") ter inzage gelegd. Hierop heeft [REDACTED] op 20 oktober 2022 zijn zienswijze ingediend. Het College heeft vervolgens het voorliggende Ontwerpbestemmingsplan vastgesteld. In de Nota vooroverleg en inspraak, die als bijlage bij de toelichting bij het Ontwerpbestemmingsplan ("Toelichting") is opgenomen, heeft de Gemeente in reactie op de zienswijze diverse maatregelen aangekondigd *"ten einde een goede verkeerskundige situatie tot stand te brengen"*.² Verder heeft het College in de Toelichting een aantal ambities en uitgangspunten ten aanzien van de verkeersstructuur geformuleerd.³

- 1.7. Hieronder zal uiteen worden gezet waarom de zorgen van [REDACTED] in het Ontwerpbestemmingsplan onvoldoende in ogenschouw zijn genomen en waarom dit Ontwerpbestemmingsplan niet strekt tot een aanvaardbare verkeerssituatie. [REDACTED] gaat er in deze zienswijze van uit dat zijn huidige bedrijfsvoering en de maximale ontwikkelruimte die het betrokken perceel biedt, niet worden beïnvloed door (de plannen zoals opgenomen in) het Ontwerpbestemmingsplan.

2. Voorgenomen verkeersmaatregelen

- 2.1. Uit het milieueffectrapport opgesteld door RHDHV op 27 november 2023 ("MER 2023"), volgen de voorgenomen verkeersmaatregelen die de verkeersveiligheid en doorstroming in en rondom het plangebied ten goede zouden komen. Deze maatregelen zijn opgenomen in het "Definitieve Voorkeursalternatief".⁴

¹ Pas in het MER 2022 is enige aandacht besteed aan de gevolgen die de woningbouw heeft op het verkeer op de Maarssenbroeksedijk (p. 30-41). In het Stedenbouwkundig Kader en Randvoorwaarden van november 2019 van bureau MA.AN is slechts vastgesteld dat het "verreikpunt voor de toekomstige situatie is dat de ontwikkeling van het plangebied niet meer autobewegingen genereert dan de omliggende infrastructuur aankan", zie p. 30. Arcadis heeft wel een Mobiliteitsonderzoek, van 28 oktober 2019, uitgevoerd in verband met de herinrichting van het gebied Maarssenbroek, maar in dit onderzoek zijn de kruispunten slechts in algemene zin (zonder nadere uitwerking) op de Maarssenbroeksedijk geanalyseerd (p. 26-29).

² Zie Nota vooroverleg en inspraak, p. 10, 15-16 & 23.

³ Par. 3.4.1 Toelichting.

⁴ Par. 3.4.1 Toelichting; zie ook MER 2023, p. 11 & 186. Het Definitieve Voorkeursalternatief wordt in het MER 2023 tevens aangeduid als de 'Geoptimaliseerde ontsluitingsvariant', zie p. 186.



Figuur 2 – Definitieve voorkeursalternatief (locatie [redacted] in geel)⁵

2.2. De verkeersmaatregelen houden onder andere in:

- (i) Het ontsluiten van een belangrijk deel van de woningen (deelgebied Midden) op de Maarssebroeksedijk⁶ (§ 3.2).
- (ii) Het aansluiten van de Maarssebroeksedijk op de Burgemeester Waverijnweg (§ 3.3 en 3.5).
- (iii) Het verleggen van het fietspad aan de Maarssebroeksedijk naar de overzijde van de rijweg (§ 3.6).
- (iv) Het realiseren van een knip in de Komenwetenweg (§ 3.7).

3. **Effecten maatregelen onvoldoende onderzocht en/of maatregelen onvoldoende geborgd**

- 3.1. Hoewel het initiatief om de verkeerssituatie in en rondom het plangebied te verbeteren ([redacted] positief stemt, geldt dat de effecten van sommige maatregelen onvoldoende door de Gemeente zijn onderzocht (nog los van het onderzoek naar de verkeerssituatie op zichzelf, zie daarvoor § 3). Daarnaast geldt voor een deel van de

⁵ Figuur afkomstig uit het MER 2023, p. 156. De gele markering is door [redacted] aan de afbeelding toegevoegd.
⁶ Zie ook Toelichting, par. 3.2.5 en MER 2023, p. 186.

voorgenomen maatregelen dat deze onvoldoende zijn geborgd. De maatregelen zijn wel opgenomen in de Toelichting⁷ en in het Gebiedsfonds Ruimtekwartier⁸, maar deze documenten borgen de maatregelen niet of onvoldoende.⁹ [REDACTED] benadrukt dat het treffen van verkeersmaatregelen essentieel is ter voorkoming van een verslechtering van de verkeerssituatie. Immers, de voorgenomen ontwikkeling zal vrijwel zeker leiden tot een aanzienlijke toename van fiets- en autoverkeer. Hieronder worden de zorgen van [REDACTED] verder uiteengezet.

Ontsluiting woningen plangebied op Maarssenbroeksedijk

- 3.2. De effecten van het ontsluiten van een belangrijk deel van de woningen in 'deelgebied Midden' op de Maarssenbroeksedijk zijn volgens [REDACTED] onvoldoende onderzocht. Er is slechts vastgesteld dat deze ontsluiting een toename van de verkeersintensiteiten op de Maarssenbroeksedijk tot gevolg heeft ten opzichte van het Voorlopige Voorkeursalternatief.¹⁰ Er wordt niet ingegaan op de gevolgen van deze toename voor de verkeersafwikkeling, -doorstroming en -veiligheid op de Maarssenbroeksedijk en omliggende wegen. Ook wordt niet besproken in hoeverre de verkeersintensiteit toeneemt ten opzichte van de referentiesituatie.

Aansluiting van de Maarssenbroeksedijk op de Burgemeester Waverijnweg

- 3.3. De effecten van de aansluiting van de Maarssenbroeksedijk op de Burgemeester Waverijnweg zijn evenmin voldoende onderzocht. Uit Figuur 8-3 in het MER 2023 volgt dat de verkeersintensiteiten in het Definitieve Voorkeursalternatief aan de noordzijde van de Maarssenbroeksedijk zijn toegenomen ten opzichte van het Voorlopige Voorkeursalternatief.¹¹ Volgens het MER 2023 zorgt de doortrekking van de Maarssenbroeksedijk naar de Burgemeester Waverijnweg en de knip in de Kometenweg "met name voor een alternatieve ontsluiting van dit gebied; het is niet per se een verbetering of verslechtering." Een toelichting op de (concrete) gevolgen van de aansluiting voor de verkeersafwikkeling, -doorstroming en -veiligheid op de Maarssenbroeksedijk ontbreekt echter. Daar komt bij dat niet inzichtelijk is in hoeverre de nieuwe aansluiting geschikt is voor zwaar verkeer, onder meer waar het gaat om de draaicirkel, terwijl dit type verkeer naar verwachting veel gebruik zal maken van de aansluiting om het nabijgelegen bedrijventerrein te bereiken.

- 3.4. Bovendien lijkt het wegprofiel op de Maarssenbroeksedijk niet te worden verbreed, waardoor het kruispunt Handelsweg – Maarssenbroeksedijk straks zwaarder zal worden belast. Dit effect wordt versterkt doordat het verkeer voor de winkels op de

⁷ Zie par. 3.4.1.

⁸ Bijlage 2 "Planning uitvoering ruimtekwartier d.d. 07-09-23", bij agendapunt 12 (Gebiedsfonds Ruimtekwartier), vergadering gemeenteraad Stichtse Vecht 31 oktober 2023.

⁹ Anders dan de Gemeente meent, zie de Nota vooroverleg en inspraak, zie o.a. p. 10 & 15.

¹⁰ Zie MER 2023, p. 158.

¹¹ Zie MER 2023, p. 158.

Handelsweg ook gebruik zal maken van de nieuwe aansluiting. Een en ander leidt tot een nog zwaardere belasting van de Maarssenbroeksedijk. Voor vrachtverkeer dat via de Handelsweg en de Nijverheidsweg van en naar [REDACTED] en andere bedrijven rijdt, is dit problematisch, zeker nu de gebruikte in- en uitritten mogelijk geblokkeerd raken door filevorming.

- 3.5. Daarnaast is de aansluiting niet geborgd in het Ontwerpbestemmingsplan. Het betrokken gebied valt (ruim) buiten het plangebied. Voor de aansluiting is een wijziging van de bestemmingen 'Groen - 2' en 'Water', zoals opgenomen in het daar vigerende bestemmingsplan Werkgebied Maarssenbroek, naar de bestemming 'Verkeer' vereist.¹² In artikel 16.2 van het Ontwerpbestemmingsplan is weliswaar opgenomen dat het College bevoegd is deze bestemmingen te wijzigen, maar in het Ontwerpbestemmingsplan is niet vastgelegd dat het dit daadwerkelijk zal doen. Het College moet ervoor zorgdragen dat in het plan voldoende verzekerd is dat de aansluiting zal worden aangelegd in overeenstemming met het Definitieve Voorkeursalternatief, voor zover is vast komen te staan dat dit alternatief tot een aanvaardbare verkeerssituatie leidt (§ 3.3). Voor voldoende borging van de aansluiting is noodzakelijk dat in de planregels een voorwaardelijke verplichting wordt opgenomen tot het treffen van deze maatregel.¹³

Fietsveiligheid

- 3.6. De Gemeente heeft onvoldoende onderzoek gedaan naar de fietsveiligheid op de Maarssenbroeksedijk. In het MER 2023 is slechts overwogen dat de veiligheid verbeterd wordt doordat "*het fietsverkeer meer [wordt] gescheiden [...] van het gemotoriseerd verkeer*" en het fietspad buiten de kruisende autostromen komt te liggen.¹⁴ Er wordt echter niet inzichtelijk gemaakt welke invloed het aansluiten van de Maarssenbroeksedijk op de Burgemeester Waverijnweg en het ontsluiten van het deelgebied Midden op de Maarssenbroeksedijk hebben op de fietsveiligheid.

Knip Kometenweg en verleggen fietspad

- 3.7. De knip in de Kometenweg en de verlegging van het fietspad zijn bovendien niet geborgd, nu deze eveneens buiten het plangebied zijn gelegen. Voor deze maatregelen lijkt geen wijziging van het vigerend bestemmingsplan vereist, maar deze ontwikkeling vergt wel meerdere uitvoeringshandelingen aan de zijde van de Gemeente. Deze zijn nu niet in het Ontwerpbestemmingsplan vastgelegd. Ter bevordering van de uitvoerbaarheid van deze maatregelen pleit [REDACTED] er daarom

¹² Zie par. 3.4.1 Toelichting.

¹³ Vgl. ABRvS 7 september 2016, [ECLI:NL:RVS:2016:2423](#), r.o. 9.3; ABRvS 28 september 2016, [ECLI:NL:RVS:2016:2580](#), r.o. 25 & 30; ABRvS 21 december 2022, [ECLI:NL:RVS:2022:3910](#), r.o. 104.8.

¹⁴ Zie MER 2023, p. 156 & 159.

voor om in het bestemmingsplan een voorlopige verplichting op te nemen tot het treffen van deze maatregelen.¹⁵ Zo wordt voldoende verzekerd dat de knip in de Kometenweg en de verlegging van het fietspad plaatsvinden in overeenstemming met het Definitieve Voorkeursalternatief.

Tijdlijnen

- 3.8. Tot slot betwijfelt [REDACTED] of de beoogde verkeersmaatregelen tijdig worden getroffen. Het Deelgebied Midden ("Mars") wordt op 1 februari 2027 opgeleverd.¹⁶ De aanleg van de kruising Burgemeester Waverijnweg – Maarssenbroeksedijk en de aanleg van meerdere nieuwe fietspaden zijn echter pas op 4 juni 2027 gereed. Om voldoende effect te hebben voor de noodzakelijke verkeersafwikkeling, -doorstroming en -veiligheid, dienen deze maatregelen voorafgaand aan de ingebruikname van de woningen te zijn uitgevoerd. In de planning moet ruimschoots de tijd worden ingebouwd om de maatregelen gereed te hebben zodra de woningen en bijbehorende verkeersstromen hun effect in het gebied gaan hebben.

4. Verkeerssituatie onvoldoende in kaart gebracht

- 4.1. Naast zijn zorgen over bovenstaande maatregelen, meent [REDACTED] dat de verkeerssituatie in en rondom het plangebied in het geheel onvoldoende in kaart is gebracht. Volgens het MER 2023 is het "vertrekpunt voor de toekomstige situatie dat de ontwikkeling van het plangebied niet meer autobewegingen genereert dan de omliggende infrastructuur aan kan".¹⁷ [REDACTED] meent dat hieraan, op basis van de huidige informatie, niet is voldaan.

MER 2023 - onderzoek naar verkeer

- 4.2. In het MER 2023 heeft RHDHV een overzicht opgenomen van de verkeersintensiteiten in en rondom het plangebied.¹⁸ Een separaat verkeersonderzoek maakt geen onderdeel uit van de ontwerpstukken. In het overzicht in het MER 2023 is de toename van het verkeer in het Definitieve Voorkeursalternatief ten opzichte van de referentiesituatie inzichtelijk gemaakt. De (effecten vanwege de) aansluiting van de Maarssenbroeksedijk op de Burgemeester Waverijnweg, de knip in de Kometenweg en de ontsluiting van het deelgebied Midden op de Maarssenbroeksedijk zijn ten eerste echter niet in dit overzicht opgenomen.

¹⁵ Vgl. ABRVS 7 september 2016, [ECLI:NL:RVS:2016:2423](#), r.o. 9.3; ABRVS 28 september 2016, [ECLI:NL:RVS:2016:2580](#), r.o. 25 & 30; ABRVS 21 december 2022, [ECLI:NL:RVS:2022:3910](#), r.o. 104.8.

¹⁶ Bijlage 2 "Planning uitvoering ruimtekwartier d.d. 07-09-23", bij agendapunt 12 (Gebiedsfonds Ruimtekwarier), vergadering gemeenteraad Stichtse Vecht 31 oktober 2023; [ruimtekwartier.nl/mars](#).

¹⁷ Zie MER 2023, p. 24 en MER 2022, p. 10.

¹⁸ Zie MER 2023, Tabel 8-1, p. 157.

4.3. Wel volgt uit Figuur 8-3 uit het MER 2023 dat de verkeersintensiteiten in het Definitieve Voorkeursalternatief aan de noordzijde en aan de zuidzijde van de Maarssenbroeksedijk zijn toegenomen ten opzichte van het Voorlopige Voorkeursalternatief.¹⁹ Verder wordt in het MER 2023 besproken dat diverse onderzoeken nodig zijn voor het uitwerkingsplan voor de aansluiting van de Maarssenbroeksedijk op de Burgemeester Waverijnweg.²⁰ Tot slot wordt in het MER 2023 de doorstroming van het verkeer in het Definitieve Voorkeursalternatief niet onderzocht. Er wordt slechts geconcludeerd dat de kruispunten "de verkeersstromen [naar verwachting] kunnen verwerken".²¹

4.4. Volgens [] zijn bovenstaande bevindingen niet voldoende om te concluderen dat de huidige verkeerssituatie niet verslechtert. Er had (meer) onderzoek moeten worden gedaan naar de gevolgen van de toename van verkeer op de verkeerssituatie in en rondom het plangebied, integraal en specifiek op de reeds knellende kruispunten zoals het kruispunt Kometenweg-Maarssenbroeksedijk-Nijverheidsweg, mede met inachtneming van de voorgenomen maatregelen.

Nota vooroverleg en inspraak

4.5. De Gemeente heeft in de Nota vooroverleg en inspraak overwogen dat "geen onevenredige nadelige effecten worden verwacht", "hoewel het aantal verkeersbewegingen op sommige wegvlakken toeneemt". Zij voert aan dat dit effect kan worden teruggebracht door het nemen van verdere maatregelen.²²

De Gemeente geeft echter niet aan in hoeverre onderzoek is gedaan naar de effecten van de maatregelen als aangevoerd in het MER 2023, dan wel naar de effecten van deze aanvullende maatregelen. Evenmin maakt zij inzichtelijk of zij deze (aanvullende) maatregelen daadwerkelijk zal treffen, als is aangetoond dat deze maatregelen bijdragen aan een verbetering van de verkeerssituatie.

Ontwikkeling Goodman

4.6. Daar komt nog bij dat de ontwikkeling van het distributiecentrum door [] de Nijverheidsweg niet in het MER 2023 is meegenomen. Door RHDHV is in het milieueffectrapport van 15 augustus 2022 ("MER 2022") reeds vastgesteld dat gezien (de feitelijke ingebruikname van) de ontwikkeling van [] het mogelijk is dat "problemen zullen optreden" op het kruispunt Maarssenbroeksedijk – Nijverheidsweg – Kometenweg met betrekking tot de verkeersveiligheid.²³ Hoewel dit kruispunt volgens het Definitieve Voorkeursalternatief wordt aangepast, is niet

¹⁹ Zie MER 2023, p. 158.

²⁰ Zie MER 2023, p. 192.

²¹ Zie MER 2023, p. 159.

²² Zie Nota vooroverleg en inspraak, p. 5.

²³ Zie MER 2022, p. 37.

gebleken dat onderzoek is gedaan naar de gevolgen van de ontwikkeling van [redacted] en van eventuele andere bedrijven op de verkeersveiligheid op het (aangepaste) kruispunt.

4.7.

Dat dit onderzoek ontbreekt, is ook onderschreven in het MER 2023. RHDHV geeft hierin aan dat "de feitelijke en op basis van concrete toekomstplannen te verwachten hinder van bedrijven rond het plangebied [...] nog onbekend [is]".²⁴ RHDHV adviseert terecht dat de effecten van deze ontwikkelingen moeten worden onderzocht "om te bepalen onder welke voorwaarden woningbouw mogelijk is in het plangebied [...] en anderszijds de (toekomstige) bedrijfsvoering van omliggende bedrijven niet verhinderd wordt".²⁵ Het is onduidelijk, en ook een ommissie, waarom dit onderzoek niet reeds is verricht, te meer omdat het gaat om bestaande planologische mogelijkheden, inclusief de ontwikkeling van [redacted]

Tussenconclusie

4.8.

Zoals [redacted] eerder ook heeft aangevoerd, is de verkeerssituatie en -veiligheid in dit gebied altijd al een aandachtspunt geweest. Het is mede daarom noodzakelijk dat voorafgaand aan de vaststelling van het Ontwerpbestemmingsplan vaststaat dat de verkeerssituatie aanvaardbaar is, de voorgestelde maatregelen daadwerkelijk zullen leiden tot een verbetering van de verkeerssituatie en -veiligheid ter plaatse en dat deze maatregelen zijn uitgevoerd voordat de woningen worden opgeleverd. Dat is nu niet het geval.

Nu het effect van het Definitieve Voorkeursalternatief en de ontwikkelingen op het terrein van [redacted] onvoldoende zijn meegenomen in het onderzoek naar de verkeerssituatie (doorstroom en veiligheid), meent [redacted] dat aanvullend onderzoek moet plaatsvinden voordat het Ontwerpbestemmingsplan definitief wordt vastgesteld. Het onderzoek is ten eerste onvolledig ten aanzien van de afwikkeling en doorstroming van verkeer.²⁶ Ten tweede heeft RHDHV op grond van zijn onderzoek niet de conclusie mogen trekken dat het Definitieve Voorkeursalternatief op het gebied van verkeersveiligheid een positief effect heeft ten opzichte van de referentiesituatie.²⁷ Hoewel Rijkswaterstaat eerder heeft gewezen op het ontbreken van een verkeerskundig onderzoek,²⁸ heeft het College hierin blijkbaar geen aanleiding gezien om dat alsnog aanvullend uit te voeren.

²⁴ Zie MER 2023, p. 192.

²⁵ Zie MER 2023, p. 192.

²⁶ Zie MER 2023, p. 159.

²⁷ Zie MER 2023, p. 160.

²⁸ Zie Nota vooroverleg en inspraak, p. 13-14.

Tot slot wordt nog opgemerkt dat ten onrechte niet inzichtelijk is gemaakt welke gevolgen de bouwwerkzaamheden hebben op de bereikbaarheid van het bedrijventerrein en op de verkeerssituatie rondom en op het bedrijventerrein.

5. Onderschatting parkeerlast

5.1. Tot slot meent [REDACTED] dat het College de parkeernorm en daarmee -last heeft onderschat. Het College heeft specifiek voor het Ruimtekwartier randvoorwaarden en parkeernormen voor woningen opgesteld.²⁹

5.2. De specifieke parkeerbehoefte in het Ruimtekwartier is lager vastgesteld dan voorgeschreven op grond van de "gemeentelijke parkeernormennota voor de Stichtse Vecht". In het door Goudappel op 22 maart 2023 vastgestelde Mobiliteitskader Ruimtekwartier ("Mobiliteitskader") wordt geconcludeerd dat de parkeerbehoefte lager ligt om beter aan te sluiten bij de gemeentelijke duurzaamheidsambities en rekening te houden met doelgroepen en een mobiliteitsconcept (met een reductie van circa 300 parkeerplaatsen op 1.880 woningen).³⁰

5.3. [REDACTED] meent dat het College te gemakkelijk, en zonder dat dat daadwerkelijk tot minder parkeergebruik zal leiden, de parkeernormen heeft verlaagd (waar [REDACTED] op eigen terrein wel alle parkeerplaatsen conform hoge norm moest realiseren). Zo vereist het inzetten op een alternatieve invulling van een deel van de parkeernorm volgens Goudappel inspanningen aan de zijde van de Gemeente, zoals het creëren van parkeerrechten en het instellen van parkeerregulering in de omgeving.³¹ Dat deze maatregelen nu al worden voorgesteld, duidt er volgens [REDACTED] op dat er te weinig parkeerplaatsen worden gerealiseerd. Er bestaat bovendien geen enkele zekerheid dat de Gemeente deze maatregelen zal uitvoeren, nu hiervoor geen voorwaardelijke verplichting is opgenomen in het bestemmingsplan.

5.4. Op grond van het bovenstaande, concludeert [REDACTED] dat het College de parkeerbehoefte te laag heeft ingeschat. Goudappel heeft maatregelen voorgesteld om hieraan tegemoet te komen, maar in het bestemmingsplan is niet vastgelegd dat deze maatregelen worden uitgevoerd. Nu de parkeernorm te laag is vastgesteld, is het aannemelijk dat de verkeersgeneratie ook te laag is ingeschat. Dit leidt tot een nog verdere verslechtering van de verkeerssituatie. Daarnaast bestaat het reële risico dat bijvoorbeeld bezoekers op het bedrijventerrein gaan parkeren, met de gevolgen van dien voor de parkeerdruk en verkeersveiligheid daar.

²⁹ Zie art. 17.1 Ontwerp, par. 3.4.2 Toelichting en Mobiliteitskader, p. 10. Zie ook par. 5.9 Toelichting.

³⁰ Zie Mobiliteitskader, p. 24.

³¹ Zie Mobiliteitskader, p. 20-21.

6.

Conclusie

6.1. Kortom, het College heeft met het Ontwerpbestemmingsplan de zorgen van Goodman niet weggenomen. Samengevat strekt het Ontwerpbestemmingsplan niet tot een aanvaardbare verkeerssituatie. Er is onvoldoende onderzoek naar de effecten van de woningbouw op het verkeer in en rondom het plangebied gedaan. Evenmin is vastgesteld dat de voorgestelde maatregelen daadwerkelijk leiden tot een verbetering van de verkeerssituatie en -veiligheid. Daarnaast borgt het plan onvoldoende dat de benodigde maatregelen (tijdig) worden genomen. Tot slot heeft de Gemeente de parkeernormen te laag vastgesteld, wat mogelijk ook betekent dat de verkeersgeneratie te laag is ingeschat en een te hoge parkeerdruk in het omliggende gebied – waaronder het bedrijventerrein - ontstaat.

6.2.

stelt voor om de verkeersproblematiek alsnog integraal in kaart te brengen en daarbij te onderzoeken of de voorgestelde maatregelen leiden tot een verbetering van de verkeerssituatie. Deze onderzoeken dienen plaats te vinden vóór de vaststelling van het bestemmingsplan, waarbij betrokken partijen in de gelegenheid worden gesteld om op de bevindingen te reageren. Het eventueel vaststellen van het (Ontwerp)bestemmingsplan in huidige vorm leidt tot een onaanvaardbare verslechtering van de verkeerssituatie.

6.3.

behoudt zich het recht voor om haar zienswijze nader aan te vullen.

Met vriendelijke groet,

AANGETEKEND

Gemeente Stichtse Vecht
T.a.v. de Gemeenteraad
Postbus 1212
3600 BE MAARSSEN

zienswijze 2.3



Datum : 9 januari 2024
Inzake : [REDACTED] / advies bestemmingsplan Ruimtekwartier
Kenmerk : D230717
Uw ref. :
Doorkiesnr. : 024 750 32 50
E-mail : [REDACTED]

Betreft: zienswijze Ruimtekwartier

Geachte leden van de raad,

Namens cliënten, de heer [REDACTED]
[REDACTED] vraag ik graag uw aandacht voor het volgende.

Met ingang van 22 december 2023 ligt het ontwerp bestemmingsplan "Ruimtekwartier", alsmede het ontwerpbesluit Hogere Grenswaarden Wgh en het ontwerp Milieueffectrapport ter inzage. Bij deze maak ik namens cliënten van de gelegenheid gebruik om tegen deze ontwerpbesluiten een (gecombineerde) zienswijze in te dienen.

McBison B.V. is de exploitant van de McDonalds aan de Planetenbaan 200 te Maarssen. Dit ligt nabij de projectlocatie. Het perceel van cliënte grenst nagenoeg aan het plangebied waarop de ontwerpbesluiten betrekking hebben.

Verkeer

De zorgen van cliënten betreffen vooreerst de verkeerssituatie. Cliënten hebben, als "aanwonende" belang bij een goede verkeerssituatie, zowel nu als in de toekomst. Evident is dat in de nu bestaande situatie ter plaatse van de kruising Maarssenbroeksedijk/

Nijverheidsweg al sprake is van een verkeerssituatie die te wensen overlaat. Hiervoor zij verwezen naar het memo van RHDHV van 24 juli 2019 waarin wordt aangegeven dat nu al sprake is van een "complexe verkeerssituatie" waardoor de verkeersveiligheid ter plaatse onder druk staat.

De ingebruikname van het distributiecentrum van Goodman, wat waarschijnlijk op niet al te lange termijn zal plaatsvinden, zal een negatief effect hebben op de autonome verkeerssituatie.

Met de door RHDHV voorgestelde "quick wins" is in de afgelopen jaren weinig tot niets gedaan. Het gevolg daarvan is dat in de nu bestaande verkeerssituatie de verkeersveiligheid al onder druk staat.

Een van de door RHDHV genoemde maatregelen die moet worden genomen is het verminderen van de hoeveelheid verkeer. Met het voorliggende ontwerpbestemmingsplan wordt een situatie gecreëerd waarbij juist méér verkeer over de Maarssenbroeksedijk zal moeten worden afgewikkeld. De woningbouw zorgt immers voor extra verkeer op het wegennet.

In het MER wordt onderkend dat mitigerende maatregelen nodig zijn met het oog op de verkeerssituatie.

In de inspraaknota wordt gesteld dat de noodzakelijke maatregelen zijn geborgd in zowel het bestemmingsplan als in het Gebiedsfonds. Volgens cliënten is in het ontwerpbestemmingsplan echter op geen enkele wijze geborgd wat de noodzakelijke maatregelen zijn, dat deze maatregelen ook daadwerkelijk worden uitgevoerd, en zo ja, op welke moment die gerealiseerd dienen te zijn (en gerealiseerd dienen te blijven).

Voor het doortrekken van de Maarssenbroeksedijk naar de Burgemeester van Waverijnweg geldt dat dit niet past binnen het bestemmingsplan "Werkgebied Maarssenbroek". Ook het ontwerpbestemmingsplan maakt deze aansluiting niet rechtstreeks mogelijk. Hiervoor is een wijzigingsbevoegdheid¹ in het bestemmingsplan opgenomen (art. 16.2). Dit vergt bij gevolg een nadere bestuurlijke afweging, waarmee niet kan worden gezegd dat de uitvoering van deze maatregel thans voldoende is geborgd.

Of en in hoeverre de maatregelen allemaal zijn voorzien in het Gebiedsfonds, heeft cliënte niet kunnen vaststellen, maar feit is dat dit Gebiedsfonds op zichzelf geen rechtens afdwingbare verplichtingen in het leven roept.

Het vorige geldt ook voor het tijdstip waarop de noodzakelijke maatregelen moeten zijn uitgevoerd. Ook dat is niet in het bestemmingsplan geborgd.

¹ In de MER wordt gesteld dat hiervoor een uitwerkingsverplichting in het bestemmingsplan is opgenomen (p. 156), maar dat is niet juist.

Daarbij komt nog dat geen inzicht wordt gegeven in de kosten van de te nemen maatregelen en door wie die kosten gedragen zullen worden. Cliënten bestrijden daarom de financiële uitvoerbaarheid van het bestemmingsplan.

Voor cliënten geldt dat zij met name bezwaar hebben tegen de voorgenomen knip in de Kometenweg. Dit zal voor cliënten betekenen dat er veel minder 'traffic' langs de [REDACTED] komt. Dat zal een negatief effect hebben op de bedrijfsvoering. Cliënten zijn van mening dat het duidelijk is dat er maatregelen moeten worden getroffen, maar het afsluiten van de Kometenweg heeft voor cliënten onevenredige gevolgen. Met de belangen van cliënten lijkt geen rekening te zijn gehouden.

In zoverre is geen sprake van een goede ruimtelijke ordening.

Parkeren

Uitgaande van de berekening op. p. 11 van het document Mobiliteitskader Ruimtekwartier is sprake van een mismatch tussen de parkeerbehoefte en het parkeeraanbod. Volgens deze berekening is sprake van een tekort van 304 parkeerplaatsen. Cliënten vrezen ervoor dat dit parkeerprobleem zich (onder meer) naar haar locatie zal verplaatsen.

Op grond van de elementen "doelgroepen" en een "mobiliteitsconcept" wordt onderbouwd waarom van de geldende parkeernormering kan worden afgeweken. Binnen de ontwikkelingen in het Ruimtekwartier is het voornemen om aan te sluiten bij het lagere autobezit van de beoogde doelgroepen en gebruik te maken van een mobiliteitsconcept op maat.

Voor wat betreft de doelgroepen wordt beschreven dat het onderscheid in koop- en huurappartementen van invloed is op de huishoudensamenstelling en dus het autobezit. Voorts wordt aangegeven dat in het plangebied 648 sociale huurwoningen zijn voorzien (en dat binnen deze groep het autobezit lager is). Tot slot wordt gesteld dat er woningen specifiek voor jongeren en ouderen zijn beoogd (binnen welke groepen ook sprake is van een lager autobezit).

Cliënten merken op dat binnen de geldende parkeernormering voor sociale huur en jongeren- en seniorenwoningen al een lagere parkeernorm geldt. Onduidelijk is waarom in dit geval een nóg lagere norm zou ontstaan. Dat bij bewoners van sociale huurwoningen, jongeren- en seniorenwoningen sprake is van een lager autobezit, is namelijk al verdisconteerd in de geldende parkeernormering. Niet valt in te zien dat het gerechtvaardigd is daarvan nog verder af te wijken.

Vanwege deze beoogde doelgroepen wordt gesteld dat een lagere parkeernorm gerechtvaardigd is.

Echter, op basis van het bestemmingsplan kan niet worden uitgesloten dat de voorziene 1.878 woningen (excl. Het Kwadrant) allemaal (grotere) koopappartementen zullen zijn waarvoor dus een hogere parkeernorm geldt. In het bestemmingsplan zijn verder geen regels opgenomen voor toegestane woningtypen. De enige regel daaromtrent staat in art. 8.5.1 Woningtypen. Hierin is bepaald dat minimaal 10% van de woningen binnen de aanduiding 'maximum aantal wooneenheden' dient te worden gerealiseerd met een oppervlakte groter dan 75 m² GO. Dat betekent dat het op grond van het bestemmingsplan niet is uitgesloten dat alle appartementen groter zijn van 75 m².

Het vorige brengt met zich dat, nu het bestemmingsplan geen enkele regeling bevat die toeziet op de beoogde doelgroepen, het "doelgroep-argument" niet kan dienen als valide onderbouwing voor het hanteren van een lagere parkeernorm.

Verder ontbreekt in het Mobiliteitskader Ruimtekwartier een parkeernorm voor de 2.650 m² bvo publieke- en maatschappelijke voorzieningen.

In art. 17.1 van de planregels is niet bepaald dat de aan te leggen parkeerplaatsen ook in stand gehouden dienen te worden.

Ook wat dat betreft is geen sprake van een goede ruimtelijke ordening.

Voorwaardelijke verplichtingen

De artikelen 8.2.8. tot en met 8.2.14 van de planregels hebben allemaal als opschrift "voorwaardelijke verplichting". Deze bepalingen zijn echter niet als voorwaardelijke verplichting geredigeerd, maar als norm waaraan aanvragen om omgevingsvergunning moeten worden getoetst. Deze dienen daarom bij de bouwregels te worden opgenomen.

Conclusie

Clënten zijn gelet op al het vorige van mening dat het bestemmingsplan niet kan worden vastgesteld. Over het verloop van deze procedure word ik door u graag op de hoogte gehouden.

Met vriendelijke groet,





De Ondernemersorganisatie
voor het mkb in de Metaal

Postbus 2600
3430 GA Nieuwegein
Einsteinbaan 1
3439 NJ Nieuwegein

info@metaalunie.nl
www.metaalunie.nl
Telefoon 030 - 605 33 44
Fax 030 - 605 31 22

AANTEKENEN

Aan de gemeenteraad van
Gemeente Stichtse Vecht
Postbus 1212
3600 BE MAARSSEN

zienswijze 2.4

Uw ref: voorontwerp bp Ruimtekwartier
Onze ref: LA38995/BR/2022/JSM/JS
Nieuwegein, 26 januari 2024

Betreft: [REDACTED] / ontwerp bestemmingsplan Ruimtekwartier

Geachte heer, mevrouw,

Inleiding

U heeft in het gemeenteblad van 21 december 2023 de terinzagelegging van het ontwerpbestemmingsplan "Ruimtekwartier" bekendgemaakt. Namens ons lid, Metaalindustrie Qumey B.V., handelend onder de naam [REDACTED] wordt hierbij een zienswijze ingediend. Een getekende machtiging (**bijlage 1**) en uittreksel(s) uit het register van de Kamer van Koophandel (**bijlage 2**) treft u bij deze brief aan.

Geluid

Naar aanleiding van de inspraakreactie van [REDACTED] op het voorontwerp van dit bestemmingsplan is een nader akoestisch onderzoek uitgevoerd door Peutz. De rapportage van dit akoestisch onderzoek maakt als bijlage 8 onderdeel uit van de toelichting bij het ontwerpbestemmingsplan. Peutz heeft geconstateerd dat zonder aanvullende maatregelen forse overschrijdingen van de geluidnormen op zullen gaan treden na realisatie van de beoogde nieuwbouw van woningen. Er zijn aanpassingen aan het pand van [REDACTED] nodig om de geluidemissie te beperken. Ook is het volgens Peutz noodzakelijk dat maatwerkvoorschriften voor het langtijdgemiddelde geluid worden vastgesteld. Zonder de door Peutz genoemde maatregelen aan het gebouw en maatwerkvoorschriften kan geen aanvaardbare situatie gecreëerd worden. Onder een aanvaardbare situatie dient begrepen te worden, een aanvaardbaar woon- en leefklimaat voor de bewoners van de nieuwe woningen enerzijds en een ongehinderde voortzetting van de bedrijfsvoering door [REDACTED].

De kosten van de te treffen maatregelen

Er zullen aanmerkelijke kosten gemaakt moeten worden voor het aanpassen van de roldeuren en de lichtstraten. De toelichting vermeldt dat deze maatregelen met [REDACTED] besproken zijn. Onduidelijk is de toelichting bij het ontwerpbestemmingsplan over de vraag welke partij deze kosten gaat betalen. De mededeling van Peutz in hun akoestisch rapport dat de kosten van deze maatregelen als plankosten zijn te beschouwen biedt niet de zekerheid dat [REDACTED] gevrijwaard zal blijven van deze kosten. Het bestemmingsplan kan pas vastgesteld worden nadat die zekerheid wel is verkregen door een harde schriftelijke toezegging van het college van Burgemeester en Wethouders, dan wel een overeenkomst die deze zekerheid biedt.

Maatwerkvoorschriften

Peutz constateert dat maatwerkvoorschriften nodig zijn voor het langtijdgemiddelde geluid. Dat wordt in de toelichting bij het ontwerpbestemmingsplan ook vermeld. Dit maatwerkbesluit is evenwel nog niet genomen en uit de stukken blijkt ook niet dat het college van B&W dit besluit voor de vaststelling van het bestemmingsplan door de gemeenteraad zal nemen of dat de gemeenteraad er anderszins op voorhand in redelijkheid van uit mag gaan dat maatwerkvoorschriften op grond van de maximale representatieve bedrijfssituatie kunnen worden vastgesteld. Er is bij deze stand van zaken onvoldoende zekerheid dat [redacted] na realisering van de nieuwe woningen aan de geluidregels zal kunnen voldoen zonder beperkt te worden in de ter plaatse toegelaten bedrijfsvoering. Hierbij is mede van belang dat het verlenen van een maatwerkvoorschrift een discretionaire bevoegdheid van het college van B&W van Maarssen is. Dit wil zeggen dat het college in beginsel niet verplicht is een maatwerkvoorschrift vast te stellen.

Verkeersafwikkeling en verkeersveiligheid

Kruispuntanalyses

Op pagina 52 van de milieueffectrapportage wordt het volgende geconstateerd.

"Het kruispunt Maarssenbroeksedijk – Nijverheidsweg – Kometenweg zit niet opgenomen in het verkeersmodel, maar gezien de bestaande activiteiten aan de Nijverheidsweg, de planontwikkeling én de ontwikkeling van Goodmann is het zeer wel mogelijk dat op dit kruispunt problemen zullen optreden."

Op pagina 54 van de milieueffectrapportage treffen we de volgende tekst aan.

"Tenslotte, indien de verkeersvraag niet (voldoende) wijzigt is het opwaarderen van de kritische kruispunten de voor de hand liggende mitigerende maatregel. Dit betekent dat extra opstelstroken voorzien worden op kruispunten, om de verkeersvraag te kunnen verwerken. Zonder maatregelen zou de verkeersafwikkeling, de doorstroming op deze kruispunten substantieel verslechteren ten opzichte van de referentiesituatie, met risico's op serieuze wachtrijvorming en congestie in de spitsperiodes. De exacte maatregelen moeten volgen uit nadere, specifiekere kruispuntanalyses."

De benodigde nadere, specifiekere kruispuntanalyses betreffen onder meer de kruisingen Ruimteweg – Kometenweg en Maarssenbroeksedijk – Nijverheidsweg – Kometenweg.

Uit de milieueffectrapportage volgde dus dat nadere, specifiekere kruispuntanalyses nodig zijn. Uit de ter inzage liggende stukken blijkt niet dat deze nadere, specifiekere kruispuntanalyses zijn uitgevoerd. [redacted] kan dan niet anders dan constateren dat het benodigde onderzoek op dit onderdeel ontoereikend is, zodat het bestemmingsplan niet eerder vastgesteld kan worden dan nadat deze analyses zijn uitgevoerd en de resultaten daarvan vertaald zijn in de planregeling of in elk geval de uit deze nadere analyses blijvende behoefte aan uitvoering van maatregelen gewaarborgd is.

Toename van verkeer en wijziging van de verkeersstromen

In de toelichting bij het ontwerpbestemmingsplan wordt in paragraaf 3.4.1 onder meer het volgende vermeld.

- de Maarssenbroeksedijk wordt niet langer ontsloten via de Kometenweg op de Ruimteweg, maar wordt de Maarssenbroeksedijk doorgetrokken naar de Burgermeester Waverijnweg;
- er komt in de Kometenweg een knip voor het autoverkeer;
- de aansluiting van de Maarssenbroeksedijk op de Burgermeester Waverijnweg past niet binnen het vigerende bestemmingsplan Werkgebied Maarssenbroek en wordt mogelijk gemaakt door het opnemen van een wijzigingsbevoegdheid;

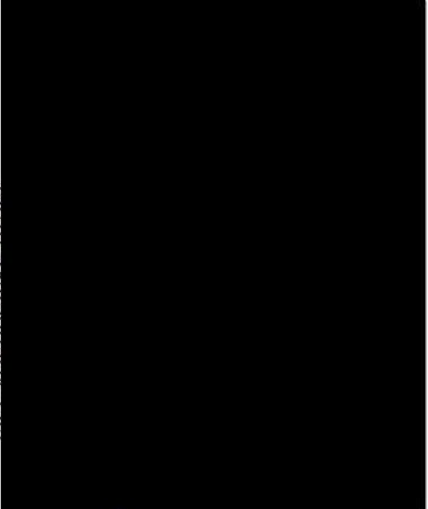
Het treffen van de bovengenoemde maatregelen, onder meer het doortrekken van de Maarssenbroeksedijk naar de Burgemeester Waverijnweg zal tot gevolg hebben dat veel verkeer bij [redacted] langs zal komen. Qumey is een bedrijf dat veelal grote werkstukken maakt, vaak ten behoeve van de verkeersinfrastructuur, bijvoorbeeld delen van bruggen. Ook worden onderdelen van windmolens geproduceerd. Dit zijn maar een paar voorbeelden. Dit betekent dat met grote regelmaat laden en lossen van groot materiaal op de Maarssenbroeksedijk plaatsvindt zodat de weg door dit groot transport versperd wordt.

Verder zal [REDACTED] bij het in- en uitrijden van de 2 inritten gehinderd worden door het verkeer. Bij de beoordeling van de effecten van dit bestemmingsplan is hier geen rekenschap van gegeven. [REDACTED] acht de gevolgen voor de verkeersveiligheid niet afdoende onderzocht.

Het bestemmingsplan kan niet worden vastgesteld dan nadat deze specifieke situatie afdoende is onderzocht en beoordeeld is of de uitvoering van het bestemmingsplan en de daarbij behorende maatregelen in de verkeersinfrastructuur wat de verkeersveiligheid en de doorstroming van het verkeer betreft wel met voldoende zekerheid tot een aanvaardbare situatie leidt.

Overigens zal het door de forse toename van het aantal woningen ook zonder het doortrekken van de Maarssenbroeksedijk naar de Burgemeester Waverijnweg veel drukker worden op de Maarssenbroeksedijk. Immers wordt dan de weg veel gebruikt door fietsers, bromfietzers etc. Ook in dat scenario geldt dat de gevolgen voor de verkeersveiligheid onvoldoende zijn onderzocht.

Met vriendelijke groet,



BIJLAGE 1

Handelsweg 1
3606AA Maarssen
Tel: 0346-561564
www.qumey.nl
info@qumey.nl

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

MACHTIGING

Hierbij verklaart ondergetekende, [REDACTED]

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

[REDACTED] in en buiten rechte op te treden in de procedure met
betrekking tot het ontwerpbestemmingsplan "Ruimtekwartier" met plannummer
NL.IMRO.1904.BPRuimteKwrtMRS-ON01.

Deze machtiging strekt er tevens toe dat tegen besluiten en/of uitspraken voortvloeiend uit of
samenhangend met deze zaak/dit project bezwaar en/of (hoger) beroep kan worden ingesteld, alsmede
kan worden verzocht om voorlopige voorzieningen. Indien door een andere partij rechtsmiddelen worden
aangewend, dan strekt deze machtiging er tevens toe om [REDACTED] daarbij te vertegenwoordigen.

[REDACTED]

BIJLAGE 2

[REDACTED]

[REDACTED]

[REDACTED]

[REDACTED]

[REDACTED]

[REDACTED]

[REDACTED]

[REDACTED]

[REDACTED]

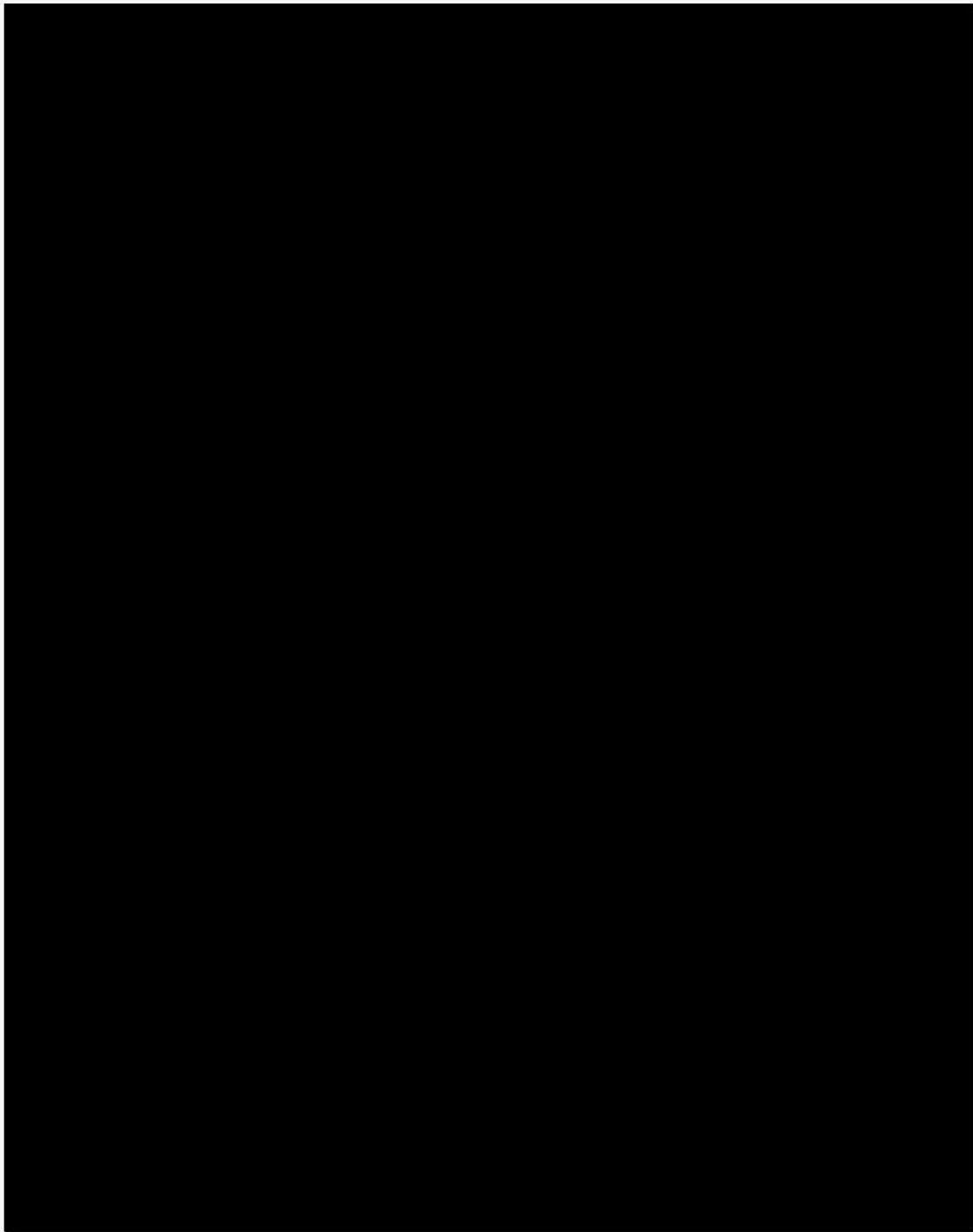
[REDACTED]

[REDACTED]

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

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

Gegevens zijn vervaardigd op 26-01-2024 om 13.18 uur.



Zienswijze 2.5

Gemeente Stichtse Vecht
T.a.v. Gemeenteraad Gemeente Stichtse Vecht
Postbus 1212, 3600 BE Maarssen

Uw referentie
Zienswijze Ruimtekwartier
Onze referentie
EHA/EHA/393980/91
NLM/15544906.4

Per gewone brief en digitaal vooruit:
www.stichtsevecht.nl/zienswijze

31 januari 2024

Betreft: Zienswijze Ontwerpbestemmingsplan Ruimtekwartier

Geachte Raad,

Netherlands No. 1 B.V. (**Bijlage 1**) heeft kennis genomen van het ontwerp Milieueffectrapport (MER), het ontwerpbesluit Hogere grenswaarden Wet Geluidhinder en het ontwerpbestemmingsplan "Ruimtekwartier", met kenmerk: "NL.IMRO.1904.BPRuimteKwtrMRS-ON01" (**Bijlage 2**) (allen tezamen: "Ontwerpbestemmingsplan") welke (allen), vanaf 22 december 2023 tot en met 1 februari 2024, ter inzage zijn gelegd en waarbij gedurende deze periode eenieder daartegen zienswijzen kan indienen bij de gemeenteraad Stichtse Vecht ("Raad").

maakt graag gebruik van deze geboden mogelijkheid om (tijdig) zienswijzen in te dienen met betrekking tot het Ontwerpbestemmingsplan. In het onderstaande licht dan ook graag de bij ontstane vragen alsmede enkele aandachtspunten met betrekking tot het Ontwerpbestemmingsplan aan uw Raad toe.

1. Achtergrond

- 1.1. **Bijlage 3**
("Logistiekcentrum"). Het Logistiekcentrum is gelegen op het bedrijventerrein "Maarssenbroek" ("Bedrijventerrein"). is thans bezig met het vernieuwen en verbeteren van het Logistiekcentrum. heeft – in dat licht – ook kennisgenomen van het voornemen van uw Raad om binnen het plangebied "Ruimtekwartier" – en daarmee in de nabijheid van het Bedrijventerrein en het Logistiekcentrum – woningbouw (maximaal 1878 woningen met publieke en groenvoorzieningen) te realiseren.

- 1.2. Hoewel de noodzaak voor meer woningbouw zonder meer begrijpt en onderschrijft, is het voor wel van belang dat dit plaatsvindt met inachtneming en eerbiediging van de reeds

advocaten
notarissen
belastingadviseurs

DLA Piper Nederland N.V. is ingeschreven in het Handelsregister van de Kamer van Koophandel onder nummer 34207878.

DLA Piper Nederland N.V. is onderdeel van DLA Piper, een wereldwijde juridische dienstverlener, die haar diensten verleent door middel van verschillende zelfstandige en afzonderlijke juridische entiteiten.

Een lijst met vestigingen en relevante wet- en regelgeving kan worden ingezien op diapiper.com.

Algemeen Telefoonnummer:
+31 20 541 9888

bestaande en toekomstige bedrijvigheid/bedrijfsactiviteiten op het Bedrijventerrein en van het Logistiekcentrum in het bijzonder. [REDACTED] neemt aan dat uw Raad dit ook zonder meer zal doen, maar desondanks zijn er bij [REDACTED] noch enkele vragen gerezen en aandachtspunten met betrekking tot het voorliggende Ontwerpbestemmingsplan.

2. Zienswijzen

Eerbiediging (bedrijfs-)activiteiten en maximale planologische mogelijkheden Logistiekcentrum

2.1. Vooropgesteld wenst [REDACTED] te benadrukken dat het Ontwerpbestemmingsplan geen gevolgen mag hebben voor de huidige exploitatie en toegankelijkheid van de reeds aanwezige bedrijvigheid op het Bedrijventerrein en van het Logistiekcentrum. Het Ontwerpbestemmingsplan mag evenmin resulteren in andere (milieutechnische en/of planologische) beperkingen van de huidige en toekomstige activiteiten (of uitbreidingen daarvan) met betrekking tot het Logistiekcentrum.

2.2. In de toelichting op het Ontwerpbestemmingsplan heeft uw Raad de complexiteit daarvan ook reeds erkend:

"De transformatie van het Ruimtekwartier is een uitdagende opgave, mede vanwege de aanwezigheid van infrastructuur en bedrijven in en rondom het plangebied."¹

Dit neemt niet weg dat uw Raad de maximale planologische mogelijkheden voor nu en in de toekomst ter plaatse en het Logistiekcentrum dient te borgen en dient te voorkomen dat de huidige/voorzijene activiteiten (of uitbreiding daarvan) ter plaatse van het Logistiekcentrum op enigerlei wijze (zullen) worden beperkt door het Ontwerpbestemmingsplan.

2.3. [REDACTED] zou dit graag door uw Raad bevestigd zien, althans zou graag een nadere toelichting van uw Raad willen krijgen over de wijze waarop geborgd zal worden dat het Ontwerpbestemmingsplan niet zal leiden tot enige beperking van het huidige en toekomstige gebruik van het Logistiekcentrum.

Verkeersafwikkeling en verkeersveiligheid

2.4. Uit het Ontwerpbestemmingsplan en de onderliggende stukken volgt dat er door de voorziene ontwikkelingen extra verkeer zal ontstaan – met name tijdens de spits – en er knelpunten zullen ontstaan als gevolg van deze verkeersstroom. Dit zal op bepaalde kruispunten negatieve effecten hebben op de verkeersafwikkeling.

2.5. In de MER wordt daarom gesteld dat aanvullende maatregelen nodig zullen zijn, omdat bij gebreke van dergelijke maatregelen de bereikbaarheid van het gehele gebied voor gemotoriseerd verkeer zal verslechteren.² In de onderliggende stukken wordt gesproken over verschillende (dwingende) maatregelen om voornoemde problemen op te lossen: (i) eenrichtingsverkeer, (ii) aanpassing van ontsluiting van de bedrijventerreinen en (iii) andere routing. De voornoemde knelpunten lijken uiteindelijk echter opgelost te moeten worden met een ontsluitingsvariant waarin het plangebied ook via de Ruimtelijke Waverijnweg. Daardoor de Maarssebroeksedijk wordt doorgetrokken naar de Burgemeester Waverijnweg. Daardoor zouden – bijkiens de toelichting – de noodzakelijk geachte aanpassingen van de kruispunten,

¹ Toelichting, p. 12.

² MER, p. 52

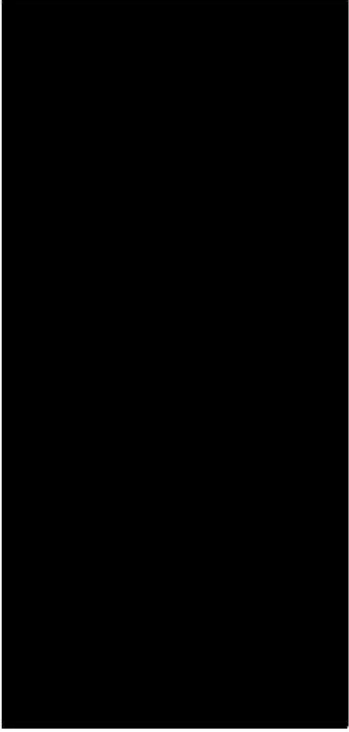
in de vorm van verkeersregelingen of van de kruispunt lay-out (aantal opstelstroken), niet langer noodzakelijk zijn.

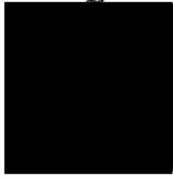
2.6. Het is daarbij voor [REDACTED] (nog) niet volledig dan wel voldoende duidelijk op welke (integrale) wijze de ontsluiting en verkeersafhandeling van het Bedrijventerrein nu is ingepast en welke (verkeers-)effecten de thans gekozen oplossing heeft voor het Bedrijventerrein c.q. het Logistiekcentrum. [REDACTED] zou daarom graag vernemen op welke wijze de bereikbaarheid, verkeersafhandeling en verkeersveiligheid – met name ook voor het bestemmingsverkeer (vrachtwagens) richting het Logistiekcentrum – concreet, tijdig en afdoende zullen worden geborgd en/of geoptimaliseerd (en bij voorkeur: zullen worden verbeterd) ter voorkoming van een verslechtering van de verkeerssituatie ter plaatse.

3. Conclusie

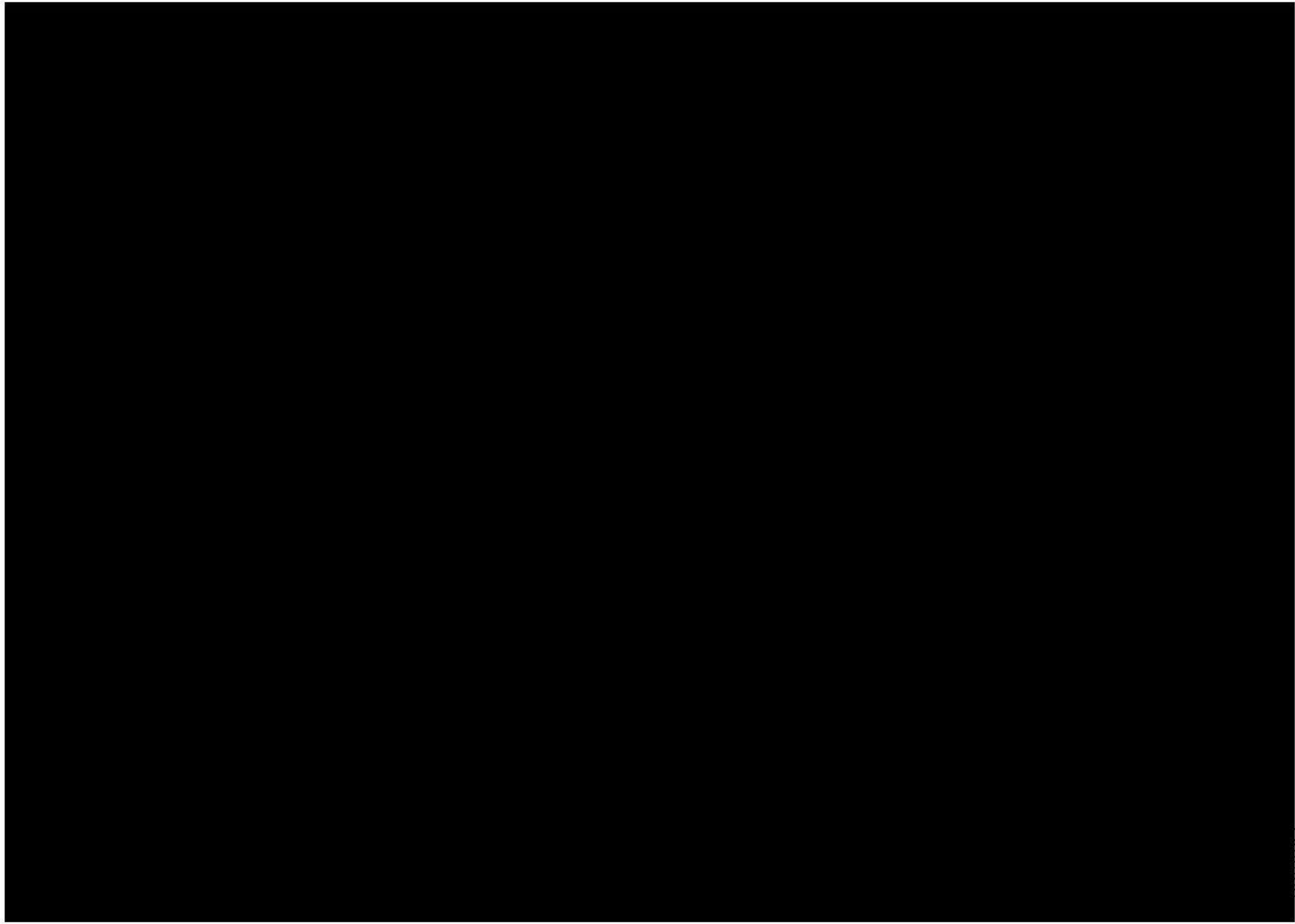
- 3.1. [REDACTED] verzoekt uw Raad om de zienswijze van [REDACTED] gegrond te verklaren en daarmee het Ontwerpbestemmingsplan – voor zover nodig – aan te passen om voornoemde aandachtspunten te borgen.
- 3.2. Indien gewenst, houdt [REDACTED] zich (vanzelfsprekend) beschikbaar voor een nadere toelichting dan wel (minnelijk) overleg

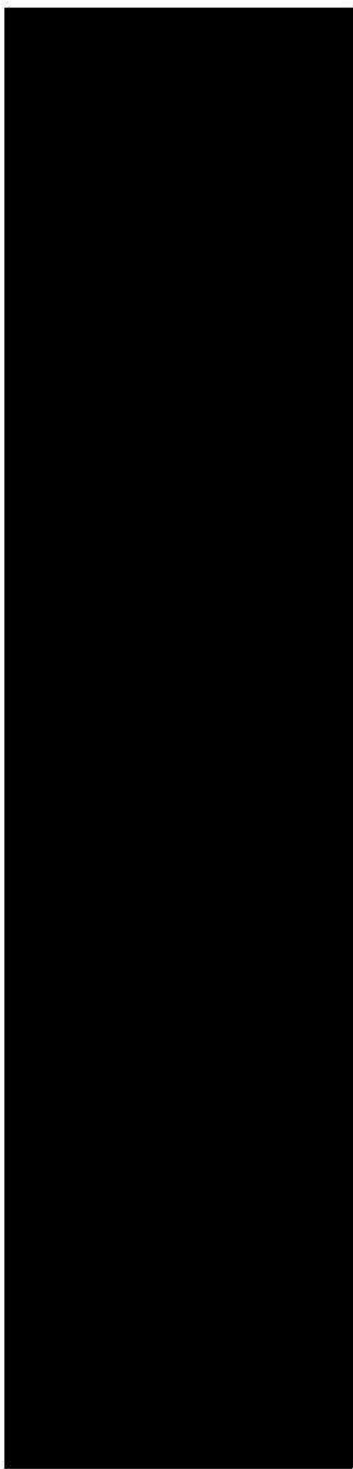






Bijlage 1







Ter inzage legging ontwerp Milieueffectrapport (MER), ontwerpbesluit Hogere grenswaarden Wet Geluidhinder en ontwerpbestemmingsplan “Ruimtekwartier” in Maarssenbroek.

Ingevolge artikel 3.8 van de Wet ruimtelijke ordening maken Burgemeester en wethouders van gemeente Stichtse Vecht bekend dat het ontwerpbestemmingsplan “Ruimtekwartier” in Maarssenbroek (NL.IM-RO.1904.BPRuimteKwtrrMRS-ON01) met ingang van **vrijdag 22 december 2023** ter inzage ligt.

Plangebied

Het plangebied Ruimtekwartier (voorheen Planetenbaan) in Maarssenbroek wordt begrensd door de Zuilense Ring (zuid), de Ruimtweg (west), Kometenweg (noord) en de Maarssenbroeksedijk (oost). Het bestemmingsplan “Ruimtekwartier” gaat over de verandering van het huidige gebied voor bedrijven en kantoren naar een woongebied met voorzieningen en groen. In het bestemmingsplan wordt de bouw van maximaal 1878 woningen en publieke voorzieningen mogelijk gemaakt en zijn regels opgenomen om de ontsluiting van het gebied en de aanleg van groenvoorzieningen mogelijk te maken.

Milieueffectrapport (MER)

Volgens de Wet milieubeheer (Wm), specifiek bijlagen C en D van het Besluit m.e.r., is voor bepaalde plannen een MER vereist. Een MER brengt de milieugevolgen van het plan in beeld, waardoor deze kunnen worden meegenomen in de voorbereiding en vaststelling van het bestemmingsplan. Omdat in het bestemmingsplan “Ruimtekwartier”, in samenhang met de al vergunde ontwikkelingen voor het Kwadrant, veel nieuwe woningen mogelijk worden gemaakt, is hier een MER vereist. De MER ligt gelijktijdig met het ontwerpbestemmingsplan “Ruimtekwartier” ter inzage.

Inzien ontwerpbestemmingsplan en MER

U kunt het ontwerpbestemmingsplan (NL.IMRO.1904.BPRuimteKwtrrMRS-ON01) digitaal raadplegen op www.ruimtelijkeplannen.nl. Het MER is bijgevoegd als bijlage bij de toelichting van het bestemmingsplan. U kunt het ontwerpbestemmingsplan en de MER ook inzien op het gemeentekantoor, Endelhofenvaan 1 te Maarssen. Hiervoor moet u een afspraak maken via info@stichtsevecht.nl of bel 14 0346. Houdt u met het maken van een afspraak rekening met de gewijzigde openstelling gedurende de kerstperiode.

Zienswijzen ontwerpbestemmingsplan en MER

Als u het niet eens bent met het ontwerpbestemmingsplan of het MER kunt u met ingang van **vrijdag 22 december 2023 tot en met donderdag 1 februari 2024** zienswijzen indienen. Dit kan schriftelijk, digitaal of mondeling. Uw schriftelijke zienswijze stuurt u naar de gemeenteraad van Stichtse Vecht, Postbus 1212, 3600 BE Maarssen, onder vermelding van “Zienswijze Ruimtekwartier”.

Een zienswijze dient minimaal de volgende gegevens te bevatten:

1. uw volledige naam en adresgegevens;
2. de datum waarop u de brief schrijft;
3. een omschrijving van het besluit waarmee u het niet eens bent;
4. de reden waarom u het hier niet mee eens bent;
5. uw handtekening.

Uw digitale zienswijze(n) kunt u indienen via het digitaal formulier op www.stichtsevecht.nl/zienswijze. Voor het indienen van een mondelinge zienswijze vragen wij u om een afspraak te maken.

Hogere waarden Wet Geluidhinder

Omdat binnen het bestemmingsplan nieuwe geluidsgevoelige bestemmingen worden gerealiseerd, moet het plan aan de Wet geluidhinder voldoen. Hiervoor is een akoestisch onderzoek uitgevoerd naar de geluidsbelasting binnen het plangebied. Uit dit onderzoek blijkt dat het geluidsniveau op gevels van

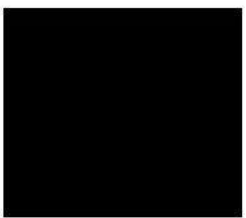
woningen binnen het plangebied, vanwege het wegverkeer op de Zuilense Ring (N230), de Ruimtweg, de Kometenweg en de Maarssenbroeksedijk, en vanwege het spoorwegverkeer op het traject Amsterdam - Utrecht, hoger is dan de wettelijke voorkeurswaarde die vanuit de Wet geluidhinder moet worden nagestreefd. De Wet geluidhinder biedt de mogelijkheid om, onder voorwaarden, ontheffing te verlenen van deze voorkeurswaarde en hogere waarden toe te staan op de gevels van de woningen. Het college van burgemeester en wethouders wil voor het plan gebruik maken van deze mogelijkheid en heeft het ontwerp van het besluit hogere waarden opgesteld. Dit Het ontwerpbesluit Hogere waarden en de bijbehorende stukken kunt u op afspraak inzien op het gemeentekantoor, Endelhovenlaan 1 in Maarssen. Hiervoor kunt u een afspraak maken via info@stichtsevecht.nl of bel 14 0346.

Op grond van de Wet geluidhinder kunnen belanghebbenden met ingang van **vrijdag 22 december 2023 tot en met donderdag 1 februari 2024** zienswijzen tegen het ontwerpbesluit Hogere waarden indienen. Bent u belanghebbende? En bent u het niet eens met dit ontwerpbesluit? Dan kunt u uw schriftelijke zienswijze indienen bij het college van burgemeester en wethouders van de gemeente Stichtse Vecht, Postbus 1212, 3600 BE Maarssen, onder vermelding van "Zienswijzen ontwerpbesluit hogere waarden Ruimtekwartier".

Voor informatie over het ontwerpbesluit Hogere waarden kunt u contact opnemen met de Omgevingsdienst regio Utrecht, telefoon (088) 022 50 00.

Informatie

Voor informatie over het ontwerpbestemmingsplan en het MER kunt u contact opnemen met de heer J. Broeke (tel. 14 0346).



Bijlage 3



BETREFT

Maarssen A 5286

UW REFERENTIE

393980/91

GELEVERD OP

31-01-2024 - 13:54

VOLLEDIG GESIGNALLEERD T/M

30-01-2024 - 14:59

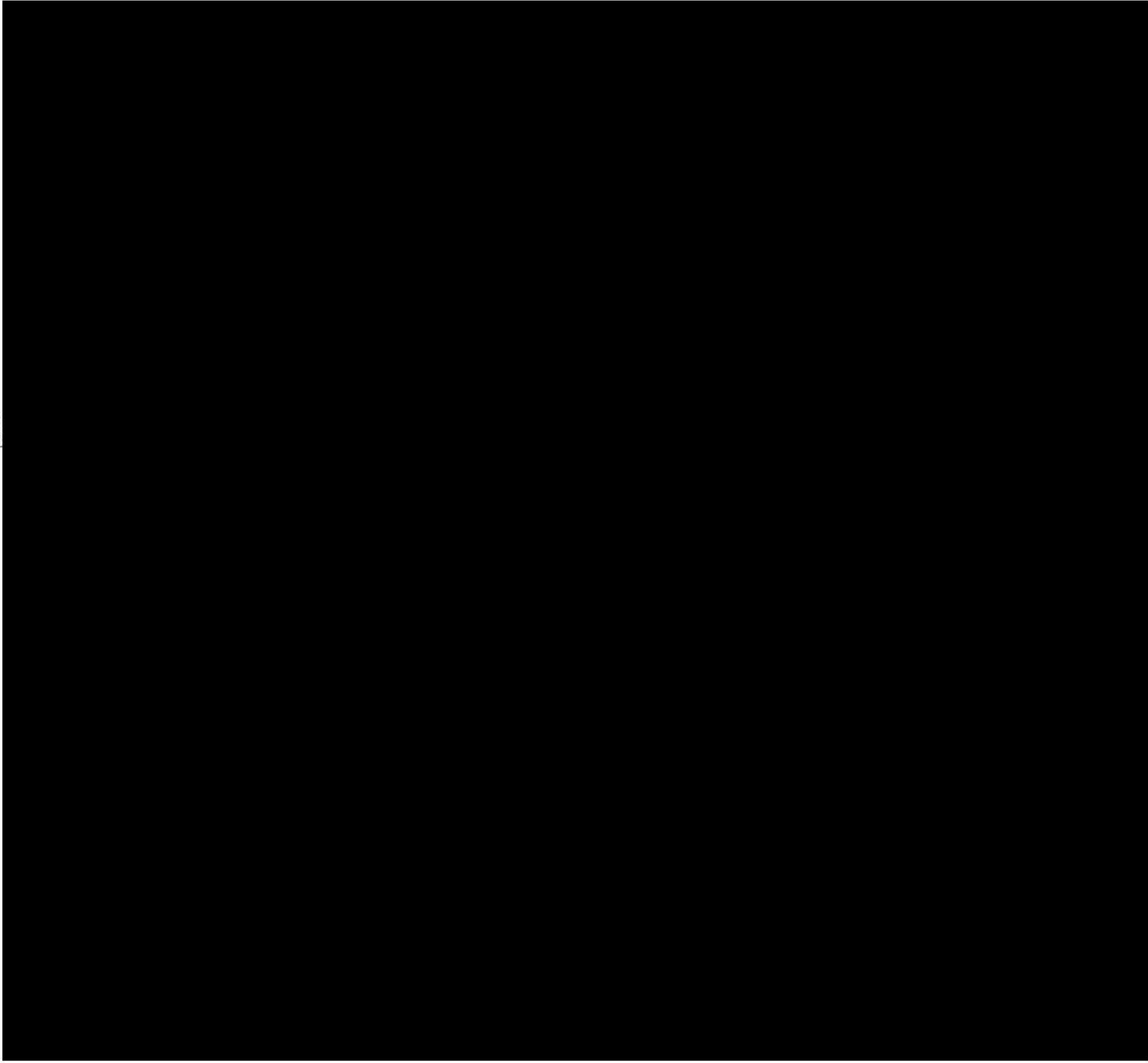
BLAD

PRODUCTIEORDERNUMMER

S11170601122

VOLLEDIG BIJGEWERKT T/M

30-01-2024 - 14:59





BETREFT

Maarssen A 5286

UW REFERENTIE

393980/91

GELEVERD OP

31-01-2024 - 13:54

PRODUCTIEORDERNUMMER

S11170601122

VOLLEDIG GESIGNALEERD T/M

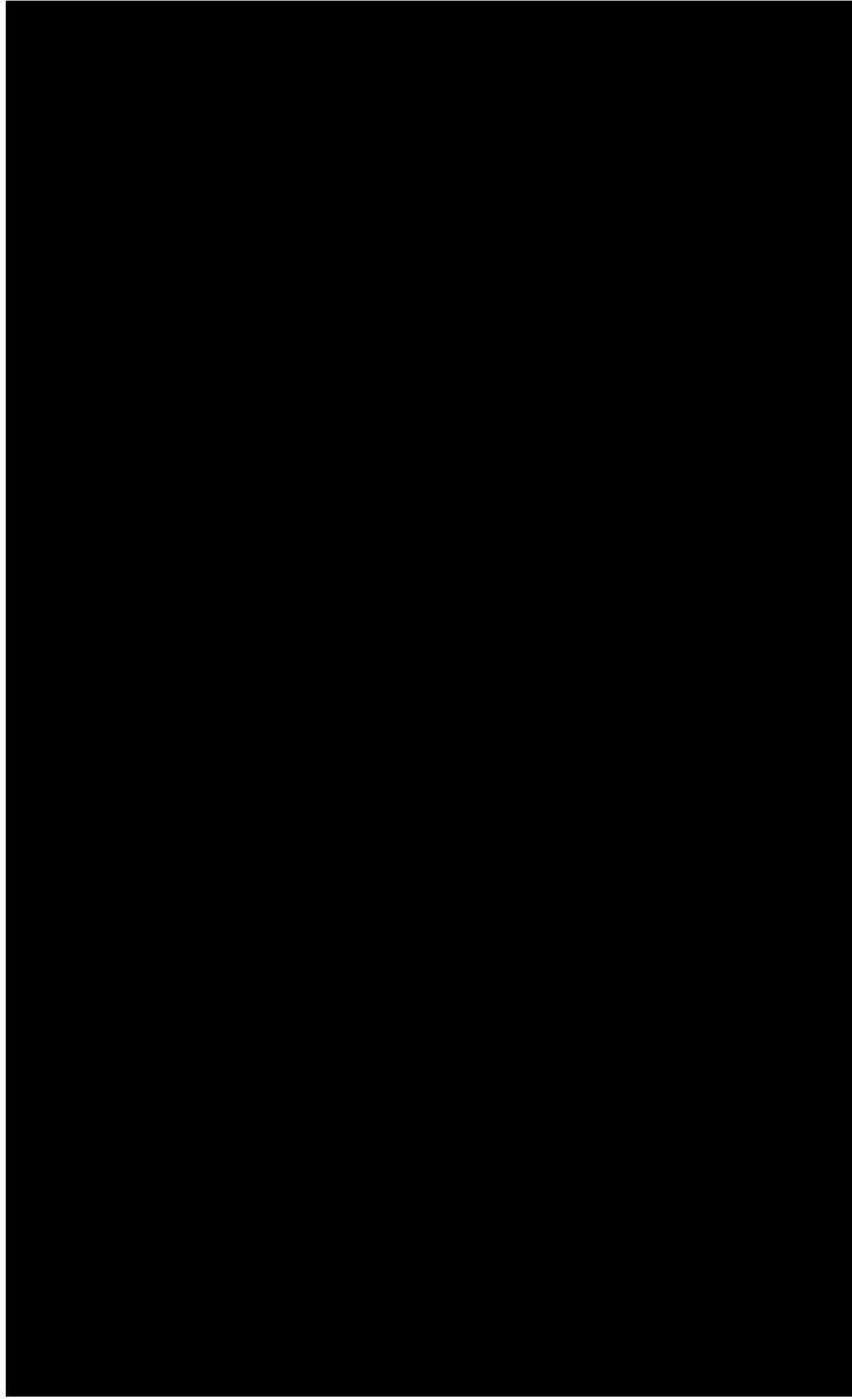
30-01-2024 - 14:59

VOLLEDIG BIJGEWERKT T/M

30-01-2024 - 14:59

BLAD

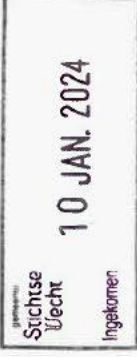
2 van 2



AANGETEKEND

Gemeente Stichtse Vecht
T.a.v. de Gemeenteraad
Postbus 1212
3600 BE MAARSSEN

zienswijze 2.6



Datum : 9 januari 2024
Inzake : [REDACTED] / advies bestemmingsplan Ruimtekwartier
Kenmerk : D230717
Uw ref. :
Doorkiesnr. : 024 750 32 50
E-mail : [REDACTED]@brunet.nl

Betreft: zienswijze Ruimtekwartier

Geachte leden van de raad,

Namens cliënte, de besloten vennootschap met beperkte aansprakelijkheid [REDACTED] vraag ik graag uw aandacht voor het volgende.

Met ingang van 22 december 2023 ligt het ontwerp bestemmingsplan "Ruimtekwartier", alsmede het ontwerpbesluit Hogere Grenswaarden Wgh en het ontwerp Milieueffectrapport ter inzage. Bij deze maak ik namens cliënte van de gelegenheid gebruik om tegen deze ontwerpbesluiten een (gecombineerde) zienswijze in te dienen.

Cliënte is eigenaar van het perceel aan de Nijverheidsweg 2 te Maarsen dat deels wordt gebruikt door [REDACTED]. Cliënte is zelf ook in dit pand gevestigd. Het perceel van cliënte grenst nagenoeg aan het plangebied waarop de ontwerpbesluiten betrekking hebben.

Verkeer

De zorgen van cliënte betreffen vooreerst de verkeerssituatie. Cliënte heeft, als "aanwonende" belang bij een goede verkeerssituatie, zowel nu als in de toekomst. Evident is dat in de nu bestaande situatie ter plaatse van de kruising Maarssenbroeksedijk/Nijverheidsweg al sprake is van een verkeerssituatie die te wensen overlaat. Hiervoor zij verwezen naar het memo van RHDHV van 24 juli 2019 waarin wordt aangegeven dat nu al sprake is van een "complexe verkeerssituatie" waardoor de verkeersveiligheid ter plaatse onder druk staat.

De ingebruikname van het distributiecentrum van Goodman, wat waarschijnlijk op niet al te lange termijn zal plaatsvinden, zal een negatief effect hebben op de autonome verkeerssituatie.

Met de door RHDHV voorgestelde "quick wins" is in de afgelopen jaren weinig tot niets gedaan. Het gevolg daarvan is dat in de nu bestaande verkeerssituatie de verkeersveiligheid al onder druk staat.

Een van de door RHDHV genoemde maatregelen die moet worden genomen is het verminderen van de hoeveelheid verkeer. Met het voorliggende ontwerpbestemmingsplan wordt een situatie gecreëerd waarbij juist méér verkeer over de Maarssenbroeksedijk zal moeten worden afgewikkeld. De woningbouw zorgt immers voor extra verkeer op het wegennet.

In het MER wordt onderkend dat mitigerende maatregelen nodig zijn met het oog op de verkeerssituatie.

In de inspraaknota wordt gesteld dat de noodzakelijke maatregelen zijn geborgd in zowel het bestemmingsplan als in het Gebiedsfonds. Volgens cliënte is in het ontwerpbestemmingsplan echter op geen enkele wijze geborgd wat de noodzakelijke maatregelen zijn, dat deze maatregelen ook daadwerkelijk worden uitgevoerd, en zo ja, op welk moment die gerealiseerd dienen te zijn (en gerealiseerd dienen te blijven).

Voor het doortrekken van de Maarssenbroeksedijk naar de Burgemeester van Waverijnweg geldt dat dit niet past binnen het bestemmingsplan "Werkgebied Maarssenbroek". Ook het ontwerpbestemmingsplan maakt deze aansluiting niet rechtstreeks mogelijk. Hiervoor is een wijzigingsbevoegdheid¹ in het bestemmingsplan opgenomen (art. 16.2). Dit vergt bij gevolg een nadere bestuurlijke afweging, waarmee niet kan worden gezegd dat de uitvoering van deze maatregel thans voldoende is geborgd.

¹ In de MER wordt gesteld dat hiervoor een uitwerkingsverplichting in het bestemmingsplan is opgenomen (p. 156), maar dat is niet juist.

Of en in hoeverre de maatregelen allemaal zijn voorzien in het Gebiedsfonds, heeft cliënte niet kunnen vaststellen, maar feit is dat dit Gebiedsfonds op zichzelf geen rechtens afdwingbare verplichtingen in het leven roept.

Het vorige geldt ook voor het tijdstip waarop de noodzakelijke maatregelen moeten zijn uitgevoerd. Ook dat is niet in het bestemmingsplan geborgd.

Daarbij komt nog dat geen inzicht wordt gegeven in de kosten van de te nemen maatregelen en door wie die kosten gedragen zullen worden. Cliënte bestrijdt daarom de financiële uitvoerbaarheid van het bestemmingsplan.

In zoverre is geen sprake van een goede ruimtelijke ordening.

Parkeren

Uitgaande van de berekening op. p. 11 van het document Mobiliteitskader Ruimtekwartier is sprake van een mismatch tussen de parkeerbehoefte en het parkeeraanbod. Volgens deze berekening is sprake van een tekort van 304 parkeerplaatsen. Cliënte vreest ervoor dat dit parkeerprobleem zich naar (onder meer) de Nijverheidsweg zal verplaatsen.

Op grond van de elementen “doelgroepen” en een “mobiliteitsconcept” wordt onderbouwd waarom van de geldende parkeernormering kan worden afgeweken. Binnen de ontwikkelingen in het Ruimtekwartier is het voornemen om aan te sluiten bij het lagere autobezit van de beoogde doelgroepen en gebruik te maken van een mobiliteitsconcept op maat.

Voor wat betreft de doelgroepen wordt beschreven dat het onderscheid in koop- en huurappartementen van invloed is op de huishoudensamenstelling en dus het autobezit. Voorts wordt aangegeven dat in het plangebied 648 sociale huurwoningen zijn voorzien (en dat binnen deze groep het autobezit lager is). Tot slot wordt gesteld dat er woningen specifiek voor jongeren en ouderen zijn beoogd (binnen welke groepen ook sprake is van een lager autobezit).

Cliënte merkt op dat binnen de geldende parkeernormering voor sociale huur en jongeren- en seniorenwoningen al een lagere parkeernorm geldt. Onduidelijk is waarom in dit geval een nóg lagere norm zou ontstaan. Dat bij bewoners van sociale huurwoningen, jongeren- en seniorenwoningen sprake is van een lager autobezit, is namelijk al verdisconteerd in de geldende parkeernormering. Niet valt in te zien dat het gerechtvaardigd is daarvan nog verder af te wijken.

Op basis van deze beoogde doelgroepen wordt gesteld dat een lagere parkeernorm gerechtvaardigd is.

Echter, op basis van het bestemmingsplan kan niet worden uitgesloten dat de voorziene 1.878 woningen (excl. Het Kwadrant) allemaal (grottere) koopappartementen zullen zijn waarvoor dus

een hogere parkeernorm geldt. In het bestemmingsplan zijn verder geen regels opgenomen voor toegestane woningtypen. De enige regel daaromtrent staat in art. 8.5.1 Woningtypen. Hierin is bepaald dat minimaal 10% van de woningen binnen de aanduiding 'maximum aantal wooneenheden' dient te worden gerealiseerd met een oppervlakte groter dan 75 m² GO. Dat betekent dat het op grond van het bestemmingsplan niet is uitgesloten dat alle appartementen groter zijn van 75 m².

Het vorige brengt met zich dat, nu het bestemmingsplan geen enkele regeling bevat die toeziet op de beoogde doelgroepen, het "doelgroep-argument" niet kan dienen als valide onderbouwing voor het hanteren van een lagere parkeernorm.

Verder ontbreekt in het Mobiliteitskader Ruimtekwartier een parkeernorm voor de 2.650 m² bvo publieke- en maatschappelijke voorzieningen.

In art. 17.1 van de planregels is niet bepaald dat de aan te leggen parkeerplaatsen ook in stand gehouden dienen te worden.

Ook wat dat betreft is geen sprake van een goede ruimtelijke ordening.

Richtafstanden VNG-brochure

Op het perceel van cliënte rust de bestemming Bedrijven tot en met categorie 3, met de nadere aanduiding detailhandel. Alhoewel op dit moment in het pand een supermarkt is gevestigd, is het op grond van het bestemmingsplan nog steeds mogelijk in het pand een bedrijf van categorie 3 te vestigen. Hiervoor geldt in veel gevallen een richtafstand van 100 meter. Deze cirkel valt ruim over het plangebied.

Dat is niet beschouwd. Er is volstaan met het inventariseren van het bestaande gebruik, terwijl het hier (ook) gaat om de planologische gebruiksmogelijkheden van de gronden van cliënte. Bij het mogelijk maken van woningbouw worden de gebruiksmogelijkheden van de gronden van de cliënte (en anderen) beperkt nu daar, bij gebruikmaking van de mogelijkheden die het bestemmingsplan biedt, wellicht niet meer aan de milieunormen kan worden voldaan, omdat de woningen te dicht bij de bedrijven zijn gelegen.

Dat lijkt niet in ogenschouw te zijn genomen.

Voorwaardelijke verplichtingen

De artikelen 8.2.8. tot en met 8.2.14 van de planregels hebben allemaal als opschrift "voorwaardelijke verplichting". Deze bepalingen zijn echter niet als voorwaardelijke verplichting geredigeerd, maar als norm waaraan aanvragen om omgevingsvergunning moeten worden getoetst. Deze dienen daarom bij de bouwregels te worden opgenomen.

Conclusie

Deze procedure word ik door u graag op de hoogte gehouden.

Datum en tijdstip van verzenden: do 01-02-2024 16:39

7

Aan Gemeente Stichtse Vecht
College van Burgemeester en
Wethouders

Maarssebroek, 1 februari 2024

Onderwerp: Zienswijze tegen het ontwerpbesluit met kenmerk NL.IMRO.1904.BPRuimteKwtrMRS-
ON01

Geachte heer/mevrouw,

Hierbij maak ik mijn zienswijze kenbaar met betrekking tot het hierboven genoemde
ontwerpbesluit.

Het plan heeft voor ons, als bewoners langs de Ruimtweg, in de woonwijk Bloemstede enkele grote
nadelige gevolgen, welke ik hieronder nader toelicht.

Toename verkeer Ruimtweg

Vanwege de komst van maar liefst 2500 woningen op een relatief klein perceel, zal de druk op de
infrastructuur rondom het Ruimtekwartier flink gaan toenemen. Hoe graag de Gemeente ook wil dat
de mensen die daar komen wonen meer gebruik zullen maken van de fiets en het OV dan van een
auto, zal het overgrote merendeel daar geen boodschap aan hebben. Mensen laten zich niet
tegenhouden tot het meenemen van een auto naar hun nieuwe woonplek door deze wens.

De drukte rondom het Ruimtekwartier en dan m.n. op de Ruimtweg is nu al enorm. Door de nieuw
te realiseren ontsluiting van de Maarssebroeksedijk naar de Burg. Waverijnweg zal zwaar verkeer,
wat het industrieterrein zal gaan verlaten, via de Burg. Waverijnweg -> over de Ruimtweg richting
de N230 en A2 rijden.

Vanwege de komst van Goodman, die binnenkort de eerste huurders zal verwelkomen, zal ook dat
verkeer de makkelijkste route kiezen en via de nieuwe ontsluiting naar de Burg. Waverijnweg de
route over de Ruimtweg nemen. Dat betekent een grote toename van zeer zwaar verkeer van
zowel Qurney als Goodman, en mogelijk meer bedrijven in die omgeving op de Ruimtweg, langs
een groot deel van Bloemstede. Wij pleiten voor een verkeersafhandeling van het verkeer van het
industrieterrein over het industrieterrein, dus over de Maarssebroeksedijk. Dit verkeer zou niet
gefaciliteerd moeten worden in een route door de achtertuin van Bloemstede.

Na een jarenlange strijd voor geluidswerende maatregelen voor dit deel van Bloemstede, omdat de
geluidsoverlast nu al gezondheidsklachten oplevert, zakt de moed ons in de schoenen bij dit
voorzicht. Wat mij brengt op het volgende punt:

Geluidsscherm Bloemstede

Tijdens de Raadsvergadering van 31 oktober jl. is aangegeven dat vóór aanvang van de bouw van
het Ruimtekwartier er een geluidsscherm staat bij Bloemstede aan de kant van de Ruimtweg. Zie:
<https://rtvstichtsevecht.nl/nieuws/artikel/gemeente-investeert-miljoenen-in-gebiedsfonds-ruimtekwartier>.

Komst geluidswal voor
aanvang
bouwwerkzaamheden



Ze is definitief afgeleerd dat de
bouw van de geluidswal bij
Bloemstede naar voren wordt
gehaald nog voor de start van de
bouwwerkzaamheden aan het
Ruimtekwartier. Lang ging de
politieke discussie over de
aanpak van het gebied met een andere aanpak.

Het amendement welke tijdens voornoemde Raadsvergadering is besproken is unaniem
aangenomen.

 12.A 12.1 SSV e.a. - Naar voren halen geluidswallen voor de start
bouwwerkzaamheden Ruimtekwartier - unaniem aangenomen
PDF: 439,00 KB
Amendement

✓ Aangenomen

Info

We gaan ervan uit en zullen erop toezien dat dit wordt nageleefd. Graag zien we dan ook spoedig
een planning hiervan tegemoet.

Privacy, schaduw, waardedaling

De hoogte van de woontorens, tussen de 49 en 76 meter, baart ons ook grote zorgen. Dergelijke
hoogtes zie je terug in grote steden en op de Zuidas, maar in een dorp als Maarssebroek vlakbij
bestaande woonwijken is dit totaal buiten proporties. Omdat het voor veel bewoners niet makkelijk
is om in te schatten hoe hoog dat daadwerkelijk is, is een vergelijking met de Dommoren wel handig.
Deze is nl. 112 meter hoog. De hoogste toren die neergezet gaat worden zit op 2/3 van die hoogte.
Dat klinkt niet alleen extreem hoog, maar dat is het ook.

Deze hoogtes zorgen ervoor dat de bewoners die aan de rand van Bloemstede wonen flinke hinder gaan ondervinden op verschillende manieren. Ten eerste wordt onze privacy erg aangetast. We zijn gewend aan onze vrijheid en onder deze voorwaarde hebben wij de woning gekocht. Wij zijn daar echt op gevallen toen we het huis kochten en als er visite komt horen we altijd 'Je zit zo lekker vrij aan de achterkant'. Over enige tijd is deze vrijheid ineens weg en kijken de bewoners vanuit hun raam/naaf hun balkon rechtstreeks onze tuin, woonkamer en een deel van onze slaapkamers in. Dit is een flinke derving van ons woongenot.

Ook de ochtendzon zal ons grotendeels ontnomen worden. Waar we 's ochtends graag een kopje koffie in de tuin drinken in het zonnetje zal dit straks ontnomen worden door de schaduw van de toren (Venus). Dit is iets wat we nooit hadden kunnen voorzien vanwege de bestemming van het deel toen we de woning hebben gekocht. Daar deze bestemming is gewijzigd van kantoor naar wonen, wordt dit ineens wel mogelijk. We hadden nooit verwacht en kunnen voorzien zoveel jaar geleden dat de bestemming zou wijzigen. Zo'n ingrijpende verandering van onze woonomgeving waardoor ons huis zeker in waarde zal dalen.

Wij vinden dat de gemeente tegemoet moet komen in de schade die wij hierdoor lijden (in de vorm van ontnomen privacy, schaduw tijdens de korte periode dat wij de zon in onze tuin hebben, daling woningwaarde). We gaan hier graag nog over in gesprek of wachten een voorstel af.

Ik verzoek u op grond van het bovenstaande om met de bewoners van Bloemstede langs de Ruimtetweg een schadevergoeding af te stemmen voor het leed zij ondervinden van de komst van deze hoogbouw.

Ik ga ervan uit dat u mij van het verdere verloop van de procedure op de hoogte houdt en uiteraard ben ik bereid deze zienswijze nader mondeling toe te lichten.



Inspiraakreactie of Zienswijze op bestemmingsplan

Datum en tijdstip van verzenden: do 01-02-2024 21:55

Aanvraag

Je bent een

Voor wie doe je de inspraakreactie of
zienswijze

persoon

mijzelf

Persoonsgegevens

Voornamen

Tussenvoegsel(s)

Achternaam

Postcode

Huisnummer

Huisnummer huisletter

Huisnummer toevoeging

Straatnaam

Woonplaats

Telefoonnummer

E-mailadres

J

Bloemstede
Maarssen

Je bent succesvol ingelogd met DigiD

Inspiraak

Wat wil je indienen

Zienswijze

Op welk ontwerpbestemmingsplan dien je
een zienswijze in

Weet je het zaaknummer

Korte omschrijving van je zienswijze

Vul je zienswijze in

zienswijze op ontwerpbestemmingsplan

NL.IMR0.1904.BPRuimteKwtrMRS-ONO1

nee

nadelige gevolgen

zie bijlage

Bijlagen

Wil je een bijlage toevoegen

Bijlage(n)

ja

Brief zienswijze 01-02-2024.docx

Aan Gemeente Stichtse Vecht
College van Burgemeester en
Wethouders

Maarssebroek, 1 februari 2024

Onderwerp: Zienswijze tegen het ontwerpbesluit met kenmerk NL.IMRO.1904.BPRuimteKwtrMRS-ON01

Geachte heer/mevrouw,

Hierbij maak ik mijn zienswijze kenbaar met betrekking tot het hierboven genoemde ontwerpbesluit.

Het plan heeft voor ons, als bewoners langs de Ruimtetweg, in de woonwijk Bloemstede enkele grote nadelige gevolgen, welke ik hieronder nader toelicht.

Toename verkeer Ruimtetweg

Vanwege de komst van maar liefst 2500 woningen op een relatief klein perceel, zal de druk op de infrastructuur rondom het Ruimtekwardier flink gaan toenemen. Hoe graag de Gemeente ook wil dat de mensen die daar komen wonen meer gebruik zullen maken van de fiets en het OV dan van een auto, zal het overgrote merendeel daar geen boodschap aan hebben. Mensen laten zich niet tegenhouden tot het meenemen van een auto naar hun nieuwe woonplek door deze wens. De drukte rondom het Ruimtekwardier en dan m.n. op de Ruimtetweg is nu al enorm. Door de nieuwe realiseringen ontsluiting van de Maarssebroeksedijk naar de Burg. Waverijnweg zal zwaar verkeer, wat het industrieterrein zal gaan verlaten, via de Burg. Waverijnweg -> over de Ruimtetweg richting de N230 en A2 rijden.

Vanwege de komst van Goodman, die binnenkort de eerste huurders zal verwelkomen, zal ook dat verkeer de makkelijkste route kiezen en via de nieuwe ontsluiting naar de Burg. Waverijnweg de route over de Ruimtetweg nemen. Dat betekent een grote toename van zeer zwaar verkeer van zowel Qumey als Goodman, en mogelijk meer bedrijven in die omgeving op de Ruimtetweg, langs een groot deel van Bloemstede. Wij pleiten voor een verkeersafhandeling van het verkeer van het industrieterrein over het industrieterrein, dus over de Maarssebroeksedijk. Dit verkeer zou niet gefaciliteerd moeten worden in een route door de achtertuin van Bloemstede.

Na een jarenlange strijd voor geluidswerende maatregelen voor dit deel van Bloemstede, omdat de geluidsoverlast nu al gezondheidsklachten oplevert, zakt de moed ons in de schoenen bij dit vooruitzicht. Wat mij brengt op het volgende punt:

Geluidsscherm Bloemstede

Tijdens de Raadsvergadering van 31 oktober jl. is aangegeven dat vóór aanvang van de bouw van het Ruimtekwardier er een geluidsscherm staat bij Bloemstede aan de kant van de Ruimtetweg. Zie: <https://rtvstichtsevecht.nl/nieuws/artikel/gemeente-investeert-miljoenen-in-gebiedsfonds-ruimtekwardier>.

**Komst geluidswal voor
aanvang
bouwwerkzaamheden**



Zo is definitief afgesteld dat de bouw van de geluidswal bij Bloemstede naar voren wordt gehaald nog voor de start van de bouwwerkzaamheden aan het Ruimtekwardier. Lang ging de politieke discussie over de

Het amendement welke tijdens voornoemde Raadsvergadering is besproken is unaniem aangenomen.

 12. A 12.1 SSV e.a. - Naar voren halen geluidswallen voor de start bouwwerkzaamheden Ruimtekwartier - unaniem aangenomen
Amendement PDF, 439,00 KB

Aangenomen

Info

We gaan ervan uit en zullen erop toezien dat dit wordt nageleefd. Graag zien we dan ook spoedig een planning hiervan tegemoet.

Privacy, schaduw, waardedaling

De hoogte van de woontorens, tussen de 49 en 76 meter, baart ons ook grote zorgen. Dergelijke hoogtes zie je terug in grote steden en op de Zuidas, maar in een dorp als Maarssebroek vlakbij bestaande woonwijken is dit totaal buiten proporties. Omdat het voor veel bewoners niet makkelijk is om in te schatten hoe hoog dat daadwerkelijk is, is een vergelijking met de Domtoren wel handig. Deze is nl. 112 meter hoog. De hoogste toren die neergezet gaat worden zit op 2/3 van die hoogte. Dat klinkt niet alleen extreem hoog, maar dat is het ook.

Deze hoogtes zorgen ervoor dat de bewoners die aan de rand van Bloemstede wonen flinke hinder gaan ondervinden op verschillende manieren. Ten eerste wordt onze privacy erg aangetast. We zijn gewend aan onze vrijheid en onder deze voorwaarde hebben wij de woning gekocht. Wij zijn daar echt op gevallen toen we het huis kochten en als er visite komt horen we altijd 'Je zit zo lekker vrij aan de achterkant'. Over enige tijd is deze vrijheid ineens weg en kijken de bewoners vanuit hun raam/vanaf hun balkon rechtstreeks onze tuin, woonkamer en een deel van onze slaapkamers in. Dit is een flinke derving van ons woongenot.

Ook de ochtendzon zal ons grotendeels ontnomen worden. Waar we 's ochtends graag een kopje koffie in de tuin drinken in het zonnetje zal dit straks ontnomen worden door de schaduw van de toren (Venus). Dit is iets wat we nooit hadden kunnen voorzien vanwege de bestemming van het deel toen we de woning hebben gekocht. Daar deze bestemming is gewijzigd van kantoor naar wonen, wordt dit ineens wel mogelijk. We hadden nooit verwacht en kunnen voorzien zoveel jaar geleden dat de bestemming zou wijzigen. Zo'n ingrijpende verandering van onze woonomgeving waardoor ons huis zeker in waarde zal dalen.

Wij vinden dat de gemeente tegemoet moet komen in de schade die wij hierdoor lijden (in de vorm van ontnomen privacy, schaduw tijdens de korte periode dat wij de zon in onze tuin hebben, daling woningwaarde). We gaan hier graag nog over in gesprek of wachten een voorstel af.

Ik verzoek u op grond van het bovenstaande om met de bewoners van Bloemstede langs de Ruimtetweg een schadevergoeding af te stemmen voor het leed zij ondervinden van de komst van deze hoogbouw.

Ik ga ervan uit dat u mij van het verdere verloop van de procedure op de hoogte houdt en uiteraard ben ik bereid deze zienswijze nader mondeling toe te lichten.

[Redacted signature block]

zienswijze 2.9

Van: [REDACTED]
Verzonden: zondag 21 januari 2024 12:30
Aan: 'info@stichtsevecht.nl' <info@stichtsevecht.nl>
Onderwerp: Herziane Zienswijze Ruimtekwartier

T.A.V Gemeenteraad van Stichtse Vecht
Postbus 1212, 3600 BE Maarssen

Betreft: Herziane Zienswijze Ruimte kwartier.

Datum: 24-01-2024

Geachte Gemeenteraad,

Op maandag 15 Januari ben ik bij de bijeenkomst geweest m.b.t. Project Ruimte kwartier.
Wij zijn goed ontvangen door uw collega's.
De reden dat ik deze zienswijze herzie is dat ik afgelopen de MER heb mogen ontvangen.
Opgesteld door de Royal HaskoningDHV BH5097TPRP2102261138.
Daarin staan toch wel een paar opvallende zaken die niet in het ruimte kwartier staan.
Herziene versie gaat verder vanaf tekst MER onderaan.

Punt 1 t/m 3 omliggende wegen

- 1 Afsluiten van de weg bij de Mc Donald richting van Ekris.?
 - 2 De weg voor de Qumey doortrekken naar de wegen op het bestaande wegennet?
 - 3 En de weg richting de Gamma gebeurt ook nog iets mee.?
- De uitleg van kant aanwezigen gemeente er werd wat aangewezen en uitgelegd maar ik kan hier in de plannen niets vinden.
Ook niet in de door Dhr. Broeke opgestuurde mail m.b.t. mobiliteitsplan Ruimte kwartier.

Toelichting

Wat wij als bewoners van Bloemstede meekregen is dat het de bedoeling is om de weg die langs de Qumey komt.
Het verkeer gaat dan achter linksaf en komt tussen Roeleveld garage en bloemstede op de A2.

Dit is een onprettige gedachte dat alle verkeer ontsluit achter langs bij ons, wij wonen namelijk aan de singel.!

Vragen en onduidelijkheden.

Wordt de weg achter de Qumey een eenrichtingsweg dit is ook niet duidelijk. Hoe kun je nog de supermarkt bereiken of bouwmarkten.

Ik haal het niet uit de plannen die er nu liggen.

Deel van de weg richting de Gamma wordt ook autoluw werd verteld?

En er dan is ook nog een nieuw groot distributiecentrum wat nog niet op volle kracht draait (Good man).

Mobiliteitsplan Ruimtekwartier

Jongeren zouden minder gebruik maken van de auto, dat was een trend (zie pagina 6).

Ik zie in de omgeving en ook in mijn gezin thuis juist het tegenovergestelde.

Door naar pagina 10 van het plan aantal auto's ingeschat tussen 0.7 en 1.3 lijkt mij te weinig.

Berekeningen en plannen opgesteld stammen ook uit 2019 is niet meer recent verwijzen zelfs naar 2015 terug.

Overige zaken

Mijn idee is dat er in de huidige plannen ontwikkeling, te veel mensen op elkaar worden gezet.

Zie Kanaaleiland of flats Vollenhove.

Oorspronkelijk plan 2019 was de hoogbouw niet zo hoog zou worden als nu voorgesteld.

70 meter is wel heel erg hoog voor een dorp.

Er wordt ook over een nieuw stadsdeel gesproken? Maarssendorp is geen stad toch, dit zijn zorgelijke uitspraken.

Herziening op basis van de MER

Aangeven wordt en berekend is dat over de ruimteweg waar ik aan woon 40% meer verkeer gaat komen.

Het is nu al veel te druk en lawaaiig laat staan dat daar nog zoveel bijkomt!!

Rekenprogramma AERIUS m.b.t stikstof ik zie wel tekening van de huidige situatie met berekening, maar niet van de nieuwe wegen

Met AERIUS berekening.!!

Indien dit zo is heb ik wel bezwaar.

Op blz 156 staat dat het hoogste punt nieuwbouw zelfs 90 meter kan worden!!

Dit staat niet in de plannen van de gemeente.

Indien dit zo is heb ik hier bezwaar tegen.

Conclusies en aanbevelingen Hoofdstuk 9,2

Ik stuk over de gezondheid daar waar ik mij al zorgen maakte deelt dus ook de Royal Haskoning die mening,

Zijn vier bullits die de vinger op de zere plek van dit project leggen.

Ik neem aan dat de gemeente Stichtse Vecht een gezonde gemeente wil blijven?

Als dit plan doorgaat dan wordt dat een moeilijk verhaal.

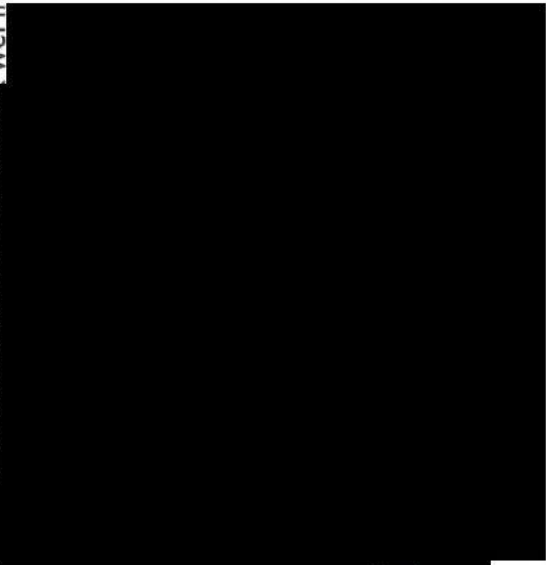
Zijn er al alternatieve of oplossingen die de leefbaarheid en gezondheid verbeteren in dit project.

Ik dien op basis wat geschreven is door de Royal Haskoning bezwaar in.

Ik begrijp dat er voor de woningmarkt oplossingen gevonden moeten worden maar niet ten koste van een gezonde omgeving.

Mijn zorg is en blijft dat de plannen zo ambitieus zijn dat er een onleefbare gaat situatie ontstaan.

Ik hoor graag van u en wil ook wel in een gesprek zaken toelichten.



Van: [REDACTED]

Verzonden: zondag 21 januari 2024 12:30

Aan: "info@stichtsevecht.nl" <info@stichtsevecht.nl>

Onderwerp: Herziane Zienswijze Ruimtekwartier

T.A.V Gemeenteraad van Stichtse Vecht
Postbus 1212, 3600 BE Maarssen

Betreft: Herziane Zienswijze Ruimte kwartier.

Datum:24-01-2024

Geachte Gemeenteraad,

Op maandag 15 Januari ben ik bij de bijeenkomst geweest m.b.t. Project Ruimte kwartier.

Wij zijn goed ontvangen door uw collega's.

De reden dat ik deze zienswijze herzie is dat ik afgelopen de MER heb mogen ontvangen.

Opgesteld door de Royal HaskoningDHV BH5097TPRP2102261138.

Daarin staan toch wel een paar opvallende zaken die niet in het ruimte kwartier staan. Herziane versie gaat verder vanaf tekst MER onderaan.

Punt 1 t/m 3 omliggende wegen

1 Afsluiten van de weg bij de Mc Donald richting van Ekris.?

2 De weg voor de Qumey doortrekken naar de wegen op het bestaande wegennet?

3 En de weg richting de Gamma gebeurt ook nog iets mee.?

De uitleg van kant aanwezig gemeente er werd wat aangewezen en uitgelegd maar ik kan hier in de plannen niets vinden.

Ook niet in de door Dhr. Broeke opgestuurde mail m.b.t. mobiliteitsplan Ruimte kwartier.

Toelichting

Wat wij als bewoners van Bloemstede meekregen is dat het de bedoeling is om de weg die langs de Qumey komt.

Het verkeer gaat dan achter linksaf en komt tussen Roeleveld garage en bloemstede op de A2.

Dit is een onprettige gedachte dat alle verkeer ontsluit achter langs bij ons, wij wonen namelijk aan de singel.!

Vragen en onduidelijkheden.

Wordt de weg achter de Qumey een eenrichtingsweg dit is ook niet duidelijk.
Hoe kun je nog de supermarkt bereiken of bouwmarkten.

Ik haal het niet uit de plannen die er nu liggen.

Deel van de weg richting de Gamma wordt ook autoluw werd verteld?

En er dan is ook nog een nieuw groot distributiecentrum wat nog niet op volle kracht draait (Good man).

Mobiliteitsplan Ruimtekwartier

Jongeren zouden minder gebruik maken van de auto, dat was een trend (zie pagina 6).

Ik zie in de omgeving en ook in mijn gezin thuis juist het tegenovergestelde.

Door naar pagina 10 van het plan aantal auto's ingeschat tussen 0.7 en 1.3 lijkt mij te weinig.

Berekeningen en plannen opgesteld stammen ook uit 2019 is niet meer recent verwijzen zelfs naar 2015 terug.

Overige zaken

Mijn idee is dat er in de huidige plannen ontwikkeling, te veel mensen op elkaar worden gezet.

Zie Kanaaleiland of flats Vollenhove.

Oorspronkelijk plan 2019 was de hoogbouw niet zo hoog zou worden als nu voorgesteld.

70 meter is wel heel erg hoog voor een dorp.

Er wordt ook over een nieuw stadsdeel gesproken? Maarssendorp is geen stad toch, dit zijn zorgelijke uitspraken.

Herziening op basis van de MER

Aangeven wordt en berekend is dat over de ruimteweg waar ik aan woon 40% meer verkeer gaat komen.

Het is nu al veel te druk en lawaaiig laat staan dat daar nog zoveel bijkomt!!

Rekenprogramma AERIUS m.b.t stikstof ik zie wel tekening van de huidige situatie met berekening, maar niet van de nieuwe wegen

Met AERIUS berekening.!!

Indien dit zo is heb ik wel bezwaar.

Op blz 156 staat dat het hoogste punt nieuwbouw zelfs 90 meter kan worden!!

Dit staat niet in de plannen van de gemeente.

Indien dit zo is heb ik hier bezwaar tegen.

Conclusies en aanbevelingen Hoofdstuk 9,2

Ik stuk over de gezondheid daar waar ik mij al zorgen maakte deelt dus ook de Royal Haskoning die mening,

Zijn vier bullits die de vinger op de zere plek van dit project leggen.

Ik neem aan dat de gemeente Stichtse Vecht een gezonde gemeente wil blijven?

Als dit plan doorgaat dan wordt dat een moeilijk verhaal.

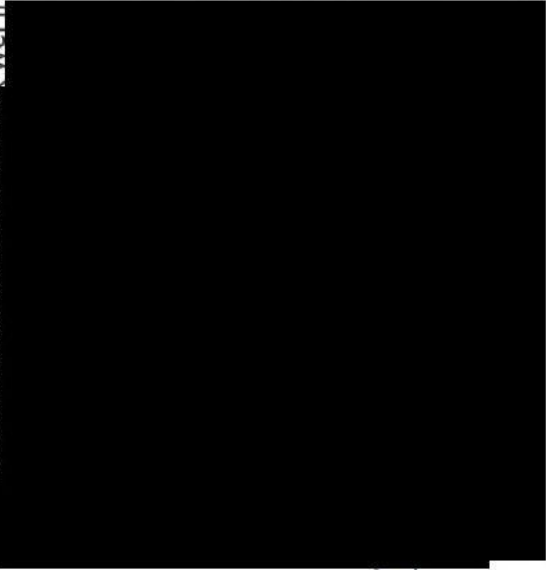
Zijn er al alternatieve of oplossingen die de leefbaarheid en gezondheid verbeteren in dit project.

Ik dien op basis wat geschreven is door de Royal Haskoning bezwaar in.

Ik begrijp dat er voor de woningmarkt oplossingen gevonden moeten worden maar niet ten koste van een gezonde omgeving.

Mijn zorg is en blijft dat de plannen zo ambitieus zijn dat er een onleefbare gaat situatie ontstaan.

Ik hoor graag van u en wil ook wel in een gesprek zaken toelichten.



E-Mailbericht Zaak 35769

Van:

Aan: info@stichtsevecht.nl

Datum: 01-02-2024 om 09:07:50

Onderwerp: Zienswijze bestemmingsplan Ruimtekwartier op 01-02-2024 om 09:07:50

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.

Maarsssen, 1 Februari 2024

Betreft: zienswijze tegen ontwerp bestemmingsplan Ruimtekwartier

Geachte raad,

Op maandag 15 januari j.l. heb ik de inloopavond over het ontwerpbestemmingsplan Ruimtekwartier bezocht. Naar aanleiding van dit bezoek maak ik hierbij mijn zienswijze kenbaar over dit ontwerp bestemmingsplan.

Inleiding

Gezien de tekorten op de huizenmarkt en de leegstand van voormalige (kantoor-) panden, begrijp ik de keuze van de gemeente om in het gebied Ruimtekwartier woningen te bouwen en of kantoren gebouwen om te bouwen tot woonruimte. De grootschaligheid van dit totale project baart mij echter zorgen en de berekening van de parkeerplekken voor deze nieuwe woningen en verkeer impact.

Hoogbouw

De hoogte van de woontorens is naar mijn idee buitenproportioneel voor deze van oorsprong polderomgeving. De gemeente Stichtse Vecht profileert zich als een groene gemeente, 'het buiten van de randstad', maar de voorgenomen hoogbouw, met hoogteaccenten tot 70 meter, passen eerder in een grote stad dan in een groene poldergemeente.

Het uitzicht vanuit mijn woning zal veranderen. In plaats van een vrij uitzicht te hebben, kijk ik straks tegen woontorens aan. De torens hebben mogelijk invloed op de zoninval in mijn achtertuin en de mogelijke inijk vanuit deze torens tast mijn privacy aan. Dit is geen prettig vooruitzicht.

Verkeersdruk

Met de toename van het voorgenomen aantal huishoudens zal ook de verkeersdruk op de rond- en toegangswegen van Maarssenbroek nog meer toenemen, iets waarvan alle inwoners van Maarssenbroek last zullen hebben en waardoor de verkeersoverlast voor de aanwonenden van deze wegen verder toe zal nemen.

Er zijn berekeningen gemaakt om de verkeersdruk in kaart te brengen echter vraag ik me af is er ook gerekend met de extra toename van het vrachtverkeer zodra de distributie op en overslag gebouw in gebruik genomen worden (dit verkeer is nu nog niet actueel maar gaat het wel worden).

Parkeren

Voor de parkeernorm van het Ruimtekwartier is uitgegaan van ideale en wenselijke omstandigheden, ondanks dat de cijfers een andere norm aangeven. De norm die nu gehanteerd word is 0,8 en dat is niet van deze tijd zeker nu ook in het nieuws is dat er een enorme toename is van auto's is Bij een tekort aan parkeerruimte zullen bewoners en bezoekers uitwijken naar aangrenzende wijken, onder andere Bloemstede, om daar te parkeren. Dit zal overlast geven voor de bewoners van Bloemstede.

Tot slot

Naar mijn idee wordt er bij de ontwikkeling van het Ruimtekwartier weinig rekening gehouden met de impact die deze plannen hebben op de bewoners van omliggende wijken zoals Bloemstede. Het uitzicht op de woontorens en de verhoogde verkeersdruk zullen ten koste gaan van ons wooncomfort.

De verkeer impact die dit met zich mee brengt

Op basis van bovenstaande argumenten maak ik bezwaar tegen het ontwerpbestemmingsplan en verzoek ik uw raad met inachtneming van deze zienswijze het ontwerpbestemmingsplan niet vast te stellen.

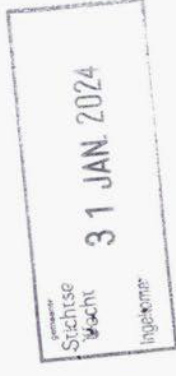
Ik ga ervan uit dat u mij van de verdere ontwikkelingen op de hoogte houdt.

[Redacted signature]

Bijlagen: geen

zienswijze 2.11

De gemeenteraad van Stichtse Vecht
Postbus 1212
3600 BE Maarssen



Maarssen, 29 januari 2024

Betreft: zienswijze tegen ontwerp bestemmingsplan Ruimtekwartier

Geachte raad,

Op maandag 15 januari j.l. heb ik de inloopavond over het ontwerp bestemmingsplan Ruimtekwartier bezocht. Naar aanleiding van dit bezoek maak ik hierbij mijn zienswijze kenbaar over dit ontwerp bestemmingsplan.

Inleiding

Gezien de tekorten op de huizenmarkt en de leegstand van voormalige (kantoor-) panden, begrijp ik de keuze van de gemeente om in het gebied Ruimtekwartier woningen te bouwen. De grootschaligheid van dit totale project baart mij echter zorgen.

Hoogbouw

De hoogte van de woontorens is naar mijn idee buitenproportioneel voor deze van oorsprong polderomgeving. De gemeente Stichtse Vecht profileert zich als een groene gemeente, 'het buiten van de randstad', maar de voorgenomen hoogbouw, met hoogteaccenten tot 70 meter, passen eerder in een grote stad dan in een groene poldergemeente.

Het uitzicht vanuit mijn woning zal veranderen. In plaats van een vrij uitzicht te hebben, kijk ik straks tegen woontorens aan. De torens hebben mogelijk invloed op de zoninval in mijn achtertuin en de mogelijke inijk vanuit deze torens tast mijn privacy aan. Dit is geen prettig vooruitzicht.

Verkeersdruk

Met de toename van het voorgenomen aantal huishoudens zal ook de verkeersdruk op de rond- en toegangswegen van Maarssenbroek nog meer toenemen, iets waarvan alle bewoners van Maarssenbroek last zullen hebben en waardoor de verkeersoverlast voor de aanwonenden van deze wegen verder toe zal nemen.

Parkeren

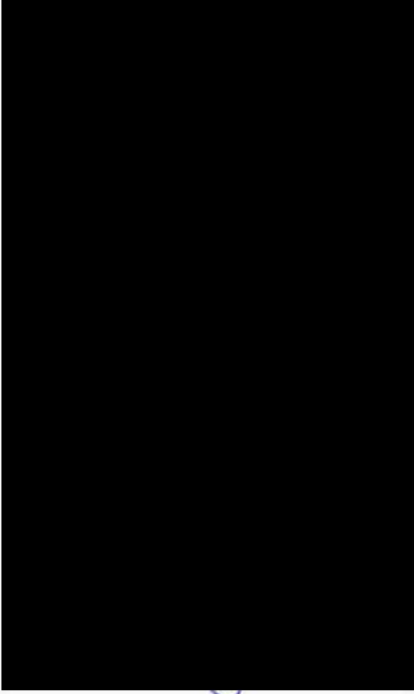
Voor de parkeernorm van het Ruimtekwartier is uitgegaan van ideale en wenselijke omstandigheden, ondanks dat de cijfers een andere norm aangeven. Bij een tekort aan parkeerruimte zullen bewoners en bezoekers uitwijken naar aangrenzende wijken, onder andere Bloemstede, om daar te parkeren. Dit zal overlast geven voor de bewoners van Bloemstede.

Tot slot

Naar mijn idee wordt er bij de ontwikkeling van het Ruimtekwartier weinig rekening gehouden met de impact die deze plannen hebben op de bewoners van aanliggende wijken zoals Bloemstede. Het uitzicht op de woontorens en de verhoogde verkeersdruk zal ten koste gaan van ons wooncomfort.

Op basis van boven staande argumenten maak ik bezwaar tegen het ontwerp bestemmingsplan en verzoek ik uw raad met inachtneming van deze zienswijze het ontwerp bestemmingsplan niet vast te stellen.

Ik ga ervan uit dat u mij van de verdere ontwikkelingen op de hoogte houdt.



PostNL
Port Betaald
Port Payé
Pays-Bas



02.01.0025

NDSDC - #X87DXDX#DD#DDDD#







Aan:

Burgemeester en Wethouders
Gemeente Stichtse Vecht

Datum: 31-1-2024

Betreft: zienswijze bestemmingsplan Planetenbaan/Ruimtekwartier en Het kwadrant

Geachte leden van het college van Burgemeester en Wethouders,

Bij deze maak ik van de mogelijkheid gebruik om een zienswijze in te dienen betreffende het bestemmingsplan Planetenbaan/Ruimtekwartier en Het kwadrant, ontwerp 2023-12-07, ontwerp bestemmingsplan (NL.IMRO.1904.BPRuimteKwtrMRS-ON01) dat op 19-12-2023 ter inzage is gelegd.

Ik heb gehoord omtrent de plannen om de Maarssenbroeksedijk aan te sluiten op de Burgemeester Waverijnweg. Dit lijkt me een slecht plan want als het te druk wordt op de Ruimtetweg zal al het verkeer via de Floraweg gaan rijden om op de N230 te komen.

Dit verhoogt het aantal auto's en vrachtwagens langs de wijken Duivenkamp, Fazantenkamp, Boomstede en Bloemstede en geeft een verhoging van geluidshinder en fijnstof. Deze toename is niet wenselijk.

U zou een goede ontsluiting voor het vrachtverkeer over de Meteorweg (Wawollie/Shell) richting de N230 naar Utrecht Overvecht en langs Bloemstede/Kwadrant richting de N230 naar Amsterdam/Den Bosch kunnen laten lopen.

Daarom verzoek ik u met inachtneming van mijn zienswijze het ontwerp omgevingsvisie gewijzigd vast te stellen, namelijk door het vrachtverkeer zoveel mogelijk over het industrieterrein te laten rijden.

Ook denk ik dat de 0,8 parkeerplek voor het Ruimtekwartier niet toereikend zal zijn en de toekomstige bewoners gebruik zullen maken van Bloemstede waardoor er voor de bewoners minder plekken zullen zijn.

Op basis van de bovenstaande argumenten heb ik bezwaar tegen het ontwerp omgevingsvisie.

Uiteraard ben ik bereid om deze zienswijze mondeling toe te lichten.

Ik verzoek u om mij van de verdere procedure op de hoogte te houden.



Maarssebroek, 31 januari 2024

Onderwerp: Zienswijze tegen het ontwerpbesluit met kenmerk NL.IMRO.1904.BPRuimteKwtrMRS-ON01

Geachte heer/mevrouw,

Hierbij maak ik mijn zienswijze kenbaar met betrekking tot het hierboven genoemde ontwerpbesluit.

Het plan heeft voor ons, als bewoners langs de Ruimteweg, in de woonwijk Bloemstede enkele grote nadelige gevolgen, welke ik hieronder nader toelicht.

Toename verkeer Ruimteweg

Vanwege de komst van maar liefst 2500 woningen op een relatief klein perceel, zal de druk op de infrastructuur rondom het Ruimtekwartier flink gaan toenemen. Hoe graag de Gemeente ook wil dat de mensen die daar komen wonen meer gebruik zullen maken van de fiets en het OV dan van een auto, zal het overgrote merendeel daar geen boodschap aan hebben. Mensen laten zich niet tegenhouden tot het meenemen van een auto naar hun nieuwe woonplek door deze wens.

De drukte rondom het Ruimtekwartier en dan m.n. op de Ruimteweg is nu al enorm. Door de nieuw te realiseren ontsluiting van de Maarssebroeksdijk naar de Burg. Waverijnweg zal zwaar verkeer, wat het industrieterrein zal gaan verlaten, via de Burg. Waverijnweg -> over de Ruimteweg richting de N230 en A2 rijden.

Vanwege de komst van Goodman, die binnenkort de eerste huurders zal verwelkomen, zal ook dat verkeer de makkelijkste route kiezen en via de nieuwe ontsluiting naar de Burg. Waverijnweg de route over de Ruimteweg nemen. Dat betekent een grote toename van zeer zwaar verkeer van zowel Qumey als Goodman, en mogelijk meer bedrijven in die omgeving op de Ruimteweg, langs een groot deel van Bloemstede. Wij pleiten voor een verkeersafhandeling van het verkeer van het industrieterrein over het industrieterrein, dus over de Maarssebroeksdiijk. Dit verkeer zou niet gefaciliteerd moeten worden in een route door de achtertuin van Bloemstede.

Na een jarenlange strijd voor geluidswerende maatregelen voor dit deel van Bloemstede, omdat de geluidsoverlast nu al gezondheidsklachten oplevert, zakt de moed ons in de schoenen bij dit vooruitzicht. Wat mij brengt op het volgende punt:

Geluidsscherm Bloemstede

Tijdens de Raadsvergadering van 31 oktober jl. is aangegeven dat vóór aanvang van de bouw van het Ruimtekwartier er een geluidsscherm staat bij Bloemstede aan de kant van de Ruimteweg. Zie: <https://rtvstichtsevecht.nl/nieuws/artikel/gemeente-investeert-miljoenen-in-gebiedsfonds-ruimtekwartier>.

**Komst geluidswal voor
aanvang
bouwwerkzaamheden**



Zo is definitief afgestemd dat de bouw van de geluidswal bij Bloemstede naar voren wordt gehaald nog voor de start van de bouwwerkzaamheden aan het Ruimtekwartier. Lang ging de politieke discussie over de

Het amendement welke tijdens voornoemde Raadsvergadering is besproken is unaniem aangenomen.

 12. A 12.1 SSV e.a. - Naar voren halen geluidswallen voor de start bouwwerkzaamheden Ruimtekwartier - unaniem aangenomen

 Aangenomen

 Info

 Amendement

PDF, 439,00 KB

We gaan ervan uit en zullen erop toezien dat dit wordt nageleefd. Graag zien we dan ook spoedig een planning hiervan tegemoet.

Privacy, schaduw, waardedaling

De hoogte van de woontorens, tussen de 49 en 76 meter, baart ons ook grote zorgen. Dergelijke hoogtes zie je terug in grote steden, maar in een dorp als Maarssenbroek vlakbij bestaande woonwijken is dit totaal buiten proporties. Omdat het voor veel bewoners niet makkelijk is om in te schatten hoe hoog dat daadwerkelijk is, is een vergelijking met de Domtoren wel handig. Deze is nl. 112 meter hoog. De hoogste toren die neergezet gaat worden zit op 2/3 van die hoogte. Dat klinkt niet alleen extreem hoog, maar dat is het ook.

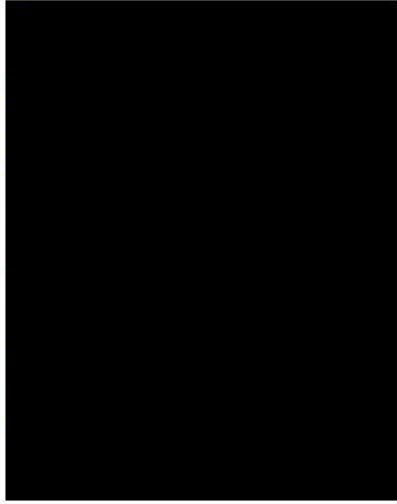
Deze hoogtes zorgen ervoor dat de mensen die aan de rand van Bloemstede wonen flinke hinder gaan ondervinden op verschillende manieren. Ten eerste wordt onze privacy erg aangetast. We zijn gewend aan onze vrijheid en onder deze voorwaarde hebben wij de woning gekocht. Wij zijn daar echt op gevallen toen we het huis kochten en als er visite komt horen we altijd 'Je zit zo lekker vrij aan de achterkant'. Over enige tijd is deze vrijheid ineens weg en kijken de bewoners vanuit hun raam/vanaf hun balkon rechtstreeks onze tuin, woonkamer en een deel van onze slaapkamers in. Dit is een flinke derving van ons woongenot.

Ook de ochtendzon zal ons grotendeels ontnomen worden. Waar we 's ochtends graag een kopje koffie in de tuin drinken in het zonnetje zal dit straks ontnomen worden door de schaduw van de toren (Venus). Dit is iets wat we nooit hadden kunnen voorzien vanwege de bestemming van het deel toen we de woning hebben gekocht. Deze bestemming is gewijzigd van kantoor naar wonen waardoor dit ineens mogelijk werd. We hadden nooit verwacht en kunnen voorzien zoveel jaar geleden dat de bestemming zou wijzigen. Zo'n ingrijpende verandering van onze woonomgeving waardoor ons huis zeker in waarde zal dalen.

Wij vinden dat de gemeente tegemoet moet komen in de schade die wij hierdoor lijden (in de vorm van ontnomen privacy, schaduw tijdens de korte periode dat wij de zon in onze tuin hebben, daling woningwaarde). We gaan hier graag nog over in gesprek of wachten een voorstel af.

Ik verzoek u op grond van het bovenstaande om met de bewoners van Bloemstede langs de Ruimtetweg een schadevergoeding af te stemmen voor het leed zij ondervinden van de komst van deze hoogbouw.

Ik ga ervan uit dat u mij van het verdere verloop van de procedure op de hoogte houdt en uiteraard mondeling toe te lichten.



Aan:

Burgemeester en Wethouders
Gemeente Stichtse Vecht

Datum: 30-1-2024

Betreft: zienswijze bestemmingsplan Planetenbaan/Ruimtekwartier en Het kwadrant

Geachte leden van het college van Burgemeester en Wethouders,

Graag maak ik van de mogelijkheid gebruik om een zienswijze in te dienen betreffende het bestemmingsplan Planetenbaan/Ruimtekwartier en Het kwadrant, ontwerp 2023-12-07, ontwerp bestemmingsplan (NL.IMRO.1904.BPRuimteKwtrMRS-ON01) dat op 19-12-2023 ter inzage is gelegd.

Ik maak me grote zorgen om het plan om de Maarssebroeksedijk aan te sluiten op de Burgemeester Waverijnweg. Grote zorgen dat indien het op de Ruimtetweg te druk zal worden met auto's en/of vrachtverkeer deze zullen uitwijken richting de Floraweg om op de N230 te komen.

Dit zal de wijken Duivenkamp, Fazantenkamp, Boomstede en Bloemstede een verhoging geven van verkeer en geluidshinder. Tevens is de toename van fijnstof uitstoot in deze bewonersgebieden niet wenselijk.

Het meest voor de hand liggend zou een goede ontsluiting voor het vrachtverkeer over de Meteorrenweg (Wawollie/Shell) richting de N230 naar Utrecht Overvecht en langs (helaas) Bloemstede/Kwadrant richting de N230 naar Amsterdam/Den Bosch laten lopen met daarop inhakend dat er meer dan voldoende aan het wegennet/geluidshinder voor deze bewoners gedaan zal worden.

Daarom verzoek ik u met inachtneming van mijn zienswijze het ontwerp omgevingsvisie gewijzigd vast te stellen, namelijk door het vrachtverkeer zoveel mogelijk over het industrieterrein te laten rijden.

Tevens maak ik me zorgen om de parkeer mogelijkheden welke voor het Ruimtekwartier geboden wordt. Grote zorgen dat de toekomstige bewoners gebruik zullen maken van Bloemstede waardoor er voor de Bloemstede bewoners geen of weinig parkeerplaats over zal blijven.

Op basis van de bovenstaande argumenten heb ik bezwaar tegen het ontwerp omgevingsvisie.

Uiteraard ben ik bereid om deze zienswijze mondeling toe te lichten.

Ik verzoek u om mij van de verdere procedure op de hoogte te houden.

Met vriendelijke groet,

E-Mailbericht Zaak 35769

Van: [REDACTED])

Aan: info@stichtsevecht.nl (Informatie, Gemeente Stichtse Vecht)

Datum: 31-01-2024 om 16:55:13

Onderwerp: Zienswijze ruimtekwartier. op 31-01-2024 om 16:55:13

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.

Aan: Burgemeester en Wethouders
Gemeente Stichtse Vecht,
Datum: 31-01-2024
Betreft: Bezwaren tegen de nieuwbouwplannen Ruimtekwartier

Geachte leden van het college van Burgemeester en wethouders,

Namens de bewoners van Bloemstede schrijf ik deze zienswijze om onze zorgen en bezwaren kenbaar te maken met betrekking tot de voorgestelde nieuwbouwplannen voor het Ruimtekwartier. Hoewel wij het belang van stedelijke ontwikkeling erkennen, hebben wij ernstige bedenkingen bij de voorgestelde plannen vanwege de potentiële negatieve impact op onze levenskwaliteit en ons onroerend goed.

Onze bezwaren zijn als volgt:

Waardedaling van onze woningen: Het voorgestelde Ruimtekwartier project zal naar verwachting de waarde van onze huizen aanzienlijk doen dalen. De introductie van hoge woontorens, verhoogd verkeer, geluidsniveaus en schaduwwerking zal ongetwijfeld een negatieve invloed hebben op de aantrekkelijkheid en marktwaarde van onze eigendommen.

Verkeer en geluidsoverlast: De geplande ontwikkeling zal onvermijdelijk leiden tot een toename van verkeersstromen in onze buurt, waardoor de rust en leefbaarheid van onze gemeenschap worden aangetast. Dit brengt niet alleen meer geluidsoverlast met zich mee, maar ook veiligheidsrisico's en verkeerscongestie die onze levenskwaliteit verminderen.

Schaduwwerking en visuele hinder: De voorgestelde hoge woontorens zullen niet alleen zorgen voor een aantasting van ons uitzicht, maar ook voor een significante toename van schaduwwerking in onze directe omgeving. Dit zal niet alleen esthetisch onaangenaam zijn, maar kan ook gevolgen hebben voor de natuurlijke lichtinval en het groene karakter van onze buurt.

Wijziging van bestemmingsplan zonder overleg: De verandering van het bestemmingsplan, met name de overgang van bedrijven naar woningen achter onze woningen, is een zorgwekkende ontwikkeling. Deze verandering zal niet alleen onze woonomgeving verstoren, maar ook onze eigendommen devalueren, zonder dat hier adequaat overleg over heeft plaatsgevonden.

Gezien deze bezwaren, dringen wij er bij de gemeente Stichts Vecht op aan om onze zorgen serieus te nemen en passende maatregelen te treffen. Wij verzoeken om een heroverweging van de voorgestelde plannen met inachtneming van onze bezwaren. Als alternatief stellen wij een redelijke compensatie voor, die de nadelige effecten van de voorgestelde ontwikkelingen op onze levensomstandigheden en onroerend goed compenseert.

Wij hopen op een constructieve dialoog en samenwerking om tot een oplossing te komen die recht doet aan zowel de belangen van de gemeente als die van haar bewoners.

Hoogachtend,

[Redacted signature]

[Redacted name] geen

College van Burgemeester en Wethouders gemeente Stichtse Vecht
Postbus 1212
3600 BE Maarssen
Maarssen, 17-01-2024

Betreft: “Zienswijze ontwerpbestemmingsplan Ruimtekwartier”

Geachte heer, vrouw,

Op maandag 15 januari jongleden ben ik aanwezig geweest bij de inloopbijeenkomst ontwerpbestemmingsplan Ruimtekwartier. Graag wil ik middels deze brief mijn zienswijze omtrent “ontwerpbestemmingsplan Ruimtekwartier” indienen.

Sinds 2012 ben ik woonachtig op [REDACTED] een hoekhuis bij een groot kruispunt. Er is in de tuin en in de woning een grote overlast van het verkeer. Dit is merkbaar door de geluidsoverlast van optrekkende auto's en motoren. Ook de uitrukkende hulpdiensten zijn hierbij een groot probleem. Met name 's avonds is er overlast van toeterende auto's en piepende banden van auto's, die richting de hoge brug gaan en richting het industrieterrein (McDonalds.) Dit is alleen maar de direct merkbare overlast; de overlast van uitlaatgassen welke niet waarneembaar zonder meetinstrument speelt hierbij een grote rol, zeker voor een gezin met opgroeiende, jonge kinderen. Ook 's zomers is dit een groot probleem, doordat we de gesprekken met visite moeten staken als het verkeerslicht op groen gaat. Er ontstaat in zo'n situatie een gevoel van schaamte voor mijn eigen huis en tuin.

In het “ontwerp actieplan omgevingslawaaai 2018-2023” wordt ook expliciet deze omgeving met deze wegen genoemd. Op pagina 13 wordt gesproken over een overschrijding van het aantal decibel op de burgemeester Waverijnweg en de Ruimteveg. Dit zou dan ook gelden voor [REDACTED] (Zie bijlage) Ook in het nieuwe MER is op pagina 175 terug te vinden dat het aantal dB in de tuinen van Bloemstede boven de 60, danwel 65 ligt.

Op het plan Ruimtekwartier wordt er gesproken over de bouw van 2500 nieuwe woningen. Dit betekent in de praktijk een enorme toename aan verkeersbewegingen. Al deze verkeersbewegingen zorgen voor een toename van drukte, terwijl er nu al een enorme druk op de wegen rondom Bloemstede is. Daarnaast liggen mijn persoonlijke zorgen met name op het gebied van de gezondheid van mijn gezin. Deze extra verkeersstromen zullen ervoor zorgen dat er nog meer overlast van geluid zal zijn en nog meer overlast van uitlaatgassen. Dit zal leiden tot een verslechtering van de gezondheid van mijn kinderen en van een verslechtering van de slaapkwaliteit en de algemene leefkwaliteit. Dit onderwerp wordt ook uitgebreid besproken in de nieuwe MER, die is opgesteld voor de plannen bij het Ruimtekwartier. Hierin staan een aantal zeer duidelijk uitspraken hierover:

- “In deze situatie is het gebied zwaar geluidbelast, wat doorwerkt in de milieugezondheidskwaliteit; deze is zeer matig. Na realisatie van het plan neemt de druk op de gezondheid vanwege het geluid licht toe ... (pagina 145)
- “Als gevolg van het plan neemt de hoeveelheid verkeer en de daarmee gepaarde, toch al hoge, geluidsbelasting toe....(pagina 143)
- “Uit het geluidsonderzoek blijkt dat op veel punten in het plangebied een geluidsbelasting heerst van ruim 50 dB of meer. (pagina 142)
- Op pagina 73 wordt er gesproken over de luchtkwaliteit. “Ter hoogte van de NSL-toetspunten wordt nergens voldaan aan de WHO-advieswaarde voor NO2, PM10 en PM2.5
- “Ook heeft het plan potentieel een zeer negatief effect op de gemeentelijke groenstructuur te hebben. (pagina 191)
- “In de huidige situatie is het gebied zwaar geluidsbelast, wat doorweegt in de milieugezondheidskwaliteit; deze is zeer matig.” (pagina 192)
- “Bovendien wordt er geconstateerd dat het plan nieuwe woningen voorziet binnen een afstand van een drukke weg en binnen 150 meter van de N230. Daarmee wordt strikt gezien niet voldaan aan het advies van de GGD Richtlijn Luchtkwaliteit en Gezondheid.” (pagina 143)

Op pagina 49 van het MER wordt in een schema aangegeven dat er rondom mijn huis meer dan 10.000 bewegingen met een toename van 1600 zullen zijn. Op pagina 139 wordt het advies gegeven van de GGD om de gezondheid te waarborgen. Woningen zouden niet binnen 25 meter van een drukke weg met meer dan 10.000 motorvoertuigen gebouwd mogen worden. Voor Bloemstede zou dit dus inmiddels betekenen dat ook Bloemstede niet gebouwd had mogen worden. Net als de woningen in het Ruimtekwartier!

Mijn zienswijze is dat al deze plannen het noodzakelijk maken om geluidsschermen te plaatsen rondom Bloemstede, waarover gesproken wordt op pagina 15 (“ontwerp actieplan omgevingslawaaai 2018-2023”). De geluidsschermen zijn noodzakelijk om het leefcomfort en de leefkwaliteit van de bewoners te beschermen en te verhogen. Zonder deze maatregel zal een overschrijding van het omgevingslawaaai alleen maar toenemen. Op pagina 15 wordt gesproken over de plannen hiervoor, maar is dit afhankelijk van het budget. Mijns inziens zou deze maatregel bovenaan de lijst moeten staan. Tijdens de inloopavond is er medegedeeld dat er op dit moment over gesproken wordt, maar er wordt niet duidelijk welke concrete plannen er zijn. Er zijn in mijn tuin geen concrete metingen gedaan, waardoor het onmogelijk is om

vast te stellen welke geluidschermen voldoende zouden zijn. In mijn beleving is er maar één conclusie mogelijk en dat is de meest geluiddempende, hoogste geluidsschermen plaatsen om de kwaliteit van leven in Bloemstede te kunnen waarborgen.

Daarnaast wordt er op pagina 16 (“ontwerp actieplan omgevingslawaaï 2018-2023”) gesproken over compenserende maatregelen. Het zou goed zijn om dit met alle bewoners persoonlijk te bespreken, zodat ook na de uitvoering van alle plannen de bewoners tevreden terug kunnen kijken op dit project.

In 2018-2020 heb ik een zienswijze ingediend en heb ik contact gehad met de gemeente over mijn zienswijze (zie bijlage ter verduidelijking). Naar aanleiding van dit contact ben ik deelnemer geworden in de participatiegroep en ben ik nauw betrokken geweest bij de plannen van omtrend Haagstede en het gebied Ruimtekwartier. Hoewel de plannen voor deze gebieden telkens verder gaan en doorgang krijgen is er vanaf 2018 nog helemaal niks gedaan om de bewoners van Bloemstede te beschermen. Geen geluidschermen, geen geluidsarm asfalt, geen andere kwaliteit bevorderende maatregelen, helemaal niks. Maar ondertussen worden er grote panden neergezet voor zwaar vrachtverkeer en nieuwe woningen gebouwd. In het MER wordt een opsomming gegeven over alle noodzakelijke geluidsmaatregelen (pagina 172). Ook hier wordt nadrukkelijk gesproken over de maatregelen om Bloemstede te beschermen. Wat bijzonder is, is dat er overal geluidsreducerend asfalt moet komen om de geluidsdoelen te halen, maar rondom Bloemstede wordt niks gedaan. De burgemeester Waverijnweg wordt hierin niet genoemd, terwijl het kruispunt drukker zal worden.

Naast de onontkoombare maatregelen, die genomen moeten worden om de inwoners van Bloemstede te beschermen, is het mijn zienswijze om de verkeersstromen te beperken in Maarssenbroek. Dit is mogelijk door het wegennet zo aan te passen dat al het verkeer van het Ruimtekwartier niet door Maarssenbroek zijn weg zoekt, maar via Utrecht. Als de zware vrachtauto's en het overige verkeer middels het wegennetwerk gedwongen wordt om niet via de Zuilense Ring naar de A2 te gaan, maar via Lage Weide, dan zal de druk op Bloemstede zeker afnemen. Een verkeersinfarct dreigt als deze mensen ook via Maarssenbroek de Zuilense Ring op moeten, aangezien er vandaag de dag ook al geen doorkomen aan is.

Hoewel mijn tweede punt over de verkeersstromen bijzonder belangrijk is en van harte wordt aanbevolen om hier nog eens kritisch naar te kijken, heb ik mijn grootste zorgen om **de gezondheid** van mijn gezin. Afgelopen maandag vertelde ik mijn verhaal aan een meneer vanuit de gemeente Stichtse Vecht en terwijl ik hem vertelde dat ik mij grote zorgen maakte over mijn gezondheid liep hij zonder wat te zeggen weg uit het gesprek. Meerdere mensen hebben dit gezien en ervaren en er werd ronduit schande van gesproken dat dit gebeurt is.

Samenvattend laat het MER zien dat volgens verschillende adviesorganen er eigenlijk helemaal niet gebouwd mag worden voor allerlei gezondheidsredenen. De vraag is wat de gemeente hoger op het lijstje heeft staan; de bouwplannen of de gezondheid van mensen. Ik verwacht dat de gemeente doorgaat met haar plannen. In mijn betoog heb ik aangegeven wat noodzakelijk is voor de leefbaarheid in Bloemstede: de beste geluidsschermen plaatsen, alle omliggende wegen geluidsarm asfalteren en de verkeersstromen weg leiden richting Lage Weide en niet door Maarssebroek heen.

Ik hoop dat mijn zienswijze op een andere manier behandeld wordt binnen de gemeente.

Ik hoop u middels deze brief mijn zienswijze hebben te kunnen geven. Ik hoop dat u uw plannen kunt herzien/aanpassen, zodat het leefcomfort op [REDACTED] verbeterd kan worden.

Ik hoop op een schriftelijke reactie op mijn zienswijze.

Hoogachtend,

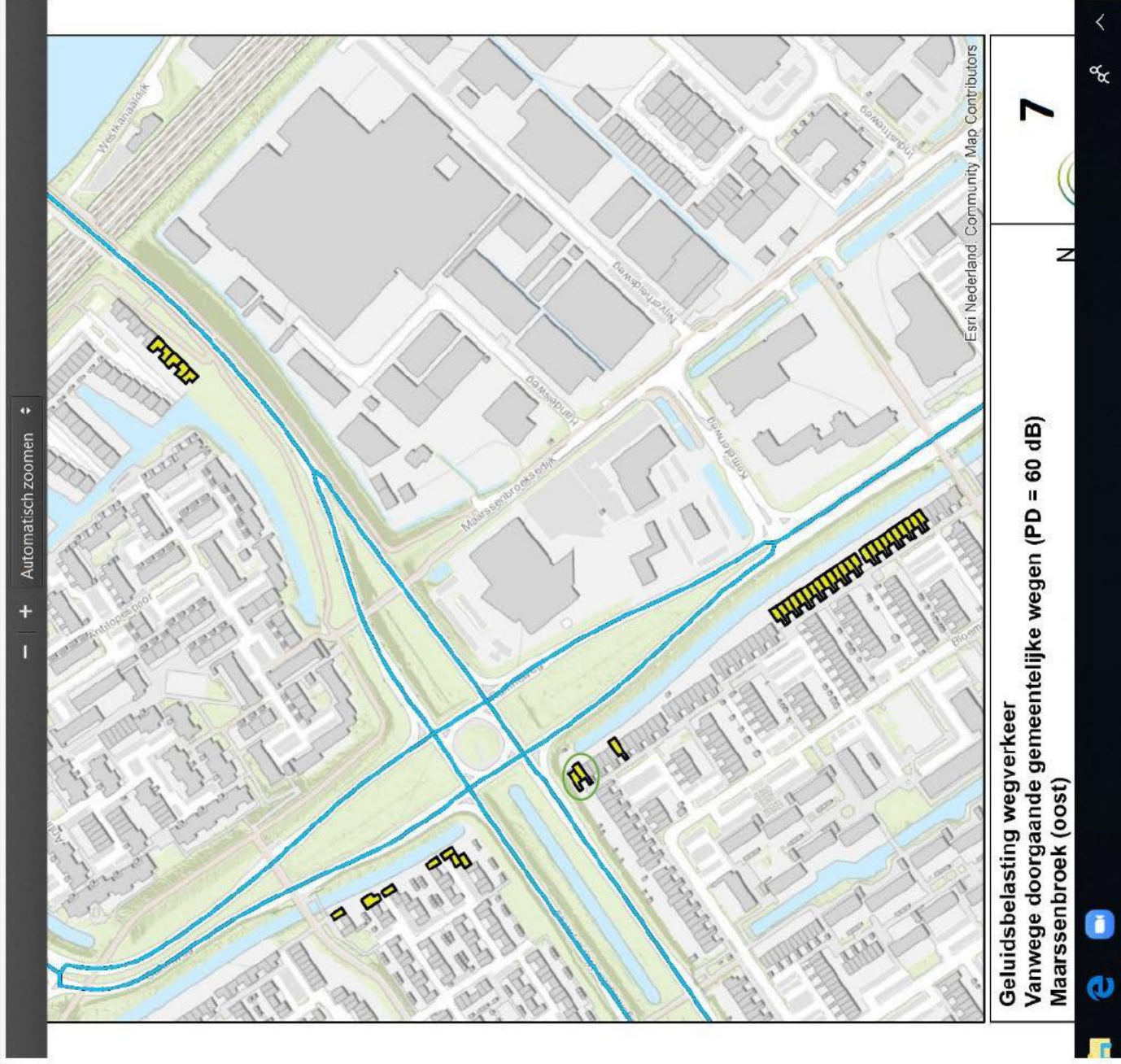
[REDACTED]

6.2.3 Maarssen

In Maarssen is vooral sprake van een overschrijding van de plandrempel voor doorgaande en wijkontsluitingswegen. Het betreft overschrijdingen ten gevolge van de Straatweg en de Dr. Plesmanlaan. Langs de Straatweg richting Utrecht is sprake van overschrijdingen tot 8 dB. Langs de Binnenweg is sprake van één enkele overschrijding van de plandrempel voor de overige wegen.

In Maarssenbroek is enkel sprake van overschrijdingen langs de doorgaande routes en wijkontsluitingswegen. Vooral langs de Ruimtweg en de Vogelweg is sprake van overschrijdingen, maar ook langs de Burgemeester Waverijnweg wordt de plandrempel van 60 dB overschreden. De overschrijdingen bedragen maximaal 5 dB.

Tot slot zijn er nog overschrijdingen bij enkele woningen langs de Maarsseveensevaart.



7. Maatregelen

Om de geluidsituatie te verbeteren, hanteert de gemeente de systematiek van de Wet geluidhinder. Dat betekent dat de gemeente in eerste instantie bronmaatregelen zal overwegen. Bij bronmaatregelen kan worden gedacht aan het toepassen van stil asfalt, of het wijzigen van verkeersstromen. Als deze niet mogelijk blijken, zal worden beoordeeld of er overdrachtsmaatregelen (zoals geluidschermen) mogelijk zijn. Als ook deze niet mogelijk zijn, zullen maatregelen bij de woningen worden onderzocht.

3.2 Verkeershinder

In diverse zienswijzen wordt aangegeven dat gevreesd wordt voor verkeershinder en drukte, met name voor de bewoners van Bloemstede. Ook wordt gevreesd voor opstoppingen elders in Maarssenbroek. Door Arcadis is onderzoek uitgevoerd om de toename van verkeer in beeld te brengen. Dit onderzoek is gebaseerd op het statisch Verkeersmodel Regio Utrecht (VRU). In dit verkeersmodel zijn ook de toekomstige ontwikkelingen meegenomen. Daarnaast zijn de aannames die zijn gedaan in het model onderbouwd met verkeersstellingen.

In het onderzoek zijn de toenames van verkeer van toekomstige ontwikkelingen meegenomen zoals de woningbouw op Planetenbaan en Bisonspoor.

In het onderzoek wordt geconcludeerd dat het afsluiten van de Maarssentrookselslag leidt tot gewijzigde verkeersstromen en wordt verdoeld over de Floraweg/ Atoornweg, de Ruimweg en De Heldenlaan. In het onderzoek wordt geconcludeerd dat bij alle kruispunten voldoende capaciteit hebben om binnen de cyclustijd van 90 seconden het verkeer te kunnen afwikkelen.

Door Arcadis is aanvullend op het verkeersonderzoek in beeld gebracht wat de omrijtijden zijn vanuit de wijk Bloemstede. Het blijkt dat voor zowel de route via de Ruimweg en Burg. Waverijnweg als via de Ruimweg en Meteorenweg de omrijtijd maximaal 2 minuten bedraagt in de spits. In bijlage 2 is hiervan een weergave gegeven.

In een deel van de zienswijzen is de nadruk tot nu toe vooral gelegd op langere tijden en drukke wegen, en dan vooral de Burgemeester Waverijnweg en de Ruimweg. Niet belicht is het feit dat de Floraweg rustiger gaat worden, en woningen die daarlangs gelegen zijn daardoor met minder hinder en emissies te maken krijgen. Daar staat tegenover dat de blokken woningen in Bloemstede die zijn gelegen achter de grondwal langs het deel van de Maarssentrookselslag tussen de Ruimweg en de N230 met een toename van verkeer te maken krijgen. De effecten hiervan met betrekking tot luchtkwaliteit en geluid zijn nader onderzocht, zie paragraaf 3.4 en 3.5.

3.5 Geluid

Door een aantal reclamanten wordt aangegeven dat het extra verkeer zal zorgen voor extra geluidsoverlast. Daarom wordt gevraagd of extra geluiddempende voorzieningen mogelijk zijn, zoals geluidwerend wegdek, geluidwallen en bomen. Ten behoeve van het ontrekkingsbesluit is daarom een akoestisch onderzoek uitgevoerd (zie bijlage 4):

Conclusies akoestisch onderzoek:

- Als gevolg van de afsluiting: 36% van de woningen ondervindt een kleine toename in de geluidbelasting (0,1-0,6 dB). Voor 19% van de woningen blijft de geluidbelasting gelijk. Voor 45% van de woningen is er een afname in geluidbelasting (max. 1,7 dB). De woningen die een toename in geluidbelasting ondervinden staan allemaal in Duivenkamp of Bloemstede.

- Onttrekkingsbesluit in het kader van de Wegenwet

Uit jurisprudentie blijkt dat enkel wordt getoetst of bij onttrekkingsbesluiten 'de nadelige gevolgen van het besluit niet onevenredig is in verhouding tot de met het besluit te dienen doelen en of het college/ raad in redelijkheid tot het besluit heeft kunnen komen'. Dit betekent dat er een onderbouwde motivering ten grondslag moet liggen aan het onttrekkingsbesluit.

- Actieplan Omgevingslawaaï

In het plangebied bevinden knelpunten in het kader van het Actieplan Omgevingslawaaï (zie figuur 2) waarde plandirempel wordt of dreigt te worden overschreden. Deze knelpunten bevinden zich langs de Floraweg, Burgemeester Waverijnweg en Ruimtweg. Bij ingrepen in wegenstructuur moet er conform het Actieplan een afweging worden gemaakt of er maatregelen getroffen kunnen worden.

Conclusie:

Het Actieplan Omgevingslawaaï geeft aan dat er langs een deel van de betrokken de wegen knelpunten zijn. Dit betekent dat overwogen moet worden of het mogelijk is om maatregelen te treffen. Omdat er in de toekomst nog meer ontwikkelingen (Planetenbaan) zijn in de omgeving, die mogelijk effect hebben, is het op dit moment niet opportuun om nu maatregelen te treffen. Het nemen van geluidsmaatregelen, bijvoorbeeld het verhogen van de wal / scherm langs de Ruimtweg, wordt bij het project Planetenbaan betrokken.

04-06-2020



hartelijk dank voor uw communicatie. Ik zou graag gebruik willen maken van de mogelijkheid om verdere informatie te ontvangen en vragen te stellen.

Enige teleurstelling heb ik ervaren toen ik het rapport las. Het lijkt er op dat de gemeente Stichtse Vecht aan het zoeken is naar de mazen van de wet om haar plannen uit te voeren, zonder stil te staan wat dit doet bij de bewoners. Vandaar dit mailtje met mijn vragen en/of opmerkingen:

Het verhaal begint bij het plan Omgevingslawaaï. Hierin is duidelijk geconstateerd dat er sprake is van een probleem rondom mijn woning. (Zie bijlage 1 (6.2.3) en plaatje bijlage 2) Dit wordt bestempeld als knelpunt, omdat de plandirempel overschreden wordt. Mijn huis is geel gekleurd, evenals het huis van mijn burens en dat van een buurbewoner. Ook bij het plan Omgevingslawaaï heb ik een zienswijze ingediend, om de leefomgeving van mijn gezin aan te kaarten. De reactie was destijds dat er gekeken zou worden naar een mogelijkheid voor stil asfalt of het plaatsen van geluidsschermen. (bijlage 3) Tot mijn verbazing wordt er later vermeld dat stil asfalt te duur is en dat het plaatsen van geluidsschermen alleen doorgang kan hebben als de plannen van de aanbouw van een grote rotonde naast mijn woning niet te duur zou zijn. Als er nog een beetje geld over is, gaan we eens kijken wat we voor de burgers kunnen doen. Dit vind ik een uiterst kwalijke zaak. Zeker in de wetenschap dat er al bekend is, dat er sprake is van een geluidsoverlast. (Uiteindelijk is de rotonde er niet gekomen)

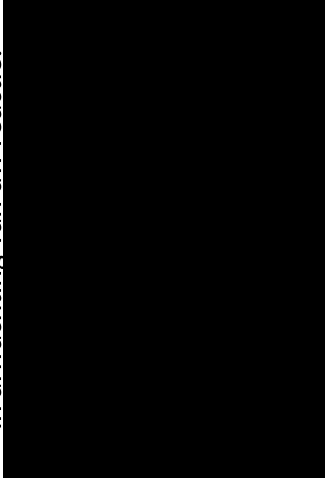
Vervolgens komt het volgende besluit van de gemeente, het onttrekkingsbesluit. In het eigen onderzoek, dat de gemeente laat uitvoeren, wordt duidelijk dat de toestroom van het verkeer fors zal toenemen. Dit, omdat veel mensen, die de A2 op willen, nu langs mijn huis moeten gaan. In bijlage 4 (3.2) wordt vermeld dat de huizen achter de geluidswal in Bloemstede hier meer geluidsoverlast van zullen ondervinden. Dus de huizen, die al bestempeld zijn als knelpunt, krijgen nu een tweede portie op hun bordje. Uiteraard heb ik in mijn zienswijze hier wederom aandacht voor gevraagd. In bijlage 5 (3.5) wordt vermeld dat er bij onze woning een toename in het geluid zal zijn, immers, de huizen staan in Bloemstede en mijn woning staat op het knelpunt.

In mijn laatste bijlage (6) kunt u lezen dat de conclusie is dat er echt wat gedaan moet worden aan de knelpunten, maar ook hier maakt de gemeente een "achterdeurtje" mogelijk: "of er maatregelen getroffen kunnen worden". Dit zou uiteraard moeten zijn dat er maatregelen getroffen zouden moeten worden en niet na alle plannen, maar vooraf!

Ik hoop dat u mijn frustratie begrijpt. Een woning, dat bestempeld is als knelpunt wegens geluidsoverlast, wordt door de nieuwe plannen nog eens een keer hard geraakt. En dan ga ik er vanuit dat alle onderzoeken en metingen professioneel zijn uitgevoerd. Ik heb namelijk niemand in mijn tuin gezien met meetapparatuur om fijnstof en geluid te meten. (Hier zou ik ook wel wat informatie over willen hebben en bijvoorbeeld zo'n meting willen bijwonen) Die meting is vast niet gedaan om een zonnige zondagmiddag, wanneer de plaatselijke motorclub met 20 motoren een wedstrijd doet wie het hardste geluid kan maken, maar dit terzijde.

Ik hoop u met deze communicatie voldoende te hebben ingelicht. Mochten er nog vragen zijn, dan hoor ik die graag. Ik hoop op uw reactie en zie deze dan graag tegemoet. Ik ben meer dan bereid om een persoonlijke afspraak te maken om hierover te kunnen spreken, aangezien dit wellicht makkelijker is dan via de mail.

In afwachting van uw reactie.

A large black rectangular redaction box covers the content of the email, starting from the end of the previous paragraph and extending to the bottom of the page.

17-12-2019

Onderwerp: zienswijze/bezwaren sluiting Maarssebroekseslag t.b.v. Plan Haagstede

Geachte heer/mevrouw,

Bij deze wil ik mijn stem laten gelden en mijn zienswijze/bezwaren inzake de sluiting van de Maarssebroekseslag ivm de bouw van Haagstede kenbaar maken.

Ik ben tegen de sluiting van de Maarssebroekseslag zonder een andere oprit/afrit te realiseren. Tevens vind ik dat er onvoldoende is stilgestaan bij de belangen van de bewoners en de negatieve gevolgen wat dit allemaal met zich meebrengt.

1. De drukte en verkeershinder op de Maarssebroekseslag gezien vanaf de Ruimtelijke Alameda de Burgemeester Waverijnweg zal ernstig toenemen, waardoor de druk en overlast met name gedragen wordt door de bewoners van Bloemstede. (Letterlijk het afvoerputje van Maarssebroek) Wij wonen precies in de hoek van Bloemstede aan het kruispunt. In het vorige onderzoek naar de geluidsoverlast en de uitstof van fijnstof is al gebleken dat de Europese normen overschreden worden in mijn tuin en er wordt helemaal niks aan gedaan! In dit onderzoek wordt gesproken over een mogelijke toename van 1700 of zelfs 4000 voertuigen per etmaal erbij! Wanneer gaat de gemeente zich houden aan de Europese wetgeving?

2. Door het toenemende verkeer vanaf de zijde Ruimtelijke Alameda de Burgemeester Waverijnweg/Maarssebroekseslag en dus rondom Bloemstede zal het fijnstof fors toenemen voor omwonenden. Dit heeft zorgwekkende gevolgen voor de bewoners en hun gezondheid. Hier is in mijn optiek niet voldoende stilgestaan om te kijken naar serieuze alternatieven en/of oplossingen.

3. Door het toenemende verkeer aan 1 zijde zal het verkeer dag en nacht zorgen voor extra geluidsoverlast. Daar waar er al geluidsoverlast wordt ervaren, met name op de drukke dagen/tijden. Tevens zal door het realiseren van woningen aan de planetenbaan de drukte enkel extra toenemen.

4. Is er ook rekening gehouden met een daling van de waarde van de huizen, nu de verkeersdruk zal gaan toenemen?

Ons voorstel is:

1. Om z.s.m. een alternatieve op/afrit te realiseren (heropenen) bij de “oude” op/afrit bij de Burgemeester Waverijnweg voor op/afgaand verkeer vanuit en richting Amsterdam. Zodat de overlast qua drukte en geluid alsmede fijnstof aanvaardbaar worden verminderd bij de Maarssebroekseslag. Dit omdat niet enkel de lasten en negatieve gevolgen bij de bewoners om en rondom Bloemstede wordt gelegd.

2. Om betere geluiddempende voorzieningen te treffen. Waaronder het bekijken van oplossing rondom geluidswerend wegdek, geluidswallen en groenblijvende winterharde bomen om het woongenot te verbeteren en hierdoor de geluidsoverlast te reduceren naar meer aanvaardbare normen. In een eerder bezwaarschrift rondom de aanleg van een nieuw verkeersplein heb ik

dit ook al eerder aangegeven, omdat de Europese normen overschreden worden. Ook toen is er geen gehoor aan gegeven.

3. Tevens om zwaar vrachtverkeer te weren door hen zoveel mogelijk via Lage Weide te sturen.

4. Tevens maatregelen tegen fijnstof te treffen om de gezondheid van de omliggende bewoners te beschermen.

Ik verwacht als bewoner van Bloemstede dat u overgaat tot het nemen van maatregelen om ons als bewoners tegemoet te komen in ons zienswijze alsmede te beschermen tegen de negatieve gevolgen van de door u genomen besluiten.

Graag zie ik een bevestiging van ontvangst tegemoet, inzake mijn zienswijze/bezwaren. Ik ontvang graag een persoonlijke reactie, omdat mijn hoekwoning het zwaarst te leiden zal hebben onder deze nieuwe maatregelen en gezien het feit dat de normen nog meer overschreden zullen gaan worden.

[Redacted]

[Redacted]

Aan:
Burgemeester en Wethouders
Gemeente Stichtse Vecht

Datum: 24-1-2024
Betreft: zienswijze bestemmingsplan Planetenbaan/Ruimtekwartier en Het kwadrant

Geachte leden van het college van Burgemeester en Wethouders,

Graag maken we van de mogelijkheid gebruik om een zienswijze in te dienen betreffende het bestemmingsplan Planetenbaan/Ruimtekwartier en Het kwadrant, ontwerp 2023-12-07, ontwerp bestemmingsplan (NL.IMRO.1904.BPRuimteKwtrMRS-ON01) dat op 19-12-2023 ter inzage is gelegd.

- Wij willen verzoeken de plannen om de Maarssebroeksedijk aan te sluiten op de Burgemeester Waverijnweg, te heroverwegen.

Wij stellen voor het vrachtverkeer dat nu al gebruik maakt van de Maarssebroeksedijk te handhaven via de Meteorenweg.

Dit dient om de Wijken Antilopespoor, Duivenkamp, Boomstede en in ons geval Bloemstede te ontzien van onnodig verkeer/geluidshinder. Tevens is de toename van fijnstof uitstoot in deze bewonersbieden niet wenselijk.

- De geplande hoogbouw op het Ruimtekwartier en Kwadrant, komt niet ten goede van de zonuren van Bloemstede bewoners.

Hoge torens die zonlicht blokkeren, zullen mogelijk leiden tot waardevermindering van betreffende huizen.

Op basis van de bovenstaande argumenten heb ik bezwaar tegen het ontwerp omgevingsvisie.

Daarom verzoek ik u met inachtneming van mijn zienswijze het ontwerp omgevingsvisie gewijzigd vast te stellen, namelijk door het vrachtverkeer over het industrieterrein te laten rijden.

Uiteraard ben ik (zijn wij) bereid om deze zienswijze mondeling toe te lichten.

Ik verzoek om mij van de verdere procedure op de hoogte te houden.

Inspraakreactie of Zienswijze op bestemmingsplan

Datum en tijdstip van verzenden: do 01-02-2024 14:50

Aanvraag

Je bent een organisatie

Voor wie doe je de inspraakreactie of
zienswijze

organisatie

mijn organisatie

Persoonsgegevens

Voornamen

Tussenvoegsel(s)

Telefoonnummer

E-mailadres

Je bent succesvol ingelogd met eHerkenning

Gegevens organisatie

Nam
aam organisatie

Postbus/huisnummer

Woonplaats

Inspraak

Wat wil je indienen

Zienswijze

Op welk ontwerpbestemmingsplan dien je
een zienswijze in

Weet je het zaaknummer

Wat is het zaaknummer

Korte omschrijving van je zienswijze

Vul je zienswijze in

zienswijze op ontwerpbestemmingsplan

Ruimtekwartier Maarssenbroek

ja

NL.IM-RO.1904.BPRuimteKwtrtrMRS-ON01

Zienswijze op maximale bouwhoogte van
gedeelte van 19m

T.b.v. het hebben van de mogelijkheid van
een woonmix optimalisatie bij nadere
uitwerking van het schetsontwerp/vastgesteld
Ontwikkeldkader Saturnus tot een maximaal
mogelijk aantal van 275 appartementen. De
noodzakelijke correctie van het
bouwhoogtedeel van 19 naar 22m hiervoor.
O.i. wordt de gewenste correctie reeds

1

Inspiraakreactie of Zienswijze op bestemmingsplan

Datum en tijdstip van verzenden: do 01-02-2024 14:50

gedragen door buro M.A.A.N welke namens
gemeente als supervisor optreedt.

Bijlagen

Wil je een bijlage toevoegen

Bijlage(n)

ja

240201-bijlage zienswijze Ruimtekwartier
Maarsse.pdf

Gemeenteraad van de gemeente Stichtse Vecht

Postbus 1212

3600 BE MAARSSSEN

Betreft: Zienswijze (ontwerpbestemmingsplan) Ruimtekwartier

Maarssen, 31 januari 2024

Geachte leden van de raad,

Middels dit schrijven ontvangt u hierbij onze zienswijze op het ontwerpbestemmingsplan Ruimtekwartier en het bijbehorende MER.

Het ontwerpbestemmingsplan Ruimtekwartier voorziet in de regeling om het huidige gebied voor bedrijven en kantoren te wijzigen naar woongebied met voorzieningen en groen. In het bestemmingsplan wordt de bouw van maximaal 1878 woningen en publieke voorzieningen inclusief ontsluiting en groen mogelijk gemaakt. Wij hebben kennisgenomen van de stukken en hebben de volgende zienswijzen:

1. **Afwijking bouwhoogte**

De twee woontorens aan de noord(oost)zijde van het plangebied, deelgebied Venus, zijn met bouwhoogten aangegeven. In gesprekken met gemeente en initiatiefnemers is door ons aangegeven dat wij de voorkeur geven aan meer flexibiliteit en wel om de na volgende reden:

Artikel 8.4.2. biedt de mogelijkheid om bij omgevingsvergunning af te wijken van het bepaalde in artikel 8.2.2. sub c ten behoeve van een overschrijding van de in de verbeelding aangegeven maximum bouwhoogte, indien dit vanuit het oogpunt van bouwkundige overwegingen noodzakelijk is. Alvorens het bevoegd gezag van deze afwijking gebruik maakt, wordt advies gevraagd van de stedenbouwkundig supervisor.



In het artikel staat expliciet vermeld dat het moet gaan om **bouwkundige** overwegingen om af te wijken van de bouwhoogte zoals aangegeven op de verbeelding.

Wij pleiten ervoor om niet alleen op basis van bouwkundige eisen de mogelijkheid tot afwijking op te nemen, maar in een breder afwegingskader, namelijk afwijking van de bouwhoogten in het kader van het leefklimaat, op te nemen om de volgende redenen:

Er zijn in het bestemmingsplan een aantal voorwaardelijke verplichtingen opgenomen inzake het uitvoeren van nadere onderzoeken (windhinder, akoestiek, etc.). Mocht uit één van deze onderzoeken nu blijken dat het beter is om de torens anders te situeren/positioneren om het leefklimaat te verbeteren, dan wel de kosten voor maatregelen te hoog zijn in verhouding tot het eventueel draaien van de bebouwing om de gebouwen te realiseren, dan zou dit artikel de mogelijkheid moeten kunnen bieden.

Wij willen u vragen dit artikel te verduidelijken en deze mogelijkheid te verbreden en niet alleen de afwijkingsmogelijkheid op te nemen op basis van bouwkundige eisen.

Ter verduidelijking, het gaat er niet om de maximale bouwhoogte te veranderen (verhogen), maar om de positionering van de vlakken aangeduid met de maximale hoogte.

2. Bouwmogelijkheden dwaalspoor, aanduiding specifieke vorm van wonen - parkeergarage

Hoofdgebouwen mogen uitsluitend binnen het bouwvlak worden gebouwd en dit bouwvlak mag voor 100 % worden bebouwd. Bij de maatvoeringsvlakken van de torens is een maximale bouwhoogte opgenomen voor gebouwen. Op het hele bouwvlak ter plaatse van de specifieke aanduiding dwaalspoor en aanduiding specifieke vorm van wonen – parkeergarage 1 is op de verbeeldingskaart onduidelijk wat de maximale bouwhoogte is van hoofdgebouwen.

3. Dubbelbestemming Waarde - Archeologie - 2

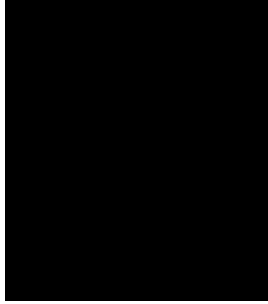
In het ontwerpbestemmingsplan Ruimtekwartier is de dubbelbestemming Waarde – archeologie 2 opgenomen. Echter op basis van het ontwerp Parapluplan Archeologie ligt de grens van de dubbelbestemming Waarde – Archeologie 2 anders. Het verzoek is om de plannen op elkaar aan te passen.

4. MER

In het MER is in hoofdstuk 10 opgenomen waar de leemten in de kennis en nader onderzoek nog nodig is. De onderzoeken naar wegverkeerslawaaï en bedrijven en milieuzonering -geur zijn inmiddels beschikbaar. Kunt u bevestigen dat deze onderzoeken en uitkomsten worden verwerkt in het MER en bestemmingsplan bij vaststelling?

Wij zijn uiteraard bereid om het een en ander mondeling toe te lichten.

Met vriendelijke groet,



Datum : 1 februari 2024
Onderwerp : Zienswijze ontwerpbestemmingsplan Ruimtekwartier en MER

Geachte heer Broeke,

Hierbij sturen wij u namens GGDru de zienswijze op het ontwerpbestemmingsplan Ruimtekwartier waarin nieuwbouw van woningen gepland zijn in het gebied rondom de Planetenbaan.

In oktober 2022 heeft de GGD al een reactie gegeven op het voorontwerp bestemmingsplan (deels opgenomen als bijlage). We hebben de Nota vooroverleg en inspraak Ruimtekwartier, de MER en het ontwerpbestemmingsplan voor deze zienswijze doorgenomen. Allereerst is het belangrijk om te vermelden dat GGDru de noodzaak ziet om woningen te bouwen en bij te dragen aan de woningnood. Na het doornemen van de stukken zijn we daarom in ieder geval positief gestemd over het meenemen van gezondheidsbevorderende maatregelen zoals de groene binnengebieden, het Dwaalspoor en de beoogde voorzieningen. Op het gebied van gezondheidsbescherming schiet het plan (na het doornemen van de MER) in onze ogen echter nog tekort. We lichten dit in deze zienswijze toe.

Meer mensen blootgesteld aan milieufactoren door woningbouw

In de omgevingsvisie van Stichtse Vecht worden verschillende opties genoemd voor nieuwe woningen: 'verder weg bouwen, de infrabundel minder vervuilen maken (hier hebben we weinig invloed op) of aangepast bouwen. De laatste optie moet dan wel een zo gezond mogelijke leefomgeving creëren door maatregelen te nemen voor een goede luchtkwaliteit, geen/weinig geluidsoverlast (...)'. Naar onze mening zijn er in dit plan nog niet genoeg maatregelen opgenomen om het plangebied zo gezond mogelijk in te richten. Het plangebied is onderhevig aan zware milieubelasting door met name geluid en luchtverontreiniging, wat onder andere een verhoogd risico op hart- en vaatziekten, luchtwegaandoeningen, slaapverstoring en (ernstige) astma bij kinderen geeft. Door ontwikkeling van het Ruimtekwartier komen er duizenden extra bewoners te wonen die aan deze risico's worden blootgesteld. Hier maken wij ons als GGDru zorgen over. In de MER blijft dit onderbelicht en daarom lopen we de milieuaspecten en hun effect op de gezondheid hieronder nog eens kort langs (zoals ook in onze vooroverlegreactie, deels in de Bijlage opgenomen).

Geluid

In de MER wordt vooral focus gelegd op één aspect, namelijk de (zware) geluidsbelasting. Vanuit het oogpunt van gezondheid is de keuze die is gemaakt voor het hanteren van de maximale ontheffingswaarden zorgelijk. Deze liggen boven de standaard Nederlandse normen, die op zichzelf al matig beschermend zijn. De helft van de gezondheidsschade door geluid in Nederland vindt plaats onder die normen. De gezondheidskundige advieswaarden van de WHO en de GGD, waar in de omgevingsvisie wel als ambitie naar wordt gerefereerd, zijn niet bereikbaar in dit plan. Doordat het onderhavige plan zonder maatregelen juridisch onuitvoerbaar is, is er een pakket maatregelen door de gemeente gekozen. De noodzaak om vanuit zorg voor de gezondheid van de toekomstige bewoners een zeer stevig pakket aan maatregelen te nemen lezen wij niet in dit plan. Welke additionele maatregelen genomen gaan worden, wordt aan de projectontwikkelaar overgelaten. Dit klinkt ons te vrijblijvend. GGD raadt bij voorkeur maatregelen aan de bron aan, of op het tussenliggende terrein, bijvoorbeeld

met stiller asfalt, lagere snelheden, en het plaatsnemen van geluidsschermen of parkeergarages aan de rand van een wijk. Ook aan de woning zelf en door de oriëntatie van de woningen is vaak een rustige zijde of binnentuin te creëren (zoals gezien in dit plan) waardoor in ieder geval rustig geslapen kan worden. In het uiterste geval zijn maatregelen aan de gevel nodig (bijvoorbeeld dove gevel).

Luchtkwaliteit

In de MER wordt geconcludeerd dat het plan niets verandert ten negatieve of positieve aan de luchtkwaliteit, en dus krijgt luchtverontreiniging een 'neutrale' score. Deze benadering vinden wij niet passend voor de situatie. Het feit is namelijk dat de lucht ter plekke van een drukke verkeersader slecht is voor de gezondheid. De schadelijkheid, meetbaar tot op 300-500 meter afstand van een (snel)weg, neemt af met elke meter meer afstand. Binnen die belaste zone komen nu duizenden extra mensen te wonen. Dat we vanuit een gezondheidskundig perspectief niet 'neutraal' kunnen noemen. Verder zijn in de MER slechts enkele losse componenten van luchtverontreiniging bekeken, terwijl het gezondheidseffect veroorzaakt wordt door het mengsel van stoffen nabij een weg. Bovendien is van de component dat de nadeligste gezondheidseffecten geeft (roet) meestal geen meetdata beschikbaar (zo ook hier niet). De (relatief) meest onschuldige component (PM₁₀) raakt aan de WHO advieswaarde, de andere componenten gaan daar ruim overheen maar blijven (rondom) de Nederlandse normen. Dit lijkt acceptabel, maar mengseltoxiciteit (de oorzaak van de slechtere gezondheid van mensen die dichtbij drukke wegen wonen, en de reden waarom de GGD afstandsnormen hanteert) blijft op deze manier buiten beschouwing.

Luchtverontreiniging beperken door andere maatregelen

Waar er aan de grote verkeersbronnen weinig gedaan kan worden, is het zaak zoveel mogelijk andere bronnen in te dammen. Zo stipten we in onze reactie op het voorontwerp bestemmingsplan al kort het thema houtstook aan. Als reactie daarop werd genoemd dat het niet mogelijk is om maatregelen op te nemen in het bestemmingsplan. We adviseren daarom om bij het opstellen van het omgevingsplan hier in de toekomst wel rekening mee te houden. Voor inspiratie, zie: [Houtstook regelen in het omgevingsplan](https://www.schone.nl/thema/mobiliteit/) - [Schone lucht akkoord](https://www.schone.nl/thema/mobiliteit/). Op <https://www.schone.nl/thema/mobiliteit/> staan meer ideeën, bijvoorbeeld voor het loopvriendelijk maken van de wijk. Minder verkeer van auto's en vervuulende brommers scheelt ook in de blootstelling van de bewoners aan luchtverontreiniging.

Gevoelige groepen en bestemmingen

Verschillende groepen die extra gevoelig zijn worden onderscheiden. Dit zijn kinderen (<18 jaar), ouderen (>65 jaar), zwangere vrouwen en mensen met bestaande luchtwegaandoeningen, hart- en vaatziekten en diabetes zijn. Zij zijn extra gevoelig voor de effecten van luchtverontreiniging. Hun gezondheid kan beschermd worden door hen niet langdurig nabij drukke wegen te laten verblijven. Gevoelige bestemmingen zijn voorzieningen waar mensen die tot de hooggevoelige groepen behoren veel tijd doorbrengen. Tot gevoelige bestemmingen behoren in elk geval: woningen, woonzorgcentra, kinderdagverblijven, scholen en buitenschoolse opvang. Het is af te raden om deze dicht bij de drukke verkeersaders te situeren.

Geurhinder

De aanpalende bedrijven kunnen geuroverlast geven. De opties zijn ofwel het beperken van de mogelijkheden voor de bedrijven, ofwel accepteren dat er hogere milieuhinder is in het Ruimtekwartier. Aangezien de toekomstige bewoners al aan hoge milieudruk bloot staan, is de GGD geen voorstander van de tweede optie.

Kortom, de GGD begrijpt dat woningbouw nodig is, maar is van mening dat als dat op een dergelijke zwaar milieubelaste locatie plaats moet vinden, er alles aan gedaan moet worden om de toekomstige bewoners te beschermen. Zodat het eerste thema uit de Omgevingsvisie van Stichtse Vecht ook overleefd blijft: 'gezondheid voor iedereen'.

Wij hopen u met dit advies van dienst te zijn geweest en zijn uiteraard graag bereid om dit advies mondeling toe te lichten. Voor vragen of nadere informatie inzake gezondheid in planvorming kunt u contact opnemen met een van onze adviseurs Milieu en Gezondheid via mmk@ggdru.nl.

Met vriendelijke groet, namens het team Milieu en Gezondheid,

[Redacted signature]

Bijlage: fragmenten uit de reactie van de GGD op het voorontwerp bestemmingsplan (oktober 2022)

Luchtverontreiniging

De GGD raadt aan om langdurige verblijven nabij drukke wegen te vermijden. Zo geeft dit onder andere een verhoogd risico op hart- en vaatziekten en luchtwegaandoeningen, de groei van kinderlongen blijft op dergelijke plekken achter en meer kinderen hebben (ernstige) astma. Het beleid dient er daarom op gericht te zijn om kwetsbare mensen te beschermen. Voor luchtkwaliteit gaat het dan om kinderen, ouderen en mensen met een zwakke gezondheid.

Voor luchtverontreiniging geldt dat de afstand tot een weg een betere maat voor de gezondheid vormt dan de concentraties van luchtverontreinigende stoffen. Als er toch gewerkt wordt met normen, dan zijn de WHO-advieswaarden inderdaad te verkiezen boven de Nederlandse normen. Maar aangezien de gezondheidsrisico's van omwonenden toenemen naarmate de afstand tot de weg kleiner is, heeft beleid gebaseerd op afstand tot drukke wegen de voorkeur. Daarom adviseert de GGD om afstand te houden tussen voorzieningen waar langdurig verblijf van kwetsbare mensen plaatsvindt en drukke wegen (bron: GGD-richtlijn luchtkwaliteit en gezondheid):

- *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, is daarom het GGD-advies. Bij snelwegen is de meeste winst te behalen in de eerste 150 meter afstand. Wanneer meer afstand niet mogelijk is, is met andere maatregelen de lokale luchtkwaliteit te verbeteren. Bijvoorbeeld door de locatie autoluw in te richten, en lagere toegestane snelheden. Lopen of fietsen in plaats van met auto is gezonder en beter voor de omgeving. Niet parkeren op straat geeft bovendien ruimte voor het gewenste groen en andere zaken voor een aangename leefomgeving.

Tenslotte kan het voorkomen van (hout)stook bijdragen aan een betere luchtkwaliteit. Houtrook is ongezonder voor zowel de stoker als de omwonenden (website GGD leefomgeving). Het veroorzaakt veel luchtvervuiling: zo brengt twee uur hout stoken in een openhaard evenveel fijnstof in de lucht als een auto die van Amsterdam naar Milaan rijdt.

Geluid

De World Health Organisation (WHO) heeft op systematische wijze de wetenschappelijke kennis van gezondheidseffecten door geluid in kaart gebracht (WHO 2018). De meegewogen effecten zijn hinder, effecten op slaap (slaapverstoring), effecten op leerprestaties en mentale gezondheid, effecten op het ongebooren kind, effecten op het cardiovasculaire en metabole systeem, en effecten op het gehoor. De WHO-advieswaarden (53 dB L_{den} overdag, 45 dB L_{night} 's nachts) hebben gezondheid dus centraler staan dan de Nederlandse geluidsnormen, en het is daarom winst voor de gezondheid dat Stichtse Vecht de WHO-advieswaarden wil overnemen. Toch bieden ook deze lagere waarden geen volledige bescherming. De WHO-advieswaarden zijn namelijk gebaseerd op 10% ernstige hinder en 3% ernstige slaapverstoring. Dat 10% van de bevolking nog ernstige hinder ondervindt en 3% nog ernstig gestoord wordt in de slaap (met bijbehorende gezondheidsschade), dat vindt de GGD nog best forse percentages. Daarom zijn de GGD-richtlijnen nog iets strenger.

Voor een gezondheidskundige beoordeling hanteert de GGD de volgende geluidsniveaus (zie GGD-richtlijn omgevingslawaaai en gezondheid):

- *Gezondheidskundige richtwaarde van **50 dB Lden** op de hoogst belaste gevel voor de bronnen wegverkeer, railverkeer en bedrijven ter bescherming van de*

gezondheid. Vanuit gezondheid is het streven dus een belasting van 50 dB Lden of lager op de gevel.

- 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. Vanuit gezondheid is het streven dus een belasting van 40 dB Lnight of lager op de gevel.
- Maximale binnenwaarde van **33 dB Lden**.

Aan geluidsoverlast is op locatie wel het een en ander te verminderen, en door vroeg meewegen in de planvorming is het (deels) te voorkomen. Dit kunnen maatregelen aan de bron zijn en in het tussenliggende terrein, bijvoorbeeld met stiller asfalt, lagere snelheden binnen de wijk en op de Zuilense Ring, en het plaatsen van geluidsschermen of parkeergarages aan de rand van de wijk. Ook aan de woning zelf en door de oriëntatie van de woningen is het mogelijk een rustige zijde of binnentuin te creëren waardoor in ieder geval rustig geslapen kan worden. Een zogenaamde "aangename zijde" aan de woning vergroot het wooncomfort. Minder lawaai, geen geur van bijvoorbeeld horeca en met een prettig (zo mogelijk natuurlijk groen) uitzicht. Rust en een natuurlijke omgeving bieden betere mogelijkheden om te ontspannen en te herstellen. Een natuurlijke omgeving maakt bovendien klimaatbestendig(er): het kan helpen warmte te dempen (tegen hittestress), wateroverlast te voorkomen en is goed voor de biodiversiteit. Verder kan bij gebouwen nog gedacht worden aan groene dakbedekking voor het bergen van water en het koelen van de lucht.



Retouradres: Rijkswaterstaat | Postbus 2232 | 3500 GE Utrecht

RWS INFORMATIE

Gemeenteraad van Stichtse Vecht
Postbus 1212
3600 BE Maarssen

**Rijkswaterstaat Midden-
Nederland**
Netwerkontwikkeling
Griffioenlaan 2
3526 LA Utrecht
Postbus 2232
3500 GE Utrecht
T 088 797 11 11
www.rijkswaterstaat.nl
Contactpersoon
adviseur ruimtelijke
ontwikkeling

Zienswijze 3.3

Datum 31 januari 2024

Onderwerp Zienswijze ontwerp bestemmingsplan Ruimtekwartier

Geachte leden van de Raad

Van 22 december tot en met 1 februari ligt het ontwerp bestemmingsplan Ruimtekwartier ter inzage. Vanuit mijn rol als beheerder van de A2 geeft het bestemmingsplan mij aanleiding tot het indienen van de volgende zienswijze.

In reactie op het voorontwerp bestemmingsplan heb ik reeds mijn zorg uitgesproken over de consequenties van de beoogde ontwikkelingen op verkeersafwikkeling van, naar en op de A2.

Positief is dat bij het bestemmingsplan inmiddels een mobiliteitskader is gevoegd en er uit wordt gegaan van wat lagere parkeernormen i.v.m. het voorontwerp bestemmingsplan. Desondanks wil ik u toch nog een aantal aandachtspunten meegeven:

- Er wordt beredeneerd dat veel toekomstige bewoners met de trein gaan reizen, enkel omdat op relatief korte afstand een NS station aanwezig is. Aangezien enkel sprinters op dit station halteren met een frequentie van twee keer per uur per richting, en deze sprinters enkel richting Amsterdam (indirect met een overstap in Breukelen) en Utrecht rijden, is het maar de vraag of er veel met de trein gereisd gaat worden.
- Terecht wordt opgemerkt dat een goede aansluiting op het fietsnetwerk noodzakelijk is, maar de manier waarop is niet helemaal duidelijk. Tevens ontbreekt de onderbouwing waarom een goede aansluiting op het fietsnetwerk automatisch leidt tot veelvuldig fietsgebruik.
- Wat betreft mobiliteit wordt niet inzichtelijk gemaakt wat de verwachte oriëntatie van de toekomstige bewoners en bezoekers (vooral interessant voor woon-werk verkeer) zou kunnen zijn. Op basis van vergelijkbare referentiegebieden zou hiervoor een inschatting gedaan kunnen worden en aangegeven kunnen worden welke consequenties dit heeft voor de aansluiting op de A2 en de A2 zelf.

Aangezien het mijn verwachting is dat de beoogde ontwikkelingen zullen leiden tot toenemende verkeersintensiteiten richting de A2 (die al zwaar belast is), verzoek ik u zoveel mogelijk in te zetten op mobiliteitsbeperkende maatregelen.

Ik verzoek u bij het vaststellen van het bestemmingsplan rekening te houden met bovenstaande aandachtspunten. Mocht u nog vragen hebben naar aanleiding van

Ons kenmerk
RWS-2024/3376

Uw kenmerk

Bijlage(n)

deze zienswijze, dan kunt u contact opnemen met de bij deze brief genoemde
contactpersoon.

Hoogachtend,

DE MINISTER VAN INFRASTRUCTUUR EN WATERSTAAT,
namens deze,

Datum

31 januari 2024

Ons kenmerk

RWS-2024/3376

