

Van: [REDACTED]
Aan: [Griffie, Gemeente Stichtse Vecht](#)
Cc: [Harmens, Ymke](#)
Onderwerp: Planontwikkeling Zogwetering
Datum: vrijdag 30 oktober 2020 16:36:02
Bijlagen: [30-10-2020 Commentaar rapporten Zogwetering.pdf](#)

Geachte heer/mevrouw,

In de bijlagen doen wij u toekomen de reactie van de belangenvereniging Zogwetering met het verzoek om deze aan alle leden van het college van B&W en de gemeenteraadsleden te verstrekken.

Vriendelijk verzoek om de ontvangst van dit bericht te bevestigen.

Bij voorbaat dank

--

Met Vriendelijke groet,

[REDACTED]

Aan:
Het college van B&W
en de leden van de gemeenteraad van Stichtse Vecht
Kopie: Mevrouw Y. Harmens

Maarssen, 30 oktober 2020

Betreft: Voornemen planontwikkeling Zogwetering

Geacht college, geachte leden van de gemeenteraad,

Als voorbereiding op de online werkgroepbijeenkomst Zogwetering hebben leden van de zogenaamde werkgroep inzicht gekregen in een aantal stukken die betrekking hebben op bovengenoemde planontwikkeling.

Het betreft het Rapport Verkeerseffecten Zogwetering met referentie BH3781-RHD-ZZ-XX-RP-Z-0001 (opgesteld door Royal HaskoningDHV), HIA woningbouwlocatie Zogwetering Maarssen-Dorp (opgesteld door land.id), Zogwetering Maarssen-Dorp "uitwerking denkrichtingen", Denkrichtingen A en B en Zogwetering Maarssen-Dorp "op weg naar een Nota van Uitgangspunten".

Onderstaand geven wij als vertegenwoordigers van de omwonenden van bovengenoemd plangebied een commentaar op deze stukken. Daarnaast geven we enkele aanvullende opmerkingen weer.

Verkeerseffecten Zogwetering

Het is ons opgevallen dat dit rapport uitgaat van een fors aantal aannames. De vraag is of aannames wel geschikt zijn om als uitgangspunten voor zo'n rapport te kunnen dienen. Zeker bij een gevoelig onderwerp als het onderhavige plan.

In de verkeersstudie ontbreekt een toetsing aan de GVPP Stichtse Vecht en de conclusies welke het berekende aantal voertuigen (zonder rekening te houden met groei) van invloed is op de beleidsuitgangspunten genoemd in de GVPP? Hoe wordt het reeds aanwezige tekort opgelost en waarom is dit niet meegenomen in deze verkeersstudie, zeker aangezien men wel opteert om de verkeerstintentie op het eigen terrein op te lossen?

Onder 2.2 (verkeersgeneratie) staat een tabel met per type woning de berekening van de verkeersgeneratie. Het valt op dat bij een 2-onder 1 kap woning minimaal 88,8 en maximaal 98,4 aan verkeersgeneratie wordt aangegeven (een gemiddelde per woning van 7,4 respectievelijk 8,2) en bij een tussenwoning een gemiddelde van minimaal 5,2 en maximaal 6. En bij appartementen een gemiddelde van minimaal 6,7 en maximaal 7,5.

In het stuk "op weg naar een Nota van Uitgangspunten" worden parkeernormen genoemd van minimaal 1,4 voor de appartementen en maximaal 2,2 voor vrijstaande koopwoningen.

Royal Haskoning DHV gaat in haar rapport uit van het "worstcasescenario" en daarom van een maximum van 98,4 aan verkeersgeneratie bij de 2-onder 1 kap woningen.

Als we de 8,2 als maximaal gemiddelde aan verkeersgeneratie per 2-onder 1 kap woning delen door het aantal parkeerplaatsen van 2,2 per woning (ervan uit gaande dat dit dan het aantal auto's is per woning), genereert dit 3,73 aan verkeersgeneratie per auto per etmaal.

Als we de 7,5 als maximaal gemiddelde aan verkeersgeneratie per appartement delen door het aantal parkeerplaatsen van 1,4 per appartement (ervan uit gaande dat dit dan het aantal auto's per appartement is), genereert dit 5,36 aan verkeersgeneratie per auto per etmaal.

De vraag is waarom de verkeersgeneratie per appartement zoveel meer is dan bij een 2-onder 1 kap woning. Dit lijkt een ongerijmdheid.

Als we het maximaal gemiddelde van 8,2 aan verkeersgeneratie per 2-onder 1 kap woning als uitgangspunt voor alle woningen nemen, komt het totaal maximaal aantal van motorvoertuigen niet uit op 929 maar op 1065. Dat is 15% meer.

Het getal van maximaal 929 aan motorvoertuigen per etmaal (de verkeersgeneratie) lijkt ons daarom te laag ingeschat. Hoe dan ook, hier zit een inconsistentie in.

Let wel: de verkeersgeneratie heeft betrekking op het aantal motorvoertuigen per etmaal. Dat zegt nog niets over het aantal ritten dat per dag gereden wordt. Want juist het aantal ritten per dag is belangrijk voor de verkeersbelasting van het kruispunt Suyderhoflaan-Diependaalsedijk. Op pagina 6 van deze rapportage wordt als verwachting planjaar 2030 aangegeven. De statistieken van de RDW en het CBS hebben over de afgelopen 5 jaar een stijging van ruim 9,19% laten zien van het Nederlandse wagenpark. Waarom wordt er in de modellen geen rekening gehouden met de groei van het wagenpark?

Tabel 3 onder 2.2 (Verkeersgeneratie) gaat wel uit van het aantal ritten per dag. Daarom bevreemdt het des te meer dat daar in tabel 2 niet mee gerekend wordt. Daarbij dient opgemerkt te worden dat het hier gaat om theoretische benadering. Waarom is er niet gewoon geteld? In de rapportage wordt de huidige verkeersgeneratie van de milieustraat aangeduid. In de huidige situatie komt dit uit op een verkeersgeneratie, uitgaande van een gemiddelde van 6 kalenderdagen, van 72 ritten per etmaal. Dit staat volledig niet in verhouding met de geprognoseerde 930

Onder 3 (Huidige situatie) wordt geheel voorbijgegaan aan de mogelijkheid dat er naast basisschoolleerlingen ook middelbare schoolleerlingen zijn. Deze omissie komt terug in de Beleidskaders op pagina 10 van "op weg naar een Nota van Uitgangspunten".

Onder 3.2 (Intensiteiten) wordt gesproken over "aannames". Gemeten is er kennelijk niet. Deze paragraaf geeft niet duidelijk aan of de aangegeven cijfers met betrekking tot de verkeerstelling op de Plesmanlaan betrekking hebben op 2015 of op 2018. En ook hier geldt dat de cijfers betrekking hebben op het aantal motorvoertuigen en niet op het aantal ritten. Juist de kruispuntenbelastingen hebben baat bij cijfers die betrekking hebben op het aantal ritten.

Op pagina 5 van dit rapport staan een viertal plattegronden met, naar we aannemen, aannames. Want er staan cijfers voor verkeersintensiteiten bij de Langegracht. Want meer dan 2000 motorvoertuigen per etmaal over de Langegracht lijkt ons wat aan de hoge kant. Dit cijfer sterkt ons in de overtuiging dat er geen daadwerkelijke metingen hebben plaatsgevonden, dan wel dat men zich erg verdiept heeft in de daadwerkelijke verkeersintensiteiten. Daarbij is kennelijk geen rekening gehouden met het voornemen om het Zandpad autoluw te maken. Want voor 2030 blijft de verkeersintensiteit over het Zandpad onverminderd, zelfs groter. Voorts groeit de verkeersintensiteit op de rotonde van de Plesmanlaan met ruim 9%, zelfs in de huidige ochtendspits is dit al een locatie waar sprake is van verkeersopstoppingen. Zoals de rapportage zelf al omschrijft komt hierdoor de verkeersveiligheid nog meer in het geding.

In figuur 3 en 4 op pagina 5 is alleen rekening gehouden met de verkeersgeneralisatie van de nieuwbouw aan de Zogwetering. Het lijkt er op dat er geen rekening is gehouden met groei van het aantal motorvoertuigen.

Onder Hoofdstuk 4 (Kruispuntberekeningen) en dan paragraaf 4.1 (Uitgangspunten) wordt gesproken over Intensiteiten. Hoewel verderop in het rapport gewag wordt gemaakt van het autoluw maken van het Zandpad, komt dat voornemen hier niet meteen tot uiting.

Het aantal van 1.700 motorvoertuigen per etmaal voor het Zandpad zal lager ingeschat moeten worden, en het aantal van 2.300 motorvoertuigen per etmaal voor de Diependaalsedijk (veel) hoger. Er wordt gesproken over dat de Plesmanlaan voorrang heeft op de Suyderhoflaan. Men bedoelt waarschijnlijk dat de Diependaalsedijk voorrang heeft op de Suyderhoflaan. Ook dit sterkt onze mening dat niemand de moeite heeft genomen ter plekke onderzoek te doen. Anders had men makkelijk kunnen zien dat de Suyderhoflaan niet op de Plesmanlaan uitkomt.

Onder sub paragraaf Verdeling van verkeer, scenario's, wordt wel melding gemaakt van het voornemen het Zandpad autoluw te maken. We kunnen daarom beter gewoon Scenario 2 als uitgangspunt nemen en Scenario's 1, 3 en 4 terzijde leggen. Misschien is zelfs een andere verdeling een optie: Zandpad 5% en Diependaalsedijk 95%.

Onder 4.2 (Resultaten) wordt melding gemaakt van wachttijden en het ongeduld van wachtende automobilisten. Het negatieve effect bij lange wachttijden op de verkeersveiligheid wordt terecht aangeduid. We mogen niet vergeten dat 's morgens en 's middags veel middelbare schoolscholieren over de Diependaalsedijk en het Zandpad naar Breukelen fietsen. Onder verwijzing naar het door ons gestelde onder 2.2 (Verkeersgeneratie) waarbij we de verkeersgeneratie (veel) hoger inschatten dan in het rapport aangegeven, vrezen we dat de verkeersveiligheid op dit kruispunt nadelig wordt beïnvloed.

De Conclusie onder 4.3 delen we derhalve niet.

In Hoofdstuk 5 (Verkeerskundige beoordeling) wordt ingegaan op de situatie op de Diependaalsedijk en de Driehoekslaan. De rol en positie van de fietsers, met name de middelbare schoolleerlingen die over deze straten naar en van Breukelen fietsen, blijft helaas onderbelicht. Niet alleen op mooie dagen is hier sprake van veel fietsverkeer maar dagelijks is dit een route die veel gebruikt wordt door de middelbare scholieren van het Broeckland College of Brocklede.

Er wordt gesproken over een ideaal profiel van een rijbaanbreedte van 5,80 meter. Nameting van de route Diependaalsedijk – Driehoekslaan leert ons dat het nergens voldoet aan de vermelde ideale rijbaanbreedte van 5,8 meter. Sterker nog, de breedte varieert van 5,20 meter tot 5,57 meter. Dit is minder dan in het rapport aangeduid. Verderop wordt de route via ZandSTEEG vermeld. Ook dit sterkt ons in de overtuiging dat men nooit is komen kijken of dat het onderzoek gedegen is.

Of is het een simpele verschrijving? Wie zal het zeggen?

Onder Inrichting wordt gesteld dat op basis van de CROW-richtlijnen de Diependaalsedijk en Driehoekslaan, met een breedte van 5,4 meter, voldoen. Nameting in de praktijk toont aan dat dit niet correct is.

Eerder in de rapportage staat vermeld dat wanneer er sprake is van gemengd verkeer (fietsers, autos en overige gemotoriseerde voertuigen), een wegbreedte van 5,80 meter het ideaalprofiel benadert. De in de vorige alinea vermelde metingen tonen aan dat het traject Driehoekslaan-Diependaalsedijk dus geheel niet geschikt om aan het ideaalprofiel te voldoen.

Verderop in het rapport, onder Conclusie vorm, inrichting en gebruik van Diependaalsedijk en Driehoekslaan, staat dat de inrichting van Diependaalsedijk en Driehoekslaan niet voldoen aan de CROW-richtlijnen. Dat is weer in strijd met bovenstaande vermelding. Oftewel, **dit stuk in het rapport is intern tegenstrijdig.**

Er wordt gesproken over de snelheidsremmers op de Diependaalsedijk. Die staan er niet voor niets. Geadviseerd wordt om deze weg te halen opdat de doorstroming verbeterd kan worden. Dat lijkt ons uit verkeersveiligheidsoogpunt geen goed idee. Immers, deze snelheidsremmers zijn juist bedoeld om snelheid te remmen. Het weghalen werkt contraproductief. Weghalen nodigt uit tot hogere snelheden en met alle fietsers (veel scholieren) op dit traject is dat geen goed idee.

Hoofdstuk 5.2 (Beoordeling Plesmanlaan) geeft een verkeersintensiteit van circa 7.800 motorvoertuigen per etmaal aan. Onder 3.2 (Intensiteiten) worden aantallen motorvoertuigen in de spits vermeld.

Bij velen is bekend dat met name in de ochtendspits de rij wachtenden voor de rotonde aan de Plesmanlaan erg lang is. Dat komt niet alleen door het aantal motorvoertuigen, maar ook door de vele fietsers op weg naar de scholen die afslaand verkeer en daardoor de doorstroming belemmeren. Dit aspect komt nergens in het rapport terug. Als daar dan ook nog het verkeer uit Zogwetering bij komt (90-95% van circa 1000) wordt het daar wel heel erg druk.

Ook daar kan ongeduld een kwalijke rol gaan spelen hetgeen de verkeersveiligheid niet ten goede komt.

De mening dat de Plesmanlaan de verkeersintensiteit goed aankan, gaat slechts ten dele op. Gedurende de dag zou dit goed kunnen, maar met name in de ochtendspits loopt het bij de rotonde vast. In de avondspits loopt het verkeer vast op de Sweserengseweg bij het stoplicht op de kruising met de Plesmanlaan. En dat zal dus alleen maar erger gaan worden.

In Hoofdstuk 6 (Specifieke aandachtspunten) wordt ingegaan op de ontsluitingsroutes waarbij het autoverkeer in denkrichting B naar onze mening (onder verwijzing naar het hierboven onder 2.2 gestelde) te laag wordt ingeschat.

Onder Conclusie wordt gemeld dat het wenselijk is om een calamiteitenontsluiting te hebben. Naar onze mening is dit noodzakelijk. In andere stukken wordt dit wel aangegeven.

Onder 6.2 (Schoolroutes) kunnen we ons niet aan de indruk onttrekken dat hier aan wensdenken wordt gedaan. Ook hier ontbreken de middelbare schoolleerlingen geheel. Daarbij zal geen enkele scholier erover peinen om, wanneer men vanaf de school De Pionier richting Zogwetering zal gaan fietsen, een route via de Parkweg, Kaatsbaan en Diependaalsedijk zal gaan nemen terwijl de kortste route die via de Plesmanlaan en Driehoekslaen is. Nu al gaan de scholieren van de middelbare scholen die naar en van Breukelen fietsen over de Driehoekslaen en Diependaalsedijk. Dat zal niet gaan veranderen.

Voor recreatief fietsverkeer ligt dat anders.

Enkele conclusies in Hoofdstuk 7 (Samenvattend/Conclusie) delen we niet.

Met name dat de toename van verkeer niet leidt tot een noemenswaardige verandering in de verkeersveiligheid en afwikkeling op het omliggende wegennet. De kruising Suyderhoflaan-Diependaalsedijk is en blijft dan een zwakke schakel, met name de Diehoekslaen alsmede de rijbaan van de Plesmanlaan welke een maximale breedte heeft van 3,642 m. Een zogenaamde flessenhals waarvan al terecht is geconcludeerd dat die niet voldoet aan de CROW-richtlijnen.

En niet te vergeten de rotonde aan de Plesmanlaan die door het toenemende aantal motorvoertuigen, en fietsers, nog drukker en voller zal zijn dan nu.

Op pagina 18 wordt gesteld dat een belangrijke schoolroute via de Klokjeslaen loopt. Deze aanname is volledig ongefundeerd en is geen weergave van de werkelijkheid. Hoe dan ook is dat geen kortste route en zal daarom niet populair worden.

Parkeren op ontwikkelingsgebied

In de rapportage is opgenomen dat het parkeren in het plangebied zal moeten worden gefaciliteerd. Volgens de GVVP ligt het autobezit hoger dan het landelijke gemiddelde. Dit geeft aanleiding om de parkeernorm voor woningen in Stichtse Vecht iets te verhogen. Op de kaart van het plangebied worden de 11 parkeerplaatsen gelegen aan de Diependaalsedijk meegenomen en het perceel van Diependaalsedijk 118. Wij begrijpen dat dit uw berekening voor de benodigde parkeerplaatsen beter uit laat komen echter is hier nu al een tekort aan parkeervoorziening. Regelmatig worden er al auto's op het trottoir geparkeerd.

Een 3-5 jaarlijkse actualisatie van de parkeernormen is essentieel om op toekomstige onvoorziene omstandigheden te kunnen anticiperen. Dit ontbreekt in de verkeersstudie;

Waarom wordt geen enkele conclusie met betrekking tot het parkeren omschreven?

Nieuwe Hollandse Waterlinie

Zonder in te gaan op alle aangegeven details is de teneur van dit rapport duidelijk. Geen bebouwing waar dat het aanzien en karakter van de Nieuwe Hollandse Waterlinie (NHW) beperkt of zelfs maar bedreigt. Dat is een belangrijke, zo niet de belangrijkste, reden om slechts 2 denkrichtingen te presenteren. Bureau land.id geeft aan dat proefverkaveling B (125 huizen, bij de gemeente vertaald naar denkrichting B, 130 huizen) een matig negatief effect heeft op de integriteit en een negatief effect op de authenticiteit van het strategisch landschap van de NHW, alsmede een matig negatief effect op de authenticiteit van de militaire werken.

Bureau land.id geeft een aantal oplossingsrichtingen (pagina 29 van het rapport).

Wie tussen de regels door kan lezen kan concluderen dat bureau land.id eigenlijk helemaal geen aantasting van welk aspect van de NHW dan ook aanbeveelt. Oftewel, proefverkaveling A heeft de duidelijke voorkeur.

Dat wordt gesterkt door de bevindingen op pagina 43 (Bijlage) van dit rapport. Daarin wordt aangegeven dat een matige verandering een groot effect heeft op de totale impact. En dat moet voorkomen worden. Op pagina 6 van dit rapport staat duidelijk dat "In de systematiek van de HIA vraagt UNESCO om **AL** het mogelijke te doen om nadelige gevolgen voor de Outstanding Universal Value (OUV) van de Nieuwe Hollandse Waterlinie te vermijden, te elimineren of te minimaliseren". Proefverkaveling B bedreigt wel degelijk de OUV van de NHW. Het genereert immers een matig negatief effect en een negatief effect. En een matige verandering genereert een groot effect. Het kan toch niet zijn dat door de bouwplannen van de gemeente Stichtse Vecht de plaatsing van de NHW op de UNESCO-werelderfgoedlijst gefrustreerd wordt. Dat zal niemand de gemeente in dank afnemen. Daarnaast pleit bureau land.id voor, als er al bebouwing komt, deze niet te hoog te maken om het karakter en zicht vanaf de zichtlijnen niet te veel te verstoren. 4 Woonlagen is dan te hoog. Opgemerkt dient te worden dat Model B in de nota "Op weg naar een Nota van Uitgangspunten" verschilt van Proefverkaveling 2 in het HIA-rapport. Model B geeft ook woningen op het grasland tussen de huidige rioolzuivering en het bestaande appartementengebouw weer. Deze ontbreken in Proefverkaveling 2 in het HIA-rapport. Bestuursrechtelijk is het curieus dat Model B afwijkt van Proefverkaveling 2 omschreven in het HIA- rapport.

Zogwetering Maarsse-Dorp "Op weg naar een Nota van Uitgangspunten"

Dit rapport geeft min of meer een samenvatting van de uitgebrachte rapportages, waarbij een en ander in Beleidskaders en Bouwstenen wordt vevat.

Heikel punt blijft de bestemming van het weiland aan de Machinekade. Wel of geen strook met woningen, ook al zijn dat Tiny Houses. Op pagina 7 wordt terecht gesteld dat de functie van het terrein (bedoeld is het weiland) als inundatiegebied gerespecteerd dient te worden. Door het weiland onaangetast te laten zal het de huidige status behouden. Dan rijst de vraag: waarom dan toch een model B met huizen op het weiland? En niet is duidelijk aangegeven dat het hier om Tiny Houses zou gaan.

Maar waarom niet gedacht aan een andere variant?

In model A wordt uitgegaan van bebouwing uitsluitend op het terrein van de RWZI en afvalstation (conform de duidelijke voorkeur van bureau land.id gezien de bedreiging van de NHW.)

In model B wordt uitgegaan van bebouwing op zowel het weiland als op een strook grond naast het terrein van de RWZI, aan de zuidzijde, tegenover het bestaande appartementengebouw.

Waarom niet gedacht aan een model C waarbij uitgegaan wordt van geheel geen bebouwing op het weiland, maar wel op het terrein van de RWZI en afvalstation én op de strook grond bij het bestaande appartementengebouw?

Dan wordt de bedreiging van de NHW tenietgedaan, en kunnen er toch (iets) meer woningen dan volgens model A gebouwd worden. Tevens kan dan bebouwing in de directe omgeving van de zendmast achterwege blijven.

Bij Voorzieningen in de wijk (pagina 10) wordt gewezen op doorstroming in de bestaande woningvoorraad van Maarssen en dat nieuwbouw op de locatie Zogwetering slechts voor een deel zal leiden tot toename van het aantal inwoners in het dorp. En voor het overige zal het leiden tot verschuivingen binnen het dorp. Een simpele rekensom geeft toch aan dat wanneer er 100 woningen worden gebouwd, er elders 100 woningen leegkomen (of er komen starters, maar die laten elders ook woningruimte vrij). 100 Woningen zullen worden gevuld, dus $X \times 100 =$ aantal nieuwe inwoners. Die komen of uit de gemeente Stichtse Vecht of elders. Maar hoe dan ook zal hetzij doordat andere woningen door verhuizingen nu beschikbaar komen (en daardoor in die huizen weer nieuwe inwoners komen) hetzij door starters die misschien geen huizen achterlaten, het aantal inwoners toch wel stijgen.

Teneinde doorstroming te bevorderen is het een idee om ouderen in mindere mate te huisvesten in appartementen en meer in (kleinere) woningen in bijvoorbeeld het hofje. De Stichting Knarrenhof maakt zich sterk voor zulk soort woningen. Die woningen hoeven bijvoorbeeld minder groot te zijn, maar in een hofje kunnen ouderen uitstekend wonen. Dus verdient het wellicht aanbeveling om het voorziene hofje voor ouderenhuisvesting te bestemmen.

De grotere woningen die zij achterlaten zijn dan geschikt voor (grotere) gezinnen.

De conclusie bij Verkeer en Parkeren (pagina 11) delen we niet. Hiervoor verwijzen we naar ons commentaar op het verkeersrapport.

Aanvullende opmerkingen

Financiering

In de door u verstrekte documenten wordt verwezen naar een rapportage inzake de financiering van het project. Graag ontvangen wij dit rapport ook zodat er volledige inzage is en dit voorkomt onnodige vragen.

Het terrein van het afvalstoffenstation aan de Diependaalsedijk is zwaar verontreinigd en zal eerst gesaneerd moeten worden. Velen van u zullen onbekend zijn met het feit dat het terrein van het afvalstoffenstation jarenlang gebruikt is als vuilstort van Maarssen. Zware metalen, accuzuur en wat dies meer zij zijn hier jarenlang gedumpt. Woningbouw op een zwaar verontreinigd terrein zal een grondige sanering met zich meebrengen, met dito kosten.

In een artikel in de VAR van 31 oktober 2019 over de nieuwe brug over de Vecht in Breukelen werd ook gesproken over de financiering van een nieuw afvalstoffenstation. Dit zou uit de opbrengst van de verkoop van de grond onder het huidige station aan de Diependaalsedijk moeten komen. Maar dan rijst de vraag: hoeveel brengt een stuk grond op dat zwaar verontreinigd is en gesaneerd moet worden? Daar moet misschien wel geld bij. Of een projectontwikkelaar wil wel saneren en bouwen, mits de gemeente de grond voor een symbolisch bedrag verkoopt. Dus geen opbrengst om een nieuw afvalstation te kunnen financieren.

Door het wegvallen van de mogelijkheid om op het weiland (dure) woningen te bouwen, komt de financiering van sociale woningbouw in het gedrang. Een deel van de financiering van sociale woningbouw zou immers moeten komen uit de hoge opbrengst van woningen op het weiland.

Hoogbouw

Zoals hierboven onder Nieuwe Hollandse Waterlinie al gesteld, wordt gepleit voor het voorkomen van hoogbouw. Hoogbouw past ook niet in een gebied dat grenst aan een Natura 2000- en weidevogelgebied. Het doet het karakter van het gebied, in samenhang met omliggende bebouwing, geen goed.

Woningbouwbehoefte en –productie en sociale woningbouw

In de provinciale ruimtelijke structuurvisie wordt aangeduid dat er minimaal 1800 woningen bijgebouwd moeten worden in de periode 2013-2028. In 2016 waren er van dit aantal reeds 554 gerealiseerd.

De voorgenomen woningbouwproductie wordt reeds bereikt door de projecten welke op stapel staan:

- Cronenburg fase 4 in Loenen
- Zuilense Vecht (sportvelden): 100 tot 125 woningen (aan de Maarsseense zijde)
- Bisonspoor: 600 appartementen
- Kwadrant Maarssebroek: 120 woningen
- Stationsweg Noord: 52 woningen waarvan 15 in sociale koop
- Planetenbaan inclusief Kwadrant 1: prognose 1500 woningen
- Vierde kwadrant Kockengen: 70 woningen
- Vreeland oost: 60 woningen
- Merenhoef: 32 aanleunwoningen
- En in de verdere toekomst: het Bammens terrein

De gemeente heeft zich voorgenomen ongeveer 30% sociale woningbouw bij bouwprojecten te realiseren. De vraag is of dat in dit gebied wel past. Sociale woningbouw is het beste te realiseren in hoogbouw. Zoals hierboven onder Nieuwe Hollandse Waterlinie is gesteld wordt geadviseerd hoogbouw zo veel mogelijk te vermijden. De 32 appartementen waarover gesproken wordt zullen worden verdeeld over een paar gebouwen. De ambitie van 30% sociale woningbouw zal hierdoor, mede als gevolg van problemen bij de financiering hiervan, naar beneden bijgesteld moeten worden.

Klimaatambitie.

Welke ambities heeft de gemeente in het plan op het gebied van duurzame energieopwekking (aanvullend op de mogelijke toepassing van TEO) en op het gebied van circulair bouwen?

Stikstof

Hoewel de centrale overheid maatregelen heeft genomen om de stikstofuitstoot te verminderen opdat bouwprojecten doorgang kunnen vinden, is de ligging van het gebied Zogwetering in de directe nabijheid van een Natura 2000 gebied (oostelijk Vechtplassengebied) een knelpunt. Grootschalige woningbouw, en daar kunnen we met 100 tot 130 woningen wel over spreken, zal zeker tot stikstofschaade leiden. Als het al niet door de bouw zelf is, dan wel door bewoning. De beschreven mogelijke Thermische Energie uit Oppervlaktewater (TEO) kan dan weliswaar een kansrijke optie zijn om stikstofuitstoot tegen te gaan, maar de realisatie van zo'n installatie is nog te onzeker. Er wordt immers gesproken over "mogelijk".

Welstand en groen karakter

In het door u verstrekte document: RIB77, bijlage 5 Variant A en B, worden een aantal referentiebeelden wonen gepresenteerd. Hierboven hebben wij reeds gepleit voor maximaal 3 woonlagen (zie effectenrapportage HIA plus met in achtname privacy van de omwonenden). Daarbij hebben een aantal van de door u opgegeven referentiebeelden een te groot volume welke niet aansluiten bij omliggende bebouwing. Met name de overgang naar het vogelweidegebied vraagt om lage bebouwing en een dorps karakter. De projectering van het plangebied is gericht op de

bewoning aan het Zandpad/Machinekade, het lijkt evident dat de bebouwing architectonisch en qua materialisatie moet aansluiten op dit karakter.

Bovengenoemde geldt ook voor het groene karakter van de omgeving van het plangebied, ook dit groene karakter zou daarom terug moeten komen in het plangebied. Kortom: meer groen is leefbaarheid;

Bovenstaande Aanvullende opmerkingen zijn van algemeen kritische aard, maar dienen naar onze mening wel bij het gehele besluitvormingsproces betrokken te worden. Misschien dat met inachtneming van deze Aanvullende opmerkingen en het commentaar op de uitgebrachte rapporten een plan D gemaakt kan worden:

- Ouderenhuisvesting in een hofje (conform ideeën Stichting de Knarrenhof),
- Geheel geen woningbouw (ook geen Tiny Houses) op het weiland,
- Maximaal 3 woonlagen voor appartementen,
- Mogelijk, maar liever niet, woningen op het grasland tussen RWZI en het reeds bestaande appartementengebouw bij de Doornhoecklaan.

We hopen dat u dit commentaar en onze bevindingen, en ook alternatief (model C) alsmede de Aanvullende opmerkingen in uw overwegingen wilt meenemen.

Hoogachtend,

[Redacted signature]