



**Stichting
Maarssens
Overleg
Leefklimaat**

Secretariaat MOL Mozartlaan 66
3603 BJ Maarssen
0346-562734
secretaris@molnet.org
www.molnet.org
bankrekening NL08INGB0005365140
ten name van stichting Maarssens Overleg
Leefklimaat
KvK Midden Nederland 30236226

Aan de leden van de commissie
Fysiek domein in de gemeente Stichtse Vecht,
Postbus 1212,
3600 BE Maarssen.

Maarsssen, 1 april 2019

Betreft: procedure vaststelling stedenbouwkundig kader en randvoorwaarden
Planetenbaan en Het Kwadrant.

Geachte dames en heren,

Enige dagen geleden verscheen een raadsvoorstel om een stedenbouwkundig kader en randvoorwaarden voor de ontwikkeling van Planetenbaan en het Kwadrant vast te stellen. Dat voorstel staat op de agenda van uw commissie van 9 april aanstaande.

Het gaat om een inhoudelijk zeer ingrijpend voorstel dat zal dienen als basis voor het maken van bestemmingsplannen en waaraan die bestemmingsplannen zullen worden getoetst. In de geschiedenis van Stichtse Vecht is dit misschien wel het meest omvangrijke voorstel sinds lange tijd, waar vele facetten (wonen, milieu, verkeer e.d) samenkomen. Het is zeer belangrijk, dat een afgewogen beslissing wordt genomen. Volgens de inspraakverordening kan ieder bestuursorgaan de wijze van inspraak kiezen. Het college heeft in deze, dat wil zeggen voor het ter vaststelling aanbieden van dit stedenbouwkundig kader, geen inspraak georganiseerd; voor de goede orde: het houden van informatiebijeenkomsten valt niet onder de inspraak zoals bedoeld in de Inspraakverordening.

Op u rust de taak deze zware materie goed te wegen en als Mol zijn wel wat gewend, maar ook dit vinden wij ingewikkeld. En er zit kennelijk haast achter, want er loopt nog een integraal verkeersonderzoek, waarvan de resultaten invloed zouden kunnen hebben op bijvoorbeeld het aantal woningen in dit plan. Last but not least is het belangrijk het communicatie- en participatieproces vast te stellen en te bewaken.

Het stedenbouwkundig kader roept al na een eerste globale lezing vragen op, die wij u bij deze alvast meegeven:

1. Een van de eisen is (citaat blz. 30) "De realisatie van het bouwprogramma mag niet leiden tot toename van verkeersproblemen op de omliggende infrastructuur rondom het plangebied inclusief de Zuilense Ring. Dit kan van invloed zijn op het maximale bouwvolume." Ingewikkelde zinnen!!

Wij vragen ons af hoe kan worden gecontroleerd of aan deze eis wordt voldaan en wie verantwoordelijk is als na realisatie blijkt dat door deze bouw de verkeersproblemen wél zijn toegenomen?

2. Een andere eis is dat de geluidsbelasting op bestaande woningen ten gevolge van verkeerstoename (bijvoorbeeld op de Ruimteweg) niet meer mag toenemen dan 1,5 dB (blz. 33). Toenemen t.o.v. waarvan?
Voor wie is deze eis bedoeld? Het beleid is er altijd op gericht geweest de geluidsbelasting op woningen te beperken tot maximaal 50 dB(A). Waarom is het geluidsniveau van hooguit 50 dB dan niet als voorwaarde gesteld aan deze plannen?
3. Het verlagen van de parkeernorm lijkt ons gevaarlijk, gezien de zachte aannames.
4. Het integrale verkeersonderzoek is prima. De maatregelen moeten erop gericht zijn dat Maarssenbroek geen verkeersinfarct wordt. Overleg met de provincie (NRU), maar ook gemeente Utrecht is essentieel om gezamenlijk succesvolle doorstroming van verkeer te realiseren. In dat verband merken wij op dat wij eind 2015 het college gevraagd hebben het overleg met provincie en stad Utrecht tot een goede samenwerking te smeden.

Wij halen hierbij het volgende aan: In het coalitieakkoord 2018-2022 geeft het college aan dat één van doelstellingen op het gebied van verkeer en mobiliteit is om de doorstroming van het verkeer te verbeteren. Het toevoegen van woningen en andere functies in het plangebied is van invloed op het aantal verkeersbewegingen en kan daarom alleen als ook zorgvuldig naar de doorstroming op het bestaande verkeersnet en verkeersveilige oplossingen wordt gekeken.

Wij begrijpen dat de partijen in de aangegeven plangebieden niet verantwoordelijk kunnen zijn voor de verkeerssituatie in zijn geheel, maar van het gemeentebestuur mag een integrale visie en aanpak verwacht worden, dus ook gevolgen Bisonspoor, Haagstede en Utrechtse ontwikkelingen hierbij betrekken.

Gezien de korte tijd voor u en ons meenden wij deze eerste reactie te moeten geven die samenvattend neerkomt op het volgende:

1. Totaalbenadering voor verkeerssituatie van Maarssenbroek (alle facetten en overleg met andere overheden).
2. Zorgdragen voor en controleren van een goed communicatie- en participatieproces.
3. Helderheid verschaffen over de effecten voor het woonklimaat zoals milieu-effecten, geluidshinder en verkeer.

Met vriendelijke groeten en hoogachtend,

Het bestuur van het Mol.