



Stichting
Maarssens
Overleg
Leefklimaat

Secretariaat M.O.L.: Mozartlaan 66
3603 BJ Maarssen
0346-562734
secretaris@molnet.org
www.molnet.org
KvK Midden Nederland 30236226

WONINGEN BOUWEN IN HET KWADRANT MAARSSENBROEK?

Visie van het Maarssens Overleg Leefbaarheid (MOL).

Het MOL is hogelijk verbaasd dat na nogal wat commentaar in de commissie ruimtelijke ordening van de gemeente Maarssen in maart 2010, verder is gewerkt aan een plan voor woningbouw in het kwadrant aan de Floraweg in Maarssenbroek. Er ligt een vrij ingrijpend plan op tafel dat zorgen baart. Omdat er kennelijk haast wordt gemaakt met de uitwerking van dit plan, vinden wij als bestuur van het MOL het nodig snel te reageren. Men kan in zaken als deze nooit vroeg genoeg inbreng leveren.

Deze visie is gebaseerd op de presentatie op dinsdag 5 april jl. Toen hebben wij voor het eerst van het plan kennis kunnen nemen. Eerst geven wij een reactie op enkele stellingen die in de presentatie voorkomen. Die zijn letterlijk overgenomen. Daarna wordt nog eens uitgebreid gemotiveerd waarom wij vinden dat van woningbouw in het kwadrant moet worden afgezien en met een verdere planontwikkeling beter kan worden gestopt. Wellicht ten overvloede wordt ook afzonderlijk nogmaals ingegaan op de noodzaak van een blijvend goede verbinding tussen Floraweg en Amsterdamseslag in Maarssenbroek.

Allereerst dus enkele

Notities uit de presentatie die leiden tot vragen en commentaar.

"Inlossen gemeentelijke woningbouwambities."

Welke woningbouwambities? Het beleid van de gemeente Maarssen is nog maar kort geleden voor wat betreft woningbouw gewijzigd. Maarssen zou voortaan een beherende gemeente zijn. Maar het gemeentebestuur van Stichtse Vecht kan er natuurlijk anders over denken. In het coalitie akkoord is opgenomen dat het inwonertal van de nieuwe gemeente ongeveer gelijk moet blijven. Wij hebben geen idee waarop die wens gebaseerd is. Je zou eerder denken dat enige vermindering van het aantal inwoners in deze toch zeer drukke regio, geprefereerd wordt. Aan de andere kant is met de bestaande bouwcapaciteit in Stichtse Vecht voorlopig geen daling van het inwonertal in zicht is. Tot 2015 is de eigen behoefte berekend op 1050 à 1250 woningen en er zijn relatief harde plannen voor de bouw van 1505 woningen in die periode. Dus meer dan nodig zijn. Het is toch niet een ambitie van Stichtse Vecht te bouwen voor de regio?

"Mogelijkheid decentraal aanbieden van zorg."

Dat kan beter op een andere, beter bereikbare plek met minder stank en luchtverontreiniging. Deze locatie is om meer redenen ongeschikt voor ouderenzorg. Zo wordt vanuit het oogpunt van gezondheidszorg afgeraden voorzieningen voor ouderen te treffen binnen een straal van 300 meter van een autoweg. Dit in verband met luchtverontreiniging en vooral fijn stof. Bovendien is er in de directe omgeving geen winkel voor de eerste levensbehoeften te vinden en is de dichtstbijzijnde winkel in Boomstede moeilijk te bereiken. Hoe kom je als slecht ter been zijnde oudere door tunneltjes? Tot slot willen wij nog even wijzen op een van de speerpunten in het coalitieprogramma van de gemeente: kwaliteit en zorgzaamheid. Dit plan strookt daarmee niet.

Terzijde wordt opgemerkt dat het MOL er al jaren voor pleit vrijkomende grond binnen woonwijken in Maarssenbroek te bestemmen voor ouderenzorg. Tot dusver zijn die plekken steeds weer "ingevuld" met woningen.

"Wonen als oplossingsrichting?"

De schets die een beeld wil geven van bebouwing met kantoren, is allesbehalve een afspiegeling van de werkelijkheid. Als men zo kantoren zou neerzetten, raakt men ze inderdaad nooit kwijt. Neem liever het vroegere pand van Fujitsu-Siemens in het kwadrant aan de andere kant van de Amsterdamseslag als voorbeeld.

Het lijkt "vergeten" dat de bestemming van het kwadrant kantoren en bedrijven is, waarbij aan kantoren een maximum gebruiksoppervlakte gesteld is van 25.000 m². Dat een projectontwikkelaar uit is op een maximaal bouwvolume is vanzelfsprekend. Eigenlijk zou de gemeente niet moeten willen dat er 25.000 m² aan kantoren komt. Dat is nogal wat, want 25.000 m² kantoor betekent dat er zo'n 1250 mensen zullen werken. Ze zullen door de ligging van het terrein vooral gebruik maken van eigen vervoer (auto). Een groot deel van het terrein zal dus ingericht moeten worden als parkeerruimte. Dit kan voor een vlotte doorstroming van verkeer op de Floraweg in de spits wel een probleem vormen.

"Goede ontsluiting plangebied op de Floraweg".

Daarmee zijn wij het niet eens. Het is verkeersonveilig de wijk op het aangegeven punt aan te sluiten op de Floraweg. Je krijgt zo 3 kruisingen vlak na elkaar en 2 direct op elkaar als de Maarssenbroekseslag zou verdwijnen. Het lijkt beter de aansluiting tegenover de ingang van Boomstede te projecteren. Daar zijn immers al verkeerslichten. Of een aansluiting via de (dan met één baan te verbreden) Maarssenbroekseslag.

"Woningdifferentiebeleid in beginsel leidend."

Er staat terecht in beginsel! Door de bijzonder hoge kosten van bouwrijp maken op deze plek, is de haalbaarheid van sociale woningbouw en koopwoningen in de lagere prijsklasse twijfelachtig.

"Alle gemeentelijke kosten ten laste van ontwikkelaar."

De projectontwikkelaar verzorgt de inrichting, maar daarna komt het onderhoud voor rekening van de gemeente. Dat onderhoud zal relatief duur zijn, omdat, om een voorbeeld te noemen, ook de bermen van de Amsterdamseslag/NRU die aan het kwadrant grenzen en de brede watergangen door de gemeente zullen moeten worden onderhouden.

En als door toenemend verkeer een onaanvaardbare overlast ontstaat voor de bewoners zijn aanvullende investeringen ook voor rekening van de gemeente.

"Keuze van de minister van eind 2010 maakt dat NRU niet zal worden aangepast."

Deze zin kan tot misverstanden leiden. De minister betaalt alleen de kostbare aanpassingen tussen de A 27 en het Ghandiplein, dus binnen de gemeente Utrecht. De rest is al autoweg en in beheer bij de provincie. Maar er zal wel wat moeten gebeuren om een goede ontsluiting van Maarssenbroek te waarborgen. Daarvoor is ruimte nodig. Ruimte waarmee in het gepresenteerde plan geen rekening is gehouden. Zie ook punt 2 verderop.

"Provinciaal deel bij Maarssen ruimtelijk ongewijzigd."

De provincie heeft op dit moment inderdaad geen plannen voor grootschalige aanpassingen van de Amsterdamseslag en de Utrechtseslag in Maarssenbroek. Maar er zullen in de toekomst door de verwachte toename van het autoverkeer hier wel aanpassingen moeten komen om Maarssenbroek bereikbaar te houden!

"Woonwijk met grondgebonden woningen in het goedkope/middensegment."

Dat zal waarschijnlijk een utopie blijken door de hoge kosten van bouwrijp maken. Maar in Stichtse Vecht zijn er meer locaties en ook vast wel andere en betere plekken voor dergelijke woningen.

"Maarssenbroekseslag vervalt in de plannen, waardoor barrière tussen Bloemstede en Het Kwadrant verdwijnt."

We hebben nog nooit gehoord van enige barrière tussen Bloemstede en het kwadrant. Wat hebben inwoners daar ook te zoeken? Voor een deel van de bewoners van Bloemstede zal het plan positief worden ontvangen, maar andere bewoners zullen worden geconfronteerd met veel meer overlast van het verkeer.

"Maatschappelijke & zorgvoorzieningen".

Mooi bedacht, maar hoe zit het met de vereiste afstand voor o.a. ouderencentra van 300 meter vanaf een autoweg? De GGD-en adviseren om voorzieningen voor gevoelige groepen niet binnen 300 m van een snelweg te bouwen, en raden het bouwen binnen 100 m van de autoweg sterk af. Ook het bouwen direct langs drukke wegen (> 10.000 voertuigen/24 uur) wordt afgeraden.

"Hoe kunnen BP-tankstation en bedrijfsverzamelgebouw worden ingepast en hun belangen geborgd."

Het autogas zal moeten verdwijnen of er zal een voldoende afstand tussen gasopslag en woningen vrij van bebouwing moeten worden gehouden (wettelijke eisen).

"De provincie staat het gebruik en de herinrichting van het groengebied toe; gebied maximaal benutten."

Een groot deel van het terrein is een hellend vlak. Het onderhoud zal straks niet meer voor rekening van de provincie zijn, maar dat zal Stichtse Vecht moeten bekostigen. Als het groengebied park wordt, kan in de toekomst de oprit naar de NRU/A2 niet meer worden aangepast!! Dit is waarschijnlijk wel nodig. Zie punt 2 verderop.

"Zorg als additionele functie."

Voor ouderenzorg zijn voorzieningen in het kwadrant bezwaarlijk of zelfs verboden doordat autowegen op onvoldoende afstand zijn gelegen. Trouwens: hoe komen de ouderen er? En als ze er eenmaal wonen zijn er geen voorzieningen in de buurt of niet goed bereikbaar (tunnels, fly over).

"B&W heeft inmiddels ingestemd met PVA en vervolgstappen."

Zonder dat de gemeenteraad een principe besluit heeft genomen over de principiële vraag of hier al dan niet woningen moeten komen? We kennen toch dualisme?

Het gepresenteerde plan is naar onze mening onhaalbaar, zodat men beter direct kan stoppen met verdere studie of uitwerking.

"Heeft u nog vragen....."

Inderdaad. Die hebben we verwerkt in de volgende hoofdpunten.

1. Waarom woningbouw in het Kwadrant niet mogelijk is en de planontwikkeling beter direct kan worden gestopt.

Wij zetten onze bezwaren tégen woningbouw op deze locatie nog eens op een rijtje.

Het leefklimaat in het kwadrant is potentieel ongezond door de ligging bij drukke autowegen (fijnstof, vervuilde lucht, stank, geluidhinder). Vooral voor ouderen ongeschikt om te verblijven.

De gemeente maakt zich ongeloofwaardig door hier woningen te willen bouwen. In het recente verleden is regelmatig door de gemeente Maarssen aan de provincie gevraagd om maatregelen tegen de hinder die bewoners ervaren van verkeer op de NRU.

Aan overlast door verkeer (geluidhinder, luchtkwaliteit, fijn stof) is in het plan zo te zien onvoldoende aandacht besteed. Alle woonwijken in Maarssenbroek zijn aan de zijde van de rondweg omgeven door een geluidwerende wal. Dat was van meet af aan nodig. De wal bij Bloemstede is naderhand nog eens verhoogd omdat de overlast van het verkeer op de Ruimtelweg, Maarssenbroekseslag en NRU de grenzen overschreed. Langs de NRU is vooral ten behoeve van de bewoners van Boomstede nog maar kort geleden een hoog scherm geplaatst. En nu een woonwijk veel dichterbij de NRU willen bouwen zonder een behoorlijke geluidwering langs de aangrenzende wegen? Hier is de verkeersdruk veel hoger dan in de rest van Maarssenbroek! Daarom zijn geluidswallen en/of geluidsschermen langs de Floraweg, rond het benzinestation, langs de Maarssenseslag, langs een deel van de NRU en langs de Amsterdamseslag absoluut noodzakelijk als men hier woningbouw toe wil staan. Meten is niet altijd weten!

Voorzieningen voor ouderen mogen niet binnen een afstand van 300 meter van drukke wegen worden gebouwd in verband met de zorg voor volksgezondheid.

Het kwadrant is ook niet geschikt voor ouderen huisvesting, omdat voorzieningen zoals een supermarkt en een bushalte op vrij grote afstand liggen en voor vele ouderen onbereikbaar zijn doordat men hellingen moet nemen (tunneltjes).

Het coalitieprogramma van Stichtse Vecht bevat een speerpunt kwaliteit en zorgzaamheid. Hoe is woningbouw op deze plek daarmee te rijmen?

Stichtse Vecht wordt gekenschetst als een beheersgemeente. Dat impliceert geen grootschalige woningbouw, maar wel woningen voor de eigen

behoefte. Die eigen behoefte richt zich vooral op huurwoningen in de sociale sector en betaalbare koopwoningen. In het kwadrant kunnen door de hoge kosten van bouwrijp maken zulke woningen niet worden gebouwd.

Binnen Stichtse Vecht is er in elk geval tot 2015 ruimschoots woningbouwcapaciteit (1550 woningen). Er zijn al meer woningen gepland dan voor de opvang van de eigen behoefte nodig is. Zie het woningbehoefte onderzoek van 11 november 2010. Het kan nog wel enige tijd duren voordat sommige plannen, zoals bijvoorbeeld Hof van Breukelen, in uitvoering kunnen worden genomen. Niet erg, want voorlopig zijn er alleen al in Maarssen nog honderden woningen gepland. Je moet ook niet te snel willen bouwen, anders bouw je immers voor de regio en dat kan toch niet de bedoeling zijn. De woningbouwmarkt ligt momenteel ook op zijn rug. Het aanbod koopwoningen is hoger dan de vraag. De bouw van woningen in het kwadrant is dus de eerste jaren helemaal niet nodig.

De gemeente Stichtse Vecht wil een toekomstvisie opstellen. Maar omdat de ruimte in deze fraaie gemeente voor woningbouw beperkt is, kan men o.i. beter eerst deze visie vaststellen om op basis daarvan verantwoorde en goed onderbouwde besluiten te kunnen nemen.

Kantoorruimte is al evenmin nodig. Er staat al te veel kantoorruimte leeg in deze regio.

Maar waar wel vraag naar lijkt te bestaan is bedrijfsruimte. Kijk maar naar de ontwikkeling op het bedrijfsterrein De Wetering. Bedrijfsruimte met kantoor. Het kwadrant is daarvoor goed geschikt en aantrekkelijk voor bedrijven die naamsbekendheid belangrijk vinden. Of de vestiging van een (zakelijk) hotel? Utrecht heeft immers nog te weinig bedden. Of, maar niet interessant voor een belegger, een P+R terrein met taxicentrale en eventueel een garage? Utrecht wil immers verkeer in de binnenstad weren en bestemmingsverkeer langs de stadsring leiden.

Het kwadrant kan in de toekomst hard nodig zijn. De gemeentelijke belangen worden ook niet geschaad als het terrein nog enige jaren blijft liggen zoals het er al jaren ligt. De 4 kwadranten zouden volgens het oorspronkelijk bestemmingsplan Maarssenbroek onbebouwd moeten blijven, op 2 uitzonderingen (benzineverkooppunten) na. Dit op grond van de veiligheid en vrijheid van het verkeer.

Als we onze inbreng overzien lijkt het enige belang van woningbouw op deze plek het belang van de belegger die hier geld in grond heeft gestoken, maar zijn plannen op dit moment niet kan realiseren. Dat is een heel normaal risico voor een belegger en niet een gemeentelijke zorg.

De gemeente zou er o.i. beter aan doen geen tijd meer te steken in het verder ontwikkelen van woningbouw in dit plan

2. Het is niet mogelijk de verbinding tussen de Floraweg en de Amsterdamseslag te verwijderen om het vrijkomende terrein voor andere doeleinden te benutten.

Het is absoluut noodzakelijk om de Amsterdamseslag van 2 kanten bereikbaar te houden. De verkeersdrukke op de NRU én de A2 neemt toe. Niet alleen omdat de NRU in Utrecht omgebouwd wordt tot autoweg met ongelijkvloerse kruisingen en zo een prima verbinding wordt tussen A 27 en A2. Maar ook omdat Utrecht de binnenstad zoveel mogelijk autovrij wil maken. Het verkeer zal langs de ring worden geleid.

In Maarssen wordt de Safariweg ter hoogte van Bisonspoor en het NS station naar onze overtuiging straks een knelpunt. Bewoners van wijken ten noorden

van de Verbindingsweg zullen dan geneigd zijn om meer dan nu, de Floraweg als uitvalsweg naar de NRU/A2 te gebruiken.

Sluit men de Maarssenbroekseslag hier af, dan loopt het verkeer compleet vast bij de kruisingen (Utrechtseslag/Atoomweg, Ruimteweg/Maarssenbroekseslag). Als de NRU drukker wordt valt niet te ontkomen aan het plaatsen van stoplichten bij de aansluiting van de Amsterdamseslag op de NRU én waarschijnlijk ook aan verbreding van de oprit tot 3 (voorsorteer)stroken. Anders zal een goede doorstroming vanuit Maarssen(broek) onmogelijk worden, met name als men de richting 's Hertogenbosch moet nemen.

Daarnaast moet men zich realiseren dat in het aangrenzende deel van Bloemstede extra overlast ontstaat door de samenballing van verkeer.

Als er een verbinding voor langzaam verkeer zou moeten komen tussen het kwadrant en Bloemstede omdat in het kwadrant woningen komen, zou er een tunneltje moeten worden aangelegd onder de Maarssenbroekseslag. Dat sluit stedenbouwkundig ook helemaal aan op het systeem van gescheiden verkeer dat overal in de wijk is toegepast.

Mocht de gemeente onverhoopt toch door willen gaan met de plannen voor woningbouw in het kwadrant, dan zal een harde eis moeten zijn dat de bestaande toeritten naar de Amsterdamseslag moeten worden gehandhaafd en zal naast de Amsterdamseslag aan de kant van het te ontwikkelen gebied een strook vrij van bebouwing moeten blijven om toekomstige aanpassingen van de weg hier mogelijk te maken.

Regeren is toch vooruitzien?..

Het bestuur van de stichting Maarssens Overleg Leefklimaat (MOL)

Kor Buist, secretaris

Jack Ruibing, voorzitter