



Nota Zienswijzen

Ontwerpbestemmingsplan Bisonspoor P2 en P3

Anonieme versie

Plan identificatienummer (idn): NL.IMRO.1904.BPBisonspoorP2MRS-ow01

Auteur(s): A.M. Duits

Datum: maart 2019

Opdrachtgever: Gemeente Stichtse Vecht

College: 13 november 2018

Gemeenteraad: 5 maart 2019

Inhoudsopgave

1 Inleiding	2
1.1 Doel van deze nota	2
1.2 Leeswijzer	2
1.3 Uitgangspunten Nota zienswijzen	2
1.4 Overzicht van zienswijzen	3
2 Zienswijzen	4
3 Staat van wijzigingen (onderdeel vaststellingsbesluit)	32
3.1 Verbeelding	32
3.2 Regels	32
3.3 Toelichting	36

1 Inleiding

1.1 Doel van deze nota

Het ontwerpbestemmingsplan heeft vanaf vrijdag 24 augustus 2018 tot en met donderdag 4 oktober 2018 ter inzage gelegen. Gedurende deze periode is een ieder in de gelegenheid gesteld een zienswijze in te dienen. In deze periode van 6 weken zijn 31 zienswijzen ontvangen. Een aantal zienswijzen is gelijklopend. Voorafgaand aan de opstelling van het ontwerpbestemmingsplan heeft vooroverleg plaatsgevonden met de organisaties en instanties die belast zijn met het beschermen van belangen die met dit bestemmingsplan in het geding kunnen zijn. Tevens is in samenwerking met de initiatiefnemer een uitgebreid communicatietraject doorlopen.

In deze 'Nota Zienswijzen' zijn de zienswijzen samengevat en beantwoord. Daarnaast is aangegeven of en in welke mate de zienswijzen aanleiding geven tot een gewijzigde vaststelling van het bestemmingsplan. Behalve zienswijzen kunnen wijzigingen in het ontwerpbestemmingsplan hun oorzaak vinden in nieuwe of gewijzigde inzichten en herstel van onjuistheden. Dit betreffen de ambtshalve wijzigingen. Alle wijzigingen ten opzichte van het ontwerpbestemmingsplan worden genoemd in de bij deze Nota gevoegde "Staat van wijzigingen". De Staat van wijzigingen maakt onderdeel uit van het vaststellingsbesluit.

1.2 Leeswijzer

Iedere zienswijze is in de inhoudsopgave voorzien van een nummer. Een indiener van een zienswijze wordt een 'reclamant' genoemd. In hoofdstuk 2 komen de afzonderlijke zienswijzen aan bod. Elke zienswijze wordt kort samengevat en beantwoord. Omdat de zienswijzen worden samengevat kan het zijn dat de formulering van de zinnen anders is dan in de oorspronkelijke reactie. Aan het einde van de beantwoording wordt aangegeven of de reacties hebben geleid tot een aanpassingen in het ontwerpbestemmingsplan. In hoofdstuk 3 komen de ambtshalve wijzigingen aan de orde. In hoofdstuk 4 is de Staat van wijzigingen opgenomen die onderdeel uitmaakt van het vaststellingsbesluit van het college.

1.3 Uitgangspunten Nota zienswijzen

Het gebied van het bestemmingsplan heeft betrekking op de locatie van de huidige parkeergarage P2 bij het winkelcentrum Bisonspoor en de daartegenover gelegen parkeerterrein (P3), aan de achterkant van de Hema.

Het nieuwe bestemmingsplan voorziet voor de locatie P2 en P3 in de herontwikkeling naar een modern centrumgebied met een sterk accent op wonen. De bestaande parkeergarage en de kantoorstoren worden daartoe gesloopt. Hiervoor in de plaats zullen woontorens met een parkeergarage (P2) worden gerealiseerd. Daarnaast kan het parkeerterrein P3 worden overgebouwd voor onder andere zorgfuncties.

Er kan pas gebruik gemaakt worden van de nieuwe (bouw)mogelijkheden als het bestemmingsplan rechtskracht heeft gekregen en onherroepelijk is geworden. Dat is als er tegen de nieuwe mogelijkheden geen beroep is aangetekend dan wel het beroep tegen het bestemmingsplan ongegrond is verklaard. Om de woningen te kunnen bouwen moet ook nog een omgevingsvergunning worden aangevraagd. Belanghebbenden moeten in iedere fase van het bestemmingsplan goed opletten of er een verandering heeft plaatsgevonden en of deze wijzigingen aan de verwachtingen voldoen. De volgende stap in het proces biedt belanghebbenden de mogelijkheid beroep aan te tekenen bij de Afdeling bestuursrechtspraak van de Raad van State.

1.4 Overzicht van zienswijzen

[illegible]

2 Zienswijzen

In dit hoofdstuk worden de afzonderlijke zienswijzen behandeld. Omdat de zienswijzen worden samengevat kan het zijn dat de formulering van de zinnen anders is dan in de oorspronkelijke reactie.

2A 1. Veiligheid Regio Utrecht		
Nr.	Samenvatting	Beantwoording
1.	De VRU is niet in de gelegenheid gesteld om conform 3.1.1. Bro een inspraakreactie te geven. Het advies is dit advies te betrekken in de verdere besluitvorming/uitwerking van het ontwerpbestemmingsplan.	De Veiligheidsregio Utrecht (VRU) is abusievelijk niet betrokken in het wettelijk overleg. Om die reden is besloten de VRU in de ontwerpfase van het bestemmingsplan om advies te vragen. De reactie van de VRU wordt meegenomen in deze zienswijzenbehandeling en daarbij wordt bekeken of het advies aanleiding geeft tot aanpassing/aanvulling van het bestemmingsplan.
2.	Het plangebied ligt binnen het invloed gebied van spoorlijn Breukelen – Utrecht, Rijksweg A2 en het Amsterdam – Rijnkanaal, waarover transport van gevaarlijke stoffen plaats vindt. Gezien de toename groepsrisico wordt geadviseerd Bij de uitwerking van het bouwkundig ontwerp rekening te houden met de beschreven externe ongevalsscenario's ter plaatse van het naastgelegen spoor, zodat er een veilig ontwerp van de interne vluchtwegen ontstaat. Bij voorkeur dienen er voldoende vluchtingangen aan de risicoluwe zijde (zijnde de zuidwestgevel) van het gebouw te komen zodat de bewoners als gevolg van een spoorcalamiteit kunnen vluchten, waarbij de bebouwing een afschermende werking biedt tegen hittestraling en/of andere gevaren. Deze bepalingen kunnen als voorschrift in de omgevingsvergunning worden opgenomen.	Het door reclamant gestelde zal verwerkt worden in de paragraaf over de externe veiligheidsaspecten in de plantoelichting. Hier en daar betreft het echt uitvoeringsaspecten die in de latere fase van de omgevingsvergunning voor het bouwen aan de orde komen. Vanzelfsprekend zal in de kader van deze aanvraag de VRU om advies worden gevraagd. En dit kan er toe leiden dat er voorschriften aan de omgevingsvergunning worden verbonden.
3.	Bij het toepassen van een mechanisch ventilatiesysteem in de bebouwing een voorziening op te nemen waarmee het ventilatiesysteem bij een calamiteit met een toxische wolk handmatig kan worden uitgeschakeld. Door deze maatregel kunnen personen die verblijven in deze gebouwen zich tijdelijk onttrekken aan een toxische wolk en kunnen zij veilig schuilen.	Hier betreft een specifieke aanbeveling voor de bouw van de woontorens. De aanbeveling zal in de externe veiligheidsparagraaf worden vermeld als een mogelijke maatregel om veiligheid van de toekomstige bewoners bij een gifwolcalamiteit te verbeteren.
4.	De toekomstige bewoners van het plangebied te informeren over de risico's van het naastgelegen spoor, zodat zij weten hoe te handelen indien één van deze ongevalsscenario's zich voordoet. Goede risicocommunicatie ondersteunt de zelfredzaamheid.	Deze generieke aanbeveling voor risicocommunicatie nemen wij ter harte maar is voor het globale niveau van het bestemmingsplan niet relevant. De risicocommunicatie is een aspect dat bij het uiteindelijke beheer van de woonbebouwing tot zijn recht moet komen. Hierin is een belangrijke rol voor de rechthebbende van de bebouwing weggelegd.
5.	Het concept stedenbouwkundig ontwerp in een vooroverleg met de Veiligheidsregio Utrecht (Directie risicobeheersing, afdeling advies) te bespreken. Hierbij wordt nader getoetst of de bereikbaarheid (ontsluiting) van het plangebied	Wij stemmen in met de voorgestelde werkwijze met betrekking tot het concept stedenbouwkundig ontwerp. Hiervan wordt ook melding gemaakt in de paragraaf externe veiligheid van de plantoelichting.

	voldoet. Tevens wordt in het vooroverleg bekeken of een uitbreiding van de openbare bluswatervoorziening noodzakelijk is.	
		Conclusie: De zienswijze geeft aanleiding tot aanpassing/aanvulling van het bestemmingsplan.

2B 2.		
Nr.	Samenvatting	Beantwoording
1.	Op de verbeelding is te zien dat het politiebureau een hoogte mag hebben van maximaal 25 meter. Hier maak ik ook bezwaar tegen. Dit in combinatie met de toren van 70 meter zal mijn uitzicht volledig wegnemen waarbij ook de lichtinval in mijn woning. Verzocht wordt dan ook de hoogte van het politiebureau in ieder geval te verlagen naar 9 meter. Of de hoogte van het bestaande gebouw mede gezien dat deze op ongeveer 19 meter van reclamant's woning komt te staan. Bijgaande foto geeft aan wat het uitzicht nu is en straks zal dat allemaal verdwijnen en kijk ik tegen een gebouw aan wat mij heel benauwend lijkt.	Het gebouw van het politiekantoor als maatschappelijke functie is voor de gemeente Stichtse Vecht van groot belang. De gedachte locatie voor het nieuwe politiegebouw ligt in de nabijheid van de woning van reclamant. Een maximale bouwhoogte van 25 meter aan de rand van het rand van het plangebied ten behoeve van het mogelijke bouwontwerp is niet buitensporig hoog. Tevens is het passend in het geheel van de nieuwe bebouwingmogelijkheden binnen het plangebied. Verder bevindt het bouwvlak voor deze toekomstige bebouwing zich op circa 20 meter van reclamant's woning. Daarbij komt dat reclamant weliswaar uitzicht heeft op lagere bebouwing maar dat het uiterlijk hiervan in sterke mate gedateerd is. De toekomstige bebouwing is dan wel hoger maar zal een veel hoger kwaliteitsniveau qua voorkomen hebben. Hetzelfde geldt voor de woontorens die op nog grotere afstand van de woning komen te liggen en ook deze bebouwing zal van hoge kwaliteit zijn. Hoogkwalitatieve bebouwing ten behoeve van de revitalisering van het Bisonspoor is een belangrijke randvoorwaarde voor de gemeente. Dit is onder meer neergelegd in het stedenbouwkundig ambitiesdocument dat een bijlage is van het bestemmingsplan. Al met al denken wij dat de combinatie van afstand en onderlinge positionering tussen/van de genoemde nieuwe gebouwen alsook het behoud van doorzichten niet zal leiden tot onredelijk dichte bebouwingsstructuur.
		Conclusie: De zienswijze geeft geen aanleiding tot aanpassing van het bestemmingsplan.

2C 3.		
Nr.	Samenvatting	Beantwoording
1.	Er wordt geen rekening gehouden met tweede auto's van bewoners van het nieuwe gebouw. In de voorgestelde huurklasse zullen meerdere mensen twee auto's per huis hebben. Omdat er maar 200 parkeerplaatsen in de garage van het gebouw komen zal de tweede auto buiten geparkeerd moeten worden.	In het bestemmingsplan is voor de nieuwe woonbebouwing gerekend met de parkeernorm die hiervoor geldt. Het is niet nodig dat alle benodigde parkeerplaatsen op de locatie P2 zelf worden gerealiseerd. De restparkeercapaciteit van de nieuwe parkeergarage P1 en overige bestaande openbare parkeerplaatsen buiten het plangebied mogen bij de parkeernormbeoordeling worden meegenomen. Hierbij moet worden

		onderbouwd dat de parkeervraag van het toekomstige bouwplan in voldoende mate kan worden opgevangen (in P1 en P2). Dit is in onderhavig bestemmingsplan door middel van de parkeerbalans (bijlage plantoelichting) gebeurd. Omdat dit echter best een gecompliceerde materie is, wordt de plantoelichting aangevuld met nadere uitleg over de parkeeraspecten van dit bestemmingsplan. Verder wordt in beginsel uitgegaan van 200 parkeerplaatsen voor de P2 locatie. In het stadium van de bouw kan dit aantal indien nodig, hoger uitvallen. Dit is echter niet de verwachting aangezien het overgrote deel van de huurwoningen in het middensegment wordt gerealiseerd. In het duurdere huursegment is het autobezit inderdaad in de regel hoger maar dit betekent niet dat de auto's van deze bewoners het openbaar gebied van Bisonspoor zullen belasten. De tweede auto van deze bewoners zal naar verwachting namelijk in de garage van P2 worden geparkeerd.
2.	Er wordt geen rekening gehouden met parkerende treinreizigers. Bij station Breukelen zijn 600 parkeerplaatsen bij het station. Maarssen heeft een hele kleine parkeerplaats voor treinreizigers en die is altijd vol. Overloop wordt gezocht in de parkeervoorraad van Bisonspoor. Dat gaat problemen geven.	Zoals bij het voorgaande punt aan de orde kwam, is parkeeronderzoek gedaan waar de benodigde parkeercapaciteit in is meegenomen. Hieruit blijkt dat het gebied de nieuwe ontwikkeling qua verkeers- en parkeeraspecten aankan. Om dit verder te verduidelijken zal de toelichting van het bestemmingsplan worden aangevuld. Verder wordt de Park & Ride (P&R) in Maarssen vooral lokaal gebruikt waar de fiets een realistisch alternatief is. De P&R in Breukelen is hiermee niet vergelijkbaar aangezien deze veel groter van opzet is. Deze P&R is bedoeld om reizigers van de A2 af te halen en verder per OV naar Amsterdam te vervoeren.
3.	Waar zijn de sociale huurwoningen in dit project?	Uit onderzoek blijkt dat er een groot tekort is aan sociale huurwoningen in de gemeente Stichtse Vecht. In een eerder stadium zijn door de gemeente en de initiatiefnemer over de sociale woningbouw afspraken gemaakt. Deze zijn neergelegd in een samenwerkingsovereenkomst. Gezien het grote tekort is in samenwerking met de initiatiefnemer besloten om het deel te realiseren sociale huurwoningen op te nemen in de juridische planregeling. Dit zal dan bij het vaststelling van het bestemmingsplan zijn beslag krijgen. Daarnaast heeft initiatiefnemer aangegeven ook een deel zorgwoningen binnen de locatie P3 te willen realiseren. Ook dit zal worden verankerd in het bestemmingsplan.
4.	Maarssenbroek is een laagbouw gebied. Torens van 70 meter hoog vallen daarbij volledig uit de toon. Het aanzicht vanaf het spoor en het kanaal zal uitermate vreemd overkomen bij mensen die Maarssen passeren. De beroemde "vlag op een modderschuit".	Wij zijn het met reclamant eens dat Maarssenbroek in hoofdzaak een laagbouwgebied is met uitzondering van het gebied Bisonspoor. Het stedelijke karakter van Maarssenbroek gaat met komst van deze twee woontorens in hoofdzaak dan ook niet veranderen. Het gemeentelijk be-

		leid is daar niet op gericht. Net als andere gemeenten in Nederland heeft Stichtse Vecht te maken met een woningbouwopgave. Om hier enerzijds aan te voldoen en anderzijds het groene karakter van de gemeente zoveel mogelijk te behouden is de realisatie van hoogbouw een noodzakelijke beleidskeuze. Hoogbouw biedt ons inziens de meeste kansen voor een efficiënt ruimtegebruik in de centrumgebied van de stad Maarssen. Hieraan wordt evenwel de randvoorwaarde gesteld dat de hoogbouw van hoogkwalitatieve stedenbouwkundige aard moet zijn. En daardoor voor Stichtse Vecht ook een meerwaarde al landmark zal hebben.
		Conclusie: De zienswijze geeft ten dele aanleiding tot aanvulling/aanpassing van de toelichting op het bestemmingsplan.

2.D 4.		
Nr.	Samenvatting	Beantwoording
1.	Voor het voorgenomen plan zijn geen geluidsstudies gedaan naar de reflectiewaarden van het geluid naar de bestaande en voorgenomen (stationsweg-Noord) bebouwing aan de dorpszijde van het kanaal. Deze worden te hoog. Het toepassen van een zogenaamde dove gevel zal de reflectiewaarden ook nog doen toenemen. De toelaatbaar geachte waarden voor het bestemmingsplan Stationsweg-Noord zullen vermoedelijk worden overschreden.	Ten behoeve van de bouwontwikkeling die het bestemmingsplan mogelijk maakt is akoestisch onderzoek gedaan. Naar aanleiding van de input die uit de gehouden infoavonden naar voren kwam is hierin ook gekeken naar het eventuele effect van geluidreflectie. Gebleken is dat dit effect minimaal is. Het akoestisch onderzoeksrapport is opgesteld door de initiatiefnemer. De gemeente heeft de uitkomst hiervan laten beoordelen door de Omgevingsdienst Regio Utrecht (ODRU) die de juistheid hiervan heeft bevestigd.
2.	Hoge gebouwen veroorzaken veel windturbulentie. Reclamant mist het onderzoek daarvoor.	Wij zijn het met reclamant eens dat het aspect windturbulentie van belang is. Op dit moment is echter het definitieve bouwplan op de woningbouwlocatie P2 nog niet bekend. Om die reden wordt in de planregels de voorwaardelijke verplichting opgenomen dat in het kader van de omgevingsvergunningsaanvraag onderzoek naar mogelijke windhinder moet worden gedaan. En dat aanpassingen aan het ontwerpbouwplan ter voorkoming hiervan worden gedaan. Tevens wordt de plantoelichting aangevuld met een paragraaf Hinder waarin op dit aspect wordt ingegaan.
3.	De hoogte van deze gebouwen zijn ontoelaatbaar. De Maarssense brandweer en andere hulpdiensten zijn niet geëquipt om branden te bestrijden op deze hoogten of hulp te verlenen bij evacuatie.	Over het ontwerpbestemmingsplan is advies gevraagd van de Veiligheidsregio Utrecht (VRU). In dit advies dat opgenomen is in deze zienswijzebeantwoording wordt niet gesteld dat de brandweer en andere hulpdiensten niet in staat zouden zijn om met hoogbouwsituaties om te gaan. Wij hebben dan ook geen reden om aan de capaciteit van deze diensten op dit punt te twifelen.
		Conclusie: De zienswijze geeft ten dele aanlei-

		ding tot aanpassing/aanvulling van het bestemmingsplan.
--	--	---

2E 5.		
Nr.	Samenvatting	Beantwoording
1.	Reclamant kan zich geenszins vinden in m.n. de hoogte van de te realiseren woontorens. De hoogte van de woontorens is veel te hoog en gaat boven alle andere gerealiseerde bouw uitsteken. Het is horizonvervuiling en gaat in het geheel geen fraai zicht zijn voor bewoners aan de overzijde van het kanaal. Het gaat tevens de zon op enig moment van de dag ontnemen, en de hoogte 70 meter is absurd hoog in vergelijking met de overige bouw. Kijk gerust ook eens naar de hoogte van de overige gebouwen in de directe omgeving. Dat sluit geenszins aan.	Allereerst wordt verwezen naar de beantwoording bij punt 4 van de tabel 2C. De gemeente ontkomt gezien haar woningbouwopgave niet aan de realisatie van hoogbouw. Daar is een groot maatschappelijk belang mee gemoeid. In het kader van het bestemmingsplan behoren evenwel alle in het geding ruimtelijke belangen te worden afgewogen. Nu het definitieve bouwplan nog niet is uitontwikkeld wordt voor het aspect bezonning een voorwaardelijke verplichting opgenomen. In een later stadium moet een bezonningsstudie met als uitgangspunt het schetsbouwplan worden verricht. Overigens verwachten wij dat het schaduweffect van de nieuwe woontorens op de woonbebouwing aan de overkant zal meevallen maar de genoemde studie zal de gewenste duidelijkheid geven. De uitkomst van deze nog te verrichten studie biedt alsdan ook de mogelijkheid om het bouwplan aan te passen teneinde eventuele schaduwwerking te beperken zo niet weg te nemen.
2.	Het gaat tevens de zon op enig moment van de dag ontnemen, en de hoogte 70 meter is absurd hoog in vergelijking met de overige bouw.	Zie hiervoor de reactie op het voorgaande punt.
		Conclusie: De zienswijze geeft ten dele aanleiding tot aanpassing van het bestemmingsplan.

2F 6.		
Nr.	Samenvatting	Beantwoording
1.	De eventuele woontorens op die locatie zijn veel te hoog voor die locatie. De geplande woontorens zouden op een andere locatie gebouwd moeten worden. De nieuwbouwwijk die aan de overkant gebouwd wordt, is een prachtig uitzicht op het kanaal beloofd.	Voor het belang van de te realiseren noodzakelijke hoogbouw binnen het plangebied wordt verwezen naar hetgeen daarover al in deze zienswijze beantwoording is gesteld (reactie bij de punt 4 van tabel 2C en punt 1 van tabel 2E. De locatie van de woontorens is in het hart de oude nieuwbouwwijk Maarssenbroek uit stedenbouwkundig oogpunt op zijn plaats. Verder zien wij niet in hoe deze bebouwing het uitzicht op het Amsterdam-Rijnkanaal van de andere kant zal belemmeren. Wel zullen er vanaf deze zijde aan de horizon twee sprekende landmarks te zien zijn. Deze onderbreking in die lijn wordt ons inziens gecompenseerd als conform het gemeentelijk stedenbouwkundig beleid hoogwaardige architectuur wordt gerealiseerd.
2.	Met deze woontorens wordt aan die woningen zicht en licht en zon ontnomen. Reclamant heeft 1 van de woningen aan de Kanaaldijk gekocht en hoopt dat die woontorens daar niet	Zie de overwegingen bij het voorgaande punt en hetgeen over de toe te voegen voorwaardelijke verplichting met betrekking tot bezonning is gesteld bij punt 1 van tabel 2E.

	komen.	
		Conclusie: De zienswijze geeft geen aanleiding tot aanpassing van het bestemmingsplan.

2G 7.		
Nr.	Samenvatting	Beantwoording
1.	Absurd hoge woontorens. Reclamant heeft een huis gekocht in nieuwbouwwijk Oostkanaaldijk en heeft nu van toekomstige medebewoners gehoord dat er woontorens aan de overkant komen van 70 meter. Voor die plek is dat veel te hoog. De woningen aan de overkant hebben daardoor last van minder zon, minder licht, meer inkijk, en vervuiling van het uitzicht. Onacceptabel.	Zie de beantwoording voor de aspecten bezonning en vervuiling van het uitzicht punt 1 van tabel 2E en punt 1 van tabel 2F. Over het gestelde inkijk merken wij op dat voor de privacyaspecten in de ruimtelijke ordening het hierover gestelde in het Burgerlijk Wetboek leidend is. De afstandsnormen van deze privaatrechtelijke regeling behoren in een bestemmingsplan te worden gerespecteerd. Gezien de grote afstand tussen de bebouwing in de nieuwbouwwijk Oostkanaaldijk en de woontoren op de locatie P2 kan hier ruimschoots aan worden voldaan.
		Conclusie: De zienswijze geeft geen aanleiding tot aanpassing van het bestemmingsplan.

2H 8.		
Nr.	Samenvatting	Beantwoording
1.	Horizonvervuiling. De torens zijn vanaf elke plek op de Loosdrechtse Plas te zien; idem voor de route langs het kanaal, komend vanaf Breukelen; de maximale afstand tussen Loosdrecht en de flats/torens van Utrecht is ongeveer 10km. De afstand tot de nieuw te bouwen torens is 7.5 tot 3.5 km en zullen duidelijk te zien zijn. Dit is onwenselijk tenzij er echt geen alternatieven zijn. De brandweer is niet ingesteld op torens van deze hoogte; Een pand van deze omvang dient energie te bijdrage aan de energietransitie. Denk aan zonnepanelen, warmtepompen. Hoogbouw is niet efficiënter dan laagbouw in termen van mogelijk aantal bewoners/m2. Dit is in de jaren 80 van de vorige eeuw al onderzocht en nog steeds van kracht. Het is onjuist te denken dat hoogbouw nodig is om voldoende mensen goedkoop te kunnen laten wonen.	Indien de woontorens van hoogkwalitatieve aard zijn, zal er geenszins sprake zijn van de door reclamant gestelde horizonvervuiling. Hoogwaardige bijzondere architectuur is bezienswaardig en draagt bij aan een positieve beleving van de stedelijke leefomgeving. Verder is het beleid er nu juist opgericht dat dergelijke landmarks van verre zichtbaar zijn. En zolang sprake is van hoogwaardige bijzondere architectuur zal dit eerder een sieraad in het totale landschap van Stichtse Vecht zijn dan de gestelde horizonvervuiling. Voor wat betreft het punt van de brandweer wordt verwezen naar de beantwoording bij punt 3 van tabel 2D van deze zienswijzenbeantwoording.
2.	Het blijft niet bij 2 torens: als Stichtse Vecht gaat instemmen met de bouw van deze 2 torens is 'het hek van de dam': door precedentwerking is het niet of nauwelijks mogelijk volgende vergelijkbare projecten te stoppen. Dat is niet mijn beeld van de toekomst voor het gebied tussen Maarssen en Amsterdam.	Voor precedentwerking is het nodig dat sprake is van een gelijksoortige situatie. Dit zal zich binnen de gemeente niet snel voordoen. De kans hierop is praktisch nihil. In het algemeen is er ook geen hoogbouw bevorderend beleid binnen de gemeente. Wel kunnen zich bijzondere omstandigheden en kansen hiervoor voordoen. Gezien de stedelijke opgave van de gemeente is niet uit te sluiten dat in een andere situatie onder kaderstellende voorwaarden een positief besluit door de gemeenteraad hierover wordt genomen.

3.	Bij de spoorwegverbreding is veel aandacht geschonken aan geluidshinder. De komst van deze 2 torens zullen al het geluid dat door de geluidschermen wordt tegengehouden alsnog richting De Reizende Man terugkaatsen;	Uit het verrichte akoestisch onderzoek dat beoordeeld is door de omgevingsdienst komt een dergelijk effect voor de nabijgelegen woonomgeving aan de andere kant van het Amsterdam Rijnkanaal niet naar voren. Wij zien dan ook geen reden om de stelling van reclamant te delen.
4.	Naast horizonvervuiling passen de 2 torens niet in het meer dorpse karakter van zowel Maarssenbroek als Maarssen. Tot nu toe is de hoogte van de brug het referentiepunt, de komst van de 2 torens verlegt deze hoogte naar een punt dat 2 of 3 keer zo hoog ligt. Hoge gebouwen kunnen zonlicht op onverwachte wijze op vervelende en gevaarlijke wijze weerkaatsen.	Voor deze punten wordt verwezen naar de reactie op punt 1 van deze zienswijze en punt 1 van tabel 2E.
5.	De torens komen op eenzame hoogte. Effect daarvan bij noodweer is dat rond de gebouwen extreme winden ontstaan. De gebouwen zelf zullen niet omvallen maar de gebouwen en bomen rond de torens krijgen het zwaarder te verduren dan tot nu toe. In de komende 30 jaar wordt het weer vaker meer extreem: een extra reden om voorzichtig te zijn en de problemen niet op te zoeken.	Zoals hiervoor bij punt 2 van tabel 2D gesteld wordt voorgeschreven dat in een later stadium op basis van een uitgewerkt bouwplan onderzoek wordt gedaan ter voorkoming van windturbulentie/-hinder. Ongetwijfeld zullen in een dergelijk onderzoek ook variabelen zoals klimaatveranderingseffecten worden meegenomen. Met de uitkomsten van dit onderzoek zal rekening moeten worden gehouden. Er is dan ook geen reden om aan te nemen dat een eventuele toename van windstromen door de bebouwing uiteindelijk een onaanvaardbaar effect op de nabijgelegen omgeving zal hebben.
6.	Meer bewoners geeft (opnieuw) meer verkeersbeweging. De ontsluiting van het verkeer geeft nu al problemen. Als winst op het project de reden is waardoor niet meer dan 1 alternatief gevonden is, namelijk deze 2 torens van 70 meter, dan is mijn voorstel het ontwerp te heroverwegen en alternatieven te onderzoeken.	Voorafgaand aan de opstelling van het voorliggende ontwerpbestemmingsplan zijn verkeersonderzoeken verricht. Deze geven antwoord op de door reclamant gestelde vraag en hebben uitgewezen dat het plangebied de toekomstige verkeersontwikkeling aan kan. De samenvatting van de verkeersprognose is opgenomen in paragraaf Verkeer van parkeren van de plantoelichting. In deze paragraaf is een verwijzing naar dat onderzoek opgenomen maar deze verwijst naar de parkeerbalans. Bij de vaststelling zal dit worden gecorrigeerd en het actuele verkeersonderzoek worden toegevoegd als bijlage van de plantoelichting. Een aandachtspunt is de verkeersdruk in en om het gebied Bisonpoor. Uit dit verkeersonderzoek blijkt dat er een extra maatregel aan het kruispunt Safariweg/Antilopespoor nodig is. Privaatrechtelijk wordt ervoor zorggedragen dat de noodzakelijke aanpassing van dit kruispunt kan worden uitgevoerd. Hiermee blijft qua verkeer en parkeren een acceptabele situatie voor omwonenden bestaan.
		Conclusie: De zienswijze geeft geen aanleiding tot aanpassing van het bestemmingsplan.

2I 9.		
Nr.	Samenvatting	Beantwoording
1.	Reclamant is tegen bouw 70 meter en stelt voor dit terug te brengen naar maximum hoogte 39 meter.	Zie hiervoor onze reactie bij de punt 4 van tabel 2C en punt 1 van 2E.
2.	De woningwaarde zal dalen doordat het uitzicht wordt belemmerd. Wij kijken dan uit op hoogbouw terwijl nu de hoogte van nabije gebouwen niet hoger is dan 39 meter. Door de andere huizen om ons heen hebben we geen last van de huidige gebouwen van 39 meter, maar zal er bij bebouwing van 70 meter wel horizonvervuiling optreden.	Voor onze overweging om deze hoogbouwaccen-ten mogelijk te maken verwijzen naar de bij het voorgaande punt genoemde punten. Wat betreft de gestelde waardedaling van de woning: de gemeentelijke ruimtelijke ordening is dynamisch van aard en veranderingen in de stedelijke omgeving kunnen financiële effecten voor omwonenden hebben. Hiervoor heeft de rijks-overheid in het omgevingsrecht de mogelijkheid opgenomen om te verzoeken om compensatie van planschade.
3.	De bewoners van deze nieuwe appartementen kunnen ver kijken en zo ook tot diep in Dui-venkamp bij de mensen in de tuin kijken. Deze hebben nu privacy en dat gaat dan verdwijnen. Hier gaat reclamant ook last van krijgen.	Zie hiervoor hetgeen bij punt 1 in tabel 2G is overwogen. Ook in de situatie van de woning van reclamant kan ruimschoots aan de privaatrechtelijke afstandsnormen worden voldaan.
4.	Dit plan is in strijd met de vigerende regels voor Ruimtelijk Ordening in het gebied. De maximale hoogte in het gebied van MAR'CS is 39 meter. Dus de maximale hoogte van 70 meter valt niet in de vigerende ruimtelijke ordening regels. Daarom het verzoek om de maximale hoogte terug te brengen tot 39 meter.	Het is correct dat het voorliggende ontwerpbestemmingsplan afwijkt van hetgeen thans op basis van het geldende bestemmingsplan mogelijk is. Dit is echter geen beletsel om indien een wenselijke ruimtelijke ontwikkeling zich aandient het geldende bestemmingsplanregime te herzien. De gemeente heeft voor de totale stedenbouwkundige ontwikkeling advies ingewonnen bij een deskundig en gerenommeerd bureau. Dit bureau heeft ook de bestaande bebouwing zoals het MAR'CS gebouw in haar onderbouwing meegenomen. Er is echter geconcludeerd dat het gebied Bisonpoor met bebouwing die hoger is dan de bestaande, stedenbouwkundig beter tot zijn recht kan komen. De gemeenteraad heeft deze visie in januari 2018 bekrachtigd als ruimtelijk beleid en dit wordt nu vertaald in een nieuw bestemmingsplan. Wij zien dan ook geen reden om bouwhoogte van het MAR'CS gebouw als maximale norm voor het plangebied aan te houden.
5.	Geen duidelijkheid bouwvlak omtrent 2 torens Het huidige bouwvlak geeft niet aan dat er maar 2 torens gebouwd mogen worden. Met het huidige voorstel mag ook het hele bouwvlak volgebouwd worden met één grote toren van 70 meter. In het bouwvlak moet duidelijk gesteld worden dat er maar 2 torens gebouwd mogen worden en waar deze komen, naast het feit dat de hoogtes van deze torens bijgesteld moeten worden.	Het door reclamant gestelde wordt door ons onderschreven in de zin dat in het bouwvlak en de planregels de gedachte stedenbouwkundige ontwikkeling beter tot zijn recht behoort te komen. Op dit punt zal het bestemmingsplan dan ook worden aangepast. De kanttekening hierbij is evenwel dat dit niet koste mag gaan van de flexibiliteit die voor de toekomstige bouwontwikkeling noodzakelijk is.
		Conclusie: De zienswijze geeft ten dele aanleiding om het bestemmingsplan aan te passen/aan te vullen.

2J 11. ProRail		
Nr.	Samenvatting	Beantwoording
1.	Gevraagd wordt het aspect trillinghinder af te wegen zoals door Kenniscentrum Infomil wordt aanbevolen. Eventueel kan indicatief onderzoek worden gedaan naar de te verwachten trillingsniveaus. Indien de te verwachten trillingsniveaus groter zijn dan de na te streven waarden zoals bijvoorbeeld aangegeven in de Richtlijn deel B "Hinder voor personen in gebouwen door trillingen, Meet- en beoordelingsrichtlijn" van de Stichting Bouwresearch (SBR) dan zouden eisen/maatregelen in de uitwerking van het plan kunnen worden overwogen aan de woningen.	Hoewel er geen wettelijke regeling voor is wordt het belang van het voorkomen van overlast door trillingen van het treinverkeer door ons onderkend. Het is dan ook goed dat ProRail hiervoor landelijk in planologisch juridische procedures aandacht voor vraagt. Op dit moment zijn de definitieve bouwplannen in onvoldoende mate duidelijk om een onderzoek naar te verwachten trillingsniveaus te doen. Wel zal op dit aspect en eventuele maatregelen in de plantoelichting globaal worden ingegaan.
2.	ProRail adviseert om de conclusies uit het trilling onderzoek uitgebreid op te nemen in de nieuwe paragraaf Trillingen van het ontwerpbestemmingsplan en door te laten werken in de planregels (aanvraag bouwvergunning).	Zoals bij het voorgaande punt gesteld is het thans te vroeg voor een concreet trilling-onderzoek. Wel wordt dit in een later stadium van de bouwplanontwikkeling door ons van belang geacht. Om die reden wordt in het bestemmingsplan een voorwaardelijke verplichting tot het uitvoeren van een dergelijk onderzoek opgenomen. Hetzelfde geldt voor de eventueel te treffen maatregelen die aan de te verlenen vergunning kunnen worden verbonden.
		Conclusie: De zienswijze geeft aanleiding om de toelichting en juridische regeling van het bestemmingsplan aan te passen/aan te vullen.

2K 10, 12, 13, 14, 25, 26, 27, 28, 29, 31		
Nr.	Samenvatting	Beantwoording
1.	De gemeente(raad) maakt een verkeerde keus als zij met dit plan instemmen. Onze bedenkingen richten zich vooral op de hoogte van de nieuwbouw torens P2 en P3. De torens worden meer dan beeldbepalend in de nu nog mooie Vechtstreek en zijn van kilometers afstand zichtbaar. Wandelen over de Dorps Kant van het Amsterdam Rijnkanaal krijgt een andere beleving zoals dat ook geldt voor wandelen en fietsen langs de Vecht. Overall in en rond het dorp Maarssen zullen deze torens zeer duidelijk zichtbaar zijn en derhalve prominent aanwezig in het zo waarde volle cultuurhistorische landschap. De cultuurhistorische waarden van het Vechtdorp worden hierdoor zwaar aangetast en dit strookt niet met de structuurvisie voor Stichtse Vecht.	Zie allereerst voor de beantwoording punt 4 van tabel 2C, punt 1 van tabel 2E en punt 1 van tabel 2H. Het is juist de bedoeling van landmarks dat deze beeldbepalend zullen zijn. Overigens is uit een visualisatie al gebleken dat het zicht op de gedachte landmark op een verre afstand behoorlijk meevalt. En van de wel zichtbare bebouwing aan de dorpszijde van Maarssen verwachten wij gezien de beoogde kwaliteit dat dit eerder een toegevoegde waarde in het landschap zal hebben.
2.	Bij goedkeuring van het plan bestaat het gevaar van precedentwerking. Straks worden ook richting Breukelen 70 meter (of hoger) hoge gebouwen gebouwd. Deze ontwikkeling past niet binnen onze mooie Vechtstreek. Doordat	Hier zal geen sprake van zijn. Zie hiervoor de beantwoording bij punt 2 van tabel 2H.

	het een deelplan is kan ook in Bisonspoor meer hoogbouw komen, daarom moet Bisonspoor als geheel voorgelegd worden.	
3.	De huidige verkeersdruk met de nu al hoge verkeersintensiteit wordt verder negatief beïnvloed.	Zie voor de beantwoording punt 6 van tabel 2H.
4.	Zijn de nieuwbouwplannen ook ouderenproof? Door vergrijzing willen steeds meer ouderen hun auto bij het station parkeren en met het OV reizen. In het plan is niets over forensisch reizen bepaald. Blijven de parkeerplaatsen (gratis) beschikbaar? Is het niet (wettelijk) nodig om een omgevingsdekkend parkeer- en verkeersplan op te stellen? Dit plan is niet bij de stukken aangetroffen.	Voor het bestemmingsplan is verkeersonderzoek verricht en beoordeeld in welke parkeercapaciteit moet worden voorzien. Zie hiervoor ook de punt 1 van tabel 2C. Het is niet nodig om het door reclamant genoemde verkeersplan op te stellen. Ook behoeft in het bestemmingsplan niet te worden ingegaan op de vraag of de nieuwbouwontwikkeling wel ouderenproof is. Er behoort te worden onderzocht of de planontwikkeling geen onevenredige ruimtelijke effecten heeft op de verkeerstroom en de parkeercapaciteit van het gebied. En daar is aan voldaan.
5.	Wat is de invloed van het bestemmingsplan op de winkels in Maarssen-Dorp? Grootschalige uitbreiding van het winkelaanbod kan fataal zijn voor het winkelbestand aldaar en daarmee de leefbaarheid verkleinen.	De uitbreiding van detailhandel die het bestemmingsplan mogelijk maakt heeft naar verwachting nauwelijks effect op het winkelbestand in Maarssen-Dorp. De reden hiervoor is dat het winkelgebied in Maarssen-Dorp qua structuur, schaalgrootte en verzorgingsgebied verschillend is van het winkelgebied Bisonspoor.
6.	De bouw van de twee 70 meter hoge torens leidt tot een geluidstoename in de wijk De Reizende Man door reflectie van het railverkeer van slecht 0,1 dB. Dit is ongeloofwaardig. Het bevreemdt ons dat een toename van 0,1 wel erg goed uitkomt, want als het iets meer zou zijn dan door overschrijding van het huidige geluidsniveau (ca 62 dB) verregaande geluidswerende maatregelen moeten worden genomen. Een geluidstoename van 0,1 dB is onhoorbaar en onrealistisch! Verder is de geluidstoename erg afhankelijk van de windrichting en de sterkte hiervan. In rapport Antea staats niet over enige variabelen. De wind komt meestal uit het zuid west moet ook worden dat de wind meestal uit zuid west komt zodat de geluidseffecten meestal maximaal zijn voor de bewoners van de wijken Stationsweg, De Reizende Man en de in aanbouw zijnde nieuwe wijk aan de Oostkanaaldijk (deze toekomstige bewoners zijn niet op de hoogte gebracht van de plannen). Op grond hiervan menen we dat het onderzoek m.b.t. geluidsreflectie moet worden gedaan met een betere onderbouwing, waarvan wij ook willen meegeven dat een onafhankelijk adviesbureau de zweem van belangenverstrengeling vermijdt.	Dit punt is meegenomen in het akoestisch onderzoek dat ten behoeve van het bestemmingsplan is verricht. Dit onderzoek is in opdracht van initiatiefnemer opgesteld maar het is beoordeeld door de Omgevingsdienst Regio Utrecht. De ODRU heeft het onderzoek goed bevonden en dit geldt derhalve ook voor de constatering over het reflectiegeluid. Er is gemeld bij de gemeente dat bewoners van de wijk Oostkanaaldijk de wijkberichten niet hebben ontvangen. Uit onderzoek hiernaar is niet gebleken dat er iets met de bezorging is misgegaan. Verder is van het ontwerpbestemmingsplan op de wettelijke voorgeschreven wijze kennis gegeven. Daarnaast is de constatering dat diverse omwonenden uit de nieuwe wijk Oostkanaaldijk op het ontwerpbestemmingsplan hebben gereageerd.
7.	Doordat de hoge torens dichtbij elkaar zijn	Zie hiervoor punt 2 van tabel 2D over het opne-

	gesitueerd ontstaat er een onwenselijke (val-) windvorming. Hierdoor kunnen ook de kabels van het spoor gaan “zingen”	men van de voorwaardelijke verplichting ten aanzien van mogelijke windhinder.
8.	De hoge torens kunnen voor ons onwenselijke weerskaatsing van het zonlicht opleveren.	Er is een aanzienlijke afstand gelegen tussen de locatie van de woontorens en de bebouwing aan de overzijde van het Amsterdam-Rijnkanaal. Om die reden wordt de kans op aanmerkelijke licht-hinder minimaal ingeschat.
9.	De hoogte van de torens zal in de directe omgeving van Bisonspoor als aan de Dorpse zijde voor schaduwwerking zorgen. Zeker in het voor- en najaar. Het stationsgebouw zorgt er nu al voor dat in deze tijden er geen zonlicht in de Stationsweg meer is. Wanneer de zon niet schijnt verlagen de torens de lichtsterkte in de woningen wat invloed kan hebben op de gezondheid van de directe bewoners. Naar het wegvallen van daglicht is onvoldoende onderzoek gedaan.	Zie hiervoor de reactie op punt 1 van tabel 2E. Bij vaststelling wordt het bestemmingsplan aangevuld met een voorwaardelijke verplichting om een bezonningstudie uit te voeren. Dit zal over het door reclamant gestelde duidelijkheid geven. Ook hier geldt dat gezien de behoorlijke afstand wordt verwacht dat een mogelijk schaduweffect alleszins mee zal vallen.
10.	Kan de woningbehoefte (waarvoor wij begrip hebben) niet opgevangen worden in de enorme leegstand van bedrijven in het Maarssenbroekse- en Utrechtse deel van Lage Weide. In Maarssenbroek en Utrecht zijn al goede voorbeelden van een transformatie van bedrijf naar woningbouw. Bovendien is de aansluiting van snelwegen in industriegebieden daar beter op berekend, dan de verkeersintensieve woongebieden die nu al volgebouwd zijn.	De gemeente heeft een aanzienlijke woningbouwopgave en dit is met diverse projecten opgepakt. Zo zijn er in Maarssen zogenaamde transformatieprojecten waarbij leegstaande kantoorbebouwing wordt omgevormd tot (sociale) woningbouw. Met deze projecten alleen kan echter de woningbouwopgave niet worden behaald. De woningbouwontwikkeling in het plangebied gaat voor een grootste deel voorzien in huurwoningen in het zogenaamde middensegment waar een groot tekort aan is.
11.	Het bestemmingsplan P2 en P3 zijn wij niet tegengekomen bij de berichtgeving van Overheid.nl. Ook konden wij de gegevens van het plan niet inzien bij www.ruimtelijkeplannen.nl doordat de naam van het plan niet gelijk was als in de bekendmaking. Bewoners zijn hierdoor niet tijdig en voldoende geïnformeerd, daarom graag de procedure van ter inzage legging verlengen.	Via de gemeentelijke website zijn de officiële bekendmakingen in de Staatscourant te vinden. En dit kan ook direct via de website www.overheid.nl die het zoeken naar de officiële bekendmakingen van gemeente Stichtse Vecht mogelijk maakt. De zoektermen ‘P2 en P3’ en ‘Bisonspoor’ leveren op deze website direct resultaat op. De volgorde waarin deze zoektermen zijn geplaatst maakt voor het zoekresultaat niet uit. Hetzelfde geldt voor als de term Bisonspoor wordt weggelaten. Er is inderdaad sprake van een klein verschil tussen de benaming van het bestemmingsplan op de ruimtelijke plannen en die in de advertenties. Dit leidt er echter niet toe dat het plan niet gevonden zou kunnen worden op de website ruimtelijkeplannen.nl . Om die reden is er geen aanleiding om de terinzagelegging van het ontwerp over te doen dan wel de procedure te verlengen zoals reclamant suggereert.
12.	Samenvattend vinden wij een hoogbouw van 70 meter ongewenst en ook onnodig. Wij vinden dat de huidige maximale bouwhoogte van 37,5 al meer dan behoorlijk is voor het omlig-	Zie voor de reactie de beantwoording bij punt 4 van de tabel 2C. Voor wat betreft de suggestie van het verder uit elkaar plaatsen van de torens wijzen wij erop dat een regeling hiervan uit oog-

	gende gebied. Deze huidige hoogte kan de zichtlijnen dragen en is acceptabel. Door de toren verder uit elkaar te zetten, waar in tegenstelling tot de eerste plannen nu meer ruimte voor is, kan de hoogte ook worden aangepast naar de huidige bestemmingsplanhoogte van 37,5 meter.	punt van flexibiliteit thans te ver voert.
13.	Ten slotte verwachten wij waardevermindering van de huizen in onze wijk doordat het vrije uitzicht wordt gedomineerd door dit plan.	Zie voor de beantwoording punt 2 van tabel 2I.
14.	In de gemeenteraadsvergadering van 30 januari jl. werd gezegd dat het project Bisonspoor 2020 een participatieproject o.a. met bewoners is. Reclamanten hadden dan ook verwacht dat de belanghebbende bewoners door de gemeente op de hoogte worden gehouden van de procedure. In de gemeenteraadsvergadering van 30 januari jl. bleek dat de bewoners van de wijk De Reizende Man niet waren geïnformeerd over de bekendmaking van het beeld- en kwaliteitsplan. Helaas heeft de opmerking van onze vertegenwoordiger daarover niet geholpen. De bewoners van de wijk De reizende Man werden wederom niet geïnformeerd via het wijkbericht, waarin de bekendmaking stond van de ter inzage legging. Dit bewuste wijkbericht werd - hoe vreemd - wel in de Stationsweg verspreid. Ook konden wij de gegevens van het plan niet inzien bij de officiële website www.ruimtelijkeplannen.nl doordat de naam van het plan niet gelijk was als in de bekendmaking. Hierdoor vinden wij dat wij niet tijdig en voldoende zijn geïnformeerd en willen graag dat de procedure van ter inzage legging wordt verlengd en dat er een uitgebreider onderzoek komt naar de neveneffecten voor de omgeving van dit plan.	De gemeente streeft ernaar om bewoners van Stichtse Vecht actief te informeren over te nemen ruimtelijke besluiten. Daarbij gaat het dan met name om bestemmingsplannen. Dit verklaart dat bewoners De Reizende Man niet actief zijn geïnformeerd over de besluitvorming van de gemeenteraad op 30 januari 2018 over het beeld- en kwaliteitsplan. Hierbij komt dat elke bewoner van Stichtse Vecht via de website van de gemeente kan checken welke punten op de agenda staan van de gemeenteraad. In dit opzicht kunnen wij reclamanten dan ook niet volgen. Voor zover wij weten heeft in het kader van dit bestemmingsplan verspreiding van de wijkberichten plaatsgevonden in de wijk De Reizende Man. Wij hebben ook geen indicatie dat er iets in de bezorging is misgegaan. Tevens is van het bestemmingsplan op voorgeschreven wijze kennisgegeven. En deze kennisgeving heeft reclamanten ook bereikt getuige de door hen kenbaar gemaakte zienswijze op het ontwerpbestemmingsplan. Er is inderdaad een klein volgordeverschil in de benaming van het bestemmingplan op de site ruimtelijkeplannen.nl en in de officiële bekendmaking. Dit verschil zal worden opgeheven bij de vaststelling van het bestemmingsplan. Het verschil in de benaming betekent echter niet dat het bestemmingsplan niet te raadplegen zou zijn op de genoemde website. De website Ruimtelijkplannen.nl is namelijk kaartgericht en op die manier is het bestemmingsplan in het gebied Bisonspoor te vinden. Er is dan ook geen aanleiding om het ontwerpbestemmingsplan opnieuw ter inzage te leggen. Voor het overige wordt opgemerkt dat met het verrichte onderzoek en aanvullingen daarop in voldoende mate in een goede ruimtelijke onderbouwing van het bestemmingsplan wordt voorzien.
		Conclusie: De zienswijzen geven geen aanleiding tot aanpassing/aanvulling van het bestemmingsplan.

2L 15.		
Nr.	Samenvatting	Beantwoording
1.	De communicatie betreft dit onderwerp is naar de bewoners zeer onvoldoende, zeker gezien de mogelijkheid welke de Gemeente heeft dit goed te doen. Er wordt niet juist verwezen naar alle documenten (zo van, ga maar naar www.ruimtelijkeplannen.nl en zoek het daar maar uit). Dit is een enorm groot en belangrijke programma voor deze Gemeente. Reclamant heeft niet het gevoel dat de gemeentelijke organisatie dit ook zo ervaart, gezien de wijze van communicatie. Voorbeeld, ik woon op de Fazantenkamp en zal vanuit mijn huis deze torens zeer aanwezig in het zicht hebben. Waarom is deze wijk niet meegenomen in de wijkbrieven, etc. Ik kan me zomaar voorstellen (en sterker, ik weet dat van bewoners) dat vele bewoners geen zienswijze hebben kunnen geven, welke dat wel hadden willen doen. Waarom herinnert de communicatie afdeling de bewoners niet dat Vandaag de laatste dag is een zienswijze te geven? Op www.bisonspoor2020.nl wordt er niet eens overgesproken! Willen jullie wel dat de bewoners iets vinden? Willen jullie wel naar ons luisteren? Reclamant dat de gemeentelijke organisatie een flinke draai gaat maken op dit onderwerp en dit echt serieus gaat nemen! Reclamant vindt de wijkcommissies, buurtraaden en andere bewonersorganisaties zeer onvoldoende betrokken zijn, dat op dit onderwerp de regie van de Gemeente zeer onvoldoende is.	Het is betreurenswaardig dat reclamant de communicatie naar buiten toe in de voorbereidende fase van het bestemmingsplan zo heeft ervaren. De gemeente is de voorfase op verschillende wijzen naar buiten getreden bijvoorbeeld door diverse informele infoavonden over de bestemmingsplanontwikkeling te houden. Voor de communicatie met wijkberichten moet echter ook een grens worden getrokken ten aanzien van het verspreidingsgebied. De wijk Fazantenkamp waar reclamant woont bevindt aan de rand van Maarssenbroek en is derhalve niet tot de directe omgeving van de planontwikkeling gerekend. Getuige de zienswijze van reclamant heeft het nieuws van de terinzagelegging van het ontwerpbestemmingsplan hem wel bereikt. De reden dat is verwezen is naar de site www.ruimtelijkeplannen.nl is dat deze digitale manier van publiceren voor het bestemmingsplan primair is voorgeschreven. Zo ligt weliswaar een papieren versie het ontwerpbestemmingsplan ter inzage maar bij een verschil met de digitale versie gaat de laatste voor. Een belangstellende kan dus via verschillende kanalen kennis nemen van het ontwerpbestemmingsplan. Daarnaast kunnen natuurlijk hierover vragen worden gesteld bij de gemeente. Ook heeft de gemeente voor de omwonenden en andere belangstellenden de site Bisonspoor2020.nl in het leven geroepen. Dat op deze website geen mededeling van de laatste dag voor een indienen van een zienswijze is gedaan, komt omdat dit niet wettelijk is vereist. Bovendien mag worden verwacht de burgers en/of bedrijven de termijn in de gaten houden. Verder zijn er klankbordgroepen gecreëerd en zijn de signalen van de omgeving in een vroeg stadium meegenomen. Zoals op de geuite zorg over reflectiegeluid die door omwonenden van de overkant van Amsterdam-Rijnkanaal is geuit. Wij herkennen ons dan ook niet in het beeld dat reclamant op dit punt schetst. Er is geen noodzaak wat betreft de communicatieopzet een draai te maken. De gemeente anticipeert met haar werkwijze in het voortraject op de toekomstige Omgevingswet die een accent legt op het vroeg betrekken van de omgeving.
2.	Op papier zien de torens er erg mooi uit en zullen echt een enorme zichtlocatie zijn voor de hele omgeving Uiteraard is het wel belangrijk dat het blijft bij deze torens en dat we er samen voor gaan zorgen dat er geen bij komen. We blijven wel een kern van Stichtse Vecht en zijn geen wijk van Utrecht. Het is dan ook belangrijk dat er "flink" gebouwd	Wij stellen de door reclamant uitgesproken waardering voor de beoogde torens als enorme zichtlocatie voor de hele omgeving op prijs. Zoals hiervoor al de orde kwam heeft de gemeente met de komst van deze hogere bebouwing niet opeens een uitnodigend hoogbouwbeleid. De primair reden is dat met hoogkwalitatieve hoogbouw nu juist in de woningopgave kan worden voorzien en de beschikbare ruimte te

	wordt, in Stichtse Vecht dit ook i.v.m. de enorme wachtlijsten die er zijn voor sociale woningen. Reclamant ga er dan ook vanuit dat de 30% norm, welke is afgesproken, vooral op deze vorm van sociale woningen gericht zal zijn. Dit is namelijk erg belangrijk voor de bewoners van Stichtse Vecht, zodat onze kinderen straks, wanneer ze fijn in de Gemeente willen blijven wonen, ook de mogelijkheid hebben. Wat ik mis is voldoende aanwezigheid van (voldoende) recreatie faciliteiten voor de kinderen die straks komen wonen in de directe omgeving. In de Gemeente is een speelbeleid afgesproken en reclamant neemt aan dat ook gaat gelden voor deze woontorens en directe omgeving.	vens efficiënt kan worden benut. Ook onderschrijven wij het punt van reclamant over de sociale woningen. Bij de bestemmingsplanvaststelling wordt voor het gedeelte te realiseren sociale huurwoningen een regeling opgenomen. Hiervoor wordt de genoemde 30% norm gehanteerd waarbij wel een koppeling is gelegd met het totale metrage kantoorruimte dat is opgegeven.
3.	Veiligheid is heel belangrijk, niet alleen voor de aankomende bewoners, ook voor de directe omgeving. Gezien de omvang en grootte van dit gepland gebied, geldt dit voor heel Maarssenbroek en een groot gedeelte van Maarssen-Dorp. Er is weinig over dit onderwerp opgenomen en dat baart reclamant ernstige zorgen. Zeker wat betreft verkeer, de inrichting om de gebouwen, de aanwezigheid van beveiliging in de gebouwen en wat er gebeurt bij calamiteiten. Gezien de enorme toename van verkeer, hoe gaat de Gemeente om met veiligheidsinstrumenten als cameratoezicht (voor verkeer en veiligheid) en de juiste focus van handhavers (BOA's etc)? Hoe zit het met de veiligheid van de wijk, gedurende de bouw van deze torens? Gezien de ervaringen met de bouw van de garage op P1 geef dit reclamant een zeer slecht gevoel.	Verwezen wordt naar de beantwoording bij de zienswijze van de VRU in tabel 2A. De overige door reclamant genoemde aspecten hebben betrekking op het beheer en de uitvoering van het plan en gaan het kader van dit bestemmingsplan te buiten.
4.	De cijfers die worden gehanteerd m.b.t. de parkeerdruk zijn verre van juist. Gemist worden de parkeerdruk van de bezoekers en leveranciers van bewoners in de woontorens en kantoorpanden, de parkeerdruk voor de komende horeca faciliteiten in het gerenoveerde Winkelcentrum, de parkeerdruk van gebruikers van het openbaar Vervoer (NS, BUS) en nog meer. Reden voor dat de directe omgeving om zich ernstig zorgen te maken over de parkeerdruk in de wijken. Reclamant mist in het bestemmingsplan informatie over. Het fietsverkeer en plaatsen om te parkeren, althans ik zie er maar weinig over. De bereikbaarheid van dit gebied? Worden de wegen naar de torens (zowel via de safarieweg als via de ring over de vogelweg) zo aangepast dat de verkeersdruk op een normaal peil blijft? Gezien de enorme toename van verkeer, hoe	Zie voor de parkeeraspecten allereerst de beantwoording bij punt 1 van tabel 2C. Voor de berekening van de benodigde parkeercapaciteit is het noodzakelijke onderzoek verricht. De resultante hiervan is opgenomen in de parkeerbalkans die een bijlage is van de plantoelichting. Zoals hiervoor bij punt 6 van tabel 2H aan de orde kwam zijn de noodzakelijke verkeersonderzoeken verricht. Conform dit punt worden het geactualiseerde onderzoek nog toegevoegd aan de plantoelichting en de uitkomst is in de paragraaf 5.11 Verkeer en parkeren van de plantoelichting verwerkt. Voor het overige betreft het uitvoeringspunten die in het kader van het bestemmingsplan niet relevant zijn.

	gaat de Gemeente om met veiligheidsinstrumenten als cameratoezicht (voor verkeer en veiligheid) en de juiste focus van handhavers (BOA's etc)? Hoe zit het met het verkeer, gedurende de bouw van deze torens? Gezien de ervaringen met de bouw van de garage op P1 geeft dit reclamant een zeer slecht gevoel.	
5.	Reclamant meent dat wat is opgenomen over het onderwerp natuur (groen en dieren) verre van voldoende is. Wat gaat de Gemeente doen deze torens te compenseren in Maarssenbroek? En kom nu niet met het wijkpark welke volledig verloederd is ondertussen.	De door reclamant genoemde natuuraspect komt aan de orde in paragraaf 5.11 Natuur van de plantoelichting. Op basis van hetgeen daarin in afdoende mate is behandeld en geconstateerd zien wij geen reden om te twijfelen aan de conclusie dat natuur geen belemmering vormt voor de bestemmingsplanontwikkeling.
		Conclusie: De zienswijze geeft ten dele aanleiding tot aanpassing/aanvulling van het bestemmingsplan.

2M.16.		
Nr.	Samenvatting	Beantwoording
1.	Past niet in Maarssenbroek Het is een prachtig ontwerp, voor 1 van de Randsteden dan wel. Maar niet voor een dorp als Maarssen. Houd het gelijk met de bestaande bebouwingen, ofwel wijk niet af van wat er al staat. Gebruik dezelfde materialen als de laatste 2 gebouwde appartementencomplexen, en in verband met het uitzicht van de overige bewoners: niet zo extreem hoog.	Zie voor de reactie op deze zienswijze het gestelde in reactie op punt 1 van tabel 2F. Wij onderkennen dat er omwonenden zijn die sterk hechten aan het huidige uitzicht maar menen dat het uitzicht op architecturale woontorens in dat opzicht ook kan compenseren. In de totale belangenafweging weegt het belang van de gemeentelijke woningbouwopgave zwaarder dat het belang dat de omgeving bij het oude blijft. Bovendien is het hele gebied van Bisonspoor toe aan revitalisering en de bouw van deze woontorens is daar een essentieel onderdeel van. De gemeenteraad heeft het belang van deze revitalisatie onderkend door het stedenbouwkundig kader en beeldkwaliteitsplan voor het gebied te bekrachtigen als geldend beleid. Met het voorliggende bestemmingsplan wordt hieraan uitvoering gegeven.
		Conclusie: De zienswijze geeft geen aanleiding tot aanpassing van het bestemmingsplan.

2N 17.		
Nr.	Samenvatting	Beantwoording
1.	Voor reclamant is de argumentatie voor de torens gezocht, achteraf geconstrueerd en uitermate zwak. Wie heeft er de wens om contrast te bewerkstelligen en wandvorming irt Marcs-gebouw en bestaande kantoor te voorkomen? Met dit gebouw wordt Bisonspoor nog meer een optelsom van toevalligheden die niets met elkaar te maken hebben. Waarom niet een compacter gebouw met wanden? Door wanden te maken worden tochtgaten voorkomen en ontstaat er	Hier verwijzen wij naar de stedenbouwkundige visie neergelegd in het Stedenbouwkundig kader en beeldkwaliteitsplan. Aangezien de herontwikkeling van het winkel- en woongebied Bisonspoor een majeur ruimtelijk project is, heeft de gemeente besloten het stedenbouwkundige bureau Maan om advies te vragen. Dit heeft geresulteerd in genoemd Stedenbouwkundig kader en beeldkwaliteitsplan dat een substantiele basis is voor het bestemmingsplan. Zoals hiervoor in de zienswijzenbeantwoording

	een rustiger stedenbouwkundig beeld. Bovendien hoeft er dan minder hoog te worden gebouwd.	gesteld is deze visie ook door de gemeenteraad van Stichtse Vecht aanvaard. In dit beleidsstuk worden bewuste keuzen gemaakt zoals het voorkomen van wandvorming in de bebouwing. Met andere woorden aan de totale ruimtelijke ontwikkeling ligt een gedegen stedenbouwkundig advies ten grondslag. De zienswijze van reclamant dat er met de planontwikkeling sprake zou zijn van een opstelsom van toevalligheden wordt in het geheel niet gedeeld.
2.	De ruimtelijke accenten als ontvangstgebied voor Bisonspoor, waar (wie?) ook behoefte aan schijnt te hebben heeft een enorme impact op de wijde omgeving. Vele bewoners in Maarssen Dorp hebben hier geen behoefte aan. Er wordt niet duidelijk gemaakt waarom het zwakke argument, namelijk de behoefte aan ruimtelijke accenten opweegt tegen de nadelen (niet alleen voor Bisonspoor, maar ook op het dorpse karakter van Maarssen), terwijl er ook andere mogelijkheden zijn om het aantal woningen en het ontvangstgebied voor Bisonspoor in een gebouw tot uitdrukking te laten komen. Als treinreiziger weet reclamant dat de huidige compositie van kantoorstorens juist heel goed werkt als markering in de regio. Deze bestaande herkenbaarheid wordt met deze nieuwbouw ontkend en verzwakt.	Reclamant uit hier zijn persoonlijke opvattingen en wensen over de stedenbouwkundige ontwikkeling binnen het plangebied. Deze wijken af van de beleidskoers die voor de ruimtelijke (her)ontwikkeling in het plangebied is gekozen. De rechtszekerheid brengt met zich mee dat deze koers in beginsel wordt aangehouden. Bovendien zijn wij ervan overtuigd dat het gebied Bisonspoor met de gedachte sprekende bebouwing veel sterker zal worden gemarkeerd dan in de huidige situatie. Zeker als er op termijn in oog springende architectuur wordt gerealiseerd zal dit de treinreiziger niet kunnen ontgaan.
3.	Dat het hogere bouwvolume bijdraagt aan duurzaamheid en robuuste stedelijke ontwikkeling klopt niet. Zoals gezegd is een veel compacter volume mogelijk waarin het zelfde aantal woningen kan worden gerealiseerd. Compactheid betekent ook minder geveleppervlak en daarmee minder warmteverlies van de woningen (en minder windhinder). Doordat de bestaande context in het geheel wordt ontkend is van robuuste stedelijke ontwikkeling geen sprake. Integendeel, het is een volgende stap in een ontwikkelingsproces waarmee de ruimtelijke samenhang van Bisonspoor steeds verder onttakeld wordt.	Over hoogbouw in Nederland lopen de meningen nu eenmaal uiteen. In het centrumgebied van Maarssenbroek is echter een efficiënt ruimtegebruik door de inzet van hoogbouw wel degelijk op zijn plaats. In het door de reclamant gestelde zien wij geen aanleiding om af te zien van het mogelijk maken van de beoogde hoogbouwaccenten. Temeer daar deze ook gericht zijn om stedenbouwkundig de beleving van het gebied Bisonspoor een boost te geven.
		Conclusie: De zienswijze geeft geen aanleiding tot aanpassing van het bestemmingsplan.

20 18.		
Nr.	Samenvatting	Beantwoording
1.	Torens te hoog In een druk en vol gebied is het niet passend om meerdere woontorens van 23 verdiepingen hoog te bouwen. Dit geeft een enorme impact op de leefbaarheid van heel Maarssenbroek. Windval, schaduwslag en niet toereikende verkeersinfrastructuur. Bovendien zullen de torens een klankkast gaan vormen met de a2 geluidswal met nog meer geluidsoverlast voor heel Maarssenbroek als gevolg. Het uitzicht in	Verwezen wordt naar de beantwoording bij punt 4 van tabel 2C, punt 1 van tabel 2E, punt 6 van tabel 2H, punt 8 van tabel 2K en punt 1 van tabel 2D.

	heel Stichtse Vecht zal bepaald worden door deze zogenaamde landmarks, niet passend bij een Vinex locatie als Maarssenbroek.	
2.	Daar boven op voorziet het plan niet in genoeg parkeerplaatsen op eigen terrein. Dit geeft nog meer parkeerproblemen in een gebied wat daar al veel last van heeft, wat zal uitwaaien naar nabij gelegen woonwijken.	Zie voor de beantwoording de reactie bij punt 1 van tabel 2C.
3.	Het uitzicht in heel Stichtse Vecht zal bepaald worden door deze zogenaamde landmarks, niet passend bij een Vinex locatie als Maarssenbroek.	Wij zien niet in om welke reden in een stedelijke omgeving als de betreffende voormalige Vinex locatie Maarssenbroek geen sprekende moderne architectuur in de vorm van landmarks kan worden gerealiseerd. Dit lijkt ons juist op zijn plaats.
		Conclusie: De zienswijze geeft geen aanleiding tot aanpassing van het bestemmingsplan.

2P 19.		
Nr.	Samenvatting	Beantwoording
1.	De bouw van appartementen op P2. Met de opening van de nieuwe parkeergarage P1 en daarbij het besluit om gedeelte betaald parkeren te maken, blijkt dat nu heel veel forensen de auto parkeren bij het Safarigebouw en in de wijken, 2 Duivenkamp, Antilopespoor en Waterstede. En hoe lang weten we al dat er te weinig parkeerplaatsen zijn bij het station. Met de bouw van nog meer woningen wordt dit parkeerprobleem alleen maar groter.	Zie voor de beantwoording van de parkeeraspecten de punten 1 van tabel 2C. In deze beantwoording is gesteld dat het bestemmingsplan voldoende mogelijkheden biedt voor op de eigen terrein te realiseren parkeercapaciteit. En dat deze op basis van het bestemmingsplan indien nodig kan worden vergroot.
2.	En het feit dat ik persoonlijk het ontwerp van de nieuwe woontorens niet bij de omgeving vind passen (en erg lelijk vind). Op dit kleine stukje grond komen zoveel mensen te wonen dat ik mij afvraag of dit wel verantwoordelijk is als er calamiteiten zijn.	Het bestemmingsplan is als ontwerp voorgelegd aan de Omgevingsdienst Regio Utrecht. Uit dit advies komt niet naar voren dat de bouwontwikkeling in verband met toekomstige calamiteiten niet wenselijk of mogelijk zou zijn.
		Conclusie: De zienswijze geeft geen aanleiding tot aanpassing van het bestemmingsplan.

2Q 20.		
Nr.	Samenvatting	Beantwoording
1.	Reclamant is het NIET eens met de hoge woontorens, ze zijn lelijk en passen totaal niet bij Maarssen. Reclamant vindt het een megalomaan project. En zou graag weten hoe de besluitvorming hieromtrent gegaan is. Het is onverantwoord dat hier gemeenschapsgeld aan uitgegeven wordt. Afbraak van de parkeergarage P2 en het leegstaande kantoorgebouw is een logische (volgende) stap, maar de nieuwbouwplannen zoals ze er nu liggen, moeten anders. De wens is dat de gemeente daar	Voor wat betreft het afkeuren van de woontorens op de locatie P2 verwijzen wij naar de beantwoording bij de punt 1 in tabel 2F en punt 1 in tabel 2H. Over het aspect geluidhinder merken wij op dat de Wet geluidhinder een stelsel kent van voorkeursgrenswaarden. Onder bepaalde voorwaarden ter waarborging van het woon- en leefklimaat kan er een hogere geluidswaarde dan de voorkeurswaarde worden verleend. In casu is de initiatiefnemer voornemens om dergelijke leef- en woonklimaatmaatregelen te nemen. Deze

	opnieuw over nadenkt. Verder is het merkwaardig dat de geluidshinder in de woontorens boven de norm komt te liggen, maar dat daar ontheffing voor zal worden aangevraagd. Dat is een beetje de omgekeerde wereld. Ook vind ik het verkeerd dat een wél goedlopend bedrijf (garage Accuraat met tankstation en wasserette) plaats zal moeten maken.	zullen bij de concrete aanvraag om omgevingsvergunning hun beslag krijgen. Dit wordt op grond van het betreffende besluit over de hogere waarden ook vereist. Ten aanzien van de genoemde autovakgarage met tankstation en wasserette onderkennen wij het belang van dergelijke goedlopende plaatselijke bedrijven voor de omgeving. Om die reden zetten wij ons er voor in deze functies te behouden door de bedrijfsactiviteiten te verplaatsen naar een nabijgelegen geschikte locatie.
2.	Het moet aantrekkelijker worden, meer regio-gericht ook. Heeft niemand iets begrepen van de problemen die de middenstand ondervindt als gevolg van het online bestellen? Wat denkt Maarssen? Dat de burgers dit fijn vinden, dat ze nu meer geld gaan uitgeven in Bisonspoor? Dat dit publiek uit de omgeving aan gaat trekken? Het moet Maarssen toch wel bekend zijn dat zowel 'The Wall' als Hoog Catharijne niet bijzonder goed lopen. Deze problemen zijn in Bisonspoor ook al te merken, de één na de andere winkel sluit zijn deuren, er is leegstand en er zijn diverse panden met onduidelijke 'nering', waar je nooit iemand ziet. Daarbij: voor het merendeel van de Maarssenaren is het Winkelcentrum mijns inziens iets waar je voornamelijk komt voor de beide supermarkten. Vóórdat je boodschappen gaat doen, loop je dan nog even naar de Hema of de Action. Juist dit bezoek zal in de toekomst een stuk lastiger worden, zowel voor fietsers als voor auto's. In de parkeergarage die nu klaar is, is al niet eens een goed ingerichte plek voor winkelwagentjes meer! Voor fietsers is het momenteel helemaal een drama: zowel bij Dirkson als bij Albert Heyn is geen mogelijkheid meer het winkelwagentje bij je fiets te legen en weg te zetten. Sinds het begin van de bouw van de parkeergarage, bedroevend gesteld met de fietsenstallingen bij de AH ingang, en bij de ingang van Dirkson. Smalle, scheve stoepjes, veel te weinig rekken, fietspad loopt niet meer rondom, wat een aanfluiting in een tijd waarin het gebruik van de fiets juist gestimuleerd moet worden. Uit het plan Maan begrijp reclamant dat er in de toekomst ook geen winkelwagens meer op straat komen te staan. Alles voor 'het mooie plaatje', aan de praktijk wordt niet gedacht. Typisch zo'n plan waar door een kleine groep veel geld verdiend gaat worden, terwijl een grote groep er niet blij mee is. En zoals zo vaak: er worden aannames gedaan over wat 'het publiek' wenselijk vindt, maar deze worden niet geverifieerd.	In het detailhandelsbeleid van de gemeente Stichtse Vecht is onderkend dat er terugloop is van het non-food winkelaanbod ten gevolge van het online winkelen. Dit is echter een landelijke trend. Binnen Stichtse Vecht wordt geprobeerd de belangrijke supermarkten in centrumgebieden als Bisonspoor te concentreren. De gedachte is dat de supermarktbezoekers voor een deel ook de aanwezige non-food winkels zullen bezoeken. Daarnaast denken wij dat een fris en nieuw ogend winkelcentrum Bisonspoor ook kan bijdragen aan het behouden van het bestaande winkelareaal. Het voorliggende bestemmingsplan is één van de middelen die voor deze gewenste ontwikkeling wordt ingezet. Voor de overige zijn de door reclamant genoemde aspecten niet relevant voor het bestemmingsplan.
3.	Uit plan Maan leidt reclamant af dat fietsen liefst onzichtbaar moeten zijn, achter	Hoewel het stedenbouwkundige visie en ambitiesdocument van bureau Maan deel uitmaakt

	hegjes of wat dan ook, in ieder geval niet in de buurt (gevels) van de winkels. En dan nog in allemaal 'fancy' parkeermeubeltjes voor fietsen. Denkt u nou echt dat de (gelukkig talloze) fietsers hier blij mee zijn? Die zetten hun fiets soms nu al vlak voor de draaideur bij Dirkson. En verder komen er heus niet allemaal keurig nette fietsjes te staan. Veel fietsen bij elkaar geeft altijd een rommelig aanzicht, door kapotte fietsen die niet opgehaald worden, door mensen die hun fiets toch op de standaard zetten in plaats van netjes in het rek, of ze gewoon maar ergens neergooien, er zijn oneindig veel manieren om er met fietsen een zootje van te maken, dat zal in de toekomst bij Bisonspoor niet anders zijn. Dit is niet te handhaven, want als dat kon zou het nu ook al gebeuren. Wél zal het mensen ervan weerhouden naar het winkelcentrum te komen, als ze hun fiets makkelijker bij bijvoorbeeld de Vomar of de Lidl kwijt kunnen (geldt nu al voor mij).	van (de onderbouwing) van het bestemmingsplan strekt de juridische regeling van het bestemmingsplan zich niet uit over de wijze waarop de fietsen in het plangebied worden gestald en/of geplaatst. Dit is eerder een punt dat speelt ten aanzien het beheer van het openbare gebied. Het bestemmingsplan kan de randvoorwaarden scheppen voor het netter stallen van fietsen door binnen het plangebied fietsenstallingen mogelijk te maken. Of mensen dan uiteindelijk daar gebruik van gaan maken is een tweede en meer een kwestie die de toezichts- en handhavingstaak van de gemeente raakt.
4.	Het uiterlijk. Reclamant heeft naar de plaatjes gekeken en werd hier een beetje lacherig van. De gekste toestanden door niveauverschillen, bultige, schots en scheve gebouwen met zwevende ovalen erop, overdreven versieringen (gevelgroen, een waterplein, pendelverlichting) enzovoort. Op de plaats van het politiebureau komt een raar ding dat het aangezicht moet worden, maar waar nog niet eens een bestemming voor is terwijl voor het politiebureau nota bene ook nog een oplossing moet worden gevonden! En dat komt dan naast de nu gerealiseerde parkeergarage waarvan je denkt: functioneel misschien, maar mooi of bijzonder? Hoe moet dit waanzinnige plan één geheel worden met de nu gerealiseerde projecten en met de rest van Maarssenbroek? Maarssenbroek, een beetje suffige, vergrijzende, voormalige nieuwbouwbuurt, zonder karakter, zonder bijzondere bouw, kortom: een beetje niksig. De huizenprijzen zijn er laag, en dat is niet voor niets. Reclamant denkt dat het contrast met Bisonspoor straks echt niet groter kan zijn. Mensen in de trein zullen inderdaad 'omkijken', en denken: 'ach jee, weer zo'n gemeente die zich gek heeft laten maken door een projectbureau, en nu in de schulden zit'. En wat is het idee? Dat even naar Albert Heyn gaan een 'beleving' wordt? Ja, een tijdrovende, ergerlijke beleving, waar je gauw een alternatief voor gaat zoeken.	Het betreft hier referentiebeelden van bebouwing en deze geven slechts een indruk van de gewenste kwaliteit van de gedachte bebouwing. Voorts kunnen de meningen over wat mooie architectuur nogal verschillend zijn. Hoe het ook zij voor de gemeente is de doelstelling dat er opvallende bijzondere architectuur wordt gerealiseerd. Bebouwing die mensen qua uiterlijk beroert en waarover wordt gesproken. Voor het overige wordt geconstateerd dat reclamant zijn mening geeft over de kwaliteit van het gebied Maarssenbroek. In het kader van het bestemmingsplan behoeft dit geen nadere reactie. In dit verband wordt benadrukt dat dit bestemmingsplan een eerste stap is om een belangrijke kwaliteitsimpuls te geven aan het centrumgebied van Maarssenbroek.
		Conclusie: De zienswijze geeft geen aanleiding tot aanpassing van het bestemmingsplan.

2R 21.		
Nr.	Samenvatting	Beantwoording
1.	De verhuurder Interco Ned BV wil de huurrelatie met Autobedrijf Accuraat B.V. (hierna cliënte) en de onderhuurder van het tankstation Tango beëindigen. De huurovereenkomst loopt nog tot 31 juli 2024 en kan onder omstandigheden telkens met 5 jaar worden verlengd. Cliënte en onderhuurde Tango willen daar graag zo lang mogelijk (ook in het nieuwe plan) blijven huren en gevestigd blijven. Als cliënte en Interco hier niet in der minne uitkomen zal een gang naar de rechter nodig zijn. In het ontwerp en aanverwante stukken staat zaken die dit miskennen. Dat raakt de goede ruimtelijke ordening. Dat heeft ook gevolgen voor de planning en planologische uitvoerbaarheid van het plan.	Wij nemen deze informatie ter kennisgeving maar in onze optiek staan er in het ontwerpbestemmingsplan geen zaken die het bestaande gebruik van het onderhavige perceel ten behoeve van de autovakgarage en het Tango tankstation miskennen.
2.	Cliënte wil graag onderdeel uitmaken van de toekomstplannen maar de planinitiatiefnemer (Interco Ned BV waarvoor Wintertrust het beheer voert) wil dit niet. Het plan maakt namelijk het herbestemmen en wijzigen van de huidige toegekende specifieke functieaanduidingen mogelijk en laat daarvoor in de plaats komen een ander bestemming/functieaanduiding die het huidige gebruik niet meer toestaat. Cliënte is daarop tegen.	Wij kunnen niet beoordelen wat de opstelling van de initiatiefnemer in dezen is. Wat wij als gemeente willen benadrukken is dat er oog is voor alle in geding zijnde belangen waaronder die van reclamant. Dit heeft eerder zijn beslag gekregen in de samenwerkingsovereenkomst tussen de gemeente en de initiatiefnemer. Hierin is bepaald dat initiator dient te onderzoeken dat hij met de huurder(s) van de garage en het tankstation tot nadere afspraken kan komen, zoals voorzien in de ontwikkelingsvisie. Indien een nieuwe geschikte locatie kan worden gevonden zal de gemeente zich ervoor inzetten om het tankstation en autovakgarage planologisch daar mogelijk te maken.
3.	Het plan stelt de beëdiging en verwijdering van de aanwezigheid en bedrijvigheid van cliënte in het voorzicht. Het is duidelijk dat planinitiatiefnemer en verhuurder van cliënte van deze mogelijkheid gebruik zal gaan maken. Dit blijkt uit het ontwerp en daaraan ten grondslag gelegde stukken. Cliënte wil dat de opengehouden opties voor het verplaatsen van de garage en tankstation in de planregels en verbeelding uit het bestemmingsplan verwijderd of aangepast hebben. In het nieuwe plan is de aanduiding 'wetgevingzone – bestemmingsgebied 1' opgenomen. Dit maakt de realisatie van een politiebureau in plaats van het tankstation en autovakgarage mogelijk.	Met de opgenomen functie voor het tankstation en de autovakgarage binnen de bestemming Centrum doet het bestemmingsplan recht aan het bestaande gebruik van reclamant. Ook moet echter worden erkend dat er een toekomstige gebruik in het vooruitzicht is.
4.	Doordat cliënte het huurcontract niet wil opzeggen en mogelijk aan gang naar de rechter nodig is, vindt cliënte het niet juist dat het als een zekerheid wordt gepresenteerd dat na het verloop van de contracttijd de autogarage van cliënte en het tankstation zal verdwijnen en	Het ontwerpbestemmingsplan maakt de ontwikkeling van het politiebureau op de locatie van het tankstation en autovakgarage met bestemmingswijziging mogelijk. Dit is echter geen zekerheid omdat een wijzigingsbevoegdheid altijd een onzeker karakter heeft. Het voorstel is thans

	daarvoor in de plaats een maatschappelijke voorzieningen (politiebureau) of woningbouw zal worden gerealiseerd. Mede gezien op realisatie van een grote parkeergarage en grote verscheidenheid aan functie en bedrijvigheid en woningen, zie reclamant niet in waarom haar bedrijf niet in het gebied aanwezig kan blijven. Deze stelling is niet (voldoende) planologisch onderbouwd en mag daarom niet als grondslag dienen voor het niet (willen) laten terugkeren van haar bedrijf. Diezelfde kritiek heeft cliënte op de stelling in 2.2. van het 'stedenbouwkundig kader en beeldkwaliteitsplan'. Het huurcontract kan op zijn vroegst pas via de rechter op 1 augustus 2024 beëindigd worden. Het is daarom niet juist een planning te presenteren die verplaatsing en vervanging van de autogarage en voorafgaand ook nog sloop van de huidige bebouwing zal plaats vinden vanaf begin 2021. Dat is feitelijk en planologisch niet uitvoerbaar.	om bij vaststelling uit te gaan van dubbele gebruiksmogelijkheden. Door enerzijds het bestaande gebruik te regelen en anderzijds de functie van het politiebureau toe te voegen. Hieraan zal echter de voorwaardelijke verplichting worden verbonden dat hiervan pas gebruik kan worden gemaakt als het tankstation en de garage zijn beëindigd en gesloopt. De privaatrechtelijke situatie tussen reclamant en de initiatiefnemer is binnen het publiekrechtelijke kader van het bestemmingsplan niet aan de orde. Van de gemeente als planwetgever mag verlangd dat in het bestemmingsplan zowel voor het bestaande als het toekomstige gebruik een regeling wordt getroffen. Wij menen dat hieraan wordt voldaan.
5.	Samenvattend verzoekt cliënte in het licht van haar rechten en belangen het plan zodanig aan te (laten) passen dat daarin de continuïteit van haar bedrijvigheid op de huidige locatie of binnen het plangebied veilig gesteld is/wordt en gecontinueerd kan worden.	Zoals hiervoor gesteld biedt het bestemmingsplan zowel in het ontwerp als bij vaststelling de grondslag voor de continuïteit van de bestaande bedrijvigheid van reclamant. Hopelijk kunnen partijen in goed overleg en met eventuele inbreng van de gemeente tot een voor alle partijen bevredigende oplossing komen.
		Conclusie: De zienswijze geeft geen aanleiding tot aanpassing van het bestemmingsplan.

2S 22.		
Nr.	Samenvatting	Beantwoording
1.	Het ontwerp staat toe dat op P2 hoogbouw wordt gerealiseerd tot maximaal 70 meter hoogte. Gelet op de ligging van de woning ten opzichte van de geplande hoogbouw vreest cliënt een goed deel van de dag van de zon verstoken te blijven, met andere woorden zijn woning en tuin zullen vooral in de schaduw van de hoogbouw komen te liggen. Dit heeft vooral te gelden voor de winterperiode en het voor - en naseizoen. Met name gedurende de ochtenduren vreest reclamant in zijn woning en tuin verblind te worden door de zon die door de gevel wordt weerkaatst. In de regels mist cliënt een bepaling die de toepassing van spiegellende materialen verhindert.	Zie hiervoor de beantwoording bij punt 2 van tabel 2E. Voor de gestelde lichthinder is van belang dat er tussen de woning van reclamant en de gedachte woontoren(s) een aanmerkelijke afstand is van circa 280 meter. In dat licht achten wij de kans op aanmerkelijke lichthinder klein. Hierbij komt dat de nieuwe bebouwing van hoogkwalitatieve aard moet zijn en het is wenselijk is om op voorhand geen beperkingen op te leggen die aan dit streven afbreuk kunnen doen.
2.	Het is naar reclamant mag aannemen van algemene bekendheid dat hoogbouw, meestal op onaangename wijze, de windrichting en windkracht beïnvloedt. Reclamant vreest dan ook daar overmatige hinder van te	Zie de beantwoording hiervoor bij punt 2 van tabel 2D waarin is aangegeven dat onderzoek naar de luchtstromen ten gevolge van de nieuwe bebouwing wordt voorgeschreven. Hierbij merken wij op de woning van reclamant op aanzien-

	ondervinden. Namens cliënt wijs ik u ook op geluidhinder ten gevolge van wind.	lijke afstand van de P2 locatie ligt en naar alle waarschijnlijkheid geen windhinder hierdoor gaat ondervinden. Een toekomstig onderzoek zal hier uitsluitel over geven.
3.	Naast het voorgaande vreest cliënt ook gehinderd te worden door inkijk vanaf de tot op grote hoogte geprojecteerde woningen.	Zoals hiervoor in de zienswijzenbeantwoording al aangegeven is voor het aspect privacy in de ruimtelijke ordening het bepaalde in het Burgerlijk Wetboek (BW) leidend. Het gaat om de afstandsnormen die in de artikel 5.50 BW zijn genoemd. De woning van reclamant ligt op zodanige afstand van de toekomstige bouwlocatie dat hier ruimschoots aan kan worden voldaan. Het gestelde privacyaspect is dan ook niet aan de orde.
4.	Het mag zo zijn dat Maarssenbroek ooit als nieuwe stedelijke ontwikkeling is gerealiseerd, reclamant meent evenwel dat de noodzaak gebouwhoogten als het ontwerp mogelijk maakt niet is aangetoond. Evenmin blijkt uit de toelichting dat de relatie van deze hoogbouw, grenzend aan kanaal en de dorpse kant van Maarssen, is onderzocht. De geplande bebouwing op P2 staat zo dicht bij het oude dorp dat reclamant gereede twijfels heeft over de stedenbouwkundige aanvaardbaarheid van de in het ontwerp beoogde hoogbouw mede in relatie tot het nabijgelegen oude dorp. Overigens merkt cliënt op dat volgens de Toelichting de opbouw over het gehele bouwvlak 70 meter hoog mag worden. In de regels, is een bouwhoogte van 70 meter wordt toegestaan. In de bij het ontwerp gevoegde bijlage "Stedenbouwkundig kader..." wordt een iets andere visie geschetst, zie pagina 26. Feitelijk worden twee torens voorgesteld, althans staat er "indicatie tot 50% bebouwd ten behoeve van doorzichten". Artikel 3.3 onder 2 van de regels legt een dergelijke beperking niet op. Reclamant vraagt zich af wat nu de bedoeling is, of anders gezegd welke betekenis mag aan de bijlage gehecht worden.	De beleidsbasis voor het bestemmingplan wordt gevormd door de stedenbouwkundige visie en de noodzaak van efficiënt ruimtegebruik in het centrumgebied Bisonspoor in combinatie met een aanzienlijke woningbouwopgave. Voor de stedenbouwkundige aspecten van de bebouwing verwijzen wij naar de beantwoording bij punt 4 van tabel 2C. De vraag over het toestaan van 70 meter maximale bouwhoogte over het gehele bouwvlak is terecht. De regeling is zo opgenomen uit een oogpunt van flexibiliteit. Mede naar aanleiding van de ingediende zienswijzen is bij nader inzien besloten dat de bouwregeling een nadere precisering behoeft zonder dat dit ten koste gaat van de gewenste flexibiliteit. Het bouwvlak zal dan ook qua bouwhoogte nader worden gereguleerd. In dat verband zal ook een relatie worden gelegd met het Stedenbouwkundig kader en het beeldkwaliteitskwaliteitsplan dat als bijlage van de plantoelichting is opgenomen.
5.	Gelet op het voorgaande ziet reclamant zich genoodzaakt de gemeenteraad te verzoeken de toegestane bouwhoogte te beperken tot de hoogte van 27 meter, gelijk de hoogste bestaande torens op het winkelcentrum.	Zie hiervoor de stellingname bij de punten 4 van tabel 2C en 2I die dienovereenkomstig van toepassing is op dit punt.
		Conclusie: De zienswijze geeft ten dele aanleiding tot aanpassing van het bestemmingsplan.

2T 23.		
Nr.	Samenvatting	Beantwoording
1.	In de eerste plaats stelt reclamant als direct belanghebbende niet te zijn geïnformeerd over deze plannen noch op enigerlei andere wijze	Zie hiervoor in de eerste plaats de beantwoording bij punt 1 van tabel 2L. Verder bevindt de woning van reclamant zich in een gebied dat

	betrokken is geweest bij de besluitvorming hierover. Reclamant heeft bezwaar tegen deze onzorgvuldige werkwijze van de gemeente Stichtse Vecht.	eerder is aangemerkt voor communicatie via wijkberichten. Voor zover wij hebben kunnen nagaan is de opdracht voor de bezorging van deze wijkberichten ook verstrekt. Uit navraag bij de bezorgdienst blijkt niet dat er bij de uitvoering hiervan iets is misgegaan. Reclamant is betrokken bij de besluitvorming aangezien hij een zienswijze over het ontwerpbestemmingsplan heeft uitgebracht. Hieruit blijkt ook dat de publicatie van het ontwerpbestemmingsplan hem bereikt. In juridische zin vangt de bestemmingsplanprocedure pas aan bij de terinzagelegging van het ontwerp en de input van reclamant wordt in deze fase van de totstandkoming beoordeeld. In die zin is reclamant dan ook direct betrokken bij de besluitvorming over het bestemmingsplan.
2.	In de tweede plaats merkt reclamant op dat mijn woongenot ernstig wordt aangetast door twee woontorens die ver uitsteken boven de bomen aan weerszijden van het Amsterdam-Rijnkanaal. Niet alleen gaat het landelijke karakter van dit deel van Maarssen verloren, maar daardoor zullen in onze woonwijk hinderlijke slagschaduwen ontstaan en ook zal de geluidsoverlast van scheepvaart- en spoorwegverkeer toenemen.	Zie hier de beantwoording bij punt 4 in tabel 2C.
3.	De gemeente Stichtse Vecht heeft als onderdeel van de Vechtstreek een eigen en unieke landelijke sfeer. Daarnaast grenst het aan het grootstedelijk gebied van de stad Utrecht ligt. Ook voor de inwoners van een grote stad als Utrecht is het aangenaam dat zij een aangrenzend gebied hebben met een meer landelijk karakter. Met andere woorden, niet alleen het welbevinden van mijn eigen dorpsgenoten, maar evenzeer die van de inwoners van de stad Utrecht staat op het spel. Door Bisonspoor op groteske wijze te verstedelijken en het tot een soort Manhattan van Maarssen te maken getuigt van megalomane opvattingen waarmee niemand is gediend.	De gemeente Stichtse Vecht heeft een grote woningbouwopgave en voor het bereiken hiervan is het verlenen van planologische medewerking aan de hoogbouwontwikkeling op de locatie P2 van Bisonspoor noodzakelijk. Het gaat derhalve om maatschappelijke belangen en niet om prestige. Zie ook de overwegingen bij punt 4 van tabel 2C.
4.	De megalomane plannen tast het specifieke karakter van Maarssen als Vechtdorp op onomkeerbare wijze aan. Reclamant meent dat nieuwbouw op deze plaats niet hoger hoeft te zijn dan ca. 40 meter. Die bouwhoogte past uitstekend in het winkel- en bedrijventrum Bisonspoor. Bovendien is al eerder aangetoond dat ook bij een maximale bouwhoogte van ca. 40 m evenveel woningen kunnen worden gebouwd. Daarom roept reclamant op om deze verkeerde plannen af te keuren.	Zoals eerder opgemerkt wordt deze bouwontwikkeling gerealiseerd in de oude uitbreidingswijk van Maarssen in Maarssenbroek die een veel stedelijker karakter heeft dan Maarsendorp. Ons inziens een goede plek voor stadsvernieuwing. Voor de overige aspecten als de gemaakte stedenbouwkundige keuzen wordt verwezen naar punt 4 van tabel 2I en punt 4 van tabel 2C
		Conclusie: De zienswijze geeft geen aanleiding tot aanpassing van het bestemmingsplan.

2U 24.		
Nr.	Samenvatting	Beantwoording
1.	Reclamant voorziet parkeerproblemen en vindt het gebouw totaal niet op zijn plaats. Men voldoet niet aan de parkeernorm bij de bouw van 320 appartementen met 200 inpandige parkeerplaatsen op de locatie P2. Er is in de omgeving al een probleem met parkeren voor forensen en personeel dat in Bisonspoor werkt.	Zie hiervoor mede de beantwoording bij punt 1 van tabel 2C. Elke bouwontwikkeling die op grond van het bestemmingsplan mogelijk is moet voldoen aan de gemeentelijke parkeernormen die als bijlage bij de planregels zijn opgenomen. Dit betekent dat als het nieuwe bestemmingsplan van kracht is en een vergunningsaanvraag voor het bouwen wordt ingediend in dat kader opnieuw naar de benodigde parkeercapaciteit wordt gekeken. Bij deze beoordeling is de actuele situatie qua gebruik waaronder ook het forensenverkeer het uitgangspunt.
2.	Het geplande gebouw past niet in deze omgeving (een dorp) en zal door de enorme hoogte veel licht en zonlicht wegnemen voor oorspronkelijke bewoners in verre omtrek.	Zie voor de beantwoording de gemeentelijke reactie bij punt 4 van tabel 2C, punt 1 van tabel 2E, punt 8 van tabel 2K en punt 1 van tabel 2D.
		Conclusie: De zienswijze geeft geen aanleiding tot aanpassing van het bestemmingsplan.

2V 30.		
Nr.	Samenvatting	Beantwoording
1.	In het plan P2 en P3 is geconstateerd dat daarin veel te weinig parkeerplaatsen zijn opgenomen. Aan de eisen in het GVVP wordt niet voldaan. Dit kan leiden tot een onaangename druk op de openbare parkeerplaatsen en overlast voor bewoners. In de regels van het bestemmingsplan ontbreekt de bepaling dat voorzien moet worden in de noodzakelijke parkeervoorzieningen, conform de gemeentelijke parkeernormen. Een omissie want deze bepaling komt wel in andere door de raad vastgestelde bestemmingsplannen voor. Het is noodzakelijk bij alle nieuwbouw in de wijk Bisonspoor de geldende regels in het GWP strikt te hanteren. De bewoners hebben daar ook recht op. In dit verband dient ook de gebruikelijke bepaling dat er voldoende parkeerplaatsen moeten worden aangelegd overeenkomstig het GWP en de gemeentelijke parkeernormen, in de planregels te worden opgenomen	Allereerst wordt verwezen naar de beantwoording van het aspect parkeren bij punt 1 van tabel 2C. Daarnaast merken wij op dat in artikel 7 onder c van het bestemmingsplan is bepaald dat aan de gemeentelijke parkeernormen zoals in de bijlage van de planregels moet worden voldaan. Er is derhalve een regeling opgenomen dat er voor zorgt dat in het plangebied een toereikende hoeveelheid parkeerplaatsen zal worden gerealiseerd. Een dergelijke beoordeling aan het bestemmingsplan zal echter plaatsvinden bij een concrete omgevingsvergunningaanvraag voor het bouwen. Het is standaard dat een dergelijke bepaling ten behoeve van de benodigde parkeercapaciteit in de bestemmingsplannen van gemeente Stichtse Vecht worden opgenomen. De vorm waarin dat gebeurt kan echter variëren. Dat is in casu bij het bestemmingsplan Bisonspoor P2 en P3 het geval. Er is dan ook geen reden om in het bestemmingsplan een anders luidende bepaling over het parkeren op te nemen. Wel is ter voorkoming van de druk op de openbare parkeerplaatsen een extra gebruiksbepaling opgenomen die voorschrijft dat met de toepassing van de parkeernormen op eigen terrein moet worden geparkeerd. Hieronder wordt verstaan de bouwlocatie P2 en het winkelcentrumgebied Bisonspoor met uitzondering van het openbare gebied.
2.	Het verkeer op de Safariweg en aansluitende wegen kan vastlopen als de beoogde bouwplannen worden gerealiseerd.	Zie de beantwoording bij punt 1 van tabel 2C en punt 6 van tabel 2H. Het daar vermelde verkeersonderzoek geeft aan dat het verkeer in en

	Door de realisering van het bouwplan op de plek van P2 komt er 10% meer verkeer op de Safarieweg. Ook wordt geconcludeerd dat de verkeersdrukke aan de hoge kant komt te liggen (I/C van 0,8) maar de doorstroming voldoende zal zijn. Door toekomstige ontwikkelingen in Bisonspoor (het plan P2 en P3 is onderdeel van een groter geheel) worden naast de 350 woningen op P2 mogelijk nog eens zo'n 800 woningen gebouwd. Als die 10% maatgevend is voor het plan, zullen de grenzen aan de wegcapaciteit spoedig worden overschreden. Dan hebben we het nog niet eens gehad over de duizenden m2 commerciële ruimte die men wil bouwen. In samenhang met de bebouwing op P2 en P3 is niet onderzocht wat de invloed op het verkeer is van de nieuwe centrale parkeergarage met de in- en uitgang aan de zijde van de Safarieweg. Er mist een onderzoek naar de behoeften en gevolgen van het toekomstige Bisonspoor in zijn totaliteit. Het kan niet dat een deel wordt afgesplitst als separaat bestemmingsplan zonder het geheel in ogenschouw te nemen. Raad van State heeft eerder geoordeeld dat bij dit soort deelplannen ook naar het groter geheel moet worden gekeken (uitspraak 201706202/I/R6). Het is noodzakelijk dat naast de genoemde strikte toepassing van de regels in het GWP, onderzoek plaats vindt naar de gevolgen van realisering van de verschillende bouwplannen, voordat een vergunning voor nieuwbouw in Bisonspoor wordt afgegeven.	om het plangebied de nieuwe ontwikkelingen in beginsel aan kan maar dat wel een extra maatregel aan het kruispunt Safarieweg/Antilopespoor nodig is. De uitvoering hiervan wordt door de gemeente financieel geborgd. Er is geen reden om aan het verrichte verkeersonderzoek te twifelen. Om een en ander nader te preciseren wordt in het bestemmingsplan bij vaststelling het toegestane metrage voor commerciële functies opgenomen. De vergelijking met de aangehaalde uitspraak van de Afdeling bestuursrechtspraak van de Raad van State over bestemmingsplan Vleuterweide, Centrum, 2e fase van gemeente Utrecht gaat niet op. Het onderhavige bestemmingsplan bevat wel een parkeerbalans op basis waarvan is bepaald hoeveel parkeerplaatsen tenminste op eigen terrein moeten worden gerealiseerd. En dat voor het overige deel de restcapaciteit van de nieuwe P1 garage hierin kan voorzien.
3.	Procedure van ter inzage legging vertoonde enkele (mogelijk fatale) gebreken en ongemakken. Met de Bisonspoor P2 en P3 (uit officiële bekendmaking) kan niet ingelogd worden op www.ruimtelijkeplannen.nl. Gebruik van de officiële naam heeft als effect 'geen plan gevonden'. Daarom beantwoordt de publicatie niet aan de wettelijke eisen en moet worden herhaald. Het voorontwerp staat ook op de site. De plannen verschillen en dat geeft verwarring. De officiële bekendmaking is niet op www.ruimtelijkeplannen.nl en de gemeentelijke site te vinden. De toelichting is niet, zoals gebruikelijk, te downloaden en af te drukken. Dit maakt het uitermate lastig om het plan te bestuderen. Deze opmerkingen zijn eerder onder de aandacht van de betrokken ambtenaren gebracht. Reclamanten menen dat de procedure van terinzagelegging van het plan in dit geval moet worden herhaald. Hierbij kan dan ook tegemoet worden gekomen aan de door ons ge-	In reactie op het procedurele punt van reclamant wordt erkend dat er een klein verschil is in de benaming op ruimtelijkeplannen.nl en in de kennisgeving van het bestemmingsplan. Het gaat om het verschil tussen de naam bestemmingsplan Bisonspoor P2 en P3 en P2 en P3 Bisonspoor. Dit verschil leidt er echter niet toe dat het betreffende bestemmingplan niet kan gevonden dan wel geraadpleegd op de website ruimtelijkeplannen.nl. Zo kan met behulp van de kaart op deze website dan wel de benaming Bisonspoor relatief eenvoudig het bestemmingsplan worden gevonden. Ook is op de gemeentelijke site een link te vinden naar alle officiële gemeentelijke bekendmakingen die in de Staatscourant worden gedaan. Om die redenen zien wij geen aanleiding om het bestemmingsplan opnieuw als ontwerp ter inzage te leggen. Hoewel wij begrip hebben voor de wens om een PDF bestand van de plantoelichting, planregels of verbeelding te downloaden, is dit geen wettelijke vereiste. Het bestemmingplan dient via de website ruimtelijkeplannen.nl raadpleegbaar te zijn en ook een papieren versie behoort ter in-

	noemde bezwaren.	zage te liggen op het gemeentehuis. Aan beide vereisten is voldaan. Naar aanleiding van dit punt in de zienswijzen zal evenwel bij de vaststelling van het bestemmingsplan geregeld worden dat PDF bestanden hiervan kunnen worden gedownload. De procedure wordt wat dat aangaat niet overgedaan. In deze zienswijzebeantwoording kan reclamant kennis nemen van in hoeverre er tegemoet kan worden gekomen aan zijn zienswijze.
4.	De diverse gemeentelijke voordelen die genoemd worden (zoals extra inkomsten door bouwleges) zijn niet overtuigend.	Wij benadrukken dat een geldelijk belang in welke vorm dan ook voor de gemeente geen motief is. Voor de gemeente is het algemeen belang bepalend en een ander aspect is dat er een financiële dekking dient te worden gevonden voor de plankosten. Uit oogpunt van dat maatschappelijke belang is het functioneren van centrumgebied Bisonspoor belangrijk voor de gehele gemeente alsook de regio. Om die reden heeft de revitalisering van dit gebied topprioriteit.
5.	Er is nauwelijks aandacht besteed aan mogelijke aantasting van het leefklimaat door de relatief grootschalige nieuwbouw in Bisonspoor. Zorgpunten in dat verband: Verwacht mag worden dat door groei van het inwonertal van Maarssen(broek) de behoefte aan voorzieningen zal toenemen, bijvoorbeeld sportaccommodaties, onderwijs en sociaal-culturele ruimten. Is daarvoor nog wel voldoende ruimte? De gemeenschap zal naar wij verwachten, geconfronteerd worden met de gevolgen van een tekort aan openbare parkeerplaatsen. Er zal geparkeerd worden op plaatsen die daarvoor niet zijn bedoeld, zoals plaatsen die speciaal voor bewoners zijn bestemd. Door een toenemend verkeersaanbod o.a. op een deel van de Binnenring, neemt de luchtvervuiling toe. Door de hoogbouw hebben de effecten van valwind grote invloed op het functioneren van de openbare ruimte in de directe omgeving. Die hoogbouw brengt met zich mee dat de plaatselijke brandweer taken krijgt waarvoor ze op dit moment misschien nog onvoldoende is geëquipt. Ook het gemeentelijk bouwtoezicht krijgt te maken met eisen die niet eerder behoeften te worden gesteld, zoals bijvoorbeeld de aanwezigheid van brandweerliften.	In het bestemmingplan is onderzocht of de mogelijk gemaakte ontwikkelingen voldoen aan het beginsel van een goede ruimtelijke ordening. Dat is ons inziens het geval. In dat kader zijn diverse ruimtelijk relevante aspecten uitgebreid bekeken. De vraag over de relatie tussen het gemeentelijk voorzieningenniveau en de planontwikkeling gaat het kader van dit bestemmingsplan te buiten. Wel menen wij dat een groeiend inwonertal door deze ontwikkeling eerder zal zorgen voor het behoud van het bestaande voorzieningenniveau en daarnaast ook mogelijkheden voor groei biedt. Daar kan de gehele gemeente baat van hebben. Voor de opmerking over het verkeer en parkeren verwijzen naar het gestelde bij punt 1 van tabel 2C en punt 6 van tabel 2H. Hetzelfde geldt voor de stellingname over de brandweer en hulpdiensten dat bij het punt 3 van tabel 2D is behandeld. Voor de genoemde brandweerliften geldt dat dit een bouwtechnisch punt is waar met inschakeling van de benodigde expertise adequaat mee kan worden omgegaan. Voor wat betreft de luchtkwaliteit wordt verwezen naar de conclusie die over dit sectorale milieuaspect in paragraaf 5.9 van de plantoelichting is getrokken. Op basis van deze onderbouwde conclusie zien wij geen beletsel wat betreft de luchtkwaliteit.
		Conclusie: De zienswijze geeft ten dele aanleiding tot aanpassing van het bestemmingsplan.

2W 32.		
Nr.	Samenvatting	Beantwoording
1.	Momenteel wordt er hard gewerkt aan de realisatie van de nieuwe parkeergarage. Toen deze nog niet was afgebroken en de oude parkeergarage er nog was, stond het marktplein bij Bisonspoor regelmatig vol met geparkeerde auto's van bewoners van omliggende straten, winkeliers en bezoekers. Momenteel is het nog erger ivm gesloten parkeergarage. Binnenkort verdwijnt het marktplein in zijn huidige toestand zoals en verdwijnen dus ook alle parkeerplaatsen. Waar kan ik mijn auto parkeren? Reclamant woont in het nieuwe appartementencomplex Bisonspoor 1161 (geen eigen parkeerplek evenals de andere helft van de bewoners van het appartementencomplex). Hier is inmiddels al 2 e-mail over gestuurd, maar helaas geen antwoord mogen ontvangen. Komen er plaatsen voor de bewoners welke geen eigen parkeerplek hebben	In de directe omgeving van het nieuwe appartementencomplex Bisonspoor 1161, gelegen buiten het plangebied van het bestemmingsplan Bisonspoor P2 en P3, zijn plannen voor nieuwe parkeerplaatsen. De enige nieuwe parkeervoorziening in dit gebied is de nieuwe parkeergarage P1 die recentelijk is geopend.
2.	Reclamant maakt zich best ongerust. Mensen die deze plannen maken wonen zelf niet in Bisonspoor! Dat is principieel onjuist. Het is niet realistisch en bewoners hebben hier al langere tijd last van. Van de medebewoners van Bisonspoor 1161 heeft circa 40% geen plek in de parkeergarage heeft? Als er nog meer woontorens worden gebouwd voorziet reclamant nog meer problemen, terwijl deze nu al onjuist zijn ingeschat. Reclamant kan bij verdwijnen van het marktplein nergens in de wijk de auto kwijt. Elk gezin wil toch één auto binnen gangbare afstand kunnen parkeren? Naast de vraag om een parkeerplaats voorvraagt reclamant waar men al die mensen wil laten parkeren die in de woontorens komen te wonen? Gelieve niet met het parkeeronderzoek/meting te komen welke is verricht, want in realiteit hebben wij als bewoners ondervonden dat we 300 meter verderop in de wijk moesten parkeren. Dat is nu al een paar keer voorgekomen.	De gemeente is bewust van de krapte in de parkeervoorzieningen in het totale gebied Bisonspoor. Bij de vaststelling van het bestemmingsplan worden er extra bepalingen toegevoegd. Deze planregels waarborgen dat er voldoende parkeercapaciteit voor de nieuwe bewoners van de locaties P2 en P3 worden gerealiseerd. De gemeente zal hier bij een toekomstige aanvraag om omgevingsvergunning voor de woningbouwlocaties op toezien. Daarnaast wordt vanwege toegevoegde functies in het plangebied de parkeerbalans van het bestemmingsplan geactualiseerd. Hiermee wordt de bijgewerkte parkeerbehoefte en daarbij benodigde parkeercapaciteit in beeld gebracht. Los daarvan overweegt de gemeente ook om ten behoeve van de bewoners van Bisonspoor en direct aangrenzend gebied met een parkeervergunningstelsel in combinatie met een blauwe zone te gaan werken.
		Conclusie: De zienswijze geeft geen aanleiding tot aanpassing van het bestemmingsplan.

	Eindconclusie
	Gezien het voorgaande geven de ingediende zienswijzen op het ontwerpbestemmingsplan Bisonspoor P2 en P3 ten dele aanleiding voor bestemmingsplanwijziging. Zo wordt de plan-toelichting over een aantal aspecten aangevuld en/of aangepast. Tevens zullen de planregels en de verbeelding op een aantal punten worden aangepast en/of nader gepreciseerd. Voor de overige geven de zienswijzen geen aanleiding om het bestemmingsplan te veranderen dan wel te besluiten de fase van de terinzagelegging van het ontwerp over te doen.

3 Staat van wijzigingen (onderdeel vaststellingsbesluit)

In de verbeelding, de regels en/of in de toelichting van het ontwerpbestemmingsplan Bisonspoor P2 en P3 zijn de hieronder genoemde wijzigingen aangebracht. Bij elke wijziging is aangegeven of de wijziging een gevolg is van een ingediende zienswijze of het gevolg van een ambtshalve overweging. Deze Staat van wijzigingen maakt onderdeel uit van het vaststellingsbesluit van de gemeenteraad.

3.1 Verbeelding

Nr	Omschrijving	Aanleiding
1.	De verbeelding is gewijzigd. Het bouwvlak binnen de bestemming Centrum is nader gedetailleerd op basis van het schetsplan en het stedenbouwkundig kader en beeldkwaliteitsplan. De aanduiding 'specifieke bouwaanduiding – hoogteaccenten ([sba-ha]) is toegevoegd aan het bouwvlak van de locatie P2.	Zienswijzen
2.	Binnen de bestemming Centrum is de aanduiding 'zorgwoningen' (zw) aangebracht. Het betreft de P3 locatie.	Ambtelijk
3.	Binnen de bestemming Centrum is de aanduiding "specifieke vorm van centrum – laaddock" (sc-laa) aangebracht.	Ambtelijk
4.	Vanwege het direct regelen van de functie politiekantoor zijn de aanduidingen voor de wetgevingzone - wijzigingsgebied - 1 en wijzigingsgebied -2 verwijderd.	Ambtelijk
5.	Op de verbeelding is de aanduiding voor de specifieke vorm van centrum – politiebureau (sc-pol) aangebracht alwaar een politiekantoor kan worden gerealiseerd.	Ambtelijk

3.2 Regels

Nr	Omschrijving	Aanleiding
1.	In de bestemmingsomschrijving van artikel 3 is in netto vloeroppervlak het maximale metrage van 4.000 m2 voor commerciële- en zorgfuncties en dienstverlening toegevoegd. Zie hiervoor artikel 3.1 onder a (nieuw). Bij deze verzamelfuncties zijn de functies horeca in de categorieën h1, h4, h6, detailhandel, sportvoorzieningen (was sport) en zorgvoorzieningen genoemd die in het ontwerpbestemmingsplan al zijn opgenomen.	Zienswijze
2.	In artikel 3.1 is de functieaanduiding 'zorgwoningen' met als maximum aantal 100 toegevoegd. Hierbij is bepaald het totaal aantal woningen en zorgwoningen niet meer dan 460 mag zijn. Tevens zijn uit flexibiliteits-oogpunt ook zorgwoningen binnen het bouwvlak van de locatie P2 mogelijk kunnen zijn. Zie de artikel 3.1 onder c, d, en e. Het begrip zorgwoning is aan de begripsbepalingen toegevoegd en hier wordt onder verstaan: een woning die gekoppeld is aan een zorgvoorziening ten behoeve van de bewoner(s) met een zorgbehoefte.	Ambtelijk
3.	In artikel 3.1 is de nieuwe functieaanduiding 'laaddock' opgenomen Zie 3.1 onder h (nieuw)	Ambtelijk
4.	In artikel 3.1 is de specifieke functieaanduiding 'politekantoor' opgenomen, zie 3.1 onder i (nieuw).	Ambtelijk
5.	Binnen het bouwvlak met de generieke bouwhoogte van 70 meter worden maximaal twee bouwhoogteaccenten van 70 en 60 meter toege-	Ambtelijk/Zienswijzen

	staan. Zie artikel 3.2.1 onder c (nieuw). In de begripsbepalingen is bij 1.29 hoogteaccent als definitie toegevoegd zijnde: Hoogteaccent een deel van het gebouw dat hoger is dan het overige deel van het gebouw.	
4.	Met als uitgangspunt het schetsbouwplan zijn de regels gewijzigd om het bouwvolume nader te preciseren en een sterkere relatie te leggen met het stedenbouwkundig ambitiedocument. Dit mede om de gewenste doorzichten te borgen en wandvorming te voorkomen. Toegevoegd in artikel 3 Centrum is artikel 3.2.1 onder d (nieuw).	Ambtelijk/Zienswijze
5.	Ter voorkoming van windhinder/turbulentie is een voorwaardelijke verplichting opgenomen om hier onderzoek naar te doen en eventuele maatregelen hiertegen te nemen. Zie hiervoor artikel 3.2.3 onder b (nieuw).	Zienswijzen
6.	Ter voorkoming van trillingen vanuit het spoor is een voorwaardelijke verplichting opgenomen om hier onderzoek naar te doen en eventuele maatregelen hiertegen te nemen. Zie artikel 3.2.3 onder c (nieuw).	Zienswijze
7.	Ter voorkoming van te sterke schaduwwerking is een voorwaardelijke verplichting opgenomen om een bezonningsonderzoek te doen en eventuele maatregelen hiertegen te nemen. Zie artikel 3.2.3 onder d (nieuw).	Zienswijze
8.	In artikel 3.2.1 onder e (nieuw) is als voorwaardelijke verplichting voor de realisatie van het politiebureau de bestaande functie van het tankstation en de autovakgarage moeten zijn beëindigd en gesaneerd.	Ambtelijk/ zienswijze
9.	Aan artikel 3 Centrum is artikel 3.3 toegevoegd waarmee met omgevingsvergunning afwijking van artikel 3.2.1 lid a en c wordt mogelijk gemaakt. De afwijkingsbevoegdheid ziet op de realisatie van een begrensde loopbrug aan weerszijden van de straat Bisonspoor, zie artikel 3.3. lid 1 (nieuw) en een derde bouwvolume in hoogte, artikel 3.3 lid 2 (nieuw). Aan de tweede mogelijkheid zijn de voorwaarden verbonden dat voldaan wordt aan; artikel 3.2.1 onder d, maximaal drie hoogteaccenten waarvan één ten hoogste 70m en met een onderlinge verspringing van minimaal 10 meter en beoordeling plaatsvindt aan het stedenbouwkundig kader en beeldkwaliteitsplan.	Ambtelijk
10.	In de bestemming is een regeling voor sociale huurwoningen opgenomen. Zie hiervoor artikel 3.4 onder a (nieuw). In artikel 1 begripsbepalingen is sociale huurwoning als volgt gedefinieerd: een huurwoning als bedoeld in artikel 1.1.1, eerste lid, onder d van het Besluit ruimtelijke ordening;	Zienswijze(n)
11.	Er is een gebruiksregel opgenomen die bepaalt dat het parkeren op het eigen terrein moet plaatsvinden. Zie 3.4 onder b (nieuw).	Zienswijze
12.	In artikel 6.3 onder g (nieuw) is bepaald hellingbanen de bouwgrens met maximaal 5 meter mogen overschrijden. In ver band hiermee zijn hellingbanen van het voorgaande artikellid 6.3 onder f over ondergrondse funderingen en bouwwerken uitgezonderd.	Ambtelijk
13.	Aan artikel 7 onder c is een volzin toegevoegd die het mogelijk maakt om in afwijking van de bijlage van de planregels de parkeernormen van toekomstig gemeentelijk parkeerbeleid te hanteren.	Ambtelijk
12	In de begripsbepalingen zijn de volgende begrippen opgenomen: Autovakgarage	Ambtelijk

	locatie waar activiteiten omtrent het repareren en/of in elkaar zetten van auto's plaatsvinden. Tankstation benzineservicestation passend binnen SBI2008-code 373.3 van de VNG-publicatie 'Bedrijven en milieuzonering' (2009), met dien verstande dat geen vulpunt voor LPG toegestaan is Zie artikel 1.5 en 1.52 (nieuw).	
11.	In de begripsbepalingen is het volgende begrip opgenomen: Bouwaan-zicht de twee-dimensionele planologische ruimte tussen de uiterste bouw-grenzen van een bouwperceel, het peil en de maximale bouwhoogte Zie artikel 1 begripsbepaling 1.12 (nieuw).	Ambtelijk
12.	In de begripsbepalingen is het volgende begrip opgenomen: Eigen ter-rein voor parkeren de gronden met de functieaanduiding parkeergarage en aangrenzend aan het plangebied, de gronden van het winkelcentrumgebied Bison-spoor met uitzondering van het openbare gebied. Zie artikel 1 begrips-bepaling 1.18 (nieuw).	Zienswijze/ambtelijk
13.	Aan de begripsbepalingen zijn vanwege veranderingen in artikel 3 de volgende begrippen toegevoegd Commerciële functie functies gericht op handel en/of het maken van winst; Detailhandel het bedrijfsmatig te koop aanbieden, waaronder begrepen uitstalling ten verkoop, verkopen en/of leveren van goederen aan diegenen die goederen kopen voor gebruik, verbruik of aanwending anders dan in de uitoefening van een bedrijfs- of beroeps-activiteit; Dienstverlening een (naar openingstijden grotendeels) met een winkel vergelijkbare on-dernehmung die is gericht op het verlenen van diensten aan particulieren, zoals reisbu-reaus, kapsalons, banken en (para) medische dienstverlening zulks met uitzondering van horecaondernemingen en erotisch getinte horeca; Zie hiervoor de nummers 1.18, 1.19 en 1.20	Ambtelijk
	Voorts zijn artikel 1 nog definitiebepalingen toegevoegd voor erf (1.23), (bedrijfsmatige) kamerhuur (1.32), kelderingang (1.35) en kelderkoekoek (1.36).	Ambtelijk

Overige ambtshalve wijzigingen		
Nr.	Motivering	Aanpassing
1.	Er is met de bouwhoogte in de wijzigingsbevoegdheid voor het vergroten van de maten sprake van een ver-schrijving in de planregels.	In artikel 9.1 onder e van de planregels wordt de bouwhoogte uitgezonderd van de wijzigingsbevoegdheid die een 30% vergroting van de maten mogelijk kan maken. Tevens is de term 'bouw-aanvragen' vervangen voor 'aanvra-gen omgevingsvergunning'.

2.	Het huidig ontwerp staat een maximale overschrijding van de bouwgrens door balkons van 1,5 meter toe. Dit is niet toereikend en een wijziging naar 2,5 meter is wenselijk. Dit is een marginale aanpassing van deze maat.	De maximale overschrijding van de voorgevellijn voor balkons in artikel 6.3 onder e wordt verhoogd naar 2,5 meter.
3.	Voor de bebouwing wordt een parkeergarage gerealiseerd waarvoor een hellingbanen nodig zijn. De functie was in het ontwerpbestemmingsplan niet benoemd.	Artikel 3 en artikel 6.3 is de functie hellingbanen toegevoegd. In artikel 6.3 is daarbij bepaald dat de bebouwingsgrenzen niet meer 5 meter mag zijn.
3.	Binnen de locatie P3 is de bevoorradingsfunctie van het winkelcentrum gevestigd. De functie is als zodanig benoemd in de planregels.	Aan artikel 3.1 is de primaire functie 'laaddock' toegevoegd.
3	In het ontwerpbestemmingsplan zijn de bergingen bij de woningen niet expliciet benoemd bij de voorzieningen die behoren bij de functies uit de centrumbestemming. Om onduidelijkheid hierover te voorkomen kunnen bergingen als kleine wijziging worden toegevoegd.	Aan artikel 3.1 wordt als bijhorende functies 'bergingen' toegevoegd.
4.	De bestemming Centrum bevat geen expliciete regeling voor speelvoorzieningen terwijl deze in het gebied wenselijk kunnen zijn.	Aan de artikel 3.1 is als bijbehorende functie 'speelvoorzieningen' toegevoegd.
5.	De bouwhoogteregeling voor de masten en installaties voor telecommunicatie is nader gespecificeerd voor de situatie van masten en installaties op een gebouw.	In artikel 8.1 onder e is het volgende zinsdeel toegevoegd; 'met uitzondering van masten en installaties op een gebouw, waarvoor een bouwhoogte van maximaal 3 m geldt'
6.	De koppeling van de commerciële- en zorgfuncties en dienstverlening zijn in het ontwerp aan bepaalde bouwlagen gekoppeld. Uit oogpunt van flexibiliteit is dit onwenselijk.	De koppeling van genoemde functies in artikel 3.1 onder a (nieuw) losgelaten.
7.	In het ontwerpbestemmingsplan is de afwijkingsbevoegd van 15% van de maten gezien de generieke bouwhoogte van 70 meter niet van toepassing verklaard op bouwhoogten. Nu de generieke bouwhoogte verlaagd is naar 28 meter is het wenselijk de uitzondering tot de hoogteaccenten te beperken.	In artikel 8.1 onder a is 'bouwhoogten' vervangen voor 'bouwhoogtes van de op de plankaart aangeduide "hoogteaccenten"'. "
7.	Omdat binnen het plangebied geen bebouwingspercentages zijn voor de bouwvlakken is artikel 3.2.1 onder b geherformuleerd.	In artikel 3.2.1 onder b is bepaald dat het bouwvlak volledig mag worden bebouwd.
8.	Overige redactionele verbeteringen van de planregels ten behoeve van het overzicht/duidelijkheid en de leesbaarheid en dienovereenkomstige (ver) nummering.	de toevoeging van het woord 'tevens' in artikel 3.1 onder c, d, f en h (nieuw), de herschikte opbouw van artikel 3 Centrum

3.3 Toelichting

Nr	Omschrijving	Aanleiding
1.	Aan de toelichting van het bestemmingsplan is als bijlage het (actueel) verrichte verkeersonderzoek toegevoegd. Tevens is de conclusie hiervan toegevoegd aan de paragraaf 5.11 Verkeer en parkeren.	Zienswijze
2.	De tekst van de toelichting is aangevuld met een passage met een nadere uitleg over de regeling van het parkeren in het bestemmingsplan. Zie paragraaf 5.11.	Zienswijze
3.	De toelichting is aangevuld met een nieuwe paragraaf Hinder (5.6).	Ambtelijk
4.	In hoofdstuk 6 is paragraaf 6.3 een uitleg toegevoegd over de nieuwe bouwregels in artikel 3 die borgen dat in een toekomstige bouwplan doorzichten blijven bestaan en wandvorming wordt voorkomen. Een en ander is met een illustratie inzichtelijk gemaakt.	Ambtelijk
5.	Aan de toelichting is de onderbouwing toegevoegd dat de nieuwbouwplannen op P3 mogelijk zijn. dit heeft onder andere te maken met milieu en mobiliteit.	Ambtelijk

Aldus besloten in de raadsvergadering van

5 maart 2019

Griffier

Voorzitter

Origineel besluit is ondertekend