

Toelichting

Vastgesteld wijzigingsplan

Oostelijke ontsluiting Soesterberg

NL.IMRO.0342.WPSTB0002-0301

11 maart 2014

INHOUDSOPGAVE

HOOFDSTUK 1 INLEIDING	5
1.1 Aanleiding	5
1.2 Ligging van het plangebied.....	5
1.3 Vigerende bestemmingsplan.....	6
1.4 Leeswijzer	7
HOOFDSTUK 2 BELEIDSKADERS	9
2.1 Inleiding.....	9
2.2 Gemeentelijk beleid	9
HOOFDSTUK 3 BESTAANDE SITUATIE.....	11
3.1 Inleiding.....	11
3.2 Ontstaansgeschiedenis	11
3.3 Bestaande situatie plangebied en omgeving.....	11
3.3.1 Verkeer	11
3.3.2 Natuur	11
3.3.3 Water.....	12
3.3.4 Archeologie en monumenten	13
HOOFDSTUK 4 PLANBESCHRIJVING	15
4.1 Inleiding.....	15
4.2 Uitgangspunten	15
4.3 Verkeer.....	15
4.4 Groen	15
4.5 Water	15
HOOFDSTUK 5 RESULTATEN ONDERZOEKEN.....	17
5.1 Inleiding.....	17
5.2 Milieuaspecten	17
5.2.1 Milieueffectrapportage	17
5.2.2 Bodem	17
5.2.3 Milieuzonering	18
5.2.4 Geluid	18
5.2.5 Geur	19
5.2.6 Luchtkwaliteit	19
5.2.7 Externe veiligheid	21
5.3 Water	23
5.3.1 Watertoets.....	23
5.3.2 Waterkwantiteit en -kwaliteit	23
5.4 Natuur	24
5.4.1 Soortenbescherming.....	24
5.4.2 Gebiedsbescherming	28
5.5 Archeologie.....	30
5.6 Duurzaamheid.....	31
5.7 Explosieven	31
5.8 Verkeer.....	31
HOOFDSTUK 6 JURIDISCHE PLANOPZET.....	37
6.1 Inleiding.....	37
6.2 De regels.....	37
6.2.1 Inleidende regels	37
6.2.2 Bestemmingsregels	37
6.2.3 Slotregel.....	38
6.3 De verbeelding	38
HOOFDSTUK 7 UITVOERBAARHEID.....	39
7.1 Economische uitvoerbaarheid	39
7.2 Maatschappelijke uitvoerbaarheid	39
7.2.1 Algemeen	39
7.2.2 Zienswijzen.....	39
7.2.3 Overleg conform artikel 3.1.1 Bro.....	39
7.2.4 Procedure en fase wijzigingsplan	39

HOOFDSTUK 1 INLEIDING

1.1 Aanleiding

De gemeente Soest is voornemens om de oostelijke ontsluitingsweg Soesterberg te realiseren. Reden voor de aanleg van deze ontsluitingsweg is dat de N237, na de aanleg van de oostelijke en westelijke ontsluitingsweg, overkluisd gaat worden. Om gedurende en na afloop van de werkzaamheden van de overkluizing het bedrijventerrein Soesterberg Noord te kunnen bereiken, worden deze twee ontsluitingswegen aangelegd.

Het bestemmingsplan Soesterberg biedt geen rechtstreekse mogelijkheid tot het realiseren van een nieuwe ontsluitingsweg. Om de beoogde ontwikkeling mogelijk te maken wordt gebruik gemaakt van de in artikel 35 lid 10 opgenomen wijzigingsbevoegdheid (van de planregels van het bestemmingsplan Soesterberg) ex artikel 3.6 Wet ruimtelijke ordening. Het wijzigingsplan is opgesteld om aanleg van de oostelijke ontsluitingsweg (van de Amersfoortsestraat via de Verlengde Tempellaan naar het bedrijventerrein Soesterberg Noord) juridisch-planologisch mogelijk te maken.

Het wijzigingsplan Oostelijke ontsluitingsweg Soesterberg bestaat uit een verbeelding, planregels en toelichting waarin het project wordt beschreven alsmede de afweging van alle aan de orde zijnde belangen.



Figuur 1: Luchtfoto plangebied en omgeving

In het wijzigingsplan moet ook de ruimtelijke aanvaardbaarheid aangetoond. In hoofdstuk 5 zal aangetoond worden dat de aspecten: milieueffectrapportage, bodem, milieuzonering, geluid, geur, luchtkwaliteit, externe veiligheid, water, natuur, archeologie, duurzaamheid, niet-ontplofte explosieven en verkeer ruimtelijk aanvaardbaar zijn voor de uitvoering van dit wijzigingsplan.

1.2 Ligging van het plangebied

Het plangebied van het wijzigingsgebied ligt ten noorden van de kern Soesterberg en ten oosten van het bedrijventerrein Soesterberg Noord.

In het noorden wordt het plangebied begrensd door de voormalige vliegbasis. De oostelijke grens is gelegen in het bos ten noorden van de Amersfoortsestraat. In het zuiden wordt het plangebied begrensd door de Amersfoortsestraat (N237). Het bestaande bedrijfsterrein van Smeeing en het bedrijventerrein Soesterberg Noord vormen de westelijke grens.

1.3 Vigerende bestemmingsplan

Ter plaatse geldt het bestemmingsplan Soesterberg, vastgesteld door de gemeenteraad op 4 juli 2013. De locatie heeft de bestemmingen 'Bedrijf', 'Bos', 'Groen - Wijkgroen' en 'Verkeer'. Op het gebied ligt een wijzigingsbevoegdheid (Wro-zone - wijzigingsgebied 6) en daarvoor zijn de volgende regels opgenomen:

Burgemeester en wethouders kunnen het bestemmingsplan wijzigen, in die zin dat de geldende bestemmingen 'Bos', 'Groen-Wijkgroen' en 'Verkeer' ter plaatse van de aanduiding 'Wro-zone - wijzigingsgebied 6' wordt gewijzigd in de bestemming 'Verkeer' waarbij de volgende regels in acht moeten worden genomen:

1. *het verhaal van kosten over de grondexploitatie van de in het plan begrepen gronden met een anterieure overeenkomst is verzekerd;*
2. *er mag geen nadelige invloed ontstaan op de normale afwikkeling van het verkeer;*
3. *door middel van onderzoeken is aangetoond dat er geen onevenredige schade voor het milieu, bodem en archeologische waarden ontstaat;*
4. *alle wettelijke verplichte onderzoeken zijn gedaan;*
5. *de aanvrager dient aan de hand van een door een deskundige op te stellen ruimtelijke onderbouwing aan te tonen dat wordt voldaan aan het in dit lid bepaalde en dat de voorgestelde wijziging vanuit het oogpunt van stedenbouw, verkeer, milieu, geluid, cultuurhistorie, archeologie, landschap, natuur, flora en fauna, externe veiligheid en risiconormering geen onoverkomelijk beletsel vormt. Een inrichtingsplan dient onderdeel van de ruimtelijke onderbouwing te zijn.*



Figuur 2: Ligging vigerende bestemmingsplannen en plangrens

1.4 Leeswijzer

De toelichting is opgesteld aan de hand van het Handboek Digitale Ruimtelijke Plannen. In hoofdstuk 2 wordt ingegaan op het beleidskader van de Rijksoverheid en Provincie Utrecht. Ook komt het (inter)gemeentelijk beleid aan de orde in dit hoofdstuk. In hoofdstuk 3 wordt de bestaande situatie van het plangebied beschreven. In hoofdstuk 4 wordt een planbeschrijving gegeven. Hoofdstuk 5 verwoordt de uitkomsten van de uitgevoerde onderzoeken naar milieu- en overige aspecten verwoord. Hoofdstuk 6 geeft een toelichting op de planregels. Tot slot komt in hoofdstuk 7 de maatschappelijke en economische uitvoerbaarheid aan de orde.

HOOFDSTUK 2 BELEIDSKADERS

2.1 Inleiding

In dit hoofdstuk wordt veelal een overzicht gegeven van het ruimtelijke relevante beleid van het Rijk, de provincie en de gemeente. In dit wijzigingsplan is enkel het relevante beleid genoemd dat niet in het bestemmingsplan Soesterberg dat op 4 juli 2013 voor onder meer dit gebied is vastgesteld.

2.2 Gemeentelijk beleid

2.2.1 Uitwerking Masterplan Soesterberg (2010)

In de Uitwerking Masterplan Soesterberg is op pagina 10 het volgende aangegeven: 'aan de oostelijke zijde wordt de ontsluiting op de rotonde naar de afvalverwerking verplaatst. De nieuwe weg vanaf de pleisterplaats in de Campuszone loopt achter de afvalverwerking langs en krijgt aansluiting op de rotonde'. Verder staat aangegeven dat 'langs de weg vanaf de rotonde naar de Campus Kop worden geen fietspaden aangelegd. Het is zonder aanzienlijke investeringen niet mogelijk om fietsers veilig de rotonde over te laten steken van noord naar zuid (en omgekeerd). De weg vanaf deze rotonde wordt bovendien een 50 km/uur-weg'.

HOOFDSTUK 3 BESTAANDE SITUATIE

3.1 Inleiding

In dit hoofdstuk wordt de bestaande situatie rondom de nieuw aan te leggen oostelijke ontsluitingsweg beschreven.

3.2 Ontstaansgeschiedenis

Algemeen voor Soesterberg

Het dorp Soesterberg dankt zijn ontstaan aan de aanleg van de Amersfoortseweg (ontwerpen door Jacob van Campen) in de jaren 1652 en 1653. De Staten van Utrecht verwachtten dat de rijke inwoners van Amersfoort en Utrecht graag een buitenverblijf aan deze ruime nieuwe weg zouden willen hebben. De orthogonale structuur is het gevolg van de uitgifte van gronden bij de aanleg van de weg.

Om deze weg te bekostigen zijn aan weerszijden de woeste gronden ontgonnen in regelmatige kavels van 100 roe (376m) breed. Binnen enkele jaren ontstonden er langs deze weg enkele buitenplaatsen, bijvoorbeeld het op Soester grondgebied gelegen Sterrenberg. Gaandeweg vestigden zich langs de Amersfoortseweg ook minder welgestelde lieden, die een stukje heide ontgonnen en er een schamel onderkomen bouwden.

In het begin van de jaren '70 van de vorige eeuw werd besloten het doorgaande verkeer uit de Rademakerstraat/Banningstraat te weren en over een nieuw noordelijker gelegen tracé de Amersfoortsestraat te leiden.

Oostelijke ontsluitingsweg

De regelmatige kavelstructuur van 100 roe breed is nog steeds goed te herkennen net als op een aantal plaatsen zogenaamde sorties langs de Amersfoortsestraat. De sorties dienden destijds om de heide aan weerszijden van de weg bereikbaar te houden. Ze waren ongeveer 40 m breed: eikenhakhout op de twee wallen met daartussen een eikenlaan. Veel sorties (ook in Soesterberg) zijn nog aanwezig als infrastructuur of erfgrans. In 2011 is dit in opdracht van de Provincie Utrecht onderzocht. Een van de sorties is gelegen ten oosten, direct naast het bedrijf Smink.

3.3 Bestaande situatie plangebied en omgeving

Het wijzigingsgebied omvat, gezien van de Amersfoortsestraat, de Verlengde Tempellaan met daarbij de toegangsweg naar het bedrijf Smink. Ook de gronden gelegen tussen de Verlengde Tempellaan en het bedrijventerrein van Smink zijn als wijzigingsgebied aangewezen. Het wijzigingsgebied loopt door tot aan de grens met de voormalige vliegbasis. Het wijzigingsgebied gaat langs de grens met de voormalige vliegbasis, over het terrein van het bedrijf Smink en het naastgelegen bos naar de Veldmaarschalk Montgomeryweg in Soesterberg Noord. Deze gronden bevatten de gebiedsaanduiding 'Wro-zone - wijzigingsgebied 6' die het mogelijk maakt de gronden te wijzigen in de bestemmingen 'Verkeer', 'Groen-Wijkgroen' en 'Bos'.

De enig bebouwing die aanwezig is op de locatie van de oostelijke ontsluitingsweg is het bedrijfsterrein van Smink. Om in de toekomst de oostelijke ontsluitingsweg mogelijk te maken, moet dan ook een deel van het bedrijf Smink verplaatst worden. Het wijzigingsplan maakt het namelijk mogelijk dat de oostelijke ontsluitingsweg over de gronden van het bedrijf Smink wordt aangelegd.

3.3.1 Verkeer

In het wijzigingsgebied wordt het bedrijf Smink thans ontsloten door de Verlengde Tempellaan. De Verlengde Tempellaan eindigt bij de entree van het bedrijf Smink. In het wijzigingsgebied zijn verder geen verkeersverbindingen aanwezig.

3.3.2 Natuur

Natura 2000-gebieden

Het gehele gebied van het wijzigingsplan maakt geen deel uit van een Natura 2000-gebied.

Hoofdgroenstructuur in het plangebied

In het groenstructuurplan 'Staalkaart in het groen' zijn de karakteristieken van het groen in het plangebied beschreven. Kenmerkend voor de Soesterberg is de lanenstructuur, die zijn ontstaan dankt aan de eerder genoemde verkaveling van de 17de eeuw. Voor een deel is deze structuur nog in stand gehouden. Elders is deze structuur niet meer (goed) herkenbaar. Zowel in het

groenstructuurplan als het Masterplan is aangegeven dat de structuren moeten worden hersteld en de hiaten opgevuld.

Natuur en ecologie

Natuurwaarden worden beschermd door een soorten- en een gebiedenbeleid. De beschermde soorten zijn niet geïnventariseerd voor het gehele plangebied. De bescherming van soorten is geregeld in de Flora- en faunawet (Ffw). De Ffw bevat verbodsbepalingen met betrekking tot het aantasten, verontrusten of verstoren van beschermde dier- en plantensoorten, hun nesten, holen en andere voortplantings- of vaste rust- en verblijfplaatsen. Bij elke ruimtelijke ingreep dient vooraf getoetst te worden of deze niet zal leiden tot overtreding van de verbodsbepalingen van de Ffw.

Het plangebied grenst aan en ligt gedeeltelijk in de gebieden die door de provincie Utrecht in de Provinciale Ruimtelijke Structuurvisie de status Ecologische Hoofdstructuur (EHS) hebben verkregen. Ruimtelijke ingrepen in de EHS zijn niet mogelijk, tenzij in een nader onderzoek is aangetoond dat de waarden van de EHS niet worden aangetast. Het plangebied bevat en grenst tevens aan bosgebieden. Bossen zijn beschermd door de Boswet. Voor eventuele ruimtelijke ingrepen betekent dit dat bos dat door de ingreep zou verdwijnen elders gecompenseerd moet worden.



Figuur 3: Ligging van het wijzigingsgebied naast en in EHS-gebied

3.3.3 Water

Grondwater

Soesterberg ligt hooggelegen en heeft een erg lage grondwaterstand.

Oppervlaktewater

Binnen het wijzigingsgebied is geen oppervlaktewater aanwezig (de grondwaterstand is relatief laag).

Afval- en regenwater

Regenwater, dat op onverharde gebieden is gevallen, wordt grotendeels afgevoerd op een natuurlijke manier, te weten via grondwaterstromen en verdamping via de grond, via de beplanting. Regenwater dat op verharde gebieden is gevallen, wordt afgevoerd via het rioolstelsel of geïnfiltreerd in de bodem. Infiltratie in de bodem is gezien de lage grondwaterstand een goede oplossing. De oude bebouwde gedeeltes van Soesterberg zijn voorzien van een gemengd stelsel. De recent bebouwde gedeeltes in de kern van Soesterberg zijn voorzien van een gescheiden stelsel. Bij een gemengd stelsel wordt regenwater van daken en van de verharding en afvalwater gemengd en wordt al het water afgevoerd naar de rioolwaterzuivering. Bij een gescheiden stelsel wordt regenwater van verhardingen en afvalwater in twee aparte stelsels ingezameld en getransporteerd.

Het afvalwater wordt naar een pompstation aan de zuidkant van de Rijksweg A28 geleid (buiten het plangebied) en van daaruit via een persleiding naar Soest.

3.3.4 Archeologie en monumenten

Binnen het wijzigingsgebied zijn geen monumenten en cultuurhistorische panden aanwezig. Het oostelijke deel van het wijzigingsplangebied heeft tussen de Amersfoortsestraat en de grens van de voormalige vliegbasis een lage archeologische verwachtingswaarde.

HOOFDSTUK 4 PLANBESCHRIJVING

4.1 Inleiding

In dit hoofdstuk wordt het plan voor de oostelijke ontsluitingsweg beschreven. De reden voor de aanleg van deze ontsluitingsweg is dat de N237, na de aanleg van de oostelijke en westelijke ontsluitingsweg, overkluisd gaat worden. Om gedurende en na de werkzaamheden van de overkluizing het bedrijventerrein Soesterberg Noord te kunnen bereiken, worden twee ontsluitingswegen aangelegd. Waarvan de oostelijke ontsluitingsweg er één van is.

Het nieuwbouwplan is opgesteld met inachtneming van de voor het toepassen van de wijzigingsbevoegdheid opgestelde regels (zie paragraaf 1.3). in dit hoofdstuk en in hoofdstuk 5 is beschreven op welke wijze aan die regels wordt voldaan.

4.2 Uitgangspunten

In het bestemmingsplan Soesterberg zijn verschillende wijzigingsbevoegdheden opgenomen. Voor de oostelijke ontsluitingsweg is het volgende opgenomen: *"Voor het ontsluiten van Soesterberg Noord worden twee nieuwe ontsluitingswegen aangelegd. De westelijke gaat over het grondgebied van de gemeente Zeist en sluit op de Sterrenbergweg. Voor de oostelijke verbindingsweg wordt wijzigingsbevoegdheid 6 opgenomen in het bestemmingsplan. Deze verbindingsweg loopt van de Tammerrotonde (Amersfoortsestraat) en komt uit op de Veldmaarschalk Montgomeryweg."*

Voor het aanleggen van de oostelijke ontsluitingsweg dient een deel van het bedrijf Smink verplaatst te worden. Zo zal een deel van het bedrijfsterrein aan de noordkant verplaatst naar de oostkant van het bestaande bedrijfsterre (in de toekomst dan direct grenzend aan het oostelijke ontsluitingsweg). Dit nieuw te ontwikkelen bedrijfsterrein is in het bestemmingsplan Soesterberg bestemd als 'Bos' maar zal dus op korte termijn gewijzigd worden in de bestemming 'Bedrijf'. Voor deze wijziging naar de bestemming 'Bedrijf' zal een aparte procedure opgestart worden.

4.3 Verkeer

De nieuwe ontsluitingsweg zal bestaan uit twee rijstroken en is gecategoriseerd als een erftoegangsweg buiten de bebouwde kom, alwaar een maximumsnelheid geldt van 60km/uur. Ten behoeve van een goede afwikkeling van het gemotoriseerd verkeer naar het bedrijf Smink is op de ontsluitingsweg voorzien in een opstelstrook voor linksafslaand verkeer. Een inrichtingsplan van de aan te leggen oostelijke ontsluitingsweg is als bijlage bij de plantoelichting opgenomen.

Ontsluiting langzaam verkeer

Op de oostelijke ontsluiting is langzaam verkeer niet toegestaan. Verkeer van en naar Soesterberg Noord wordt afgewikkeld via het verplicht (brom)fietspad (noordzijde) langs de N237 Amersfoortsestraat, of via het fietspad (zuidzijde), Banningstraat en de ongelijkvloerse kruising van de Veldmaarschalk Montgomeryweg over de N237. Het bedrijf Smink wordt voor wat betreft het langzaam verkeer ontsloten met een separate voorziening vanaf de rotonde N237.

4.4 Groen

De aanleg van de oostelijke ontsluitingsweg heeft tot gevolg dat een aantal bomen niet behouden kan worden omdat deze op het tracé van de oostelijke ontsluitingsweg staan. Er is geen bomen effectanalyse uitgevoerd maar een bomeninventarisatie. Uit deze inventarisatie is gebleken welke bomen voor de aanleg van de oostelijke ontsluitingsweg gekapt dienen te worden. Uit deze inventarisatie bleek er een bomengroep (een oude houtwal bestaande uit eiken dat onderdeel is van de sortie) te staan. Gezien het feit dat voor dit traject van de oostelijke ontsluiting met aanpassingen van het terrein van Smink geen alternatief is waarbij deze bomen behouden kunnen blijven, is ervoor gekozen geen bomeneffect analyse uit te voeren. Voor de bomengroep (de oude houtwal bestaande uit eiken dat onderdeel is van de sortie) is op 17 januari 2014 een kapvergunning door de gemeente Soest verleend.

4.5 Water

Binnen het wijzigingsgebied wordt geen oppervlaktewater gerealiseerd. Het regenwater wordt door middel van infiltratieputten verzameld en geïnfiltreerd in de bodem.

HOOFDSTUK 5 RESULTATEN ONDERZOEKEN

5.1 Inleiding

In dit hoofdstuk wordt de milieuaspecten besproken, die relevant zijn voor het wijzigingsplan. Het betreft dan met name de onderdelen geluid, bodemkwaliteit en natuur. Afhankelijk van de uitwerking van de verschillende gebieden moet milieuonderzoek worden uitgevoerd om te bepalen of er en zo ja welke milieuhygiënische belemmeringen binnen dit wijzigingsplan aanwezig zijn. Bestaande milieuhinder, zoals geluidhinder van bestaande wegen, kan in beginsel niet via het wijzigingsplan worden verminderd, voor zolang de bestaande situatie wordt gehandhaafd. In het wijzigingsplan wordt nagestreefd dat de oostelijke ontsluiting past binnen de (ruimtelijk relevante) milieunormen.

De milieuaspecten staan dit wijzigingsplan niet in de weg. Het plan voldoet uit het oogpunt van milieu aan de eisen van een goede ruimtelijke ordening. Ook wordt ingegaan op de onderdelen als bijvoorbeeld water, luchtkwaliteit en archeologie.

5.2 Milieuaspecten

5.2.1 Milieueffectrapportage

In dit wijzigingsplan worden geen activiteiten uit de bijlage C en D van het Besluit milieueffectrapportage mogelijk gemaakt, die aanleiding geven een m.e.r.-beoordeling of een plan- of projectMER (MER staat voor Milieueffectrapportage) op te stellen. Verder ligt in of in de omgeving van het plangebied geen Natura-2000 gebied. Met de uitvoering van het wijzigingsplan is het derhalve ook niet noodzakelijk om een passende beoordeling (planMER) in het kader van de Europese Habitatrichtlijn op te stellen.

Conclusie

Een m.e.r.-beoordeling of een plan- of projectMER is niet noodzakelijk voor dit wijzigingsplan. Voor dit onderdeel is ruimtelijk aanvaardbaar in het wijzigingsplan.

5.2.2 Bodem

Algemeen

Besluit ruimtelijke ordening

Volgens het Besluit ruimtelijke ordening zullen burgemeester en wethouders in verband met de uitvoerbaarheid van het plan onder meer een onderzoek verrichten naar de bodemgesteldheid in het plangebied. Bij functiewijzigingen dient te worden bekeken of de bodemkwaliteit voldoende is voor de betreffende functiewijziging. Nieuwe bestemmingen dienen bij voorkeur op schone gronden te worden gerealiseerd.

Wet bodembescherming

De Wet bodembescherming (Wbb) bevat de voorwaarden, die kunnen en worden verbonden aan het verrichten van handelingen in of op de bodem. Primair komt bescherming en sanering in de wet aan bod. De wet heeft betrekking op zowel landbodems als waterbodems. De Wbb geeft aan wanneer er sprake is van een geval van ernstige bodemverontreiniging en of er dan ook gesaneerd moet worden. De hoeveelheid grond dan wel grondwater (beide in m³) en de mate van vervuiling, gemiddeld boven de interventiewaarde, zijn de criteria voor een geval van ernstige bodemverontreiniging. De interventiewaarde is de waarde, waarboven er risico's zijn voor mens, flora en fauna. De urgentie, de noodzaak om te saneren, hangt hiervan af maar ook van de mate van verspreiding van de bodemverontreiniging.

Voor gevallen van ernstige bodemverontreiniging is er bij niet gewijzigd grondgebruik soms geen noodzaak tot saneren. Voorbeelden zijn voormalige stortplaatsen en kleine verontreinigingen in het diepere grondwater. De gevallen van ernstige bodemverontreinigingen zijn, ook voor de gemeente Soest, door de Provincie Utrecht in beeld gebracht. In enkele gevallen is in een beschikking Wbb aangegeven wat er met het geval van ernstige bodemverontreiniging zou moeten gebeuren.

Situatie in het plangebied

In 2013 is voor het nieuwe wegtracé (behoudens het bedrijfsdeel van Smink) een bodemonderzoek door Aveco de Bondt uitgevoerd (bijgevoegd als 'bijlage 2 Rapport bodemonderzoek'). Gebleken is dat het meest westelijk deel van het tracé (bosgebied) geen vervuiling kent. De bovenste bodemlaag voor het oostelijk deel van het wegtracé is een puinlaag van ongeveer 25 cm dikte. Deze verhardingslaag zal worden verwijderd door Smink met

inachtneming van de mogelijke bepalingen van de Wbb. Uit proefsleuven is overigens gebleken dat de onderliggende laag niet geroerd is. De contouren van de voormalige stortplaats strekken zich ook net zo ver uit. De bodemkwaliteit van de onderliggende laag is nog niet bepaald omdat de puinlaag bemonstering bemoeilijkt. Verder is voor de aanleg van de nieuwe weg verwijdering van een deel van de grondwal nodig. Uit de eerste resultaten blijkt dat deze grondwal deels vervuild is mogelijk met stortmateriaal. Deze grondwal ligt niet op de voormalige stortplaats. Smink zal de grondwal voor zover nodig afgraven.

Voor aanvang van de civiele werkzaamheden zal er aanvullend bodemonderzoek plaatsvinden.

Met het bedrijf Smink is afgesproken dat zij de grond voor het wegtracé op hun perceel bouwrijp aanleveren zodat de gemeente direct met de aanleg van de oostelijke ontsluitingsweg kan beginnen. Smink is verantwoordelijk voor de afvoer van de grond en de naleving van de bepalingen van de Wet bodembescherming. Aan Smink zal gevraagd worden hoe hij de grond, conform het Besluit bodemkwaliteit, heeft afgevoerd.

De kosten zijn in een anterieure overeenkomst, tussen de gemeente en Smink, opgenomen. Vergoeding aan Smink voor de te maken kosten maken onderdeel uit van de koopsom met een bijdrage in de schadeloosstelling van de te sluiten aan- en verkoopovereenkomst. Smink is verantwoordelijk voor de afvoer van de grond en de naleving van de bepalingen van de Wet bodembescherming.

De vrijgekomen grond van het wegtracé dat legt op het perceel van de gemeente wordt afgevoerd conform het Besluit bodemkwaliteit door de aannemer.

Conclusie

De bodemkwaliteit binnen het wijzigingsgebied is geschikt voor de aanleg van de oostelijke ontsluitingsweg. Het eventueel verplaatsen van grond buiten het plangebied valt onder de regelgeving van het Besluit bodemkwaliteit. Dit onderdeel is ruimtelijk aanvaardbaar in het wijzigingsplan.

5.2.3 Milieuzonering

Het wijzigingsplan betreft de aanleg van de oostelijke ontsluitingsweg. Milieuzoneringen in relatie tot bedrijven zijn hier niet van toepassing.

Conclusie

Er zijn geen belemmeringen vanuit het aspect milieuzonering voor de uitvoering van het wijzigingsplan. Dit onderdeel is ruimtelijk aanvaardbaar in het wijzigingsplan.

5.2.4 Geluid

Algemeen

De basis voor de ruimtelijke afweging van geluid zijn de Wet geluidhinder (Wgh) en de Luchtvaartwet. Bij vaststelling van een bestemmingsplan komen in de volgende gevallen de regels van deze wetten aan de orde:

- het bestemmen van gronden voor nieuwe geluidsgevoelige objecten (b.v. woningen en onderwijsgebouwen) binnen zones langs (spoor-)wegen, zones rondom industrieterreinen en zones rondom luchtvaartterreinen;
- het bestemmen van gronden voor de aanleg van nieuwe, dan wel reconstructie van gezoneerde (spoor-) wegen;
- het bestemmen van gronden voor (nieuwe) industrieterreinen waar zich grote lawaaimakers kunnen vestigen;
- herziening van zonegrenzen van industrieterreinen en luchtvaartterreinen.

De geluidbelasting op de gevels van nieuwe geluidsgevoelige bestemmingen mag in principe niet meer bedragen dan de voorkeurgrenswaarde. Indien de geluidbelasting op de gevel hoger is dan de voorkeurgrenswaarde kan onder bepaalde voorwaarden een verzoek worden gedaan tot vaststelling van hogere waarden. Hierbij mag de geluidsbelasting de uiterste grenswaarde echter niet overschrijden. De voorkeurgrenswaarde en uiterste grenswaarde voor nieuwe geluidsgevoelige bestemmingen kunnen per geluidsbron verschillen.

Om voor vaststelling van een hogere grenswaarde in aanmerking te kunnen komen, dient aan de volgende wettelijke eis te worden voldaan: het dient om een situatie te gaan waarbij het treffen van maatregelen om het verwachte geluidsniveau terug te brengen tot de voorkeurgrenswaarde onvoldoende doeltreffend is, dan wel op overwegende bezwaren van stedenbouwkundige, verkeerskundige, landschappelijke of financiële aard stuit.

Situatie in het plangebied

Verkeerslawaaï

In opdracht van de gemeente Soest is in het kader van de nieuw aan te leggen oostelijke ontsluitingsweg door Caubergh-Huygen in 2013 een onderzoek (bijgevoegd als 'bijlage 3 Akoestisch onderzoek Oostelijke ontsluiting') uitgevoerd naar de optredende geluidbelastingen ter plaatse van de binnen de wettelijke zone van deze weg gelegen woningen.

De hoogst optredende geluidbelasting L_{den} als gevolg van het wegverkeer op de nieuw aan te leggen oostelijke ontsluitingsweg op de bestaande woningen is 48 dB ter plaatse van de woningen Veldmaarschalk Montgomeryweg 65. De voorkeursgrenswaarde van 48 dB uit de Wet geluidhinder wordt niet overschreden.

Verder blijkt dat de gecumuleerde geluidbelasting op de gevels van de bestaande woningen in grote mate wordt veroorzaakt door de reeds aanwezige wegen.

Voor meerdere woningen aan de Montgomeryweg betekent de aanleg van de oostelijke ontsluitingsweg een verlaging van de geluidbelasting omdat er minder verkeer over de Montgomeryweg wordt verwacht. Er zijn ook woningen waar een verhoging van de geluidbelasting wordt verwacht. Deze wordt veroorzaakt door verkeer over andere wegen dan de nieuw aan te leggen oostelijke ontsluitingsweg.

De gecumuleerde geluidbelasting wordt verkregen door de geluidbelasting ten gevolge van de Oostelijke ontsluiting en de geluidbelastingen van de andere wegen in de omgeving energetisch bij elkaar op te tellen. De hoogte van de gecumuleerde geluidbelasting wordt bepaald door de hogere geluidbelastingen. In deze berekening is de belasting van de N237 maatgevend en aldus niet de geluidbelasting van de Oostelijke ontsluiting.

Luchtverkeerslawaaï

Rondom vliegbasis Soesterberg bevond zich een geluidzone op grond van de Luchtvaartwet. Deze zone en de aanwijzing tot militair vliegveld zijn op 28 oktober 2011 opgeheven door het ministerie van Defensie. Het zweefvliegveldterrein, dat nog op het voormalige vliegveld is gesitueerd, heeft geen invloed op het wijzigingsgebied.

Conclusie

Uit het onderzoek blijkt dat de voorkeursgrenswaarde van 48 dB uit de Wet geluidhinder niet wordt overschreden. Voor meerdere woningen aan de Montgomeryweg betekent de aanleg van de oostelijke ontsluitingsweg een verlaging van de geluidbelasting omdat er minder verkeer over de Montgomeryweg wordt verwacht. Het aspect geluid is dan ook ruimtelijk aanvaardbaar,

5.2.5 Geur

Algemeen

Het algemeen uitgangspunt van het geurbeleid is het zoveel mogelijk beperken van geurhinder en het voorkomen van nieuwe hinder. Dit uitgangspunt vormt samen met het toepassen van Beste Beschikbare Technieken (BBT) de kern van het geurbeleid. Onderdeel van het geurbeleid is, dat de lokale overheden de uiteindelijke lokale afweging moeten maken, zodat zij rekening kunnen houden met alle relevante belangen om tot een duurzame kwaliteit van de leefomgeving te komen. Het geurbeleid bestaat uit de volgende beleidslijnen:

- als er geen hinder is, zijn maatregelen niet nodig;
 - als er wel hinder is, worden maatregelen op basis van BBT afgeleid;
 - voor bepaalde branches is het hinderniveau bepaald en in een bijzondere regeling vastgelegd;
 - de mate van hinder, die nog acceptabel is, wordt vastgesteld door het bevoegd gezag;
- het landelijk geurbeleid is opgenomen in de NeR (Nederlandse emissierichtlijn lucht).

Situatie in het plangebied

In het wijzigingsplan wordt de oostelijke ontsluiting mogelijk gemaakt. Er is geen geurhinder en maatregelen zijn dan ook niet nodig.

Conclusie

Het aspect geurhinder vormt geen belemmering voor de ontwikkelingen die mogelijk worden gemaakt in dit wijzigingsplan en dit aspect is dan ook ruimtelijk aanvaardbaar.

5.2.6 Luchtkwaliteit

Algemeen

Sinds 15 november 2007 staan de hoofdlijnen voor regelgeving voor luchtkwaliteitseisen beschreven in hoofdstuk 5 van de Wet milieubeheer (Wm). Het verkeer langs drukke wegen

bewerkstelligt overschrijdingen van grenswaarden (concentraties) voor fijnstof (PM10) en stikstofdioxide (NO2). Aspecten van de nieuwe regelgeving op grond van de Wm worden in afzonderlijke uitvoeringsregelingen uitgewerkt.

De belangrijkste zijn:

- Besluit niet in betekenende mate bijdragen (luchtkwaliteitseisen), verder te noemen 'Besluit NIBM';
- Regeling niet in betekenende mate bijdragen (luchtkwaliteitseisen), verder te noemen 'Regeling NIBM' en
- Besluit gevoelige bestemmingen.

Het Besluit NIBM legt vast wanneer een project met ruimtelijke gevolgen niet in betekenende mate bijdraagt aan de concentratie van een bepaalde stof. Hiervan is sprake als aannemelijk is, dat het project een toename van de concentratie veroorzaakt van maximaal 3%. De 3% grens is gedefinieerd als 3% van de grenswaarde voor de jaargemiddelde concentratie van fijn stof (PM10) of stikstofdioxide (NO2). Deze grenswaarde is gesteld op 40 µg/m3. Dit komt overeen met 1,2 microgram/m3 voor zowel PM10 als NO2.

In de Regeling NIBM is onder andere voor kantoren en woningen aangegeven bij welke eenheden/aantallen de 3%-grens wordt overschreden en er luchtkwaliteitberekeningen dan wel luchtkwaliteitonderzoek nodig is. Voor woningen is in de Regeling NIBM is het maximale aantal van 1.500 nieuwe woningen gesteld uitgaande van de 3%-grens. Als de 3%-grens niet wordt overschreden dan hoeft geen verdere toetsing aan grenswaarden plaats te vinden en hoeft er geen onderzoek (berekeningen) te worden uitgevoerd.

Het Besluit gevoelige bestemmingen is gericht op bescherming van mensen met een verhoogde gevoeligheid voor fijn stof en stikstofdioxide, met name kinderen, ouderen en zieken. Daartoe voorziet het besluit in zones waarbinnen luchtkwaliteitsonderzoek nodig is: 300 meter aan weerszijden van rijkswegen en 50 meter langs provinciale wegen, in beide gevallen gemeten vanaf de rand van de weg. De volgende gebouwen met de bijbehorende terreinen zijn aangemerkt als gevoelige bestemming: scholen, kinderdagverblijven, en verzorgings-, verpleeg- en bejaardentehuizen. Het besluit ziet zowel op nieuwbouw als uitbreiding van gevoelige bestemmingen alsmede op de functiewijziging van bestaande gebouwen naar een gevoelige bestemming.

Situatie in het plangebied

Er worden in dit wijzigingsplan geen gevoelige bestemmingen (bijvoorbeeld bejaardentehuizen en kinderdagverblijven) binnen de zones van de provinciale wegen en de A28 in dit plan mogelijk gemaakt. Aanvullend onderzoek naar luchtkwaliteit is niet nodig omdat de aanleg van de oostelijke ontsluitingsweg mogelijk wordt gemaakt en onder de norm van de Regeling NIBM blijft.

De modeldoorrekening laat een etmaalintensiteit zien van 2.500 motorvoertuigen in 2020 (2.653 in 2023). Dit zijn zeer acceptabele waarden voor een weg met een ontsluitende functie. Dit zijn acceptabele waarden aangezien de oostelijke ontsluitingsweg in het buitengebied ligt. Formeel is de oostelijke ontsluitingsweg gecategoriseerd als een erftoegangsweg buiten de bebouwde kom, met een maximumsnelheid van 60km/u. Voor deze wegcategorie wordt een maximale etmaalintensiteit van 6.000 motorvoertuigen acceptabel geacht.

De nieuwe weg zal naar verwachting in het jaar 2023 een etmaalintensiteit van 2.653 motorvoertuigen hebben. Dit aantal voertuigen leidt niet tot significante verhogingen van de concentraties stikstofdioxiden en fijn stof op het terrein van de voormalige vliegbasis. Dit wordt gemotiveerd door een verband te leggen met het Besluit niet in betekende mate bijdragen (Nibm). Dit besluit en de bijbehorende Regeling Nibm geven aan wanneer een bijdrage significant is (meer dan 3%-toename vervuulende stoffen).

In de Regeling Nibm is onder andere aangegeven dat voor een verkeersweg voor een nieuwe woonwijk (minder dan 1.500 woningen bij één ontsluitingsweg) de verslechtering van luchtkwaliteit minder is dan 3% en dus niet significant.

Over zo'n ontsluitingsweg zouden dan, als uitgegaan wordt van 7 autobewegingen per woning per dag, 10.500 motorvoertuigen per etmaal rijden. De verkeerstroom op het tracé is dus aanzienlijk minder dan het aantal van 10.500 motorvoertuigen. Een berekening voor de luchtkwaliteit is niet nodig en er is tegemoet gekomen aan artikel 5.16 van de Wet milieubeheer.

Verder moet beseft worden dat in de huidige situatie het bedrijf van Smink ook milieueffecten o.a. stofhinder heeft op het terrein van de vliegbasis. Deze effecten zullen verminderen omdat de afstand door herinrichting van het bedrijfsterrein, tot de voormalige vliegbasis groter wordt.

Conclusie

In het plangebied bevinden zich geen belemmeringen in het kader van de luchtkwaliteit en is dan ook ruimtelijk aanvaardbaar.

5.2.7 Externe veiligheid

Algemeen

Bij ruimtelijke plannen dient ten aanzien van externe veiligheid naar verschillende aspecten te worden gekeken, namelijk:

- bedrijven waar activiteiten plaatsvinden die gevolgen hebben voor de externe veiligheid;
- vervoer van gevaarlijke stoffen over wegen, spoor, water of leidingen.

Voor zowel bedrijvigheid als vervoer van gevaarlijke stoffen zijn twee aspecten van belang, te weten het plaatsgebonden risico en het groepsrisico.

Het plaatsgebonden risico (PR) is de kans per jaar, dat een persoon dodelijk wordt getroffen door een ongeval, indien hij zich onafgebroken en onbeschermd op een bepaalde plaats zou bevinden. Onafgebroken wil zeggen 24 uur per dag gedurende het gehele jaar. Het PR wordt weergegeven met risicocontouren rondom een inrichting dan wel infrastructuur. Voor het plaatsgebonden risico geldt in het algemeen een grenswaarde voor kwetsbare objecten en een richtwaarde voor beperkt kwetsbare objecten). De grenswaarde en richtwaarde voor het plaatsgebonden risico wordt voor nieuwe (beperkt) kwetsbare objecten gesteld op een niveau van 10^{-6} per jaar. Binnen de 10^{-6} -contour mogen dan ook geen kwetsbare functies mogelijk gemaakt. Grenswaarden moeten in acht worden genomen, van richtwaarden kan uitsluitend om gewichtige redenen worden afgeweken. Voorbeelden van kwetsbare objecten zijn in het algemeen woningen, ziekenhuizen en gebouwen waarin doorgaans grote aantallen personen gedurende een groot gedeelte van de dag aanwezig zijn.

Het groepsrisico (GR) drukt de kans per jaar uit, dat een groep mensen van minimaal een bepaalde omvang overlijdt als direct gevolg van een ongeval in een inrichting waarbij gevaarlijke stoffen betrokken zijn. De normen voor het GR hebben een oriënterende waarde (inspanningsverplichting). Indien de oriënterende waarde voor het groepsrisico wordt overschreden, legt dit in het algemeen ook ruimtelijke beperkingen op aan een gebied buiten de 10^{-6} -contour (PR).

Risicovolle inrichtingen

Op 27 oktober 2004 is het "Besluit externe veiligheid inrichtingen" (Bevi) in werking getreden. In dit besluit zijn de normen voor het plaatsgebonden risico en de doorwerking daarvan op het gebied van de ruimtelijke planvorming en bij de vergunningverlening op grond van de Wet milieubeheer verankerd, voor zover de risico's voor de omgeving worden veroorzaakt door inrichtingen.

Voor het PR geldt volgens het Bevi een grenswaarde voor kwetsbare objecten en een richtwaarde voor beperkt kwetsbare objecten op een niveau van 10^{-6} per jaar. Daarnaast bevat het Bevi een verantwoordingsplicht ten aanzien van het GR rondom deze inrichtingen.

De norm van 10^{-6} per jaar betekent dat de kans op een dodelijke situatie door een ongeval met gevaarlijke stoffen op een te bebouwen plek maximaal één op de miljoen per jaar mag zijn.

Vervoer gevaarlijke stoffen

Voor het vervoer van gevaarlijke stoffen is in augustus 2004 de Circulaire risiconormering vervoer gevaarlijke stoffen gepubliceerd. In deze circulaire is het externe veiligheidsbeleid voor het vervoer van gevaarlijke stoffen opgenomen (PR en GR).

In nieuwe situaties geldt voor het PR een grenswaarde voor kwetsbare objecten en een richtwaarde voor beperkt kwetsbare objecten op een niveau van 10^{-6} per jaar. Uit de circulaire blijkt, dat op meer dan 200 meter afstand vanaf de route het aspect externe veiligheid geen beperkingen oplegt aan het ruimtegebruik. Uit de circulaire blijkt voorts, dat bij het vervoer van gevaarlijke stoffen beargumenteerd van de grenswaarde, richtwaarde en oriënterende waarde mag worden afgeweken.

De oriëntatiewaarde voor het groepsrisico bij het vervoer van gevaarlijke stoffen is per transportsegment gemeten per kilometer en per jaar:

- 10^{-4} voor een ongeval met ten minste 10 dodelijke slachtoffers;
- 10^{-6} voor een ongeval met ten minste 100 dodelijke slachtoffers;
- 10^{-8} voor een ongeval met ten minste 1.000 dodelijke slachtoffers.

In 2012 zal het Besluit transportroutes externe veiligheid de genoemde circulaire vervangen.

Buisleidingen

Het beleid voor ondergrondse buisleidingen waardoor gevaarlijke stoffen worden vervoerd valt per 1 januari 2011 onder het Besluit externe veiligheid buisleidingen (Bevb). Dit besluit vervangt de

circulaires “Zonering langs hogedruk aardgasleidingen” (1984) en “Voorschriften zonering langs transportleidingen voor brandbare vloeistoffen van de K1-, K2- en K3 categorie” (1991). Het Bevb gaat uit van de systematiek zoals die in het Besluit externe veiligheid inrichtingen (Bevi) wordt toegepast. Dit betekent, dat in het Bevb geen sprake meer is van bebouwings- en toetsingsafstanden, zoals deze werden voorgeschreven in de bovengenoemde circulaire, maar dat het Bevb uitgaat van grens- en richtwaarden voor het plaatsgebonden risico (PR) en een verantwoordingsplicht voor het groepsrisico (GR). Daarnaast voorziet het Bevb voor buisleidingen in een zogenoemde belemmeringenstrook van minimaal 5 meter aan weerszijden van de buisleiding, gemeten vanuit het hart van de buisleiding. Voor leidingen voor aardgas met een druk tussen 1600 en 4000 kPa (40 Bar) geldt een belemmeringenstrook van tenminste 4 meter. Op deze belemmeringenstrook is dan een omgevingsvergunningstelsel voor werken en werkzaamheden van toepassing. Het gaat dan om werken en werkzaamheden, die van invloed kunnen zijn op de integriteit en werking van de leiding aan kunnen tasten. Een uitzondering hierop vormen graafwerkzaamheden, die vallen onder de Wet informatie uitwisseling ondergrondse netten. Binnen de belemmeringenstrook is ook geen bebouwing toegestaan behoudens een afwijking met omgevingsvergunning van het bevoegd gezag. Dit bouwverbod is nodig voor het onderhoud van de buisleiding. Een afwijking kan worden toegestaan, voor zover de veiligheid met betrekking tot de in de belemmeringenstrook gelegen buisleiding niet wordt geschaad en geen kwetsbaar object wordt toegepast.

Situatie in het plangebied

Het Servicebureau|gemeenten heeft in opdracht van de gemeente Soest een onderzoek Externe veiligheid voor het bestemmingsplan Soesterberg uitgevoerd. Dit rapport is als bijlage 4 (Externe veiligheid bestemmingsplan Soesterberg) toegevoegd.

Risicovolle inrichtingen

Vanwege de verkoop van LPG valt tankstation BP Vliegddorp onder de werkingssfeer van het Besluit externe veiligheid inrichtingen (Bevi). Per besluit van 13 mei 2008 is de doorzet aan LPG beperkt tot maximaal 1000 m³ per jaar. Binnen de contour van 45 meter rondom het vulpunt zijn geen kwetsbare of beperkt kwetsbare objecten gelegen. Hiermee is het plaatsgebonden risico vanwege het LPG tankstation geen belemmering voor het wijzigingsplan.

Met behulp van Safeti versie 6.54 is conform de aanbeveling een kwantitatieve risicoanalyse gemaakt. Conform de Handleiding risicoberekeningen Bevi is bij bovengrondse tanks, in tegenstelling tot ondergrondse tanks, het scenario “BLEVE (boiling liquid vapour explosion)” mogelijk. Hiertoe wordt bij de modellering het veld “ignore fireball risks” uitgelaten. Bevolking is met behulp van de populatortool van de risicokaart tot de grens van het invloedsgebied (150 m) bepaald. De directe omgeving is relatief dunbevolkt, zodat een laag groepsrisico wordt verwacht.

Vervoer van gevaarlijke stoffen

Plaatsgebonden risico

Conform de vuistregels waarnaar wordt verwezen in de Circulaire Risiconormering vervoer gevaarlijke stoffen zijn meer dan 6500 LPG tankwagens (GF3) benodigd om een 10⁻⁶-risicocontour te hebben. Uit de vuistregels kan worden geconcludeerd dat de A28, de N237 en de N413 bij Soesterberg geen 10⁻⁶ risicocontour heeft voor het plaatsgebonden risico aangezien er minder dan 4700 LPG tankwagens per jaar langskomen

Groepsrisico

Aangezien het groepsrisico m.b.t. de A28 niet verder toeneemt en de oriënterende waarde niet wordt overschreden is het groepsrisico formeel geen probleem voor de externe veiligheid.

Route gevaarlijke stoffen

De gemeente Soest heeft een route voor het transport van gevaarlijke stoffen vastgesteld. Zowel het hoofdwegennet als de grote vaarwegen zijn opengesteld voor alle vervoer van gevaarlijke stoffen. Voor het wijzigingsplan is met name transport over de N237 relevant. Uit de berekeningen in het rapport blijkt dat het plaatsgebonden risico en groepsrisico geen belemmering vormen voor het bestemmingsplan.

Buisleidingen

Uit de risicokaart blijkt dat ten westen van het plangebied een hogedruk aardgasleiding aanwezig is. Deze buisleiding ligt op een afstand van meer dan 900 meter vanaf de rand van het plangebied. Gezien deze afstand wordt geconcludeerd dat het bestemmingsplan niet binnen het invloedsgebied van de betreffende buisleiding ligt. Hiermee is de buisleiding niet relevant voor het plangebied.

Hoogspanningslijnen en zendmasten

De zones rond het bovengrondse hoogspanningsnet zijn door het RIVM vastgelegd in de Netkaart. Deze Netkaart bevat de breedte van de indicatieve zone. Indien de indicatieve zone een bestemmingsplan overlapt moet nader onderzoek plaatsvinden. Uit de Netkaart blijkt dat ten noorden van Soesterberg de hoogspanningslijn Lageweide-Soest is gelegen. De indicatieve zone (2 keer 80 meter) van deze hoogspanningslijn ligt ruim buiten het plangebied.

Conclusie

Zowel vanuit het plaatsgebonden risico als vanwege het groepsrisico van het tankstation, de A28 en vastgestelde wegen voor het transport van gevaarlijke stoffen zijn er geen beperkingen voor het plangebied. Overige inrichtingen, buisleidingen, transportroutes voor gevaarlijke stoffen of hoogspanningslijnen geven tevens geen belemmering voor het wijzigingsplan. Externe veiligheid is dan ook ruimtelijk aanvaardbaar voor de uitvoering van dit wijzigingsplan.

5.3 Water

5.3.1 Watertoets

Algemeen

Bij ruimtelijke plannen geldt vanaf 1 november 2003 de wettelijke verplichting van een waterparagraaf/watertoets. De watertoets is één van de pijlers van het Waterbeleid voor de 21e eeuw, waarin aan water een meesturende rol in de ruimtelijke ordening is toegekend. Met de watertoets wordt beoogd waterbeheerders vroegtijdig in het ruimtelijke ordeningsproces te betrekken. De watertoets betreft het hele proces van informeren, adviseren, afwegen en beoordelen van waterhuishoudkundige aspecten in ruimtelijke plannen en besluiten. Het doel van een waterparagraaf is een samenhangend beeld te geven van de wijze waarop in het plan rekening is gehouden met duurzaam waterbeheer en de gevolgen van het plan voor de waterhuishouding. Het voorkomen van negatieve effecten op de waterhuishouding staat bij de watertoets voorop. Dan pas komen inrichtingsmaatregelen en compensatie in beeld. Het Waterschap Vallei en Veluwe heeft in een mail van 31 oktober 2013 aangegeven geen opmerkingen te hebben over dit wijzigingsplan. Deze mail is als bijlage 7 aan de bijlagen toegevoegd.

5.3.2 Waterkwantiteit en -kwaliteit

Binnen het wijzigingsgebied is geen oppervlaktewater aanwezig. De grondwaterstand bevindt zich ver onder het maaiveld.

Situatie in het plangebied

Binnen het wijzigingsgebied wordt de aanleg van de oostelijke ontsluitingsweg mogelijk gemaakt. In het wijzigingsgebied is het aspect afvalwater niet van belang omdat er geen afvalwater geproduceerd wordt.

Bij de aanleg van de oostelijke ontsluitingsweg zal met de volgende zaken rekening dienen te worden gehouden:

- Grondwater
Door de ontwikkeling van het wijzigingsgebied zal er geen verandering optreden in het plangebied met betrekking tot de grondwaterstand.
- Oppervlaktewater
Binnen het wijzigingsgebied wordt geen oppervlaktewater gerealiseerd.
- Regenwater
Bij nieuwbouw en uitbreidingen moet regenwater geïnfiltreerd worden. Het regenwater van de ontsluitingsweg loopt de bodem in door de goed te infiltreren zandgrond.

Het bedrijf Smink vangt nu het regenwater (dat valt op de afgedekte stortplaats) zelf op. Enerzijds omdat het bedrijf firma dat water nodig heeft voor het nat houden van puin en anderzijds omdat het een bedrijventerrein is met een relatief hoge kans op verontreinigde stoffen op maaiveld. Het regenwater van het wegtracé wordt apart van het terrein van Smink opgevangen.

Verder zal met de Provincie Utrecht worden afgestemd of het afspoelende regenwater van de oostelijke ontsluitingsweg (gelegen op de stortplaats) kan worden geïnfiltreerd in de bodem of dat het moet worden geleid naar infiltratievoorzieningen buiten de stortplaats. De infiltratie zal plaatsvinden via goten en kolken in de bermen van de oostelijke ontsluiting (gemeentegrond) buiten de voormalige stortplaats. De stortplaats moest destijds in de negentiger jaren afgedekt worden omdat het bedrijf Tammer (voorganger van het bedrijf Smink) destijds afval verwerkte en dat moest op een vloestofdichte voorziening geschieden.

Een deel van de stortplaats (op de voormalige vliegbasis) is niet afgedekt omdat dat niet bij de bedrijfsvoering van het bedrijf Smink hoort. Regenwater infiltreert daar in de bodem.



Figuur 4: In het roze is de voormalige stortplaats aangegeven

Conclusie

Het wijzigingsplan is voorgelegd aan het Waterschap Eem en Vallei. Zij hebben te kennen gegeven dat ze kunnen instemmen met de opzet en inhoud van de watertoets. Water vormt geen belemmering voor dit wijzigingsplan en is dan ook ruimtelijk aanvaardbaar in dit wijzigingsplan.

5.4 Natuur

Algemeen

Bij het opstellen van ruimtelijke plannen is het noodzakelijk te onderzoeken of en zo ja, in hoeverre de plannen ten koste gaan van de (aanwezige) flora en fauna. Met betrekking tot de flora- en faunawet wordt onderscheid gemaakt in de 'toets in het kader van gebiedsbescherming' en de 'toets in het kader van soortenbescherming'.

Indien sprake is van een specifieke ontwikkeling, waarin ter plaatse ook onderzoek is verricht naar de aanwezige bomen (de zogenaamde BEA, bomen effectanalyse) worden de resultaten van de onderzoeken hier vermeld.

5.4.1 Soortenbescherming

De toets in het kader van de soortenbescherming is geregeld in de Flora- en faunawet (Ffw). De Ffw bevat verbodsbepalingen met betrekking tot het aantasten, verontrusten of verstoren van beschermde dier- en plantensoorten, hun nesten, holen en andere voortplantings- of vaste rust- en verblijfplaatsen. Bij elk plan, dat ingrijpt op dergelijke plaatsen dient getoetst te worden wat het effect is op beschermde soorten. De wet en bijbehorend Besluit 'Vrijstelling beschermde dier- en plantensoorten ('vrijstellingenbesluit')' kent drie verschillende beschermingsregimes voor diverse soorten:

-
- Categorie 1: algemene soorten waarvoor geen ontheffing aangevraagd hoeft te worden bij bestendig beheer of ruimtelijke ontwikkeling. Anders is wel ontheffing nodig voor verstoren of vernietigen en geldt altijd de zorgplicht (artikel 2);
- Categorie 2: soorten waarvoor ontheffing aangevraagd moet worden, behalve als er gewerkt wordt volgens een door de minister goedgekeurde gedragscode. Ontheffing kan worden verleend als de gunstige staat van instandhouding van de soort niet in gevaar komt en
- Categorie 3: zeldzame soorten, Habitatrichtlijnsoorten en Vogelrichtlijnsoorten (alle vogels).

Altijd moet ontheffing aangevraagd worden. Ontheffing wordt alleen verleend als voldaan wordt aan alle volgende criteria:

- er is sprake van een in de wet genoemd belang;
- er zijn geen alternatieven en
- de ingreep doet geen afbreuk aan de gunstige staat van instandhouding van de soort.

Voor alle beschermde soorten geldt de zorgplicht (artikel 2 Ffw). Indien het voortbestaan op locatie van beschermde soorten planten of dieren uit categorie 2 en 3 door een ingreep negatief beïnvloed worden, is het daarnaast nodig ontheffing aan te vragen van verboden handelingen op

grond van de Ffw. Het bevoegd gezag hierin is het Ministerie van ELI. De Ffw hoeft slechts in een bestemmingsplan te worden geïmplementeerd met het oog op de uitvoerbaarheid van het plan. Op basis van een globale beschrijving en beoordeling van de aanwezige waarden kan de waarschijnlijkheid van het verkrijgen van een ontheffing worden beoordeeld. Het is dus niet perse noodzakelijk, dat al voor de vaststelling van een bestemmingsplan een ontheffing verkregen is.

Situatie in het plangebied

Flora- en faunawet

Het wijzigingsgebied maakt onderdeel uit van het leefgebied van enkele streng beschermde soorten en uit het veldonderzoek door Natuurbalans - Limes Divergens uit 2013 (als bijlage 5 toegevoegd) is gebleken dat de volgende soorten in het gebied voorkomen:

- Gewone dwergvleermuis en Laatvlieger (vleermuizen)
- Buizerd en grote gele kwikstaart (broedvogels)
- Wilde marjolein (vaatplanten)
- Hazelworm (Reptielen)
- Eekhoorn en Das (Overige soorten)

Met betrekking tot hazelworm wordt leefgebied permanent vernietigd en is een ontheffing inzake de Ffw noodzakelijk. Tevens dienen mitigerende maatregelen te worden getroffen. De te nemen maatregelen voor hazelworm dienen nader te worden uitgewerkt in een mitigatie- of compensatieplan.

Voor alle overige soorten komt de functionaliteit van vaste rusten verblijfplaatsen niet in het geding. Door het treffen van mitigerende maatregelen wordt voorkomen dat verbodsbepalingen van de Ffw voor deze soorten worden overtreden. Een ontheffing is dan ook niet noodzakelijk, mits enkele mitigerende maatregelen worden getroffen.

Hieronder worden te nemen mitigerende en compenserende maatregelen per soort/soortgroep opgesomd.

Vleermuizen

- Gedurende de nachtelijke uren (zonsondergang tot zonsopkomst) worden geen werkzaamheden uitgevoerd, teneinde verstoring van foeragerende vleermuizen te voorkomen;
- Aangezien er foeragerende vleermuizen in het gebied voorkomen, wordt aanbevolen bij het gebruik van straatverlichting 'vleermuisvriendelijke' armaturen te installeren (amberkleurige LED-verlichting).

Broedvogels

- Om negatieve effecten ten aanzien van broedvogels te voorkomen, dienen de werkzaamheden uitgevoerd te worden buiten het broedseizoen (half maart – half juli). Daarbij dient vermeld te worden dat in gebruik zijnde nesten ook buiten het seizoen beschermd zijn.

Uit de Natuurtoets (p. 18) blijkt dat er géén indicaties van nesten van vogels met een jaarrond beschermde nestplaats in het onderzoeksgebied zijn aangetroffen en dat met zekerheid gesteld kan worden dat op het beoogde tracé geen jaarrond beschermde nesten aanwezig zijn. Het feit dat er volgens verschillende partijen plukresten zijn aangetroffen en dode exemplaren van een buizerd, doet aan die conclusie niet af. Het feit dat vogels binnen het plangebied (tijdelijk) aanwezig zijn geweest, brengt niet mee dat daaruit de conclusie moet worden getrokken dat daarmee nestplaatsen aanwezig zouden zijn. De Flora- en faunawet staat dan ook niet aan de uitvoerbaarheid van het plan in de weg.

- Als alternatief kunnen voorbereidende maatregelen worden getroffen om de planlocatie ongeschikt te maken voor vogels om er te broeden. Voorbeelden van deze maatregelen zijn kappen van bomen, snoeien van struweel, maaien van ruigte of riet, etc. Op deze manier wordt voorkomen dat broedvogels gaan broeden op de planlocatie, waarna werkzaamheden ook in het broedseizoen kunnen plaatsvinden. Hieraan wordt voldaan door te werken conform het protocol broedvogels.

Door het bureau Natuurbalans – Limes Divergens is getoetst of de ingreep gevolgen heeft voor natuurwaarden die zijn beschermd onder de Flora- en faunawet, de Boswet, de Natuurbeschermingswet en de Ecologische Hoofdstructuur. Veldleeuweriken worden in geen van deze wetten en regels expliciet genoemd, maar genieten wel bescherming als broedvogel (artikel 11 van de Flora- en faunawet): "Het is verboden nesten, holen of andere voortplantings- of vaste rust- of verblijfplaatsen van dieren, behorende tot een beschermde inheemse diersoort, te beschadigen, te vernielen, uit te halen, weg te nemen of te verstoren." De uitvoering van de ingreep is voorzien in het broedseizoen (aanvang werkzaamheden in april 2014).

Negatieve effecten op de veldleeuwerik zijn echter uitgesloten, omdat:

1. de werkzaamheden buiten de vliegbasis plaatsvinden, in terrein dat ongeschikt is als broedbiotoop voor veldleeuweriken. Beschadiging of vernietiging van nestplaatsen is daardoor uitgesloten.
2. de veldleeuwerik kent een gemiddelde gevoeligheid voor verstoring als gevolg van recreatie (Krijgsveld *et al.*, 2008: Verstoring gevoeligheid van vogels. Rapport 08-173, Bureau Waardenburg). De verstoringafstand ligt rond de 150 m (= afstand tussen de verstoringbron en de nestplaats, waarop het dier op de verstoring reageert met opvliegen). Over de gevoeligheid van veldleeuweriken voor verkeersgeluid is geen informatie voorhanden. Wel stelt de factsheet 'Vogels en wegverkeer' van de Commissie Mer dat voor vogelsoorten van weidevogelgebieden, waaronder de veldleeuwerik, een effectafstand geldt van 500 tot 750 m bij drukke wegen (> 10.000 mvt/etmaal). Voor de Oostelijke ontsluitingsweg is een verkeersintensiteit van 2.653 mvt/etmaal voorzien in het jaar 2023; ruim onder het niveau van een drukke weg. Voor minder drukke wegen stelt de Commissie Mer dat deze weinig 'uitstralingseffecten' op vogels hebben.
3. tussen het plangebied en de vliegbasis bevindt zich een bosstrook met hoog opgaande vegetatie van bomen en struiken van circa 40 m breed. Daardoor is er nauwelijks zichtverstoring in de aanlegfase. In ieder geval niet meer dan er momenteel vanuit het recyclingbedrijf is dat op de planlocatie ligt. In de gebruiksfase is zichtverstoring door passerende auto's uitgesloten, omdat de auto's niet boven de bosstrook uitkomen.
4. in de aanleg- en gebruiksfase zal het geluidsniveau in het plangebied iets toenemen ten opzichte van het huidige geluidsniveau. Omdat het aantal verkeersbeweging gering is (< 10.000 mvt/etmaal) wordt weinig effect van geluid op broedvogels verwacht (zie punt 2). De bosstrook tussen het plangebied en de vliegbasis zorgt bovendien voor demping. Effecten van geluid op veldleeuweriken kunnen worden uitgesloten.
5. verstoring door licht in de aanlegfase is uitgesloten. De werkzaamheden worden overdag uitgevoerd, zodat 's nachts geen lichtverstoring optreedt. Verstoring door licht van straatlantaarns in de gebruiksfase is eveneens uitgesloten, omdat de straatlantaarns alleen de weg verlichten. Verstrooiing van licht in andere richtingen wordt door het gebruik van speciale armaturen voorkomen.
6. de bosstrook wordt in het kader van het inrichtingsplan voor de vliegbasis versterkt. Aanwezige gaten in de bosstrook worden gedicht, zodat een goed aaneengesloten brede bosstrook ontstaat. De dempende werking t.a.v. geluid en zichtverstoring zal daardoor toenemen.

Met betrekking tot de stikstofdepositie wordt het volgende aangegeven:

1. Er wordt op de Oostelijke ontsluitingsweg geen toename in verkeersintensiteit ten opzichte van de Amersfoortseweg/N237 verwacht. Er is slechts sprake van een verplaatsing van de bron; het verkeer komt circa 200 m dichter bij de voormalige vliegbasis voorbij. De afstand die de stikstof vanaf de bron aflegt is afhankelijk van de heersende windrichting en objecten die het op zijn vlucht tegenkomt. De heersende windrichting (vanuit het zuidwesten) is op de huidige bronlocatie (Amersfoortseweg/N237) gelijk aan de nieuwe bronlocatie (Oostelijke ontsluitingsweg). De directe omgeving van beide wegen is wel anders. Langs de Amersfoortseweg/N237 staat weinig opgaande vegetatie die de stikstof kan invangen. De stikstof kan hierdoor grote hoogte bereiken en ver van de weg neerkomen. Ten noorden van de Oostelijke ontsluitingsweg, direct tegen de weg, bevindt zich een brede bosstrook. De bosstrook remt de windkracht en vangt ook het stikstof in, voordat het grote hoogte kan bereiken en over de bosstrook op het terrein van de voormalige vliegbasis terecht kan komen.
2. Het broedbiotoop van de veldleeuwerik op de voormalige vliegbasis omvat graslanden en heideterreinen. Om deze terreinen in stand te houden moet het worden beheerd, zodat geen bos ontstaat. Door dit beheer (begrazing, maaien, verwijderen maaisel en jonge boompjes) wordt stikstof uit het terrein verwijderd. De hoeveelheid stikstof die op deze wijze wordt verwijderd is gewoonlijk vele malen groter dan er door verkeer aan wordt toegevoegd.

Reptielen (hazelworm)

- Het gehele werkterrein dient voorafgaand aan de werkzaamheden afgeschermd te worden met een reptielscherm;
- Binnen dit scherm dienen alle hazelwormen te worden weggevangen en verplaatst te worden naar de zijde van het scherm waar géén werkzaamheden plaatsvinden. Werkzaamheden op de

ingreeplocatie (maaien, graven etc.) dienen pas plaats te vinden als met (enige) zekerheid is vast te stellen dat het grootste deel van de populatie is verplaatst;

- Het vernietigde leefgebied dient voorafgaand aan de werkzaamheden gecompenseerd te worden. Het terrein aan de westzijde van het bedrijfsterrein is hier geschikt voor. Er dient dan tevens rekening gehouden te worden met ontsnipperende maatregelen.

De te treffen mitigerende en compenserende maatregelen dienen voorafgaand aan de werkzaamheden in detail uitgewerkt te worden in een mitigatie- en compensatieplan.

Op basis van de natuurtoets en aanvullend veldwerk is een Mitigatie- en compensatieplan opgesteld. Hierin zijn mitigerende en compenserende maatregelen voor de hazelworm opgenomen. Het Mitigatie- en compensatieplan is, samen met de Natuurtoets, met de ontheffingsaanvraag Flora- en faunawet naar het Bevoegd Gezag gestuurd. Uit de toelichting bij een ontheffingsbesluit zal blijken dat de mitigerende en compenserende maatregelen als afdoende worden beschouwd.

Door de aanleg van de Oostelijke ontsluitingsweg verdwijnt ongeveer 1,7 ha leefgebied van de hazelworm. Dit verlies wordt gecompenseerd door de inrichting van een nieuw leefgebied, aansluitend aan het bestaande leefgebied op het voormalige vliegveld Soesterberg, met een oppervlak van 2,1 ha. Daarmee wordt het verlies ruimschoots gecompenseerd. Omdat dit nieuwe leefgebied in verbinding staat met de kernpopulatie op vliegveld Soesterberg ontstaat geen eilandpopulatie en komt de compensatie overeen met het leefgebied dat door de aanleg van de weg verloren gaat. Dit laatste bevond zich namelijk ook aan de rand van de kernpopulatie op het vliegveld Soesterberg. Zodoende wordt geen afbreuk gedaan aan de gunstige staat van instandhouding van de hazelworm en zal de Ffw-ontheffing kunnen worden verleend.

Naast verlies van leefgebied zorgt de nieuwe weg ook voor een barrière waardoor hazelwormen die nu en in de toekomst (na de herinrichting) ten zuiden van deze weg leven geïsoleerd raken van de populatie op het voormalige vliegveld Soesterberg. Dit isolement wordt voorkomen door kleine faunatunnels onder de nieuwe weg aan te leggen en de rest van de weg met schermen af te sluiten. De zorgen ook voor geleiding van de dieren naar de tunnels.

Voor de compensatie van het verlies aan leefgebied van de hazelworm is een inrichtingsplan opgesteld. Op de omgeving van het plangebied zijn effecten uitgesloten (zie ook de reacties op eerdere leden van de zienswijze hierboven). Het bosgebiedje ten westen van het terrein van Smink Recycling Centrum vormt een geschikt compensatiegebied (zie onderstaand figuur).



Figuur 5: Ligging van het compensatiegebied (groen gekleurd)

Het compensatiegebied heeft een oppervlak van circa 2,1 ha. Als ook het plateau tussen dit bosgebiedje en het opslagterrein van het recycling centrum wordt meegenomen is zelfs sprake van

een oppervlak van 2,7 ha. Omdat aan de gunstige staat van instandhouding van de hazelworm (mede gelet op het Mitigatie- en compensatieplan) geen afbreuk wordt gedaan, zal de Ffw-ontheffing kunnen worden verleend.

Het inrichtingsplan zal als bijlage 9 worden opgenomen in de plantoelichting van het wijzigingsplan.

Vaatplanten (wilde marjolein)

- De groeiplaats van de aangetroffen Wilde marjolein wordt niet aangetast door de werkzaamheden, mits rekening gehouden wordt met de aan- en afvoerwegen en de opslag van materialen naast het beoogde tracé.

Overige soorten

- Om negatieve effecten te voorkomen dient er gewaarborgd te worden dat het deel van het onderzoeksgebied dat buiten de ingreeplocatie ligt 'groen' blijft. Er dient spaarzaam omgegaan te worden met eventueel te plaatsen (straat)verlichting. Dit geldt ook met betrekking tot vleermuizen.
- Daarnaast wordt aanbevolen om aan de noord- en oostzijde van het beoogde tracé en aan de noordzijde van de Amersfoortsestraat een dassenraster te plaatsen om verkeersslachtoffers te voorkomen.

De recent gebruikte dassenburcht ligt op 115 m van de Amersfoortseweg/N237 verwijderd en op 125 m van de aan te leggen oostelijke ontsluitingsweg. De verstoring die van de Amersfoortseweg uitgaat werpt blijkbaar geen belemmeringen op voor de dassen om hier een (tijdelijke) burcht te bouwen en te bewonen. Daarom is verstoring ten gevolge van de Oostelijke ontsluitingsweg die verder van de (tijdelijke) burcht van de dassen is gesitueerd en die aanmerkelijk mindere verkeersintensiteiten heeft, worden uitgesloten. De Oostelijke ontsluitingsweg maakt geen deel uit van het essentieel leefgebied van de das. Het ontbreken van een effect van de huidige weg (Amersfoortseweg/N237) is hoogstwaarschijnlijk te wijten aan de geringe verkeersdruk in de nacht (de actieve periode van de dassen). De verkeersdruk zal na aanleg van de oostelijke ontsluitingsweg ook niet verder toenemen.

De aanbeveling om aan de noord- en oostzijde van de ontsluitingsweg en aan de noordzijde van de Amersfoortsestraat een dassenraster te plaatsen om verkeersslachtoffers te voorkomen uit de 'Natuurtoets Oostelijke Ontsluitingsweg Soesterberg' van Natuurbalans wordt meegenomen. Daarnaast wordt voldaan aan 'protocol dassen'.

Uit het verkeersonderzoek blijkt dat sprake is van een nachtintensiteit van circa 4,9% ten opzichte van de etmaalintensiteit. Dit betekent dat in de periode tussen 23.00-07.00 uur in absolute aantallen circa 130 (4,9% van 2.653 auto's) auto's over de oostelijke ontsluitingsweg gaan. Deze intensiteit is dermate laag dat er geen verstorend effect op de dassen zal uitgaan.

- Te rooien bomen dienen buiten het broedseizoen te worden gekapt.

Conclusie

Zoals aangegeven wordt door het treffen van mitigerende maatregelen voor alle overige soorten voorkomen dat verbodsbepalingen van de Ffw overtreden worden. Zo komt de functionaliteit van vaste rust- en verblijfplaatsen voor geen van de soorten in het geding en is dan ook voor de uitvoering van het ruimtelijk plan ruimtelijk aanvaardbaar.

5.4.2 Gebiedsbescherming

De toets in het kader van gebiedsbescherming vindt zijn oorsprong in de Natuurbeschermingswet 1998 en draagt zorg voor de bescherming van natuurwaarden. De wet beschermt drie typen gebieden: Natura 2000-gebieden (Vogel- en Habitatrichtlijngebieden), Beschermde natuurmonumenten en Wetlands. Plannen dan wel projecten in deze gebieden, maar ook daar buiten in verband met de zogenaamde externe werking, kunnen vergunningplichtig zijn. Naast de bescherming van de Natuurbeschermingswet kunnen waardevolle gebieden ook beleidsmatig beschermd zijn, doordat zij behoren tot de Ecologische Hoofdstructuur (EHS). Uitgangspunt van het beleid is, dat plannen, handelingen en projecten in de EHS niet toegestaan zijn, indien zij de wezenlijke kenmerken en waarden van de EHS significant aantasten.

Situatie in het plangebied

Ecologische hoofdstructuur

Uit de natuurtoets door Natuurbalans - Limes Divergens BV (van 25 september 2013) blijkt dat de wezenlijke kenmerken of waarden van het gebied niet significant worden aangetast. Binnen het kader van het EHS-beschermingsregime is deze ingreep hierom niet conflicterend. Hiermee is ook

een nadere afweging ten aanzien van alternatieven, maatschappelijk belang, mitigatie en compensatie niet aan de orde. Dit rapport is als bijlage 5 opgenomen in de bijlagen.

Een alternatievenafweging is uitgevoerd en wordt aan ontheffingsaanvragen, indien nodig, toegevoegd. Opgemerkt wordt dat de EHS-toets uit de Provinciale Ruimtelijke Verordening (PRV) op dit wijzigingsplan niet van toepassing is. De PRV bevat immers alleen bindende regels voor een "ruimtelijk plan". Uit artikel 1.1. lid 3 van de PRV volgt dat hieronder geen wijzigingsplannen worden begrepen.

Desalniettemin is het wenselijk om het EHS-regime uit de PRS in onze afweging te betrekken. In hoofdstuk 5 (EHS) van de Natuurtoets wordt alleen ingegaan op verlies aan oppervlak van het beheertype N16.01 Droog bos met productie. De ecologische waarde van dit bos wordt in de Natuurtoets niet hoog ingeschat, wat inderdaad kenmerkend is voor productiebos. Kenmerkend is ook dat houtoogst, m.a.w. het verwijderen van delen van het bos, is toegestaan.

Er treedt geen verlies van andere beheertypen of zones van bijzondere kwaliteit op. In de Natuurtoets (hoofdstuk 4 Flora- en faunawet) wordt ingegaan op de aanwezigheid van bijzondere soorten of essentiële verbindingen. Dit betekent tevens dat wel degelijk adviezen worden gegeven om effecten op bijzondere soorten en essentiële verbindingen te voorkomen. In het Mitigatie- en compensatieplan dat voor de ontheffingsaanvraag inzake de Flora- en faunawet is opgesteld zijn deze adviezen verder uitgewerkt. Door uitvoering van de adviezen worden negatieve effecten van de aanleg van de weg voorkomen en is de geringe aantasting van de EHS door de weg toegestaan (zie Provinciale Ruimtelijke Verordening Provincie Utrecht 2013 en het Besluit algemene regels ruimtelijke ordening).

Ten aanzien van de robuustheid en aaneengeslotenheid van de EHS treden er geen verliezen op. De Oostelijke ontsluitingsweg gaat grotendeels over het terrein van recyclingbedrijf Smink dat geen natuurwaarde heeft. Tevens volgt de nieuwe weg een bestaand hek dat de EHS in stukken snijdt. Onder de weg worden faunavoorzieningen aangebracht, zodat dieren de weg ongedeerd kunnen passeren. Effecten buiten het plangebied zijn uitgesloten.

Boswet

In het kader van de Boswet geldt voor het verlies aan 0,208 ha bos een herplantplicht, mits de ingreeplocatie buiten de bebouwde kom ligt. Tenminste 30 dagen vóór de kap van het bosje moet een kapmelding worden ingediend bij Dienst Regelingen. Binnen drie jaar moet een nieuwe houtopstand worden gerealiseerd: de zogenaamde herplantplicht.

Algemene Plaatselijke Verordening (bescherming van houtopstanden)

De houtopstanden ten oosten van het bedrijventerrein van Smink zijn deels restanten van een oude sortie. Voor zover deze binnen de komgrens vallen moet worden gecompenseerd. De nieuwe houtwal op het stuk grond ten zuiden van de entree van Smink, waar compensatie in het kader van de Boswet plaatsvindt, zal worden aangevuld tot een volwaardige houtwal.

Compensatie kap bomen

Het te kappen oppervlakte bos buiten de komgrens (A, B en grotendeels E op onderstaand figuur) wordt volgens de Boswet voor 100 % gecompenseerd. Het oppervlakte bos ten noordwesten van Smink (E op onderstaande figuur) wordt gecompenseerd op het landgoed Ewijkshoeve. De locatie en het compensatiegebied ligt in de gemeente Zeist en heeft een oppervlak van 22 aren.

De houtopstanden A, B en een klein deel E worden gecompenseerd door de aanleg van een nieuwe houtwal ten zuiden van de entree van Smink (blauw-wit gearceerd op onderstaand figuur).

De hout opstanden C en D vallen onder de APV Soest worden eveneens gecompenseerd in de nieuw aan te leggen houtwal ten zuiden van de entree van Smink (blauw-wit gearceerd op onderstaand figuur).

Voor de nieuw aan te leggen houtwal (blauw-wit gearceerd op onderstaand figuur) wordt een inrichtingsplan door de gemeente opgesteld, waarbij een deel van de oude cultuurhistorische sortie ter plaatse wordt hersteld.



Figuur 6: Luchtfoto met komgrens Boswet (rode lijn) met te vellen houtopstanden (A t/m E) en compensatiegebied voor A t/m D en een klein gedeelte E (blauwe arcering).

Conclusie

Voor de aanleg van de oostelijke ontsluitingsweg zijn er qua kappen van bomen en compensatie van bomen geen belemmeringen en is dan ook ruimtelijk aanvaardbaar.

5.5 Archeologie

Algemeen

Het doel van de Wet op de archeologische Monumentenzorg (Wamz) is de bescherming van de aanwezig en de te verwachten archeologische waarden door het reguleren van bodemverstorende activiteiten. De Wamz gaat uit van het zo vroeg mogelijk betrekken van archeologische waarden in het ruimtelijk ordeningsproces. Bij de vaststelling van een bestemmingsplan en bij de bestemming van de in het plan begrepen gronden moet dan ook rekening worden gehouden met de in de grond aanwezige dan wel te verwachten archeologische resten. Daarom is het voor het opstellen van een bestemmingsplan noodzakelijk te onderzoeken in hoeverre in betreffende gronden archeologische resten aanwezig kunnen zijn. Gebieden, waar resten aanwezig (kunnen) zijn, kunnen met een dubbelbestemming archeologie door het bestemmingsplan worden beschermd. Voorafgaand aan de bodemverstorende ingrepen dient dan in bepaalde gevallen nader onderzoek te worden uitgevoerd.

De Wamz geeft aan dat bij bodemverstorende ingrepen van meer dan 100 m² archeologisch onderzoek nodig is. Voor archeologisch waardevolle gebieden gelden voor bodemingrepen strengere eisen. Hiervan mag met goed onderbouwd beleid worden afgeweken.

Voor het grondgebied in Soest is een Archeologische beleidsadvieskaart opgesteld die aangeeft welke gebieden archeologisch waardevol zijn en welke een hoge, middelhoge en lage verwachtingswaarde hebben. Deze kaart, de Beleidsnota Archeologie en de Beleidsregels archeologisch onderzoek bij bodemverstorende ingrepen zijn op 28 juni 2011 door het college van burgemeester en wethouders van Soest vastgesteld. De beleidsregels hebben werking vanaf 7 juli 2011.

Samengevat is archeologisch onderzoek nodig als de (nog niet eerder verstoorde) bodem dieper dan 30 cm minus maaiveld wordt verstoord:

1. in een archeologisch waardevol gebied en de ingreep groter is dan 50 m²;

2. in een gebied met een hoge archeologische verwachtingswaarde en de ingreep groter is dan 100 m²;
3. in een gebied met een middelhoge archeologische verwachtingswaarde en de ingreep groter is dan 500 m²;
4. in een gebied met een lage archeologische verwachtingswaarde en de ingreep groter is dan 10.000 m².

Situatie in plangebied

Het gebied van het wijzigingsplan heeft een lage archeologische verwachtingswaarde (laag archeologisch waardevol verwachtingsgebied 3). Uit de quickscan, waarin de verwachte archeologische waardes (o.b.v. BAAC-bureauonderzoek) afgezet zijn tegen de verwachte verstoringen (o.b.v. aangeboden hoogtegegevens, milieukundige boringen e.d.), bleek dat de geplande bodemingrepen (wegprofiel/fundering) niet tot in het mogelijk aanwezige archeologische niveau reiken. Een voorafgaand archeologisch onderzoek is dan ook niet nodig.

Conclusie

Voor uitvoering van het wijzigingsplan is geen archeologisch onderzoek noodzakelijk en is dan ook ruimtelijk aanvaardbaar.

5.6 Duurzaamheid

Gebruik van nationale pakketten duurzaam bouwen of GPR (Gemeentelijke praktijk richtlijn) gebouwen (nieuw) kan in overleg met ontwikkelende partijen worden meegenomen. De gemeente is van mening dat nieuwe woningen in dit plangebied gerealiseerd zouden moeten worden met een GPR score van 8. Met dit instrument GPR kan ook de aannemer/ontwikkelaar de energieprestatie van een gebouw berekenen. Dit instrument geeft ook de maatregelen aan die nodig zijn om deze energieprestatie te halen. Uit jurisprudentie blijkt dat er geen strengere regelgeving dan het Bouwbesluit opgelegd kan worden. Met convenanten en gronduitgiftebepalingen kan duurzaam bouwen wel worden vastgelegd.

Situatie in het plangebied

Bij de aanleg van de oostelijke ontsluitingsweg zal rekening worden gehouden met duurzaamheid.

Conclusie

Bij de aanleg van de oostelijke ontsluitingsweg zal rekening worden gehouden met duurzaamheid en is dan ook ruimtelijk aanvaardbaar.

5.7 Explosieven

Situatie in het plangebied

Ten behoeve van de ontsluitingsweg Soesterberg Noord is een explosievenonderzoek noodzakelijk aangezien het een gebied is waar gedacht wordt dat er explosieven kunnen zijn. Door AVG Explosieven Opsporing Nederland zijn binnen het wijzigingsgebied de locaties van de te plaatsen schermen (voor afbakening leefgebied hazelwormen) reeds onderzocht op de aanwezigheid van explosieven tot een diepte 0,50 cm (Tussentijdse rapportage explosievenonderzoek is als bijlage 6 toegevoegd). De aangetroffen verstoringen zijn geïdentificeerd en verwijderd. AVG Explosieven Opsporing Nederland verklaart dat met de gebruikte zoekmethodiek, geen verdachte objecten zijn gesignaleerd tijdens deze werkzaamheden. Voor het westelijk deel van het tracé zullen eerst de bomen gepakt moeten worden om explosieveninspectie van dit deel van de nieuwe weg mogelijk te maken. Het oostelijk deel van het tracé zal na verwijdering van de aanwezige puin-verhardingslaag onderzocht worden op aanwezigheid van niet gesprongen explosieven. De verplichting tot onderzoek zal worden opgenomen in de omgevingsvergunning.

Conclusie

Voor de uitvoering van het wijzigingsplan is, na kap van de bomen op het westelijk deel van het tracé, een nieuw onderzoek noodzakelijk. Het onderzoek maakt het wijzigingsplan ruimtelijk aanvaardbaar.

5.8 Verkeer

In deze paragraaf hoe de keuze en besluitvorming voor de aan te leggen oostelijke ontsluiting tot stand is gekomen.

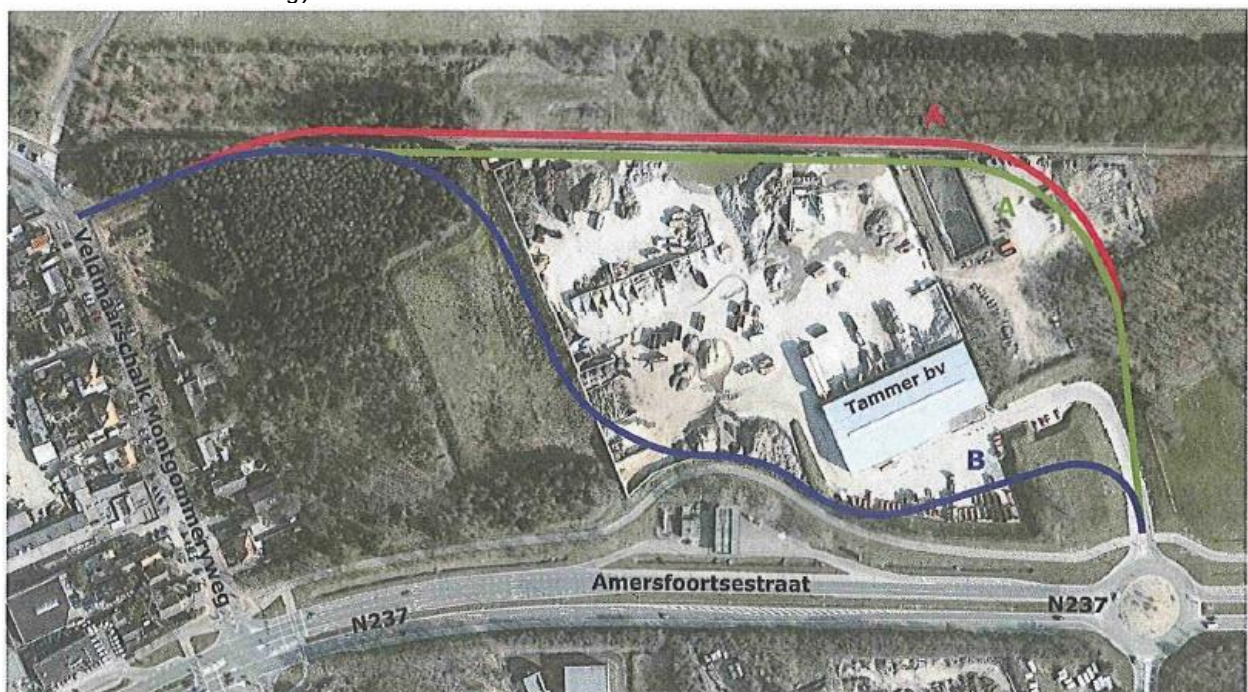
Onderbouwing noodzaak oostelijke ontsluitingsweg

In het Masterplan Soesterberg (vastgesteld door de gemeenteraad in 2010) is onderkend dat de aanleg van de Oostelijke ontsluitingsweg noodzakelijk is voor zowel een robuuste ontsluiting van Soesterberg als het leefbaar houden van het hart van Soesterberg. In 2012 is dit nader onderzocht middels modeldoorrekeningen. Deze modellen tonen aan dat de autonome groei van het verkeer en de diverse (woningbouw)ontwikkelingen zorgen voor een sterke toename van het verkeer op de hoofdwegenstructuur in Soesterberg. Met name rondom het dorps hart – kruispunt Banningstraat / Rademakerstraat / Kampweg – neemt deze fors toe. Hierbij wordt opgemerkt dat in de modeldoorrekening reeds rekening is gehouden met de aanleg van een westelijke ontsluiting bij Soesterberg Noord.

Het niet aanleggen van een oostelijke ontsluitingsweg zorgt daarnaast ook nog eens voor een extra toename van het verkeer op de route Veldmaarschalk Montgomeryweg –Banningstraat. Voor het terugdringen van deze verkeersdruk en het optimaliseren van de leefbaarheid op en rondom het dorps hart is het noodzakelijk om het verkeer op de laatstgenoemde route terug te dringen. Met de aanleg van een ontsluiting aan de oostzijde van Soesterberg wordt dit effect bereikt.

Tracévarianten oostelijke ontsluitingsweg

Voor de aanleg van een ontsluiting aan de oostzijde van Soesterberg is in 2011 een verkennende studie verricht door het bureau BonoTraffics naar verschillende tracévarianten voor de oostelijke ontsluitingsweg. In dit onderzoek zijn 3 varianten nader onderzocht op haalbaarheid (zie onderstaande afbeelding).



Figuur 7: Luchtfoto met drie onderzochte varianten van de oostelijke ontsluitingsweg

In het onderzoek staat aangegeven dat de projectgroep "Hart van de Heuvelrug" grote bezwaren heeft tegen het tracé over de voormalige vliegbasis (**rode** tracé op bovenstaande afbeelding), omdat het aanbrengen van nieuwe verharding problemen oplevert met de EHS saldobenadering. De gemeente heeft aangegeven een tweetal tracés te willen onderzoeken (**blauwe** en **groene** tracé op bovenstaande afbeelding). De twee door de gemeente aangegeven alternatieven lopen over het terrein van de huidige afvalverwerking.

Uit het onderzoek van BonoTraffics blijkt dat het **rode** tracé optimaal inpasbaar is. De ontsluiting van Tammer bv is goed inpasbaar, het aantal te kappen bomen is minimaal en het terrein van Tammer bv behoeft geen fysieke aanpassingen. Niet onbelangrijk is dat dit tracé daarbij een directe route vormt tussen de Veldmaarschalk Montgomeryweg en Amersfoortsestraat.

Het **groene** tracé is enigszins vergelijkbaar met het **rode** tracé. De kosten van de terreinaanpassingen van Tammer bv ten gevolge van de benodigde fysieke aanpassingen en daarnaast de kap van bomen leiden tot de voorkeur voor het **rode** tracé.

Het **blauwe** tracé scoort slecht ten opzichte van de andere tracés. De moeilijk inpasbare ontsluiting van Tammer bv en daarnaast de aanslag op het zuidelijk van het terrein van Tammer

bv maken dat het voor het betreffende bedrijf naar verwachting problemen zal opleveren voor een goede bedrijfsvoering. Dit feit in combinatie met de indirecte route tussen de Veldmaarschalk Montgomeryweg en Amersfoortsestaat van deze tracévariant en de kap van bomen zijn de motivering van het toekennen van de slechte score. Het **blauwe** tracé is hiermee niet realistisch en geadviseerd wordt dan ook deze variant niet nader uit te werken. Op basis van deze memo is het tracé van de oostelijke ontsluiting verder uitgewerkt.

In aanvulling hierop is in 2013 een vierde variant (naast de rode, groen en blauwe variant) nader bekeken naar aanleiding van vragen uit de gemeenteraad: te weten een tracé parallel liggend aan de N237. Deze bleek echter op grond van inpasbaarheid niet haalbaar. Uitgangspunt voor het ontwerp van de beoogde verdiepte ligging is dat de omliggende bestaande fietsinfrastructuur niet wordt gewijzigd. Aan de noordzijde van de N237 ligt een fietspad die onderdeel uitmaakt van het provinciale hoofdfietsroutenetwerk. Deze dient in stand te worden gehouden. Rekening houdend met een vrijliggende fietsvoorziening is de beschikbare ruimte tussen de beoogde verdiepte ligging van de N237 en het ten noorden daarvan gelegen perceel te beperkt voor een volwaardige ontsluiting en aansluiting op de Veldm. Montgomeryweg. De onderstaande knelpunten maakten dit alternatieve tracé lastig inpasbaar of zelfs niet mogelijk. Hieronder worden de **twee subvarianten (A en B)** van de vierde variant staan hieronder beschreven:

Subvariant A: tracé oostelijke ontsluiting over het fietspad

a. Provinciale hoofdfietsroute

Het fietspad is in eigendom van en beheer bij de provincie Utrecht. Aan de provincie is voorgelegd of het opheffen van dit fietspad ten faveure van een oostelijke ontsluiting mogelijk is. De provincie heeft hierop geantwoord dat dit fietspad deel uitmaakt van het provinciale hoofdfietsroutenetwerk. Het opheffen van deze hoofdfietsroute past niet in het beleid om zoveel mogelijk veilige en directe fietsroutes te realiseren. Opheffen danwel verplaatsen van dit fietspad is niet bespreekbaar.

b. Aansluiting ter hoogte van de rotonde Tammer

Het tracé moet op een veilige wijze kunnen worden bereden. De beschikbare ruimte tussen het tankstation en het terrein van Smink is beperkt. Om vanaf de rotonde Tammer aan te kunnen sluiten op een tracé op/langs het fietspad moeten zeer krappe bochtstralen worden gehanteerd die voor vrachtverkeer zeer moeilijk of zelfs niet te rijden zijn. Bovendien ontstaat er bij een ruimere inpassing van het tracé – waarbij grond aangekocht moet worden van Smink – een inpassingsprobleem voor de opstelruimte voor vrachtwagens en de benodigde parkeerruimte op het terrein van Smink.

Subvariant B: tracé oostelijke ontsluiting langs het fietspad

a. Aansluiting ter hoogte van de aansluiting Veldmaarschalk Montgomeryweg

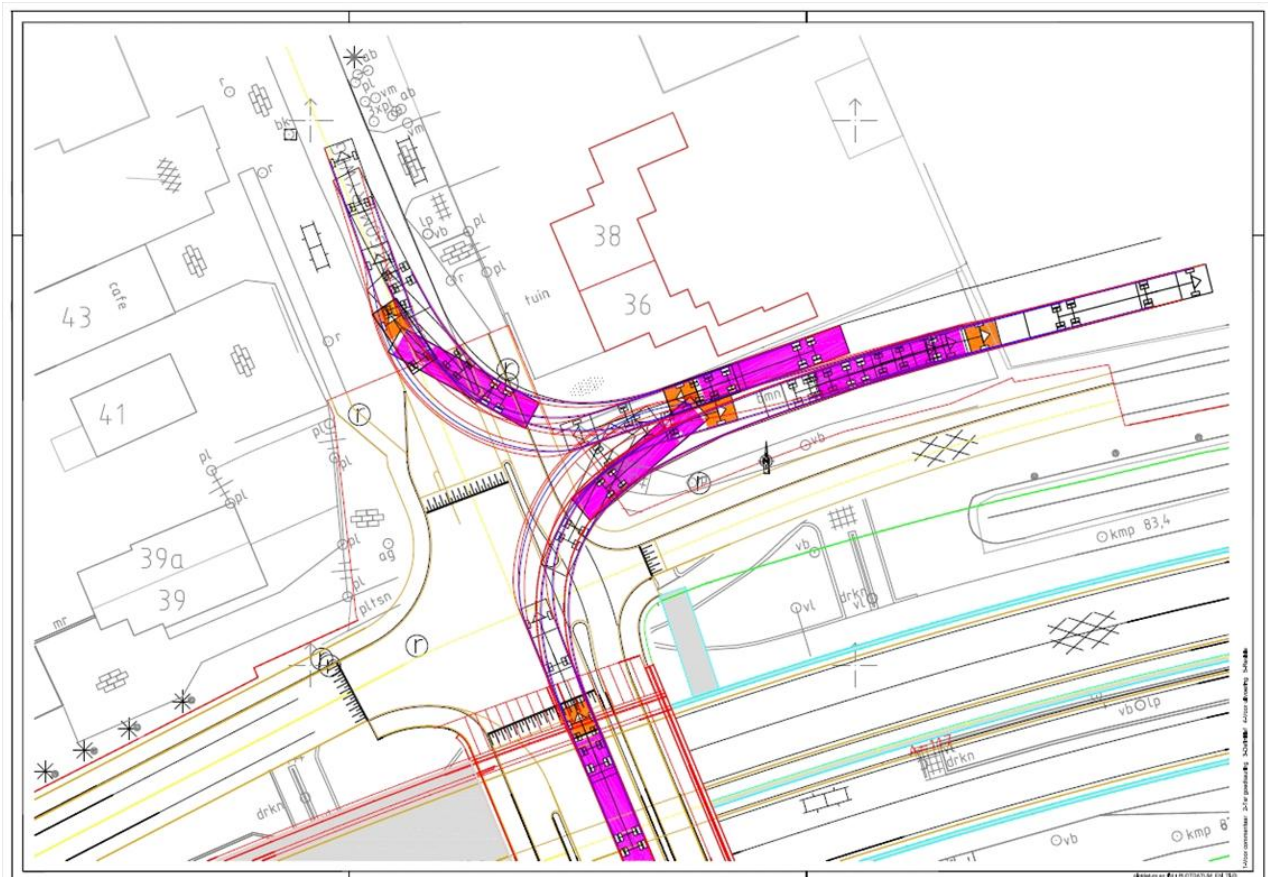
De beschikbare ruimte tussen het fietspad en de woning met nr. 36 is ca. 9 meter. Gezien het feit dat er ook ruimte moet worden gereserveerd tussen het fietspad en de weg, betekent het praktisch dat de weg bijna letterlijk tegen de woning wordt aangebouwd. Rekening houdend met de te hanteren bochtstralen voor vrachtwagens is er bovendien onvoldoende ruimte om een aansluiting op de Montgomeryweg aan te leggen. Tenslotte moet in acht worden genomen dat de betreffende grond in eigendom is van de provincie Utrecht en dus moet worden aangekocht.

b. Aansluiting ter hoogte van de rotonde Tammer Het tracé moet op een veilige wijze kunnen worden bereden. De beschikbare ruimte tussen het tankstation en het terrein van Smink is beperkt. Om vanaf de rotonde Tammer aan te kunnen sluiten op een tracé op/langs het fietspad moeten zeer krappe bochtstralen worden gehanteerd die voor vrachtverkeer zeer moeilijk of zelfs niet te rijden zijn. Bovendien ontstaat er bij een ruimere inpassing van het tracé – waarbij grond aangekocht moet worden van Smink – een inpassingsprobleem voor de opstelruimte voor vrachtwagens en de benodigde parkeerruimte op het terrein van Smink.

Om de hierboven genoemde subvariant B inzichtelijk te maken, is op de volgende pagina een tekening opgenomen. De tekening laat een ontsluitingsweg zien ten noorden van het fietspad. Aan weerszijden van de weg moet voldoende ruimte aanwezig zijn. Voor een kantberm geldt een voorkeursbreedte van 2,50 meter, minimaal in ieder geval 1,50 meter. Tussen de hoofdrijbaan en het fietspad dient ter plaatse minimaal 2,0 meter te worden aangehouden (buiten de bebouwde kom is dat 6,0 m.). In de tekening wordt in ruime mate voldaan aan de ruimte tussen fietspad en rijbaan. Uit de tekening blijkt dat er geen ruimte is voor een kantberm aan de noordzijde. Het is mogelijk een deel van de ontsluitingsweg in zuidelijke richting op te schuiven (de tussenberm biedt enige ruimte), maar ter hoogte van de aansluiting op de Veldm. Montgomeryweg is extra ruimte tussen weg en fietspad noodzakelijk, om de ontsluitingsweg goed aan te laten sluiten, rekening houdend met de bochtstralen. Hier ontstaat dus een knelpunt in de beschikbare ruimte. Bovendien zijn de gekozen bochtstralen minimaal; als moet worden voorkomen dat een vrachtwagen bij

rechtsafslaan over de linker weghelft draait, dan is een nog ruimere bochtstraal noodzakelijk. In de tekening is ook inzichtelijk gemaakt dat met het hanteren van een minimale bochtstraal de kavelgrens van de naastgelegen woning wordt overschreden. Deze overschrijding wordt nog veel forser als de ruimere bochtstralen worden gebruikt.

Tot slot blijkt dat een ideale kruispuntoplossing niet haalbaar is. De westelijke aansluiting (huidige parallelweg N237) en de oostelijke ontsluitingsweg sluiten niet recht op elkaar aan; er ontstaat een bajonetaansluiting. In combinatie met het naastgelegen fietspad ontstaat hierdoor een verkeerskundig gezien ongelukkige oplossing die ten koste gaat van een verkeersveilige afwikkeling. Dit laatste kan worden verbeterd door de weg zelf op het fietspadtracé te leggen en het fietspad ten noorden van de rijbaan aan te leggen. Dit levert echter weer inpassingsproblemen op bij de aansluiting op het brugdek in combinatie met de minimale bochtstralen. Daarnaast ontstaat er een knelpunt met de vluchtroute (trap) direct ten oosten van het brugdek.



Figuur 8: tekening aansluiting oostelijke ontsluitingsweg op Veldm. Montgomeryweg (ten zuiden van perceel Veldm. Montgomeryweg 36)

Versmallen N237 naar 2x1-strooks is niet mogelijk

Het versmallen van de N237 naar 2x1-strooks, zodat extra ruimte wordt gewonnen voor een oostelijke ontsluitingsweg langs het fietspad, is niet mogelijk. In het kader van de bestuursovereenkomst Bereikbaarheidsoffensief Randstad (BOR) is een verkeersstudie voor de N237 uitgevoerd. Uit deze studie blijkt dat er op de N237 heel wat te winnen is voor het verbeteren van de bereikbaarheid van de regio, door een deel van de N237 in te zetten als overloop van de A28. Het gaat om het gedeelte tussen De Bilt (kruising N412) en Soesterberg (kruising N413). Door Gedeputeerde Staten van de provincie Utrecht is toen besloten om de huidige rijstrookindeling van 2x2 rijstroken te handhaven. Modernisering van de grote kruispunten op dit wegvak zorgt namelijk voor minder oponthoud voor auto, bus en fiets én neemt de kans op ongevallen aanzienlijk af. Omdat beide uiteinden van de weg in woongebieden liggen zal daar de overloopfunctie niet gelden. Op deze wegvakken mag de leefbaarheid en verkeersveiligheid niet ten koste gaan van de bereikbaarheid.

Varianten omleiden verkeer tijdens aanleg Verdiepte Ligging N237

1. Voor de aanleg van de verdiepte ligging van de N237 zijn meerdere varianten bekeken, te weten: 1. Het deels afsluiten van de N237 in Soesterberg en dus beschikbaar houden van 2x1 rijstrook tijdens de werkzaamheden.
2. Het geheel afsluiten van de N237 in Soesterberg en voorkomen van sluipverkeer door Soesterberg.
3. Het geheel afsluiten van de N237 in Soesterberg en het verkeer omleiden via de A28 + een tijdelijke ontsluiting via de parallelweg aan de noordzijde van de N237.
4. Het geheel afsluiten van de N237 in Soesterberg en het verkeer omleiden via de A28 + een noordelijke omleidingsroute.

Bij de afweging van de varianten is gekeken naar de doorstroming van het verkeer op het omliggende wegennetwerk (op basis van verkeersmodellen), de kosten van de uitvoering, de duur van de uitvoering en de veiligheid van de wegwerkers. De gekozen variant 4 scoort over het geheel genomen het gunstigst. De door indiener geopperde oplossing (hier benoemd als 1^e variant) leidt tot een veel langere uitvoeringsperiode en vraagt om aanvullende maatregelen ter bescherming van wegwerkers. Consequentie is dat de uitvoering van de verdiepte ligging veel duurder wordt. De omleidingsvariant zoals geschetst in variant 4 leidt tot lagere uitvoeringskosten, mede omdat de uitvoeringskosten voor de oostelijke ontsluitingsweg niet drukken op het project 'Verdiepte Ligging'.

Conclusie

Aan de nieuw aan te leggen oostelijke ontsluiting liggen verschillende verkeersonderzoeken en -besluiten ten grondslag. Het nieuwe tracé is dan ook ruimtelijk aanvaardbaar.

HOOFDSTUK 6 JURIDISCHE PLANOPZET

In hoofdstuk 4 is de voorgestane invulling van het plangebied beschreven. Hoofdstuk 5 toont aan, dat deze invulling uitvoerbaar is. De volgende stap is het treffen van een juridische regeling die de invulling mogelijk maakt. Dit hoofdstuk beschrijft deze regeling. In de inleiding wordt het karakter van dit bestemmingsplan beschreven. In paragraaf 5.2 wordt toelichting gegeven op de regels, waarbij de hoofdstukindeling van de regels wordt gevolgd. In paragraaf 5.3 tenslotte wordt de verbeelding beschreven.

6.1 Inleiding

Het wijzigingsplan bestaat uit een (digitale) verbeelding, regels en een toelichting. De verbeelding en de regels vormen tezamen het juridisch bindende gedeelte van het wijzigingsplan. Beide planonderdelen dienen in onderlinge samenhang te worden gezien en toegepast. Op de verbeelding zijn de bestemmingen aangewezen. Aan deze bestemmingen zijn bouwregels en regels betreffende het gebruik gekoppeld. Daarnaast zijn er algemene regels, overgangsregels en slotregels opgenomen.

De toelichting heeft geen rechtskracht, maar vormt niettemin een belangrijk onderdeel van het plan. De toelichting van dit wijzigingsplan geeft een weergave van de beweegredenen, de onderzoeksresultaten en de beleidsuitgangspunten, die aan het bestemmingsplan ten grondslag liggen. Tot slot is de toelichting van wezenlijk belang voor een juiste interpretatie en toepassing van het bestemmingsplan.

Het wijzigingsplan is vrij gedetailleerd van opzet, aangezien in dit gebied met overwegend werk- en verkeersfuncties de onderlinge belangenafweging nauw luistert; men wil precies kunnen zien waar men zelf én de buurman aan toe is.

Hierna wordt nader ingegaan op de delen van de juridische regeling in de regels en, in voorkomend geval, op de plankaart, die enige nadere toelichting behoeven.

6.2 De regels

6.2.1 Inleidende regels

Hoofdstuk 1 van de regels geeft de inleidende regels. Het betreft de begripsregels, waarin de in het plan voorkomende begrippen worden gedefinieerd en de wijze van meten en berekenen.

6.2.2 Bestemmingsregels

De verschillende aanwezige functies in het plangebied worden zoveel mogelijk positief overeenkomstig hun huidige gebruik bestemd. Een aantal regelingen behoeft echter een nadere uitleg. In het algemeen geldt, dat hoofdgebouwen uitsluitend gebouwd mogen worden in het bouwvlak. In deze bouwvlakken zijn de maximale goot- en bouwhoogte opgenomen. Hieronder wordt per bestemming en artikelsgewijs een toelichting gegeven op de regels.

Bos

De bospercelen en bosranden langs woongebieden die gelegen zijn binnen het plangebied worden door middel van de bestemming 'Bos' aangeduid.

Groen – Wijkgroen

Het bestaande groen dat deel uit maakt van de wijkgroenvoorzieningen zoals opgenomen in de Groenstructuurvisie van de gemeente Soest heeft de bestemming 'Groen – Wijkgroen' gekregen. Binnen deze bestemming zijn ook speelvoorzieningen, paden, parkeervoorzieningen, watergangen en waterpartijen toegestaan.

Verkeer

De in het plangebied aanwezige wegen hebben allemaal de algemene bestemming 'Verkeer' gekregen. Binnen deze verzamelbestemming zijn ook nog bermen, trottoirs, fiets- en voetpaden, parkeerplaatsen en hieraan ondergeschikte groenvoorzieningen opgenomen.

Dubbelbestemmingen

In de regels zijn dubbelbestemmingen opgenomen voor archeologische verwachtingsgebieden en de waterleiding. Deze dubbelbestemmingen liggen als het ware over de andere bestemming heen en genieten voorrang. Bij een dubbelbestemming voor archeologie betekent dat bijvoorbeeld, dat er pas gebruik kan worden gemaakt van de bouwmogelijkheden van de woonbestemming als er eerst, op kosten van de initiatiefnemer, archeologisch onderzoek heeft plaatsgevonden.

Voor de archeologische waarden in het gebied is de dubbelbestemming met een lage verwachtingswaarde (WR-ALV) opgenomen. In de gebieden met een lage archeologische verwachtingswaarde is geen nieuwe bebouwing of grondbewerkingen dieper dan 30 centimeter en met een oppervlakte van meer dan 10.000 m² toegestaan.

Bouwen ten behoeve van de samenvallende bestemmingen bij de dubbelbestemming 'Leiding-Water' is alleen toegestaan wanneer door het college van B&W hiervoor een omgevingsvergunning heeft verleend. Voor het verlenen van de omgevingsvergunning wordt vantevoren schriftelijk leidingadvies ingewonnen bij de desbetreffende leidingbeheerder.

6.2.3 Slotregel

Hier is bepaald hoe de regels van dit wijzigingsplan kunnen worden aangehaald.

6.3 De verbeelding

Het plangebied is getekend op gekleurde verbeeldingen, schaal 1:1000. De verbeelding is IMRO-gecodeerd, conform IMRO2012. Voor de verbeelding is aangesloten bij de systematiek van de Standaard Vergelijkbare Bestemmingsplannen 2012, welke bindend is voorgeschreven in de ministeriële regeling standaarden ruimtelijke ordening.

HOOFDSTUK 7 UITVOERBAARHEID

7.1 Economische uitvoerbaarheid

De gemeente staat garant voor de economische uitvoerbaarheid van het plan overleg gevoerd. De planontwikkeling zal in overeenstemming zijn met de provinciale en gemeentelijke uitgangspunten.

De kosten zijn in een anterieure overeenkomst, tussen de gemeente en Smink, opgenomen.

Vergoeding aan Smink voor de te maken kosten maken onderdeel uit van de koopsom met een bijdrage in de schadeloosstelling van de te sluiten aan- en verkoopovereenkomst.

Hiermee is het kostenverhaal voor de ontwikkeling verzekerd en is het niet noodzakelijk om een exploitatieplan vast te stellen. Er zijn ook geen overige redenen als bedoeld in artikel 6.12 Wet ruimtelijke ordening, om een exploitatieplan vast te stellen.

7.2 Maatschappelijke uitvoerbaarheid

7.2.1 Algemeen

Het plan voorziet in het juridisch en planologisch mogelijk maken van de oostelijke ontsluitingsweg Soesterberg.

7.2.2 Zienswijzen

Van de resultaten van de doorlopen terinzagelegging van het ontwerpwijzigingsplan zal ter zijner tijd in deze paragraaf verslag worden gedaan.

7.2.3 Overleg conform artikel 3.1.1 Bro

Het ontwerpwijzigingsplan is in het kader van het overleg, als bedoeld in artikel 3.1.1. van het Besluit ruimtelijke ordening (Bro) toegestuurd aan de volgende diensten en instanties:

1. Provincie Utrecht
2. Ministerie van Economische Zaken
3. Waterschap Vallei en Veluwe

7.2.4 Procedure en fase wijzigingsplan

In deze paragraaf wordt kort aangegeven in welke fase het wijzigingsplan zich bevindt. Afhankelijk van de fase van het plan zal de tekst hieronder daarop worden aangepast.

Het ontwerpwijzigingsplan heeft gedurende zes weken (in de periode 5 december 2013 t/m 14 januari 2014) ter inzage gelegen. Gedurende de terinzagelegging is bij het College van B&W 1 zienswijze naar voren gebracht. Het College van B&W heeft kennis genomen van deze zienswijze en een besluit genomen over het wijzigingsplan.

Het vastgestelde wijzigingsplan zal in de periode maart / april 2014 ter inzage gelegd worden.



GEMEENTE
SOEST

Postbus 2000
3760 CA Soest

Internet: www.soest.nl

E-mail: postbus2000@soest.nl