

Nota van Zienswijzen

Bestemmingsplan 'Verdiepte ligging N237'

GEANONIMISEERDE VERSIE

Inhoudsopgave

Inleiding4

1. Zienswijzen.....5

2. Overzicht wijzigingen.....19

Inleiding

De provincie Utrecht is voornemens de N237 Amersfoort - Utrecht ter hoogte van Soesterberg verdiept aan te leggen met een overkluizing tussen de Postweg en de Veldmaarschalk Montgomeryweg. De totale lengte van de onderdoorgang bedraagt 210 meter. Hierdoor komt het kruispunt bij de Montgomeryweg te vervallen. Voorts is de aantakking op de westelijke ontsluiting in het bestemmingsplan opgenomen. Het voorliggende ontwerpbestemmingsplan voorziet in een nieuwe juridisch-planologische regeling die het hiervoor genoemde mogelijk maakt.

Van 17 april 2014 tot en met 28 mei 2014 heeft ingevolge het bepaalde in artikel 3.8 lid 1 Wet ruimtelijke ordening het ontwerpbestemmingsplan 'Verdiepte ligging (N237)' ter inzage gelegen.

Naar aanleiding van de ter inzage legging van het ontwerpbestemmingsplan zijn er bij de gemeenteraad in totaal 9 zienswijzen ingediend. Hierbij dient opgemerkt te worden dat de [] 7x een identieke zienswijze heeft ingediend (nrs. 1 t/m 7) en dat de [] (nr. 8) en de [], [] (nr.9) ook een gelijklopende zienswijze heeft ingediend.

In hoofdstuk 1 van deze nota zijn deze reacties samengevat en zijn zij voorzien van een inhoudelijke reactie. Tenslotte is aangegeven of de ingediende zienswijze aanleiding geeft tot aanpassing van het bestemmingsplan.

In hoofdstuk 2 van deze nota worden de ambtshalve aanpassingen aangegeven.

1. Zienswijzen

Gedurende de periode van de terinzagelegging van het ontwerpbestemmingsplan hebben wij 9 zienswijzen ontvangen.

Het nummer refereert naar het nummer van de beantwoording van de zienswijze.

1 t/m 7.

8.

9.

--

Nota van zienswijzen

Bestemmingsplan 'Verdiepte ligging N237'

De zienswijzen van de personen/bedrijven die gereageerd hebben zijn samengevat in deze nota opgenomen en van een reactie van de gemeente voorzien. Tevens is aangegeven of de zienswijze aanleiding heeft gegeven tot aanpassing van het plan. De conclusie is in het '**cursief en vet**' weergegeven.

Nr.	SAMENVATTING ZIENSWIJZE
1-7	Zienswijze: a. Het ten uitvoer brengen van de geplande aanpassingen aan de N237 te Soesterberg en de daaruit voortvloeiende werkzaamheden, omleidingen en/of tijdelijke afsluitingen van de N237 en de hierop aangesloten kruisingen, respectievelijk hierop aangesloten toegangswegen, zullen ernstige belemmeringen en vertragingen en mogelijk schade aan toegangshekken en afrasteringen opleveren voor de bedrijven, die op het aanpalende bedrijventerrein zijn gevestigd. b. Voorts wordt door de aanpassingen van de N237 onze "zichtlocatie" volledig teniet gedaan. Indien besloten wordt toch uitvoering te geven aan de geplande werkzaamheden en/of afsluitingen houden wij u aansprakelijk voor de door onze onderneming(en) geleden directe en indirecte schade. c. Het is zelfs denkbaar, dat betreffende toegangswegen voor korte of langere termijn geheel worden afgesloten, als gevolg van geplande werkzaamheden. Dit is voor betrokken ondernemingen niet acceptabel. d. Mondelinge toelichting door reclamanten op hun zienswijze: Op 4 juni 2014 zijn reclamanten uitgenodigd door de gemeente om meer informatie te geven over hun ingediende zienswijzen. Omdat over de nieuwbouwplannen van reclamanten nog geen formele besluiten zijn genomen, maken reclamanten bezwaar tegen het verdiept aanleggen van de N237 in combinatie met de overkluizing. Dat bezwaar richt zich op de onzichtbaarheid van hun panden, waardoor zij een waardedaling verwachten. Het gaat dan vooral om de kantoorfunctie, in totaal zo'n 4.000m² (Securitas 600m², nieuwbouw 2400 m² en huidige kantoorruimte binnen het pand van de BMU 1000m²). De huidige bebouwing bestaat verder uit 3 woonhuizen en een bedrijfshal van 3000 m². Reclamanten geven aan dat zij al vanaf het moment dat Riek Bakker aan het Masterplan Soesterberg is begonnen, formeel bezwaar heeft ingediend tegen de verdiepte ligging, parallel aan het ontwikkelen van hun eigen plannen (zie bijlage I). Reactie gemeente: Ad a. Het project betreft een omvangrijk en gecompliceerd werk. Diverse opties voor uitvoering zijn onderzocht waarbij naar kosten, duur van de hinder en hinder voor de omgeving is gekeken. Een gehele afsluiting van de provinciale weg N237 Amersfoortsestraat is de meest optimale omdat hiermee de kortste uitvoeringsperiode kan worden bewerkstelligd en daarmee de duur van de hinder voor omwonenden en belanghebbenden tot een minimum kan worden beperkt. Het verdiept aanleggen van de N237 betekent hoe dan ook dat het gebied tijdelijk minder snel bereikbaar is. Dat bedrijven of

omwonenden daar in meer of mindere mate hinder van kunnen ondervinden, is daar inherent aan. Tijdens de uitvoering van het project worden maatregelen getroffen om deze hinder te minimaliseren. Doorgaand verkeer langs Soesterberg en Soesterberg Noord blijft mogelijk. De noordelijke omleidingsroute via de nieuwe oostelijke en westelijke ontsluitingswegen maakt het mogelijk om via de Batenburgweg het bedrijventerrein te bereiken. De parallelweg is tijdens en na de werkzaamheden niet meer direct toegankelijk vanaf de Amersfoortsestraat, maar blijft wel bereikbaar.

Voorts zal worden toegewerkt naar een heldere verwijzing vanaf de omleidingsroute naar de diverse bestemmingen op het bedrijventerrein, zodat de vindbaarheid van bedrijven gewaarborgd blijft.

Mocht er schade optreden aan wegdek, panden of andere eigendommen als gevolg van de werkzaamheden aan de verdiepte ligging N237, dan heeft men de mogelijkheid om in eerste instantie hiervoor een schadeclaim in te dienen bij de aannemer. Hierbij dient opgemerkt te worden dat de parallelweg, waar de panden van reclamanten zijn gelegen, niet wordt betrokken in de werkzaamheden mbt het verdiept aanleggen van de N237.

Ad b. Volgens de verbeelding van het vigerende bestemmingsplan 'Soesterberg Noord' dat van toepassing is op de panden van reclamanten, hadden deze panden geen specifieke aanduiding als representatieve bebouwing. Ook uit de destijds gesloten privaatrechtelijke contracten ten aanzien van de gronden waarop de panden van reclamanten zijn gerealiseerd kan niet worden geconcludeerd dat de kavels als zichtlocatie zijn verkocht. Volgens vaste jurisprudentie van de Raad van State kan aan een geldend bestemmingsplan in het algemeen geen blijvende rechten worden ontleend. De gemeenteraad kan op grond van gewijzigde planologische inzichten en na afweging van alle betrokken belangen andere bestemmingen en voorschriften voor gronden vaststellen. Op grond van artikel 6.1 Wro kan een ieder die van oordeel is dat hij door de planologische maatregel (het verdiept aanleggen van de N237) in een nadelige positie komt te verkeren bij de gemeente een beroep doen op planschade.

Mocht in de praktijk toch blijken dat de panden van reclamanten in de uitvoeringsperiode ten gevolge van die uitvoering minder goed bereikbaar zijn en dat dit leidt tot aanzienlijke derving van inkomsten dan kan, op grond van het feit dat het bevoegd gezag middels een verkeersbesluit de N237 heeft afgesloten, een beroep worden gedaan op de nadeelcompensatieregeling van het bevoegd gezag, de provincie Utrecht. Daarmee is niet gezegd dat er ook daadwerkelijk schade wordt vergoed. In de betreffende procedure wordt beoordeeld of de schade het maatschappelijk risico overstijgt.

Ad c. In principe blijven alle wegen in Soesterberg Noord bereikbaar voor gemotoriseerd verkeer. Zoals reeds onder Ad a is gesteld maakt de noordelijke omleidingsroute middels de nieuwe oostelijke en westelijke ontsluitingswegen het mogelijk om via de Batenburgweg het bedrijventerrein te bereiken. Hierbij dient opgemerkt te worden dat de parallelweg bereikbaar blijft. Wel kan het voorkomen dat voor een specifieke bestemming iets verder moet worden omgereden. Indien er toch tijdelijk een afsluiting moet plaatsvinden dan wordt dit met de direct betrokkene(n) afgestemd met als doel eventuele overlast tot een minimum te beperken.

Ad d. De percelen van reclamanten liggen niet in het thans aan de orde zijnde bestemmingsplan, maar in het nog in voorbereiding zijnde plangebied Soesterberg Noord. De nieuwbouwplannen zullen in dat kader op zijn merites worden beoordeeld. Indien reclamanten van mening zijn dat zij door de planologische maatregel (het verdiept aanleggen van de N237) daardoor in een nadelige positie komen te verkeren kan men bij de gemeente een verzoek indienen om planschade.

Conclusie:

	<i>De ingediende zienswijze dient ongegrond te worden verklaard en geeft dus geen aanleiding om het bestemmingsplan aan te passen.</i>
8.	Zienswijze: Mondelinge toelichting op pro forma zienswijze: Naar aanleiding van de ingediende pro forma zienswijze heeft op 10 juni 2014 een gesprek plaatsgevonden tussen de gemeente en reclamanten over hun zienswijze op het ontwerpbestemmingsplan 'Verdiepte ligging N237'. De volgende zaken zijn aan de orde geweest: 1. Onjuiste gegevens omtrent wel/niet LPG bij het BP-tankstation en de onjuiste huisnummering op het perceel van reclamanten (ondanks de doorgegeven c.q. doorgevoerde wijziging/aanpassing is op de kaart nog steeds huisnummer 13 te zien en niet nummer 9 B); 2. Hoe is de situatie na de aanleg van de verdiepte ligging N237: Blijft de parallelweg in gebruik, blijft de aansluiting van de parallelweg op de N237 in gebruik, als de parallelweg in gebruik blijft, wordt het dan twee-richtingen - of eenrichtingsverkeer?; 3. Bereikbaarheid gedurende de werkzaamheden van de verdiepte ligging N237; Reactie gemeente: Ad.1) Vwb wel/niet LPG bij BP-tankstation kan het volgende worden gesteld. Hoewel feitelijk bij de BP al geen LPG meer kan worden getankt is de formele procedure rondom de intrekking van de LPG vergunning pas medio maart 2014 afgerond. Ten aanzien van de huisnummering van reclamanten het volgende. Ten tijde van het opstellen van het ontwerpbestemmingsplan is gebruikt gemaakt van het GBKN (oftewel ondergrond) van september 2013. Uit nader onderzoek is gebleken dat de wijziging (intrekking huisnummer 13 en opvoeren nummer 9 B) pas in januari 2014 is verwerkt in het GBKN. In de vervolprocedure van het bestemmingsplan zal de actuele ondergrond worden gebruikt. Ad.2) De parallelweg blijft in gebruik, de aansluiting op de N237 verdwijnt. Er moet nog uitsluitsel komen over het feit of de parallelweg eenrichtingsverkeer wordt of verkeer in twee richtingen. Ad.3) De bereikbaarheid gedurende de werkzaamheden wordt zoveel mogelijk geborgd. Indien reclamanten van mening zijn dat hun woning, autobedrijf en tankstation in de uitvoeringsperiode ten gevolge van die uitvoering minder goed bereikbaar zijn en dat dit leidt tot aanzienlijke derving van inkomsten dan kan, op grond van het feit dat het bevoegd gezag middels een verkeersbesluit de N237 heeft afgesloten, een beroep worden gedaan op de nadeelcompensatieregeling van het bevoegd gezag, de provincie Utrecht. Daarmee is niet gezegd dat er ook daadwerkelijk schade wordt vergoed. In de betreffende procedure wordt beoordeeld of de schade het maatschappelijk risico overstijgt. Voorts kan op grond van artikel 6.1 Wro een ieder die van oordeel is dat hij door de planologische maatregel (het verdiept aanleggen van de N237) in een nadelige positie komt te verkeren bij de gemeente een beroep doen op planschade. In het overleg is het volgende afgesproken: Reclamanten dienen uiterlijk 24 juni 2014 een zienswijze in waarbij zij ook vermelden op

welke onderdelen zij duidelijkheid willen over de verkeerssituatie en bereikbaarheid van hun bedrijf na de aanleg van de verdiepte ligging. Ook geven zij aan dat als de gemeente die duidelijkheid heeft gegeven zij de zienswijze intrekken.

Aanvullende zienswijze:

Op 23 juni jl. hebben reclamanten hun zienswijze aangevuld met nadere gronden. De aanvullende zienswijze van reclamanten is vanaf het gestelde onder punt A identiek aan de zienswijze van de exploitant van het tankstation (zie het gestelde onder nr. 9).

Algemeen:

1. Vooraleerst suggereren reclamanten dat, ondanks de gemaakte afspraken ten tijde van het gesprek op 10 juni 2014 zij nog steeds geen schriftelijke bevestiging van het besprokene hebben ontvangen. Ter herinnering is van de zijde van reclamanten nog gemaild en getelefoneerd. Van de zijde van de Gemeente is geen respons ontvangen;
 2. Reclamanten kunnen nog niet inzien wat de gevolgen zullen zijn van de verdiepte ligging van de N237, vandaar het bezwaar dat er is tegen bestemmingsplan Verdiepte Ligging N237;
 3. Als tankstation bij de verdiepte ligging van de N237 is bereikbaarheid tijdens en na de uitvoering van de werkzaamheden van essentieel belang;
 4. Ook zijn reclamanten verontrust over de mogelijke schade als gevolg van de werkzaamheden;
 5. Na aanleg van de verdiepte ligging moeten reclamanten via parallelweg bereikbaar blijven vanaf de N237, maar ook vanuit Soesterberg-Kom en wel via kortste route;
 6. Verder is een goede verkeersdoorstroming over parallelweg van belang;
 7. De parkeermogelijkheden dienen niet te verslechteren;
 8. Tevens hebben reclamanten als enige aanwonenden, die zicht hebben op de overkapping, belang bij een juiste invulling van de ruimte op de overkapping;
 9. ook mag de bereikbaarheid van onze woning/autobedrijf niet verslechteren.
- A. Gedurende de realisering van de voorgenomen ontwikkeling zal het tankstation niet bereikbaar zijn via de Amersfoortsestraat, aangezien de N237 voor het verkeer wordt afgesloten en al het doorgaand verkeer tussen Utrecht en Amersfoort wordt omgeleid. Daarmee zal het tankstation onbereikbaar zijn voor het verkeer.
- B. Na realisering van de voorgenomen ontwikkeling zal de bereikbaarheid van het tankstation aanzienlijk zijn verslechterd ten opzichte van de huidige situatie. Als gevolg van de verdiepte ligging is het tankstation immers niet meer althans uiterst moeilijk te zien voor het

langsrijdend verkeer. Bovendien zal het tankstation niet langer bereikbaar zijn door uit te voegen vanaf de Amersfoortsestraat.

C. De economische functie van het tankstation zal tijdens de realisering van de verdiepte ligging nagenoeg volledig zijn uitgeschakeld. Bovendien zullen de mogelijkheden voor een batige exploitatie aanzienlijk zijn verslechterd. Dit doet ernstig afbreuk aan de waarde van het perceel. Van de gemeenteraad mag worden gevergd, dat zij met deze gevolgen rekening houdt in het bestemmingsplan. Een redelijke afweging van belangen en een zorgvuldige voorbereiding brengt met zich, dat wordt onderzocht of deze gevolgen kunnen worden weggenomen althans gelenigd, alsook dat het bestemmingsplan daarvan blijk geeft. Daarvan is geen sprake. Daarnaast zijn de bij het bestemmingsplan betrokken, zwaarwichtige belangen van de eigenaar van het perceel, geheel niet althans niet naar behoren meegewogen.

D. Het doorgaande verkeer moet gedurende de realisatie van de voorgenomen ontwikkeling worden omgeleid. Deze aanmerkelijke verkeersstroom moet worden opgevangen door de verkeersinfrastructuur in de nabijheid van de N237. Voor een goede ontsluiting van met name Soesterberg-Noord is een nieuwe weg tussen de Tammerrotonde en de Batenburgweg nodig. Zulks is in gepubliceerde berichtgeving ook uitdrukkelijk door de gemeenteraad erkend. Deze infrastructuur is evenwel niet aanwezig. In de Uitwerking Masterplan Soesterberg wordt in dit verband de aanleg van een 'oostelijke ontsluiting' aangekondigd. Echter, zoals de gemeenteraad zelf uitdrukkelijk te kennen heeft gegeven in gepubliceerde berichtgeving, is het tracé daarvan nog niet bepaald. Zolang deze onzekerheid over de verkeerskundige opvang van de om te buigen verkeersstromen niet uit de wereld is, moet de voorgenomen ontwikkeling vanuit verkeerskundig oogpunt als onverantwoord worden beschouwd.

E. In het bestemmingsplan is ook geheel niet onderbouwd dat de verkeersombuigingen waartoe de voorgenomen ontwikkeling noodzaakt, verantwoord kunnen worden opgevangen. Een deugdelijke verkeerskundige onderbouwing ontbreekt in het geheel. Daarmee is de voorgenomen ontwikkeling niet alleen onverantwoord vanuit verkeerskundige oogpunt, maar is tevens de maatschappelijke uitvoerbaarheid niet aangetoond.

F. De voorgenomen ontwikkeling betreft de wijziging van het tracé van een autoweg, welke weg een tracélengte heeft van meer dan 5 kilometer (de N237 heeft een tracélengte van ca. 16 kilometer). Bij de totstandkoming van een bestemmingsplan dat voorziet in een dergelijke wijziging, dient te worden beoordeeld of een milieueffectrapportage moet worden opgemaakt. Daarbij dient de procedure van artikel 7.16 tot en met 7.20 van de Wet Milieubeheer te worden gevolgd. In de toelichting van het ontwerp is genoteerd, dat het bestemmingsplan geen activiteiten mogelijk maakt die aanleiding geven tot een milieueffectrapportage. Deze opmerkingen worden niet onderbouwd. De beslissing af te zien van het opstellen van een milieueffectrapportage voldoet dan ook niet aan de minimumvereisten die aan een draagkrachtige onderbouwing moeten worden gesteld.

Reactie gemeente:

Ad Algemeen:

Voor wat betreft de beantwoording van het gestelde in de punten 2 (gevolgen aanleg verdiepte ligging) 3, 5, 9 (bereikbaarheid) en 6 (doorstroming parallelweg) wordt verwezen naar het gestelde onder de punten Ad A t/m Ad F.

Ad 1. Het argument dat reclamanten geen bericht hadden ontvangen van het besprokene op 10 juni 2014 is onjuist. Op 13 juni 2014 is het besprokene per mail verzonden naar een van de reclamanten (zie bijlage II).

Ad 4. Mocht er schade optreden aan wegdek, panden of andere eigendommen als gevolg van de werkzaamheden aan de verdiepte ligging N237, dan heeft men de mogelijkheid om in eerste instantie hiervoor een schadeclaim in te dienen bij de aannemer. Hierbij dient opgemerkt te worden dat de parallelweg, waar de panden van reclamanten zijn gelegen, niet wordt betrokken in de werkzaamheden mbt het verdiept aanleggen van de N237. Voor wat betreft nadeelcompensatie en planschade wordt verwezen naar het gestelde onder de punten Ad A t/m Ad F.

Ad 7. De parkeersituatie in de nabijheid van het perceel van reclamanten zal niet worden verslechterd, omdat de bestaande parkeerplaatsen gehandhaafd blijven.

Ad 8. Voor wat betreft de invulling van de overkluizing het volgende. Gelet op de beperkte draagkracht van de overkluizing is besloten om de overkluizing van de N237 in te richten als promenade. De variant promenade heeft geen meerkosten tot gevolg en blijft ook technisch binnen de specificaties van de provincie. Met de keuze voor een promenade blijven de extra kosten beperkt tot kosten voor groenvoorzieningen. Voor de goede orde, vanwege de constructie kunnen aldaar geen woningen en volwassen bomen geplaatst worden.

Ad A. Het verdiept aanleggen van de N237 betekent hoe dan ook dat het gebied tijdelijk minder snel bereikbaar is. Dat bedrijven of omwonenden daar in meer of mindere mate hinder van kunnen ondervinden, is daar inherent aan. Tijdens de uitvoering van het project worden maatregelen getroffen om deze hinder te minimaliseren. Doorgaand verkeer langs Soesterberg en Soesterberg Noord blijft mogelijk. De noordelijke omleidingsroute middels de nieuwe oostelijke en westelijke ontsluitingswegen maakt het mogelijk om via de Batenburgweg het bedrijventerrein te bereiken. Bovendien zal worden toegewerkt naar een heldere verwijzing vanaf de omleidingsroute naar de diverse bestemmingen op het bedrijventerrein, zodat de vindbaarheid van bedrijven gewaarborgd blijft. Vastgesteld kan worden dat de parallelweg tijdens en na de werkzaamheden van het verdiept aanleggen van de N237 niet meer direct toegankelijk is vanaf de Amersfoortsestraat, desalniettemin blijft de parallelweg en dus de woning, het garagebedrijf en het tankstation van reclamanten via de noordelijke omleidingsroute wel bereikbaar.

Ad. B. Na voltooiing van de verdiepte ligging van de Amersfoortsestraat is de parallelweg inderdaad niet meer direct ontsloten vanaf deze weg. Wel wordt de toegankelijkheid van de parallelweg en dus de woning, het autobedrijf en het tankstation van reclamanten verruimd. In de huidige situatie is de parallelweg alleen direct toegankelijk voor verkeer dat richting Utrecht rijdt. De aanleg van de verdiepte ligging voorziet echter in een volledige in twee richtingen te rijden aansluiting van de parallelweg op de Veldmaarschalk Montgomeryweg, waar al het verkeer gebruik van kan maken.

Ad C. In het kader van het verdiept aanleggen van de N237 zijn de belangen van reclamanten in voldoende mate meegewogen. Tijdens de uitvoering van het project worden maatregelen getroffen om deze hinder te minimaliseren. Dat bedrijven of omwonenden daar in meer of mindere mate hinder van kunnen ondervinden, is daar inherent aan. Doorgaand verkeer langs Soesterberg en Soesterberg Noord blijft mogelijk. De noordelijke omleidingsroute middels de nieuwe oostelijke en westelijke ontsluitingswegen maakt het mogelijk om via de Batenburgweg het bedrijventerrein te bereiken. Bovendien zal worden toegewerkt naar een heldere verwijzing vanaf de omleidingsroute naar de diverse bestemmingen op het bedrijventerrein, zodat de vindbaarheid van bedrijven gewaarborgd blijft. Alhoewel de parallelweg tijdens en na de werkzaamheden van het verdiept aanleggen van de N237 niet meer direct toegankelijk is vanaf de Amersfoortsestraat, blijft de parallelweg en dus de woning, het garagebedrijf en het tankstation van reclamanten middels de noordelijke omleidingsroute wel

bereikbaar. Kortom, de bereikbaarheid van het perceel van reclamanten gedurende en na de werkzaamheden wordt zoveel mogelijk geborgd. Mocht in de praktijk toch blijken dat het tankstation van reclamanten in de uitvoeringsperiode ten gevolge van die uitvoering minder goed bereikbaar is en dat dit leidt tot aanzienlijke derving van inkomsten dan kan, op grond van het feit dat het bevoegd gezag middels een verkeersbesluit de N237 heeft afgesloten, een beroep worden gedaan op nadeelcompensatieregeling van het bevoegd gezag, de provincie Utrecht. Daarmee is niet gezegd dat er ook daadwerkelijk schade wordt vergoed. In de betreffende procedure wordt beoordeeld of de schade het maatschappelijk risico overstijgt. Voorts kan een ieder die van oordeel is dat hij door de planologische maatregel (het verdiept aanleggen van de N237) in een nadelige positie komt te verkeren bij de gemeente een beroep doen op planschade.

Ad D. Het wijzigingsplan 'Oostelijke ontsluiting Soesterberg' dat voorziet in een nieuwe juridisch-planologische regeling die het mogelijk maakt een ontsluitingsweg, vanaf de Amersfoortsestraat naar Veldmaarschalk Montgomeryweg (Soesterberg Noord) te realiseren, is thans onherroepelijk. Kortom, er is een vastgesteld tracé voor de oostelijke ontsluitingsweg. De start van de uitvoering is gepland op november 2014; de afronding wordt verwacht in april 2015. Dit is ruim voor de start aanleg verdiepte ligging N237 (november 2015).

Ad E. Het argument van reclamanten dat in het bestemmingsplan niet is onderbouwd dat de verkeersombuigingen waartoe de voorgenomen ontwikkeling noodzaakt, verantwoord kunnen worden opgevangen, treft doel. In de toelichting van het bestemmingsplan zal onderstaande tekst inclusief bijlage (memo van 3 augustus 2012) worden gevoegd. Zoals in het Masterplan Soesterberg is onderkend en in de memo van 3 augustus 2012 staat aangegeven wordt geadviseerd de oostelijke ontsluitingsweg tussen de Batenburgweg en de Tammer rotonde te realiseren. Dit om de negatieve effecten op de verkeersafwikkeling en de veiligheid te beperken – met name op het kruispunt Banningstraat/Kampweg, maar ook op de schakel Soesterberg – Soesterberg Noord.

Uit de verkeersberekeningen behorende bij de toelichting van het bestemmingsplan is gebleken dat:

- de provincie de omleidingsvariant in de tijdelijke situatie heeft doorgerekend. Op basis hiervan is geconcludeerd dat de omleidingsroute de verwachte intensiteiten aankan;
- de gemeente Soest voor de eindsituatie in een modeldoorrekening inzichtelijk heeft gemaakt wat de verwachte intensiteiten zijn op wegen in Soesterberg en Soesterberg-Noord. De verkeersintensiteiten zijn zodanig dat geen afwikkelingsproblemen worden verwacht.

Op grond van het vorenstaande is de voorgenomen ontwikkeling verantwoord vanuit verkeerskundig oogpunt. Wellicht ten overvloede nog het volgende. Zoals reeds onder punt D is gesteld is er een vastgesteld/onherroepelijk tracé voor de oostelijke ontsluitingsweg, waarmee de maatschappelijke uitvoerbaarheid is aangetoond.

Onderbouwing verdiepte ligging (bron: Masterplan Soesterberg, 2010)

Om de verbinding tussen het dorp Soesterberg en vliegbasis te versterken, is het cruciaal om samenhang aan te brengen tussen het noorden en zuiden van het dorp. De N237 doorsnijdt het dorp Soesterberg en vormt daarmee een forse barrière. Daar komt bij dat vanwege de verkeersdruk op de A28 voor de provinciale weg N237 een overloopfunctie is voorzien. Dit zorgt voor een aanvullende barrièrewerking van de provinciale weg. Deze beide ontwikkelingen leiden tot het formuleren van de eerste prioriteit: het aanpakken van de barrièrewerking van de N237. Zowel voor de realisatie van het ruimtelijke plan voor de vliegbasis als voor het Masterplan Soesterberg is dit van groot belang. Het ruimtelijk plan voorziet in nieuwe woningen in het noorden van Soesterberg. Dit nieuwe woongebied dient straks ook goed bereikbaar te zijn en in verbinding te staan met het dorp Soesterberg. De meest effectieve wijze om de barrièrewerking van de N237 aan te pakken is het verdiept aanleggen van de N237.

Het verdiept aanleggen van de N237 heeft tot gevolg dat de huidige (directe) ontsluitingen van Soesterberg-Noord op de N237 komen te vervallen. Verkeerskundig uitgangspunt is dat Soesterberg-Noord robuust ontsloten blijft op de N237, oftewel dat dit gebied minimaal twee directe ontsluitingen krijgt op de N237. Hierin wordt voorzien door de aanleg van zowel een oostelijke als een westelijke ontsluiting.

Onderbouwing oostelijke ontsluiting

Reeds in het Masterplan Soesterberg (vastgesteld 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.

Voorts wordt korthedshalve verwezen naar het gestelde in de bijgevoegde memo van 3 augustus 2012/Ruimte/945202 inzake Verkeersonderzoek effecten wel of niet uitvoeren oostelijke ontsluitingsweg Soesterberg Noord, welke hier als herhaald en ingelast dient te worden beschouwd.

Ad F. Zoals in bijlage 1 van de toelichting van het ontwerpbestemmingsplan is aangegeven betreft de voorgenomen ontwikkeling niet de gehele wijziging van het tracé. Gelet op het feit dat de wijziging van het tracé enkel en alleen betreft het verdiept aanleggen van de N237 (onderdoorgang heeft een lengte van ongeveer 210 m) geldt voor de verdiepte ligging van de N237 Soesterberg alleen een vormvrije mer-beoordeling. Er is geen sprake van een projectmer-plicht of mer-beoordelingsplicht.

Bij deze analyse zijn de volgende uitgangspunten gehanteerd:

- er is geen passende beoordeling vanwege Natura 2000 nodig (in dat geval is sprake van een planmer-plicht);
- er is geen samenhang met andere (grootschalige) projecten die leiden tot belangrijke negatieve milieugevolgen (en waarmee toch een zwaardere vorm van mer-verplichting noodzakelijk is).

Toetsingskader

In onderdeel C en D van de bijlage bij het Besluit m.e.r. is aangegeven welke activiteiten in het kader van het bestemmingsplan planmer-plichtig, projectmer-plichtig of mer-beoordelingsplichtig zijn. Voor deze activiteiten zijn in het Besluit m.e.r. drempelwaarden opgenomen. Daarnaast dient het bevoegd gezag bij de betreffende activiteiten die niet aan de bijbehorende drempelwaarden voldoen, na te gaan of sprake kan zijn van belangrijke nadelige gevolgen voor het milieu, gelet op de omstandigheden als bedoeld in bijlage III van de EEG-nchtlijn milieueffectbeoordeling. Deze omstandigheden betreffen:

- de kenmerken van de projecten;
- de plaats van de projecten;
- de kenmerken van de potentiële effecten.

	<i>Onderzoek en conclusies</i> Gelet op de kenmerken van het project (zoals het kleinschalige karakter in vergelijking met de drempelwaarden uit het Besluit m.e.r., de beperkte wijziging van de verkeerscapaciteit in vergelijking met de huidige situatie en de ligging van het verdiepte deel t.o.v. de bestaande situatie], de plaats van het project en de kenmerken van de potentiële effecten zullen geen belangrijke negatieve milieugevolgen optreden. Dit blijkt ook uit de onderzoeken van de verschillende milieuaspecten zoals deze in de volgende paragrafen zijn opgenomen. Voor het bestemmingsplan is dan ook geen mer-procedure of mer-beoordelingsprocedure noodzakelijk conform het Besluit m.e.r. Conclusie: <i>De ingediende zienswijze onder nr. e is gegrond. In de toelichting van het bestemmingsplan zal het gestelde onder Ad E inclusief bijlage worden opgenomen. De overige argumenten dienen ongegrond te worden verklaard.</i>
9.	Zienswijze: a. Gedurende de realisering van de voorgenomen ontwikkeling zal het tankstation niet bereikbaar zijn via de Amersfoortsestraat, aangezien de N237 voor het verkeer wordt afgesloten en al het doorgaand verkeer tussen Utrecht en Amersfoort wordt omgeleid. Daarmee zal het tankstation onbereikbaar zijn voor het verkeer. b. Na realisering van de voorgenomen ontwikkeling zal de bereikbaarheid van het tankstation aanzienlijk zijn verslechterd ten opzichte van de huidige situatie. Als gevolg van de verdiepte ligging is het tankstation immers niet meer althans uiterst moeilijk te zien voor het langrijdend verkeer. Bovendien zal het tankstation niet langer bereikbaar zijn door uit te voegen vanaf de Amersfoortsestraat. c. De economische functie van het tankstation zal tijdens de realisering van de verdiepte ligging nagenoeg volledig zijn uitgeschakeld. Bovendien zullen de mogelijkheden voor een batige exploitatie aanzienlijk zijn verslechterd. Dit doet ernstig afbreuk aan de waarde van het perceel. Van de gemeenteraad mag worden gevergd, dat zij met deze gevolgen rekening houdt in het bestemmingsplan. Een redelijke afweging van belangen en een zorgvuldige voorbereiding brengt met zich, dat wordt onderzocht of deze gevolgen kunnen worden weggenomen althans gelenigd, alsook dat het bestemmingsplan daarvan blijk geeft. Daarvan is geen sprake. Daarnaast zijn de bij het bestemmingsplan betrokken, zwaarwichtige belangen van de eigenaar van het perceel, geheel niet althans niet naar behoren meegewogen. d. Het doorgaande verkeer moet gedurende de realisatie van de voorgenomen ontwikkeling worden omgeleid. Deze aanmerkelijke verkeersstroom moet worden opgevangen door de verkeersinfrastructuur in de nabijheid van de N237. Voor een goede ontsluiting van met name Soesterberg-Noord is een nieuwe weg tussen de Tammerrotonde en de Batenburgweg nodig. Zulks is in gepubliceerde berichtgeving ook uitdrukkelijk door de gemeenteraad erkend. Deze infrastructuur is evenwel niet aanwezig. In de Uitwerking Masterplan Soesterberg wordt in dit verband de aanleg van een 'oostelijke ontsluiting' aangekondigd. Echter, zoals de gemeenteraad zelf uitdrukkelijk te kennen heeft gegeven in gepubliceerde berichtgeving, is het tracé daarvan nog niet bepaald. Zolang deze onzekerheid over de verkeerskundige opvang van de om te buigen verkeersstromen niet uit de wereld is, moet de voorgenomen ontwikkeling vanuit verkeerskundig oogpunt als onverantwoord worden beschouwd.

e. In het bestemmingsplan is ook geheel niet onderbouwd dat de verkeersombuigingen waartoe de voorgenomen ontwikkeling noodzaakt, verantwoord kunnen worden opgevangen. Een deugdelijke verkeerskundige onderbouwing ontbreekt in het geheel. Daarmee is de voorgenomen ontwikkeling niet alleen onverantwoord vanuit verkeerskundige oogpunt, maar is tevens de maatschappelijke uitvoerbaarheid niet aangetoond.

f. De voorgenomen ontwikkeling betreft de wijziging van het tracé van een autoweg, welke weg een tracélengte heeft van meer dan 5 kilometer (de N237 heeft een tracélengte van ca. 16 kilometer). Bij de totstandkoming van een bestemmingsplan dat voorziet in een dergelijke wijziging, dient te worden beoordeeld of een milieueffectrapportage moet worden opgemaakt. Daarbij dient de procedure van artikel 7.16 tot en met 7.20 van de Wet Milieubeheer te worden gevolgd. In de toelichting van het ontwerp is genoteerd, dat het bestemmingsplan geen activiteiten mogelijk maakt die aanleiding geven tot een milieueffectrapportage. Deze opmerkingen wordt niet onderbouwd. De beslissing af te zien van het opstellen van een milieueffectrapportage voldoet dan ook niet aan de minimumvereisten die aan een draagkrachtige onderbouwing moeten worden gesteld.

Reactie gemeente:

Ad a. Het verdiept aanleggen van de N237 betekent hoe dan ook dat het gebied tijdelijk minder snel bereikbaar is. Dat bedrijven of omwonenden daar in meer of mindere mate hinder van kunnen ondervinden, is daar inherent aan. Tijdens de uitvoering van het project worden maatregelen getroffen om deze hinder te minimaliseren. Doorgaand verkeer langs Soesterberg en Soesterberg Noord blijft mogelijk. De noordelijke omleidingsroute middels de nieuwe oostelijke en westelijke ontsluitingswegen maakt het mogelijk om via de Batenburgweg het bedrijventerrein te bereiken. Bovendien zal worden toegewerkt naar een heldere verwijzing vanaf de omleidingsroute naar de diverse bestemmingen op het bedrijventerrein, zodat de vindbaarheid van bedrijven gewaarborgd blijft. Vastgesteld kan worden dat de parallelweg tijdens en na de werkzaamheden van het verdiept aanleggen van de N237 niet meer direct toegankelijk is vanaf de Amersfoortsestraat, desalniettemin blijft de parallelweg via de noordelijke omleidingsroute wel bereikbaar.

Ad. b. Na voltooiing van de verdiepte ligging van de Amersfoortsestraat is de parallelweg inderdaad niet meer direct ontsloten vanaf deze weg. Wel wordt de toegankelijkheid van de parallelweg verruimd. In de huidige situatie is de parallelweg alleen direct toegankelijk voor verkeer dat richting Utrecht rijdt. De aanleg van de verdiepte ligging voorziet echter in een volledige in twee richtingen te rijden aansluiting van de parallelweg op de Veldmaarschalk Montgomeryweg, waar al het verkeer gebruik van kan maken.

Ad c. In het kader van het verdiept aanleggen van de N237 zijn de belangen van reclamant in voldoende mate meegewogen. Tijdens de uitvoering van het project worden maatregelen getroffen om deze hinder te minimaliseren. Dat bedrijven of omwonenden daar in meer of mindere mate hinder van kunnen ondervinden, is daar inherent aan. Doorgaand verkeer langs Soesterberg en Soesterberg Noord blijft mogelijk. De noordelijke omleidingsroute middels de nieuwe oostelijke en westelijke ontsluitingswegen maakt het mogelijk om via de Batenburgweg het bedrijventerrein te bereiken. Bovendien zal worden toegewerkt naar een heldere verwijzing vanaf de omleidingsroute naar de diverse bestemmingen op het bedrijventerrein, zodat de vindbaarheid van bedrijven gewaarborgd blijft. Alhoewel de parallelweg tijdens en na de werkzaamheden van het verdiept aanleggen van de N237 niet meer direct toegankelijk is vanaf de Amersfoortsestraat, blijft de parallelweg en het tankstation van reclamant middels de noordelijke omleidingsroute wel bereikbaar. Kortom, de bereikbaarheid van het tankstation van reclamant gedurende en na de werkzaamheden wordt zoveel mogelijk geborgd. Mocht in de praktijk toch blijken

dat het tankstation van reclamant in de uitvoeringsperiode ten gevolge van die uitvoering minder goed bereikbaar is en dat dit leidt tot aanzienlijke derving van inkomsten dan kan, op grond van het feit dat het bevoegd gezag middels een verkeersbesluit de N237 heeft afgesloten, een beroep worden gedaan op nadeelcompensatieregeling van het bevoegd gezag, de provincie Utrecht. Daarmee is niet gezegd dat er ook daadwerkelijk schade wordt vergoed. In de betreffende procedure wordt beoordeeld of de schade het maatschappelijk risico overstijgt. Voorts kan een ieder die van oordeel is dat hij door de planologische maatregel (het verdiept aanleggen van de N237) in een nadelige positie komt te verkeren bij de gemeente een beroep doen op planschade.

Ad d. Het wijzigingsplan 'Oostelijke ontsluiting Soesterberg' dat voorziet in een nieuwe juridisch-planologische regeling die het mogelijk maakt een ontsluitingsweg, vanaf de Amersfoortsestraat naar Veldmaarschalk Montgomeryweg (Soesterberg Noord) te realiseren, is onherroepelijk. Kortom, er is een vastgesteld tracé voor de oostelijke ontsluitingsweg. De start van de uitvoering is gepland op november 2014; de afronding wordt verwacht in april 2015. Dit is ruim voor de start aanleg verdiepte ligging N237 (november 2015).

Ad e. Het argument van reclamant dat in het bestemmingsplan niet is onderbouwd dat de verkeersombuigingen waartoe de voorgenomen ontwikkeling noodzaakt, verantwoord kunnen worden opgevangen, treft doel. In de toelichting van het bestemmingsplan zal onderstaande tekst inclusief bijlage (memo van 3 augustus 2012) worden gevoegd. Zoals in het Masterplan Soesterberg is onderkend en in de memo van 3 augustus 2012 staat aangegeven wordt geadviseerd de oostelijke ontsluitingsweg tussen de Batenburgweg en de Tammer rotonde te realiseren. Dit om de negatieve effecten op de verkeersafwikkeling en de veiligheid te beperken – met name op het kruispunt Banningstraat/Kampweg, maar ook op de schakel Soesterberg – Soesterberg Noord.

Uit de verkeersberekeningen behorende bij de toelichting van het bestemmingsplan is gebleken dat:

- de provincie de omleidingsvariant in de tijdelijke situatie heeft doorgerekend. Op basis hiervan is geconcludeerd dat de omleidingsroute de verwachte intensiteiten aankan;
- de gemeente Soest voor de eindsituatie in een modeldoorrekening inzichtelijk heeft gemaakt wat de verwachte intensiteiten zijn op wegen in Soesterberg en Soesterberg-Noord. De verkeersintensiteiten zijn zodanig dat geen afwikkelingsproblemen worden verwacht.

Op grond van het vorenstaande is de voorgenomen ontwikkeling verantwoord vanuit verkeerskundig oogpunt. Wellicht ten overvloede nog het volgende. Zoals reeds onder punt D is gesteld is er een vastgesteld/onherroepelijk tracé voor de oostelijke ontsluitingsweg, waarmee de maatschappelijke uitvoerbaarheid is aangetoond..

Onderbouwing verdiepte ligging (bron: Masterplan Soesterberg, 2010)

Om de verbinding tussen het dorp Soesterberg en vliegbasis te versterken, is het cruciaal om samenhang aan te brengen tussen het noorden en zuiden van het dorp. De N237 doorsnijdt het dorp Soesterberg en vormt daarmee een forse barrière. Daar komt bij dat vanwege de verkeersdruk op de A28 voor de provinciale weg N237 een overloopfunctie is voorzien. Dit zorgt voor een aanvullende barrièrewerking van de provinciale weg. Deze beide ontwikkelingen leiden tot het formuleren van de eerste prioriteit: het aanpakken van de barrièrewerking van de N237. Zowel voor de realisatie van het ruimtelijke plan voor de vliegbasis als voor het Masterplan Soesterberg is dit van groot belang. Het ruimtelijk plan voorziet in nieuwe woningen in het noorden van Soesterberg. Dit nieuwe woongebied dient straks ook goed bereikbaar te zijn en in verbinding te staan met het dorp Soesterberg. De meest effectieve wijze om de barrièrewerking van de N237 aan te pakken is het verdiept aanleggen van de N237.

Het verdiept aanleggen van de N237 heeft tot gevolg dat de huidige (directe) ontsluitingen van Soesterberg-Noord op de N237 komen te

vervallen. Verkeerskundig uitgangspunt is dat Soesterberg-Noord robuust ontsloten blijft op de N237, oftewel dat dit gebied minimaal twee directe ontsluitingen krijgt op de N237. Hierin wordt voorzien door de aanleg van zowel een oostelijke als een westelijke ontsluiting.

Onderbouwing oostelijke ontsluiting

Reeds in het Masterplan Soesterberg (vastgesteld 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.

Voorts wordt korthedshalve verwezen naar het gestelde in bijgevoegde memo van 3 augustus 2012/Ruimte/945202 inzake Verkeersonderzoek effecten wel of niet uitvoeren oostelijke ontsluitingsweg Soesterberg Noord, welke hier als herhaald en ingelast dient te worden beschouwd.

Ad f. Zoals in bijlage 1 van de toelichting van het ontwerpbestemmingsplan is aangegeven betreft de voorgenomen ontwikkeling niet de gehele wijziging van het tracé. Gelet op het feit dat de wijziging van het tracé enkel en alleen betreft het verdiept aanleggen van de N237 (onderdoorgang heeft een lengte van ongeveer 210 m) geldt voor de verdiepte ligging van de N237 Soesterberg alleen een vormvrije mer-beoordeling. Er is geen sprake van een projectmer-plicht of mer-beoordelingsplicht.

Bij deze analyse zijn de volgende uitgangspunten gehanteerd:

- er is geen passende beoordeling vanwege Natura 2000 nodig (in dat geval is sprake van een planmer-plicht);
- er is geen samenhang met andere (grootschalige) projecten die leiden tot belangrijke negatieve milieugevolgen (en waarmee toch een zwaardere vorm van mer-verplichting noodzakelijk is).

Toetsingskader

In onderdeel C en D van de bijlage bij het Besluit m.e.r. is aangegeven welke activiteiten in het kader van het bestemmingsplan planmer-plichtig, projectmer-plichtig of mer-beoordelingsplichtig zijn. Voor deze activiteiten zijn in het Besluit m.e.r. drempelwaarden opgenomen. Daarnaast dient het bevoegd gezag bij de betreffende activiteiten die niet aan de bijbehorende drempelwaarden voldoen, na te gaan of sprake kan zijn van belangrijke nadelige gevolgen voor het milieu, gelet op de omstandigheden als bedoeld in bijlage III van de EEG-nchtlijn milieueffectbeoordeling. Deze omstandigheden betreffen:

- de kenmerken van de projecten;
- de plaats van de projecten;
- de kenmerken van de potentiële effecten.

Onderzoek en conclusies

Gelet op de kenmerken van het project (zoals het kleinschalige karakter in vergelijking met de drempelwaarden uit het Besluit m.e.r., de beperkte wijziging van de verkeerscapaciteit in vergelijking met de huidige situatie en de ligging van het verdiepte deel t.o.v. de bestaande situatie], de plaats van het project en de kenmerken van de potentiële effecten zullen geen belangrijke negatieve milieugevolgen optreden. Dit blijkt ook uit de onderzoeken van de verschillende milieuaspecten zoals deze in de volgende paragrafen zijn opgenomen. Voor het bestemmingsplan is dan ook geen mer-procedure of mer-beoordelingsprocedure noodzakelijk conform het Besluit m.e.r.

Mondelinge toelichting door reclamant op zienswijze:

Naar aanleiding van de ingediende zienswijze heeft op 17 juli 2014 een gesprek plaatsgevonden tussen de gemeente en reclamant over zijn zienswijze op het ontwerpbestemmingsplan 'Verdiepte ligging N237'.

Reclamant heeft duidelijk gemaakt dat zijn zorg de definitieve situatie betreft, dus na aanleg verdiepte ligging N237. Het verdwijnen van de afslag van de N237 heeft bedrijfseconomische gevolgen voor het tankstation. Een alternatieve locatie, conform de huidige situatie gelegen aan een provinciale weg, is in de ogen van reclamant de enige optie om inkomstenderving na de verdiepte aanleg van de N237 te voorkomen.

Reactie gemeente:

Vastgesteld kan worden dat de inhoud van de zienswijze met name gericht is op de gevolgen van de bestemmingsplanwijziging en niet op de wijziging als zodanig. Voor de effecten van de wijziging ten behoeve van de verdiepte aanleg N237 op het bedrijf kan reclamant een verzoek tot planschade indienen bij de gemeente en voor nadeelcompensatie kan reclamant terecht bij de provincie Utrecht.

Uit nader onderzoek is gebleken dat de gemeente noch de provincie een suggestie heeft voor een alternatieve locatie bij voorkeur aan de provinciale weg, voor het tankstation.

Conclusie:

De ingediende zienswijze onder nr. e is gegrond. In de toelichting van het bestemmingsplan zal het gestelde onder Ad e inclusief bijlage worden opgenomen. De overige argumenten dienen ongegrond te worden verklaard.

2. Overzicht ambtshalve wijzigingen.

Bijgaand is hieronder aangegeven de opsomming van ambtshalve wijzigingen.

Zienswijzen		
Ad	Wijziging in:	Wijziging
1	Bijlagen behorende bij de regels	De detailtekeningen behorende bij bijlage 2 en 3 worden gewijzigd.
2	Bijlagen behorende bij de toelichting	In bijlage 9 wordt een aanvullend natuuronderzoek toegevoegd

MEMO

Aan: College van B&W
Van: K.J. Veenstra
Betreft: Verkeersonderzoek effecten wel of niet uitvoeren oostelijke ontsluitingsweg
Soesterberg Noord
Datum: 3 augustus 2012/Ruimte/945202

Naast een westelijke ontsluiting van de Soesterberg Noord is met de verdiepte aanleg van de N237 voor een evenwichtige bereikbaarheid van dit deel van Soesterberg in het Masterplan Soesterberg voor de ontwikkeling van Soesterberg een oostelijke ontsluiting opgenomen.

Achtergrond

De volgende ontwikkelingen hebben geleid tot het opnemen van een oostelijke ontsluiting Soesterberg-noord als onderdeel van de verkeersstructuur in het Masterplan.

- In 2006 hebben de eerste besprekingen met ondernemers uit Soesterberg Noord over de ontsluiting van Soesterberg Noord plaatsgevonden. Er is maar één volwaardige ontsluiting (Veldmaarschalk Montgomeryweg) en een halve ontsluiting (parallelweg) op de N237. Voorstel destijds was een nieuwe – westelijke – ontsluiting te creëren. Als gevolg van de ontwikkelingen bij Abrona en de vliegbasis heeft dit verder vorm gekregen.
- Enkele jaren geleden is de verdiepte ligging van de N237 in beeld gekomen. De aanleg ervan heeft tot gevolg dat de directe aansluiting van de Montgomeryweg op de N237 en de aansluitingen van de parallelweg op de N237 komen te vervallen. De consequentie daarvan is dat in plaats van een extra (directe) ontsluiting voor Soesterberg-noord op de N237 het aantal ontsluitingen juist worden teruggebracht (van 1½) naar één. Afwikkeling van het verkeer van en naar Soesterberg-Noord zal dan ook plaatsvinden via de Montgomeryweg en Banningstraat/Rademakerstraat.
- Ontsluiting via de Montgomeryweg en Banningstraat / Rademakerstraat heeft een te groot effect op de kwaliteit van de woon- en leefomgeving. Dit draagt niet bij aan de in het Masterplan geuite wens dat het dorpshart van Soesterberg – waar het kruispunt Montgomeryweg / Banningstraat onderdeel van uitmaakt – een samenhangende centrumfunctie moet krijgen. Dit gegeven heeft ertoe geleid dat bij de totstandkoming van het Masterplan Soesterberg in de verkeersstructuur een oostelijke ontsluiting is opgenomen tussen de Tammer-rotonde en de toekomstige pleisterplaats (ter hoogte van Montgomeryweg/Batenburgweg). Deze oostelijke ontsluiting van Soesterberg Noord is onder andere het resultaat van een sterk pleidooi van de klankbordgroep N237 (verkeersstructuur) voor een evenwichtige bereikbaarheid van Soesterberg Noord.

De gemeente Soest heeft naar aanleiding van bovenstaande zich tot doel gesteld een tracé te presenteren, met een financiële onderbouwing, dat de steun heeft van alle betrokken partijen en dat voldoet aan de doelstelling vanuit de Uitwerking Masterplan Soesterberg d.d. 4 oktober 2010. Deze wordt met de bijbehorende afspraken ter besluitvorming neergelegd bij de stuurgroep Masterplan Soesterberg.

In opdracht van de gemeente Soest heeft BonoTraffics BV een tracéonderzoek uitgevoerd naar een drietal varianten voor de oostelijke ontsluiting. Op basis hiervan is een voorkeursvariant bepaald. Een en ander is verwoord in de "*Memo Tracéonderzoek Masterplan Soesterberg*" van 14 juni 2011. Recentelijk is echter ook ten aanzien van budget en strategische overwegingen gesproken over de haalbaarheid van deze oostelijke ontsluiting.

Aanleiding onderzoek

Op basis bovengenoemde bevindingen is de vraag gerezen of uitvoering van de oostelijke ontsluiting haalbaar is. Om hierover een weloverwogen besluit te nemen is echter aanvullende informatie noodzakelijk. Redenen zijn:

1. *Een besluit tot het (al dan) niet uitvoeren van een oostelijke ontsluiting dient goed te worden onderbouwd*

Bij de totstandkoming van het Masterplan in het overleg van de Klankbordgroep N237 van 7 juni 2010 (kenmerk 731387) is ondermeer vastgesteld dat een oostelijke ontsluiting via de

Tammer-rotonde onder voorbehoud kan worden opgenomen in het Masterplan; als blijkt dat – om welke reden dan ook – deze ontsluiting niet haalbaar is, zal moeten worden gekeken naar alternatieven.

2. *Voor een goede onderbouwing is nog niet alle informatie voorhanden*

Om een goede totaalafweging te maken, ontbreekt nog de verkeerskundige beoordeling die zowel de consequenties in beeld brengt van de aanleg van de onderzochte varianten, als die van het niet uitvoeren van een oostelijke aansluiting.

Op 28 juni 2012 heeft het college ingestemd met een aanvullend verkeerskundig onderzoek. Met dit onderzoek – een aanvulling op het reeds eerder opgestelde rapport “Verkeerscirculatie Masterplan Soesterberg – Klankbordgroep scenario” – wordt inzicht gegeven in de consequenties voor het omliggende wegennet als een oostelijke ontsluitingsweg niet wordt aangelegd. Tezamen met eerder genoemde aspecten wordt een totaalbeeld gegeven van alle argumenten en kanttekeningen die van invloed zijn op de haalbaarheid van de aanleg van een oostelijke ontsluiting.

Onderzoek – verkeersmodel

Om in beeld te brengen wat de effecten zijn op het omliggende wegennet bij het al dan niet aanleggen van een oostelijke ontsluitingsweg is een doorrekening gemaakt in het reeds eerder gebruikte verkeersmodel van Soesterberg en omgeving. Als basis heeft gediend rapport “Verkeerscirculatie Masterplan Soesterberg – Klankbordgroep scenario”, opgesteld in augustus 2010 door ingenieursbureau DHV. In dit rapport is als uitgangspunt de situatie 2006 gehanteerd. Daarnaast zijn een aantal varianten doorgerekend, waaronder een variant met een verdiepte ligging N237 + een westelijke en een oostelijke ontsluiting voor Soesterberg Noord, direct aansluitend op de N237.

Het aanvullende onderzoek is in juli 2012 uitgevoerd door Royal Haskoning DHV. De door hen uitgevoerde doorrekening is de hierbovengenoemde variant, exclusief een oostelijke ontsluiting.

In dit advies zijn drie modeldoorrekeningen opgenomen:

1. Huidige situatie (peildatum 2006)
2. Klankbordgroep scenario: een verdiepte ligging N237 + ongelijkvloerse kruising Montgomeryweg + westelijke en oostelijke ontsluitingsweg Soesterberg Noord
3. Klankbordgroep scenario (zie 2) zonder oostelijke ontsluitingsweg

In beide 2020-modellen is rekening gehouden met autonome ontwikkelingen en diverse andere (woningbouw)ontwikkelingen in het Masterplan.

De effecten op het wegennetwerk in en rondom Soesterberg zijn in een verzameltabel weergegeven (zie bijlage, blz. 5). De doorrekening resulteren in een gemiddelde avondspitsintensiteit. Deze cijfers zijn vervolgens doorgerekend naar etmaalintensiteiten.¹

Om een beter inzicht te krijgen in de effecten op het wegennet, zijn de cijfers uit een drietal kolommen uit deze tabel gevisualiseerd in overzichtskaarten (zie bijlage, blz. 5 en 6).

- Figuur 1: Etmaalintensiteit 2020 inclusief oostelijke ontsluitingsweg.
- Figuur 2: Etmaalintensiteit 2020 zonder oostelijke ontsluitingsweg.
- Figuur 3: Verschil varianten 2020 met en zonder oostelijke ontsluitingsweg.

Resultaten

- Het wegvallen van een directe aansluiting op de N237 via de Montgomeryweg betekent een zwaardere druk de andere op uitvalswegen voor verkeer uit Soesterberg (zuid).
 - o Bij de aanleg van zowel een westelijke als een oostelijke ontsluiting voor Soesterberg Noord is op de Rademakerstraat een toename van 138% tot 217% en op de Banningstraat een toename van gemiddeld 67%.
 - o Bij alleen een aanleg van een westelijke ontsluitingsweg (en geen oostelijke), is er nauwelijke sprake van een verdere toename op de Rademakerstraat, maar wel een verdere forse toename op de Banningstraat (gemiddeld ruim 100%).
- Verkeer van en naar Soesterberg Noord dat gebruik zou maken van de oostelijke ontsluitingsweg verdeelt zich – bij het niet uitvoeren van een oostelijke ontsluitingsweg –

¹ Op basis van ervaringscijfers wordt gesteld dat het gemiddelde avondspitsuur ca. 8% is van de etmaalintensiteit.

gelijkelijk over de westelijke ontsluitingsweg en de route Veldmaarschalk Montgomeryweg + Banningstraat

- De beoogde forse afname van het verkeer op de belangrijke verbindende schakel tussen Soesterberg en Soesterberg Noord (61% afname) wordt met het niet uitvoeren van de oostelijke ontsluitingsweg vrijwel teniet gedaan (nog maar 13% afname).
- Op de Kampweg is sprake van een tweedeling:
 - o Een lichte toename op het noordelijke deel (tot Van Maarenplein)
 - o Een forse toename op het zuidelijke deel, met name ten zuiden van de K. Onneslaan.Op de gehele Kampweg neemt de verkeersdruk verder toe bij het niet aanleggen van een oostelijke ontsluitingsweg.
- Het kruispunt Banningstraat/Kampweg wordt met het wegvallen van een directe aansluiting op de N237 op de Montgomeryweg zwaarder belast. Drie van de vier takken kennen forse intensiteiten tussen de 4.500 tot 6.800 voertuigen per etmaal. Als de oostelijke ontsluitingsweg niet wordt aangelegd, neemt die druk nog verder toe en wordt ook de Montgomeryweg veel zwaarder belast.

Conclusies:

1. Verdere toename verkeersdruk:

- a. Het niet uitvoeren van een oostelijke ontsluitingsweg Soesterberg Noord resulteert in een forse toename op de dan meest geschikte alternatieve route via Montgomeryweg en Banningstraat.
- b. Het kruispunt Banningstraat / Kampweg zal in de toekomst zwaarder worden belast. Het niet uitvoeren van een oostelijke ontsluitingsweg doet die druk verder toenemen. Ermee rekening houdend dat voor een erftoegangsweg als richtlijn een maximumbelasting wordt gehanteerd van 6.000 voertuigen per etmaal, is de conclusie dat op 2 van de 4 takken op het kruispunt deze maximumbelasting wordt overschreden en op een 3^{de} tak deze limiet ook vrijwel wordt bereikt.

2. Afname leefbaarheid rondom het dorpshart van Soesterberg (kruispunt Banningstraat/Kampweg):

Het niet uitvoeren van de oostelijke ontsluitingsweg betekent dat het streven om de interne schakel tussen Soesterberg en Soesterberg Noord verkeersluw te maken nauwelijks wordt bereikt. Dit staat haaks op de in het Masterplan geuite wens dat het dorpshart van Soesterberg – waar het kruispunt Montgomeryweg / Banningstraat / Kampweg onderdeel van uitmaakt – een samenhangende centrumfunctie moet krijgen.

3. Toename conflict met afwikkeling langzaam verkeer en OV (veiligheid):

Het kruispunt vormt ook een belangrijk uitwisselpunt voor het langzaam verkeer (fietsverbinding Soest-Soesterberg + hoofdfietsroute Amersfoort-Utrecht) en het openbaar vervoer. Dit vereist een veilige inrichting van met name het kruispunt, Montgomeryweg en Banningstraat. Met name het kruispunt wordt voor de afwikkeling van het verkeer en de veiligheid een knelpunt.

Advies:

De aanleg van een oostelijke ontsluitingsweg Soesterberg Noord vergt een forse investering. Daarnaast zijn ook andere beperkingen van invloed op de haalbaarheid van deze weg (natuurwaarden, belangen van derden, onzekerheid instemming provincie Utrecht met een aansluiting op de Tammer rotonde).

Daar staat tegenover dat een keuze voor het (nog) niet uitvoeren van een oostelijke ontsluitingsweg gevolgen heeft voor andere – bestaande – wegen in Soesterberg. Aanvullende maatregelen moeten worden getroffen om de negatieve effecten op de leefbaarheid, verkeersafwikkeling en verkeersveiligheid op te vangen. Bovendien is een belangrijk aandachtspunt dat het VERDER-project "Directe fietsroute Soesterberg" moet resulteren in een snelle en veilige fietsverbinding. Deze moet ook op een verkeersveilige wijze aansluiten op de bestaande wegenstructuur ten zuiden van de N237 teneinde aanspraak te kunnen maken op de VERDER-bijdrage.

Dit leidt tot het volgende advies:

- 1. Om de negatieve effecten op de verkeersafwikkeling en de veiligheid te beperken – met name op het kruispunt Banningstraat/Kampweg, maar ook op de schakel Soesterberg – Soesterberg Noord – wordt geadviseerd de oostelijke ontsluitingsweg tussen de Batenburgweg en de Tammer rotonde te realiseren.

2. De druk op het beoogde dorpshart zal na realisatie van de verdiepte ligging (medio 2015) sterk toenemen. Realisatie van de oostelijke ontsluitingsweg dient daarom bij voorkeur gelijktijdig met de start uitvoering van de verdiepte ligging te worden opgestart.
3. Indien de aanleg van de oostelijke ontsluitingsweg op korte termijn niet realiseerbaar/haalbaar is, wordt geadviseerd om in ieder geval de aanleg ervan op langere termijn mogelijk te houden en bij andere planvorming voor het totale gebied (Campuszone Noord) hier fysieke ruimte voor reserveren.

BIJLAGE: RESULTATEN MODELDOORREKENING

Tabel 1: Overzicht intensiteiten 2006 en 2020 (met en zonder oostelijke ontsluiting)

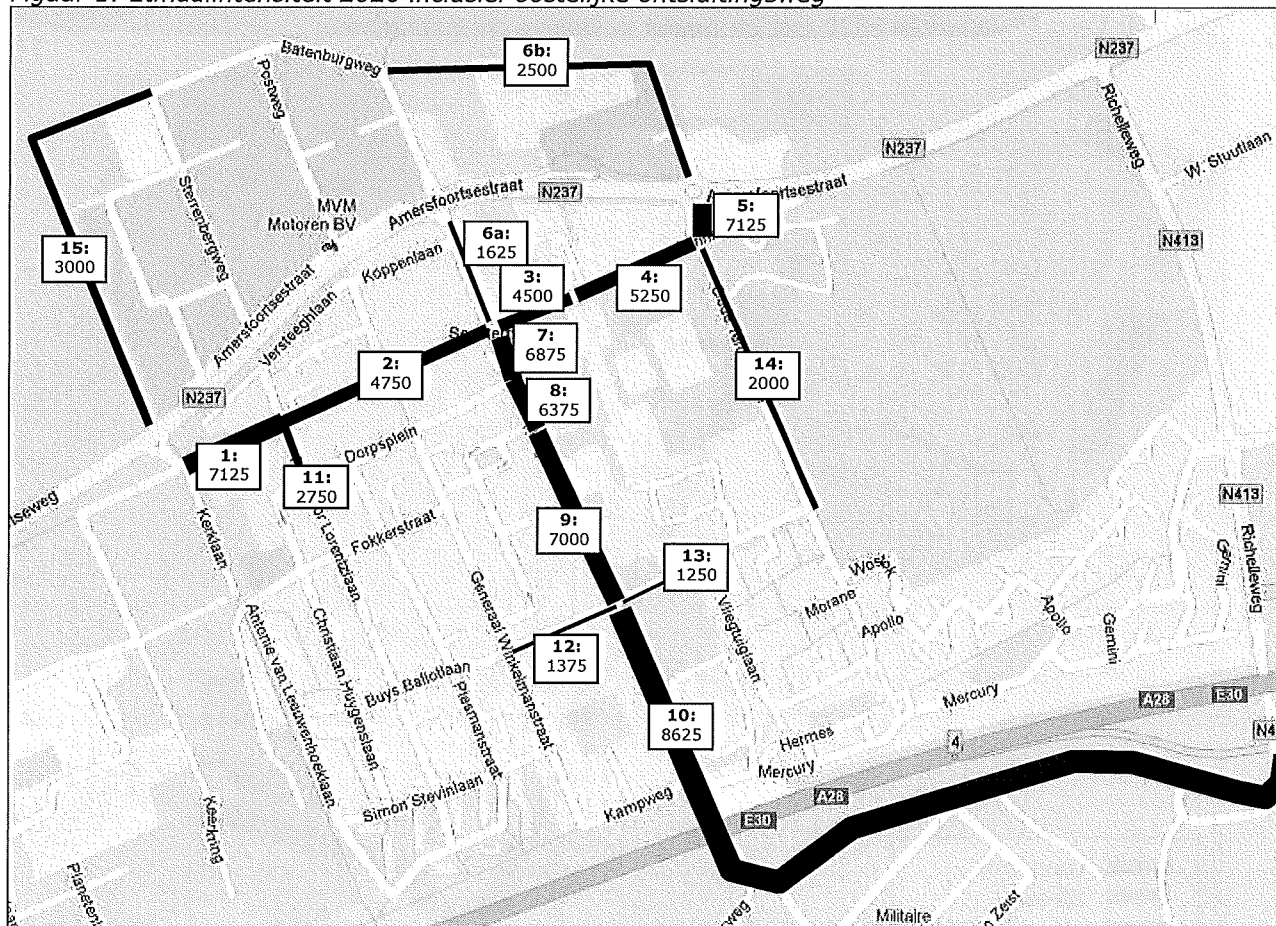
	straat	tussen	2006 Huidige situatie		2020 Met maatregelen inclusief oostelijke ontsluiting				2020 Met maatregelen zonder oostelijke ontsluiting				verschil MET en ZONDER oostelijke ontsluiting	
			gem. avond- spitsuur	Etmaal- intensiteit	gem. avond- spitsuur	Etmaal- intensiteit	toename (abs.) tov 2006	toenam e% tov 2006	gem. avond- spitsuur	etmaal- intensiteit	toename (abs.) tov 2006	toenam e% tov 2006	Abs.	%
1	Rademakerstraat	Kerklaan - Professor Lorentzlaan	180	2250	570	7125	4875	217%	580	7250	5000	222%	125	6%
2	Rademakerstraat	Professor Lorentzlaan - Kampweg	160	2000	380	4750	2750	138%	400	5000	3000	150%	250	13%
3	Banningstraat	t.p.v. Marechausseekazerne	230	2875	360	4500	1625	57%	470	5875	3000	104%	1375	48%
4	Banningstraat	Marechausseekazerne - Oude Tempellaan	240	3000	420	5250	2250	75%	520	6500	3500	117%	1250	42%
5	Banningstraat	Oude Tempellaan - N237	340	4250	570	7125	2875	68%	670	8375	4125	97%	1250	29%
6a	Veldmaarschalk Montgomeryweg	t.p.v. N237	330	4125	130	1625	-2500	-61%	280	3500	-625	-15%	1875	45%
6b	Oostelijke ontsluitingsweg		-	-	200	2500	2500	n.v.t.	-	-	-	-	-2500	n.v.t.
7	Kampweg	t.p.v. Odijkplein	500	6250	550	6875	625	10%	610	7625	1375	22%	750	12%
8	Kampweg	Moerbessenberg - Van Maarenplein	450	5625	510	6375	750	13%	570	7125	1500	27%	750	13%
9	Kampweg	Generaal Spoorstraat - Kamerlingh Onneslaan	410	5125	560	7000	1875	37%	620	7750	2625	51%	750	15%
10	Kampweg	Kamerlingh Onneslaan - A28	390	4875	690	8625	3750	77%	760	9500	4625	95%	875	18%
11	Professor Lorentzlaan	Rademakerstraat - Van Angerenstraat	150	1875	220	2750	875	47%	230	2875	1000	53%	125	7%
12	Kamerlingh Onneslaan	Generaal Winkelmanstraat - Kampweg	130	1625	110	1375	-250	-15%	110	1375	-250	-15%	-	-
13	Kamerlingh Onneslaan	Kampweg - Vliegtuiglaan	100	1250	100	1250	-	-	100	1250	-	-	-	-
14	Oude Tempellaan	Banningstraat - Kamerlingh Onneslaan	80	1000	160	2000	1000	100%	160	2000	1000	100%	-	-
15	Westelijke ontsluitingsweg	N237 - Batenburgweg	-	0	240	3000	3000	n.v.t.	340	4250	4250	n.v.t.	1250	n.v.t.

Fig. 1

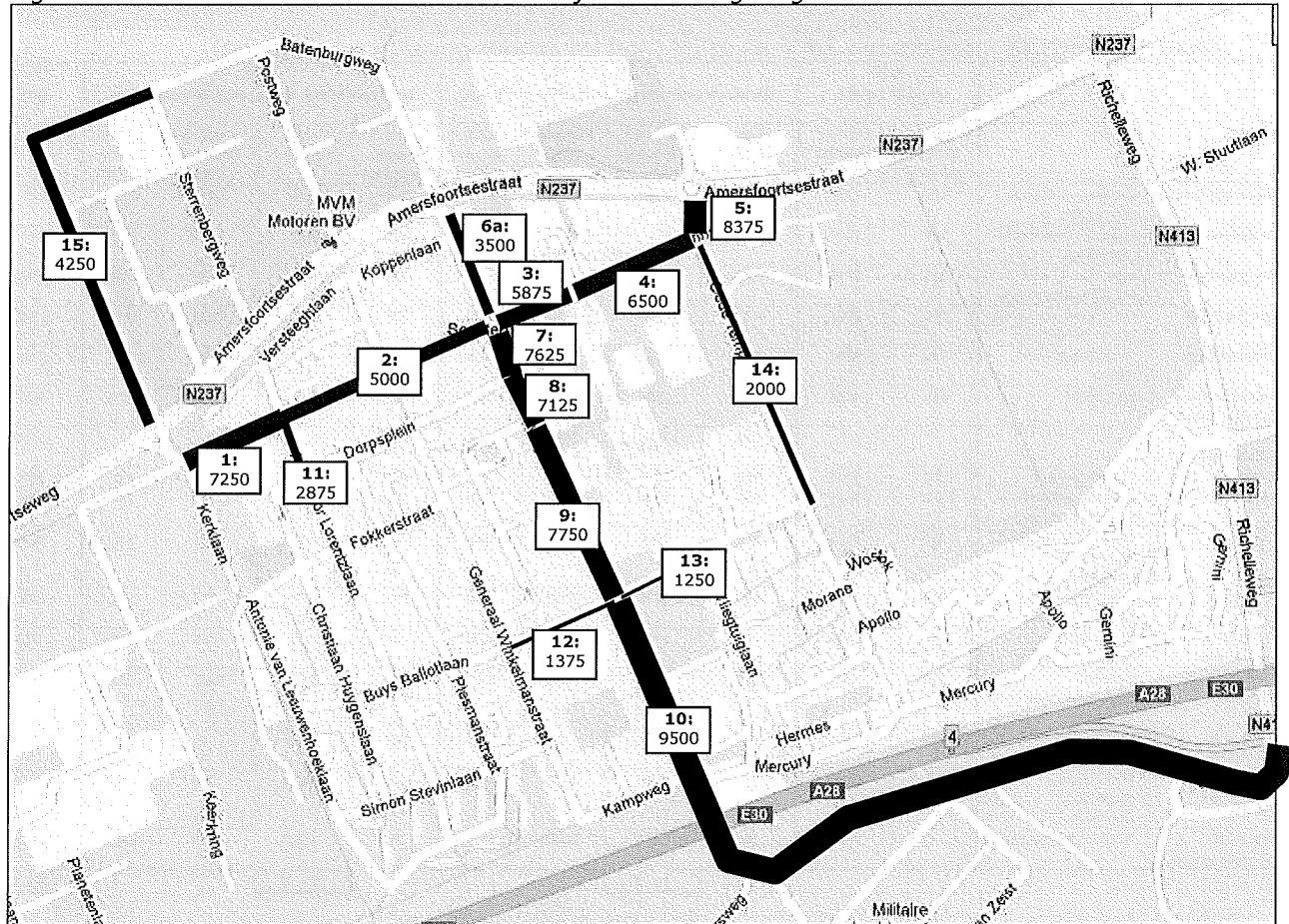
Fig. 2

Fig. 3

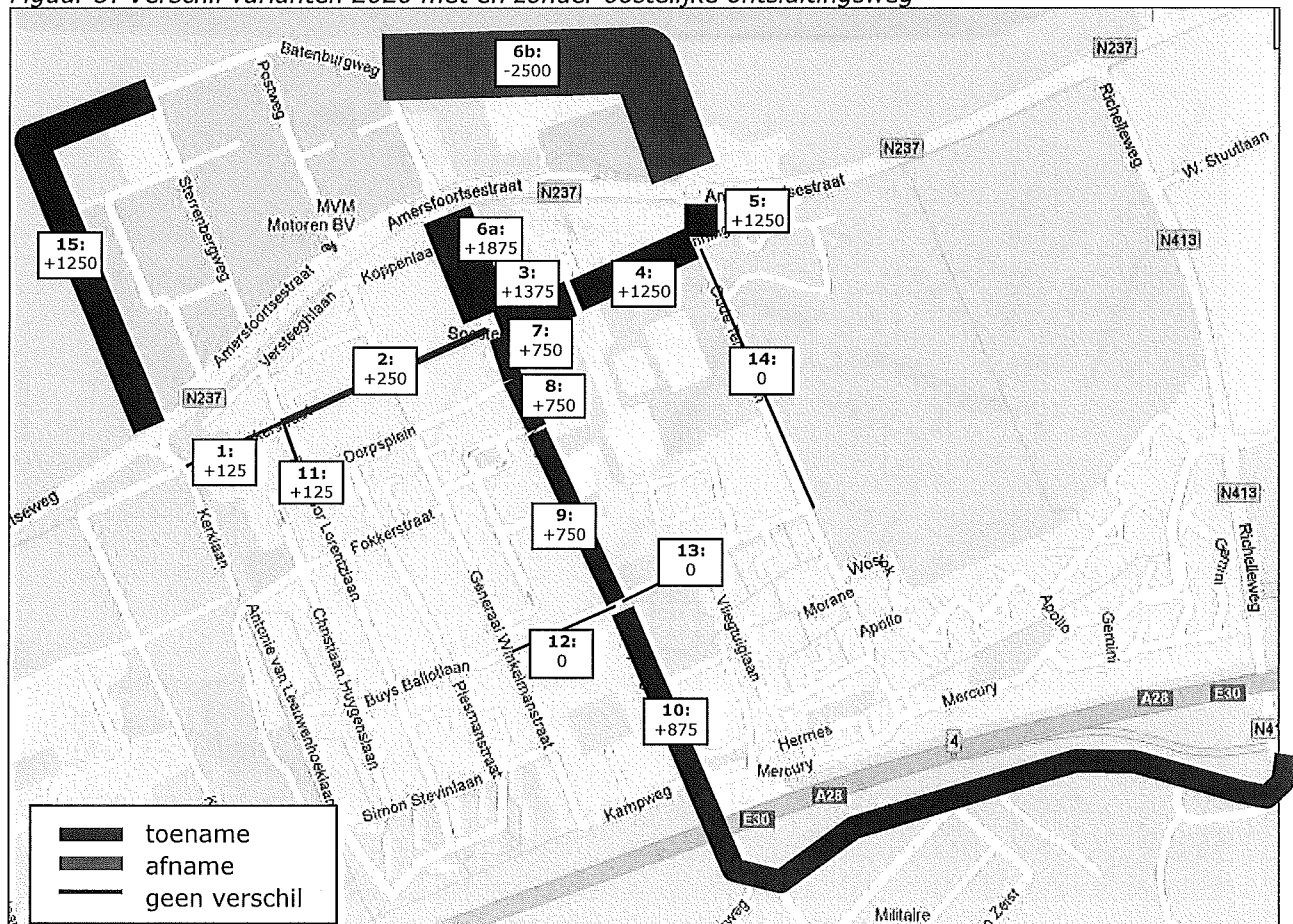
Figuur 1: Etmaalintensiteit 2020 inclusief oostelijke ontsluitingsweg



Figuur 2: Etmaalintensiteit 2020 zonder oostelijke ontsluitingsweg



Figuur 3: Verschil varianten 2020 met en zonder oostelijke ontsluitingsweg





Verslag heren N237

zienswijze Verdiepte Aanleg

Aanwezig:



*Provincie Utrecht
Ben van de Puttelaar*

*Gemeente Soest
Mignon Bogaard
Ferry Supusepa
Karin Harms*

Datum: 4 juni 2014

Tijd: 10.30 – 11.30 uur

Locatie: Kamer 2.01

Voorzitter: Mignon Bogaard

Notulist: Karin Harms

zijn uitgenodigd door de gemeente om meer informatie te verkrijgen en het beluisteren van hun ingediende zienswijzen (ingeboekt onder verseonnummers: 1131674, 1160789, 1160812, 1160777, 1160797, 1160809, 1160800) op het bestemmingsplan Verdiepte Aanleg N237.

Uitleg en informatie door

In 2010 is het Masterplan Soesterberg vastgesteld met daarin een Verdiepte Ligging N237 aan te brengen om de beide dorps helften van Soesterberg met elkaar te verbinden. De overkluizing komt op het punt waar de firma BMU met een aantal panden gevestigd zijn.

hebben een stedenbouwkundige visie gemaakt in 2011 en deze gepresenteerd aan de gemeente Soest. Waar de overkluizing gesitueerd is, zijn 4 appartementen gebouwen gedacht (met 4 torentjes) en worden de oude panden gesloopt. Dit plan willen zij graag realiseren.

hebben leges aan de gemeente moeten betalen voor kantoorgebruik. Zij zijn van mening dat daar best wat tegenover mag staan vanuit de gemeente. Zij zijn van mening dat hun plan zal leiden tot blijvende bewoners van Soesterberg.

Onzekerheid is er over de reeds verworven gronden van de firma's Hypsos en Kibaek. Op dit grondgebied zal t.z.t. woningbouw worden gerealiseerd. Woningbouw dicht bij het bedrijf BMU en andere bedrijven zullen klachten opleveren zoals geluidsoverlast, geur/stank enz.

[] heeft een bouwvergunning voor op de hoek bij de Amersfoortsestraat. Hier bouwen wordt lastig wanneer er geen uitzicht op dit pand is. Daarnaast heeft [] te maken met de huurders van de verschillende panden. Ook wanneer deze panden niet goed zichtbaar zijn, zijn deze panden moeilijker te verhuren, wat zal leiden tot een fikse aderlating.

[] geeft aan dat de tunnelbak een positieve ontwikkeling is voor alle plannen in Soesterberg-Noord. In reactie op die plannen heeft [] bepleit bij de provincie om de tunnelbak te overkluizen ter hoogte van de percelen in hun eigendom. Omdat over haar plannen echter nog geen formele besluiten zijn genomen, maakt de familie bezwaar tegen het verdiept aanleggen van de N237 in combinatie met de overkluizing. Dat bezwaar richt zich op de onzichtbaarheid van hun panden, waardoor zij een waardedaling verwachten. Het gaat dan vooral om de kantoorfunctie, in totaal zo'n 4.000m² (Securitas 600m², nieuwbouw 2400 m² en huidige kantoorruimte binnen het pand van de BMU 1000m²). De huidige bebouwing bestaat verder uit 3 woonhuizen en een bedrijfshal van 3000 m².

[] geeft aan dat zij al vanaf het moment dat mevrouw [] aan het Masterplan Soesterberg is begonnen, formeel bezwaar heeft ingediend tegen de verdiepte ligging, parallel aan het ontwikkelen van hun eigen plannen.

Planschade

De heer Supusepa geeft aan dat reeds genoemde indirect betrekking tot planschade heeft. Bij bevoegd gezag kan men nadeelcompensatie aanvragen. De binnengekomen zienswijzen van BMU zijn elementen die onder een andere noemer valt. Planschade kan je tot na 5 jaar aanvragen.

Planschade is op dit moment onzeker door de gehele gebiedsontwikkeling. Het bestemmingsplan gaat alleen over de Verdiepte Ligging. Hetgeen wij nu bespreken gaat over een breder gebied, hoe wordt het bestemmingsplan straks uitgevoerd doelend op Soesterberg-Noord.

Omleidingsroute

Voordat de werkzaamheden starten aan de Verdiepte Aanleg (midden 2015) zijn de Oostelijke en de Westelijke Ontsluiting gerealiseerd, zodat bedrijven en woningen goed bereikbaar blijven.

Planner

De wens van [] is om gezamenlijk tot ontwikkeling te komen. Zij hebben hun bouwplannen gepresenteerd aan de raad en hebben er veel energie ingestoken. Zij zien graag dat de gemeente nu ook in beweging komt. Rozse-Marie Bolhoven heeft gekeken naar de financiële haalbaarheid. [] zien graag integrale oplossingen en willen graag samen optrekken in de benodigde voorzieningen. De intentie van de heren is om procedures te voorkomen.

Overig

Woensdag 18 juni hebben [] een overleg met wethouder Pijnenborg om hun plannen en ideeën te presenteren/bespreken.

Het bestemmingsplan wordt aankomend juli in de Ronde behandeld en zal naar verwachting in september in de Raad worden vastgesteld. De heer Supusepa geeft aan dat hij handtekeningen en de adressen nodig heeft van de belanghebbenden die een zienswijze hebben ingediend.

Postbus2000

Van: Harms, Karin
Verzonden: vrijdag 18 juli 2014 12:05
Aan: Archief
Onderwerp: FW: gesprek d.d. 10 juni 2014

Goedemiddag,

Willen jullie onderstaande mail deppen bij nr. 1174039.

Dank je wel

Van: Borgman, Karin
Verzonden: woensdag 16 juli 2014 11:09
Aan: Harms, Karin
Onderwerp: FW: gesprek d.d. 10 juni 2014

Goedemorgen Karin,

Dit is wat we hebben gestuurd.

Groet, Karin

Van: Borgman, Karin
Verzonden: vrijdag 13 juni 2014 14:14
Aan: '[REDACTED]'
Onderwerp: ggesprek d.d. 10 juni 2014

Beste [REDACTED]

Dinsdag 10 juni is een gesprek gevoerd met [REDACTED] over uw zienswijze op het ontwerpbestemmingsplanwijziging Verdiepte ligging N237 d.d. 27 mei 2014. Hierbij waren aanwezig [REDACTED] (provincie), de heer F. Supusepa en ondergetekende.

De volgende zaken zijn aan de orde geweest:

Onjuiste gegevens omtrent wel/niet LPG bij BP en de onjuiste huisnummering op het perceel van [REDACTED] (ondanks de doorgegeven c.q. doorgevoerde wijziging/aanpassing is op de kaart nog steeds huisnummer 13 te zien en niet nummer 9 B)

Hoe is de situatie na de aanleg van de verdiepte ligging N237: Blijft de parallelweg in gebruik, blijft de aansluiting van de parallelweg op de N237 in gebruik, als de parallelweg in gebruik blijft, wordt het dan twee-richtingen - of eenrichtingsverkeer?

Bereikbaarheid gedurende de werkzaamheden van de verdiepte ligging N237.

Ad.1) Vwb wel/niet LPG bij BP kan het volgende worden gesteld. Hoewel feitelijk bij de BP al geen LPG meer kan worden getankt is de formele procedure rondom de intrekking van de LPG vergunning pas medio maart 2014 afgerond. Ten aanzien van de huisnummering het volgende. Ten tijde van het opstellen van het ontwerpbestemmingsplan is gebruikt gemaakt van het GBKN (oftewel ondergrond) van september 2013. Uit nader onderzoek is gebleken dat de wijziging (intrekking huisnummer 13 en opvoeren nummer 9 B) pas in januari 2014 is verwerkt op de kaart. In de vervolgpcedure van het bestemmingsplan zal de actuele ondergrond worden gebruikt (zie bijgevoegde kaartje).

Ad.2) De parallelweg blijft in gebruik, de aansluiting op de N237 verdwijnt. Er moet nog uitsluitsel komen over het feit of de parallelweg eenrichtingsverkeer wordt of verkeer in twee richtingen.

Ad.3) De bereikbaarheid gedurende de werkzaamheden wordt zoveel mogelijk geborgd. Plekkepoel zal hoe dan ook een stuk minder goed bereikbaar zijn. Mocht in de praktijk toch blijken dat het tankstation van Plekkepoel in de uitvoeringsperiode ten gevolge van die uitvoering minder goed bereikbaar is en dat dit leidt tot aanzienlijke derving van inkomsten dan kan een beroep worden gedaan op nadeelcompensatieregeling van de provincie Utrecht. Daarmee is niet gezegd dat er ook daadwerkelijk

schade wordt vergoedt. In de betreffende procedure wordt beoordeeld of de schade het maatschappelijk risico overstijgt. Voorts kan een ieder die van oordeel is dat hij door de planologische maatregel in een nadelige positie komt te verkeren een beroep doen op planschade.

Afspraak: dient uiterlijk 24 juni 2014 een zienswijze in waarbij zij ook vermelden op welke onderdelen zij duidelijkheid willen over de verkeerssituatie en bereikbaarheid van hun bedrijf na de aanleg van de verdiepte ligging. Ook geven zij aan dat als de gemeente die duidelijkheid heeft gegeven zij de zienswijze intrekken.

Met vriendelijke groeten,

Karin Borgman

MEMO

Aan: F. Supusepa
Van: K.J. Veenstra
Betreft: Bestemmingsplan Verdiepte ligging Soesterberg - weerlegging zienswijze Plekkepoel
verzoek extra parallelweg
Datum: 14 november 2014/Ruimte/1224763

Betreft: Zienswijze Plekkepoel op het ontwerp bestemmingsplan Verdiepte ligging N237 Soesterberg. Eén van de vragen/verzoeken betreft of de aanleg van een parallelverbinding langs de N237 Amersfoortsestraat tussen aansluiting BP en Veldmaarschalk Montgomeryweg mogelijk is.

Achtergrond

Alvorens in te gaan op de zienswijze van Plekkepoel wordt een toelichting gegeven op de uiteindelijke keuze van verkeersstructuur in en rondom Soesterberg als geheel, en daarnaast specifiek die van de oostelijke ontsluitingsweg.

Keuze Verkeersstructuur Soesterberg Noord

De volgende ontwikkelingen hebben geleid tot het opnemen van een oostelijke ontsluiting Soesterberg-noord als onderdeel van de verkeersstructuur in het Masterplan.

- In 2006 hebben de eerste besprekingen met ondernemers uit Soesterberg Noord over de ontsluiting van Soesterberg Noord plaatsgevonden. Er is maar één volwaardige ontsluiting (Veldmaarschalk Montgomeryweg) en een halve ontsluiting (parallelweg) op de N237. Voorstel destijds was een nieuwe – westelijke – ontsluiting te creëren. Als gevolg van de ontwikkelingen bij Abrona en de vliegbasis heeft dit verder vorm gekregen.
- In 2010 is het Masterplan Soesterberg vastgesteld. Dit plan heeft ondermeer tot doel om de ruimtelijke kwaliteit van de kern Soesterberg te verbeteren. Een belangrijk aspect daarbij vormt de verkeersstructuur van Soesterberg. Het dorp wordt nu doorsneden door de provinciale weg N237 en vormt daarmee een forse barrière om de binding van Soesterberg-Noord en de vliegbasis met Soesterberg te realiseren. Met het verdiept aanleggen wordt deze barrière aangepakt.
- De aanleg van de verdiepte ligging heeft tot gevolg dat de directe aansluiting van de Veldm. Montgomeryweg op de N237 en de aansluitingen van de parallelweg op de N237 komen te vervallen. De consequentie daarvan is dat in plaats van een extra (directe) ontsluiting voor Soesterberg-noord op de N237 het aantal ontsluitingen juist worden teruggebracht (van 1½) naar één. Afwikkeling van het verkeer van en naar Soesterberg-Noord zal dan plaatsvinden via de Veldm. Montgomeryweg en Banningstraat/ Rademakerstraat.
- Ontsluiting via de Veldm. Montgomeryweg en Banningstraat / Rademakerstraat heeft een te groot effect op de kwaliteit van de woon- en leefomgeving. Dit draagt niet bij aan de in het Masterplan geuite wens dat het dorpshart van Soesterberg – waar het kruispunt Veldm. Montgomeryweg / Banningstraat onderdeel van uitmaakt – een samenhangende centrumfunctie moet krijgen. Daarnaast betekent dit een verslechtering van de directe bereikbaarheid van Soesterberg-Noord. Verkeerskundig uitgangspunt is dat Soesterberg-Noord in ieder geval met minimaal twee wegen direct is ontsloten op de N237.
- Dit gegeven heeft ertoe geleid dat bij de totstandkoming van het Masterplan Soesterberg in de verkeersstructuur een oostelijke ontsluiting is opgenomen tussen de Tammer-rotonde en de toekomstige pleisterplaats (ter hoogte van Veldm. Montgomeryweg/Batenburgweg).

Keuze ligging oostelijke ontsluitingsweg

Om te bepalen waar de oostelijke ontsluitingsweg moest komen te liggen, is in 2011 een tracéonderzoek uitgevoerd naar een drietal varianten voor de oostelijke ontsluiting. Alle tracés zijn gelegen tussen de Tammer rotonde en Veldm. Montgomeryweg, ter hoogte van de Batenburgweg. Op basis hiervan is een voorkeursvariant bepaald. Een en ander is verwoord in de "Memo Tracéonderzoek Masterplan Soesterberg" van 14 juni 2011.

Daarnaast is in januari 2013 een extra tracé onderzocht, parallel aan en ten noorden van de N237, aansluitend op de Veldm. Montgomeryweg tegenover de bestaande parallelweg langs de N237. Uit deze laatste studie is gebleken dat een volwaardige, in twee richtingen te berijden ontsluiting parallel aan de N237 niet inpasbaar is. Het tracé moet op een veilige wijze kunnen worden bereden. De beschikbare ruimte tussen het tankstation en het terrein van Smink is echter 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.

De variantenafweging resulteert in de keuze voor een oostelijke ontsluitingsweg, gelegen tussen de Tammer rotonde en de Veldm. Montgomeryweg ter hoogte van de Batenburgweg. Het tracé ligt ten oosten en noorden van het Smink-terrein. Een volwaardige aansluiting op de Veldm. Montgomeryweg tegenover de bestaande parallelweg is niet inpasbaar en derhalve niet haalbaar.

Een en ander is vastgelegd in een schrijven op 14 februari 2014 en in een memo van 15 oktober 2014. Deze zijn als bijlage 1 toegevoegd.

Zienswijze Plekkepoel – alternatieve (extra) ontsluiting parallel aan N237

Het verzoek van Plekkepoel is of, in plaats van een volwaardige in twee richtingen te berijden verbinding tussen de Tammer rotonde en de Veldm. Montgomeryweg, een extra verbinding tussen de aansluiting van het BP tankstation en de Veldm. Montgomeryweg kan worden aangelegd. Gemotoriseerd verkeer kan alleen in westelijke richting rijden, van afslag N237-BP tankstation naar de Veldm. Montgomeryweg. Het betreft dus een extra verbinding, naast de ook aan te leggen oostelijke ontsluitingsweg.

Weerlegging zienswijze

1. Verkeersstructuur Soesterberg Noord

Voor de toekomstige ontsluiting van Soesterberg-Noord is gekozen voor een robuuste eenduidige ontsluiting; een westelijke en een oostelijke ontsluitingsweg. Daarnaast wordt de "interne" verbinding tussen Soesterberg en Soesterberg-Noord in stand gehouden door middel van een ongelijkvloerse kruising over de N237.

Een extra ontsluiting parallel aan de N237, zoals voorgesteld door Plekkepoel, ondermijnt echter deze eenduidige ontsluitingsstructuur en resulteert in een versnipperd wegbeeld. Het gaat in belangrijke mate ten koste van de functie van de oostelijke ontsluitingsweg, omdat een deel van het (Soesterberg-Noord inrijdend) verkeer zich zal verplaatsen naar deze extra verbinding. Los van dit verkeerskundige aspect is dit ook een stuk kapitaalvernietiging, omdat er meer infrastructuur wordt aangelegd voor dezelfde hoeveelheid verkeer.

De formele bewegwijzerde route voor Soesterberg-Noord verloopt via de oostelijke ontsluitingsweg. Een extra aansluiting vanaf de BP vanaf de provinciale weg N237 zal niet worden bewegwijzerd. Bovendien fungeert de huidige aansluiting bij de BP nu als inrit, maar wordt dan gewijzigd in een gecombineerde inrit en (nieuwe) aansluiting. Hierbij liggen de splitsingspunten na de inrit van de BP (keuze richting BP of parallelweg) zeer dicht op elkaar. Dit resulteert in aansluiting met een onduidelijke status, die ook uit verkeersveiligheidsoogpunt niet wenselijk is.

In aanvulling hierop geldt het provinciale standpunt dat nieuw aansluitingen op de N237 ongewenst zijn. Ten behoeve van de doorstroombaan op deze weg is voor Soesterberg (Noord) als geheel gezocht naar de meest logische ontsluiting. Een extra aansluiting is zeer ongewenst omdat er een extra 'kortsluiting' wordt gemaakt tussen de N237 en de Montgomeryweg; voor verkeer op de N237 vanuit de richting Amersfoort met bestemming Soesterberg wordt dit de kortste route en daarmee ontstaat een ongewenste verkeersstroom buiten de voor Soesterberg gekozen verkeersstructuur: een oostelijke en een westelijke ontsluiting die zowel de noordzijde als de

zuidzijde van Soesterberg ontsluit. Een beperking op een dergelijke ontsluiting, door deze exclusief te bestemmen voor voertuigen die naar het tankstation willen rijden, is juridisch niet mogelijk.

2. Inpasbaarheid

Het bestaande fietspad ten noorden van de N237 maakt deel uit van het provinciale hoofd fietsroutenetwerk. Uitgangspunt van de provincie Utrecht is dat dit fietspad in stand wordt gehouden en dat er geen menging plaatsvindt met gemotoriseerd verkeer. Upgrading van het fietspad tot een parallelweg (in één richting te berijden, uitgezonderd (brom)fietsers) is uit verkeersveiligheidsoogpunt is dus niet gewenst. Een parallelvoorziening voor gemotoriseerd verkeer moet dus een gescheiden weg worden. Omdat kruisend verkeer op het fietspad ook niet gewenst is, zal bovendien het fietspad in noordelijke richting moeten worden verlegd, om plaats te maken voor een nieuwe parallelweg.

Ten opzichte van de eerder onderzochte variant met een volwaardige (in twee richtingen te berijden) weg, vergt weliswaar in de breedte iets minder ruimte, maar er blijven knelpunten bestaan wat betreft de inpassing. Het inpassingsprobleem tussen het BP terrein en Smink, zoals eerder geschetst, blijft bestaan. De benodigde ruimte gaat ten koste van beschikbare en benodigde ruimte op het terrein van Smink. Inpassing ter hoogte van Montgomeryweg is technisch gezien mogelijk, maar resulteert in een zeer krappe aansluiting, welke ten koste gaat van de verkeersveiligheid, met name voor het langzaam verkeer.

Ter illustratie is van de ruimtelijk gezien beperkte inpassing van een parallelweg ter hoogte van de Veldm. Montgomeryweg een schets bijgevoegd (bijlage 2). Hierbij de aantekening dat de parallelweg is ingetekend ten noorden van het fietspad, in plaats van de uit verkeerskundig oogpunt gewenste veiligere oplossing met een fietspad ten noorden van de parallelweg

De aanleg van een gescheiden parallelweg is dus op een deel van het traject niet inpasbaar en op een ander deel van het traject uit het oogpunt van verkeersveiligheid niet gewenst.

MEMO

Aan: De gemeenteraad
Van: Wethouder J.G.S. Pijnenborg
Betreft: Toezegging in de Rondebijeenkomst van 9 oktober 2014 inzake bestemmingsplan 'Verdiepte ligging N237'
Datum: 15 oktober 2014/Ruimte

Geachte leden van de raad,

In de Ronde bijeenkomst van 9 oktober jongstleden inzake het bestemmingsplan 'Verdiepte ligging N237' heb ik u het volgende toegezegd: *"Schriftelijk reageren op de suggestie van de heer Van Ginkel of de aansluiting van de Parallelweg op de verdiepte ligging van de N237 op net een andere locatie kan"* (zie bijlage 1).

In de raadsvergadering van 24 januari 2013 is die vraag ook aan de orde gesteld in het kader van het onderwerp: uitvoeren onderdelen Masterplan Soesterberg onder punt c: realiseren van een oostelijke ontsluitingsweg.

Gevraagd is om uit te zoeken of een alternatief tracé op of langs het fietspad ten noorden van de N237 Amersfoortsestraat (tussen rotonde Tammer en de Veldmaarschalk Montgomeryweg) inpasbaar c.q. haalbaar is.

Deze variant bleek echter op grond van inpasbaarheid niet haalbaar te zijn. 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 dat onderdeel uitmaakt van het provinciale hoofdfietsroutenetwerk. Deze dient in stand te worden gehouden. Rekening houdend met een vrij liggende 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 Veldmaarschalk Montgomeryweg.

Voor de nadere overwegingen verwijs ik korthedshalve naar de brief van het college van 28 februari 2013 (zie bijlage 2). Volledigheidshalve doe ik u ook de verkeerskundige onderbouwing toekomen behorende bij de toelichting van het wijzigingsplan 'Oostelijke ontsluiting Soesterberg', vastgesteld op 11 maart 2014 (zie bijlage 3). In de verkeerskundige onderbouwing (blz. 33) is een nadere uiteenzetting gegeven over de niet haalbaarheid van voornoemde variant.

Bijlage(n):
1. Overzicht toezeggingen en schriftelijke vragen raadsperiode 2014-2018;
2. Brief van het college van B&W d.d. 28 februari 2013;
3. Fragment verkeerskundige onderbouwing Oostelijke ontsluiting.

Overzicht toezeggingen en schriftelijke vragen raadsperiode 2014-2018

2014-41

Nummer	Omschrijving	Toezegging door/ vragen van	Te vinden in	Afhandeling vóór	Wijze van afhandelen
2014/51	Gestelde artikel 38 vragen PvdA inzake de Egelantier en Eemvallei Educatief.	PvdA	E-mail d.d. 1 oktober 2014	Binnen vier weken na 1 oktober 2014	
2014/52	Gestelde artikel 38 vragen DSN inzake de lokale economie	DSN	E-mail d.d. 6 oktober 2014	Binnen vier weken na 6 oktober 2014	Beantwoord per e-mail d.d. 8 oktober 2014.
2014/53	Gestelde artikel 38 vragen Burgerbelangen inzake inbraken Soesterberg	Burgerbelangen	E-mail d.d. 8 oktober 2014	Binnen vier weken na 8 oktober 2014	
2014/54	1. De Raad periodiek, aanvullend op de reguliere planning- en controlcyclus, in 2015 te informeren over: A. de resultaten en effecten van het ingezette beleid; B. de financiële gevolgen van het ingezette beleid. 2. de Raad uiterlijk in december 2014 en nader uitgewerkt voorstel voor te leggen hoe invulling gegeven kan worden aan de betrokkenheid van de Raad en de maatschappij bij de totstandkoming van het Beleidsplan Sociaal Domein 2016 en verder. Doel hiervan is te komen tot goede procesafspraken, zodat spoedig een beknopt visiedocument opgeleverd kan worden, gevolgd door een verdere uitwerking van beleidskeuzes op basis van deze visie.	Motie Beleidsplan Sociaal Domein	Raadsvergadering d.d. 18 september 2014, agendapunt 13 Beleidsplan Sociaal Domein.		
2014/55	Schriftelijk reageren op de suggestie van de heer Van Ginkel of de aansluiting van de Parallelweg op de verdiepte ligging van de N237 op net een andere locatie kan.	Wethouder Pijnenborg	Ronde d.d. 9 oktober 2014, Verdiepte ligging N237.	Voor de besluitvorming in de raad op 20 november 2014.	
2014/56	- Schriftelijk ingaan op de afwijkingen in de Verordening Jeugd 2015 ten opzichte van de VNG modelverordening. - De verordening Jeugd eind 2015 evalueren.	Wethouder Van Berkel	Ronde d.d. 9 oktober 2014, Verordening Jeugd 2015	Voor de besluitvorming in de raad op 16 oktober 2014.	

Nummer	Omschrijving	Toezegging door/ vragen van	Te vinden in	Afhandeling vóór	Wijze van afhandelen
2014/57	- Schriftelijk een globaal overzicht verstrekken van de verschillen in de Verordening Maatschappelijke Ondersteuning en de Verordening WMO 2012. - De Verordening Maatschappelijke Ondersteuning evalueren eind 2015.	Wethouder Van der Torre	Ronde d.d. 9 oktober 2014, Verordening Maatschappelijke Ondersteuning.	Voor de besluitvorming in de raad op 16 oktober 2014.	
2014/58	Overzicht verstrekken van de huuraccommodaties (vraag DSN) Medio 2015 is volgende fase (analyse) beschikbaar (verzoek VVD)	Wethouder Van Berkel	Ronde d.d. 9 oktober 2014, Integraal accommodatiebeleid		



Postbus 2000
3760 CA Soest

Bezoekadres Raadhuisplein 1
Telefoon (035) 609 34 11
Fax (035) 609 36 89
Internet www.soest.nl
E-mail postbus2000@soest.nl

Behandeld door drs. M. Hamurcu
doorkiesnummer 035-6093145

Dhr. J.C. van Vuuren
G. v.d. Veenstraat 10
3762 XL SOEST

Soest, 14 februari 2013

verzonden: 28 FEB 2013

afdeling : Projectbureau
ons kenmerk : 1012128
onderwerp : Raadsvragen 24 januari 2013

Geachte heer Van Vuuren,

In de vergadering van de raad van 24 januari jongstleden heeft u naar aanleiding van het gekozen voorkeurstracé een vraag gesteld. Gevraagd is om uit te zoeken of een alternatief tracé op of langs het fietspad ten noorden van de N237 Amersfoortsestraat (tussen rotonde Tammer en de Veldmaarschalk Montgomeryweg) inpasbaar cq. haalbaar is. Hierop kunnen wij u het volgende antwoorden.

De voorgestelde route is op papier inderdaad een gunstig alternatief vergeleken met het nu gekozen voorkeurstracé. Er zijn echter een aantal knelpunten die dit alternatieve tracé lastig inpasbaar of zelfs niet mogelijk maken.

1. Variant 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 hoofdfietsrouten netwerk. 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.

2. Variant 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*
Zie 1b.

Op grond van bovenstaande kunnen we concluderen dat het door u voorgestelde alternatieve tracé niet haalbaar is.

Een afschrift van deze brief wordt ter kennis van de raad gebracht.

Hoogachtend,

Burgemeester en wethouders van Soest,
de secretaris,

de burgemeester,

A.R. Veenstra

Dr. G. Mik

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 waarden (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.

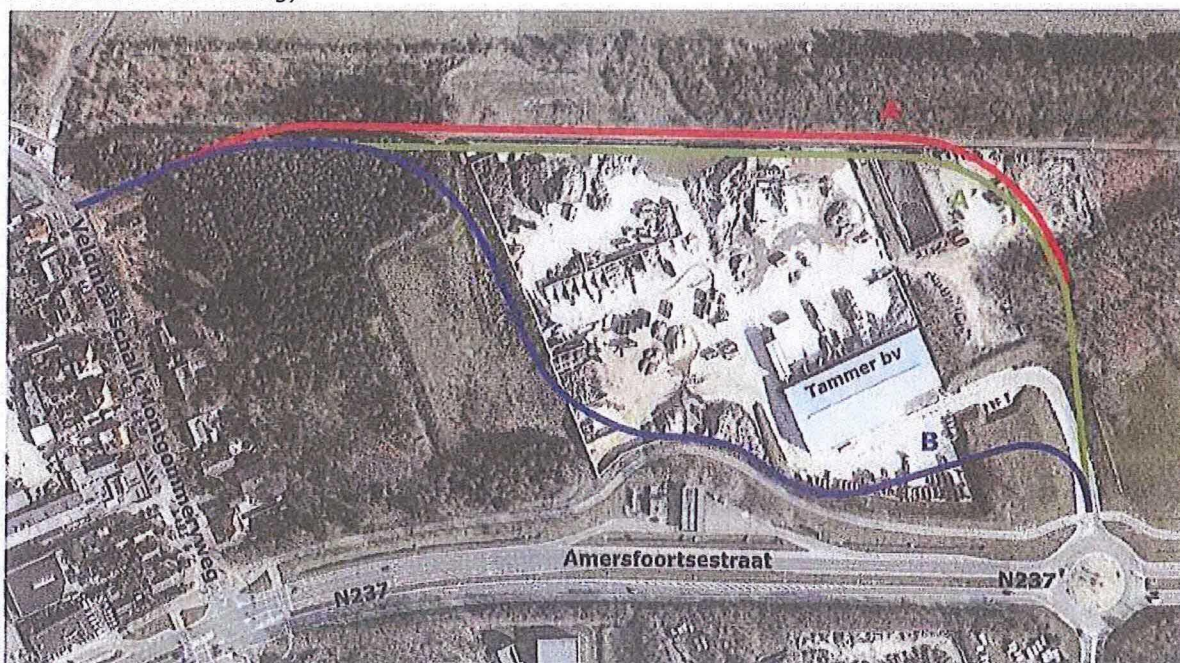
Onderbouwing noodzaak oostelijke ontsluitingsweg

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 Amersfoortsestraat 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

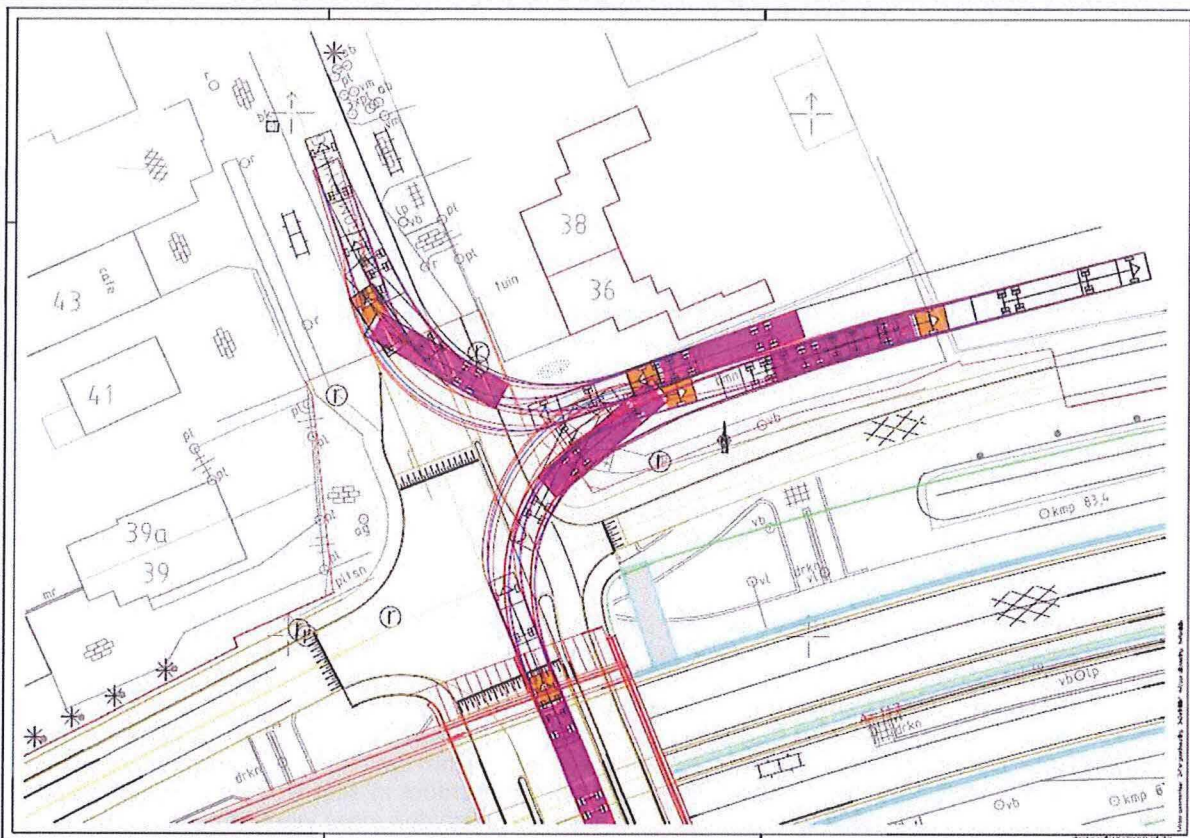
a. Aansluiting ter hoogte van de aansluiting Veldmaarschalk Montgomeryweg

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

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.



Versmallen N237 naar 2x1-strooks is niet mogelijk

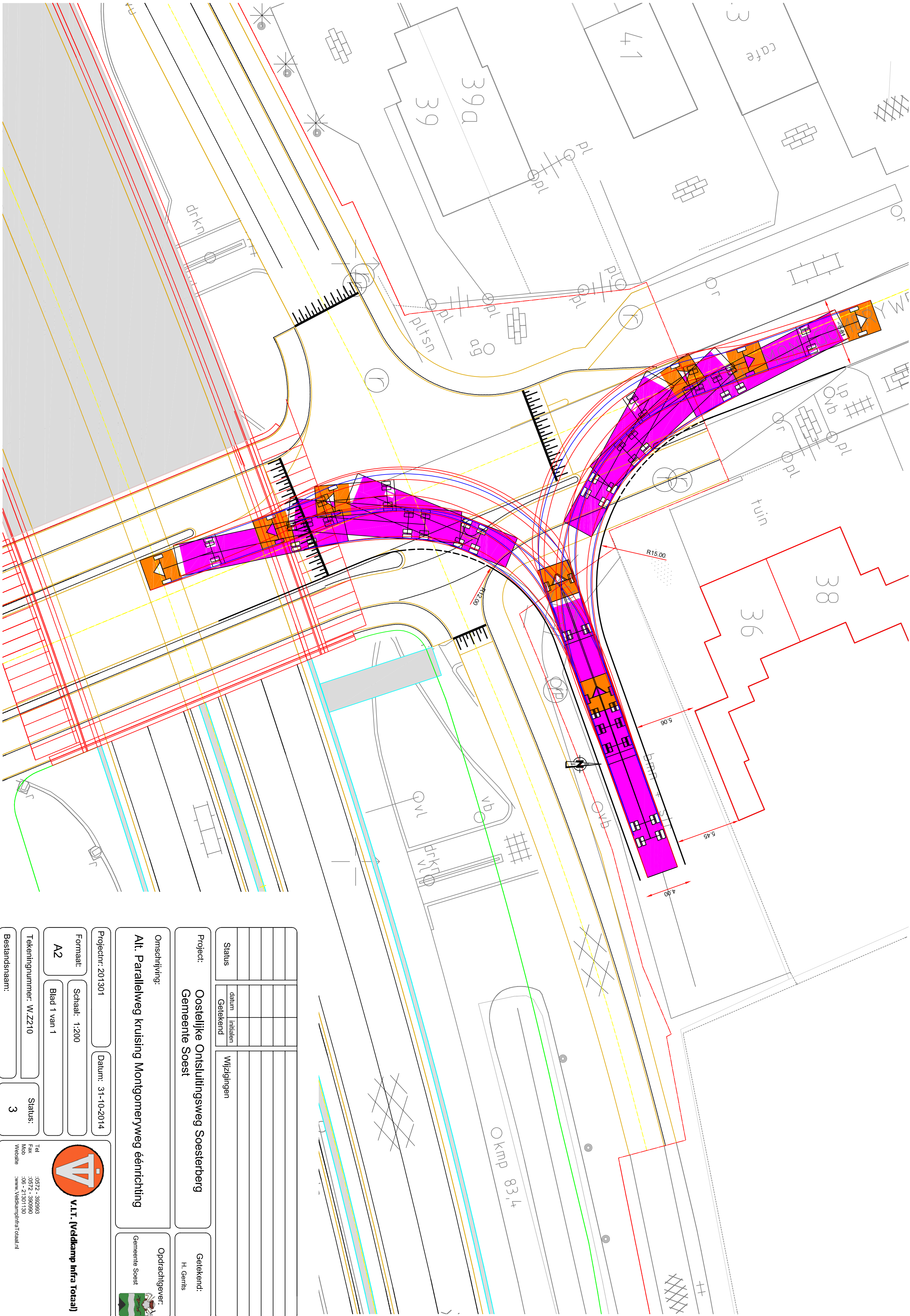
Varianten omleiden verkeer tijdens aanleg Verdiepte Ligging N237

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.



Status			Wijzigingen	
Project:		Oostelijke Ontsluitingsweg Soesterberg		
Omschrijving:		Alt. Parallelweg kruising Montgomeryweg éénrichting		
Getekend:		H. Gerrits		
Opdrachtgever:		Gemeente Soest		
Datum:		31-10-2014		
Formaat:		Schaal: 1:200		
Tekeningsnummer:		W.Z.210		
Bestandsnaam:		3		
Tel:		30572 - 382893		
Fax:		30572 - 380950		
Website:		www.veldkampinfra.nl		



V.L.T. (Veldkamp Infra Totaal)