

Nota van zienswijzen

Bestemmingsplan Veldmaarschalk Montgomeryweg 3, Soesterberg

Gemeente Soest
Afdeling Ruimte

Inhoudsopgave

1. Inleiding	3
2. Zienswijzen.....	4
3. Ambtelijke wijzigingen	15
4. Overzicht van wijzigingen	18

Bijlagen

- 1. Zienswijzen (3x) Anoniem**
- 2. Bezonningsstudie**

3. Inleiding

Het ontwerpbestemmingsplan Veldmaarschalk Montgomeryweg 3, Soesterberg heeft vanaf 19 augustus 2021 tot en met 29 september 2021 ter inzage gelegen. Het plan maakt voor initiatiefnemer de bouw van een appartementengebouw met 17 appartementen.

Gedurende de periode van terinzagelegging kon een ieder zijn of haar zienswijze over het ontwerpbestemmingsplan kenbaar maken. Er zijn drie zienswijzen ingediend. De ingediende zienswijzen zijn binnen de termijn ingediend en daarmee ontvankelijk.

Zienswijze 3 is gedateerd op 28 september 2021. De sluitingsdatum voor zienswijzen was 29 september 2021. De post staat intern genoteerd als ontvangen op 1 oktober 2021. Er is geen envelop met poststempel aanwezig.

Voor verzending per post, zoals hier het geval is, geldt aanvullend de verzendtheorie. Dit houdt in dat, indien de zienswijze voor het einde van de termijn ter post is bezorgd (in een brievenbus of bij het postkantoor) én het niet later dan een week na afloop van de termijn is ontvangen, het stuk toch tijdig is ingediend (art. 6:9 lid 2 Awb). De zienswijze is hiermee ontvankelijk.

In hoofdstuk 2 van deze nota zijn de zienswijzen samengevat en voorzien van een inhoudelijke reactie. Ook is aangegeven of de zienswijzen aanleiding geven tot aanpassing van het bestemmingsplan.

Hoofdstuk 3 bevat ambtelijke wijzigingsvoorstellen.

In Hoofdstuk 4 zijn de wijzigingen van het bestemmingsplan samengevat.

Als bijlage zijn de volledige zienswijzen geanonimiseerd toegevoegd en is de laatste bezonningsstudie opgenomen.

4. Zienswijze

Gedurende de periode van de terinzagelegging van het ontwerpbestemmingsplan hebben wij drie zienswijze ontvangen:

Nr.	Naam	Adres	Postcode	Plaats	Datum
01				Soesterberg	15 september 2021
02				Soesterberg	23 september 2021
03				Soesterberg	1 oktober 2021

De ingediende zienswijzen is in deze nota samengevat en van een reactie van de gemeente voorzien. Tevens is aangegeven of de zienswijze aanleiding geeft tot aanpassing van het bestemmingsplan.

Nr.	ZIENSWIJZE 1
1.1	Omvang project Dit project is te groot, te hoog en niet passend. De bewoners van Montgomeryweg en zeker nummers 1 en 5 gaan inleveren op vrij uitzicht, licht, privacy voor de eigenaren van is dit een ramp. Ook in financiële zin. De huizen worden bovendien onverkoopbaar en de pensioenvoorziening waardeloos. Reactie gemeente De zijdelingse afstand van het woningbouwproject tot Montgomeryweg nummers 1 en 5 is ongewijzigd gebleven aan de voorafgaande situatie. Binnen stedelijk gebied is deze afstand niet ongebruikelijk. Het hoogste punt van het gebouw is bovendien lager dan dat van woning nummer 1. De hoogte neemt toe ten aanzien van de vorige bestemming en het gebouw loopt verder naar achteren door, maar niet op stedenbouwkundig onverantwoorde wijze. Van twee bouwlagen in de vorige situatie is nu sprake van 3 bouwlagen met een schuin dak.  Er is een bezonningsstudie uitgevoerd. Deze is toegevoegd als bijlage bij deze nota. Tijdens de participatieavond van 18 februari 2020 is de bezonningsstudie besproken en de studie is toegezonden aan degenen die hun e-mail adres achterlieten. In aparte gesprekken met de burens van nummer 1 en 5 zijn de bezonningsstudie extra toegelicht en zijn de gemaakte keuzes onderbouwd. In de eerste schetsontwerpen zat, vanaf de Veldmaarschalk gezien, aan de rechterzijde het hoogste volume. Na het uitvoeren van de bezonningsstudie is gebleken dat nummer 5 last heeft van de schaduwwerking. Daarom is besloten om het hoogste volume aan de kant van nummer 1 te leggen, zodat nummer 5 minder hinder ondervindt. Nummer 1 heeft weinig last van schaduwwerking. Het ontwerp is een modern gebouwencomplex dat past op deze locatie. De ruimtelijke kwaliteit van een ontwerp is altijd stof voor discussie. Om meningen te objectiveren geeft de Commissie ruimtelijke kwaliteit als onafhankelijke instantie een oordeel over volume van het bouwblok en over detaillering en materialisering van het ontwerp. De commissie heeft positief geadviseerd met het ontwerp.

	Zoals de zienswijze ook al aangeeft ziet de gemeente Soest zich geconfronteerd met een bouwopgave op basis van de bevolkingsprognoses in Soest. Daarbij dient de bouwopgave vooral plaats te vinden in bestaand stedelijk gebied en niet daarbuiten. Om dit mogelijk te maken is het nodig om woningen te bouwen op al bebouwde terreinen en op nog niet bebouwde ruimtes. Om tot meer woningen te komen moeten keuzes gemaakt worden. Uitgangspunt daarbij is een woningbouwprogramma dat tegemoet komt aan de woningbehoefte. De woningbouw aan de Veldmaarschalk Montgomeryweg 3 voorziet in die behoefte. Daar waar de afweging moet plaatsvinden tussen de bouw van nieuwe woningen en beperkte maar acceptabele verhoging van het gebouw, valt de keus in het voordeel van extra woningbouw. Bij een (ontwerp)bestemmingsplan moet in de eerste plaats sprake zijn van een goede ruimtelijke ordening. Is dat het geval dan kan er in individuele gevallen toch sprake zijn van op geld waardeerbare schade door het plan die niet voor rekening kan blijven van de omwonenden en kan een vergoeding gevraagd worden via de planschaderegeling. Het verzoek om een planschadevergoeding wordt behandeld door de gemeente. Als sprake is van een ontvankelijke aanvraag wordt een onafhankelijk adviseur aangewezen om advies uit te brengen over de aanvraag. Na het advies van de adviseur neemt de gemeente een beslissing over de aanvraag. Conclusie Deze zienswijze geeft geen aanleiding tot het aanpassen van het bestemmingsplan.
1.2	Parkeren Het realistische parkeerquotum is 1,8 en niet 0,8 zoals de gemeentelijke parkeernorm. Uit de berekening blijkt dat er 6 parkeerplaatsen aan de publieke ruimte onttrokken zouden worden. Op de foto in het plan, afbeelding 2.2. Straatweergave, ziet u dat er 1 parkeerplaats voor de winkel is. De bakkerij zou alleen al 3,2 parkeerplaatsen vragen. Uit uw berekening blijkt dat er nu 6 parkeerplaatsen aan de publieke ruimte onttrokken zouden worden. Uw conclusie in paragraaf 3.2.2., is dat er sprake is van een verbetering ten opzichte van de huidige planologische situatie. De eigenaren van de voormalige bakkerij hadden één auto (hoewel ze op hun terrein plaats hadden voor wel 10 auto's), de klanten hadden 1, maximaal 2 parkeerplaatsen nodig. Reactie gemeente Het parkeren wordt niet geheel op eigen terrein opgelost. Dit was bij de bakkerij met winkel ook niet het geval. Het is begrijpelijk dat wordt aangegeven dat er voorheen weinig klanten en/of personeel met de auto kwam en dat er maximaal 2 parkeerplaatsen op straat nodig waren. Het gaat bij parkeerberekeningen binnen bestemmingsplannen echter niet zozeer om de feitelijke situatie, maar om de maximale invulling binnen het bestaande bestemmingsplan. Er kon tenslotte binnen het nog geldende bestemmingsplan ook een nieuwe winkel komen die meer klanten met de auto trekt. De gemeentelijke parkeernormen zijn gerelateerd aan de grootte van de woning. Die varieert van 0,7 tot 2,0 parkeerplaatsen per woning. Hoe kleiner de woning, hoe minder parkeerplaatsen er nodig zijn. In dit geval gaat het om relatief kleine woningen waarbij de parkeereis past bij de doelgroep. Volgens de parkeernormen zijn voor de oude situatie 6,7 parkeerplaatsen op straat nodig. De parkeereis voor het nieuwe pand is 14,2 parkeerplaatsen. Er komen straks 12 parkeerplaatsen op eigen terrein. Op eigen terrein gelden deze parkeerplaatsen bij de parkeerberekening voor 0,8 plaatsen per stuk. In totaal 9,6. De druk op het openbaar gebied is daarmee in 4,6 parkeerplaatsen [14,2 parkeerplaatsen - 9,6 parkeerplaatsen op eigen terrein]." De parkeerdruk neemt af met 2,1 ten aanzien van het oude bestemmingsplan [6,7 -/- 4,6]. Het is correct dat parkeerplaatsen normaal gesproken moeten worden toegevoegd aan het openbaar gebied. In paragraaf 4.1.3 van de parkeernota staat echter ook dat dit niet hoeft als

er in de bestaande situatie sprake is van een tekort aan parkeerplaatsen op eigen terrein. In dat geval is aan de eis om in openbare parkeerplaatsen te voorzien voldaan. De tekst in de toelichting para. 3.2.2.1 van het bestemmingsplan is op dit punt niet duidelijk en wordt op twee onderdelen aangepast: *parkeernorm huidige situatie* en *autoparkeernormen gewenste situatie*.

Parkeernorm huidige situatie

In de huidige situatie zijn een winkel, een bakkerij en een woning toegestaan.

- *Voor de winkel geldt op basis van de parkeernota een parkeerbehoefte van 4,0 parkeerplaatsen per 100 m². De winkel, met een grootte van 58,5 m², kent een parkeernorm van 2,3 parkeerplaatsen ($58,5/100 * 4,0$).*
- *Voor de bakkerij geldt op basis van de parkeernota een parkeerbehoefte van 1,9 parkeerplaatsen per 100 m². De bakkerij, met een grootte van 177,6 m², kent een parkeernorm van 3,4 parkeerplaatsen ($177,6/100 * 1,9$).*
- *Voor de woning, met een grootte van 126,2 m², geldt op basis van bovenstaande tabel een parkeerbehoefte van 2,0 parkeerplaatsen.*

Totaal zorgt de huidige functie op basis van de parkeernota voor een parkeerbehoefte van $3,4+2,3+2,0 = 7,7$ parkeerplaatsen.

In de huidige situatie is uitsluitend een lange oprit aanwezig. Volgens de tabel in paragraaf 4.1.3 van de parkeernota rekenen we deze als 1,0 parkeerplaats.

In totaal worden er dus in de huidige situatie 6,7 parkeerplaatsen opgevangen in het openbaar gebied.

Autoparkeernormen gewenste situatie

In dit geval gaat het om de realisatie van 9 woningen tot 45 m² en 8 woningen tussen de 46 en 60 m². Op basis van de bovenstaande tabel en bij het voldoen aan de fietsparkeernorm ontstaat het volgende beeld:

- *$9*0,6$ parkeerplaats = 5,4 parkeerplaatsen;*
- *$8*1,1$ parkeerplaats = 8,8 parkeerplaatsen;*

In totaal moeten er daarom voor de appartementen 14,2 parkeerplaatsen zijn.

In dit geval worden er op eigen terrein 12 parkeerplaatsen gerealiseerd. Deze parkeerplaatsen worden niet openbaar. Volgens de tabel in paragraaf 4.1.3 van de parkeernota rekenen we deze daarom als 0,8 parkeerplaats per stuk. Rekenkundig worden daarmee 9,6 parkeerplaatsen gerealiseerd.

De druk op het openbaar gebied is daarmee in de gewenste situatie 4,6 parkeerplaatsen ($14,2$ parkeerplaatsen - $9,6$ parkeerplaatsen op eigen terrein).

Bij woningen mogen niet alle parkeerplaatsen op privé terrein liggen. In de parkeernota staat dat per drie woningen ten minste 1 parkeerplaats voor bezoekers openbaar moet zijn. Bij 17 appartementen zijn dat ten minste 6 openbare parkeerplaatsen. Normaal gesproken moeten die parkeerplaatsen extra worden aangelegd. Omdat er in de bestaande situatie al 6,7 parkeerplaatsen in het openbaar gebied worden opgevangen, wordt ook aan de eis om in openbare parkeerplaatsen te voorzien al voldaan. Zo staat dit uitgelegd in paragraaf 4.1.3 van de parkeernota.

De druk op het openbaar gebied is daarmee in de gewenste situatie 6,0 parkeerplaatsen op het moment dat bezoek aanwezig is en 4,6 parkeerplaatsen op andere momenten. De huidige druk op het openbaar gebied is 6,7 parkeerplaatsen. Per saldo is er dus ten aanzien van autoparkeren sprake van een verbetering ten opzichte van de huidige planologische situatie.

	Conclusie Deze zienswijze geeft aanleiding tot het aanpassen van de toelichting van het bestemmingsplan.
1.3	Parkeren binnen het plangebied Is het straks mogelijk voor omwonenden om bij de appartementen parkeren? Reactie gemeente Het parkeren gebeurt op een privé terrein, daarom kunnen alleen bewoners gebruik maken van de privé parkeerplaatsen. Conclusie Deze zienswijze geeft geen aanleiding tot het aanpassen van het bestemmingsplan.
1.4	Parkeren buiten het plangebied Mogen de bewoners van de appartementen straks in het doodlopende straatje Veldmaarschalk Montgomeryweg 9, 9a t/m 9c, 11, 11a t/m 11e parkeren? Mijn verzoek aan de gemeente is om in het doodlopende alleen parkeren voor de bewoners toe te staan.  Reactie gemeente Veldmaarschalk Montgomeryweg 9, 9a t/m 9c, 11, 11a t/m 11e is openbaar gebied. Daar kan iedereen parkeren. De gemeente werkt niet met parkeervergunningen in het openbaar gebied. Privé parkeerplaatsen kunnen alleen op eigen terrein worden gecreëerd. Aan het verzoek kan daarom niet worden voldaan. Conclusie Deze zienswijze geeft geen aanleiding tot het aanpassen van het bestemmingsplan.

Nr.	ZIENSWIJZE 2
2.1	Algemene beginselen van behoorlijk bestuur Cliënt vreest dat de voorgestane bouw zal leiden tot een ernstige vermindering van het woon en leefgenot. Hiervoor is te weinig aandacht geweest binnen de ruimtelijke onderbouwing van het plan en alleen daarom al is sprake van onzorgvuldigheid en een ondeugdelijke motivering van het plan. De voorgestane bouw zal leiden tot tal van negatieve gevolgen voor cliënt. Cliënt meent dat het plan niet in overeenstemming is met de goede ruimtelijke ordening.

	Reactie gemeente Hier wordt een beroep gedaan op algemene rechtsbeginselen, te weten zorgvuldigheid en deugdelijke motivering. Hier wordt echter geen concrete invulling gegeven van de wijze waarop de beginselen zijn geschonden en daarom is een antwoord niet te geven. Voor zover deze later onderbouwd zijn, worden de aangevoerde bezwaren van een reactie voorzien. Conclusie Deze zienswijze geeft geen aanleiding tot het aanpassen van het bestemmingsplan.
2.2	Massa en hoogte van het gebouw Het plan maakt een maximale bouwhoogte van 13 meter mogelijk. Dit terwijl eerst aan de voorkant een maximale bouwhoogte van 8 meter en aan de achterkant (aan de zijde van het perceel van cliënt) een maximale bouwhoogte van slechts 4 meter mogelijk was. Client heeft na voltooiing van het plan direct zicht op de enorme massa van het bouwproject, gelet op de zeer korte afstand van het gebouw tot de woning van cliënt. De woonkwaliteit van cliënt wordt aangetast. Waar hij nu woont naast een bescheiden gebouw, woont hij straks naast een hoog gebouw met veel woningen. Reactie gemeente Voor de reactie op deze zienswijze wordt verwezen naar de beantwoording van de zienswijzen van adressant onder 1 ad. 1. Conclusie Deze zienswijze geeft geen aanleiding tot het aanpassen van het bestemmingsplan.
2.3	Privacy Het gebouw komt op zeer korte afstand van de woning van cliënt. Een aantal woningen hebben vensterramen aan de zijde van de woning van cliënt, op zeer korte afstand van de woning van cliënt. Dit leidt tot een aantasting van de privacy van cliënt. Deze woningen hebben directe inblik in de woning en tuin van cliënt. Aan de voor- en achterzijde van het gebouw zullen tevens balkons gerealiseerd worden, hetgeen zorgt voor een extra inbreuk op de privacy en het woongenot van cliënt. In een vooroverleg met de projectontwikkelaar is cliënt verzekerd dat de raamvensters hoog geplaatst zullen worden zodat er niet doorheen gekeken kan worden, maar wel licht naar binnen laat. In de laatste tekeningen zijn er echter vensterramen van vloer tot bijna plafond ingetekend. Dit is onacceptabel voor cliënt. Reactie gemeente Er is getracht zo veel mogelijk privacy te bewerkstelligen voor omliggende woningen. Er zijn dan ook diverse gesprekken met de bewoners van nummer 1 en 5 geweest over privacy. Nummer 1 heeft aan de kant van de inrit een keukenraam en had de wens om vrij zicht te hebben. Na diverse studies is besloten om appartement 6 meer naar achteren te plaatsen zodat er langs het nieuw te bouwen volume richting de straat kan worden gekeken vanuit het keukenraam. Daarnaast heeft nummer 1 een dakterras in het plan gepresenteerd tijdens de participatieavond. Aanvankelijk gaven de galerijen van de eerste en tweede verdieping zicht op dit terras. Er is besloten om de twee volumes grenzend aan de inrit naar binnen te schuiven en daarmee is het directe zicht vanaf de galerij op het dakterras weggenomen. In het ontwerp zaten minimale opening richting nummer woning nummer 1. Vanuit de Commissie Ruimtelijke Kwaliteit is echter de eis uitgesproken om op deze belangrijke gevel, die goed zichtbaar is vanuit de Veldmaarschalk Montgomeryweg, meer openingen te maken. Na overleg met nummer 5 is bovendien besloten om het groen, dat eerst voor de kozijnen was gesitueerd, nu op het metselwerk aan te brengen zodat nummer 5 hier uitzicht op heeft.

	Conclusie Deze zienswijze geeft geen aanleiding tot het aanpassen van het bestemmingsplan.
2.4	Zonlichturen Het plan zal zorgen voor een beperking van de inval van zonlicht op het perceel van cliënt. Dit heeft een negatief effect op het woon- en leefklimaat van cliënt. Hierdoor kan cliënt zijn woning ook niet meer verduurzamen wat in de nabije toekomst wellicht verplicht wordt. Bij de toelichting van het plan zit geen bezonningsonderzoek. Er is ten onrechte geen onderzoek gedaan naar de effecten van het plan op schaduwwerking ten aanzien van de woning en tuin van cliënt, waarbij wordt uitgegaan van de maximale planmogelijkheden. Een bezonningsonderzoek was op zijn plaats geweest. Reactie gemeente Voor de reactie op deze zienswijze wordt verwezen naar de beantwoording van de zienswijzen van adressant onder 1 ad. 1. Het is niet duidelijk wat wordt bedoeld met 'woning niet meer kunnen verduurzamen, wat in de nabije toekomst wellicht verplicht wordt'. De appartementen raken nergens de woningen en staan volledig op eigen terrein. Het verduurzamen van de eigen woning wordt daarmee niet gehinderd. Conclusie Deze zienswijze geeft geen aanleiding tot het aanpassen van het bestemmingsplan.
2.5	Geluidsoverlast en intensivering van gebruik De aanleg van nieuwe parkeerplaatsen in de directe nabijheid van de woning van cliënt zal leiden tot meer geluidsoverlast, 24 uur per dag en 7 dagen per week. Nog afgezien van de mensen die lopen van en naar hun auto's. Ook voor dit aspect is ten onrechte geen aandacht geweest. In de huidige situatie is sprake van een woonperceel waarin een vrijstaande woning is toegestaan. Het nieuwe plan ziet daarentegen onder andere op een woonbestemming waarbij 17 (gestapelde) woningen zijn toegestaan en een verkeersbestemming aan de achterzijde waarbij onder meer parkeerplaatsen zijn toegestaan. Dit zorgt voor intensivering van gebruik en overlast die daarmee gepaard gaat, zoals verlies van privacy en meer geluidsoverlast. Reactie gemeente Voor het aspect privacy in deze zienswijze wordt verwezen naar de beantwoording van de zienswijzen van adressant onder 2 ad. 3. Geluidsoverlast is een algemeen probleem. Nederland is een klein land en daardoor is het gebruikelijk als er soms leefgeluiden van de burens te horen zijn. Enige hinder kan voorkomen en is niet direct te vermijden. Het plangebied ligt bovendien in het centrum van Soesterberg, in een 'gemengd gebied' met diverse centrumfuncties, horeca, sport, detailhandel, kleinschalige bedrijfsfuncties, wonen en maatschappelijke voorzieningen naast elkaar. In een dergelijke setting kan wat meer omgevingsgeluid verwacht worden dan in een rustige villawijk. Er is echter geen aanleiding om aan te nemen dat de nieuwe bewoners dusdanig veel geluid zullen leveren dat het woon- en leefklimaat op onaanvaardbare wijze wordt gewijzigd. De initiatiefnemer is zich zeker bewust van het risico op geluidsoverlast en heeft de nodige maatregelen genomen om dit zo veel mogelijk te beperken: - Voor de inrit is gekozen voor geluidsarme bestrating; - De begroeide erfafscheiding worden voorzien van geluidsabsorberend materiaal; - De half verharding ter plaatse van de parkeerplaatsen verminderen het weerkaatsen van open en dichtslaan van portieren; - Het trappenhuis is intern en besloten, de trappen aan de galerijzijde zijn uitsluitend bedoeld als vluchtwegen; - Doordat er een Warmte Terugwin installatie is, is geen ventilatie (gevelroosters) nodig en komt er geen geluid naar buiten;

	- De fietsenstallingen zijn gehuisvest in aparte gebouwtjes, met deurdranger, in plaats van losse, open bergingen; - De balkons zijn dicht in plaats van open (spijlenhekje) zodat het geluid gekaderd wordt. Conclusie Deze zienswijze geeft geen aanleiding tot het aanpassen van het bestemmingsplan.
2.6	Parkeerruimte Cliënt meent dat het plan zal leiden tot onvoldoende parkeerruimte. De toelichting van het plan lijkt aan te tonen dat er in de toekomst voldoende parkeerruimte is. Echter is de parkeerdruk in de straat nu al hoog, laat staan als er 17 appartementen bijkomen. Bovendien wordt de straat heringericht/vernieuwd, waarbij bestaande parkeerplaatsen zullen verdwijnen (prod. 1). Er kan dus niet zonder meer gesteld worden dat 6 parkeerplaatsen vanuit het openbaar gebied opgevangen kunnen worden, zoals in de huidige situatie het geval is. Er wordt geen recht gedaan aan de feitelijke situatie. Reactie gemeente Voor de reactie op deze zienswijze wordt verwezen naar de beantwoording van de zienswijzen van adressant onder 1 ad. 2. Conclusie Deze zienswijze geeft aanleiding tot het aanpassen van het bestemmingsplan. (zie 1 ad. 2)
2.7	Waardevermindering woning De bouw van het appartementencomplex zal leiden tot een waardevermindering van de woning van cliënt. Nu bij planschadeclaims een steeds groter deel van het nadeel voor eigen risico blijft, hoort dit nadeel zo klein mogelijk te blijven. Een goede ruimtelijke ordening vraagt dat het nadeel voor omwonenden waar mogelijk wordt beperkt. U zult ook in het kader van het beoordelen van deze zienswijze inhoudelijk op deze kwestie moeten ingaan. Het enkel verwijzen naar de planschadeprocedureregeling volstaat niet. Reactie gemeente Er is een afweging gemaakt tussen de voor en nadelen die de woningbouw met zich meebrengt. Uiteindelijk is er voor gekozen om de bouw van de appartementen mogelijk te maken. Daarbij is zoveel mogelijk aan omwonenden tegemoet gekomen om het nadeel te beperken. Onder 1.1 en 2.3 is ingegaan op de reden waarom voor deze ontwikkeling is gekozen en wat daarvoor is gedaan. Ondanks deze maatregelen is, is het nog steeds mogelijk dat er waardevermindering van de woning ontstaat. In gevallen waarbij er toch aantoonbaar nadelige gevolgen zijn van het bouwproject zijn die niet voor rekening kan blijven van de omwonenden kan vergoeding worden gevraagd via de planschaderegeling. Het verzoek om een planschadevergoeding wordt behandeld door de gemeente. Als sprake is van een ontvankelijke aanvraag wordt een onafhankelijk adviseur aangewezen om advies uit te brengen over de aanvraag. Na het advies van de adviseur neemt de gemeente een beslissing over de aanvraag. Het is een gegeven dat planschadeclaims een groter deel van het nadeel voor rekening van de aanvragers laat dan voorheen. Dit is echter niet zozeer een gevolg van dit bestemmingsplan, maar een bewuste keuze bij nationale regelgeving. Conclusie Deze zienswijze geeft geen aanleiding tot het aanpassen van het bestemmingsplan.
2.8	Alternatieve oplossing Cliënt is bereid om met de gemeente mee te denken over een alternatieve oplossing en hierover in gesprek te gaan met de gemeente. Er zijn mogelijkheden die meer recht doen aan de belangen van cliënt, zoals de privacy en het uitzicht van cliënt. Te denken valt aan onderkelderen of lager bouwen.

	Reactie gemeente Het wordt gewaardeerd als omwonenden bereid zijn om mee te denken over alternatieve oplossingen. Dit gebeurt gedurende het proces van planvorming in de voorfase tijdens de inspraak en daarnaast bij de zienswijzen. Het is vanuit het oogpunt van uw client logisch dat hij liever een lager gebouw wenst, maar onder andere in 1.1 is uiteengezet waarom tot deze oplossing is gekomen. Onderkeldering is in verband met de daarmee gepaard gaande kosten geen optie voor sociale koopwoningen. Conclusie Deze zienswijze geeft geen aanleiding tot het aanpassen van het bestemmingsplan.
--	--

Nr.	ZIENSWIJZE 3
3.1	Ontsluiting Met de bestemming 'Wonen' is de eigenaar/gebruiker van het perceel gerechtigd om ontsluitingsverharding aan te leggen en parkeervoorzieningen te maken. Door niet de enkelbestemming 'Wonen' toe te kennen maar de enkelbestemming 'Verkeer', aan de voorziene ontsluitingsverharding en parkeervoorzieningen op perceel Montgomeryweg 3, zullen op dit onderdeel van het perceel verkeersregels gaan gelden, vergelijkbaar met een klein woonerf. Ik verzoek de gemeente, alvorens toestemming te verlenen op dit plan, een goede beschrijving te laten opstellen van de toekomstige situatie op dit deel van het perceel met de bestemming 'Verkeer', aan te geven wat de maximum snelheid wordt en aan te geven welke andere verkeersregels/beperkingen hier zullen gelden. Reactie gemeente Het bestemmingsplan heeft geen invloed op de openbaarheid of de geldende verkeersregels. In dit geval gaat het om een bestaande uitrit en parkeerplaatsen op privé terrein, waar geen bijzondere verkeersregels en/of beperkingen van toepassing zijn. De uitrit wordt bovendien niet gewijzigd en daarom is een omgevingsvergunning niet nodig. Conclusie Deze zienswijze geeft geen aanleiding tot het aanpassen van het bestemmingsplan.
3.2	Bestemming verkeer De enkelbestemming 'Verkeer' leidt tot beperkingen op het perceel Montgomeryweg 1, b.v. de mogelijkheden voor een perceelafscheiding, parkeren fietsen, groenaanplant. Door de gekozen oplossing van de enkelbestemming 'Verkeer' is het onduidelijk geworden of de mogelijkheden tot reguliere erfafscheiding (zoals 'Overige bouwwerken, opgenomen onder de enkelbestemming 'Wonen') nog mogelijk zijn. Reactie gemeente De bestemming ligt uitsluitend binnen het plangebied. Perceelafscheidingen kunnen op eigen terrein van nummer 1 geplaatst worden. Op eigen terrein zijn er evenmin beperkingen voor het parkeren van fietsen of groenaanplant. De erfgrens tussen Veldmaarschalk Montgomery 1 en 3 loopt langs woning nummer 1 en voor het overige van de gezamenlijke grens staat nu al een erfafscheiding. Op het terrein van nummer 3 is / komt een strook van 30 cm groen langs de zijde die grenst met nummer 1, inclusief een afscheiding. Bij nummer 5 komt een groenzone van 2,5 meter met afscheiding. Om te voorkomen dat er problemen komen met inrijdend en uitrijdend verkeer wordt ervoor gekozen om een opstelstrook te maken zodat inkomend verkeer vanaf de Veldmaarschalk niet stil komt te staan op de rijbaan en daarmee verkeershinder veroorzaakt. Dit zorgt er ook voor dat de in- en uitstroom van auto's soepel zal verlopen en er geen onnodige hinder ontstaat op de doorgaande weg.

	Conclusie Deze zienswijze geeft geen aanleiding tot het aanpassen van het bestemmingsplan.
3.3	Bebouwingsgraad De parkeerplaatsen zijn binnen het ontwerpplan volledig overkapt. Dit betekent dat de gehele ruimte achter het appartementencomplex wordt bebouwd. Door de bestemming Verkeer en Tuin op te nemen in het plan lijkt dit geoorloofd. Ook omdat onder de bestemming Verkeer geen maximum aan de bebouwing is opgenomen. Het mag niet zo zijn dat er rechtsongelijkheid ontstaat door invoering van dit nieuwe ontwerp bestemmingsplan tussen dit perceel en omliggende percelen. Ik verzoek de gemeente dan ook nog een keer goed naar de toepassing van de verschillende bestemmingen op het perceel te kijken en de mate van bebouwing. Tevens verzoek ik de gemeente de bebauwingsgraad met bijbehorend bouwwerken op het perceel terug te laten brengen tot 20% het oppervlak buiten het bouwvlak. Om te voorkomen dat er beperkingen optreden op perceel Veldmaarschalk Montgomeryweg 1 moet de gemeente uitsluitel geven dat geen beperkingen optreden ten gevolge van het nieuwe ontwerp bestemmingsplan. Reactie gemeente Er is geen sprake van een parkeergebouw of iets vergelijkbaars. De auto's komen onder een pergola te staan waar groen door heen kan groeien. Dit geeft een extra groene uitstraling aan het parkeergebied. De pergola zal geen verbinding hebben met het huis op nummer 1 en zal daar dan ook geen beperkingen voor geven. In de BOR (Besluit Omgevingsrecht) wordt een pergola gezien als tuinmeubilair. De maximale hoogte voor vergunningsvrije pergola's is 2,5 meter. Wordt deze hoger dan wordt de pergola vergunningsplichtig. Er wordt echter een pergola geplaatst van 2,5 meter hoog. Alle bewoners van een woning kunnen een vergunningsvrije pergola plaatsen binnen de gestelde eisen van de BOR. Conclusie Deze zienswijze geeft geen aanleiding tot het aanpassen van het bestemmingsplan.
3.4	Verval van een parkeerplaats Bij de in-uitrit van het ontsluitingspad zal een parkeerplaats aan de Montgomeryweg verloren gaan. Als er toch één of twee parkeerplaatsen moet vervallen deze graag laten compenseren binnen het perceel van Montgomeryweg 3. Reactie gemeente De uitrit wordt niet gewijzigd. Er vervalt dan ook geen parkeerplaats. Conclusie Deze zienswijze geeft geen aanleiding tot het aanpassen van het bestemmingsplan.
3.5	Uitritvergunning In de beleidsnota 'parkeernorm auto en fiets 4e herziening' is opgenomen dat voor uitritten van een parkeervoorziening met meer dan 10 plaatsen en uitkomend op een weg met een snelheid van 50 km/u een breedte van 4,8 m behoort te worden aangelegd. Als niet aan deze eisen uit de beleidsnota kan worden voldaan ontstaat per definitie een niet veilige verkeerssituatie, wat per definitie niet mag optreden. De breedte van 4,8 m is niet opgenomen binnen het huidige ontwerp en zal alsnog moeten worden opgenomen. Graag de Nota parkeernormen auto en fiets (4e herziening) toepassen. Het geldend beleid van de gemeente Soest met betrekking tot uitritten is bovendien vastgelegd

	in de beleidsregel Uitritten (en APV art 2.12). Het huidige plan voldoet niet aan criteria in artikel 2 als ook artikel 3 van deze beleidsregel. Reactie gemeente De beoordeling van de uitrit is niet aan de orde, omdat het een bestaande uitrit betreft. Ten overvloede: de 4e herziening van de parkeernota was bij de terinzagelegging van dit bestemmingsplan nog niet vastgesteld. Daarmee is voor de beoordeling van dit plan de 3e herziening van de Nota parkeernormen van toepassing. Bovendien geldt de genoemde eis niet op 30 km/h wegen, ook niet in de 4^e herziening. Het gebied in en rond de Veldmaarschalk Montgomeryweg wordt binnenkort namelijk een maximumsnelheid van 30 km/h. Het besluit voor de 30 km/h besluit is al definitief. Conclusie Deze zienswijze geeft geen aanleiding tot het aanpassen van het bestemmingsplan.
3.6	Berekening parkeervoorzieningen / Parkeren in openbaar gebied In de toelichting bij het ontwerpbestemmingsplan is in paragraaf 3.2 een berekening gemaakt voor het aantal benodigde parkeervoorzieningen op basis van de gemeentelijke 'Nota parkeernormen auto en fiets (3e herziening)'. In de nota parkeernormen is in art 4.1.3 de regel opgenomen dat per 3 appartementen een openbare parkeerplaats moet worden aangelegd. Hier staat dus mijns inziens dat de initiatiefnemer parkeerplaatsen moet toevoegen aan het openbaar gebied die ook publiekelijk te gebruiken zijn, zonder beperkende bordjes. Ik verzoek de gemeente het ontwerpbestemmingsplan en toelichting aan te laten passen op deze uitgangspunten en de parkeerdruk vanuit perceel Montgomery 3 niet af te laten wentelen op de beperkte beschikbare parkeerplaatsen langs de Montgomeryweg. Daarnaast is een herinrichting voorzien zoals vastgelegd in het beleidsplan 'Herinrichting hoofdwegen Soesterberg' waarbij de installatie van vuilcontainers is voorzien als gevolg waarvan de openbare parkeervoorziening verder wordt beperkt (zie figuur 3). Reactie gemeente Voor de reactie op deze zienswijze wordt verwezen naar de beantwoording van de zienswijzen van adressant onder 1 ad. 2. De containers worden meegenomen in een algehele herinrichting van het omringende gebied. Daarbij komen overigens extra parkeerplaatsen bij in het zuidelijke deel van de Veldmaarschalk Montgomeryweg. Conclusie Deze zienswijze geeft aanleiding tot het aanpassen van het bestemmingsplan. (zie 1 ad. 2)
3.7	Planschade In dit stadium mogelijk nog niet relevant, maar met deze zienswijze wil ik melden dat wij zo veel beperkingen in het woongenot en ontwikkelmogelijkheden zie dat deze zullen leiden tot een planschade verzoek. Ter illustratie een aantal voorbeelden van derving van ons woongenot: Gebrek aan parkeermogelijkheid op de Veldmaarschalk Montgomeryweg Inkijk in onze tuin en op ons dakterras vanuit de ramen aan de zuidzijde van de geplande nieuwe bebouwing Minder zon in de avond, als deze verdwijnt achter de geplande nieuwe bebouwing Wij kunnen de hemel niet meer zien als er op 5 meter van ons huis een appartementencomplex wordt gebouwd van 9 meter hoog en ca. 25 meter lang Overlast van auto's die vlak langs ons huis en keukenraam van/naar de parkeerplaatsen achter de geplande nieuwe bebouwing rijden, over een rijbaan van 30 meter lang en slechts 3 meter breed Een complex van 3 verdiepingen en 17 appartementen dat op een klein stukje

	grond wordt gebouwd waar nu één pand staat, past niet in het straatbeeld en niet bij het dorpse karakter van Soesterberg. Zoveel mensen op een zeer beperkte oppervlakte zal zeker leiden tot overlast voor ons en de nabije omgeving. Risico van aanrijdingen en andere ongelukken als gevolg van de geplande uitrit die direct naast onze voordeur is voorzien in de plannen Geluids- en andere overlast van 17 nieuwe, hoge appartementen, waar nu één woning staat. Reactie gemeente Voor de reactie op deze zienswijze wordt verwezen naar de beantwoording van de zienswijzen van adressant onder 1 ad. 1 en 2 ad 7. Conclusie Deze zienswijze geeft geen aanleiding tot het aanpassen van het bestemmingsplan.
--	--

5. Ambtelijke wijzigingen

NR.	ZIENSWIJZE
	Hieronder volgen een aantal ambtelijke aanpassingen aan het bestemmingsplan. De wijzigingen worden na het raadsbesluit, maar vóór publicatie van het besluit gewijzigd.
1	Waterparagraaf De tekst van paragraaf 5.8.2.2 is niet correct. Twee paragrafen worden in de toelichting aangepast. Het betreft de paragrafen <i>Vasthouden – bergen – afvoeren</i> en <i>Schoon houden – scheiden – schoonmaken</i>. De Tekst <i>Vasthouden – bergen – afvoeren</i> Een belangrijk principe is dat een deel van het hemelwater binnen het plangebied wordt vastgehouden en/of geborgen en dus niet direct afgevoerd wordt naar de riolering of het oppervlaktewater. Hiermee wordt bereikt dat de waterzuiveringsinstallatie beter functioneert, verdroging wordt tegen gegaan en piekafvoeren in het oppervlaktewater (met eventueel wateroverlast in benedenstrooms gelegen gebieden) wordt voorkomen. Bij lozing op oppervlaktewater zal hiervan een melding gedaan moeten worden bij het waterschap. Wordt gewijzigd in: <i>Vasthouden – bergen – afvoeren</i> Een belangrijk principe is dat een het hemelwater binnen het plangebied wordt vastgehouden en/of geborgen en niet afgevoerd wordt naar de riolering of het oppervlaktewater. Hiermee wordt bereikt dat de waterzuiveringsinstallatie beter functioneert, verdroging wordt tegen gegaan en piekafvoeren in het oppervlaktewater (met eventueel wateroverlast in benedenstrooms gelegen gebieden) wordt voorkomen. De opbouw van de ondergrond en de diepe grondwaterspiegel maken dit perceel geschikt om het hemelwater in de grond te laten zakken. Door de juiste maaiveldligging wordt afstroming van hemelwater naar omliggende percelen vermeden. De Tekst <i>Schoon houden – scheiden – schoonmaken</i> Om verontreiniging van bodem, grond- en/of oppervlaktewater te voorkomen is het van belang dat het afstromende hemelwater niet verontreinigd raakt. Dit kan door nadere eisen of randvoorwaarden te stellen aan bijvoorbeeld de toegepaste (bouw)materialen. Het waterschap vraagt de initiatiefnemer om duurzame bouwmaterialen te gebruiken. De gemeente kan hierbij verder helpen. In dit plan wordt de waterberging opgevangen op het eigen terrein. Dit gebeurt onder andere door het water te laten infiltreren op de met halfverharding aan te leggen parkeerplaats en de patio. Wordt gewijzigd in: <i>Schoon houden – scheiden – schoonmaken</i> Om verontreiniging van bodem, grond- en/of oppervlaktewater te voorkomen is het van belang dat het afstromende hemelwater niet verontreinigd raakt. Dit kan door nadere eisen of randvoorwaarden te stellen aan bijvoorbeeld de toegepaste (bouw)materialen. Het waterschap vraagt de initiatiefnemer om duurzame bouwmaterialen te gebruiken. De gemeente kan hierbij verder helpen. In dit plan wordt de waterberging opgevangen op het eigen terrein. Dit gebeurt onder andere door het water (via infiltratiekratten) te laten infiltreren op de met halfverharding aan te leggen parkeerplaats en de patio. Hierdoor zal er geen regenwater van het terrein op het gemengde riool van de gemeente wordt geloosd.
2	Regels, bestemming Tuin Artikel 3 bestemming "Tuin" is onvolledig: 3.1 Bestemmingsomschrijving luidt: De voor 'Tuin' aangewezen gronden zijn bestemd voor:

	a. tuinen behorende bij de op de aangrenzende gronden gelegen gebouwen; b. perceelontsluitingen; De tekst van artikel 3 van de regels wordt aangepast: 3.1 Bestemmingsomschrijving De voor 'Tuin' aangewezen gronden zijn bestemd voor: a. tuinen behorende bij de op de aangrenzende gronden gelegen gebouwen; b. perceelontsluitingen; c. waterhuishoudkundige voorzieningen, zoals duikers, bruggen en stuwen; d. erkers en ingangspartijen; e. balkons; f. overige voorzieningen, zoals straatmeubilair nutsvoorzieningen en kleinschalige infrastructurele voorzieningen;
3	Referentie parkeernota In artikel 5.3 staat onder e. het volgende: e. aan de in de 'Beleidsnota parkeernormen en parkeerfonds' (1e herziening) d.d. 18 februari 2010 van de Gemeente Soest vastgelegde parkeernormen, danwel de op dat moment geldende parkeernota, wordt voldaan; In artikel 12.1 staat: 12.2 Wijzigen van Beleidsnota parkeernormen en parkeerfonds Burgemeester en wethouders kunnen voor het toepassen van de Beleidsnota parkeernormen (1e herziening) Inmiddels is de vierde herziening vastgesteld. Aangezien het moment van terinzagelegging van het bestemmingsplan juridisch bepalend is voor de juiste tekst, worden bovengenoemde verwijzingen naar de 1^e herziening gewijzigd in: 'Nota parkeernormen auto en fiets, 3e herziening, slimmer en beter'
4	Artikel 13 Artikel 13 is niet correct en wordt aangepast. 13.1 Parkeren luidt: Het bevoegd gezag verleent pas een omgevingsvergunning voor de activiteiten bouwen en/of gebruiken van gronden en/of de activiteit handelen in strijd met regels ruimtelijke ordening, onder voorwaarde dat: a. in het geval van nieuwbouw, uitbreiding en functiewijziging van gebouwen en/of voorzieningen, op of nabij eigen terrein dient te worden voorzien in voldoende parkeergelegenheid en laad- en losvoorzieningen; b. er is sprake van voldoende parkeergelegenheid en laad- en losvoorzieningen, indien: 1. voldaan wordt aan de normen uit de Beleidsnota parkeernormen en parkeerfonds' (1e herziening) d.d. 18 februari 2010 van de Gemeente Soest vastgelegde parkeernormen, danwel de op dat moment geldende parkeernota, zoals die gelden op het tijdstip van indiening van de aanvraag omgevingsvergunning en dat indien deze publicatie gedurende de planperiode wordt gewijzigd, rekening wordt gehouden met de wijziging; 2. de parkeerplaatsen voldoen aan de verdere eisen (maatvoering en ontwerp) die zijn neergelegd in de Beleidsnota parkeernormen en parkeerfonds' (1e herziening) d.d. 18 februari 2010 van de Gemeente Soest vastgelegde parkeernormen, danwel de op dat moment geldende parkeernota. Artikel 13 wordt gewijzigd in: Het bevoegd gezag verleent pas een omgevingsvergunning voor de activiteiten bouwen en/of gebruiken van gronden en/of de activiteit handelen in strijd met regels ruimtelijke ordening, indien: a. in geval van nieuwbouw, uitbreiding en functiewijziging van gebouwen en/of

	voorzieningen, op of nabij eigen terrein wordt voorzien in voldoende parkeergelegenheid en laad- en losvoorzieningen; b. er is sprake van voldoende parkeergelegenheid en laad- en losvoorzieningen, indien: 1. voldaan wordt aan de in de Beleidsnota 'Nota parkeernormen auto en fiets, 3e herziening, slimmer en beter' van de Gemeente Soest vastgelegde parkeernormen, danwel de op dat moment geldende parkeernota, zoals die gelden op het tijdstip van indiening van de aanvraag omgevingsvergunning; 2. de parkeerplaatsen voldoen aan de verdere eisen (maatvoering en ontwerp) die zijn neergelegd in de Beleidsnota 'Nota parkeernormen auto en fiets, 3e herziening, slimmer en beter' van de Gemeente Soest vastgelegde parkeernormen, danwel de op dat moment geldende parkeernota. 13.3 Afwegingskader luidt: Bij toepassing van de afwijkingsbevoegdheden in dit plan vindt een evenredige belangenafweging plaats waarbij betrokken worden: [...] Artikel 13.3 wordt gewijzigd in: Bij toepassing van de afwijkingsbevoegdheden in dit plan vindt een evenredige belangenafweging plaats, met belangen als: [...]
--	---

6. Overzicht van wijzigingen

1. De tekst in para. 3.2.2.1 van de toelichting van het woordt op twee onderdelen aangepast:

Parkeernorm huidige situatie

In de huidige situatie zijn een winkel, een bakkerij en een woning toegestaan.

- Voor de winkel geldt op basis van de parkeernota een parkeerbehoefte van 4,0 parkeerplaatsen per 100 m². De winkel, met een grootte van 58,5 m², kent een parkeernorm van 2,3 parkeerplaatsen ($58,5/100 * 4,0$).
- Voor de bakkerij geldt op basis van de parkeernota een parkeerbehoefte van 1,9 parkeerplaatsen per 100 m². De bakkerij, met een grootte van 177,6 m², kent een parkeernorm van 3,4 parkeerplaatsen ($177,6/100 * 1,9$).
- Voor de woning, met een grootte van 126,2 m², geldt op basis van bovenstaande tabel een parkeerbehoefte van 2,0 parkeerplaatsen.

Totaal zorgt de huidige functie op basis van de parkeernota voor een parkeerbehoefte van $3,4+2,3+2,0 = 7,7$ parkeerplaatsen.

In de huidige situatie is uitsluitend een lange oprit aanwezig. Volgens de tabel in paragraaf 4.1.3 van de parkeernota rekenen we deze als 1,0 parkeerplaats.

In totaal worden er dus in de huidige situatie 6,7 parkeerplaatsen opgevangen in het openbaar gebied.

Autoparkeernormen gewenste situatie

In dit geval gaat het om de realisatie van 9 woningen tot 45 m² en 8 woningen tussen de 46 en 60 m². Op basis van de bovenstaande tabel en bij het voldoen aan de fietsparkeernorm ontstaat het volgende beeld:

- $9*0,6$ parkeerplaats = 5,4 parkeerplaatsen;
- $8*1,1$ parkeerplaats = 8,8 parkeerplaatsen;

In totaal moeten er daarom voor de appartementen 14,2 parkeerplaatsen zijn.

In dit geval worden er op eigen terrein 12 parkeerplaatsen gerealiseerd. Deze parkeerplaatsen worden niet openbaar. Volgens de tabel in paragraaf 4.1.3 van de parkeernota rekenen we deze daarom als 0,8 parkeerplaats per stuk. Rekenkundig worden daarmee 9,6 parkeerplaatsen gerealiseerd.

De druk op het openbaar gebied is daarmee in de gewenste situatie 4,6 parkeerplaatsen (14,2 parkeerplaatsen - 9,6 parkeerplaatsen op eigen terrein).

Bij woningen mogen niet alle parkeerplaatsen op privé terrein liggen. In de parkeernota staat dat per drie woningen ten minste 1 parkeerplaats voor bezoekers openbaar moet zijn. Bij 17 appartementen zijn dat ten minste 6 openbare parkeerplaatsen. Normaal gesproken moeten die parkeerplaatsen extra worden aangelegd. Omdat er in de bestaande situatie al 6,7 parkeerplaatsen in het openbaar gebied worden opgevangen, wordt ook aan de eis om in openbare parkeerplaatsen te voorzien al voldaan. Zo staat dit uitgelegd in paragraaf 4.1.3 van de parkeernota.

De druk op het openbaar gebied is daarmee in de gewenste situatie 6,0 parkeerplaatsen op het moment dat bezoek aanwezig is en 4,6 parkeerplaatsen op andere momenten. De huidige druk op het openbaar gebied is 6,7 parkeerplaatsen. Per saldo is er dus ten aanzien van autoparkeren sprake van een verbetering ten opzichte van de huidige planologische situatie.

2. De tekst van paragraaf 5.8.2.2 van de toelichting (paragrafen *Vasthouden – bergen – afvoeren* en *Schoon houden – scheiden – schoonmaken*) wordt als volgt gewijzigd:

Vasthouden – bergen – afvoeren

Een belangrijk principe is dat een het hemelwater binnen het plangebied wordt vastgehouden en/of geborgen en niet afgevoerd wordt naar de riolering of het oppervlaktewater. Hiermee wordt bereikt dat de waterzuiveringsinstallatie beter

functioneert, verdroging wordt tegen gegaan en piekafvoeren in het oppervlaktewater (met eventueel wateroverlast in benedenstrooms gelegen gebieden) wordt voorkomen. De opbouw van de ondergrond en de diepe grondwaterspiegel maken dit perceel geschikt om het hemelwater in de grond te laten zakken. Door de juiste maaiveldligging wordt afstroming van hemelwater naar omliggende percelen vermeden.

Schoon houden – scheiden – schoonmaken

Om verontreiniging van bodem, grond- en/of oppervlaktewater te voorkomen is het van belang dat het afstromende hemelwater niet verontreinigd raakt.

Dit kan door nadere eisen of randvoorwaarden te stellen aan bijvoorbeeld de toegepaste (bouw)materialen. Het waterschap vraagt de initiatiefnemer om duurzame bouwmaterialen te gebruiken. De gemeente kan hierbij verder helpen.

In dit plan wordt de waterberging opgevangen op het eigen terrein. Dit gebeurt onder andere door het water (via infiltratiekratten) te laten infiltreren op de met halfverharding aan te leggen parkeerplaats en de patio. Hierdoor zal er geen regenwater van het terrein op het gemengde riool van de gemeente wordt geloosd.

3. De tekst van artikel 3 van de regels wordt als volgt aangepast:
 - 3.1 Bestemmingsomschrijving
De voor 'Tuin' aangewezen gronden zijn bestemd voor:
 - a. tuinen behorende bij de op de aangrenzende gronden gelegen gebouwen;
 - b. perceelontsluitingen;
 - c. waterhuishoudkundige voorzieningen, zoals duikers, bruggen en stuwen;
 - d. erkers en ingangspartijen;
 - e. balkons;
 - f. overige voorzieningen, zoals straatmeubilair nutsvoorzieningen en kleinschalige infrastructurele voorzieningen;
4. De referenties naar de 'Beleidsnota parkeernormen en parkeerfonds' (1e herziening) in artikel 5.3 en artikel 12.1 van de regels worden gewijzigd in:
'Nota parkeernormen auto en fiets, 3e herziening, slimmer en beter'.
5. Artikel 13.1 wordt gewijzigd in:
Het bevoegd gezag verleent pas een omgevingsvergunning voor de activiteiten bouwen en/of gebruiken van gronden en/of de activiteit handelen in strijd met regels ruimtelijke ordening, indien:
 - a. in geval van nieuwbouw, uitbreiding en functiewijziging van gebouwen en/of voorzieningen, op of nabij eigen terrein wordt voorzien in voldoende parkeergelegenheid en laad- en losvoorzieningen;
 - b. er is sprake van voldoende parkeergelegenheid en laad- en losvoorzieningen, indien:
 1. voldaan wordt aan de in de Beleidsnota 'Nota parkeernormen auto en fiets, 3e herziening, slimmer en beter' van de Gemeente Soest vastgelegde parkeernormen, danwel de op dat moment geldende parkeernota, zoals die gelden op het tijdstip van indiening van de aanvraag omgevingsvergunning;
 2. de parkeerplaatsen voldoen aan de verdere eisen (maatvoering en ontwerp) die zijn neergelegd in de Beleidsnota 'Nota parkeernormen auto en fiets, 3e herziening, slimmer en beter' van de Gemeente Soest vastgelegde parkeernormen, danwel de op dat moment geldende parkeernota.

Artikel 13.3 wordt gewijzigd in:

Bij toepassing van de afwijkingsbevoegdheden in dit plan vindt een evenredige belangenafweging plaats, met belangen als: [...]

Bijlagen

Zienswijzen Anoniem (3x)

Bezonningsstudie

From: "SST-Postbus2000" <postbus2000@soest.nl>
Date: 15 Sep 2021 07:13:49 +0200
To: "SST-kofax_postDIV" <kofax_post@soest.nl>
Subject: FW: Zienswijze indienen -
Attachments: Zienswijze_indienen.pdf, 20210826 Zienswijze Ontwerpbestemmingsplan.docx

Van: noreply@e-inwoner.nl <noreply@e-inwoner.nl>
Verzonden: dinsdag 14 september 2021 22:16
Aan: SST-Postbus2000 <postbus2000@soest.nl>
Onderwerp: Zienswijze indienen -



Bevestiging van uw aanvraag

Beste ,

Hierbij bevestigen wij de ontvangst van het formulier 'Zienswijze indienen'.

Uw aanvraag wordt door ons in behandeling genomen.

Met vriendelijke groet,

Gemeente Soest

Deze e-mail is automatisch gegenereerd. U kunt niet antwoorden op deze mail.
Voor contact met de gemeente Soest gebruikt u het e-mailadres postbus2000@soest.nl.

De informatie verzonden met dit e-mailbericht (en bijlagen) is uitsluitend bestemd voor de geadresseerde(n) en zij die van de geadresseerde(n) toestemming kregen dit bericht te lezen. Kennisneming door anderen is niet toegestaan. De informatie in dit e-mailbericht (en bijlagen) kan vertrouwelijk van aard zijn en binnen het bereik van een geheimhoudingsplicht en/of een verschoningsrecht vallen. Indien dit e-mailbericht niet voor u bestemd is, wordt u verzocht de afzender daarover onmiddellijk te informeren en het e-mailbericht (en bijlagen) te vernietigen.

Zienswijze indienen

Contactgegevens

Doet u deze aanvraag als burger of namens een bedrijf? ☐ Burger ☐ Bedrijf

Uw gegevens

Voornaam:*

Tussenvoegsel(s):

Achternaam:*

Straatnaam:*

Huisnummer:*

Huisletter:

Huisletter/huisnummer toevoeging:

Postcode:*

Woonplaats:*

E-mailadres:*

Telefoonnummer:

Soesterberg

Gegevens zienswijze

De datum waarop u deze zienswijze indient is:*

Voor welk ruimtelijk plan dient u een zienswijze in?:

Om schrijving bcate:

De zienswijze*

14-09-2021

Ontwerpbestemmingsplan Montgomeyweg 3 Soesterberg

Montgomeyweg 3 Soesterberg

Zie bijgevoegd document

Documenten

Heeft u documenten die het nog duidelijker maken waarom u het ruimtelijk plan? Stuur ze dan mee. Schrijf op alle documenten de datum van uw zienswijze.

Wilt u bijlagen meesturen?

Ja, ik stuur bijlagen nu digitaal mee

Digitaal verzenden

U wilt de bijlagen meesturen naar de gemeente. Kies Bestanden'om een bestand van uw computer op te zoeken en klik op Bijlage uploaden'om het bestand toe te voegen. U kunt meerdere bijlagen toevoegen (maximaal 5).

Voeg bijlagen toe:

20210826 Zienswijze Ontwerpbestemmingsplan.docx

Geachte mevrouw, heer,

Hieronder volgen mijn opmerkingen m.b.t. de voorgestelde bouw van 17 appartementen op een terrein waarop nu een kleine woning, een kleine in pandige winkel en een kleinschalige bakkerij gevestigd zijn.

Op de participatiebijeenkomst is al door meerdere omwonenden aangegeven dat het project te groot is en te hoog, en verkeers-, en parkeerproblemen gaat opleveren.

Omdat het huidige bestemmingsplan dergelijke bouw onmogelijk maakt, past u nu het bestemmingsplan aan. De herziening zou moeten beoordelen of sprake is van een “passende woonbestemming” en “een goede ruimtelijke ordening”. In uw onstuitbare drang om te “bouwen, bouwen, bouwen” ziet u, in tegenstelling tot de omwonenden, hier geen problemen.

50 Meter in noordelijke richting op dezelfde Montgomeryweg is zeer recent (in 2015) in dezelfde prijsklasse, een project opgeleverd door Heillijgers waar wél sprake is van een goede ruimtelijke ordening. Op een veel groter terrein zijn veel minder huizen gebouwd met ruimte voor een volwassen straat, voortuinen en achtertuinen, en 28 parkeerplaatsen. Achtentwintig! Door de bewoners van deze 13 woningen zijn 23 auto's in gebruik. Het realistische parkeerquotum is dus 1,8 en niet 0,8 zoals de gemeentelijke parkeernorm. Zie hier het verschil tussen ambtelijke regelgeving en de praktijk.

Een ander voorbeeld vanuit de praktijk bezien is de door u genoemde parkeerbehoefte huidige situatie. Bakkerij Tammer was een zeer kleine bakkerij. Ik ken Ton Tammer en zijn vrouw Ankie Merts al vanaf onze kindertijd, we zaten op dezelfde school, onze gezinnen hadden ongeveer dezelfde samenstelling. Mijn kinderen bakten met Sinterklaas pepernoten in de bakkerij van Ton dus er zit ook een persoonlijke kant aan deze zaak. Ik ga dus niet flauw doen maar de zaak trok weinig klanten, sporadisch werd een auto geparkeerd, meestal op de oprit als de parkeerplaats voor de winkel bezet was. Geen onttrekking aan de publieke ruimte.

Uit uw duizelingwekkende berekening blijkt dat er nu 6 parkeerplaatsen aan de publieke ruimte onttrokken zouden worden. Op de foto in het plan, afbeelding 2.2. Straatweergave, ziet u dat er 1 parkeerplaats voor de winkel is. De bakkerij zou alleen al 3,2 parkeerplaatsen vragen. Maar Ton Tammer had een eenmansbedrijf; geen auto's of parkeerterruimte nodig. Een keer per periode kwam een tankauto meel afleveren die op de oprit parkeerde. Geen probleem, geen onttrekking aan de publieke ruimte.

Uw conclusie in 3.2.2. Autoparkeernormen, is dat er sprake is van een verbetering t.o.v. de huidige planologische situatie. Maar geachte mevrouw, heer, hoe kunt u nu toch tot deze conclusie komen? Ton en Ank hadden één auto (hoewel ze op hun terrein plaats hadden voor wel 10 auto's), de klanten hadden 1, maximaal 2 parkeerplaatsen nodig. Plek zat op de oprit. Straks wonen er 17 huishoudens en volgens u komt er méér ruimte om te parkeren. Vindt u dat zelf ook niet een beetje ongelooftwaardig?

Uw ambtelijke berekeningen zullen wel kloppen, daar gaat u mij in uw antwoord ook mee om de oren slaan, maar de praktijk is echt anders. Praat met de burens.

Mogen de bewoners van de appartementen straks bij mij in het doodlopende straatje parkeren?

Antwoord: ja hoor, gewoon openbare weg.

Mag ik straks bij de appartementen parkeren? Antwoord: nee meneer, eigen terrein.

Ik heb al gesprekken gehad met de Marechaussee met het verzoek om niet in ons hofje te parkeren. Ik heb de gemeente ook gevraagd mij daarbij te helpen, ik weet niet of dat gebeurd is, ik heb niets gehoord. Vaak gaat dat een poosje goed tot ik weer op vriendelijke toon geschreven briefjes onder de ruitenwissers moet doen omdat het toch weer fout gaat. Straks komen daar de nieuwe bewoners van 17 appartementen bij.

Mijn verzoek aan de gemeente is om in het doodlopende straatje Montgomeryweg 9, 9a t/m 9c, 11, 11a t/m 11e alleen parkeren voor de bewoners toe te staan.

Een volgend verzoek is of de gemeente mij kan adviseren hoe ik de daling van de verkoopwaarde van mijn woning vergoed kan krijgen.

Verder valt mij aan uw herziening bestemmingsplan op dat er een rapport van 16 pagina's toegevoegd wordt over Flora en Fauna, 16 pagina's over de vleermuis en 12 pagina's over de huismus. In alle gevallen ziet u overigens "geen belemmeringen" om met het plan door te gaan. Aan de bewoners wordt geen aandacht besteed anders dan een participatie bijeenkomst waarvan niet duidelijk is wat dat opgeleverd heeft. En ik mag nu een zienswijze indienen. U zult zeggen dat de herziening van een bestemmingsplan aan strenge regels en wetten gebonden is maar als we bijvoorbeeld naar de paragraaf Parkeren kijken dan zien we hoe regelgeving en praktijk volstrekt niet op elkaar aansluiten. De zienswijzeprocedure is nu juist bedoeld om de gemeente de gelegenheid te geven dit te corrigeren. Ik adviseer u dringend om dat ook te doen.

Na de zienswijzeprocedure kan de gemeente het bestemmingsplan aanpassen. Ik heb er geen vertrouwen in dat dit ook gaat gebeuren. De projectontwikkelaar gaat dit niet opstarten als hij niet zeker is van de opbrengst. Ik begrijp dat ook. We hebben mooie projecten nodig maar het is aan de gemeente om in het vooroverleg duidelijk te zijn en aan te geven dat dit plan te groot is en dat er een woonlaag af moet. Of dat twee dwarsgeplaatste tweekappers ook heel mooi zouden zijn.

Samenvattend:

Ik ben groot voorstander van woningbouw in Soesterberg en als 4^e generatie Soesterberger ben ik heel blij met wat er allemaal gebeurt in het dorp. Juist ook voor starters. Dat mag ook best "in mijn achtertuin". Het terrein van Tammer is zeer geschikt voor een mooi project. Maar dit project is te groot en niet passend. Parkeren wordt chaos en gaat wrevel creëren tussen oude en nieuwe bewoners, de marechaussee en de busmaatschappij.

De bewoners van ons straatje gaan inleveren op vrij uitzicht, licht, privacy en parkeerruimte maar voor de eigenaren van Montgomeryweg 1 en met name 5 is dit een ramp. Ook letterlijk in financiële zin. Hoe denkt u dat deze mensen denken over uw voorgestelde goede ruimtelijke ordening? Hun huis is onverkoopbaar geworden en hun toekomst en pensioenvoorziening waardeloos.

Ik verzoek u dringend het plan ingrijpend aan te passen.

Met vriendelijke groet,

AANTEKENEN

Gemeenteraad van Soest
Postbus 2000
3760 CA SOEST

Dossiernummer:
2GM.5.21.087988

Telefoon: 020-6518888

Datum: 23 september 2021

Behandeld door:
Mw. mr. Ö. Ekinçi

E-mail: dossiergroep@das.nl **Fax:** 020-6914737
vermeld ons dossiernummer in
de onderwerpregel

Betreft: zienswijze ontwerpbestemmingsplan en ontwerpbeschikking omgevingsvergunning Veldmaarschalk Montgomeryweg 3, Soesterberg

Geachte raad

Namens cliënt, , wonende aan de in
Soesterberg, wordt hierbij een zienswijze ingediend tegen ontwerpbestemmingsplan
en ontwerpbeschikking omgevingsvergunning Veldmaarschalk Montgomeryweg 3, Soesterberg.

Zienswijze

Cliënt vreest dat de voorgestane bouw zal leiden tot een ernstige vermindering van het woon- en leefgenot. Hiervoor is te weinig aandacht geweest binnen de ruimtelijke onderbouwing van het plan en alleen daarom al is sprake van onzorgvuldigheid en een ondeugdelijke motivering van het plan. De voorgestane bouw zal leiden tot tal van negatieve gevolgen voor cliënt. Cliënt meent dat het plan niet in overeenstemming is met de goede ruimtelijke ordening.

Massaliteit en hoogte van het gebouw

Het plan maakt een maximale bouwhoogte van 13 meter mogelijk. Dit terwijl eerst aan de voorkant een maximale bouwhoogte van 8 meter en aan de achterkant (aan de zijde van het perceel van cliënt) een maximale bouwhoogte van slechts 4 meter mogelijk was. Client heeft na voltooiing van het plan direct zicht op de enorme massa van het bouwproject, gelet op de zeer korte afstand van het gebouw tot de woning van cliënt. Het hoge gebouw met drie bouwlagen zal een overweldigend en dominant effect hebben op de naastliggende woningen in het algemeen en op de woning van cliënt in het bijzonder. De woonkwaliteit van cliënt wordt aangetast. Waar hij nu woont naast een bescheiden gebouw, woont hij straks naast een hoog gebouw met veel woningen.

DAS Nederlandse Rechtsbijstand Verzekeringmaatschappij N.V.

Amsterdam

De Entree 222
Postadres
Postbus 23000
1100 DM Amsterdam

T 020 6 517 517
F 020 6 914 737
www.das.nl

IBAN NL07 ABNA 0243 1333 59 (premie)
IBAN NL46 ABNA 0243 1604 96 (overig)

BICA8NANL2A
KvK 33110754

Verlies van privacy

Het plan maakt de bouw van 17 woningen (appartementen) mogelijk, op zeer korte afstand van de woning van cliënt. Een aantal woningen hebben vensterramen aan de zijde van de woning van cliënt, op zeer korte afstand van de woning van cliënt. Dit leidt tot een aantasting van de privacy van cliënt. Deze woningen hebben directe inkijk in de woning en tuin van cliënt. Aan de voor- en achterzijde van het gebouw zullen tevens balkons gerealiseerd worden, hetgeen zorgt voor een extra inbreuk op de privacy en het woongenot van cliënt.

In een vooroverleg met de projectontwikkelaar is cliënt verzekerd dat de raamvensters hoog geplaatst zullen worden zodat er niet doorheen gekeken kan worden, maar wel licht naar binnen laat. In de laatste tekeningen zijn er echter vensterramen van vloer tot bijna plafond ingetekend. Dit is onacceptabel voor cliënt.

Minder zonlichturen

Het plan zal zorgen voor een beperking van de inval van zonlicht op het perceel van cliënt. Door het plan zal cliënt veel zonuren moeten inleveren. Dit heeft een negatief effect op het woon- en leefklimaat van cliënt. Hierdoor kan cliënt zijn woning ook niet meer verduurzamen wat in de nabije toekomst wellicht verplicht wordt. Bij de toelichting van het plan zit geen bezonningsonderzoek. Er is ten onrechte geen onderzoek gedaan naar de effecten van het plan op schaduwwerking ten aanzien van de woning en tuin van cliënt, waarbij wordt uitgegaan van de maximale planmogelijkheden. Een bezonningsonderzoek was op zijn plaats geweest, zeker gezien de maximale bouwhoogte die het plan mogelijk maakt en de korte afstand van het gebouw tot de woning en tuin van cliënt.

Toenemende geluidsoverlast

De aanleg van nieuwe parkeerplaatsen in de directe nabijheid van de woning van cliënt zal leiden tot meer geluidsoverlast 24 uur per dag en 7 dagen per week. Nog afgezien van de mensen die lopen van en naar hun auto's. Ook voor dit aspect is ten onrechte geen aandacht geweest.

Onvoldoende parkeerruimte

Cliënt meent dat het plan zal leiden tot onvoldoende parkeerruimte. De toelichting van het plan lijkt aan te tonen dat er in de toekomst voldoende parkeerruimte is. Echter is de parkeerdruk in de straat nu al hoog, laat staan als er 17 appartementen bijkomen. Bovendien wordt de straat heringericht/vernieuwd, waarbij bestaande parkeerplaatsen zullen verdwijnen (**prod. 1**). Er kan dus niet zonder meer gesteld worden dat 6 parkeerplaatsen vanuit het openbaar gebied opgevangen kunnen worden, zoals in de huidige situatie het geval is. Er wordt geen recht gedaan aan de feitelijke situatie.

Intensivering van gebruik

Het plan zal leiden tot intensivering van gebruik. In de huidige situatie is sprake van een woonperceel waarin een vrijstaande woning is toegestaan. Achter de woning bevindt zich een klein bedrijfsp perceel waar voorheen een bakkerij was gevestigd. Achter de voormalige bakkerij bevindt zich de achtertuin die in gebruik is ten behoeve van de vrijstaande woning. Het nieuwe plan ziet daarentegen onder andere op een woonbestemming waarbij 17 (gestapelde) woningen zijn toegestaan en een verkeersbestemming aan de achterzijde waarbij onder meer parkeerplaatsen zijn toegestaan. Dit zorgt voor intensivering van gebruik en overlast die daarmee gepaard gaat, zoals verlies van privacy en meer geluidsoverlast.

Waardevermindering woning

Het voornoemde zal leiden tot een waardevermindering van de woning van cliënt. Nu bij planshadeclaims een steeds groter deel van het nadeel voor eigen risico blijft, hoort dit nadeel zo klein mogelijk te blijven. Een goede ruimtelijke ordening vraagt dat het nadeel voor omwoners

den waar mogelijk wordt beperkt. U zult ook in het kader van het beoordelen van deze zienswijze inhoudelijk op deze kwestie moeten ingaan. Het enkel verwijzen naar de planschadeprocedureregeling volstaat niet.

Alternatieve oplossing

Cliënt is bereid om met de gemeente mee te denken over een alternatieve oplossing en hierover in gesprek te gaan met de gemeente. Er zijn mogelijkheden die meer recht doen aan de belangen van cliënt, zoals de privacy en het uitzicht van cliënt. Te denken valt aan onderkelderen of lager bouwen.

Verzoek

Het is om vorenstaande redenen dat cliënt u verzoekt het ontwerpbestemmingsplan niet vast te stellen en de omgevingsvergunning niet te verlenen. Mocht het plan toch vastgesteld worden, dan vraagt cliënt u tegemoet te komen aan de zienswijze en het plan aan te passen.

Hoogachtend

DAS

Mw. mr. Ö. Ekinici

Bijlagen:

* Productie 1

* herinrichting montgomeryweg pdf

Productie 1

gemeenteraad van Soest,
Postbus 2000,
3760 CA Soest

Betreft: Zienswijze ontwerpbestemmingsplan Veldm. Montgomeryweg 3, Soesterberg
Planidentificatienr: [NL.IMRO.O342.BP](#)

Van:

Met deze brief willen wij een zienswijze indienen op de volgende onderdelen:

*** Onderdeel 1: Toekenning bestemming 'Verkeer' op deel van het perceel Montgomeryweg 3**

Voor de perceelontsluiting en de parkeermogelijkheid is gekozen om de bestemming 'Verkeer' toe te passen op het perceel. Met deze brief dien ik een zienswijze in op:

- de toekenning van de enkelbestemming 'Verkeer', vanuit veiligheidswege.
- de toekenning van de enkelbestemming 'Verkeer', vanuit de (mogelijke) beperkingen op perceel Montgomeryweg 1.
- De overmatige bebouwing van het gebied met de bestemming Verkeer

Motivatie

Met de bestemming 'Wonen' is de eigenaar/gebruiker van het perceel gerechtigd om ontsluitingsverharding aan te leggen en parkeervoorzieningen te maken. Door niet de enkelbestemming 'Wonen' toe te kennen maar de enkelbestemming 'Verkeer', aan de voorziene ontsluitingsverharding en parkeervoorzieningen op perceel Montgomeryweg 3, zullen op dit onderdeel van het perceel verkeersregels gaan gelden, vergelijkbaar met een klein woonerf.

Nergens in het plan is de verkeerssituatie op dit deelgebied beschreven, aangegeven wat er op dit gebied wel/niet mag, noch wat dit betekent voor de bewoners die gebruik maken van het ontsluitingspad van de tuin van het perceel Montgomeryweg 1. Het ontsluitingspad van de tuin loopt direct langs de 'verkeersweg' wat tot ongewenste en gevaarlijke situaties zal leiden.

Ik verzoek de gemeente, alvorens toestemming te verlenen op dit plan, een goede beschrijving te laten opstellen van de toekomstige situatie op dit deel van het perceel met de bestemming 'Verkeer', aan te geven wat de maximum snelheid wordt en aan te geven welke andere verkeersregels/beperkingen hier zullen gelden.

Daarnaast vraag ik de gemeente om de aanvrager de verplichting op te leggen een beschouwing op te stellen van de veiligheidssituatie voor de bewoners van het perceel Montgomeryweg 1 en deze ter instemming aan bewoners van het pand Montgomeryweg 1 voor te leggen.

De enkelbestemming 'Verkeer' leidt hoogstwaarschijnlijk tot beperkingen op het perceel Montgomeryweg 1, b.v. de mogelijkheden vooreen perceelafschieding, parkeren fietsen, groenaanplant. Door de gekozen oplossing van de enkelbestemming 'Verkeer' is het onduidelijk geworden of de mogelijkheden tot reguliere erfafscheidig (zoals 'Overige bouwwerken, opgenomen

onder de enkelbestemming 'Wonen' nog mogelijk zijn). Ik verzoek duidelijkheid te geven over de (mogelijke) beperkingen op het perceel Montgomeryweg 1 vanwege de toekenning van de enkelbestemming 'Verkeer', voor de ontsluitingsverharding. Graag ontvang ik hierop een geschreven bevestiging dat er geen beperkingen zijn of verzoek ik u de enkelbestemming 'Verkeer' niet toe te kennen op dit deelgebied.

Daarnaast zijn de parkeerplaatsen binnen het huidige ontwerpplan volledig overkapt. Dit betekent dat de gehele ruimte achter het appartementencomplex wordt bebouwd. Door de bestemming Verkeer en Tuin op te nemen in het plan lijkt dit geoorloofd. Ook omdat onder de bestemming Verkeer geen maximum aan de bebouwing is opgenomen. Deze toepassing is in strijd met het oude bestemmingsplan waarin voor wonen is opgenomen:

21.2.2 Bijbehorende bouwwerken

- a. bijbehorende bouwwerken mogen zowel binnen als buiten het bouwvlak worden gebouwd;
- b. de gezamenlijke oppervlakte van bijbehorende bouwwerken buiten het bouwvlak mag niet meer bedragen dan **20% van** de oppervlakte van de bij de woning behorende gronden met de bestemming 'Wonen' en 'Tuin' met een maximum van 150m²;

Conclusie:

Het mag niet zo zijn dat er een rechtsongelijkheid ontstaat door invoering van dit nieuwe ontwerp bestemmingsplan tussen dit perceel en omliggende percelen. Ik verzoek de gemeente dan ook nog een keer goed naar de toepassing van de verschillende bestemmingen op het perceel te kijken en de mate van bebouwing. Tevens verzoek ik de gemeente de bebouwingsgraad met bijbehorende bouwwerken op het perceel terug te laten brengen tot 20 % het oppervlak buiten het bouwvlak.

Er is instemming nodig van de bewoners van perceel nummer 1 om verkeeronveilige situaties te voorkomen.

Om te voorkomen dat er beperkingen optreden op perceel Veldm. Montgomeryweg 1 moet de gemeente uitsluitel geven dat geen beperkingen optreden ten gevolge van het nieuwe ontwerp bestemmingsplan.

*** Onderdeel 2: In-uitrit leidt tot verval van parkeerplaats**

Hierbij dien ik een zienswijze in tegen het ontwerp zoals het er nu ligt, omdat geen inzicht wordt gegeven hoe de in-uitrit van het ontsluitingspad wordt ontworpen, waarbij

een parkeerplaats aan de Montgomeryweg verloren zal gaan
een onveilige verkeerssituatie zal ontstaan.

Motivatie

Op grond van artikel 54 RW 1990 kan gesteld worden dat bestuurders die een bijzonder manoeuvre uitvoeren, zoals weggrijden, achteruitrijden, uit een uitrit de weg op rijden, van een weg een inrit oprijden, keren, van de invoegstrook de doorgaande rijbaan oprijden, van de doorgaande rijbaan de uitrijstrook oprijden en van rijstrook wisselen, het overige verkeer voor moeten laten gaan.

Of dit altijd goed gaat, daarbij spelen de bestemming en de constructie van de uitrit een belangrijke rol. In dit geval is onduidelijk hoe het ontwerp van de uitrit er uit ziet, zeker in combinatie met de enkelbestemming 'Verkeer', die is toegekend aan dit deel van het perceel. Ik verzoek de gemeente dan ook de opsteller te verplichten het ontwerp van de uitrit op te nemen en de gevolgen hiervan te beschouwen.

Het ontwerp van de uitrit is van groot belang omdat dit voor de rechter de basis vormt voor aansprakelijkheid bij aanrijdingen. Met name de duidelijkheid dat het een uitrit betreft is hierbij van belang. Als regel wordt voor een uitrit aangehouden:

het trottoir en/of het fietspad (eventueel gemengd fiets/bromfietspad) loopt langs de doorgaande weg ononderbroken en op nagenoeg dezelfde hoogte en in een soortgelijke open verharding door over de zijweg;
er zijn zogenaamde inritblokken toegepast. De helling van de bogen moet 1:6 zijn (of flauwer); en
de aansluiting van de rijbaan/wegverharding op het inritblok moet vlak zijn. Er zijn dus geen aansluitbogen aanwezig.

Dit betekent dat de uitrit minimaal de vormgeving moet krijgen die in figuur 1 is opgenomen, waarbij het parkeervak duidelijk onderscheiden wordt van de uitrit. Zeker omdat er enkele tientallen verkeersbewegingen bij deze uitrit te verwachten zijn is dit noodzakelijk. Echter gezien de straatindeling ter hoogte van het perceel Montgomeryweg 3 zal hiermee de parkeerplaats aan de zijde van Montgomeryweg 1 vervallen of verplaatst moeten worden. Het huidige plan voldoet niet aan de voorwaarden opgenomen de APV soest, art 2.12 lid 2 b, en zou derhalve geweigerd moeten worden.

In de beleidsnota 'parkeernorm auto en fiets 4e herziening' is opgenomen dat voor uitritten van een parkeervoorziening met meer dan 10 plaatsen en uitkomend op een weg met een snelheid van 50 km/u een breedte van 4,8 m behoort te worden aangelegd. Met de verbreding van de uitrit is het toekomstig ontwerp des te belangrijk om de invloed op de omgeving te bepalen. Als niet aan deze eisen uit de beleidsnota kan worden voldaan ontstaat per definitie een niet veilige verkeerssituatie, wat per definitie niet mag optreden.

De breedte van 4,8 m is niet opgenomen binnen het huidige ontwerp en zal alsnog moeten worden opgenomen.

Aantal parkeerplaatsen	Voorwaarde	Breedte toegangsweg
T/m 10 parkeerplaatsen		3,00 m
11 t/m 24 parkeerplaatsen		3,00 m
	- Bij detailhandel, centrumfuncties of horeca. - Bij een inrit op wegen met een maximumsnelheid van 50 of 80 km/h.	4,80 m
Vanaf 25 parkeerplaatsen		4,80 m

Tabel 1 Breedte toegangsweg in Nota parkeernormen



Figuur 1 Uitrit (naar ANWB infoblad Uitritten)



Figuur 2 Parkeerplaats die zal vervallen bij aanleg uitrit (naar Google)

Geldend beleid van de gemeente Soest met betrekking tot uitritten is vastgelegd in de beleidsregel Uitritten (en APV art 2.12). Het huidige plan voldoet niet aan criteria in artikel 2 als ook artikel 3 van deze beleidsregel:

2. Verkeersveiligheid

Het college kan een vergunning weigeren 'ter voorkoming van gevaar voor het verkeer op de weg'. In dit hoofdstuk leggen we uit wat we daaronder verstaan. Het criterium 'gevaar voor het verkeer op de weg' is een zwaar wegend criterium. Als een inrit naar verwachting een negatief effect heeft op de verkeersveiligheid, kan het college een inritvergunning weigeren. Dat is in elk geval het geval in de onderstaande situaties:

- a. Op wegen met een maximumsnelheid van 50 km/h of 80 km/h, waarbij verwacht wordt dat de inrit een negatieve invloed heeft op de verkeersveiligheid als gevolg van een te groot snelheidsverschil of verhoogde kans op een onjuiste inschatting.

3. Gebruik van de openbare ruimte

Het college kan een vergunning weigeren 'indien de uitweg zonder compensatie ten koste gaat van een openbare parkeerplaats, verzamelpunt van afvalcontainers, oplaadpunt voor elektrische auto's, bushalte of ander gebruik van de openbare ruimte'. In dit hoofdstuk leggen we uit wat we onder een ander gebruik van de openbare ruimte verstaan. Het college kan een vergunning in elk geval weigeren in de volgende situaties: zie lid b

Conclusie:

Ik verzoek de gemeente het plan in overeenstemming te brengen met de beleidsregel Inritvergunningen, en als er toch één of twee parkeerplaatsen moet vervallen deze verplicht te laten compenseren binnen het perceel van Montgomeryweg 3.

* Onderdeel 3: Te beperkte parkeervoorzieningen

Ik dien een zienswijze in tegen:

- toepassing van de gemeentelijke 'Nota parkeernormen auto en fiets (3^e herziening) i.p.v. de Nota parkeernormen auto en fiets (4^e herziening).
- Het niet opnemen van toekomstige ontwikkelingen bij de bepalingen van de verkeersvoorzieningen.
- Onduidelijkheid over het ontwerp van de ontsluitingsweg die moet voldoen aan de regels opgenomen in de beleidsnota parkeernormen.
- de in de toelichting opgenomen berekening voor de benodigde parkeervoorzieningen, in relatie tot de parkeerontwikkeling op de Montgomeryweg.

Motivatie

In de toelichting bij het ontwerpbestemmingsplan "Veldmaarschalk Montgomeryweg 3, Soesterberg" is in paragraaf 3.2 een berekening gedaan voor het aantal benodigde parkeervoorzieningen op basis van de gemeentelijke 'Nota parkeernormen auto en fiets (3^e herziening). Op van 23 juni 2021 is het ontwerpbestemmingsplan 'parapluplan omissies en Nota parkeernormen, 4^e herziening' ter inzage gegaan. Deze nota zal in werking zijn getreden voordat het voorliggende bestemmingsplan Montgomeryweg 3 definitief zal worden. Het is dan ook logisch dat de gemeente dit ontwerp bestemmingsplan zal toetsen en laten opstellen uitgaande van de nieuwe 4^e herziening van de Nota parkeernormen auto en fiets.

De parkeerbehoefte in de gewenste situatie moet op basis van de 17 nieuwe woningen vastgesteld op (4^e herziening):

- 9 keer 0,9 voertuig (appartement 45 m2)
- 3 keer 0,9 voertuig (appartement 47,5 m2)
- 5 keer 1,2 voertuig (appartement 56,5 m,2)

Totaal komt de parkeerbehoefte in de gewenste situatie op 16 parkeerplaatsen (i.p.v. 15 parkeerplaatsen in de toelichting ontwerp bestemmingsplan).

OF

- 9 keer 0,8 voertuig (appartement 45 m2) + 2 fietsparkeerplaatsen
- 3 keer 0,8 voertuig (appartement 47,5 m2) + 2 fietsparkeerplaatsen
- 5 keer 1,1 voertuig (appartement 56,5 m,2) + 3 fietsparkeerplaatsen

Totaal komt de parkeerbehoefte in de gewenste situatie op 16 parkeerplaatsen + 39 fietsparkeerplaatsen.

De gemeente stelt zelf dat bij vaststelling van plannen deze moeten voldoen aan de op dat moment geldende regels. Ten tijde van het vaststellen van dit bestemmingsplan zullen de regels uit de 4^e herziening vigerend zijn en kan het huidige ontwerp bestemmingsplan dus niet worden vastgesteld.

De toepassing van de nieuwe herziening leidt tot andere uitkomsten en een grotere behoefte aan parkeervoorziening. Ik verzoek de gemeente dit te laten aanpassen in de toelichting van het bestemmingsplan en de gevolgen mee te nemen in het gewenste ontwerp op het perceel Montgomeryweg 3.

In de toelichting van het bestemmingsplan is opgenomen:

parkeerplaatsen te worden aangelegd. In de gemeente Soest geldt dat per drie appartementen één parkeerplaats in het openbaar gebied mag worden opgevangen. Dit maakt voor de 17 appartementen dat er in totaal zes openbare parkeerplaatsen in het openbaar gebied mogen worden gerealiseerd. Dit betekent dat op eigen terrein de realisatie van 9 parkeerplaatsen voldoende is.

In dit geval worden er op eigen terrein 12 parkeerplaatsen gerealiseerd. De overige drie parkeerplaatsen mogen worden opgevangen in het openbare gebied. Dit is in de huidige situatie al het geval, gezien de huidige functie reeds de behoefte aan 6 parkeerplaatsen in het openbaar gebied opvangt. Dit zorgt voor een totaal van 18 parkeerplaatsen (waarvan 6 openbaar). Per saldo is er dus ten aanzien van autoparkeren sprake van een verbetering ten opzichte van de huidige planologische situatie.

Deze tekst is niet correct en opportunistisch. In de nota parkeernomen is in art 4.1.3 de regel opgenomen dat per 3 appartementen een openbare parkeerplaats moet worden aangelegd. Hier staat dus mijns inziens dat de initiatiefnemer parkeerplaatsen moet toevoegen aan het openbaar gebied die ook publiekelijk te gebruiken zijn, zonder beperkende bordjes. Dit zeker gezien de tekst in artikel 4.3.3.

4.3.3 Ligging op gemeentegrond

Het uitgangspunt van het verkeersbeleid is dat elke ontwikkeling in de eigen parkeerbehoefte voorziet. In deze parkeernota bieden we daarom geen mogelijkheid om de parkeerdruk af te wentelen op bestaande parkeerplaatsen op gemeentegrond.

Ik verzoek de gemeente het ontwerpbestemmingsplan en toelichting aan te laten passen op deze uitgangspunten en de parkeerdruk vanuit perceel Montgomery 3 niet af te laten wentelen op de beperkte beschikbare parkeerplaatsen langs de Montgomeryweg. Hierbij rekening houdende met de overige in deze zienswijze genoemde aspecten en de hieronder genoemde situatie en toekomstige ontwikkelingen

Situatie en toekomstige ontwikkelingen

Zoals bekend is de parkeergelegenheid langs de Montgomeryweg beperkt. Momenteel is er aan de Veldmaarschalk Montgomeryweg ter hoogte van de woningen aan nummers 1, 3, 5 en 7 ruimte voor maximaal 5 voertuigen. Daarnaast is een herinrichting voorzien zoals vastgelegd in het beleidsplan 'Herinrichting hoofdwegen Soesterberg' waarbij de installatie van vuilcontainers is voorzien als gevolg waarvan de openbare parkeervoorziening verder wordt beperkt (zie figuur 3). De aanname dat er in de huidige situatie reeds 6 parkeerplaatsen ten behoeve van het perceel Veldm.

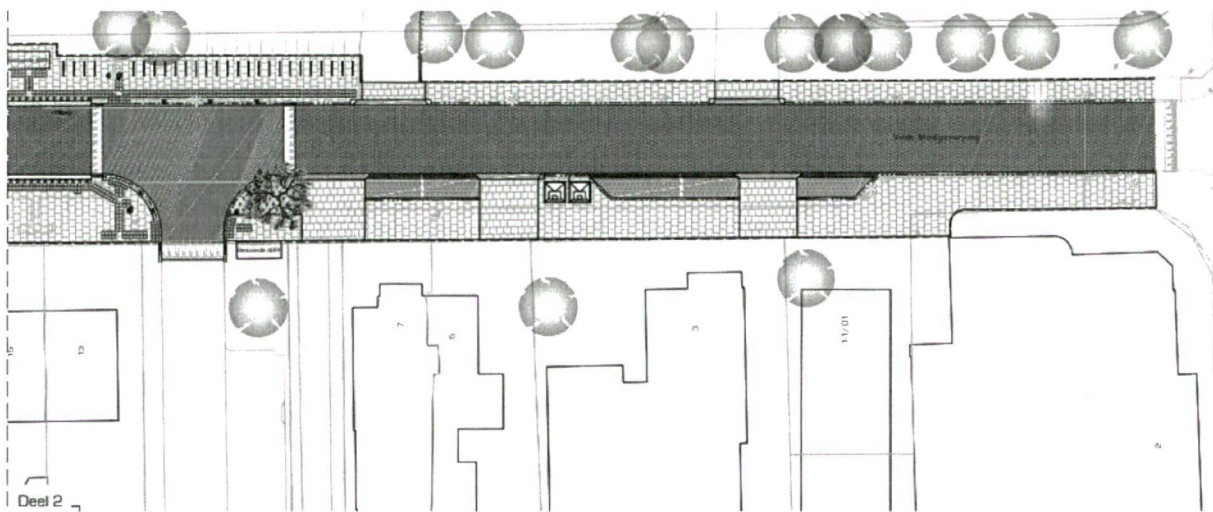
Montgomeryweg 3 in de openbare ruimte worden opgevangen, is mijns inziens slechts een theoretische benadering en nadrukkelijk niet gebaseerd op de feitelijke situatie.

In de herinrichtingsplannen voor de Veldmaarschalk Montgomeryweg wordt nog uitgegaan van perceel Montgomeryweg 3 als vrijstaande woning met eigen parkeergelegenheid op de oprit. Met het huidige ontwerp volgens het ontwerpbestemmingsplan zal ook het herinrichtingsplan moeten wijzigen. Het herinrichtingsplan is derhalve niet het uitgangspunt voor het toekomstige ontwerp in het ontwerp bestemmingsplan, maar het ontwerp bestemmingsplan wordt het uitgangspunt voor het herinrichtingsplan Montgomeryweg!

Als de uitrit vergelijkbaar wordt met de uitrit bij de nummers 9-11 (een ontsluitingsweg voor slechts 10 woningen) is al duidelijk dat 1-2 parkeerplaatsen zullen vervallen, waardoor in het gedeelte van de Veldmaarschalk Montgomeryweg 1-7 nog 3 a 4 openbare parkeerplaatsen beschikbaar blijven.

Mogelijk ten overvloede wil ik hier vermelden dat de uitrit bij Veldmaarschalk Montgomerweg 9-11, welke de ontsluiting vormt van slechte 10 woningen, al regelmatig leidt tot onduidelijke situaties en (bijna) verkeersongevallen.

De bouw van een appartementencomplex met 17 woningen is geen gebruikelijke omzetting uitgaande van een enkele vrijstaande woning en zal leiden tot extra druk op de parkeervoorzieningen aan de Montgomeryweg. Dit hoort een aspect te zijn dat bij een grote ingreep zoals hier voorzien dient te worden meegenomen.



Figuur 3: ontwerp / presentatietekening Montgomeryweg Zuid (Bron: www.denkmeeover/infrasoesterberg)

Breedte van de uitrit

De breedte van de toegangsweg is in het ontwerp opgenomen met een breedte van 3.00 m, met hiernaast een fiets/wandelstrook van ca 1 m. In de beleidsnota Parkeernormen is opgenomen:

- Als een inrit met meer dan 10 parkeerplaatsen uit komt op een weg met een maximumsnelheid van 50 km/h of 80 km/h moet de inrit altijd 4,80 meter breed zijn, zoals hierboven genoemd en onderbouwd in deel 2 van deze zienswijze.

Niet voldoen aan eigen nieuwe voorwaarden in ontwerp bestemmingsplan

Met de huidige voorstellen in het ontwerp van het gebouw wordt niet voldaan aan de voorwaarden die zijn opgenomen in het ontwerp bestemmingsplan art 13.1 en 13.3:

13.1 Parkeren

Het bevoegd gezag verleent pas een omgevingsvergunning voor de activiteiten bouwen en/of gebruiken van gronden en/of de activiteit handelen in strijd met regels ruimtelijke ordening, onder voorwaarde dat:

- a. in het geval van nieuwbouw, uitbreiding en functiewijziging van gebouwen en/of voorzieningen, op of nabij eigen terrein dient te worden voorzien in voldoende parkeergelegenheid en laad- en losvoorzieningen;

Ten overvloede wil ik nog melden art 13.1:

2. de parkeerplaatsen voldoen aan de verdere eisen (maatvoering en ontwerp) die zijn neergelegd in de Beleidsnota parkeernormen en parkeerfonds' (1e herziening) d.d. 18 februari 2010 van de Gemeente Soest vastgelegde parkeernormen, dan wel de op dat moment geldende parkeernota.

Oftewel de Nota Parkeernorm auto en fietsen 4e herziening.

13.3 Afwegingskader

Bij toepassing van de afwijkingsbevoegdheden in dit plan vindt een evenredige belangenafweging plaats waarbij betrokken worden:

- a. de mate waarin de belangen van gebruikers en/of van eigenaren van de aanliggende gronden kunnen worden geschaad;
- b. de mate waarin de uitvoerbaarheid is aangetoond, waaronder begrepen de toelaatbaarheid op het gebied van milieu, externe veiligheid, waterhuishouding, ecologie en archeologie;
- c. de mate waarin de landschappelijke inpasbaarheid is aangetoond;
- d. de mate waarin de verkeerssituatie wordt beïnvloed, waaronder begrepen de gevolgen voor de infrastructuur.

Conclusie:

Bij de berekening van de parkeerbehoefte moet de 4e herziening van de beleidsnota Parkeernormen auto en fiets worden toegepast.

In het ontwerpbestemmingsplan moet het nieuwe ontwerp van de uitweg worden opgenomen incl. de gevolgen hiervan voor omliggende parkeerplaatsen.

Parkeerplaatsen die verloren gaan moeten op eigen terrein worden gecompenseerd.

Er moeten 6 publieke/openbaar toegankelijke parkeerplaatsen in het plan worden opgenomen.

Ik verzoek de gemeente van deze bevoegdheid gebruik te maken en het plan onder de huidige omstandigheden niet goed te keuren.

*** Onderdeel 4: Planschacie**

In dit stadium mogelijk nog niet relevant maar met deze zienswijze wil ik melden dat wij zo veel beperkingen in het woongenot en ontwikkelmogelijkheden zie dat deze zullen leiden tot een planschade verzoek.

Ter illustratie, en zeker niet volledig, reeds een aantal voorbeelden van derving van ons woongenot:

Gebrek aan parkeermogelijkheid op de Veldm. Montgomeryweg

Inkijk in onze tuin en op ons dakterras vanuit de ramen aan de zuidzijde van de geplande nieuwe bebouwing

Minder zon in de avond, als deze verdwijnt achter de geplande nieuwe bebouwing

Wij kunnen de hemel niet meer zien als er op 5 meter van ons huis een appartementencomplex wordt gebouwd van 9 meter hoog en ca. 25 meter lang

Overlast van auto's die vlak langs ons huis en keukenraam van/naar de parkeerplaatsen achter de geplande nieuwe bebouwing rijden, over een rijbaan van 30 meter lang en slechts 3 meter breed

Een complex van 3 verdiepingen en 17 appartementen dat op een klein stukje grond wordt gebouwd waar nu één pand staat, past niet in het straatbeeld en niet bij het dorpse karakter van Soesterberg. Zoveel mensen op een zeer beperkte oppervlakte zal zeker leiden tot overlast voor ons en de nabije omgeving.

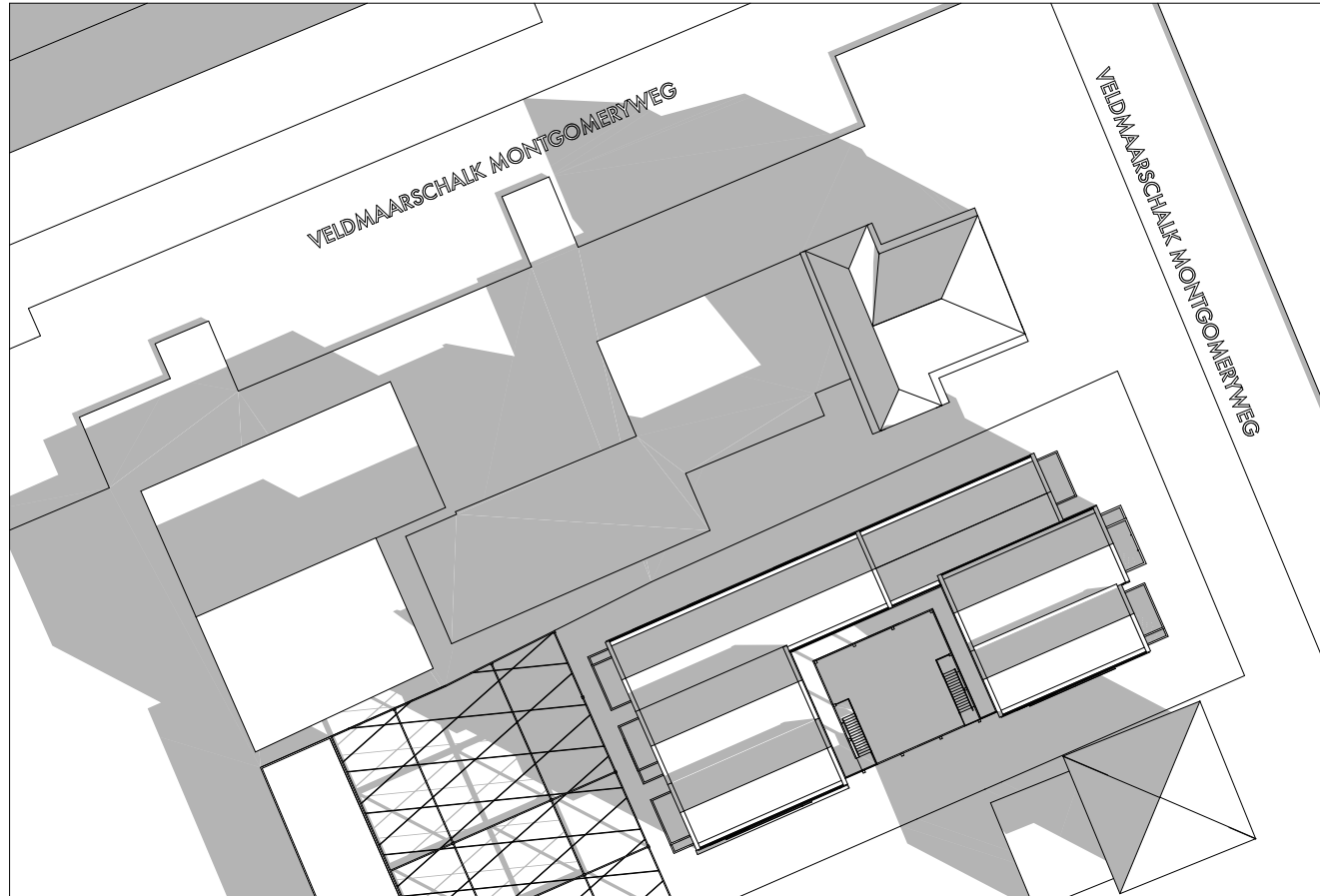
Risico van aanrijdingen en andere ongelukken als gevolg van de geplande uitrit die direct naast onze voordeur is voorzien in de plannen

Geluids- en andere overlast van 17 nieuwe, hoge appartementen, waar nu één woning staat.

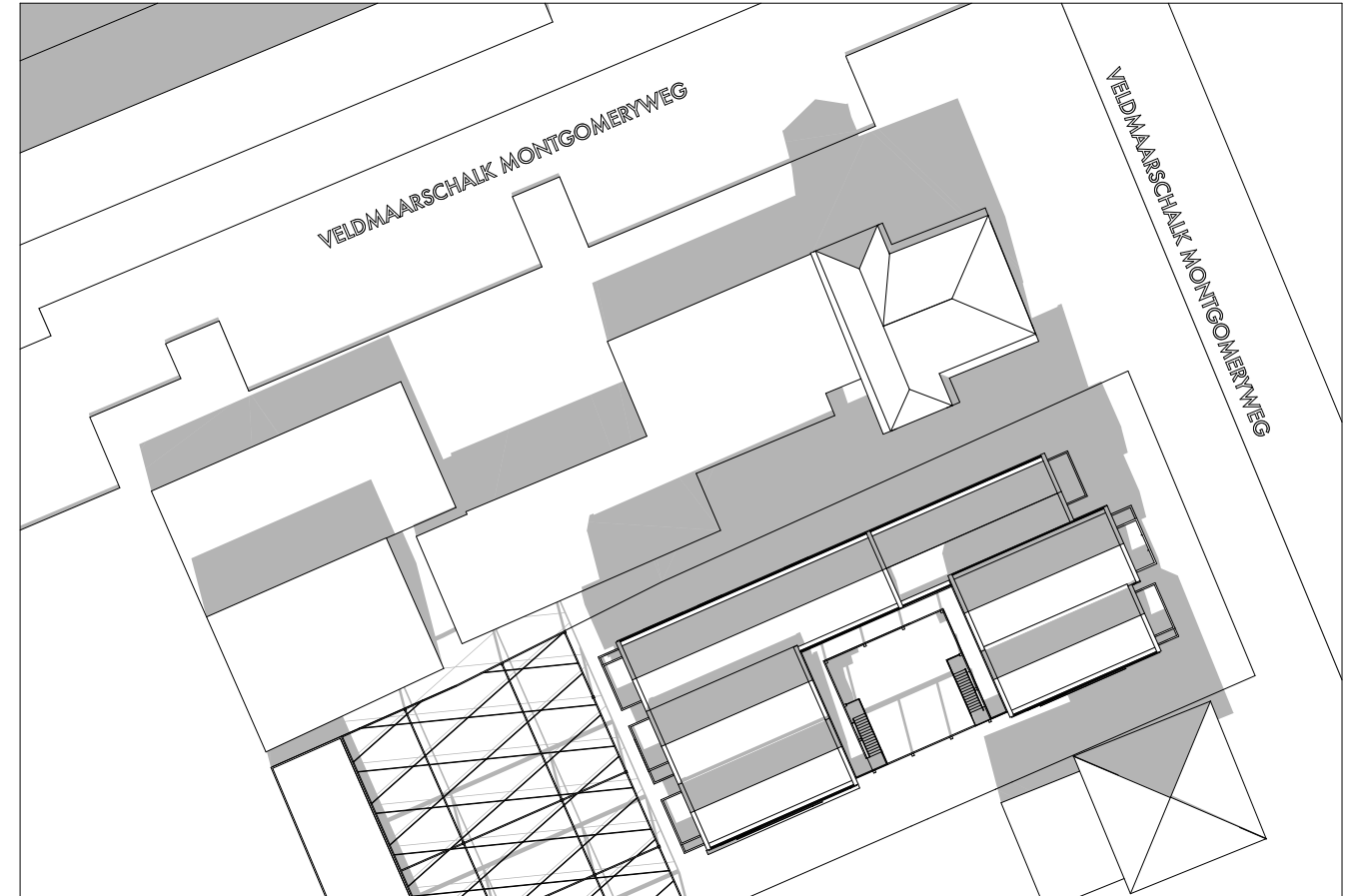
Hoogachtend,

*

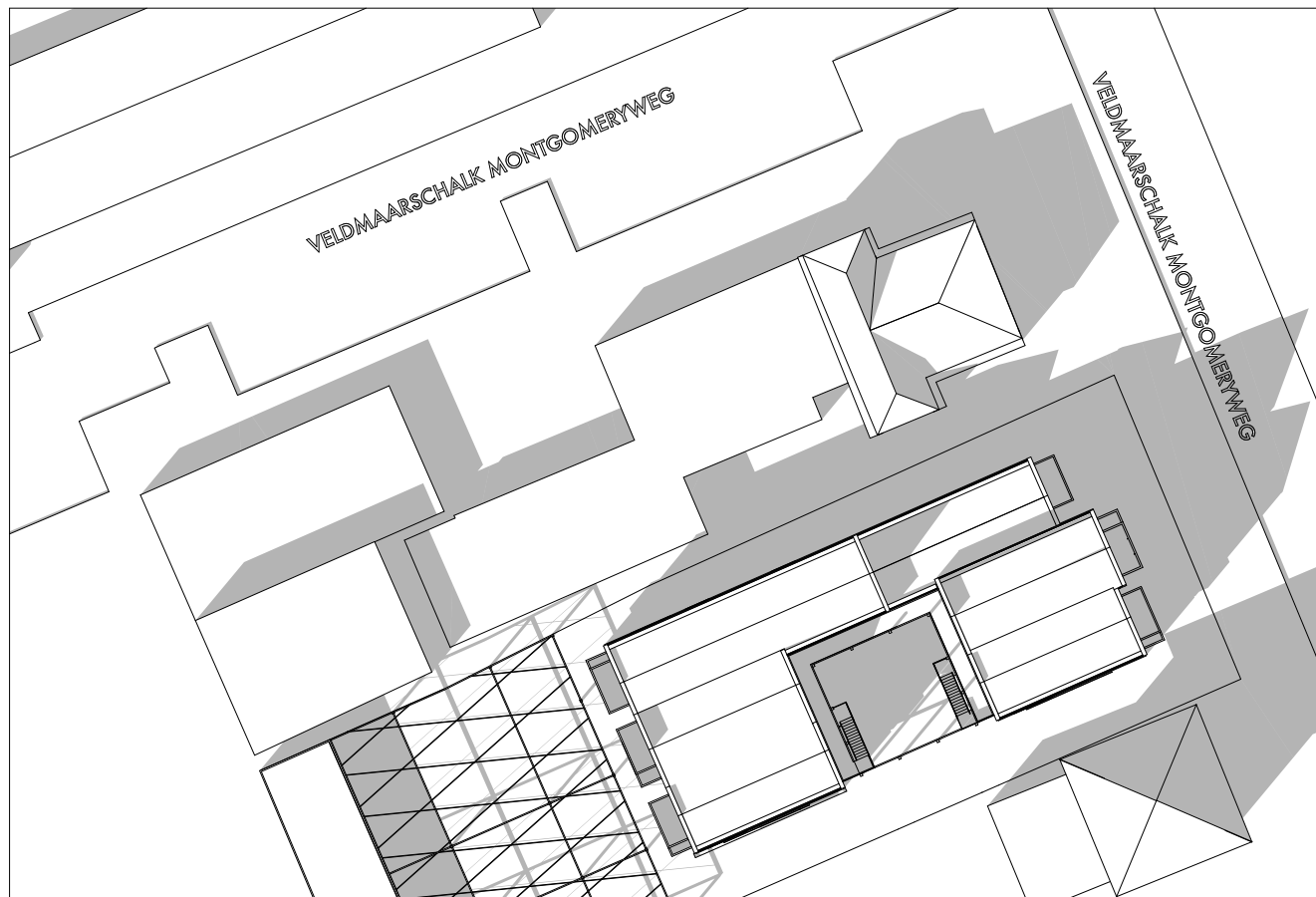
!



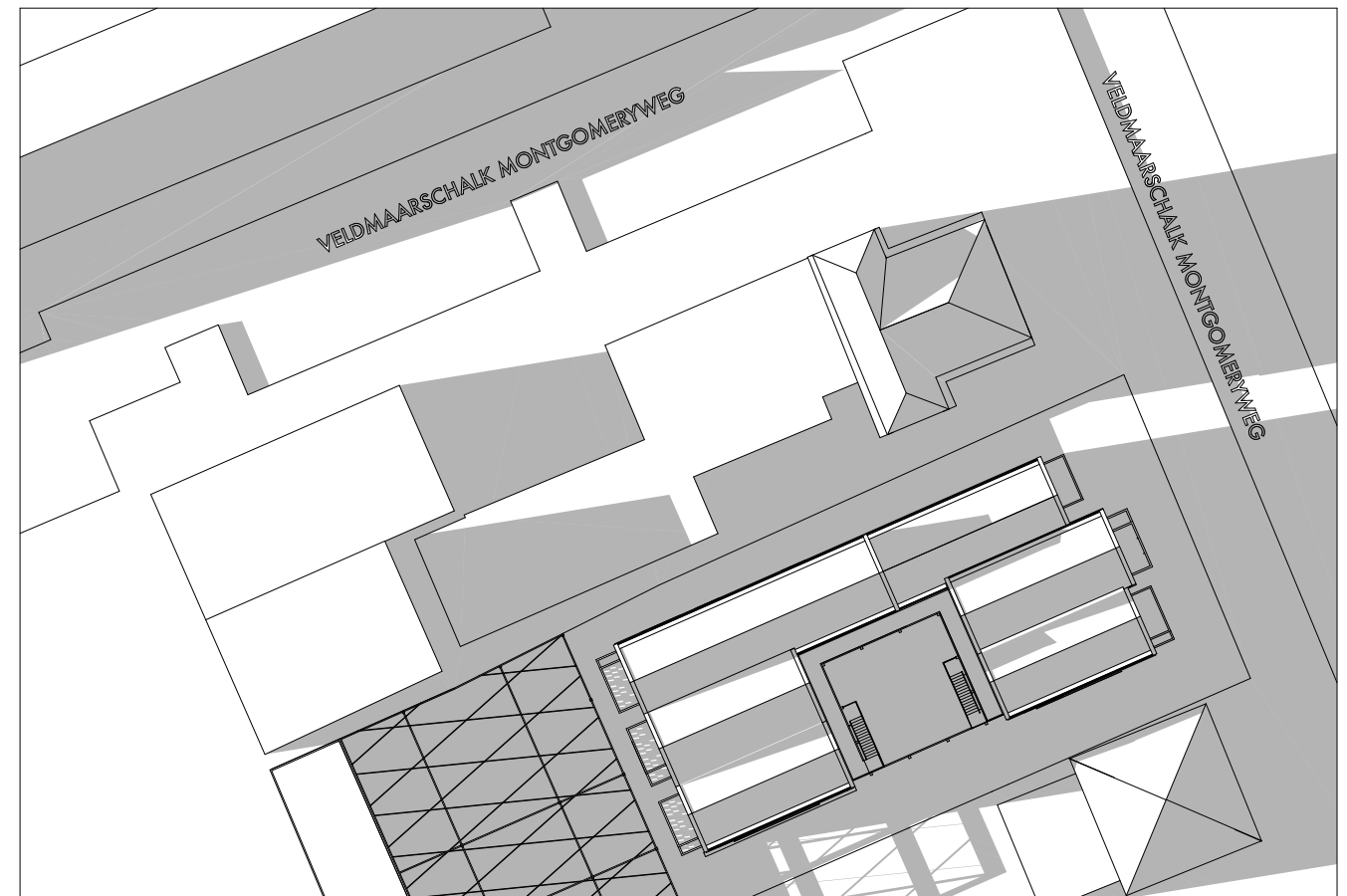
21 Maart | 09:00



21 Maart | 12:00



21 Maart | 15:00

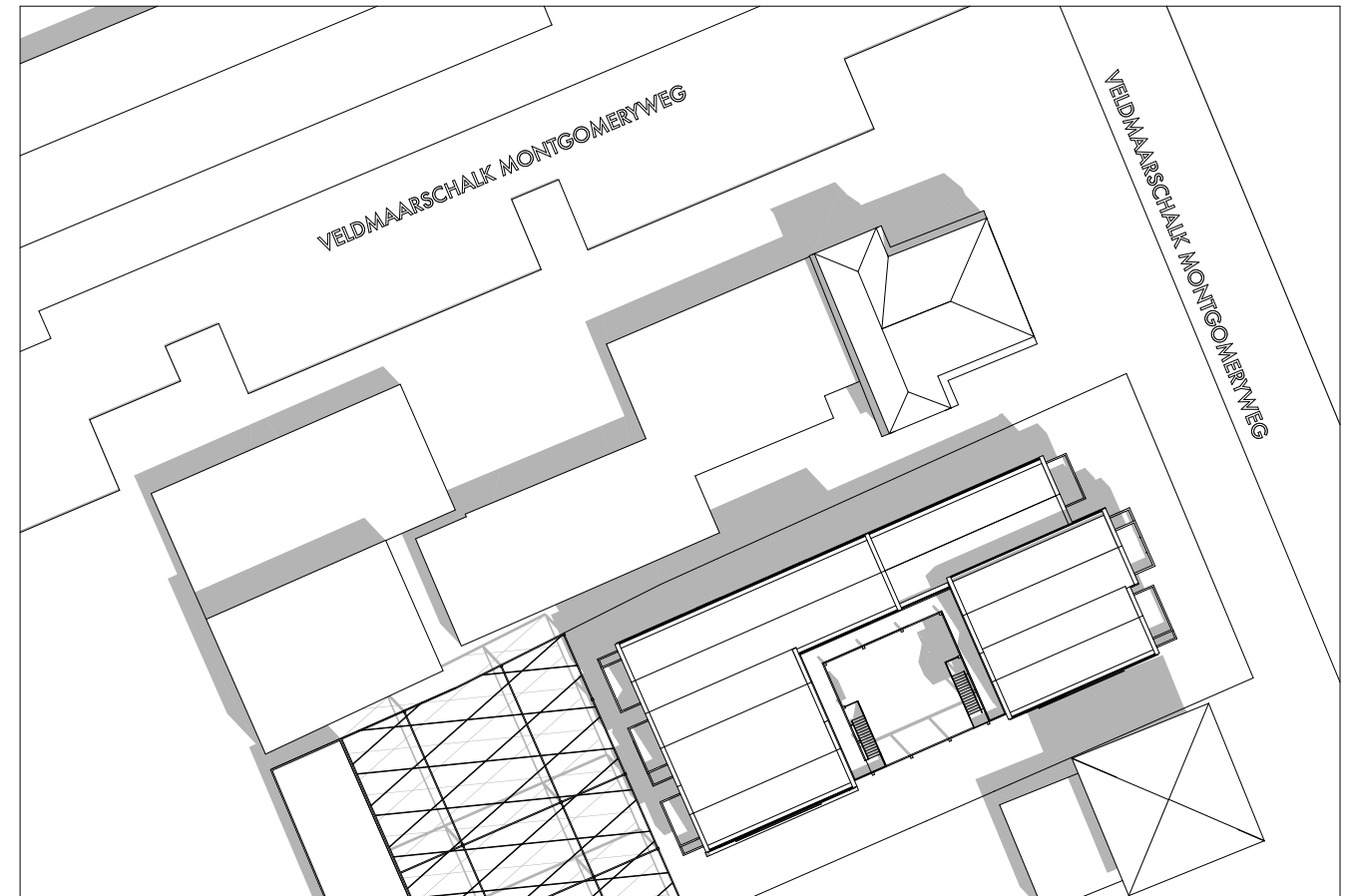


21 maart | 18:00

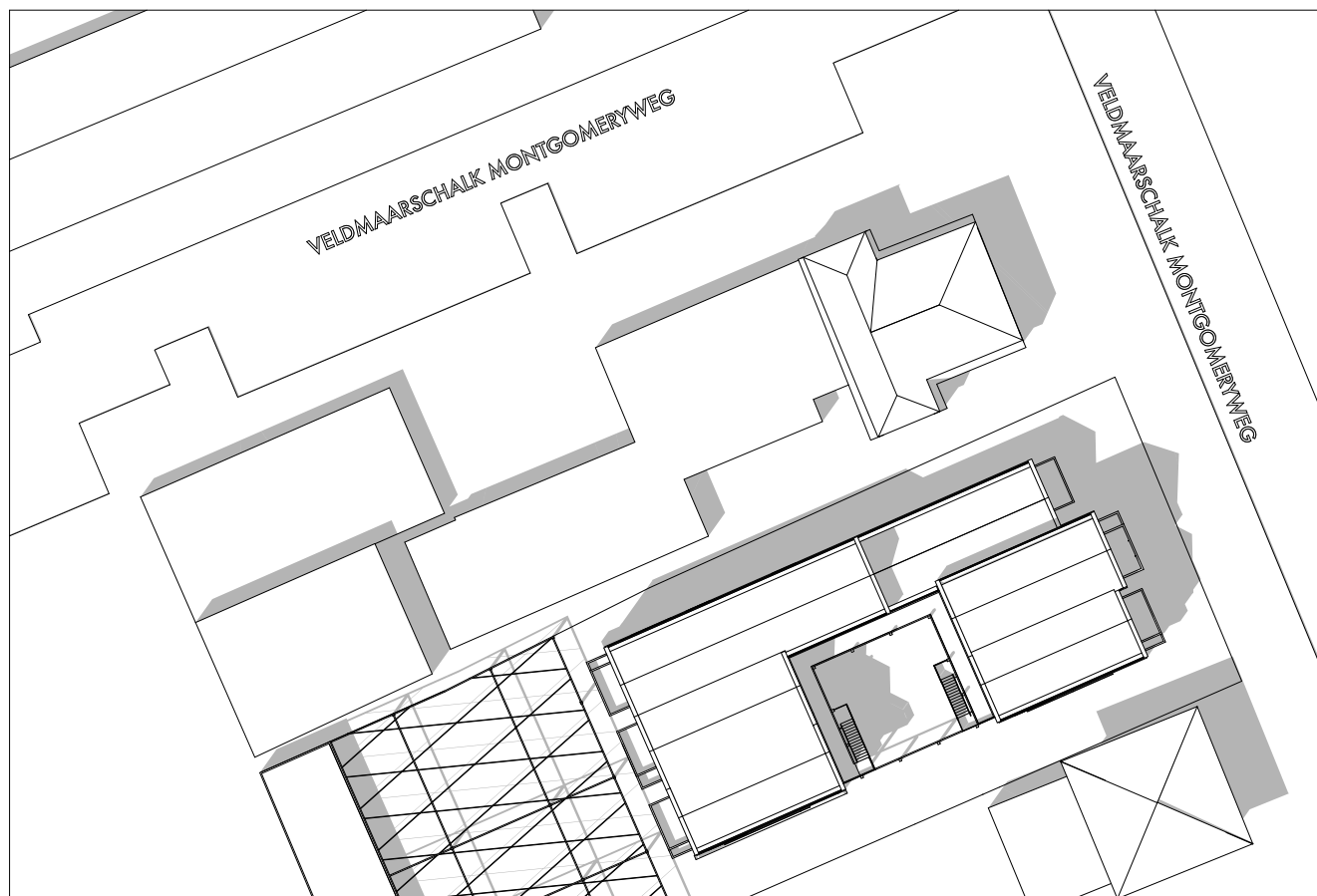




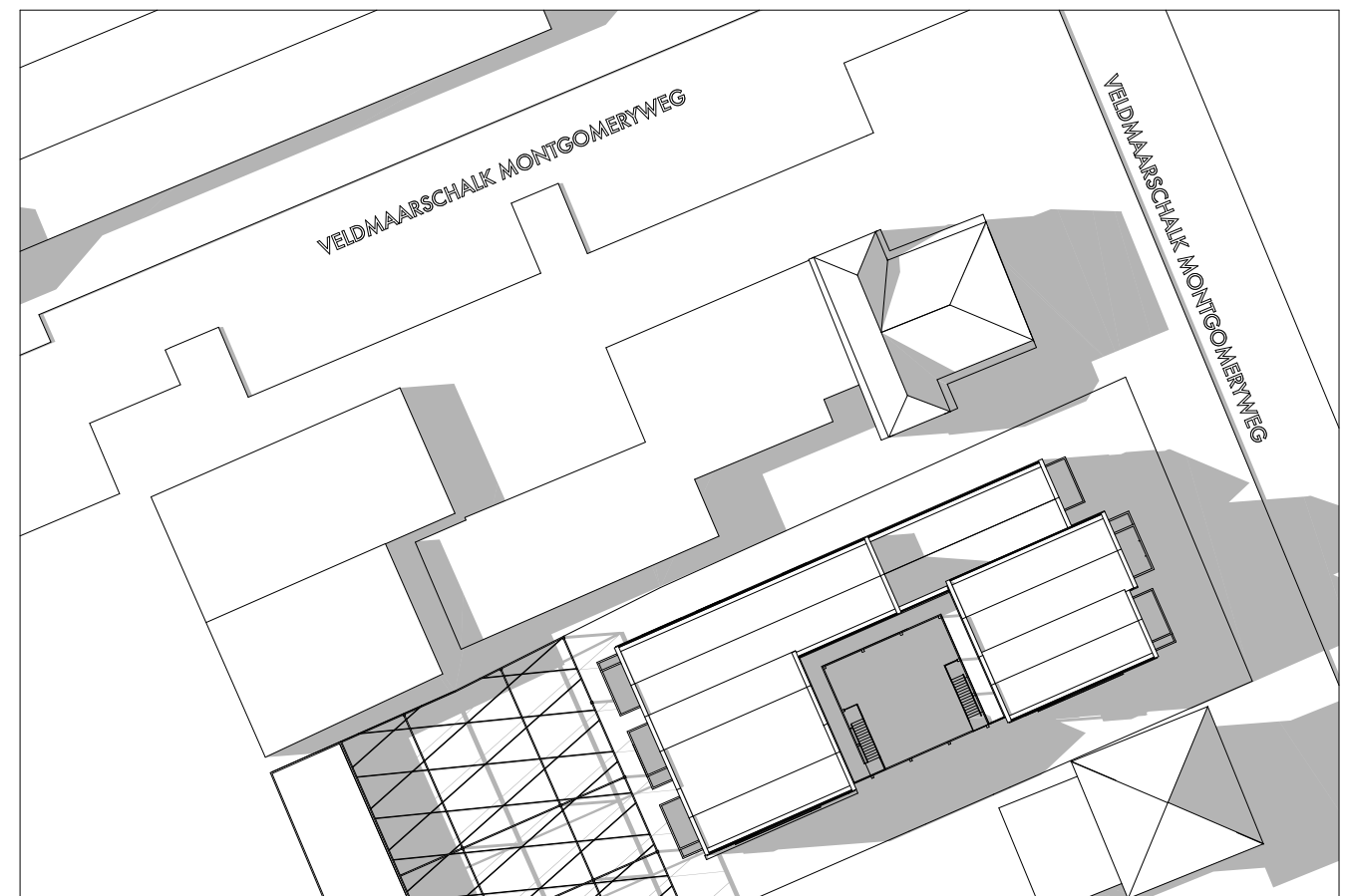
21 juni | 09:00



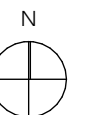
21 juni | 12:00



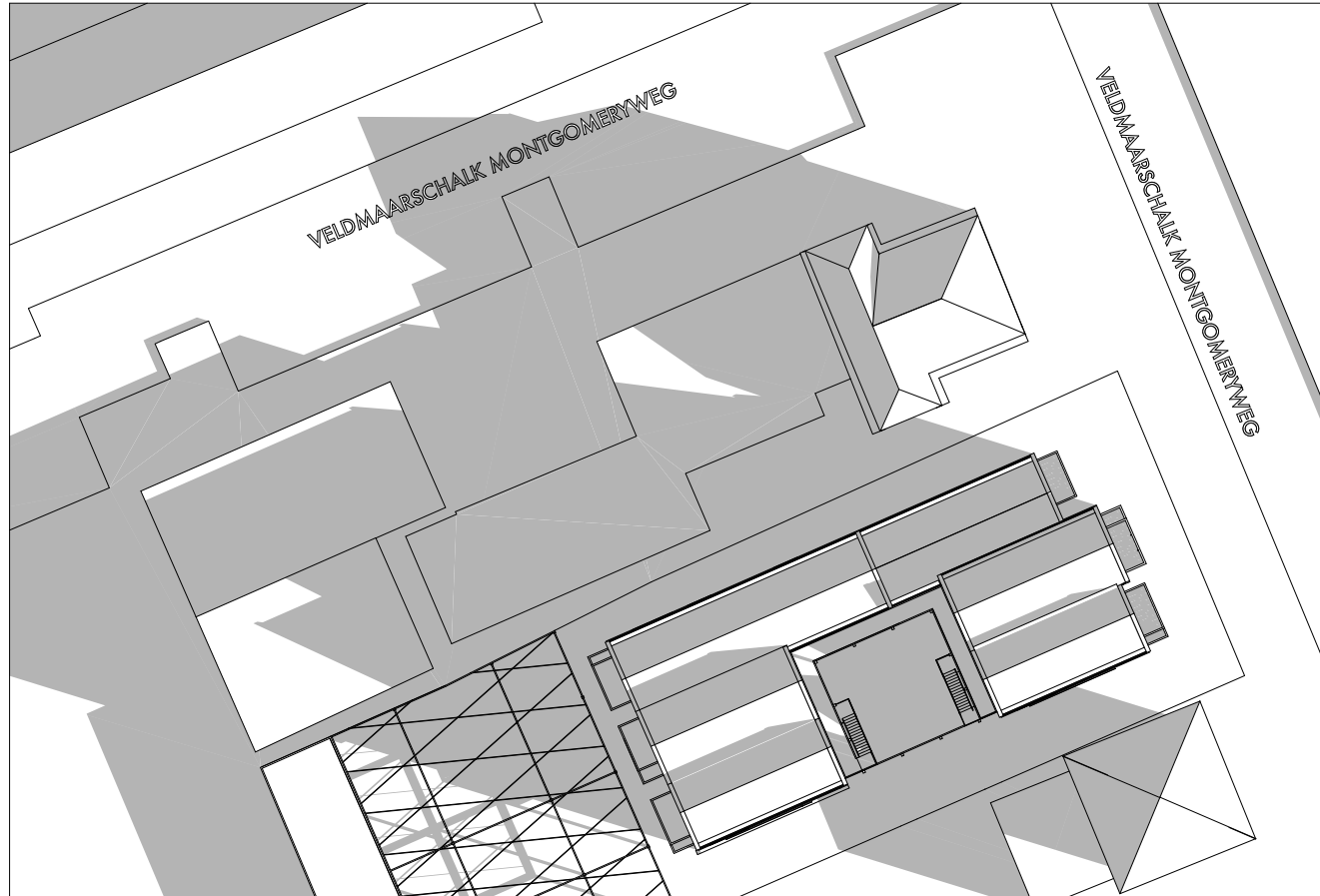
21 juni | 15:00



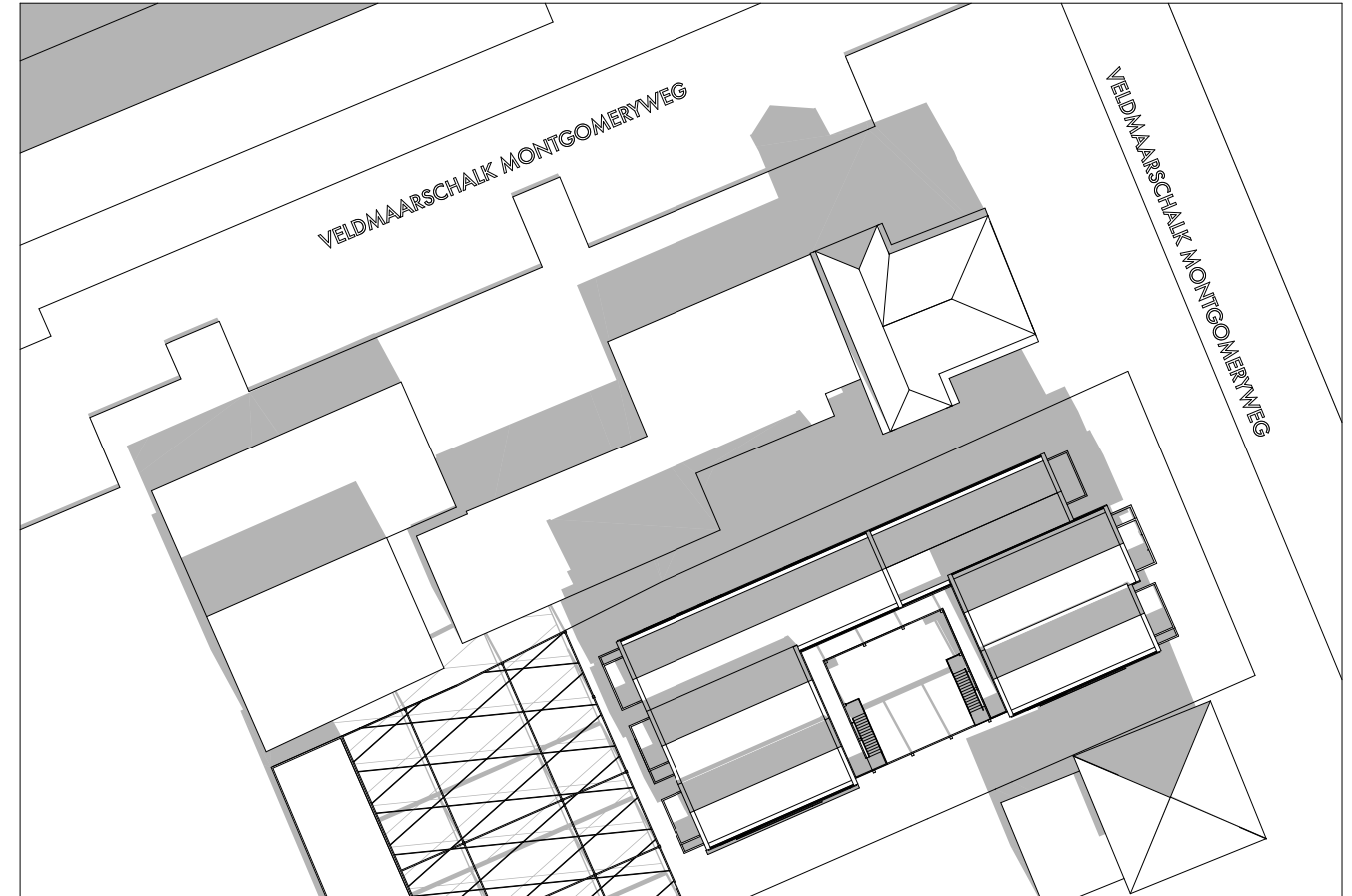
21 juni | 18:00



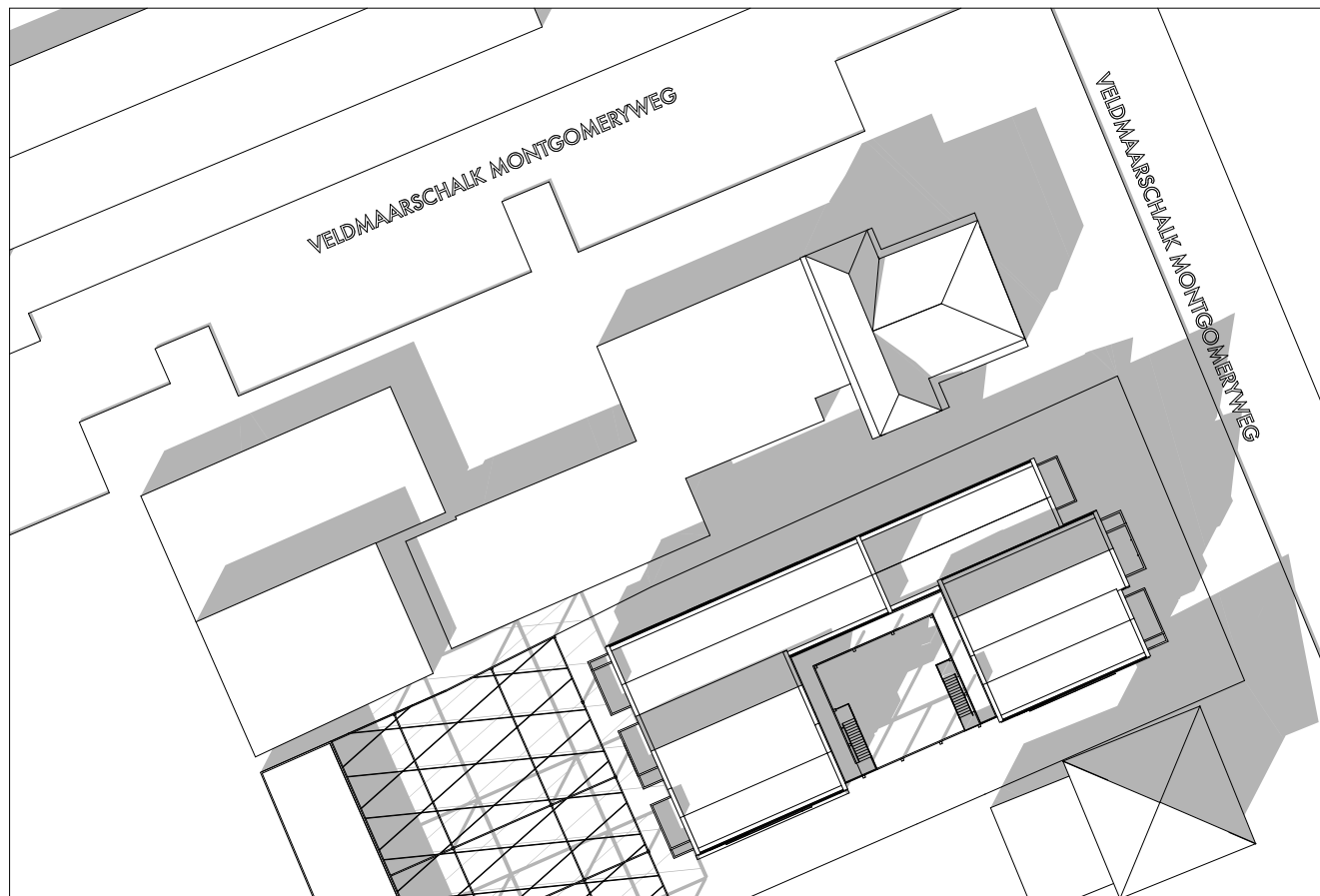
NAJAAR | SEPTEMBER



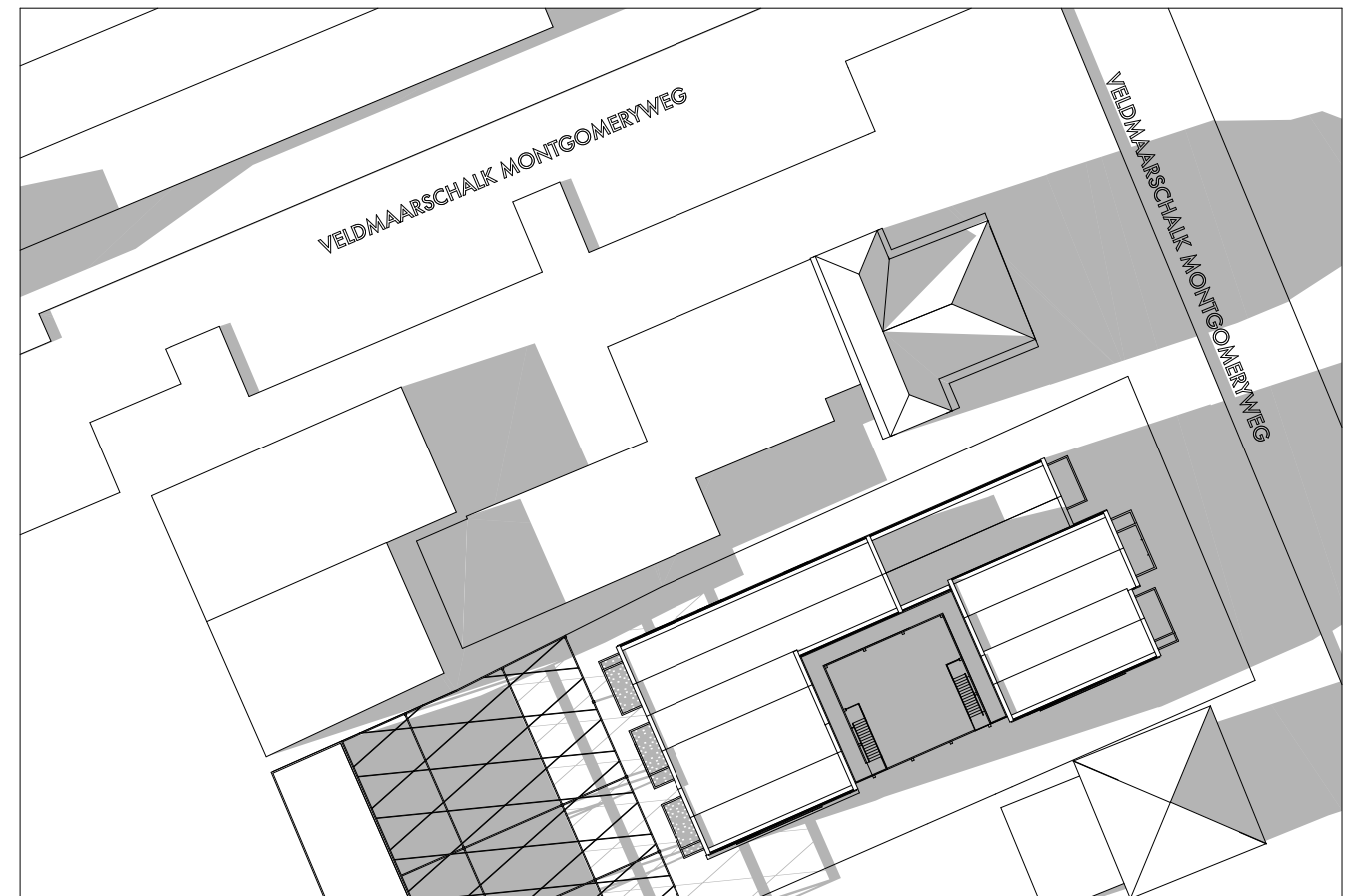
21 september | 09:00



21 september | 12:00



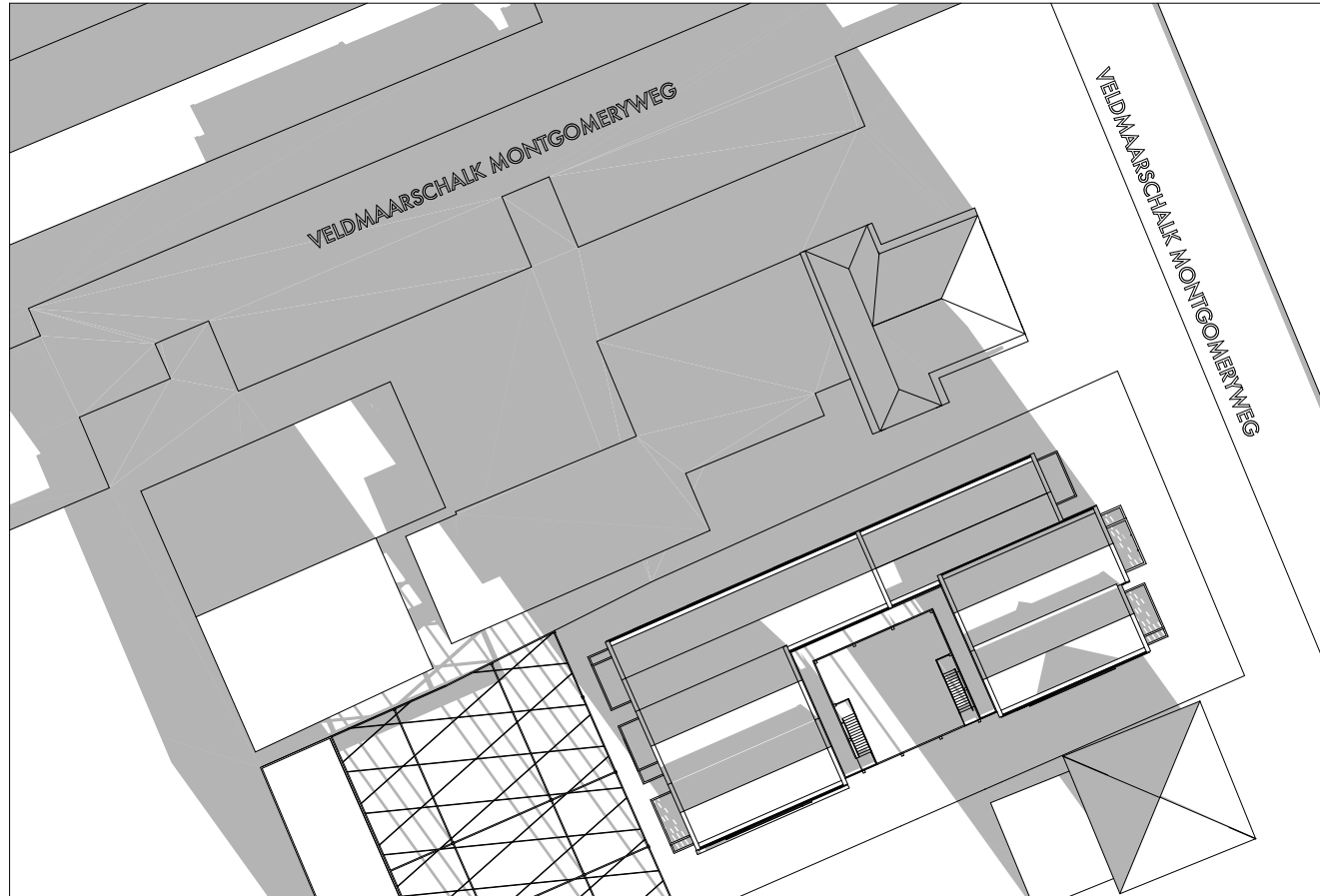
21 september | 15:00



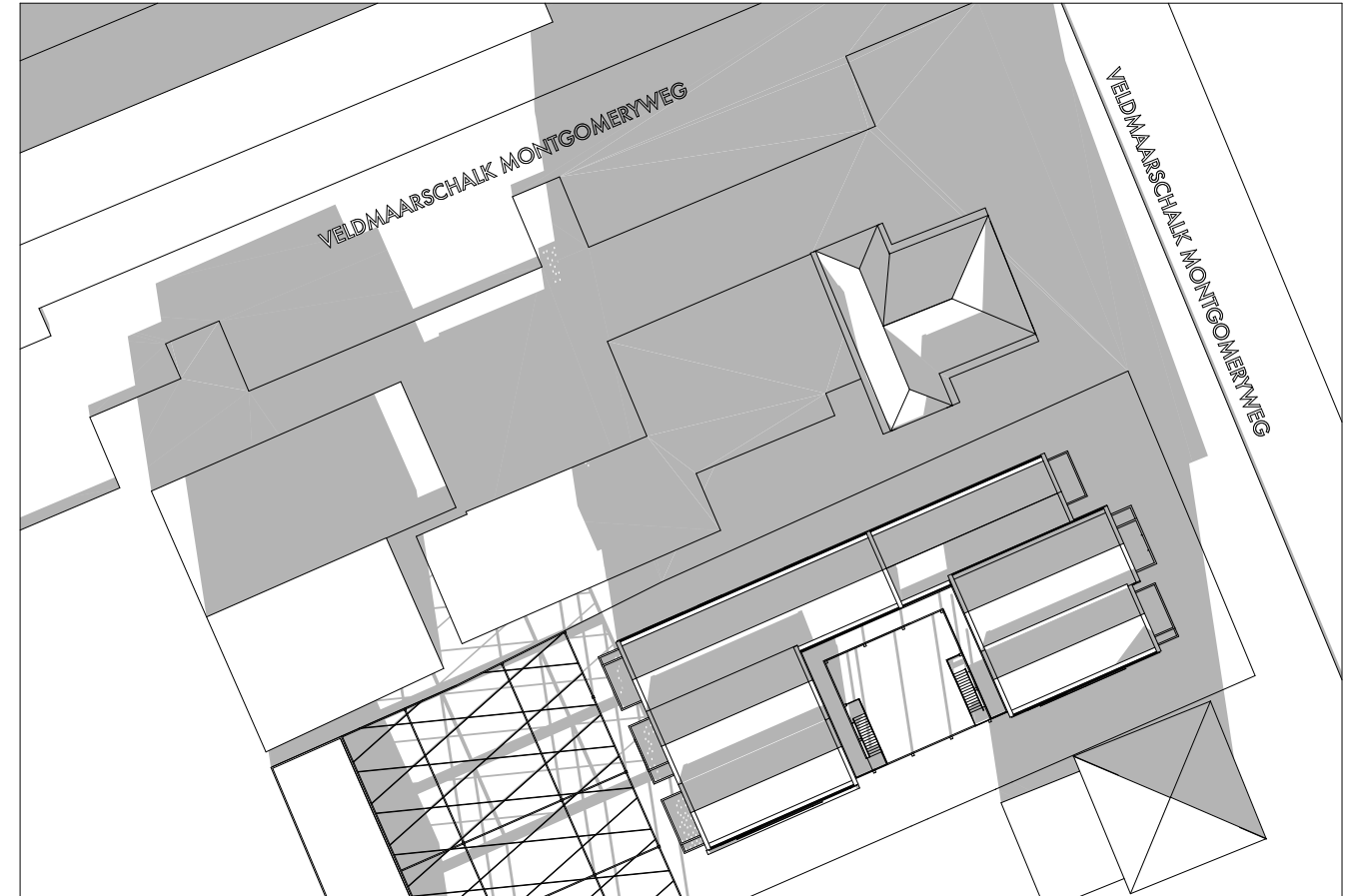
21 september | 18:00



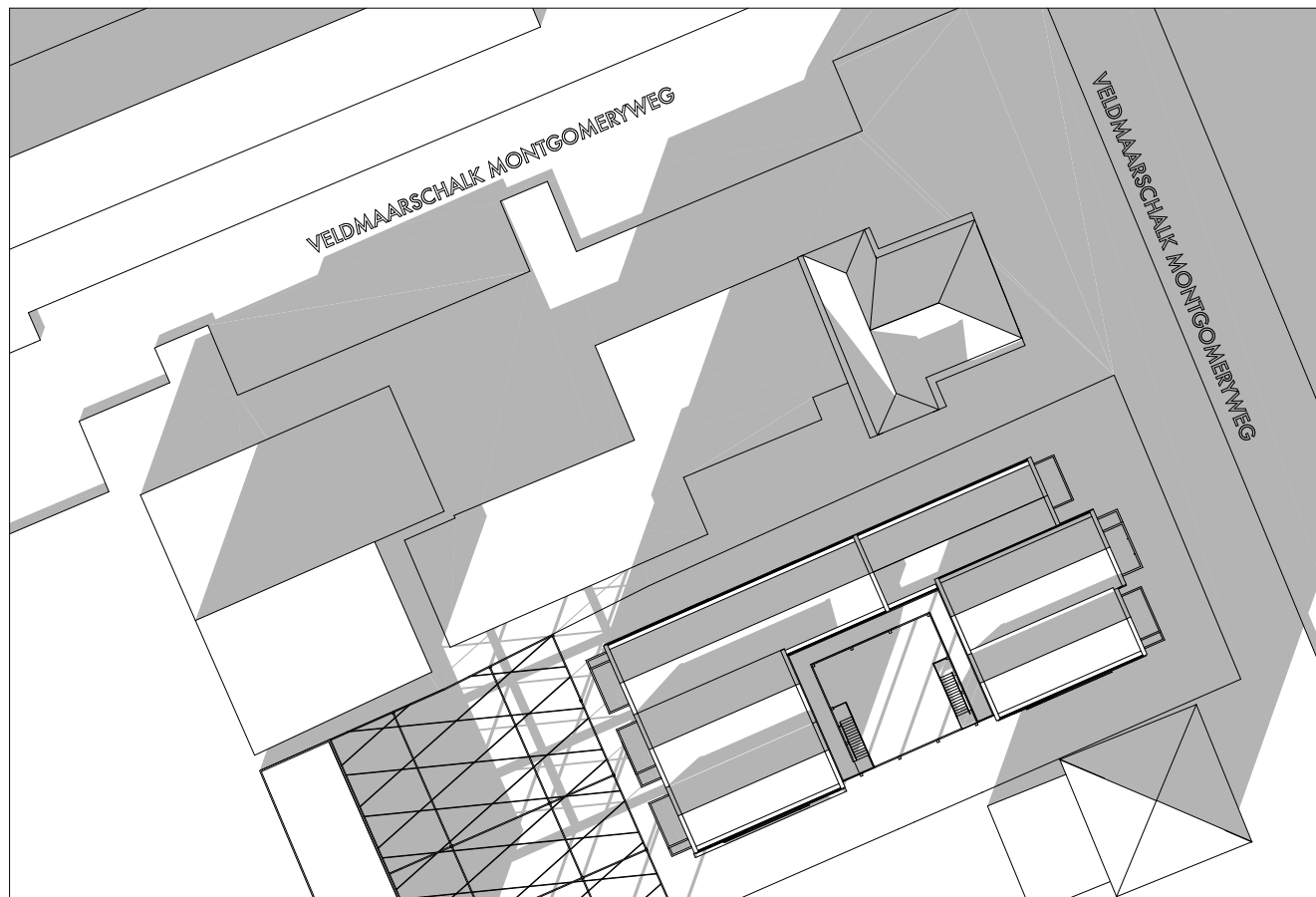
WINTER | DECEMBER



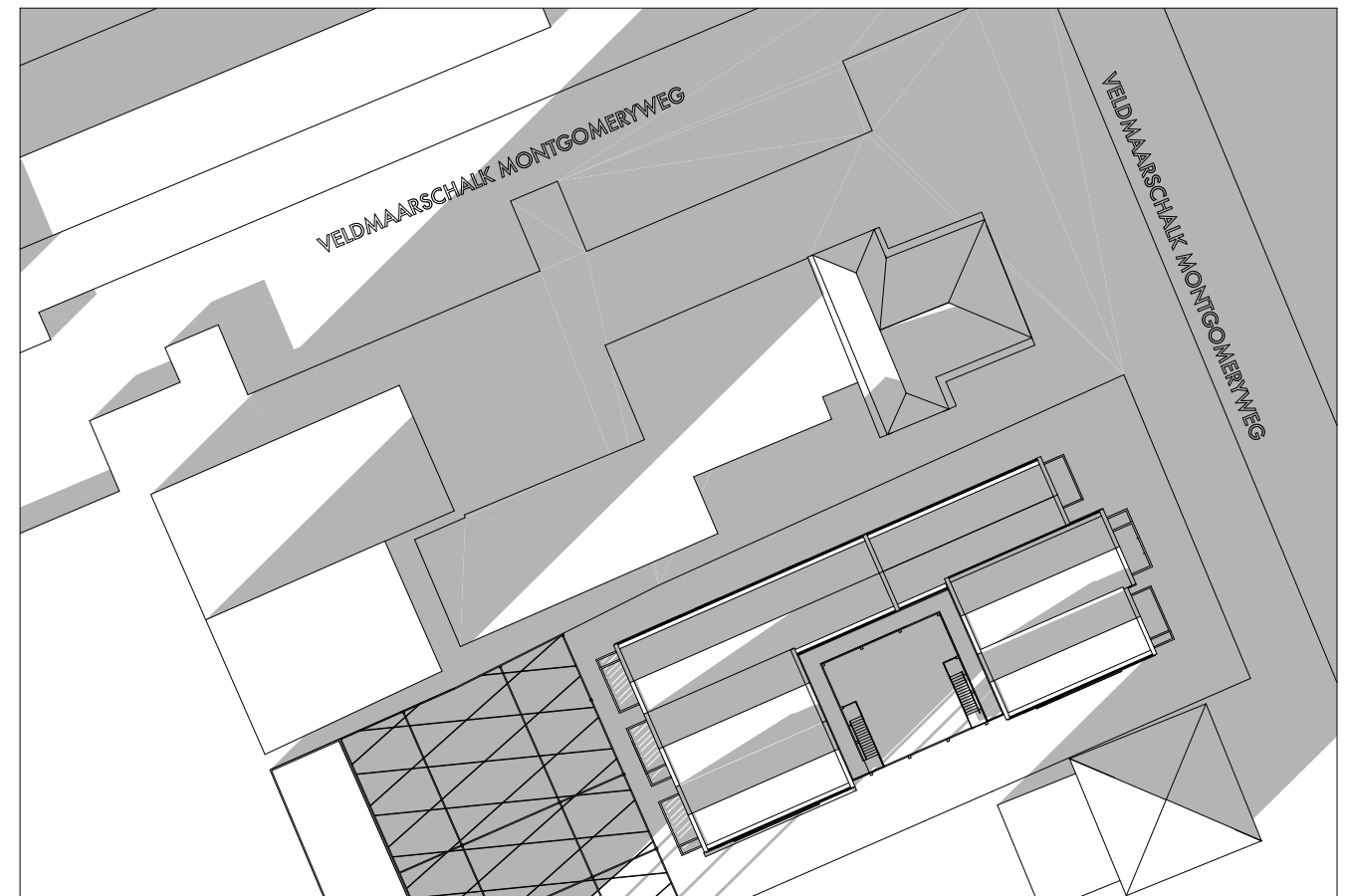
21 december | 10:00



21 december | 12:00



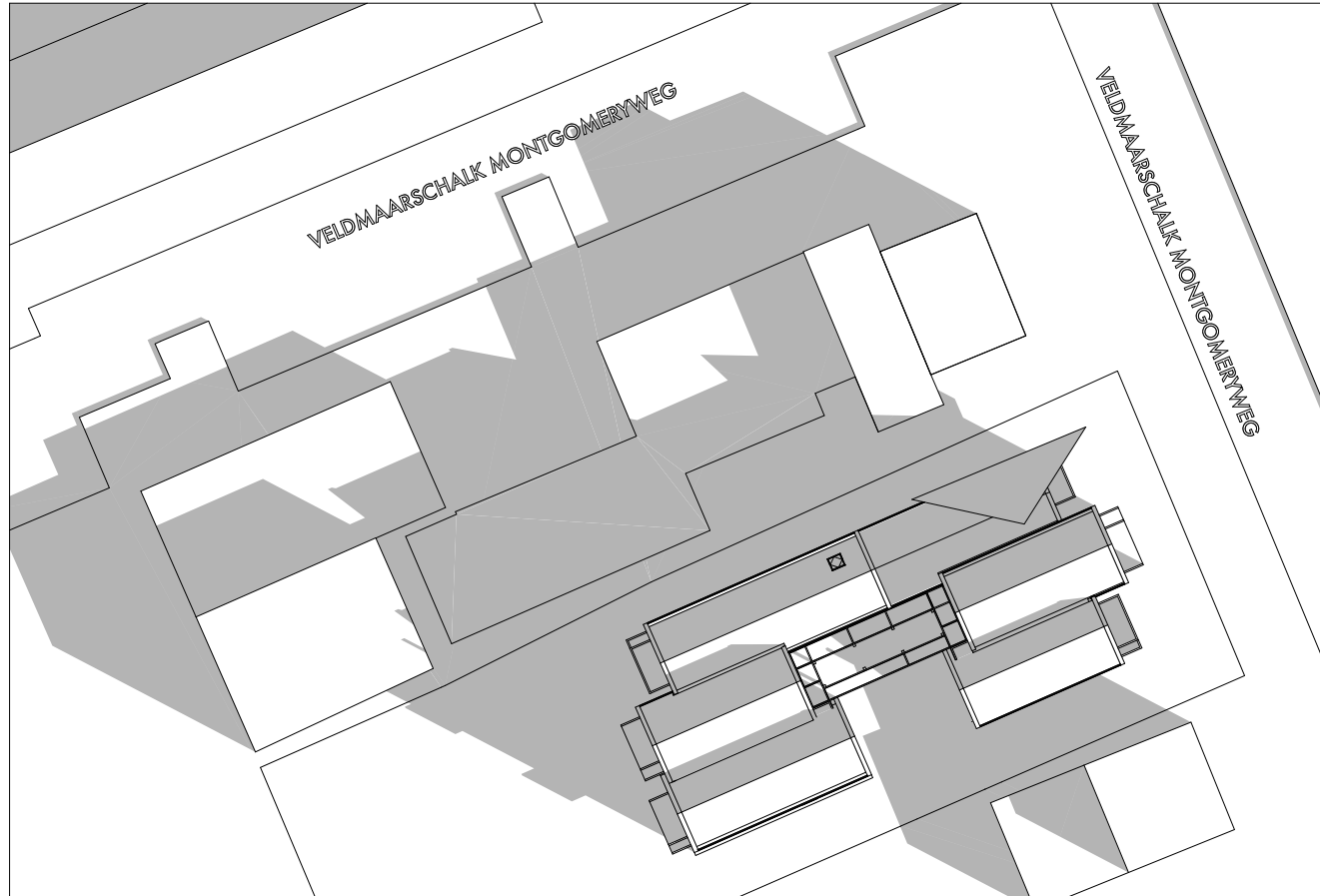
21 december | 14:00



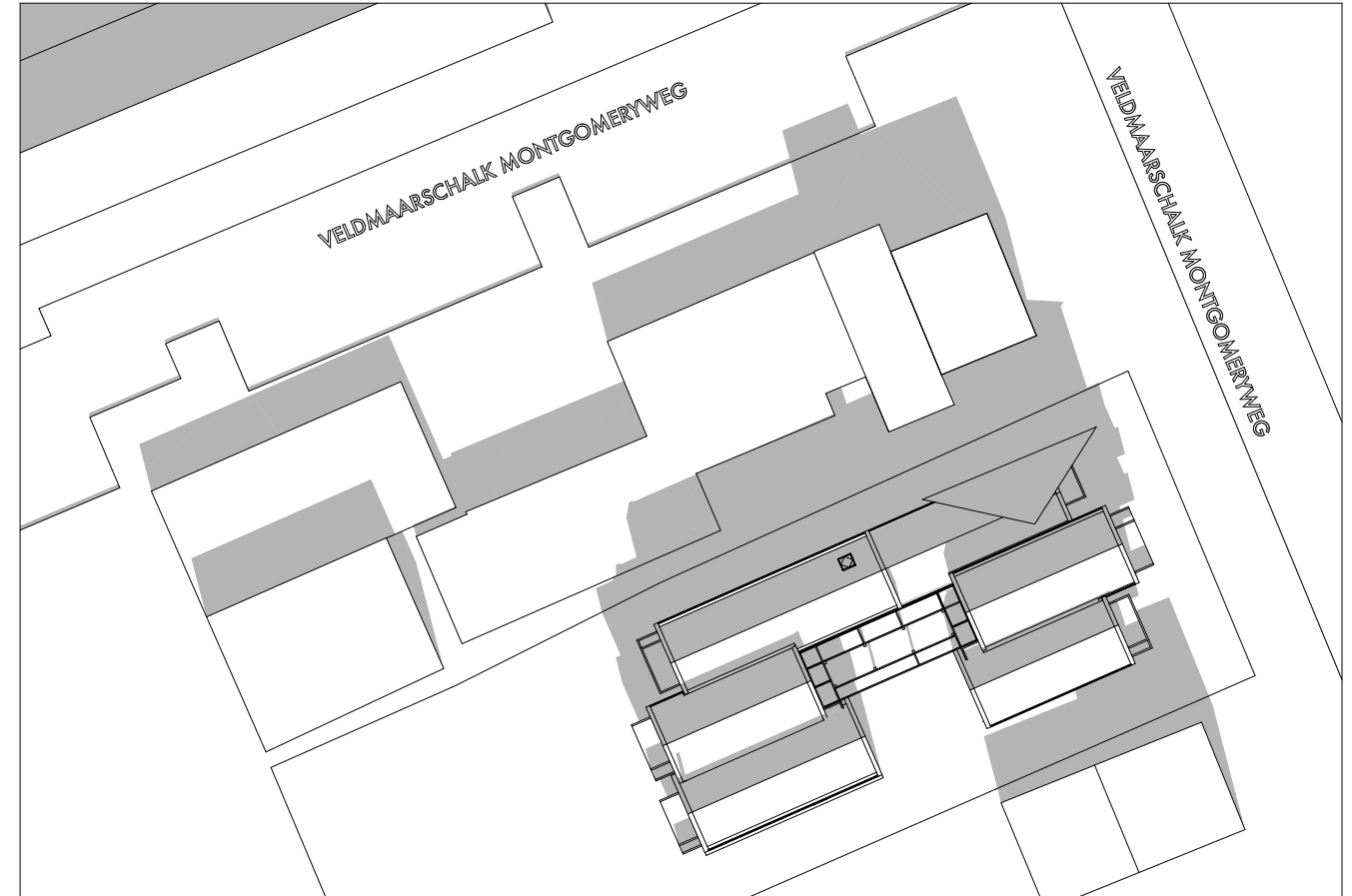
21 december | 16:00



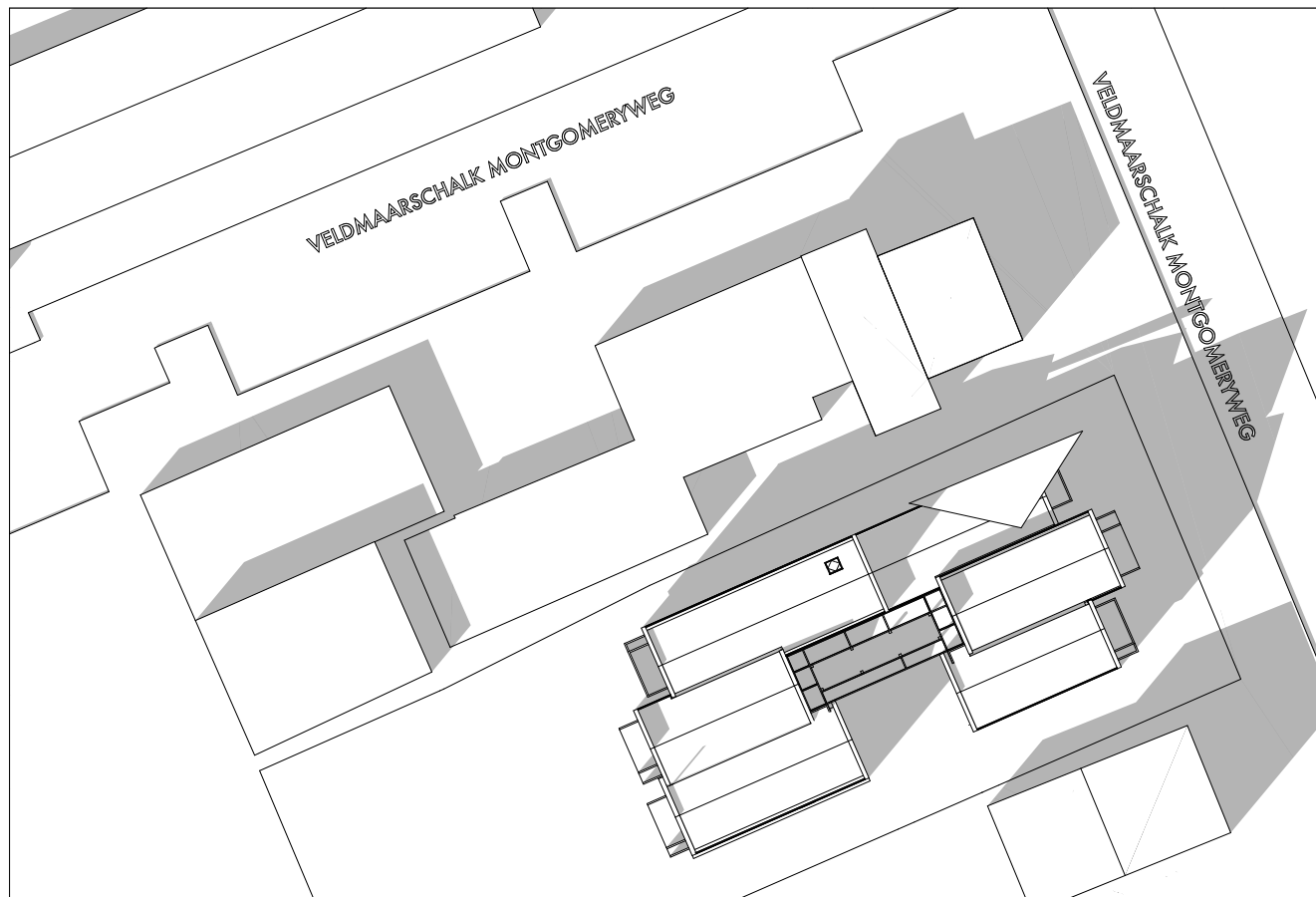
MAART | VOORJAAR



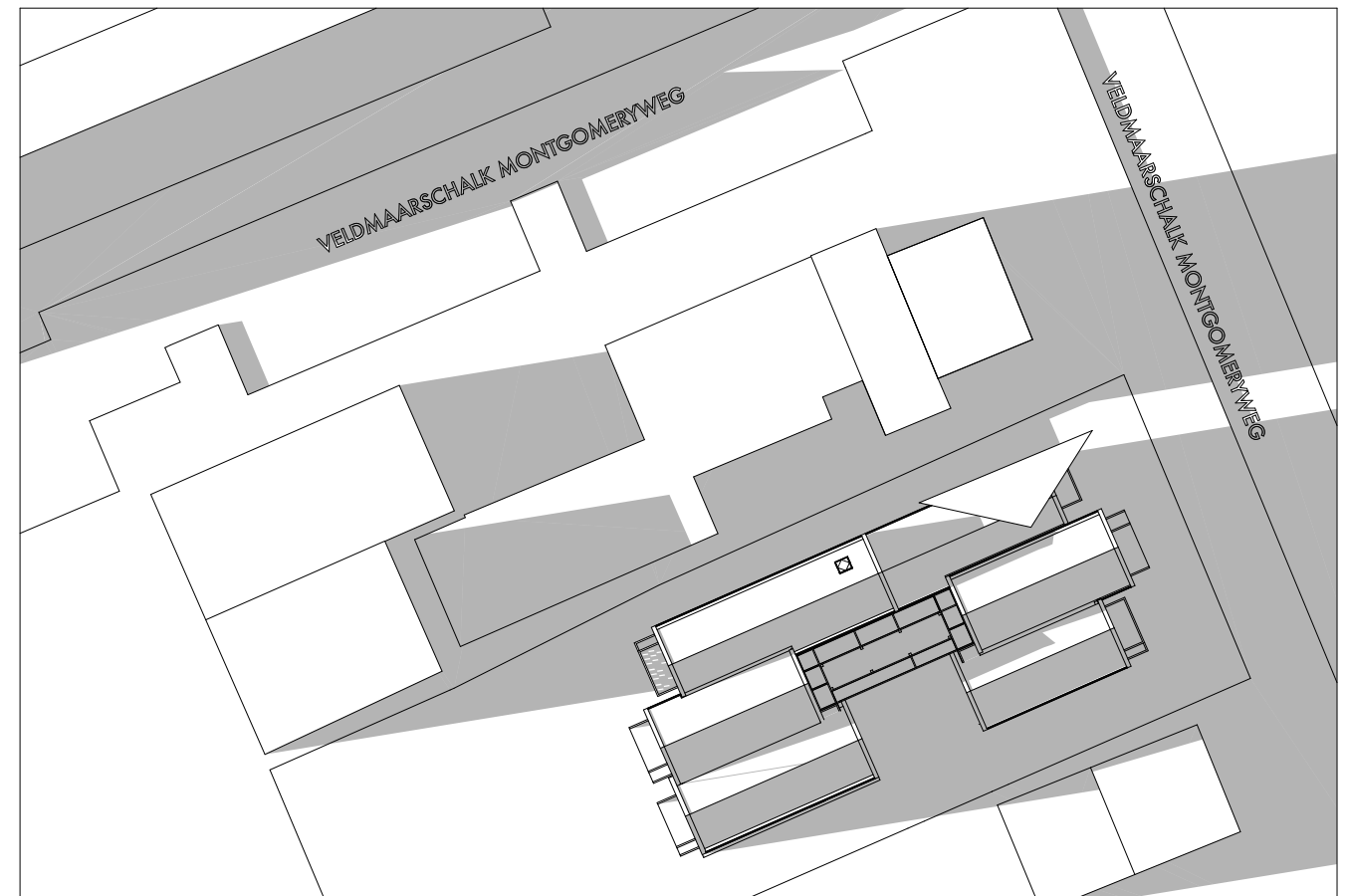
21 Maart | 09:00



21 Maart | 12:00



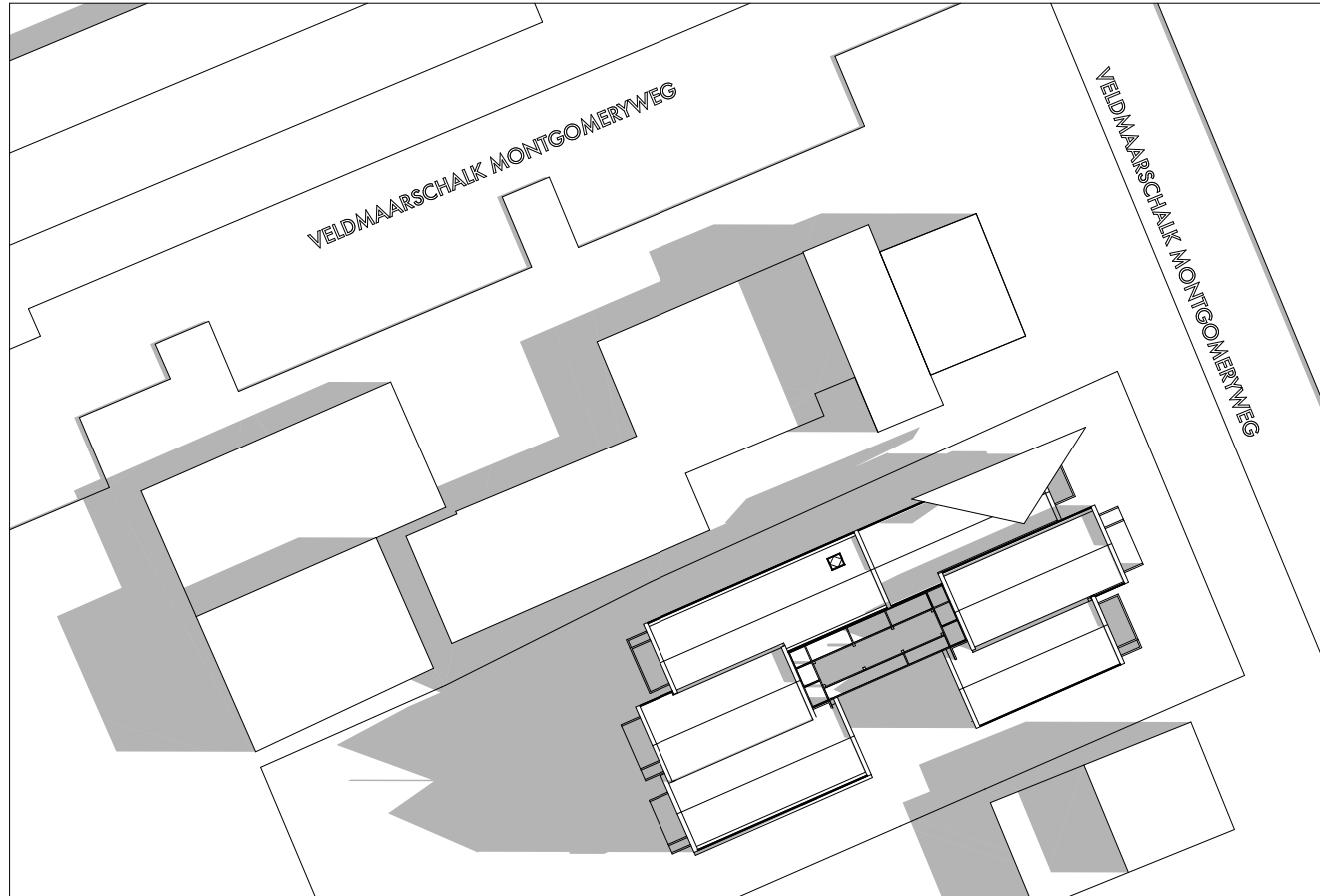
21 Maart | 15:00



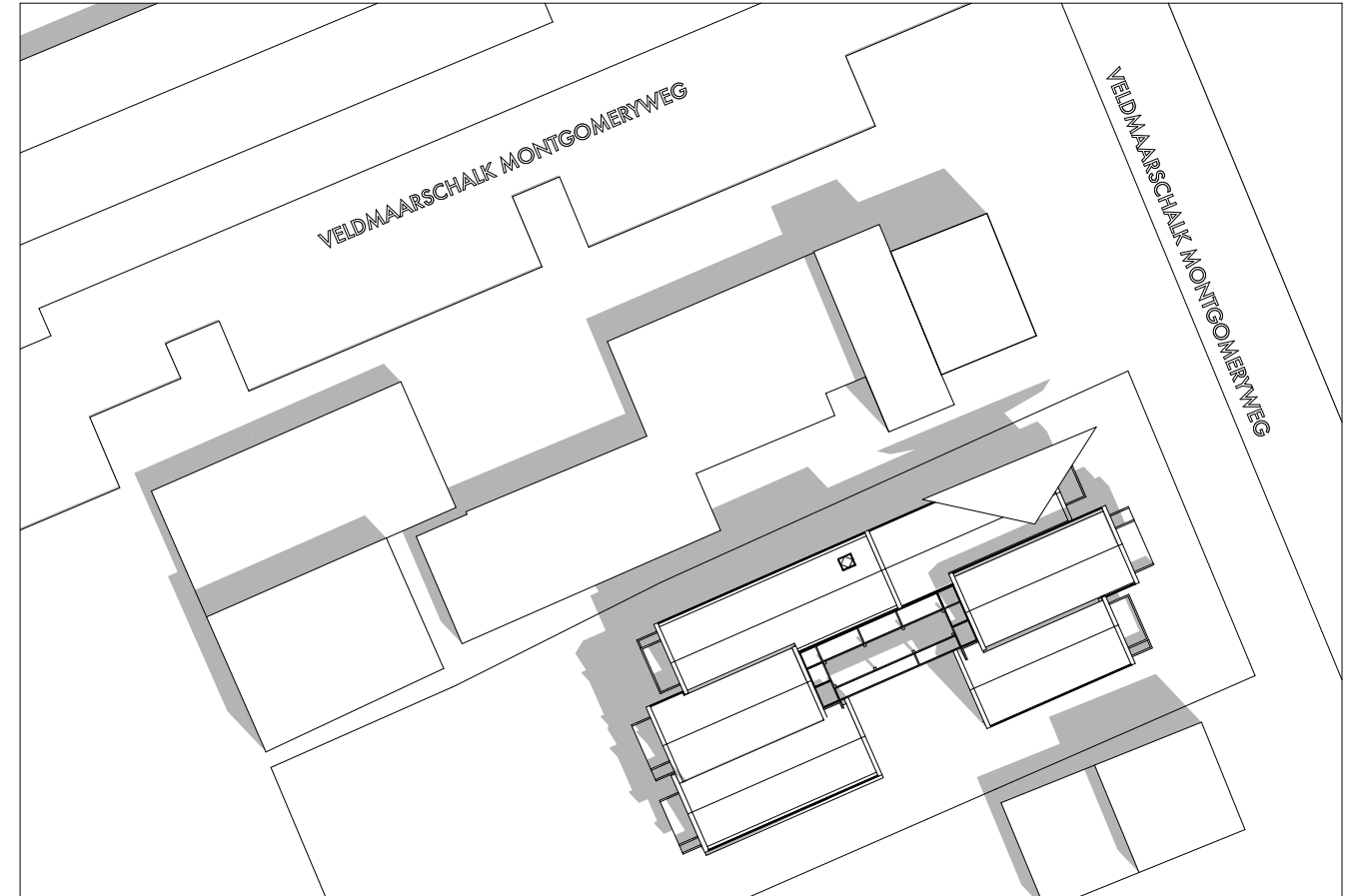
21 maart | 18:00



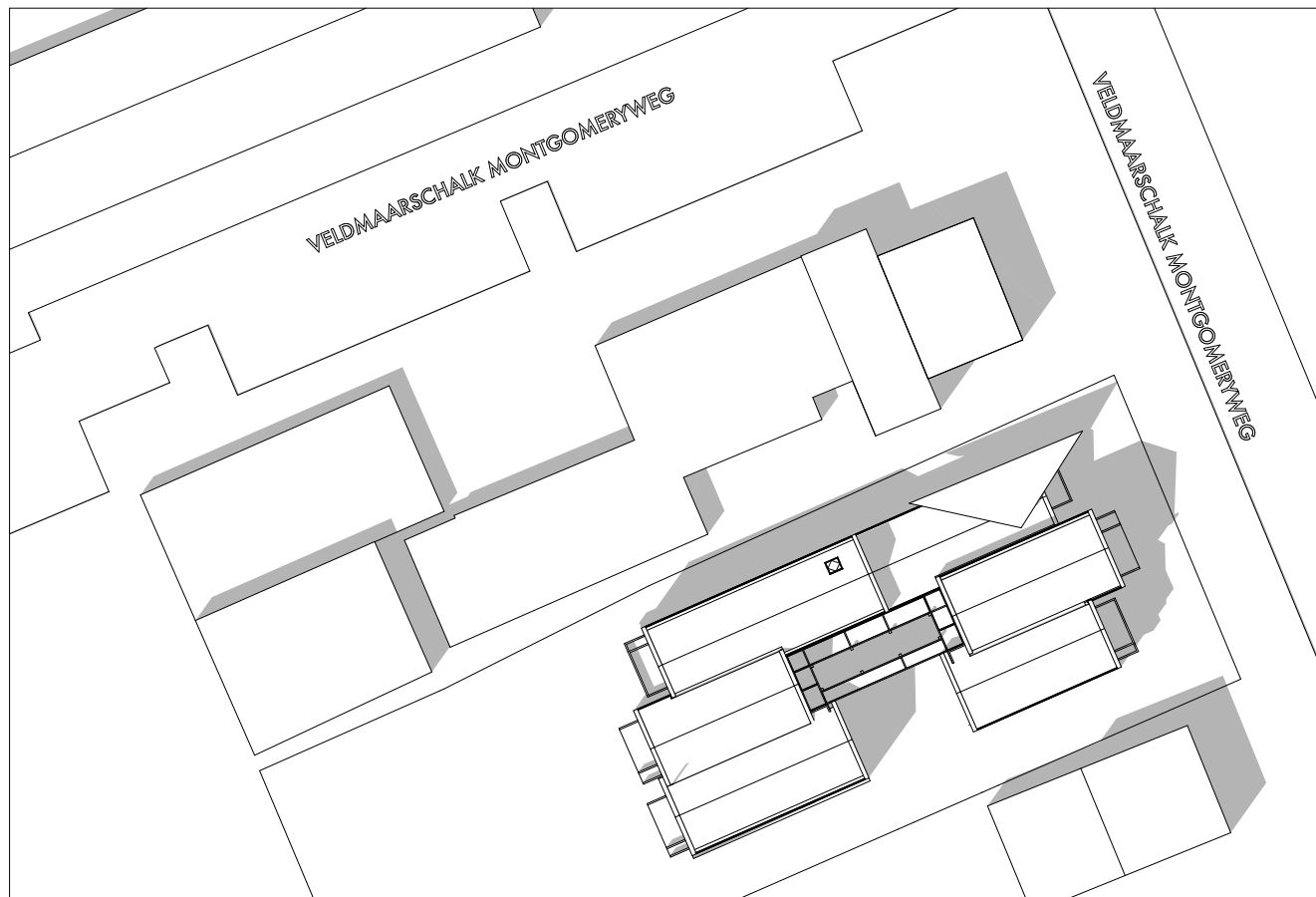
ZOMER | JUNI



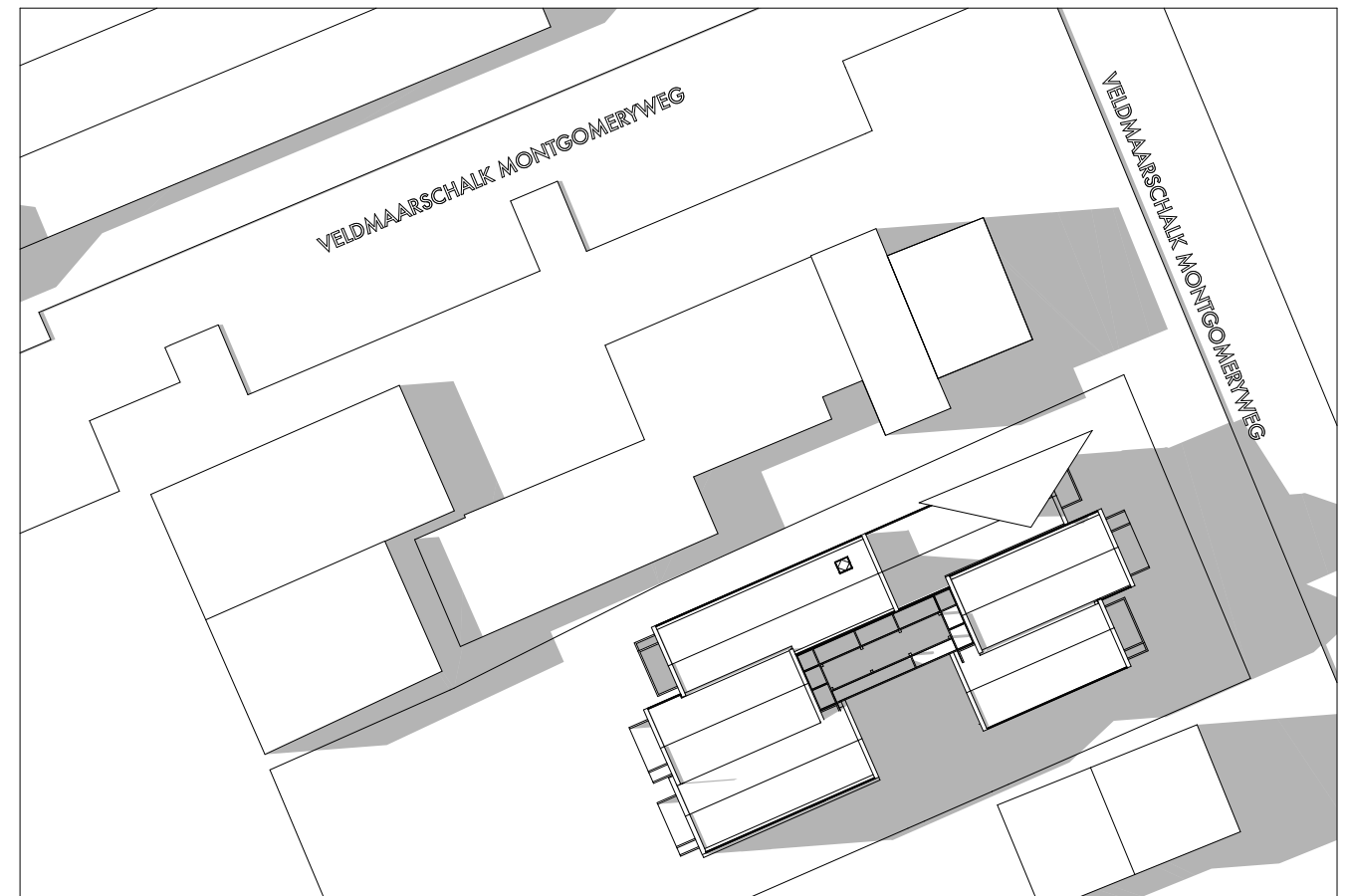
21 juni | 09:00



21 juni | 12:00



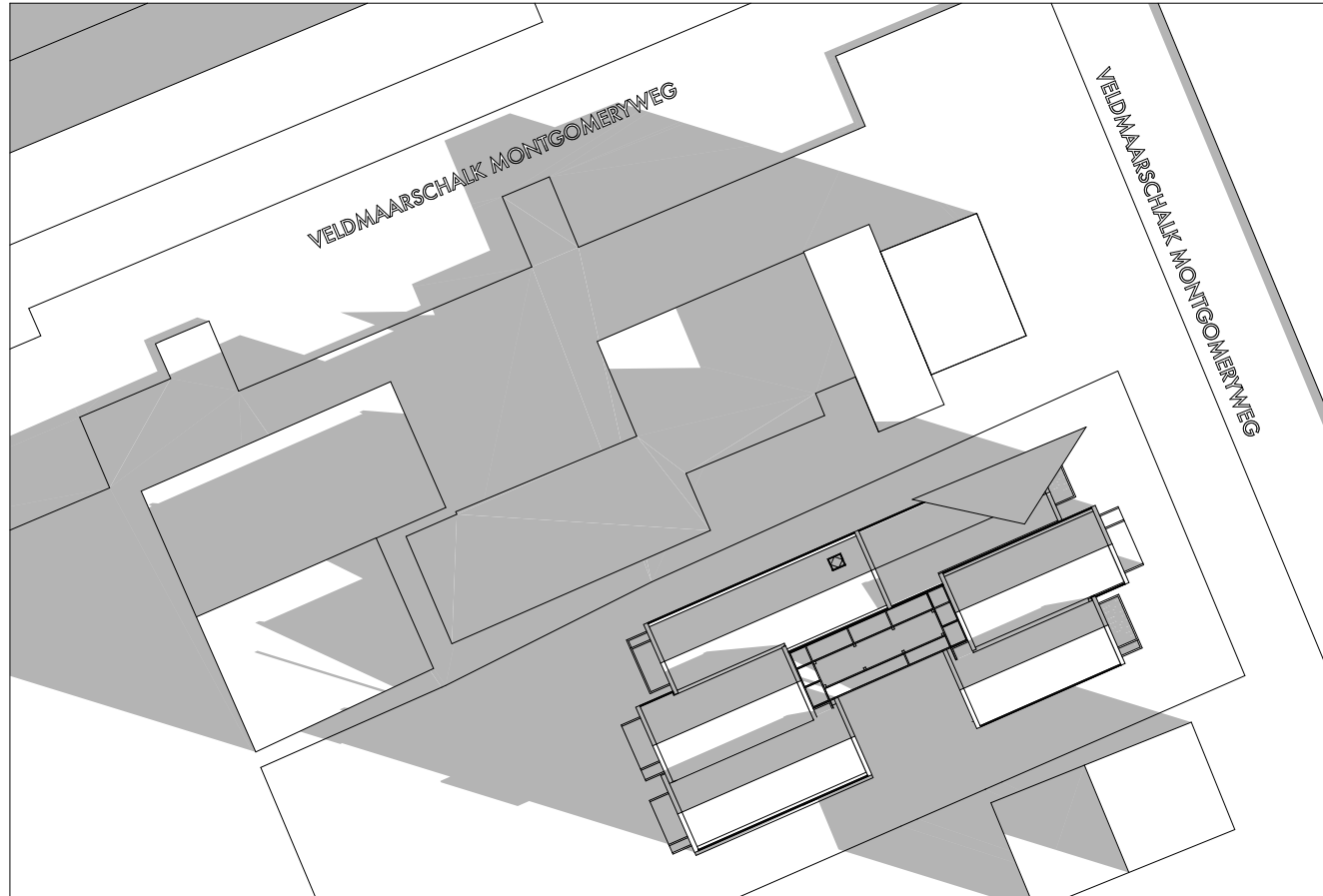
21 juni | 15:00



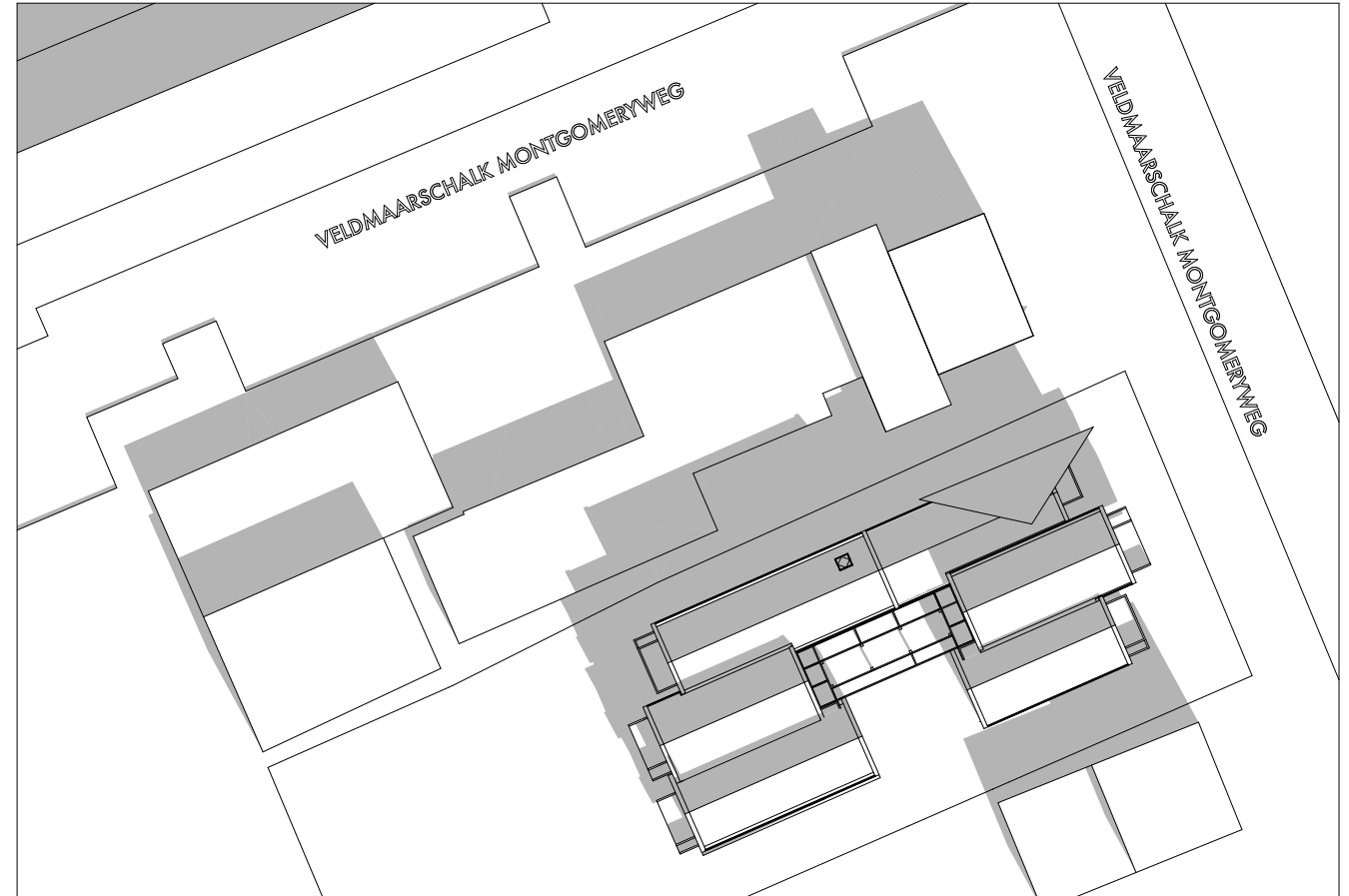
21 juni | 18:00



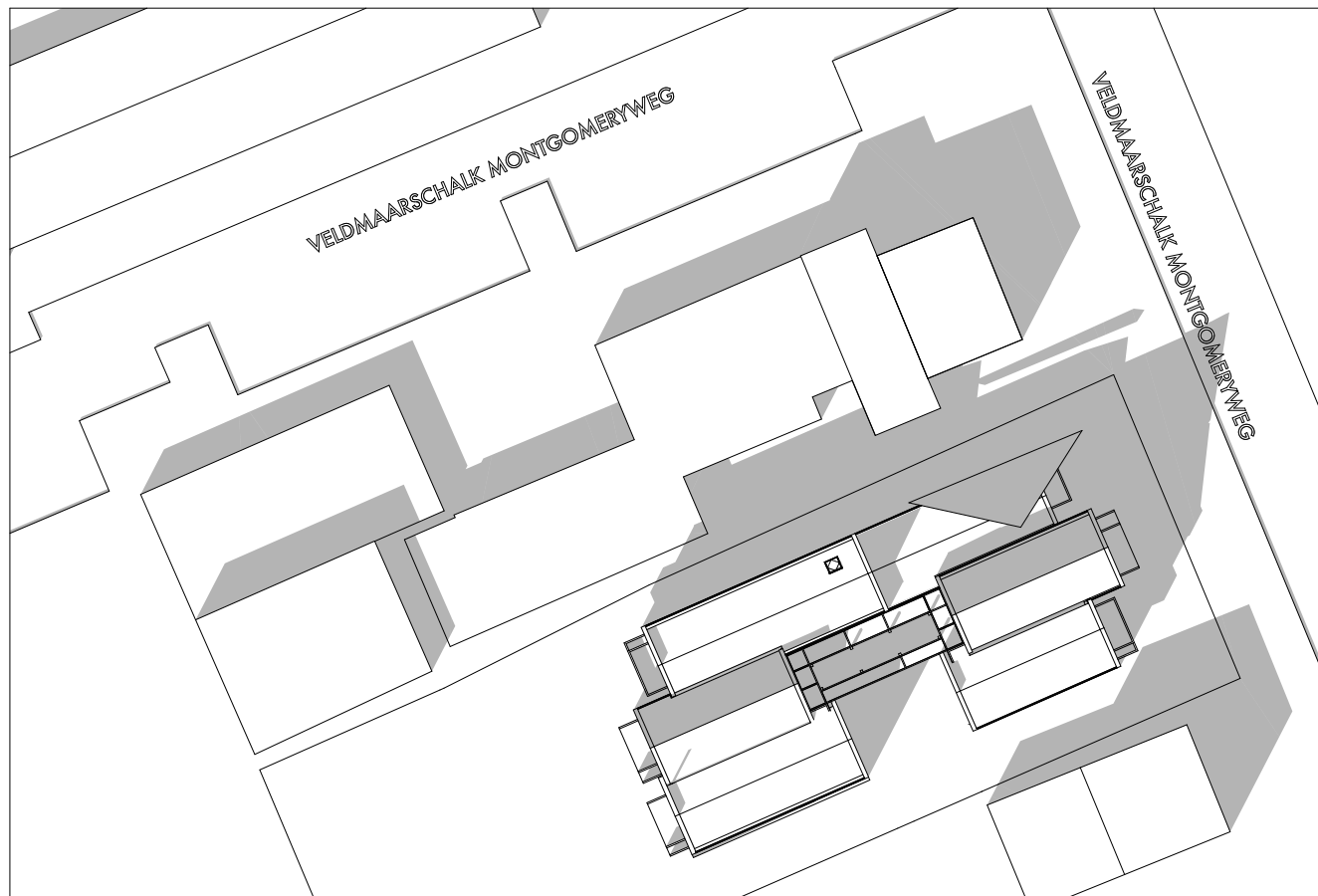
NAJAAR | SEPTEMBER



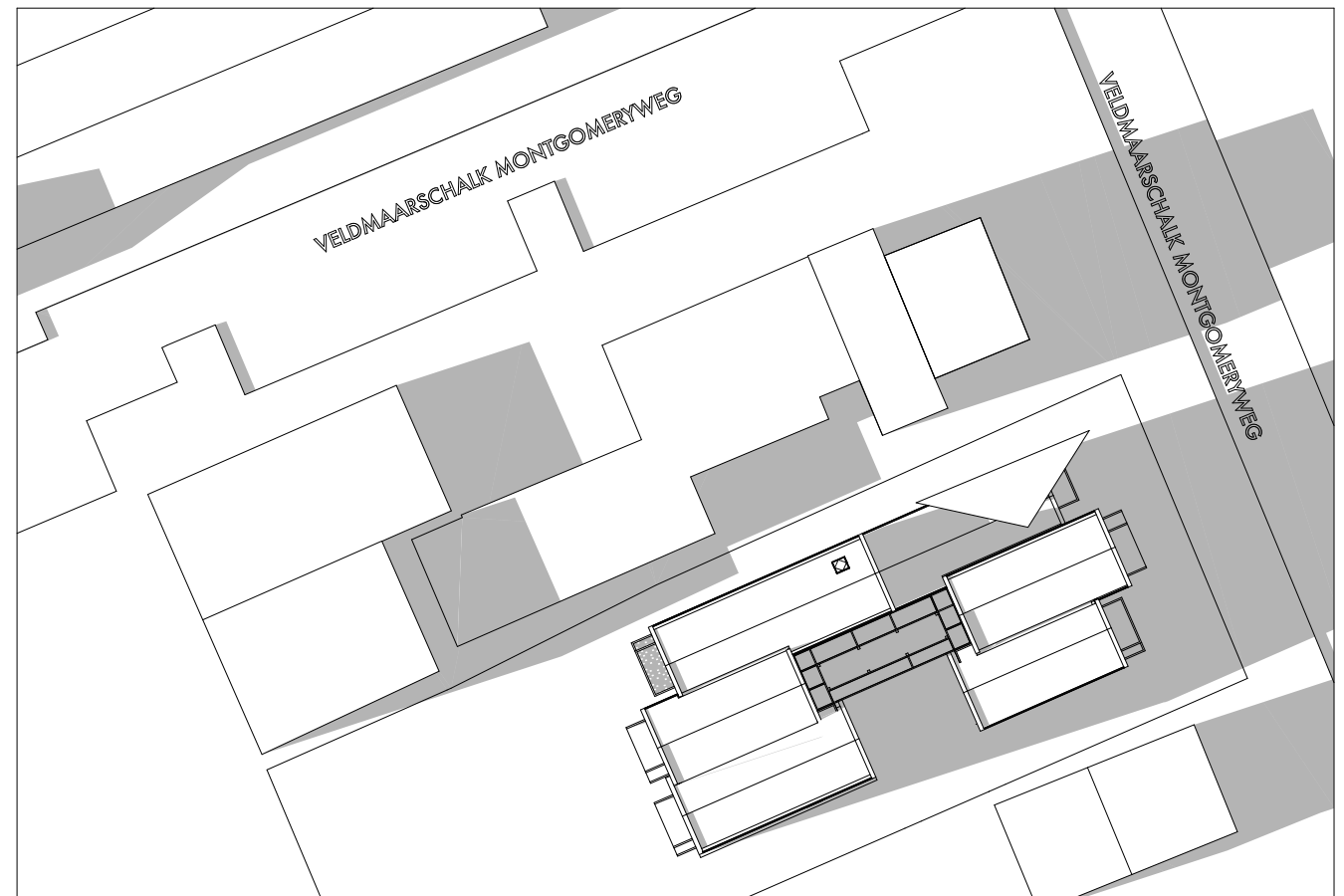
21 september | 09:00



21 september | 12:00



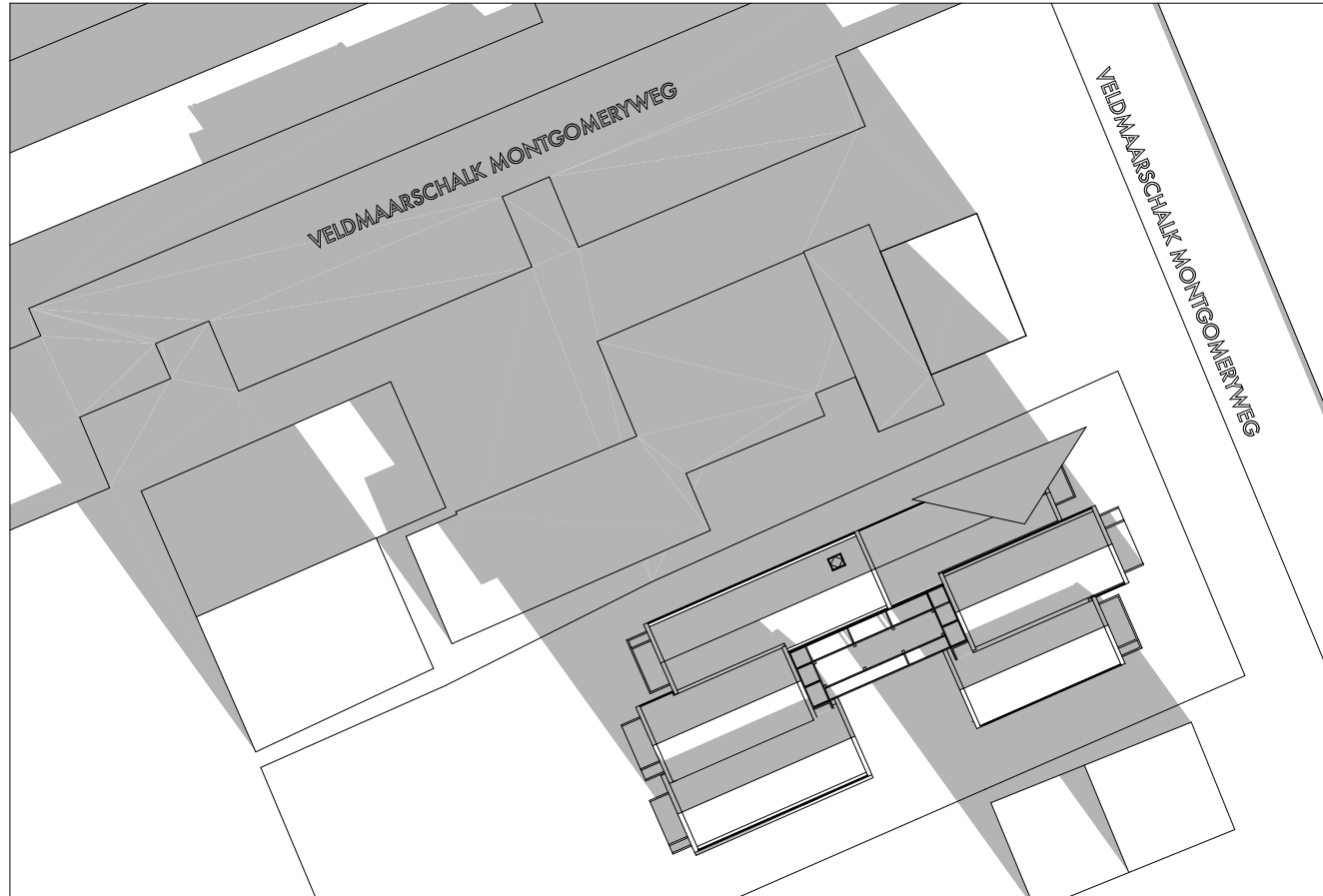
21 september | 15:00



21 september | 18:00



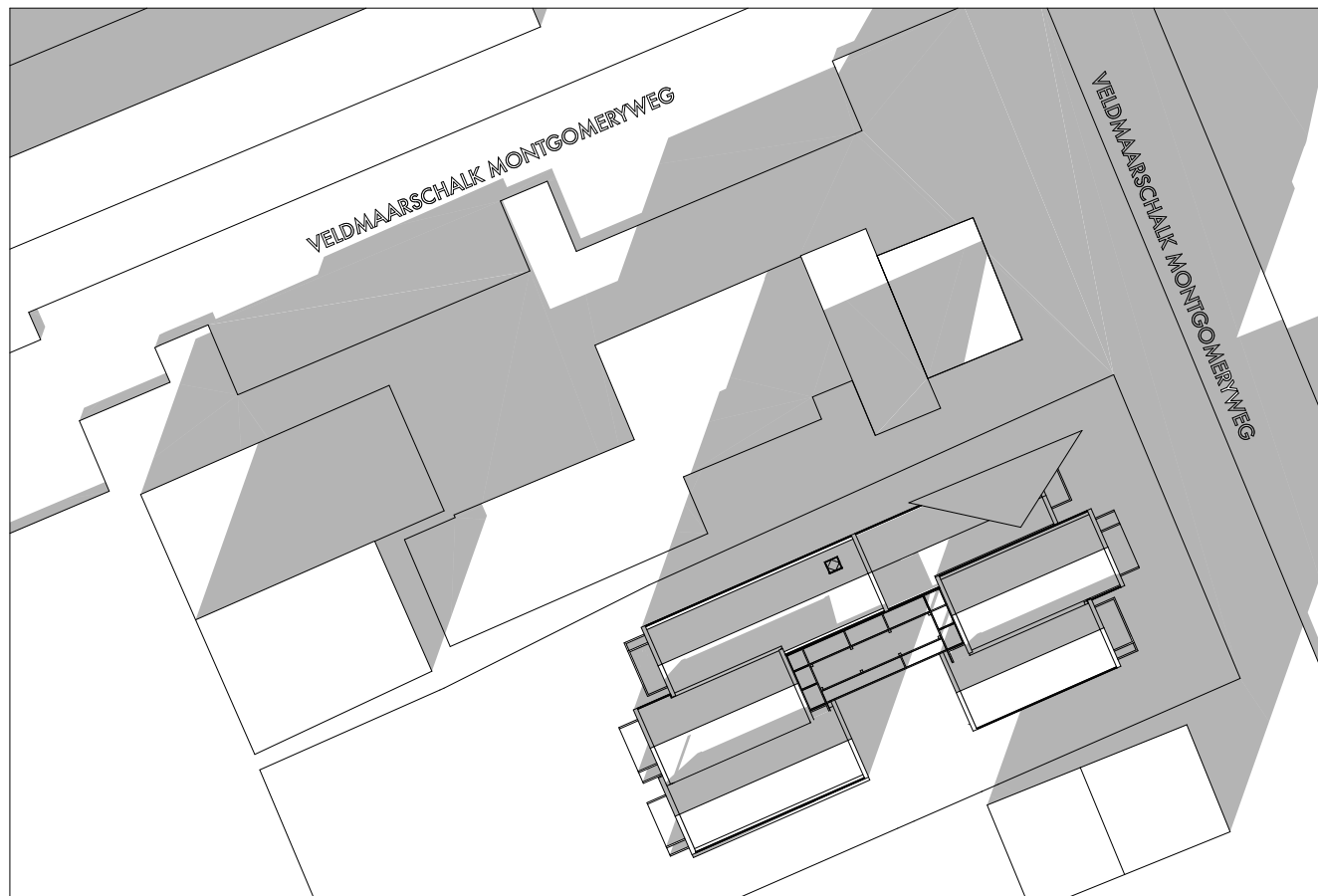
WINTER | DECEMBER



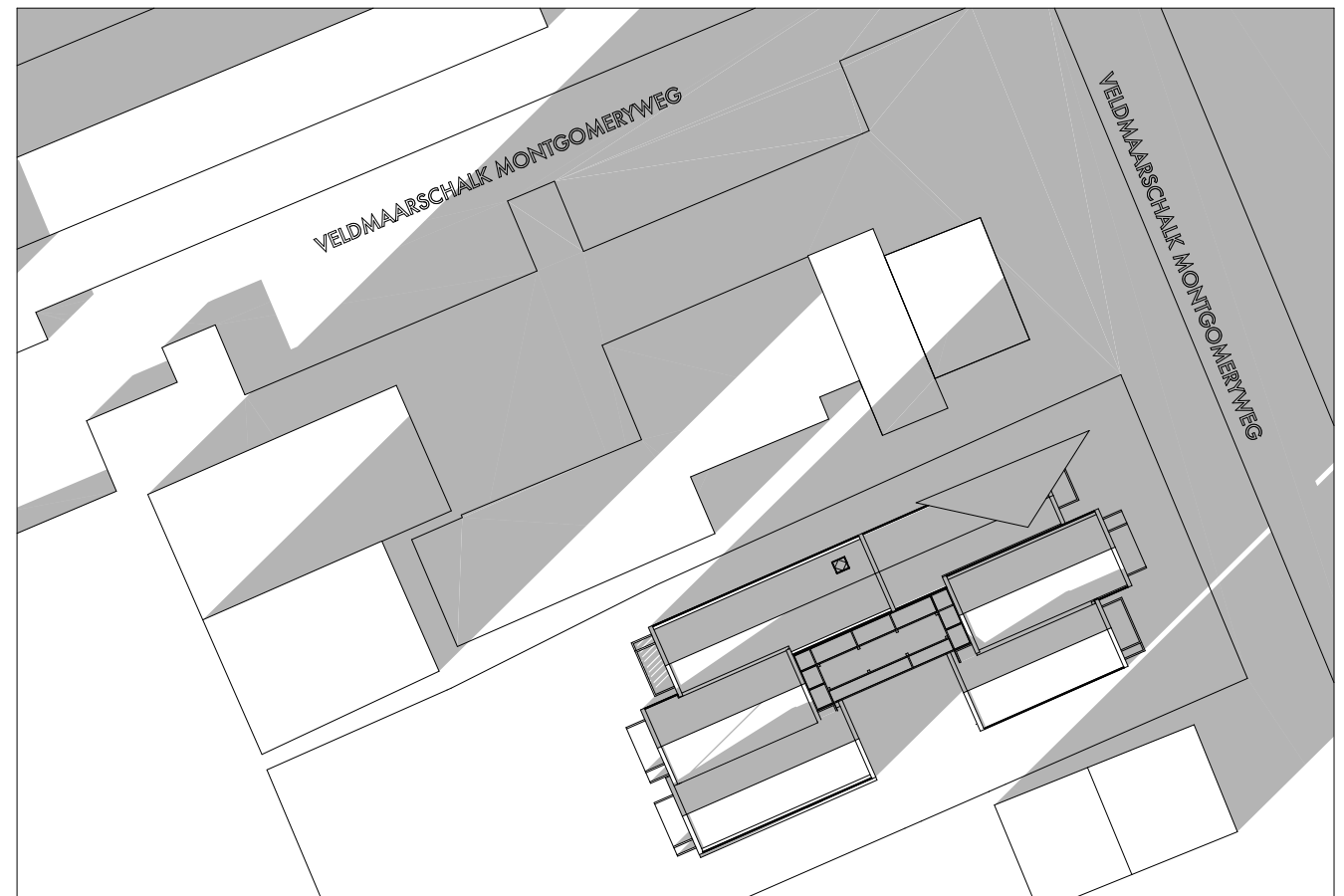
21 december | 10:00



21 december | 12:00



21 december | 14:00



21 december | 16:00

