

Nota van zienswijzen

Wijzigingsplan 'Oostelijke ontsluiting Soesterberg'

Inhoudsopgave

Inleiding.....	4
1. Zienswijze.....	5
2. Overzicht wijzigingen.....	30
3. Bijlage.....	31

Inleiding

Van 5 december 2013 tot en met 15 januari 2014 heeft het ontwerpwijzigingsplan 'Oostelijke ontsluiting Soesterberg' voor de aanleg van de nieuwe oostelijke ontsluitingsweg in Soesterberg ter inzage gelegen.

Naar aanleiding van de terinzagelegging hebben wij 1 zienswijze ontvangen. In hoofdstuk 2 van deze nota is de zienswijze samengevat en is een inhoudelijke reactie gegeven. Voorts is aangegeven of de zienswijze aanleiding geeft tot aanpassing van het plan.

1. Zienswijzen

Gedurende de periode van de terinzagelegging van het ontwerpwijzigingsplan hebben wij de volgende zienswijzen ontvangen:

1. Stichting Milieuzorg Zeist e.o., p/a B. de Wolf, Kometenlaan 70, 3721 JV BILTHOVEN

Nota zienswijzen

Wijzigingsplan 'Oostelijke ontsluiting Soesterberg'

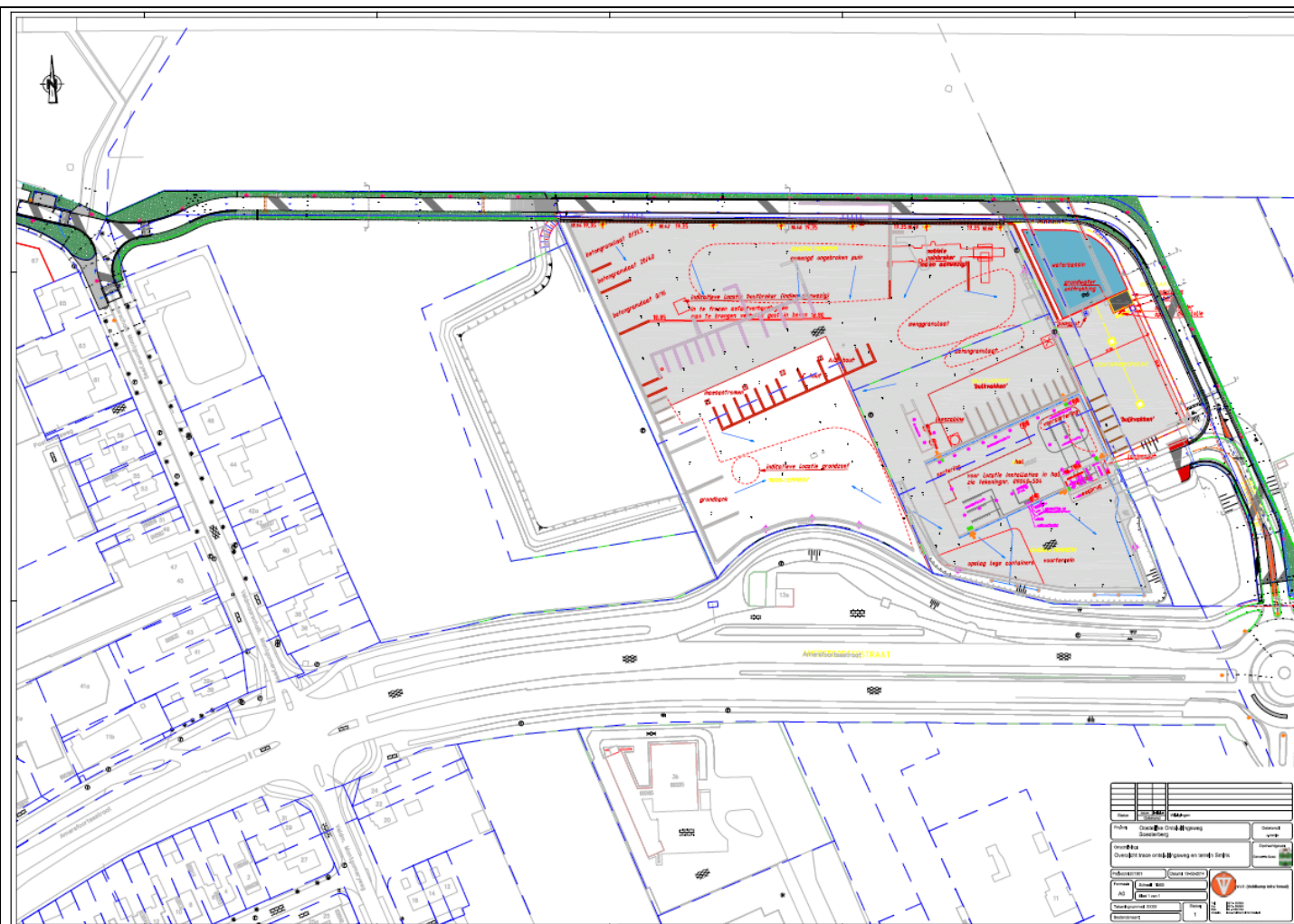
De zienswijzen van de personen/instanties die gereageerd hebben zijn samengevat in deze nota opgenomen en van een reactie van de gemeente voorzien. Tevens is aangegeven of de zienswijze aanleiding heeft gegeven tot aanpassing van het plan. De conclusie is in het '**cursief en vet**' weergegeven.

Nr.	NAW GEGEVENS INDIENDER	SAMENVATTING ZIENSWIJZE
1.	Stichting Milieuzorg Zeist e.o. p/a B. de Wolf Kometenlaan 70 3721 JV BILTHOVEN	Zienswijze: a. In het bestemmingsplan Soesterberg (p. 37) wordt alleen het voornemen voor de ontsluiting van de oostelijke ontsluitingsweg genoemd en verder wordt er nergens op de ruimtelijke aanvaardbaarheid nader ingegaan. In die zin kan de aanvaardbaarheid dan ook niet zomaar verwezen worden naar het moederplan, dus het bestemmingsplan Soesterberg, maar dient deze volledig binnen het wijzigingsplan aan de orde te komen. Reactie gemeente: Het bestemmingsplan Soesterberg (het moederplan) is onherroepelijk. Dat geldt ook voor de in artikel 35 lid 10 lid e opgenomen wijzigingsbevoegdheid. De ruimtelijke aanvaardbaarheid van deze wijzigingsbevoegdheid is daarmee een gegeven. Dat in de toelichting summier is ingegaan op deze wijzigingsbevoegdheid doet daaraan niet af. De indiener had zich destijds rechtsmiddelen kunnen aanwenden tegen het bestemmingsplan Soesterberg en daarmee ook tegen de wijzigingsbevoegdheid. Dit heeft inspreker niet gedaan. Overigens moeten volgens de bepalingen in artikel 35 lid 10 lid e van het bestemmingsplan Soesterberg bij het besluit nadere verantwoording worden afgelegd ingeval van toepassing van de wijzigingsbevoegdheid. De in deze artikel opgenomen aspecten worden in de plantoelichting van dit wijzigingsplan behandeld. Het gaat hier bij om de aspecten verkeer, milieu, geluid, cultuurhistorie, archeologie, landschap, natuur, flora en fauna, externe veiligheid en risiconormering. Uit deze aspecten blijkt dat de aanleg van de oostelijke ontsluitingsweg ruimtelijk aanvaardbaar is. Wellicht ten overvloede wijzen wij ook op onze reactie onder lid s. <i>Conclusie:</i> <i>In hoofdstuk 1 van de plantoelichting zal aangegeven worden dat het wijzigingsplan ruimtelijk aanvaardbaar is. Per aspect wordt, in de desbetreffende paragraaf, een conclusie opgenomen.</i> b. Behalve aan de Rijkskaders (o.a. Wetgeluidhinder en Flora- en faunawet) moet met name ook een toetsing aan de provinciale beleidskaders worden geacht. Daarbij gaat het dan in het bijzonder om de door de provincie in 2012 vastgestelde PRS/PRV 2013-2028, waarbij o.a. voorwaarden overeenkomstig het 'Nee, tenzij-beginsel' worden gesteld aan ontwikkelingen zoals deze binnen de EHS zijn voorgenomen (zie ook PRS/PRV 2013-2028, art. 4.11) Reactie gemeente: De Wet geluidhinder (Wgh) is opgenomen in paragraaf 5.2.4 van het wijzigingsplan. In deze paragraaf wordt in

	algemene lijnen de Wgh beschreven en de werking op het wijzigingsplangebied. De Flora- en faunawet is opgenomen in paragraaf 5.4.1 van het wijzigingsplan. In deze paragraaf is ook de toetsing aan wijzigingsplangebied opgenomen. De Provinciale Ruimtelijke Verordening (PRV) stelt dat deze alleen bindende regels bevat voor een "ruimtelijk plan". Uit artikel 1.1. lid 3 van de PRV volgt dat hieronder geen wijzigingsplannen worden begrepen. Voor wat betreft de afweging t.a.v. de EHS wordt hierop ingegaan in paragraaf 5.4.2 van de plantoelichting van het wijzigingsplan. <i>Conclusie:</i> <i>In hoofdstuk 2 van de plantoelichting wordt de Wetgeluidhinder en de Flora- en faunawet NIET opgenomen aangezien deze ook in respectievelijk paragraaf 5.2.4 en 5.4.1 genoemd worden.</i> c. Er moet aandacht aan de regionale plannen en de daaruit volgende kaders worden besteed, zoals die zijn opgenomen in het kader van het project/programma 'Hart van de Heuvelrug'. Er kan niet worden uitgesloten of eigenlijk wel zeker is dat het voorliggende wijzigingsplan ook zo bepaalde effecten zal hebben op gebieden die deel uitmaken van dat project, zoals dat van de Vliegbasis. Reactie gemeente: De aanleg van de oostelijke ontsluitingsweg Soesterberg maakt GEEN onderdeel van het programma 'Hart van de Heuvelrug'. De aanleg van de oostelijke ontsluitingsweg is noodzakelijk in verband met de aanleg van de verdiepte ligging van de N237 en het bereikbaar houden van het woon- werkgebied gedurende deze periode. Nadien zullen de oostelijk en westelijke ontsluitingsweg dienen als ontsluitingswegen voor het gebied Soesterberg Noord. <i>Conclusie:</i> <i>In hoofdstuk 2 van de plantoelichting wordt het programma 'Hart van den Heuvelrug' NIET opgenomen aangezien de oostelijke ontsluiting daar geen onderdeel van uit maakt.</i> d. Aan de gemeente kaders dient ook aandacht worden gegeven, zoals o.a. het 'Masterplan' en de planontwikkeling voor Soesterberg Noord. Aangezien de beoogde realisatie van de oostelijke ontsluitingsweg daar feitelijk direct mee samenhangt en pas dan kan worden beoordeeld of de aanleg van de ontsluitingsweg, gezien de uit de diverse plannen voortkomende voorwaarden ook echt noodzakelijk is, óf dat er ook alternatieve ontsluitingsmogelijkheden voor Soesterberg Noord mogelijk zijn, die natuurvriendelijker zijn dan de thans voorliggende variant. Reactie gemeente: In het bestemmingsplan Soesterberg zijn in paragraaf 3.5.2 (Uitwerking Masterplan Soesterberg) de toekomstige ontwikkelingen in Soesterberg beschreven. In deze paragraaf wordt in het kort een beschrijving gegeven van de verdiepte ligging van de N237. In de Uitwerking Masterplan Soesterberg is op pagina 10 het volgende aangegeven: 'aan de oostelijke zijde wordt de ontsluiting op de rotonde naar de afvalverwerking verplaatst. De nieuwe weg vanaf de pleisterplaats in de Campuszone loopt achter de afvalverwerking langs en krijgt aansluiting op de rotonde'. Verder staat aangegeven dat 'langs de weg vanaf de rotonde naar de Campus Kop worden geen fietspaden aangelegd. Het is zonder aanzienlijke
--	---

	investeringen niet mogelijk om fietsers veilig de rotonde over te laten steken van noord naar zuid (en omgekeerd). De weg vanaf deze rotonde wordt bovendien een 50 km/uur-weg'. De bovenstaande tekst zal worden opgenomen in de plantoelichting onder Hoofdstuk 2 Beleidskaders. <i>Conclusie:</i> <i>Hoofdstuk 2 (Beleidskaders) van de plantoelichting wordt aangevuld met de hier bovenstaande tekst.</i> e. In hoofdstuk 4 wordt een beschrijving van het plan gegeven, waarbij in het bijzonder bij het 'Inrichtingsplan' van de nieuwe weg wordt ingegaan. Ook wordt aangegeven dat er voor de aanleg van de weg een aantal bomen dient te worden gekapt, zoals zou blijken uit de uitgevoerde 'Bomen Effect Analyse (BEA)', maar heeft de Stichting Milieuzorg Zeist e.o. deze BEA niet bij de stukken kunnen ontdekken. Reactie gemeente: In de plantoelichting wordt inderdaad gesteld dat er een bomen effect analyse is uitgevoerd. Helaas is dit er per abuis ingekomen. Er is GEEN bomen effectanalyse uitgevoerd maar een bomeninventarisatie. Uit deze inventarisatie is gebleken welke bomen voor de aanleg van de oostelijke ontsluitingsweg gekapt dienen te worden. Uit deze inventarisatie bleek er een bomengroep (een oude houtwal bestaande uit eiken dat onderdeel is van de sortie) te staan. Gezien het feit dat voor dit traject van de oostelijke ontsluiting met aanpassingen van het terrein van Smink geen alternatief is waarbij deze bomen behouden kunnen blijven, is ervoor gekozen geen bomeneffect analyse uit te voeren. Voor de bomengroep (de oude houtwal bestaande uit eiken dat onderdeel is van de sortie) is op 17 januari 2014 een kapvergunning door de gemeente Soest verleend. <i>Conclusie:</i> <i>In hoofdstuk 4.4 van de plantoelichting wordt aangegeven dat er geen BEA is uitgevoerd, maar wel een bomeninventarisatie.</i> f. Wat Stichting Milieuzorg Zeist e.o. mist is een beschrijving van een 'totaalbeeld' van alle ontwikkelingen zoals deze voor Soesterberg en dan in het bijzonder Soesterberg Noord, maar ook op de Vliegbasis zijn voorzien, zoals de aan Soesterberg Noord grenzende nieuwe woonwijk (met maximaal 440 woningen). Meer in het bijzonder geldt dat ook voor de huidige en met name ook toekomstige verkeerscirculatie, zodat ook een inzicht kan ontstaan in de noodzaak van de aanleg van de oostelijke ontsluiting, mede in relatie tot de ruimtelijke ontwikkelingen zoals deze voor Soesterberg Noord is voorzien. Alhoewel hier en daar en dan met name in de bij het ontwerp wijzigingsplan gevoegde bijlagen wel bij mogelijke alternatieve ontsluitingen voor de kern Soesterberg Noord wordt stilgestaan, zij het zeer summier, is het toch gewenst dat bij de planbeschrijving ook alle alternatieven voor de ontsluiting van Soesterberg Noord daadwerkelijk in beeld worden gebracht, zodat uiteindelijk ook op basis van een gedegen analyse een zorgvuldige keuze kan worden gemaakt. Reactie gemeente:
--	--

	Voor de doorrekening van het verkeersmodel ten behoeve van de aanleg van de oostelijke ontsluitingsweg zijn alle toekomstige ontwikkelingen opgenomen. Wat betreft het verkeer betreffen dit zowel de autonome groei van het verkeer als de diverse ontwikkelingen in Soesterberg. Hieronder vallen ook de infrastructurele maatregelen Verdiepte Ligging N237 Soesterberg en de aanleg van een westelijke ontsluitingsweg. Deze laatste is bedoeld ter ontsluiting van zowel Soesterberg Noord als de toekomstige woningbouw ten noorden en westen van Soesterberg Noord. Daarnaast zijn de ontwikkelingsplannen voor woningbouw zelf – zoals opgenomen in het Masterplan Soesterberg – meegenomen in het model. Hieronder valt de woningbouw ten noorden en westen van Soesterberg Noord, maar ook de ontwikkelingen ten noorden van de wijk Apollo en het Evenemententerrein. Voor de verdere analyse van de mogelijkheden voor de verkeersafwikkeling van Soesterberg Noord en de uiteindelijke keuze voor de aanleg van de oostelijke ontsluitingsweg wordt verwezen naar de beantwoording onder punt s. <i>Conclusie:</i> <i>Plantoelichting wordt NIET aangepast.</i> g. Voorts wordt het op basis van het 'Inrichtingsplan' duidelijk dat voor de aanleg van de oostelijke ontsluitingsweg er ook een gedeelte van het bedrijf van Smink dient te worden verplaatst. Alhoewel ook hier met name uit de bij het ontwerpwijzigingsplan gevoegde bijlagen kan worden afgeleid dat een verplaatsing is beoogd naar het gebied dat nu direct ten oosten van het bedrijf van Smink is gelegen (zie ook het ontwerpwijzigingsplan, Bijlage 5: 'Natuurtoets', figuur 1: 'Ligging en begrenzing onderzoeksgebied'), zou het goed zijn daarvan ook in het wijzigingsplan zelf een duidelijk overzichtstekening op te nemen. Reactie gemeente: Bij de plantoelichting wordt onderstaande overzichtstekening van het gehele gebied (oostelijke ontsluitingsweg en bedrijventerrein Smink) als bijlage 8 toegevoegd.
--	---



Figuur: Overzichtstekening oostelijke ontsluitingsweg en bedrijf Smink

Conclusie:
Bovenstaande overzichtstekening wordt als bijlage 8 bij de plantoelichting gevoegd.

	h. Uit het uitgevoerde bodemonderzoek, althans waar dat mogelijk was, komt naar voren, dat er op bepaalde plekken waar de bodemonsters zijn genomen weliswaar (lichte) verontreinigingen voorkomen, o.a. van zware metalen (kwik, lood en zink), PAK's en PCB's, maar dat daarbij niet zou gaan om ernstige vormen van bodemverontreiniging. Anderzijds was lang het lang niet altijd mogelijk een deugdelijk bodemonderzoek uit te voeren, zoals ter plaatse van het oostelijke gedeelte van het tracé aangezien aldaar een (afdekkende) puinlaag (repac) aanwezig is. In die zin zou dan ook voor de aanvang van de civiele werkzaamheden nog een aanvullend bodemonderzoek dienen plaats te vinden. Dat dan ook wordt geconcludeerd dat de bodemkwaliteit binnen het wijzigingsgebied geschikt is voor de aanleg van de oostelijke ontsluitingsweg moet dan ook voorbarig worden geacht. Ook blijft het voor de Stichting de vraag waarheen de grond die vrijkomt bij de aanleg van de weg dan wordt afgevoerd, zeker als deze (toch) verontreinigd is, hetgeen nog een aanzienlijke kostenpost met zich mee kan brengen. Reactie gemeente: Met het bedrijf Smink is afgesproken dat zij de grond voor het wegtracé op hun perceel bouwrijp aanleveren zodat de gemeente direct met de aanleg van de oostelijke ontsluitingsweg kan beginnen. Smink is verantwoordelijk voor de afvoer van de grond en de naleving van de bepalingen van de Wet bodembescherming. Aan Smink zal gevraagd worden hoe hij de grond, conform het Besluit bodemkwaliteit, heeft afgevoerd. De kosten zijn in een anterieure overeenkomst, tussen de gemeente en Smink, opgenomen. Vergoeding aan Smink voor de te maken kosten maken onderdeel uit van de koopsom met een bijdrage in de schadeloosstelling van de te sluiten aan- en verkoopovereenkomst. Smink is verantwoordelijk voor de afvoer van de grond en de naleving van de bepalingen van de Wet bodembescherming. De vrijgekomen grond van het wegtracé dat legt op het perceel van de gemeente wordt afgevoerd conform het Besluit bodemkwaliteit door de aannemer. <i>Conclusie:</i> <i>Het bovenstaande omtrent afvoer van de grond wordt opgenomen in paragraaf 5.2.2. van de plantoelichting.</i> <i>Het bovenstaande omtrent de kosten van de afvoer van de grond wordt opgenomen in paragraaf 7.1 van de plantoelichting.</i> i. Ook ten aanzien van de (verplichte) Watertoets wordt in het ontwerpwijzigingsplan geconcludeerd, dat water voor de aanleg van oostelijke ontsluitingsweg geen belemmering vormt. In de aanbevelingen zoals deze uit het bodemonderzoek naar voren komen (zie ook het ontwerpwijzigingsplan, Bijlage 2: 'Bodemonderzoek', pag. 19), komt evenwel naar voren dat 'afwatering van het regenwater (van de nieuwe weg) niet mogelijk is in verband met de aanwezigheid van de stort en kans dat dit de kwaliteit van het grondwater negatief beïnvloedt'. Uit het gegeven 'Inrichtingsplan' is het de Stichting evenwel onduidelijk of met deze aanbeveling ook rekening is gehouden. Reactie gemeente: Het bedrijf Smink vangt nu het regenwater (dat valt op de afgedekte stortplaats) zelf op. Enerzijds omdat die firma dat water nodig heeft voor het nat houden van puin en anderzijds omdat het een bedrijventerrein is met een relatief
--	---

hoge kans op verontreinigde stoffen op maaiveld. Het regenwater van het wegtracé wordt apart van het terrein van Smink opgevangen. Verder zal met de Provincie Utrecht worden afgestemd of het afspoelende regenwater van de oostelijke ontsluitingsweg (gelegen op de stortplaats) kan worden geïnfiltreerd in de bodem of dat het moet worden geleid naar infiltratievoorzieningen buiten de stortplaats. De infiltratie zal plaatsvinden via goten en kolken in de bermen van de oostelijke ontsluiting (gemeenteground) buiten de voormalige stortplaats. De stortplaats moest destijds in de negentiger jaren afgedekt worden omdat het bedrijf Tammer destijds afval verwerkte en dat moest op een vloeistofdichte voorziening geschieden. Een deel van de stortplaats (op de voormalige vliegbasis) is niet afgedekt omdat dat niet bij de bedrijfsvoering van het bedrijf Smink hoort. Regenwater infiltreert daar in de bodem.



Figuur: In het roze is de voormalige stortplaats aangegeven

Conclusie:

Het bovenstaande wordt in de plantoelichting opgenomen in paragrafen 5.3.

- j. Wat de Stichting zich ten aanzien van de uitgevoerde toetsingen afvraagt, is of wel altijd in voldoende mate rekening is gehouden met de verkeersintensiteiten zoals deze op de nieuwe ontsluitingsweg, evenals aansluitende wegen, zoals o.a. de Batenburgerweg, kan worden verwacht. Weliswaar wordt bij de geluidsberekeningen uitgegaan van de situatie voor én ook na 2023, dus zowel voor als nadat de oostelijke ontsluitingsweg als ook de overkluizing van de N237 is gerealiseerd, maar onduidelijk blijft toch wat de verkeersbelasting van de nieuwe oostelijke ontsluitingsweg zal zijn ten tijde van de bouw van de overkluizing, zeker als de oostelijke ontsluitingsweg dan hetzij als 'bypass', hetzij als**

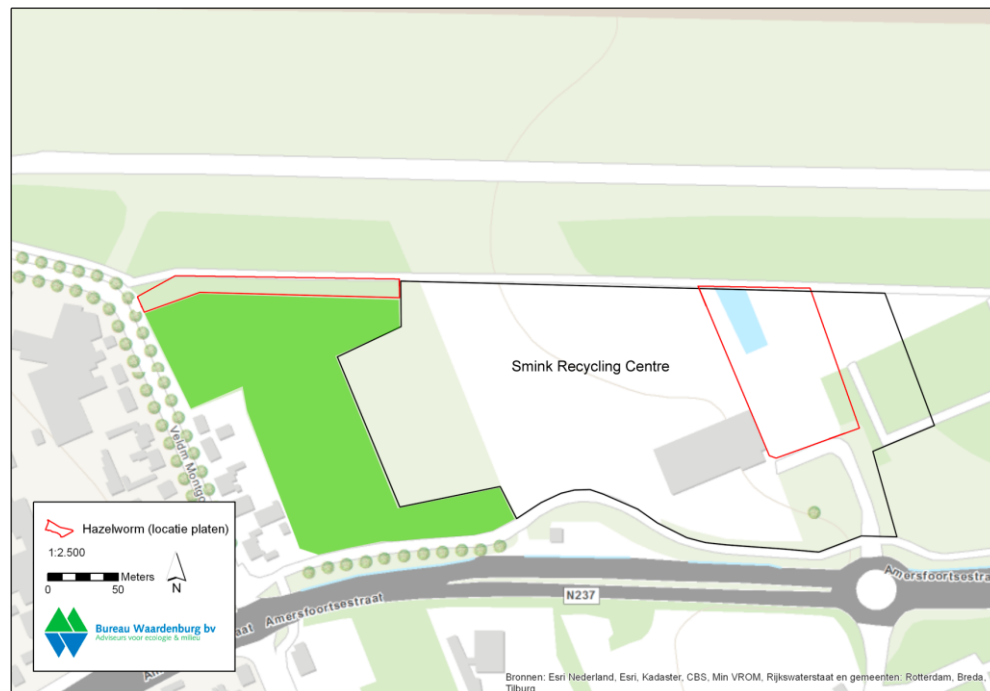
		'sluiproute' voor het verkeer dat eigenlijk op de N237 thuishoort zal worden gebruikt, ook al is dat mogelijk dan tijdelijk. Voor zover daarvan inderdaad sprake is, zal dat natuurlijk tot een aanzienlijke toename van zowel de geluidsbelasting, de belasting met fijn stof, etc, kunnen leiden, met als gevolg dat bepaalde normen/grenswaarden mogelijk wel degelijk kunnen worden overschreden. Daarnaast blijft het toch ook onduidelijk of bij de gegeven berekeningen ook rekening is gehouden met zowel de beoogde transformatie van de kern Soesterberg Noord van bedrijventerrein naar wonen, waardoor mogelijk ook meer, zij het minder zwaar verkeer kan worden gegenereerd, uiteraard mede afhankelijk van het soort bedrijven dat naar elders zal worden verplaatst, evenals ook met de bouw van de nieuwe woonwijk op de Vliegbasis. Reactie gemeente: Ten eerste de gevolgen van de situatie waarbij het verkeer geen gebruik kan maken van de N237 en via de oostelijke en westelijke ontsluiting zal rijden. Op grond van de Wet geluidhinder en wetgeving voor lucht (Hoofdstuk 5.2 Wet milieubeheer) wordt alleen de eindsituatie getoetst. De modeldoorrekening laat een etmaalintensiteit zien van 2.500 motorvoertuigen in 2020 (2.653 in 2023). Dit zijn zeer acceptabele waarden voor een weg met een ontsluitende functie. Dit zijn acceptabele waarden aangezien de oostelijke ontsluitingsweg in het buitengebied ligt. Formeel is de oostelijke ontsluitingsweg gecategoriseerd als een erftoegangsweg buiten de bebouwde kom, met een maximumsnelheid van 60km/u. Voor deze wegcategorie wordt een maximale etmaalintensiteit van 6.000 motorvoertuigen acceptabel geacht. Het levert geen problemen op met de verkeersafwikkeling op de weg zelf en de aansluitingen op de Tammer rotonde en Veldmaarschalk Montgomeryweg. Er is sprake van sluipverkeer als verkeer niet gebruik maakt van wegen die bestemd zijn voor de doorstroming maar een andere route kiest die korter of sneller is maar daar niet voor is uitgerust. De oostelijke ontsluitingsweg dient ter ontsluiting tussen Soesterberg Noord en de N237 Amersfoortsestraat en vormt daarmee een directe verbinding naar het hoofdwegennet. Er is dan ook geen sprake van sluipverkeer. Voor wat betreft de gegeven berekeningen met zowel de beoogde transformatie van de kern Soesterberg Noord van bedrijventerrein naar wonen evenals ook met de bouw van de nieuwe woonwijk op de Vliegbasis zie hiervoor de beantwoording bij punt f. De nieuwe weg zal naar verwachting in het jaar 2023 een etmaalintensiteit van 2.653 motorvoertuigen hebben. Dit aantal voertuigen leidt niet tot significante verhogingen van de concentraties stikstofdioxiden en fijn stof op het terrein van de voormalige vliegbasis. Dit wordt gemotiveerd door een verband te leggen met het Besluit niet in betekende mate bijdragen (Nibm). Dit besluit en de bijbehorende Regeling Nibm geven aan wanneer een bijdrage significant is (meer dan 3%-toename vervuilde stoffen). In de Regeling Nibm is onder andere aangegeven dat voor een verkeersweg voor een nieuwe woonwijk (minder dan 1.500 woningen bij één ontsluitingsweg) de verslechtering van luchtkwaliteit minder is dan 3% en dus niet significant. Over zo'n ontsluitingsweg zouden dan, als uitgegaan wordt van 7 autobewegingen per woning per dag, 10.500 motorvoertuigen per etmaal rijden. De verkeerstroom op het tracé is dus aanzienlijk minder dan het aantal van 10.500 motorvoertuigen. Een berekening voor de luchtkwaliteit is niet nodig en er is tegemoet gekomen aan artikel 5.16 van de Wet milieubeheer.
--	--	--

	Verder moet beseft worden dat in de huidige situatie het bedrijf van Smink ook milieueffecten o.a. stofhinder heeft op het terrein van de vliegbasis. Deze effecten zullen verminderen omdat de afstand door herinrichting van het bedrijfsterrein, tot de voormalige vliegbasis groter wordt. <i>Conclusie:</i> <i>Het bovenstaande, omtrent de luchtkwaliteit, wordt paragraaf 5.2.6 van de plantoelichting opgenomen.</i> k. Verder wordt dan weliswaar ten aanzien van geluid aangegeven dat t.g.v. de aanleg van de oostelijke randweg de geluidsbelasting op bepaalde woningen aan de Veldm. Montgomeryweg niet hoger zal zijn dan de voorkeursgrenswaarde van 48 dB, aangezien de aanleg van de oostelijke ontsluitingsweg een verlaging van de verkeersdruk op deze weg met zich mee zou brengen, maar bezien we dan het uitkomsten van het daartoe uitgevoerde geluidsonderzoek dan zal de gecumuleerde geluidsbelasting van een aantal woningen in de toekomst wel degelijk toenemen, ook boven de zogenaamde voorkeursgrenswaarde, zij het dan dat deze dan zou worden veroorzaakt door andere wegen (zie ook het 'ontwerp wijzigingsplan', Bijlage 3: 'Geluidsonderzoek (CH, 2013)', Tabel 3.1 op pag. 11-12). Ook al aangezien het voor de Stichting toch niet geheel duidelijk is of die toename nu het gevolg is van de toename van de verkeersbelasting op aangrenzende wegen of toch niet ook door de nieuwe oostelijke ontsluitingsweg, ook al aangezien door beoogde overkluizing er toch een afname in het algemeen van geluidsbelasting van (af) de N237 kan worden verwacht, blijft zij zich afvragen of in die zin het wijzigingsplan wel zondermeer aan gestelde wettelijke kaders voldoet. Reactie gemeente: Ten gevolge van de Oostelijke ontsluiting neemt de geluidbelasting op de achterzijde van de woningen Veldm. Montgomeryweg 36, 38 en 40 toe ten gevolge van de Oostelijke ontsluiting. Door de afstand blijft deze geluidbelasting beperkt tot 32 -38 dB. Deze waarden liggen ruimschoots onder de voorkeursgrenswaarde (48dB). De gecumuleerde geluidbelasting wordt verkregen door de geluidbelasting ten gevolge van de Oostelijke ontsluiting en de geluidbelastingen van de andere wegen in de omgeving energetisch bij elkaar op te tellen. De hoogte van de gecumuleerde geluidbelasting wordt bepaald door de hogere geluidbelastingen. In deze berekening is de belasting van de N237 maatgevend en aldus niet de geluidsbelasting van de Oostelijke ontsluiting. <i>Conclusie:</i> <i>De plantoelichting wordt NIET aangepast.</i> l. Uit het door het bureau Natuurbalans - Limes Divergens uitgevoerde veldonderzoek in het kader van de Ffw komt naar voren dat er binnen het onderzoeksgebied in ieder geval een aantal (strikt) beschermde soorten voorkomt. Voor zover relevant zal aan de betreffende soorten achtereenvolgens aandacht worden besteed. Daarnaast zal ook op die aspecten worden ingegaan waarmee in het betreffende Ffw-onderzoek onvoldoende rekening is gehouden, namelijk de (beschermde) soorten zoals deze met name op de droge schraalgraslanden van de Vliegbasis voorkomen en waarop mogelijk wel degelijk door de nieuwe oostelijke ontsluitingsweg een negatieve invloed kan uitgaan en wel in het bijzonder de veldleeuwerik.
--	--

		Reactie gemeente: Door het bureau Natuurbalans – Limes Divergens is getoetst of de ingreep gevolgen heeft voor natuurwaarden die zijn beschermd onder de Flora- en faunawet, de Boswet, de Natuurbeschermingswet en de Ecologische Hoofdstructuur. Veldleeuweriken worden in geen van deze wetten en regels expliciet genoemd, maar genieten wel bescherming als broedvogel (artikel 11 van de Flora- en faunawet): "Het is verboden nesten, holen of andere voortplantings- of vaste rust- of verblijfplaatsen van dieren, behorende tot een beschermde inheemse diersoort, te beschadigen, te vernielen, uit te halen, weg te nemen of te verstoren." De uitvoering van de ingreep is voorzien in het broedseizoen (aanvang werkzaamheden in april 2014). Negatieve effecten op de veldleeuwerik zijn echter uitgesloten, omdat: 1. de werkzaamheden buiten de vliegbasis plaatsvinden, in terrein dat ongeschikt is als broedbiotoop voor veldleeuweriken. Beschadiging of vernietiging van nestplaatsen is daardoor uitgesloten. 2. de veldleeuwerik kent een gemiddelde gevoeligheid voor verstoring als gevolg van recreatie (Krijgsveld <i>et al.</i>, 2008: Verstoring gevoeligheid van vogels. Rapport 08-173, Bureau Waardenburg). De verstoringafstand ligt rond de 150 m (= afstand tussen de verstoringbron en de nestplaats, waarop het dier op de verstoring reageert met opvliegen). Over de gevoeligheid van veldleeuweriken voor verkeersgeluid is geen informatie voorhanden. Wel stelt de factsheet 'Vogels en wegverkeer' van de Commissie Mer dat voor vogelsoorten van weidevogelgebieden, waaronder de veldleeuwerik, een effectafstand geldt van 500 tot 750 m bij drukke wegen (> 10.000 mvt/etmaal). Voor de Oostelijke ontsluitingsweg is een verkeersintensiteit van 2.653 mvt/etmaal voorzien in het jaar 2023; ruim onder het niveau van een drukke weg. Voor minder drukke wegen stelt de Commissie Mer dat deze weinig 'uitstralingseffecten' op vogels hebben. 3. tussen het plangebied en de vliegbasis bevindt zich een bosstrook met hoog opgaande vegetatie van bomen en struiken van circa 40 m breed. Daardoor is er nauwelijks zichtverstoring in de aanlegfase. In ieder geval niet meer dan er momenteel vanuit het recyclingbedrijf is dat op de planlocatie ligt. In de gebruiksfase is zichtverstoring door passerende auto's uitgesloten, omdat de auto's niet boven de bosstrook uitkomen. 4. in de aanleg- en gebruiksfase zal het geluidsniveau in het plangebied iets toenemen ten opzichte van het huidige geluidsniveau. Omdat het aantal verkeersbeweging gering is (< 10.000 mvt/etmaal) wordt weinig effect van geluid op broedvogels verwacht (zie punt 2). De bosstrook tussen het plangebied en de vliegbasis zorgt bovendien voor demping. Effecten van geluid op veldleeuweriken kunnen worden uitgesloten. 5. verstoring door licht in de aanlegfase is uitgesloten. De werkzaamheden worden overdag uitgevoerd, zodat 's nachts geen lichtverstoring optreedt. Verstoring door licht van straatlantaarns in de gebruiksfase is eveneens uitgesloten, omdat de straatlantaarns alleen de weg verlichten. Verstrooiing van licht in andere richtingen wordt door het gebruik van speciale armaturen voorkomen. 6. de bosstrook wordt in het kader van het inrichtingsplan voor de vliegbasis versterkt. Aanwezige gaten in de bosstrook worden gedicht, zodat een goed aaneengesloten brede bosstrook ontstaat. De dempende werking t.a.v. geluid en zichtverstoring zal daardoor toenemen. <i>Conclusie:</i> <i>Het bovenstaande wordt in de plantoelichting paragraaf 5.4.1 opgenomen.</i>
--	--	---

	m. Op basis van de binnen het onderzoeksgebied uitgevoerde veldonderzoek met zogenaamde vangplaten is duidelijk geworden dat met name in het oostelijke gedeelte van het gebied waar in de toekomst bepaalde ontwikkelingen zijn voorzien (zowel de aanleg van de oostelijke ontsluitingsweg evenals de compensatie aan verlies van de bedrijventerrein door Smink) maar liefst 9 hazelwormen zijn waargenomen. Duidelijk zal zijn dat door de voorgenomen ontwikkelingen in ieder geval het leefgebied van een gedeelte van de populatie van de hazelworm zoals deze daar thans voorkomt, verloren zal gaan. Aangezien de hazelworm overeenkomstig de FFW om een strikt beschermde soort (cat. 3) is, dient daarvoor, zoals ook in de uitgevoerde Natuurtoets aangegeven, op basis van een zogenaamd 'Mitigatie- en compensatieplan' een ontheffing bij de Dienst Regeling te worden aangegeven. Weliswaar worden dan in de uitgevoerde Natuurtoets daartoe een aantal aanbevelingen gedaan, zoals o.a. voorafgaand aan de werkzaamheden plaatsen van een reptielenscherm en ook de inrichting van een compensatiegebied in westelijk gedeelte van het onderzoeksgebied, evenals het nemen van ontsnipperende maatregelen, maar voor zover het daartoe vereiste 'Uitgebreide natuuronderzoek' nog niet heeft plaatsgevonden, dat o.a. inzicht moet geven in de verspreiding en met name ook de functionaliteit van het betrokken gebied voor de hazelworm, dus of de gegeven aantasting van de ter plaatse aanwezige populatie aan hazelwormen überhaupt aanvaardbaar moet worden geacht, blijft het toch onduidelijk of de vereiste ontheffing uiteindelijk ook wel zal (kunnen) worden verleend. Zoals ook uit diverse jurisprudentie naar voren is gekomen, dient daarover toch alvorens het Wijzigingsplan wordt vastgesteld een bepaalde zekerheid te bestaan (zie o.a. Uitspraken Raad van State in het kader van de door de Stichting Milieuzorg Zeist e.o. gevoerde procedure inzake o.a. het bestemmingsplan 'Hart voor groen (Soest, 2005)'). Reactie gemeente: Op basis van de natuurtoets en aanvullend veldwerk is een Mitigatie- en compensatieplan opgesteld. Hierin zijn mitigerende en compenserende maatregelen voor de hazelworm opgenomen. Het Mitigatie- en compensatieplan is, samen met de Natuurtoets, met de ontheffingsaanvraag Flora- en faunawet naar het Bevoegd Gezag gestuurd. Uit de toelichting bij een ontheffingsbesluit zal blijken dat de mitigerende en compenserende maatregelen als afdoende worden beschouwd. Door de aanleg van de Oostelijke ontsluitingsweg verdwijnt ongeveer 1,7 ha leefgebied van de hazelworm. Dit verlies wordt gecompenseerd door de inrichting van een nieuw leefgebied, aansluitend aan het bestaande leefgebied op het voormalige vliegveld Soesterberg, met een oppervlak van 2,1 ha. Daarmee wordt het verlies ruimschoots gecompenseerd. Omdat dit nieuwe leefgebied in verbinding staat met de kernpopulatie op vliegveld Soesterberg ontstaat geen eilandpopulatie en komt de compensatie overeen met het leefgebied dat door de aanleg van de weg verloren gaat. Dit laatste bevond zich namelijk ook aan de rand van de kernpopulatie op het vliegveld Soesterberg. Zodoende wordt geen afbreuk gedaan aan de gunstige staat van instandhouding van de hazelworm en zal de Ffw-ontheffing kunnen worden verleend. Naast verlies van leefgebied zorgt de nieuwe weg ook voor een barrière waardoor hazelwormen die nu en in de toekomst (na de herinrichting) ten zuiden van deze weg leven geïsoleerd raken van de populatie op het voormalige vliegveld Soesterberg. Dit isolement wordt voorkomen door kleine faunatunnels onder de nieuwe weg aan te leggen
--	---

en de rest van de weg met schermen af te sluiten. De zorgen ook voor geleiding van de dieren naar de tunnels. Voor de compensatie van het verlies aan leefgebied van de hazelworm is een inrichtingsplan opgesteld. Op de omgeving van het plangebied zijn effecten uitgesloten (zie ook de reacties op eerdere leden van de zienswijze hierboven). Het bosgebiedje ten westen van het terrein van Smink Recycling Centrum vormt een geschikt compensatiegebied (zie onderstaand figuur).



Figuur: Ligging van het compensatiegebied (groen gekleurd)

Het compensatiegebied heeft een oppervlak van circa 2,1 ha. Als ook het plateau tussen dit bosgebiedje en het opslagterrein van het recycling centrum wordt meegenomen is zelfs sprake van een oppervlak van 2,7 ha. Omdat aan de gunstige staat van instandhouding van de hazelworm (mede gelet op het Mitigatie- en compensatieplan) geen afbreuk wordt gedaan, zal de Ffw-ontheffing kunnen worden verleend.

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

Conclusie:

Het bovenstaande wordt in paragraaf 5.4.1 de plantoelichting opgenomen.

		n. Van de das is in het onderzoeksgebied zowel een (oude) burcht waargenomen, die thans door konijnen zou worden bewoond, als ook een (recent) gegraven pijp. Als mitigerende maatregel wordt daarbij in het uitgevoerde Natuuronderzoek voorgesteld om een dassenraster aan de noord- en oostzijde van het beoogde tracé en ook noordzijde Amersfoortseweg te plaatsen teneinde verkeersslachtoffers te voorkomen. Weliswaar kan dat een effectieve maatregel zijn, maar dan wordt, behalve aan het (mogelijke) verlies van een gedeelte van het foerageergebied van de das, toch voorbij gegaan aan de verstoring die door de nieuwe weg op de in het gebied kennelijk toch aanwezige das(senpopulatie) uitgaat. Ook in die zin is het voor de Stichting Milieuzorg Zeist e.o. dus de vraag of ook voor de das, eveneens een strikt beschermde soort (cat. 3), niet alsnog op basis van een nog uit te voeren 'Uitgebreid onderzoek' een ontheffing dient te worden aangevraagd en of deze ontheffing dan kan worden verkregen. Reactie gemeente: De recent gebruikte dassenburcht ligt op 115 m van de Amersfoortseweg/N237 verwijderd en op 125 m van de aan te leggen oostelijke ontsluitingsweg. De verstoring die van de Amersfoortseweg uitgaat werpt blijkbaar geen belemmeringen op voor de dassen om hier een (tijdelijke) burcht te bouwen en te bewonen. Daarom is verstoring ten gevolge van de Oostelijke ontsluitingsweg die verder van de (tijdelijke) burcht van de dassen is gesitueerd en die aanmerkelijk mindere verkeersintensiteiten heeft, worden uitgesloten. De Oostelijke ontsluitingsweg maakt geen deel uit van het essentieel leefgebied van de das. Het ontbreken van een effect van de huidige weg (Amersfoortseweg/N237) is hoogstwaarschijnlijk te wijten aan de geringe verkeersdruk in de nacht (de actieve periode van de dassen). De verkeersdruk zal na aanleg van de oostelijke ontsluitingsweg ook niet verder toenemen. De aanbeveling om aan de noord- en oostzijde van de ontsluitingsweg en aan de noordzijde van de Amersfoortsestraat een dassenraster te plaatsen om verkeersslachtoffers te voorkomen uit de 'Natuurtoets Oostelijke Ontsluitingsweg Soesterberg' van Natuurbalans wordt meegenomen. Daarnaast wordt voldaan aan 'protocol dassen'. Uit het verkeersonderzoek blijkt dat sprake is van een nachtintensiteit van circa 4,9% ten opzichte van de etmaalintensiteit. Dit betekent dat in de periode tussen 23.00-07.00 uur in absolute aantallen circa 130 (4,9% van 2.653 auto's) auto's over de oostelijke ontsluitingsweg gaan. Deze intensiteit is dermate laag dat er geen verstoring effect op de dassen zal uitgaan. <i>Conclusie:</i> <i>Het bovenstaande wordt in de plantoelichting paragraaf 5.4.1 opgenomen.</i> o. Wat betreft vogels wordt aangegeven dat de locatie op zich geschikt wordt geacht voor nesten van enkele roofvogelsoorten met zogenaamd 'permanent jaarrond beschermde nesten', zoals de sperwer, de havik en ook de buizerd (zie ook: 'Aangepaste lijst jaarrond permanent beschermde nesten (LNV, 2009)'). Zo zijn er o.a. binnen het onderzoeksgebied op diverse plaatsen plukresten van sperwer of havik gevonden en zelfs drie dode exemplaren van de buizerd liggend bij elkaar. Naast gegeven mitigerende maatregelen zou in ieder geval alvorens de werkzaamheden, dus o.a. de kap van de
--	--	---

		bomen, plaatsvinden toch nog moeten worden bekeken of er toch geen jaarrond permanent beschermde nesten voorkomen en daarvoor dan alsnog (op basis van mitigerende maatregelen) een ontheffing moeten worden aangevraagd. Reactie gemeente: Uit de Natuurtoets (p. 18) blijkt dat er géén indicaties van nesten van vogels met een jaarrond beschermde nestplaats in het onderzoeksgebied zijn aangetroffen en dat met zekerheid gesteld kan worden dat op het beoogde tracé geen jaarrond beschermde nesten aanwezig zijn. Het feit dat er volgens inspreker plukresten zijn aangetroffen en dode exemplaren van een buizerd, doet aan die conclusie niet af. Het feit dat vogels binnen het plangebied (tijdelijk) aanwezig zijn geweest, brengt niet mee dat daaruit de conclusie moet worden getrokken dat daarmee nestplaatsen aanwezig zouden zijn. De Flora- en faunawet staat dan ook niet aan de uitvoerbaarheid van het plan in de weg. Conclusie: Het bovenstaande wordt in de plantoelichting paragraaf 5.4.1 opgenomen. p. Bezien het uitgevoerde Natuuronderzoek dan is duidelijk dat men (al dan niet bewust) het gebied waar het veldonderzoek is uitgevoerd kennelijk heeft beperkt tot het gebied buiten de Vliegbasis (zie ook het 'Natuuronderzoek', Figuur 1: 'Ligging en begrenzing onderzoeksgebied'), zij het dat men o.a. wat betreft de vleermuizen, de das en ook broedvogels kennelijk wel ook de strook bos zoals deze direct aangrenzend aan het onderzoeksgebied op de Vliegbasis is gelegen heeft meegenomen. Nu kan het evenwel niet worden uitgesloten dat van de nieuw aan te leggen weg, ook al ligt deze dan zelf direct buiten het terrein van de Vliegbasis, er wel degelijk bepaalde verstoringseffecten door geluid en mogelijk ook licht op de op de Vliegbasis voorkomende kwetsbare natuur en dus ook (beschermde) soorten zal uitgaan. Daarnaast zal een toename van het verkeer langs de vliegbasis naar verwachting ook leiden tot een hogere stikstofdepositie, hetgeen een schadelijke invloed kan hebben op de uitzonderlijk rijke schraallandvegetaties van de vliegbasis en daarmee op insecten (veranderde voedselsituatie, ook in kwaliteit door verandering in C/N gehalten) en hun predatoren (waaronder de veldleeuwerik). Zoals ook uit de inmiddels in 2009 en 2010 op de Vliegbasis uitgevoerde natuurinventarisaties naar voren komt, zoals deze o.a. in het kader van het bestemmingsplan 'Vliegbasis Soesterberg (Soest, 2011)' t.b.v. vereisten FFW en ook EHS-Saldobenadering zijn uitgevoerd, komen er immers aldaar een relatief groot aantal (strikt) beschermde soorten, evenals (zeer) kwetsbare rode lijstsoorten voor (zie voor betreffende rapporten: 'Waar de leeuwerik zingt(Ecologisch adviesbureau Van den Bijtel, 2011)'). Daarbij gaat het dan o.a. om de veldleeuwerik (en andere grondbroeders), maar ook om de hazelworm, (beschermde) vlinders, etc. Nu is bekend dat met name de veldleeuwerik toch zeer gevoelig is voor verstoring. Zo maken de monitoringsonderzoeken zoals deze in 2012 en ook 2013 hebben plaatsgevonden duidelijk, dat er inmiddels o.a. van het nieuwe fietspad dat thans vanuit Soesterberg dwars over de Vliegbasis is aangelegd, evenals van de bouwactiviteiten van het nieuwe Museumkwartier wel degelijk een negatieve invloed op de op de Vliegbasis aanwezige (kern)populatie aan veldleeuweriken uitgaat. Nu
--	--	---

		is zoals ook aan de gemeente bekend voor de ruimtelijke activiteiten op de Vliegbasis indertijd een aanvraag voor een ontheffing in het kader van de FRA/ ingediend en daarop door het Min. E, L&I het besluit genomen dat voor de betreffende werkzaamheden dan weliswaar geen ontheffing noodzakelijk is, mits daarbij dan wel rekening worden gehouden met een aantal voorwaarden, zoals o.a. bepaalde maatregelen om de op Vliegbasis aanwezige populatie aan veldleeuweriken op een bepaalde populatieniveau te kunnen handhaven (zie voor nadere details ook: 'Beslissing op uw aanvraag ruimtelijke ingrepen' van Min. E, L&I, d.d. 26 januari 2012). Bij dat besluit van het Min. E, L&I is o.i. toen evenwel geen enkele rekening gehouden met de nu alsnog te realiseren oostelijke ontsluitingsweg, waarvan toch niet kan worden uitgesloten dat daarvan wel degelijk bepaalde negatieve effecten op de ter plaatse aanwezige populatie aan veldleeuweriken uitgaat (zie voor storingsgevoeligheid van vogels, waaronder ook de veldleeuwerik, o.a. ook de publicatie: 'Verstoringsgevoeligheid van vogels (Bureau Waardenburg, 2008)'). Daar komt dan nog bij dat nu net aan het aan de oostelijke ontsluiting grenzende gebied van de Vliegbasis in het 'Bestemmingsplan Vliegbasis' (op verzoek van o.a. de Stichting Milieuzorg Zeist e.o.) de functieaanduiding 'Specifieke vorm van natuur -rust' is gegeven, juist om de natuur daar optimale kansen tot ontwikkeling te kunnen geven. Als dus inderdaad van een negatieve beïnvloeding van de aanwezige veldleeuwerikpopulatie sprake is, niet alleen door een verstoring door geluid en licht vanaf de weg, maar mogelijk ook (indirect) door een verhoging van de stikstofbelasting van de aanwezige schraalgraslanden, dan moet de oostelijke ontsluitingsweg o.i. dus wel degelijk strijdig worden geacht met daartoe eerder genomen besluit van het Min. E. L&I, evenals met de aannames die daartoe in het kader van de EHS-Saldobenadering (en dus ook de daarop gebaseerde goedkeuringsbesluiten van de beide bestemmingsplannen voor de Vliegbasis) zijn gedaan. Dus ook in die zin is het o.i. dus (maar) de vraag of een ontheffing voor de mogelijke aantasting door de beoogde oostelijke ontsluitingsweg van de op de Vliegbasis voorkomende populatie aan veldleeuweriken, die toch tot een van de belangrijkste binnen de provincie Utrecht kan worden gerekend, überhaupt nog wel mogelijk is. Reactie gemeente: Met betrekking tot verstoring wordt verwezen naar de reacties van de gemeente op de onderdelen l en m. Met betrekking tot de stikstofdepositie het volgende: 1. Er wordt op de Oostelijke ontsluitingsweg geen toename in verkeersintensiteit ten opzichte van de Amersfoortseweg/N237 verwacht. Er is slechts sprake van een verplaatsing van de bron; het verkeer komt circa 200 m dichter bij de voormalige vliegbasis voorbij. De afstand die de stikstof vanaf de bron aflegt is afhankelijk van de heersende windrichting en objecten die het op zijn vlucht tegenkomt. De heersende windrichting (vanuit het zuidwesten) is op de huidige bronlocatie (Amersfoortseweg/N237) gelijk aan de nieuwe bronlocatie (Oostelijke ontsluitingsweg). De directe omgeving van beide wegen is wel anders. Langs de Amersfoortseweg/N237 staat weinig opgaande vegetatie die de stikstof kan invangen. De stikstof kan hierdoor grote hoogte bereiken en ver van de weg neerkomen. Ten noorden van de Oostelijke ontsluitingsweg, direct tegen de weg, bevindt zich een brede bosstrook. De bosstrook remt de windkracht en vangt ook het stikstof in, voordat het grote hoogte kan bereiken en over de bosstrook op het terrein van de voormalige vliegbasis terecht kan komen.
--	--	---

		2. Het broedbiotoop van de veldleeuwerik op de voormalige vliegbasis omvat graslanden en heideterreinen. Om deze terreinen in stand te houden moet het worden beheerd, zodat geen bos ontstaat. Door dit beheer (begrazing, maaien, verwijderen maaisel en jonge boompjes) wordt stikstof uit het terrein verwijderd. De hoeveelheid stikstof die op deze wijze wordt verwijderd is gewoonlijk vele malen groter dan er door verkeer aan wordt toegevoegd. <i>Conclusie:</i> <i>Het bovenstaande wordt in de plantoelichting paragraaf 5.4.1 opgenomen.</i> q. Zoals ook uit de in de 'Natuurtoets' gegeven EHS-kaart kan worden afgeleid, valt in ieder geval een gedeelte van het gebied waar men de nieuwe ontsluitingsweg wil realiseren binnen de EHS (zie ook de 'Natuurtoets (Natuurbalans-Limes Divergens, 2013)', Fig. 2: 'Begrenzing EHS'). In die zin dient dus overeenkomstig het daartoe bepaalde in de PRS/PRV 2013-2028 een EHS-toets aan het voor de EHS van kracht zijnde 'Nee, tenzij-beginsel' plaats te vinden. In de Natuurtoets wordt aangegeven, dat 'vanwege de huidige staat van het bos, de ligging aan de grens van EHS en de minimale aantasting die het gebied ondergaat, kan worden gesteld dat de wezenlijk waarden van de EHS (door de aanleg van oostelijke ontsluitingsweg) niet significant zullen worden aangetast. Wat evenwel opvalt is dat men bij de betreffende toets op geen enkele wijze op de criteria zoals die in de PRV/PRS 2013-2028 ten aanzien van de bepaling of daadwerkelijk van een significante aantasting van de EHS sprake is nader is ingegaan, te weten (zie ook de PRS/PRV 2013-2028, art. 4. 11 en met name ook de bijbehorende toelichting): - de aanwezigheid van zones met een bijzondere kwaliteit; - gebieden die bepalend zijn voor de aaneengeslotenheid en robuustheid van de EHS; - de aanwezigheid van bijzondere soorten; - de aanwezigheid van essentiële verbindingen. Zoals evenwel ook onder hetgeen hierboven onder de effecten van de aanleg van de oostelijke ontsluitingsweg op beschermde soorten in het kader van de FFW is aangegeven (zie ook onder het kopje: 'FFW') komen er ter plaatse van het tracé en ook in de nabijheid daarvan wel degelijk een relatief groot aantal beschermde soorten voor, waaronder de hazelworm, das en veldleeuwerik, waarop van de aanleg van de nieuwe oostelijke ontsluitingsweg (naar verwachting) een negatieve invloed zal uitgaan. Daarnaast zal van de nieuwe ontsluitingsweg wel degelijk ook een versnipperende werking uitgaan, o.a. voor de in binnen en in omgeving plangebied voorkomende populatie aan hazelwormen en mogelijk ook de das. In die zin is dus wel degelijk sprake van een significante aantasting, zodat met alleen het vereiste grote openbare belang van oostelijke ontsluitingsweg dient te ' worden aangetoond, maar ook of er daarvoor geen alternatieven zijn. Bij die mogelijke alternatieven zal hieronder in hoofdstuk 2.4.5: 'Alternatieven' nog apart worden stilgestaan. <i>Reactie gemeente:</i> Een alternatievenafweging is uitgevoerd en wordt aan ontheffingsaanvragen, indien nodig, toegevoegd. Opgemerkt wordt dat de EHS-toets uit de Provinciale Ruimtelijke Verordening (PRV) op dit wijzigingsplan niet van
--	--	--

	toepassing is. De PRV bevat immers alleen bindende regels voor een "ruimtelijk plan". Uit artikel 1.1. lid 3 van de PRV volgt dat hieronder geen wijzigingsplannen worden begrepen. Desalniettemin achten wij het wenselijk om het EHS-regime uit de PRS in onze afweging te betrekken. In hoofdstuk 5 (EHS) van de Natuurtoets wordt alleen ingegaan op verlies aan oppervlak van het beheertype N16.01 Droog bos met productie. De ecologische waarde van dit bos wordt in de Natuurtoets niet hoog ingeschat, wat inderdaad kenmerkend is voor productiebos. Kenmerkend is ook dat houtoogst, m.a.w. het verwijderen van delen van het bos, is toegestaan. Er treedt geen verlies van andere beheertypen of zones van bijzondere kwaliteit op. In hoofdstuk 5 (EHS) wordt inderdaad niet ingegaan op de aanwezigheid van bijzondere soorten of essentiële verbindingen. Elders in de Natuurtoets (hoofdstuk 4 Flora- en faunawet) gebeurt dit wel. Voor de volledigheid hadden de conclusies van hoofdstuk 4 in het hoofdstuk over de EHS (hoofdstuk 5) moeten worden herhaald. Dit betekent tevens dat wel degelijk adviezen worden gegeven om effecten op bijzondere soorten en essentiële verbindingen te voorkomen. In het Mitigatie- en compensatieplan dat voor de ontheffingsaanvraag inzake de Flora- en faunawet is opgesteld zijn deze adviezen verder uitgewerkt. Door uitvoering van de adviezen worden negatieve effecten van de aanleg van de weg voorkomen en is de geringe aantasting van de EHS door de weg toegestaan (zie Provinciale Ruimtelijke Verordening Provincie Utrecht 2013 en het Besluit algemene regels ruimtelijke ordening). Ten aanzien van de robuustheid en aaneengeslotenheid van de EHS treden er geen verliezen op. De Oostelijke ontsluitingsweg gaat grotendeels over het terrein van recyclingbedrijf Smink dat geen natuurwaarde heeft. Tevens volgt de nieuwe weg een bestaand hek dat de EHS in stukken snijdt. Onder de weg worden faunavoorzieningen aangebracht, zodat dieren de weg ongedeerd kunnen passeren. Effecten buiten het plangebied zijn uitgesloten. <i>Conclusie:</i> <i>Het bovenstaande wordt in de plantoelichting paragraaf 5.4.2 opgenomen.</i> r. Zoals ook in de uitgevoerde 'Natuurtoets' naar voren komt gaat er door de aanleg van de oostelijke ontsluitingsweg een bepaalde oppervlakte aan bos verloren, hoe beperkt ook, die evenwel wel dient te worden gecompenseerd indien althans de aangegeven strook bos buiten de bebouwde kom van de Boswet is gelegen. Anders dient compensatie overeenkomstig de gemeentelijk APV plaats te vinden. Zo mogelijk zou daarbij dan ook rekening moeten worden gehouden met de 'sorties' zoals deze in nabijheid plangebied voorkomen (zie ook documentatie: 'Wegh der Weegen'). Reactie gemeente: Het te kappen oppervlakte bos buiten de komgrens (A, B en grotendeels E op onderstaand figuur) wordt volgens de Boswet voor 100 % gecompenseerd. Het oppervlakte bos ten noordwesten van Smink (E op onderstaande figuur) wordt gecompenseerd op het landgoed Ewijckshoeve. De locatie en het compensatiegebied ligt in de gemeente Zeist en heeft een oppervlak van 22 aren. De houtopstanden A, B en een klein deel E worden gecompenseerd door de aanleg van een nieuwe houtwal ten
--	--

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

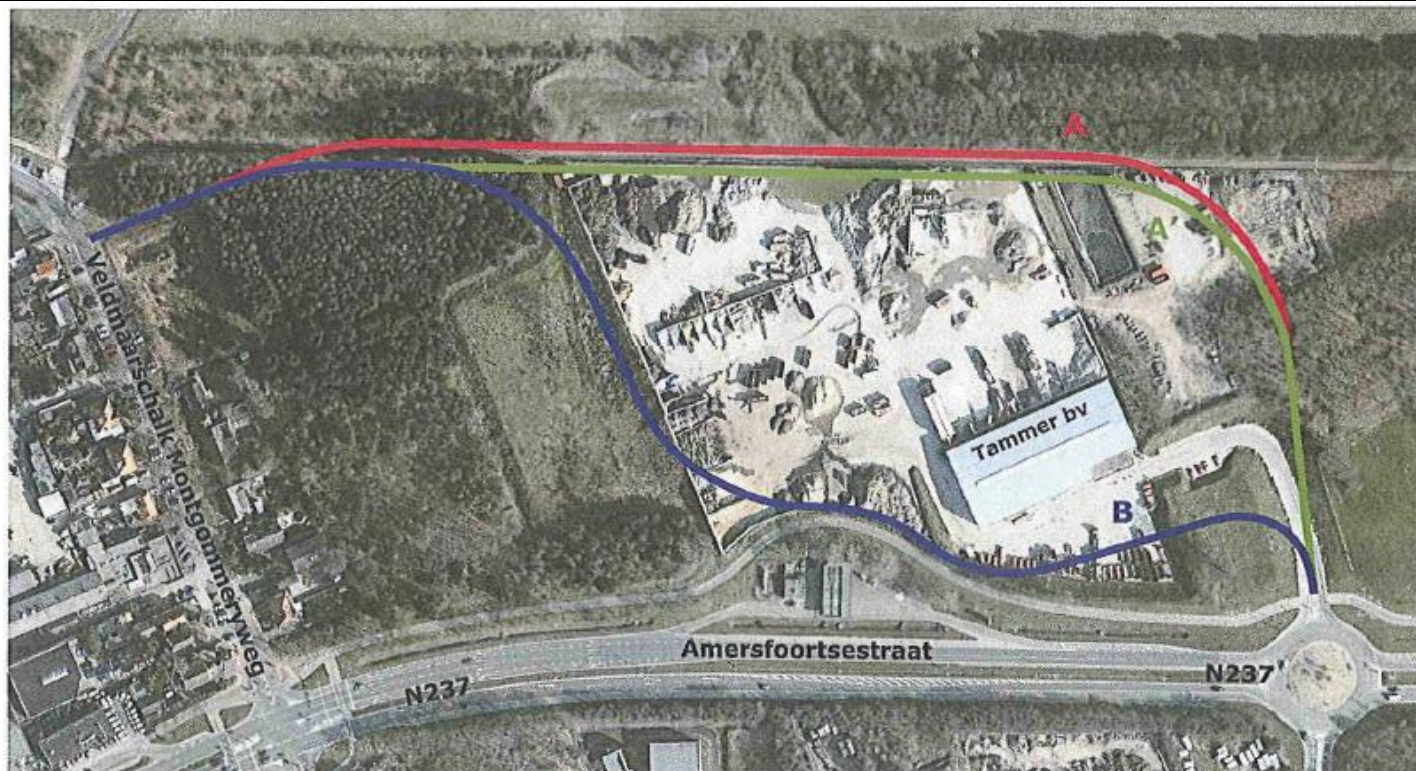
Voor de nieuw aan te leggen houtwal (blauw-wit gearceerd op onderstaand figuur) wordt een inrichtingsplan door de gemeente opgesteld, waarbij een deel van de oude cultuurhistorische sortie ter plaatse wordt hersteld.



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

Conclusie:

	<i>Het bovenstaande (incl. luchtfoto) wordt overgenomen in paragraaf 5.4.2 in de plantoelichting.</i> s. Zoals ook uit het voorgaande kan worden afgeleid, blijft het voor de Stichting Milieuzorg Zeist e.o. op basis voorliggende stukken toch onduidelijk of alle mogelijke alternatieven voor de beoogde oostelijke ontsluitingsweg wel zorgvuldig in beeld zijn gebracht. Zo is bijvoorbeeld de aanleg van de oostelijke ontsluitingsweg niet direct noodzakelijk om de geplande bouw van de overkluizing van de N237 mogelijk te maken, aangezien deze gezien de huidige wegbreedte ter plaatse van de beoogde overkluizing, die aldaar (maar liefst) vier banen breed is, eenvoudig kan worden gerealiseerd door eerst de ene weghelft te overkluizen en vervolgens de andere weghelft, waarbij het verkeer van de N237 dan tijdelijk over twee banen wordt geleid. Daarnaast is ook bij het afzien van de aanleg van een oostelijke ontsluitingsweg de ontsluiting van de kern Soesterberg Noord in voldoende mate gewaarborgd. Zo is daar natuurlijk nu al de ontsluiting van Soesterberg Noord ter hoogte van de Sterrenbergweg en als de overkluizing van de N237 is gerealiseerd zou deze dan ook via de Oude Tempelweg, Rademakerstraat en dan de Veldmaarschalk Montgomeryweg kunnen plaatsvinden óf bijvoorbeeld via een parallelweg aan de overkluizing. Dus zou gewoon van de nieuwe oostelijke ontsluitingsweg kunnen worden afgezien, waardoor de thans in het gebied aanwezige natuurwaarden eenvoudigweg kunnen worden behouden. Reactie gemeente: <u>Onderbouwing noodzaak oostelijke ontsluitingsweg</u> 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 dorpshart – 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 dorpshart 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. <u>Tracévarianten oostelijke ontsluitingsweg</u> 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: Luchtfoto met drie onderzochte varianten van de oostelijke ontsluitingsweg

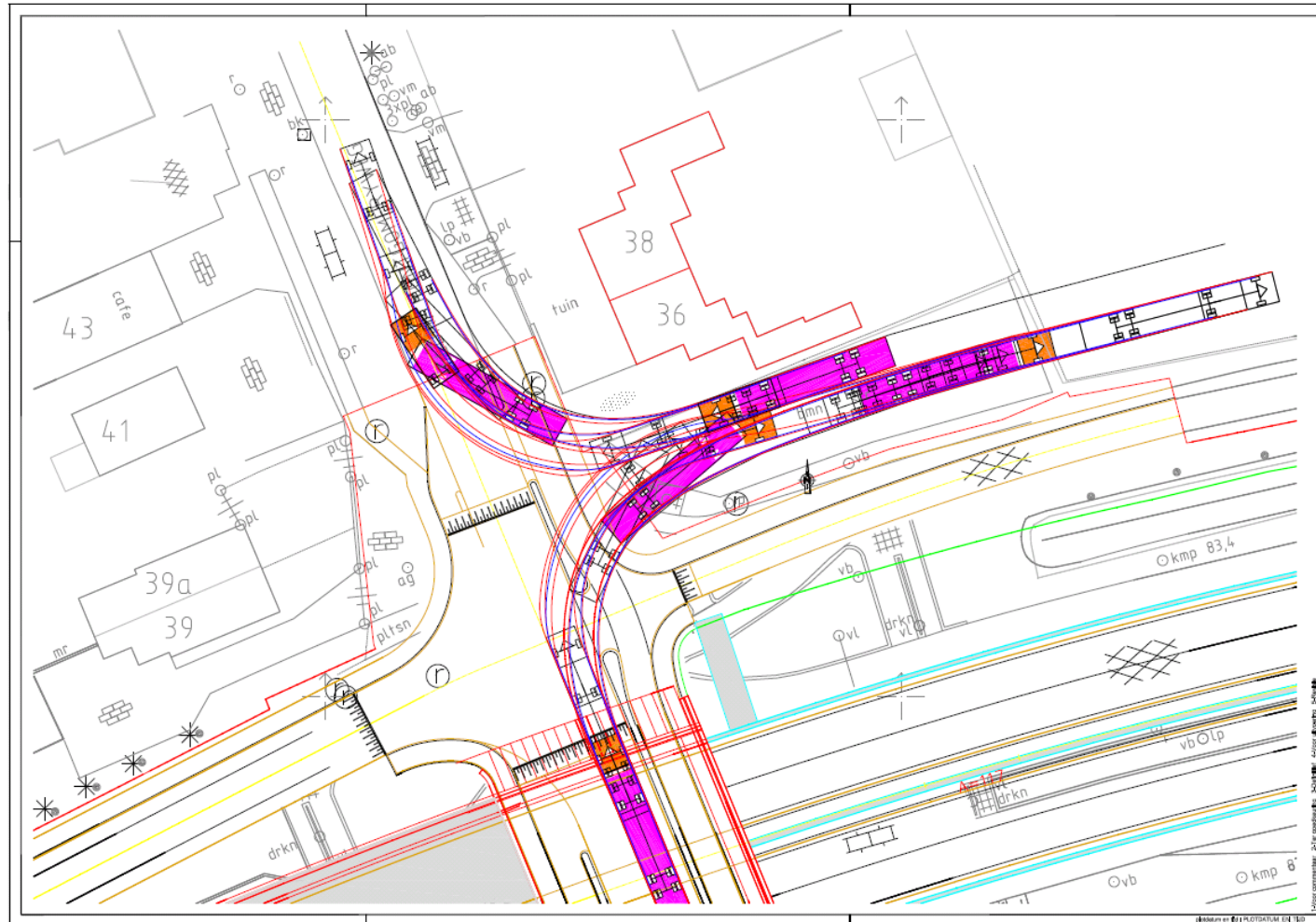
In het onderzoek staat aangegeven dat de projectgroep "Hart van de Heuvelrug" grote bezwaren heeft tegen het tracé over de voormalige vliegbasis (**rode** tracé op bovenstaande afbeelding), omdat het aanbrengen van nieuwe verharding problemen oplevert met de EHS saldobenadering. De gemeente heeft aangegeven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

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

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

	het rode tracé. Het blauwe tracé scoort slecht ten opzichte van de andere tracés. De moeilijk inpasbare ontsluiting van Tammer bv en daarnaast de aanslag op het zuidelijk van het terrein van Tammer bv maken dat het voor het betreffende bedrijf naar verwachting problemen zal opleveren voor een goede bedrijfsvoering. Dit feit in combinatie met de indirecte route tussen de Veldmaarschalk Montgomeryweg en Amersfoortsestaat van deze tracévariant en de kap van bomen zijn de motivering van het toekennen van de slechte score. Het blauwe tracé is hiermee niet realistisch en geadviseerd wordt dan ook deze variant niet nader uit te werken. Op basis van deze memo is het tracé van de oostelijke ontsluiting verder uitgewerkt. In aanvulling hierop is in 2013 een vierde variant (naast de rode, groen en blauwe variant) nader bekeken naar aanleiding van vragen uit de gemeenteraad: te weten een tracé parallel liggend aan de N237. Deze bleek echter op grond van inpasbaarheid niet haalbaar. Uitgangspunt voor het ontwerp van de beoogde verdiepte ligging is dat de omliggende bestaande fietsinfrastructuur niet wordt gewijzigd. Aan de noordzijde van de N237 ligt een fietspad die onderdeel uitmaakt van het provinciale hoofdfietsrouten netwerk. 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 <i>a. Provinciale hoofdfietsroute</i> 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. <i>b. Aansluiting ter hoogte van de rotonde Tammer</i> 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 <i>a. Aansluiting ter hoogte van de aansluiting Veldmaarschalk Montgomeryweg</i> 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. <i>b. Aansluiting ter hoogte van de rotonde Tammer</i> Het tracé moet op een veilige wijze kunnen worden bereden. De beschikbare ruimte tussen het tankstation en het terrein van Smink is beperkt. Om vanaf de rotonde Tammer aan te kunnen sluiten op een tracé op/langs het fietspad moeten zeer krappe bochtstralen worden gehanteerd die voor vrachtverkeer zeer moeilijk of zelfs niet te rijden zijn. Bovendien ontstaat er bij een ruimere inpassing van het tracé – waarbij grond aangekocht moet worden van Smink – een inpassingsprobleem voor de opstelruimte voor vrachtwagens en de benodigde parkeerruimte op het terrein van Smink. Om de hierboven genoemde subvariant B inzichtelijk te maken, is op de volgende pagina een tekening opgenomen. De tekening laat een ontsluitingsweg zien ten noorden van het fietspad. Aan weerszijden van de weg moet voldoende ruimte aanwezig zijn. Voor een kantberm geldt een voorkeursbreedte van 2,50 meter, minimaal in ieder geval 1,50 meter. Tussen de hoofdrijbaan en het fietspad dient ter plaatse minimaal 2,0 meter te worden aangehouden (buiten de bebouwde kom is dat 6,0 m.). In de tekening wordt in ruime mate voldaan aan de ruimte tussen fietspad en rijbaan. Uit de tekening blijkt dat er geen ruimte is voor een kantberm aan de noordzijde. Het is mogelijk een deel van de ontsluitingsweg in zuidelijke richting op te schuiven (de tussenberm biedt enige ruimte), maar ter hoogte van de aansluiting op de Veldm. Montgomeryweg is extra ruimte tussen weg en fietspad noodzakelijk, om de ontsluitingsweg goed aan te laten sluiten, rekening houdend met de bochtstralen. Hier ontstaat dus een knelpunt in de beschikbare ruimte. Bovendien zijn de gekozen bochtstralen minimaal; als moet worden voorkomen dat een vrachtwagen bij rechtsafslaan over de linker weghelft draait, dan is een nog ruimere bochtstraal noodzakelijk. In de tekening is ook inzichtelijk gemaakt dat met het hanteren van een minimale bochtstraal de kavelgrens van de naastgelegen woning wordt overschreden. Deze overschrijding wordt nog veel forser als de ruimere bochtstralen worden gebruikt. Tot slot blijkt dat een ideale kruispuntoplossing niet haalbaar is. De westelijke aansluiting (huidige parallelweg N237) en de oostelijke ontsluitingsweg sluiten niet recht op elkaar aan; er ontstaat een bajonetaansluiting. In combinatie met het naastgelegen fietspad ontstaat hierdoor een verkeerskundig gezien ongelukkige oplossing die ten koste gaat van een verkeersveilige afwikkeling. Dit laatste kan worden verbeterd door de weg zelf op het fietspadtracé te leggen en het fietspad ten noorden van de rijbaan aan te leggen. Dit levert echter weer inpassingsproblemen op bij de aansluiting op het brugdek in combinatie met de minimale bochtstralen. Daarnaast ontstaat er een knelpunt met de vluchtroute (trap) direct ten oosten van het brugdek.
--	--	--



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

Versmallen N237 naar 2x1-strooks is niet mogelijk

Het versmallen van de N237 naar 2x1-strooks, zodat extra ruimte wordt gewonnen voor een oostelijke ontsluitingsweg langs het fietspad, is niet mogelijk. In het kader van de bestuursovereenkomst

	Bereikbaarheidsoffensief Randstad (BOR) is een verkeersstudie voor de N237 uitgevoerd. Uit deze studie blijkt dat er op de N237 heel wat te winnen is voor het verbeteren van de bereikbaarheid van de regio, door een deel van de N237 in te zetten als overloop van de A28. Het gaat om het gedeelte tussen De Bilt (kruising N412) en Soesterberg (kruising N413). Door Gedeputeerde Staten van de provincie Utrecht is toen besloten om de huidige rijstrookindeling van 2x2 rijstroken te handhaven. Modernisering van de grote kruispunten op dit wegvak zorgt namelijk voor minder oponthoud voor auto, bus en fiets én neemt de kans op ongevallen aanzienlijk af. Omdat beide uiteinden van de weg in woongebieden liggen zal daar de overloopfunctie niet gelden. Op deze wegvakken mag de leefbaarheid en verkeersveiligheid niet ten koste gaan van de bereikbaarheid. <u>Varianten omleiden verkeer tijdens aanleg Verdiepte Ligging N237</u> 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 indienen 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'. <i>Conclusie:</i> <i>In de plantoelichting zal het bovenstaande (incl. figuren) in paragraaf 5.8 worden toegevoegd.</i>
--	--

3. Overzicht wijzigingen ontwerp wijzigingsplan

Bijgaand treft u aan een opsomming van de wijzigingen zoals weergegeven in de zienswijzennota. De eerste kolom verwijst naar de ingebrachte zienswijze, de tweede kolom geeft aan in welk onderdeel van het plan de wijziging wordt aangebracht en de derde kolom geeft de wijziging weer.

Zienswijze		
Onder-deel	Wijziging in:	Wijziging / toevoeging
a.	Plantoelichting hoofdstuk 1.3	Toegevoegd wordt de ruimtelijke aanvaardbaarheid van het wijzigingsplan
d.	Plantoelichting hoofdstuk 2	Toegevoegd wordt 'Uitwerking Masterplan Soesterberg'
e.	Plantoelichting hoofdstuk 4.4	Wijzigen dat er geen Bomen Effect Analyse is uitgevoerd. Er is wel een bomeninventarisatie uitgevoerd.
g.	Plantoelichting	Een overzichtstekening met daarop de oostelijke ontsluitingsweg en het bedrijf Smink wordt als bijlage 8 toegevoegd.
h.	Plantoelichting hoofdstuk 5.2.2	Toegevoegd wordt wat met de afgevoerde bodem zal gebeuren
h.	Plantoelichting Hoofdstuk 7.1	Toegevoegd wordt dat de gemeente Soest en het bedrijf Smink een anterieure overeenkomst hebben met betrekking dat de kosten voor de bodem.
i.	Plantoelichting Hoofdstuk 5.3	Toegevoegd wordt wat met het regenwater gebeurt.
j.	Plantoelichting 5.2.6	Toegevoegd wordt dat door de stijging van het aantal voertuigen niet leidt tot significante verhogingen van de concentraties stikstofdioxiden en fijn stof op het terrein van de voormalige vliegbasis
l.	Plantoelichting Hoofdstuk 5.4.1	Toegevoegd wordt de reactie over de veldleeuwerik.
m.	Plantoelichting Hoofdstuk 5.4.1	Toegevoegd wordt de reactie over de hazelworm.
n.	Plantoelichting Hoofdstuk 5.4.1	Toegevoegd wordt de reactie over de das.
o.	Plantoelichting Hoofdstuk 5.4.1	Toegevoegd wordt de reactie over broedvogels.
p.	Plantoelichting Hoofdstuk 5.4.1	Toegevoegd wordt de reactie over broedvogels.
q.	Plantoelichting Hoofdstuk 5.4.2	Toegevoegd wordt de reactie over de EHS.
s.	Plantoelichting Hoofdstuk 4.3	Toegevoegd wordt de resultaten van de verkeerskundige onderzoeken en afwegingen.

Bijlage 1

Ontvangen zienswijze

Ontvangen zienswijze naar aanleiding van de terinzagelegging van het ontwerpwijzigingsplan 'Oostelijke ontsluiting Soesterberg'.