

MEMO

Onderwerp: Toelichting op raadvragen m.b.t. MER, verkeersintensiteit Beukenlaan en het verlagen van de gebouwen.

Van: Het college van B&W

Aan: Gemeenteraad Soest

Datum: 07 februari 2023

Inleiding

Op 2 februari 2023 heeft de opiniërende gemeenteraadsvergadering plaatsgevonden over het globaal ontwerp bestemmingsplan Dalweg e.o. Tijdens deze vergadering zijn een drietal vragen gesteld waarop schriftelijke beantwoording is toegezegd. In deze memo geven we graag antwoord en toelichting op deze vragen, namelijk:

- 1) Waarom wordt er geen m.e.r.-onderzoek (milieueffectrapportage) verplicht?
- 2) Nadere toelichting met betrekking tot aantallen voertuigen Beukenlaan
- 3) Nadere toelichting op het verlagen van de gebouwen tot maximaal 6 lagen

Tevens geven we in deze memo een overzicht van de participatie en een visualisering vanaf de Engh qua uitzicht.

1. M.E.R.-onderzoek

Ten behoeve van het bestemmingsplan 'Dalweg e.o.' zijn de nodige milieuonderzoeken uitgevoerd. Uit al die onderzoeken blijkt dat er geen grote (ingrijpende) negatieve effecten voor het milieu zijn. Het opstellen van een 'vrijwillige' m.e.r. heeft alleen zin als er grote negatieve effecten zijn op het milieu. Je kunt wettelijk geen m.e.r. opleggen als er geen significante negatieve effecten zijn op het milieu.

Op basis van alle verrichte onderzoeken blijkt dat de ontwikkeling van de Dalweg geen significante negatieve effecten heeft op het milieu. Daarmee valt het project niet onder artikel 7.18 van de Wet milieubeheer en zijn er geen maatregelen met elkaar te vergelijken om de negatieve gevolgen te compenseren.

In de Wet milieubeheer (de artikelen 7.2 en 7.18) is opgenomen dat een milieueffectrapportage opgesteld wordt als:

- *De ontwikkeling is aangemerkt als mer(beoordelings-) plichtig project in het Besluit milieueffectrapportage (Besluit mer);*
- *Er maatregelen getroffen moeten worden om negatieve gevolgen op het milieu te compenseren.*

Degene die een activiteit, aangewezen krachtens [artikel 7.2, eerste lid, onder b](#), wil ondernemen, maakt een milieueffectrapport, indien:

- a. het bevoegd gezag heeft beslist dat bij de voorbereiding van het betrokken besluit een milieueffectrapport moet worden gemaakt;
- b. hij een verklaring gegeven heeft als bedoeld in [artikel 7.16, vijfde lid](#).

Artikel 7.18 Wet milieubeheer

De ontwikkeling van maximaal 250 woningen wordt in de wet niet aangemerkt als m.e.r. (beoordelings-) plichtig. Pas als er meer dan 2.000 woningen in een gebied ontwikkeld worden dient er een uitgebreide m.e.r.-*beoordeling* plaats te vinden. Als uit die beoordeling blijkt dat er grote negatieve effecten zijn, dan dient er een m.e.r. opgesteld te worden.

2. Toelichting op aantallen voertuigen op Beukenlaan

Op de vraag hoe het kan dat de gemeten intensiteiten op de Beukenlaan in 2017 hoger zijn dan de toekomstige intensiteiten op de Beukenlaan inclusief de verkeersintensiteiten van het plan Dalweg.

Het klopt zoals mevrouw Keken stelt dat de Beukenlaan (tussen Dalweg en Verlengde Talmalaan) in 2017 een verkeersintensiteit heeft van 10.798 motorvoertuigen per werkdagemaal. Het klopt ook dat de geprognostiseerde verkeersintensiteiten voor dit deel van de Beukenlaan, inclusief de verkeersintensiteiten van het plan Dalweg, net iets lager liggen. Hieronder leggen we uit hoe dit kan.

Voor de toekomstige intensiteiten maken we gebruik van het Verkeersmodel Regio Amersfoort. Dit is een door de regiogemeenten goedgekeurd model. Dit verkeersmodel is een hulpmiddel dat inzicht geeft in de geprognostiseerde toekomstige verkeersintensiteiten. Verkeer is geen exacte wetenschap en een verkeersmodel is dan ook geen glazen bol. De getoonde verkeersintensiteiten zijn de meest waarschijnlijke op basis van allerlei data die het verkeersmodel gebruikt.

Een verkeersmodel bevat een schematische weergave van de infrastructuur waaraan allerlei sociaaleconomische gegevens zijn gekoppeld, zoals het aantal inwoners en arbeidsplaatsen. Het aantal inwoners en arbeidsplaatsen per gebied zorgen voor de verkeersintensiteiten over de infrastructuur. Aan die gebieden met inwoners en arbeidsplaatsen zijn weer herkomsten en bestemmingen gekoppeld (waar komt men vandaan en waar gaat men naar toe). De weerstanden op de infrastructuur bepalen uiteindelijk welke route wordt gekozen om van A naar B te gaan. Deze weerstanden bestaan uit tal van factoren, zoals de maximum snelheid, het aantal en soort kruispunten dat men onderweg tegenkomt (moet ik voor een verkeerslicht wachten of heb ik voorrang), etc. Des te minder weerstanden des te aantrekkelijker de route en dus meer verkeer. Een van de gegevens die het verkeersmodel gebruikt zijn de daadwerkelijke gemeten verkeersintensiteiten op straat. Zo ook die van de Beukenlaan uit 2017. Deze cijfers worden niet 1 op 1 overgenomen, omdat de telling ook maar een momentopname is. Met de daadwerkelijke verkeersintensiteiten wordt het verkeersmodel gekalibreerd om zo goed mogelijk de situatie te kunnen nabootsen.

De kracht van een verkeersmodel zit juist in het feit dat allerlei toekomstige ontwikkelingen zijn meegenomen en invloed op elkaar hebben. En daarmee invloed op de verkeersintensiteit over de infrastructuur. De verkeersintensiteit van alle losse ontwikkelingen kunnen niet zomaar bij elkaar worden opgeteld. Daarmee zou je het verkeersmodel te kort doen, omdat je dan geen rekening houdt met de weerstanden op de infrastructuur die weer zorgen voor een bepaalde routekeuze. Zo hebben ook ontwikkelingen aan de infrastructuur invloed op de routekeuze en daarmee de hoogte van de

verkeersintensiteit op een weg. Zo zal bijvoorbeeld het project Soest Zuid mede van invloed zijn op een aantrekkelijkere route over de Koningsweg. Hierdoor wordt de route over de Beukenlaan minder aantrekkelijk met als gevolg een lagere verkeersintensiteit. Maar bijvoorbeeld ook de ontwikkeling van het afnemend aantal inwoners per huishouden heeft invloed op de verkeersintensiteit. Voor de toekomstige situatie laat het verkeersmodel op dit deel van de Beukenlaan lagere verkeersintensiteiten zien dan in 2017. De hoogte van een bepaalde verkeersintensiteit is dus afhankelijk van vele factoren.

De geprognostiseerde toekomstige verkeersintensiteiten op het aangegeven deel van de Beukenlaan blijven, in verkeerskundige begrippen, nagenoeg gelijk. Er zijn geen redenen om aan te nemen dat het verkeersmodel geen juist beeld geeft.

3. Nadere toelichting op het verlagen van de gebouwen tot maximaal 6 lagen

Context en kaders

De gebiedsvisie Dalweg is in december 2020 vastgesteld door de gemeenteraad. Deze visie is mede tot stand gekomen op basis van input die opgehaald is uit de participatie (bijeenkomsten, inwonerpanels, gesprekken stakeholders, etc.). Met de vaststelling van de gebiedsvisie heeft de gemeenteraad ook de grondexploitatie vastgesteld. Hiermee is een duidelijk en helder financieel kader meegegeven.

Vooropgesteld kunnen we aangeven dat minder lagen sowieso minder programma betekent en directe consequenties heeft voor de kaders: woonprogramma, groenbeleid/-kwaliteit en financiële kaders.

Uitwerkingsdocument

Na het vaststellen van de gebiedsvisie is het uitwerkingsdocument vastgesteld in maart van 2022. Dit is gebaseerd op verschillende beleidskaders die eerder door de gemeenteraad is bepaald, denk hierbij aan o.a. parkeernormen in de parkeernota, woonprogramma in de doelgroepenverordening, verduurzamingsopgave en -ambitie, groenbeleid, etc.

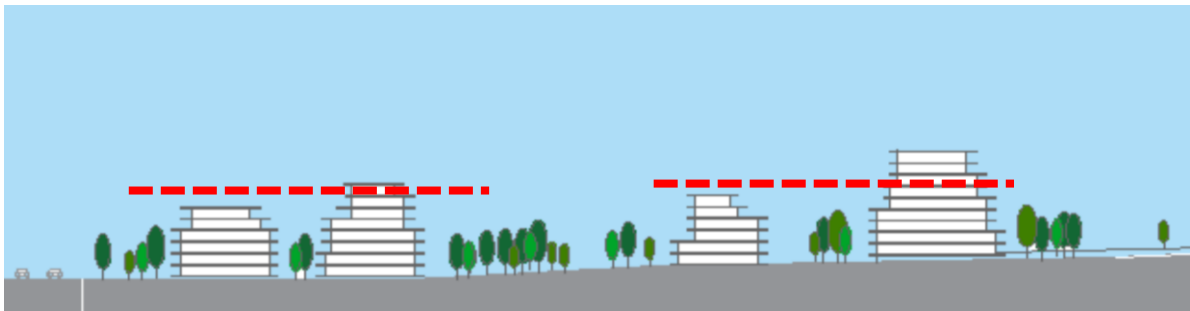
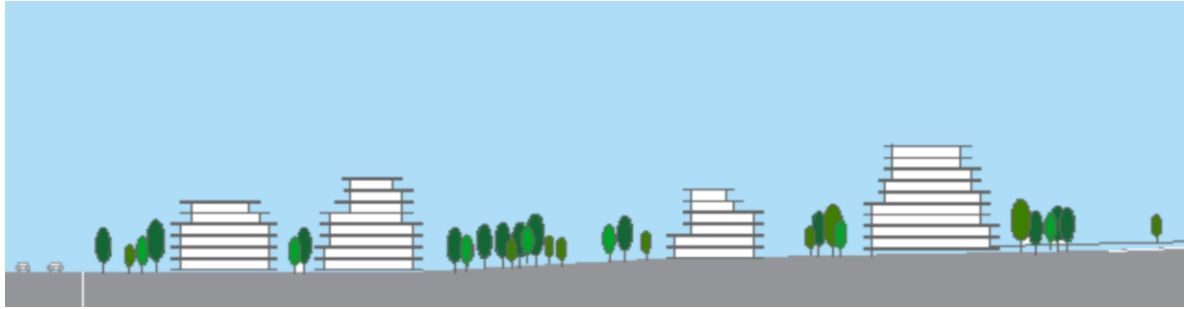
Een uitwerkingsdocument met een Stedenbouwkundig programma van eisen (SPvE) en een Beeldkwaliteitsplan (BKP) vertaalt de beleidsmatige uitgangspunten, ambities en vastgestelde beleidskaders van de gemeenteraad (vastgesteld in de Gebiedsvisie) in kwalitatieve doelstellingen en spelregels voor het landschap en de bebouwing. Deze is in maart 2021 door het college vastgesteld en beschikbaar gesteld op het online platform www.denkmeeover.nl/dalweg.

Bij het uitschrijven van de Tender is de gebiedsvisie en het uitwerkingsdocument als belangrijkste documenten meegegeven. Het globaal bestemmingsplan is gebaseerd op deze onderliggende documenten en op de inbreng van inwoners. Indien de gemeenteraad de beleidskaders wil aanpassen, dan zou de onderliggende documenten opnieuw opgesteld en vastgesteld moeten worden, en de tender opnieuw uitgeschreven en uitgevoerd moeten worden. Dit betekent minimaal twee jaar 'vertraging'.

Minder lagen per gebouw

In de gemeenteraadsvergadering van 2 februari jl. is de vraag gesteld of uitgezocht kan worden welke consequenties het heeft wanneer de gebouwen maximaal uit 6 lagen bestaan. Deze verlaging is uitgezocht op 2 manieren om een beeld te geven wat het betekent om de lagen te verminderen bij een getrapte gebouw die naar boven toe steeds smaller wordt, namelijk;

a) door de bovenste lagen er af te halen, zie hieronder



b) door de onderste lagen er af te halen, zie hieronder



We gaan uit van een voorbeeld waarbij de gebouwen maximaal 6 laags mogen zijn. Met andere woorden; bij het gebouw van max. 10 lagen gaan er 4 lagen van af, en bij het gebouw van max. 8 lagen gaan 2 lagen er van af. Dat is in totaal 6 lagen.

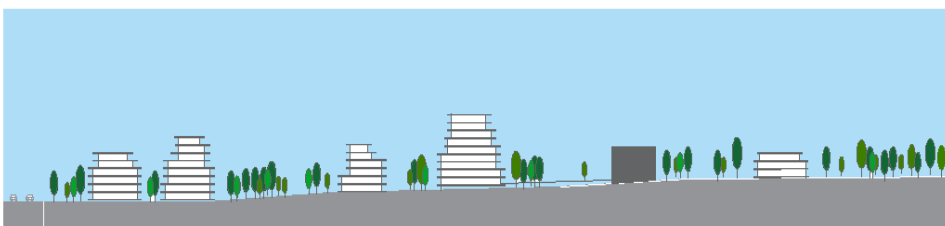
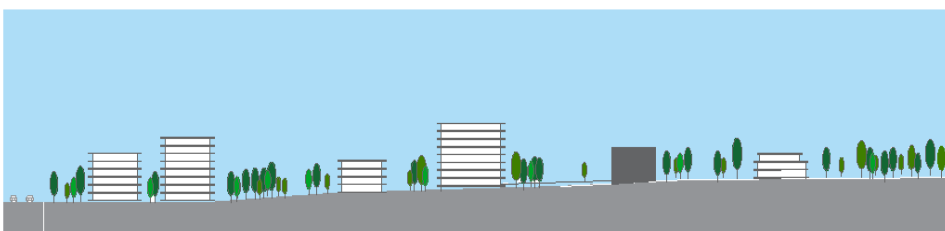
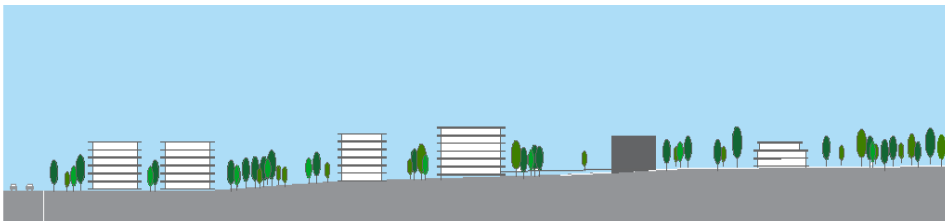
Als het uitgangspunt is dat het aantal weggehaalde lagen binnen hetzelfde plangebied gecompenseerd moet worden, dan betekent dit dat een extra gebouw van 6 lagen in het plangebied bijgebouwd moet worden. Hiermee wijken we vervolgens af van onze groene/ruimtelijke kaders en wordt de groene ruimte beperkt. Bovendien heeft dit direct effect op woonkwaliteit en leefbaarheid. Of, we moeten meer ontwikkelruimte gebruiken waarmee we juist dichterbij de perceelgrenzen en houtwallen moeten verschuiven. Dit zou dan weer tegenstrijdig zijn met de uitkomst van de participatie en de aanpassingen n.a.v. de zienswijzen.

Indien het uitgangspunt is dat de woningen niet gecompenseerd hoeven te worden dan hebben wij **variant a** te maken met circa 20 woningen (in het duurdere segment) minder. **Bij variant b** is dit aantal hoger omdat de onderkant van de gebouwen breder zullen zijn, namelijk circa 34 woningen.

In geval van variant b betekent dit waarschijnlijk minder aantal betaalbare woningen en/of veel kleinere woningen om toch zoveel mogelijk volume te kunnen maken.

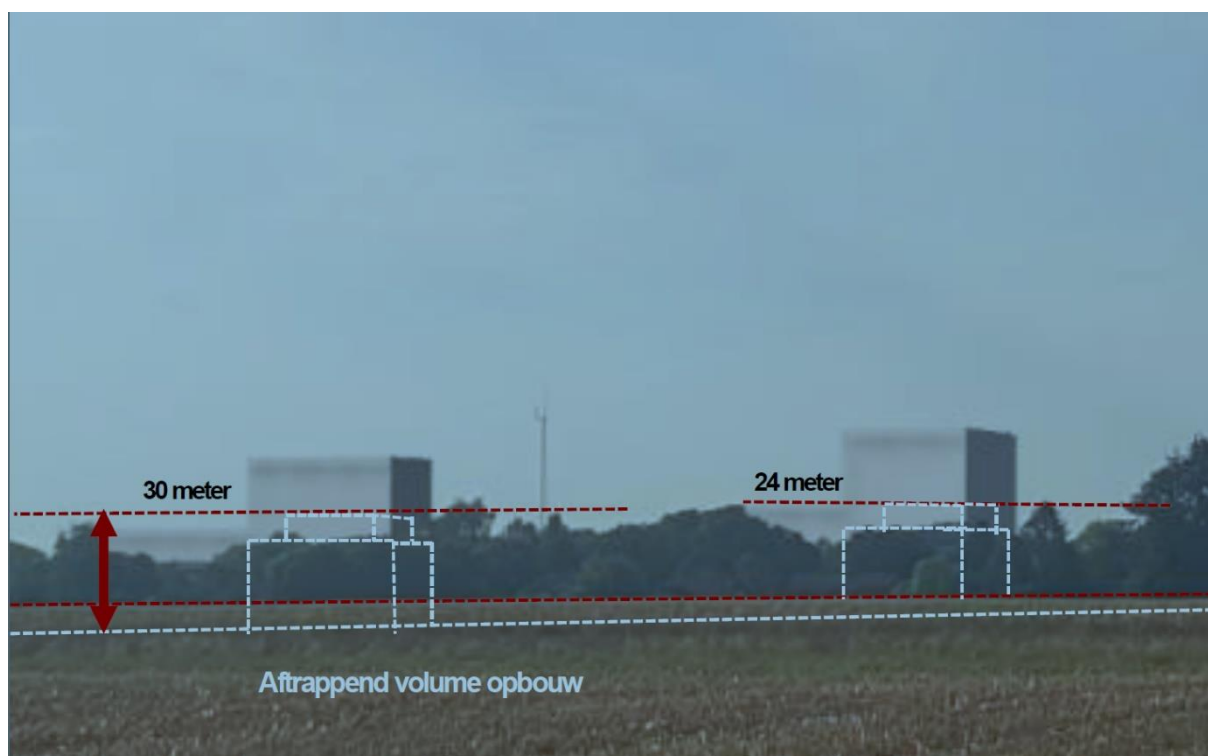
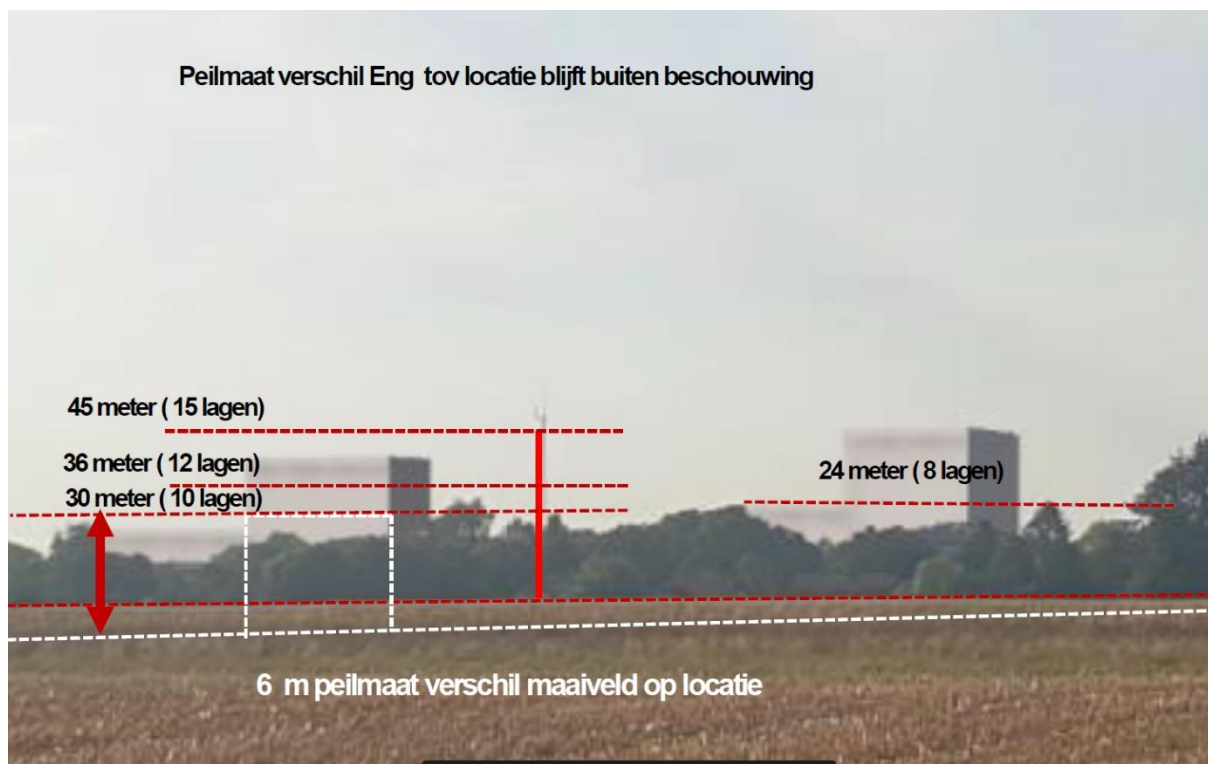
Als we voor beide varianten een vertaling in euro's zouden moeten geven, dan betekent deze verlaging minder opbrengsten tussen de 1 en 2,5 miljoen.

Bovendien is juist de verscheidenheid in hoogte van de gebouwen een uitkomst van de participatie. Dan zouden we dat principe loslaten



Voorkeursvariant uit
participatie:
Getrapt en
verschillende hoogtes

Visualisatieoverzicht



Bron: Achtergrond visualisatie die tijdens de opiniërende raad werd getoond door inspreker



Communicatie en participatie

De inbreng van bewoners is op verschillende momenten opgehaald. Zowel bij het maken van de gebiedsvisie, als bij de uitwerking daarvan. En daar informeerden we inwoners ook over. Dit deden we door de afgelopen jaren regelmatig 800 omwonenden op de hoogte te houden met huis-aan-huis-brieven en te vragen met ons mee te denken. We organiseerden live en (door coronaregels) digitale bijeenkomsten of één-op-één gesprekken. Ook overige inwoners van onze gemeente informeerden we via verschillende communicatiekanalen en vroegen we mee te denken over het Dalweggebied.

Wat deden we met de participatie?

Zowel in de gebiedsvisie als in de uitwerking daarvan hebben we onze plannen mede gebaseerd op en aangepast na de participatie. Ruimte voor het groen, trapsgewijs bouwen, ondergronds parkeren, maar ook de hoogte van de gebouwen, de afstand van de nieuwe gebouwen tot de bestaande: dit is maar een greep uit de waardevolle input van de bewoners die we hebben verwerkt in de plannen.

Overzicht communicatie en participatie

Hieronder ziet u in het kort welke communicatie en participatie heeft plaatsgevonden. Op www.denkmeeover.nl/dalweggebied vindt u ook de onderliggende documenten.

2019 en 2020

In 2019 vond een uitgebreid communicatie- en participatietraject met o.a. diverse bijeenkomsten en een inwonerpanel. Bewoners en stakeholders dachten mee over de kernwaarden van het Dalweggebied. Hun ideeën, zorgen en wensen zijn **in 2020** verder uitgewerkt en meegenomen in de Gebiedsvisie die **eind 2020** door de raad is vastgesteld.

- Ruim 800 huis-aan-huis-brieven verstuurd
- Persberichten
- Berichten op de gemeentelijke pagina van de Soester Courant
- Berichten op social media

- Bewoners- en stakeholderbijeenkomsten
- Diverse een-op-een-gesprekken met bewoners en stakeholders
- Inwonerpanel



Bijeenkomst bewoners 2019

2021

In 2021 hebben we weer een uitgebreid communicatie- en participatietraject gedaan.

- Ruim 800 huis-aan-huis-brieven verstuurd
- Persberichten
- Berichten op de gemeentelijke pagina van de Soester Courant
- Berichten op social media
- Diverse een-op-een-gesprekken met bewoners en stakeholders
- Inwonerpanel
- Platform *Denk mee over* gestart en ook hier vragen gesteld over een de thema's Wonen, ontmoeten, Duurzaamheid en Mobiliteit & Parkeren.

Schets C valt het beste in de smaak: verspringende gebouwen passen beter bij de groene omgeving, ogen speelser en/of bieden een mogelijkheid voor grotere balkons

Meest aansprekende schets van verschillende gebouwen met verschillende hoogtes**



2022

- Ruim 800 huis-aan-huis-brieven verstuurd
- Persberichten
- Berichten op de gemeentelijke pagina van de Soester Courant
- Berichten op social media
- Digitale bijeenkomst omwonenden

In januari 2022 hebben we een digitale bijeenkomst gehouden met omwonenden. Liever deden we dit live, maar dat kon niet vanwege de toen geldende coronamaatregelen. De omwonenden kregen ook de mogelijkheid om (schriftelijk) hun bezwaren en wensen kenbaar te maken. De veel gestelde vragen van die bijeenkomst en de reacties van de bewoners zijn meegegeven aan het college en waren vanaf dat moment voor iedereen te lezen op www.denkmeeover.nl.

- Diverse een-op-een-gesprekken met bewoners waaronder de Vrienden van de Engh, bewonerscomité Heetakker en bewoners van de Soesterengweg.
- Ontwerpbestemmingsplan aangepast na inbreng bewoners

Het ontwerpbestemmingsplan is in augustus 2022 ter inzage gelegd. Hierop zijn 25 zienswijzen ingediend.

De zienswijzen en de gesprekken met omwonenden hebben ertoe geleid dat het ontwerpbestemmingsplan op een aantal punten is aangepast. De belangrijkste door te voeren wijzigingen zijn o.a.:

- Het hoogteaccent van het gebouw met 10 bouwlagen is verschoven naar het lagere deel bij de hoek Beukenlaan-Dalweg. Zo heeft het minder impact op de omgeving en komt het meer tegemoet aan de wensen van de omwonenden.
- De grens waar gebouwd kan worden, komt op 5 meter afstand van de houtwallen aan de zijde van de Heetakker en tenminste 15 meter vanaf de achtergevels van de grondgebonden woningen aan de Heetakker te liggen;
- De grens waar gebouwd kan worden, wordt aan de zijde van de woningen aan de Soesterengweg op minimaal 15 meter afstand van de achterste perceelsgrenzen gelegd. Hiermee worden de bomen tussen de tuin en de woningen behouden;
- De parkeerplaatsen en de houtwallen ten noorden van het gemeentehuis worden helemaal buiten het te bebouwen gebied gelaten, evenals de gronden in de noordwestelijke hoek;
- Het grasveldje tegenover Klinkveld is uit het vlak van woningbouwontwikkeling gehaald.