GEMEENTE SOEST

Toelichting

Concept bestemmingsplan

Verkeersplan Soest zuid 2 Station Soest Zuid

NL.IMRO.0342.BPSOE0064-0201

Februari 2021

Bestemmingsplan
Verkeersplan Soest zuid 2 Station Soest Zuid

Gemeente: Soest
Plannaam: Verkeersplan Soest zuid 2 Station Soest Zuid
IMRO-nr.: NL.IMRO.0342.BPSOE0064-0201
Plantype: Bestemmingsplan
Status: Concept
Datum: Februari 2021

BJZ.nu
ruimtelijke plannen en advies

Dokter van Deenweg 13
8025 BP Zwolle

Twentepoort Oost 16a
7609 RG Almelo

T: 0546 - 45 44 66
E: info@bjz.nu
I: www.bjz.nu

Toelichting

HOOFDSTUK 1 INLEIDING 5
1.1 Aanleiding 5
1.2 Ligging van het plangebied 5
1.3 Geldende plannen 5
1.4 Leeswijzer 7
HOOFDSTUK 2 BESTAANDE SITUATIE 8
2.1 Inleiding 8
2.2 Ruimtelijke hoofdstructuur 8
2.3 Monumenten, beschermd dorpsgezicht en huidige situatie 8
2.4 Verkeersstructuur 9
2.5 Groenstructuur 9
2.6 Bomen 9
2.8 Waterstructuur 9
HOOFDSTUK 3 BELEIDSKADERS 10
3.1 Rijksbeleid 10
3.2 Wettelijke kaders 12
3.3 Provinciaal beleid 12
3.4 Gemeentelijk beleid 15
HOOFDSTUK 4 PLANBESCHRIJVING 20
4.1 Inleiding 20
4.2 Werkzaamheden 21
4.3 Verkeer en parkeren 22
HOOFDSTUK 5 MILIEU- EN OMGEVINGSASPECTEN 23
5.1 Inleiding 23
5.2 Milieuaspecten 23
5.3 Water 29
5.4 Ecologie 32
5.5 Archeologie 36
5.6 Cultuurhistorie 37
5.7 Kabels en leidingen 38
5.8 Besluit milieueffectrapportage 38
HOOFDSTUK 6 JURIDISCHE PLANOPZET 40
6.1 Inleiding 40
6.2 De regels 40
6.3 De verbeelding 41
HOOFDSTUK 7 ECONOMISCHE UITVOERBAARHEID 43
7.1 Algemeen 43
HOOFDSTUK 8 MAATSCHAPPELIJKE UITVOERBAARHEID 44

8.1 Procedure en fase bestemmingsplan 44
Bijlagen 45
Bijlage 1 Watertoetsresultaat 46
Bijlage 2 Stikstofonderzoek 47
Bijlage 3 Quickscan ecologie 48
Bijlage 4 Nader onderzoek vleermuizen 49
Bijlage 5 Boomeffectanalyse 50
Bijlage 6 Archeologisch onderzoek 51
Bijlage 7 Samenvatting inspraak 52

HOOFDSTUK 1 INLEIDING

1.1 Aanleiding

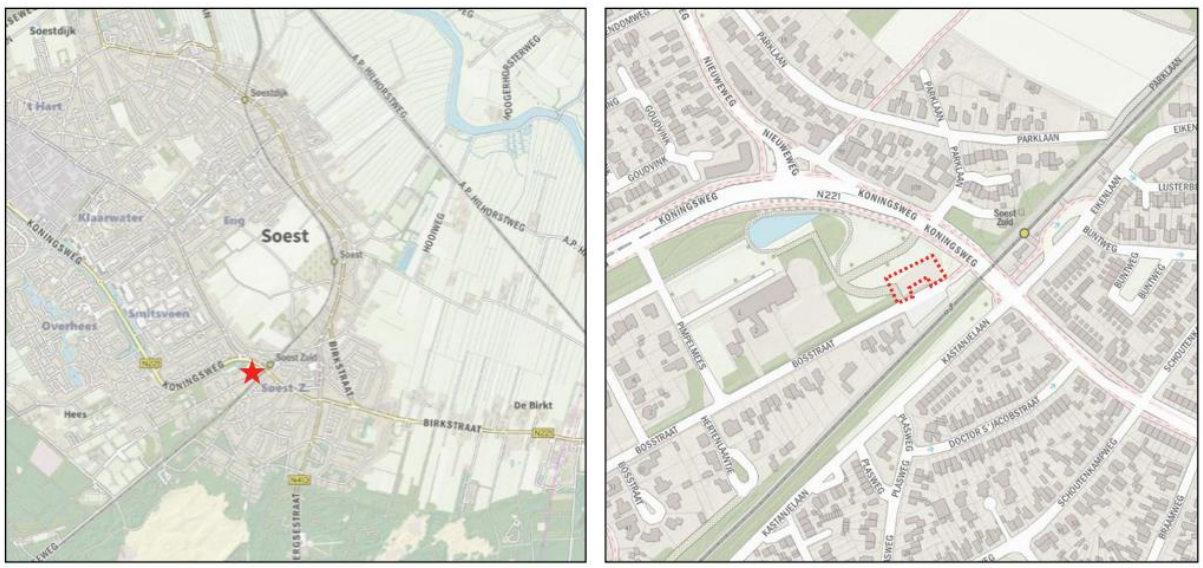
Om de doorstroming en verkeersafwikkeling op en rondom de N221 (Soest Zuid) te verbeteren is de gemeente voornemens om verkeerskundige wijzigingen door te voeren. Op een aantal locaties zijn deze wijzigingen niet in overeenstemming met de geldende bestemmingsplannen, aangezien daar de verkeersbestemming ontbreekt.

Eén van deze locaties betreft de Stationsomgeving van station Soest-Zuid. De gemeente is voornemens om rond dit station een aantal verkeerskundige maatregelen te nemen. Eén van deze maatregelen betreft het uitbreiden van een P+R (park & ride) parkeerterrein nabij het station. Dit initiatief is strijdig met het geldende bestemmingsplan "Klaarwater, Smitsveen en Bosstraat", aangezien de gronden ter plaatse van de beoogde uitbreiding de bestemming 'Groen – Wijkgroen' heeft. Binnen deze bestemming ontbreken de mogelijkheden voor het aanleggen van een parkeerterrein.

Om het plan te kunnen uitvoeren is een herziening van het bestemmingsplan noodzakelijk. Voorliggend bestemmingsplan voorziet hierin en toont aan dat het gewenste plan vanuit ruimtelijk en planologisch oogpunt verantwoord is.

1.2 Ligging van het plangebied

Het plangebied ligt in het zuiden van Soest. Het gebied staat kadastraal bekend als gemeente Soest, sectie G, perceelnummers 4048 en 5180 (beiden gedeeltelijk). Het plangebied wordt globaal begrensd door het bestaande parkeerterrein aan de zuidzijde en wijkgroen aan alle overige zijden. In figuur 1.1 is de ligging van het plangebied in de directe omgeving (rode omlijning) en in de kern Soest (rode ster) weergegeven.



Figuur 1.1: Ligging plangebied in de directe omgeving en in de kern Soest (Bron: PDOK)

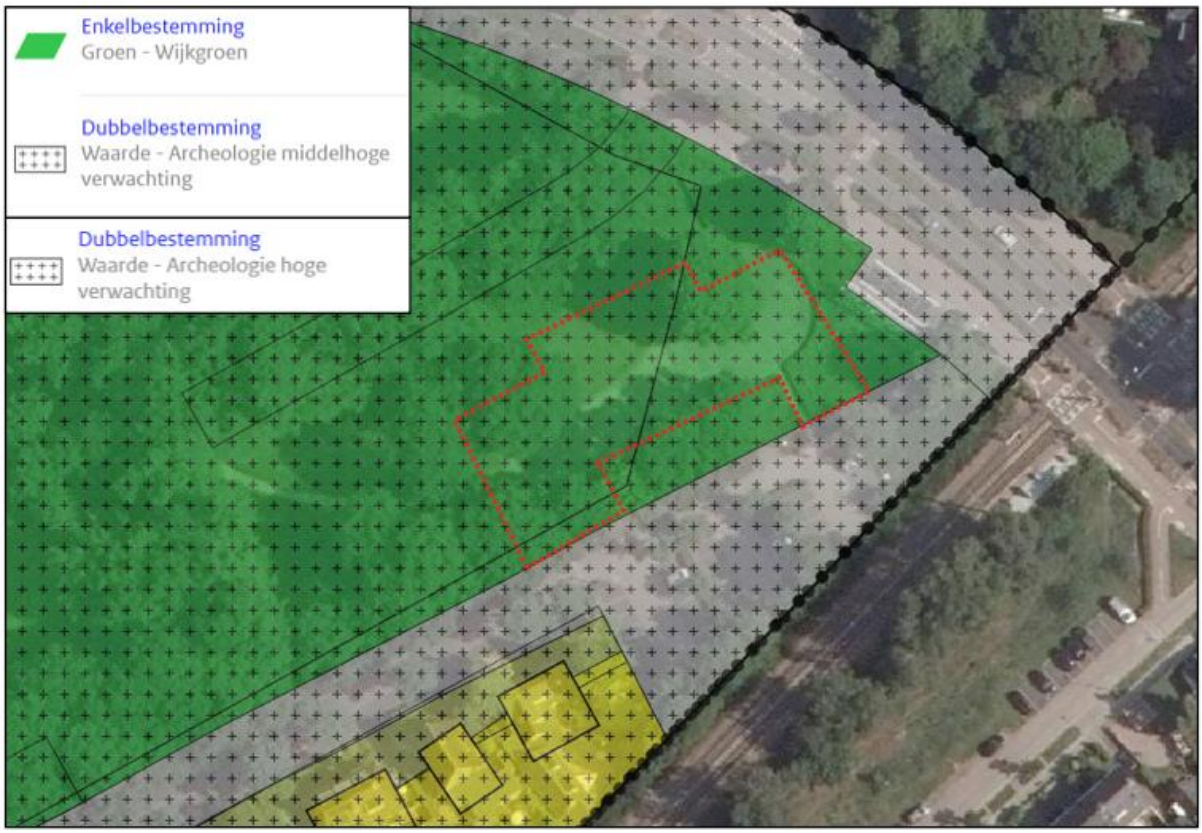
1.3 Geldende plannen

1.3.1 Algemeen

Voor het plangebied gelden het bestemmingsplan "Klaarwater, Smitsveen en Bosstraat" (vastgesteld d.d. 15 maart 2012) en het paraplubestemmingsplan "Retail en Nota parkeernormen auto en fiets" (vastgesteld d.d. 28 september 2017). Daarnaast geldt het provinciale voorbereidingsbesluit 'Verklaring voorbereiding provinciale ruimtelijke verordening geitenhouderijen provincie Utrecht' (vastgesteld d.d. 11 juni 2018). Het hiervoor genoemde

besluit en het paraplubestemmingsplan zijn in mindere mate relevant voor voorliggend bestemmingsplan. Op deze plannen zal alleen daar waar noodzakelijk worden toegelicht.

In figuur 1.2 wordt een uitsnede van de relevante geldende plannen weergegeven. Het plangebied, is in het figuur indicatief met de rode belijning aangegeven. De plannen worden in de volgende paragrafen nader omschreven.



Figuur 1.2: Ligging plangebied (Bron: Ruimtelijkeplannen.nl)

1.3.2 Bestemmingsplan "Klaarwater, Smitsveen en Bosstraat"
Op basis van het bestemmingsplan "Klaarwater, Smitsveen en Bosstraat" heeft het plangebied de bestemmingen:

- 'Groen - Wijkgroen';
- Waarde – Archeologie hoge verwachting;
- Waarde – Archeologie middelhoge verwachting;

Bestemmingen

De voor 'Groen - Wijkgroen' aangewezen gronden zijn bestemd voor openbaar groen. Tevens zijn bijbehorende functies zoals speelvoorzieningen, verblijfsgebied en geluidwerende voorzieningen toegestaan. Tot slot zijn overige voorzieningen, zoals water en waterhuishoudkundige voorzieningen, alsmede voet- en fietspaden, ontsluitingsverhardingen, openbare verlichting, nutsvoorzieningen, open terreinen en landschappelijke beplanting toegestaan.

De voor 'Waarde - Archeologie hoge verwachting' en de voor 'Waarde – Archeologie middelhoge verwachting' aangewezen gronden zijn, behalve voor de andere daar voorkomende bestemming(en), mede bestemd voor de bescherming van een gebied met (middel)hoge archeologische verwachtingswaarde, waarbij deze archeologische dubbelbestemmingen voorrang hebben op de andere daar voorkomende bestemming(en).

1.3.3 Paraplubestemmingsplan "Retail en Nota parkeernormen auto en fiets"

Op basis van het paraplubestemmingsplan "Retail en Nota parkeernormen auto en fiets" is de actuele 'Nota parkeernormen auto en fiets (3e herziening) d.d. 28 september 2017', van toepassing verklaard.

1.3.4 Strijdigheid met geldend planologisch kader

Het plan is in strijd met het geldende bestemmingsplan, aangezien binnen de bestemming 'Groen – Wijkgroen' ten aanzien van verkeer uitsluitend voet- en fietspaden en ontsluitingsverhardingen zijn toegestaan. Een parkeerterrein valt hier niet onder. Middels een bestemmingsplanherziening kan de gewenste ontwikkeling mogelijk worden gemaakt. Voorliggend bestemmingsplan voorziet in het gewenste juridisch planologisch kader.

1.4 Leeswijzer

In **hoofdstuk 2** wordt ingegaan op de bestaande situatie van het plangebied.

Hoofdstuk 3 gaat in op het bestaand beleid van de Rijksoverheid, de provincie Utrecht en het gemeentelijke beleid.

Hoofdstuk 4 geeft een planbeschrijving. Deze beschrijving is het uitgangspunt bij het verdere ontwerp van het plangebied.

Hoofdstuk 5 verwoordt de resultaten van de onderzoeken naar milieu- en andere aspecten.

Hoofdstuk 6 geeft een toelichting op de regels en geeft aan waarom voor een bepaalde regeling is gekozen. In meer algemene zin wordt eerst de juridische plansystematiek uiteen gezet. De afstemming van het bestemmingsplan met andere wetten en verordeningen komt eveneens in dit hoofdstuk aan de orde. Vervolgens wordt per bestemming kort ingegaan op de (on)mogelijkheden binnen de betreffende bestemming.

In **hoofdstuk 7** komt de economische uitvoerbaarheid aan de orde.

Tenslotte is in **hoofdstuk 8** de maatschappelijke uitvoerbaarheid, te weten de resultaten van inspraak en vooroverleg, opgenomen.

HOOFDSTUK 2 BESTAANDE SITUATIE

2.1 Inleiding

In dit hoofdstuk wordt de bestaande situatie van het plangebied beschreven.

2.2 Ruimtelijke hoofdstructuur

Het plangebied ligt aan de Bosstraat, nabij het station Soest-Zuid. De Bosstraat betreft een rustige wijkontsluitingsweg. De Bosstraat loopt voor het autoverkeer dood. Aan het uiteinde bevindt zich het plangebied, waar het parkeerterrein ligt. Middels een voet-/fietspad kan men de Koningsweg en het achtergelegen station Soest Zuid bereiken.

Het plangebied zelf bestaat uit wijkgroen. Het ligt direct ten noorden van de Bosstraat en het bestaande parkeerterrein.

2.3 Monumenten, beschermd dorpsgezicht en huidige situatie

In de nabijheid van het plangebied en binnen het plangebied komen geen rijks- of gemeentelijke monumenten voor en het plangebied is niet gelegen binnen een beschermd dorpsgezicht.

In de figuren 2.1 en 2.2 is de huidige situatie van de directe omgeving van het plangebied en het plangebied zelf weergegeven in de vorm van een luchtfoto en een straatbeeld. Het straatbeeld is genomen vanaf de Koningsweg. Op deze afbeelding is links het bestaande parkeerterrein zichtbaar. De gronden aan de rechterzijde betreffen de locatie van de beoogde uitbreiding.

Figuur 2.1: Luchtfoto plangebied en omgeving (Bron: Provincie Utrecht)

Figuur 2.2: Straatbeeld gezien vanaf de Nieuweweg (Bron: Google Streetview)

2.4 Verkeersstructuur

De Bosstraat is bedoeld voor langzaam verkeer (30 km/uur-zone). Zoals al aangegeven betreft het een doodlopende weg. De verbinding tussen de Nieuweweg en de Bosstraat betreft een voetgangers- en fietsverbinding.

2.5 Groenstructuur

Het plangebied en de omgeving van het plangebied maakt onderdeel uit van een groenstrook. De groenstrook is onderdeel van het park Klein Engendaal. Dit park maakt onderdeel uit van de hoofdgroenstructuur van Soest op dorpsniveau. Het karakter wordt gevormd door volwassen bomen en beplanting.

2.6 Bomen

Binnen het plangebied bevinden zich een aantal bomen, behorend tot de beschermde boenstructuur. Het gebied is aangewezen als parkwijk.

2.8 Waterstructuur

Op en rondom het terrein is geen oppervlaktewater aanwezig en er is daarnaast er voorzover bekend geen sprake van grondwateroverlast.

HOOFDSTUK 3 BELEIDSKADERS

Dit hoofdstuk geeft een overzicht van de inhoud van het ruimtelijk relevante beleid voor dit bestemmingsplan op rijks-, provinciaal en gemeentelijk niveau. Het beschreven beleidskader is daarmee één van de belangrijkste bouwstenen voor de visie op het plangebied en de opzet van de juridische regelingen.

3.1 Rijksbeleid

3.1.1 Structuurvisie Infrastructuur en Ruimte

Algemeen

De Structuurvisie Infrastructuur en Ruimte is op 13 maart 2012 vastgesteld. De Structuurvisie Infrastructuur en Ruimte (SVIR) geeft een totaalbeeld van het ruimtelijk- en mobiliteitsbeleid op rijksniveau en vervangt de Nota Ruimte, de Structuurvisie Randstad 2040, de Nota Mobiliteit, de MobiliteitsAanpak en de Structuurvisie voor de Snelwegomgeving. Tevens vervangt het een aantal ruimtelijke doelen en uitspraken in onder andere de Agenda Landschap en de Agenda Vitaal Platteland. Daarmee wordt de SVIR het kader voor thematische of gebiedsgerichte uitwerkingen van rijksbeleid met ruimtelijke consequenties.

In de SVIR heeft het Rijk drie rijksdoelen om Nederland concurrerend, bereikbaar, leefbaar en veilig te houden voor de middellange termijn (2028):

- Het vergroten van de concurrentiekracht van Nederland door het versterken van de ruimtelijk-economische structuur van Nederland;
- Het verbeteren, instandhouden en ruimtelijk zekerstellen van de bereikbaarheid waarbij de gebruiker voorop staat;
- Het waarborgen van een leefbare en veilige omgeving waarin unieke natuurlijke en cultuurhistorische waarden behouden zijn.

Voor de drie rijksdoelen worden de 13 onderwerpen van nationaal belang benoemd. Hiermee geeft het Rijk aan waarvoor het verantwoordelijk is en waarop het resultaten wil boeken. Buiten deze nationale belangen hebben decentrale overheden beleidsvrijheid.

De drie hoofddoelen van het ruimtelijk en mobiliteitsbeleid kennen nationale opgaven die regionaal neerslaan. Opgaven van nationaal belang in de provincie Utrecht zijn:

- Het goed laten functioneren van de ‘draaischijf’ Nederland (weg, spoorweg en vaarweg) inclusief een goed regionaal openbaar vervoer en het uitvoeren van het Programma Hoogfrequent Spoorvervoer
- Versterking van de primaire waterkeringen (hoogwaterbeschermingsprogramma) en het samen met decentrale overheden uitvoeren van het gebiedsgerichte deelprogramma Rivieren (Lek en Neder-Rijn) van het Deltaprogramma;
- Het samenwerken met decentrale overheden in de generieke deelprogramma’s Veiligheid, Zoet water en Nieuwbouw en Herstructurering van het Deltaprogramma;
- Het tot stand brengen en beschermen van het (herijkte) NNN (voorheen EHS), inclusief de Natura 2000-gebieden;
- Het robuust en compleet maken van het hoofdenergienetwerk (380 kV) en het indien nodig ruimtelijk accommoderen van de inzet van de regio op geothermie (waaronder warmtekoudeopslag) in de ondergrond;
- Het op lange termijn stimuleren van regionale ontwikkeling van de A12-zone.
- Het robuust en compleet maken van het hoofdenergienetwerk (380 kV), onder andere door het aanwijzen van het tracé voor aansluiting op het Duitse hoogspanningsnet.

Toetsing
In dit geval gaat het om een zeer kleinschalig project. Het is daarom van geen invloed op het rijksbeleid en de daarbij behorende doelstellingen voor de provincie Utrecht.

Ladder voor duurzame verstedelijking

In de SVIR is de ladder voor duurzame verstedelijking geïntroduceerd. Deze ladder is per 1 oktober 2012 als motiveringseis in het Besluit ruimtelijke ordening (artikel 3.1.6, lid 2) opgenomen. Op 1 juli 2017 is de Ladder in het Besluit ruimtelijke ordening gewijzigd. Aanleiding voor de wijziging waren de in de praktijk gesignaleerde knelpunten bij de uitvoering van de Ladder en de wens om te komen tot een vereenvoudigd en geoptimaliseerd instrument.

Doel van de ladder voor duurzame verstedelijking is een goede ruimtelijke ordening door een optimale benutting van de ruimte in stedelijke gebieden. Hierbij geldt een motiveringsvereiste voor het bevoegd gezag als nieuwe stedelijke ontwikkelingen planologisch mogelijk worden gemaakt.

Teneinde een ontwikkeling adequaat te kunnen toetsen aan de ladder is het noodzakelijk inzicht te geven in de begrippen 'bestaand stedelijk gebied' en 'stedelijke ontwikkeling'.

In de Bro zijn in artikel 1.1.1 definities opgenomen voor:

<u>bestaand stedelijk gebied</u>: 'bestaand stedenbouwkundig samenstel van bebouwing ten behoeve van wonen, dienstverlening, bedrijvigheid, detailhandel of horeca, alsmede de daarbij behorende openbare of sociaal culturele voorzieningen, stedelijk groen en infrastructuur'.

<u>stedelijke ontwikkeling:</u> ´ruimtelijke ontwikkeling van een bedrijventerrein of zeehaventerrein, of van kantoren, detailhandel, woningbouwlocaties of andere stedelijke voorzieningen.´

Bij het beschrijven van de behoefte dient te worden uitgegaan van het saldo van de aantoonbare vraag naar de voorgenomen ontwikkeling (de komende tien jaar, zijnde de looptijd van het bestemmingsplan) verminderd met het aanbod in planologische besluiten, ook als het feitelijk nog niet is gerealiseerd (harde plancapaciteit).

Toetsing

Voordat gestart wordt met het doorlopen van de ladder, moet er allereerst sprake zijn van een 'nieuwe stedelijke ontwikkeling'. Het begrip 'andere stedelijke voorzieningen' wordt niet nader omschreven in het Bro.

Op het realiseren van een parkeerterrein is onder meer uitspraak ABRvS 5 april 2017, ECLI:NL:RVS:2017:943 van toepassing. Uit deze uitspraak blijkt dat het realiseren van een parkeerterrein waarvan de behoefte afhankelijk is van de aanwezigheid van een reeds bestaande voorziening niet aan te merken is als stedelijke ontwikkeling als bedoeld in artikel 3.1.6, tweede lid Bro.

Hier is in dit geval sprake van. Het parkeerterrein wordt aangelegd ten behoeve van een bestaande voorziening, betreffende het station Soest Zuid. Gelet op voorgenoemde uitspraak kan gesteld worden dat de ontwikkeling zoals opgenomen in voorliggend bestemmingsplan, vanwege zowel de aard als omvang, niet wordt aangemerkt als stedelijke ontwikkeling en toetsing aan de Ladder dus niet aan de orde is.

3.1.2 Besluit algemene regels ruimtelijke ordening

Met het vastgestelde Besluit algemene regels ruimtelijke ordening (30 december 2011), ook wel Barro genoemd, geeft het Rijk algemene regels voor bestemmingsplannen en wordt een aantal van de nationale ruimtelijke belangen uit de voormalige Nota Ruimte en voormalige PKB's in regelgeving geborgd. Doel van dit Besluit is bepaalde onderwerpen uit de Structuurvisie

Infrastructuur en Ruimte (SVIR) te verwezenlijken, danwel te beschermen. Het gaat hierbij om de volgende onderwerpen:

- Rijksvaarwegen;
- Hoofdwegen en hoofdspoorwegen;
- Elektriciteitsvoorziening;
- Buisleidingen van nationaal belang voor vervoer van gevaarlijke stoffen;
- Natuur Netwerk Nederland (voorheen Ecologische hoofdstructuur);
- Primaire waterkeringen buiten het kustfundament, en
- IJsselmeergebied (uitbreidingsruimte).

Toetsing van het initiatief aan het besluit

Het plangebied maakt geen deel uit van één van de gebieden uit bovenstaande alinea. Het plan is dan ook niet in strijd met het nationaal ruimtelijk belang, zoals geborgd in het Barro.

3.1.3 Conclusie

Geconcludeerd wordt dat het plan niet in strijd is met het rijksbeleid.

3.2 Wettelijke kaders

Bij het opstellen van ruimtelijke plannen is diverse (milieu)wetgeving van toepassing, waaronder de Wet luchtkwaliteit, Erfgoedwet, de Wet natuurbescherming, besluit externe veiligheid, Wet geluidhinder, et cetera. Op deze aspecten wordt in hoofdstuk 5 nader ingegaan.

3.3 Provinciaal beleid

3.3.1 Provinciale Ruimtelijke Structuurvisie 2013-2028

Algemeen

Op 4 februari 2013 is de Provinciale Ruimtelijke Structuurvisie 2013-2028 vastgesteld. De provinciale structuurvisie bevat het ruimtelijk beleid voor de provincie Utrecht voor de periode tot 2028. In de structuurvisie wordt aangegeven welke doelstellingen van provinciaal belang worden geacht, welk beleid bij deze doelstellingen hoort én hoe er uitvoering wordt gegeven aan dit beleid.

Via het ruimtelijk beleid wil de provincie bijdragen aan een kwalitatief hoogwaardige fysieke leefomgeving, waarin het ook in de toekomst plezierig wonen, werken en recreëren is. Het ruimtelijk beleid gaat uit van vier pijlers:

1. Duurzame leefomgeving;
2. Beschermen kwaliteiten;
3. Vitale dorpen en steden;
4. Dynamisch landelijk gebied.

Deze pijlers leiden tot de volgende twee belangrijkste beleidsopgaven; opgaven die nodig zijn om Utrecht aantrekkelijk te houden als vestigingsplaats:

- Accent op de binnenstedelijke opgave;
- Behoud en versterken kwaliteit landelijk gebied.

De Provinciale Ruimtelijke Structuurvisie is vertaald in 13 structuurvisiekaarten. De kaarten zijn als volgt opgedeeld:

1. Experimenteerruimte
2. Bodem en water
3. Klimaat, energie en gezondheid
4. Cultuurhistorie
5. Landschap
6. Natuur

7. Wonen en werken
8. Verkeer en vervoer
9. Landelijk gebied
10. Landbouw
11. Recreatie

In dit geval is met name de pijler 'vitale dorpen en steden' en dan met name het onderdeel 'verkeer en vervoer' relevant. Hierna wordt daar op ingegaan.

Vitale dorpen en steden – verkeer en vervoer
De provincie wil de infrastructuur en de ruimtelijke ontwikkeling op elkaar afstemmen. Dit betekent dat de provincie bij de planning van ruimtelijke ontwikkelingen rekening houdt met de mogelijkheden van de bestaande wegen en OV-verbindingen, en dat bij eventuele aanpassingen van infrastructuur naast het verbeteren van de bereikbaarheid rekening gehouden wordt met het benutten van kansen voor versterking van de kwaliteiten van de landschappen, stad-landverbindingen, kwaliteit leefomgeving en ruimtelijke ontwikkelingsmogelijkheden. Daarbij streeft de provincie vooral naar een bij het vigerende mobiliteitsbeleid passende bereikbaarheid van de belangrijke werkgelegenheidslocaties. Ook voor andere bovenlokale functies is het beheersen van de mobiliteitsdruk van belang. Daarvoor is een voldoende robuust netwerk essentieel.

Toelichting
De provincie Utrecht is als centrumgebied van Nederland een belangrijk kruispunt van nationale spoor-, auto- en waterwegen. De hoofdinfrastructuur vormt samen met onderliggende infrastructuur de basis voor het verkeer- en vervoersysteem in onze provincie. De Utrechtse regio wordt wel de draaischijf van Nederland genoemd. Als de draaischijf niet goed functioneert, heeft dat negatieve gevolgen voor de leefbaarheid in onze provincie en voor de economische vitaliteit van een groter gebied dan het Utrechtse. Een goed functionerend verkeer- en vervoersysteem is belangrijk. De daarvoor benodigde verkeers- en vervoersinfrastructuur moet berekend zijn op de mobiliteit in en door de regio. De aanleg en instandhouding van infrastructuur die nodig is voor een doelmatig functionerend verkeer- en vervoersysteem is van provinciaal belang.
De provincie streeft hierbij naar een duurzame integrale aanpak. Hierbij moet gedacht worden aan het optimaal benutten van de beschikbare infrastructuur.

Toetsing
Voorliggend initiatief voorziet in een vergroting van een parkeerterrein om te voorzien in de parkeerbehoefte van Station Soest Zuid. Dit initiatief geeft invulling aan de provinciale ambitie om de mobiliteitsdruk te beheersen. De ontwikkeling maakt onderdeel uit van een groter infrastructureel project waarmee de verkeersituatie aangepast wordt, zodat deze is berekend op de mobiliteit in en door de kern Soest ook voor de komende decennia. Geconcludeerd wordt dat het initiatief in overeenstemming is met de provinciale structuurvisie.

3.3.2 Provinciale Ruimtelijke Verordening, Provincie Utrecht 2013
Op 4 februari 2013 is de Provinciale Ruimtelijke Verordening, Provincie Utrecht 2013 (PRV) in werking getreden. Op 12 december 2016 is een herijking van de PRV vastgesteld. De verordening bevat algemene regels die gemeenten in acht moeten nemen bij het opstellen van ruimtelijke plannen. In de PRV staan geen regels die direct doorwerken naar de burgers. In de PRV zijn alleen de algemene regels opgenomen, die noodzakelijk zijn voor het waarborgen van de provinciale belangen.

Deze belangen zijn onderverdeeld in 4 thema's (paragrafen), te weten:
1. Gehele provincie Utrecht;
2. Landelijk gebied;
3. Landelijk gebied, verstedelijkingsverbod en uitzonderingen;
4. Stedelijk gebied.

Binnen de thema's zijn de artikelen van de verordening opgenomen. Hierna worden de voor dit plan relevante artikelen aangehaald.

Artikel 1.6: Mobiliteitstoets (lid 1 en 2)

1. De toelichting op een ruimtelijk besluit waarin ruimtelijke ontwikkelingen zijn voorzien, bevat een beschrijving van het aantal verplaatsingen die deze ruimtelijke ontwikkelingen tot gevolg hebben, een beschrijving van de wijze waarop het projectgebied wordt ontsloten voor de verschillende vervoerwijzen en een analyse of er door het aantal verplaatsingen knelpunten op het omliggende verkeers- en vervoersnetwerk voor de diverse vervoerwijzen kunnen ontstaan.

2. Indien uit de in het tweede lid bedoelde analyse blijkt dat er mogelijk sprake is van knelpunten op het omliggende verkeers- en vervoernetwerk, wordt een mobiliteitstoets zoals beschreven in bijlage Mobiliteitstoets uitgevoerd. Binnen deze mobiliteitstoets worden mogelijke oplossingen voor de geconstateerde knelpunten uitgewerkt, waarbij ook realisatie en financiering van deze maatregelen aan bod komen.

Toetsing
Deze ontwikkeling voorziet niet in een toename aan verplaatsingen, maar in een vergroting van een parkeerterrein om zo in de behoefte te voorzien. De ontwikkeling voorziet daarmee in een verbetering van de verkeerskundige situatie.

Artikel 1.8: Landschap (Utrechtse Heuvelrug)

Voor elke ontwikkeling in het landelijk gebied moet aansluiting gevonden worden bij de kernkwaliteiten. Voor de Utrechtse Heuvelrug dienen de volgende kernkwaliteiten te worden behouden.

1. Robuuste eenheid;
2. Reliëfbeleving;
3. Extreme historische gelaagdheid.

Toetsing
De voorgenomen ontwikkeling vindt plaats op binnenstedelijke gronden. Er is geen sprake van (aantasting van) kernkwaliteit van de Utrechtse Heuvelrug. Het voornemen is in overeenstemming met artikel 1.8 van de PRV.

Artikel 4.1: Stedelijk gebied

Een ruimtelijk besluit voor gronden die zijn aangewezen als 'stedelijk gebied' kan bestemmingen en regels bevatten voor verstedelijking.

De toelichting op een ruimtelijk besluit voor gronden die zijn aangewezen als 'Stedelijk gebied' bevat een beschrijving van de wijze waarop rekening is gehouden met energiebesparing en het toepassen van duurzame energiebronnen.

Toetsing
Het plan voorziet niet in de bouw van gebouwen, waarbij duurzaamheid en energiebesparing een rol kan spelen. Wel zal bij de aanleg van het parkeerterrein waar mogelijk gebruik gemaakt worden van duurzame materialen en werktuigen.

3.3.3 Conclusie

De ontwikkeling is in overeenstemming met de provinciale beleidsambities, zoals verwoord in de Provincie Ruimtelijke Structuurvisie 2013-2028 en vastgelegd in de Provinciale Ruimtelijke Verordening, Provincie Utrecht 2013.

3.4 Gemeentelijk beleid

3.4.1 Structuurvisie Soest 2009-2030

Uitgangspunten

In de Structuurvisie Soest 2009-2030 is globaal vastgelegd hoe de gemeente er in het jaar 2030 ongeveer uit moet zien. De kracht van de structuurvisie zit in de samenhang tussen elementen als hoeveel en soort woningen, werkgelegenheid, voorzieningen en verkeersafwikkeling. Het speerpunt van de structuurvisie is het dorp Soest levendig en groen houden. Een levendig en groen dorp vraagt om het actief inspelen op ontwikkelingsmogelijkheden op velerlei gebieden.

Visie: Bereikbaarheid

Ten aanzien van de ambitie op het thema 'bereikbaarheid' stelt de structuurvisie dat de integrale visie op bereikbaarheid mede is gebaseerd op het Gemeentelijk verkeer- en vervoersplan. Deze wordt in de volgende paragraaf uitgebreid behandeld. Wel wordt op deze plaats gesteld dat het wenselijk is om nabij Station Soest-Zuid betere overstapmogelijkheden tussen auto, fiets en openbaar vervoer te realiseren. Tevens wil de gemeente het gebruik van het openbaar vervoer stimuleren. Een hoogwaardige openbaar vervoerverbinding met Amersfoort speelt een belangrijke rol. Het stimuleren van ketenmobiliteit, het beter op elkaar laten aansluiten van de verschillende belangrijke netwerken is van belang. Ook vraagt het parkeerbeleid om aandacht, om ervoor te zorgen dat de verhouding tussen vraag en aanbod naar parkeerplaatsen in balans blijft.

Toetsing van het initiatief aan de structuurvisie

De vergroting van het P+R-terrein sluit aan bij de doelstellingen op het gebied van bereikbaarheid zoals genoemd in de structuurvisie. Zo wordt aangesloten bij de ambitie om betere overstapmogelijkheden voor auto en openbaar vervoer te stimuleren, het stimuleren van het gebruik van het openbaar vervoer, het stimuleren van de ketenmobiliteit, het beter laten aansluiten van verschillende netwerken en het realiseren van een goede parkeerbalans. Het plan sluit daarmee ook naadloos aan op de doelstellingen van de structuurvisie.

3.4.2 Gemeentelijk verkeer- en vervoersplan (2008)

Algemeen

In 2008 heeft de gemeente het Gemeentelijke verkeer- en vervoersplan vastgesteld. Verkeer- en vervoerstromen zijn de laatste decennia sterk aan verandering onderhevig. Ruimtelijke en economische ontwikkelingen en de hiermee samenhangende, groeiende vraag naar mobiliteit zijn daarvan de oorzaken. Alle verkeer- en vervoerstromen moeten in goede banen worden geleid. Er moet tijdig ingespeeld kunnen worden op ontwikkelingen en de overlast van verkeer moet zoveel mogelijk worden ingeperkt. De bereikbaarheid van de gemeente Soest is van groot belang voor de ruimtelijke en economische ambities. Om de bereikbaarheid ook in de toekomst te kunnen waarborgen wordt ingezet op de regionale pakketstudies.

In regionaal verband wordt bekeken hoe de doorstroming op het hoofdwegennet (de rijkswegen) en het onderliggende wegennet kan worden verbeterd. Binnen de gemeente zal de verkeersveiligheid en de doorstroming verbeterd worden door functionele weginrichting. De inrichting van de weg dient aan te sluiten bij de functie van de weg. De belangrijkste knelpunten op het gebied van de verkeersveiligheid zullen de komende jaren worden aangepakt. Ook wordt een aantal projecten aangewezen die in de komende jaren uitgevoerd gaan worden. Het gaat hier

om het herinrichten van parkeerterreinen en de reconstructie van diverse kruispunten in Soest Zuid.

In dit geval zijn met name de onderdelen 'bereikbaarheid', 'openbaar vervoer' en 'parkeren' van belang. Tevens is het onderdeel 'gemotoriseerd verkeer' van belang. Hierna wordt op deze drie thema's ingegaan.

Bereikbaarheid

De bereikbaarheid van de gemeente is van groot belang voor de ruimtelijke en economische ambities. De verschillende vervoerssystemen (fiets, openbaar vervoer en auto) moeten ervoor zorgen dat Soest bereikbaar is en bereikbaar blijft. Dat geldt voor de verbindingen binnen de gemeente, maar ook in regionale context. Om de bereikbaarheid ook in de toekomst te kunnen waarborgen wordt ingezet op de regionale pakketstudies. In regionaal verband wordt bekeken hoe de doorstroming op het hoofdwegennet (de rijkswegen) en het onderliggend wegennet kan worden verbeterd. Daarbij worden ook openbaar vervoer en de fiets niet uit het oog verloren. Ook het stimuleren van ketenmobiliteit, het beter op elkaar laten aansluiten van de verschillende beschikbare netwerken, kan een bijdrage leveren aan de bereikbaarheid van de gemeente.
De voorkeursstructuur van de bereikbaarheid via de lokale netwerken wordt omschreven bij de drie modaliteiten. Belangrijke gezamenlijke onderwerpen daarbij zijn het aansluiten van het wegennet op het OV-knooppunt Soest-zuid en het aansluiten van het lokale wegennet op het regionale netwerk. Ook het bevorderen van ketenmobiliteit maakt daar deel van uit.

Openbaar vervoer

Voor het openbaar vervoer zijn vooral beschikbaarheid, betrouwbaarheid en comfort belangrijke thema's om het aantal reizigers verder te laten toenemen. Het wensbeeld bestaat uit het behouden van de bestaande buslijnen en het realiseren van hoogwaardig openbaar vervoer naar Amersfoort en Utrecht. De gemeente dient zich sterk maken voor aanpassing ter verbetering van de kwaliteit van het openbaar vervoer en het realiseren van hoogwaardig openbaar vervoer. Ook ten aanzien van de spoorverbinding dient Soest alert te blijven en te streven naar een verbetering van de kwaliteit van deze verbinding.
Een belangrijke manier om het gebruik van het openbaar vervoer te stimuleren is het stimuleren van de ketenmobiliteit. Flankerende maatregelen zoals parkeerregulering horen hier ook bij. Hiermee wordt bedoeld dat er bij stations voldoende mogelijkheden voor parkeren zijn, zodat men beter kan overstappen van auto/fiets naar het openbaar vervoer en hiermee het gebruik van het openbaar vervoer wordt gestimuleerd.

Parkeren

Algemeen
Binnen de kernen van de gemeente Soest vraagt het parkeren om bijzondere aandacht. Het toenemende autobezit vraagt om een steeds groter ruimtebeslag voor het parkeren. Het autobezit is in Soest relatief hoog15. Daarnaast blijkt dat het autogebruik op de korte afstand in Soest hoger dan gemiddeld is. Deze beide aspecten zijn van belang op het parkeren binnen de gemeente. Enerzijds is dit van invloed op de vraag naar parkeerruimte bij de eigen woning. Anderzijds zorgt dit voor vraag naar parkeerruimte bij de diverse voorzieningen die binnen de gemeente Soest aanwezig zijn.

Stationslocaties
Een stationslocatie kent een auto-aantrekkende werking als de verbinding interessant is voor P+R gebruik. Het is mogelijk dat in de directe omgeving van stationslocaties een specifieke parkeersituatie ontstaat. Binnen de gemeente Soest wordt P+R uitsluitend bij station Soest-Zuid gestimuleerd.

Gemotoriseerd verkeer

Algemeen
Uit het Mobiliteitsonderzoek Nederland blijkt dat het autogebruik in Soest op korte afstand (minder dan 7,5 km) hoger is dan gemiddeld in gemeenten met meer dan 20.000 inwoners (47,6% in Soest ten opzichte van 36,5% gemiddeld). Wat betreft de doorstroming van het gemotoriseerde verkeer staat vooral de externe bereikbaarheid steeds verder onder druk. De bereikbaarheid binnen Soest staat in mindere mate onder druk. Het huidige wegennet wordt als gevolg van mobiliteitsgroei echter steeds intensiever belast, dit leidt op enkele locaties tot hoge verkeersintensiteiten. Eén van de oplossingen om de verkeersintensiteit te verminderen is het stimuleren van fietsgebruik en het openbaar vervoer.

Scheiden van autoverkeer en openbaar vervoer
Om de congestie op het hoofdwegennet te verminderen is het ook van belang dat er meer gebruik wordt gemaakt van het openbaar vervoer en de fiets. Door het realiseren van meer parkeervoorzieningen wordt het gebruik van het openbaar vervoer gestimuleerd, waarmee dit positieve gevolgen heeft op de verkeersintensiteit. Indirect draagt de vergroting van het parkeerterrein dan ook bij aan een vermindering van de mobiliteitsdruk en verkeersintensiteit in Soest.

Toetsing van het initiatief aan het plan

Met dit plan wordt ten aanzien van bereikbaarheid bijgedragen aan het stimuleren van de ketenmobiliteit en het beter op elkaar laten aansluiten van de verschillende netwerken. Door meer ruimte te bieden voor parkeren bij het OV-knooppunt Soest-Zuid wordt het gebruik van het OV namelijk gestimuleerd. Hiermee wordt tevens aangesloten bij de gelijksoortige doelstelling ten aanzien van de onderdelen ‘parkeren’ en ‘openbaar vervoer’, waarin de ambitie is genoemd om bij stations voldoende mogelijkheden voor parkeren zijn, zodat men beter kan overstappen van auto/fiets naar het openbaar vervoer en hiermee het gebruik van het openbaar vervoer wordt gestimuleerd. Ten aanzien van het onderdeel ‘gemotoriseerd verkeer’ zorgt de uitbreiding van het parkeerterrein er indirect voor dat de congestie op het hoofdwegennet wordt verminderd, doordat meer gebruik gemaakt zal worden van het openbaar vervoer. Geconcludeerd wordt dat het plan in overeenstemming is met en uitvoering geeft aan het Gemeentelijk Verkeers- en vervoersplan.

3.4.3 Beleid ten aanzien van bomen

Uitgangspunten

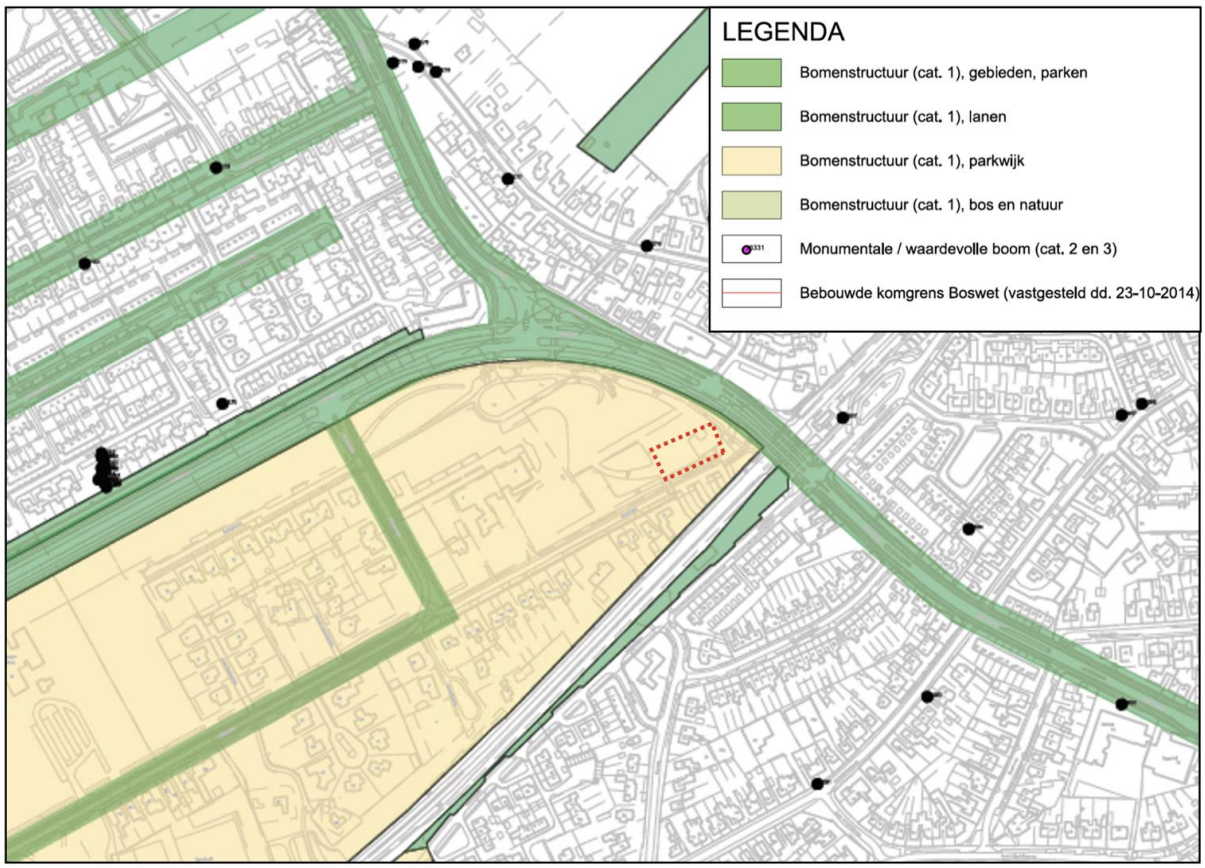
De gemeente Soest beschikt over een groen karakter, vanwege de grote bos- en natuurgebieden en het groen tussen en rondom de bebouwing. Het groen tussen en rondom de bebouwing dragen bij aan een prettige woonomgeving. Het groene karakter moet dan ook beschermd worden. In 2012 is de nota ‘Bescherming en kap van bomen’ vastgesteld door de gemeente Soest. De regels over het beschermen en kappen staan verwoord in de Algemene plaatselijke verordening (APV), deze is vastgesteld in 2018.

Het bomenbeleid van de gemeente is gericht op het beschermen van bomenstructuren, bomen in bosrijke woongebieden en waardevolle bomen en monumentale bomen. Ook worden toekomstig monumentale particuliere bomen op grote percelen (minimaal 175 m²) beschermd. Voor het vellen (kappen, rooien, ingrijpend snoeien, dunnen of verplanten) van deze bomen gelden regels.

Er zijn vijf categorieën van bomen die worden beschermd, te weten:
1. Bomenstructuren;
2. Monumentale bomen (openbare en particuliere bomen);
3. Waardevolle bomen (openbare bomen);
4. Particuliere bomen op percelen ≥ 175 m²;
5. Overige openbare bomen.

Alle beschermwaardige bomen (categorie 1 tot en met 3) zijn op de 'Bomenkaart van Soest' vastgelegd. Daarnaast staan de monumentale en waardevolle bomen in een register, waardoor deze duurzaam worden beschermd. Voor de beschermwaardige bomen wordt in principe geen vergunning voor kap verleend, tenzij sprake is van zwaarwegende verwijderingsbelangen. Dit is bijvoorbeeld aan de orde als de veiligheid in het geding komt. Voor de overige bomen in (categorie 4 en 5) geldt dat een vergunning wordt verleend, mits geen sprake is van een weigeringsgrond. Hierbij kan een herplantplicht worden opgelegd.

In de volgende figuur is een uitsnede van de bomenstructuurkaart van Soest opgenomen, waarbij het plangebied met rode omlijning is aangegeven.



Figuur 3.2: Uitsnede bomenstructuurkaart Soest (Bron: Gemeente Soest)

Categorie 1

Zoals in figuur 3.2 is aangegeven ligt het plangebied binnen een bomenstructuur aangeduid als categorie 1 (parkwijk). Het gaat in deze categorie onder meer om lanen, oude houtwallen, parken, parkwijken (boomrijke woongebieden) en bos- en natuurgebieden die bepalend zijn voor het groene karakter van Soest. Deze bevinden zich zowel in het stedelijk als het landelijk gebied. Bomenstructuren versterken de opzet en de identiteit van de gemeente. Daarnaast vertellen zij iets over het aanwezige landschap, onderstrepen de cultuurhistorische achtergrond van het gebied en zijn bepalend voor de ruimtelijke kwaliteit en beleving.

Voor bomen in categorie 1 geldt een kapverbod. Een omgevingsvergunning 'kap' is alleen mogelijk als sprake is van:

- een maatschappelijk gewenst project of;
- acuut gevaar / ernstige ziekte of;
- het verplanten van de boom binnen de bomenstructuur.

Als sprake is van aantasting van het bosachtige karakter van het gebied wordt altijd een herplantplicht opgelegd. Als sprake is van dunning in de zin van boom-/ bosbeheer, dan kán een herplantplicht worden opgelegd. Het kapverbod geldt overigens enkel voor bomen met een stamomtrek groter dan 30 centimeter. Smallere bomen kunnen zonder vergunning gekapt worden.

Toetsing

Allereest wordt gesteld dat met de planvorming rekening is gehouden met de aanwezige bomenstructuur langs de Bosstraat. Deze wordt zoveel mogelijk behouden. Wel dienen ten behoeve van het parkeerterrein enkele bomen gekapt te worden. In dit geval worden er bomen in categorie 1 gekapt in het kader van een maatschappelijk gewenst project, namelijk het uitbreiden van een parkeerterrein die moet zorgen voor een verbetering van de parkeerbehoefte bij Station Soest Zuid. Het verkeerskundig belang is daarmee groter dan het belang van de bomen. Het kappen van de bomen is hiermee te rechtvaardigen. Binnen de nieuwe inrichting is het mogelijk om een aantal bomen te herplanten. Het plan is dan ook in overeenstemming met het beleid 'bescherming en kap van bomen'. Wel zal in lijn met het beleid een omgevingsvergunning voor het kappen moeten worden aangevraagd/verleend.

Overigens is in dit geval door de gemeente Soest een boomeffectanalyse uitgevoerd. In paragraaf 5.4.5 wordt hier nader op ingegaan. Op deze plaats wordt geconcludeerd dat er geen sprake is van negatieve effecten.

3.4.4 Conclusie

De ontwikkeling is in overeenstemming met de gemeentelijke beleidsambities, zoals verwoord in bovenstaand beleidskader.

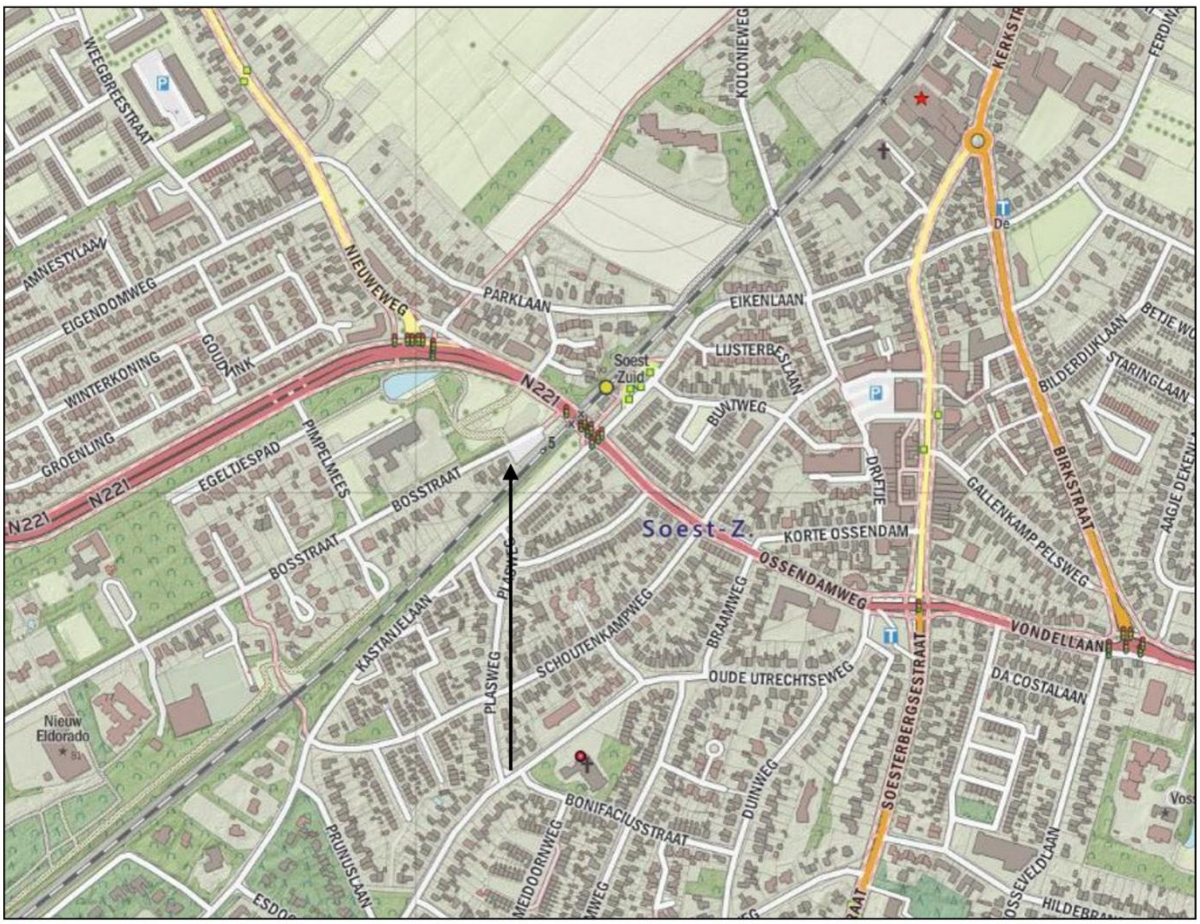
HOOFDSTUK 4 PLANBESCHRIJVING

4.1 Inleiding

In hoofdstuk 2 is de bestaande situatie van het plangebied en de (directe) omgeving beschreven. In dit hoofdstuk wordt ingegaan op de gewenste situatie.

Algemeen

Zoals in de inleiding in Hoofdstuk 1 reeds aangegeven, is de gemeente Soest voornemens om verkeerskundige wijzigingen door te voeren. Deze wijzigingen hebben tot doel de doorstroming en verkeersafwikkeling op en rondom de N221 (Soest Zuid) te verbeteren. Op een aantal locaties zijn deze wijzigingen niet in overeenstemming met de geldende bestemmingsplannen, aangezien daar de verkeersbestemming ontbreekt. In onderstaande afbeelding is de ligging van het plangebied weergegeven, waarbij de betreffende locatie in dit bestemmingsplan met een pijl is aangeduid.

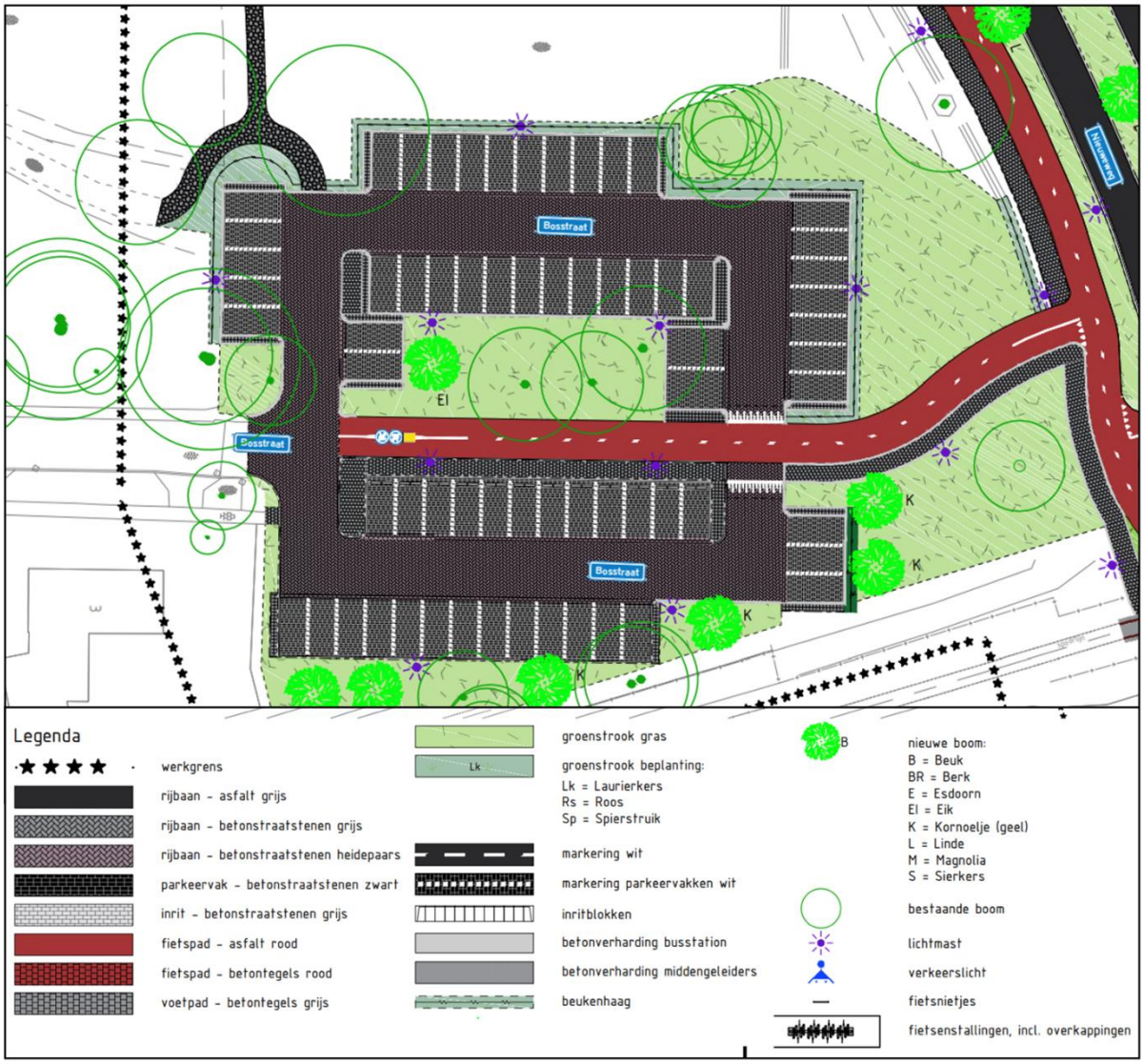


Figuur 4.1: Verkeersplan Soest Zuid (Bron: Megaborn)

Locatiespecifiek

In dit geval gaat het om de uitbreiding van een P+R parkeerterrein ter plaatse van het station Soest-Zuid. Opgemerkt wordt dat het gaat om een herinrichting en vergroting van het bestaande parkeerterrein richting het park. Tevens wordt de fietsverbinding tussen het parkeerterrein en de Nieuweweg verbreed. De verbreding van de fietsverbinding en de herinrichting van het bestaande terrein zijn echter mogelijk binnen het geldend planologisch regime. Binnen de geldende bestemming 'Groen-Wijkgroen' zijn voet- en fietspaden namelijk toegestaan. Daarom wordt dit deel van de ontwikkeling buiten beschouwing gelaten. Het bestemmingsplan gaat uitsluitend in op de uitbreiding van het parkeerterrein.

De uitbreiding van het parkeerterrein is gelegen tegenover het bestaande parkeerterrein. De uitbreiding gaat uit van 38 parkeerplaatsen. Samen met de herinrichting van het bestaande parkeerterrein maakt dit dat er ruimte is voor in totaal 66 parkeerplaatsen. De uitbreiding wordt via twee ontsluitingen ontsloten op de Bosstraat. In onderstaande afbeelding is de gewenste ontwikkeling visueel weergegeven. Het deel waarvoor dit bestemmingsplan is opgesteld, betreft het deel ten noorden van het rood gearceerde fietspad.



Figuur 4.2: Ontwerp parkeerterrein (Bron: Megaborn)

4.2 Werkzaamheden

De werkzaamheden bestaan uit de herinrichting en uitbreiding van een parkeerterrein. De uitbreiding van het parkeerterrein die in de huidige situatie zijn bedoeld voor wijkgroen is planologisch mogelijk, wanneer de (gebruiks)regels worden aangepast en het plangebied een verkeersbestemming krijgt. Voor uitbreiding en herinrichting zullen enkele bomen gekapt moet worden. In dit geval zullen uitsluitend de bomen worden gekapt of herplant worden die noodzakelijk zijn om de gewenste ontwikkeling mogelijk te maken.

Opgemerkt wordt dat de aanwezige bomenstructuur, bestaande uit een wal met bomen en onderbegroeiing, zoveel mogelijk behouden blijft. De bomenrij wordt op twee plaatsen doorsneden om het parkeerterrein te kunnen ontsluiten, maar ruimtelijk blijft de doorgaande bomenstructuur behouden. De onderbegroeiing wordt voor een deel verwijderd vanwege de sociale veiligheid op

het parkeerterrein en het parkgebied. Ook de solitaire bomen in het park zijn zoveel mogelijk ingepast.

4.3 Verkeer en parkeren

Bij nieuwe ontwikkelingen moet rekening worden gehouden met de effecten op de parkeerbehoefte en verkeersgeneratie die ontstaat als gevolg van de nieuwe ontwikkeling. In voorliggend geval wordt er een parkeerterrein ten behoeve van het nabijgelegen station uitgebreid. Momenteel is er op dit terrein ruimte voor het parkeren van circa 40 auto's. Met de uitbreiding en herinrichting ontstaat er ruimte voor in totaal 66 auto's.

Ter plaatse van de uitbreiding ontstaat ruimte voor 66 auto's. Gezien de herinrichting planologisch niet hoeft te worden meegenomen, wordt in dit geval uitsluitend de verkeersgeneratie van de parkeerplaatsen binnen de uitbreiding gerekend.

Er vanuit gaande dat een parkeerplaats een hele dag bezet is (het wordt immers met name gebruikt voor woon-werk verkeer met het openbaar vervoer), levert de uitbreiding van 38 parkeerplaatsen 76 verkeersbewegingen per weekdagetmaal op.

Deze extra verkeersgeneratie wordt afgewikkeld via de Bosstraat en de Pimpelmees. Dit betreffen de toegangswegen tot het parkeerterrein. Deze wegen zijn gezien de breedte en verkeersintensiteit van voldoende omvang om de beperkte extra verkeersgeneratie als gevolg van het parkeerterrein te verwerken. Overigens zal de feitelijke extra verkeersgeneratie lager liggen, want met de herinrichting van het bestaande parkeerterrein wordt daar het aantal parkeerplaatsen verminderd.

Anderzijds zal deze uitbreiding indirect een positief effect hebben op andere doorstroomwegen binnen Soest. Doordat het OV-gebruik met de extra parkeergelegenheid wordt gestimuleerd, zal de verkeersdruk van woon-werkverkeer op de ontsluitingswegen van Soest verminderen. Dit is, zoals eerder al behandeld, één van de doelstellingen voortkomend uit het GVPP.

Samenvattend wordt gesteld dat de ontwikkeling in overeenstemming is het een goede ruimtelijke ordening en voldoet aan de aspecten 'verkeer en parkeren'.

HOOFDSTUK 5 MILIEU- EN OMGEVINGSASPECTEN

5.1 Inleiding

Op grond van artikel 3.1.6 van het Besluit ruimtelijke ordening moet in de toelichting op het bestemmingsplan een beschrijving worden opgenomen van de wijze waarop de milieu- en omgevingsaspecten bij het plan zijn betrokken. Daarbij moet rekening gehouden worden met de geldende wet- en regelgeving en met de vastgestelde (boven)gemeentelijke beleidskaders. Bovendien is een bestemmingsplan vaak een belangrijk middel voor afstemming tussen de milieu- en omgevingsaspecten en ruimtelijke ordening.

In dit hoofdstuk wordt ingegaan op de thema's bodem, milieuzonering, geluid, luchtkwaliteit, externe veiligheid, water, ecologie, archeologie & cultuurhistorie, kabels en leidingen en het Besluit milieueffectrapportage.

5.2 Milieuaspecten

5.2.1 Bodem

5.2.1.1 Besluit ruimtelijke ordening

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

5.2.1.2 Wet bodembescherming

De Wet bodembescherming bevat de voorwaarden, die kunnen en worden verbonden aan het verrichten van handelingen in of op de bodem. Primair komt bescherming en sanering in de wet aan bod. De wet heeft betrekking op zowel landbodems als waterbodems. De Wet bodembescherming geeft aan wanneer er sprake is van een geval van ernstige bodemverontreiniging en of er dan ook gesaneerd moet worden.

De hoeveelheid grond dan wel grondwater (beide in m³) en de mate van vervuiling, gemiddeld boven de interventiewaarde, zijn de criteria voor een geval van ernstige bodemverontreiniging. De interventiewaarde is de waarde, waarboven er risico's zijn voor mens, flora en fauna. De urgentie, de noodzaak om te saneren, hangt hiervan af maar ook van de mate van verspreiding van de bodemverontreiniging.

Voor gevallen van ernstige bodemverontreiniging is er bij niet gewijzigd grondgebruik soms geen noodzaak tot saneren. Voorbeelden zijn voormalige stortplaatsen en kleine verontreinigingen in het diepere grondwater.

De gevallen van ernstige bodemverontreinigingen zijn, ook voor de gemeente Soest, door de Provincie Utrecht in beeld gebracht. In enkele gevallen is in een beschikking Wet bodembescherming aangegeven wat er met het geval van ernstige bodemverontreiniging zou moeten gebeuren.

5.2.1.3 Situatie in het plangebied

Het uitvoeren van onderzoek naar de bodemkwaliteit doet zich voor in situaties waarin personen langdurig verblijven of aanwezig zijn. In voorliggend geval betreft het de aanleg van infrastructurele voorzieningen in de vorm van een parkeerterrein. In dit geval is er van langdurig verblijf echter geen sprake. Daarnaast betreft de in dit bestemmingsplan besloten ontwikkeling geen risicovolle activiteit voor de bodem. Er is geen plicht tot het instellen van een bodemonderzoek.

Wanneer grond verplaatst wordt buiten het plangebied, moet in het kader van het Besluit bodemkwaliteit wel onderzocht worden wat de kwaliteit van deze grond is en of de grond in het vrije grondverkeer mag terechtkomen.

In dit geval wordt er een bodemonderzoek ter plaatse uitgevoerd. Deze is echter nog niet voorhanden op het moment van schrijven. Een bodemonderzoek is benodigd om vast te stellen of uit te sluiten dat op de locatie een bodemverontreiniging aanwezig is die een belemmering kan vormen voor de geplande activiteiten. Om te borgen dat dit onderzoek wordt uitgevoerd, voordat er grondwerkzaamheden plaatsvinden, is de verplichting tot instellen van een bodemonderzoek opgenomen in een voorwaardelijke verplichting in de regels van dit bestemmingsplan.

5.2.1.4 Conclusie

Het aspect bodem vormt geen belemmering voor de in dit bestemmingsplan besloten ontwikkeling.

5.2.2 Milieuzonering

5.2.2.1 Algemeen

Zowel de ruimtelijke ordening als het milieubeleid stellen zich ten doel een goede kwaliteit van het leefmilieu te handhaven en te bevorderen. Dit gebeurt onder andere door milieuzonering. Onder milieuzonering verstaan we het aanbrengen van een voldoende ruimtelijke scheiding tussen milieubelastende bedrijven of inrichtingen enerzijds en milieugevoelige functies als wonen en recreëren anderzijds. De ruimtelijke scheiding bestaat doorgaans uit het aanhouden van een bepaalde afstand tussen milieubelastende en milieugevoelige functies. Die onderlinge afstand moet groter zijn naarmate de milieubelastende functie het milieu sterker belast. Milieuzonering heeft twee doelen:

- het voorkomen of zoveel mogelijk beperken van hinder en gevaar bij woningen en andere gevoelige functies;
- het bieden van voldoende zekerheid aan bedrijven dat zij hun activiteiten duurzaam onder aanvaardbare voorwaarden kunnen uitoefenen.

Als uitgangspunt voor het bepalen van de aan te houden afstanden gebruikt de gemeente Soest de VNG-uitgave "Bedrijven en Milieuzonering" uit 2009. Deze uitgave bevat een lijst, waarin voor een hele reeks van milieubelastende activiteiten (naar SBI-code gerangschikt) richtafstanden zijn gegeven ten opzichte van milieugevoelige functies. De lijst geeft richtafstanden voor de ruimtelijk relevante milieuaspecten geur, stof, geluid en gevaar. De grootste van de vier richtafstanden is bepalend voor de indeling van een milieubelastende activiteit in een milieucategorie en daarmee ook voor de uiteindelijke (indicatieve) richtafstand. De afstanden worden gemeten tussen enerzijds de grens van de bestemming, die de milieubelastende functie(s) toelaat en anderzijds de uiterste situering van de gevel van een milieugevoelige functie, die op grond van het bestemmingsplan mogelijk is.

De richtafstanden zijn uitsluitend van toepassing voor nieuwe situaties (nieuwe ontwikkelingen) en niet voor bestaande situaties, waarbij het zo kan zijn, dat gevestigde milieubelastende activiteiten en milieugevoelige functies op een kleinere afstand van elkaar gesitueerd zijn.

Naast de geadviseerde milieuzonering voor bedrijven op basis van de VNG brochure "Bedrijven en milieuzonering" kunnen er ook nog afstandscriteria uit specifieke milieuwetgeving gelden. Denk hierbij aan de Wet milieubeheer, de agrarische geurwetgeving (Wgv) of de veiligheidsregelgeving (Bevi/Revi). Deze wetgeving geldt uiteindelijk als toetsingskader voor de toegestane milieueffecten. Ook deze afstandscriteria worden meegenomen bij de beoordeling van de gewenste ontwikkelingen.

5.2.2.2 Gebiedstypen

Rustige woonwijk

Hoe gevoelig een gebied is voor milieubelastende activiteiten is mede afhankelijk van het omgevingstype. Om een goede milieu-zonering op te stellen is een analyse en beschrijving van de omgeving nodig. De richtafstanden van de richtafstandenlijst gelden standaard ten opzichte van het omgevingstype rustige woonwijk. Een rustige woonwijk is ingericht volgens het principe van de functiescheiding: afgezien van wijkgebonden voorzieningen komen vrijwel geen andere functies voor. Langs de randen is weinig verstoring door verkeer. Vergelijkbaar met de rustige woonwijk zijn rustig buitengebied, stiltegebied en natuurgebied. Daarvoor gelden dan ook dezelfde richtafstanden.

Gemengd gebied

Naast het omgevingstype rustige woonwijk kent de VNG-uitgave ook het omgevingstype gemengd gebied. Wanneer sprake is van omgevingstype gemengd gebied kunnen de richtafstanden tussen milieubelastende en milieugevoelige functies, voor met name het aspect geluid, met één afstandsstap verlaagd worden, zonder dat dit ten koste gaat van het woon- en leefklimaat. Het aspect geluid is veelal het maatgevende aspect. Een gemengd gebied is een gebied met een variatie aan functies.

Direct naast woningen komen andere functies voor zoals winkels, horeca en kleine bedrijven. Gebieden die direct langs de hoofdinfrastructuur liggen behoren ook tot het omgevingstype gemengd gebied. Gezien de aanwezige functiemenging of de ligging nabij drukke wegen kent het gemengd gebied al een hogere milieubelasting. Dat rechtvaardigt het verlagen van de richtafstanden met één stap. De richtafstand van 30 meter voor een bedrijf in milieucategorie 2 kan dan bijvoorbeeld worden verkleind tot 10 meter en de richtafstand van 100 meter voor een bedrijf in milieucategorie 3.2 kan verlaagd worden tot 50 meter.

In onderstaande tabel zijn de richtafstanden per milieucategorie bij de omgevingstypen rustige woonwijk en gemengd gebied weergegeven.

milieucategorie	**richtafstand tot omgevingstype rustige woonwijk**	**richtafstand tot omgevingstype gemengd gebied**
1	10 m	0 m
2	30 m	10 m
3.1	50 m	30 m
3.2	100 m	50 m
4.1	200 m	100 m
4.2	300 m	200 m
5.1	500 m	300 m
5.2	700 m	500 m
5.3	1.000 m	700 m
6.1	1.500 m	1.000 m

Tabel: relatie tussen milieucategorie, richtafstanden en omgevingstype.

5.2.2.3 Situatie plangebied

Algemeen

In en om het plangebied komen verscheidene functies voor, waaronder een spoorlijn, woningen en een belangrijke ontsluitingsweg. Daarom kan het plangebied geclassificeerd worden als *'gemengd gebied'.* Voor dit gebied zijn de hiervoor genoemde richtafstanden van toepassing.

Aan de hand van vorenstaande regeling is onderzoek verricht naar de feitelijke situatie. De VNG uitgave 'Bedrijven en Milieuzonering' geeft inzicht in de milieuhinder van inrichtingen.

Zoals reeds hiervoor genoemd wordt bij het realiseren van nieuwe bestemmingen gekeken naar de omgeving waarin de nieuwe bestemmingen gerealiseerd worden. De volgende twee vragen zijn hierbij van belang:

1. past de nieuwe functie in de omgeving? (externe werking);
2. laat de omgeving de nieuwe functie toe? (interne werking).

Externe werking
Bij de externe werking gaat het met name om de vraag of de voorgenomen ruimtelijke ontwikkeling leidt tot een situatie die, vanuit hinder of gevaar bezien, in strijd is te achten met een goede ruimtelijke ontwikkeling. Daarvan is sprake als het woon- en leefklimaat van omwonenden in ernstige mate wordt aangetast of wanneer de nieuwe functie de bedrijfsvoering of ontwikkelingsmogelijkheden van omliggende bedrijven aantast.

Voor autoparkeerterreinen geldt op basis van de VNG-publicatie en op basis van ligging in het gemengd gebied een grootste richtafstand van 10 meter voor het aspect 'geluid'. In dit geval ligt de dichtstbijzijnde woning (Bosstraat 3) op een afstand van circa 20 meter. Hiermee wordt aan de richtafstand voldaan.

Tevens wordt gesteld dat het bestaande parkeerterrein reeds op kortere afstand van de betreffende woning ligt, namelijk op een afstand van circa 9 meter. De uitbreiding komt dan ook niet dichterbij dan in de huidige situatie geval is. De nieuwe parkeerplaatsen liggen op minimaal 30 meter afstand van het bouwvlak van de betreffende woning. Het deel dat binnen de 30 meter ligt, betreft een toegangsweg. Hier zal geen sprake zijn van een relevante geluidbelasting. Gezien vorenstaande wordt gesteld dat er ter plaatse van de woning aan de Bosstraat 3 sprake zal zijn van een aanvaardbaar woon en leefklimaat.

Interne werking
Hierbij gaat het om de vraag of de nieuwe functie binnen het plangebied hinder ondervindt van bestaande functies in de omgeving. Het parkeerterrein betreft, in het kader van milieuzonering, geen milieugevoelige functie. Er is dan ook geen sprake van hinder van omliggende functies.

5.2.3.4 Conclusie
Het aspect milieuzonering vormt geen belemmering voor de in dit bestemmingsplan besloten ontwikkeling.

5.2.3 Geluid

5.2.3.1 Algemeen
De Wet geluidhinder (Wgh) heeft tot doel de mensen te beschermen tegen geluidsoverlast. Op basis van deze wet dient bij het opstellen van een bestemmingsplan aandacht te worden besteed aan het aspect "geluid". De Wet geluidhinder behandelt drie geluidsbronnen: industrielawaai, verkeerslawaai en railverkeerslawaai. In dit geval wordt geen nieuw geluidsgevoelig object gerealiseerd, waardoor de aspecten railverkeers- en industrielawaai buiten beschouwing gelaten kunnen worden.

5.2.3.2 Situatie plangebied
In dit geval is er geen sprake van een Reconstructie. Onder een reconstructie wordt in artikel 1 van de Wgh namelijk verstaan:

Eén of meer wijzigingen op of aan een aanwezige weg ten gevolge waarvan uit akoestisch onderzoek als bedoeld in art. 77, eerste lid, onder a, en art. 77, derde lid, blijkt dat de berekende geluidbelasting vanwege de weg in het toekomstig maatgevende jaar zonder het treffen van maatregelen ten opzichte van de geluidbelasting die op grond van art. 100 dan wel het bepaalde krachtens art. 100b, aanhef en onder a, als de ten hoogste toelaatbare geluidbelasting geldt met 2 dB of meer wordt verhoogd."

Er is sprake van een reconstructie als aan de volgende voorwaarden wordt voldaan:

- Er moet sprake zijn van een fysieke wijziging op of aan de weg. Het gaat dan bijvoorbeeld om een wijziging aan het profiel, de wegbreedte, de hoogteligging, het wegdek, het aantal rijstroken, de aanleg van kruispunten of rotondes, de aanleg van aansluitingen, op- en afritten, het verhogen van de maximumsnelheid.

- Ten gevolge van de wijziging(en) en de verwachte groei van het verkeer in de eerste tien jaar na de wijziging(en) moet er sprake zijn van een toename van de geluidbelasting ten opzichte van de grenswaarde met (afgerond) 2 dB of meer.

In dit geval is er geen sprake van een fysieke wijziging aan een weg, maar om de uitbreiding van een parkeerterrein. Daarom kan worden gesteld dat er geen sprake is van een reconstructie. Tevens wordt er geen geluidsgevoelig object toegevoegd. Daarom worden de aspecten rail-, industrie- en wegverkeerslawaai buiten beschouwing gelaten.

5.2.3.3 Conclusie

Vanuit het aspect geluid gelden geen belemmeringen voor de ontwikkeling binnen het plangebied.

5.2.4 Luchtkwaliteit

5.2.4.1 Algemeen

Beoordelingskader
Sinds 15 november 2007 staan de hoofdlijnen voor regelgeving voor luchtkwaliteitseisen beschreven in hoofdstuk 5 van de Wet milieubeheer (Wm). Hiermee is het Besluit luchtkwaliteit 2005 komen te vervallen. Het verkeer langs drukke wegen bewerkstelligt overschrijdingen van grenswaarden (concentraties) voor fijnstof (PM_{10}) en stikstofdioxide (NO_2). Aspecten van de nieuwe regelgeving op grond van de Wm worden in afzonderlijke uitvoeringsregelingen uitgewerkt.

De belangrijkste zijn:

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

Besluit en de regeling niet in betekenende mate bijdragen
Het Besluit NIBM legt vast wanneer een project met ruimtelijke gevolgen niet in betekenende mate bijdraagt aan de concentratie van een bepaalde stof. Hiervan is sprake als aannemelijk is, dat het project een toename van de concentratie veroorzaakt van maximaal 3%. De 3% grens is gedefinieerd als 3% van de grenswaarde voor de jaargemiddelde concentratie van fijn stof (PM10) of stikstofdioxide (NO2). Deze grenswaarde is gesteld op 40 µg/m3. Dit komt overeen met 1,2 microgram/m3 voor zowel PM10 als NO2. De 3 %-grens is van toepassing sinds 1 augustus 2009 toen het Nationaal Samenwerkingprogramma Lucht in werking trad.
In de Regeling NIBM is onder andere voor kantoren en woningen aangegeven bij welke eenheden/aantallen de 3%-grens wordt overschreden en er luchtkwaliteitberekeningen dan wel luchtkwaliteitonderzoek nodig is.

Besluit gevoelige bestemmingen
Het Besluit gevoelige bestemmingen is opgesteld om mensen die extra gevoelig zijn voor een matige luchtkwaliteit aanvullend te beschermen. Deze 'gevoelige bestemmingen' zijn scholen, kinderdagverblijven en verzorgings-, verpleeg- en bejaardentehuizen. Woningen en ziekenhuizen/klinieken zijn geen gevoelige bestemmingen.

De grootste bron van luchtverontreiniging in Nederland is het wegverkeer. Het Besluit legt aan weerszijden van rijkswegen en provinciale wegen zones vast. Bij rijkswegen is deze zone 300

meter, bij provinciale wegen 50 meter. Bij realisatie van ‘gevoelige bestemmingen’ binnen deze zones is toetsing aan de grenswaarden die genoemd zijn in de Wet milieubeheer nodig.

5.2.4.2 Situatie in het plangebied

In voorliggend geval wordt een parkeerterrein vergroot. Een dergelijke functie heeft van zichzelf een beperkte verkeersaantrekkende werking. Als gevolg van het parkeerterrein is de verwachting daarnaast dat meer mensen met het openbaar vervoer zullen reizen, zodat er per saldo sprake zal zijn van een afname van verkeersbewegingen. Het parkeerterrein wordt daarnaast niet aangemerkt als een gevoelige bestemming als bedoeld in het Besluit gevoelige bestemmingen.

5.2.4.3 Conclusie

Het aspect luchtkwaliteit vormt geen belemmering voor de uitvoering van het plan.

5.2.5 Externe veiligheid

5.2.5.1 Algemeen

Externe veiligheid is een beleidsveld dat is gericht op het beheersen van risico's die ontstaan voor de omgeving bij de productie, de opslag, de verlading, het gebruik en het transport van gevaarlijke stoffen. Bij nieuwe ruimtelijke ontwikkelingen moet worden voldaan aan strikte risicogrenzen. Een en ander brengt met zich mee dat nieuwe ruimtelijke ontwikkelingen moeten worden getoetst aan wet- en regelgeving op het gebied van externe veiligheid. Concreet gaat het om risicovolle bedrijven, vervoer gevaarlijke stoffen per weg, spoor en water en transport gevaarlijke stoffen via buisleidingen.

Op de diverse aspecten van externe veiligheid is afzonderlijke wetgeving van toepassing. Voor risicovolle bedrijven gelden onder meer:

- het Besluit externe veiligheid inrichtingen (Bevi);
- de Regeling externe veiligheid (Revi);
- het Registratiebesluit externe veiligheid;
- het Besluit risico's zware ongevallen 2015 (Brzo 2015);
- het Vuurwerkbesluit.

Voor vervoer van gevaarlijke stoffen geldt de ‘Wet Basisnet vervoer gevaarlijke stoffen’ (Wet Basisnet). Dat vervoer gaat over water, spoor, wegen, per buisleiding of door de lucht. De regels van het Basisnet voor ruimtelijke ordening zijn vastgelegd in:

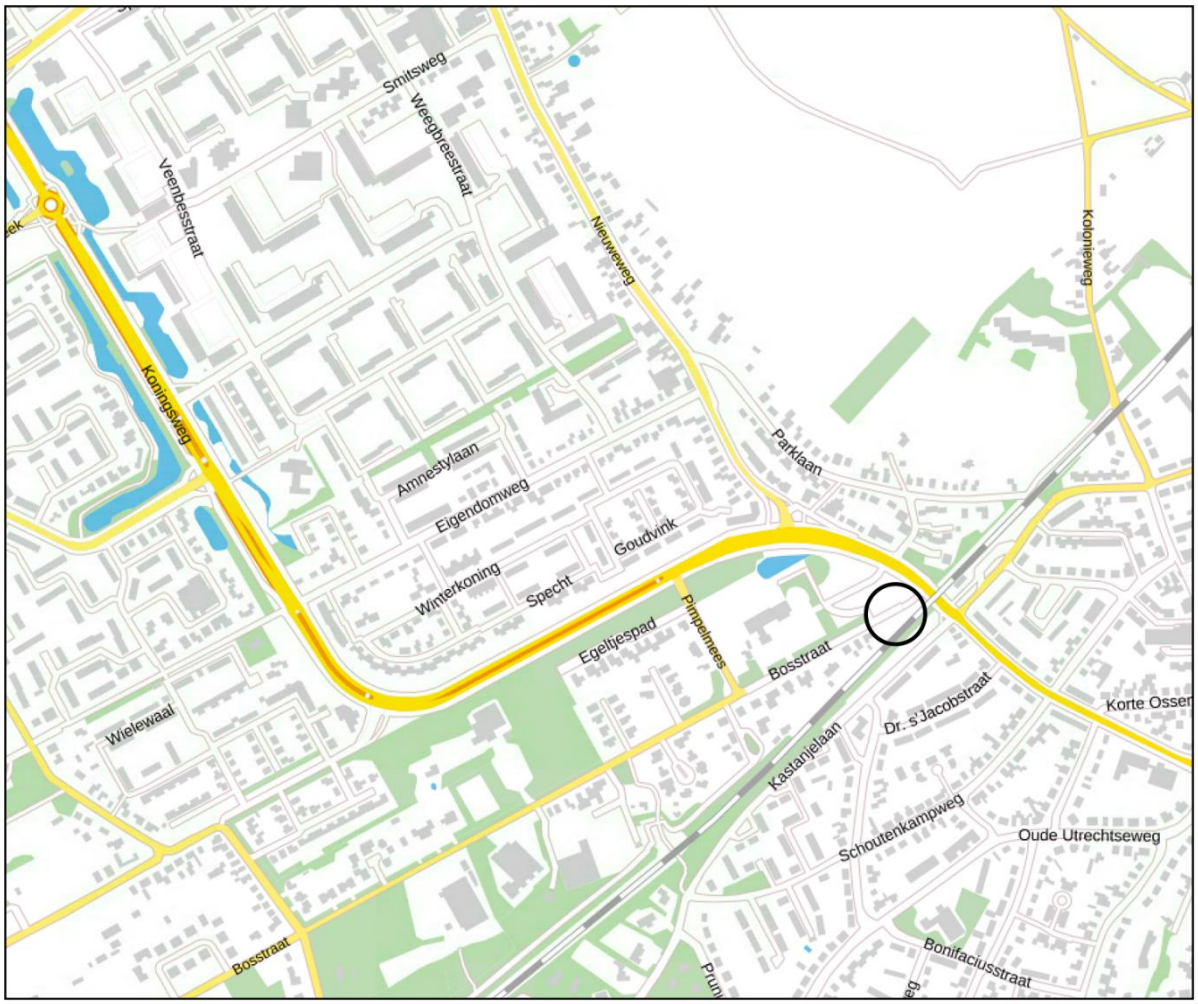
- het Besluit externe veiligheid transportroutes (Bevt);
- de Regeling basisnet;
- de (aanpassing) Regeling Bouwbesluit (veiligheidszone en plasbrandaandachtsgebied).

De regelgeving omtrent het vervoer van gevaarlijke stoffen via buisleiding is vastgelegd in het Besluit externe veiligheid buisleidingen (Bevb).

Het doel van wetgeving op het gebied van externe veiligheid is het tot een minimum beperken van risico’s waaraan burgers in hun leefomgeving worden blootgesteld vanwege risicovolle inrichtingen en activiteiten. Het is noodzakelijk inzicht te hebben in de kwetsbare en beperkt kwetsbare objecten en het plaatsgebonden en het groepsrisico.

5.2.5.2 Situatie plangebied

Aan hand van de Risicokaart is een inventarisatie verricht van risicobronnen in en rond het plangebied. Op de Risicokaart staan meerdere soorten risico's, zoals ongevallen met brandbare, explosieve en giftige stoffen, grote branden of verstoring van de openbare orde. In totaal worden op de Risicokaart dertien soorten rampen weergegeven. In de volgende figuur is een uitsnede van de Risicokaart met betrekking tot het plangebied (zwarte cirkel) en omgeving weergegeven.



Figuur 5.1: Uitsnede Risicokaart (Bron: Nederland.risicokaart.nl)

Uit de inventarisatie blijkt kortom dat het plangebied:

- zich niet bevindt binnen de risicocontour van Bevi- en Brzo-inrichtingen danwel inrichtingen die vallen onder het Vuurwerkbesluit (plaatsgebonden risico);
- zich niet bevindt in een gebied waarbinnen een verantwoording van het groepsrisico nodig is;
- niet is gelegen binnen de veiligheidsafstanden van het vervoer gevaarlijke stoffen;
- niet is gelegen binnen de veiligheidsafstanden van buisleidingen voor het vervoer van gevaarlijke stoffen.

5.2.5.3 Conclusie

Het plan is in overeenstemming met wet- en regelgeving ter zake van externe veiligheid.

5.3 Water

5.3.1 Beleid

5.3.1.1 De Europese Kaderrichtlijn Water (2003)

De Europese Kaderrichtlijn Water gaat er vanuit dat water geen gewone handelswaar is, maar een erfgoed dat moet worden beschermd en verdedigd. Het hoofddoel van de richtlijn is daarop gebaseerd. De Kaderrichtlijn Water geeft het kader voor de bescherming van landoppervlaktewater, overgangswater, kustwater en grondwater.

Dat moet ertoe leiden dat: aquatische ecosystemen en gebieden die rechtstreeks afhankelijk zijn van deze ecosystemen, voor verdere achteruitgang worden behoed; emissies worden verbeterd; duurzaam gebruik van water wordt bevorderd op basis van bescherming van de beschikbare waterbronnen op lange termijn; er wordt gezorgd voor een aanzienlijke vermindering van de verontreiniging van grondwater.

5.3.1.2 Rijksbeleid

Het Rijksbeleid op het gebied van het waterbeheer is vastgelegd in het Nationaal Waterplan (NWP) 2016-2021 (vastgesteld 17 december 2015). Het plan geeft op hoofdlijnen de ambities weer van het Rijk ten aanzien van het nationale waterbeleid en het daaraan gerelateerde ruimtelijke beleid. De belangrijkste ambities richten zich op waterveiligheid, zoetwater en waterkwaliteit. Maar ook de Deltabeslissingen en enkele waterafhankelijke thema's als natuur en duurzame energie hebben in het plan een plek gekregen. De doorwerking van de beleidsambities/uitgangspunten naar lagere overheden is geregeld in de Structuurvisie Infrastructuur en Ruimte (2012), het Bestuursakkoord

5.3.1.4 Beleid provincie

De provincie Utrecht ziet zich bij het waterbeleid geconfronteerd met een sterk toenemende dynamiek. De provincie ziet in dit verband voor de lange èn de korte termijn de volgende drie belangrijke opgaven in het waterbeleid:

- Een maatschappelijk acceptabel overstromingsrisico: Hoogwater zal vaker voorkomen en de rivierafvoer wordt op termijn bemoeilijkt door een stijgende zeespiegel. Bodemdaling is een voortgaand proces in het westelijk deel van de provincie en in het Eemland.

- Omgaan met wateroverlast èn waterschaarste: Meer neerslag zal vallen in hevigere buien. Afvoer- en bergingsmogelijkheden in het stedelijke en landelijk gebied worden zwaarder belast. Tegelijkertijd vergroten warmere en drogere perioden de vraag naar drink-, irrigatie- en koelwater. Natuurgebieden mogen niet verdrogen en moeten soortmigratie als gevolg van klimaatverandering kunnen faciliteren.

- Een sterkere bijdrage van water aan het leefklimaat: De behoefte aan vaar- en recreatiewater neemt toe. Water is de drager van veel van de Utrechtse landschappen. Daarom moet water zichtbaarder gemaakt worden.

De provincie Utrecht ziet de ontwikkeling naar duurzame, robuuste systemen als een belangrijke maatschappelijke investering. Een geïntegreerde benadering van de watersystemen is daarvoor essentieel. Daarbij wordt gestreefd naar voldoende water van de gewenste kwaliteit, beperkte (maatschappelijk acceptabele) overlast, beperking van het energiegebruik, beperking van functieconflicten rondom water en een hoge belevingswaarde. Naast ingrijpen in het watersysteem zelf kan dit echter ook betekenen dat functies, de locatie daarvan en de wijze waarop die worden ingevuld ter discussie komen te staan.

5.3.1.5 Waterbeheer 21e eeuw (WB21).

Het thema "water als ordenend principe" loopt als een rode draad door het gehele plan. Dit houdt in dat, voordat er beslissingen worden genomen op ruimtelijk gebied, er wordt bekeken welke gevolgen die hebben voor watersystemen. Dit waterplan valt onder het regime van de nieuwe waterwet (22 dec. 2009).

5.3.1.6 Beleid waterschap Vallei en Veluwe

Het Algemeen Bestuur van het waterschap heeft op 30 september 2015 het Waterbeheerprogramma 2016-2021 vastgesteld. Het nieuwe waterbeheerprogramma draagt de titel ‘Partnerschap als watermerk’. Het waterbeheerprogramma gaat uit van 6 hoofddoelen:

1. We beschermen het gebied tegen overstromingen
2. We zorgen voor de juiste hoeveelheid water
3. We zorgen voor de goede oppervlaktewaterkwaliteit
4. Schoon en vuil water worden zo veel mogelijk gescheiden

5. We halen de hoogst mogelijke waarde uit water
6. We beheren de waterketen en watersysteem als één systeem, samen met partners

5.3.1.7 Gemeentelijk Rioleringsplan Soest 2018-2022

Voor het verwijderen van afvalwater uit de woonomgeving is riolering een onmisbare voorziening. Aanleg en beheer van riolering is een gemeentelijke taak die zijn wettelijke basis vindt in de Wet milieubeheer.

Het gemeentelijk plan beschrijft hoe de gemeente in de genoemde periode haar rioleringstaak vorm wil gaan geven en hoe goede beleidsafwegingen op het terrein van bescherming van de waterkwaliteit en de rioleringszorg gemaakt zullen worden.

In het plan wordt aangegeven op welke wijze invulling wordt gegeven aan de wettelijke zorgplicht voor een doelmatige inzameling en een doelmatig transport van afvalwater, grondwater en hemelwater.

5.3.2 Watertoets

Zoals in voorgaande paragrafen uiteen is gezet, wordt in het moderne waterbeheer (waterbeheer 21e eeuw) gestreefd naar duurzame, veerkrachtige watersystemen met minimale risico's op wateroverlast of watertekorten. Belangrijk instrument hierbij is de watertoets, die sinds 1 november 2003 in ruimtelijke plannen is verankerd. In de toelichting op ruimtelijke plannen dient een waterparagraaf te worden opgenomen. Hierin wordt verslag gedaan van de wijze waarop rekening is gehouden met de gevolgen van het plan voor de waterhuishoudkundige situatie (watertoets).

Het doel van de watertoets is te garanderen dat waterhuishoudkundige doelstellingen expliciet en op een evenwichtige wijze in het plan worden afgewogen. Deze waterhuishoudkundige doelstellingen betreffen zowel de waterkwantiteit (veiligheid, wateroverlast, tegengaan verdroging) als de waterkwaliteit (riolering, omgang met hemelwater, lozingen op oppervlaktewater).

Het Waterschap Vallei en Veluwe is geïnformeerd over het plan door gebruik te maken van de digitale watertoets. De beantwoording van de vragen heeft er toe geleid dat de zogenoemde 'korte procedure' van de watertoets van toepassing is. Het watertoetsresultaat is opgenomen in bijlage 1 bij deze toelichting. Hierna wordt nader ingegaan op de waterhuishoudkundige aspecten in het plangebied.

5.3.3 Waterhuishoudkundige aspecten

5.3.3.1 Grondwaterbescherming

Het plangebied is niet gelegen binnen een grondwaterbeschermingszone.

5.3.3.2 Oppervlaktewater en waterkeringen

In het plangebied is geen oppervlaktewater aanwezig. Daarnaast zijn hier geen waterkeringen of kunstwerken ten behoeve van de waterhuishouding (zoals gemalen, stuwen of sluizen). Binnen het plangebied wordt tot slot geen oppervlaktewater gerealiseerd.

5.3.3.3 Bebouwing en verharding

Het voorliggende plan gaat uit van de verbreding van de weg ten behoeve van de uitbreiding van een parkeerterrein. Van een onevenredige toename (meer dan 1.500 m²) van verharding binnen het plangebied is geen sprake. Watercompensatie is op grond van de geldende beleidsregels van het waterschap niet aan de orde.

De gemeente Soest beschikt echter over een eigen Gemeentelijk waterhuishoudkundig en rioleringsplan (GWRP 2018-2022). In dit beleidsplan staat dat hemelwater voor elk nieuw aangelegde verharding binnen het plangebied moet worden gecompenseerd. In de huidige situatie wordt het hemelwater afgevoerd via het gemengde riool. In de nieuwe situatie komt er een infiltratieriool. Hiermee wordt infiltratie in de grond gerealiseerd. Daarnaast komt er een soort

noodoverloop voor extreme situaties. De definitieve uitwerking hiervan wordt bij in een later stadium uitgewerkt.

5.3.3.4 Afval- en regenwater

Bij nieuwbouw en uitbreidingen moet rekening gehouden worden met het veranderende klimaat. Bij nieuwbouw en uitbreidingen moet regenwater van verharde oppervlaktes (daken en verhardingen) daarom zoveel mogelijk afgekoppeld worden en afgevoerd worden via infiltratie in de bodem, naar oppervlaktewater of via een gescheiden rioleringssysteem.

In dit geval is er geen sprake van bebouwing en daarmee dus ook niet van de afvoer van afvalwater. Het regenwater zal conform de huidige situatie van de straat aflopen en in de berm en via de wadi worden geïnfiltreerd.

5.3.3.5 Klimaatbestendigheid

Uit de klimaateffectatlas Vallei en Veluwe blijkt dat de zuidelijk gelegen parkeerplaats bij flinke regenval gevoelig is voor overstroming. Door de nieuw aan te leggen parkeerplaatsen zal zonder mitigerende/compenserende maatregelen het volume regenwater dat in noordelijke richting stroomt verder toenemen.
In de nieuwe situatie komt er een infiltratieriool. Hiermee wordt infiltratie in de grond gerealiseerd. Daarnaast komt er een soort noodoverloop voor extreme situaties. De definitieve uitwerking hiervan wordt bij in een later stadium uitgewerkt.

5.3.4 Conclusie

Met inachtneming van vorenstaande wordt geconcludeerd dat het aspect water niet tot een belemmering van de uitvoerbaarheid van het plan leidt.

5.4 Ecologie

5.4.1 Algemeen

Vanaf 1 januari 2017 is de Wet natuurbescherming in werking getreden. Deze wet vervangt drie wetten: de Natuurbeschermingswet 1998, de Boswet en de Flora- en faunawet. Met deze wet worden de Europese natuurbeschermingsrichtlijnen (de Vogel- en Habitatrichtlijn) zo helder mogelijk geïmplementeerd. De Wet natuurbescherming kent een apart beschermingsregime voor soorten van de Vogelrichtlijn, een apart beschermingsregime voor soorten van de Habitatrichtlijn (het Verdrag van Bern en het Verdrag van Bonn) en een apart beschermingsregime voor andere soorten, die vanuit nationaal oogpunt beschermd worden. Elk van deze beschermingsregimes kent zijn eigen verbodsbepalingen en vereisten voor vrijstelling of ontheffing van de verboden.

5.4.2 Gebiedsbescherming

5.4.2.1 Natura 2000-gebieden

Algemeen
Nederland heeft aan de hand van een vergunningenstelsel een zorgvuldige afweging gewaarborgd rond projecten die gevolgen kunnen hebben voor Natura 2000-gebieden.
Het plangebied is niet gelegen binnen een Natura 2000-gebied. Gronden die tot Natura-2000 behoren liggen op minimaal 9,3 kilometer afstand van het plangebied (betreffende Natura 2000-gebied Arkenheem). Om te bepalen of de in het gehele plan omsloten verkeerskundige aanpassingen negatieve gevolgen heeft voor Natura-2000 is een stikstofdepositieberekening voor de realisatiefase en de gebruiksfase uitgevoerd.

De berekeningen hebben betrekking op drie fases. De eerste is de huidige situatie en de tweede is de beoogde situatie na de herinrichting van het gebied. Voor deze situaties is uitgegaan van verkeersgegevens die door de gemeente zijn aangeleverd.

In de derde fase is berekend hoeveel stikstof er ongeveer vrij mag komen bij de bouwwerkzaamheden in het gebied zonder dat er sprake is van een toename van de depositie. Deze berekening is uitgevoerd door NIPA Milieutechniek. Hierna wordt op de belangrijkste resultaten ingegaan. Het volledige rapport is opgenomen in bijlage 2 van deze toelichting.

Conclusies
In dit onderzoek is voor het jaar 2020 de stikstofdepositie bepaald in de bestaande en de nieuwe situatie ter plaatse van een wegreconstructie nabij het stationsgebied in Soest-Zuid. Tevens is bepaald wat de maximale stikstofemissie-ruimte is binnen het plangebied om tijdens de realisatiefase geen stikstofdepositie te veroorzaken.

De dichtstbijgelegen Natura 2000 gebieden zijn Arkemheen en Oostelijke Vechtplassen. De te verwachten stikstofdeposities is berekend voor het jaar 2020. In zowel de bestaande als de nieuwe verkeerssituatie is er geen sprake van stikstofdepositie op de dichtstbijgelegen Natura 2000-gebieden. De maximale stikstofemissie in het plangebied waarbij geen significante stikstofdepositie optreed ter plaatse van de dichtstbijgelegen Natura 2000-gebieden bedraagt ca. 750 kg per jaar. De werkzaamheden blijven hier ruim onder. Er is dan ook geen sprake van negatieve effecten ten aanzien van deze Natura 2000-gebieden.

5.4.2.2 Natuurnetwerk Nederland

Het Nederlands Natuurnetwerk (NNN) is de kern van het Nederlandse natuurbeleid. Het NNN is in provinciale structuurvisies uitgewerkt. In of in de directe nabijheid van het NNN geldt het 'nee, tenzij'- principe. In principe zijn er geen ontwikkelingen toegestaan als zij de wezenlijke kenmerken of waarden van het gebied aantasten.

Het plangebied is niet gelegen binnen het concreet begrensde NNN. De dichtstbijzijnde gronden die zijn aangewezen als NNN liggen op circa 700 meter van het plangebied. In figuur 5.2 wordt ligging van het plangebied ten opzicht van het NNN weergegeven.

Figuur 5.2: Ligging t.o.v. het NNN (Bron: Provincie Utrecht)

Gezien het feit dat sprake is van een ontwikkeling buiten het NNN en gelet op de aard en omvang

van de ontwikkeling, wordt gesteld dat geen aantasting plaatsvindt van de wezenlijke kenmerken en waarden van het NNN.

5.4.3 Soortenbescherming

Bij ruimtelijke ontwikkelingen dient te worden getoetst of er sprake is van negatieve effecten op de aanwezige soorten (flora en fauna). Als hiervan sprake is, moet ontheffing of vrijstelling worden gevraagd. Om te beoordelen of de ontwikkeling in het kader van flora en fauna uitvoerbaar is, heeft Eelerwoude voor het gehele gebied waar sprake is van werkzaamheden waarbij sprake is van het verwijderen van groen een quickscan natuurwaardenonderzoek uitgevoerd. Het volledige onderzoek is bijgevoegd in bijlage 3 bij deze toelichting. Hierna wordt samengevat ingegaan op de conclusies uit dit onderzoek.

Bescherming van soorten

De voorgenomen werkzaamheden om bomen te kappen en groenstroken te verwijderen voor herontwikkeling van het verkeersplan zal leiden tot een beperkt verlies van leefgebied van enkele overige beschermde soorten. Hiervoor zijn door de provincie Utrecht vrijstellingen van de ontheffingsplicht opgesteld. De ingreep heeft geen invloed op de gunstige staat van instandhouding van deze soorten, omdat er voldoende leefgebied aanwezig blijft en het relatief algemene soorten betreft. Voor deze soorten geldt dan ook een vrijstelling van ontheffingsplicht indien het een ruimtelijke ontwikkeling betreft. Nader onderzoek naar deze overig beschermde soorten (algemeen voorkomende amfibieën en zoogdieren) of een ontheffing Wet natuurbescherming is daarom niet noodzakelijk.

Nader onderzoek naar vleermuizen is noodzakelijk. Er dient in het kader van de zorgplicht rekening te worden gehouden met het broedseizoen van vogels. In dit geval is door Eelerwoude een nader onderzoek naar de vleermuis uitgevoerd. De volledige rapportage is opgenomen als bijlage 4. Hierna wordt op de belangrijkste resultaten ingegaan.

Uit het vleermuisonderzoek is naar voren gekomen dat het plangebied onderdeel uitmaakt van het leefgebied van de beschermde soorten: gewone dwergvleermuis, ruige dwergvleermuis, laatvlieger en rosse vleermuis. Alleen voor de rosse vleermuis vormt het plangebied essentieel leefgebied.

Tijdens het vleermuisonderzoek is één vermoedelijke paarverblijfplaats van rosse vleermuis aangetroffen, bij de grote abeel bij het station. Deze boom bevindt zich buiten onderhavig plangebied aan de Bosstraaat. Er is dan ook geen sprake van negatieve effecten.

Bovendien blijkt uit de meest recente opbreekkaart Blad 4 van d.d. 17 september 2020 dat de betreffende abeel niet gekapt wordt. Met de ontwikkeling kunnen daardoor negatieve effecten op de rosse vleermuis en zijn verblijfplaats worden uitgesloten. Het aanvragen van een ontheffing in het kader van de Wet natuurbescherming is voor vleermuizen dan niet nodig.

5.4.4 Boomeffecten

Ten behoeve van de verkeerskundige ontwikkelingen in Soest-Zuid wordt op diverse plaatsen extra verharding aangebracht en daarom zullen diverse bomen worden gekapt. Bij andere bomen zullen werkzaamheden dichtbij de stam of beworteling worden uitgevoerd. In de huidige situatie veroorzaken diverse bomen voor opdruk van de verharding.
Om de effecten van de ontwikkeling op de bomen in beeld te brengen, heeft de gemeente een boomeffectanalyse uit laten voeren voor het gehele gebied. Het rapport is opgenomen als bijlage 5. Door het uitvoeren van de boomeffectanalyse zijn de effecten op de bodem in beeld gebracht. Tevens zijn aanbevelingen gegaan om negatieve effecten zoveel mogelijk te beperken. Met het uitvoeren van de werkzaamheden zal met deze aanbevelingen rekening gehouden worden.

Voor alle 220 bomen is een advies uitgewerkt. Per boom kan er sprake zijn van de volgende adviezen:

- Beperkte maatregelen (+)

- Specifieke maatregelen (-)
- Ingrijpende maatregelen (--)
- Fatale belemmeringen (X)

Hierna wordt kort op de maatregelen ingegaan.

Beperkte maatregelen
Bij beperkte maatregelen gaat het om het instellen van een beschermd boomgebied, het aanbrengen van een stambekisting en het voorkomen van wortelschade. Het betreffen bomen die relatief ver verwijderd staan van de werkzaamheden, waarbij de kans op wortelschade nihil is.

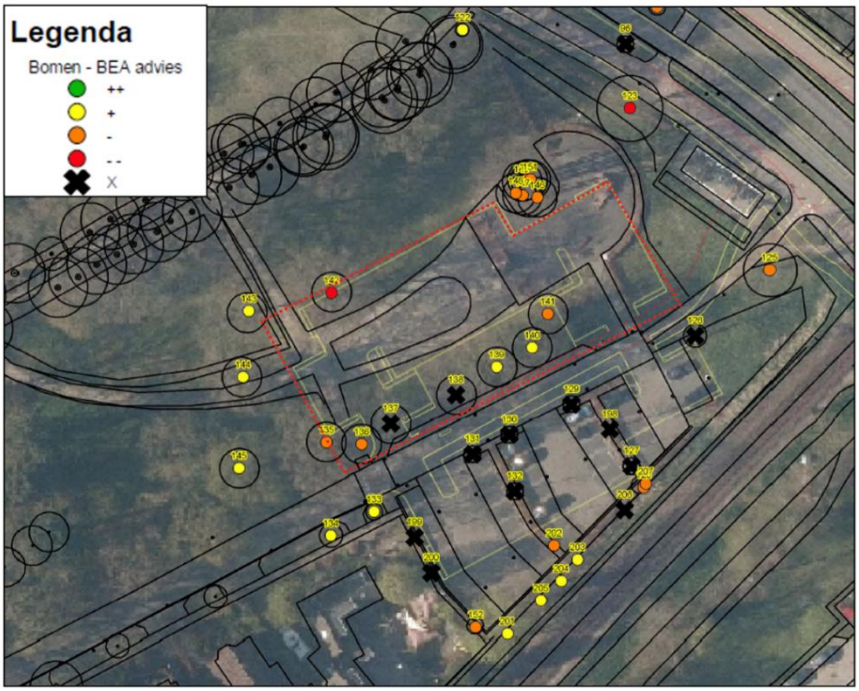
Specifieke maatregelen
Hierbij gaat het om het aanbrengen van stambekisting, het verwijderen van asfaltverharding, elementverharding of beworteling. Ook moeten rijbewegingen rondom de bomen worden voorkomen en kan nieuwe verharding niet op de 'naakte' boomwortels aangebracht worden. Er moet altijd minimaal 5 cm zanddekking aangebracht worden.

Ingrijpende maatregelen
Hierbij gaat het om planaanpassingen, aangezien het belang van de boom zwaarder weegt. Bij deze bomen wordt de nieuwe verharding binnen de minimale graafafstand aangelegd. Voor het behoud van deze bomen moet een uitsparing van minimaal 0,5 m in het trottoir aangebracht worden, om zo fatale wortelschade te voorkomen.

Fatale belemmeringen
Voor deze bomen geldt dat deze niet te behouden zijn, om uiteenlopende redenen. Het kan gaan om slechte kwaliteit of ze belemmeren het gewenste ontwerp, waardoor kap gerechtvaardigd kan worden.

Algemene randvoorwaarden
Voor alle bomen gelden algemene randvoorwaarden die gericht zijn op het voorkomen van kroonschade. Ook wordt een boomtechisch adviseur ingeschakeld die begeleiding biedt bij de graafwerkzaamheden.

Locatiespecifiek
In en om het plangebied staan een aantal bomen. In figuur 5.3 is dit weergegeven. In totaal gaat het om 38 bomen.



Figuur 5.3: Bomen in en rondom het plangebied (Bron: Bomeneffectanalyse, tree-o-logic)

Zoals in figuur 5.3 is weergegeven zijn er twee bomen die gekapt dienen te worden in het kader van de dit bestemmingsplan omsloten ontwikkeling. De andere bomen blijven allen behouden, met inachtneming van de adviezen zoals hierboven weergegeven. Gezien het maatschappelijk belang (zie ook paragraaf 3.4.3) is deze kap toelaatbaar.

5.4.5 Conclusie
De ecologische aspecten staan, mits ontheffing kan worden verleend ten aanzien van de vleermuis, de uitvoerbaarheid van het bestemmingsplan op voorhand niet in de weg.

5.5 Archeologie

5.5.1 Algemeen
Initiatiefnemers hebben op basis van de Erfgoedwet een archeologische zorgplicht bij projecten waarbij de bodem wordt verstoord. Hiervoor is onderzoek noodzakelijk: het archeologisch vooronderzoek. Als blijkt dat in het projectgebied behoudenswaardige archeologische vindplaatsen aanwezig zijn, dan kan de initiatiefnemer verplicht worden hiermee rekening te houden. Dit kan leiden tot een aanpassing van de plannen, waardoor de vindplaatsen behouden blijven, of tot een archeologische opgraving en publicatie van de resultaten.

5.5.2 Situatie plangebied
De gemeente Soest heeft een beleidsadvieskaart archeologie voor het gehele grondgebied opgesteld. Dit beleid is middels dubbelbestemmingen vertaald in de bestemmingsplannen. Ter plaatse van het plangebied geldt deels de dubbelbestemming ‘Waarde - Archeologie hoge verwachting’ en deels de dubbelbestemming ‘Waarde – Archeologie middelhoge verwachting’.

Voor gronden met een hoge verwachting geldt een onderzoekplicht bij bodemingrepen dieper dan 0,3 meter onder het maaiveld waarbij de bestaande oppervlakte met meer dan 100 m² wordt vergroot. Voor gronden met een middelhoge verwachting ligt de grens bij bodemingrepen dieper dan 0,3 meter onder het maaiveld waarbij de bestaande oppervlakte met meer dan 500 m² wordt vergroot

In voorliggend plan is sprake van een dergelijke verstoring. Daarom is in dit kader door KSP Archeologie een archeologisch bureauonderzoek uitgevoerd. De volledige rapportage is opgenomen

als bijlage 6 bij deze toelichting. Hierna wordt op de belangrijkste resultaten ingegaan. Opgemerkt dient te worden dat het archeologisch onderzoek voor het gehele plangebied waar deze verwachting geldt en waar de verkeerstechnische aanpassingen doorgevoerd worden, is uitgevoerd.

Het doel van het archeologische bureauonderzoek was het opstellen van een gespecificeerde archeologische verwachting voor het plangebied. Op basis van de landschappelijke ligging op een glooiing van hellingafspoelingen, gedeeltelijke ligging binnen AMK-terrein-12252 en de archeologische onderzoeksmeldingen en vondstlocaties uit de omgeving is aan het noordoostelijke deel van het plangebied een hoge verwachting toegekend voor zowel vuursteenvindplaatsen uit het Midden-Paleolithicum tot en met het Neolithicum als voor nederzettingsresten uit het Neolithicum tot en met de Volle Middeleeuwen (tot in de 13^{e} eeuw) en een lage tot middelhoge verwachting voor bebouwingsresten vanaf de Late Middeleeuwen (vanaf de 13^{e} eeuw) tot en met de Nieuwe tijd. Voor het westelijke en oostelijke deel van het plangebied is een lage verwachting toegekend voor vuursteenvindplaatsen uit het Midden-Paleolithicum tot en met het Neolithicum, een lage tot middelhoge verwachting voor nederzettingsresten uit het Neolithicum tot en met de Volle Middeleeuwen (tot in de 13^{e} eeuw) en een hoge verwachting voor bebouwingsresten vanaf de Late Middeleeuwen (vanaf de 13^{e} eeuw) tot en met de Nieuwe tijd.

Selectieadvies
Op grond van de opgestelde verwachtingen kunnen overal binnen het plangebied vindplaatsen worden verwacht uit meerdere archeologische perioden. Op meerdere plaatsen vinden nieuwe diepe ingrepen plaatsen, onder andere de aanleg fietspad, riool, hemelwaterafvoer en de aanleg van een wadi, die het potentiële archeologische niveau bedreigen dat vanaf 0,3 m -mv wordt verwacht. Gezien de omvang en de diepte van de nieuwe ingrepen) worden de ondergrenzen van de archeologische beleidsadvieskaart overschreden.

KSP archeologie adviseert een archeologische vervolgonderzoek voor alle vier hierboven genoemde nieuwe diepe ingrepen (Figuur 14 van het rapport). Aangezien nog niet bekend is waar de ingrepen op de openbare weg precies zullen plaatsvinden, waarschijnlijk zoveel mogelijk in het deel waar geen bestaande kabels en leidingen aanwezig zijn, kan op voorhand (KLIC gegevens) niet worden bepaald of de bodem in het verleden al is verstoord.

Wanneer de geplande graafwerkzaamheden dieper reiken dan 30 cm beneden maaiveld kunnen eventueel aanwezig archeologische resten verloren gaan is vervolgonderzoek noodzakelijk. Aangezien de ingrepen bijna allemaal plaatsvinden op de openbare weg adviseert KSP Archeologie een archeologische begeleiding van de werkzaamheden. Voorafgaand aan de werkzaamheden zal hiervoor een Programma van Eisen worden opgesteld, die door het bevoegd gezag zal worden gekeurd. Op deze manier wordt aantasting van de archeologische waarden voorkomen.

5.5.3 Conclusie
Vanwege bovenstaande vormt het aspect archeologie geen belemmering binnen voorliggend plan.

5.6 Cultuurhistorie

5.6.1 Algemeen
Onder cultuurhistorische waarden worden alle structuren, elementen en gebieden bedoeld die cultuurhistorisch van belang zijn. Zij vertellen iets over de ontstaansgeschiedenis van het Nederlandse cultuurlandschap. Vaak is er een sterke relatie tussen aardkundige aspecten en cultuurhistorische aspecten.

In de Bro is sinds 1 januari 2012 (artikel 3.1.6, vijfde lid, onderdeel a) opgenomen dat een bestemmingsplan *"een beschrijving van de wijze waarop met de in het gebied aanwezige cultuurhistorische waarden en in de grond aanwezige of te verwachten monumenten rekening is gehouden"* dient te bevatten.

De gemeenteraad van Soest heeft op 25 april 2013 ingestemd met het opstellen van een Cultuurhistorische Waardenkaart (CHWK). Op 27 mei 2014 hebben burgemeester en wethouders van Soest ingestemd met een als zodanig opgestelde cultuurlandschappelijke en historisch-stedenbouwkundige waarderingskaart en een cultuurhistorische kenmerkenkaart met bijbehorend onderzoeksrapport. Alsook hebben burgemeester en wethouders besloten de gedane beleidsadviezen af te wegen en voorstellen te ontwikkelen over in welke mate en op welke wijze de daarvoor in aanmerking komende beleidsadviezen kunnen worden vertaald in concreet beleid in de ruimtelijke plannen.

5.6.2 Situatie plangebied

Het initiatief ziet uitsluitend in de uitbreiding van een parkeerterrein. Er is geen sprake van de kap van monumentale bomen of de sloop van monumentale panden. Er is dan ook geen sprake van aantasting aan cultuurhistorische aspecten.

5.6.3 Conclusie

Het aspect 'cultuurhistorie' vormt geen belemmering ten aanzien van dit plan.

5.7 Kabels en leidingen

Voor planologisch relevante leidingen gelden verschillende beschermings- en veiligheidsafstanden waar in de bestemmingslegging van onder andere nieuwe functies rekening mee moet worden gehouden. In het plangebied zijn geen planologisch relevante kabels en leidingen aanwezig. Ook in de nabijheid van het plangebied zijn geen leidingen met gevaarlijke stoffen aanwezig (zie hiervoor ook paragraaf 5.2.5). Kabels en leidingen vormen daarom geen belemmering voor de uitvoering van het bestemmingsplan.

5.8 Besluit milieueffectrapportage

5.8.1.1 Algemeen

In de Wet milieubeheer en het Besluit milieueffectrapportage is vastgelegd dat voorafgaande aan het ruimtelijke plan dat voorziet in een grootschalig project met belangrijke nadelige milieugevolgen een milieueffectrapport (MER) opgesteld dient te worden. De activiteiten waarvoor een MER-rapportage opgesteld moet worden zijn opgenomen in de bijlage van het Besluit m.e.r.

Een bestemmingsplan kan m.e.r.-(beoordelings)plichtig zijn op de volgende manieren:

- Op basis van artikel 7.2a, lid 1 Wm (als wettelijk plan);
  Er ontstaat een m.e.r.-plicht wanneer er een passende beoordeling op basis van art. 2.8, lid 1 Wet natuurbescherming nodig is.
- Op basis van Besluit milieueffectrapportage (bestemmingsplan in kolom 3);
  Er ontstaat een m.e.r.-plicht voor die activiteiten en gevallen uit de onderdelen C en D van de bijlage van dit besluit waar het bestemmingsplan genoemd is in kolom 3 (plannen).
- Op basis van Besluit milieueffectrapportage (bestemmingsplan in kolom 4);
  Er ontstaat een m.e.r.-(beoordelings)plicht voor die activiteiten en gevallen uit de onderdelen C en D van de bijlage van dit besluit waar het bestemmingsplan genoemd is in kolom 4 (besluiten).

In het Besluit m.e.r. neemt het bestemmingsplan een bijzondere positie in, want het kan namelijk tegelijkertijd opgenomen zijn in zowel kolom 3 als in kolom 4 van het Besluit m.e.r.. Of het bestemmingsplan in deze gevallen voldoet aan de definitie van het plan uit kolom 3 of aan de definitie van het besluit uit kolom 4 is afhankelijk van de wijze waarop de activiteit in het bestemmingsplan wordt bestemd. Als voor de activiteit eerst één of meerdere uitwerkings- of wijzigingsplannen moeten worden vastgesteld dan is sprake van 'kaderstellend voor' en voldoet het bestemmingsplan aan de definitie van het plan. Is de activiteit geheel of gedeeltelijk als eindbestemming opgenomen voldoet het aan de definitie van het besluit.

Een belangrijk element in het Besluit m.e.r., is het (in feite) indicatief maken van de gevalsdefinities (de drempelwaarden in kolom 2 in de D-lijst). Dit betekent dat het bevoegd gezag meer moet doen dan onder de oude regelgeving. Kon vroeger worden volstaan met de mededeling in het besluit dat de omvang van de activiteit onder de drempelwaarde lag en dus geen m.e.r. (beoordeling) noodzakelijk was, onder de nu geldende regeling moet een motivering worden gegeven. Voor deze toets wordt de term vormvrije m.e.r.-beoordeling gehanteerd. Hierna wordt er verder op de vormvrije m.e.r. ingegaan.

5.8.1.2 Situatie plangebied

Artikel 2.8 van de Wet natuurbescherming

Gezien de aard en omvang van de in dit bestemmingsplan besloten ontwikkeling wordt geconcludeerd dat geen sprake zal zijn van een aantasting van de instandhoudingsdoelstellingen van een Natura-2000 gebied. Dit is gebleken uit de stikstofberekening die voor dit project is uitgevoerd. Voor een toelichting wordt verwezen naar paragraaf 5.4.

Een passende beoordeling op basis van artikel 2.8 van de Wet natuurbescherming is in het kader van dit bestemmingsplan dan ook niet noodzakelijk.

Drempelwaarden Besluit m.e.r.

Voor wat betreft het gehele plangebied wordt voorzien in directe eindbestemmingen waardoor, indien activiteiten worden mogelijk gemaakt die genoemd worden in onderdeel C of D van het Besluit m.e.r. en de daarin opgenomen drempelwaarden overschrijden, sprake is van een m.e.r-beoordelingsplichtig plan.

In het voorliggende geval is geen sprake van activiteiten die op grond van onderdeel C van het Besluit milieueffectrapportage m.e.r.-plichtig zijn. Wel is sprake van een activiteit die is opgenomen in onderdeel D van het Besluit m.e.r., namelijk: ‘de aanleg, wijziging of uitbreiding van een stedelijk ontwikkelingsproject.’

Aangezien hier in dit geval sprake van is dient te worden getoetst of sprake is van m.e.r-beoordelingsplicht. Hier is sprake van indien de activiteiten de volgende drempelwaarden uit onderdeel D overschrijden:

1. een oppervlakte van 100 hectare of meer,
2. een aaneengesloten gebied en 2.000 of meer woningen omvat, of
3. een bedrijfsvloeroppervlakte van 200.000 m^2 of meer.

Gezien de drempelwaarden wordt geconcludeerd dat voor dit bestemmingsplan geen sprake is van een m.e.r.-beoordelingsplicht. Echter, zoals ook in het voorgaande aangegeven, dient ook wanneer ontwikkelingen onder drempelwaarden blijven, het bevoegd gezag zich er van te vergewissen of activiteiten geen aanzienlijke milieugevolgen kunnen hebben.

Indien de mogelijkheden van dit plan worden vergeleken met de drempelwaarden uit onderdeel D van het Besluit m.e.r. kan worden geconcludeerd dat er dat sprake is van een wezenlijk ander schaalniveau en een activiteit die vele malen kleinschaliger is. Zo kent het plangebied een beperkte oppervlakte en relatief beperkt aantal woningen. Daarnaast blijkt uit dit hoofdstuk en het volgende hoofdstuk dat dit bestemmingsplan geen belangrijk nadelige milieugevolgen tot gevolg heeft die het doorlopen van een m.e.r.-procedure noodzakelijk maken.

5.8.1.3 Conclusie

Het plangebied is niet binnen een kwetsbaar of waardevol gebied gelegen en heeft ook geen belangrijke nadelige milieugevolgen voor de omgeving, waardoor het voornemen in het desbetreffende gebied niet m.e.r.-beoordelingsplichtig is.

HOOFDSTUK 6 JURIDISCHE PLANOPZET

6.1 Inleiding

In de voorgaande hoofdstukken is ingegaan op het plangebied, het relevante beleid en de milieu- en omgevingsaspecten. De informatie uit deze hoofdstukken is gebruikt om keuzes te maken bij het maken van het juridische deel van het bestemmingsplan: de verbeelding en de regels. In dit hoofdstuk wordt dieper ingegaan op de opzet van dit juridische deel. Daarnaast wordt een verantwoording gegeven van de gemaakte keuzes op de verbeelding en in de regels. Dat betekent dat er wordt aangegeven waarom een bepaalde functie ergens is toegestaan en waarom bepaalde bebouwing daar acceptabel is.

6.2 De regels

In de Wet ruimtelijke ordening (Wro) die op 1 juli 2008 in werking is getreden, is de verplichting opgenomen om ruimtelijke plannen en besluiten digitaal vast te stellen. De digitaliseringsverplichting geldt vanaf 1 januari 2010. Ook de Standaard voor vergelijkbare bestemmingsplannen 2008 (SVBP2008) is vanaf deze datum verplicht. De Standaard Vergelijkbare Bestemmingsplannen 2008 maakt het mogelijk bestemmingsplannen te maken die op vergelijkbare wijze zijn opgebouwd en op een zelfde manier worden verbeeld. Vergelijkbare bestemmingsplannen leiden tot een betere dienstverlening en tot een effectievere en efficiëntere overheid.

De SVBP geeft normen voor de opbouw van de planregels en voor de digitale verbeelding van het bestemmingsplan. Dit bestemmingsplan is opgesteld conform de normen van de SVBP2012.

Het juridisch bindend gedeelte van het bestemmingsplan bestaat uit planregels en bijbehorende verbeelding waarop de bestemmingen zijn aangegeven. Deze verbeelding kan zowel digitaal als analoog worden verbeeld. De verbeelding en de planregels dienen in samenhang te worden bekeken.

De regels zijn onderverdeeld in vier hoofdstukken:

1. Inleidende regels;
2. Bestemmingsregels;
3. Algemene regels;
4. Overgangs- en slotregels.

6.2.1 Inleidende regels

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

6.2.2 Bestemmingsregels

Hieronder wordt per bestemming een toelichting gegeven op de regels.

<u>'Verkeer (Artikel 3)</u>
Het volledige plangebied is bestemd met de bestemming 'Verkeer' teneinde de aanleg van het parkeerterrein mogelijk te maken. Deze bestemming is conform de systematiek van de bestemming 'Verkeer' van het bestemmingsplan "Klaarwater, Smitsveen en Bosstraat" overgenomen. Gronden met deze bestemming zijn bestemd voor wegen, rijbanen, inclusief in-, uitvoeg- en opstelstroken , verkeerstekens en verkeersborden. Binnen deze bestemming zijn uitsluitend andere bouwwerken, met inachtneming van de daarvoor opgenomen bouwhoogte, mogelijk.

Om te borgen dat er een bodemonderzoek wordt uitgevoerd, voordat er grondwerkzaamheden plaatsvinden, is de verplichting tot instellen van een bodemonderzoek opgenomen in een voorwaardelijke verplichting in de regels van dit bestemmingsplan. Deze is opgenomen onder de specifieke gebruiksregels.

‘Waarde – Archeologie hoge verwachting’ en ‘Waarde – Archeologie – middelhoge verwachting’
Deze dubbelbestemmingen zijn conform het geldende bestemmingsplan overgenomen in het plangebied. Gronden met deze bestemmingen zijn, behalve de andere daar voorkomende bestemming(en), mede bestemd voor de bescherming van een gebied met een (middel)hoge archeologische verwachtingswaarde.
Deze dubbelbestemmingen hebben voorrang op de andere op de gronden voorkomende bestemmingen.

6.2.3 Algemene regels

Antidubbeltelbepaling (Artikel 6)

In de regels is een bepaling opgenomen om te voorkomen, dat gronden die bij een eerder bouwplan reeds in aanmerking zijn genomen voor het toestaan van het bouwplan, nogmaals meegeteld worden.

Algemene gebruiksregels (Artikel 7)

In de algemene gebruiksbepaling wordt voor een aantal zaken expliciet aangegeven, dat deze als strijdig gebruik worden aangemerkt en daarmee onder het verbod vallen zoals opgenomen in artikel 2.1 van de Wabo. Indien in een bepaald geval gebruik in strijd met bijvoorbeeld de doeleindenomschrijving van een bestemming of met een verleende vrijstelling wordt geconstateerd, dan is er sprake van een overtreding, waartegen kan worden opgetreden.

Algemene afwijkingsregels (Artikel 8)

Het plan bevat een algemene afwijkingsbevoegdheid om een aantal nodige zaken en ondergeschikte afwijkingen mogelijk te maken.

Algemene wijzigingsregels (Artikel 9)

Het plan bevat een aantal wijzigingsbevoegdheden als bedoeld in artikel 3.6 van de Wet ruimtelijke ordening. Het gaat hier om een geringe overschrijding van bestemmingsgrenzen of het wijzigen van de archeologische verwachtingswaarde.

6.2.4 Overgangs- en slotregels

Overgangsrecht
Uitgangspunt in een nieuw bestemmingsplan is dat bestaande bouwwerken en gebruiksvormen in principe positief worden bestemd, dus als zodanig als recht zijn toegestaan. De overgangsrechtelijke bepalingen zijn bindend voorgeschreven in art. 3.2.1 en 3.2.2 Bro. Deze overgangsrechtelijke bepalingen dienen om te waarborgen, dat een bestaand bouwwerken of een bestaand gebruik dat niet in overeenstemming is met het nieuwe plan en waarvan sloop respectievelijk beëindiging wordt beoogd, als zodanig voorlopig kan blijven voortbestaan. Het bouwwerk of gebruik wordt dan als zodanig gedoogd, totdat in de loop van de planperiode wordt beslist over sloop respectievelijk beëindiging. Bouwwerken en gebruiksvormen, die al in strijd zijn met het vorige bestemmingsplan worden expliciet uitgesloten van het overgangsrecht van het nieuwe plan. Ze worden niet gedoogd onder het nieuwe plan, maar blijven in strijd daarmee. Handhaving door sloop respectievelijk gebruiksbeëindiging blijft een optie.

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

6.3 De verbeelding

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

HOOFDSTUK 7 ECONOMISCHE UITVOERBAARHEID

7.1 Algemeen

Bij de voorbereiding van een ontwerp voor een bestemmingsplan dient op grond van artikel 3.1.6 van het Besluit ruimtelijke ordening (Bro) in de plantoelichting van een bestemmingsplan minimaal inzicht te worden gegeven in de uitvoerbaarheid van het plan. Tevens is met de inwerkingtreding van de nieuwe Wet ruimtelijke ordening de verplichting ontstaan om, indien sprake is van ontwikkelingen waarvoor de gemeente redelijkerwijs kosten moet maken, onder meer voor de aanleg van voorzieningen van openbaar nut, deze moeten kunnen worden verhaald op de initiatiefnemer c.q. ontwikkelaar.

Een en ander dient vast te worden gelegd in een exploitatieplan. Een exploitatieplan is alleen nodig voor die ontwikkelingen, die met het plan mogelijk worden gemaakt en waarvoor, voor vaststelling van het bestemmingsplan, geen privaatrechtelijke overeenkomsten worden gesloten. Conform artikel 6.12. lid 2 Wro kan de gemeenteraad besluiten om geen exploitatieplan vast te stellen indien het verhaal van de kosten van de grondexploitatie over de in het plan of besluiten begrepen gronden anderszins verzekerd is.

De ontwikkeling wordt volledig bekostigd door de provinciale VERDER-subsidie. De gemeente heeft hierop een akkoord gegeven. De besteding en verdeling van deze subsidie is in gezamenlijkheid door de regio vastgesteld.

HOOFDSTUK 8 MAATSCHAPPELIJKE UITVOERBAARHEID

8.1 Procedure en fase bestemmingsplan

In deze fase heet het plan een ontwerpbestemmingsplan en kan een ieder bij de gemeenteraad een zienswijze naar voren brengen. In paragraaf 8.1.3 wordt, na afloop van de terinzagelegging inzicht geboden in de strekking van de zienswijzen. De gemeenteraad zal vervolgens kennis nemen van deze eventuele zienswijzen en van overige reacties, die kenbaar worden gemaakt voor de vaststelling, en het bestemmingsplan vaststellen.

8.1.1 Vooroverleg

Het bestemmingsplan wordt in het kader van het vooroverleg, als bedoeld in artikel 3.1.1 van het Besluit ruimtelijke ordening (Bro), toegestuurd aan de gebruikelijke diensten en instanties.

8.1.2 Inspraak

In voorliggend geval wordt geen voorontwerpbestemmingsplan ter inzage gelegd. Wel is er een uitgebreid vooroverleg gepleegd door de gemeente Soest. In bijlage 7 is een samenvatting hiervan opgenomen. Deze reactienota gaat overigens in op het totale verkeersplan voor Soest Zuid. De reacties hebben geleid tot een aantal aanpassingen in de plannen, die in bijlage 8 omschreven zijn.

8.1.3 Zienswijzen

Deze paragraaf wordt na afloop van de ter inzagetermijn van het ontwerpbestemmingsplan ingevuld.

Bijlagen

Bijlage 1 Watertoetsresultaat

Bijlage 2 Stikstofonderzoek

Bijlage 3 Quickscan ecologie

Bijlage 4 Nader onderzoek vleermuizen

Bijlage 5 Boomeffectanalyse

Bijlage 6 Archeologisch onderzoek

Bijlage 7 Samenvatting inspraak

Gemeente Soest

Postbus 2000
3760 CA Soest

Internet: www.soest.nl
E-mail: postbus2000@soest.nl