

Toelichting

Ontwerp bestemmingsplan

Verkeersplan Soest zuid 4 De Bunt en tankstation

NL.IMRO.0342.BPSOE0066-0201

Februari 2021

Bestemmingsplan
Verkeersplan Soest zuid 4 De Bunt en tankstation

Gemeente:	Soest
Plannaam:	Verkeersplan Soest zuid 4 De Bunt en tankstation
IMRO-nr.:	NL.IMRO.0342.BPSOE0066-0201
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
2.7 Waterstructuur 10
HOOFDSTUK 3 BELEIDSKADERS 11
3.1 Rijksbeleid 11
3.2 Wettelijke kaders 13
3.3 Provinciaal beleid 13
3.4 Gemeentelijk beleid 16
HOOFDSTUK 4 PLANBESCHRIJVING 22
4.1 Inleiding 22
4.2 Werkzaamheden 23
HOOFDSTUK 5 MILIEU- EN OMGEVINGSASPECTEN 24
5.1 Inleiding 24
5.2 Milieuaspecten 24
5.3 Water 31
5.4 Ecologie 33
5.5 Archeologie 35
5.6 Cultuurhistorie 37
5.7 Kabels en leidingen 37
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 42
7.1 Algemeen 42
HOOFDSTUK 8 MAATSCHAPPELIJKE UITVOERBAARHEID 43
8.1 Procedure en fase bestemmingsplan 43

Bijlagen 44
Bijlage 1 Verkennend bodemonderzoek plangebied 45
Bijlage 2 Verkennend bodemonderzoek nabij tankstation 46
Bijlage 3 Akoestisch onderzoek 47
Bijlage 4 Standaard waterparagraaf 48
Bijlage 5 Stikstofberekening 49
Bijlage 6 Archeologisch onderzoek 50
Bijlage 7 Samenvatting inspraak 51

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 het kruispunt van de Ossendamweg met de Soesterbergerstraat, ter hoogte van tankstation De Bunt. De gemeente is voornemens om ter plaatse de weg te verbreden en het zuidelijke fietspad te verleggen.

Dit initiatief is strijdig met het geldende bestemmingsplan "Soest Midden en Zuid", aangezien een deel van de gronden ter plaatse van de beoogde ontwikkelingen zijn voorzien van de bestemmingen 'Bedrijf' en 'Maatschappelijk'. Binnen deze bestemmingen ontbreken de mogelijkheden voor het aanleggen van verkeerskundige voorzieningen.

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 D, perceelnummers 5141, 5394 en 5395 en 3135 (allen deels). Het plangebied vormt twee stroken overwegend groen gebied, behorend bij een maatschappelijke functie en een tankstation. De delen van het plangebied worden aan de zuidzijde begrensd door de maatschappelijke- en bedrijfsfunctie en aan de overige zijden door verkeersfuncties. 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)

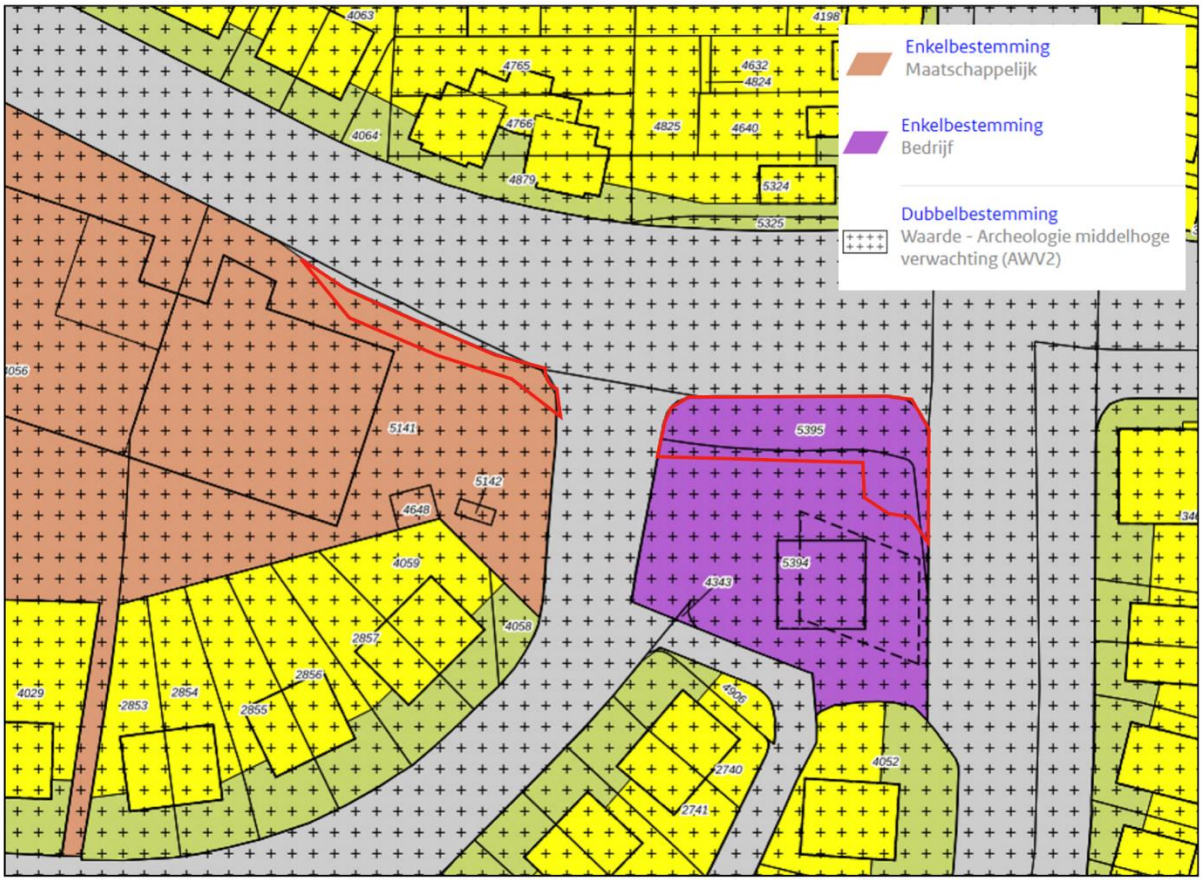
1.3 Geldende plannen

1.3.1 Algemeen

Voor het plangebied gelden het bestemmingsplan "Soest Midden en Zuid" (vastgesteld d.d. 15 december 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 niet relevant voor voorliggend bestemmingsplan. Deze plannen zullen 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 "Soest Midden en Zuid"

Op basis van het bestemmingsplan "Soest Midden en Zuid" heeft het plangebied de bestemmingen:

- Maatschappelijk
- Bedrijf
- Waarde – Archeologie Waardevol Verwachtingsgebied 2

Bestemmingen

De voor 'Maatschappelijk' aangewezen gronden zijn bestemd voor maatschappelijke voorzieningen, met daarbij behorende parkeervoorzieningen met gerelateerde ontsluitingsverhardingen, speeltuinen- en voorzieningen en tuinen en overige voorzieningen, zoals watergangen en waterpartijen.

De voor 'Bedrijf' aangewezen gronden zijn met name bestemd voor bedrijven tot en met categorie 2, met de daarbij behorende parkeervoorzieningen met gerelateerde ontsluitingsverhardingen,

tuien, voet- en fietspaden, groenvoorzieningen en nutsvoorzieningen en technische installaties, luifels overkappingen, reclametekens, pergola's, vlaggen- en andere masten.

De voor 'Waarde – Archeologie Waardevol Verwachtingsgebied 2' aangewezen gronden zijn, behalve voor de andere daar voorkomende bestemming(en), mede bestemd voor de bescherming van een gebied met hoge archeologische verwachtingswaarde, waarbij de bestemming 'Waarde - Archeologie hoge verwachting' voorrang heeft 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 bestemmingen 'Maatschappelijk' en 'Bedrijf' uitsluitend verkeersvoorzieningen (ontsluitingsverhardingen en voet- en fietspaden binnen 'Bedrijf') gerelateerd aan deze bestemming zijn toegestaan. Daar is in dit geval geen sprake van. De te verbreden weg is niet aan te merken een ontsluitingsverharding en is niet aan deze bestemmingen gerelateerd. Het te verleggen fietspad is niet aan de bedrijfsbestemming te relateren. 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 langs de zuidzijde van de Ossendamweg ter hoogte van sporthal de Bunt en tankstation de Bunt. Het westelijke deel van het plangebied ligt ter hoogte van de sporthal tot de splitsing met de Oude Utrechtseweg. Het oostelijke deel van het plangebied ligt langs de zuidzijde van de Ossendamweg nabij het tankstation, tussen de splitsing met de Oude Utrechtseweg ten westen en het kruispunt met de Soesterbergsestraat. De Ossendamweg betreft een gebiedsontsluitingsweg die Soest in zuidoostelijke richting ontsluit richting Amersfoort.

Beide delen van het plangebied bestaan uit een overwegend groen gebied, behorende bij het maatschappelijke perceel van de sporthal en het tankstation.

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 tot 2.3 is de huidige situatie van de directe omgeving van het plangebied en het plangebied zelf weergegeven in de vorm van een luchtfoto en twee straatbeelden.



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



Figuur 2.2: Straatbeeld gezien vanaf Oude Utrechtseweg richting het oosten (Bron: Google Streetview)



Figuur 2.3: Straatbeeld gezien vanaf de Oude Utrechtseweg richting het westen (Bron: Google Streetview)

2.4 Verkeersstructuur

De Ossendamweg betreft een gebiedsontsluitingsweg waar een 50 km/uur regime geldt.

2.5 Groenstructuur

Het plangebied betreft een strook met groen ingerichte delen van een bedrijfs- en maatschappelijk perceel. Ter plaatse van het maatschappelijk perceel is overwegend laag struikgewas aanwezig. ter plaatse van het bedrijfsperceel is het perceel met gras ingericht en deels verhard ter plaatse van de ontsluiting.

2.6 Bomen

Binnen het plangebied bevindt zich een boom ter plaatse van gronden met de bestemming ‘Bedrijf’.

2.7 Waterstructuur

Op en rondom het plangebied 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:

bestaand stedelijk gebied: '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'.

stedelijke ontwikkeling: ´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.

De Afdeling oordeelt in een uitspraak van 18 februari 2015 (201400570/1/R6) dat de aanleg van een weg niet als stedelijke ontwikkeling wordt aangemerkt als bedoeld in artikel 3.1.6, tweede lid van het Bro. In de voorgenoemde uitspraak zoekt de Afdeling aansluiting bij de nota van toelichting bij het Bro. Hierin is opgenomen dat de minister van Infrastructuur en Milieu op 14 november 2011 aan de Tweede Kamer heeft toegezegd om een handreiking beschikbaar te stellen. Deze is in oktober 2012 vastgesteld. In die handreiking staat dat onder het begrip 'overige stedelijke voorzieningen' wordt verstaan: accommodaties voor onderwijs, zorg, cultuur, bestuur en indoor sport en leisure.

De Afdeling oordeelt vervolgens dat gelet op de nota van toelichting, maar ook de strekking van de ladder (die er mede op gericht is leegstand tegen te gaan) de in dit bestemmingsplan voorziene infrastructurele aanpassing niet wordt aangemerkt als stedelijke ontwikkeling als bedoeld in artikel 3.1.6, tweede lid in samenhang met artikel 1.1.1, eerste lid, onder i, van het Bro. Deze uitspraak ligt in lijn met de uitspraak d.d. 14 januari 2015, waarbij de Afdeling ten aanzien van een verbindingsweg eveneens oordeelde dat geen sprake was van een stedelijke ontwikkeling. Hieraan lag echter niet dezelfde overweging ten grondslag. In deze uitspraak overweegt de Afdeling "slechts" dat de verbindingsweg gezien de omvang en de situering niet als 'andere stedelijke voorziening' kan worden aangemerkt en dat de weg evenmin kan worden begrepen onder een van de in artikel 1.1.1, eerste lid, onder i genoemde stedelijke ontwikkelingen.

Gelet op voorgenoemde uitspraken kan gesteld worden dat de ontwikkeling zoals opgenomen in voorliggend bestemmingsplan, vanwege zowel de aard als omvang, niet wordt aangemerkt als stedelijke ontwikkeling. Het gaat immers om verbreding van een weg en de verlegging van een fietspad. De ontwikkeling dient niet om de capaciteit van de weg te verhogen. De ontwikkeling is uitsluitend noodzakelijk om de bestaande capaciteit op een betere en veiligere wijze te kunnen afwikkelen. Toetsing aan de ladder is dus niet aan de orde.

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 4 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 verbreding van een weg en verlegging van een fietspad. 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. Tot slot sluit het initiatief aan bij het streven om de bestaande beschikbare infrastructuur optimaal te benutten. 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 betere doorstroming en verkeersveiligheid. 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 werkzaamheden 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 gestelde dat het wenselijk is om de bereikbaarheid en doorstroming te verbeteren door een aantal verkeersknelpunten op te heffen. Aangegeven is dat onderzocht moet worden of de capaciteit van deze wegen verder uitgebreid kan worden, waarbij tegelijkertijd verkeersveiligheid en leefbaarheidsaspecten een belangrijke rol spelen.

Toetsing van het initiatief aan de structuurvisie
De in dit plan opgenomen verkeerskundige aanpassing maakt onderdeel uit van het grotere plan om de verkeersveiligheid, doorstroming en bereikbaarheid van Soest te verbeteren. Hiermee is het plan in overeenstemming met de gemeentelijke structuurvisie. In de volgende paragraaf (Gemeentelijk verkeer- en vervoersplan) zijn de maatregelen concreet vertaald. Hier wordt de ontwikkeling uitgebreid getoetst aan de doelstellingen. Op deze plaats wordt geconcludeerd dat de ontwikkeling in overeenstemming is met de Structuurvisie Soest 2009-2030.

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 het onderdeel bereikbaarheid en de verkeersveiligheid van belang. Hierna wordt op beide thema's ingegaan. Vervolgens wordt ingegaan op de onderdelen 'gemotoriseerd verkeer' en 'langzaam verkeer'. In deze onderdelen wordt ingegaan op belangrijke knelpunten en bijbehorende concrete oplossingsmaatregelen voor het gemotoriseerd verkeer en langzaam verkeer.

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.

Als knelpunt ten aanzien van bereikbaarheid wordt de problemen in de doorstroming op de verbinding Osendamweg/Vondellaan/Birkstraat genoemd.

Verkeersveiligheid

De verkeersveiligheid wordt bepaald door drie factoren: de mens, het voertuig en de weg. Hoewel het voertuig en de weg in eerste instantie bepalend zijn, wordt door de groei van het verkeer en de toenemende complexiteit van verkeerssituaties, de menselijke factor steeds belangrijker. Belangrijke knelpunten op het gebied van verkeersveiligheid zijn ongewenst en verboden verkeersgedrag en de menging van verkeersstromen met een verschillende functie. Te denken valt aan wegen in de hoofdwegenstructuur die naast de stroomfunctie, ook een functie voor het ontsluiten van woningen hebben. In het ongevallenbeeld is een trend zichtbaar dat het aantal ongevallen met lichtgewonden afneemt, terwijl het aantal ongevallen met zwaardere gewonden juist toeneemt. Het totaal aantal geregistreerde ongevallen met gewonden neemt wel af. Er zijn binnen de gemeente geen VOC's (verkeersongevallenconcentratie) of blackspots (een locatie waar in drie jaar tijd 12 of meer geregistreerde ongevallen hebben plaatsgevonden) meer. Wel is er een aantal locaties dat aandacht behoeft. Eén van deze locaties betreft het kruispunt Ossendamweg-Eikenlaan-Kastanjelaan.

De verkeersveiligheid wordt aangepakt door een functionele weginrichting. Door ervoor te zorgen dat verkeerssituaties herkenbaar en voorspelbaar zijn, wordt ervoor gezorgd dat weggebruikers automatisch het juiste gedrag vertonen. Daarnaast worden een aantal punten aangepakt waar de afgelopen jaren regelmatig ongevallen zijn gebeurd.

Juist vanwege de herkenbaarheid van de weg is het begrip 'Duurzaam Veilig' in het leven geroepen: functie en inrichting dienen bij elkaar aan te sluiten. De erftoegangswegen binnen de

bebouwde kom scoren met 87% het beste. De gebiedsontsluitingswegen buiten de bebouwde kom voldoen nog het minst aan de inrichtingseisen van Duurzaam Veilig: geen enkele weg voldoet daar voldoende aan.

Langzaam verkeer

Algemeen
Sinds 2003 wordt door de gemeente beleid gevoerd om het fietsgebruik te stimuleren. Het fietsgebruik bij verplaatsingen op korte afstand (tot 7,5 kilometer) ligt met 32% iets onder het gemiddelde voor gemeenten met dezelfde omvang als Soest (34%) (2003-2005). Ondanks dat het fietsgebruik in de gemeente Soest één van de laagste in de provincie Utrecht is, is er wel een trend van toenemend fietsgebruik ingezet.

Knelpunten
Ten aanzien van het fietsgebruik zijn er een aantal knelpunten. Zo is het fietsnetwerk nog onvoldoende herkenbaar. Lang niet alle wegen uit het primaire fietsnetwerk hebben eigen fietsvoorzieningen.
In woonstraten is daarnaast het oversteken over het algemeen geen probleem. Vooral op de drukkere en bredere wegen uit de hoofdwegenstructuur kan oversteken wel problemen opleveren, zowel voor fietsers als voor voetgangers. Als de wachttijden om over te steken te lang worden, nemen mensen onnodige risico's.

Ten aanzien van voetgangers zijn er ook een aantal knelpunten. Zo zijn de afstanden tussen de oversteekvoorzieningen om sommige plaatsen te groot. Ook zijn de oversteken niet altijd herkenbaar en vormen rond stationsgebied gestalde fietsen op het trottoir hinderlijke obstakels.

Oplossingsrichtingen
Oplossingsrichtingen voor langzaam verkeer worden gevonden in het optimaliseren van het fietsnetwerk. Daarnaast is het zaak om het netwerk verder te laten voldoen aan de kwaliteitseisen die hieraan zijn gesteld. Speciale aandacht moet uitgaan naar directheid, comfort, samenhang, herkenbaarheid, aantrekkelijkheid, verkeersveiligheid en sociale veiligheid. Ten aanzien van voetgangers worden oplossingen met name gevonden in de realisatie van oversteekvoorzieningen op bepaalde urgente locaties.

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. Onderhavig plan ligt aan een gebiedsontsluitingsweg.

Knelpunten
De voorkeursstructuur sluit goed aan op de bestaande hoofdwegenstructuur. Er zijn echter wel een aantal knelpunten ten aanzien van bereikbaarheid en doorstroming. De knelpunten van het gemotoriseerde verkeer hebben vooral betrekking op de capaciteit van de wegen in en rondom Soest. Hierna wordt op de lokale knelpunten met betrekking tot de Ossendamweg ingegaan.

Mede als gevolg van de regionale problematiek ontstaat in Soest-Zuid een knelpunt in de doorstroming. De kruispunten Vondellaan-Birkstraat en Soesterbergsestraat-Ossendamweg vormen een bottleneck. Het gevolg hiervan is niet alleen de negatieve effecten op de

bereikbaarheid. Ook de aanrijdtijden voor hulpdiensten en de reistijd en betrouwbaarheid van het openbaar vervoer komen hierdoor onder druk te staan.

Oplossingsrichtingen
De problemen met de capaciteit van wegen worden voor het grootste deel op de kruispunten veroorzaakt. Hier komen immers verschillende verkeersstromen in een klein gebied bij elkaar. De afgelopen jaren zijn al een groot aantal rotondes aangelegd, die de doorstroming hebben bevorderd. Waar mogelijk wordt dit beleid ook op andere kruispunten voortgezet. Dit is echter niet overal mogelijk. Zwaar belaste kruispunten kunnen beter met verkeerslichten worden geregeld. Ook als er congestie is of als veel verkeer linksaf slaat zijn verkeerslichten vaak een betere optie. In het verkeersplan worden een aantal kruispunten aangepakt.

Toetsing van het initiatief aan het plan
Met dit plan wordt uitvoering gegeven aan een maatregel zoals genoemd in het GVPP. Het kruispunt Soesterbergsestraat-Ossendamweg wordt specifiek genoemd als bottleneck. De herinrichting van dit kruispunt en het verleggen van het langsliggende fietspad zorgt voor een verbeterde verkeersveiligheid en een betere doorstroming. 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 een rode omlijning is aangegeven.



Figuur 3.1: Uitsnede bomenstructuurkaart Soest (Bron: Gemeente Soest)

Categorie 1

Zoals in figuur 3.1 is aangegeven ligt het plangebied binnen een bomenstructuur aangeduid als categorie 1. 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. Tevens staat nabij het plangebied een monumentale/waardevolle boom

Toetsing
In dit geval worden er geen bomen gekapt. In het plangebied staat een monumentale boom. Net buiten het plangebied (oostzijde) staat een boom die onderdeel is van de bomenstructuur van de Ossendamweg. Ook deze boom is beschermd. Omdat de bomen behouden blijven is er geen strijdigheid met het bomenbeleid.

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

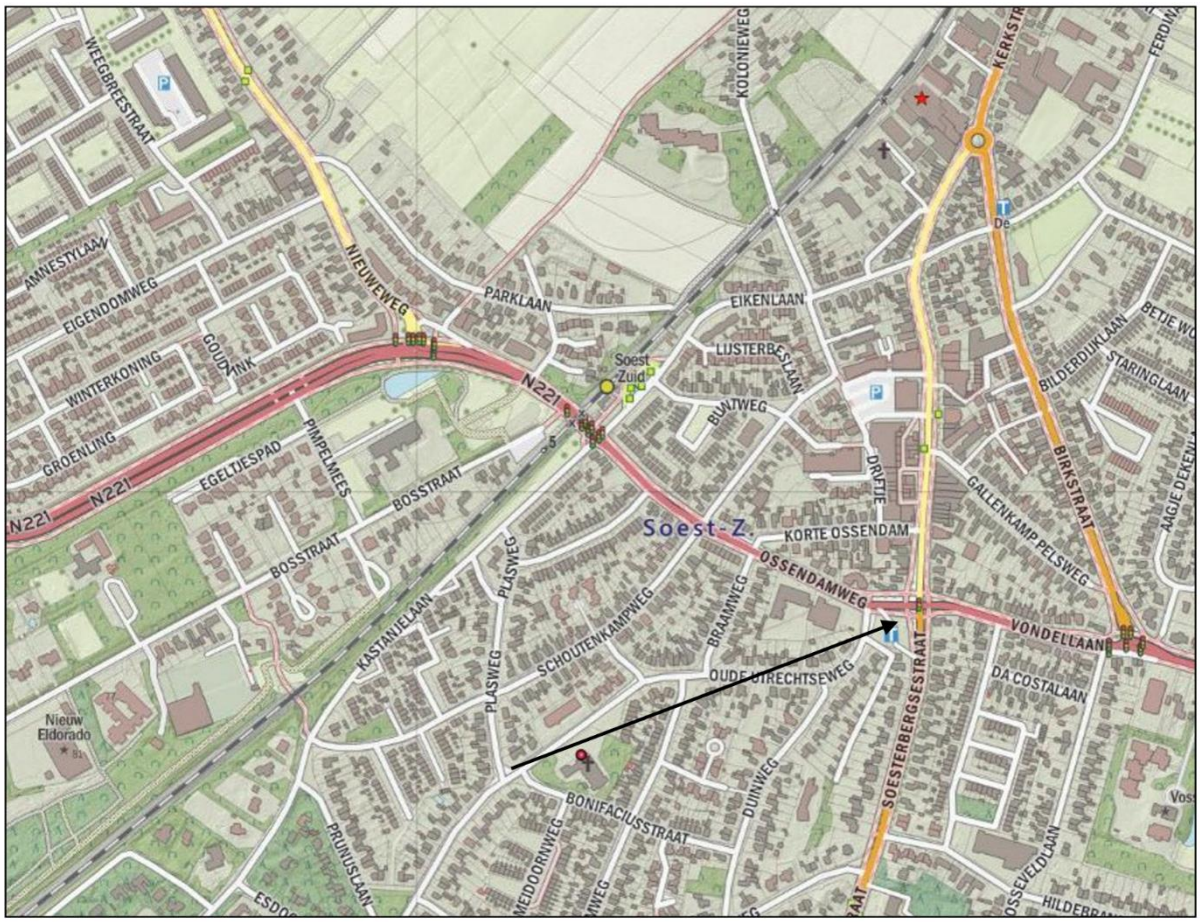
HOOFDSTUK 4 PLANBESCHRIJVING

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.

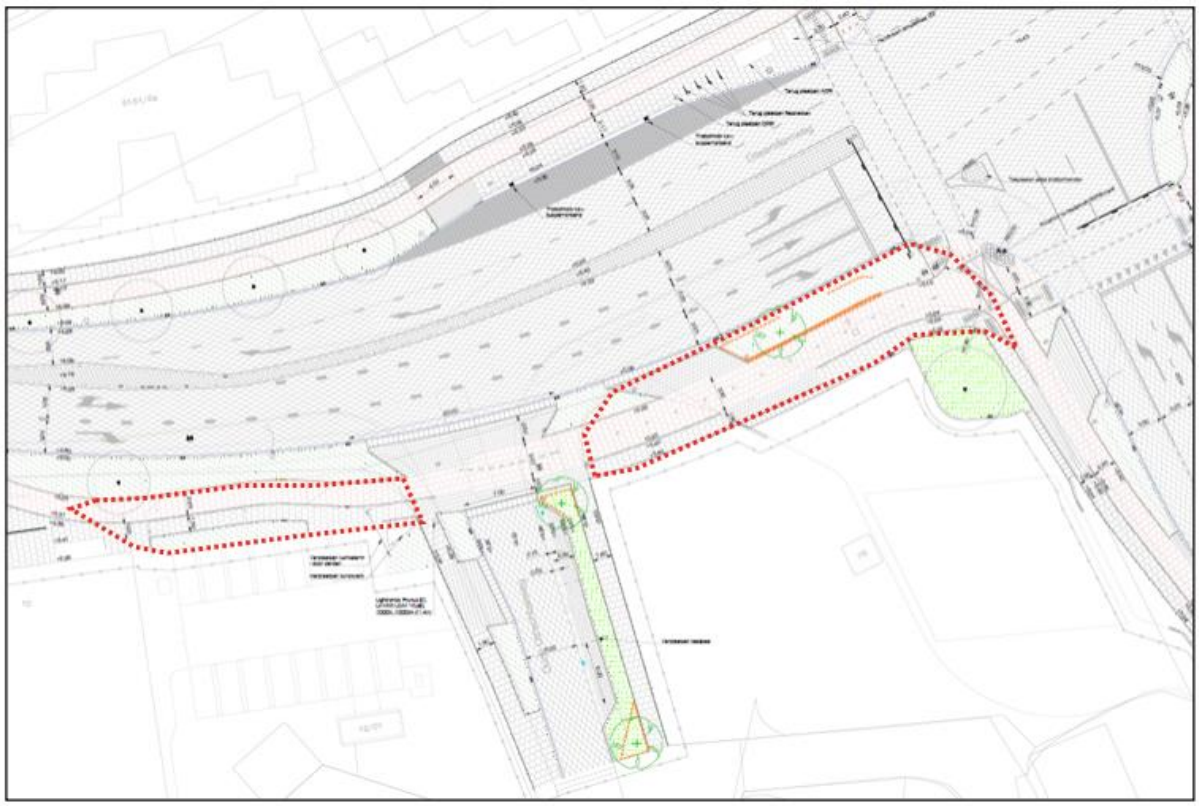


Figuur 4.1: Verkeersplan Soest Zuid (Bron: Megaborn)

Locatiespecifiek

In dit geval gaat het om het verbreden van een weg nabij een kruispunt en het verleggen van een fietspad. Het doel van deze maatregelen is het bevorderen van de doorstroming en het verbeteren van de verkeersveiligheid voor zowel voetgangers, fietsers als gemotoriseerd verkeer.

Zoals aangegeven is een deel van de gronden ter plaatse van het plangebied binnen een bedrijfs- en maatschappelijke bestemming gelegen. In onderstaande figuur is het ontwerp weergegeven. Het gedeelte dat niet in overeenstemming is met het geldend bestemmingsplan is indicatief rood gearceerd.



Figuur 4.2: weginrichting (Bron: Drong Omgeving & Techniek)

4.2 Werkzaamheden

De werkzaamheden bestaan uit de verbreding van weg en de verlegging van een fietspad als onderdeel van de bredere aanpak van de Ossendamweg. De maatregelen zijn planologisch mogelijk, wanneer de (gebruiks)regels worden aangepast en de stroken met de bestemming Bedrijf en Maatschappelijk een verkeersbestemming krijgt. Er is geen sprake van de kap van bomen.

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. Het plan voorziet niet in een extra parkeerbehoefte of verkeersgeneratie, maar uitsluitend in een betere afwikkeling van bestaand verkeer. De aspecten verkeer en parkeren zijn dan ook niet van belang.

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 m^3) 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 wegverbreding en verlegging van een fietspad. 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 is voor het gehele verkeerskundige plan in Soest-Zuid een verkennend bodemonderzoek uitgevoerd door Montferland Milieu. Hierin is het gehele plangebied van dit bestemmingsplan opgenomen. Vervolgens is aanvullend door Kosterman milieutechniek specifiek ter plaatse van het plandeel nabij het tankstation (de bedrijfsbestemming) een bodemonderzoek uitgevoerd. Dit tweede onderzoek betreft een indicatief bodemonderzoek die uitgevoerd is ten behoeve van de grondverkoop aan de gemeente. Hierbij is alleen de bovengrond onderzocht. In feite biedt het onderzoek voor het gehele plangebied voldoende inzicht in de kwaliteit. De onderzoeken zijn als bijlage 1 en 2 bij deze toelichting opgenomen. Hierna wordt op de belangrijkste resultaten ingegaan.

Verkennend bodemonderzoek plangebied (februari 2020)
Uit het uitgevoerde bodemonderzoek kan het volgende worden geconcludeerd:

- Tijdens het veldwerk is de opgeboorde grond zintuiglijk beoordeeld op de mogelijke aanwezigheid van bodemverontreiniging. Hierbij zijn geen indicaties waargenomen die hierop duiden.
- De bodemopbouw bestaat tot op de maximale boordiepte van 4,5 m-mv uit matig siltig, zeer tot matig fijn zand met plaatselijk een humeuze toplaag. Tijdens de werkzaamheden is de grondwaterspiegel aangetroffen tussen 2 en 2 m -mv. Er zijn lagen waargenomen (veen) die storend kunnen zijn voor de beoogde infiltratie.
- In geen van de geanalyseerde parameters in grond is de waarde voor nader onderzoek (tussenwaarde) en/of de interventiewaarde overschreden.
- Uit de onderzoeksresultaten kan geconcludeerd worden dat er op de locatie geen ernstige bodemverontreinigingen aanwezig zijn. De vastgestelde waarden overschrijden enkel de achtergrond- en / of streefwaarde, wat duidt op enkel lichte (natuurlijke) verontreinigingen.
- De tevoren gestelde hypothese 'De gehele onderzoekslocatie kan op basis van het vooronderzoek als niet-verdacht worden beschouwd' dient formeel gezien te worden verworpen. De verhogingen in de grond en in het grondwater zijn echter gering en kunnen als niet significant beschouwd worden.
- Uit milieukundig oogpunt is er geen bezwaar tegen de voorgenomen herinrichting, aangezien de vastgestelde verontreinigingen geen risico's voor de volksgezondheid opleveren. De bodem wordt geschikt geacht voor het huidige en toekomstige gebruik.

Indicatief bodemonderzoek ter plaatse van plandeel nabij tankstation

- Zintuiglijk zijn geen verontreinigingen waargenomen;
- Analytisch werd in de bovengrond uitsluitend een marginale verhoging ten opzichte van de achtergrondwaarde voor PAK(10) gemeten.
- De milieukundige kwaliteit van de bovengrond is vastgelegd. Er is (met uitzondering van een marginale verhoging voor PAK(10) geen sprake van verhoogde gehaltes ten opzichte van de achtergrondwaarde.

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 tankstation, maatschappelijke functie 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.

De verbreding van de weg en verlegging van het fietspad brengen in het kader van milieuzonering geen milieubelasting met zich mee (met uitzondering van wegverkeerslawaai). Dit aspect wordt behandeld in paragraaf 5.2.3. Voor het overige is op deze plaats geen verdere toetsing noodzakelijk.

Interne werking

Hierbij gaat het om de vraag of de nieuwe functie binnen het plangebied hinder ondervindt van bestaande functies in de omgeving. De weg en het fietspad betreffen, in het kader van milieuzonering, geen milieugevoelige functies. 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
Deze ontwikkeling betreft een fysieke wijziging aan een weg. Wanneer de geluidsbelasting daardoor met 2 dB toeneemt, is sprake van een reconstructie[1] als bedoeld in de Wet geluidhinder. In verband daarmee is door Royal Haskoning DHV voor het gehele project in Soest Zuid een akoestisch onderzoek wegverkeer uitgevoerd. Doel van het onderzoek is om te bepalen of er sprake is van een reconstructie zoals omschreven in de Wet geluidhinder. Indien sprake is van reconstructie wordt onderzocht welke (geluidbeperkende) maatregelen kunnen worden getroffen. Indien de maatregelen niet mogelijk zijn of stuitten op bezwaren dan wordt aangegeven voor welke geluidgevoelige objecten een hogere waarde dient te worden vastgesteld.

De resultaten en conclusies van dit onderzoek ten aanzien van de in dit plan besloten ontwikkeling zijn hierna opgenomen. Voor een nadere toelichting hierop wordt verwezen naar het akoestisch onderzoek die is opgenomen in bijlage 3 bij deze toelichting.

Ten gevolgen van de wijzigingen aan de N221 (waar de Ossendamweg onderdeel van uitmaakt) bedraagt de hoogste toename 1,9 dB op geluidgevoelige bestemmingen binnen het onderzoeksgebied. Conform de Wet geluidhinder is daarmee geen sprake van reconstructie voor wat betreft de woningen gelegen nabij onderhavig plangebied. De twee woningen waarvoor geldt dat de belasting hoger ligt en waarbij dus wel sprake is van reconstructie (betreffende de Birkstraat 76 en Vondellaan 32), liggen ver buiten de grenzen van onderhavig plangebied. Er worden geen aanvullende eisen gesteld ten gevolge van voorgenomen ontwikkeling.

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;

[1] Een reconstructie is gedefinieerd (art.1 Wgh) als: "*een of meer wijzigingen op of aan een aanwezige weg, ten gevolge waarvan de geluidsbelasting, vanwege de weg, met 2 dB of meer wordt verhoogd".*

- 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 weg verbreed en een fietspad verlegt. Dit zorgt niet voor een verkeersaantrekkende werking, maar uitsluitend voor een betere verkeersveiligheid. De ontwikkeling 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:

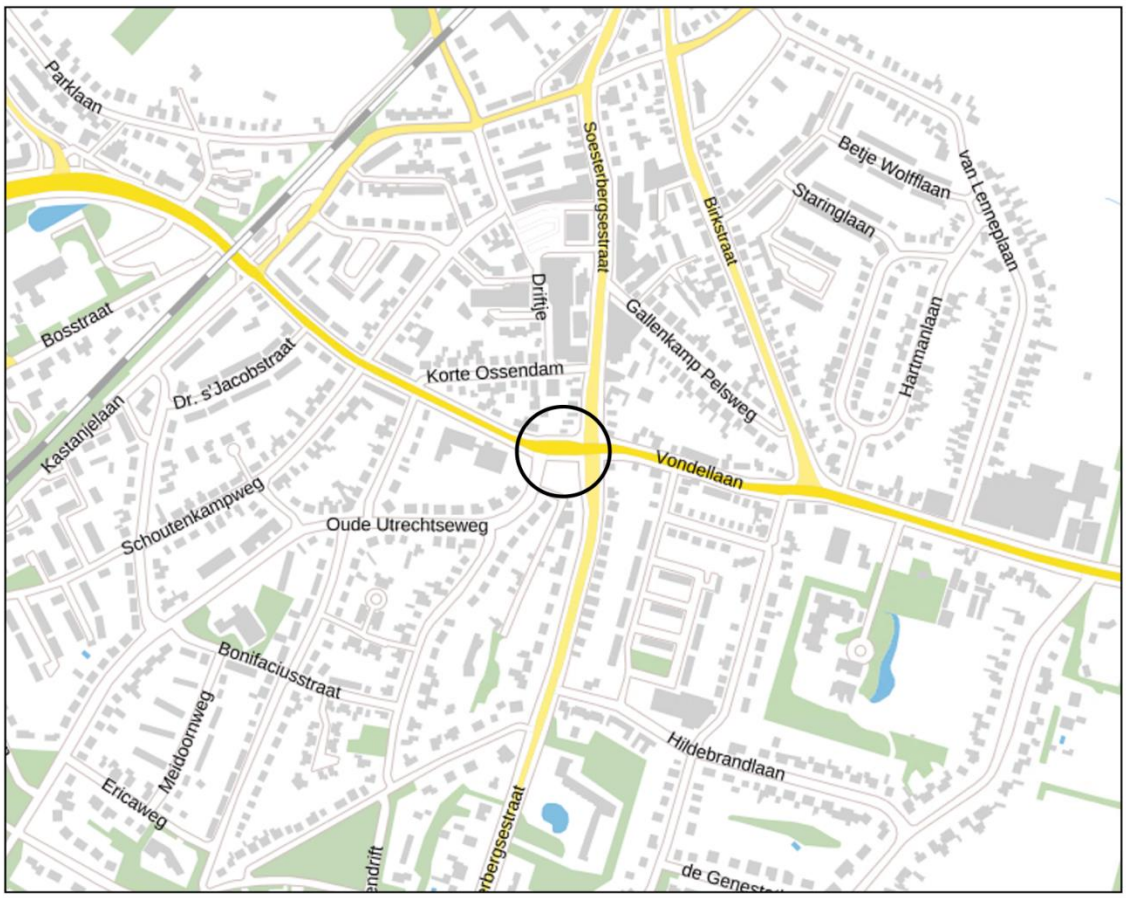
- het Besluit externe veiligheid transportroutes (Bevt);
- de Regeling basisnet;
- de (aanpassing) Regeling Bouwbesluit (veiligheidszone en plasbrandaandachtsgebied).

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 4 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 een weg en verleggen van een fietspad. 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 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. Net zoals in de bestaande situatie wordt het hemelwater afgevoerd via het gemengde riool. Afkoppelen en infiltreren is op deze hoofdwegen ongewenst. Het hemelwater van de verharding is namelijk behoorlijk vervuild.

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 via het riool worden afgevoerd.

5.3.3.5 Klimaatbestendigheid

Uit de klimaateffectatlas Vallei en Veluwe blijkt dat het kruispunt volgens de modelberekeningen zelf weinig last heeft van wateroverlast bij forse buien. Maar met name het te vervangen fietspad aan de zuidzijde blijk het water uit het zuidelijke deel van de Soesterbergsestraat te transporteren richting de Ossendamweg om daar een bijdrage te leveren aan de aanwezige wateroverlast.

Net zoals in de bestaande situatie wordt het hemelwater afgevoerd via het gemengde riool. Afkoppelen en infiltreren is op deze hoofdwegen ongewenst. Het hemelwater van de verharding is namelijk behoorlijk vervuild.

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 9,5 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 Drong Omgeving & techniek. Hierna wordt op de belangrijkste resultaten ingegaan. Het volledige rapport is opgenomen in bijlage 5 van deze toelichting.

Conclusies
Het project is geen directe oorzaak van een toename van stikstofdeposities in de gebruiksfase. De gebruiksfase is daarom niet met de Aerius Calculator berekend.

De uitvoering van het project is wel met behulp van de Aerius Calculator berekend. Tijdens de uitvoering, die ca. 4 maanden bedraagt, wordt ca. 985,4kg NOx uitgestoten. Voor NH3 bedraagt de uitstoot ca. 59,1 Kg over de duur van het project.

In Natura 2000 gebieden wordt slechts een zeer geringe stikstofdepositie waargenomen (0,01 mol/ha/jaar). Dit betreft het natuurgebied Arkemheen. In het natuurgebied zijn geen stikstofgevoelige habitattypen aanwezig. De uitvoering van het project zal dus niet leiden tot schade aan natuurgebieden.

Voor het berekenen van de vervoersbewegingen ten behoeve van de aanlegfase is gerekend met vervoer over buitenwegen vanaf de A1 tot het projectgebied. Hiervan is de stikstofuitstoot aanzienlijk hoger dan van wegen binnen de bebouwde kom. Een gedeelte van het traject vindt echter wel plaats over wegen binnen de bebouwde kom. De stikstofuitstoot t.g.v. verkeersbewegingen zal naar verwachting in de praktijk dus lager uitvallen dan is berekend.

Voor de uitvoering van het project is geen vergunnings- of meldplicht vereist met betrekking tot stikstofdeposities.

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. In dit geval is er geen sprake van het kappen van bomen of verwijderen van ander opgaand groen. Het plangebied is deels ingericht als grasperceel, deels met verharding en deels met laag (intensief beheerd) struikgewas. Redelijkerwijs kan niet worden verwacht dat er sprake is van aantasting van beschermde flora- en fauna met de voorgenomen werkzaamheden. Een quickscan ecologie is daarom achterwege gebleven.

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.

In het kader van dit plan is er geen sprake van de kap van bomen of werkzaamheden in de nabijheid van bomen. De twee bomen in de nabijheid van het plangebied blijven behouden. Eén van deze bomen betreft monumentale boom. Het behouden van deze twee bomen past binnen het beleid om bomen met een goede conditie en toekomstverwachting en zonder beheerproblemen zoveel als mogelijk te behouden. Er is dan ook geen sprake negatieve effecten ten aanzien van bomen.

5.4.5 Conclusie

De ecologische aspecten staan de uitvoerbaarheid van het bestemmingsplan 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 de dubbelbestemming 'Waarde – Archeologie Waardevol Verwachtingsgebied 2 (AWV2).

Voor gronden met deze dubbelbestemming geldt een onderzoekplicht 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 hiervan sprake. Daarom is in dit kader door RAAP Archeologie een archeologisch vooronderzoek (bureauonderzoek) uitgevoerd voor het gehele zuidelijke gebied waar verkeerskundige maatregelen worden uitgevoerd. Het plangebied maakt onderdeel uit van dit onderzoeksgebied. De volledige rapportage is opgenomen als bijlage 6 bij deze toelichting. Hierna wordt op de belangrijkste resultaten ingegaan.

Conclusie
Op grond van de onderzoeksresultaten en onder verwijzing naar de doelstellingen, kunnen de volgende uitspraken worden gedaan:

- In het plangebied geldt een middelmatige archeologische verwachting voor archeologische resten uit het laat-paleolithicum, en een hoge verwachting voor het neolithicum tot en met de nieuwe tijd. Deze resten kunnen zich al op geringe diepte onder het maaiveld bevinden of onder een eventueel aanwezig plaggendek.
- Met name aan weerskanten van de N221 die middenin het plangebied gelegen is, kunnen resten van bebouwing verwacht worden. Onder de Ossendamweg kunnen ook resten van bebouwing van voor 1975 verwacht worden.
- Gezien de kazerne die in het herenhuis Vosseveld gevestigd was, geldt voor de archeologische resten uit de Tweede Wereldoorlog een hoge verwachting voor het oostelijke deel van het plangebied.

Advies
Op basis van de resultaten van het onderzoek blijkt dat in het plangebied (mogelijk) archeologische resten bedreigd worden door de voorgenomen bodemingrepen. Daarom wordt geadviseerd om de plannen zodanig aan te passen dat verstoring wordt voorkomen. Dat is mogelijk voor de riolering op de locaties waar deze al aanwezig is en deze enkel op dezelfde diepte wordt vervangen. Op de overige locaties waar nog geen bestaande riolering ligt, lijkt het vermijden van de verstoring van de niveaus met een hoge archeologische verwachting echter niet mogelijk (dit betreft de groene zones in figuur 11, ter plaatse van het onderhavige plangebied). Gezien de locaties van de bestaande kabel- en leidingverbindingen, zijn ook deze locaties echter al ten dele verstoord geraakt tot circa 1 m –Mv.

Indien planaanpassing niet mogelijk is, wordt aanbevolen in het kader van de bestaande planvorming de onderstaande vervolgstap uit het proces van de Archeologische Monumentenzorg (AMZ) te nemen.

Om de gespecificeerde verwachting aan te vullen en te verfijnen wordt normaliter een vervolgonderzoek geadviseerd in de vorm van een inventariserend veldonderzoek door middel van een verkennend booronderzoek op de locaties waar nieuwe sleuven voor de riolering aangelegd moeten worden. Een dergelijk vervolgonderzoek heeft tot doel de opbouw van de ondergrond, de

bodemopbouw en/of bodemverstoringen gedetailleerd in kaart te brengen. Aan de hand daarvan kan de in dit bureauonderzoek opgestelde archeologische verwachting worden getoetst en kunnen concrete gegevens worden verzameld over gaafheid en diepteligging van de verwachte archeologische resten.

Vanwege de geringe omvang van de geplande werkzaamheden, die tevens deels in geroerde grond plaats zullen vinden, zou het mogelijk praktischer kunnen zijn in dit plangebied om de werkzaamheden archeologisch te begeleiden, conform het protocol 'Opgraven'. De precieze eisen en voorwaarden aan een dergelijk onderzoek dienen te worden vastgelegd in een door het bevoegd gezag goed te keuren Programma van Eisen.

Indien bij de uitvoering van de werkzaamheden onverwacht archeologische resten worden aangetroffen, dan is conform artikel 5.10 van de Erfgoedwet aanmelding van de desbetreffende vondsten bij de Minister van Onderwijs, Cultuur en Wetenschap c.q. de Rijksdienst voor het Cultureel Erfgoed verplicht (vondstmelding via ARCHIS).

5.5.3 Conclusie

Er wordt een archeologische begeleiding van de werkzaamheden geadviseerd. 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. Met inachtneming van vorenstaande vormt het aspect archeologie geen belemmering voor het gewenste 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 verbreding van een weg en het verleggen van een fietspad. 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

<u>Artikel 2.8 van de Wet natuurbescherming</u>

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 een directe eindbestemming 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. 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 verbreding van een fietspad mogelijk te maken. Deze bestemming is conform de systematiek van de bestemming 'Verkeer' van het bestemmingsplan "Soest Midden en Zuid" overgenomen. Gronden met deze bestemming zijn bestemd voor wegen, rijbanen, inclusief in-, uitvoeg- en opstelstroken, verkeerstekens en verkeersborden. Tevens zijn onder andere voet- en fietspaden toegestaan. Binnen deze bestemming zijn uitsluitend andere bouwwerken, met inachtneming van de daarvoor opgenomen bouwhoogte, mogelijk.

<u>'Waarde – Archeologie Waardevol Verwachtingsgebied 2 (Artikel 4)</u>
Deze bestemming is conform het geldende bestemmingsplan overgenomen in het plangebied. Gronden met deze bestemming zijn, behalve de andere daar voorkomende bestemming(en), mede bestemd voor de bescherming van een gebied met een hoge archeologische verwachtingswaarde.

De bestemming 'Waarde - Archeologie Waardevol Verwachtingsgebied 2' heeft voorrang op de andere op de gronden voorkomende bestemmingen.

Ter plaatse van de gronden is archeologisch onderzoek verplicht. In een aantal gevallen is archeologisch onderzoek niet noodzakelijk.

6.2.3 Algemene regels

Antidubbeltelbepaling (Artikel 5)

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 6)

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 7)

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

Algemene wijzigingsregels (Artikel 8)

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 7 omschreven zijn.

8.1.3 Zienswijzen

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

Bijlagen

Bijlage 1 Verkennend bodemonderzoek plangebied

Bijlage 2 Verkennend bodemonderzoek nabij tankstation

Bijlage 3 Akoestisch onderzoek

Bijlage 4 Standaard waterparagraaf

Bijlage 5 Stikstofberekening

Bijlage 6 Archeologisch onderzoek

Bijlage 7 Samenvatting inspraak



Gemeente Soest

Postbus 2000
3760 CA Soest

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