

Betreft : Raad van de gemeente Soest

ONTVANGEN OP

22 MRT 2021

mr. W.J. Bosma  
Postbus 85615  
2508 CH 'S-GRAVENHAGE

Datum	Ons nummer	Uw kenmerk
19 maart 2021	202004264/1/R4	20185476/HFV

Inlichtingen	Onderwerp
N. Verweij 070-4264815	Soest bp Oude Tempel

Procedure  
Beroep

Geachte heer/mevrouw,

In de bovenvermelde procedure is een deskundigenverslag uitgebracht aan de Afdeling, dat u hierbij aantreft.

U kunt uw zienswijze op het verslag schriftelijk naar voren brengen. U hebt hiervoor de gelegenheid tot en met 9 april 2021.

**Privacy**

Wees er alert op welke privacygevoelige informatie u wenst te delen, want de Afdeling stuurt de van u ontvangen stukken door naar de andere partijen. Voor meer informatie gaat u naar [www.raadvanstate.nl/privacyverklaring](http://www.raadvanstate.nl/privacyverklaring).

Aangezien dit bericht geautomatiseerd is aangemaakt, is dit niet ondertekend.

Hoogachtend,  
de griffier

De griffie is op 27 april gesloten.



Aan de Voorzitter van de  
Afdeling bestuursrechtspraak  
van de Raad van State  
Postbus 20019  
2500 EA Den Haag



Uw kenmerk	Uw brief	Kenmerk	Datum
202004264/1/R4	4 januari 2021	STAB-41138	16 maart 2021

Onderwerp  
Bestemmingsplan "Oude Tempel" van de gemeente Soest.

In antwoord op uw brief van 4 januari 2021 ontvangt u hierbij het gevraagde verslag.  
Ik verzoek u mij te zijner tijd op de hoogte te stellen van de uitspraak in dit geschil.

De directeur



mr. A.T. Dalen Gilhuijs

Contactpersoon: drs. J.M. Legierse  
Telefoonnummer: +31703150150  
Mobiele tel.nr: +31613305415  
E-mailadres: j.m.legierse@stab.nl



## Verslag ex artikel 8:47 Algemene wet bestuursrecht

Opdrachtgever  
Raad van State, Afdeling bestuursrechtspraak

Kenmerk opdrachtgever  
202004264/1/R4

Datum opdracht  
4 januari 2021

Onderwerp  
Bestemmingsplan "Oude Tempel" van de gemeente Soest.

Kenmerk STAB  
STAB-41138

Datum  
16 maart 2021

Opsteller(s)  
drs. J.M. Legierse  
dr. J.F. Voerman

Toetser  
drs. ing. J.E. Leeffers





## Inhoud

	<b>Samenvatting</b>	<b>3</b>
<b>1</b>	<b>Inleiding</b>	<b>5</b>
1.1	Het bestreden besluit	5
1.2	De onderzoeksvraag	5
1.3	De appellanten	5
1.4	Het plan	6
1.4.1	Het project	6
1.4.2	De ligging van het plangebied en de omgeving	7
1.4.3	De planregeling	10
1.5	De beroepen	10
1.6	De werkwijze	11
<b>2</b>	<b>Verkeer</b>	<b>12</b>
2.1	Inleiding	12
2.2	De verkeersstructuur	13
2.3	De verkeersontsluiting van het plangebied	15
2.3.1	De verkeersrapportage	17
2.4	De verkeerstelling en prognoses	19
2.4.1	Het geschil	19
2.4.2	De verkeerstelling 2019	21
2.4.3	Verkeersprognose bestemmingsplan "Merelhof"	23
2.5	De invoer in het verkeersmodel	23
2.5.1	Het geschil	23
2.5.2	De verkeersgeneratie vanwege het plan	25
2.5.3	De autonome ontwikkeling	26
2.5.4	Verkeersprognose 2030 inclusief planontwikkeling	29
2.6	De verkeersafwikkeling in relatie tot verkeersveiligheid	30
2.6.1	Het geschil	30
2.6.2	De afwikkeling van het verkeer	31
2.6.3	De verkeersveiligheid op de Oude Tempellaan	32







<b>3</b>	<b>Geluid</b>	<b>36</b>
3.1	Het geschil	36
3.2	Het akoestisch onderzoek	37
3.3	Verkeersintensiteit	40
3.4	Situatie Merelhof	42
	<b>Bijlagen</b>	<b>47</b>





## Samenvatting

Op 11 juni 2020 heeft de gemeenteraad van Soest het bestemmingsplan "Oude Tempel" vastgesteld. Op 17 december 2020 is het bestemmingsplan opnieuw vastgesteld. Het gaat daarbij om enkele tekstuele wijzigingen in de planregels en op de planverbeelding.

Appellanten hebben bezwaren over onder meer verkeer en geluid.

Bij brief van 4 januari 2021 heeft de Raad van State de STAB verzocht een onderzoek in te stellen en de bevindingen kenbaar te maken in een schriftelijk verslag. Het onderzoek van de STAB dient gericht te zijn op de beantwoording van de vraag:

*"Beschrijf de feitelijke situatie en de gevolgen van het plan, uitsluitend wat betreft de beroepsonderdelen "verkeerseffecten" en "geluid(hinder)"."*

### Verkeerseffecten

In het verslag wordt geconstateerd dat de verkeerstelling die in mei 2019 is uitgevoerd, ten grondslag heeft gelegen aan de kalibratie van het verkeersmodel dat is gebruikt voor de ontwikkeling van het voorliggende bestemmingsplan. Omdat de verkeerstelling is bevestigd door een (als betrouwbaar te achten) telling uit juli 2019, kunnen de uitkomsten uit het verkeersmodel in zoverre als te verwachten worden gezien.

De verkeersgeneratie van het plangebied is gebaseerd op een kengetal van CROW en kan daarom als een goede inschatting worden gezien. In het verkeersmodel zijn alle infrastructurele en de verkeersgenererende projecten, voor zover appellanten die noemen, verwerkt. In het verslag wordt verder geconcludeerd dat het plan niet alleen verkeer genereert, maar dat ook een driesprongkruising en een extra tak aan een bestaande kruising wordt toegevoegd aan de weginfrastructuur. Deze wijzigingen leiden tot andere routekeuzes van automobilisten die in de autonome ontwikkeling gebruik zouden maken van de Oude Tempellaan.

Gezien de prognoses van de verkeersintensiteiten is er geen aanleiding om aan te nemen dat de beschouwde wegen en de turbotonde in de N237 onvoldoende capaciteit zullen hebben.

In de door verweerder gebruikte verkeersnotitie is aandacht besteed aan de inrichting van de kruising van de Oude Tempellaan met het fietspad dat ten zuiden van en parallel aan de Banningstraat ligt. Deze verkeersnotitie geeft een advies over de herinrichting van de kruising met het oog op de verkeersveiligheid.





Uit het STAB-onderzoek is niet gebleken dat er een noodzaak is om op de Oude Tempellaan specifieke fietsvoorzieningen te realiseren. Het geldende bestemmingsplan sluit overigens dergelijke voorzieningen niet uit.

### **Geluid**

In het kader van het aspect verkeer is vastgesteld dat er geen reden is om aan te nemen dat uit is gegaan van te lage verkeersintensiteiten. Hieruit volgt dat de geluidbelasting op de bestaande woningen aan de Oude Tempellaan niet is onderschat.

STAB heeft berekeningen gemaakt met het akoestisch model waarbij de woningen van de Merelhof zijn gemodelleerd en ook de reflectie in het nieuwe woonzorgcomplex aan de overzijde van de Oude Tempellaan is meegenomen. Bij alle vier de woningen is sprake van een geluidbelasting van boven de voorkeursgrenswaarde en een toename van meer dan 2 dB. Deze geluidbelasting is niet hoger dan berekend op rekenpunt 11 (Oude Tempellaan 4) in het akoestisch onderzoek bij het bestemmingsplan. Alle woningen hebben een geluidluwe gevel in de zin van het gemeentelijk geluidbeleid, ook als er rekening gehouden wordt met de cumulatieve geluidbelasting.





## 1 Inleiding

### 1.1 Het bestreden besluit

Het besluit van de gemeenteraad van Soest tot vaststelling van het bestemmingsplan "Oude Tempel" van 11 juni 2020.

Op 17 december 2020 is het bestemmingsplan "Oude Tempel" opnieuw vastgesteld. Met dit vaststellingsbesluit zijn enkele tekstuele wijzigingen in de planregels en op de planverbeelding toegepast.

### 1.2 De onderzoeksvraag

Bij brief van 4 januari 2021 heeft de griffier van de Afdeling bestuursrechtspraak van de Raad van State (hierna: de Afdeling) de Stichting Advisering Bestuursrechtspraak (hierna: STAB) verzocht een onderzoek in te stellen en de bevindingen kenbaar te maken in een schriftelijk verslag.

Het onderzoek van de STAB dient gericht te zijn op de beantwoording van de vraag:

*"Beschrijf de feitelijke situatie en de gevolgen van het plan, uitsluitend wat betreft de beroepsonderdelen "verkeerseffecten" en "geluid(hinder)."*

### 1.3 De appellanten

- Stichting Milieuzorg Zeist e.o. te Bilthoven (hierna: Stichting Milieuzorg).
- H.B. Bijmholt en M. Bijmholt den Heijer te Soesterberg.
- D. van Blaricum, W.D. de Man, A. Hosseini, F.T.M. van Wegen en F. Prause te Soesterberg (hierna: Blaricum e.a.)
- M. Versteege en J. Versteege te Soesterberg.

Stichting Milieuzorg heeft als een van haar doelen de bescherming van de leefomgeving van Zeist en omgeving, waaronder Soesterberg.

Appellanten Bijmholt, Blaricum e.a. en Versteege wonen in de directe omgeving van het plangebied. Op afbeelding 1.1 zijn globaal de woningen van appellanten Bijmholt, Blaricum e.a. en Versteege weergegeven. Een gedetailleerdere weergave van de woningen is te vinden in afbeelding 1.4.







Afbeelding 1.1: Ligging van de woningen van appellanten ten opzichte van het plangebied (bron: [www.ruimtelijkeplannen.nl](http://www.ruimtelijkeplannen.nl)).

Tegen het voorliggende besluit zijn door meer appellanten beroepschriften ingediend. De beroepen van deze appellanten gaan echter niet over verkeerseffecten of geluid(hinder).

## 1.4 Het plan

### 1.4.1 Het project

Het project Oude Tempel waarvoor het voorliggende bestemmingsplan is opgesteld, maakt onderdeel uit van de woningbouwlocatie Apollo Noord (zie afbeelding 1.1). Voor het plangebied is een stedenbouwkundig plan gemaakt voor 230 tot 300 grondgebonden woningen.





Afbeelding 1.2: Het plangebied in de omgeving (bron: [www.ruimtelijkeplannen.nl](http://www.ruimtelijkeplannen.nl)).

Voor het project Oude Tempel is eerder (21 december 2017) een bestemmingsplan vastgesteld. Bij besluit van 17 april 2019 (nr. 201801652/1/R2) heeft de Afdeling bestuursrechtspraak van de Raad van State het besluit vernietigd vanwege een aantal gebreken. Met het voorliggende plan is getracht deze gebreken te repareren.

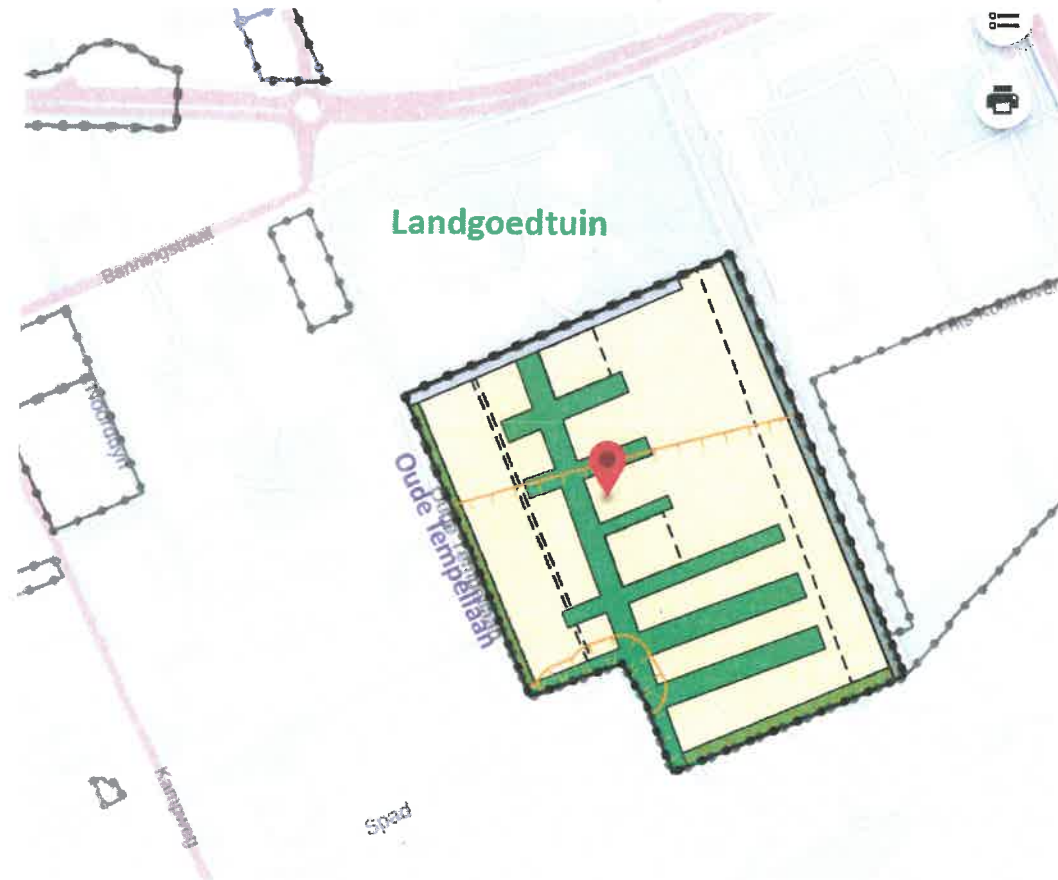
#### **1.4.2 De ligging van het plangebied en de omgeving**

Het plangebied van het bestemmingsplan Oude Tempel bestrijkt een deel van het landgoed Oude Tempel, ook wel bekend als Open Ankh, aan de Amersfoortsestraat. Het betreft voornamelijk bosgebied. Het plangebied ligt aan de oostzijde van Soesterberg en is ongeveer 16,3 ha groot. In het noorden wordt het plangebied begrensd door de tuin van het landgoed Oude Tempel. De oostelijke grens wordt gevormd door de Korndorfferlaan. Aan de zuid- en westzijde sluit het plangebied aan bij de bestaande bebouwing van





Soesterberg. Aan de westzijde grenst het plangebied direct aan de Oude Tempellaan, de weg waarop de nieuwe woonwijk ontsloten zal worden (zie afbeelding 1.3).



Afbeelding 1.3: Ligging van het plangebied ([www.ruimtelijkeplannen.nl](http://www.ruimtelijkeplannen.nl)).

Appellanten Blaricum e.a., Bijnholt en Versteeg wonen aan de Oude Tempellaan (zie afbeelding 1.4).





Afbeelding 1.4: Links het plangebied van bestemmingsplan "Merelhof", rechts het plangebied van "Soesterberg". De huisnummers van de woningen aan de Oude Tempellaan zijn in rood aangegeven ([www.ruimtelijkeplannen.nl](http://www.ruimtelijkeplannen.nl)).

Appellanten Blaricum, De Man, Hosseini en Van Wegen wonen aan de Oude Tempellaan 2, 2A, 4 en 4A. Voor hun gronden geldt het bestemmingsplan "Merelhof" (vastgesteld 17 december 2015). Op deze gronden was voorheen een kantoorcomplex aanwezig. Met bestemmingsplan "Merelhof" zijn hier vier woningen gerealiseerd. In het kader van dit bestemmingsplan is akoestisch onderzoek verricht naar de geluidbelasting op de woningen (bijlage 2 bij de toelichting van dit plan, [www.ruimtelijkeplannen.nl](http://www.ruimtelijkeplannen.nl)). Appellanten Prause, Bijmolt en Versteeg wonen aan de Oude Tempellaan 6, 6A en 8. Voor hun gronden geldt het bestemmingsplan "Soesterberg" (vastgesteld 4 juli 2013). De woningen aan de Oude Tempellaan liggen allemaal binnen de aangegeven bouwvlakken op enige afstand van de weg. De kortste afstand tot de weg bedraagt circa 15 meter (nummer 4). Voor een impressie van de woningen verwijs ik naar de fotobijlage met de woningen, STAB 1-2.

Ten noorden van het plangebied ter plaatse van de landgoedtuin zal een nieuw woonzorgcomplex gerealiseerd worden. Dit is aan de overzijde van de Merelhof, tegenover de Oude Tempellaan 4a en 6. Op dit moment staan hier nog gebouwen van het oude landgoed. Voor deze gronden geldt ook het bestemmingsplan "Soesterberg" van 2013. Voor dit nieuwe complex aan de Oude Tempellaan 1 is op 31 december 2018 omgevingsvergunning verleend voor de bouw van twee woonzorggebouwen en verbouw







van een villa naar een woonzorggebouw binnen het bestaande bouwvlak. Het gaat in totaal om 70 wooneenheden. In dat kader is de geluidbelasting op de woningen onderzocht (de omgevingsvergunning en akoestisch rapport zijn bijgevoegd als STAB 1-3).

#### **1.4.3 De planregeling**

Het grootste deel van het plangebied heeft de bestemming "Woongebied – Oude Tempel" gekregen (artikel 7, zie ook afbeelding 1.3 in dit verslag). Deze gronden zijn bestemd voor onder andere wonen met bijbehorende gebouwen en bouwwerken en daarbij behorende voorzieningen zoals tuinen, wegen, paden en parkeervoorzieningen.

Volgens de bouwregels van het plan geldt voor het bouwen van woningen onder andere dat op deze gronden uitsluitend grondgebonden vrijstaande, halfvrijstaande en aaneengebouwde woningen worden gebouwd. Ter plaatse van de aanduiding "gestapeld" mogen tevens gestapelde woningen worden gebouwd (in het midden van het plangebied en aan de noordkant). Binnen deze bestemming mag het maximaal aantal woningen niet meer dan 300 bedragen (artikel 7.2.1).

In het midden van het plangebied heeft een deel van de gronden de bestemming "Groen – Wijkgroen" gekregen, bestemd voor onder andere openbaar groen (artikel 4).

Een strook grond aan de noordkant van het plangebied heeft de bestemming "Verkeer" gekregen. Deze gronden zijn bestemd voor onder andere wegen, rijbanen, parkeervoorzieningen en voet- en fietspaden (artikel 6).

Stroken grond aan de west- en zuidkant van het plangebied zijn bestemd als "Bos – Bostuin". Hierop zijn onder andere tuinen en bos toegestaan (artikel 3).

Aan de oostkant van het plangebied heeft een strook grond de bestemming "Natuur" gekregen, bestemd voor onder andere de instandhouding en versterking van de ter plaatse voorkomende landschappelijke-, natuur- en cultuurhistorische waarden (artikel 5).

Al deze bestemmingen zijn relevant voor het aspect verkeer en komen uitgebreider aan bod in hoofdstuk 2 van dit verslag.

#### **1.5 De beroepen**

Appellanten Bijmholt, Blaricum e.a. en Versteegje zijn bewoners van bestaande woningen langs de Oude Tempellaan (zie afbeelding 1.4). Dit is zoals gezegd de weg waarop de nieuwe woonwijk zal worden ontsloten.

Deze appellanten en Stichting Milieuzorg vrezen voor aantasting van het woon- en leefklimaat als gevolg van extra verkeer op de Oude Tempellaan. Zij noemen geluidhinder





en afname van de verkeersveiligheid. Een uitgebreidere beschrijving van de beroepsgronden wordt gegeven in de hoofdstukken "Verkeer" (2) en "Geluid" (3) van dit verslag.

## 1.6 De werkwijze

In verband met de coronamaatregelen hebben de gesprekken van STAB met partijen via een videoverbinding plaatsgevonden.

Het gesprek met appellante Stichting Milieuzorg heeft plaatsgevonden op 2 februari 2021. De stichting werd vertegenwoordigd door de heer P. Greeven. Op diezelfde dag is gesproken met appellanten Bijmolt.

Op 5 februari is gesproken met appellanten W.D. de Man en F.T.M. van Wegen namens appellanten Van Blaricum e.a.

Het gesprek met appellanten Versteeghe heeft plaatsgevonden op 8 februari 2021.

Het gesprek van STAB met vertegenwoordigers van verweerder heeft plaatsgevonden op 11 februari 202. Bij dit gesprek waren aanwezig mevrouw S. Koekoek en de heren J. Brouwer, R. Kalt, K. Veenstra en A. Peters van de gemeente Soest, de heren D. Korsse en K. Bosma van Feltz advocaten, de heren J. van Dijk en A. Lambregtse van Royal Haskoning DHV en mevrouw N. Geebelen van WSP (voorheen LievenseCSO). De vragen van STAB zijn door verweerder ook beantwoord in een document (zie bijlage STAB 1-1).

De appellanten met beroepen die geen betrekking hebben op verkeers- en/of geluidsaspecten hebben een brief van STAB gekregen met de mededeling dat STAB geen afspraak met hen zal maken in verband met de onderzoeksvraag van de Afdeling.

Voor het onderzoek is gebruikgemaakt van het akoestisch rekenmodel (Geomilieu) dat door LievenseCSO is opgesteld ten behoeve van het bestemmingsplan. Dit rekenmodel is op 8 februari 2021 aan STAB toegezonden.

Op 23 februari 2021 hebben de STAB-adviseurs het plangebied en omgeving bezocht.





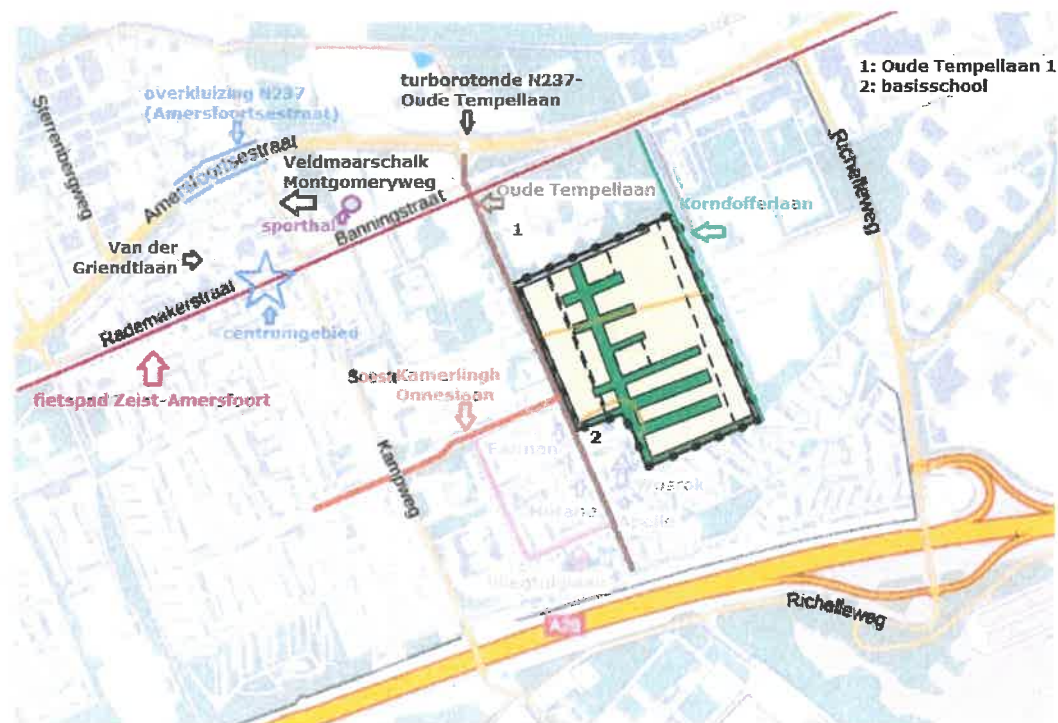
## 2 Verkeer

### 2.1 Inleiding

De beroepsgronden over het onderwerp verkeer omvatten de volgende deelonderwerpen:

- De tellingen die zijn gebruikt voor het verkeersmodel;
- De prognose van de verkeersintensiteiten voor 2030 bij:
  - de planontwikkeling;
  - de autonome ontwikkeling;
  - de autonome ontwikkeling plus de planontwikkeling;
- De verkeersafwikkeling en verkeersveiligheid.

In dit hoofdstuk wordt eerst de verkeersstructuur besproken. Vervolgens wordt ingegaan op de relevante planologie en de onderbouwing van het plan voor wat betreft het verkeer. Daarna passeren de deelonderwerpen de revue die in beroep zijn aangevoerd.



Afbeelding 2.1: Verkeersstructuur rond plangebied "Oude Tempel"; voor een grotere versie zie bijlage STAB 2-1.





## 2.2 De verkeersstructuur

Het plangebied ligt in het deel van de kern Soesterberg dat is ingeklemd tussen de N237 (Amersfoortsestraat) in het noorden en de autosnelweg A28 in het zuiden. Het plangebied ligt ten oosten van de plek waar de meeste voorzieningen zijn geconcentreerd (zie voor een overzicht van de verkeersstructuur afbeelding 3.1 of bijlage STAB 3-1). De Richelleweg vormt de verbinding tussen de N237 en de A28 en ligt op een afstand van tussen de 310 m en 380 m ten oosten van het plangebied. Direct aan de oostzijde van het plangebied loopt van noord naar zuid de Korndofferlaan. Dat is een zandpad dat nauwelijks een verkeersfunctie heeft. Direct ten westen van het plangebied ligt de Oude Tempellaan. De Oude Tempellaan is een erftoegangsweg die van noord naar zuid gaat. De weg vormt tezamen met de Vliegtuiglaan een route waarop het verkeer in dit deel van Soesterberg zich verzamelt. De Vliegtuiglaan loopt vanaf de Kamerlingh Onneslaan naar het zuiden en loopt na een bocht in oostelijke richting en gaat na een bocht over in de Oude Tempellaan; een doodlopend deel van de Oude Tempellaan sluit in deze bocht aan op deze route (zie bijlage STAB 2-2, foto's 24, 25, 26). Het zuidelijk deel van de Oude Tempellaan ontsluit erven die direct aan de laan liggen en de woongebieden; hier heeft de Oude Tempellaan enkele zijwegen, zoals de Apollo, Morane, Wostok en Farman. Op de hoek met de zijstraat Wostok staat aan de oostzijde van de Oude Tempellaan basisschool De Startbaan. Het perceel waarop de basisschool staat grenst aan het plangebied (zie bijlage STAB 2-2, foto's 2, 27-29).

Verder naar het noorden is er ter hoogte van het plangebied een zijstraat naar het westen: Kamerlingh Onneslaan (zie bijlage STAB 2-2, foto's 4-6) en 500 m naar het noorden is er de kruising met de Banningstraat (zie bijlage STAB 2-2, foto's 13-16). De hoofdroute van de Banningstraat maakt bij de kruising een bocht naar het noorden en heet daar Oude Tempellaan; dit stuk van de Oude Tempellaan heeft een lengte van circa 60 m. De Oude Tempellaan ten zuiden van deze kruising takt aan op de bocht van deze hoofdroute, met dien verstande dat het 60 m lange noordelijk deel van de Oude Tempellaan een hoek heeft ten opzichte van het deel van de Oude Tempellaan ten zuiden van de kruising met de Banningstraat. De weggebruikers op het deel van de Oude Tempellaan ten zuiden van de kruising met de Banningstraat (inclusief fietspad) moeten voorrang verlenen aan de fietsers op het fietspad en de andere weggebruikers op de hoofdroute. De Oude Tempellaan ten noorden van deze kruising sluit in het noorden aan op de turbotonde in de N237 (zie bijlage STAB 2-2, foto's 17-18).

Tussen de Kamerlingh Onneslaan en Banningstraat worden enkele percelen aan de westzijde, waaronder de percelen van appellanten en twee percelen aan de oostzijde, ontsloten op de Oude Tempellaan (zie bijlage STAB 2-2, foto's 7-12).







De Oude Tempellaan heeft een rijbaan van asfalt met een breedte van circa 6 m die in beide richtingen mag worden bereden. Aan beide zijden zijn fietsstroken op de rijbaan aangebracht (zie bijlage STAB 2-2, foto's 4, 6-9). Op de Oude Tempellaan geldt een snelheidsregime van 30 km/u; de Oude Tempellaan maakt deel uit van de 30 km/u-zone in dit deel van Soesterberg. Op de Oude Tempellaan is ter hoogte van de woning met nummer 2 een plateau in de rijbaan aangelegd om het voorgeschreven snelheidsregime af te dwingen. Het plateau is uitgevoerd in klinkers en is van een geringe hoogte (zie bijlage STAB 2-2, foto's 12, 18). Ten zuiden van kruising met de Kamerlingh Onneslaan is er een wegversmalling om de snelheid te remmen. Ter plaatse van deze wegversmalling bestaat het wegdek uit klinkers. Het kadastrale perceel (gemeente Soest, sectie E, nummer 5778) waarop de Oude Tempellaan (rijbaan, bermen en voetpaden) is aangelegd, omvat een breedte van 16 m.



Afbeelding 2.2: Kruising fietspad Zeist-Amersfoort bij de kruising met de Oude Tempellaan.

Het fietspad dat de Oude Tempellaan kruist, is een fietspad dat in twee richtingen mag worden bereden. Het fietspad vormt een doorgaande route voor fietsers en loopt parallel aan de Amersfoortsestraat tussen ruwweg Zeist en Amersfoort.





### 2.3 De verkeersontsluiting van het plangebied

In het noorden van het plangebied heeft een strook gronden de bestemming "Verkeer". Dit bestemmingsvlak heeft een lengte van circa 310 m en een breedte van ongeveer 12 m. In artikel 6.1, van de regels is bepaald dat de voor "Verkeer" aangewezen gronden zijn bestemd voor:

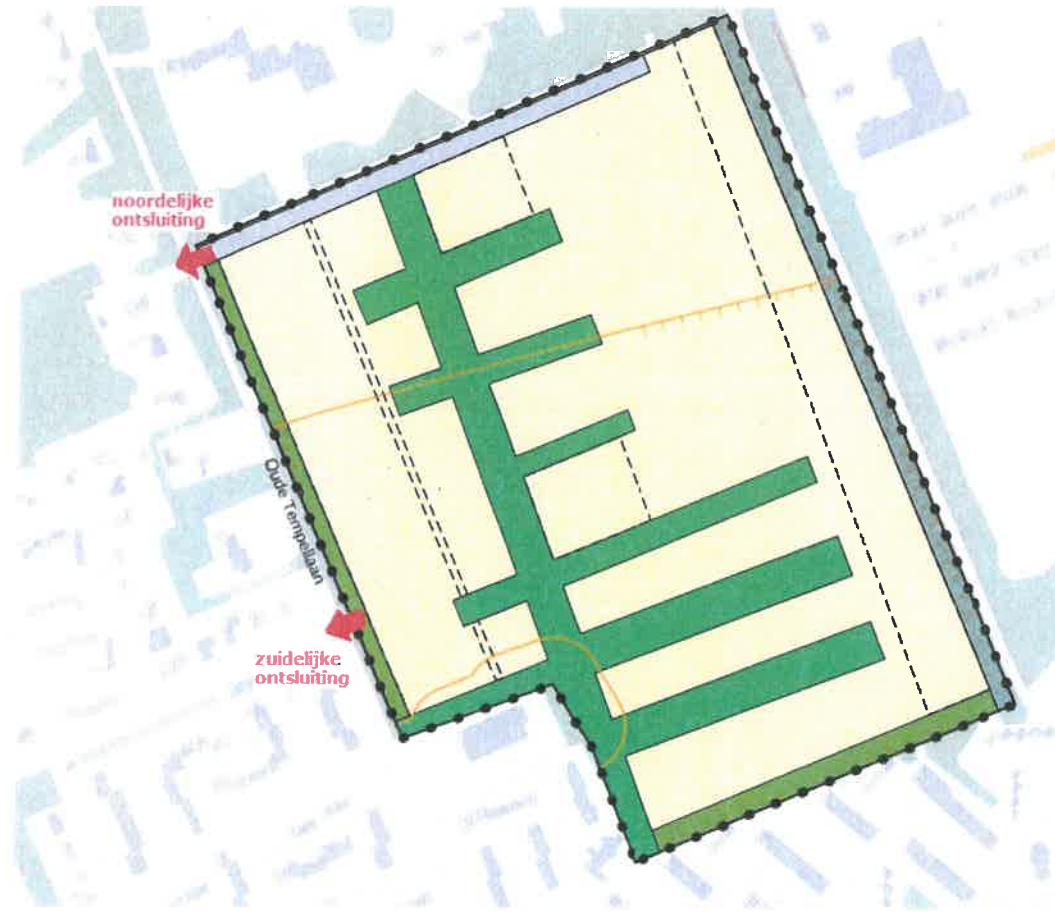
- a. wegen, rijbanen, inclusief in-, uitvoeg- en opstelstroken, verkeerstekens en verkeersborden;  
met de daarbij behorende:
- b. parkeervoorzieningen met bijbehorende ontsluitingsverhardingen;
- c. voet- en fietspaden;
- d. groen- en speelvoorzieningen;
- e. bermen en overige verhardingen;
- f. waterhuishoudkundige voorzieningen, zoals duikers, bruggen en stuwen;
- g. overige voorzieningen, zoals terrassen, straatmeubilair, nutsvoorzieningen en kleinschalige infrastructurele voorzieningen, zulks met uitzondering van verkooppunten van motorbrandstoffen.

Verder worden wegen mogelijk gemaakt binnen de bestemmingen "Bos – Bostuin" (artikel 3.1, sub c, van de planregels), "Woongebied – Oude Tempel" (artikel 7.1, sub f, van de regels) en "Groen – Wijkgroen" (artikel 4.1, sub e, van de regels). Binnen de bestemming "Natuur" worden geen wegen mogelijk gemaakt, maar alleen fiets- en voetpaden (artikel 5.1, sub c, van de regels) en "ontsluitingen die haaks staan op Korndorfferlaan ten behoeve van het openbaar vervoer met een totale breedte van maximaal 20 meter" (artikel 5.1, sub d, van de regels).

Het bestemmingsvlak "Natuur" ligt langs de gehele oostgrens van het plangebied. Dit betekent dat het (particuliere) gemotoriseerde verkeer uit en naar het plangebied niet via de oostkant van het plangebied kan worden afgewikkeld.

Blijkens de plantoelichting (met name hoofdstuk 3, stedenbouwkundig plan) is het de bedoeling om het plangebied op twee plekken aan te sluiten op de Oude Tempellaan. Het gaat om een noordelijke aansluiting die aan de noordgrens van het plangebied ligt. Voor de zuidelijke ontsluiting wordt in het stedenbouwkundig kader voorgesteld om die in het verlengde van de Kamerlingh Onneslaan aan te leggen. Deze ontsluiting vormt volgens de plantoelichting een vanzelfsprekende verbinding met het dorp (zie plantoelichting, paragraaf 3.2.2, afbeelding 2.3 en bijlage STAB 2-2, foto's 6 en 10).





Afbeelding 2.3: De geplande twee ontsluitingen van het plangebied op de Oude Tempellaan.

#### **Toekomstige verkeersontsluiting buiten plangebied**

De gronden die aan de noordzijde, de westzijde en de zuidzijde van het plangebied liggen, maken deel uit van het bestemmingsplan "Soesterberg". De gemeenteraad van Soest heeft dit plan op 4 juli 2013 vastgesteld (zie [www.ruimtelijkeplannen.nl](http://www.ruimtelijkeplannen.nl)). Aan de noordzijde grenst de bestemming "Bos – Bostuin" aan het plangebied, aan de westzijde de bestemming "Verkeer" en aan de zuidzijde onder meer de bestemming "Verkeer". In deze bestemmingen worden wegen mogelijk gemaakt. In beginsel is het dus mogelijk om het plangebied via de noord-, west- en zuidzijde te bereiken.

In artikel 20.1, van de regels van het bestemmingsplan "Soesterberg" is bepaald dat de voor "Verkeer" aangewezen gronden zijn bestemd voor:





- h. wegen, rijbanen, inclusief in-, uitvoeg- en opstelstroken, verkeerstekens en verkeersborden;
  - i. met de daarbij behorende:
  - j. parkeervoorzieningen met bijbehorende ontsluitingsverhardingen;
  - k. voet- en fietspaden;
  - l. groen- en speelvoorzieningen;
  - m. bermen en overige verhardingen;
  - n. waterhuishoudkundige voorzieningen, zoals duikers, bruggen en stuwen;
  - o. overige voorzieningen, zoals straatmeubilair nutsvoorzieningen en kleinschalige infrastructurele voorzieningen;
- alsmede voor:
- p. (boeken)markten en evenementen (zie ruimtelijkeplannen.nl).

Het is dus de bedoeling dat het plangebied wordt ontsloten via de Oude Tempellaan. De gronden van de Oude Tempellaan hebben in het geldende bestemmingsplan "Soesterberg" de bestemming "Verkeer". Het bestemmingsvlak heeft een breedte van circa 16 m en omvat de gehele breedte van het kadastrale perceel E5778.

Ik stel vast dat binnen het bestemmingsvlak het mogelijk is dat de Oude Tempellaan een andere inrichting krijgt dan de bestaande.

### 2.3.1 De verkeersrapportage

Ter onderbouwing van het verkeersdeel van het plan heeft Royal HaskoningDHV de notitie "Verkeersparagraaf bestemmingsplan Oude Tempel, Soesterberg" opgesteld (zie plantoelichting, bijlage 24). Deze notitie gaat in op verkeerstellingen uit 2019, de prognose van de verkeersintensiteiten voor 2030 zonder plan (autonome ontwikkeling) en de prognose van de verkeersintensiteiten voor 2030 met plan.

De in de notitie opgenomen prognoses van de verkeersintensiteiten voor 2030 zonder en met plan zijn berekend met behulp van het Verkeersmodel Regio Amersfoort. Dit verkeersmodel is opgesteld samen met Rijkswaterstaat Midden Nederland, de provincie Utrecht en de gemeenten Amersfoort, Leusden, Woudenberg, Nijkerk, Baarn en Soest. Deze partijen hebben het model gecontroleerd en geaccordeerd, zodat het model voor verschillende studies in de regio gebruikt kan worden.

Over de werking van een verkeersmodel merk ik het volgende op.

Een verkeersmodel berekent afhankelijk van het abstractieniveau een verwachte toekomstige situatie aan de hand van een aantal vaste en variabele parameters. Deze parameters omvatten sociaaleconomische gegevens, werkgelegenheidsontwikkeling, infrastructurele projecten, bouwprojecten enzovoort. Het verkeersmodel zelf bestaat







feitelijk uit algoritmen waarmee aan de hand van deze parameters en de hieraan gerelateerde groeicoëfficiënten berekeningen kunnen worden uitgevoerd naar de te verwachten groei van de automobiliteit. Daarnaast worden in het model parameters opgenomen waarmee de routekeuze van individuele verkeersdeelnemers kan worden berekend en waarmee de toedeling van het verkeer op het gedigitaliseerde wegennet kan plaatsvinden.

De berekende waarden worden vervolgens gekalibreerd (afgestemd op de feitelijke situatie) om het verkeersmodel te kunnen optimaliseren. Het model voert dan (softwarematig) voor een basisjaar berekeningen uit, gericht op een deel van het wegennet waarvoor gegevens (de uitkomsten van verkeersstellingen) beschikbaar zijn. Op basis van een vergelijking van de uitkomsten van de verkeersstellingen met de uitgevoerde berekeningen wordt bezien in hoeverre de uitkomsten van het verkeersmodel overeenkomen. Zo nodig wordt het model verder verfijnd. De uitkomsten van de berekeningen met het verkeersmodel worden (meestal) uitgedrukt in etmaalintensiteiten op wegvakniveau (in tabellen). Het verkeersmodel kan als hulpmiddel een toekomstige situatie inzichtelijk maken. De uitkomsten kunnen sterk variëren, afhankelijk van de input, de rekenformules en de toedeling van de motorvoertuigen naar de wegen.

In de verkeersnotitie zijn op basis van het Verkeersmodel Regio Amersfoort de prognoses van de verkeersintensiteiten voor 2030 berekend voor enkele wegvakken nabij het plangebied, zowel zonder plan (autonome ontwikkeling) en met plan. In de hoofdtekst van de verkeersnotitie zijn de verkeersintensiteiten voor de gemiddelde werkdag gepresenteerd. In bijlage 2 bij de verkeersnotitie zijn de verkeersintensiteiten voor de gemiddelde weekdag gepresenteerd, en die zijn gebruikt voor de berekening van de geluidbelastingen. Hierbij is een onderscheid gemaakt tussen de verschillende zwaartecategorieën en er is een verdeling is gemaakt over de dag, de avond en de nacht. De verdeling van de geprognosticeerde verkeersintensiteiten over de verschillende dagdelen en categorieën is gedaan aan de hand van de uitkomsten van de tellingen. In tabel 2.1 zijn de geaggregeerde uitkomsten van deze berekeningen samengebracht.

Voor de berekeningen van de verwachte verkeersintensiteiten voor 2030 met planontwikkelingen is ervan uitgegaan dat het plangebied een verkeersgeneratie heeft van 2.090 mvt/etm. Hiervan zal gemiddeld 2.020 mvt/etm het plangebied binnenkomen of verlaten via de noordelijke ontsluiting waar de bestemming "Verkeer" is gelegd; via de zuidelijke ontsluiting zullen gemiddeld 70 mvt/etm het plangebied binnenkomen of verlaten.





In de memo/notitie wordt op grond van de berekende verkeersintensiteiten geconcludeerd dat na de uitvoering van het plan de bestaande wegen met de bestaande inrichting het verkeer van en naar het plangebied in 2030 op een veilige manier kunnen verwerken.

	2017	2030 autonome ontwikke- ling	2030 inclusief plan	2017 (geluid)	2030 autonome ontwikke- ling (geluid)	2030 inclusief plan (geluid)
	mvt/etm: werkdaggemiddelde			mvt/etm: weekdaggemiddelde		
<b>Oude Tempellaan tussen N237 en Banningstraat</b>	3.820	4.530	6.490			
<b>Oude Tempellaan tussen Banningstraat en noordgrens plangebied (A1)</b>	1.610	2.150	4.035	1.420	1.965	3.692
<b>Oude Tempellaan tussen noordgrens plangebied en Kamerlingh Onneslaan (A2)</b>	1.610	2.150	2.015	1.420	1.965	1.845
<b>Oude Tempellaan tussen Kamerlingh Onneslaan en Wostok (B)</b>	1.420	1.600	1.560	1.309	1.446	1.415
<b>Banningstraat</b>	2.800	2.965	2.955			
<b>Kamerlingh Onneslaan (C)</b>	1.040	935	1.015	871	851	922

Tabel 2.1: De uitkomsten van de berekende verkeersintensiteiten voor 2017 en 2030, zoals gepresenteerd in de verkeersnotitie (zie plantoelichting, bijlage 24).

## 2.4 De verkeerstelling en prognoses

### 2.4.1 Het geschil

Van Blaricum e.a. maken bezwaar tegen het plan, omdat zij menen dat de verkeerstelling die gebruikt is bij onderzoek voor de onderbouwing van het vaststellingsbesluit, een onderschatting geeft van de werkelijk verkeersintensiteit. De telling is volgens appellanten in juli gehouden, een periode met weinig verkeer.

Versteeg e.a. maken bezwaar tegen het plan, omdat de verschillen in de verkeerstellingen en de prognoses met de verkeerstellingen die gebruikt zijn voor de ontwikkeling van het bestemmingsplan "Merelhof" niet verklaard zijn. Appellanten vermoeden dat het te maken heeft met het tijdstip van de tellingen. De verkeerstelling in 2016 was in oktober en de





telling van 2019 was in mei en juli. Zij stellen verder dat bij de telling in mei er niet is geteld aan het begin van de Oude Tempellaan ter hoogte van de Banningstraat. Appellanten vermoeden verder dat de controletelling in de periode 4 tot 10 juli 2019 al veel mensen op vakantie waren en er dus minder verkeer was. Bovendien stellen zij dat bij de prognoses niet de tellingen uit 2016 of 2019 als basis zijn gebruikt, maar als basisjaar 2017 is gebruikt met andere verkeersintensiteiten dan de tellingen. Volgens hen is de verkeersintensiteit van 1.420 mvt/etm op de Oude Tempellaan in het basisjaar 2017 erg laag. Op grond hiervan twijfelen appellanten ernstig aan de uitkomsten van het verkeersmodel. Ook Van Blaricum wijzen in hun bezwaren tegen de door het verkeersmodel berekende prognoses op de prognoses van de verkeersintensiteit die bij de vaststelling van het bestemmingsplan "Merelhof" uit 2015 zijn berekend. Zij constateren dat de autonome groei tot 2030 volgens de rapportage van Royal HaskoningDHV leidt tot een verkeersintensiteit op de Banningstraat van 2.965 mvt/etm, terwijl in de rapportage bij het bestemmingsplan "Merelhof" de prognose voor 2025 voor dit wegvak al 5.796 mvt/etm bedroeg. Andere wegvakken laten hetzelfde verschijnsel zien.

Versteeg e.a. maken bezwaar tegen het plan, omdat zij menen dat het onwaarschijnlijk is dat al het verkeer in zwaartecategorie 2 uit de verkeersbewegingen van de buslijnen 73 (vier keer per uur) en 53 (twee keer per uur) bestaan en er dus geen enkel ander verkeer in deze categorie over de Oude Tempellaan heeft gereden. Bovendien is het getelde aantal van 36 verkeerbewegingen in categorie 2 te laag als deze categorie alleen uit de lijnbussen zou bestaan. Dat aantal zou ten minste 72 moeten zijn. Verder menen zij dat het aantal getelde lijnbussen dezelfde zou moeten zijn op de punten die aan de route van buslijn liggen. Ook de uitkomsten van de telling in 2019 voor de verkeersbewegingen in zwaartecategorie 1 kunnen volgens appellanten niet juist zijn, omdat de telling uit 2016 geheel andere uitkomsten geeft.

Verweerder heeft evenals appellanten geconstateerd dat de telling uit 2019 significant lagere verkeersintensiteit opleverde dan die in 2016. Daarom heeft verweerder een ander onderzoeksbureau de opdracht gegeven om een controlemeting uit te voeren om de betrouwbaarheid van de metingen te verifiëren. Uit de controlemeting die in juli 2019 is uitgevoerd, bleek dat de telling van mei 2019 te bevestigen dat deze correct was. In tegenstelling tot de meting uit 2016 geven de nieuwe tellingen ook een sluitend beeld met toepassing van het verkeersmodel. De metingen in 2019 worden daarom betrouwbaar geacht. Volgens verweerder zijn de tellingen op een representatief moment gehouden en buiten de schoolvakanties. Volgens verweerder zijn de tellingen verricht per wegvak. Het gedeelte van de weg tussen de Banningstraat en Kamerlingh Onneslaan is in het verkeersmodel één wegvak, waarop dus één meetpunt lag. Twee meetpunten (één ter hoogte van de Banningstraat en één ter hoogte van de Kamerlingh Onneslaan) is volgens





verweerder niet nodig. Bussen zijn deels in een lagere zwaartecategorie geteld. (zie verweerschrift, blz. 36-37, 41-42).

## 2.4.2 De verkeerstelling 2019

### De tijdstip en de plekken van de telling en de controletelling

Om de bestaande verkeersintensiteiten in beeld te krijgen zijn er in 2019 verkeerstellingen gehouden (zie voor de uitkomsten daarvan bijlage STAB 2-3). Verkeerstellingen worden in beginsel gebruikt om het verkeersmodel te kalibreren.<sup>1</sup> Dat houdt in dat de uitkomsten van de berekeningen uit een verkeersmodel van bijvoorbeeld een basisjaar worden vergeleken met de uitkomsten van tellingen uit dat jaar en (eventueel) voorgaande jaren, in samenhang met waarnemingen van omstandigheden.

Het ging bij de verkeerstelling om slangtellingen, waarbij er slangen over de rijbaan worden getrokken. Als een voertuig over een slang rijdt, drukt het wiel de slang in. Door het indrukken wordt de lucht in de slang samengeperst, waardoor een elektrische puls wordt veroorzaakt. De pulsen kunnen worden gebruikt voor het tellen van assen of voor het meten van lengte en/of snelheid. De ruimte tussen de assen en het aantal wordt gebruikt om het voertuig te classificeren. Elke registratie wordt voorzien van een nauwkeurig tijdstempel.

De slangtellingen op de Oude Tempellaan (en elders) zijn uitgevoerd in de periode 11 mei tot en met 27 mei 2019. In deze periode waren er geen feestdagen en geen schoolvakanties. Op de Oude Tempellaan is er geteld tussen de Amersfoortsestraat (N237) en de Banningstraat, tussen de Banningstraat en de Kamerlingh Onneslaan en tussen de Kamerlingh Onneslaan en Farman.

De uitkomsten van deze verkeerstelling bleken nogal af te wijken van een verkeerstelling in 2016. Daarom heeft de gemeente Soest een ander bureau een telling laten uitvoeren. Deze telling vond plaats in de periode 4 juli tot en met 10 juli 2019. In deze periode waren er geen feestdagen en de schoolvakanties in de regio Midden (waaronder Soesterberg valt) waren nog niet begonnen. De uitkomsten van deze telling bleken de uitkomsten van de telling in mei 2019 te bevestigen. Volgens de vertegenwoordigers van verweerder worden deze uitkomsten eveneens bevestigd met de uitkomsten van de berekening van de verkeersintensiteiten voor 2017 door het verkeersmodel. Een antwoord op de vraag van STAB waarom uitkomsten van de verkeerstelling van 2016 afwijken van die in 2019, kon niet gegeven worden (zie bijlage STAB 1-1, verkeer, antwoord op vraag 4).

<sup>1</sup> Kalibreren: Het met behulp van specifiek verzamelde empirisch materiaal bepalen van de parameters (coëfficiënten) in een model, zodanig dat er een maximale overeenkomst verkregen wordt tussen de waarden die door het model berekend zijn en de waarnemingen (bron: CROW-publicatie 339 Werken met verkeers- en mobiliteitsmodellen, blz. 281, onder Begrippen).







Ik merk op dat het op zich niet bezwaarlijk is als de telling niet in het basisjaar van het verkeersmodel (2017) is uitgevoerd. Als er tussen de telling en het basisjaar geen belangrijke wijzigingen in de weginfrastructuur en/of belangrijke verkeersgenererende ontwikkelingen hebben voorgedaan, is er geen reden waarom een telling uit 2019 niet zou kunnen worden gebruikt voor de kalibratie van het model met als basisjaar 2017, de autonome verkeersgroei in acht nemend.

Zoals gezegd, dient een verkeerstelling er (mede) voor om het verkeersmodel te kalibreren; de berekeningen van het verkeersmodel dienen er dus niet voor om te beoordelen of een verkeerstelling deugdelijk is of niet. In zijn algemeenheid worden verkeerstellingen in het voorjaar maart-juni of in het najaar september-december gehouden, omdat in deze periodes van het jaar het best het verkeersbeeld in kaart kan worden gebracht. In dit geval is er dus een eerste verkeerstelling in de periode 11 tot en met 27 mei 2019 gehouden. De uitkomsten van deze verkeerstelling werden bevestigd door de uitkomsten van de verkeerstelling in juli 2019, op dezelfde locaties, onder dezelfde omstandigheden en met dezelfde methode gedurende eenzelfde duur. Daarom meen ik dat de verkeerstelling van mei 2019 kon worden gebruikt als kalibratie van het verkeersmodel.

#### **Bussen**

Over de Oude Tempellaan rijdt ov-buslijn 56 tussen Amersfoort en Zeist (en/of Wijk bij Duurstede) en vice versa. Er is een bushalte op de Oude Tempellaan nabij de woningen van appellanten (zie bijlage STAB 3-2, foto 12). Op een doordeweekse dag rijden er blijkens de dienstregeling per rijrichting 36 bussen per etmaal; het totaal aantal bussen komt daarmee op 72 bussen. Ten tijde van het bezoek van de STAB-adviseurs aan het plangebied en omgeving waren de bushaltes op de Oude Tempellaan tijdelijk opgeheven vanwege werkzaamheden aan de Kampweg.

Volgens bijlage 2 van de verkeersnotitie is het verkeer verdeeld in drie zwaartecategorieën. Voor het basisjaar 2017 staan er 40 mvt/etm (weekdag) in categorie 2 en 4 mvt/etm (weekdag) in categorie 3 vermeld. Dat is aanmerkelijk minder dan de 72 bussen die volgens de dienstregeling rijden over de Oude Tempellaan. Verweerder wijst erop dat bussen bij de telling in een lagere zwaartecategorie zijn geteld.

Ik merk hierover op dat buslijn 56 onder meer met VDL Berkhof Ambassador-materieel rijdt. Dit materieel heeft als belangrijk kenmerk het lage gewicht van circa 8.900 kg. Dat zou kunnen verklaren dat bij de telling bussen in een lagere zwaartecategorie terecht zijn gekomen dan mocht worden verwacht.





### 2.4.3 Verkeersprognose bestemmingsplan "Merelhof"

In beroep wordt naast verkeerstelling uit 2016 en gewezen op de akoestische rapportage bij het bestemmingsplan "Merelhof", waarin verkeersprognoses voor 2025 staan vermeld. In deze rapportage staat vermeld hoe de berekening van de verkeersintensiteiten tot stand zijn gekomen (zie ruimtelijkeplannen.nl, bestemmingsplan "Merelhof", plantoelichting, bijlage 2, paragraaf 2.2.1). Hierin staat over de herkomst van de verkeersgegevens het volgende vermeld:

*"De aangeleverde gegevens van de gemeentelijke wegen m.u.v. Oude Tempellaan komen uit een verkeersonderzoek effecten wel of niet uitvoeren oostelijke ontsluitingsweg Soesterberg Noord' d.d. 3 augustus 2012/Ruimte/945202. In dit document is een overzicht van verkeersintensiteiten voor het jaar 2006 en 2020 (met en zonder oostelijke ontsluiting) weergegeven. Uitgangspunt van voorliggend onderzoek zijn de verkeersintensiteiten van het jaar 2020 met maatregelen inclusief oostelijke ontsluiting. De prognosecijfers voor het jaar 2025 zijn bepaald met een autonoom groeipercentage van 2,0% per jaar. De verkeersgegevens van de Oude Tempellaan zijn gebaseerd op verkeerstellingen uit 2007. De prognosecijfers voor het jaar 2025 zijn bepaald met een autonoom groeipercentage van 2,0% per jaar."*

Ik merk op dat voor het verkeersonderzoek naar de situatie op de Oude Tempellaan een verkeerstelling uit 2007 ten grondslag heeft gelegen aan de prognoses. De wijze waarop de prognoses voor de verkeersintensiteiten in 2025 voor de Oude Tempellaan in deze rapportage tot stand zijn gekomen, is grofmazig en houdt geen rekening met wijzigingen in de infrastructuur die tussen 2007 en 2025 tot stand zijn gekomen. Een verkeersmodel waarin de relevante veranderingen in de (weg)infrastructuur en de relevante verkeersgenererende projecten zijn opgenomen, berekent in het algemeen een veel betrouwbaardere prognose van de toekomstige verkeersintensiteiten.

## 2.5 De invoer in het verkeersmodel

### 2.5.1 Het geschil

Stichting Milieuzorg Zeist maakt bezwaar tegen het plan, omdat het niet duidelijk is hoe de in het verkeersrapport vermelde verkeersgeneratie van het plangebied tot stand is gekomen. De stichting meent dat de verkeersgeneratie vanwege het plan hoger kan zijn dan in de rapportage staat vermeld, als uitgegaan wordt van de kengetallen uit CROW-publicatie 381 'Toekomstbestendig parkeren'.

Stichting Milieuzorg Zeist, Van Blaricum e.a. en Versteeg e.a. maken bezwaar tegen het plan, omdat het niet duidelijk is welke ontwikkelingen meegenomen zijn in de berekende verkeersintensiteiten. Zij wijzen daarbij op onder meer de ontwikkelingen op Oude Tempellaan 1 waarvoor op 4 januari 2019 een omgevingsvergunning is verleend. Deze





ontwikkeling voegt 483 verkeersbewegingen toe aan het verkeer op het noordelijk deel van de Oude Tempellaan. Versteege e.a. wijzen op een totaal van 280 woningen die 600 extra inwoners opleveren. Zij noemen de volgende projecten (zie ook bijlage 1 bij het beroepschrift):

- Woon-Zorgwoningen op Oude Tempellaan: 73 woningen
- Banningstraat: 63 woningen (zie bijlage STAB 3-4)
- Bosstraat: 15 woningen
- Dorpsplein: 20 woningen
- Officierscasino: 80 woningen
- Bakkerij Tammer: 17 woningen
- Moerbessenweg: 16 woningen
- Rademakerstraat (boven de supermarkt): 32 woningen.

Ook wijzen appellanten op verkeersbewegingen als gevolg van Sortie 16 en Sterrenberg die formeel in Zeist liggen, maar effect hebben op het verkeer in Soesterberg.

Van Blaricum e.a. en Versteege e.a. maken bezwaar tegen het plan, omdat zij menen dat in de onderbouwing van het plan zoals gepresenteerd in de verkeersnotitie ten onrechte een bevolkingsgroei van 731 inwoners tot 2030 voor de autonome ontwikkeling staat vermeld. Dit is volgens hen, gezien verschillende bouwprojecten, een onderschatting.

Van Blaricum e.a. maken bezwaar tegen het plan, omdat zij menen dat de afname van de verkeersintensiteit in de Banningstraat (nabij Oude Tempellaan) niet logisch is. De weg is de kortste weg naar de enige supermarkt in Soesterberg en naar scholen en de Banninghal. Een toename van het verkeer is dus logischer na realisering van het plangebied. Verder constateren zij dat de cijfers niet consistent en logisch zijn; er lijken verkeersbewegingen te verdwijnen.

Versteege e.a. wijzen erop dat voor de autonome ontwikkeling het verkeersmodel een verkeersintensiteit op de Kamerlingh Onneslaan in 2030 heeft berekend dat 30% lager ligt dan het basisjaar 2017, terwijl op punt A aan de Oude Tempellaan sprake is van een groei van de verkeersintensiteit van 40% in 2030 ten opzichte van 2017. Op punt B aan de Oude Tempellaan is deze toename volgens appellanten niet te zien. Dat betekent dat het verkeer via de Kamerlingh Onneslaan moet gaan hoewel daar een daling is berekend.

Volgens Versteege e.a. gaat in het verkeersmodel ten onrechte 97% van het verkeer van en naar het plangebied via de noordelijk route naar de N237 gaat. Appellanten menen dat het onwaarschijnlijk is dat bewoners die in de buurt van de andere ontsluitingsweg wonen eerst door de nieuwe wijk rijden om vervolgens via de Oude Tempellaan naar de N237 te rijden en omdat de route Kamerlingh Onneslaan naar de Kampweg over de Richelleweg een kortere en makkelijkere weg is naar de A28 dan via de N237. Verder stellen zij dat er verkeer vanuit het plangebied naar de supermarkt(en) in de Rademakerstraat en naar de





sporthal in de Banningstraat zal gaan waardoor de intensiteit in de Banningstraat en andere straten hoger zal zijn dan uit het model naar voren komt. Bovendien is er verkeer dat naar de basisschool in de Oude Tempellaan gaat. Hiermee lijkt evenmin rekening te zijn gehouden.

In het verweerschrift staat vermeld dat bij de berekening van de verkeersgeneratie als gevolg van de ontwikkeling van het plangebied is uitgegaan van bijna zeven voertuigbewegingen per huishouden per dag.

Volgens verweerder redeneren appellanten vanuit de gedachte dat de verkeersprognose zou moeten bestaan uit een optelsom van de tellingen die in 2019 zijn verricht en de verkeersgeneratie van de ontwikkelingen langs de Oude Tempellaan die is bepaald op basis van kencijfers. Het verkeersmodel gaat echter uit van een complex geheel van data. Verweerder meent dat het verkeersmodel een veel betrouwbaardere prognose van de toekomstige verkeerssituatie geeft dan een methode die is gestoeld is op aannames en vuistregels, zoals is gebeurd voor de totstandkoming van het bestemmingsplan "Merelhof". Het verkeersmodel houdt rekening met toekomstige weerstanden op het netwerk als gevolg van bijvoorbeeld toegenomen verkeersintensiteiten en veranderingen in het wegennetwerk, waaronder de vormgeving en maximum snelheid. Op de Kamerlingh Onneslaan direct ten westen van de Oude Tempellaan neemt de intensiteit bijvoorbeeld (met ruim 11%) af van 1.040 mvt/etm naar 935 mvt/etm. Dat is een gevolg van de omstandigheid dat de Kampweg is afgewaardeerd naar 30 km per uur en de aansluiting centraal in het dorp bij de ondertunneling van de N237 is opgeheven. Hierdoor kiest het verkeer de route via Kamerlingh Onneslaan - Kampweg minder.

Verweerder meent dat alle relevante ontwikkelingen zijn meegenomen in het verkeersmodel. De kleine bevolkingsgroei tot 2030 hoeft niet in tegenspraak daarmee te zijn, omdat de woningbouwprojecten weliswaar leiden tot een bevolkingsgroei, maar dat deze groei wordt afgeremd door de verkleining van het gemiddeld aantal bewoners per woning (zie verweerschrift, blz. 38, 42-44, 61-63).

### **2.5.2 De verkeersgeneratie vanwege het plan**

In het bestemmingsplan worden woningen alleen mogelijk gemaakt op gronden met de bestemming "Woongebied – Oude Tempel". In artikel 7.2.1, sub b, van de regels is bepaald dat binnen deze bestemming het aantal woningen niet meer dan 300 mag bedragen. De door verweerder/RoyalHaskoningDHV berekende verkeersgeneratie van 2.090 mvt/etm vanwege het plangebied is gebaseerd op een aantal verkeersbewegingen van 6,99 verkeersbewegingen per woning. Dit leidt tot een aantal verkeersbewegingen van (300 woningen X 6,99 verkeersbewegingen =) 2.097 mvt/etm, afgerond 2.090 mvt/etm.







Royal Haskoning-DHV heeft de verkeersgeneratie vanwege het plangebied gebaseerd op het hoofdstuk "Verkeersgeneratie woon- en werkgebieden" in CROW-publicatie 381. Hierin staat vermeld dat op basis van vuistregels de verkeersgeneratie per etmaal globaal kan worden berekend als bekend is hoeveel woningen er worden gebouwd. Er moet dan wel rekening gehouden worden met het type woonmilieu omdat dit bepalend is voor met name het autobezit en de concurrentieverhoudingen tussen vervoerswijzen. In dit geval is gekozen voor de verkeersgeneratie van het type woonmilieu "Landelijk – Centrum-dorps". In tabel A6 (gemiddeld aantal motorvoertuigenbewegingen per woning per weekdag/etmaal, naar woonmilieutype) in deze CROW-publicatie staat vermeld dat voor het woonmilieutype Centrum-dorps gemiddeld per weekdag/etmaal een woning 6,3 motorvoertuigenbewegingen genereert (zie bijlage STAB 2-5). Dat zou dus voor 300 woningen neerkomen op een aantal van  $300 \times 6,3 = 1.890$  mvt/etm. Om dit geval om te rekenen naar een werkdaggemiddelde (waarbij de zaterdag en zondag dus niet zijn inbegrepen) moet dit aantal met een factor 1,11 vermenigvuldigd worden. Het aantal verkeersbewegingen komt dan uit op  $1.890 \times 1,11 = 2.097,9$  mvt/etm voor een gemiddelde werkdag.

Ik stel vast dat RoyalHaskoning-DHV is uitgegaan van de kengetallen van CROW voor de verkeersgeneratie van dit woongebied. De kengetallen van CROW zijn tot stand gekomen door middel van onderzoek en worden als betrouwbaar gezien. Daarom meen ik dat de verkeersgeneratie van het plangebied juist is ingeschat.

### 2.5.3 De autonome ontwikkeling

#### Woningbouw

In het verkeersrapport zijn de prognoses van de verkeersintensiteiten voor 2030 in de autonome ontwikkeling opgenomen; deze zijn in tabel 3.1 van dit verslag opgenomen in de tweede kolom. Deze prognoses zijn berekend met behulp van het verkeersmodel.

Om te beoordelen of de berekeningen een juiste benadering van de toekomstige werkelijkheid weergeven, is het van belang dat alle wijzigingen in de infrastructuur en alle verkeersgenererende projecten in de nabijheid van het plangebied zijn verwerkt in het verkeersmodel. Daarbij moet het zeker zijn dat deze projecten in het prognosejaar gerealiseerd zijn.

In paragraaf 4.1 van de verkeersnotitie staan behalve ingrepen in de infrastructuur ook enkele bouwprojecten genoemd:

- Ontwikkeling woningbouw dorpshart Soesterberg (incl. Noorduyn);
- Ontwikkeling woningbouw vliegbasis Soesterberg;
- Ontwikkelingen in de directe omgeving: o.a. Sortie 16, Sterrenberg;
- Transformatie Soesterberg-Noord (van werken naar wonen);





- Ontwikkeling Groene Hoogt
- Ontwikkeling bedrijventerrein Richelleweg.

In bijlage 3 bij het verweerschrift staat eveneens een aantal bouwprojecten vermeld dat is verwerkt in het verkeersmodel (zie afbeelding 2.4).

Ontwikkelingen in Soesterberg

Gerealiseerd woningen vanaf 2017

	Oude Tempellaan / Merelhof	bp onherroepelijk	2
	Veldm. Montgomeryweg 44	bp onherroepelijk	1
	Zwarte Wegje	bp onherroepelijk	15
	Noorduin	bp onherroepelijk	36
	<b>TOTAAL woningen</b>		<b>54</b>
<b>S</b> <b>o</b> <b>e</b> <b>s</b> <b>t</b> <b>e</b> <b>r</b> <b>b</b> <b>e</b> <b>r</b> <b>g</b>	Apollo-Noord KdK	bp onherroepelijk	187
	Apollo-Noord Oude Tempel	ONDERZOEK IS VOOR DIT BP	271
	Dorpshart	bp onherroepelijk	70
	Carolus Boromeus	verzoek om vooroverleg	4
	Soesterberg-Noord Kamer 1 Nrd	bp onherroepelijk	157
	Soesterberg-Noord kamer 1 Zd	bp onherroepelijk	81
	Soesterberg-Noord kamer 2	verzoek om vooroverleg	130
	Sortie 16 (tussen Beukbergen en westelijke ontsluitingslaan gemeente Zeist)	verzoek om vooroverleg	170
	Officierscasino	verzoek om vooroverleg	70
	Amersfoortsestraat 124	verzoek om vooroverleg	28
	Dorpshuis	bp onherroepelijk	20
	Kampweg 2	verzoek om vooroverleg	6
	Rademakerstraat 20-28	verzoek om vooroverleg	28
	Oude Tempellaan 1	bp onherroepelijk	70
	Banningstraat 5-11	verzoek om vooroverleg	55
	Philadelphia Amersfoortsestraat	verzoek om vooroverleg	57
herstructurering Portaal	verzoek om vooroverleg	100	
Vleesbasis Soesterberg*	deels bp onherroepelijk / deels verzoek om vooroverleg	256	
	<b>TOTAAL woningen</b>		<b>1760</b>

Afbeelding 2.4: De in het verkeersmodel verwerkte bouwprojecten zoals vermeld in bijlage 3 bij het verweerschrift.

In de beroepen hebben appellanten Stichting Milieuzorg Zeist, Van Blaricum e.a. en Versteegte gewezen op bouwprojecten die volgens hen ten onrechte niet zouden zijn verwerkt in het verkeersmodel. Appellanten Versteegte zijn hierin het meest uitgebreid geweest. De door hen in beroep aangevoerde lijst van bouwprojecten heb ik ter identificatie voorgelegd aan de vertegenwoordigers van verweerder. Verweerder heeft de lijst van bouwprojecten bekeken in hoeverre deze bouwprojecten zijn verwerkt in het verkeersmodel (zie afbeelding 2.5 en bijlage STAB 1-1, bijlage 1).

Met uitzondering van de door appellanten Versteegte genoemde ontwikkeling ter plaatse van Veldmaarschalk Montgomeryweg 3 (Bakkerij Tammer) zijn alle bouwprojecten die appellanten hebben genoemd in het verkeersmodel verwerkt. Wel wijken de aantallen woningen die appellanten noemen af van de aantallen die verweerder noemt. De optelsom van het aantal woningen dat appellanten Versteegte noemen, is 316; de optelsom van het aantal woningen dat verweerder noemt bij de lijst van appellanten Versteegte, is 389. Het niet opnemen van de 17 woningen aan de Veldmaarschalk Montgomeryweg 3 heeft verweerder als volgt gemotiveerd (zie bijlage STAB 1-1, "Verkeer", antwoord op vraag 5):





"Voor de laatstgenoemde ontwikkeling was ten tijde van de vaststelling van het bestemmingsplan echter nog geen besluitvorming gestart (op het moment van schrijven overigens nog steeds niet), zodat dit niet meer dan een voornemen betreft dat nog niet in aanmerking hoeft te worden genomen."

Ontwikkelingen zoals geduid in vragen Stab	Corresponderend met ontwikkelingen in bijlage 3 bij verweer	Ontwikkeling niet genoemd in bijlage 3	Status	Meegenomen in verkeersmodel? Aantal woningen
1 Woon-zorgwoningen Oude Tempellaan 1	Oude Tempellaan 1		Onherroepelijke omgevingsvergunning van 31-12-2018, voor 73 woningen	Ja, voor 70
2 Banningstraat 63 woningen	Banningstraat 5-11		Geen ontwerp-wijzigingsplan of aanvraag omgevingsvergunning in procedure. (* zie opmerking)	Ja, voor 55
3 Boschstraat 15 woningen	Zwarte Wegje		Onherroepelijk bestemmingsplan, VG 28-9-2017	Ja, voor 16
4 Dorpsplein 20 woningen	Dorpshuis		Aanvraag omgevingsvergunning 24-7-2020, vergund met reguliere procedure op 27-11-2020.	Ja, voor 20
5 Officierscasino 80 woningen	Officierscasino		Voornemen tot ontwikkeling 120 woningen. Nog geen ontwerpbestemmingsplan of aanvraag omgevingsvergunning voor in procedure.	Ja, voor 100
6 Bakkerij Tammer 17 woningen		Veldmaarschalk Montgomeryweg 3	Voornemen tot ontwikkeling voor 17 appartementen. Nog geen ontwerpbestemmingsplan of aanvraag omgevingsvergunning in procedure.	Nee
7 Moerbessenweg 16 woningen (appellanten zullen bedoelen Moerbessenberg, aangezien de Moerbessenweg niet voorkomt in Soesterberg)	herstructurering Portaal		Herontwikkeling 32 portiekflats tot 60 appartementen. 21-12-2020 aanvraag omgevingsvergunning ingediend.	Ja, voor 100. Is onderdeel van totaal programma Portaal: 200 sloop - 300 terugbouwen (woningbouwcorporatie Portaal)
8 Rademakerstraat 32 woningen	Rademakerstraat 20-28 (moet zijn 18-26)		Voornemen tot ontwikkeling 32 appartementen. Nog geen ontwerpbestemmingsplan in procedure.	Ja, voor 28

Afbeelding 2.5: Bouwprojecten die appellanten Versteeg e.a. hebben opgevoerd en de identificatie door verweerder.

Ik stel vast dat de relevante bouwprojecten zijn verwerkt in het verkeersmodel. Het bouwproject voor 17 appartementen (maximale verkeersgeneratie 124 mvt/etm) is mijns inziens terecht niet verwerkt in het verkeersmodel, omdat nog geen enkele (planologische) procedure daarvoor is gestart.

### Bevolkingsgroei

In de verkeersnotitie staat een prognose vermeld voor de bevolkingsgroei in de gemeente Soest (zie plantoelichting, bijlage 24, blz. 7, tabel 1). De door appellanten vermeende onderschatting van de bevolkingsgroei hebben zij gebaseerd op bouwprojecten die volgens hen tot een grotere bevolkingsgroei zouden leiden.

Bevolkingsgroei in een gemeente is het resultaat van de verschillen tussen het geboortecijfer en het sterftcijfer en tussen immigratie en emigratie. Bouwprojecten kunnen ertoe leiden dat mensen de gemeente niet verlaten of dat immigranten in de gemeente komen wonen. Dat is slechts één factor die meespeelt in de





bevolkingsontwikkeling. Verweerder wijst mijns inziens terecht op de verdunning van huishoudens. De ontwikkeling waarin het gemiddeld aantal mensen per woning afneemt, tekent zich al jaren af in geheel Nederland. Dat de bevolking "slechts" groeit met 731 zielen tussen 2017 en 2030, behoeft dus geenszins in tegenspraak te zijn met de toevoeging van woningen aan het woningbestand in de gemeente Soest.

#### **2.5.4 Verkeersprognose 2030 inclusief planontwikkeling**

In beroep hebben appellanten de uitkomsten van de prognoses in de autonome ontwikkeling vergeleken met de uitkomsten van de prognoses inclusief het plan en menen onlogische uitkomsten te zien.

In vergelijking met de prognoses voor 2030 in de autonome ontwikkeling wijzigt het voorliggende plan het verkeersmodel en de daarop gebaseerde prognoses op twee punten. Allereerst wordt er verkeer toegevoegd vanwege de woningen in het plangebied, de verkeersgeneratie die in paragraaf 2.5.2 is besproken. Ten tweede wijzigt de planontwikkeling de bestaande weginfrastructuur. Zo wordt door de planontwikkeling de driesprongkruising (T-splitsing) Oude Tempellaan-Kamerlingh Onneslaan gewijzigd in een viersprongkruising (kruising met vier takken). Verder naar het noorden wordt een driesprongkruising aan de infrastructuur toegevoegd met de noordelijke ontsluiting van het plangebied op de Oude Tempellaan. Deze wijzigingen in de verkeersinfrastructuur veranderen de routekeuzes.

Door deze wijzigingen in de infrastructuur wijzigt ook de routekeuzes in het verkeersmodel van automobilisten die in de autonome ontwikkeling de Oude Tempellaan zouden kiezen. Dat betekent dat de geprognosticeerde verkeersintensiteiten in de situatie met plan op de Oude Tempellaan niet een optelling zijn van de prognoses in de autonome ontwikkeling plus de verkeersgeneratie van het plangebied. Hieruit is te verklaren dat de verkeersintensiteiten op sommige weggedelen daalt ten opzichte van een situatie zonder het plan (autonome ontwikkeling). De verkeersbewegingen tussen het plangebied en de centrumvoorzieningen aan de Rademakerstraat, de basisschool en de sporthal aan de Banningstraat zijn in het verkeersmodel dus wel berekend. Echter, doordat andere automobilisten geen gebruik meer maken van de Oude Tempellaan en/of de Banningstraat zoals in de autonome ontwikkeling het geval was, is dat in zoverre niet in tegenspraak met de door appellanten geconstateerde daling van de geprognosticeerde verkeersintensiteiten ten opzichte van de autonome ontwikkeling. Uit een vergelijking van de verkeersintensiteiten zonder plan en met plan valt dus ook niet af te leiden welk percentage bij de noordelijke ontsluiting linksaf gaat en welk percentage rechtsaf gaat, zoals Versteeg e.a. menen te constateren.







## 2.6 De verkeersafwikkeling in relatie tot verkeersveiligheid

### 2.6.1 Het geschil

Bijmholt e.a. maken bezwaar tegen het plan, omdat de verkeersintensiteit op de Oude Tempellaan te groot is om veilig af te wikkelen wanneer de uitkomsten van de verkeerstelling uit 2016 de juiste zijn en de prognoses een onderschatting zijn.

In het gesprek met de STAB-adviseurs wees Bijmholt erop dat in de huidige situatie de verkeerveiligheid al in het geding is. De Oude Tempellaan wordt veel gebruikt door fietsers. Het gaat vaak om fietsende scholieren die naar de middelbare scholen in de omgeving van Soesterberg rijden. Daarnaast rijdt het autoverkeer te snel en houden veel automobilisten zich niet aan de maximum snelheid van 30 km/u.

Van Blaricum e.a. maken bezwaar tegen het plan, omdat de veiligheid van omwonenden en weggebruikers niet gewaarborgd kan worden. Zij menen dat de verkeersintensiteit op de Oude Tempellaan tussen Banningstraat en N237 te hoog is in het licht van de verkeerveiligheid op de kruising met de Banningstraat. In de huidige situatie is de kruising voor fietsers en bromfietzers al onveilig doordat fietsers en bromfietzers vaak over het hoofd worden gezien vanwege het slechte overzicht. Verder menen zij dat gezien het beschermde dorpsgezicht het aantal verkeersbewegingen bij de kruising Oude Tempellaan-Banningstraat onder de richtlijn van 6.000 mvt/etm zou moeten liggen. Volgens Van Blaricum e.a. is ook de verkeerveiligheid voor voetgangers en fietsers in het gedrang op de Oude Tempellaan. De Oude Tempellaan is volgens hen smal (5,50 m breed in plaats van 5,80 m volgens de richtlijn) en wanneer er hogere verkeersintensiteiten dan geprognoseerd (wat appellanten verwachten) zullen zijn, is er geen mogelijkheid om de weg te verbreden. Appellanten wijzen verder op de fietsende scholieren van school naar de sporthal in de Banningstraat en op de scholieren die vanuit de richting Zeist naar de middelbare scholen in Amersfoort fietsen.

Van Blaricum e.a. vrezden verder dat de verkeersafwikkeling op de rotonde in de N237 problematisch wordt. Dat betekent alleen al dat volgens het verkeersmodel voor de Oude Tempellaan in de spits circa 27 voertuigen per minuut richting de N237 gaan. Het aanbod vanuit de Oude Tempellaan is dus één voertuig per circa 2 seconden. Daar komen dan nog 20 voertuigen per minuut vanuit de Banningstraat bij. Met een wachttijd van 15 seconden staat het verkeer volgens appellanten binnen 5 minuten vast.

Verweerder verwijst naar bijlage 24 van de plantoelichting. Hieruit blijkt dat de te verwachten verkeersintensiteiten op de Oude Tempellaan acceptabel zijn voor een erftoegangsweg binnen de bebouwde kom. De verkeerveiligheid is volgens verweerder niet in het geding.





Het verkeersmodel laat in de situatie 2030 inclusief de ontwikkeling van het plangebied Oude Tempel zien dat de turborotonde op de N237 ongeveer 20.000 mvt/etm krijgt te verwerken. In de kencijfers van CROW wordt ervan uitgegaan dat een turborotonde 35.000 tot 38.000 mvt/etm aankan. Op voorhand is er dus geen reden om aan te nemen dat de rotonde de verkeersintensiteit niet kan verwerken. Daarnaast wordt in de verkeerskunde een maximum van 15 seconden gebruikt als maat waarbij kruisend verkeer veilig kan oversteken. Op basis van het berekende verkeersaanbod is de wachttijd op het kruispunt Oude Tempellaan met de Banningstraat na de ontwikkeling van het plangebied Oude Tempel minder dan 15 seconden, oftewel tussen 0 en 15 seconden. De toename van de verkeersintensiteit op de Oude Tempellaan als gevolg van de ontwikkeling van het plangebied Oude Tempel maakt de rotonde dus niet onveilig. Verbreding van de Oude Tempellaan is volgens verweerder ongewenst, omdat die zou leiden tot hogere snelheden van het gemotoriseerd verkeer en dus tot een onveiligere situatie zou leiden (zie verweerschrift, blz. 31-32, 39, 46-47)

### **2.6.2 De afwikkeling van het verkeer**

De wegdelen waarvan in de verkeersnotitie de prognoses van de verkeersintensiteiten voor 2030 na uitvoering van het plan staan vermeld, vormen alle (onderdelen van) erftoegangswegen binnen de bebouwde kom. Bij deze wegen staat in beginsel de verblijfsfunctie voorop en niet de doorstroming van het verkeer. Zoals in paragraaf 2.2 staat vermeld heeft de Oude Tempellaan (samen met de Vliegtuiglaan) een verzamelfunctie voor het verkeer. In de verkeersnotitie staat vermeld dat CROW de richtlijn voor de maximale verkeersintensiteit van 6.000 mvt/etm voor een erftoegangsweg binnen de bebouwde kom heeft laten vallen; niettemin kan dit aantal nog steeds als een vuistregel gebruikt bij de eerste beoordeling van de capaciteit van een erftoegangsweg binnen de bebouwde kom, maar daarbij moet de specifieke situatie wel nader beoordeeld worden.

Uit de door verweerder geprognosticeerde verkeersintensiteiten voor 2030 (zie tabel 3.1 van dit verslag) leid ik af dat op één na alle door appellanten genoemde wegvakken ruim onder 6.000 mvt/etm is te verwachten. Alleen voor het korte wegvak van de Oude Tempellaan tussen Banningstraat en N237 is een prognose van 6.490 mvt/etm berekend. Ik merk hierover op dat dit deel van Oude Tempellaan de overgang van een weg met een stroomfunctie (N237) naar wegen met een verblijfsfunctie (Oude Tempellaan en Banningstraat) vormt. Alle verkeer dat zich heeft verzameld op de Oude Tempellaan en op de Banningstraat komt tezamen op dit korte wegvak en vice versa. Dit korte wegvak is alleen toegankelijk voor gemotoriseerd verkeer. Het fietsverkeer moet gebruik maken van het fietspad dat in oostelijke richting ten zuiden van en parallel aan de N237 en in westelijke richting parallel en ten westen ten zuiden van en parallel aan de Banningstraat





en Rademakerstraat ligt. De afwikkeling van het autoverkeer heeft hier geen invloed op de verkeersveiligheid van fietsers.

Het korte wegvak van de Oude Tempellaan tussen de Banningstraat en de N237 vormt de aan- en toevoer naar de turbotronde (waarbij de rotonde zelf twee rijstroken heeft) die in de N237 is aangelegd. Als richtlijn voor de maximale afwikkeling voor een dergelijke turbotronde geldt een aanbod van 35.000 tot 40.000 mvt/etm. De verkeersintensiteit op de turbotronde wordt in de verkeersnotitie niet genoemd, maar in het verweerschrift staat vermeld dat in het prognosejaar 2030 het verkeersaanbod op de rotonde ongeveer 20.000 mvt/etm zal bedragen. Daarmee behoeft dus niet gevreesd te worden dat de turbotronde het verkeersaanbod in de nabije toekomst niet aan zou kunnen. Ongetwijfeld zal er in de spits wel eens een wachtrij kunnen optreden, maar doorstroming van het verkeer staat niet centraal op een erftoegangsweg. Het autoverkeer zal wel de kruising met fietspad dat ten zuiden van de Banningstraat en de N237 ligt moeten vrijhouden om het langzame verkeer aldaar niet te hinderen.

### **2.6.3 De verkeersveiligheid op de Oude Tempellaan**

In de beroepen komen twee situaties omtrent verkeersveiligheid op de Oude Tempellaan naar voren:

- de kruising van de Oude Tempellaan met het fietspad Zeist-Amersfoort; en
- de menging van fietsverkeer met gemotoriseerd verkeer op de Oude Tempellaan.

In bijlage 1 van de verkeersnotitie wordt ingegaan op de vormgeving van de kruising van de Oude Tempellaan met het fietspad en de Banningstraat. In deze bijlage constateert RoyalHaskoningDHV dat de vormgeving ervoor zorgt dat de situatie niet voor alle weggebruikers duidelijk is en dat weggebruikers en omwonenden de situatie als onveilig ervaren. Daarom komt Royal HaskoningDHV met het volgende advies:

*"Gezien de toekomstige optredende intensiteiten adviseren wij om het kruispunt als een gelijkwaardig kruispunt vorm te geven met -zoveel mogelijk- haakse aansluitingen. Uit berekeningen (methode Harders) van de verkeersafwikkeling blijkt dat een gelijkwaardig kruispunt met de toekomstige verkeersintensiteiten goed kan functioneren (wachttijden minder dan 15 seconden).*





*Bij de vormgeving van het kruispunt heeft het de voorkeur het fietspad een aantal meters naar het zuiden uit te buigen en uit te voeren in rood asfalt; het fietspad behoudt de bestaande voorrang. Daarbij moet het gehele kruispunt inclusief fietspad verhoogd worden uitgevoerd (plateauvorm)."*



*Afbeelding 2.6: Kruising Oude Tempellaan met het fietspad tussen Zeist en Amersfoort, gezien naar het noorden.*

De gronden waarop de kruising ligt, maakt geen deel uit van het plangebied "Oude Tempel". Tijdens het gesprek met vertegenwoordigers van de gemeente werd meegedeeld dat herinrichting mogelijk is in het kader van het Masterplan Soesterberg, maar dat deze losstaat van het voorliggende plan (zie bijlage STAB 2-6). Er zijn nog geen concrete voorstellen voor herinrichting.

Ik stel vast dat het masterplan zelf niets zegt over de wijze van inrichting. Ik stel ook vast dat het bestemmingsplan "Soesterberg" en de daarin gelegde bestemming "Verkeer" op de gronden waar de kruising van de Oude Tempellaan met het fietspad en de Banningstraat ligt, ruimte biedt voor een vormgeving zoals die is geadviseerd door Royal HaskoningDHV.





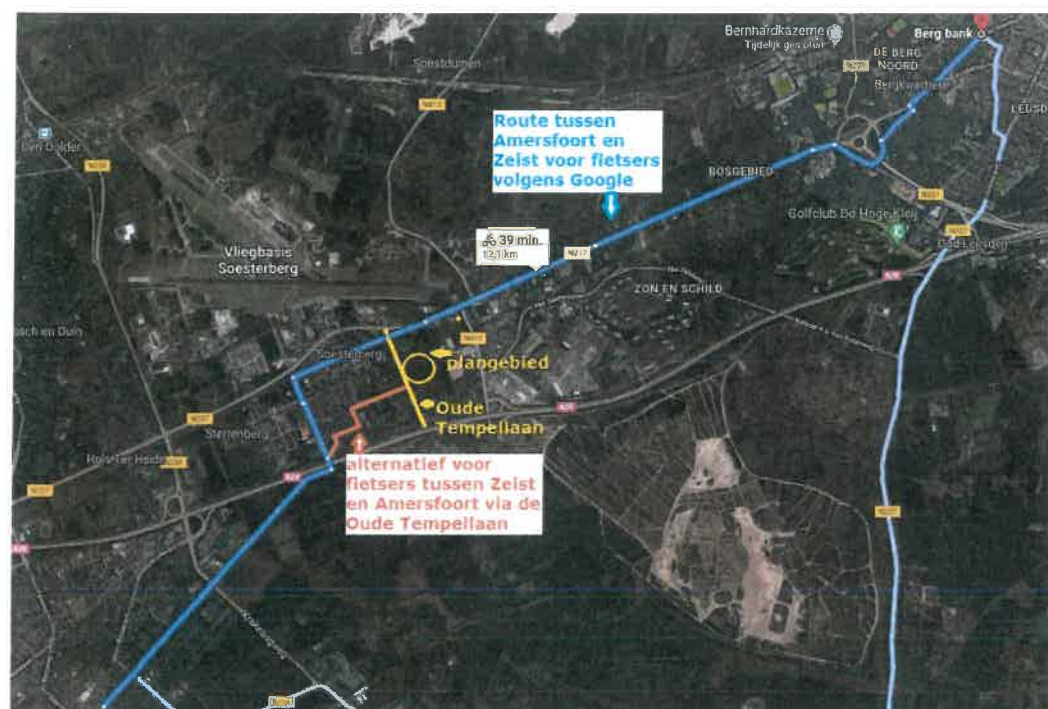


Ik merk verder op dat de verkeersveiligheid op een wegvak wordt bevorderd door de verschillen in rijnsnelheid zo klein mogelijk te houden. Daarnaast spelen zicht en de mogelijkheid van weggebruikers om te anticiperen op een verkeerssituatie een rol bij de verkeersveiligheid. De menging van langzaam verkeer met het gemotoriseerde verkeer is gebruikelijk op een erftoegangsweg binnen de bebouwde kom. Daarom is er een snelheidsregime van 30 km/u op de Oude Tempellaan om de verschillen in snelheid tussen de verschillende soorten weggebruikers niet al te groot te laten zijn. In de huidige situatie heeft de Oude Tempellaan een inrichting van één rijbaan zonder middenstreep en met fietsstroken aan weerszijden van de rijbaan. Er is nabij de woningen van appellanten een verkeersplateau met klinkers op de rijbaan aangebracht om de snelheid te remmen; dit plateau is niet al te hoog, zodat dit meer een attentiewaarde heeft om snelheid te verminderen dan dat het plateau een snelheidsvermindering noodzakelijk maakt (zie bijlage STAB 2-2, foto's 12 en 18).

Appellanten vertelden in de gesprekken dat automobilisten vaak te hard rijden en dat dat gevaarlijk is voor de fietsers die van de Oude Tempellaan gebruik maken. Hoewel ik tijdens het locatiebezoek geen ernstige overschrijdingen van de snelheid heb waargenomen, kan ik mij voorstellen dat automobilisten te hard rijden gezien de rechte loop van de weg, de uitvoering van het wegdek in asfalt en het lage plateau dat als snelheidsremmer is bedoeld. In hoeverre fietsers hiervan hinder ondervinden en fietsers in onveilige situatie brengt, is lastig vast te stellen.

In de gesprekken met appellanten werd gewag gemaakt van fietsende scholieren die gebruik maken van de Oude Tempellaan om van Zeist naar Amersfoort te rijden (en vice versa). Het is inderdaad mogelijk om als fietser vanuit Zeist via een fietsbrug over de A28 door Soesterberg-Zuid (Plesmanstraat-Simon Stevinlaan-Generaal Winkelmanstraat-Kamerlingh Onneslaan) op de Oude Tempellaan te komen en vervolgens de reis te vervolgen op het fietspad ten zuiden van de Amersfoortsestraat (N237) in de richting van Amersfoort. In hoeverre dat ook gebeurt, is niet duidelijk. Ik stel wel vast dat het doorgaande fietspad ten zuiden van de Amersfoortsestraat tussen Zeist en Amersfoort specifiek is ingericht voor alleen fietsers en de meest directe verbinding is voor fietsers tussen Zeist en Amersfoort. Google Maps geeft dit ook aan in zijn routeplanner voor fietsers (zie afbeelding 2.7). Uit mijn onderzoek is niet gebleken dat er een noodzaak is om op de oude Tempellaan specifieke fietsvoorzieningen te realiseren. Zoals ik eerder heb opgemerkt sluit het geldende bestemmingsplan dergelijke voorzieningen niet uit.





Afbeelding 2.7: Fietsroute tussen Amersfoort en Zeist volgens Google en alternatief via de Oude Tempellaan.

Verder merk ik nog op dat de prognoses voor de verkeersintensiteiten voor 2030 na uitvoering van het plan het niet noodzakelijk maken om de inrichting van de Oude Tempellaan sterk te wijzigen. Het is planologisch echter wel mogelijk. Het kadastrale perceel waarop de Oude Tempellaan (inclusief berm en voetpad) heeft een breedte van 16 m; op deze gronden ligt de bestemming "Verkeer" met eenzelfde breedte. Dat betekent dat bijvoorbeeld een eventuele toekomstige verbreding van de rijbaan (thans circa 6 m) niet ten koste hoeft te gaan van gronden buiten het bestemmingsvlak "Verkeer" en daarmee ten koste van het beschermde dorpsgezicht.





## 3 Geluid

### 3.1 Het geschil

Alle appellanten stellen dat de verkeersintensiteiten in het akoestisch onderzoek te laag zijn. Dit blijkt onder andere uit de tellingen die in 2016 zijn gedaan. De tellingen laten veel meer verkeer zien. Volgens appellanten zijn bepaalde ontwikkelingen, zoals woningbouwlocaties en het woonzorgcomplex aan de Oude Tempellaan 1, niet meegenomen in het verkeersmodel. Door de te lage verkeersintensiteiten is de geluidbelasting op de woningen onderschat. Appellante Stichting Milieuzorg wijst er in dit kader ook op dat de verkeersaantallen in het akoestisch onderzoek lager zijn dan in het verkeersonderzoek. Appellanten Blaricum e.a. geven aan dat voor het bestemmingsplan "Merelhof" onderzoek is gedaan naar de geluidbelasting op hun woningen. In dat onderzoek zijn de verkeersintensiteiten ook hoger en dus is ook de geluidbelasting hoger.

Appellante Stichting Milieuzorg geeft verder aan dat het onduidelijk is op welke manier rekening is gehouden met de cumulatie van geluid.

Appellanten Blaricum e.a. stellen verder dat hun woningen niet juist zijn meegenomen in het akoestisch onderzoek. Hierin is namelijk nog de oude bebouwing gemodelleerd. Daardoor is het niet duidelijk wat de geluidbelasting op hun woningen is. Ook is het nieuwe woonzorgcomplex aan de Oude Tempellaan 1 niet gemodelleerd. Daardoor is niet duidelijk wat de geluidbelasting is op deze zorgwoningen. Verder is de reflectie van geluid in deze bebouwing niet onderzocht. Door deze reflectie is de geluidbelasting op hun woningen mogelijk hoger. Mondeling hebben appellanten nog naar voren gebracht dat ze betwijfelen of ook de verkeersbewegingen in de nacht van en naar het woonzorgcomplex zijn meegenomen. Dit levert extra hinder op.

Appellanten Versteeghe hebben mondeling nog aangegeven in de toekomstige situatie veel hinder te verwachten nu in de huidige situatie ook al last wordt ervaren van voorbijrijdend verkeer. In dat kader maken zij zich zorgen over de herinrichting van deze weg. Door de aanleg van bijvoorbeeld drempels zal er sprake zijn van nog meer geluid. In het verweerschrift is benoemd dat in de verkeersnotitie ten behoeve van het akoestisch onderzoek een nieuwe prognose is gemaakt van de verkeersintensiteiten door Royal Haskoning DHV. Alle relevante ontwikkelingen in Soesterberg zijn meegenomen in het verkeersmodel. Anders dan in de verkeersnotitie gaat het hierbij niet om werkdagintensiteiten, maar weekendintensiteiten. Met de nieuwe intensiteiten is opnieuw gerekend en de resultaten zijn neergelegd in de notitie "Invloed actualisering





verkeersgegevens" van LievenseCSO Milieu B.V. van 31 oktober 2019. Op één rekenpunt is de geluidbelasting hoger dan 53 dB (de voorkeursgrenswaarde Wgh zonder aftrek), namelijk 56 dB. Bij deze woning is sprake van een aanvaardbaar woon- en leefklimaat omdat deze een geluidluwe achtergevel heeft en een daaraan grenzende geluidluwe buitenruimte.

Over het onderzoek dat is gedaan voor de Merelhof van 20 december 2015 door DPA Cauberg-Huygen geeft verweerder aan dat hierbij is uitgegaan van aannames over de toekomstige verkeersintensiteit op basis van vuistregels. Het verkeersmodel dat voor het bestemmingsplan "Oude Tempel" is gebruikt is veel nauwkeuriger. Dat verklaart volgens verweerder de verschillen.

Over de modellering van de woningen van de Merelhof geeft verweerder aan dat rekenpunt 11 op de woning Oude Tempellaan 4 als maatgevend beschouwd kan worden omdat deze woning het dichtst bij de weg ligt. De geluidbelasting op de andere woningen zal in ieder geval niet hoger zijn. Over de geluidbelasting op het nieuwe woonzorgcomplex geeft verweerder aan dat dit niet ter bescherming van belangen van appellanten strekt. De reflectie van deze bebouwing van Oude Tempellaan 1 is wel meegenomen in het akoestisch onderzoek en is nauwelijks van invloed op de geluidbelasting op de woningen van appellanten.

Volgens verweerder kan er op basis van een expert judgement vanuit gegaan worden dat er sprake is van een geluidluwe achterzijde; de woningen schermen het geluid vanwege de Oude Tempellaan af. Dit blijkt ook uit het eerder genoemde rapport van DPA Cauberg-Huygen.

Over de cumulatie van geluid staat in het verweerschrift dat ondanks dat de Oude Tempellaan een regime heeft van 30 km/uur, is aangesloten bij de systematiek van de Wet geluidhinder (Wgh). Op slechts één rekenpunt is er sprake van overschrijding van de voorkeursgrenswaarde én een relevante toename van geluid van meer dan 2 dB. Verweerder merkt onder verwijzing naar de reactie op het beroep van appellanten Blaricum e.a. op dat de woning waarop het rekenpunt ligt een geluidluwe gevel heeft. Hierbij is gerekend met de gecumuleerde geluidbelasting.

### **3.2 Het akoestisch onderzoek**

In het kader van de ontwikkeling van het bestemmingsplan is akoestisch onderzoek verricht in opdracht van verweerder. De rapportage van het onderzoek is opgenomen in het rapport "Oude Tempellaan Soesterberg" van LievenseCSO van 16 augustus 2016 (bijlage 5 bij de toelichting). In dit onderzoek is de geluidbelasting op de nieuw te bouwen woningen en de bestaande woningen langs de Oude Tempellaan onderzocht.

De Oude Tempellaan heeft een regime van 30 km/uur en heeft daarom geen wettelijke







zone waarvoor de Wgh geldt. Om te kunnen beoordelen of vanwege de Oude Tempellaan sprake is van een aanvaardbaar woon- en leefklimaat is aansluiting gezocht bij de systematiek uit de Wgh. Als er voldaan wordt aan de voorkeursgrenswaarde van 48 dB is de geluidbelasting in ieder geval aanvaardbaar. Uit het onderzoek volgt dat op geen van de onderzochte bestaande woningen de geluidbelasting meer dan 48 dB bedraagt. Op de rekenresultaten is de aftrek uit artikel 110g Wgh voor gezoneerde wegen toegepast. Gelijk aan wegen met een regime van 50 km/uur is hier 5 dB van de berekende waarden afgetrokken.

Omdat de geluidbelasting gelijk of lager is dan de voorkeursgrenswaarde van 48 dB is de toename van het verkeer als gevolg van de ontsluiting van de nieuwe wijk akoestisch als toelaatbaar beschouwd.

Naar aanleiding van opmerkingen over het voorontwerpbestemmingsplan is aanvullend onderzoek gedaan naar de weerkaatsing (reflectie) van het geluid van het wegverkeer op de Oude Tempellaan en de invloed daarvan op de geluidbelasting op de bestaande woningen. Het bestaande bosgebied wordt immers in de nieuwe situatie vervangen door een woonwijk en hier was geen rekening mee gehouden in het akoestisch model. Dit heeft geresulteerd in een notitie van LieveenseCSO met als onderwerp "Beoordeling geluidweerkaatsing wegverkeerslawaaï" van 30 oktober 2017 (bijlage 7 bij de toelichting). In deze notitie is ook aangegeven dat voor de beoordeling van het woon- en leefklimaat vanwege de Oude Tempellaan aansluiting is gezocht bij de systematiek in de Wgh. Er is sprake van reconstructie als door wijziging van de weg de geluidbelasting toeneemt met 2 dB of meer. Bij een weg met een wettelijke zone dienen dan geluidreducerende maatregelen te worden onderzocht. In dit geval is er voor de bestaande woningen gekeken of er sprake is van een significante toename (2 dB of meer).

Met het aangepaste model zijn de geluidbelastingen op de bestaande woningen opnieuw berekend. Uit de rekenresultaten blijkt dat op geen van de rekenpunten een toename van 2 dB of meer wordt berekend. De geluidtoenames zijn afgerond 0 dB. Verder is bij alle woningen sprake van een geluidbelasting gelijk of lager dan de voorkeursgrenswaarde.

In 2019 is de verkeersaantrekkende werking van het bestemmingsplan opnieuw in beeld gebracht aan de hand van geactualiseerde verkeersgegevens. Hiervoor is de notitie met onderwerp "Invloed actualisering verkeersgegevens" van 31 oktober 2019 opgesteld. Op de Oude Tempellaan is sprake van hogere verkeersintensiteiten dan beschouwd in het onderzoek van 2016. Met deze nieuwe gegevens is de geluidbelasting op de bestaande woningen aan de Oude Tempellaan opnieuw berekend.

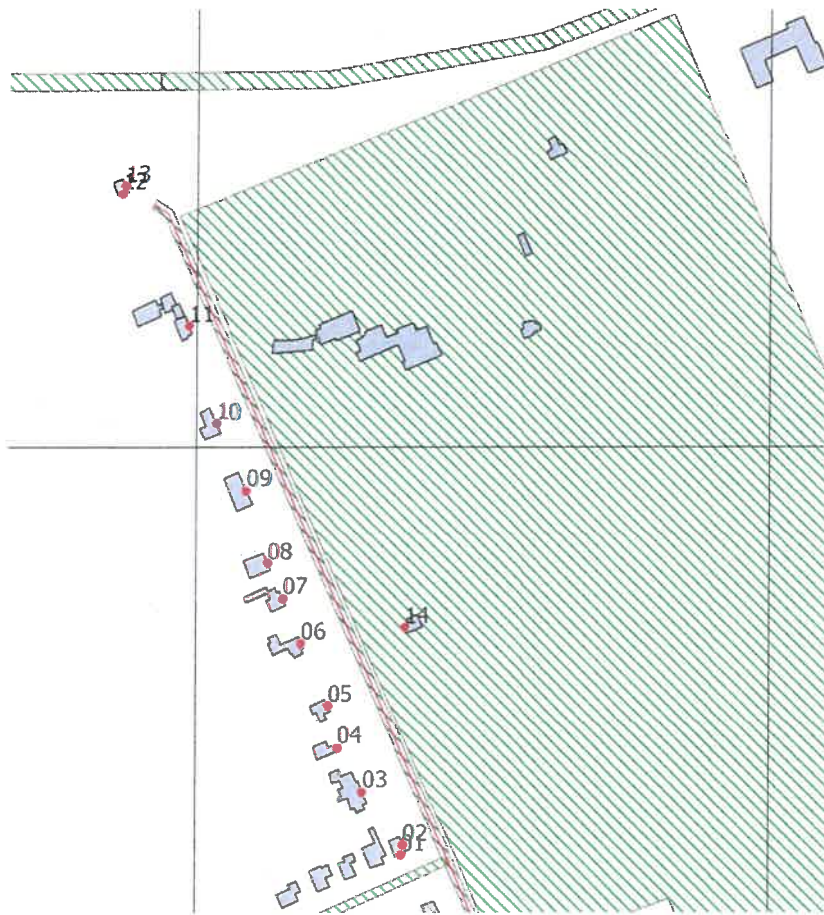
In de notitie is beschreven dat als de geluidbelasting op de woningen gelijk of lager is dan de voorkeursgrenswaarde van 48 dB (53 dB exclusief aftrek artikel 110g Wgh) sprake is van





een aanvaardbaar woon- en leefklimaat. Als de geluidbelasting hierboven ligt, wordt aanvullend inzichtelijk gemaakt hoe groot de toename is. Hierbij wordt een toename van 2 dB of hoger als significant gezien (in lijn met de systematiek voor reconstructie in de Wgh).

In de notitie is geconcludeerd dat bij 13 van de 14 rekenpunten een geluidbelasting berekend is die gelijk of kleiner is dan de voorkeursgrenswaarde. Bij één rekenpunt, nummer 11 (zie afbeelding 4.1 hieronder), is een geluidbelasting van 51 dB berekend (56 dB zonder aftrek). De toename ten opzichte van de situatie zonder de nieuwe woonwijk is meer dan 2 dB. Omdat de woning voorzien is van een geluidluwe achtergevel en een daaraan grenzende geluidluwe buitenruimte is er ook ter plaats van deze woning sprake van een aanvaardbaar woon- en leefklimaat, zo staat in de notitie.



Afbeelding 4.1: Uitdraai van het akoestisch model.





### 3.3 Verkeersintensiteit

Alle appellanten menen dat de berekende geluidbelasting een onderschatting is omdat de ingevoerde verkeersintensiteiten te laag zijn. In het hoofdstuk "Verkeer" van dit verslag is geconcludeerd dat er geen reden is om aan te nemen dat er uit is gegaan van te lage verkeersintensiteiten. Hieruit concludeer ik dat de geluidbelasting op de bestaande woningen aan de Oude Tempellaan niet is onderschat door het hanteren van te lage verkeersintensiteiten.

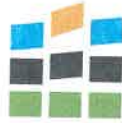
Over het bezwaarpunt van Stichting Milieuzorg dat in het verkeersonderzoek andere verkeersintensiteiten zijn gebruikt dan in het akoestisch onderzoek merk ik het volgende op.

In bijlage 1 bij het akoestisch rapport van 2019 staan de verkeersintensiteiten vermeld die in het akoestisch onderzoek zijn gebruikt. Deze gegevens zijn afkomstig van Royal Haskoning DHV en zijn overgenomen door LievenseCSO. De intensiteiten wijken inderdaad af van de intensiteiten in het verkeersonderzoek. Dat is te verklaren doordat de intensiteiten in het verkeersonderzoek werkdagintensiteiten zijn en de intensiteiten in het akoestisch onderzoek weekdagintensiteiten. Voor de capaciteit van de weg zijn namelijk de werkdagintensiteiten van belang, dan is sprake van meer verkeer. Voor wegverkeerslawaaï wordt de geluidbelasting uitgedrukt in  $L_{den}$ , dit is een jaargemiddelde. Voor het akoestisch onderzoek zijn daarom weekdagintensiteiten gebruikt. De weekdagintensiteit ligt normaal gesproken lager dan de werkdagintensiteit.

Uit navraag bij verweerder blijkt dat bij de omrekening van werkdagintensiteiten naar weekdagintensiteiten gebruik is gemaakt van de landelijk gehanteerde vuistregel van CROW (werkdag = 0,9 x weekdag en weekdag = 1,11 x werkdag). Op basis van de verkeerstellingen is geverifieerd of deze vuistregel aansluit bij de werkelijke situatie op de Oude Tempellaan. Dit is volgens verweerder het geval (zie de beantwoording van de vragen van STAB, bijlage STAB 1-1).

Zoals gezegd is de ontwikkeling van het woonzorgcomplex aan de Oude Tempellaan 1 meegenomen in het verkeersmodel. De verkeersintensiteiten zijn aan de hand van de tellingen uit 2019 verdeeld over de dag-, avond- en nachtperiode en ingevoerd in het akoestisch model. In de berekening van de jaargemiddelde waarde voor de geluidbelasting  $L_{den}$  telt het geluid vanwege de verkeersbewegingen in de nachtperiode het zwaarst mee. Over de geluidbelasting op het woonzorgcomplex zelf merk ik op dat dit in het kader van dit bestemmingsplan niet is onderzocht, terwijl dit wel in de rede had gelegen. Het plan leidt immers tot andere verkeersintensiteiten en daarmee voor het woonzorgcomplex tot een andere geluidbelasting dan berekend in het kader van de omgevingsvergunning in





2018 (bijlage STAB 2-2). Dat de geluidbelasting op het complex voor het bestemmingsplan niet is onderzocht heeft echter geen gevolgen voor de geluidbelasting op de woningen van appellanten die aan de overzijde van de Oude Tempellaan wonen, ook niet vanwege de reflectie van geluid tegen het complex. In de volgende paragraaf ga ik nader in op de invloed van de reflectie.

Uit navraag bij verweerder is gebleken dat de toekomstige vormgeving van de Oude Tempellaan nog niet bekend is. Mondeling is van de zijde van verweerder aangevuld dat in het kader van het Masterplan Soesterberg van 2009 een aantal wegen in Soesterberg, waaronder de Oude Tempellaan, heringericht zullen worden (bijgevoegd als bijlage STAB 3-2). Verweerder benadrukt dat de herinrichting van deze weg los staat van het bestemmingsplan. Aangegeven is dat bij de herinrichting rekening gehouden worden met de geluidbelasting vanwege de weg. Mogelijk wordt deze weg uitgevoerd met stil asfalt (zie de beantwoording van de vragen van STAB, bijlage STAB 1-1).

Ik merk op dat de Oude Tempellaan geen onderdeel uitmaakt van het plangebied. De herinrichting van deze weg staat dus los van het plan en een herinrichting kan ook zonder het onderhavige bestemmingsplan gerealiseerd worden. Wel is de inrichting van invloed op de geluidbelasting op de woningen aan de Oude Tempellaan. Deze geluidbelasting neemt met de huidige weginrichting toe door de verkeersaantrekkende werking van de nieuwbouwwijk. Daarom is dit aspect ook onderzocht in het kader van het bestemmingsplan.

Voor zover een andere weginrichting van de Oude Tempellaan in het kader van dit bestemmingsplan aan de orde zou moeten komen, merk ik het volgende op.

In de huidige situatie ligt asfalt op de weg dat geen geluid reduceert, dit is ook zo ingevoerd in het akoestisch model (WO – Referentiewegdek). In de nieuwe situatie is de weg gemodelleerd met hetzelfde wegdektype. Bij herinrichting van de weg zal minimaal sprake zijn van dit wegdektype. Zoals verweerder heeft aangegeven zal de weg mogelijk uitgevoerd worden met stil asfalt, bijvoorbeeld SMA 0/8. Dit zou een reductie van enkele dB's opleveren:

Het is mogelijk dat deze 30 km/u-weg uitgevoerd zal worden met verkeersdrempels. Voor de hinderlijkheid vanwege drempels wordt in een akoestisch model (bij wegen met een regime van 50 km/u of meer) een obstakeltoeslag toegepast voor middelzwaar en zwaar verkeer. In dit geval zal de obstakeltoeslag echter niet bijdragen aan een hogere geluidbelasting op de woningen. De toeslag wordt alleen toegepast als door het obstakel een halvering van de snelheid plaatsvindt. Als hier al sprake van is zal de toeslag te verwaarlozen zijn vanwege de relatief grote afstand van de woningen tot de weg en de lage aantallen middelzwaar en zwaar verkeer. Voor personenwagens geldt dat de toeslag niet in rekening wordt gebracht.







### 3.4 Situatie Merelhof

De Merelhof bestaat uit de woningen Oude Tempellaan 2, 2A, 4 en 4A. Op deze gronden was voorheen een kantoorcomplex aanwezig. Een deel van de bebouwing is behouden, hier zijn de woningen 2A en 4 in gevestigd. De nummers 2 en 4A zijn geheel nieuwe woningen. De woning op nummer 6 is een bestaande woning die geen onderdeel uitmaakt van de Merelhof (zie de fotobijlage, STAB 2-1).

In het akoestisch model is de oude bebouwing van het kantoorcomplex gemodelleerd. Er is een rekenpunt (rekenpunt 11) gelegd op de gevel van het kantoorcomplex die het dichtst bij de weg lag. Dit is thans de gevel van de woning Oude Tempellaan 4. Op de bestaande woning Oude Tempellaan 6 (ten zuiden van de Merelhof) ligt rekenpunt 10. Verder is in het akoestisch model de huidige bebouwing aan de Oude Tempellaan 1 gemodelleerd. Zoals gezegd (paragraaf 2.2 van dit verslag) is reeds in 2018 omgevingsvergunning verleend voor de bouw van een woonzorgcomplex. Deze nieuwe bebouwing is qua maatvoering en locatie anders dan de huidige bebouwing op deze locatie.

Volgens verweerder is rekenpunt 11 representatief voor de maatgevende woning aan de Merelhof. Deze woning ligt het dichtst bij de weg, de overige woningen liggen verder van de weg af. Over reflectie van geluid in de nieuwe bebouwing van het woonzorgcomplex geeft verweerder aan dat op basis van expert judgement is geconcludeerd dat de reflectiebijdrage op de woningen aan de Merelhof nihil is (zie beantwoording van de vragen van STAB, bijlage STAB 1-1).

De woning Oude Tempellaan 4 ligt van de woningen van de Merelhof inderdaad het dichtst bij de weg. Naar verwachting is de geluidbelasting op deze woning het hoogst. Dit neemt niet weg dat ook op de gevels van de andere woningen van de Merelhof de geluidbelasting hoger kan zijn dan de voorkeursgrenswaarde en sprake kan zijn van een relevante toename van de geluidbelasting. STAB heeft daarom nadere berekeningen uitgevoerd. In die berekeningen is ook de bijdrage van de geluidreflectie vanwege het woonzorgcomplex meegenomen. Het woonzorgcomplex zal op ruim 20 meter van de weg gerealiseerd worden, ongeveer tegenover de nummers 4A en 6. Naar verwachting zal de reflectie gering zijn.

STAB heeft de woningen gemodelleerd aan de hand van de ondergrond van ruimtelijkeplannen.nl waar het bouwvlak is aangegeven waarbinnen de woningen staan. Om de reflectiebijdrage te berekenen heeft STAB ter plaatse van de gevelrooilijn van het nieuwe woonzorgcomplex een reflecterend scherm ingevoerd met een hoogte van 12,5 meter. De locatie van de gevelrooilijn is bepaald aan de hand van ruimtelijkeplannen.nl en het akoestisch onderzoek voor Oude Tempellaan 1. Hoewel niet alle woningen van de





Merelhof een volwaardige derde bouwlaag lijken te hebben, is gerekend op hoogtes van 1,50, 4,50 en 7,50 meter, zoals ook door LievenseCSO is gedaan op het oorspronkelijke rekenpunt 11. In onderstaande tabel zijn de rekenresultaten weergegeven voor de toekomstige situatie exclusief het voorliggende bestemmingsplan en inclusief het bestemmingsplan. In de tabel is de aftrek van 5 dB (artikel 110g Wgh) nog niet toegepast (uitdraaien van het akoestisch model inclusief de aftrek zijn bijgevoegd als bijlage STAB 3-1).





Adres	Zonder plan	Met plan
Oude Tempellaan 2	53,03 (53)	55,70 (56)
Oude Tempellaan 2A	53,29 (53)	55,97 (56)
Oude Tempellaan 4	53,78 (54)	56,45 (56)
Oude Tempellaan 4A	51,23 (51)	53,92 (54)
Oude Tempellaan 6	49,85 (50)	52,47 (52)

Tabel 4.1: Geluidbelasting op de woningen in dB zonder aftrek artikel 110g Wgh.

Uit de rekenresultaten blijkt dat bij alle woningen sprake is van een toename van meer dan 2 dB als gevolg van het nieuwe plan. De bijdrage van de reflectie is inderdaad gering (maximaal 0,1 dB bij rekenpunt 10, Oude Tempellaan 6) en leidt niet tot een hogere geluidbelasting. Bij de woning op nummer 6 is de berekende waarde (inclusief aftrek van 5 dB) gelijk aan de voorkeursgrenswaarde van 48 dB. Hiermee is sprake van een aanvaardbaar woon- en leefklimaat. Bij de overige woningen is de geluidbelasting hoger dan de voorkeursgrenswaarde.

Ik merk op dat in de akoestische rapporten is vermeld dat is aangesloten bij de beoordelingssystematiek van reconstructie van de Wgh. Daar is ervan uitgegaan dat een toename van 2 dB of meer significant is.<sup>2</sup> Ik kan me daarin vinden. Ingevolge de Wgh moeten maatregelen onderzocht worden om de geluidbelasting terug te brengen naar de startwaarde als er sprake is van een toename van 2 dB of meer. Verweerder heeft geen onderzoek gedaan naar maatregelen. In dit geval is er wettelijk gezien geen sprake van reconstructie en geldt de verplichting op grond van de Wgh dus niet. Verweerder gaat ervan uit dat er sprake is van een aanvaardbaar woon- en leefklimaat als de woningen een geluidluwe gevel en buitenruimte hebben. De woningen van de Merelhof hebben volgens verweerder een geluidluwe zijde en buitenruimte. Dit blijkt volgens verweerder uit het akoestisch onderzoek dat destijds in het kader van het bestemmingsplan voor de Merelhof is uitgevoerd. Voor het begrip geluidluwe gevel heeft verweerder aangesloten bij het gemeentelijk geluidbeleid uit 2012 en de wijzigingen hierop uit 2019 hierop (zie paragraaf 2.1.4 van het

<sup>2</sup> De vergelijking tussen de situaties is in het akoestisch onderzoek anders gedaan dan bij reconstructie. Bij reconstructie wordt de autonome groei van het wegverkeer alleen in de berekening van de toename meegeteld. Hier is alleen de toename vanwege de nieuwe ontwikkeling in beeld gebracht. Omdat voor de woningen alleen al vanwege de nieuwe ontwikkeling de toename meer dan 2 dB is maakt dit voor de conclusie niet uit.





akoestisch rapport van 2016 en de beantwoording van de vragen van STAB 1-1). Het beleid is bijgevoegd als bijlage STAB 3-2.

Uit het geluidbeleid volgt dat geluidluw betekent dat de geluidbelasting kleiner of gelijk is aan de voorkeursgrenswaarde. Deze waarde mag maximaal 5 dB hoger zijn dan de voorkeursgrenswaarde indien sprake is van vervangende nieuwbouw. Hoewel in het beleid niet is aangegeven welke geluidbelasting exact is bedoeld, is af te leiden dat hiermee de geluidbelasting van een individuele weg is bedoeld en niet cumulatief. Ook ga ik ervan uit dat de geluidbelasting is bedoeld inclusief aftrek, zoals dat voor wegen met een zone is voorgeschreven in de Wgh.

Gezien de ligging van de woningen ten opzichte van de Oude Tempellaan zal de geluidbelasting vanwege deze individuele weg op de achterzijde van deze woningen ruim onder de voorkeursgrenswaarde van 48 dB liggen. Voor de geluidbelasting in de tuinen geldt hetzelfde. Dit is niet onlogisch, omdat de woning het geluid van de weg afschermt en er aan de achterzijde vrijwel altijd sprake zal zijn van een geluidluwe gevel voor die specifieke weg. Vaak wordt voor bepaling of sprake is van een geluidluwe gevel echter de cumulatieve geluidbelasting beoordeeld, bijvoorbeeld voor alle wegen tezamen. Dit is immers de geluidbelasting die door de bewoners daadwerkelijk wordt ervaren. Zoals gezegd lijkt het beleid uit te gaan van een beoordeling per individuele weg.

Volgens verweerder is de cumulatieve geluidbelasting eerder onderzocht door DPA Cauberg Huygen. Hieruit blijkt dat een geluidluwe gevel aanwezig is, ook als de gecumuleerde geluidbelasting beoordeeld wordt, aldus verweerder.

Ik merk op dat voor het bestemmingsplan "Merelhof" akoestisch onderzoek is gedaan (rapport van DPA Cauberg Huygen van 12 juni 2015, ruimtelijkeplannen.nl). Toen is ook de cumulatieve geluidbelasting onderzocht om te bepalen of de geluidwering van woningen in overeenstemming is met de eisen uit het Bouwbesluit (o.a. binnenniveau). De cumulatieve geluidbelasting is conform het Reken- en meetvoorschrift 2012 in beeld gebracht zonder toepassing van de aftrek artikel 110g Wgh. De resultaten zijn opgenomen in tabel 6.1 van het rapport.

Ik ben het met verweerder eens dat de aftrek volgens de Wgh toegepast zou mogen worden bij de bepaling van het gecumuleerde geluid in het kader van de beoordeling van een geluidluwe gevel. Voor het geluid op de gevel per weg wordt deze aftrek immers ook toegepast. Uit tabel 6.1 is de gecumuleerde geluidbelasting inclusief aftrek moeilijk af te leiden omdat voor de verschillende wegen ook een verschillende aftrek in dB's geldt (zie paragraaf 2.1.2.3 van het rapport van LievenseCSO van 2016 voor hoeveel dB aftrek voor welke weg). Uit de afzonderlijke rekenresultaten in bijlage III bij het rapport van DPA Cauberg Huygen is dit wel af te leiden. De woningen worden het meest belast door het verkeer op de Banningstraat en de N237. De gecumuleerde geluidbelasting vanwege deze wegen is op de westzijde (achterkant) van de woningen maximaal 48 dB (woning Oude







Tempellaan 2, zie ook tabel 4.1 in dit rapport), de voorkeursgrenswaarde voor wegverkeerslawaai. Op de westzijde van de woningen is het geluid vanwege de Oude Tempellaan te verwaarlozen, op deze zijde blijft de gecumuleerde geluidbelasting gelijk, maximaal 48 dB. Uit het onderzoek van DPA Cauberg-Huygen volgt dus dat de woningen allemaal ten minste één geluidluwe zijde hebben. Zoals verweerder aangeeft is bij het onderzoek van DPA Cauberg-Huygen een hogere verkeersintensiteit voor de Banningstraat gehanteerd dan in het onderzoek bij het bestemmingsplan "Oude Tempel". Een herberekening op basis van de nieuwe verkeersgegevens zou dus niet tot een andere conclusie leiden.





## Bijlagen

- STAB 1-1: Beantwoording van vragen van STAB door verweerder (inclusief memo van Goudappel Coffeng van 11 april 2018)
- STAB 1-2: Fotobijlage van de woningen aan de Oude Tempellaan
- STAB 1-3: Omgevingsvergunning en akoestisch rapport Oude Tempellaan 1
- STAB 2-1: Afbeelding met verkeersstructuur rond het plangebied
- STAB 2-2: Fotobijlage verkeerstructuur rond plangebied "Oude Tempel"
- STAB 2-3: Uitkomsten van de verkeerstelling in mei 2019 en juli 2019 voor de Oude Tempellaan
- STAB 2-4: Brief aan bewoners over ontwikkeling Banningstraat 5-11 d.d. 16-01-2020
- STAB 2-5: CROW-publicatie 381, blz. 14-15 en 20-23
- STAB 2-6: Masterplan Soesterberg
- STAB 3-1: Uitdraaien akoestisch model nieuwe situatie Merelhof
- STAB 3-2: Gemeentelijk geluidbeleid



**Bijlagen bij het verslag STAB-41138**

Bestemmingsplan "Oude Tempel",  
gemeente Soest

- STAB-1.1** Beantwoording van vragen van STAB door verweerder (inclusief memo van Goudappel Coffeng van 11 april 2018)
- STAB-1.2** Fotobijlage van de woningen aan de Oude Tempellaan
- STAB-1.3** Omgevingsvergunning en akoestisch rapport Oude Tempellaan 1
- STAB-2.1** Afbeelding met verkeersstructuur rond het plangebied
- STAB-2.2** Fotobijlage verkeersstructuur rond plangebied "Oude Tempel"
- STAB-2.3** Uitkomsten van de verkeerstelling in mei 2019 en juli 2019 voor de Oude Tempellaan
- STAB-2.4** Brief aan bewoners over ontwikkeling Banningstraat 5-11 d.d. 16-01-2020
- STAB-2.5** CROW- publicatie 381, blz. 14-15 en 20-23
- STAB-2.6** Masterplan Soesterberg
- STAB-3.1** Uitdraaien akoestisch model nieuwe situatie Merelhof
- STAB-3.2** Gemeentelijk geluidbeleid



## Vragen gemeente Soest

### Algemeen

1. Bij het verweerschrift van het vorige bestemmingsplan (dat is vernietigd) zaten volgens appellanten twee notities (van 14 maart en 20 december 2018). Graag ontvangen wij deze notities.

*Bij het verweerschrift waren inderdaad twee notities gevoegd, namelijk het memo 'Verduidelijking ruimtelijk verzorgingsgebied' van Stec-Groep van 29 maart 2018 en het memo 'Bestemmingsplan Oude Tempel – analyse verkeersgegevens' van Goudappel Coffeng van 11 april 2018. Tijdens onze bespreking is geconstateerd dat het eerste memo niet relevant is voor het door u te verrichten onderzoek, omdat het betrekking heeft op de toepassing van de ladder voor duurzame verstedelijking. Het tweede memo is u toegestuurd.*

### Verkeer

1. Waarom is gekozen voor een westelijke ontsluiting van het plangebied en niet voor een oostelijke (via de Frits Koolhovenweg)?

*De belangrijkste reden hiervoor is de eis van de provincie om aanvullende belasting van de Richelleweg (N413) te voorkomen. Die eis houdt ermee verband dat de Richelleweg als "overloopventiel" moet fungeren voor bovenregionaal verkeer van de A28 naar de N237 richting Utrecht en vice versa (vgl. het Verkeerscirculatieplan Soesterberg 2008). Tegen die achtergrond is van stonde af het uitgangspunt geweest dat de verkeersstromen vanwege de bebouwing op het terrein Oude Tempel via de Oude Tempellaan worden afgewikkeld en via de Banningstraat rechtstreeks worden aangesloten op de voorzieningen in Soesterberg en op de N237. Dit uitgangspunt ligt ook ten grondslag aan het bestemmingsplan Soesterberg 2013, waarin dit planologisch is vertaald. In de planregels van dit bestemmingsplan is namelijk vastgelegd dat de natuurbestemming die onder andere aan de Korndorfferlaan is toegekend, mag worden gebruikt voor (de aanleg van) ontsluitingen die haaks staan op Korndorfferlaan, maar uitsluitend ten behoeve van het openbaar vervoer (vgl. art. 16.1 aanhef en onder f van de planregels). Het (overige) verkeer vanuit het plangebied kan dus niet ontsluiten (via de Frits Koolhovenweg) op de Richelleweg. Daarnaast wordt ernaar gestreefd om de cultuurhistorische waarden van de Korndorfferlaan zo veel mogelijk te beschermen, omdat de vormgeving van deze sortie – anders dan de Oude Tempellaan – voor een belangrijk deel nog intact is.*

*Een ontsluiting via de Oude Tempellaan sluit ook aan bij de ligging van de bestaande bebouwde kom van Soesterberg.*

2. Het verkeersrapport legt de focus op het gemotoriseerde verkeer. Is er ook naar het langzaam verkeer gekeken? Is het bekend wat in de huidige situatie de intensiteit van het fietsverkeer is? En wat de toekomstige intensiteit van het fietsverkeer is (met en zonder plan)?

*Er is niet specifiek gekeken naar de hoeveelheid fietsverkeer. Voor de capaciteit van de weg is namelijk de intensiteit van het gemotoriseerd verkeer bepalend, in combinatie met de verkeersafwikkeling van dat verkeer over de kruispunten. In de landelijke visie Duurzaam Veilig, die de gemeente Soest ook nastreeft, is het juist de bedoeling om gemotoriseerd verkeer en fietsverkeer te mengen op wegen met een erftoegangsfunctie, omdat daarmee het gedrag van alle weggebruikers wordt bepaald. De hoogte van de intensiteiten voor gemotoriseerd verkeer toont aan of dit op een veilige manier samen kan gaan.*

*Op basis van de berekeningen die met het verkeersmodel zijn gemaakt, is geconstateerd dat de Oude Tempellaan – inclusief de kruispunten - de te verwachten verkeersintensiteiten op een veilige manier kan afwikkelen, gelet op de functie van deze laan als een erftoegangsweg. Omdat de Oude Tempellaan in zijn huidige profiel is toegesneden op de afwikkeling van de te verwachten intensiteiten, wordt een verdiepend onderzoek naar het de hoeveelheid fietsverkeer niet nodig geacht. Hier kan aan worden toegevoegd dat meer fietsverkeer de weg juist veiliger maakt, omdat dit tot gevolg heeft dat automobilisten hun rijstijl aan de aanwezigheid van de fietsers moeten aanpassen.*

*Overigens wordt doorgaand fietsverkeer tussen Zeist en Amersfoort ook afgewikkeld via de Kampweg. Deze route loopt parallel aan de Oude Tempellaan.*

3. De noordelijke ontsluiting van het plangebied is de plek waar de verkeersbestemming grenst aan de Oude Tempellaan. Figuur 4 in het verkeersrapport lijkt erop te wijzen dat de zuidelijke ontsluiting van het plangebied tegenover het punt waar de Kamerlingh Onneslaan uitkomt op de Oude Tempellaan. Klopt dat?



*Ja, dat is juist.*

*Met het oog op de verkeersafwikkeling ligt het ook in de rede om op dit punt een gelijkwaardig kruispunt aan te leggen. Dit geldt temeer, omdat het plangebied Oude Tempel een ov-verbinding krijgt.*

4. Bestaat er een verklaring voor het feit dat de uitkomsten van de telling in 2016 veel hogere verkeersintensiteiten dan die van de tellingen in 2019?

*Nee, het is niet bekend waarom de tellingen uit 2016 afwijkend zijn. Daarvoor zijn verschillende oorzaken denkbaar, die zowel kunnen schuilen in technische mankementen als in vergissingen bij de uitvoering.*

*Het staat echter vast dat de nieuwe tellingen betrouwbaar zijn. Die tellingen zijn tweemaal uitgevoerd (door twee verschillende bureaus en beide keren gedurende representatieve periodes) met hetzelfde resultaat. Bovendien zorgen de nieuwe tellingen voor een sluitend beeld in het verkeersmodel.*

5. Voor wat betreft de prognose voor de autonome ontwikkeling (en ook met plan) wijzen appellanten Versteeg (1F) op ontwikkelingen die volgens hen niet zouden zijn meegenomen in het verkeersmodel. Het gaat om de volgende:

- I. Woon-Zorgwoningen op Oude Tempellaan: 73 woningen
- II. Banningstraat: 63 woningen
- III. BoschStraet: 15 woningen
- IV. Dorpsplein: 20 woningen
- V. Officierscasino: 80 woningen
- VI. Bakkerij Tammer: 17 woningen
- VII. Moerbessenweg: 16 woningen
- VIII. Rademakerstraat (boven de supermarkt): 32 woningen.

Ik heb deze genoemde projecten vergeleken met bijlage 3 bij het verweerschrift. Daarbij heb ik I, III en V kunnen identificeren in bijlage 3 bij het verweerschrift. De overige heb ik niet aangetroffen in de bijlage of ik weet het niet zeker of het genoemde project in de tabel in bijlage 3 voorkomt:

- Nummer II is vermoedelijk wat in de bijlage 3 "Banningstraat 5-11" wordt genoemd; het gaat hier naar ik aanneem om het gebied waarvoor in het bestemmingsplan "Soesterberg" en wijzigingsbevoegdheid is opgenomen met de mogelijkheid om de bedrijfsbestemming te wijzigen naar onder meer "Wonen". Klopt dat?

- Nummer IV is mogelijk wat in bijlage 3 "Dorpshuis" wordt genoemd. Klopt dat?
- Nummer VI heb ik niet aangetroffen in bijlage 3. Waarom gaat het? En wat is de status van dit project?
- Nummer VII heb ik niet aangetroffen in bijlage 3. Waarom gaat het? En wat is de status van dit project?
- Nummer VIII is naar ik aanneem wat in bijlage 3 "Rademakerstraat 20-28" wordt genoemd. Klopt dit?

Ik heb verder geconstateerd dat de aantallen woningen die appellanten noemen in veel van de gevallen afwijken van die in de tabel in bijlage 3 bij het verweerschrift. Waarop zijn de aantallen in de tabel in bijlage 3 gebaseerd?

*Als bijlage bij deze reactie wordt een overzicht gevoegd waarin de benamingen die in de beroepschriften worden gehanteerd zijn gekoppeld aan de benamingen in het excel-sheet dat als bijlage 3 bij het verweerschrift is overgelegd. Uit dit overzicht blijkt dat alle ontwikkelingen die in de beroepschriften worden genoemd, zijn meegenomen bij de berekeningen die met het verkeersmodel zijn gemaakt, met één uitzondering (namelijk: de 17 appartementen aan de Veldmaarschalk Montgomeryweg). Voor de laatstgenoemde ontwikkeling was ten tijde van de vaststelling van het bestemmingsplan echter nog geen besluitvorming gestart (op het moment van schrijven overigens nog steeds niet), zodat dit niet meer dan een voornemen betreft dat nog niet in aanmerking hoeft te worden genomen.*

*Hierbij is voorts van belang dat het verkeersmodel bij toekomstprognoses rekening houdt met een autonome groei van het aantal inwoners van Soesterberg. In aanvulling op de ontwikkelingen die specifiek worden ingevoerd, is bij de modellering dus rekening gehouden met een zekere hoeveelheid thans nog onbekende woningbouw. De verkeersgroei van nog onbekende ontwikkelingen is dus als algemeen groeicijfer in het verkeersmodel meegenomen. Het verkeersmodel vertrekt dus vanaf een bepaald abstractieniveau dat steeds gedetailleerder kan worden ingevuld. Concrete voornemens kunnen worden gekoppeld aan een specifieke zone in het model, hetgeen voor de autonome groei vanzelfsprekend niet het geval is.*

6. Hoe is het aantal verkeersbewegingen van 2.090 mvt/etm van en naar het plangebied (productie en attractie) berekend? Is het plangebied een aparte zone in het verkeersmodel?

*Het plangebied is een aparte zone in het verkeersmodel. Voor de woningen is rekening gehouden met 6,99 voertuigbewegingen per werkdag per woning, waarbij is uitgegaan van het maximale aantal van 300 woningen dat binnen het plangebied mag worden gerealiseerd. Deze hoeveelheid voertuigbewegingen per woning sluit aan bij de CROW- richtlijnen (publicatie 381 – Toekomstbestendig parkeren, Deel A, Kencijfers parkeren en verkeersgeneratie) voor de in Soesterberg toepasselijke woonmilieutype 'Landelijk – Centrum -Dorps', uitgaande van een representatieve invulling van het woningbouwprogramma.*

7. Wanneer het verschil tussen de prognose voor 2030 in de autonome ontwikkeling en de prognose voor 2030 inclusief het plan alleen de verkeersproductie en - attractie vanwege het plangebied is, hoe zijn dan de lagere geprognosticeerde intensiteiten te verklaren op sommige wegvakken (Oude Tempellaan tussen noordgrens plangebied en Kamerlingh Onneslaan; Oude Tempellaan tussen Kamerlingh Onneslaan en Wostok; Banningstraat) bij de ontwikkeling met plan ten opzichte van die zonder plan? Dit lijkt merkwaardig te zijn gezien de absolute verkeersintensiteiten die op de bedoelde wegvakken tamelijk laag zijn en niet tot extra weerstand in het netwerk zouden moeten leiden?

*De berekening van de verkeersintensiteit op de Oude Tempellaan inclusief de ontwikkeling van het plangebied is inderdaad lager dan de berekening van de autonome situatie in 2030. De verschillen zijn voor verkeerskundige begrippen echter zeer klein.*

*De lagere cijfers betekenen ook niet dat verkeer 'verdwijnt', zoals appellanten suggereren. De lagere cijfers zijn het gevolg van de kleinere toestroom van het verkeer naar de Oude Tempellaan uit andere zones. Een route via de Oude Tempellaan wordt minder aantrekkelijk, omdat daar in de toekomstige situatie sprake is van vier kruispunten met meer verkeer uit verschillende richtingen (dus meer weerstand), waarbij het doorgaande verkeer in de richting van de Amersfoortsestraat bovendien voorrang moet verlenen aan het verkeer dat van rechts uit het plangebied Oude Tempel komt. Hier komt bij dat de verkeersintensiteit op het bovenste gedeelte van de Oude Tempellaan en tussen de Banningstraat en de rotonde met bijna 2.000 voertuigen toeneemt (lees: meer weerstand voor huidige voertuigen).*

*De beperkte afname van iets meer dan honderd voertuigen op het gedeelte van de Oude Tempellaan tussen de noordelijke en zuidelijke aansluiting van het plangebied Oude Tempel is dus verkeerskundig goed te verklaren, namelijk als resultaat van een*

*hogere weerstand die in het model leidt tot een verschuiving van de verkeersstromen. Overigens is in verkeerskundige begrippen een intensiteit van 2.015 voertuigen en 2.150 voertuigen, zeker met een planhorizon van 10 jaar, hetzelfde.*

8. Het plan maakt het mogelijk om een ov-baan door het plangebied aan te leggen. Is in het model verwerkt dat het openbaar vervoer andere routes rijdt dan in de autonome ontwikkeling?

*Nee, deze andere route is niet opgenomen in het verkeersmodel. Dat zal ook geen wezenlijk andere resultaten opleveren van de prognoses van de toekomstige verkeersintensiteiten. Bussen maken gebruik van de normale rijbaan en zijn dan onderdeel van de normale voertuigverdeling zoals die in de verkeerskunde wordt gehanteerd, namelijk lichte, middelzware en zware voertuigen. Een wijziging van een busroute maakt geen significant verschil op deze verdeling van het verkeer.*

9. Hoe is de verkeersproductie en -attractie van Oude Tempellaan 1 in het model meegenomen? Is dit een aparte zone in het model?

*De ontwikkeling van Oude Tempellaan 1 maakt onderdeel uit van de berekening van de autonome situatie in 2030 (dus exclusief de ontwikkeling van het plangebied Oude Tempel). Deze ontwikkeling maakt onderdeel uit van een bestaande zone.*

10. Zijn er plannen voor een herinrichting van de Oude Tempellaan en, zo ja, hoe wordt die dan ingericht?

*Er zijn plannen voor een herinrichting van de Oude Tempellaan. Die plannen maken onderdeel uit van het Masterplan Soesterberg, waarin een algemene verbetering van de wegenstructuur in Soesterberg wordt voorzien. Dit Masterplan is u toegestuurd.*

*De aanleiding voor de beoogde herinrichting van de Oude Tempellaan is dus uitdrukkelijk niet de ontwikkeling van het plangebied Oude Tempel. Op grond van het verkeersonderzoek is namelijk geconcludeerd dat deze weg de toekomstige intensiteiten ook in de huidige inrichting goed kan verwerken, waarbij wel wordt voorgesteld om het kruispunt Banningstraat – Oude Tempellaan anders in te richten.*

*De herinrichting kan pas plaatsvinden na de ontwikkeling van het plangebied Oude Tempel, omdat de nieuwe weg anders wordt stukgereden door het bouwverkeer.*

## Geluid

1. Graag ontvang ik het geluidmodel.

*Het geluidsmodel is u toegestuurd.*

2. In 2017 is de geluidweerkaatsing van het wegverkeer beoordeeld. Is dit op een juiste manier meegenomen in het onderzoek (herberekeningen) van 2019, of moet ik deze twee onderzoeken in combinatie met elkaar zien?

*In 2017 is inderdaad uitdrukkelijk onderzoek gedaan naar de gevolgen van de woningbouw in Oude Tempel voor de weerkaatsing van het geluid vanwege het verkeer op de Oude Tempellaan. Aan de hand van modelberekeningen is toen bij geen enkele bestaande woning een reflectiebijdrage vastgesteld, mede omdat de afstand tot die woningen te groot is.*

*In het nieuwe onderzoek uit 2019 is de eventuele reflectiebijdrage opnieuw in aanmerking genomen in het geluidmodel. Daarin is in de autonome situatie uitgegaan van een zachte ondergrond in het plangebied Oude Tempel, terwijl daar in de toekomstige situatie (dus na de ontwikkeling van het plangebied Oude Tempel) gebouwen en harde bodemgebieden zijn gemodelleerd. Anders dan in 2017 worden daar in de rapportage van 2019 echter geen uitdrukkelijke conclusies aan verbonden. Omdat de reflectiebijdrage nihil is, is dat ook niet nodig.*

3. Voor het akoestisch onderzoek zijn de verkeerscijfers omgerekend van werk- naar weekdag. Welke omrekenfactoren zijn gebruikt en waar komen deze vandaan?

*Bij de omrekening is gebruik gemaakt van de landelijk gehanteerde vuistregel van CROW dat voor een omrekening van werkdagintensiteiten naar weekdagintensiteiten een factor van 0,9 kan worden gehanteerd, en andersom een factor van 1,11. Op basis van de verkeersstellingen is nog eens geverifieerd of deze vuistregel aansluit bij de werkelijke situatie op de Oude Tempellaan, hetgeen het geval is. De gehanteerde weekdagintensiteiten zijn als bijlage 1 toegevoegd aan het akoestisch onderzoek van 2019. Het betreft een notitie van Royal Haskoning DHV.*

4. Wat is de status van het plan aan de Oude Tempellaan 1? Is akoestisch onderzoek gedaan naar de geluidbelasting op deze nieuwe woningen? Zo nee, wat zou de geluidbelasting dan zijn? (even los van het belang dat appellanten hierbij hebben).  
Graag ontvang ik het akoestisch rapport dat is opgesteld voor de omgevingsvergunning.

*De geluidbelasting van de zorgwoningen aan de Oude Tempellaan 1 is onderzocht in het kader van de aanvraag om de omgevingsvergunning voor deze woningen. De conclusie van dit onderzoek is dat sprake is van een goed akoestisch woon- en leefklimaat.*

*Op basis van de prognoses van de toekomstige verkeersintensiteiten op de Oude Tempellaan die in het kader van het voorliggende bestemmingsplan zijn gemaakt, is geconcludeerd dat de berekeningen die in het kader van de vergunningaanvraag zijn verricht voldoende actueel zijn en dat een aanvullende beoordeling dus niet nodig is.*

*Het akoestisch onderzoek dat is verricht voor Oude Tempellaan 1 is u toegestuurd.*

5. In het akoestisch onderzoek is rekening gehouden met de bestaande bebouwing aan de Oude Tempellaan 1, maar niet met de nieuwe bebouwing. Wat zou de (reflectie)bijdrage zijn op de (nieuwe/herbouwde) woningen van de Merelhof? Graag onderbouwen.

*Op basis van een expert judgement is geconcludeerd dat de reflectiebijdrage van het nieuwe bouwplan op de Oude Tempellaan 1 op de bestaande woningen van de Merelhof nihil is.*

6. De woningen van de Merelhof hebben geluidluwe zijden. Wat wordt verstaan onder geluidluw? Is voor de definitie van een geluidluwe gevel aangesloten bij het gemeentelijk geluidbeleid? (Ik kan de 53 dB uit het rapport van DPA Cauberg Huygen niet helemaal plaatsen). Graag ontvang ik het geluidbeleid (waarop gedoeld wordt in het geluidrapport van 2016).

*De waarde van 53 dB is afkomstig uit het gemeentelijk geluidbeleid voor het vaststellen van hogere waarden. Ten tijde van het akoestisch onderzoek dat is verricht door DPA Cauberg Huygen gold de Nota Geluidbeleid 2012. De hoofdstukken 5 en 7 van deze nota zijn in 2019 gewijzigd. Zowel de nota geluidbeleid als het wijzigingsbesluit zijn u toegestuurd.*

*In de Nota Geluidbeleid 2012 werd het volgende opgemerkt over geluidluwe gevels:*

*"De betrokken woning(en) moet(en) een geluidsluwe gevel hebben. Geluidsluw betekent een geluidsbelasting die kleiner of gelijk aan de voorkeursgrenswaarde.*

*Deze waarde kan maximaal 5 dB hoger zijn dan de voorkeursgrenswaarde indien sprake is van vervangende nieuwbouw of deze is/zijn gelegen op een niet gezoneerd bedrijventerrein."*

*In het rapport van DPA Cauberg Huygen, dat is verricht ter onderbouwing van het vaststellen van een hogere waarde voor wegverkeerslawaaï, is hierbij aangesloten door de geluidsbelasting van de achtergevels te berekenen, exclusief aftrek. De berekende waardes voldoen aan de in het beleid voorgeschreven maatstaf dat inclusief aftrek wordt voldaan aan de voorkeursgrenswaarde, waarbij voor de 30 km/u-wegen wordt uitgegaan van een aftrek van 5 dB. Daarbij moet worden opgemerkt dat de berekende geluidsbelasting cumulatief is, zodat is uitgegaan van een zwaardere maatstaf dan in het geluidsbeleid (in aansluiting op de Wgh) wordt gehanteerd. Daarnaast is relevant dat in het rapport te hoge cijfers zijn gehanteerd voor de verkeersintensiteit op de Banningstraat.*

*Gelet hierop is een herberekening van de geluidsbelasting op de achtergevels van de woningen van de Merelhof niet nodig geacht om te bevestigen dat die zijdes geluidsluw zijn.*

7. Appellanten van de Merelhof hebben toegelicht dat (nu de nieuwe woningen niet zijn opgenomen in het geluidmodel) in werkelijkheid sprake is van meer woningen met een hoge geluidbelasting, net zoals bij rekenpunt 11. Graag uw toelichting.

*Dat is op zichzelf juist. Het meetpunt dat in het geluidmodel is gehanteerd ter plaatse van de woningen van de Merelhof is echter representatief voor de maatgevende woning van de Merelhof. Dat meetpunt is namelijk geprojecteerd ter hoogte van de gevellijn van de woning die het dichtst bij de Oude Tempellaan ligt. De overige woningen liggen op grotere afstand van de weg, waardoor hiervoor conclusies getrokken kunnen worden op basis van het representatieve rekenpunt dat in het model is opgenomen.*

8. Het snelheidsregime van de Oude Tempellaan blijft 30 km/uur. Wordt daar rekening mee gehouden bij de nieuwe inrichting? En wat wordt de verharding?

*Er is geen rekening gehouden met de nieuwe inrichting van de Oude Tempellaan, omdat de toekomstige vormgeving nog niet bekend is. Dat hoeft ook niet, omdat de herinrichting losstaat van de ontwikkeling van het plangebied van Oude Tempel.*

*In het verkeersmodel is nu gerekend met asfalt, dat in de toekomst mogelijkwijz stiller zal worden uitgevoerd. Bij de toekomstige herinrichting zal rekening worden gehouden met de geluidsbelasting vanwege het wegverkeer.*



Ontwikkelingen zoals geduid in vragen Stab	Corresponderend met ontwikkelingen in bijlage 3 bij verweer	Ontwikkeling niet genoemd in bijlage 3	Status	Meegenomen in verkeersmodel? Aantal woningen
1 Woon-zorgwoningen Oude Tempellaan 1	Oude Tempellaan 1		Onherroepelijke omgevingsvergunning van 31-12-2018, voor 73 woningen	Ja, voor 70
2 Banningstraat 63 woningen	Banningstraat 5-11		Geen ontwerp-wijzigingsplan of aanvraag omgevingsvergunning in procedure. (* zie opmerking)	Ja, voor 55
3 Boschstraat 15 woningen	Zwarte Wegje		Onherroepelijk bestemmingsplan, VG 28-9-2017	Ja, voor 16
4 Dorpsplein 20 woningen	Dorpshuis		Aanvraag omgevingsvergunning 24-7-2020, vergund met reguliere procedure op 27-11-2020.	Ja, voor 20
5 Officierscasino 80 woningen	Officierscasino		Voornemen tot ontwikkeling 120 woningen. Nog geen ontwerpbestemmingsplan of aanvraag omgevingsvergunning voor in procedure	Ja, voor 100
6 Bakkerij Tammer 17 woningen		Veldmaarschalk Montgomeryweg 3	Voornemen tot ontwikkeling voor 17 appartementen. Nog geen ontwerpbestemmingsplan of aanvraag omgevingsvergunning in procedure	Nee
7 Moerbessenweg 16 woningen (appellanten zullen bedoelen Moerbessenberg, aangezien de Moerbessenweg niet voorkomt in Soesterberg)	herstructurering Portaal		Herontwikkeling 32 portieki flats tot 60 appartementen. 21-12-2020 aanvraag omgevingsvergunning ingediend.	Ja, voor 100. Is onderdeel van totaal programma Portaal: 200 sloop - 300 terugbouwen (woningbouwcorporatie Portaal)
8 Rademakerstraat 32 woningen	Rademakerstraat 20-28 (moet zijn 18-26)		Voornemen tot ontwikkeling 32 appartementen. Nog geen ontwerpbestemmingsplan in procedure	Ja, voor 28

**\*Opmerking**

De wijzigingsbevoegdheid zoals genoemd in het bestemmingsplan Soesterberg voor 'Wro-zone - wijzigingsgebied - 7' geeft de bevoegdheid de bestemming 'Bedrijf' te wijzigen naar de bestemmingen 'Groen-Wijkgroen', 'Tuin' en 'Wonen'. Voor de omzetting naar Wonen geldt op grond van artikel 35.11 onder f dat

*"Binnen de bestemming 'Wonen' zijn maximaal drie woningen toegestaan, één vrijstaande woning en twee halfvrijstaande woningen";*

Een verklaring waarom voor Banningstraat 5-11 destijds niet is gerekend met 3, maar met 55 woningen, ontbreekt. Het lijkt erop dat de - niet door appellanten genoemde, maar wel in het verkeersmodel opgenomen - ontwikkeling van het eveneens aan de Banningstraat gesitueerde bestemmingsplan 'Dorpshart' nogmaals in deze categorie is opgenomen. Van andere (potentiële) ontwikkelingen aan de Banningstraat dan Dorpshart en Banningstraat 5-11 is in ieder geval geen sprake. Het komt er dus op neer dat 'worst case' is gerekend met een te groot aantal woningen (namelijk 125 in plaats van 73).

Deventer  
Snipperlingsdijk 4  
7417 BJ Deventer  
T +31 (0)570 666 222  
F +31 (0)570 666 888  
Postbus 161  
7400 AD Deventer

Den Haag  
Casuariestraat 9a  
2511 VB Den Haag  
  
Leeuwarden  
F. HaverSchmidtwei 2  
8914 BC Leeuwarden

Eindhoven  
Emmasingel 15  
5611 AZ Eindhoven  
  
Amsterdam  
De Ruyterkade 143  
1011 AC Amsterdam

adviseurs  
mobiliteit  
**Goudappel  
Coffeng**

**Gemeente Soest**

## **Bestemmingsplan Oude Tempel - analyse verkeergegevens**

### **Reactie op beroepsschrift over verkeer in bestemmingsplan Oude Tempel**

Datum  
Kenmerk  
Eerste versie

11 april 2018  
SOT023/Lxj/0070.02

#### **Aanleiding**

De gemeente Soest heeft – na beantwoording van zienswijzen over het bestemmingsplan Oude Tempel – een beroepsschrift van een burger ontvangen over verkeerskundige onderwerpen in dat plan. De gemeente heeft Goudappel Coffeng gevraagd dit beroepsschrift door te nemen en daarop een reactie te geven. We vatten eerst de geuite bezwaren uit het beroepsschrift samen. Vervolgens geven wij daar een reactie op.

#### **Genoemde bezwaren in het beroepsschrift**

In het beroepsschrift zijn de volgende bezwaren geuit en vragen gesteld:

1. Uit het bestemmingsplan blijkt dat er vanwege de nieuwe woonwijk ca. 1.500 verkeersbewegingen per etmaal (mve) bijkomen. Uit het antwoord op de ingediende zienswijze blijkt dat de gemeente verwacht dat de woonwijk tot ca. 2.100 extra motorvoertuigen per etmaal leidt, dit op basis van landelijke kerncijfers, dus bijna 50% meer dan in het bestemmingsplan genoemd wordt.
2. De gemeente geeft in de zienswijze aan dat het gehanteerde verkeersmodel het bestaande verkeersaanbod op de Oude Tempellaan heeft onderschat en dat er nu al meer verkeer rijdt dan dat ze in 2030 verwachten. In het definitieve verkeersmodel spreekt de gemeente weer over een toename van 1.000 motorvoertuigen per etmaal op basis van het verkeersmodel. Dit op basis van een recent nieuw uitgevoerde verkeerstelling. In het onderzoek naar geluidsoverlast wordt verwezen naar een verkeerstelling in de periode 3 oktober 2016 – 16 oktober 2016. Dit kan niet de 'recent uitgevoerde telling zijn', aangezien deze al bekend zou moeten zijn bij het opstellen van de versie van het bestemmingsplan (d.d. 15 juni 2017) waarop de zienswijze is ingediend. De vraag is of er dan nog een recentere telling is? Voorts heeft de indiener van het beroepsschrift bedenkingen bij de telling van 2016 (mocht deze toch gehanteerd zijn), aangezien dit onderzoek een periode van twee weken

omvat, wat erg kort lijkt om conclusies te trekken die direct de veiligheid van de inwoners van Soesterberg raken. Bovendien viel een gedeelte van de herfstvakantie binnen deze periode waardoor de resultaten niet representatief zijn.

3. In de nota van zienswijzen is aangegeven dat op basis van de gegevens van de nieuwe telling de verkeersintensiteit uitkomt op 5.045 mve en dat daar niet de bovengrens overschreden wordt, maar dus wel de ondergrens. De indiener van het beroepschrift vraagt of dit is gebaseerd op de toename van 1.000 (gemeentelijk verkeersmodel), 1.500 (bestemmingsplan) of 2.100 (antwoord op zienswijze) motorvoertuigen per etmaal.
4. Zelfs bij de huidige berekeningen van de gemeente komt de intensiteit op de Oude Tempellaan (volgens de CROW richtlijn een woonstraat met een toegestane verkeersintensiteit van 5.000 a 6.000 mve) boven de ondergrens uit. Het betreft echter niet zo maar een woonstraat: er is een basisschool gevestigd en de Oude Tempellaan wordt frequent gebruikt door fietsende middelbare scholieren die in Amersfoort naar school gaan. De vraag is dus of de definitie 'woonstraat' in dit geval zondermeer toegepast mag worden. En of 5.045 mve geen onverantwoord hoog aantal is in een straat waar zoveel kinderen dagelijks overheen fietsen? De indiener van het beroepschrift vraagt om niet de algemene richtlijn van het CROW zonder meer te hanteren, maar een maximum aantal mve vast te stellen wat bij de specifieke situatie van de Oude Tempellaan hoort."

#### Reactie Goudappel Coffeng op deze bezwaren

1. *Uit het bestemmingsplan blijkt dat er vanwege de nieuwe woonwijk ca. 1.500 verkeersbewegingen per etmaal (mve) bijkomen. Uit het antwoord op de ingediende zienswijze blijkt dat de gemeente verwacht dat de woonwijk tot ca. 2.100 extra motorvoertuigen per etmaal leidt, dit op basis van landelijke kerncijfers, dus bijna 50% meer dan in het bestemmingsplan genoemd wordt.*

In het plan zijn 230-300 woningen voorzien. Het type woonmilieu van de nieuwe wijk valt voor de CROW-richtlijnen (publicatie 137) binnen de categorie Landelijk - Centrum-dorps. Bij deze categorie passen gemiddeld 6,3 motorvoertuigbewegingen per weekdagetmaal. Een weekdag kan naar werkdag worden omgerekend door de kerncijfers te vermenigvuldigen met 1,11. Uitgaande van 230 tot 300 woningen betekent dit voor een weekdagetmaal een verkeersgeneratie van 1.600 tot 2.100 motorvoertuigen. Dit is de bandbreedte wat betreft verkeersgeneratie van deze wijk waar op basis van landelijke kerncijfers rekening mee moet worden gehouden.

De in het bestemmingsplan genoemde 1.500 motorvoertuigen per etmaal liggen onder deze bandbreedte. In de beantwoording van de zienswijze is de maximum verkeersgeneratie van 2.100 motorvoertuigen per etmaal genoemd die is gehanteerd ten behoeve van de notitie 'Invloed actualisering verkeersgegevens' die door Lievense CSO is opgesteld.

*2. De gemeente geeft in de zienswijze aan dat het gehanteerde verkeersmodel het bestaande verkeersaanbod op de Oude Tempellaan heeft onderschat en dat er nu al meer verkeer rijdt dan dat ze in 2030 verwachten. In het definitieve verkeersmodel spreekt de gemeente weer over een toename van 1.000 motorvoertuigen per etmaal op basis van het verkeersmodel. Dit op basis van een recent nieuw uitgevoerde verkeerstelling. In het onderzoek naar geluidsoverlast wordt verwezen naar een verkeerstelling in de periode 3 oktober 2016 – 16 oktober 2016. Dit kan niet de 'recent uitgevoerde telling zijn', aangezien deze al bekend zou moeten zijn bij het opstellen van de versie van het bestemmingsplan (d.d. 15 juni 2017) waarop de zienswijze is ingediend. De vraag is of er dan nog een recentere telling is? Voorts heeft de indiener van het beroepschrift bedenkingen bij de telling van 2016 (mocht deze toch gehanteerd zijn), aangezien dit onderzoek een periode van twee weken omvat, wat erg kort lijkt om conclusies te trekken die direct de veiligheid van de inwoners van Soesterberg raken. Bovendien viel een gedeelte van de herfstvakantie binnen deze periode waardoor de resultaten niet representatief zijn.*

De verkeerstelling uit oktober 2016 is de meest recente telling die bij ons bekend is. Deze is ook gehanteerd in de notitie 'Invloed actualisering verkeersgegevens' door Lieveense CSO en is in die notitie in bijlage 1 toegevoegd. Uit deze telling blijkt dat een gemiddelde werkdag etmaalintensiteit van 2.945 motorvoertuigen is gemeten op de Oude Tempellaan tussen de Kamerlingh Onneslaan en N237. Dat is veel hoger dan de intensiteit die op basis van het verkeersmodel in het bestemmingsplan is genoemd voor de huidige situatie, namelijk 1.350 motorvoertuigen per etmaal op de Oude Tempellaan. Daarom is in de verdere berekeningen van de gemeente terecht uitgegaan van de telcijfers.

De telling heeft gedurende twee weken plaatsgevonden van maandag 3 oktober 2016 tot en met zondag 16 oktober 2016. Een telling gedurende twee weken biedt over het algemeen een voldoende betrouwbaar beeld van de gemiddelde etmaalintensiteiten. De herfstvakantie startte in deze regio in 2016 op zaterdag 15 oktober, waardoor het laatste weekend waarin is geteld binnen die vakantie viel. De gemeten aantallen in dat weekend wijken echter niet sterk af van de gemeten aantallen in het weekend ervoor. Op de zaterdag in de vakantie zijn iets hogere intensiteiten gemeten ten opzichte van een week eerder (2.504 t.o.v. 2.310 mve) en op de zondag ongeveer evenveel (respectievelijk 1.756 en 1.724 mve).

*3. In de nota van zienswijzen is aangegeven dat op basis van de gegevens van de nieuwe telling de verkeersintensiteit uitkomt op 5.045 mve en dat daar niet de bovengrens overschreden wordt, maar dus wel de ondergrens. De indiener van het beroepschrift vraagt of dit is gebaseerd op de toename van 1.000 (gemeentelijk verkeersmodel), 1.500 (bestemmingsplan) of 2.100 (antwoord op zienswijze) motorvoertuigen per etmaal.*

In de analyse waar de indiener van het beroepschrift aan refereert is – bij gebrek aan een verkeersmodel met actuele gegevens over de Oude Tempellaan – het worst-case scenario onderzocht waarin de maximale verwachte hoeveelheid verkeer vanuit de nieuwe wijk (2.100 mve, zie beantwoording punt 1) volledig via de Oude Tempellaan

wordt ontsloten. Wanneer deze 2.100 mve bij de getelde huidige 2.945 mve worden opgeteld, resulteert dit in maximaal 5.045 mve op de Oude Tempellaan rijden na realisatie van de nieuwe wijk. In deze berekeningen is uitgegaan van een worst-case benadering waarbij de maximale hoeveelheid huizen in het plan wordt gebouwd en waarbij al het verkeer uit het plangebied gebruik maakt van de Oude Tempellaan. In de praktijk zal het verkeer zich meer over het netwerk spreiden (bijvoorbeeld via de Kamerlingh Onneslaan richting het dorp Soesterberg) en zal de etmaalintensiteit op de Oude Tempellaan lager liggen.

De Oude Tempellaan is aangemerkt als erftoegangsweg. De bovengrens van wenselijk geachte etmaalintensiteiten op een erftoegangsweg ligt op ongeveer 6.000 mve. De worst-case etmaalintensiteiten en zeker de in de praktijk verwachte etmaalintensiteiten vallen binnen de marges die passen bij dit type weg.

*4. Zelfs bij de huidige berekeningen van de gemeente komt de intensiteit op de Oude Tempellaan (volgens de CROW richtlijn een woonstraat met een toegestane verkeersintensiteit van 5.000 a 6.000 mve) boven de ondergrens uit. Het betreft echter niet zo maar een woonstraat: er is een basisschool gevestigd en de Oude Tempellaan wordt frequent gebruikt door fietsende middelbare scholieren die in Amersfoort naar school gaan. De vraag is dus of de definitie 'woonstraat' in dit geval zondermeer toegepast mag worden. En of 5.045 mve geen onverantwoord hoog aantal is in een straat waar zoveel kinderen dagelijks overheen fietsen? De indiener van het beroepschrift vraagt om niet de algemene richtlijn van het CROW zonder meer te hanteren, maar een maximum aantal mve vast te stellen wat bij de specifieke situatie van de Oude Tempellaan hoort."*

De verwachte maximale 5.045 mve op de Oude Tempellaan hoeven bij een duurzaam veilige weginrichting geen problemen op te leveren. De gemeente geeft in de reactie op de zienswijze aan dat de Oude Tempellaan zal worden heringericht zodat deze aan de inrichtingseisen voldoet. Het is wel van belang daarbij rekening te houden met de eventuele aanwezigheid van drukke fietsroutes of voetgangers zodat zij in de nieuwe inrichting voldoende ruimte krijgen om zich veilig te verplaatsen.

#### Conclusie

Zelfs in het worst-case scenario voor wat betreft de verkeersaantallen op de Oude Tempellaan, hoeven deze aantallen (5.045 mve) bij een goede weginrichting geen probleem op te leveren voor de veiligheid op deze weg. De reële verwachting is overigens dat de etmaalintensiteit lager zal liggen dan de genoemde 5.045 mve, aangezien in de praktijk niet al het verkeer van en naar Oude Tempel van uitsluitend de Oude Tempellaan gebruik zal maken maar bijvoorbeeld ook van de Kamerlingh Onneslaan. De gemeente geeft in haar reactie op de zienswijze aan dat de Oude Tempellaan zal worden heringericht. Het is daarbij van belang rekening te houden met de aanwezige fiets- en voetgangersstromen.

# Fotobijlage

Woningen Oude Tempellaan







Oude Tempellaan 8





Oude Tempellaan 8





Oude Tempellaan 6A





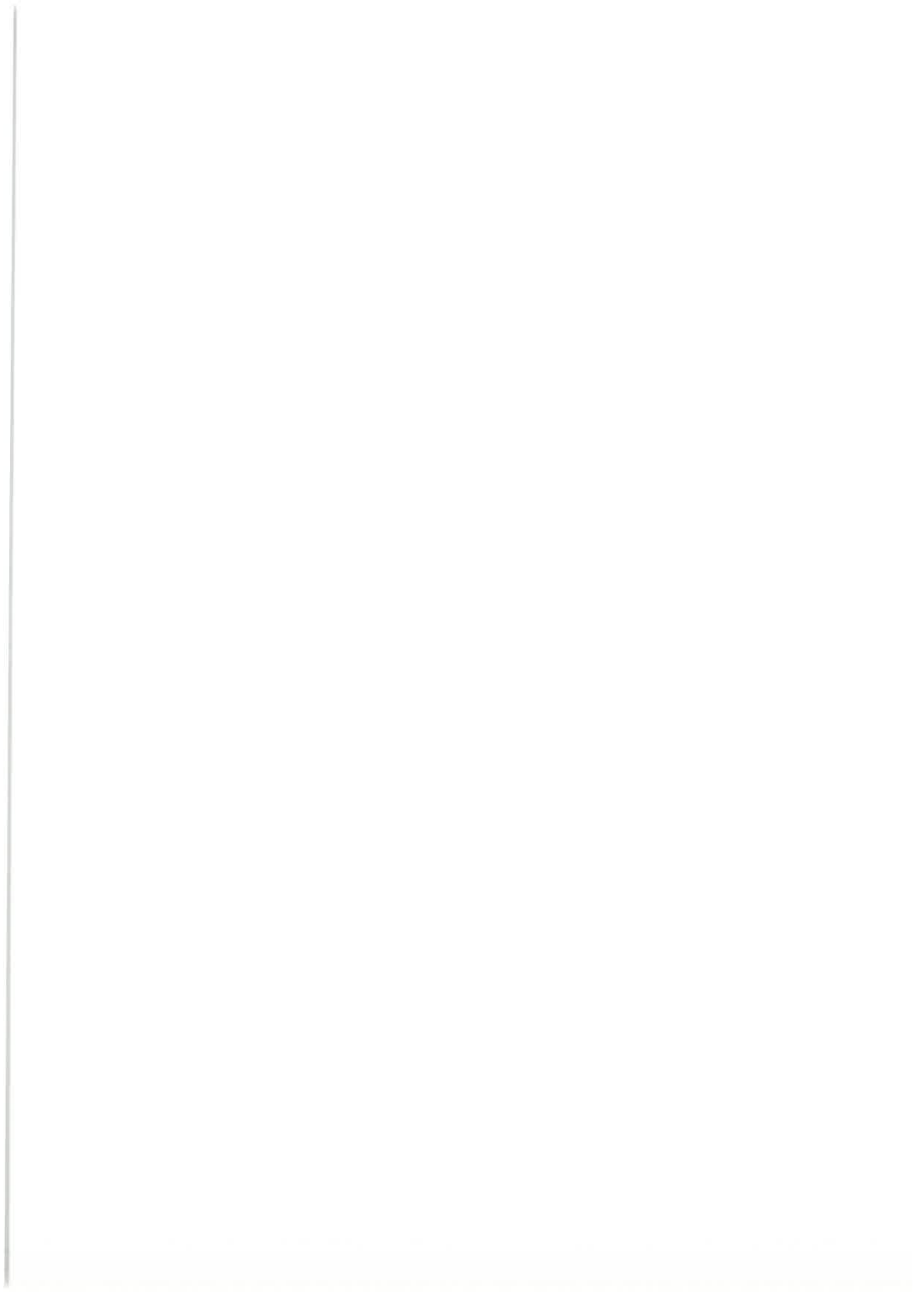
Oude Tempellaan 6A







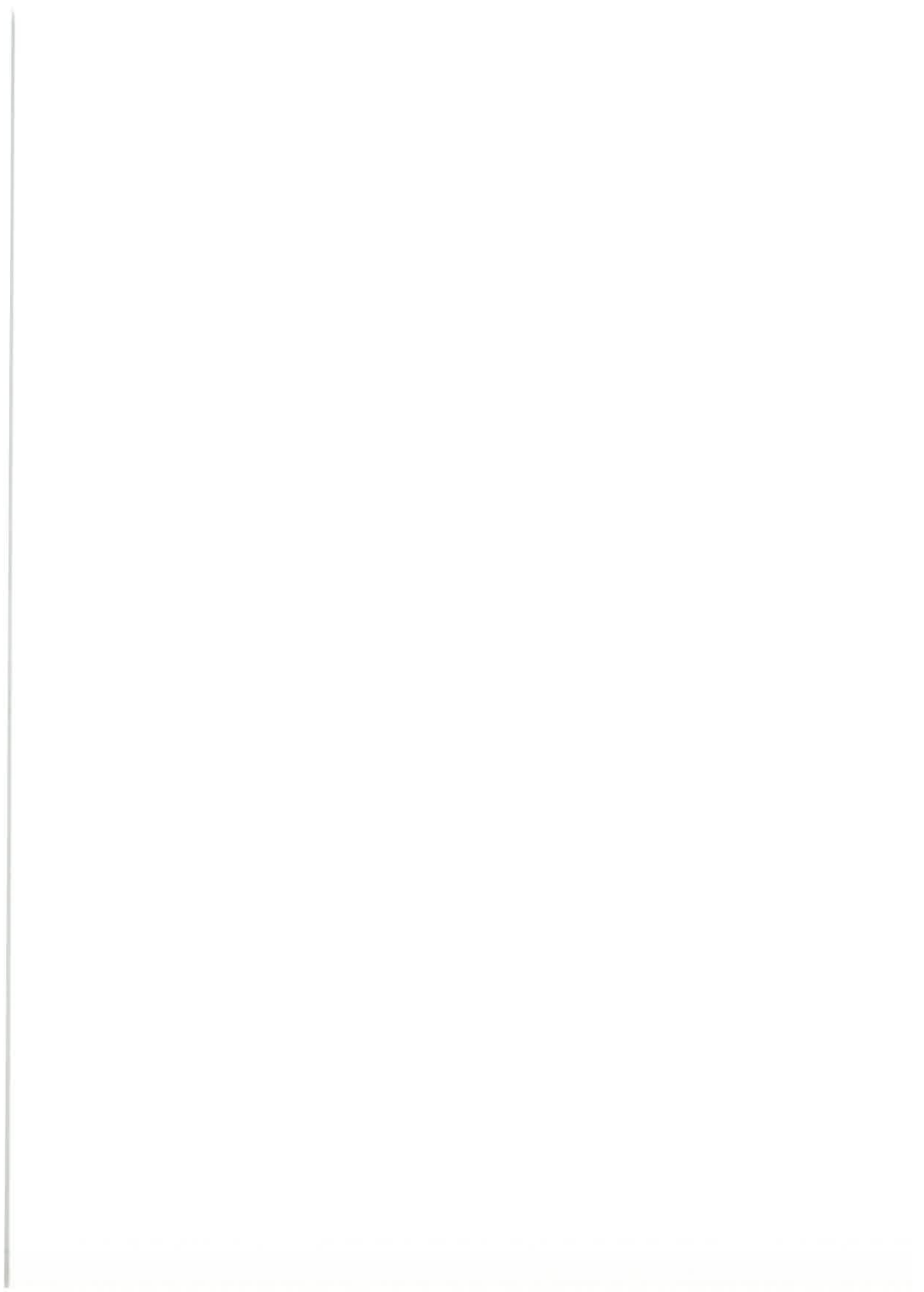
Oude Tempellaan 6







Oude Tempellaan 6







Oude Tempellaan 4A





Oude Tempellaan 4, 2A en 2 (van links naar rechts)





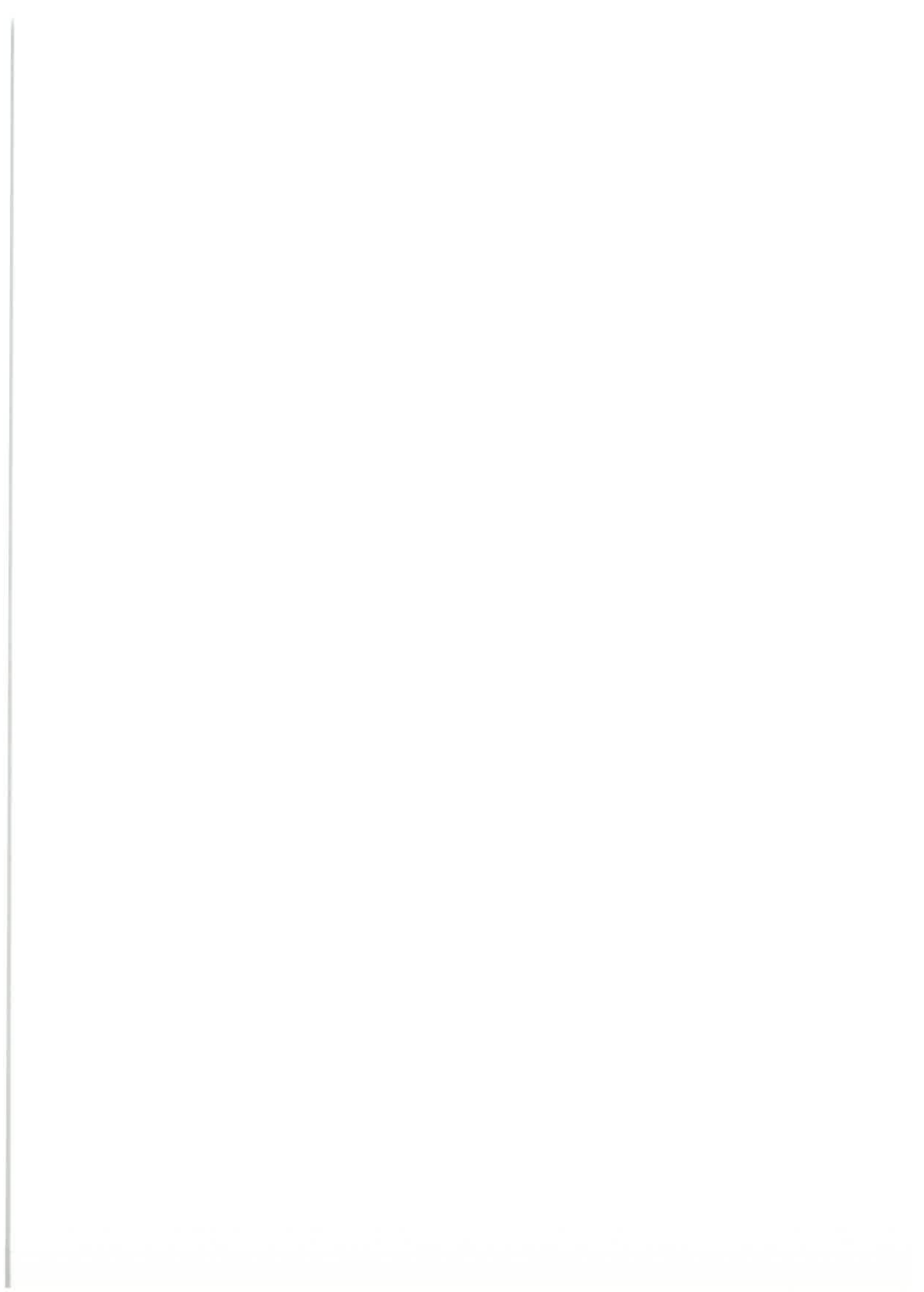


Oude Tempellaan 4 en 2A





Oude Tempellaan 4A en 4







Oude Tempellaan 4 en 2A





Oude Tempellaan 2







Oude Tempellaan 2 (op de voorgrond)





De achterzijde van de woningen Oude Tempellaan 2 en 2A

---





Achterzijde van de woningen Oude Tempellaan 2, 2A en 4





Oprit van Oude Tempellaan 1









Oude Tempellaan 1 (bestaande bebouwing)



# DUINWIJCK

## Technisch Advies



Akoestisch onderzoek wegverkeer  
De oude Tempel te Soesterberg

Projectnummer : 17109  
Referentie : 001/17109/HJM/VS  
Datum : 2 maart 2018

Opdrachtgever:

**Fakton consultancy**  
Postbus 30188  
3001 DD ROTTERDAM  
Tel. -

Contactpersoon:

De heer E.J. Bronda

Rapport opgesteld  
door:

Duinwijck Technisch Advies  
Postbus 93  
3743 KN BAARN  
tel. 088 - 14 11 510

Contactpersoon:

de heer ing. V. Sagoeni

Coll.: 

**INHOUDSOPGAVE**

<b>1.</b>	<b>INLEIDING</b>	<b>4</b>
<b>2.</b>	<b>WETTELIJK KADER</b>	<b>5</b>
2.1.	Beleidsregel Hogere Waarden Wet Geluidhinder	5
2.2.	Wegverkeerslawaai	5
2.3.	Cumulatie van geluid	6
<b>3.</b>	<b>Bepaling wegverkeerslawaai</b>	<b>7</b>
<b>4.</b>	<b>REKENRESULTATEN EN GELUIDBELEID</b>	<b>9</b>
4.1.	Wegverkeer rekenresultaten	9
4.2.	Hogere waarden Wet Geluidhinder	10
<b>5.</b>	<b>GECUMULEERDE GELUIDBELASTING</b>	<b>10</b>
<b>6.</b>	<b>CONCLUSIE</b>	<b>11</b>
BIJLAGE 1.	Situatie, gevels, plattegronden	12
BIJLAGE 2.	Invoergegevens rekenmodel voor wegverkeer	
BIJLAGE 3.	Rekenresultaten wegverkeerslawaai van de N237	
BIJLAGE 4.	Rekenresultaten wegverkeerslawaai van al de wegen	
BIJLAGE 5.	Verkeersgegevens N237	
BIJLAGE 6.	Verkeersgegevens gemeentelijke wegen	

## 1. INLEIDING

In opdracht van Fakton consultancy te Rotterdam is voor het woonzorgcomplex 'De oude Tempel' te Soesterberg een akoestisch onderzoek naar de heersende geluidbelasting ten gevolge van het wegverkeerslawaai uitgevoerd.

Het complex bestaat uit:

- Bestaand landhuis dat wordt getransformeerd naar ouderen-appartementen met gemeenschappelijke voorzieningen (ca. 900m<sup>2</sup>);
- Gebouw 1A: Nieuwbouw voor dementerende ouderen met gemeenschappelijke voorzieningen (ca. 2.350m<sup>2</sup>);
- Gebouw 1B: Nieuwbouw zorgappartementen (ca. 3.800m<sup>2</sup>) op een half verdiepte parkeergarage.

Op ca. 110 m ten noorden van gebouw 1A en op ca. 135 m ten noorden van gebouw 1B loopt de provinciale weg N237. Ten westen van het complex bevindt zich de Oude Tempellaan, ten noorden de Banningstraat.

## 2. WETTELIJK KADER

### 2.1. Beleidsregel Hogere Waarden Wet Geluidhinder

Deze nota beschrijft een aantal criteria waarvan voldaan dient te worden conform de Wet geluidhinder. De gestelde voorwaarden hebben hoofdzakelijk betrekking op de onderzoeks- en motiveringsplicht naar geluidbeperkende maatregelen indien de voorkeursgrenswaarde wordt overschreden. Er worden geen aanvullende grenswaarden gegeven die afwijken van de Wet geluidhinder. Er zal derhalve getoetst worden aan de voorkeursgrenswaarde van 48 dB voor het wegverkeerslawaai. Daarnaast wordt er getoetst aan het maximaal toelaatbare geluidniveau van 63 dB (binnenstedelijk gebied voor wegverkeerslawaai).

### 2.2. Wegverkeerslawaai

In de Wet geluidhinder wordt beschreven dat alle wegen een zone hebben, uitgezonderd een aantal situaties waaronder wegen met een maximale snelheid van 30 km/uur. De zone is een gebied waarbinnen een nader akoestisch onderzoek verplicht is. De breedte van de zone, aan weerszijde van de weg, is afhankelijk van het aantal rijstroken en de aard van de omgeving (binnenstedelijk of buitenstedelijk). Zie tabel 1 voor de zonebreedten.

Zonebreedten		
Aantal rijstroken		Zonebreedten [m <sup>1</sup> ]
Binnenstedelijk	Buitenstedelijk	
1 of 2	--	200
3 of meer	--	350
--	1 of 2	250
--	3 of meer	400
--	5 of meer	600

TABEL 1

Het project is gelegen in binnenstedelijk gebied. De drie gebouwen liggen binnen de zones van de volgende wegen:

- De provinciale weg N237 met een maximum toegestane snelheid van 80 km/h;
- De Banningstraat met een maximum toegestane snelheid van 30 km/h;
- De Oude Tempellaan met een maximum toegestane snelheid van 30 km/h.

Van deze wegen is in het voorliggende rapport de geluidbelasting bepaald.

De geluidbelasting ten gevolge van de wegen met een maximum snelheid van 50 km/h en meer worden getoetst aan de eisen volgens de Wet geluidhinder.

Van de wegen met een maximum snelheid van 30 km/h wordt alleen de geluidbelasting bepaald ten behoeve van de berekening van de geluidwering van de gevels.

In de Wet geluidhinder (Wgh) worden eisen gesteld aan de toelaatbare geluidbelasting op de gevels van een woonfunctie langs een bestaande weg binnen en buiten de bebouwde

kom. Overeenkomstig artikel 82, lid 1 van de Wgh is voor appartementen binnen een zone ten hoogste toelaatbare geluidbelasting van de gevel, vanwege de weg, 48 dB, de zogenaamde 'voorkeursgrenswaarde'.

Indien niet aan de voorkeursgrenswaarde kan worden voldaan, kunnen Burgemeester en Wethouders van de gemeente Purmerend, op basis van het Besluit geluidhinder, een hogere toelaatbare waarde vaststellen. De maximaal te verlenen ontheffingswaarde voor een woonfunctie in binnenstedelijk gebied bedraagt 63 dB.

Uitgangspunt voor het vaststellen van een hogere waarde is dat maatregelen, gericht op het terugbrengen van de te verwachten geluidbelasting van de gevel, ten gevolge van de weg, tot 48 dB onvoldoende doeltreffend zijn dan wel overwegende bezwaren ontmoeten van stedenbouwkundige, verkeerskundige, landschappelijke of financiële aard.

In artikel 110g van de Wgh is bepaald dat op grond van de verwachting dat de geluidproductie van motorvoertuigen in de toekomst zal afnemen, bij de berekening van de geluidbelasting een correctie mag worden toegepast. Dit is voor de periode tot 1 juli 2018 geregeld in artikel 3.4, lid 1 van het Reken- en Meetvoorschrift Geluidhinder (RMG2012). De hoogte van de correctie is afhankelijk van de toegestane rijsnelheid op en de geluidbelasting vanwege de weg. In tabel 2 is de hoogte van de correctie opgenomen.

Correctie conform artikel 110g Wgh; artikel 3.4, lid 1 RMG2012		
Toegestane rijsnelheid(km/h)	Geluidbelasting vanwege weg (excl. artikel 110g Wgh) [dB]	Correctie art. 110g Wgh [dB]
50	1)	5
	< 56	2
70	56	3
	57	4
	> 57	2
	1) Correctie is niet afhankelijk van de geluidbelasting vanwege de weg Overeenkomstig artikel 1.3, lid 1 van het RMG2012 wordt de berekende geluidbelasting afgerond naar het dichtstbijzijnde gehele, even getal. Vervolgens wordt de correctie artikel 110g Wgh toegepast	

**TABEL 2**

Voor de provinciale weg N237 geldt een aftrek van 2 dB, aangezien de berekende geluidbelasting, ten gevolge van deze weg, op al de rekenpunten, lager is dan 56 dB..

NB. Ten behoeve van de bepaling van de geluidwering van de gevels, bedraagt de reductie van de berekende geluidbelasting 0 dB.

### 2.3. Cumulatie van geluid

Voor het bepalen van de geluidwering van de gevels dient uitgegaan te worden van de voor al de wegen gecumuleerde geluidbelasting.

De berekening van de cumulatie en de rekenresultaten worden gegeven in bijlage 4.



### 3. Bepaling wegverkeerslawaai

De overdrachtsberekeningen voor de betreffende wegen zijn uitgevoerd overeenkomstig Standaard Rekenmethode 2 van het Reken- en Meetvoorschrift geluidhinder 2012 en berekend met het softwareprogramma GeoMilieu versie 3.1.

De gehanteerde verkeersgegevens voor de berekeningen van de geluidbelasting ten gevolge van het wegverkeerslawaai zijn aangeleverd door:

- voor de Oude Tempellaan en de Banningstraat van de gemeente Soest afdeling Ruimte en gelden voor het jaar 2016. De verkeersintensiteiten voor 2027 zijn verkregen door toepassing van een autonome groei van 1,5 % per jaar in rekening te brengen.
- voor de Provinciale weg N237 zijn de gegevens aangeleverd door de Provincie Utrecht.

Gehanteerde verkeersgegevens (gemiddelde weekdag; peiljaar 2026)					
Straatnaam	Eemaal-intensiteit	Periode	Uurintensiteit motorvoertuigen		
			Licht	Middelzwaar	Zwaar
Oude Tempellaan tussen Banningstraat en Kamerlingh Onneslaan	3157,84	Dag	195,9	13,3	7,9
		Avond	92,9	4,13	1,77
		Nacht	17,9	1,33	0,45
Oude Tempellaan tussen Banningstraat en de N237	3654,92	Dag	229,5	19,3	2,66
		Avond	107,1	5,9	0,95
		Nacht	20,36	2,22	0,3
Banningstraat ten westen van de Oude Tempellaan <sup>1)</sup>	4144	Dag	134,2	12,6	4,13
		Avond	62,9	5	0,89
		Nacht	7,97	1,92	0,15
Provinciale weg N237 ten oosten van de rotonde	11050	Dag	712	60	13
		Avond	263	9	3
		Nacht	52	5	3
Provinciale weg N237 ten westen van de rotonde	9202	Dag	613	43	10
		Avond	198	5	3
		Nacht	43	3	3

1) De cijfers van de Banningstraat ten oosten van de Oude Tempellaan konden niet door de gemeente worden aangeleverd. Derhalve zijn de cijfers van de Banningstraat ten westen van de Oude Tempellaan aangehouden (conform overleg gemeente)

TABEL 3

Overige gegevens wegen		
Wegen	Wegdektype	Snelheden [km/h]
Oude Tempellaan	asfalt, DAB in het model ingevoerd als WO-referentiewegdek	30
Banningstraat	asfalt, DAB in het model ingevoerd als WO-referentiewegdek	30
Provinciale weg N237	asfalt, DAB in het model ingevoerd als WO-referentiewegdek	80

NB. De huidige toegestane snelheid bedraagt 50 km/h. Binnen enkele jaren zal de toegestane snelheid 30 km/h gaan bedragen (volgens opgave van de gemeente Soest). Met deze laatste waarde is in dit rapport gerekend.

**TABEL 4**

De geluidbelastingen zijn berekend op de gevels van de appartementen op al de verdiepingen op 1,5 m boven vloerniveau. De beoordelingspunten zijn gepositioneerd ter plaatse van de verblijfsruimten conform de aangeleverde bouwtekening (zie bijlage 1).

De bodemfactor bedraagt 0,0 [-] (100% harde bodem). Op de plaatsen waar begroeiing aanwezig is, is in het model een bodemgebied met een bodemfactor 1 (dicht bos = bodem met 100% geluidabsorptie) ingevoerd.

In bijlage 2 worden de verschillende objecten en de gehanteerde invoergegevens van het geluidmodel weergegeven.

#### 4. REKENRESULTATEN EN GELUIDBELEID

##### 4.1. Wegverkeer rekenresultaten

Geluid afkomstig van de wegen, waar de maximum snelheid 50 km/h of meer bedraagt, wordt getoetst aan de geldende voorkeurs- en maximale grenswaarden conform de Wet geluidhinder. De meest relevante rekenresultaten van deze wegen staan in tabel 5. De uitgebreide rekenresultaten worden weergegeven in bijlage 3.

Rekenresultaten L <sub>den</sub> (dB) t.g.v. verkeer op de Provinciale weg N237 (80 km/h)				
Toetspunten	Hoogte (m)	Wegverkeer excl. aftrek art. 110	Aftrek art. 110	Wegverkeer afgeronde waarde incl aftrek ex. art. 110 Wgh.
31B gebouw 1B 4 <sup>e</sup> verd midden voor de N-gevel	14,4	50	2	<b>48</b>
30A gebouw 1B 4 <sup>e</sup> verd links op de N-gevel	14,4	50	2	<b>48</b>
12C Oude villa links op de N-gevel	8,8	50	2	<b>48</b>
35A gebouw 1A 3 <sup>e</sup> verd. links op de N-gevel	11	49	2	<b>47</b>

NB. **Vetgedrukt** zijn de waarden die getoetst moeten worden aan de voorkeursgrenswaarde van 48 dB en aan de maximaal mogelijke ontheffingswaarde van 63 dB.

TABEL 5

In de tabel 6 wordt van een aantal gevels de toetswaarden per gevel en per weg gegeven.

Toets per gevel per weg van een aantal gevels			
Wegen	Gevels		
	Oude villa; Noordgevel	gebouw 1A Noordgevel	gebouw 1B Noordgevel
Ten gevolge van verkeer op	N237	N237	N237
Maximale geluidbelasting incl. aftrek ex. art. 110 Wgh	48	47	48
Voorkeursgrenswaarde van 48 overschreden?	nee	nee	nee
Maximale ontheffingswaarde van 63 dB overschreden?	nee	nee	nee

TABEL 6

#### 4.2. Hogere waarden Wet Geluidhinder

De geluidbelasting blijft op al de rekenpunten onder de voorkeursgrenswaarde van 48 dB. Dientengevolge behoeft er geen hogere waarde te worden aangevraagd bij de gemeente.

Op basis van het geluid afkomstig van de N237 behoeven er geen aanvullende maatregelen te worden genomen bij de ontvanger. (lees: aan de gevels van de appartementen).

#### 5. GECUMULEERDE GELUIDBELASTING

In tabel 7 wordt, voor de meest relevante rekenpunten, het rekenresultaat gegeven van de gecumuleerde waarde van al de wegen exclusief de aftrek ex. artikel 110 Wgh. Deze waarden dienen gebruikt te worden voor het bepalen of extra geluidisolerende voorzieningen noodzakelijk zijn. De rekenresultaten worden gegeven in tabel 7. De uitgebreide rekenresultaten worden gegeven in bijlage 4.

Rekenresultaten $L_{den}$ (dB) L.g.v. verkeer op al de wegen (30 en 80 km/h)		
Toetspunten	Hoogte [m]	Wegverkeer excl. aftrek art. 110
31B gebouw 1B 4 <sup>e</sup> verd midden voor de N-gevel	14,4	50
30A gebouw 1B 4 <sup>e</sup> verd links op de N-gevel	14,4	50
12C Oude villa links op de N-gevel	8,8	50
35A gebouw 1A 3 <sup>e</sup> verd. links op de N-gevel	10,5	50

TABEL 7

De gecumuleerde maximale geluidbelasting op de gevels van de nieuw te bouwen woningen en op de oude villa, bedraagt afgerond ten hoogste 50 dB  $L_{den}$  (excl. aftrek). Dit geldt voor de noordgevels.

De karakteristieke geluidwering van de uitwendige scheidingsconstructie, die de scheiding vormt tussen een verblijfsgebied en de buitenlucht, dient tenminste gelijk te zijn aan het verschil tussen de cumulatieve geluidbelasting en 33 dB (vereiste maximale binnenniveau), met een minimumeis van 20 dB. Er wordt uitgegaan dat een gevel bij een normale bouwkundige opzet aan de minimaal vereiste  $G_{A,k}$  van  $\pm 20$  dB voldoet.

Dat houdt in dat het binnenniveau in al de appartementen lager zal zijn dan  $50 - 20 = 30$  dB. Hiermee wordt voldaan aan de eis uit de Wgh van 33 dB.

Aanvullende maatregelen aan de gevels van de nieuw te bouwen appartementen en aan de gevels van de oude villa zijn, ook op basis van de gecumuleerde geluidbelasting, niet noodzakelijk.

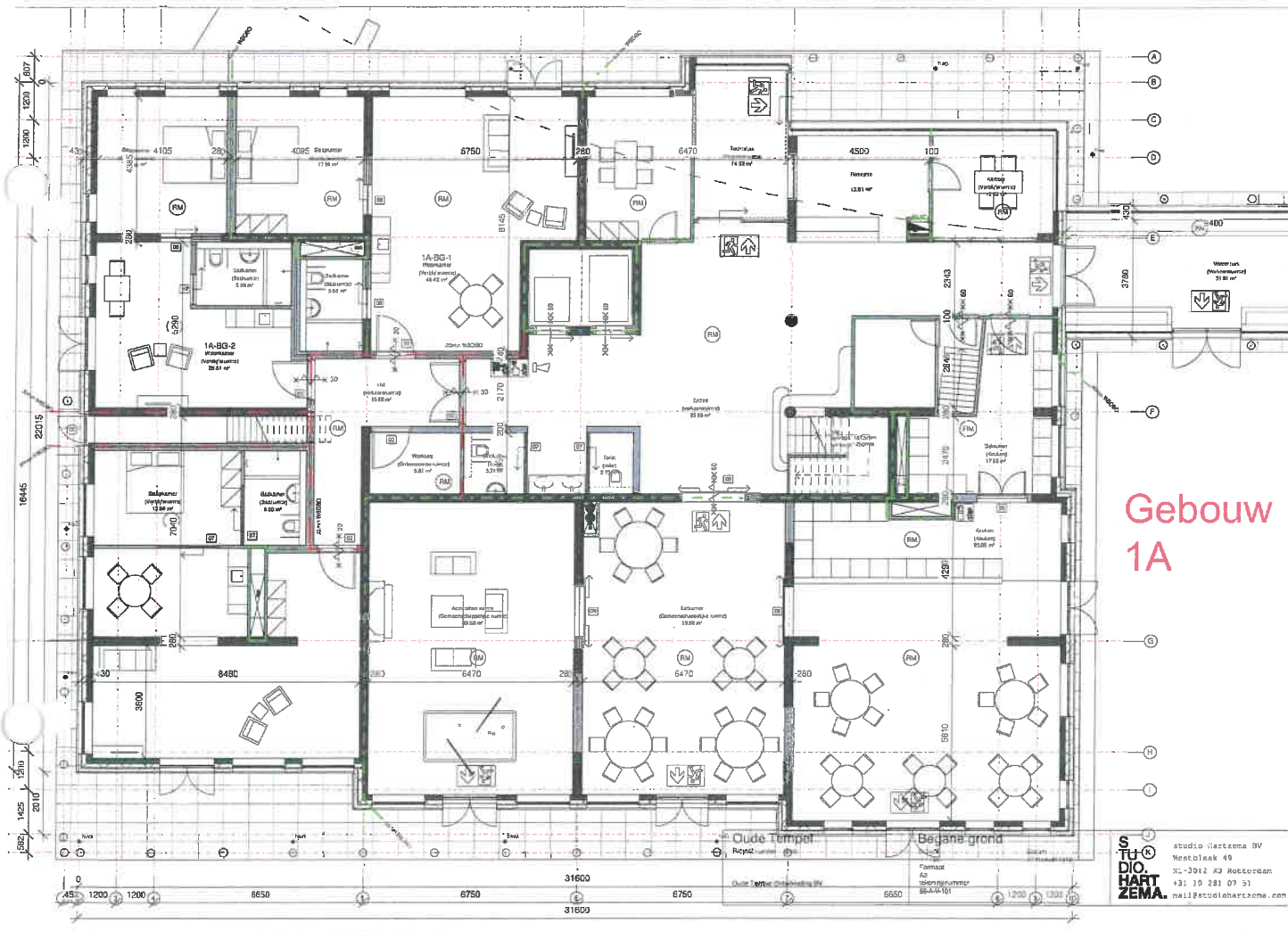
## 6. CONCLUSIE

Voor de nieuwbouw van twee appartementengebouwen en de herbestemming van de Oude Villa in het project De Oude Tempel te Soesterberg, is een akoestisch onderzoek uitgevoerd naar de heersende geluidbelasting ten gevolge van het wegverkeerslawaaï.

Op basis van de onderhavige rapportage kunnen de volgende conclusies worden gegeven:

- De maximale geluidbelasting ten gevolge van verkeer op de Provinciale weg N237 bedraagt  $L_{den} = 48$  dB. Er hoeft geen hogere waarden aangevraagd te worden.
- De hoogste gecumuleerde geluidbelasting (exclusief aftrek van 5 dB ex artikel 110g Wgh) bedraagt 50 dB. Er behoeven **geen** extra geluidwerende voorzieningen bepaald te worden om te kunnen voldoen aan het maximaal toelaatbare binnenniveau van 33 dB.

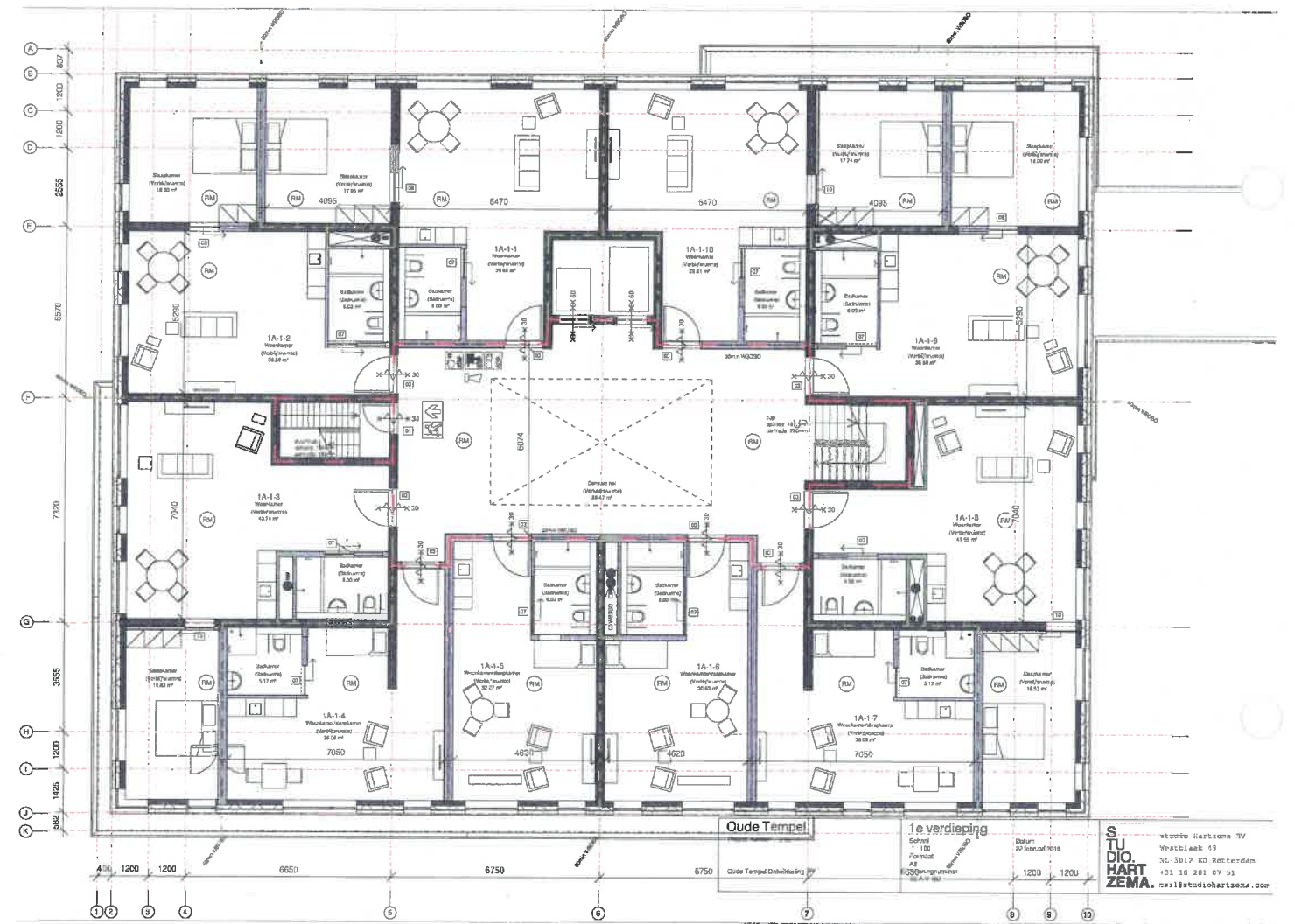
**BIJLAGE 1. SITUATIE, GEVELS, PLATTEGRONDEN**



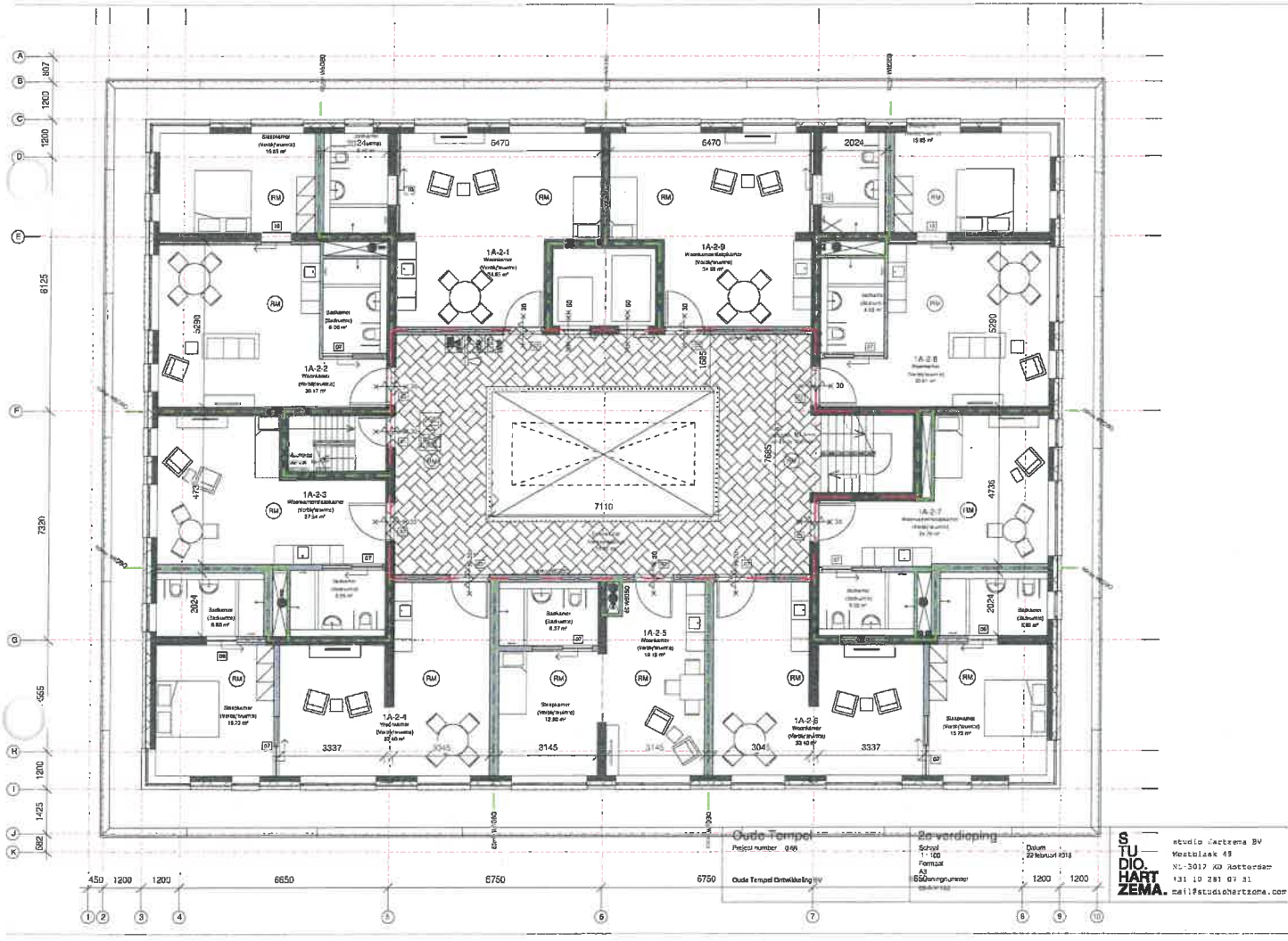
Gebouw  
1A

STUDIO  
DIO  
HART  
ZEMA

studio diartema BV  
Westlaak 48  
NL-2012 KZ Rotterdam  
+31 10 281 07 51  
mail@studiodiohartzema.com

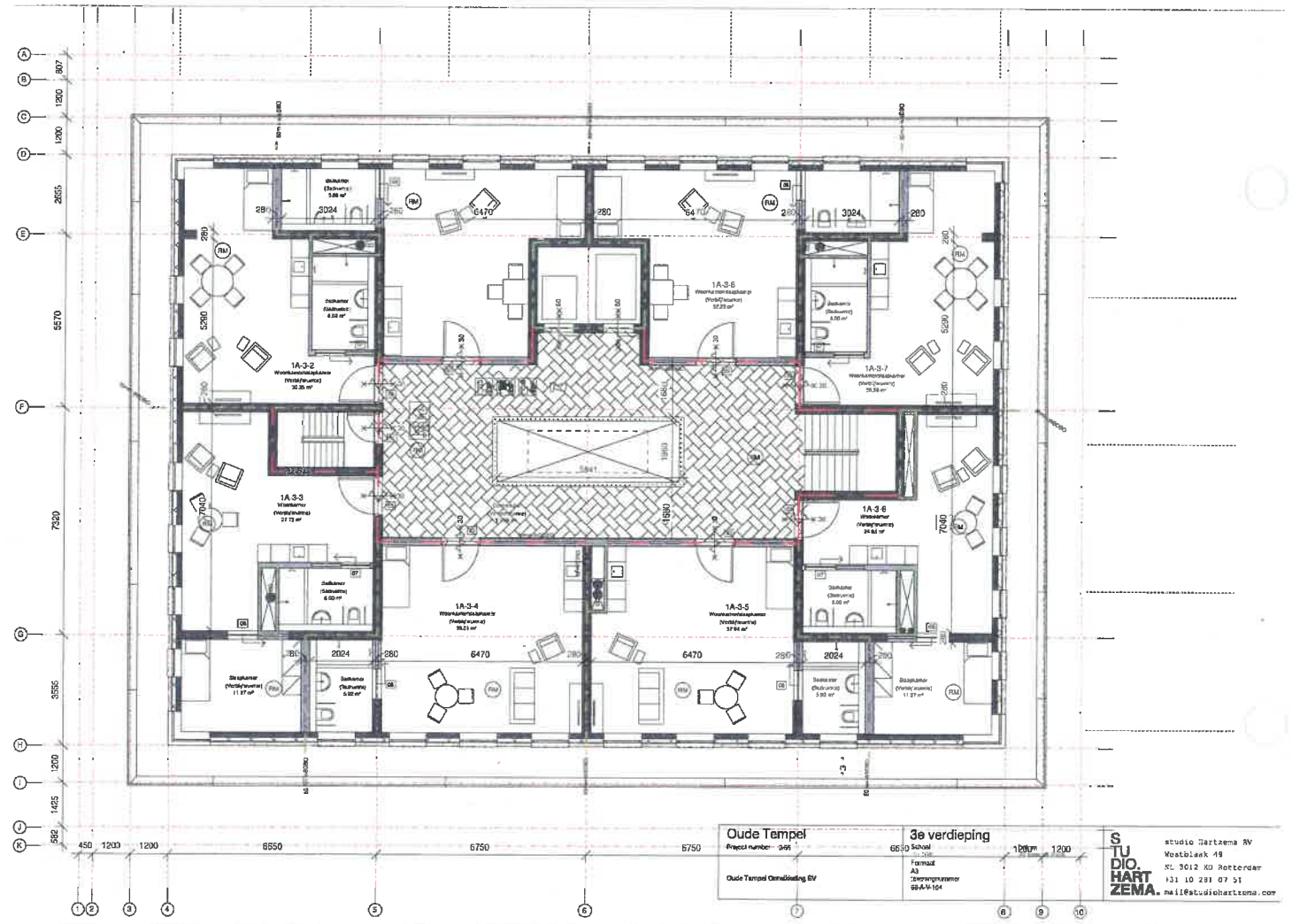




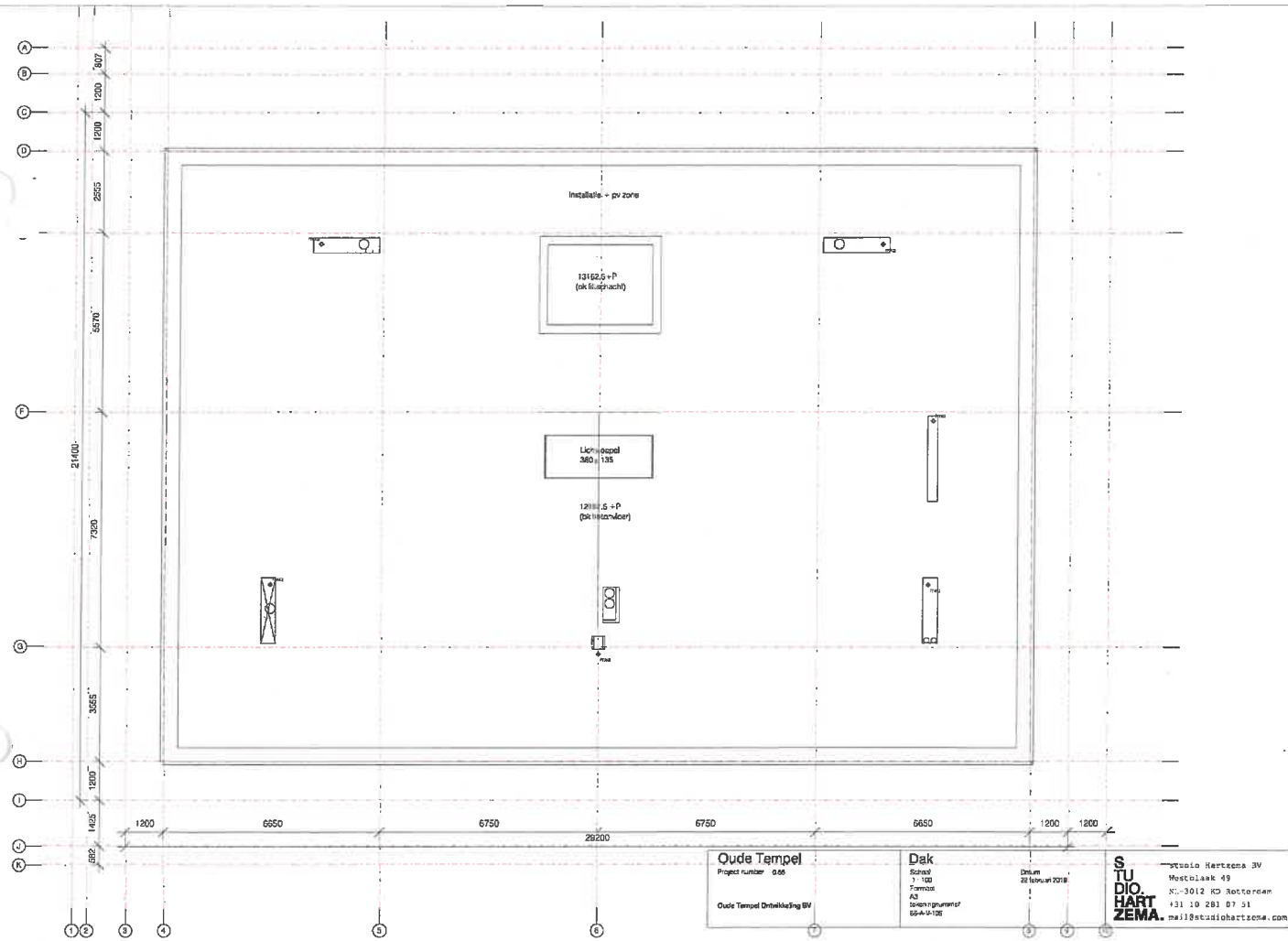


Oude Tempel  
 Project number: 046  
 Oude Tempel Oudekerkplein  
 2e verdieping  
 Datum: 20 maart 2014  
 Schaal: 1:100  
 Formaat: A1  
 Besluitnummer: 1200 1200

**S**  
**TU**  
**DIO**  
**HART**  
**ZEMA**  
 studio Catriene BV  
 Westblaak 48  
 NL-3017 KD Rotterdam  
 t: 31 10 283 01 31  
 e: info@studioshertzone.com



<b>Oude Tempel</b> Project number: 346	<b>3e verdieping</b> 65.0 Schaal A3 Streepproject 00A3-104	<b>S TU DU HART ZEMA</b> studio Hartema BV Westlaak 48 NL 3012 KD Rotterdam t: +31 (0) 20 67 07 51 mail: info@studiodhartzema.com
---	--	--



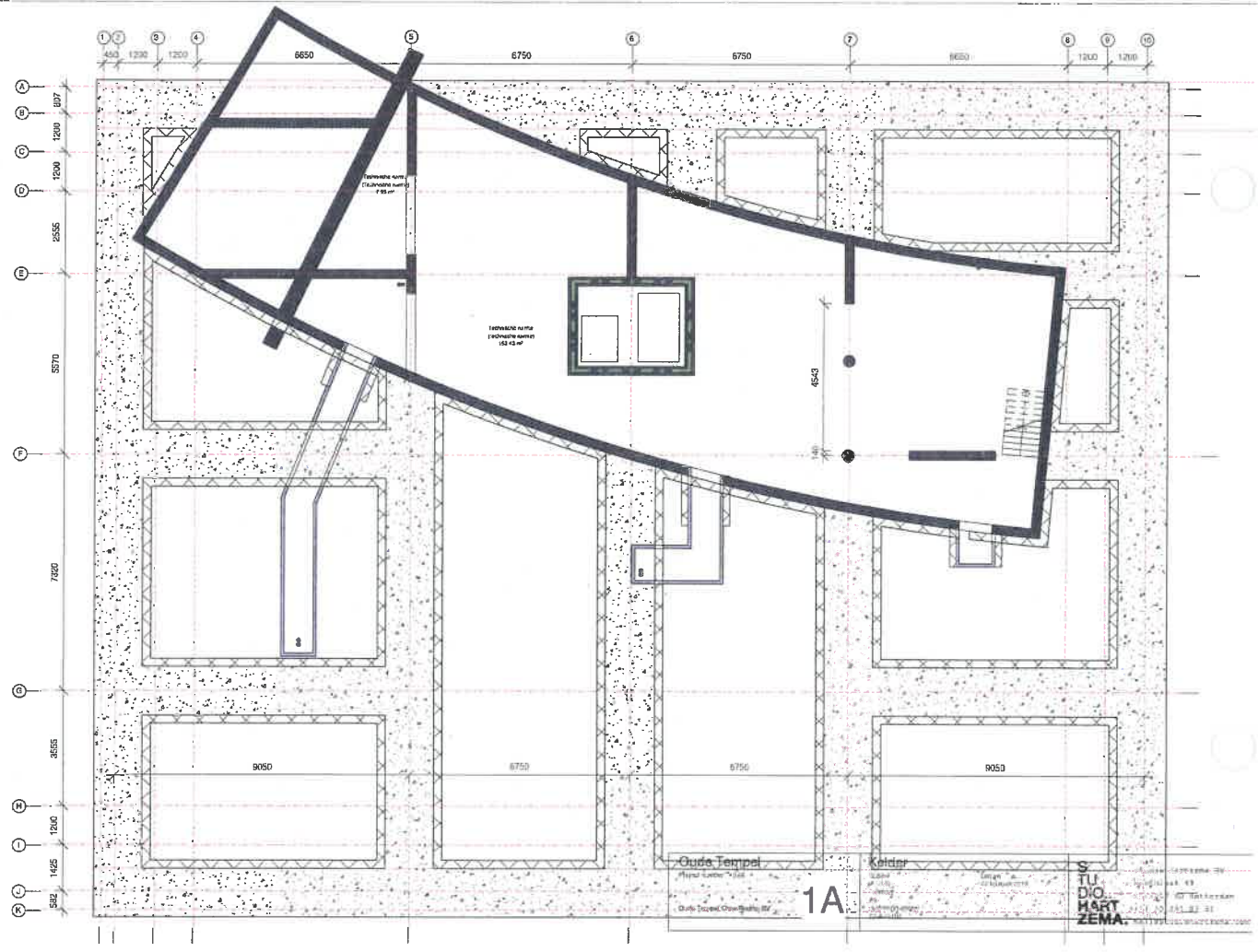
**Qude Tempel**  
 Project number: 000  
 Qude Tempel Drinkleiding BV

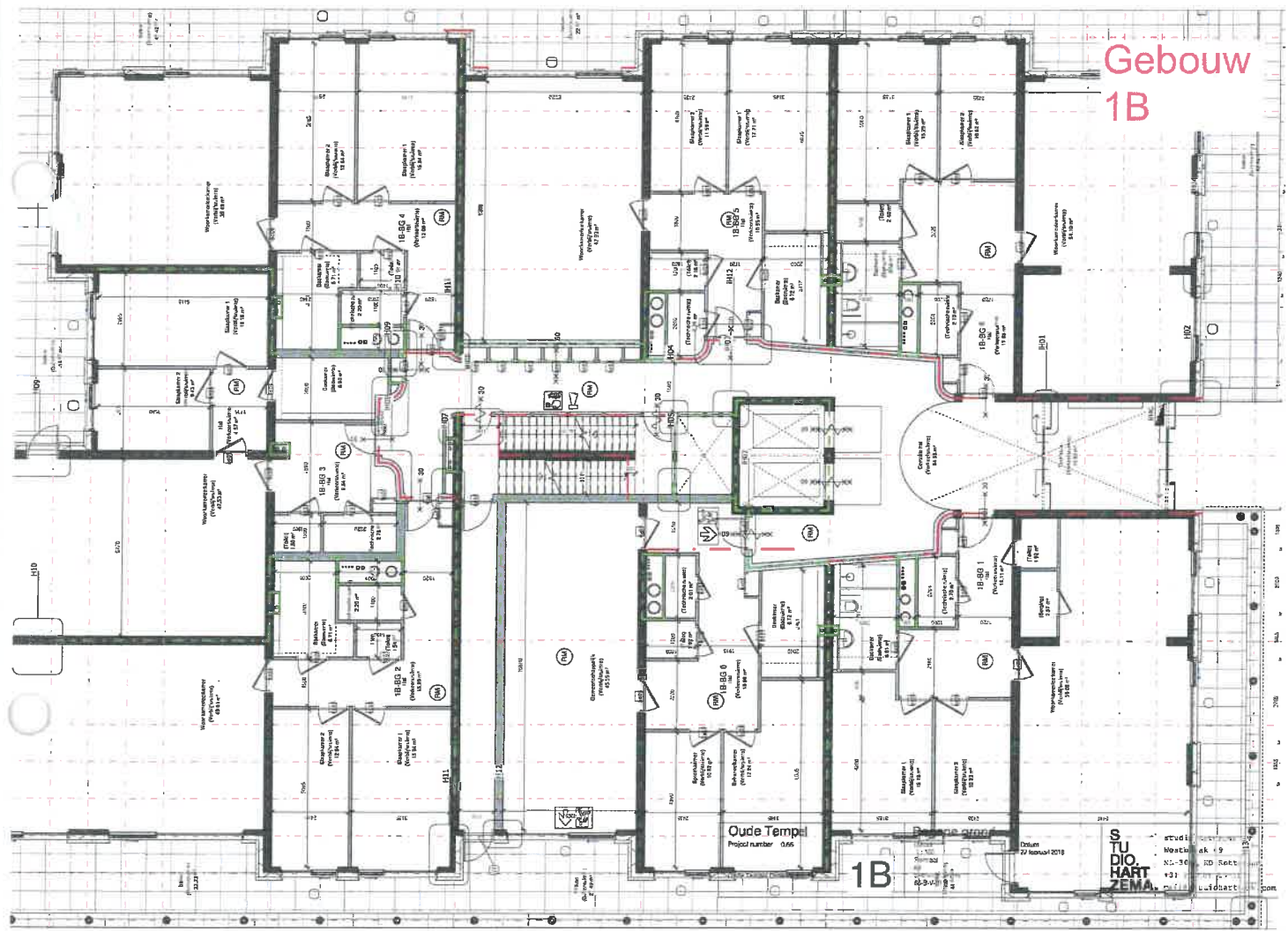
**Dak**  
 Schiedamschen  
 1-100  
 Friesbos  
 A1  
 Bouwrijperimeter  
 1644-100

**Datum**  
 28 februari 2018

**S  
TU  
DIO  
HART  
ZEMA**

**Wesley Hartema BV**  
 Westlaak 49  
 NL-3012 KD Rotterdam  
 +31 10 281 07 31  
 mail@wesleyhartema.com





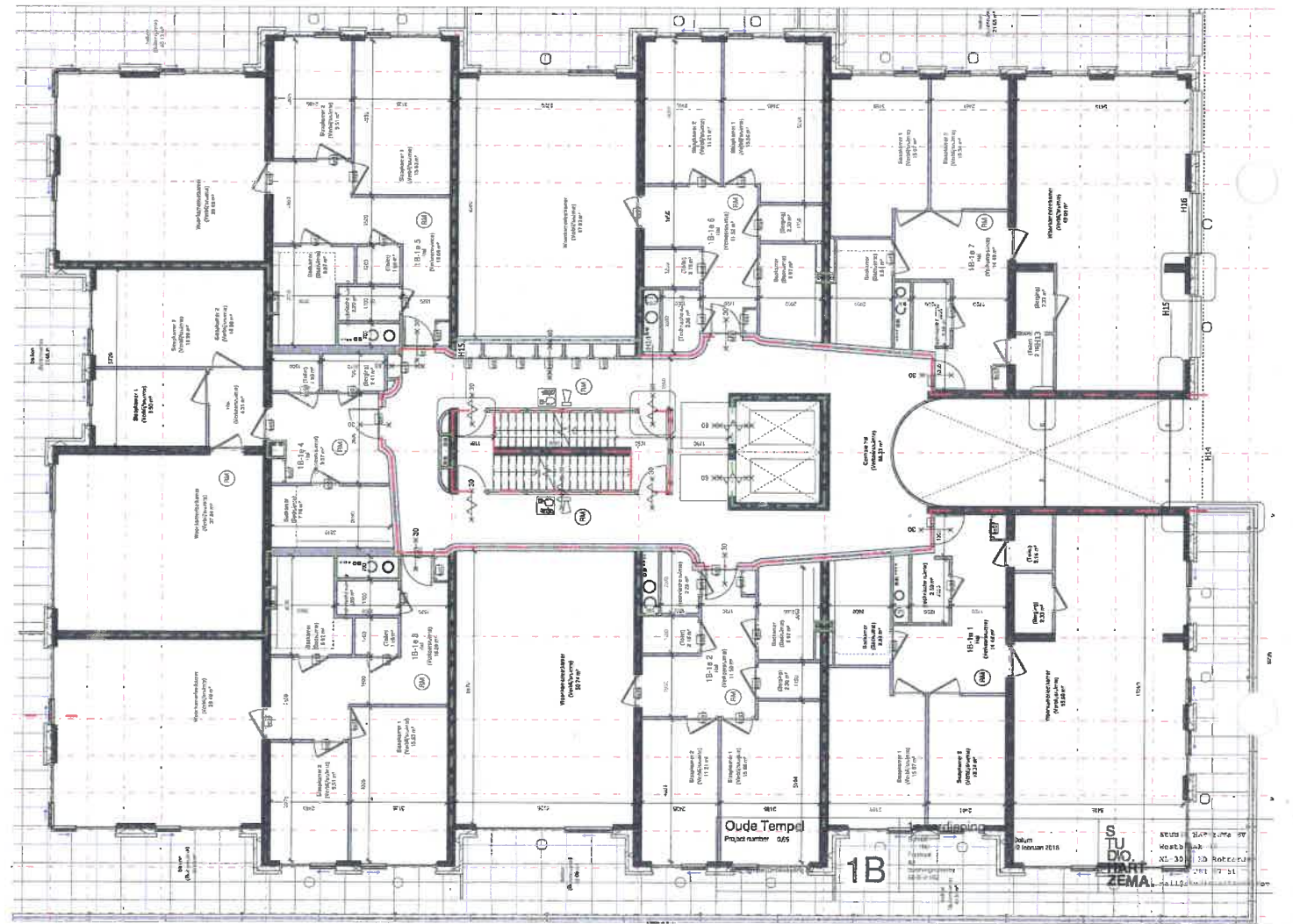
Gebouw  
1B

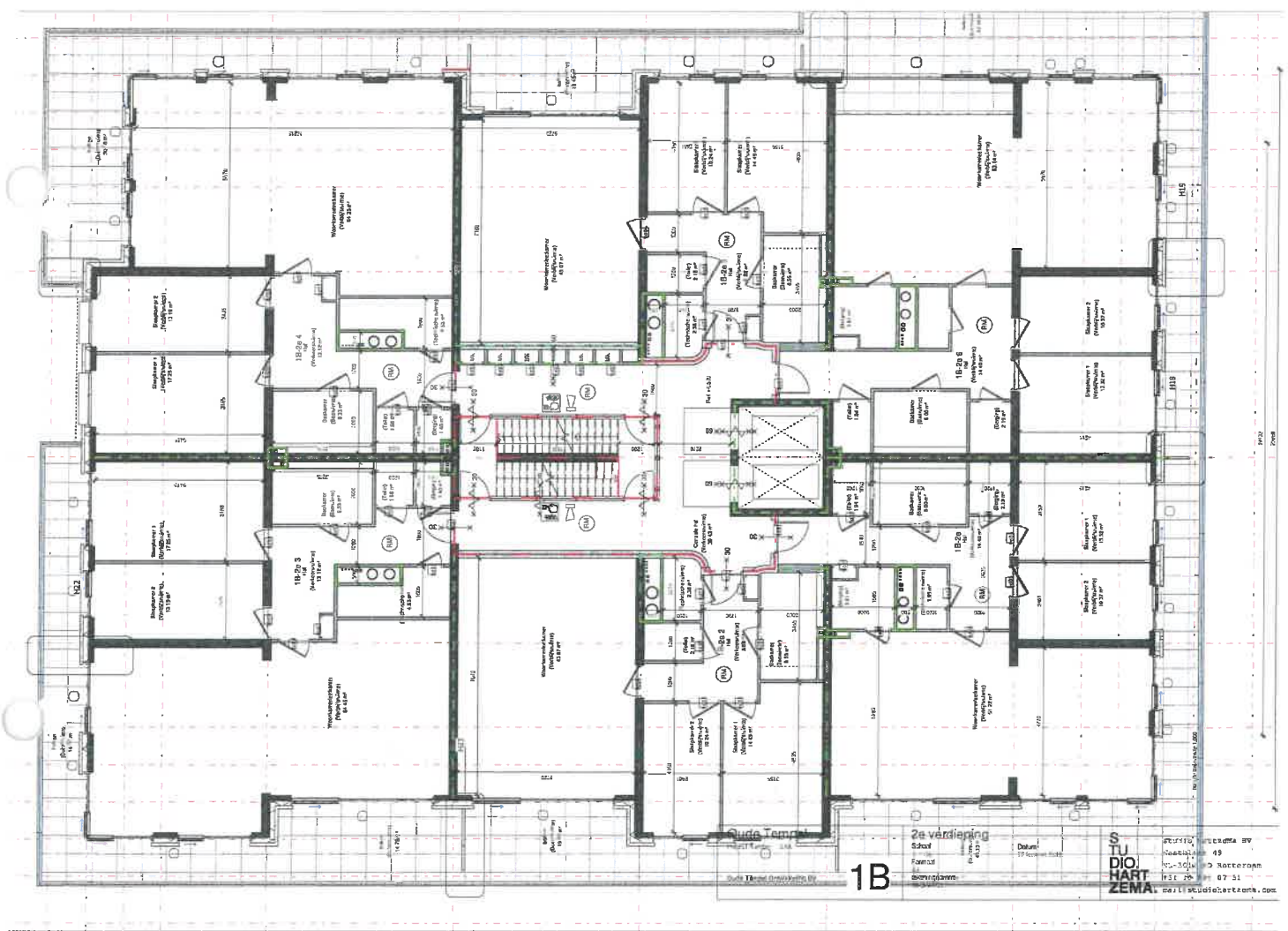
Oude Tempel  
Projectnummer 066

1B

STUDIO  
DIO  
HART  
ZEMA

Meeklinker 19  
N1-301 ID Set  
v21  
11/11/2018

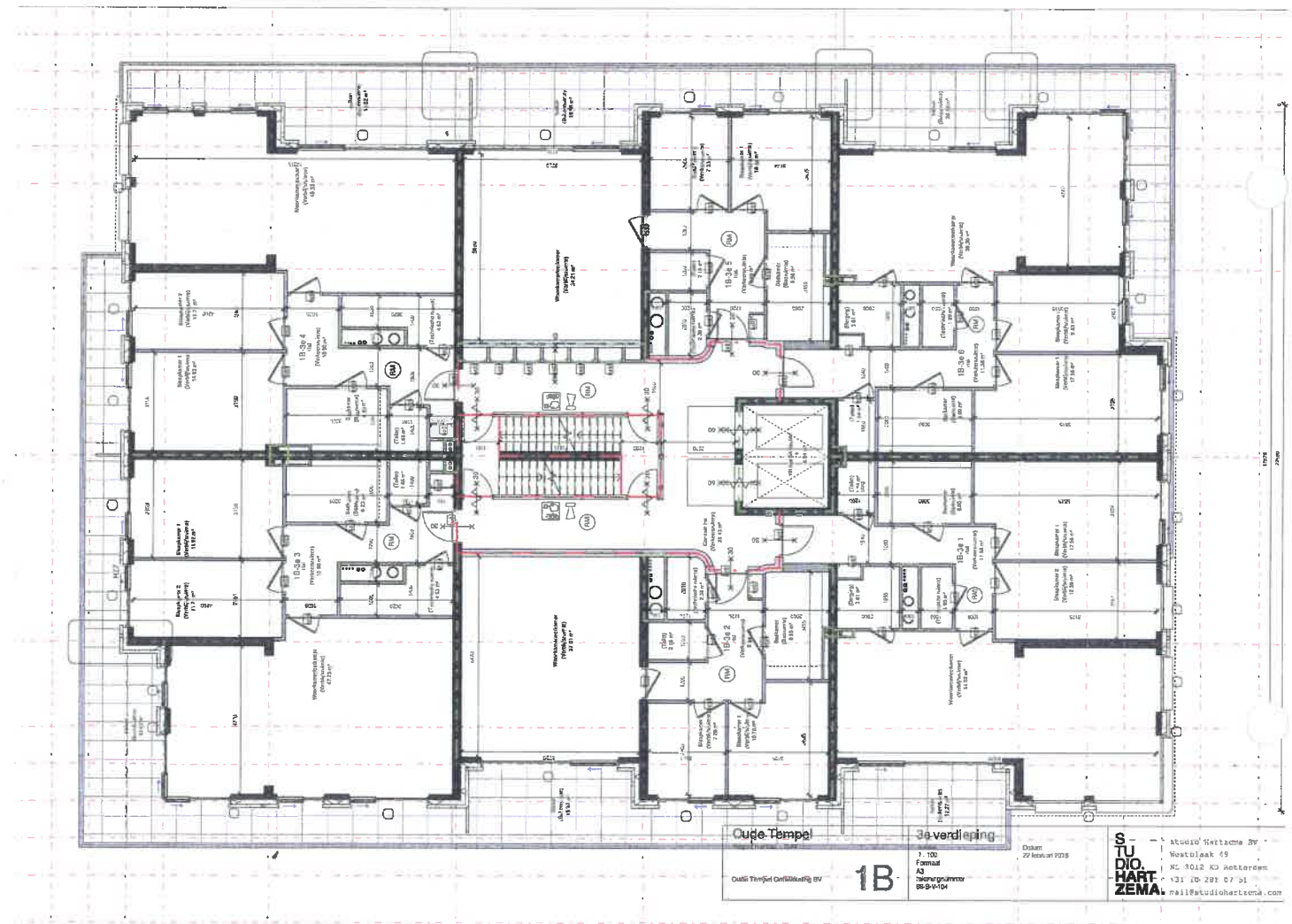




2e verdieping  
 Datum: 17 december 2012  
 Schaal: 1:100  
 1B

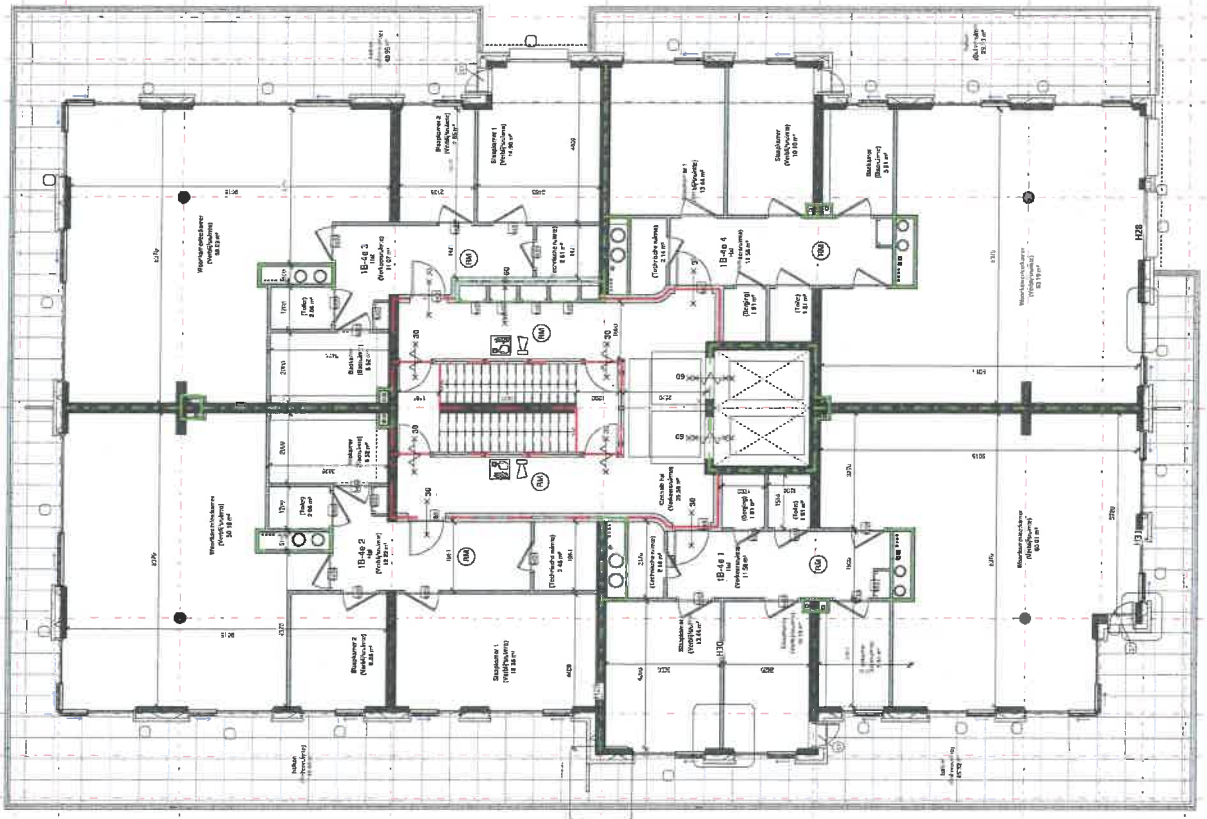
**S  
TU  
DIO  
HART  
ZEMA**  
 architectuur  
 www.studiohartzema.com

Project: Huis de  
 Architect: Studio  
 HARTZEMA  
 1111 CA Amsterdam  
 T +31 (0)20 673 1111  
 www.studiohartzema.com

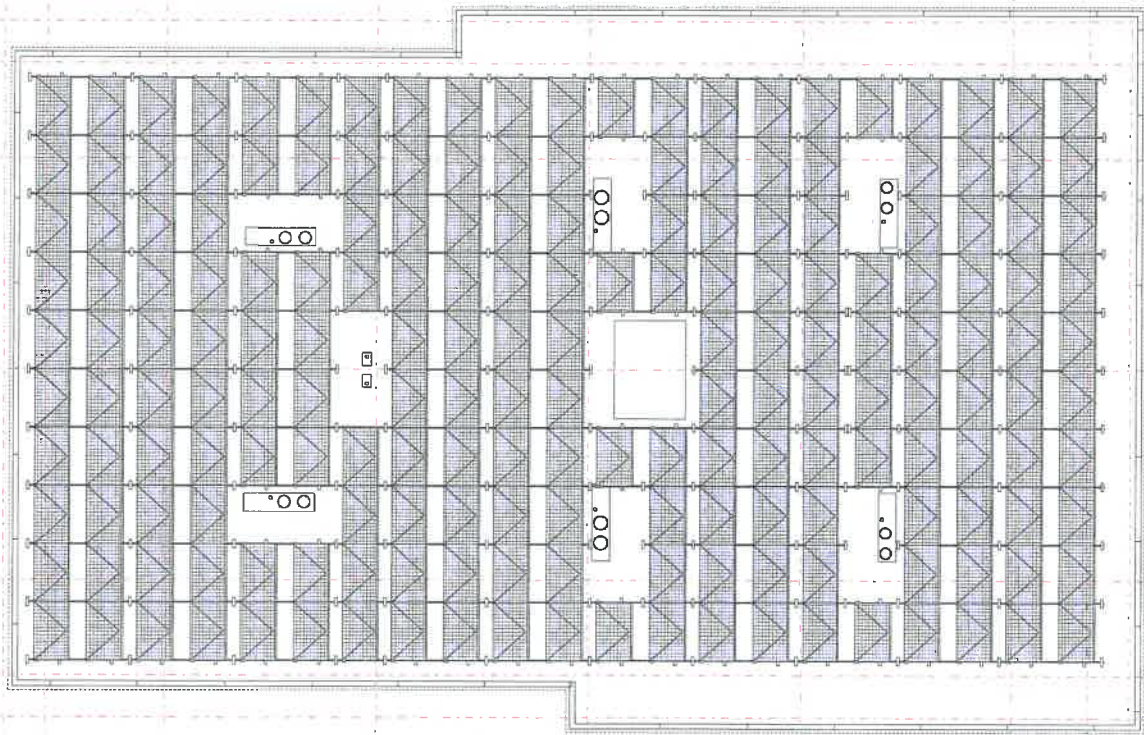


Cuse Tempel  
 3e verdieping  
 1B  
 Datum: 22 februari 2018  
 Studio Sattama BV  
 Westlaak 49  
 NL-3012 KG Amsterdam  
 +31 (0) 20 281 47 31  
 info@studiosattama.com

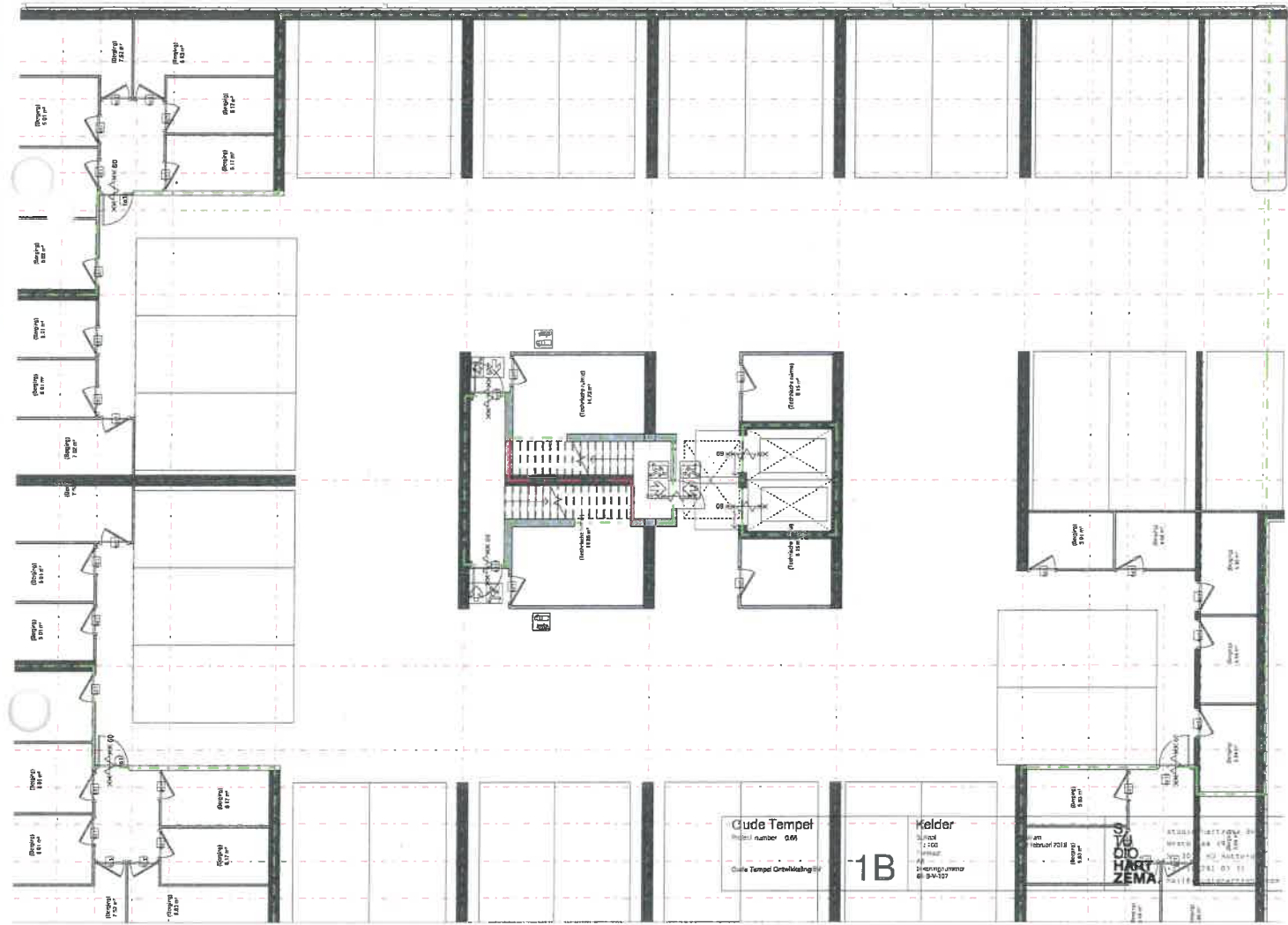




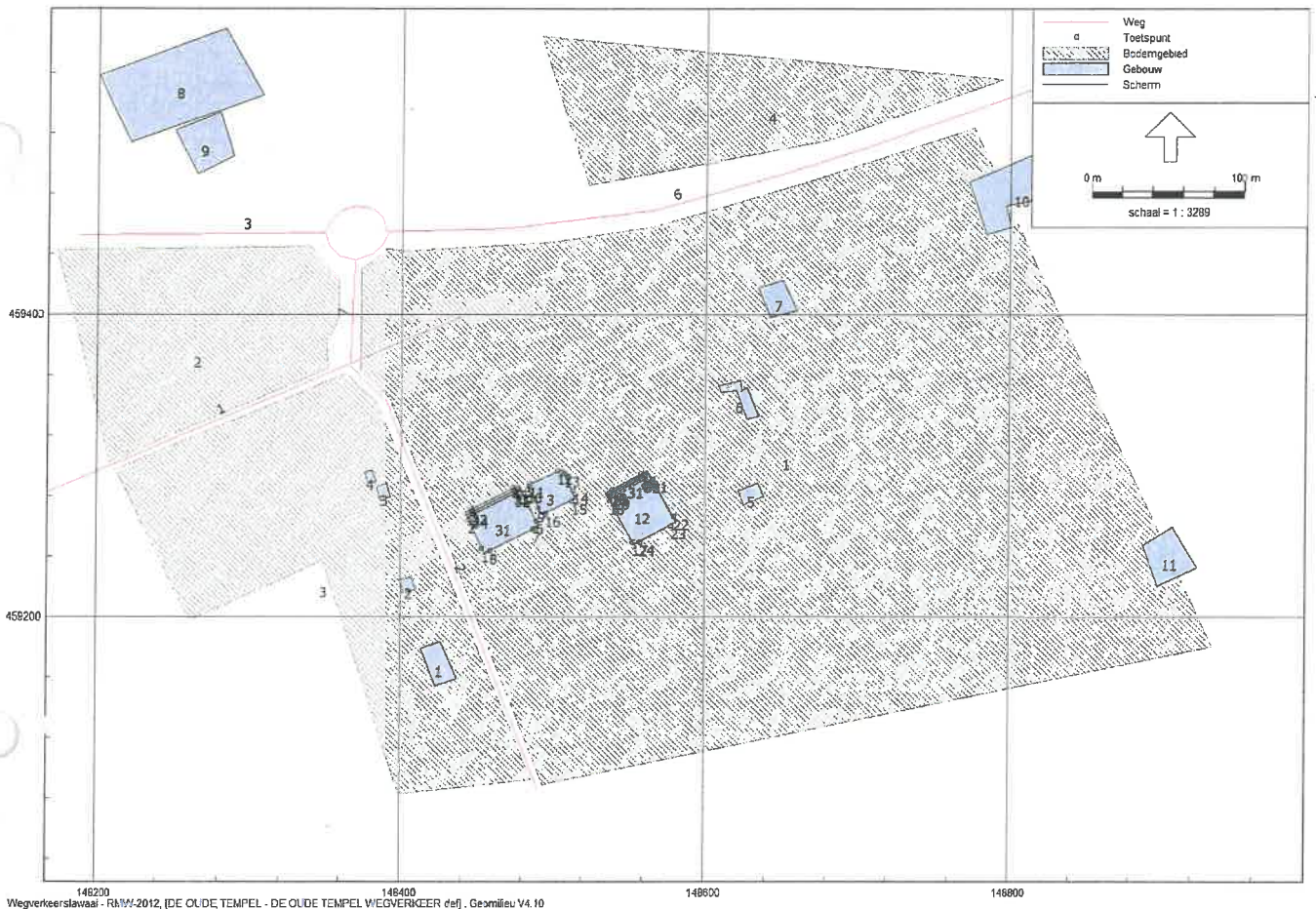
<b>Oude Tempel</b> Project number: 056		<b>4e verdieping</b> Schaal: 1:100 Formaat: A3 Opleveringsdatum: 05-11-05		Datum: 22 februari 2014 <b>S TU DIO. HART ZEMA</b>	
Oude Tempel Ontwikkeling BV		<b>-1B</b>		Studio Larcema BV Westrijck 45 NL-2012 RZ Rotterdam +31-10-281-07-51 info@larcema.com	



<p>Oude Tempel Project number: 0.00 Oude Tempel Oudekerkplein BV</p>	<p><b>1B</b></p>	<p>Dgk Schepel 1.100 A4 10/10/2018</p>	<p>01/10/2018</p>	<p><b>S-TU DIO HART ZEMA</b> KUNSTEN, WETENSCHAP EN WERKZAKEN 1017 CA ROTTERDAM T 010-261 8734 WWW.S-TUWZEMA.COM</p>
--	------------------	--	-------------------	--

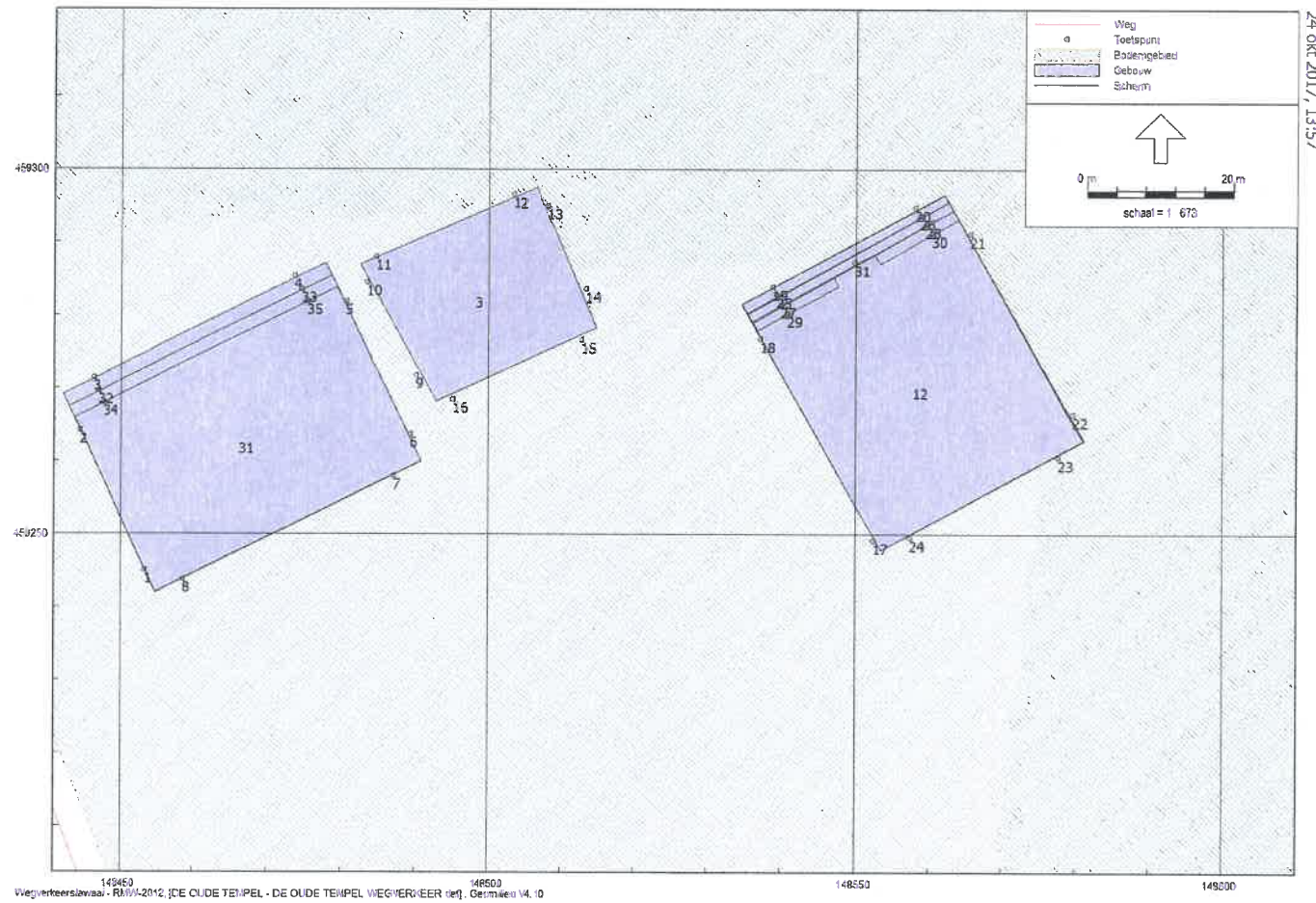


**BIJLAGE 2. INVOERGEGEVENS REKENMODEL VOOR WEGVERKEER**

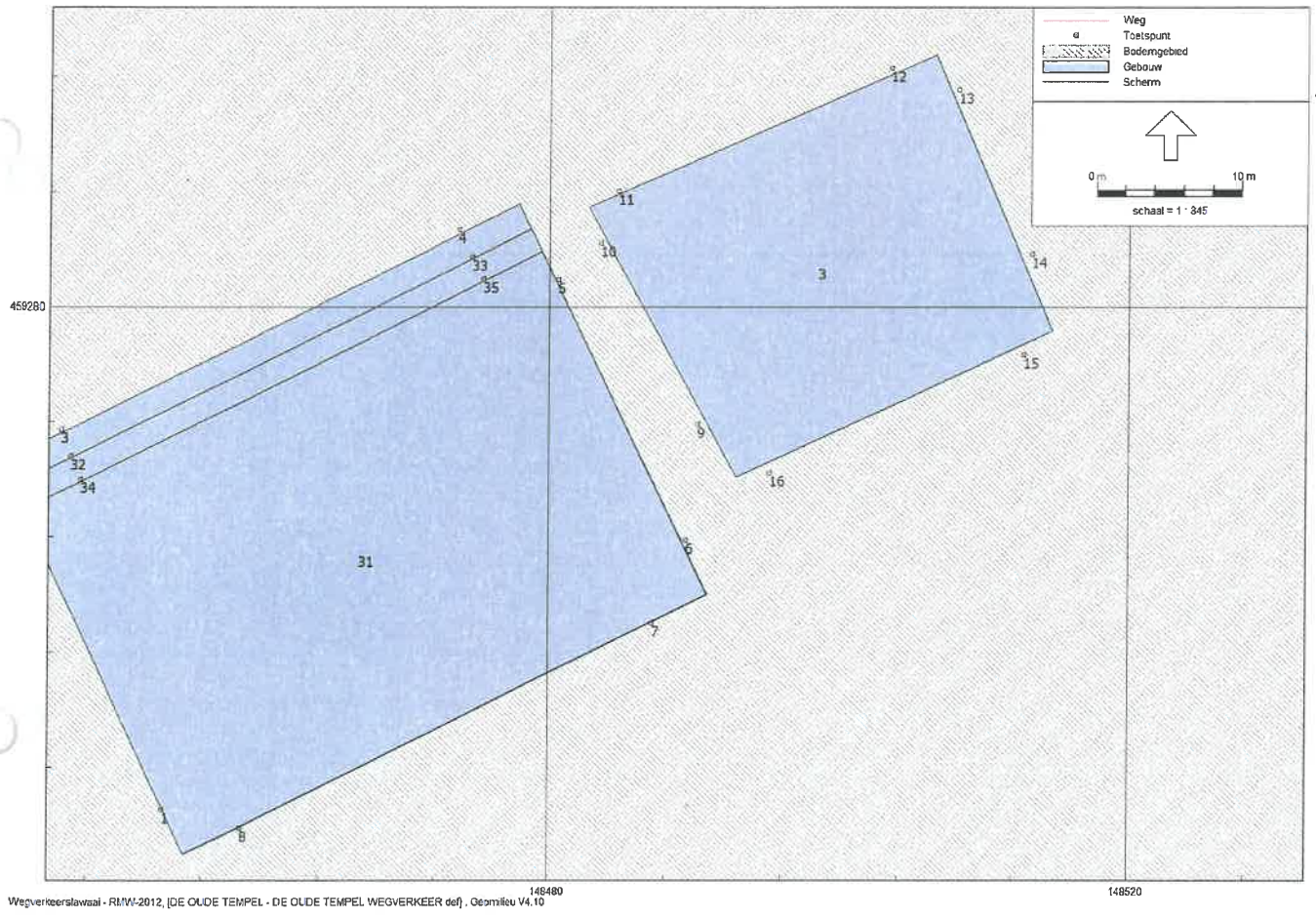


DE OUDE TEMPEL WEGVERKEER def  
24 okt 2017, 13:57

DOF-Akoestisch advies



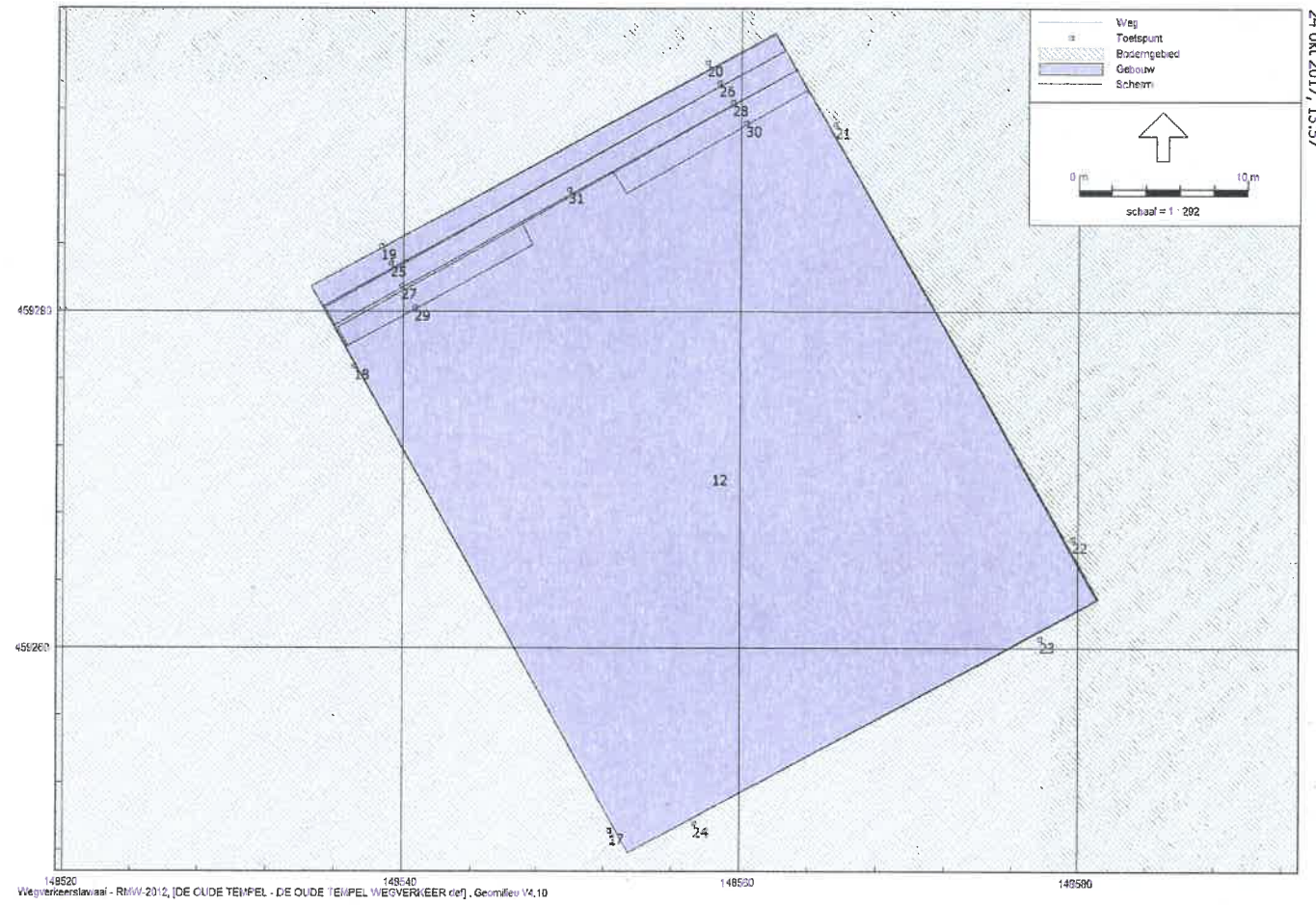
148400 148500 148600 148700  
Weg: verkeerslaan - Rijkswaag - 2012, [DE OUDE TEMPEL - DE OUDE TEMPEL WEG] ERKEER def, Gemeente V4\_10



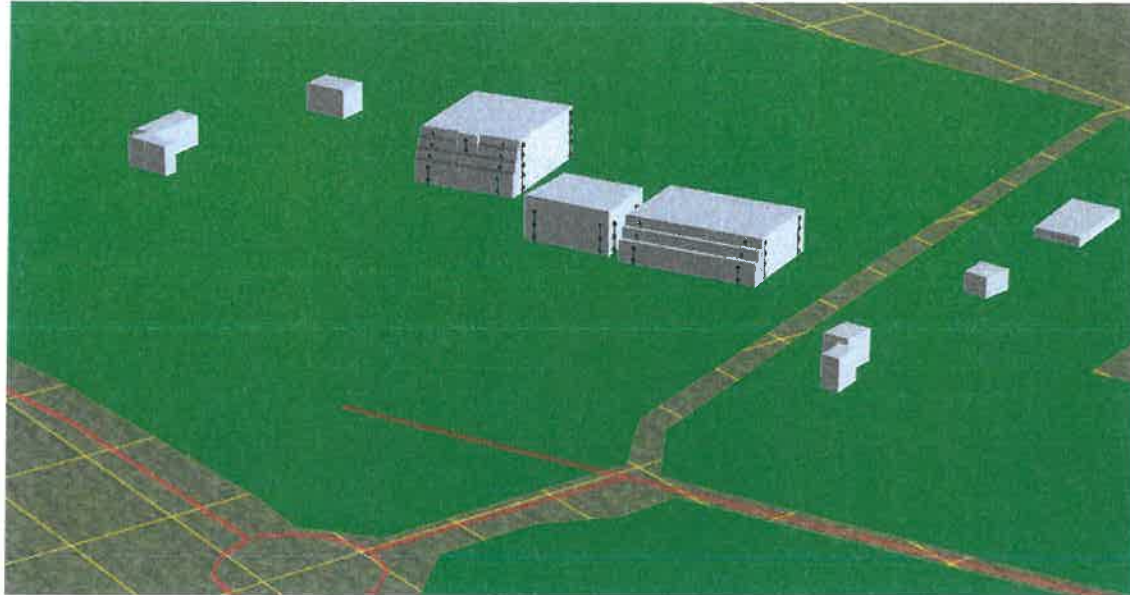
Wep: vertekstawaal - RMW-2012, [DE OLDE TEMPEL - DE OLDE TEMPEL WEGVERKEER def], Oorsm: 148480, 148520

DE OLDE TEMPEL WEGVERKEER def  
 24 okt 2017, 13:57

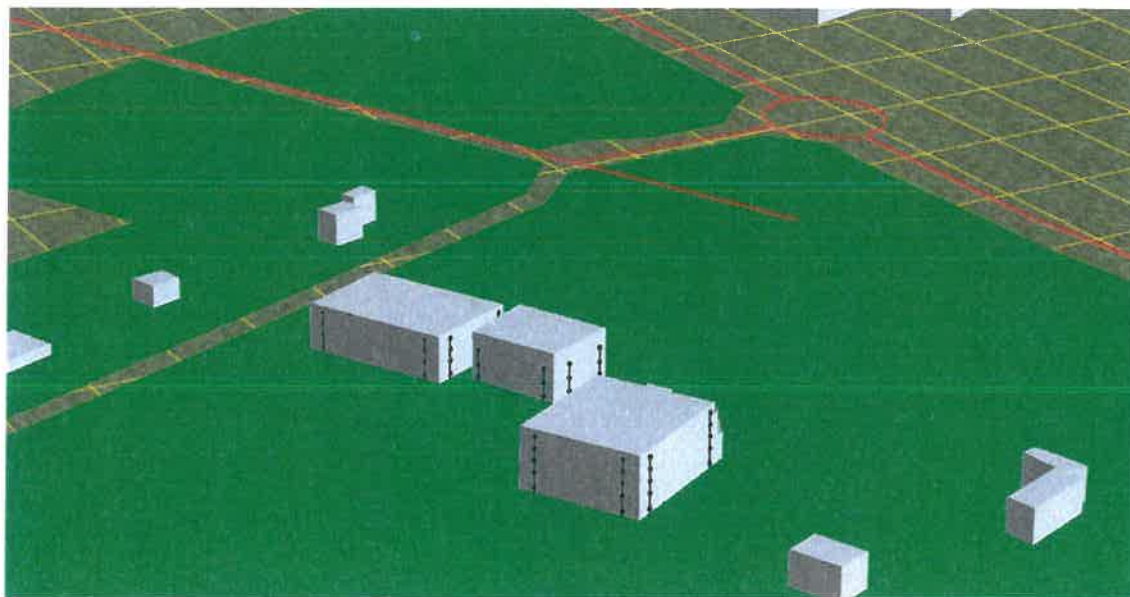
DOF-Akoestisch advies







3D weergave van het rekenmodel; gezien vanuit het NW



3D weergave van het rekenmodel; gezien vanuit het ZO

### De Oude Tempel

Model: DE OUDE TEMPEL, WEGVERKEER def  
Groep: (hoofdgroep)  
Lijst van Wegen, voor rekenmethode Wegverkeerslawaaï - RWV-2012

Naam	Omschr.	ISO H	ISO M	Hdef.	Type	Cpl	Cpl M	Helling	Wegdek	V(MR(D))	V(MR(A))	V(MR(N))	V(MR(P4))	V(LV(D))
3	Amersfoortsestr W van rotonde; 2 baan	0,00	0,00	Relatief	Verdeling	False	1,5	0	WO	--	--	--	--	80
6	Amersfoortsestr O van rotonde; 2 banen	0,00	0,00	Relatief	Verdeling	False	1,5	0	WO	--	--	--	--	80
2	Oude Tempellaan zuidelijk deel	0,00	0,00	Relatief	Intensiteit	False	1,5	0	WO	--	--	--	--	30
7	Oude Tempellaan;tussen Banningstr N237	0,00	0,00	Relatief	Intensiteit	False	1,5	0	WO	--	--	--	--	30
1	Banningstraat	0,00	0,00	Relatief	Intensiteit	False	1,5	0	WO	--	--	--	--	30

De Oude Tempel

Model: DE OUDE TEMPEL WEGVERKEER def  
 Groep: (hoofdgroep)  
 Lijst van Wegen, voor rekenmethode Wegverkeerslawaai - RMN-2012

nam	V(LV(A))	V(LV(N))	V(LV(P4))	V(MV(D))	V(MV(A))	V(MV(N))	V(MV(P4))	V(ZV(D))	V(ZV(A))	V(ZV(N))	V(ZV(P4))	Totaal aantal	%Int (D)	%Int (A)	%Int (N)	%Int (P4)
3	80	80	--	80	80	80	--	80	80	80	--	9202,00	7,20	2,20	0,50	--
5	80	80	--	80	80	80	--	80	80	80	--	11050,00	7,10	2,50	0,60	--
2	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	3157,84	6,87	3,13	0,62	--
7	30	30	--	30	30	30	--	30	30	30	--	3654,92	6,88	3,11	0,63	--
1	30	30	--	30	30	30	--	30	30	30	--	2166,64	6,87	3,17	0,46	--

De Oude Tempel

Model: DE OUDE TEMPEL WEGVERKEER def  
 Groep: (hoofdgroep)  
 Lijst van Wegen, voor rekenmethode Wegverkeerslawaa - RMW-2012

Naam	\$MR (D)	\$MR (A)	\$MR (N)	\$MR (P4)	\$LV (D)	\$LV (A)	\$LV (N)	\$LV (P4)	\$MV (D)	\$MV (A)	\$MV (N)	\$MV (P4)	\$ZV (D)	\$ZV (A)	\$ZV (N)	\$ZV (P4)	MR (D)	MR (A)	MR (N)	MR (P4)
3	--	--	--	--	92,10	95,80	86,70	--	6,40	2,60	6,70	--	1,50	1,60	6,70	--	--	--	--	--
6	--	--	--	--	90,70	95,40	85,70	--	7,60	3,40	8,90	--	1,60	1,30	5,40	--	--	--	--	--
2	--	--	--	--	90,23	94,03	90,96	--	6,13	4,18	6,76	--	3,64	1,79	2,29	--	--	--	--	--
7	--	--	--	--	91,27	94,28	88,99	--	7,68	5,19	9,70	--	1,06	0,52	1,33	--	--	--	--	--
1	--	--	--	--	88,92	91,44	79,38	--	8,35	7,27	19,12	--	2,74	1,29	1,49	--	--	--	--	--

De Oude Tempel

Model: DE OUDE TEMPEL WEGVERKEER def  
 Groep: (hoofdgroep)  
 Lijst van Wegen, voor rekenmethode Wegverkeerslawaai - RMW-2012

aam	LV (D)	LV (A)	LV (N)	LV (P4)	MV (D)	MV (A)	MV (N)	MV (P4)	ZV (D)	ZV (A)	ZV (N)	ZV (P4)	LE (D) 63	LE (D) 125	LE (D) 250
3	610,20	193,94	39,89	--	42,40	5,26	3,08	--	9,94	3,24	3,08	--	81,26	91,38	96,58
6	711,59	263,54	56,82	--	59,63	9,19	5,90	--	12,55	3,59	3,59	--	82,20	92,42	97,62
2	195,90	92,90	17,90	--	13,30	4,13	1,33	--	7,90	1,77	0,45	--	--	--	--
7	229,50	107,10	20,36	--	19,30	5,90	2,22	--	2,66	0,59	0,30	--	80,81	85,35	95,22
1	134,20	62,50	7,97	--	12,60	5,00	1,92	--	4,13	0,89	0,15	--	79,26	84,14	94,04

De Oude Tempel

Model: DE OUDE TEMPEL WEGVERKEER def  
 Groep: (soefgroep)  
 Lijst van Wegen, voor rekenmethode Wegverkeerslawaai - RMW-2012

Nam	LE (D) 500	LE (D) 1k	LE (D) 2k	LE (D) 4k	LE (D) 8k	LE (A) 63	LE (A) 125	LE (A) 250	LE (A) 500	LE (A) 1k	LE (A) 2k	LE (A) 4k	LE (A) 8k	LE (N) 63
3	103,45	110,42	106,65	99,79	88,74	75,60	85,24	90,45	97,80	105,21	101,41	94,52	83,33	71,64
6	104,38	111,18	107,42	100,56	89,56	76,92	86,74	91,93	99,14	106,56	102,77	95,88	84,71	73,03
2	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--
7	94,94	100,06	97,49	90,96	86,01	76,38	80,63	90,09	90,94	96,26	93,50	86,90	81,08	71,00
1	93,50	98,27	95,82	89,37	84,89	75,14	79,71	89,53	89,38	94,45	91,87	85,35	80,37	69,31

De Oude Tempel

Model: DE OUDE TEMPEL WEGVERKEER def  
 Groep: (hoofdgroep)  
 Lijst van Wegen, voor rekenmethode Wegverkeerslaai - RMW-2012

aam	LE (N) 125	LE (N) 250	LE (N) 500	LE (N) 1k	LE (N) 2k	LE (N) 4k	DE (N) 8k	LE (P4) 63	LE (P4) 125	LE (P4) 250	LE (P4) 500	LE (P4) 1k	LE (P4) 2k	LE (P4) 4k
3	80,36	86,31	93,57	99,25	95,40	88,53	77,71	--	--	--	--	--	--	--
6	82,71	88,02	95,01	100,77	96,96	90,10	79,30	--	--	--	--	--	--	--
2	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--
7	75,66	85,75	84,86	89,87	87,44	80,93	76,44	--	--	--	--	--	--	--
1	74,16	84,74	82,19	87,00	85,00	78,55	75,17	--	--	--	--	--	--	--

## De Oude Tempel

---

Model: DE OUDE TEMPEL WBGVERKEER def  
Groep: (hoofdgroep)  
Lijst van Wegen, voor rekenmethode Wegverkeerslawaai - RHW-2012

Naam	DE (P4)	Sk
3	--	
6	--	
2	--	
7	--	
1	--	



De Oude Tempel

Model: DE OUDE TEMPEL WEGVERKEER def  
 Groep: (hoofdgroep)  
 Lijst van Toetspunten, voor rekenmethode Wegverkeerslaaai - RMW-2012

Sam	Omschr.	Maatveld	Hdef.	Hoogte A	Hoogte B	Hoogte C	Hoogte D	Hoogte E	Hoogte F	Gevel
12	oude villa N li	0,00	Relatief	1,50	5,00	8,80	--	--	--	Ja
13	oude villa O re	0,00	Relatief	1,50	5,00	8,80	--	--	--	Ja
14	oude villa O li	0,00	Relatief	1,50	5,00	8,80	--	--	--	Ja
15	oude villa Z re	0,00	Relatief	1,50	5,00	8,80	--	--	--	Ja
16	oude villa Z li	0,00	Relatief	1,50	5,00	8,80	--	--	--	Ja
17	1B W re	0,00	Relatief	1,50	5,40	8,40	11,40	14,40	--	Ja
18	1B W li	0,00	Relatief	1,50	5,40	8,40	11,40	14,40	--	Ja
19	1B W re bgg en 1e verd	0,00	Relatief	1,50	5,40	--	--	--	--	Ja
20	1B W li bgg en 1e verd	0,00	Relatief	1,50	5,40	--	--	--	--	Ja
21	1B O re	0,00	Relatief	1,50	5,40	8,40	11,40	14,40	--	Ja
22	1B O li	0,00	Relatief	1,50	5,40	8,40	11,40	14,40	--	Ja
23	1B Z re	0,00	Relatief	1,50	5,40	8,40	11,40	14,40	--	Ja
24	1B Z li	0,00	Relatief	1,50	5,40	8,40	11,40	14,40	--	Ja
25	1B 2e verd N re	0,00	Relatief	8,40	--	--	--	--	--	Ja
26	1B 2e verd N li	0,00	Relatief	8,40	--	--	--	--	--	Ja
27	1B 3e verd N re	0,00	Relatief	11,40	--	--	--	--	--	Ja
28	1B 3e verd N li	0,00	Relatief	11,40	--	--	--	--	--	Ja
29	1B 4e verd N re	0,00	Relatief	14,40	--	--	--	--	--	Ja
30	1B 4e verd N li	0,00	Relatief	14,40	--	--	--	--	--	Ja
31	1B 3e en 4e verd N midden	0,00	Relatief	11,40	14,40	--	--	--	--	Ja
1	1A W re	0,00	Eigen waarde	1,50	5,00	8,00	11,00	--	--	Ja
2	1A W li	0,00	Eigen waarde	1,50	5,00	8,00	11,00	--	--	Ja
3	1A N re	0,00	Eigen waarde	1,50	5,00	--	--	--	--	Ja
4	1A N li	0,00	Eigen waarde	1,50	5,00	--	--	--	--	Ja
5	1A O re	0,00	Eigen waarde	1,50	5,00	8,00	11,00	--	--	Ja
6	1A O li	0,00	Eigen waarde	1,50	5,00	8,00	11,00	--	--	Ja
7	1A Z re	0,00	Eigen waarde	1,50	5,00	8,00	11,00	--	--	Ja
8	1A Z li	0,00	Eigen waarde	1,50	5,00	8,00	11,00	--	--	Ja
9	oude villa W re	0,00	Eigen waarde	1,50	5,00	8,80	--	--	--	Ja
10	oude villa W li	0,00	Eigen waarde	1,50	5,00	8,80	--	--	--	Ja
11	oude villa N re	0,00	Eigen waarde	1,50	5,00	8,80	--	--	--	Ja
12	1A 2e verd N re	0,00	Eigen waarde	8,00	--	--	--	--	--	Ja
13	1A 2e verd N li	0,00	Eigen waarde	8,00	--	--	--	--	--	Ja
14	1A 3e verd N re	0,00	Eigen waarde	11,00	--	--	--	--	--	Ja
15	1A 3e verd N li	0,00	Eigen waarde	11,00	--	--	--	--	--	Ja

### De Oude Tempel

---

Model: DS OUDE TEMPEL WEGVERKEER def  
Groep: (hoofdgroep)  
Lijst van Bodemgebieden, voor rekenmethode Wegverkeerslawaai - RMW-2012

Naam	Omschr.	Bf
1	bos	1,00
2	bos	1,00
3	bos	1,00
4	bos	1,00

## De Oude Tempel

Model: DE OUDE TEMPEL WEGVERKEER def  
 Groep: (hoofdgroep)  
 Lijst van Gebouwen, voor rekenmethode Wegverkeerslawaai - RMW-2012

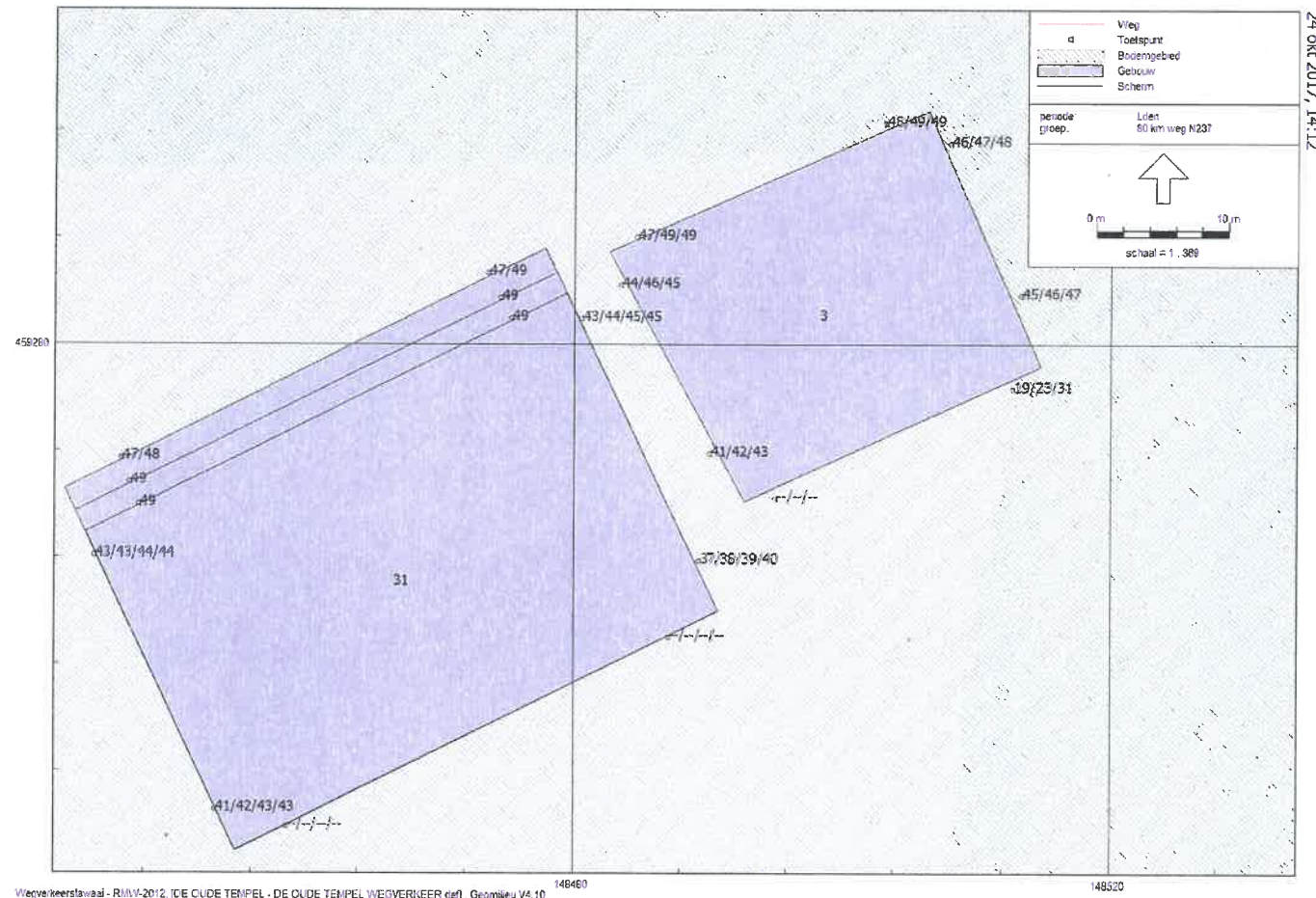
aan	Omschr.	Hoogte	Maatveld	Hdef.	Gebruiksfunctie	Cp	Zwevend	Refl. 63	Refl. 125	Refl. 250	Refl. 500	Refl. 1k	Refl. 2k	Refl. 4k
1	woning Oude Tempellaan	3,00	0,00	Relatief	0 dB	False	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80
2	woning Oude Tempellaan	6,00	0,00	Relatief	0 dB	False	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80
3	woning Oude Tempellaan	9,00	0,00	Relatief	0 dB	False	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80
4	woning Oude Tempellaan	9,00	0,00	Relatief	0 dB	False	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80
5	woning	9,00	0,00	Relatief	0 dB	False	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80
6	woning	9,00	0,00	Relatief	0 dB	False	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80
7	gebouw	9,00	0,00	Relatief	0 dB	False	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80
8	gebouw	10,00	0,00	Relatief	0 dB	False	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80
9	gebouw	14,00	0,00	Relatief	0 dB	False	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80
10	gebouw	14,00	0,00	Relatief	0 dB	False	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80
11	gebouw	8,00	0,00	Relatief	0 dB	False	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80
2	1b bgg en 1e verd	6,90	0,00	Relatief	0 dB	False	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80
3	oude villa	13,00	0,00	Relatief	0 dB	False	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80
10	gebouw 1B 2e verdieping	9,90	0,00	Relatief	0 dB	False	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80
11	gebouw 1B 3e verdieping	12,90	0,00	Relatief	0 dB	False	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80
12	gebouw 1B 4e verdieping	16,00	0,00	Relatief	0 dB	False	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80
1	1a bgg en 1e verd	6,50	0,00	Relatief	0 dB	False	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80
30	1A 2e verd	5,50	0,00	Relatief	0 dB	False	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80
31	1A 3e verd	12,50	0,00	Relatief	0 dB	False	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80	0,80

### De Oude Tempel

Model: DE OUDE TEMPEL WEGVERKEER def  
Groep: (hoofdgroep)  
Lijst van Gebouwen, voor rekensmethode Wegverkeerslawaai - RMW-2012

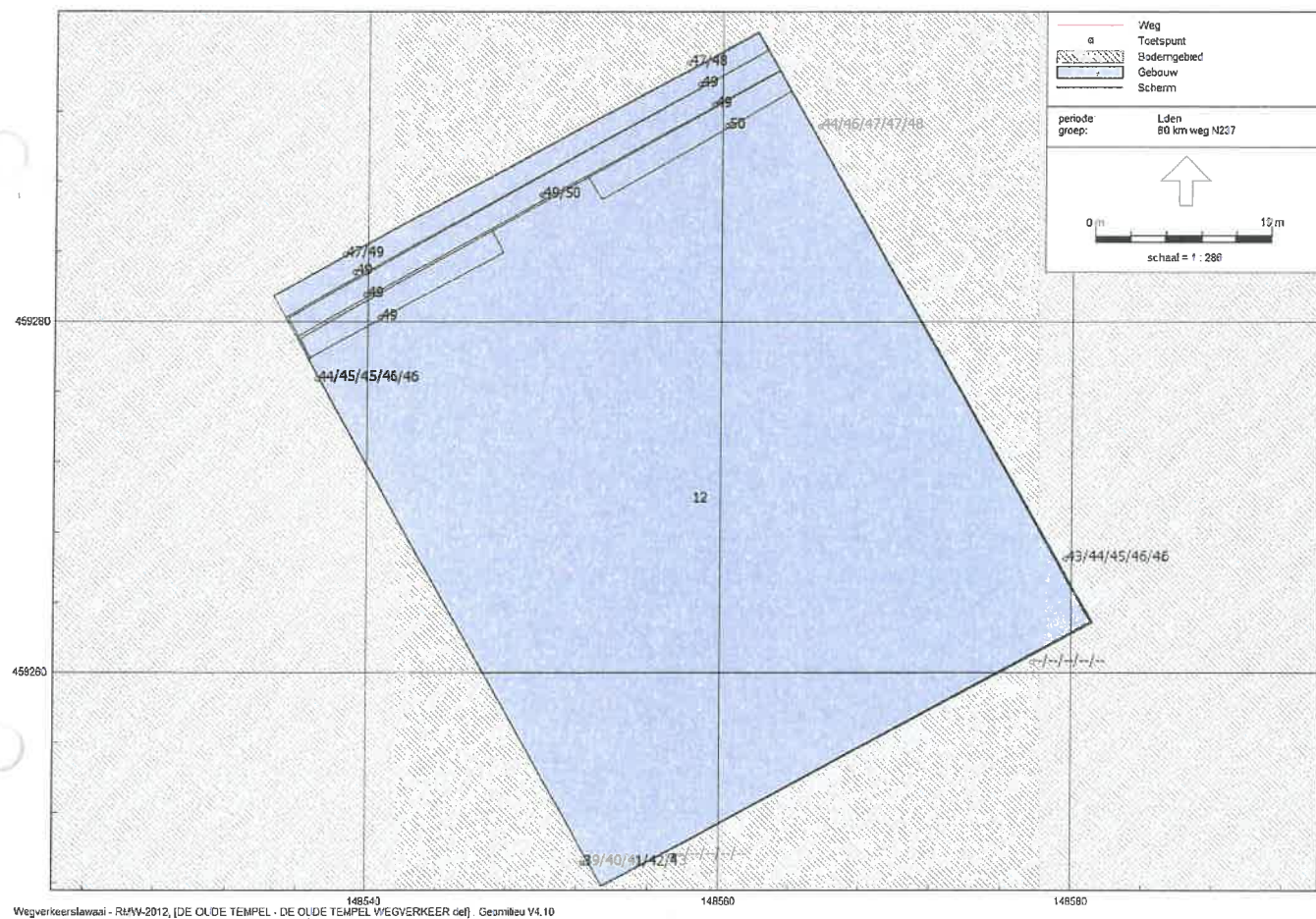
Naam	Refl.	Sk
1		0,80
2		0,80
3		0,80
4		0,80
5		0,80
6		0,80
7		0,80
8		0,80
9		0,80
10		0,80
11		0,80
2		0,80
3		0,80
10		0,80
11		0,80
12		0,80
1		0,80
30		0,80
31		0,80

BIJLAGE 3. REKENRESULTATEN WEGVERKEERSLAWAAI VAN DE N237



DE OUDE TENPEL  
24 okt 2017, 14:12  
WEGVERKEER del

OF Aardistisch advies



Wegverkeerslawal - RMW-2012, (DE OLDE TEMPEL - DE OLDE TEMPEL WEGVERKEER deel), Gesmtheu V4.10

DE OLDE TEMPEL WEGVERKEER deel  
 24 okt 2017, 14:12

DOF-Akoestisch advies

## De Oude Tempel

Rapport: Resultatentabel  
 Model: DE OUDE TEMPEL WEGVERKEER def  
 LAag totaalresultaten voor toetspunten  
 Groep: 80 km weg N237  
 Groepsreductie: Nee

Naam	Toetspunt	Omschrijving	Hoogte	Dag	Avond	Nacht	Lden
	1_A	1A W re	1,50	41,75	36,60	30,75	41,42
	1_B	1A W re	5,00	42,61	37,45	31,69	42,30
	1_C	1A W re	8,00	42,86	37,69	31,95	42,55
	1_D	1A W re	11,00	43,28	38,11	32,37	42,96
	10_A	oude villa W li	1,50	44,67	39,71	33,91	44,44
	10_B	oude villa W li	5,00	45,72	40,75	35,01	45,50
	10_C	oude villa W li	8,80	45,48	40,45	34,71	45,23
	11_A	oude villa N re	1,50	47,59	42,77	37,01	47,44
	11_B	oude villa N re	5,00	48,74	43,92	38,20	48,60
	11_C	oude villa N re	8,80	49,38	44,55	38,85	49,24
	12_A	oude villa N li	1,50	47,84	43,03	37,27	47,69
	12_B	oude villa N li	5,00	48,95	44,14	38,43	48,82
	12_C	oude villa N li	8,80	49,59	44,78	39,08	49,46
	13_A	oude villa O re	1,50	45,98	41,20	35,58	45,91
	13_B	oude villa O re	5,00	47,19	42,50	36,83	47,13
	13_C	oude villa O re	8,80	48,34	43,64	37,97	48,27
	14_A	oude villa O li	1,50	45,10	40,43	34,71	45,03
	14_B	oude villa O li	5,00	46,28	41,58	35,92	46,22
	14_C	oude villa O li	8,80	47,03	42,33	36,68	46,97
	15_A	oude villa Z re	1,50	19,01	14,14	8,93	19,01
	15_B	oude villa Z re	5,00	23,39	18,56	13,26	23,38
	15_C	oude villa Z re	8,80	30,56	25,82	20,30	30,52
	16_A	oude villa Z li	1,50	--	--	--	--
	16_B	oude villa Z li	5,00	--	--	--	--
	16_C	oude villa Z li	8,80	--	--	--	--
	17_A	1B W re	1,50	39,48	34,73	29,00	39,37
	17_B	1B W re	5,40	40,59	35,82	30,14	40,49
	17_C	1B W re	8,40	41,08	36,31	30,64	40,98
	17_D	1B W re	11,40	41,70	36,91	31,25	41,59
	17_E	1B W re	14,40	43,45	38,57	32,86	43,28

Alle getoonde db-waarden zijn A-gewogen

Geomilieu V4.10

24-10-2017 14:22:16



De Oude Tempel

Rapport: Resultatentabel  
 Model: DE OUDE TEMPTEL WEGVERKESER def  
 Laag totaalresultaten voor toetspunten  
 Groep: 80 km weg N237  
 roepsreductie: Nee

Naam	Toetspunt	Omschrijving	Hoogte	Dag	Avond	Nacht	Lden
18_A	1B W li		1,50	43,72	38,88	33,11	43,55
18_B	1B W li		5,40	44,82	39,96	34,25	44,66
18_C	1B W li		8,40	45,26	40,40	34,70	45,11
18_D	1B W li		11,40	45,74	40,88	35,19	45,59
18_E	1B W li		14,40	46,08	41,19	35,48	45,91
19_A	1B N re bgg en 1e verd		1,50	47,51	42,72	36,97	47,37
19_B	1B N re bgg en 1e verd		5,40	48,69	43,88	38,20	48,57
2_A	1A W li		1,50	42,82	37,70	31,86	42,50
2_B	1A W li		5,00	43,67	38,53	32,76	43,37
2_C	1A W li		8,00	43,95	38,81	33,06	43,65
2_D	1A W li		11,00	44,00	38,83	33,08	43,68
20_A	1B N li bgg en 1e verd		1,50	47,35	42,56	36,80	47,21
20_B	1B N li bgg en 1e verd		5,40	48,55	43,74	38,05	48,42
21_A	1B O re		1,50	44,54	39,87	34,14	44,47
21_B	1B O re		5,40	45,78	41,09	35,42	45,72
21_C	1B O re		8,40	46,71	42,00	36,35	46,64
21_D	1B O re		11,40	47,41	42,71	37,06	47,35
21_E	1B O re		14,40	47,80	43,11	37,44	47,74
22_A	1B O li		1,50	42,75	38,06	32,33	42,67
22_B	1B O li		5,40	43,92	39,22	33,52	43,85
22_C	1B O li		8,40	44,71	39,99	34,31	44,63
22_D	1B O li		11,40	45,67	40,97	35,28	45,60
22_E	1B O li		14,40	46,06	41,38	35,70	46,00
23_A	1B Z re		1,50	--	--	--	--
23_B	1B Z re		5,40	--	--	--	--
23_C	1B Z re		8,40	--	--	--	--
23_D	1B Z re		11,40	--	--	--	--
23_E	1B Z re		14,40	--	--	--	--
24_A	1B Z LI		1,50	--	--	--	--
24_B	1B Z LI		5,40	--	--	--	--

Alle getoonde dB-waarden zijn A-gewogen

## De Oude Tempel

Rapport: Resultatentabel  
 Model: DE OUDE TEMPEL WEGVERKEER def  
 Laag totaalresultaten voor toetspunten  
 Groep: 80 km weg N217  
 Groepreductie: Nee

Naam	Toetspunt	Omschrijving	Hoogte	Dag	Avond	Nacht	Lden
	24_C	1B Z LI	8,40	--	--	--	--
	24_D	1B Z LI	11,40	--	--	--	--
	24_E	1B Z LI	14,40	--	--	--	--
	25_A	1B 2e verd N re	8,40	49,15	44,36	38,65	49,03
	26_A	1B 2e verd N li	8,40	49,16	44,37	38,66	49,04
	27_A	1B 3e verd N re	11,40	49,50	44,72	39,01	49,38
	28_A	1B 3e verd N li	11,40	49,51	44,73	39,01	49,39
	29_A	1B 4e verd N re	14,40	49,50	44,74	39,01	49,39
	3_A	1A N re	1,50	47,49	42,64	36,87	47,32
	3_B	1A N re	5,00	48,51	43,64	37,93	48,35
	30_A	1B 4e verd N li	14,40	49,64	44,88	39,16	49,53
	31_A	1B 3e en 4e verd N midden	11,40	49,50	44,72	39,01	49,38
	31_B	1B 3e en 4e verd N midden	14,40	50,09	45,32	39,63	49,98
	32_A	1A 2e verd N re	8,00	48,71	43,84	38,12	48,55
	33_A	1A 2e verd N li	8,00	49,17	44,33	38,62	49,02
	34_A	1A 3e verd N re	11,00	49,16	44,29	38,59	49,00
	35_A	1A 3e verd N li	11,00	49,17	44,54	38,83	49,23
	4_A	1A N li	1,50	47,50	42,68	36,90	47,34
	4_B	1A N li	5,00	48,65	43,82	38,10	48,50
	5_A	1A O re	1,50	42,89	38,23	32,50	42,82
	5_B	1A O re	5,00	44,03	39,35	33,65	43,96
	5_C	1A O re	8,00	44,62	39,94	34,25	44,56
	5_D	1A O re	11,00	45,26	40,58	34,90	45,20
	6_A	1A O li	1,50	37,05	32,14	26,36	36,86
	6_B	1A O li	5,00	38,14	33,22	27,48	37,95
	6_C	1A O li	8,00	38,93	33,95	28,27	38,73
	6_D	1A O li	11,00	40,09	35,14	29,44	39,89
	7_A	1A Z re	1,50	--	--	--	--
	7_B	1A Z re	5,00	--	--	--	--
	7_C	1A Z re	8,00	--	--	--	--

Alle getoonde dB-waarden zijn A-gewogen

Geomilieu V4.10

24-10-2017 14:22:16

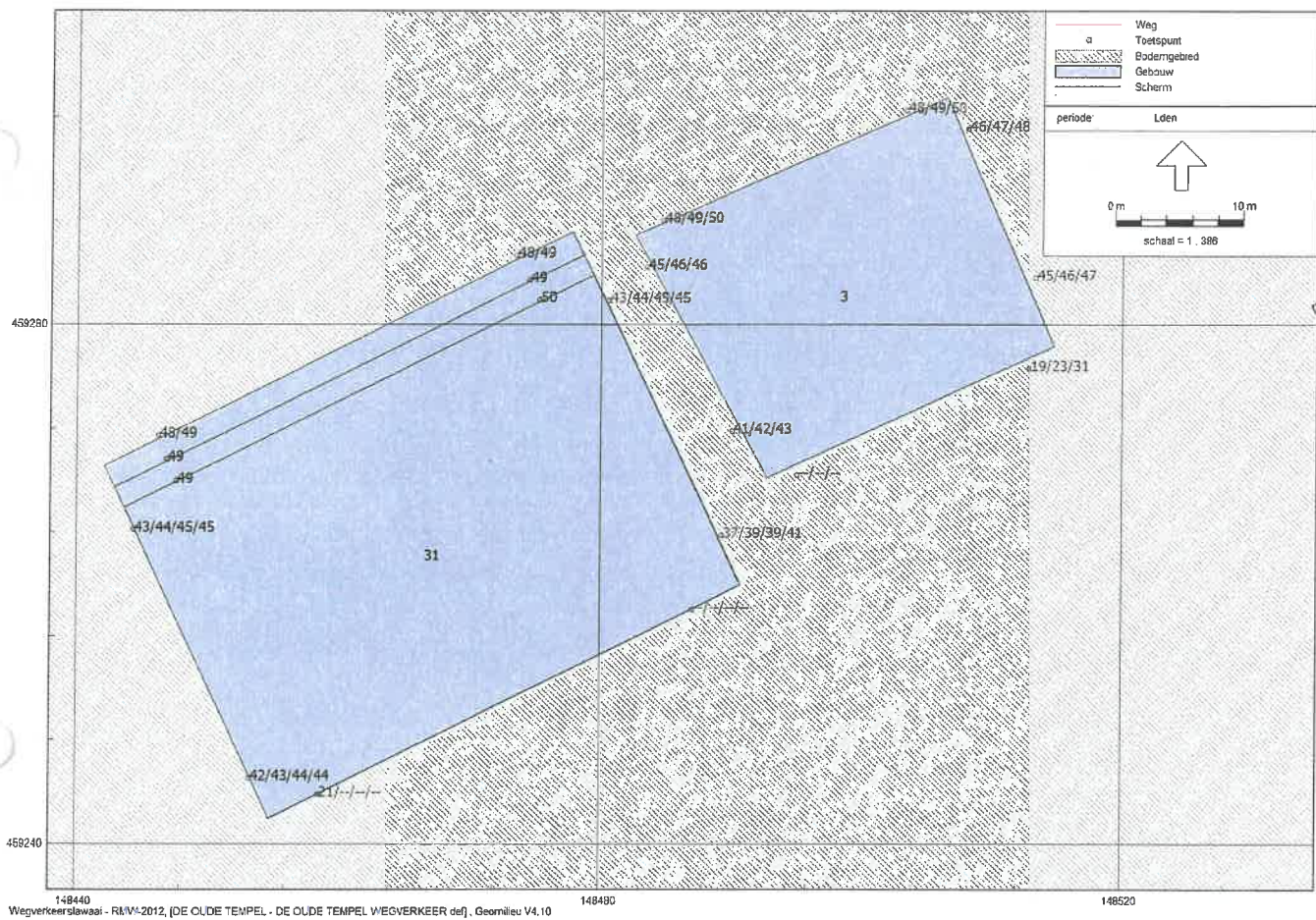
## De Oude Tempel

Rapport: Resultatentabel  
Model: DE OUDE TEMPTEL WEGVERKEER def  
Groep: Laag totaalresultaten voor toetspunten  
roepsreductie: 80 km weg N237  
Nee

Naam						
Toetspunt	Omschrijving	Hoogte	Dag	Avond	Nacht	Lden
7_D	1A Z re	11,00	--	--	--	--
8_A	1A Z li	1,50	--	--	--	--
8_B	1A Z li	5,00	--	--	--	--
8_C	1A Z li	8,00	--	--	--	--
8_D	1A Z li	11,00	--	--	--	--
9_A	oude villa W re	1,50	41,19	36,28	30,50	40,99
9_B	oude villa W re	5,00	42,37	37,45	31,72	42,18
9_C	oude villa W re	8,80	43,14	38,19	32,47	42,94

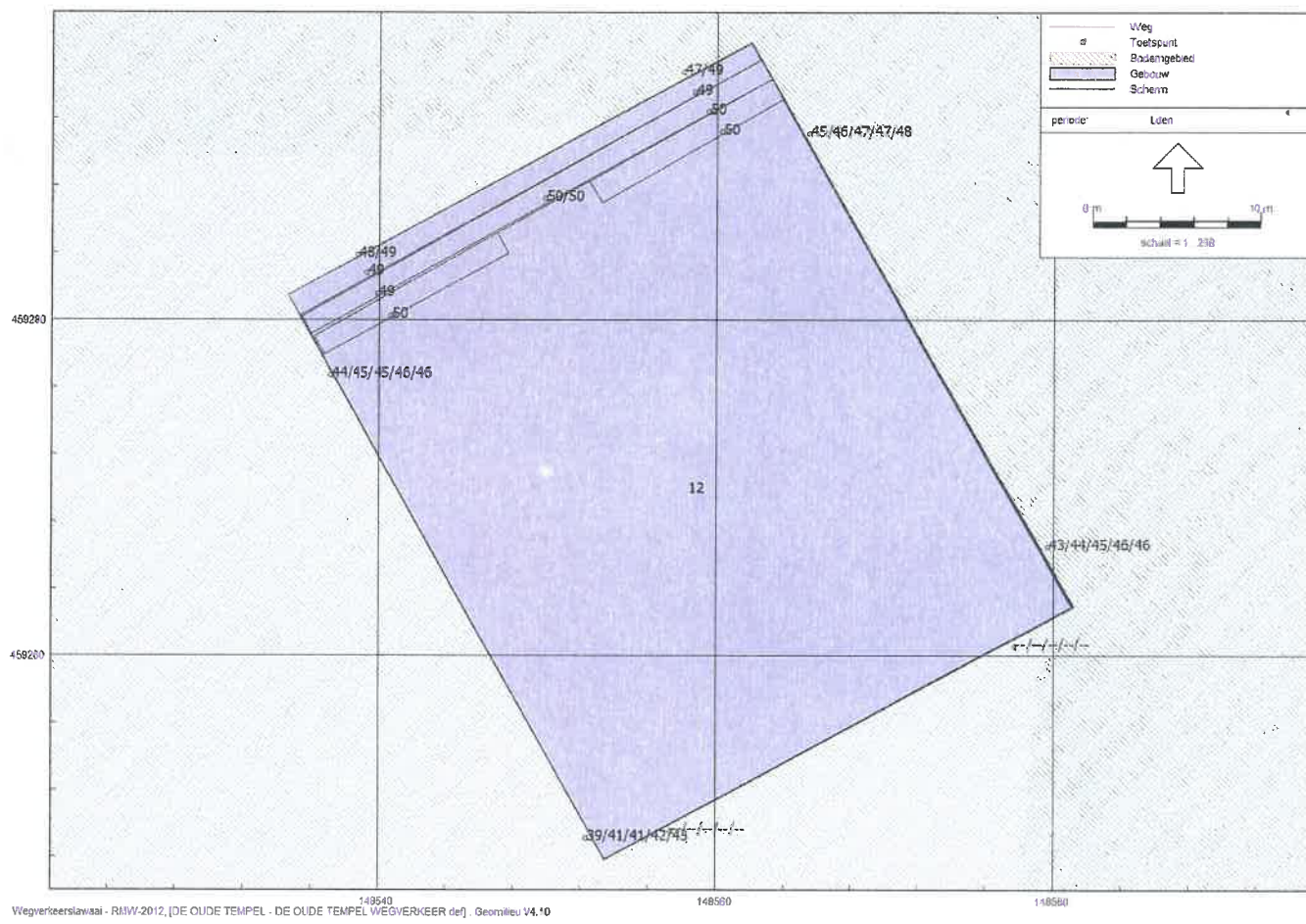
Alle getoonde dB-waarden zijn A-gewogen

**BIJLAGE 4. REKENRESULTATEN WEGVERKEERSLAWAAI VAN AL DE WEGEN**



DE OUDE TEMPEL WEGVERKEER def  
24 okt 2017, 14:11

DOF-Akoestisch advies



De Oude Tempel

Rapport: Resultatentabel  
 Model: DE OUDE TEMPEL WEGVERKER def  
 Groep: LAeq totaalresultaten voor toetspunten  
 (hoofdgroep)  
 Incepsreductie: Nee

Naam	Toetspunt	Omschrijving	Hoogte	Dag	Avond	Nacht	Lden
1_A	1A	W re	1,50	42,57	37,65	31,64	42,30
1_B	1A	W re	5,00	43,44	38,50	32,58	43,18
1_C	1A	W re	8,00	43,76	38,84	32,93	43,51
1_D	1A	W re	11,00	44,21	39,31	33,39	43,97
10_A		oude villa W li	1,50	45,04	40,17	34,29	44,83
10_B		oude villa W li	5,00	46,11	41,24	35,42	45,92
10_C		oude villa W li	8,80	46,08	41,20	35,33	45,87
11_A		oude villa N re	1,50	47,87	43,12	37,29	47,73
11_B		oude villa N re	5,00	49,03	44,26	38,48	48,90
11_C		oude villa N re	8,80	49,69	44,92	38,15	49,56
12_A		oude villa N li	1,50	48,07	43,32	37,51	47,94
12_B		oude villa N li	5,00	49,19	44,43	38,67	49,07
12_C		oude villa N li	8,80	49,85	45,09	39,34	49,73
13_A		oude villa O re	1,50	45,99	41,32	35,59	45,92
13_B		oude villa O re	5,00	47,21	42,52	36,85	47,15
13_C		oude villa O re	8,80	48,35	43,66	37,98	48,28
14_A		oude villa O li	1,50	45,12	40,44	34,72	45,05
14_B		oude villa O li	5,00	46,29	41,60	35,93	46,23
14_C		oude villa O li	8,80	47,04	42,34	36,69	46,98
15_A		oude villa Z re	1,50	19,01	14,14	8,93	19,01
15_B		oude villa Z re	5,00	23,39	18,56	13,26	23,38
15_C		oude villa Z re	8,80	30,56	25,82	20,30	30,52
16_A		oude villa Z li	1,50	--	--	--	--
16_B		oude villa Z li	5,00	--	--	--	--
16_C		oude villa Z li	8,80	--	--	--	--
17_A	1B	W re	1,50	39,56	34,83	29,08	39,45
17_B	1B	W re	5,40	40,68	35,93	30,23	40,58
17_C	1B	W re	8,40	41,18	36,43	30,74	41,09
17_D	1B	W re	11,40	41,82	37,06	31,37	41,72
17_E	1B	W re	14,40	43,62	38,78	33,02	43,46

Alle getoonde dB-waarden zijn A-gewogen

De Oude Tempel

Rapport: Resultatentabel  
 Model: DE OUDER TEMPEL WEGVERKBER def  
 LAgg totaalresultaten voor toetspunten  
 Groep: (hoofdgroep)  
 Groepsreductie: Nee

Naam	Toetspunt	Omschrijving	Hoogte	Dag	Avond	Nacht	Lden
18_A	1B W li		1,50	43,87	39,06	33,26	43,71
18_B	1B W li		5,40	44,97	40,15	34,41	44,82
18_C	1B W li		8,40	45,42	40,60	34,86	45,27
18_D	1B W li		11,40	45,92	41,10	35,35	45,77
18_E	1B W li		14,40	46,34	42,51	35,74	46,18
19_A	1B N ze bgg en le verd		1,50	47,63	42,87	37,09	47,50
19_B	1B N ze bgg en le verd		5,40	48,61	44,03	38,32	48,59
2_A	1A W li		1,50	43,60	38,70	32,70	43,34
2_B	1A W li		5,00	44,52	39,61	33,69	44,28
2_C	1A W li		8,00	44,87	39,98	34,06	44,64
2_D	1A W li		11,00	45,10	40,22	34,26	44,86
20_A	1B N li bgg en le verd		1,50	47,49	42,73	36,95	47,36
20_B	1B N li bgg en le verd		5,40	48,59	43,91	38,19	48,57
21_A	1B O re		1,50	44,57	39,90	34,17	44,50
21_D	1B O re		5,40	45,81	41,13	35,45	45,75
21_C	1B O re		8,40	46,73	42,03	36,37	46,67
21_D	1B O re		11,40	47,42	42,72	37,06	47,36
21_E	1B O re		14,40	47,90	43,11	37,44	47,74
22_A	1B O li		1,50	42,80	38,12	32,38	42,72
22_B	1B O li		5,40	43,97	39,28	33,58	43,90
22_C	1B O li		8,40	44,76	40,04	34,35	44,58
22_D	1B O li		11,40	45,71	41,02	35,32	45,64
22_E	1B O li		14,40	46,07	41,39	35,71	46,02
23_A	1B Z re		1,50	--	--	--	--
23_B	1B Z re		5,40	--	--	--	--
23_C	1B Z re		8,40	--	--	--	--
23_D	1B Z re		11,40	--	--	--	--
23_E	1B Z re		14,40	--	--	--	--
24_A	1B Z LI		1,50	--	--	--	--
24_B	1B Z LI		5,40	--	--	--	--

Alle getoonde dB-waarden zijn A-gewogen



De Oude Tempel

Rapport: Resultatentabel  
 Model: DE OUDE TEMPSEL WEGVERKEER def  
 Laag totaalresultaten voor toetspunten  
 Groep: (hoofdgroep)  
 roepsreductie: Nee

Naam	Toetspunt	Omschrijving	Hoogte	Dag	Avond	Nacht	Lden
24_C	1B 2 LI		8,40	--	--	--	--
24_D	1B 2 LI		11,40	--	--	--	--
24_E	1B 2 LI		14,40	--	--	--	--
25_A	1B 2e verd N re		8,40	49,25	44,49	38,75	49,13
26_A	1B 2e verd N li		8,40	49,29	44,52	38,78	49,17
27_A	1B 3e verd N re		11,40	49,61	44,85	39,11	49,49
28_A	1B 3e verd N li		11,40	49,63	44,87	39,13	49,51
29_A	1B 4e verd N re		14,40	49,64	44,91	39,14	49,53
3_A	1A N re		1,50	47,85	43,08	37,23	47,69
3_B	1A N re		5,00	48,90	44,12	38,31	48,75
30_A	1B 4e verd N li		14,40	49,78	45,04	39,29	49,67
31_A	1B 3e en 4e verd N midden		11,40	49,62	44,87	39,13	49,51
31_B	1B 3e en 4e verd N midden		14,40	50,23	45,49	39,77	50,13
32_A	1A 2e verd N re		8,00	49,14	44,37	38,56	49,00
33_A	1A 2e verd N li		8,00	49,49	44,72	38,94	49,36
34_A	1A 3e verd N re		11,00	49,63	44,86	39,05	49,49
35_A	1A 3e verd N li		11,00	49,74	44,99	39,19	49,61
4_A	1A N li		1,50	47,82	43,06	37,22	47,67
4_B	1A N li		5,00	48,97	44,20	38,41	48,83
5_A	1A O re		1,50	42,95	38,30	32,55	42,88
5_B	1A O re		5,00	44,09	39,44	33,72	44,03
5_C	1A O re		8,00	44,71	40,04	34,33	44,65
5_D	1A O re		11,00	45,38	40,72	35,01	45,32
6_A	1A O li		1,50	37,60	32,82	26,93	37,43
6_B	1A O li		5,00	38,70	33,91	28,07	38,54
6_C	1A O li		8,00	39,56	34,76	28,92	39,39
6_D	1A O li		11,00	40,76	35,97	30,15	40,60
7_A	1A 2 re		1,50	--	--	--	--
7_B	1A 2 re		5,00	--	--	--	--
7_C	1A 2 re		8,00	--	--	--	--

Alle getoonde dB-waarden zijn A-gewogen

## De Oude Tempel

Rapport: Resultatentabel  
Model: DE OUDE TEMPEL WBOVERBOD def  
LAgc totaalresultaten voor toetspunten  
Groep: (hoofdgroep)  
Groepsreductie: Nee

Naam						
Toetspunt	Omschrijving	Hoogte	Dag	Avond	Nacht	Lden
7_D	1A Z re	11,00	--	--	--	--
8_A	1A Z li	1,50	21,54	17,57	10,64	21,46
8_B	1A Z li	5,00	--	--	--	--
8_C	1A Z li	8,00	--	--	--	--
8_D	1A Z li	11,00	--	--	--	--
9_A	oude villa W re	1,50	41,35	36,49	30,66	41,16
9_B	oude villa W re	5,00	42,54	37,66	31,90	42,36
9_C	oude villa W re	8,80	43,37	38,48	32,71	43,18

Alle getoonde dB-waarden zijn A-gewogen

Geomilieu V4.10

24-10-2017 14:21:37

**BIJLAGE 5. VERKEERSGEGEVENS N237**

## Memorandum

Datum : 6 oktober 2017  
Aan : dhr. H.J. Meilink  
Van : Mladen Sušilović Tel: 06-52769781  
Onderwerp : Prognose

---

U heeft ons gevraagd een prognose van het verkeer voor het jaar 2027 te leveren voor twee wegvakken van de provinciale weg N237. De gegevens zijn weergegeven in het aantal motorvoertuigen op de doorsnede.

Telvekcode	Wegvak van	Wegvak naar	Gemiddelde werkdag in		
			2027	marge - 20%	marge + 20%
N237.47	Rademakerstraat	Banningstraat	10.700	8.600	12.800
N237.25	Banningstraat	Richelleweg (N413)	13.000	10.400	15.600

### Prognose 2020

We hebben een prognose voor 2020 uit het verkeersmodel VRU3.2 beschikbaar. Het model beschrijft in hoofdlijnen het verkeerssysteem goed, maar het kan echter op wegvakniveau afwijken van wat op basis van tellingen is te verwachten. We hebben de toedeling van 2010 (het basisjaar van VRU3.2) vergeleken met telcijfers van 2010. Op basis daarvan zijn correctiefactoren voor de wegvakken bepaald en deze factoren zijn toegepast op de prognose voor de 2020 van het VRU. De prognose beschrijft de vraag en houdt beperkt rekening met de capaciteit van de weg.

### Prognose 2030

We hebben een prognose voor 2030 uit het verkeersmodel VRU3.2 beschikbaar. Het model beschrijft in hoofdlijnen het verkeerssysteem goed, maar het kan echter op wegvakniveau afwijken van wat op basis van tellingen is te verwachten. We hebben de toedeling van 2010 (het basisjaar van VRU3.2) vergeleken met telcijfers van 2010. Op basis daarvan zijn correctiefactoren voor de wegvakken bepaald en deze factoren zijn toegepast op de prognose voor de 2030 van het VRU. De prognose beschrijft de vraag en houdt beperkt rekening met de capaciteit van de weg.

### Prognose 2027

U heeft ons gevraagd een prognose van het verkeer voor het jaar 2027 te leveren. Prognose 2027 is lineaire interpolatie van prognose 2020 en prognose 2030. Vanwege onvolkomenheden in het verkeersmodel hebben we prognose handmatig aangepast.

### Advies

Kijken in de toekomst blijft een onzekere zaak. Een verkeersmodel geeft een mogelijke prognose van de toekomst op basis van een geaccepteerd scenario. Het is niet mogelijk deze prognose als absolute waarheid te beschouwen. Hanteer daarom een marge van bijvoorbeeld -20% en +20 %.

### Verhouding werkdag/weekdag

In VRU3.2 is de gemiddelde werkdagsituatie in beschouwing genomen. Voor milieuberekeningen gelden gemiddelde weekdagen. Op basis van telcijfers is het mogelijk een gemiddelde correctiefactor voor de huidige situatie te berekenen. Wij gaan er vanuit dat deze verhouding voor de toekomstjaren gelijk is.

De benodigde telgegevens kunt u via onze website,  
<http://www.provincie-utrecht.nl/onderwerpen/alle-onderwerpen/verkeer-vervoer-0/raadplegen>.

#### **Percentages gemiddelde uur per dagperiode**

We verklaren de huidige aandelen ook van toepassing op de prognosejaren. Deze informatie staat op de website.

#### **Samenstelling verkeer**

Het verkeersmodel VRU 3.2 maakt onderscheid tussen lichte, middelzware en zware voertuigen. We verklaren de huidige samenstelling van toepassing op de prognosejaren, hoewel de algemene verwachting is dat het hoeveelheid vrachtverkeer relatief meer zal toenemen. Op de website kunt u de waarden vinden.

#### **Verantwoording verkeersmodel**

We hebben voor deze exercitie de referentievariant van het VRU 3.2 uit mei 2016 gebruikt. Het verkeersmodel is een vraagmodel. Op basis van sociaal economische gegevens wordt de hoeveelheid verkeer per zone geschat. De bestemming van het verkeer wordt met behulp van een zwaartekrachtmodel bepaald.

Het model schat de hoeveelheid verkeer voor vier dagdelen: In VRU3.2 is de gemiddelde werkdagsituatie in beschouwing genomen voor de volgende dagdelen:

- ochtendspits (07.00-09.00 uur);
- avondspits (16.00-18.00 uur);
- restdag (09:00-16:00 + 18:00-07:00 uur) voor OV
- restdag\_dag (09.00-16.00 uur) voor autoverkeer
- restdag\_avondnacht (18.00-07.00 uur) voor autoverkeer.

Het model houdt bij het toedelen (beperkt) rekening met de capaciteit van de weg en kruispuntweerstand. Voor elk wegvak is een capaciteit ingevoerd en voor elk kruispunt een (vertraging-)weerstand. Het verkeer wordt in maximaal dertig iteraties toegedeeld. Na elke iteratieslag wordt, rekening houdend met de berekende I/C (intensiteit/capaciteit) verhoudingen, opnieuw de route bepaald.

De toedeling voor een etmaal ontstaat door de toedelingen van de vier dagdelen bij elkaar op te tellen.

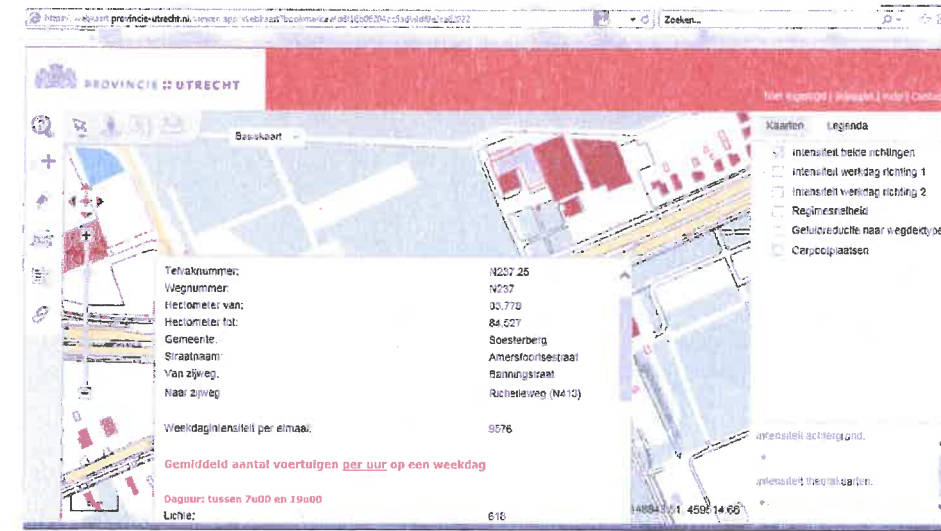
#### **Disclaimer**

Aan de totstandkoming van onderhavige prognoses, met de tekst en de onderliggende databases, is met grote zorgvuldigheid gewerkt. De Provincie Utrecht aanvaardt echter geen enkele aansprakelijkheid voor schade als gevolg van het raadplegen van de prognoses, noch voor schade als gevolg van eventuele onjuistheden en/of onvolledigheden.

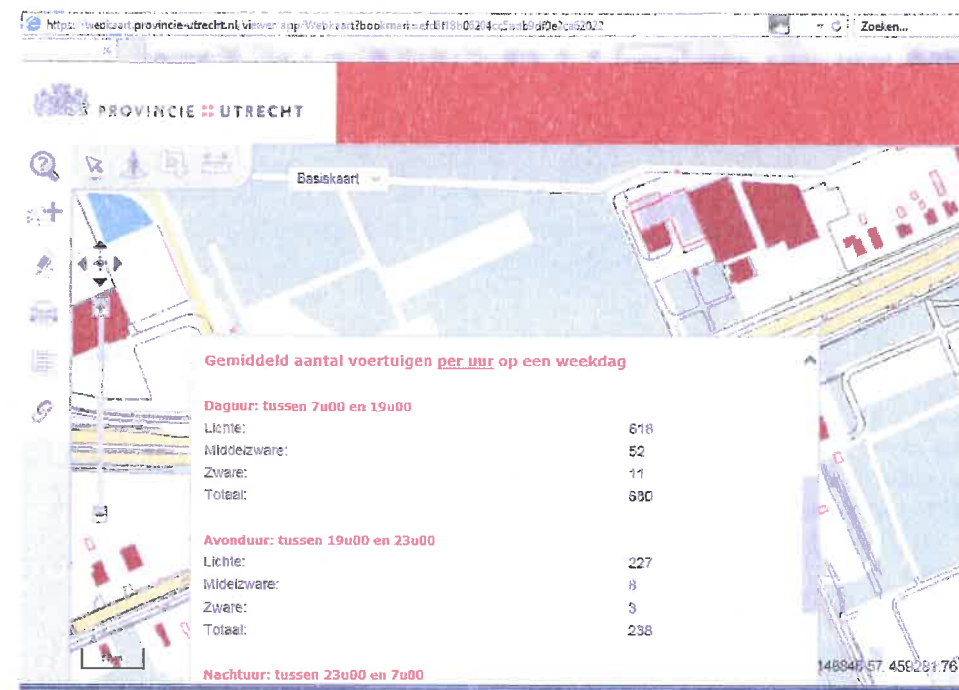
#### **Mutaties**

De Provincie Utrecht behoudt zich het recht voor om de prognoses zonder voorafgaand bericht of bericht achteraf te wijzigen of te corrigeren.

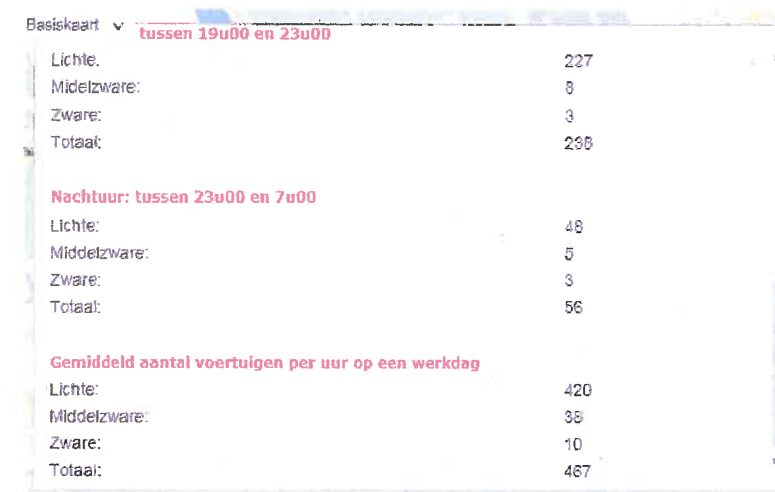
Mladen Sušilović



Verkeersgegevens ten oosten van rotonde met Oude Tempellaan download 20171023

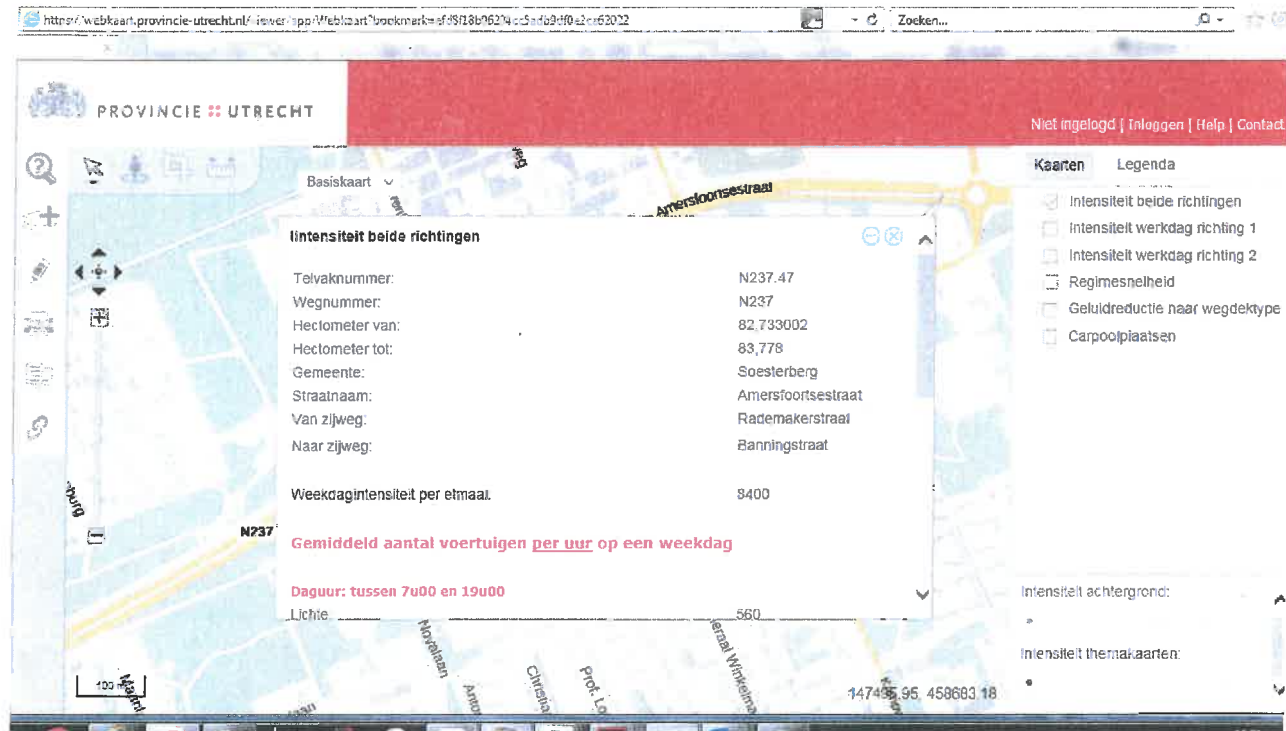


Verkeersgegevens ten oosten van rotonde met Oude Tempellaan download 20171023



Verkeersgegevens ten oosten van rotonde met Oude Tempellaan download 20171023

Verkeersgegevens ten westen van rotonde met Oude Tempellaan download 20171023



Verkeersgegevens ten westen van rotonde met Oude Tempellaan download 20171023

**Gemiddeld aantal voertuigen per uur op een weekdag**

**Daguur: tussen 7u00 en 19u00**

Lichte:	560
Middelzware:	39
Zware:	9
Totaal:	608

**Avonduur: tussen 19u00 en 23u00**

Lichte:	181
Middelzware:	5
Zware:	3
Totaal:	189

**Nachtuur: tussen 23u00 en 7u00**

Lichte:	39
Middelzware:	3

Verkeersgegevens ten westen van rotonde met Oude Tempellaan download 20171023

**Avonduur: tussen 19u00 en 23u00**

Lichte:	181
Middelzware:	5
Zware:	3
Totaal:	189

**Nachtuur: tussen 23u00 en 7u00**

Lichte:	39
Middelzware:	3
Zware:	3
Totaal:	45

**Gemiddeld aantal voertuigen per uur op een werkdag**

Lichte:	372
Middelzware:	27
Zware:	7
Totaal:	406

Verkeersgegevens ten westen van rotonde met Oude Tempellaan download 20171023



BEPALING VAN DE PROCENTUELE BIJDAGEN VANUIT DE+A60:L92 CIJFERS UIT DE BASISKAART

N237 TEN OOSTEN VAN DE ROTONDE

Straat: N237		Intensiteit: 9570	snelheid: 80	wegdek: DAB	jaar: 2017		
Periode	Wegvak-Intensiteit weekdag	Gemiddeld Uurintensiteit %	categorie	Verkeers-samenstelling %	m.v.t./etmaal	mvt/uur	uur/periode
Dag	9572,0	7,1	l.m.v.t	90,7	7416,0	618	12
			m.z.m.v.t.	7,6	624,0	52	12
			z.m.v.t.	1,6	132,0	11	12
			totaal		8172,0	681	12
Avond		2,5	l.m.v.t	95,4	908,0	227	4
			m.z.m.v.t.	3,4	32,0	8	4
			z.m.v.t.	1,3	12,0	3	4
			totaal		952,0	238	4
Nacht		0,6	l.m.v.t	85,7	384,0	48	8
			m.z.m.v.t.	8,9	40,0	5	8
			z.m.v.t.	5,4	24,0	3	8
			totaal		448,0	56	8

N237 TEN WESTEN VAN DE ROTONDE

Straat: N237		Intensiteit: 8412	snelheid: 80	wegdek: DAB	jaar: 2017		
Periode	Wegvak-Intensiteit weekdag	Gemiddeld Uurintensiteit %	categorie	Verkeers-samenstelling %	m.v.t./etmaal	mvt/uur	uur/periode
Dag	8412,0	7,2	l.m.v.t	92,1	6720,0	560	12
			m.z.m.v.t.	6,4	468,0	39	12
			z.m.v.t.	1,5	108,0	9	12
			totaal		7296,0	608	12
Avond		2,2	l.m.v.t	95,8	724,0	181	4
			m.z.m.v.t.	2,6	20,0	5	4
			z.m.v.t.	1,6	12,0	3	4
			totaal		756,0	189	4
Nacht		0,5	l.m.v.t	86,7	312,0	39	8
			m.z.m.v.t.	6,7	24,0	3	8
			z.m.v.t.	6,7	24,0	3	8
			totaal		360,0	45	8

INTENSITEITEN BEPAALD UIT DE WEGVAKINTENSITEITEN IN 2027 VAN DE PROVINCIE VERKREGEN

Van de provincie verkregen werkdagcijfers zijn omgerekend naar weekdagcijfers

N237 TEN OOSTEN VAN DE ROTONDE

Straat: N237		Intensiteit: 13000		snelheid: 80	wegdek: DAB	jaar: 2027
Periode	Wegvak- Intensiteit weekdag	Gemiddeld Uurintensiteit %	categorie	Verkeers- samenstelling %	m.v.t./uur	
Dag	11050	7,1	l.m.v.t	90,7	712	
			m.z.m.v.t.	7,6	60	
			z.m.v.t.	1,6	13	
			motoren	0,0	0	
Avond		2,5	l.m.v.t	95,4	263	
			m.z.m.v.t.	3,4	9	
			z.m.v.t.	1,3	3	
			motoren	0,0	0	
Nacht		0,6	l.m.v.t	85,7	52	
			m.z.m.v.t.	8,9	5	
			z.m.v.t.	5,4	3	
			motoren	0,0	0	

N237 TEN WESTEN VAN DE ROTONDE

Straat: N237		Intensiteit: 10700		snelheid: 80	wegdek: DAB	jaar: 2027
Periode	Wegvak- Intensiteit weekdag	Gemiddeld Uurintensiteit %	categorie	Verkeers- samenstelling %	m.v.t./etmaal	
Dag	9202	7,2	l.m.v.t	92,1	613	
			m.z.m.v.t.	6,4	43	
			z.m.v.t.	1,5	10	
			motoren	0,0	0	
Avond		2,2	l.m.v.t	95,8	198	
			m.z.m.v.t.	2,6	5	
			z.m.v.t.	1,6	3	
			motoren	0,0	0	
Nacht		0,5	l.m.v.t	86,7	43	
			m.z.m.v.t.	6,7	3	
			z.m.v.t.	6,7	3	
			motoren	0,0	0	

GEGEVEN PROVINCIE GEMIDDELDE WERKDAGINTENSITEITEN

JAAR 2027

TEN OOSTEN VAN DE ROTONDE; N237.25	13.000 MVT/ETMAAL
TEN WESTEN VAN DE ROTONDE; N237.47	10.700 MVT/ETMAAL

OMREKENING NAAR WEEKDAGGEMIDDELDEN

TEN OOSTEN VAN DE ROTONDE; N237.25	$0,85 \times 13.000 = 11.050$ MVT/ETMAAL
TEN WESTEN VAN DE ROTONDE; N237.47	$0,86 \times 10.700 = 9.202$ MVT/ETMAAL

**BIJLAGE 6. VERKEERSGEGEVENS GEMEENTELIJKE WEGEN**

Verkeertellingen Duid Tempeljan

Intensteldenoverzicht
Weg: Duid Tempeljan
Wegcode: Tussen Kampfringh Ommeaten en N227
Richting 1: N227
Richting 2: Kampfringh Ommeaten
Periode: 3 oktober t/m 16 oktober 2016

Intensteldenverloop per uur

Table with 4 main sections: Gemiddelde metingen op 100m, Gemiddelde metingen op 1 km, Gemiddelde metingen op 2 km, and Gemiddelde metingen op 4 km. Each section has columns for time, direction, and various traffic counts.

Intensteldenverloop per veldag

Table showing daily traffic counts for the period from Wednesday 5 October to Saturday 16 October 2016, categorized by direction.

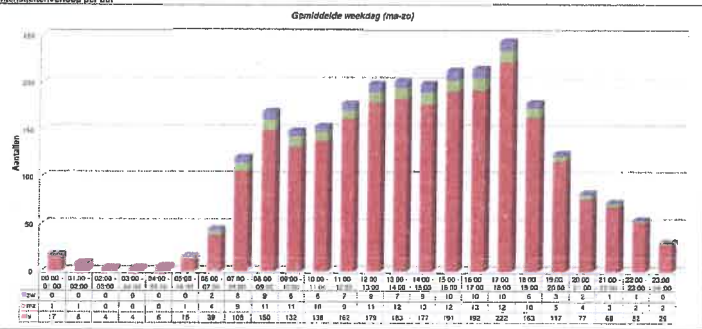
Totaalintenstelden weekend d/avonds

Summary table for weekend and evening traffic counts, including columns for direction, heavy, and total counts.

Wekstap omrekening methoden

Table detailing conversion factors for different traffic measurement methods.

Intensteldenverloop per uur



Legenda
lv = lichte motorvoertuigen
mv = middelzware motorvoertuigen
zw = zware motorvoertuigen

Verkeerstellingen Banningstraat

Intensiteitsvertoezicht

Weg: Banningstraat  
 Richting: Tussen Oude Tempelplan en Kampweg  
 Richting 1: Oude Tempelplan  
 Richting 2: Kampweg  
 Periode: 4 oktober 2016

Intensiteitsverloop per uur

Tijd	Richting 1 (Oude Tempelplan 016-01)								Richting 2 (Kampweg 016-02)							
	m1	m2	z1	z2	m3	m4	z3	z4	m1	m2	z1	z2	m3	m4	z3	z4
07:00-07:15	1	1	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0
07:15-07:30	1	1	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0
07:30-08:00	1	1	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0
08:00-09:00	1	1	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0
09:00-10:00	1	1	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0
10:00-11:00	1	1	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0
11:00-12:00	13	2	0	13	6	5	1	13	20	6	1	27	10	1	1	20
12:00-13:00	24	5	4	33	10	10	2	38	48	19	6	87	24	4	29	18
13:00-14:00	59	8	4	80	24	10	4	106	152	6	8	230	42	3	26	10
14:00-15:00	48	5	2	55	20	7	2	43	84	12	4	150	44	4	2	55
15:00-16:00	82	8	2	88	27	9	2	108	139	13	4	168	58	2	2	33
16:00-17:00	118	5	2	125	36	6	2	158	201	11	4	251	69	4	2	75
17:00-18:00	86	8	2	94	32	2	2	110	188	12	4	194	63	3	2	87
18:00-19:00	77	7	2	84	26	7	2	97	152	12	3	170	52	2	2	85
19:00-20:00	68	7	2	77	21	5	1	85	129	12	3	153	45	1	2	83
20:00-21:00	53	4	0	57	17	2	2	57	99	8	2	107	47	3	0	50
21:00-22:00	31	2	0	33	9	2	0	35	58	3	0	63	25	2	1	45
22:00-23:00	22	2	0	24	6	2	0	26	42	2	0	47	21	2	0	33
23:00-24:00	13	2	0	15	4	2	0	17	26	3	0	31	12	2	0	21
00:00-01:00	9	2	0	11	3	2	0	13	18	3	0	21	8	2	0	14

Intensiteitsverloop per dag

Dag	Richting 1								Richting 2							
	m1	m2	z1	z2	m3	m4	z3	z4	m1	m2	z1	z2	m3	m4	z3	z4
Zaterdag 4 oktober 2016	1723	85	42	1729	877	111	13	1102	1350	189	3	2	73			
Zondag 5 oktober 2016	1277	56	29	1277	1117	108	3	1264	1511	156	3	2	15			
Maandag 6 oktober 2016	808	39	18	781	789	108	21	805	1248	185	10	2	21			
Dinsdag 7 oktober 2016	816	57	32	739	859	83	38	816	1199	175	7	2	21			
Woensdag 8 oktober 2016	1181	87	24	1184	1116	95	27	1208	1635	187	48	2	24			
Donstag 9 oktober 2016	987	52	14	948	972	81	18	1049	1364	111	35	2	25			
Vrijdag 10 oktober 2016	401	24	8	387	388	28	5	385	597	18	2	1	12			
Zaterdag 11 oktober 2016	802	84	35	711	487	90	25	739	1489	174	47	2	10			
Zondag 12 oktober 2016	812	51	26	735	379	100	24	1085	1791	191	50	2	20			
Maandag 13 oktober 2016	1111	108	27	1237	1318	101	36	1131	1513	205	19	3	26			
Dinsdag 14 oktober 2016	1053	86	35	1184	1243	131	27	1113	1675	187	33	2	31			
Woensdag 15 oktober 2016	1137	88	37	1262	1208	26	13	1242	1845	191	31	2	28			
Donstag 16 oktober 2016	878	55	17	840	669	47	13	859	1777	87	25	2	30			

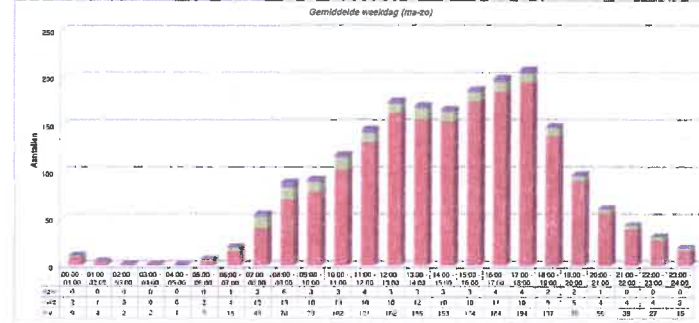
Totaalintensiteitsverloop per dag

Dag	Richting 1								Richting 2							
	m1	m2	z1	z2	m3	m4	z3	z4	m1	m2	z1	z2	m3	m4	z3	z4
Uur 07:00-10:00 uur	87	21	7	80	17	1	0	87	154	1	0	0	0	0	0	0
Aansluitend 10:00-23:00 uur	799	9	1	719	154	5	2	714	213	17	3	2	213			
Wach (07:00-23:00 uur)	32	8	0	38	22	7	1	30	54	13	1	0	58			

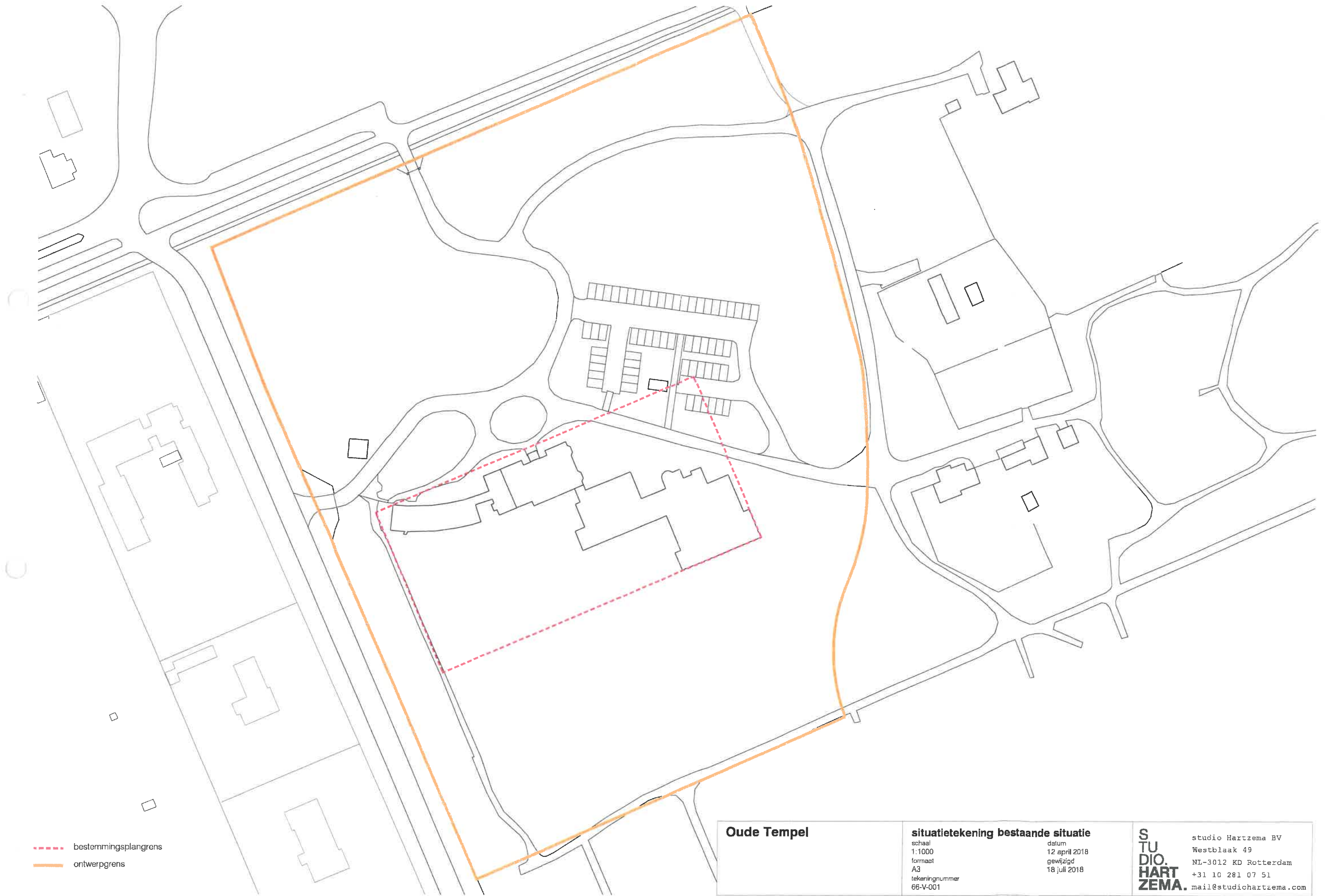
Wachgetijdenmethode

Tijd	Gemiddelde weekdag (m-w-z)															
	m1	m2	z1	z2	m3	m4	z3	z4	m5	m6	z5	z6	m7	m8	z7	z8
Tot 0:30	283	1	0	283	283	118	18	4	2	2,054	38	40	47	58	49	7,4
Tot 1:00	8	0	0	8	8	4	4	0	0	0	0	0	0	0	0	0
Tot 1:30	239	2	0	239	199	37	19	2	2	1,961	36	40	47	57	48	7,5
Tot 18:45	88	118	38	264	14	2	1	0	0	253	33	40	47	58	48	7,6
Tot 20:00	12	53	11	66	6	4	1	0	0	67	33	40	47	58	48	7,5

Intensiteitsverloop per uur



Legenda  
 m = lichte motorvoertuigen  
 z = middelzware motorvoertuigen  
 w = zware motorvoertuigen

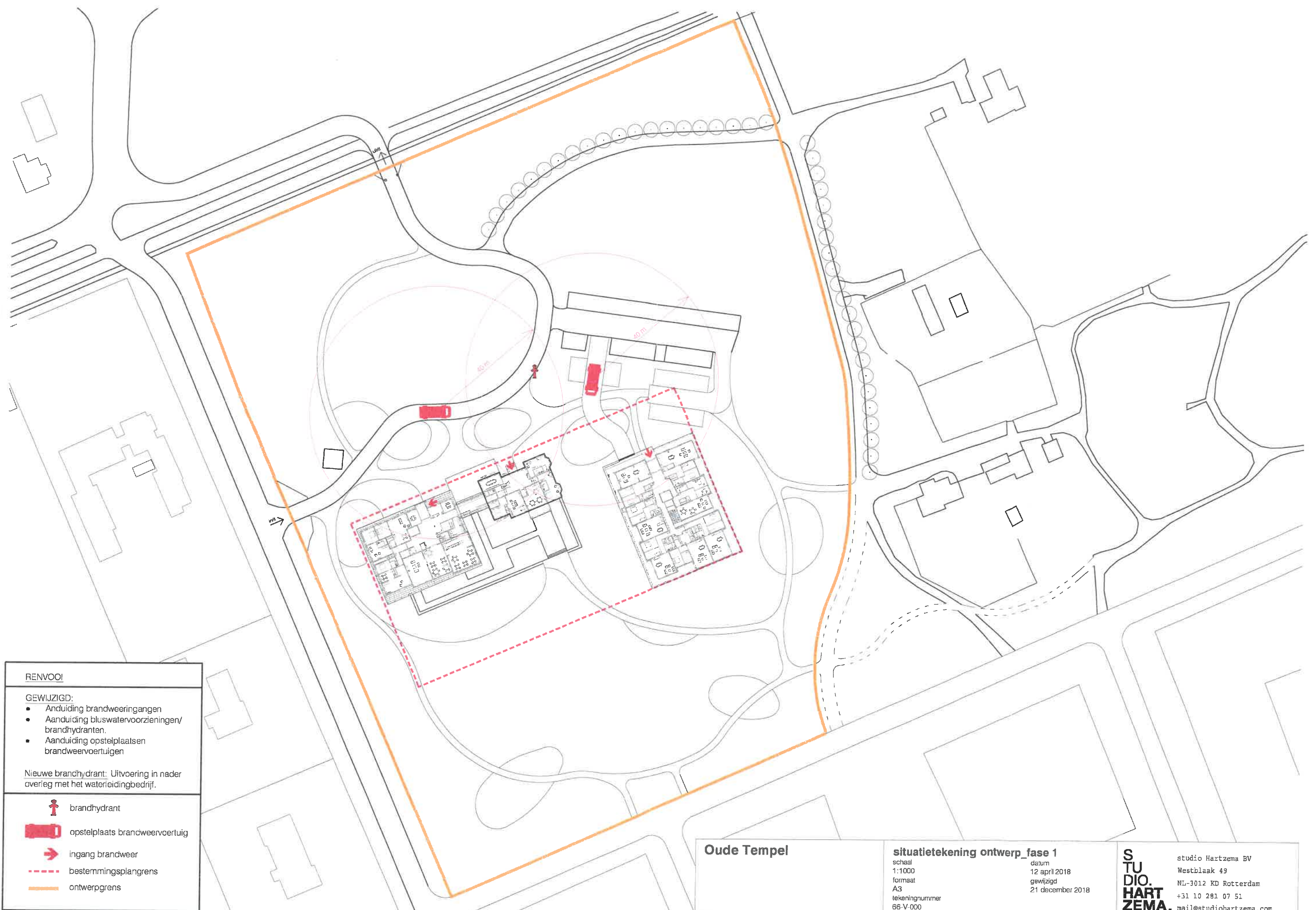


--- bestemmingsplangrens  
— ontwerpgrens

<b>Oude Tempel</b>	<b>situatietekening bestaande situatie</b>	
	schaal 1:1000	datum 12 april 2018
	formaat A3	gewijzigd 18 juli 2018
	tekeningnummer 66-V-001	
	<b>S TU DIO. HART ZEMA.</b>	studio Hartzema BV Westblaak 49 NL-3012 KD Rotterdam +31 10 281 07 51 mail@studichartzema.com







**RENVOOI**

**GEWIJZIGD:**

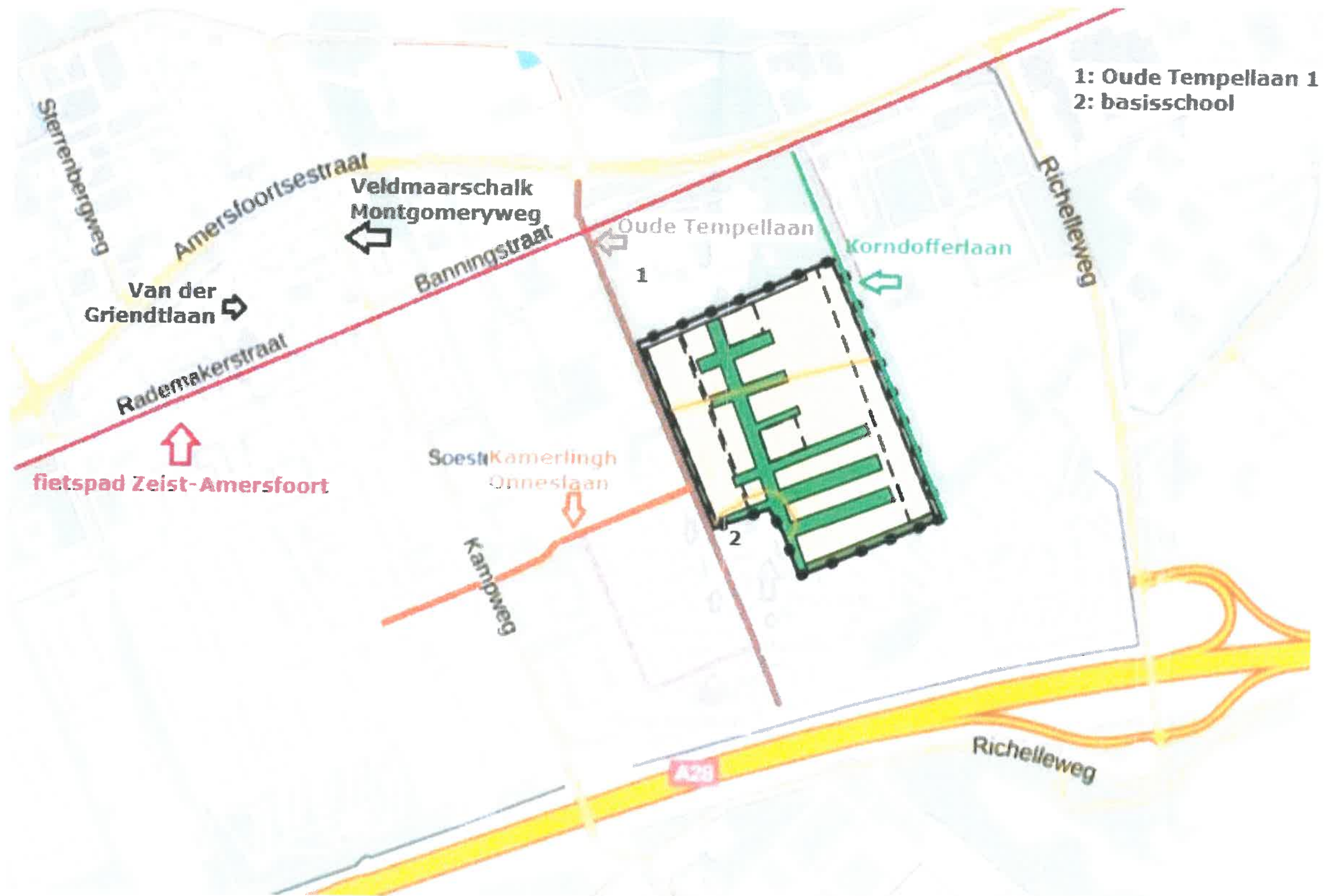
- Aanduiding brandweeringangen
- Aanduiding bluswatervoorzieningen/ brandhydranten.
- Aanduiding opstelplaatsen brandweervoertuigen

Nieuwe brandhydrant: Uitvoering in nader overleg met het waterleidingbedrijf.

- brandhydrant
- opstelplaats brandweervoertuig
- ingang brandweer
- bestemmingsplangrens
- ontwerpgrens

<b>Oude Tempel</b>	<b>situatietekening ontwerp_fase 1</b>		<b>S TU DIO. HART ZEMA.</b>	studio Hartzema BV
	schaal 1:1000	datum 12 april 2018		Westblaak 49
	formaat A3	gewijzigd 21 december 2018		NL-3012 XD Rotterdam
	tekeningnummer 66-V-000			+31 10 281 07 51 mail@studiohartzema.com







# Fotobijlage

Verkeersstructuur rond plangebied "Oude Tempel"





Foto 1: Oude Tempellaan ter hoogte van hoogte van basisschool, gezien naar het zuiden; op de achtergrond de wegversmalling als snelheidremmende maatregel.

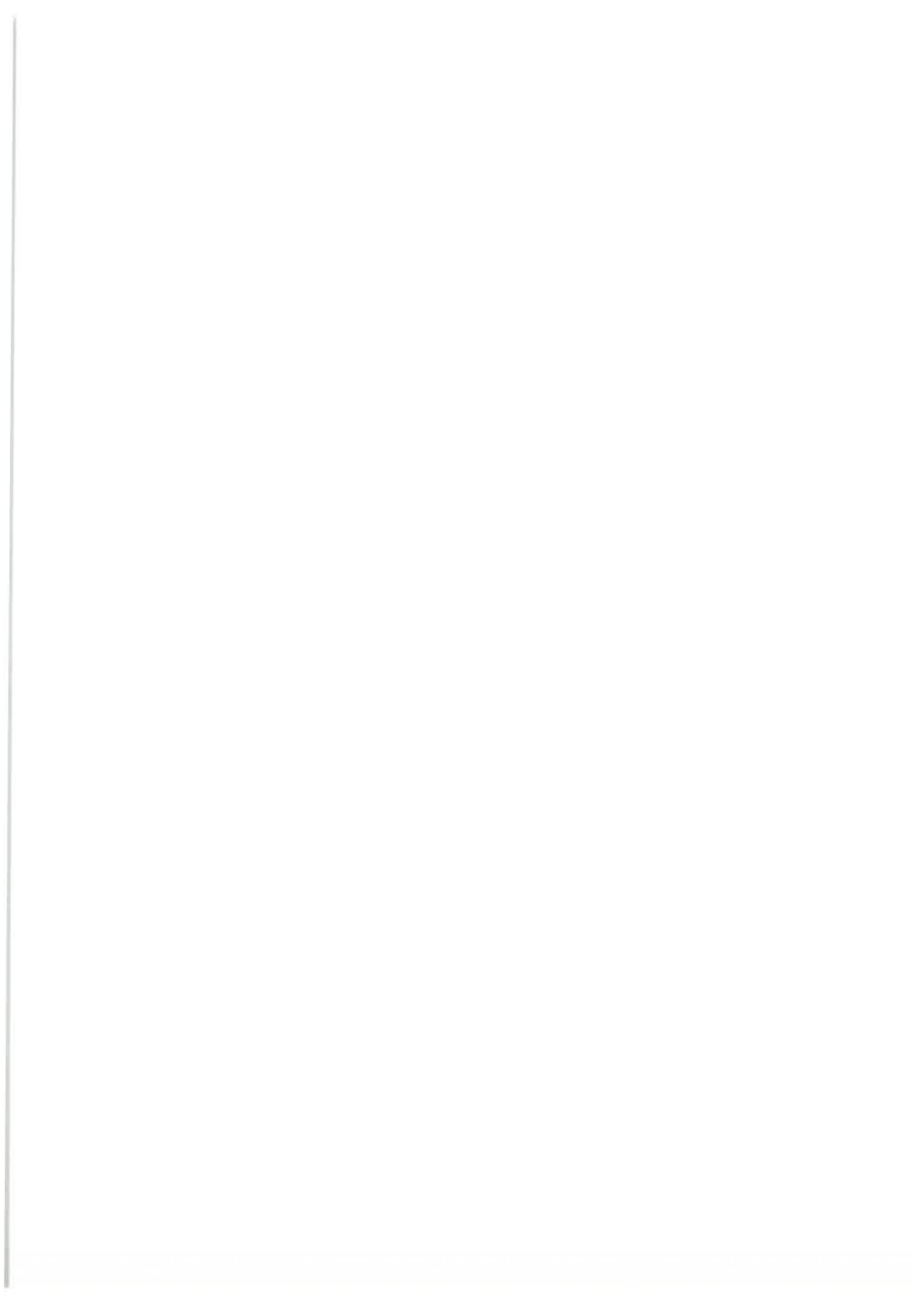








Foto 2: Basisschool De Startbaan aan de Oude Tempellaan.

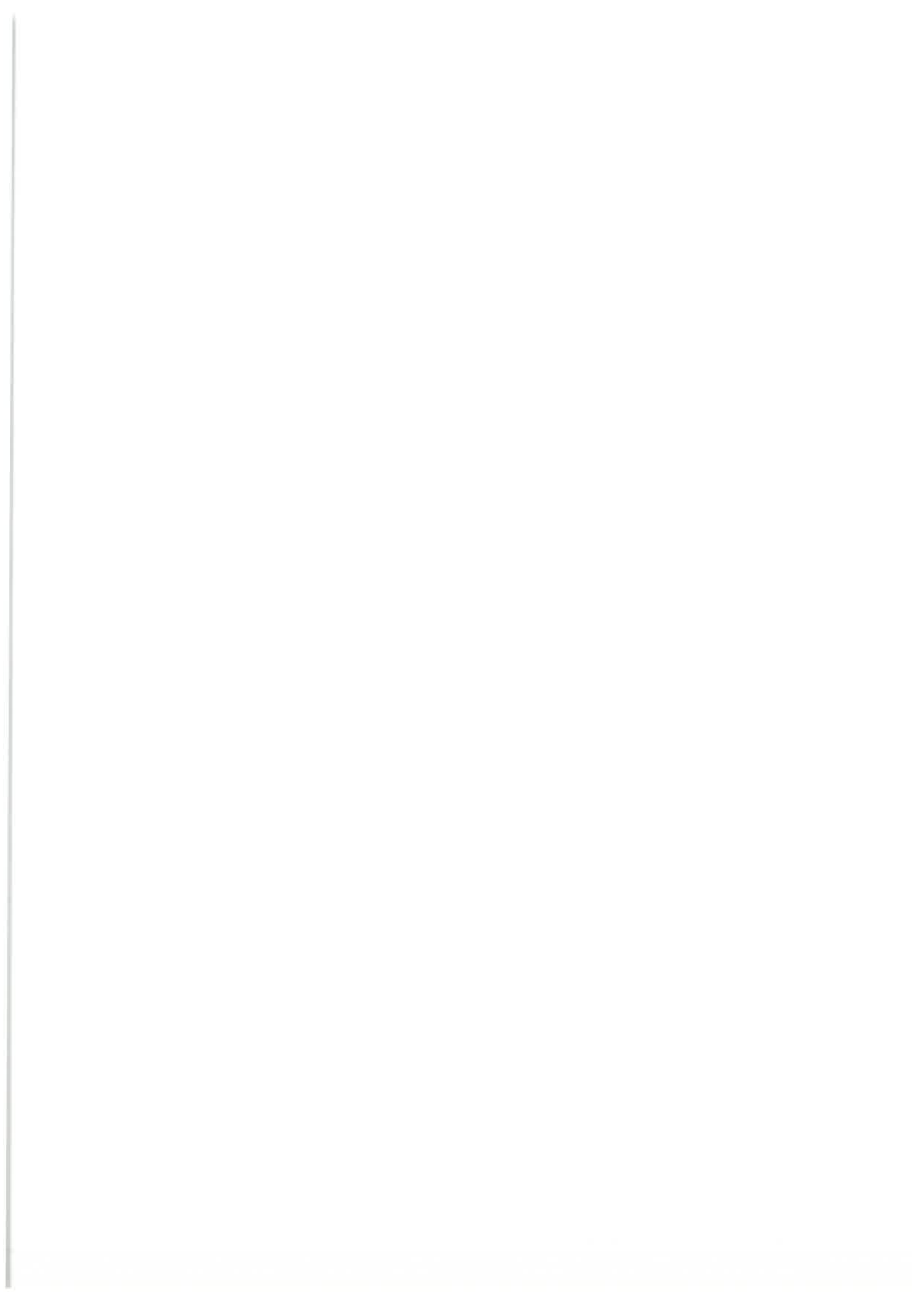






Foto 3: Oude Tempellaan ter hoogte van basisschool gezien naar het noorden.





Foto 4: Oude Tempellaan met links de Kamerlingh Onneslaan die hier uitkomt op de Oude Tempellaan

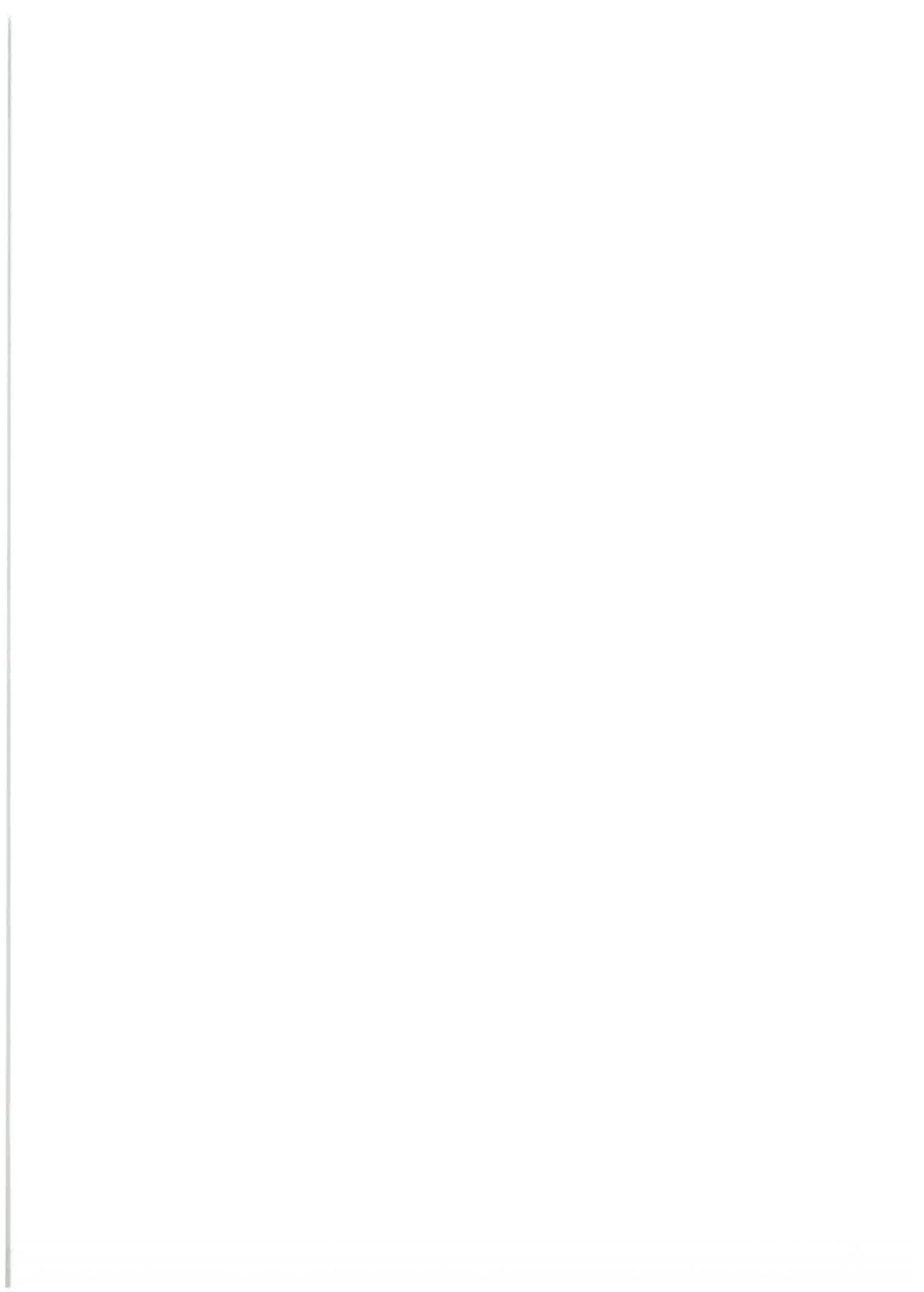






Foto 5: Kamerlingh Onneslaan gezien vanaf de Oude Tempellaan.

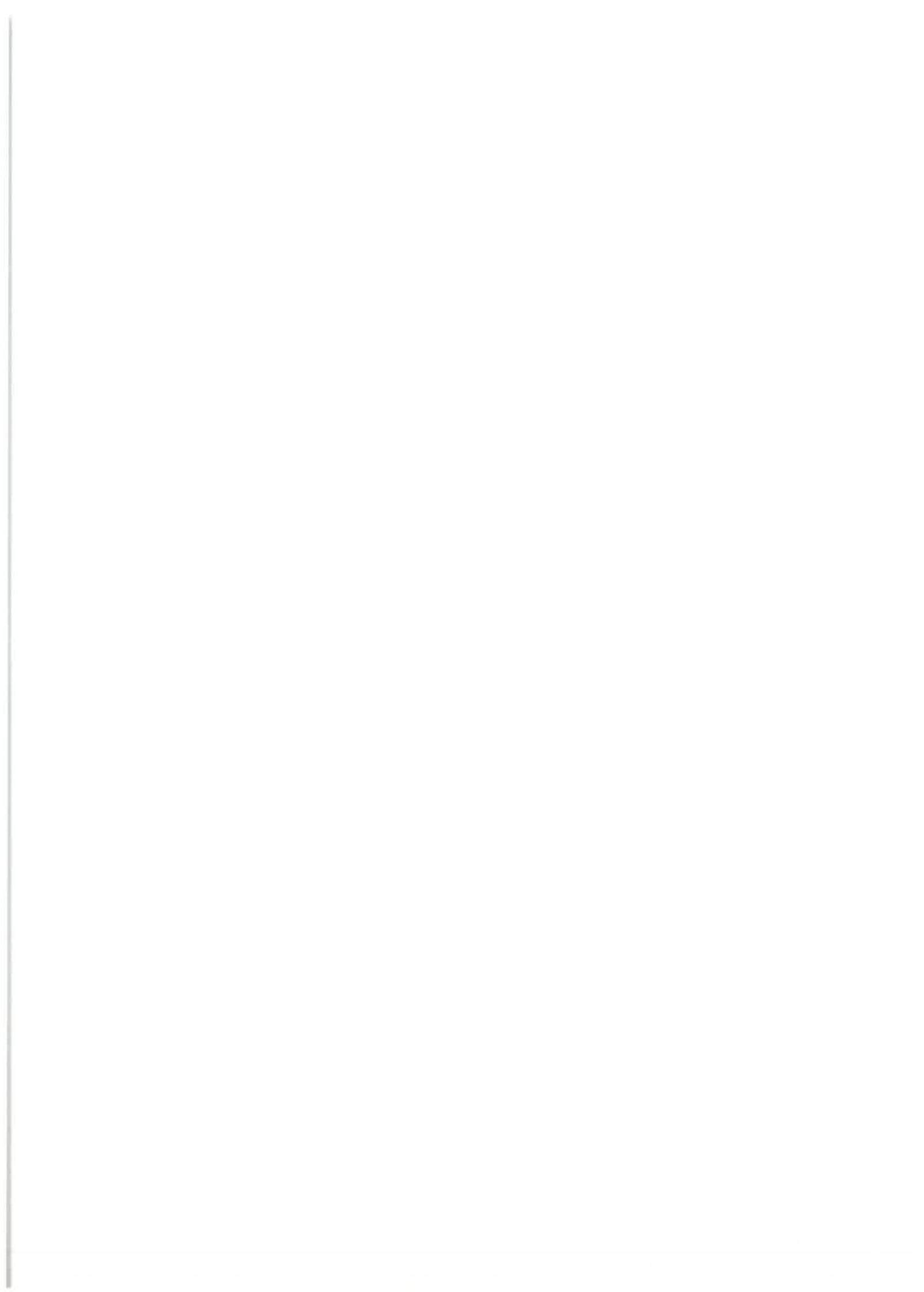








Foto 6: Kruising Oude Tempellaan-Kamerlingh Onneslaan gezien vanaf de kamerlingh Onneslaan; op dit punt zal de zuidelijke ontsluiting van het plangebied gepland.





Foto 7: Plangebied gezien vanaf de Oude Tempellaan.





Foto 8: Oude Tempellaan ter hoogte van het plangebied, gezien naar het zuiden.

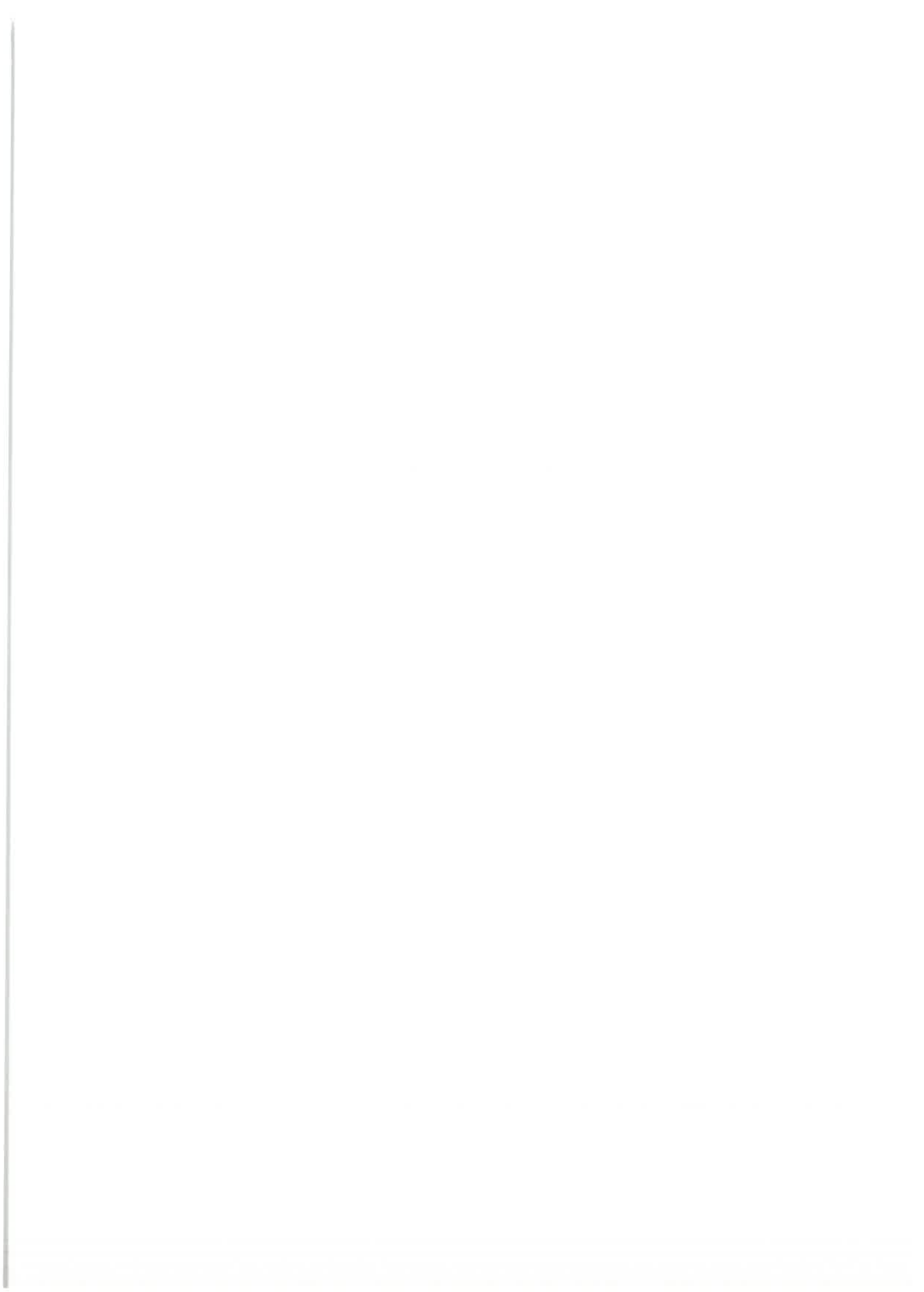






Foto 9: Oude Tempelhaar ter hoogte van het plangebied, gezien naar het noorden.

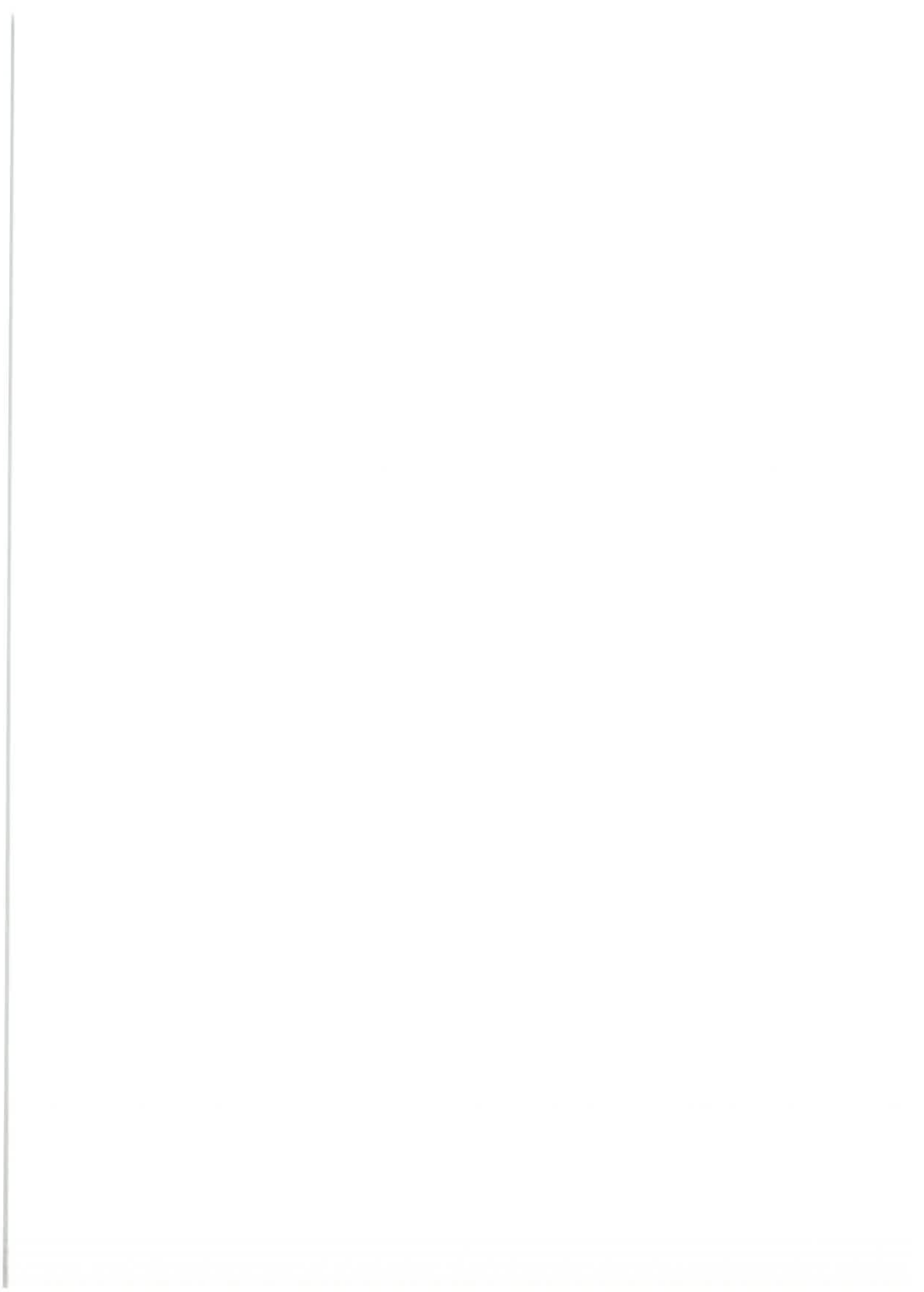








Foto 10: Oude Tempellaan ter hoogte van nummer 8; hier is de noordelijke ontsluiting van het plangebied gepland.





Foto 11: Uitrit van het perceel aan de Oude Tempellaan 1 op de rijbaan.





1779 10/2017 - Foto van de hoogte van de huisnummer 4 gezien naar het noorden met de  
aanwijzing van de hoogte van de afheergrond het plateau in de rijbaan

---





Foto 13: Kruising Oude Tempellaan met fietspad en Banningstraat, gezien in noordelijke richting.







Foto 14: Kruising van de Oude Tempellaan met het interlokale fietspad Zeist-Amersfoort, gezien naar het oosten.





Foto 15: Banningstraat met fietspad, gezien naar het oosten vanaf de kruising met de Oude Tempellaan.





Foto 16: Doodlopende deel van de Banningstraat met rechts het interlokale fietspad Zeist-Amersfoort.





Foto 17: Oude Tempellaan tussen Banningstraat en N237; op de achtergrond de turbo:rotonde in de N237.









Foto 18: Oude Tempellaan bij de kruising met de Banningstraat met het interlokale fietspad Zeist-Amelisfoort, gezien naar het zuiden.





Foto 19: Banningstraat gezien vanaf de kruising met de Kampweg, Veldmaarschalk Montgomerieweg en de Rademakerstraat gezien naar het oosten.





Foto 20: Veldmaarschalk Montgomeryweg gezien vanaf de kruising met de Banningstraat, Kampweg en Rademakerstraat naar het noorden.





Foto 21: Rademakerstraat gezien vanaf de kruising met de Veldmaarschalk Montgomery weg de Banningstraat en de Kampweg naar het westen.







Foto 22: Kampweg gezien vanaf de kruising met de Rademakerstraat, de Veldmaarschalk Montgomeryweg en de Banningstraat naar het zuiden.





Foto 23: Bouwproject op de hoek van de Kampweg en de Banningstraat.





Foto 24: Vliegtuiglaan gezien vanaf de kruising met Kamerlingh Onneslaan naar het zuiden.

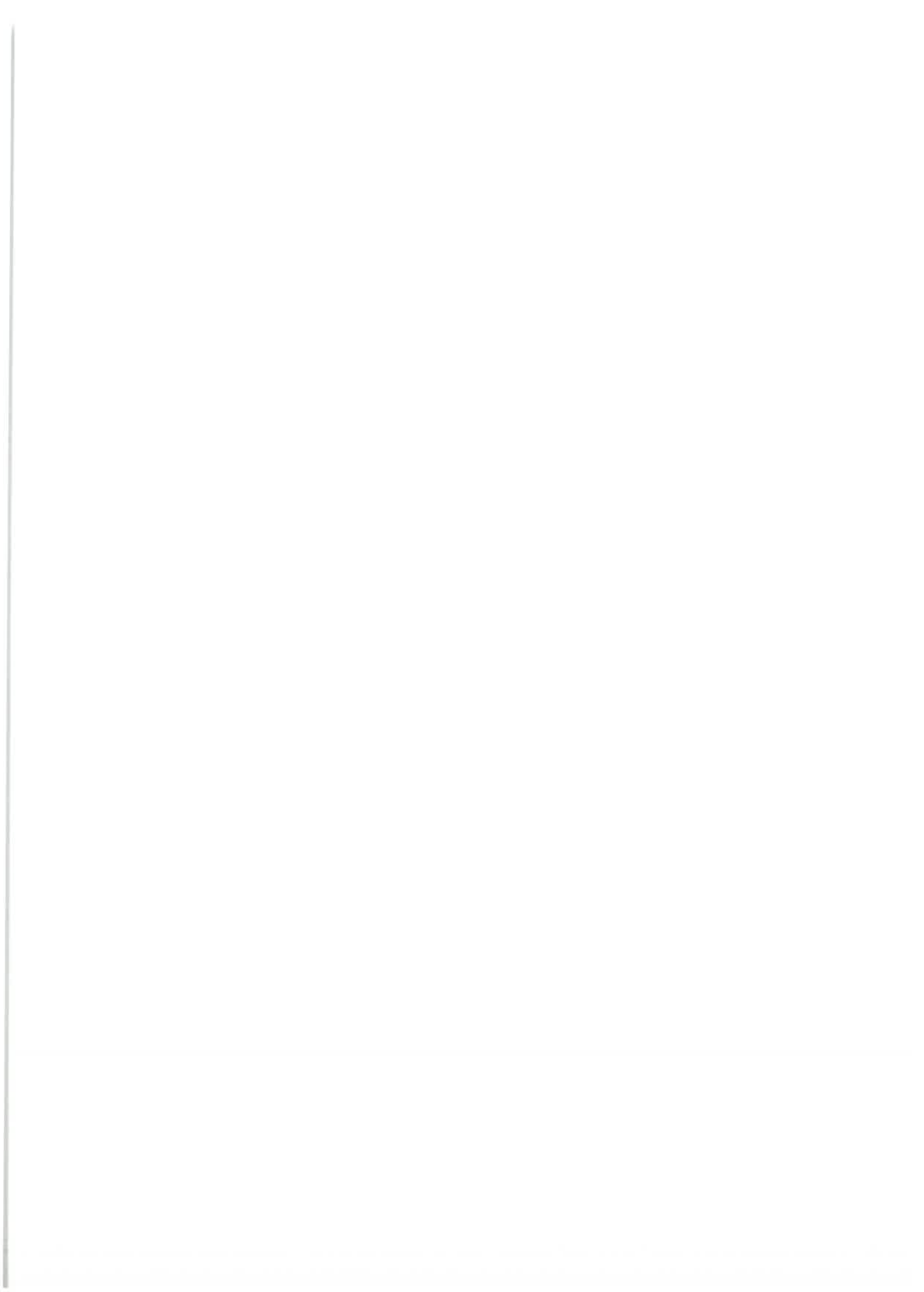






Foto 25: Bocht die de overgang vormt van de Vliegtuiglaan naar de Oude Tempellaan, bij de uitritconstructie komt het meest zuidelijke deel van de Oude Tempellaan uit op de hoofdroute.

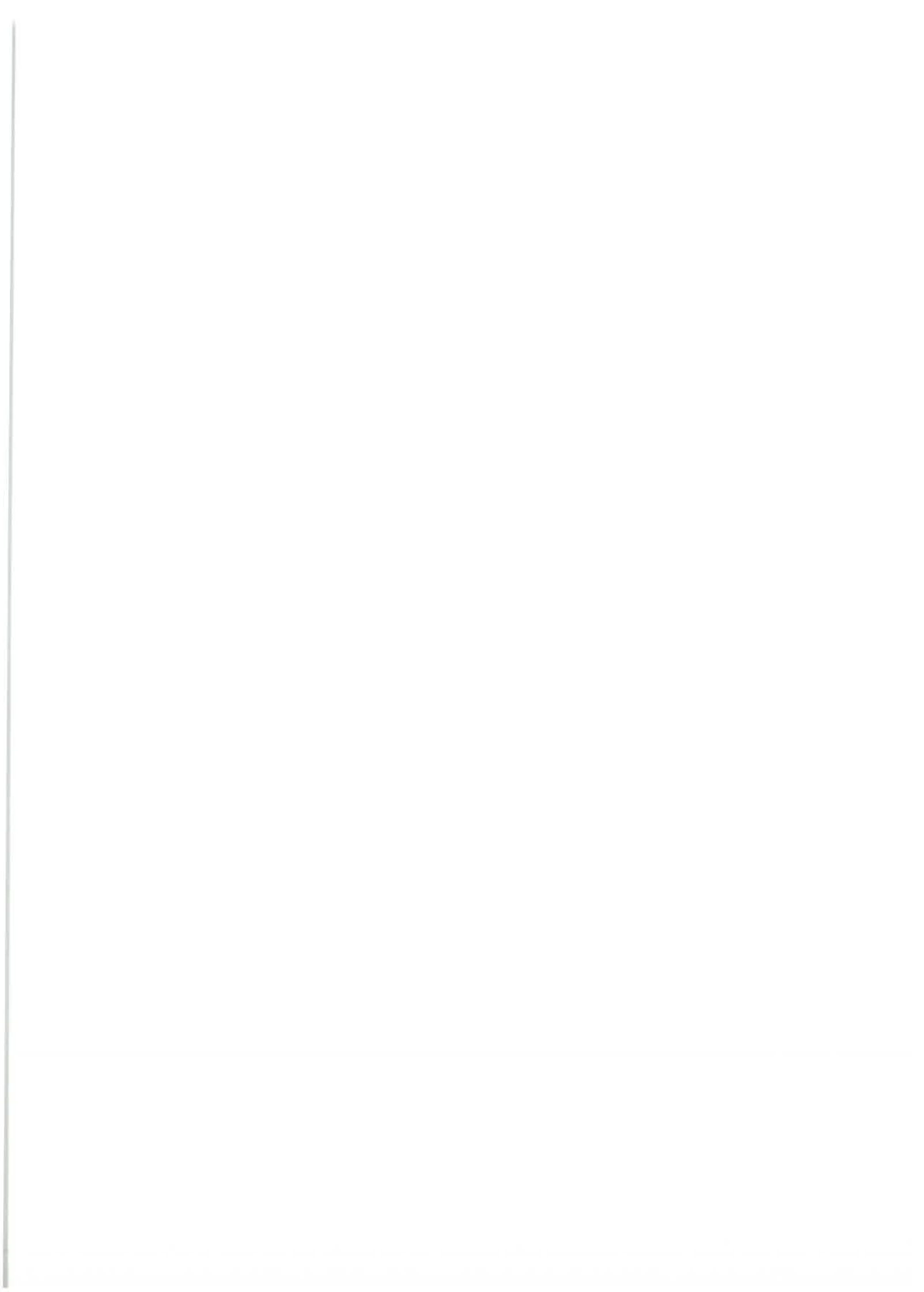








Foto-26: Oude Tempellaan gezien vanaf de overgang van de Vliegtuiglaan naar het noorden.





Foto 27: Zijstraat van de Oude Tempellaan: Apollo.



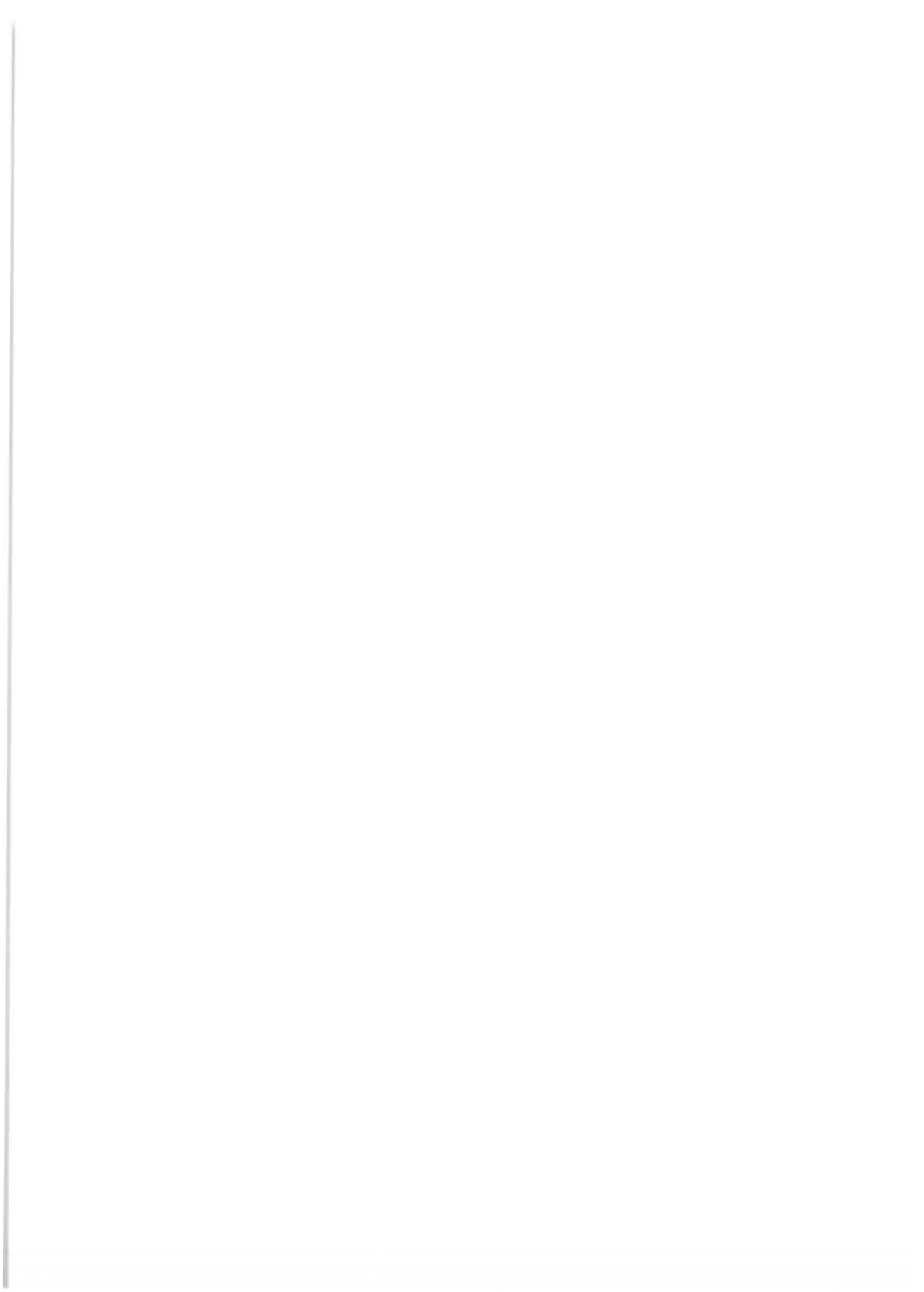


Foto 28: Zijstraat van Oude Tempellaan: Wostok met links basisschool De Startbaan.





Foto 29: Zijstraat van de Oude Tempellaan: Farnham met op de voorgrond de wegversmalling in de Oude Tempellaan.







**VERKEERSTELLING**  
Motorvoertuigen

**OUDE TEMPELLAAN, SOESTERBERG**  
Tussen Banningstraat en Amersfoortsestraat



**Identificatie**

Oude Tempellaan  
Soesterberg  
Tussen Banningstraat en Amersfoortsestraat  
Ri. 1 = Ri. Noord (Amersfoortsestraat)  
Ri. 2 = Ri. Zuid (Banningstraat)

**Meting**

Metperiode: 11 mei t/m 27 mei 2019  
Methode: Talslangen (MetroCount)  
In opdracht van: Gemeente Soest  
Uitgevoerd door: Sweco



**Voertuigclassificatie**

Voertuigclassificatie op basis van ascombinaties  
L = Licht verkeer (2 assen, asafstand < 3,7 m)  
M = Middelswaar verkeer (2 assen, asafstand > 3,7 m)  
Z = Zwaar verkeer (3 of meer assen)

**INTENSITEITEN**

	Doorsnede		Ri. Noord		Ri. Zuid	
	Weekdag	Weekdag	Weekdag	Weekdag	Weekdag	Weekdag
Eismaal (0-24u)	3816	3436	2027	1832	1789	1604
Dag (7-19u)	3147	2819	1687	1519	1460	1300
Avond (19-23u)	487	447	230	215	257	233
Nacht (23-7u)	182	170	110	99	72	72
Ochtendspits (7-9u)	532	416	355	278	177	138
Avondspits (16-18u)	664	589	301	267	363	322

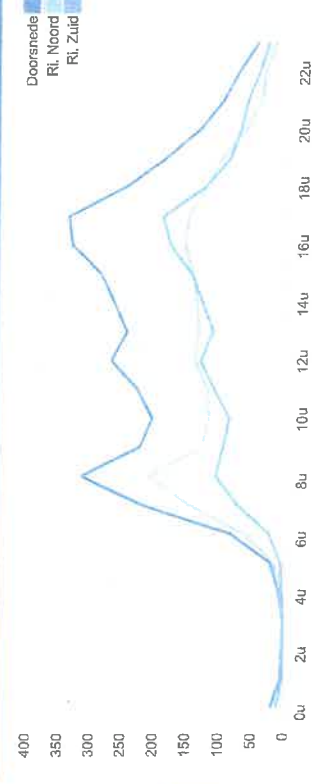
**UURCIJFERS**

	Doorsnede		Ri. Noord		Ri. Zuid	
	Weekdag	Weekdag	Weekdag	Weekdag	Weekdag	Weekdag
00:00 - 01:00	19	0,5%	8	10	11	13
01:00 - 02:00	5	0,1%	3	4	2	4
02:00 - 03:00	2	0,1%	1	2	1	3
03:00 - 04:00	1	0,0%	0	1	1	1
04:00 - 05:00	8	0,2%	5	5	3	3
05:00 - 06:00	21	0,5%	16	13	5	4
06:00 - 07:00	83	2,2%	64	46	22	18
07:00 - 08:00	219	5,7%	166	111	72	56
08:00 - 09:00	314	8,2%	250	167	105	83
09:00 - 10:00	222	5,8%	192	127	114	95
10:00 - 11:00	203	5,3%	183	117	114	86
11:00 - 12:00	226	5,9%	211	118	115	108
12:00 - 13:00	266	7,0%	249	138	132	117
13:00 - 14:00	242	6,4%	240	132	130	109
14:00 - 15:00	282	7,4%	251	135	131	120
15:00 - 16:00	283	7,4%	261	140	129	132
16:00 - 17:00	329	8,6%	294	154	137	157
17:00 - 18:00	335	8,8%	295	147	130	164
18:00 - 19:00	200	5,3%	184	123	109	124
19:00 - 20:00	184	4,8%	167	98	88	79
20:00 - 21:00	132	3,5%	123	62	60	70
21:00 - 22:00	97	2,5%	90	38	36	54
22:00 - 23:00	73	1,9%	67	32	31	42
23:00 - 24:00	44	1,2%	44	17	18	25

**VOERTUIGVERDELING**

	Doorsnede		Ri. Noord		Ri. Zuid	
	Weekdag	Weekdag	Weekdag	Weekdag	Weekdag	Weekdag
Licht (L)	3613	94,7%	3268	95,1%	94,9%	95,3%
Middelswaar (M)	151	4,0%	125	4,7%	3,1%	2,8%
Zwaar (Z)	52	1,4%	44	1,3%	2,0%	1,9%

**JURVERLOOP WERKDAG PER RIJRICHTING**



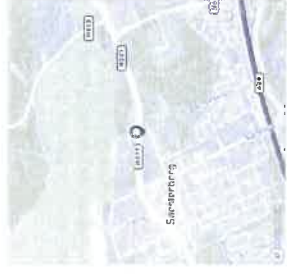
**ETMAALTOTALEN**

Aantal voertuigen	Doorsnede		Ri. Noord		Ri. Zuid	
	Weekdag	Weekdag	Weekdag	Weekdag	Weekdag	Weekdag
ma 13-mei	2014	30	31	28		
di 14-mei	3586	35	36	34		
wo 15-mei	3774	0,3%	0,1%	0,6%		
do 16-mei	4119	15 - 20 km/u	1,2%	3,7%		
vr 17-mei	3917	20 - 25 km/u	8,8%	18,2%		
za 18-mei	4016	25 - 30 km/u	36,6%	41%		
zo 19-mei	3166	30 - 35 km/u	34%	39,3%		
ma 20-mei	2938	35 - 40 km/u	11,2%	14,7%		
di 21-mei	3569	40 - 45 km/u	1,9%	2,6%		
wo 22-mei	3933	> 45 km/u	0,4%	0,3%		
do 23-mei	4009					
vr 24-mei	3606					
za 25-mei	2639					
zo 26-mei	1954					

VERKEERSTELLING  
Motorvoertuigen

Meerkeuze:  
Oude Tempellaan  
Scheidings  
Rij.1 = RI. Noord (Amersfoortsestraat)  
Rij.2 = RI. Zuid (Banningsstraat)

Metriek:  
Metsperiode: 11 mei t/m 27 mei 2019  
Methode: Telling (Meten/Count)  
In opdracht van: Gemeente Soest  
Uitgevoerd door: Swaco



Verkeersinstellingen:  
Voorrijtsituatie op basis van aancomstanties  
V = Voorrijtsituatie (Voorrijtsituatie < 3,7 m)  
M = Middelen (Voorrijtsituatie < 3,7 m)  
Z = Zwaar verkeer (3 of meer assen)

OUDE TEMPELLAAN, SOESTERBERG  
Tussen Banningsstraat en Amersfoortsestraat



WERKDAG

	Dinsdag					Woensdag					Donnerdag					Vrijdag					Zaterdag				
	L	M	Z	Tot	Ri	L	M	Z	Tot	Ri	L	M	Z	Tot	Ri	L	M	Z	Tot	Ri	L	M	Z	Tot	Ri
05:00 - 01:00	18	0	0	18	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0
05:00 - 02:00	4	0	0	4	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0
05:00 - 03:00	2	0	0	2	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0
05:00 - 04:00	1	0	0	1	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0
05:00 - 05:00	7	1	0	8	5	0	0	5	5	0	0	0	0	0	3	2	0	0	2	2	0	0	0	0	0
05:00 - 06:00	20	1	0	21	15	0	0	15	15	0	0	0	0	0	5	4	0	0	4	4	0	0	0	0	0
06:00 - 07:00	76	4	2	83	57	3	0	60	19	1	2	22	22	22	2	2	2	2	2	2	2	2	2	2	2
07:00 - 08:00	201	13	4	219	138	9	1	148	85	4	3	72	72	72	3	3	3	3	3	3	3	3	3	3	3
08:00 - 09:00	267	12	5	284	198	7	2	208	98	4	3	105	105	105	4	4	4	4	4	4	4	4	4	4	4
09:00 - 10:00	257	12	5	274	198	7	2	208	98	4	3	105	105	105	4	4	4	4	4	4	4	4	4	4	4
10:00 - 11:00	188	11	3	203	139	7	1	117	80	4	2	86	86	86	2	2	2	2	2	2	2	2	2	2	2
11:00 - 12:00	210	13	3	226	139	8	1	118	102	4	2	108	108	108	2	2	2	2	2	2	2	2	2	2	2
12:00 - 13:00	253	12	2	268	130	7	1	138	123	5	1	129	129	129	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1
13:00 - 14:00	227	13	3	244	123	8	2	132	104	4	2	110	110	110	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1
14:00 - 15:00	248	12	2	262	126	8	1	135	122	3	1	127	127	127	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1
15:00 - 16:00	288	12	4	293	131	8	2	140	136	4	2	142	142	142	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1
16:00 - 17:00	328	12	5	325	145	7	1	154	137	5	4	178	178	178	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1
17:00 - 18:00	328	12	5	325	145	7	1	154	137	5	4	178	178	178	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1
18:00 - 19:00	235	8	4	247	118	5	1	123	117	3	3	124	124	124	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1
19:00 - 20:00	178	3	3	184	98	2	1	98	83	1	2	88	88	88	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1
20:00 - 21:00	129	2	1	132	61	1	0	62	68	1	1	70	70	70	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1
21:00 - 22:00	94	2	1	97	37	1	0	38	58	1	1	69	69	69	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1
22:00 - 23:00	72	1	1	73	31	0	0	32	41	0	0	42	42	42	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1
23:00 - 24:00	43	1	1	44	16	1	0	17	27	0	0	27	27	27	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1
Eerste (0-24u)	313	15	5	333	191	9	1	207	187	5	3	178	178	178	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1
Tweede (0-24u)	358	15	5	379	207	9	1	242	207	5	3	190	190	190	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1
Dag (7-18u)	171	8	4	184	95	2	0	95	110	3	3	72	72	72	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1
Nacht (23-7u)	473	8	4	485	206	5	1	230	246	3	3	272	272	272	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1
Afstand (18-24u)	171	8	4	184	95	2	0	95	110	3	3	72	72	72	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1
Ochttendspas (7-9u)	488	25	10	523	335	16	3	353	346	9	6	377	377	377	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1
Avondspas (18-19u)	635	21	9	665	287	12	2	301	346	9	7	383	383	383	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1

OUDE TEMPELLAAN, SOESTERBERG  
Tussen Banningsstraat en Amersfoortsestraat



WEEKDAG

	Dinsdag					Woensdag					Donnerdag					Vrijdag					Zaterdag				
	L	M	Z	Tot	Ri	L	M	Z	Tot	Ri	L	M	Z	Tot	Ri	L	M	Z	Tot	Ri	L	M	Z	Tot	Ri
05:00 - 01:00	22	1	0	23	10	0	0	10	10	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0
05:00 - 02:00	6	0	0	6	3	0	0	3	3	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0
05:00 - 03:00	2	0	0	2	1	0	0	1	1	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0
05:00 - 04:00	2	0	0	2	1	0	0	1	1	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0
05:00 - 05:00	6	1	0	7	4	0	0	4	4	0	0	0	0	0	3	2	0	0	2	2	0	0	0	0	0
05:00 - 06:00	16	1	0	17	12	0	0	12	12	0	0	0	0	0	4	4	0	0	4	4	0	0	0	0	0
06:00 - 07:00	59	3	2	64	44	2	0	46	15	1	1	18	18	18	2	2	2	2	2	2	2	2	2	2	2
07:00 - 08:00	153	10	3	166	103	7	1	111	50	3	2	58	58	58	3	3	3	3	3	3	3	3	3	3	3
08:00 - 09:00	258	9	4	258	159	6	2	167	76	3	2	78	78	78	4	4	4	4	4	4	4	4	4	4	4
09:00 - 10:00	182	8	3	193	108	5	1	114	73	3	2	78	78	78	4	4	4	4	4	4	4	4	4	4	4
10:00 - 11:00	188	10	3	201	107	6	1	115	64	3	2	69	69	69	4	4	4	4	4	4	4	4	4	4	4
11:00 - 12:00	237	10	2	249	125	6	1	132	112	4	1	117	117	117	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1
12:00 - 13:00	277	10	3	290	122	7	1	130	104	4	1	108	108	108	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1
13:00 - 14:00	239	10	3	251	123	7	1	131	116	3	1	120	120	120	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1
14:00 - 15:00	248	10	3	261	121	6	1	129	127	4	2	132	132	132	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1
15:00 - 16:00	280	10	4	294	130	6	1	137	150	4	3	157	157	157	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1
16:00 - 17:00	280	10	4	294	130	6	1	137	150	4	3	157	157	157	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1
17:00 - 18:00	258	8	3	269	125	5	1	130	150	3	2	154	154	154	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1
18:00 - 19:00	162	3	2	167	88	2	1	89	76	1	2	79	79	79	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1
19:00 - 20:00	121	2	1	123	59	2	0	60	61	1	1	63	63	63	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1
20:00 - 21:00	87	2	1	90	35	1	0	36	52	1	1	54	54	54	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1
21:00 - 22:00	68	1	1	70	30	0	0	31	38	0	0	37	37	37	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1
22:00 - 23:00	42	1	0	44	17	1	0	18	25	0	0	25	25	25	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1
23:00 - 24:00	42	1	0	44	17	1	0	18	25	0	0	25	25	25	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1
Eerste (0-24u)	3268	125	44	3437	1740	79	13	1632	1528	45	30	1604	1604	1604	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1
Tweede (0-24u)	3712	111	36	3859	1937	71	12	1919	1835	41	24	1800	1800	1800	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1
Dag (7-18u)	2672	7	3	2682	145	4	0	915	226	3	3	233	233	233	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1
Nacht (23-7u)	185	7	3	195	84	4	0	59	226	3	3	233	233	233	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1
Ochttendspas (7-9u)	539	19	8	566	252	13	3	278	326	7	5	338	338	338	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1
Avondspas (18-19u)	654	18	7	679	255	11	1	267	309	7	5	322	322	322	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1

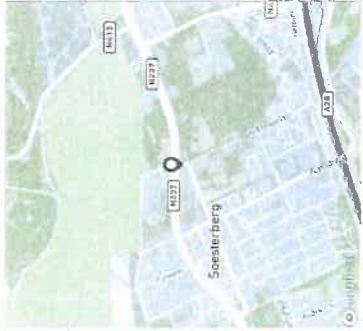
## VERKEERSTELLING Motorvoertuigen

## OUDE TEMPELLAAN, SOESTERBERG Tussen Banningstraat en Amersfoortsestraat



**Medicatie**  
Oude Tempellaan  
Soesterberg  
Tussen Banningstraat en Amersfoortsestraat  
Rt. 1 = RI, Noord (Amersfoortsestraat)  
Rt. 2 = RI, Zuid (Banningstraat)

**Meding**  
Meeiperiode: 11 mei t/m 27 mei 2019  
Methode: Tellelingen (MetreCounit)  
In opdracht van: Gemeente Soest  
Uitgevoerd door: Sweco



**Voertuigcategorïe**  
Voertuigcategorïe op basis van ascombinaties  
L = Licht verkeer (2 assen, asafstand < 3,7 m)  
M = Middelzwaar verkeer (2 assen, asafstand > 3,7 m)  
Z = Zwaar verkeer (3 of meer assen)

**Validatie**  
■ = Compleet en representatief  
■ = Niet representatief  
■ = Niet compleet  
■ = Feestdag

### DOORSNEDEN

	12-5	13-5	14-5	15-5	16-5	17-5	18-5	19-5	20-5	21-5	22-5	23-5	24-5	25-5	26-5
00:00 - 01:00	30	16	14	18	18	28	29	39	12	17	19	13	29	33	44
01:00 - 02:00	16	6	0	3	3	3	14	28	1	3	3	6	10	12	10
02:00 - 03:00	7	0	0	2	3	5	7	24	4	3	2	2	2	14	6
03:00 - 04:00	5	1	0	0	0	4	3	12	0	0	1	0	1	6	5
04:00 - 05:00	6	7	10	10	7	13	10	3	7	7	6	5	7	11	3
05:00 - 06:00	6	16	23	23	22	18	7	3	20	24	16	18	18	10	11
06:00 - 07:00	12	80	93	64	66	68	25	24	92	88	86	76	78	13	9
07:00 - 08:00	18	196	229	212	242	212	49	42	212	234	200	236	196	39	20
08:00 - 09:00	28	311	304	366	349	293	123	67	329	307	331	315	283	144	39
09:00 - 10:00	65	191	203	249	242	242	193	104	191	221	211	234	227	153	63
10:00 - 11:00	121	180	209	226	195	242	262	196	165	214	215	203	188	162	96
11:00 - 12:00	137	212	217	289	230	252	257	241	216	211	226	211	227	184	109
12:00 - 13:00	162	226	236	352	267	301	274	329	239	235	276	285	249	209	178
13:00 - 14:00	214	220	229	275	213	294	274	346	214	254	267	247	243	256	189
14:00 - 15:00	193	286	306	293	293	307	272	258	269	270	288	279	265	201	164
15:00 - 16:00	168	305	339	325	327	330	246	208	329	345	348	347	314	179	197
16:00 - 17:00	166	370	334	377	362	285	216	201	343	350	336	354	264	181	170
17:00 - 18:00	153	255	229	256	242	278	163	144	231	259	242	265	212	134	119
18:00 - 19:00	20:00	95	157	124	163	211	176	145	171	185	202	214	164	142	111
19:00 - 20:00	88	131	124	127	130	132	119	98	113	122	144	157	139	107	105
21:00 - 22:00	62	93	95	102	97	98	91	78	80	206	87	113	111	59	54
22:00 - 23:00	43	62	74	71	73	73	77	40	69	89	74	91	68	54	40
23:00 - 24:00	28	29	36	43	46	58	58	31	40	38	38	55	59	70	19
Eenzaal (0-24u)	2014	3598	3774	4119	3917	4016	3166	2938	3569	3907	3933	4009	3606	2639	1954
Desig (7-19u)	1616	2988	3067	3484	3222	3340	2600	2415	2960	3120	3253	3259	2930	2108	1537
Avond (19-23u)	288	443	503	453	511	479	413	359	433	604	507	575	472	362	310
Nacht (23-7u)	110	155	184	182	184	197	153	164	176	183	173	175	204	169	107
Ochtdagspits (7-9u)	46	509	533	578	591	505	172	109	541	541	531	551	479	183	58
Avondspits (18-18u)	334	675	673	702	689	615	462	409	672	695	684	701	576	360	367

### DOORSNEDEN

	12-5	13-5	14-5	15-5	16-5	17-5	18-5	19-5	20-5	21-5	22-5	23-5	24-5	25-5	26-5
RI, Noord	1046	1867	1992	2150	2052	2076	1660	1452	1885	2014	2075	2146	2043	1566	1085
RI, Zuid	968	1719	1782	1969	1865	1938	1606	1486	1694	1863	1858	1863	1663	1063	969
RI, Noord	52%	52%	53%	52%	52%	52%	52%	49%	53%	52%	53%	54%	57%	59%	59%
RI, Zuid	48%	48%	47%	48%	48%	48%	48%	51%	47%	48%	47%	46%	43%	41%	44%
Licht (L)	1967	3403	3555	3920	3711	3789	3062	2887	3386	3696	3760	3794	3376	2516	1867
Middelzwaar (M)	40	147	186	165	175	194	93	38	121	176	154	125	104	61	34
Zwaar (Z)	7	36	31	34	31	33	11	13	62	35	19	90	126	82	23
% Licht (L)	97,7%	94,9%	94,2%	95,2%	94,7%	94,3%	96,7%	98,3%	94,9%	94,6%	95,6%	94,6%	93,6%	95,3%	97,1%
% Middelzwaar (M)	2,0%	4,1%	5,0%	4,0%	4,5%	4,8%	2,9%	1,3%	3,4%	4,5%	3,9%	3,1%	2,9%	2,3%	1,7%
% Zwaar (Z)	0,3%	1,0%	0,8%	0,8%	0,8%	0,8%	0,3%	0,4%	1,7%	0,9%	0,5%	2,2%	3,5%	2,3%	1,2%

## VERKEERSTELLING Motorvoertuigen

### Metinglocatie

Oude Tempellaan  
Soesterberg  
Tussen Banningstraat en Amerfoortsestraat  
R1: 1 = RI, Noord (Amerfoortsestraat)  
R1: 2 = RI, Zuid (Banningstraat)

### Meting

Mesperiodes: 11 mei t/m 27 mei 2019  
Methode: Tellingen (MicroCount)  
in opdracht van: Gemeente Soest  
Uitgeroerd door: Sweco



## OUDE TEMPELLAAN, SOESTERBERG Tussen Banningstraat en Amerfoortsestraat

### SNELHEDEN WEEKDAG

Tijdsinterval	Doorsnede		R1 Noord		R1 Zuid		Gemiddelde
	Gemiddelde	VBS	Gemiddelde	VBS	Gemiddelde	VBS	
00:00 - 01:00	30	36	32	38	28	34	34
01:00 - 02:00	30	36	32	37	29	35	35
02:00 - 03:00	31	36	33	39	30	34	34
03:00 - 04:00	33	39	35	43	30	36	36
04:00 - 05:00	32	38	32	38	30	34	34
05:00 - 06:00	31	37	32	38	27	34	34
06:00 - 07:00	31	37	32	37	29	34	34
07:00 - 08:00	30	35	31	36	28	34	34
08:00 - 09:00	30	35	31	36	28	33	33
09:00 - 10:00	29	35	31	35	28	33	33
10:00 - 11:00	29	34	30	35	28	34	34
11:00 - 12:00	29	34	30	35	28	34	34
12:00 - 13:00	30	36	31	38	28	34	34
13:00 - 14:00	30	34	31	36	28	34	34
14:00 - 15:00	30	34	31	36	28	34	34
15:00 - 16:00	29	34	30	35	28	34	34
16:00 - 17:00	29	34	30	35	28	33	33
17:00 - 18:00	30	35	31	36	29	34	34
18:00 - 19:00	30	35	31	36	29	34	34
19:00 - 20:00	31	35	31	37	29	34	34
20:00 - 21:00	31	36	32	37	30	35	35
21:00 - 22:00	30	36	32	38	30	34	34
22:00 - 23:00	30	36	31	37	29	34	34
23:00 - 24:00	29	35	31	37	28	33	33
Gemiddelde	30	35	31	36	28	34	34

### SNELHEDEN PER DAGSOORT

Dagsoort	Doorsnede		R1 Noord		R1 Zuid	
	Gemiddelde	VBS	Gemiddelde	VBS	Gemiddelde	VBS
Maandag	30	35	31	36	29	34
Dinsdag	30	35	31	36	28	34
Woensdag	30	35	31	36	28	34
Donderdag	30	35	31	36	29	34
Vrijdag	30	35	31	36	28	34
Zaterdag	30	35	31	36	28	34
Zondag	30	35	31	36	29	34
Werkdag	30	35	31	36	28	34
Werkdag	30	35	31	36	28	34

### SNELHEIDSVERTDELING WEEKDAG

Snelheidsklasse	Doorsnede		R1 Noord		R1 Zuid	
	Gemiddelde	%	Gemiddelde	%	Gemiddelde	%
< 15 km/u	0,5%	0,3%	0,1%	0,1%	0,6%	0,6%
15 - 20 km/u	4,1%	2,7%	1,2%	1,3%	3,7%	4,3%
20 - 25 km/u	17,2%	10,8%	5,6%	10,2%	16,2%	22,5%
25 - 30 km/u	38,6%	25,3%	12,6%	42,7%	32,0%	43,0%
30 - 35 km/u	34,0%	22,5%	39,3%	82,2%	28,0%	37,0%
35 - 40 km/u	11,2%	7,4%	14,7%	36,6%	7,1%	9,5%
40 - 45 km/u	1,9%	1,3%	2,6%	6,5%	1,1%	1,5%
> 45 km/u	0,4%	0,3%	0,5%	1,0%	0,3%	0,4%

### UURVERLOOP SNELHEDEN



### SNELHEIDSVERTDELING DOORSNEDE



**VERKEERSTELLING**  
Motorvoertuigen

**OUDE TEMPELLAAN, SOESTERBERG**  
Tussen Kamerlingh Onneslaan en Banningstraat

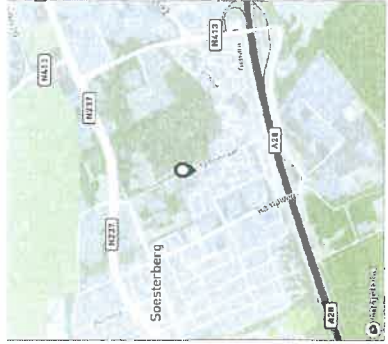


**INTENSITEITEN**

	Doorsnede		Ri. Noordwest		Ri. Zuidoost	
	Werkdag	Weekdag	Werkdag	Weekdag	Werkdag	Weekdag
Eemaal (0-24u)	1610	1474	863	791	747	863
Dag (7-19u)	1313	1204	713	657	600	547
Avond (19-23u)	222	200	100	91	122	109
Nacht (23-7u)	75	70	50	43	25	26
Ochtendspits (7-9u)	252	194	189	147	63	48
Avondspits (16-18u)	291	261	115	107	176	154

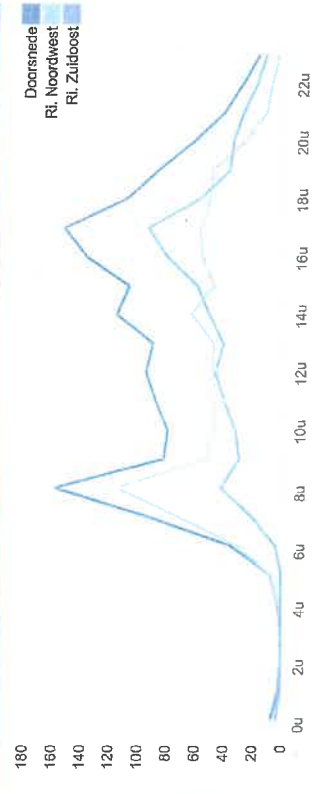
**UURCIJFERS**

Tijdsduur	Doorsnede		Ri. Noordwest		Ri. Zuidoost	
	Werkdag	Weekdag	Werkdag	Weekdag	Werkdag	Weekdag
00:00 - 01:00	7	0,4%	3	3	4	6
01:00 - 02:00	2	0,1%	1	1	1	2
02:00 - 03:00	1	0,0%	0	0	1	1
03:00 - 04:00	1	0,0%	0	0	0	1
04:00 - 05:00	3	0,2%	2	2	1	1
05:00 - 06:00	8	0,5%	7	6	0	0
06:00 - 07:00	36	2,2%	28	24	5	3
07:00 - 08:00	93	5,8%	71	55	20	16
08:00 - 09:00	159	9,8%	124	92	43	32
09:00 - 10:00	82	5,1%	76	53	30	26
10:00 - 11:00	80	5,0%	81	48	33	33
11:00 - 12:00	88	5,5%	89	51	40	38
12:00 - 13:00	98	6,0%	97	49	47	46
13:00 - 14:00	91	5,6%	97	49	53	44
14:00 - 15:00	116	7,2%	112	65	51	50
15:00 - 16:00	108	6,7%	102	62	51	50
16:00 - 17:00	138	8,5%	128	65	60	57
17:00 - 18:00	153	9,5%	135	57	81	73
18:00 - 19:00	110	6,8%	96	53	95	82
19:00 - 20:00	88	5,5%	77	45	59	51
20:00 - 21:00	63	3,9%	57	38	38	34
21:00 - 22:00	42	2,6%	39	27	28	32
22:00 - 23:00	30	1,8%	27	13	29	26
23:00 - 24:00	18	1,1%	18	10	20	17
			5	6	13	12



**Voertuigclassificatie**  
L = Licht verkeer (2 assen, asafstand < 3,7 m)  
M = Middelbaar verkeer (2 assen, asafstand > 3,7 m)  
Z = Zwaar verkeer (3 of meer assen)

**JUURVERLOOP WERKDAG PER RIJRICHTING**



**ETMAALTOTALEN**

Aantal voertuigen	Doorsnede		Ri. Noordwest		Ri. Zuidoost	
	Werkdag	Weekdag	Werkdag	Weekdag	Werkdag	Weekdag
zo 12-mei	994		41	42	40	
ma 13-mei	1567		49	51	48	
di 14-mei	1542		0,7%	0,6%	0,7%	
wo 15-mei	1626		5,9%	5,2%	6,7%	
do 16-mei	1577		42,6%	40,4%	45%	
vr 17-mei	1650		39,7%	37,7%	42%	
za 18-mei	1250		9,4%	13,1%	5,1%	
zo 19-mei	937		1,6%	2,6%	0,4%	
ma 20-mei	1489		0,2%	0,3%	0%	
di 21-mei	1605		0%	0,1%	0%	
wo 22-mei	1608					
do 23-mei	1721					
vr 24-mei	1660					
za 25-mei	1340					
zo 26-mei	954					

**VOERTUIGVERDELING**

	Doorsnede		Ri. Noordwest		Ri. Zuidoost	
	Werkdag	Weekdag	Werkdag	Weekdag	Werkdag	Weekdag
Licht (L)	1533	1408	95,1%	95,3%	95,4%	95,8%
Middelbaar (M)	69	60	4,4%	4,3%	4,1%	3,6%
Zwaar (Z)	8	7	0,5%	0,4%	0,5%	0,4%

**VERKEERSTELLING**  
Motorvoertuigen

**OUDE TEMPPELLAAN, SOESTERBERG**  
Tussen Kamerlingh Onneslaan en Banningstraat



**OUDE TEMPPELLAAN, SOESTERBERG**  
Tussen Kamerlingh Onneslaan en Banningstraat



**Merkdag**

OUDE Tempellaan  
Sondering  
Tussen Kamerlingh Onneslaan en Banningstraat  
RI 1 = RI Noordwaai (Banningstraat)  
RI 2 = RI Zuidwaai (Kamerlingh Onneslaan)

**Merktyd**  
Merktyddatums: 11 mei t/m 27 mei 2019  
Merktyd begint (Merktyddatum)  
In gebruik van: G. van der Spek  
Liggingsover door: Sweco



**WERKDAG**

Tijdslot	Dinsdag	Woensdag	Dondag	Vrijdag	RI Noordwaai		RI Zuidwaai	
					M	Totaal	M	Totaal
00:00 - 01:00	7	0	0	7	3	0	4	0
01:00 - 02:00	2	0	0	2	1	0	1	0
02:00 - 03:00	1	0	0	1	0	0	0	0
03:00 - 04:00	1	0	0	1	0	0	0	0
04:00 - 05:00	3	0	0	3	2	0	1	0
05:00 - 06:00	8	0	0	8	7	0	1	0
06:00 - 07:00	8	0	0	8	7	0	1	0
07:00 - 08:00	8	0	0	8	7	0	1	0
08:00 - 09:00	151	0	0	159	111	0	48	0
09:00 - 10:00	77	5	1	82	50	3	27	3
10:00 - 11:00	75	5	1	80	44	3	37	2
11:00 - 12:00	82	6	1	89	45	3	44	2
12:00 - 13:00	88	6	1	95	48	3	47	2
13:00 - 14:00	85	5	1	91	48	3	43	2
14:00 - 15:00	110	2	1	113	61	3	50	3
15:00 - 16:00	110	2	1	113	61	3	50	3
16:00 - 17:00	131	6	1	138	53	3	85	2
17:00 - 18:00	149	4	0	153	59	2	94	0
18:00 - 19:00	106	4	1	110	49	2	61	0
19:00 - 20:00	94	3	0	97	48	1	49	0
20:00 - 21:00	63	0	0	63	27	0	36	0
21:00 - 22:00	25	1	0	26	10	0	16	0
22:00 - 23:00	18	0	0	18	6	0	12	0
23:00 - 24:00	18	0	0	18	5	0	13	0
<b>Evenaar (0-24u)</b>	<b>1533</b>	<b>69</b>	<b>8</b>	<b>1610</b>	<b>820</b>	<b>38</b>	<b>883</b>	<b>719</b>
<b>Dag (7-19u)</b>	<b>1345</b>	<b>61</b>	<b>7</b>	<b>1413</b>	<b>675</b>	<b>34</b>	<b>713</b>	<b>570</b>
<b>Aavond (19-23u)</b>	<b>218</b>	<b>4</b>	<b>1</b>	<b>222</b>	<b>98</b>	<b>1</b>	<b>100</b>	<b>120</b>
<b>Nacht (23-7u)</b>	<b>70</b>	<b>0</b>	<b>0</b>	<b>70</b>	<b>47</b>	<b>2</b>	<b>50</b>	<b>23</b>
<b>Ochterspas (7-9u)</b>	<b>239</b>	<b>12</b>	<b>1</b>	<b>252</b>	<b>182</b>	<b>6</b>	<b>199</b>	<b>57</b>
<b>Aandspas (15-18u)</b>	<b>280</b>	<b>9</b>	<b>1</b>	<b>291</b>	<b>110</b>	<b>5</b>	<b>115</b>	<b>171</b>

**WERKDAG**

Tijdslot	Dinsdag	Woensdag	Dondag	Vrijdag	RI Noordwaai		RI Zuidwaai	
					M	Totaal	M	Totaal
00:00 - 01:00	9	0	0	9	3	0	6	0
01:00 - 02:00	4	0	0	4	1	0	3	0
02:00 - 03:00	2	0	0	2	1	0	1	0
03:00 - 04:00	1	0	0	1	0	0	1	0
04:00 - 05:00	3	0	0	3	2	0	1	0
05:00 - 06:00	8	0	0	8	6	0	2	0
06:00 - 07:00	8	0	0	8	7	0	1	0
07:00 - 08:00	8	0	0	8	7	0	1	0
08:00 - 09:00	181	0	0	181	118	0	63	0
09:00 - 10:00	71	4	1	76	47	2	29	0
10:00 - 11:00	78	4	1	83	48	3	35	0
11:00 - 12:00	83	5	1	89	49	3	40	0
12:00 - 13:00	91	5	1	97	47	3	50	0
13:00 - 14:00	92	5	1	97	49	3	48	0
14:00 - 15:00	108	4	1	113	59	3	54	0
15:00 - 16:00	120	4	1	125	66	3	59	0
16:00 - 17:00	121	6	1	128	51	3	77	0
17:00 - 18:00	131	4	0	135	51	2	84	0
18:00 - 19:00	93	3	0	96	43	2	53	0
19:00 - 20:00	74	2	0	76	41	1	35	0
20:00 - 21:00	57	0	0	57	26	0	31	0
21:00 - 22:00	39	0	0	39	13	0	26	0
22:00 - 23:00	21	0	0	21	8	0	13	0
23:00 - 24:00	18	0	0	18	6	0	12	0
<b>Evenaar (0-24u)</b>	<b>1408</b>	<b>60</b>	<b>7</b>	<b>1474</b>	<b>754</b>	<b>34</b>	<b>781</b>	<b>654</b>
<b>Dag (7-19u)</b>	<b>1145</b>	<b>54</b>	<b>6</b>	<b>1204</b>	<b>629</b>	<b>31</b>	<b>657</b>	<b>522</b>
<b>Aavond (19-23u)</b>	<b>196</b>	<b>3</b>	<b>0</b>	<b>200</b>	<b>80</b>	<b>1</b>	<b>81</b>	<b>107</b>
<b>Nacht (23-7u)</b>	<b>67</b>	<b>3</b>	<b>0</b>	<b>70</b>	<b>41</b>	<b>2</b>	<b>43</b>	<b>26</b>
<b>Ochterspas (7-9u)</b>	<b>185</b>	<b>9</b>	<b>1</b>	<b>194</b>	<b>141</b>	<b>5</b>	<b>147</b>	<b>44</b>
<b>Aandspas (15-18u)</b>	<b>251</b>	<b>9</b>	<b>1</b>	<b>261</b>	<b>101</b>	<b>5</b>	<b>107</b>	<b>150</b>

**Voorlopige situatie op basis van meetgegevens**  
L = Licht verkeers (2 assen, asfilderd < 3,7 m)  
M = Middelenverkeers (2 assen, asfilderd > 3,7 m)  
Z = Zwaarverkeers (3 of meer assen)

### VERKEERSTELLING Motorvoertuigen

### OUDE TEMPELLAAN, SOESTERBERG Tussen Kamerlingh Onneslaan en Banningstraat



#### Meerzwaai

Oude Tempellaan  
Soesterberg  
Tussen Kamerlingh Onneslaan en Banningstraat  
RI. 1 = Ri. Noordwest (Banningstraat)  
RI. 2 = Ri. Zuidoost (Kamerlingh Onneslaan)

#### Meting

Metingperiode: 11 mei t/m 27 mei 2019  
Methode: Tolslangen (MicroCount)  
In opdracht van: Gemeente Soest  
Uitgevoerd door: Sweco



#### Voertuigclassificatie

Voertuigclassificatie op basis van accombitallies  
L = Licht verkeer (2 assen, asafstand < 3,7 m)  
M = Middelmwaar verkeer (2 assen, asafstand > 3,7 m)  
Z = Zwaar verkeer (3 of meer assen)

#### Validatie

■ = Compleet en representatief  
■ = Niet representatief  
■ = Niet compleet  
■ = Feestdag

#### DOORSNEDE

	zo	ma	di	wo	do	vr	za	zo	ma	di	wo	do	vr	za	zo
00:00 - 01:00	17	12	5	7	3	10	12	13	5	7	2	5	11	13	18
01:00 - 02:00	11	1	2	1	3	0	4	12	1	2	2	4	4	5	8
02:00 - 03:00	1	0	0	0	1	4	4	12	2	0	0	0	0	4	1
03:00 - 04:00	2	1	0	0	0	4	0	3	0	0	0	0	0	2	4
04:00 - 05:00	5	3	3	4	2	3	3	3	3	3	4	1	2	2	1
05:00 - 06:00	2	8	8	5	8	4	0	0	8	12	9	9	6	3	6
06:00 - 07:00	7	32	39	36	34	34	9	5	35	39	32	35	36	9	5
07:00 - 08:00	10	88	102	100	87	85	21	7	92	101	87	102	81	22	6
08:00 - 09:00	10	157	164	172	169	149	46	25	167	140	142	157	162	69	17
09:00 - 10:00	38	74	74	76	83	81	78	29	68	94	85	89	96	87	42
10:00 - 11:00	65	73	71	81	61	110	109	47	63	83	77	82	90	111	52
11:00 - 12:00	72	75	76	99	91	94	108	83	84	74	90	94	104	120	63
12:00 - 13:00	95	72	83	146	100	110	123	78	75	79	107	89	88	99	91
13:00 - 14:00	104	76	77	89	74	111	125	100	82	107	102	105	122	99	111
14:00 - 15:00	113	121	108	101	108	140	109	74	94	112	133	123	116	119	81
15:00 - 16:00	74	101	98	98	98	119	88	97	117	129	96	113	116	91	86
16:00 - 17:00	79	139	133	132	139	139	103	91	130	142	140	152	128	91	97
17:00 - 18:00	75	121	166	139	166	128	85	77	148	144	163	185	124	113	88
18:00 - 19:00	75	121	92	99	106	120	60	80	125	98	100	115	124	71	48
19:00 - 20:00	45	94	102	82	98	69	43	47	67	81	83	100	102	59	57
20:00 - 21:00	44	89	56	64	60	57	45	35	60	56	69	65	72	45	49
21:00 - 22:00	21	35	49	44	41	26	27	34	38	38	36	41	56	29	32
22:00 - 23:00	19	24	18	30	22	30	31	12	24	30	37	49	31	23	19
23:00 - 24:00	13	16	16	21	23	23	17	15	13	14	12	19	26	31	6
Etmatei (0-24u)	994	1587	1542	1626	1577	1650	1250	937	1499	1605	1608	1721	1680	1340	954
Deag (7-18u)	807	1272	1244	1332	1282	1386	1055	746	1245	1303	1322	1392	1334	1115	760
Avennt (19-23u)	129	222	225	220	221	182	146	128	187	225	225	256	261	156	157
Nacht (23-7u)	58	73	73	74	74	82	49	63	67	77	61	73	65	69	47
Ochtendspits (7-9u)	17	245	266	272	256	234	67	32	259	241	229	259	243	91	23
Avondspits (16-18u)	154	314	299	271	305	267	188	166	278	286	303	337	252	204	185
Validatie															

#### DOORSNEDE

	zo	ma	di	wo	do	vr	za	zo	ma	di	wo	do	vr	za	zo
Ri. Noordwest	543	839	815	895	857	887	683	500	787	837	870	934	892	724	513
Ri. Zuidoost	451	729	727	731	720	793	597	437	712	789	738	787	788	616	441
Ri. Noordwest	55%	53%	53%	55%	54%	54%	55%	53%	53%	52%	54%	54%	53%	54%	54%
Ri. Zuidoost	45%	47%	47%	45%	46%	46%	45%	47%	47%	48%	46%	46%	47%	46%	46%
Licht (L)	952	1495	1468	1544	1497	1570	1200	912	1431	1529	1534	1639	1609	1289	921
Middelzwaar (M)	28	65	67	72	68	75	48	24	65	67	68	70	60	49	33
Zwaar (Z)	4	7	7	10	12	5	2	1	3	9	6	12	11	2	0
% Licht (L)	96,8%	95,4%	95,2%	95,0%	94,9%	95,2%	96,0%	97,3%	95,5%	95,3%	95,4%	95,2%	95,8%	95,2%	95,5%
% Middelzwaar (M)	2,8%	4,1%	4,3%	4,4%	4,3%	4,5%	3,9%	2,6%	4,3%	4,2%	4,2%	4,1%	3,6%	3,7%	3,5%
% Zwaar (Z)	0,4%	0,4%	0,5%	0,6%	0,8%	0,3%	0,2%	0,1%	0,2%	0,5%	0,5%	0,7%	0,7%	0,1%	0,0%

**VERKEERSTELLING**  
Motorvoertuigen

**OUDE TEMPELLAAN, SOESTERBERG**  
Tussen Kamerlingh Onneslaan en Banningstraat

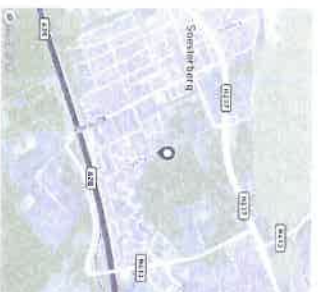


**Mediolocatie**

OUDE Tempellaan  
Soesterberg  
Tussen Kamerlingh Onneslaan en Banningstraat  
RI.1 = RI. Noordoost (Banningstraat)  
RI.2 = RI. Zuidoost (Kamerlingh Onneslaan)

**Meting**

Metingperiode: 11 mei t/m 27 mei 2019  
Methode: Teldingen (Materocount)  
In opdracht van: Gemeente Soest  
Lijngenoed door: Sweco



**SNELHEDEN WEEKDAG**

Tijd	Doorsnee	RI. Noordoost	RI. Zuidoost
	Gemiddelde VAS	Gemiddelde VAS	Gemiddelde VAS
07:00 - 07:30	41	41	41
07:30 - 08:00	40	42	48
08:00 - 08:30	42	44	40
08:30 - 09:00	42	39	41
09:00 - 09:30	40	42	43
09:30 - 10:00	41	41	36
10:00 - 10:30	41	42	47
10:30 - 11:00	40	41	44
11:00 - 11:30	41	42	47
11:30 - 12:00	41	41	47
12:00 - 12:30	40	41	48
12:30 - 13:00	41	41	48
13:00 - 13:30	40	41	48
13:30 - 14:00	40	41	48
14:00 - 14:30	40	41	48
14:30 - 15:00	40	41	47
15:00 - 15:30	40	41	47
15:30 - 16:00	40	42	48
16:00 - 16:30	41	43	48
16:30 - 17:00	41	43	48
17:00 - 17:30	42	43	48
17:30 - 18:00	42	43	48
18:00 - 18:30	42	43	48
18:30 - 19:00	42	43	48
19:00 - 19:30	42	43	48
19:30 - 20:00	42	43	48
20:00 - 21:00	40	42	48
21:00 - 22:00	40	42	48
22:00 - 23:00	40	42	48
23:00 - 24:00	41	41	47

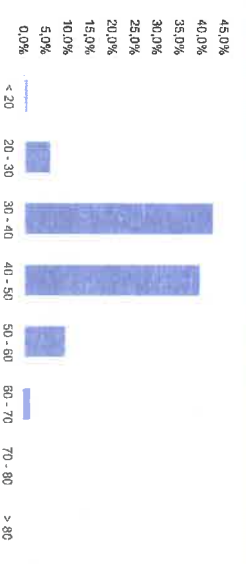
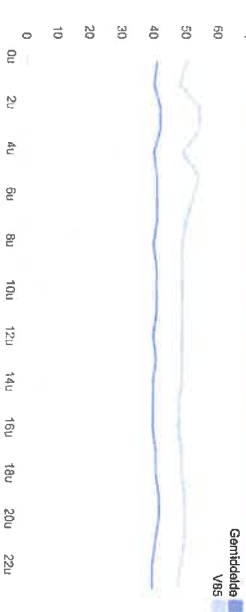
**SNELHEDEN PER DAGSOORT**

Dagsoort	Doorsnee	RI. Noordoost	RI. Zuidoost
	Gemiddelde VAS	Gemiddelde VAS	Gemiddelde VAS
Maandag	40	41	39
Dinsdag	40	41	39
Woensdag	41	41	40
Donderdag	41	42	40
Vrijdag	41	42	40
Zaterdag	41	42	40
Zondag	41	42	40
Werkdag	41	42	39
Werkdag	41	42	40

**SNELHEIDSVERDELING WEEKDAG**

Doorsnee	RI. Noordoost	RI. Zuidoost
	Gemiddelde %	Gemiddelde %
< 20 km/u	0,7%	0,7%
20 - 30 km/u	5,9%	6,6%
30 - 40 km/u	42,6%	49,1%
40 - 50 km/u	39,7%	89,6%
50 - 60 km/u	9,4%	98,2%
60 - 70 km/u	1,6%	99,8%
70 - 80 km/u	0,2%	100,0%
> 80 km/u	0,0%	100,0%

**SNELHEIDSVERDELING DOORSNEDE**



**Verkeerscategorie**  
Voertuigcategorie op basis van asconformaties  
L = Licht voertuig (2 assen, asafstand < 3,7 m)  
M = Middelswaar voertuig (2 assen, asafstand > 3,7 m)  
Z = Zwaar voertuig (3 of meer assen)



**VERKEERSTELLING**  
Motorvoertuigen

**OUDE TEMPELLAAN, SOESTERBERG**  
Tussen Farman en Kamerlingh Onneslaan



**Meetsituatie**

Oude Tempellaan  
Soesterberg  
Tussen Farman en Kamerlingh Onneslaan  
Ri. 1 = Ri. Noordwest (Kamerlingh Onneslaan)  
Ri. 2 = Ri. Zuidoost (Farman)

**Meting**

Metperiode: 11 mei t/m 27 mei 2019  
Methode: Tellingen (Metacount)  
In opdracht van: Gemeente Soest  
Uitgevoerd door: Sweco



**Voertuigclassificatie**

Voertuigclassificatie op basis van ascombinaties  
L = Licht verkeer (2 assen, asafstand < 3,7 m)  
M = Middelzwaar verkeer (2 assen, asafstand > 3,7 m)  
Z = Zwaar verkeer (3 of meer assen)

**INTENSITEITEN**

Eetmaal (0-24u)	Doornseide		Ri. Noordwest		Ri. Zuidoost	
	Werkdag	Weekdag	Werkdag	Weekdag	Werkdag	Weekdag
Dag (7-19u)	1418	1266	709	641	709	645
Avond (19-23u)	1162	1052	592	535	570	516
Nacht (23-7u)	206	185	85	77	122	108
Ochtendspits (7-9u)	49	3,5%	32	29	17	20
Avondspits (16-18u)	215	15,1%	164	113	68	51
	272	19,2%	241	105	95	146

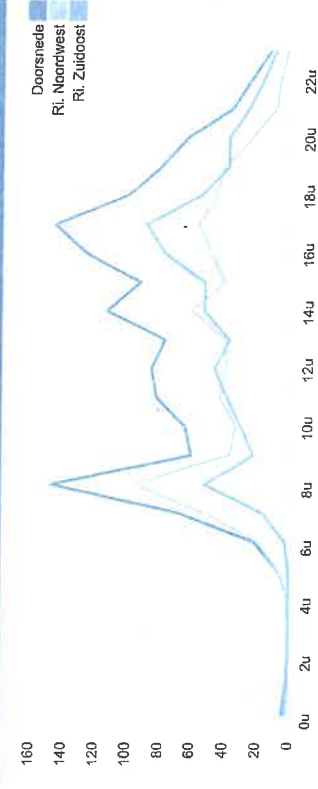
**UURCIJFERS**

00:00 - 01:00	Doornseide		Ri. Noordwest		Ri. Zuidoost	
	Werkdag	Weekdag	Werkdag	Weekdag	Werkdag	Weekdag
01:00 - 02:00	4	0,3%	7	0,5%	2	2
02:00 - 03:00	2	0,1%	4	0,3%	1	1
03:00 - 04:00	1	0,0%	1	0,1%	0	0
04:00 - 05:00	0	0,0%	1	0,0%	0	0
05:00 - 06:00	7	0,5%	5	0,4%	1	0
06:00 - 07:00	22	1,5%	17	1,3%	15	3
07:00 - 08:00	67	4,7%	51	3,8%	39	16
08:00 - 09:00	147	10,4%	113	8,6%	95	42
09:00 - 10:00	60	4,3%	58	4,5%	38	23
10:00 - 11:00	64	4,5%	64	5,0%	34	20
11:00 - 12:00	82	5,8%	80	6,2%	44	30
12:00 - 13:00	86	6,0%	85	6,6%	40	23
13:00 - 14:00	77	5,4%	81	6,3%	40	23
14:00 - 15:00	113	8,0%	105	8,1%	60	38
15:00 - 16:00	93	6,5%	87	6,8%	55	33
16:00 - 17:00	126	8,9%	114	8,8%	40	25
17:00 - 18:00	146	10,3%	127	9,8%	49	30
18:00 - 19:00	101	7,1%	87	6,8%	57	35
19:00 - 20:00	80	5,7%	71	5,5%	42	25
20:00 - 21:00	64	4,5%	57	4,5%	25	16
21:00 - 22:00	37	2,6%	33	2,6%	10	7
22:00 - 23:00	26	1,8%	23	1,8%	8	5
23:00 - 24:00	14	1,0%	13	1,0%	4	4

**VOERTUIGVERDELING**

Licht (L)	Doornseide		Ri. Noordwest		Ri. Zuidoost	
	Werkdag	Weekdag	Werkdag	Weekdag	Werkdag	Weekdag
Middelzwaar (M)	1390	98,1%	1264	98,3%	98,1%	98,5%
Zwaar (Z)	21	1,5%	17	1,3%	1,6%	1,2%
	7	0,5%	5	0,4%	0,6%	0,3%

**UURVERLOOP WERKDAG PER RIJRICHTING**



**ETMAALTOTALEN**

Aantal voertuigen	Doornseide		Ri. Noordwest		Ri. Zuidoost	
	Werkdag	Weekdag	Werkdag	Weekdag	Werkdag	Weekdag
zo 12-mei	859		33	36	31	
ma 13-mei	1457		43	46	38	
di 14-mei	1353		1,5%	1,5%	1,5%	
wo 15-mei	1366		3,8%	3,4%	4,2%	
do 16-mei	1359		12,6%	9,3%	15,9%	
vr 17-mei	1460		22,2%	16,6%	27,7%	
za 18-mei	1036		21,7%	19,1%	16,3%	
zo 19-mei	799		17,6%	16,5%	16,8%	
ma 20-mei	1369		11%	15,6%	6,4%	
di 21-mei	1376		9,6%	15,9%	3,9%	
wo 22-mei	1308					
do 23-mei	1574					
vr 24-mei	1483					
za 25-mei	1112					
zo 26-mei	790					

**SNELHEID**

Gem. snelheid V85	Doornseide		Ri. Noordwest		Ri. Zuidoost	
	Werkdag	Weekdag	Werkdag	Weekdag	Werkdag	Weekdag
< 15 km/u	1,5%		1,5%	1,5%	1,5%	
15 - 20 km/u	3,8%		3,4%	3,4%	4,2%	
20 - 25 km/u	12,6%		9,3%	9,3%	15,9%	
25 - 30 km/u	22,2%		16,6%	16,6%	27,7%	
30 - 35 km/u	21,7%		19,1%	19,1%	16,3%	
35 - 40 km/u	17,6%		11%	15,6%	6,4%	
40 - 45 km/u	11%		9,6%	15,9%	3,9%	
> 45 km/u						

**VERKEERSTELLING**  
Motorvoertuigen

**Meerzaken:**  
Oude Tempelban  
Soesterberg  
Tussen Farman en Kamerlingh Onneslaan  
RL 1 = RL Noordwest (Kamerlingh Onneslaan)  
RL 2 = RL Zuidoost (Farman)

**Merkje:**  
Mantelbordje: 11 mei (na 27 mei 2018)  
Methode: Tellingen (MotoCount)  
In opdracht van: Gemeente Soest  
Uitgevoerd door: Sweco



**Verrijptijd:**  
Voertuigcategorie op basis van aanontbrekings  
M = lichtverkeer (2-assen, assidraad < 3,7 m)  
N = zwaar verkeer (2-assen, assidraad > 3,7 m)  
Z = zwaar verkeer (3 of meer assen)

**OUDE TEMPELLAAN, SOESTERBERG**  
Tussen Farman en Kamerlingh Onneslaan



Tijdsduur	Dinsdag			Woensdag			Donnerdag			Vrijdag		
	L	M	Z	L	M	Z	L	M	Z	L	M	Z
06:00 - 07:00	0	0	0	2	0	0	2	0	0	2	0	0
07:00 - 08:00	4	0	0	2	0	0	2	0	0	2	0	0
08:00 - 09:00	1	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0
09:00 - 10:00	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0
10:00 - 11:00	1	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0
11:00 - 12:00	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0
12:00 - 13:00	6	0	0	1	0	0	6	0	0	1	0	0
13:00 - 14:00	22	1	0	18	1	0	19	3	0	0	3	0
14:00 - 15:00	147	93	2	1	95	51	1	0	52	23	0	0
15:00 - 16:00	60	37	1	0	38	22	1	0	23	10	0	0
16:00 - 17:00	82	42	1	0	34	38	1	0	35	16	0	0
17:00 - 18:00	85	38	1	0	40	45	1	0	46	19	0	0
18:00 - 19:00	113	59	1	1	60	51	1	0	53	28	0	0
19:00 - 20:00	93	39	1	0	40	52	0	0	53	20	0	0
20:00 - 21:00	126	48	1	0	49	76	1	0	77	30	0	0
21:00 - 22:00	106	56	0	0	47	64	0	0	69	22	0	0
22:00 - 23:00	101	41	0	0	42	38	0	0	39	17	0	0
23:00 - 24:00	80	25	0	0	25	38	0	0	39	16	0	0
Totaal	64	26	8	0	10	26	0	0	27	18	0	0
Elkaar (0-24u)	1300	23	7	1418	894	11	4	709	887	10	2	709
Wag (7-18u)	17	16	0	62	99	0	0	62	99	0	2	170
Avondspits (18-19u)	204	1	0	203	84	1	0	85	123	1	0	17
Ochttdspits (7-9u)	49	1	0	49	32	1	0	32	17	0	0	17
Avondspits (18-19u)	210	4	1	215	143	2	1	146	65	1	0	68
Totaal	269	3	1	272	104	1	1	105	165	2	0	167

**OUDE TEMPELLAAN, SOESTERBERG**  
Tussen Farman en Kamerlingh Onneslaan



Tijdsduur	Dinsdag			Woensdag			Donnerdag			Vrijdag		
	L	M	Z	L	M	Z	L	M	Z	L	M	Z
06:00 - 07:00	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0
07:00 - 08:00	4	0	0	4	0	0	4	0	0	4	0	0
08:00 - 09:00	1	0	0	1	0	0	1	0	0	1	0	0
09:00 - 10:00	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0
10:00 - 11:00	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0
11:00 - 12:00	5	0	0	5	0	0	5	0	0	5	0	0
12:00 - 13:00	16	0	0	17	14	0	15	2	0	12	0	2
13:00 - 14:00	50	1	0	51	36	0	39	12	0	36	1	0
14:00 - 15:00	111	2	1	113	73	1	1	74	38	1	0	39
15:00 - 16:00	58	1	0	59	37	1	0	38	20	1	0	20
16:00 - 17:00	63	3	0	64	43	1	0	34	29	1	0	30
17:00 - 18:00	73	1	0	84	43	1	0	44	46	1	0	45
18:00 - 19:00	83	2	0	85	36	1	0	40	44	1	0	45
19:00 - 20:00	78	2	0	81	39	1	0	41	39	1	0	40
20:00 - 21:00	102	2	1	105	54	1	0	55	49	1	0	50
21:00 - 22:00	86	1	0	87	37	1	0	38	49	0	0	50
22:00 - 23:00	111	2	1	114	45	1	0	45	67	1	0	68
23:00 - 24:00	126	0	0	127	49	0	0	48	77	0	0	78
Totaal	65	0	0	71	38	0	0	35	31	0	0	48
Elkaar (0-24u)	2000	20	0	2000	70	1	0	24	34	0	0	34
Wag (7-18u)	33	0	0	33	10	0	0	10	23	0	0	24
Avondspits (18-19u)	23	0	0	23	7	0	0	7	16	0	0	16
Elkaar (0-24u)	1284	17	5	1298	629	9	3	641	635	8	2	645
Wag (7-18u)	1002	15	5	1002	524	8	3	535	508	7	2	516
Avondspits (18-19u)	48	1	0	49	21	1	0	20	20	0	0	20
Ochttdspits (7-9u)	161	3	1	164	111	2	1	113	50	1	0	51
Avondspits (18-19u)	238	2	1	241	94	1	0	95	144	1	0	146

# VERKEERSTELLING

## Motorvoertuigen

# OUDE TEMPELLAAN, SOESTERBERG

## Tussen Farman en Kamerlingh Onneslaan



### Mediacelle

### Oude Tempellaan

Soesterberg

Tussen Farman en Kamerlingh Onneslaan  
 RI.1 = Ri. Noordwest (Kamerlingh Onneslaan)  
 RI.2 = Ri. Zuidoost (Farman)

### Meting

Metingsperiode: 11 mei t/m 27 mei 2019

Methodiek: Tellingen (MicroCount)

In opdracht van: Gemeente Soest

Uitgevoerd door: Sweco



### Voertuigclassificatie

Voertuigclassificatie op basis van ascombinaties

- L = Licht verkeer (2 assen, asafstand < 3,7 m)
- M = Middelzwaar verkeer (2 assen, asafstand > 3,7 m)
- Z = Zwaar verkeer (3 of meer assen)

### Validatie

- = Compleet en representatief
- = Niet representatief
- = Niet compleet
- = Feestdag

### DOORSNEDE

	zo	ma	di	wo	do	vr	za	zo	ma	di	wo	do	vr	za	zo
00:00 - 01:00	19	3	2	5	4	4	13	9	3	4	6	4	5	14	10
01:00 - 02:00	11	2	0	0	3	1	6	14	0	2	2	5	2	3	9
02:00 - 03:00	1	0	0	0	1	4	3	7	1	0	0	0	0	2	4
03:00 - 04:00	3	1	0	0	0	0	0	3	0	1	0	0	0	1	3
04:00 - 05:00	4	1	0	0	0	1	2	1	0	1	2	0	0	2	1
05:00 - 06:00	3	5	23	7	7	3	0	1	1	8	6	9	6	3	4
06:00 - 07:00	4	20	99	79	63	60	16	3	23	24	16	26	17	6	2
07:00 - 08:00	10	166	157	129	155	141	36	21	154	142	151	155	135	49	12
08:00 - 09:00	30	52	63	54	56	52	68	33	49	69	55	77	73	34	34
09:00 - 10:00	51	65	51	63	62	88	74	34	35	66	64	68	70	97	38
10:00 - 11:00	62	72	77	81	80	95	86	56	73	69	80	87	108	97	58
11:00 - 12:00	78	73	68	141	76	102	87	60	74	66	126	88	90	99	73
12:00 - 13:00	82	77	62	78	62	88	97	69	80	82	81	80	86	97	80
13:00 - 14:00	100	126	111	88	115	140	97	68	115	97	103	126	114	91	69
14:00 - 15:00	62	101	94	93	76	101	90	88	110	107	107	126	114	91	69
15:00 - 16:00	73	135	133	120	123	117	93	71	113	134	126	135	128	86	77
16:00 - 17:00	53	104	83	86	104	115	57	47	114	76	92	116	112	63	41
17:00 - 18:00	54	97	84	72	79	76	40	39	73	70	70	88	94	55	42
18:00 - 19:00	45	80	62	57	57	54	44	30	61	63	57	92	83	38	44
19:00 - 20:00	18	29	35	34	40	31	27	24	30	40	30	49	50	22	28
20:00 - 21:00	12	24	9	24	17	23	20	13	33	26	32	39	28	21	23
21:00 - 22:00	10	12	10	14	14	17	19	11	11	7	7	16	28	21	1
22:00 - 23:00	859	1457	1353	1366	1359	1460	1036	799	1369	1376	1388	1574	1453	1112	790
Elmsal (0-24u)	875	1203	1120	1130	1119	1223	855	643	1126	1130	1170	1258	1168	924	619
Dag (7-19u)	129	210	190	187	193	184	131	105	197	199	189	256	255	136	137
Avond (19-23u)	55	44	43	49	47	53	50	51	46	47	39	60	60	52	34
Nacht (23-7u)	11	216	226	208	218	201	52	24	219	213	212	236	194	67	15
Ochtdagspits (7-9u)	146	317	295	240	270	241	167	144	257	285	280	317	234	159	153
Avondsrits (16-18u)															
Validatie															

### DOORSNEDE

	zo	ma	di	wo	do	vr	za	zo	ma	di	wo	do	vr	za	zo
RI. Noordwest	426	725	673	693	690	732	513	388	668	676	691	817	727	549	378
RI. Zuidoost	433	732	680	673	659	728	523	411	701	700	707	757	756	563	412
RI. Noordwest	50%	50%	50%	51%	51%	50%	50%	49%	49%	49%	49%	52%	49%	49%	48%
RI. Zuidoost	50%	50%	50%	49%	49%	50%	50%	51%	51%	51%	51%	48%	51%	51%	52%
Licht (L)	853	1430	1330	1336	1332	1433	1025	794	1339	1348	1372	1543	1451	1100	784
Middelzwaar (M)	4	19	17	20	22	20	10	4	20	25	21	23	17	9	8
Zwaar (Z)	2	8	6	10	5	7	1	1	10	3	5	8	5	3	0
% Licht (L)	99,3%	98,1%	98,3%	97,8%	98,0%	98,2%	99,9%	99,4%	97,8%	98,0%	98,1%	98,0%	98,5%	98,9%	99,2%
% Middelzwaar (M)	0,5%	1,3%	1,3%	1,5%	1,6%	1,4%	1,0%	0,5%	1,5%	1,8%	1,5%	1,5%	1,1%	0,8%	0,8%
% Zwaar (Z)	0,2%	0,6%	0,4%	0,7%	0,4%	0,5%	0,1%	0,1%	0,7%	0,2%	0,4%	0,5%	0,3%	0,3%	0,0%

## VERKEERSTELLING Motorvoertuigen

Naamlocatie:

Soesterboeg

Tussen Farman en Kamerlingh Onneslaan

R1, 1 = R1, Noordoost (Kamerlingh Onneslaan)

R1, 2 = R1, Zuidwest (Farman)

Meting:

Messperiode: 11 mei t/m 27 mei 2019

Methodiek: Tellingen (MétroCount)

In opdracht van: Gemeente Soest

Uitgevoerd door: Sweco

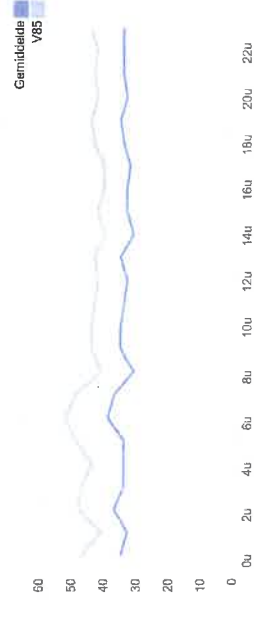


## OUDE TEMPELLAAN, SOESTERBERG Tussen Farman en Kamerlingh Onneslaan

### SNELHEDEN WEEKDAG

Gemiddelde VBS	Doorsnede		R1, Noordoost		R1, Zuidwest	
	Gemiddelde	VBS	Gemiddelde	VBS	Gemiddelde	VBS
00:00 - 01:00	35	47	36	53	34	43
01:00 - 02:00	33	41	34	43	33	40
02:00 - 03:00	37	48	41	53	35	44
03:00 - 04:00	34	47	36	59	34	44
04:00 - 05:00	34	44	35	47	26	32
05:00 - 06:00	34	49	35	50	27	40
06:00 - 07:00	39	52	40	54	28	37
07:00 - 08:00	37	49	40	53	29	37
08:00 - 09:00	31	41	34	43	25	34
09:00 - 10:00	35	44	37	48	31	39
10:00 - 11:00	35	44	38	49	31	38
11:00 - 12:00	34	43	36	45	31	38
12:00 - 13:00	33	42	35	45	31	38
13:00 - 14:00	35	43	37	49	32	39
14:00 - 15:00	31	40	33	45	29	37
15:00 - 16:00	33	46	35	48	31	38
16:00 - 17:00	33	46	35	44	31	38
17:00 - 18:00	32	40	35	44	31	38
18:00 - 19:00	34	43	36	48	32	39
19:00 - 20:00	35	44	36	51	31	39
20:00 - 21:00	33	42	36	46	33	41
21:00 - 22:00	34	43	36	49	33	41
22:00 - 23:00	34	42	35	48	33	41
23:00 - 24:00	34	44	36	47	34	43
Gemiddelde	33	42	35	45	31	38

### UURVERLOOP SNELHEDEN



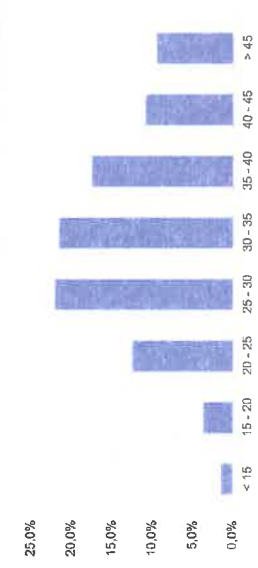
### SNELHEDEN PER DAGSOORT

	Doorsnede		R1, Noordoost		R1, Zuidwest	
	Gemiddelde	VBS	Gemiddelde	VBS	Gemiddelde	VBS
Maandag	33	42	35	44	30	38
Dinsdag	33	42	35	45	31	38
Woensdag	33	42	36	46	31	38
Donderdag	32	42	35	45	30	38
Vrijdag	33	42	36	45	30	39
Zaterdag	35	44	38	50	32	39
Zondag	34	44	38	51	31	39
Werkdag	33	42	35	45	31	38
Weekdag	33	43	36	46	31	38

### SNELHEIDVERDELING WEEKDAG

	Doorsnede		R1, Noordoost		R1, Zuidwest	
	Gemiddelde	%	Gemiddelde	%	Gemiddelde	%
< 15 km/u	1,6%	1,5%	1,3%	1,5%	1,6%	1,5%
15 - 20 km/u	1,6%	3,3%	3,4%	5,0%	4,2%	5,7%
20 - 25 km/u	12,9%	17,4%	9,3%	14,3%	15,9%	21,6%
25 - 30 km/u	22,9%	41,4%	20,9%	30,6%	27,7%	39,3%
30 - 35 km/u	21,7%	61,1%	19,1%	40,8%	19,3%	27,0%
35 - 40 km/u	17,6%	79,4%	18,5%	68,5%	16,8%	23,5%
40 - 45 km/u	11,0%	90,4%	15,6%	84,1%	6,4%	9,3%
> 45 km/u	9,6%	100,0%	15,9%	100,0%	3,3%	4,6%

### SNELHEIDVERDELING DOORSNEDE

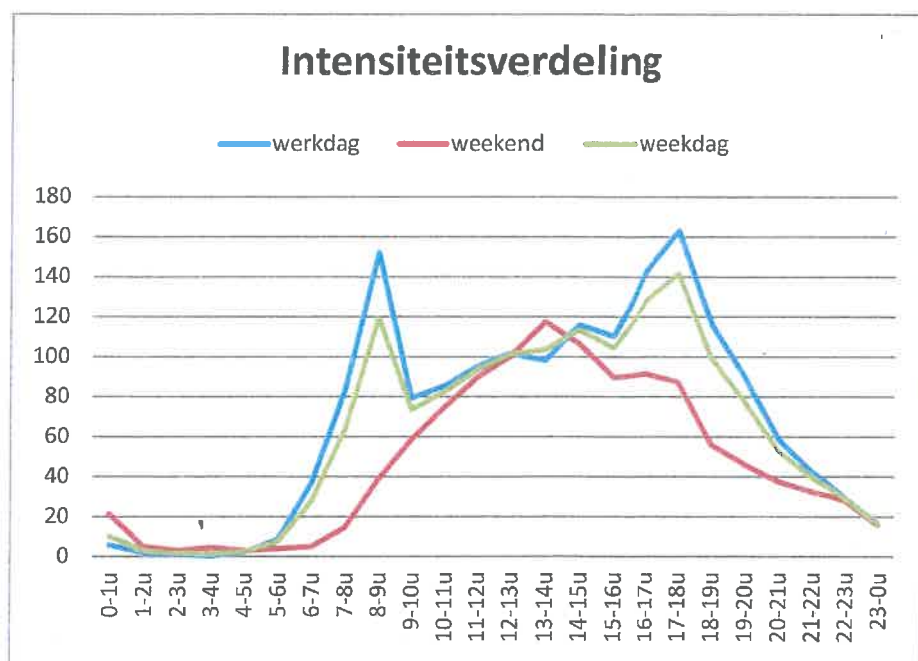


**Plaats:** Telpunt 1:Oude Tempellaan Noord  
Soesterberg

**Richting:** 1 - Noordzijde, eerst geraakte A. Rijbaan 0  
donderdag 4 juli 2019 => woensdag 10 juli 2019

**Bijzonderheden:** Geen

	<b>totaal</b>	<b>A=&gt;B</b>	<b>B=&gt;A</b>	<b>gemiddeld</b>
werkdag	<b>1637</b>	770	867	0-1u 6
weekdag	<b>1492</b>	697	795	1-2u 2
V85	<b>48,1 km/h</b>			2-3u 1
Vgem	<b>40,8 km/h</b>			3-4u 0
>max	<b>94,6 %</b>			4-5u 2
				5-6u 8
				6-7u 37
				7-8u 84
				8-9u 152
				9-10u 79
				10-11u 85
				11-12u 95
				12-13u 102
				13-14u 98
				14-15u 116
				15-16u 110
				16-17u 142
				17-18u 163
				18-19u 116
				19-20u 89
				20-21u 59
				21-22u 42
				22-23u 29
				23-0u 17
				<b>totaal 1637</b>



0-1u	6
1-2u	2
2-3u	1
3-4u	0
4-5u	2
5-6u	8
6-7u	37
7-8u	84
8-9u	152
9-10u	79
10-11u	85
11-12u	95
12-13u	102
13-14u	98
14-15u	116
15-16u	110
16-17u	142
17-18u	163
18-19u	116
19-20u	89
20-21u	59
21-22u	42
22-23u	29
23-0u	17
<b>totaal</b>	<b>1637</b>

**WGH Werkdag (aantal)**

	licht	middel	zwaar	totaal
23-7u	70	4	0	74
7-19u	1280	58	5	1343
19-23u	216	4	0	220
<b>totaal</b>	<b>1566</b>	<b>66</b>	<b>5</b>	<b>1637</b>

**WGH Werkdag (percentage)**









	licht	middel
23-7u	4,3%	0,2%
7-19u	78,2%	3,6%
19-23u	13,2%	0,2%
<b>totaal</b>	<b>95,7%</b>	<b>4,0%</b>

**WGH Weekdag (aantal)**

	licht	middel	zwaar	totaal
23-7u	68	3	0	70
7-19u	1167	53	4	1223
19-23u	195	3	0	198
<b>totaal</b>	<b>1429</b>	<b>59</b>	<b>4</b>	<b>1492</b>

**WGH Weekdag (percentage)**

	licht	middel
23-7u	4,5%	0,2%
7-19u	78,2%	3,6%
19-23u	13,1%	0,2%
<b>totaal</b>	<b>95,8%</b>	<b>3,9%</b>

Klasse	Afbeelding	Beschrijving
Licht		Personenauto Personenauto+aanhanger
		Bestelauto Bestelauto+aanhanger
Middel		Bus
		Vrachtauto (enkele achteras)
Zwaar		Vrachtauto (dubbele achteras) Vrachtauto (vier of meer assen)
		Vrachtauto met trailer
		
		Vrachtauto met (dubbele) aanhanger

weekend	weekdag
22	10
5	3
3	2
5	2
3	2
4	7
5	28
15	64
39	120
59	73
75	82
90	93
100	101
118	104
107	113
90	104
92	128
88	141
56	99
46	77
38	53
33	40
28	29
16	16
<b>1130</b>	<b>1492</b>

zwaar	totaal
0,0%	4,5%
0,3%	82,1%
0,0%	13,4%
<b>0,3%</b>	<b>100,0%</b>

zwaar	totaal
0,0%	4,7%
0,2%	82,0%
0,0%	13,3%
<b>0,2%</b>	<b>100,0%</b>







1

eslaan

A  
B

Oude Tempellaan

2

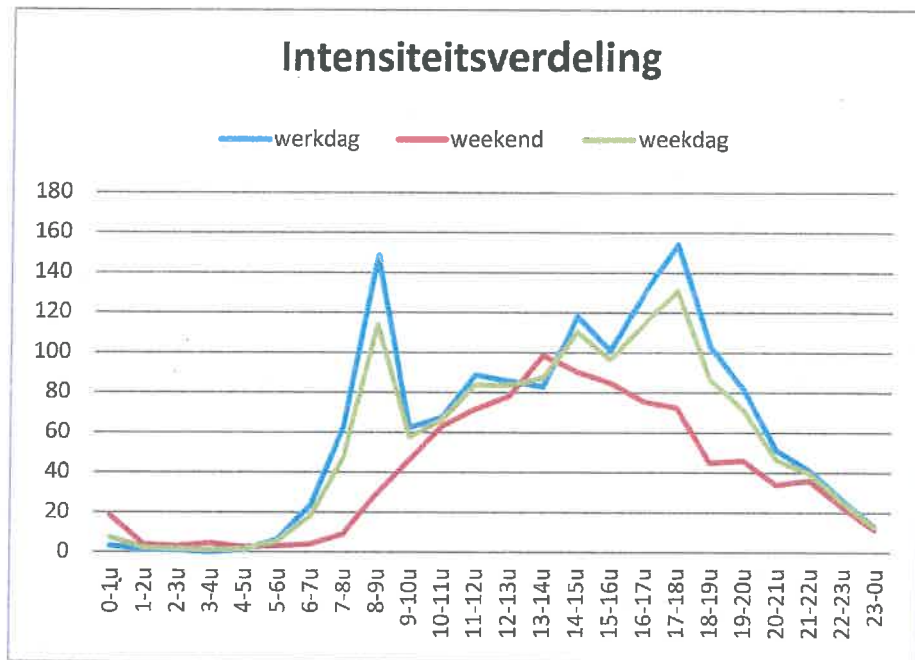




**Plaats:** Telpunt 2:Oude Tempellaan Zuid  
Soesterberg  
**Richting:** 1 - Noordzijde, eerst geraakte A. Rijbaan 0  
donderdag 4 juli 2019 => woensdag 10 juli 2019

**Bijzonderheden:** Geen

	<b>totaal</b>	<b>A=&gt;B</b>	<b>B=&gt;A</b>	<b>gemiddeld werkdag</b>
werkdag	<b>1457</b>	727	730	0-1u 3
weekdag	<b>1313</b>	654	659	1-2u 2
V85	<b>41,3</b> km/h			2-3u 1
Vgem	<b>32,4</b> km/h			3-4u 0
>max	<b>57,7</b> %			4-5u 1
				5-6u 6
				6-7u 24
				7-8u 63
				8-9u 148
				9-10u 62
				10-11u 68
				11-12u 89
				12-13u 86
				13-14u 83
				14-15u 118
				15-16u 101
				16-17u 130
				17-18u 154
				18-19u 103
				19-20u 82
				20-21u 51
				21-22u 41
				22-23u 27
				23-0u 13
				<b>totaal 1457</b>



**WGH Werkdag (aantal)**

	licht	middel	zwaar	totaal
23-7u	49	0	0	50
7-19u	1187	14	6	1206
19-23u	200	1	0	201
<b>totaal</b>	<b>1436</b>	<b>15</b>	<b>6</b>	<b>1457</b>

**WGH Werkdag (percentage)**








	licht	middei
23-7u	3,4%	0,0%
7-19u	81,5%	0,9%
19-23u	13,7%	0,1%
<b>totaal</b>	<b>98,6%</b>	<b>1,0%</b>

**WGH Weekdag (aantal)**

	licht	middel	zwaar	totaal
23-7u	50	0	0	50
7-19u	1064	11	4	1080
19-23u	182	1	0	183
<b>totaal</b>	<b>1296</b>	<b>13</b>	<b>4</b>	<b>1313</b>

**WGH Weekdag (percentage)**

	licht	middel
23-7u	3,8%	0,0%
7-19u	81,0%	0,9%
19-23u	13,9%	0,1%
<b>totaal</b>	<b>98,7%</b>	<b>1,0%</b>

Klasse	Afbeelding	Beschrijving
Licht		Personenauto Personenauto+aanhanger
		Bestelauto Bestelauto+aanhanger
Middel		Bus
		Vrachtauto (enkele achteras)
Zwaar		Vrachtauto (dubbele achteras) Vrachtauto (vier of meer assen)
		Vrachtauto met trailer
		Vrachtauto met (dubbele) aanhanger

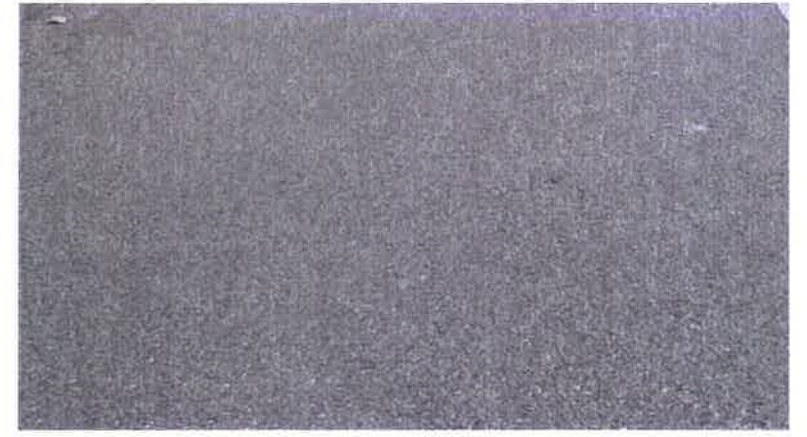
<sup>e</sup>

weekend	weekdag
19	8
4	2
3	2
5	1
3	2
3	5
4	18
9	48
29	114
46	58
63	66
72	84
78	84
99	87
91	110
85	97
76	115
73	131
45	86
46	71
34	46
36	40
23	26
12	13
<b>954</b>	<b>1313</b>

zwaar	totaal
0,0%	3,4%
0,4%	82,8%
0,0%	13,8%
<b>0,4%</b>	<b>100,0%</b>

zwaar	totaal
0,0%	3,8%
0,3%	82,2%
0,0%	13,9%
<b>0,3%</b>	<b>100,0%</b>





1

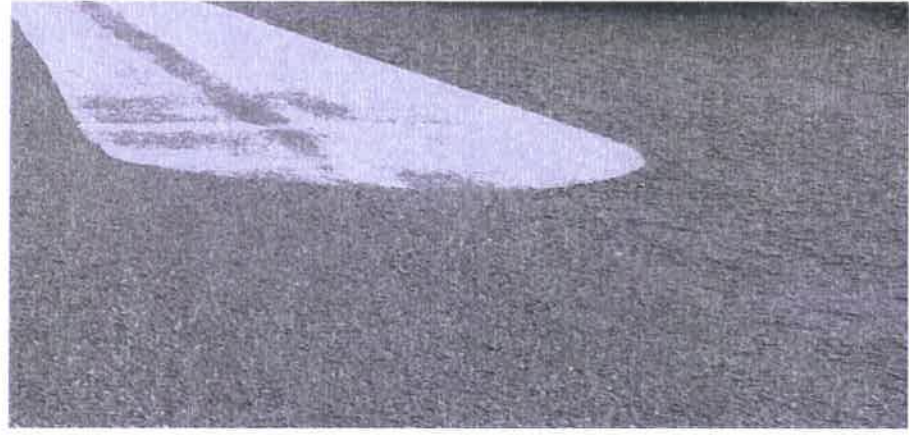
eslaan

A  
B

Oude Tempellaan

2







## de Beeckhof

Aan de bewoner(s) van dit adres  
Oude Tempellaan 2  
3769 JB SOESTERBERG

Amersfoort, 16 januari 2020

**Betreft:** uitnodiging participatiebijeenkomst inzake de ontwikkeling van de 63 woningen aan de Banningstraat 5-11 te Soesterberg

Geachte bewoners,

De Beeckhof heeft het voornemen om woningbouw te realiseren op de locatie Banningstraat 5-11 te Soesterberg. Op woensdag 29 januari a.s. organiseren wij een participatiebijeenkomst om u te informeren en in de gelegenheid te stellen om een reactie te geven op ons voorgenomen plan.

De ontwikkeling omvat 17 appartementen, 15 kleine rijwoningen, 16 rijwoningen, 8 hoekwoningen, 4 twee-onder-een-kapwoningen en 3 kavels voor vrijstaande woningen.

De participatiebijeenkomst vindt plaats op woensdagavond 29 januari a.s. van 19.00 tot 20.00 uur in The Oriental Swan, gelegen aan de Rademakerstraat 2, 3769 BD Soesterberg.

Bent u van plan om naar de bijeenkomst te komen, dan ontvangen wij graag voor 27 januari a.s. een bevestiging via [info@latei.nl](mailto:info@latei.nl), o.v.v. participatiebijeenkomst Banningstraat Soesterberg. Geeft u ook aan met hoeveel personen u aanwezig bent?

Wij vertrouwen erop u hiermee voldoende te hebben geïnformeerd en ontmoeten u graag op deze participatiebijeenkomst.

Met vriendelijke groet,

  
Frank Wirtz

Bijlage: informatie van de gemeente Soest over de procedure

Nieuw Loosdrechtbedijk 105 1221 KN Loosdrecht  
Postbus 18 1230 AA Loosdrecht  
Telefoon: 089 - 78 89 889

de Beeckhof B.V. is een samenwerking tussen  
LATEI en Aalberts ontwikkeling B.V.



## A 1 De parkeerkcijfers en kencijfers verkeersgeneratie

### A1.1 De kencijfers

Het bepalen van het benodigde of gewenste aantal parkeerplaatsen kan gebeuren op basis van parkeerkcijfers of op basis van parkeernormen. Parkeerkcijfers zijn op de praktijk gebaseerde cijfers die kunnen worden gebruikt als hulpmiddel bij het bepalen van het aantal parkeerplaatsen. Met de kencijfers verkeersgeneratie kan een inschatting gemaakt worden van de hoeveelheid gemotoriseerd verkeer die gegenereerd wordt als gevolg van een nieuwe ontwikkeling.

De in deze publicatie genoemde kencijfers zijn gebaseerd op (literatuur)onderzoek en praktijkervaringen van gemeenten. De kencijfers geven een gemiddeld beeld van de situatie die tijdens een onderzoek is aangetroffen. Ze kunnen meestal geen kant-en-klaar antwoord geven op de vraag hoeveel parkeerplaatsen in een bepaalde situatie moeten worden gerealiseerd of hoeveel gemotoriseerd verkeer er gegenereerd wordt. Bij het gebruik ervan moet rekening worden gehouden met de volgende invloeden

- bereikbaarheidskenmerken van de locatie;
- specifieke eigenschappen van de functie;
- mobiliteitskenmerken van de gebruikers/bezoekers van de functie;
- het gemeentelijk parkeerbeleid of mobiliteitsbeleid.

In de volgende paragrafen worden deze invloedsfactoren uitgewerkt.

### A1.2 Bereikbaarheidskenmerken van de locatie

De vraag naar parkeerplaatsen en de omvang van de verkeersgeneratie wordt bepaald door:

- de locatie van de functie;
- het aanbod en de kwaliteit van alternatieve vervoerswijzen.

Uit studies blijkt dat functies in het centrum resulteren in een lagere parkeervraag en een

lagere verkeersgeneratie dan functies van dezelfde aard elders in de bebouwde kom. Dit wordt veroorzaakt door het aanbod en de kwaliteit van andere vervoerswijzen, met name het openbaar vervoer in het centrum. Hierdoor komen niet alle gebruikers van die functie met de auto. Op een locatie buiten het centrum is het aanbod van alternatieve vervoerswijzen veelal lager en de kwaliteit minder. Hierdoor komen gebruikers eerder met de auto naar de functie. Ook is in een centrumgebied eerder sprake van een sturend parkeerbeleid dan in een gebied elders in de bebouwde kom. Deze bevinding is aanleiding geweest om de kencijfers te onderscheiden naar stedelijke zone. Er wordt onderscheid gemaakt tussen:

- centrum;
- schil/overloophoofgebied;
- rest bebouwde kom;
- buitengebied.

Het aanbod en de kwaliteit van alternatieve vervoerswijzen en, als gevolg daarvan, ook de hoogte van het kencijfer, zijn niet alleen afhankelijk van de stedelijke zone, maar ook van de stedelijkheidsgraad. Het aanbod van de alternatieve vervoerswijzen in bijvoorbeeld het centrum van Rotterdam is van een ander niveau dan in het centrum van Oosterhout. Daarom worden de kencijfers naar stedelijke zone onderscheiden, maar daarnaast ook naar stedelijkheidsgraad. Onder stedelijkheidsgraad wordt verstaan het aantal adressen per vierkante kilometer. Er worden vijf stedelijkheidsgraden onderscheiden. Aan elke Nederlandse gemeente is een stedelijkheidsgraad toegekend. Binnen een gemeente kunnen echter meerdere stedelijkheidsgraden voorkomen, wanneer naar de omgevingsadressendichtheid in een afgebakend gebied (wijk of buurt) wordt gekeken. Tabel A1 toont deze vijf stedelijkheidsgraden.

Tabel A1. Stedelijkheidsgraad van Nederlandse gemeenten

Klasse	Omgevingsadressendichtheid (adressen per km <sup>2</sup> )
Zeer sterk stedelijk	> 2500
Sterk stedelijk	1500-2500
Matig stedelijk	1000-1500
Weinig stedelijk	500-1000
Niet stedelijk	< 500

Bron: CBS

### A1.3 Specifieke eigenschappen van de functie(s)

Eigenschappen als de aantrekkelijkheid, de kwaliteit en het invloedsgebied van een functie in verhouding tot concurrenten of alternatieven zijn medebepalend voor de parkeerbehoefte en verkeersgeneratie. Dit is bijvoorbeeld het geval bij winkelcentra: het ene winkelcentrum heeft een hoge kwaliteit en een grote regionale uitstraling; het andere, met dezelfde vloeroppervlakte, heeft een geringere aantrekkingskracht. Als de overige omstandigheden vergelijkbaar zijn, zal het totale bezoek aan het eerste winkelcentrum groter zijn en daarmee ook het noodzakelijke aantal parkeerplaatsen en de totale verkeersgeneratie. Dergelijke verschillen zijn niet exact in kencijfers te vertalen. De gebruiker zal daarom een keuze moeten maken binnen de gegeven bandbreedtes.

De kencijfers verkeersgeneratie gaan uit van een situatie met een 'normaal' draagvlak. Er is uitgegaan van een zodanige concurrentiepositie dat er sprake is van 'gewone' bezoekersaantallen. Is er sprake van aanwezige concurrentie, dan zal binnen de gegeven bandbreedte een lager kencijfer gekozen moeten worden. Met de gepresenteerde kencijfers verkeersgeneratie

kunnen alleen effecten op locatieniveau worden geschat. Het voorbeeld maakt dit duidelijk. In een gemeente zijn twee bioscopen aanwezig. Aan de rand van de gemeente wordt een grootschalige megabioscoop gebouwd. Op basis van kenmerken van deze nieuwe bioscoop kan worden ingeschat hoeveel bezoekers de nieuwe bioscoop zal trekken en hoeveel verkeer dit zal genereren (effecten op locatieniveau). Omdat de bestaande bioscopen waarschijnlijk met omzetverlies te maken zullen krijgen, zullen echter ook daar verkeerseffecten merkbaar zijn. Dergelijke effecten kunnen niet worden ingeschat aan de hand van de informatie uit deze publicatie. Ook andere bekende effecten in de betreffende branche, zoals het feit dat de vraag deels door het aanbod wordt bepaald, worden niet meegenomen. Deze publicatie biedt dus geen hulpmiddel voor het schatten van mobiliteitseffecten op stedelijk niveau.

### A1.4 Mobiliteitskenmerken van gebruikers/bezoekers

Mobiliteitskenmerken van (potentiële) gebruikers van functies kunnen invloed hebben op de bepaling van het aantal parkeerplaatsen en de verkeersgeneratie. De voorbeelden illustreren deze stelling.

Bij een bedrijf dat zijn personeel een abonnement geeft voor het openbaar vervoer, worden minder autoverplaatsingen gemaakt en zijn minder parkeerplaatsen nodig dan gemiddeld. Bij een voorziening die is bestemd voor studenten (die in het bezit zijn van een ov-kaart) is dit eveneens voor een deel het geval. Het gaat hierbij vaak om specifieke situaties waarvoor de kencijfers van geval tot geval moeten worden geïnterpreteerd.

Bij planontwikkeling is niet altijd de precieze invulling van een plan of gebied bekend. Voor woon- en werkgebieden maken de kencijfers verkeersgeneratie het mogelijk maken om op globaal niveau te kunnen rekenen aan de effecten van plannen.

### A2.1 Woongebieden

Als voor een bepaald gebied bekend is hoeveel woningen er worden gebouwd, kan op basis van vuistregels globaal de verkeersgeneratie per etmaal worden berekend. Hierbij moet men

wel rekening houden met het type woonmilieu, omdat dit bepalend is voor met name het autobezit en de concurrentieverhoudingen tussen vervoerswijzen. De woonmilieus zijn getypeerd in tabel A5.

#### Werkwijze

- 1 Stel het woonmilieutype (zie tabel A5) en het aantal woningen vast.
- 2 Zoek het kencijfer op in tabel A6.
- 3 Vermenigvuldig het kencijfer met het aantal woningen.

Tabel A5. Indeling woonmilieutypes

Stedelijk	<ul style="list-style-type: none"> <li>woonplaats met meer dan 25.000 huishoudens (woningen)</li> <li>woonplaats met meer dan 10.000 huishoudens (woningen) en een dichtheid van meer dan 20 woningen/ha</li> </ul>	
I Centrum-stedelijk met hoge dichtheid	Gemeenten met stedelijkheidsgraad 1 (zeer sterk stedelijk): <ul style="list-style-type: none"> <li>stedelijke centra</li> <li>wijken rondom centra met hoge dichtheid en hoog voorzieningenniveau</li> </ul>	
II Buiten-centrum met hoge dichtheid	Gemeenten met stedelijkheidsgraad 1 (zeer sterk stedelijk): <ul style="list-style-type: none"> <li>niet centrum-stedelijk</li> <li>&gt; 35 woningen/ha</li> </ul>	
III Centrum-stedelijk overig en buiten-centrum overig	Gemeenten met stedelijkheidsgraad > 1 (sterk tot niet stedelijk): <ul style="list-style-type: none"> <li>&gt; 35 woningen/ha</li> </ul>	
IV Groen-stedelijk	< 35 woningen/ha	
Landelijk	<ul style="list-style-type: none"> <li>woonplaats met minder dan 25.000 huishoudens (woningen)</li> <li>woonplaats met minder dan 10.000 huishoudens (woningen)</li> </ul>	
V Centrum-dorps	< 75% groen oppervlak	
VI Landelijk wonen	> 75% groen oppervlak	

#### Opmerkingen

- Tot de gemeenten met een hoge dichtheid (stedelijkheidsgraad 1) worden gerekend: Amsterdam, Delft, Den Haag, Groningen, Haarlem, Leidschendam-Voorburg, Rijswijk, Rotterdam, Schiedam, Utrecht en Vlaardingen.
- In de oorspronkelijke woonmilieutypologie is de dichtheidsgrens voor type IV 'groen-stedelijk' afhankelijk van het Percentage Eengezinswoningen PE (circa  $50 - 0,3 * PE$ ).
- Type VI 'landelijk wonen' kan ook voorkomen in een stedelijk milieu. Ook dan kunnen de (verderop gegeven) kencijfers voor dit type worden gebruikt.
- Als er geen sprake is van noemenswaardige leegstand, is het aantal huishoudens ongeveer even groot als het aantal woningen.
- Voor bestaande gebieden zijn gegevens over (aantallen) huishoudens en woningen, oppervlakte en stedelijkheidsgraad te vinden op de website van het CBS, onderdeel regionale statistieken (kencijfers wijken en buurten) [w:1].
- Voorbeelden van woonmilieutypes zijn te vinden in de nota 'Mensen, Wensen, Wonen' [1].

Tabel A6. Gemiddeld aantal motorvoertuigbewegingen per woning per weekdagetmaal, naar woonmilieutype

Type woonmilieu	Weekdagetmaal
I Centrum-stedelijk met hoge dichtheid	1,8
II Buiten-centrum met hoge dichtheid	2,8
III Centrum-stedelijk overig en buiten-centrum overig	5,0
IV Groen-stedelijk	5,8
V Centrum-dorps	6,3
VI Landelijk wonen	7,4

**Opmerkingen**

- Het vrachtverkeer naar en van woongebieden is doorgaans verwaarloosbaar, maar is wel in de cijfers verwerkt. Als gemiddelde kan worden gehanteerd 0,02 vrachtautobewegingen per woning per werkdag-etmaal (licht + zwaar).
- De weekdag kan worden omgerekend naar werkdag door de kencijfers te vermenigvuldigen met 1,11.
- De etmaalwaarden van de maandag en de vrijdag liggen respectievelijk 5% onder en 5% boven het werkdagetaalgemiddelde. De overige drie werkdagen zijn vergelijkbaar met het gemiddelde, met de donderdag iets daarboven. Ten opzichte van het werkdag-etmaalgemiddelde zijn de gemiddelden van de zaterdag en de zondag respectievelijk 10% hoger en 25% lager (behalve op koopzondagen).
- De werkdagen van de zomermaanden en de maanden februari, mei en december liggen tot circa 10% onder het werkdagetaalgemiddelde; voor de maanden maart, juni, september en november juist 10% erboven.
- De kencijfers zijn inclusief intern autoverkeer, maar dit aandeel is oorgaans verwaarloosbaar, zodat de kencijfers vrijwel uitsluitend betrekking hebben op gebiedsextern verkeer. Voor een gemiddeld woongebied met buurtwinkelcentrum (85 ha, 1800 woningen) geldt een waarde van circa 0,35 interne motorvoertuigbewegingen per woning; hiervan hebben circa 0,10 bewegingen een woning als herkomst en als bestemming.

**Voorbeeld**

Er wordt een gebied ontwikkeld met 1000 woningen in een groen-stedelijk milieu, zonder aanvullende functies als detailhandel. Volgens tabel A6 is het kencijfer (het gemiddeld aantal motorvoertuigbewegingen per woning per weekdagetmaal) 5,8. De totale hoeveelheid motorvoertuigbewegingen per etmaal voor het nieuwe gebied bedraagt dan circa 5800 (namelijk 1000 x 5,8).



**A2.2 Werkgebieden**

Als over een gebied met de functie 'werken' geen bedrijfsspecifieke informatie voorhanden is, kan toch een globale berekening van de verkeersgeneratie op etmaalniveau worden gemaakt. Hoewel gedetailleerde gegevens ontbreken, is meestal wel bekend om wat voor type werkgebied het gaat. Tabel A7 onderscheidt vijf typen bedrijventerreinen. Door hieruit een keuze te maken, wordt de globale berekening aanmerkelijk betrouwbaarder. Het type werkmilieu bepaalt namelijk in belangrijke mate de vervoersbehoefte en de concurrentieverhoudingen tussen vervoerswijzen. De indeling voorziet niet in winkelgebieden en stedelijke centra.

Tabel A7. Indeling bedrijventerreinen

I Gemengd terrein	Terrein met een hindercategorie 1, 2, 3 of 4, bestemd voor reguliere bedrijvigheid en niet behorend tot de categorieën 'hoogwaardig bedrijvenpark' of 'distributiepark'. Gemengde terreinen kennen een gevarieerd aanbod aan bedrijvigheid, voornamelijk bestaande uit licht-moderne industrie en overige ('modale') industrie.
II Hoogwaardig bedrijvenpark	Terrein voor bedrijven met hoogwaardige activiteiten (productie en/of R&D). Kenmerkend is de aanwezigheid van bedrijven uit de elektrotechnische industrie (IT), instrumenten- en optische industrie en overige hoogwaardige industrie.
III Distributiepark	Terrein voor transport-, distributie- en groothandelsbedrijven. Het gaat met name om bedrijven die activiteiten ontplooiën op het vlak van spoorwegen, wegvervoer en binnenvaart.
IV Zwaar industrieterrein	Terrein geschikt voor grootschalige industriële bedrijvigheid en waar bedrijvigheid in de hindercategorieën 5 en 6 is toegestaan.
V Zeehaventerrein	Terrein dat dankzij een laad/loskade langs diep vaarwater toegankelijk is voor grote zeeschepen. De zeehaventerreinen in met name Amsterdam, Rotterdam, Delfzijl en Terneuzen kennen veel zware industrie (categorie IV), maar worden niettemin tot de categorie 'zeehaventerrein' gerekend.

**Opmerkingen**

- De indeling voorziet niet in terreinen die exclusief bestemd zijn voor grondstof-, olie- en gaswinning, waterwinning en -zuivering, agrarisch gebruik, afvalstort en openbare bijzondere doeleinden (zoals gemeentehuizen, ziekenhuizen en onderwijsinstellingen).
- Als er op een terrein twee of meer typeringen van toepassing zijn, dan is de typering die voor het grootste deel van het terrein geldt, bepalend.
- Bedrijventerreinen met kantoorlocaties worden gesplitst in een deel 'kantoren' en een deel 'overige bedrijvigheid'. Vervolgens worden deze delen apart doorgerekend.
- Inmiddels heeft het Planbureau voor de leefomgeving de indeling vereenvoudigd tot zeehaventerreinen en overige bedrijventerreinen.
- Voorbeelden van categorieën bedrijventerrein zijn te vinden op [w?]

**Werkwijze**

- 1 Stel het werkmilieutype vast (tabel A7).
- 2 Stel de oppervlakte vast.
- 3 Hanteer voor bedrijventerreinen het kencijfer uit tabel A8 en hanteer tabel A9 als voor vrachtverkeer bij bedrijventerreinen een onderscheid naar voertuigtype is gewenst.
- 4 Vermenigvuldig het kencijfer met de oppervlakte.

**Voorbeeld**

Stel dat een gemengd bedrijventerrein wordt gerealiseerd met een oppervlakte van 17 ha. Eerst wordt de bruto-oppervlakte omgerekend naar netto-oppervlakte. Deze laatste wordt geschat op 13,1 ha. Vermenigvuldigd met het desbetreffende kencijfer uit tabel A5 bedraagt de verkeersgeneratie op een gemiddelde weekdag dan 2070 motorvoertuigbewegingen per etmaal (namelijk 158 3 13,1). Vanwege de schijnnaauwkeurigheid van deze uitkomst, ligt een afronding naar 2000 voor de hand.

Tabel A8. Gemiddeld aantal motorvoertuigbewegingen per netto ha bedrijventerrein per weekdagemaal, naar werkmilieutype en vervoerswijze

Type werkmilieu	Personenauto	Vrachtauto	Totaal
I Gemengd terrein	128	30	158
II Hoogwaardig bedrijvenpark	174	34	208
III Distributieterrein	135	35	170
IV Zwaar industrieterrein	59	14	73
V Zeehaventerrein	23	7	30

Opmerkingen

- Deze kengetallen hebben grote marges.
- De netto-oppervlakte is circa 77% van het bruto-oppervlak, voor zeehaventerreinen kan 64% worden aangehouden.
- De stedelijkheidsgraad van de gemeente speelt nauwelijks een rol. In een zeer sterk stedelijke gemeente kunnen de cijfers voor de personenauto met 0,8 worden vermenigvuldigd.
- Aangenomen is dat vrachtwagens goederen brengen of goederen halen (en niet op hetzelfde bedrijventerrein brengen en halen).
- Een weekdag kan worden omgerekend naar werkdag door de kencijfers te vermenigvuldigen met 1,33.
- De etmaalwaarden van de verschillende werkdagen wijken nauwelijks af van het werkdaggemiddelde. Ten opzichte van het werkdagemaalgemiddelde is het gemiddelde van de zaterdag en de zondag respectievelijk 65% en 90% lager.
- In mei ligt de hoeveelheid verkeer ongeveer 15% onder het werkdagemaalgemiddelde en in de zomer maanden is dit zelfs ongeveer 20% lager. In maart daarentegen ligt de hoeveelheid verkeer ongeveer 25% boven het werkdagemaalgemiddelde.
- De hoeveelheid intern verkeer is verwaarloosbaar.
- In [2] zijn ook kencijfers per bedrijfstype te vinden. Deze zijn met name nuttig als voor bestaande gebieden de verkeersgeneratie van afzonderlijke bedrijven wordt gevraagd.
- Bij zeer grote oppervlakten bedrijventerrein leveren deze kencijfers een overschatting van de verkeersgeneratie. In die gevallen kan beter met een verkeersmodel gerekend worden.
- De invulling van een gemengd terrein is in de praktijk zeer divers. De verkeersgeneratie is sterk afhankelijk van het type bedrijvigheid dat zich op een dergelijk terrein vestigt. Bij voorkeur wordt gewerkt met de kencijfers uit hoofdstuk A4.

Tabel A9. Verdeling van het totale aantal vrachtautobewegingen naar lichte en zware vrachtauto's, per werkmilieutype, per weekdagemaal

Type werkmilieu	Percentage lichte vrachtauto's (< 7,5 ton GVW)	Percentage zware vrachtauto's (> 7,5 ton GVW)
I Gemengd terrein	41	59
II Hoogwaardig bedrijvenpark	48	52
III Distributieterrein	26	74
IV Zwaar industrieterrein	37	63
V Zeehaventerrein	31	69

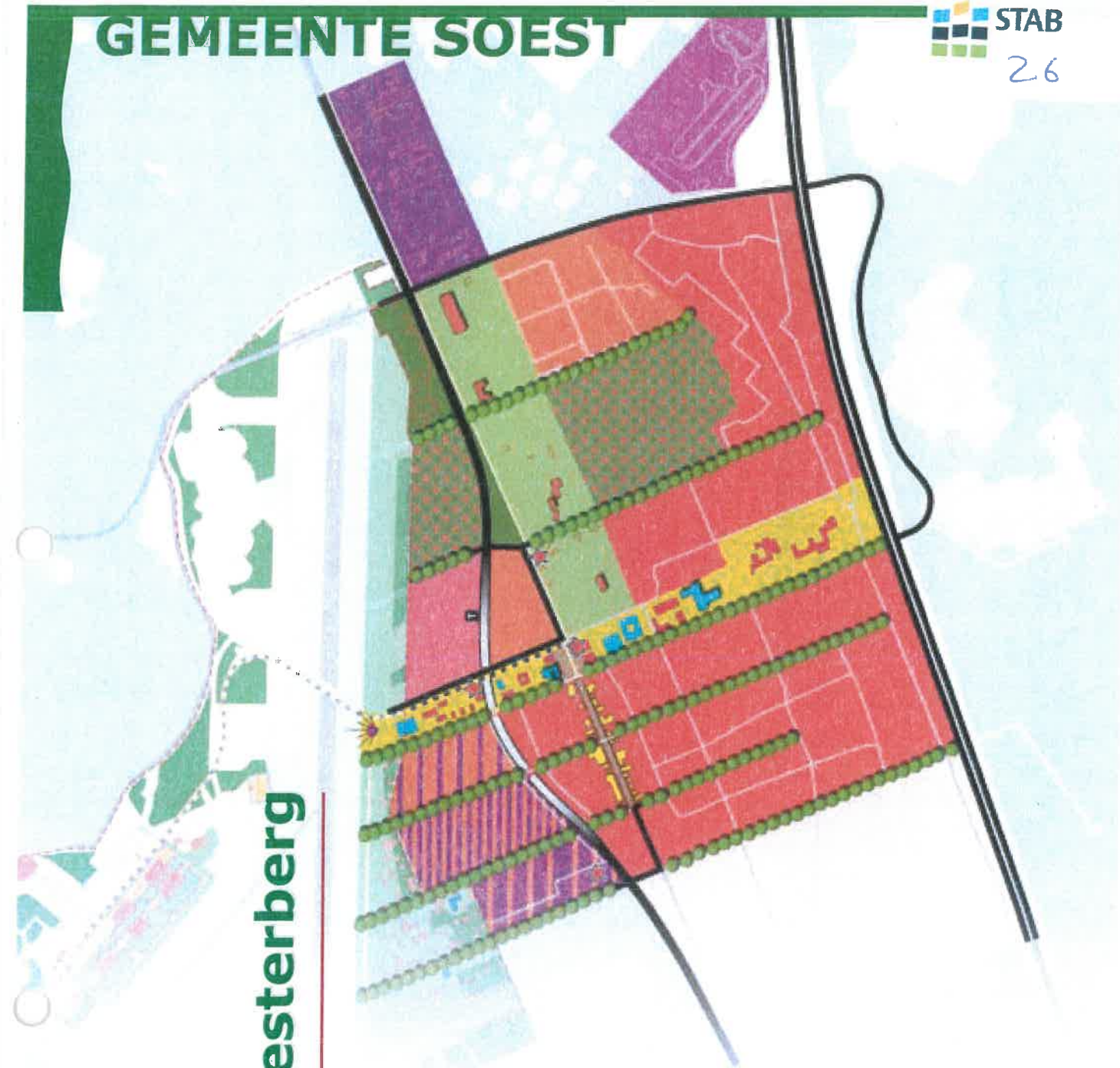
Opmerking

- Trekkers met oplegger vallen ongeacht hun gewicht onder de categorie 'zwaar'.
- GVW: Gross vehicle weight (maximaal toegelaten massa).



# Masterplan Soesterberg

Definitieve versie - april 2009



**Masterplan Soesterberg april 2009**

---

**Hoe moet Soesterberg er over 20 jaar uitzien?**

## Voorwoord

Sinds begin 2008 is in nauwe samenwerking tussen de gemeente Soest en de provincie Utrecht gewerkt aan de totstandkoming van dit Masterplan voor de kern van Soesterberg.

Het vrijkomen van de vliegbasis Soesterberg betekent een unieke kans om een prachtig natuurgebied te ontwikkelen. Binnen enkele jaren zal de vliegbasis een ecologisch en recreatief schakelpunt vormen in het hart van de Utrechtse Heuvelrug. Het rijke cultuurhistorische verleden van de vliegbasis zal hierin een belangrijke plaats innemen. Op het terrein van de vliegbasis zal ook het toekomstige Nationaal Militair Museum een plaats krijgen.

De beperkingen die de vliegbasis de afgelopen jaren met zich meebracht, hebben ertoe geleid dat het dorp Soesterberg zich met de rug naar de vliegbasis ontwikkeld heeft. De afgelopen jaren is niet of slechts zeer beperkt geïnvesteerd in Soesterberg.

De gemeente Soest heeft, in samenwerking met de provincie Utrecht, dit moment en deze unieke gelegenheid aangegrepen om dit Masterplan te laten ontwikkelen om Soesterberg zich met het gezicht te laten richten op de vliegbasis. Zo krijgt het dorp Soesterberg in de toekomst een prachtig nieuw natuur- en cultuurlandschap als voortuin. Om dat te realiseren, is van belang de binding tussen de vliegbasis en het dorp Soesterberg te versterken. Daar is wat we met dit Masterplan beogen.

Het afgelopen jaar is met grote inzet gewerkt aan dit Masterplan. Het is tot stand gekomen in nauwe samenspraak met het Ruimtelijk Plan voor de Vliegbasis. Lopende projecten en ontwikkelingen in Soesterberg hebben een logische plek in dit Masterplan gekregen. Op verschillende momenten zijn bewoners, belangstellenden en belanghebbenden aan het woord geweest. Via reactieformulieren was er de gelegenheid om inbreng te leveren. Velen maakten van deze mogelijkheid gebruik. Deze bijdragen hebben zo veel als mogelijk een plek gekregen in dit Masterplan.

We hebben met veel plezier en enthousiasme gewerkt aan het ontwikkelen van dit Masterplan. Voor de realisatie ervan is inmiddels een substantieel startbedrag beschikbaar. Wij verheugen ons er dan ook op om met een nog groter enthousiasme aan de slag te gaan met de uitvoering van dit plan.

Burgemeester en wethouders van Soest

## Inhoudsopgave

- 1. Masterplan Soesterberg**
  - 1.1. Inleiding
  - 1.2. Context en vraagstelling
  - 1.3. Een Masterplan voor de kern van Soesterberg
  - 1.4. Leeswijzer
  
- 2. Visie op Soesterberg over 20 jaar**
  - 2.1. Soesterberg in de regio
  - 2.2. Het perspectief
  - 2.3. De kansen
  - 2.4. De prioriteiten
  
- 3. Uitwerking prioriteitenladder**
  - 3.1. Aanpak barrièrewerking N237
  - 3.2. Herstructurering Soesterberg-Noord
  - 3.3. Dorpshart-campus-kop
  - 3.4. Dorpsuitbreiding
  - 3.5. Inpassing lopende projecten
  
- 4. Organisatie, financiën en planning**
  - 4.1. Doorkijk naar realisatie
  - 4.2. Inrichting uitvoeringsorganisatie
  - 4.3. Financiën
  - 4.4. Planning

## 1 Masterplan Soesterberg

### 1.1 Inleiding

Voor u ligt het Masterplan voor de kern van Soesterberg. Dit plan bevat de hoofdlijnen van de toekomstvisie op de ontwikkeling van Soesterberg. Het geeft antwoord op de vraag: *Hoe willen we dat Soesterberg er over twintig jaar uitziet?*

Het Masterplan Soesterberg is tot stand gekomen in nauwe samenwerking tussen de gemeente Soest en de provincie Utrecht. Bewoners, bedrijven en instellingen uit Soesterberg en omgeving zijn betrokken bij de ontwikkeling van dit Masterplan.

In dit eerste hoofdstuk lichten we allereerst de aanleiding voor dit Masterplan nader toe. Vervolgens gaan we in op wat een Masterplan behelst. De laatste paragraaf van dit hoofdstuk bevat de leeswijzer voor dit Masterplan.

### 1.2 Context van vraagstelling

Voor de context van dit Masterplan zijn twee ontwikkelingen relevant. Ten eerste de sluiting van de Vliegbasis Soesterberg en ten tweede het realiseren van een kwaliteitsimpuls voor het dorp Soesterberg.

#### **Sluiting Vliegbasis Soesterberg**

Per 1 januari 2009 is de vliegbasis Soesterberg gesloten. De provincie Utrecht en de gemeenten Soest en Zeist hebben in antwoord daarop gezamenlijk het Ruimtelijk Plan voor de Vliegbasis ontwikkeld: *Ambitie van dit plan is om de unieke natuurkwaliteit, die in de afgelopen jaren op de vliegbasis is ontstaan, te koesteren en*

uit te bouwen tot een volwaardige en duurzame schakel in de Ecologische Hoofdstructuur. De vliegbasis wordt daarnaast de plek waar het nieuwe Nationaal Militair Museum een bestemming krijgt. De bakermat voor de Nederlandse luchtvaart ligt immers op de vliegbasis van Soesterberg.

#### **Kwaliteitsimpuls Soesterberg**

De afgelopen jaren is er niet of slechts zeer beperkt geïnvesteerd in Soesterberg. De aanwezigheid van de vliegbasis betekende "een slot" op het gebied; "een planologische bevrozing van de levende gemeenschap Soesterberg". Nu de vliegbasis een nieuwe bestemming krijgt, breekt de tijd aan om deze achterstand in te lopen.

De uitdaging waar Soesterberg zich de komende jaren voor gesteld ziet, luidt dan ook: *Hoe kan het vrijkomen van de vliegbasis optimaal worden benut om het dorp Soesterberg een kwaliteitsimpuls te geven?*

### 1.3 Een Masterplan voor de kern van Soesterberg

Dit Masterplan is opgesteld vanuit een visie op het gebied als geheel. Dit betekent dat we de opgave voor Soesterberg beschouwen in de context van de gemeente Soest, in relatie tot ontwikkelingen in het programma Hart van de Heuvelrug en in relatie tot de herontwikkeling van de vliegbasis. Het Masterplan Soesterberg is opgesteld in nauwe samenhang met de ontwikkeling van het Ruimtelijk Plan voor de Vliegbasis, omdat het belangrijk is dat dit Masterplan en het Ruimtelijk Plan Vliegbasis naadloos op elkaar aansluiten.

#### Masterplan Soesterberg

Voor het ontwikkelen van deze visie zijn bestaande bouwstenen benut, zoals de Toekomstvisie Soesterberg van enkele jaren geleden, de rapportage "Wat doen we met Soesterberg?" (een gemeenschappelijke visie van bedrijven en bewoners uit de directe omgeving van de vliegbasis Soesterberg over de aanpak van de herbestemming, juni 2007) en de resultaten van een enquête door 'Hart voor Soesterberg' (oktober 2008).

Het gaat bij dit Masterplan voor Soesterberg om een realistisch en realiseerbaar plan. Het markeert de overgang van 'willen' (visie- en planvorming) naar 'doen'.

Dit Masterplan is bestemd voor en dient ruimte en richting te geven aan het handelen door het college van burgemeester en wethouders en de gemeenteraad van Soest, de provincie Utrecht, bedrijven, particulieren, bewoners en belangengroeperingen in Soesterberg. Het Masterplan beoogt ook samenhang aan te brengen tussen verschillende ontwikkelingen, zodat deze elkaar kunnen versterken.

Dit Masterplan vormt de basis voor de verdere planvorming voor het dorp Soesterberg. Een Masterplan is een plan op hoofdlijnen. Dit plan dient daarom nog nader te worden uitgewerkt in deelplannen en in deeloplossingen, in bestemmingsplannen en zo nodig in een Milieueffectrapportage (MER). De uitgangspunten in dit Masterplan dienen daarvoor als kader.

#### 1.4 Leeswijzer

In het volgende hoofdstuk van dit Masterplan gaan we allereerst nader in op de visie op Soesterberg over 20 jaar. Het toekomstperspectief, de kansen en de prioriteiten komen

achtereenvolgens aan bod. Het derde hoofdstuk bevat een uitwerking van de prioriteitenladder. Vier prioriteiten voor het realiseren van het gewenste toekomstperspectief voor Soesterberg zijn hier nader uitgewerkt. In hoofdstuk vier bieden we een doorkijk naar de realisatie van dit plan. De uitvoeringsorganisatie, de financiën en een globale planning staan beschreven in dit hoofdstuk.

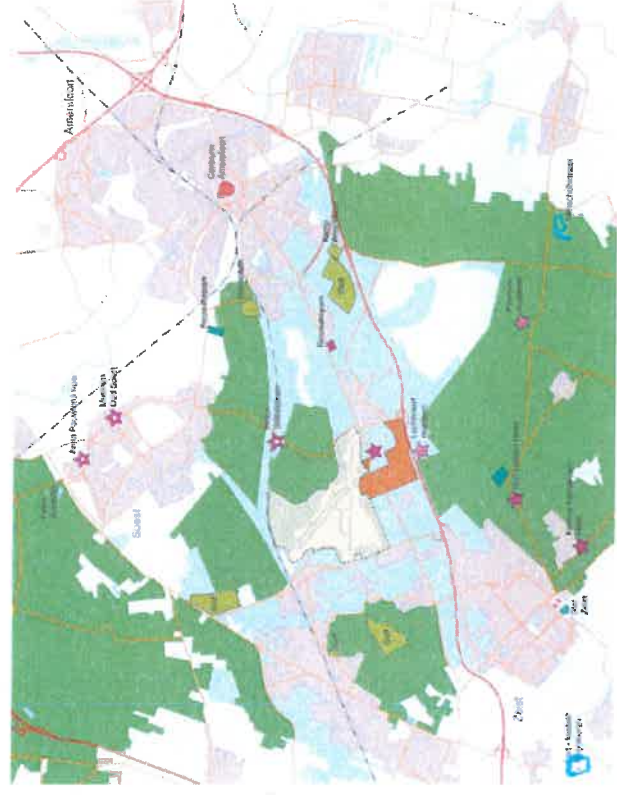
**De referentiebeelden in dit Masterplan zijn bedoeld als illustraties. Deze beelden zijn geen exacte weergave van de toekomstige situatie.**

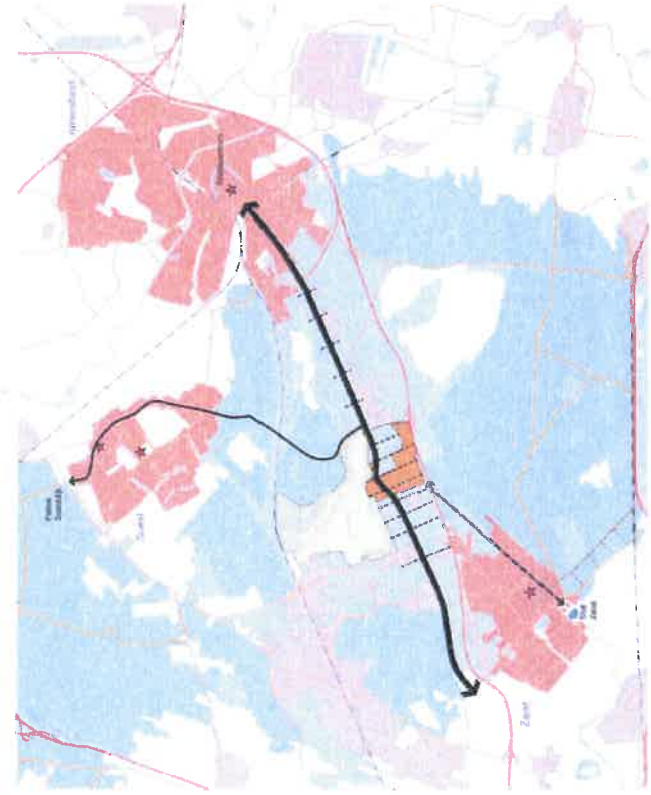
## 2 Visie op Soesterberg over 20 jaar

### 2.1 Soesterberg in de regio

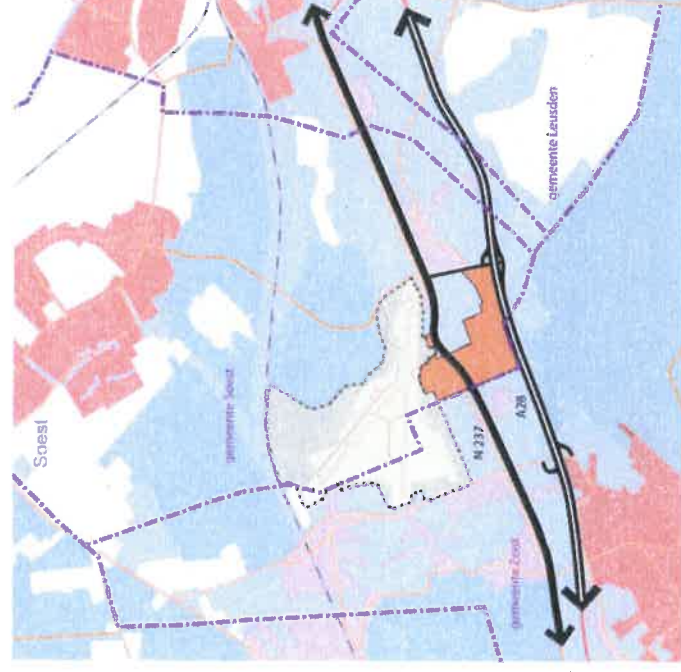
Kenmerkend aan Soesterberg is in de eerste plaats haar centrale ligging. Het dorp is gunstig gelegen in het hart van de Utrechtse Heuvelrug te midden van groengebieden en recreatieve voorzieningen. Dat maakt het tot een geliefde plek voor een bezoek van natuurliefhebbers en dagjesmensen.

Soesterberg bevindt zich bovendien in de nabijheid van diverse gemeenten. Het dorp is gelegen tussen Amersfoort, Zeist en Soest. De verbinding tussen Utrecht en Amersfoort wordt gevormd door een historische landgoederenzone langs de Amersfoortsestraat. Het dorp Soesterberg kent een herkenbaar patroon van lanen en kamers. Daarnaast sluit Soesterberg aan bij de verbindingssas tussen het slot Zeist, Soest en de Paltz.





Nadelen van haar centrale ligging ondervindt Soesterberg ook. De ligging te midden van diverse gemeentegrenzen, de snelweg A28 en provinciale weg N237, de vliegbasis Soesterberg en diverse afgesloten groengebieden in de omgeving, beperken de fysieke mogelijkheden van groei voor het dorp.



## 2.2 Het perspectief

Het vrijkomen van het terrein van de vliegbasis biedt nieuwe perspectieven als het gaat om het realiseren van binding tussen de vliegbasis en het dorp Soesterberg en om het realiseren van groei van het dorp. Dat betekent ook het kunnen bieden van verschillende woonmilieus en een stijging van de locatiewaarde. We lichten dit perspectief hierna nader toe.



### **Versterking binding Vliegbasis en dorp**

Centraal uitgangspunt van het Ruimtelijk Plan voor de Vliegbasis is de versterking van culturele en natuurlijke functies van de Vliegbasis. Daarmee ontstaat een uniek natuur- en cultuurlandschap; de Vliegbasis als de nieuwe voortuin van het dorp Soesterberg. In plaats van met de rug, komt Soesterberg door deze ontwikkeling nu met het gezicht naar de Vliegbasis te staan.

De uitdagingen en kansen voor Soesterberg liggen in het verbinden van de kracht van cultuur en natuur met de 'rode' ontwikkeling van het dorp. De nieuwe bestemming van cultuur en natuur van de vliegbasis betekent tevens een stijging van de locatiewaarde van Soesterberg. Daarvoor is het ook van belang de cultuurhistorische waarde van de vliegbasis te benutten om zo een optimale impuls te realiseren.

De herontwikkeling van de vliegbasis biedt volop kansen voor de kern van Soesterberg. Soesterberg kan zich met de herontwikkelde vliegbasis profileren als gemeente met cultuurhistorische waarde in het groen. Belangrijk is dat Soesterberg de vruchten plukt van de herontwikkeling van de vliegbasis.

### **Verwachte groei van Soesterberg**

Groei van het dorp Soesterberg is geen doel op zich. Wel is dorpsuitbreiding van 6.000 naar zo'n 9.000 tot 9.500 inwoners op een termijn van vijftien tot twintig jaar van belang om winkels, horecagelegenheden, scholen en andere voorzieningen in Soesterberg te behouden en te versterken. Meer inwoners in Soesterberg betekent een groter draagvlak om deze voorzieningen in stand te houden en nieuwe voorzieningen te realiseren.

De dorpsuitbreiding maakt het ook mogelijk verschillende woonmilieus te realiseren. Daarmee is het mogelijk knelpunten aan te pakken, zoals het eenzijdige aanbod van huurwoningen en het tekort aan senioren- en starterswoningen en woningen in het middensegment. Het vrijkomen van de vliegbasis betekent een unieke kans om bosvilla's te ontwikkelen in het noordelijk deel van Soesterberg. Zo ontwikkelt Soesterberg voor verschillende woonbehoeften een passend aanbod.



### 2.3 De kansen

Het gebied heeft veel potentie. Deze potentie wordt nu onvoldoende benut. Soesterberg zelf en haar nabije omgeving kennen veel groen. Tegelijkertijd geldt dat veel van dat groen niet openbaar toegankelijk is. Cultuur en natuur als nieuwe belangrijkste functies voor de vliegbasis bieden mogelijkheden voor het aantrekken van bovenregionale recreatieve voorzieningen. Bovendien ontstaat zo meer ruimte voor fysieke groei van het dorp.

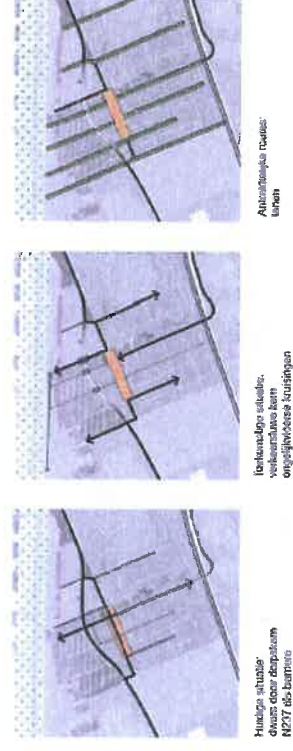
Om de kansen, die de herontwikkeling van de Vliegbasis voor het dorp Soesterberg oplevert, optimaal te benutten is het van belang enkele punten aan te pakken. Het gaat dan om het opheffen van barrières, het versterken van fysieke verbindingen, het versterken van de herkenbare identiteit van Soesterberg en het realiseren van een kwaliteitsverbetering van woon- en werkgebieden. Deze punten zijn hierna nader uitgewerkt.

#### **Opheffen van barrières en versterken van fysieke verbindingen**

De N237 doorsnijdt nu het dorp Soesterberg en vormt een forse barrière om de binding tussen vliegbasis en dorp te realiseren. Deze barrière dient te worden aangepakt. Daarnaast vragen de ontsluiting en de bereikbaarheid van Soesterberg vanaf de flanken de aandacht. Zo kan vervolgens een verkeersluw dorpshart gerealiseerd worden.

De lanen binnen Soesterberg zijn karakteristiek en van historische waarde. Herontwikkeling van het dorp biedt kansen voor versterking van de al aanwezige kwalitatief goede en sociaal veilige fysieke verbindingen in de vorm van de lanen.

De herontwikkeling van de vliegbasis en van de kern van Soesterberg kan bovendien de positie van Soesterberg als spin in een web van recreatieve routes versterken.



Infrastructuur

#### **Versterken van de herkenbare identiteit**

Kenmerkend aan Soesterberg zijn de structuren die enerzijds de noordelijke en zuidelijke kant van het dorp met elkaar te verbinden, en anderzijds de west- en oostkant van het dorp. Om deze herkenbare identiteit verder te versterken is het voorstel om dit "assenkruis" nadrukkelijker zichtbaar te maken:

- Van west naar oost de Rademakerstraat, het dorpshart en de landgoederenzone op de as van Utrecht - Amersfoort.
- Van noord naar zuid kent Soesterberg een structuur van lanen en kamers. Deze structuur kan nog beter herkenbaar worden gemaakt, door deze structuur vanuit het zuiden van Soesterberg door te trekken naar Soesterberg-Noord. Deze structuur valt verder te versterken door langs één van deze lanen (de Veldmaarschalk Montgomeryweg) een bijzondere strook in te richten. Een zogenoemde campuszone, die tevens dient als entree tot de vliegbasis. In deze zone hebben ook de bijzondere gebouwen van Defensie een plek, zoals het Officierscasino en de Marechausseekeazerne.



### 3 Uitwerking prioriteitenladder

Dit hoofdstuk biedt een nadere uitwerking van het perspectief voor Soesterberg aan de hand van onze prioriteitenladder. In de volgende paragrafen gaan we steeds in op de urgentie van de verschillende prioriteiten. Vervolgens schetsen we per prioriteit het perspectief voor de toekomstige situatie.

#### 3.1 Aanpak barrièrewerking N237

Om de verbinding tussen het dorp Soesterberg en de vliegbasis te versterken, is het cruciaal om samenhang aan te brengen tussen het noorden en het zuiden van het dorp. De N237 doorsnijdt het dorp Soesterberg en vormt daarmee een forse barrière. Daar komt bij dat vanwege de verkeersdruk op de A28 voor de provinciale weg N237 een overloopfunctie is voorzien. Dit zorgt voor een aanvullende barrièrewerking van deze provinciale weg. Deze beide ontwikkelingen leiden tot het formuleren van de eerste prioriteit: het aanpakken van de barrièrewerking van de N237. Zowel voor de realisatie van het Ruimtelijk Plan voor de Vliegbasis als voor het Masterplan Soesterberg is dit van groot belang. Het Ruimtelijk Plan voorziet in nieuwe woningen in het noorden van Soesterberg. Dit nieuwe woongebied dient straks ook goed bereikbaar te zijn en in verbinding te staan met het dorp Soesterberg.



De meest effectieve wijze om deze barrièrewerking aan te pakken is het verdiepen van de N237. Ter hoogte van de Veldmaarschalk Montgomeryweg komt de N237 op een diepte van 5,6 meter te liggen.



De verdiepte N237 zal drie overgangen krijgen, twee voor fietsverkeer en langzaam verkeer en één voor gemotoriseerd verkeer. Deze overgangen vormen zo de verbinding tussen het noorden en zuiden van het dorp Soesterberg en zorgen ervoor dat de beleving van de barrière van de provinciale weg zoveel mogelijk wordt geminimaliseerd.

De overgangen voor fietsverkeer en langzaam verkeer worden aangelegd aan de Veldmaarschalk Montgomeryweg en de Postweg - Van der Griendtlaan. De overgang voor gemotoriseerd verkeer krijgt een plek ten oosten van de Veldmaarschalk Montgomeryweg. Hier wordt een nieuwe weg aangelegd, waardoor mogelijkheden ontstaan om de zogenoemde Dorpshart-campus-zone te ontwikkelen (zie paragraaf 3.3).



Aanpassingen van de infrastructuur bieden mogelijkheden om de verkeerssituatie voor fiets- en langzaam verkeer veiliger te maken, het dorpshart autoluw te maken, zonder dat dit ten koste gaat van een soepele verkeerscirculatie binnen het dorp Soesterberg.



1 laagge stribuiler  
elwens oöer dörpshart  
N237 en börtten



Tonkromdige siluüfke,  
vör lousstakee loun  
ongeförvörwese frülörkum



Anrekegöge rölstecc  
lennit

Infrastructuur

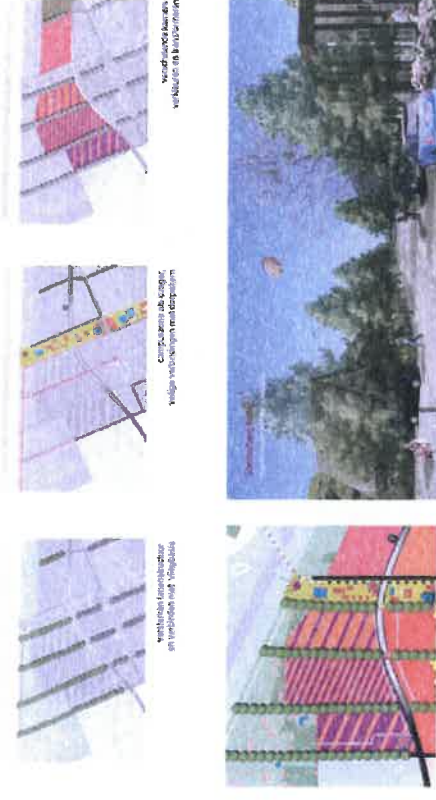
### 3.2 Herstructurering Soesterberg-Noord

Het verrommelde bedrijventerrein Soesterberg-Noord scheidt het dorp en de vliegbasis van elkaar en vormt daarmee een aanvullende barrière binnen het dorp Soesterberg.

Om de barrièrewerking van Soesterberg-Noord zoveel mogelijk te verminderen, is het van belang de bebouwing in dit gebied beter te laten aansluiten op het dorp. Soesterberg-Noord zal daartoe worden getransformeerd tot een aantrekkelijk gebied waar wonen en werken wordt gecombineerd. Een aantrekkelijk woon-werkgebied vormt een mooie schakelfunctie tussen het dorp en het cultuur- & natuurlandschap op de vliegbasis.

Uitgangspunt voor de herinrichting van dit gebied is het principe dat 'wat niet bijt' gehandhaafd blijft op Soesterberg-Noord.

De herstructurering van Soesterberg-Noord zal gefaseerd worden aangepakt. Soesterberg-Noord is in te delen in drie 'kamers'. De eerste prioriteit ligt bij het transformeren van de meest oostelijke kamer (ten oosten van de Postweg en ten westen van de Veldmaarschalk Montgomeryweg). Dit gebied zal straks, samen met de campuszone, ook de entree naar de vliegbasis vormen (zie ook paragraaf 3.3). De lanen tussen deze kamers worden heringericht, zodat ook op dat punt samenhang ontstaat tussen het noorden en het zuiden van Soesterberg.



Om deze transformatie te realiseren, zal allereerst zoveel mogelijk worden aangesloten bij de wensen van de individuele bedrijven. In een intentieovereenkomst tussen gemeente en (een vertegenwoordiging van) de bedrijven op Soesterberg-Noord zullen nadere afspraken worden gemaakt over tijdpad, prioritering en fasering, over mogelijkheden tot zelfrealisatie en over nader onderzoek naar financiële haalbaarheid. Daarnaast zal deze intentieovereenkomst afspraken bevatten over cruciale randvoorwaarden voor ruimtelijke kwaliteit, infrastructuur, duurzaamheid, uitstraling en functionaliteit.

Voor bedrijven, die ruimte willen maken op Soesterberg-Noord, zullen alternatieve locaties beschikbaar zijn op de Richelleweg en op andere mogelijke locaties in de regio. De Richelleweg wordt als nieuwe locatie voor bedrijvigheid ontwikkeld in het kader van Hart van de Heuvelrug.



De intentie van dit Masterplan is om ook de locaties Tammer (Verlengde Tempellaan 1) en Vitens (Amersfoortsestraat) te betrekken bij de herstructurering van het noordelijke gedeelte van Soesterberg. Vanuit het oogpunt van ruimtelijke kwaliteit is dit zeer wenselijk. Vooral nog lijkt dit echter niet realiseerbaar. De komende periode zal, in samenspraak met de betrokken partijen, nader worden verkend welke ontwikkelingen mogelijk zijn rondom deze locaties en zal nader onderzoek verricht worden naar de haalbaarheid van ontwikkelingen. In het overleg van de Stuurgroep Masterplan Soesterberg is afgesproken dat de provincie Utrecht zich verplicht een uiterste inspanning te doen om ontwikkelingen op of rondom deze locaties mogelijk te maken.

### 3.3. Realisatie Dorpshart-campus-kop

Het huidige dorpshart van Soesterberg heeft te kampen met verloedering en versnippering. De kern van Soesterberg heeft geen echte centrumfunctie. Het aanbod van winkels is nu verspreid binnen het dorp. Het huidige winkelaanbod sluit onvoldoende aan bij wensen van de huidige generatie. En de openbare ruimte wordt, met een breed profiel en veel verharding, gekenmerkt als onaantrekkelijk. Bewoners bezoeken voor hun dagelijkse aankopen de winkelcentra in omliggende plaatsen als Den Dolder en Zeist. Daarnaast is er in Soesterberg, volgens de geldende parkeernormen, onvoldoende parkeerruimte.

Tijdens de bewonersavonden in september 2008 is door bewoners(groepen) uitdrukkelijk de wens uitgesproken om een aantrekkelijk en levendig centrum te realiseren. Deze wens komt ook nadrukkelijk naar voren uit de enquête, zoals gehouden door 'Hart voor Soesterberg' in oktober 2008.

Dit Masterplan bevat de ambitie om de zogenoemde 'Dorpshart-campus-kop' te realiseren.

We lichten de verschillende onderdelen van het ontwikkelingsperspectief van de Dorpshart-campus-kop hierna nader toe.

### **Rademakerstraat**

Voorstel voor de Rademakerstraat is om deze – als onderdeel van het centrumgebied van Soesterberg – op termijn opnieuw in te richten. De Rademakerstraat heeft een breed profiel. Door in de toekomst uitsluitend aan de zuidzijde ruimte te bieden voor parkeren, ontstaat aan de noordzijde meer verblijfsruimte en ruimte voor een breder trottoir. In plaats van een vrij liggend fietspad wordt op de rijbaan ruimte gecreëerd voor fietsers. Zo komt, met meer ruimte voor voetgangers en fietsers, meer de nadruk te liggen op verblijven en minder op de doorstroming.



### **Het dorpshart**

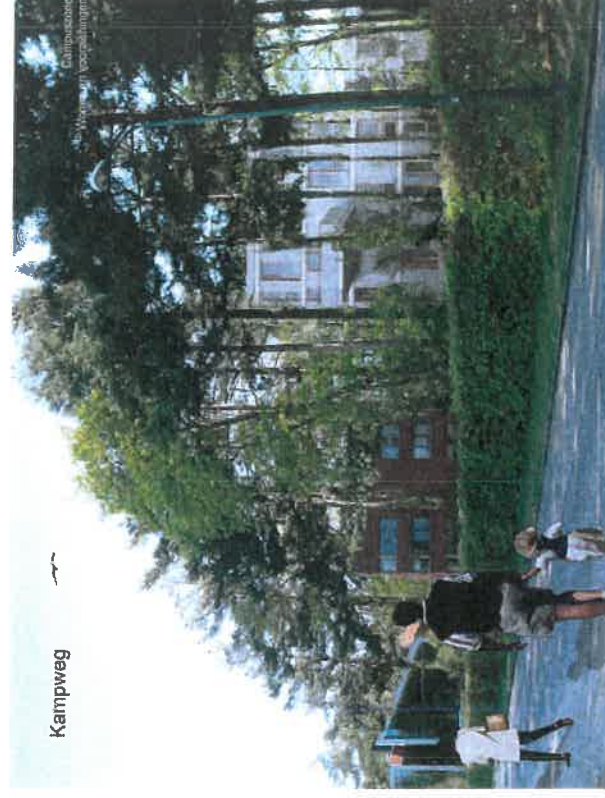
Het dorpshart bevindt zich op het kruispunt van de Rademakerstraat, de Veldmaarschalk Montgomeryweg, de Banningstraat en de Kampweg. Van belang is dit dorpshart, in samenhang met de Rademakerstraat te herontwikkelen, zodat dit gebied een echte samenhangende centrumfunctie krijgt.

Om deze centrumfunctie te realiseren, zijn de volgende maatregelen van belang:

- Versterking van de levendigheid en de uitstraling van het dorpshart.
- Creëren van een duurzaam, aantrekkelijk, uitnodigend en toegankelijk centrumgebied waar alle voorzieningen van het dorp worden geconcentreerd, zoals winkels, horeca, bibliotheek, parkeren en andere (commerciële) voorzieningen.
- Nieuwe functies voor de gebouwen van Defensie, het Officierscasino en de Marechausseekazerne. De Marechausseekazerne is bij uitstek een locatie om in te richten als dorps- of cultuurhuis.
- Ontwikkeling rond een supermarkt in het dorpshart als centrale trekpleister.
- Het oplossen van de huidige parkeerproblematiek met een gebouwde voorziening, bij voorkeur ondergronds. Een goede parkeeroplossing is de sleutel voor het realiseren van een kwalitatief hoogwaardige openbare ruimte.
- Zichtlijn Rademakerstraat – Banningstraat open houden. Dit is immers als landgoederenzone van cultuurhistorische waarde. Dus voor bebouwing in het hart van Soesterberg geldt als richtlijn dat deze zichtlijn open moet blijven.



- De (plein)ruimte op het dorpshart blijft behouden voor (kleinschalige) evenementen. Voor grotere evenementen is ruimte beschikbaar in de landgoederenzone.



#### **De campuszone**

Met de campus-zone bedoelen we het gebied ten oosten van de Veidmaarschalk Montgomeryweg en de Kampweg. Deze zone biedt bij uitstek mogelijkheden voor wonen en leven in het groen.

In dit gebied is voorzien de volgende functies een plek te geven.

- Voorzieningen en faciliteiten voor sporters, zoals een sporthal en sportvelden.
- (Zorg)voorzieningen voor jong en oud.
- Een gedifferentieerd aanbod van woningen, voor starters, senioren (gecombineerd met zorgvoorzieningen) en het middensegment.
- Op termijn zo nodig een extra school.
- Bij het realiseren van nieuwe woningen en voorzieningen zal steeds ook aandacht zijn voor parkeermogelijkheden. Mogelijkheden voor dubbelgrondgebruik en voor concentratie van parkeerplaatsen worden optimaal benut, zodat veel groene ruimte overblijft.



#### **De kop van de campuszone**

De campuszone vormt de entree naar de vliegbasis. De kop van deze zone biedt bij uitstek de mogelijkheid voor het realiseren van een pleisterplaats. Deze plek moet dan onderdeel uitmaken van de recreatieve/museale wandeling over en rond de vliegbasis. Doelstelling van deze pleisterplaats is ook dat het een aantrekkelijke plek is voor een combinatie van een bezoek aan de vliegbasis en aan het dorp Soesterberg.

Voor de invulling van deze pleisterplaats zijn verschillende mogelijkheden denkbaar. Variërend van een kioskachtige invulling waar een hapje en een drankje genuttigd kan worden, tot een meer grootschalige accommodatie voor vergaderen en overnachten.

Naast een horecagelegenheid, bestaat de pleisterplaats uit een tweede element, te weten een toren om te kunnen uitkijken over de vliegbasis.



#### **3.4. Dorpsuitbreiding**

Het huidige inwoneraantal van Soesterberg van circa 6.000 bewoners biedt onvoldoende draagvlak om voorzieningen in stand te houden. Een groei van het dorp naar 9.000 à 9.500 inwoners is een noodzakelijke voorwaarde om ook in de toekomst voldoende draagvlak voor voorzieningen te behouden en de leefbaarheid en levendigheid van Soesterberg te garanderen en te versterken. Locaties waar deze uitbreiding van Soesterberg gestalte zal krijgen, zijn Apollo-Noord, Soesterberg-Noord (meer wonen, minder werken), het Dorpshart en het Dorpsplein. Daarnaast zijn ontwikkelingen op het grondgebied van Zeist, grenzend aan Soesterberg, van betekenis als het gaat om draagvlak voor voorzieningen. Dan gaat het om de ontwikkeling van de locaties Sterrenberg en Dorrestein.

De uitdaging bij de groei van Soesterberg is het huidige dorpse en kleinschalige karakter, het bloeiende verenigingsleven en de sterke sociale samenhang te behouden en verder te versterken. De opgave luidt daarom: *groei met behoud van het eigen karakter*. Uit de enquête van 'Hart voor Soesterberg' blijkt dat dit door veel Soesterbergers wordt onderschreven.

De huidige woningmarkt in Soesterberg wordt getypeerd door een groot en relatief eenzijdig aanbod aan (sociale) huurwoningen. Een deel van deze woningen is sterk verouderd en voldoet niet meer aan eisen en wensen van deze tijd. Het eenzijdige karakter van de woningvoorraad brengt een tekort aan senioren- en starterswoningen met zich mee. Daarnaast is er behoefte aan woningen voor het middensegment.

De bevolking van Soesterberg vergrijst. Om draagvlak voor voorzieningen te behouden is het wenselijk jongeren vast te houden en aan te trekken door hen een woning op maat te bieden. Senioren wensen levensloopbestendige woningen in de buurt van voorzieningen en zorg. Dit alles vraagt om een gedifferentieerd woonmilieu. Een gevarieerd aanbod aan verschillende type woningen zal ook de doorstroming op de woningmarkt verbeteren.

Soesterberg is gelegen in een groene omgeving, waar nog te weinig gebruik van wordt gemaakt. Bewoners wensen duurzame, levensloopbestendige en innovatieve woningen passend binnen het aanwezig groen.

Eerder in dit Masterplan is al benadrukt dat groei van het dorp geen doel op zich is. Wel is dorpsuitbreiding van 6.000 naar zo'n 9.000 tot

9.500 inwoners op een termijn van vijftien tot twintig jaar van belang om winkels, horecagelegenheden, scholen en andere voorzieningen in Soesterberg te behouden en te versterken.

Als het gaat om onderscheidende woonmilieus met een eigen karakter, denken we aan:

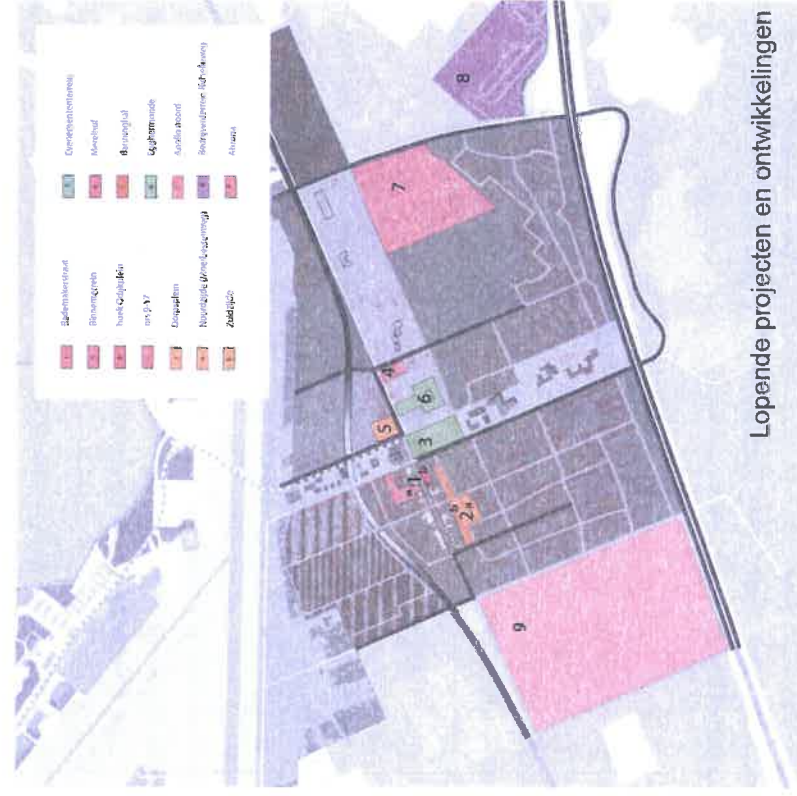
- Combinaties van voorzieningen en appartementen op de campuszone (residents, zorg-, senioren- en starterswoningen omgeven door groen).
- Realisatie van een hoogwaardig woonmilieu.
- Een aantrekkelijk woon-werkmilieu op Soesterberg-Noord.
- Kansen voor uitlopers en 'blikvangers' vanuit dorpshart aan Banningstraat en/of de Merelhof benutten.
- Herstructurering en het opknappen van de bestaande woningvoorraad en het op gang brengen van de verhuiscarrusel (op initiatief van de woningcorporaties) om deze herstructurering te realiseren.
- Koesteren van woonmilieus rond pleintjes en plantsoenen.

Collectief opdrachtgeverschap kan helpen om betaalbare woningen te realiseren en tegemoet te komen aan de woonwensen van huidige en toekomstige bewoners. Waar mogelijk en wenselijk zet de gemeente Soest dit instrument graag in.

Een bewuste keuze voor groei op bepaalde plaatsen, betekent ook een bewuste keuze om andere delen van het dorp in tact te laten en te koesteren. Zo stelt dit Masterplan voor de landgoederenzone aan de Banningstraat zoveel mogelijk groen houden, als tegenhanger voor 'rode' ontwikkelingen elders in het dorp.

### 3.5. Inpassing lopende projecten

Lopende projecten en ontwikkelingen in de kern van Soesterberg zijn weergegeven op onderstaand kaartje.



1. Rademakerstraat: versterking centrumfunctie, realisatie appartementen/grondgebonden woningen en herinrichting openbare ruimte (zie ook paragraaf 3.3).
2. Dorpsplein en omstreken: Zuidzijde: realisatie woningen, stap 1 van de 'verhuiscarroussel', door Protaal, Dura en de Drie Eiken.
3. Evenementterrein: dit terrein zal benut worden voor de ontwikkeling van het Dorpshart (zie paragraaf 3.3).
4. Defensiegebouwen: de gemeente Soest verkent de mogelijkheden tot aankoop van deze gebouwen en beoogt deze te herontwikkelen.
5. Banninghal: nieuwe bestemming van deze locatie wordt nader bepaald en meegenomen in de verdere uitwerking. In de toekomstige situatie zullen sportvoorzieningen een plek krijgen op de Campus-zone.
6. Egghermonde: versterken landgoederenzone, als 'groene' tegenhanger van 'rode' ontwikkelingen in het dorpshart.
7. Apollo-Noord: twee nieuwe mogelijke woningbouwlocaties. Een achter het Kontakt der Kontinenten. En zo mogelijk op de locatie achter de Open Ankh.
8. Richelleweg: nieuw bedrijventerrein in het kader van het programma Hart van de Heuvelrug.
9. Abrona: woningbouwlocatie van de gemeente Zeist (Sterrenberg), direct grenzend aan Soesterberg.

De lopende projecten en ontwikkelingen laten zich in het kort als volgt toelichten.

## 4 Organisatie, financiën en planning

### 4.1 Doorkijk naar realisatie

Gemeente Soest en provincie Utrecht hebben hun commitment voor de realisatie van dit plan uitgesproken. Voor de realisatie van dit Masterplan is in het overleg van de Stuurgroep Masterplan Soesterberg het volgende afgesproken.

Voor de aanpak van de barrièrewerking van de N237 ligt het voortouw bij de provincie Utrecht, ook in financiële zin. Het aanpakken van deze barrièrewerking houdt in het verdiepen van de N237, het realiseren van drie overgangen over deze provinciale weg. Tevens is het van belang om een tweede kruispunt te realiseren voor de ontsluiting van de westkant van Soesterberg-Noord en voor de nieuw te realiseren woningen in het noorden van Soesterberg, vanuit het Ruimtelijk Plan voor de vliegbasis. Dit kruispunt is eveneens van belang voor de ontsluiting van het nieuw te realiseren woongebied 'Sterrenberg', op het terrein van Abrona, op het grondgebied van de gemeente Zeist.

De gemeente Soest heeft het voortouw als het gaat om de herstructurering van Soesterberg-Noord, de realisatie van de Dorpshart-campus-kop en de dorpsuitbreiding. De gemeente Soest verkent hiervoor de mogelijkheden van publiek-private samenwerking.

Zoals in het eerste hoofdstuk van dit Masterplan aangegeven, vragen de verschillende prioriteiten binnen dit Masterplan om nadere uitwerkingen in deelplannen. Deze deelplannen worden opgesteld, zodra dit Masterplan is vastgesteld.

### 4.2 Inrichting uitvoeringsorganisatie

Voor de ontwikkeling van dit Masterplan is een stuurgroep ingericht, waarin bestuurders van de gemeente Soest en de provincie Utrecht participeren. Afgesproken is deze Stuurgroep Masterplan Soesterberg in stand te houden voor:

- De aansturing van de uitvoeringsorganisatie.
- Het formuleren van deelprojecten en het vaststellen van de deeltautwerkingen per prioriteit.
- Het borgen van de samenhang:
  - tussen de verschillende onderdelen binnen het Masterplan Soesterberg
  - met het Ruimtelijk Plan voor de Vliegbasis
  - met lopende projecten en actuele ontwikkelingen in en rond Soesterberg.
- Het bewaken van een heldere rol- en taakverdeling tussen partners. Daarvoor zal een convenant gesloten worden tussen de provincie Utrecht en de gemeente Soest waarin afspraken over samenwerking en over rollen en verantwoordelijkheden zijn vastgelegd.
- De afstemming over financieel sluitende uitwerkingsplannen per onderdeel.
- De sturing op financiën en risico's.
- De bewaking van de kwaliteit.

De uitvoeringsorganisatie voor de realisatie van dit Masterplan staat onder leiding van een projectmanager en bestaat daarnaast uit enkele deelprojectleiders. De projectmanager is verantwoordelijk voor de uitvoering van dit Masterplan. Hij of zij stuurt de deelprojectleiders aan en rapporteert aan de stuurgroep.

Daarnaast zullen marktpartijen een positie innemen binnen de uitvoeringsorganisatie. Ook met hen zullen nadere afspraken worden gemaakt over samenwerking.

#### 4.3 Financiën

Op basis van de hoofdlijnen van dit Masterplan, is een globale financiële vertaalslag gemaakt. De prioriteitenladder binnen dit Masterplan vormt ook voor de financieringsstrategie de basis. Dit betekent het volgende.

- De provincie Utrecht neemt de financiële verantwoordelijkheid voor het aanpakken van de barrièrewerking van de N237. Deze opgave is geraamd op een bedrag van circa € 12 - 14 miljoen.
- Vanuit de rijksoverheid (het Ministerie van VROM) is een bijdrage toegezegd van € 10 miljoen voor de gebiedsgerichte ontwikkeling van Soesterberg (met name de herstructureringsopgave van het bedrijventerrein Soesterberg-Noord).
- De gemeente Soest is bereid om binnen de eigen begroting voor de realisatie van dit Masterplan een bedrag vrij te maken van € 5 miljoen. Het realiseren van een voorziening voor sociaal-culturele activiteiten en de herstructurering van de Rademakerstraat zijn voor Soesterberg belangrijke prioriteiten, die het gemeentebestuur van Soest met deze bijdrage gerealiseerd wil zien.

Deze bijdragen betekenen dat een substantieel bedrag beschikbaar is om een start te maken met de uitvoering van dit Masterplan. Daarnaast is in de Stuurgroep Masterplan Soesterberg afgesproken

dat inspanningen van provincie Utrecht en gemeente Soest erop gericht zijn aanvullende financiering te verwerven.

De vier prioriteiten binnen dit Masterplan hangen nauw met elkaar samen en vragen dus om een aanpak in samenhang met elkaar, als integrale gebiedsontwikkeling. Dat betekent ook dat sprake is van verevening tussen de verschillende prioriteiten binnen dit Masterplan. Voor de ontwikkeling van de 'Dorpshart-campus-kop' en voor de realisatie van de dorpsuitbreiding geldt als taakstelling deze ontwikkelingen budgettair neutraal te realiseren, in samenwerking met marktpartijen, uiteraard onder regie van de gemeente Soest. Wanneer deze ontwikkelingen een positief resultaat opleveren, wordt dat ingezet voor de realisatie van andere prioriteiten binnen het Masterplan, met name de versterking van het dorpshart en de herstructurering van Soesterberg-Noord. Dit betekent dat eventuele opbrengsten in Soesterberg elders in het dorp geïnvesteerd worden.

#### 4.4 Planning

Voor elk van deze onderdelen binnen het Masterplan zal een deelluitwerking gemaakt worden. Deze deelluitwerkingen bevatten ook de meer gedetailleerde planningsoverzichten, onderscheiden naar de verschillende fasen per deelproject.

De te ondernemen activiteiten in de komende jaren zijn samengevat op onderstaande actiekaart.



1	Versterken van de bestaande woonwijken
2	Versterken van de bestaande woonwijken
3	Versterken van de bestaande woonwijken
4	Versterken van de bestaande woonwijken
5	Versterken van de bestaande woonwijken
6	Versterken van de bestaande woonwijken
7	Versterken van de bestaande woonwijken
8	Versterken van de bestaande woonwijken
9	Versterken van de bestaande woonwijken
10	Versterken van de bestaande woonwijken
11	Versterken van de bestaande woonwijken
12	Versterken van de bestaande woonwijken
13	Versterken van de bestaande woonwijken
14	Versterken van de bestaande woonwijken
15	Versterken van de bestaande woonwijken
16	Versterken van de bestaande woonwijken
17	Versterken van de bestaande woonwijken
18	Versterken van de bestaande woonwijken
19	Versterken van de bestaande woonwijken
20	Versterken van de bestaande woonwijken
21	Versterken van de bestaande woonwijken
22	Versterken van de bestaande woonwijken
23	Versterken van de bestaande woonwijken
24	Versterken van de bestaande woonwijken
25	Versterken van de bestaande woonwijken
26	Versterken van de bestaande woonwijken
27	Versterken van de bestaande woonwijken
28	Versterken van de bestaande woonwijken
29	Versterken van de bestaande woonwijken
30	Versterken van de bestaande woonwijken

### Actiekaart

## Colofon

### Dit is een uitgave van burgemeester en wethouders van de gemeente Soest

Postbus 2000  
3760 CA Soest

Projectleiding: Drs. M. (Mustafa) Hamurcu  
(Gemeente Soest)

Adviseurs, tekst en redactie: Riek Bakker Advies B.V.,  
Lysias Advies B.V.

Eindredactie, opmaak: Gemeente Soest

Illustraties: BGSV Bureau voor Stedenbouw

Planeconomie: PurpleBlue

Drukwerk: Practicum

*De referentiebeelden in dit Masterplan zijn bedoeld als illustraties.  
Deze beelden zijn geen exacte weergave van de toekomstige  
situatie.*

### Voor meer informatie

Internet: [www.soest.nl/masterplan](http://www.soest.nl/masterplan)

E-mail: [info@soest.nl](mailto:info@soest.nl)  
(vermeld 'Masterplan' in de  
onderwerpregel van uw bericht)

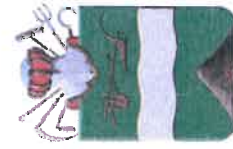


Vertical red line

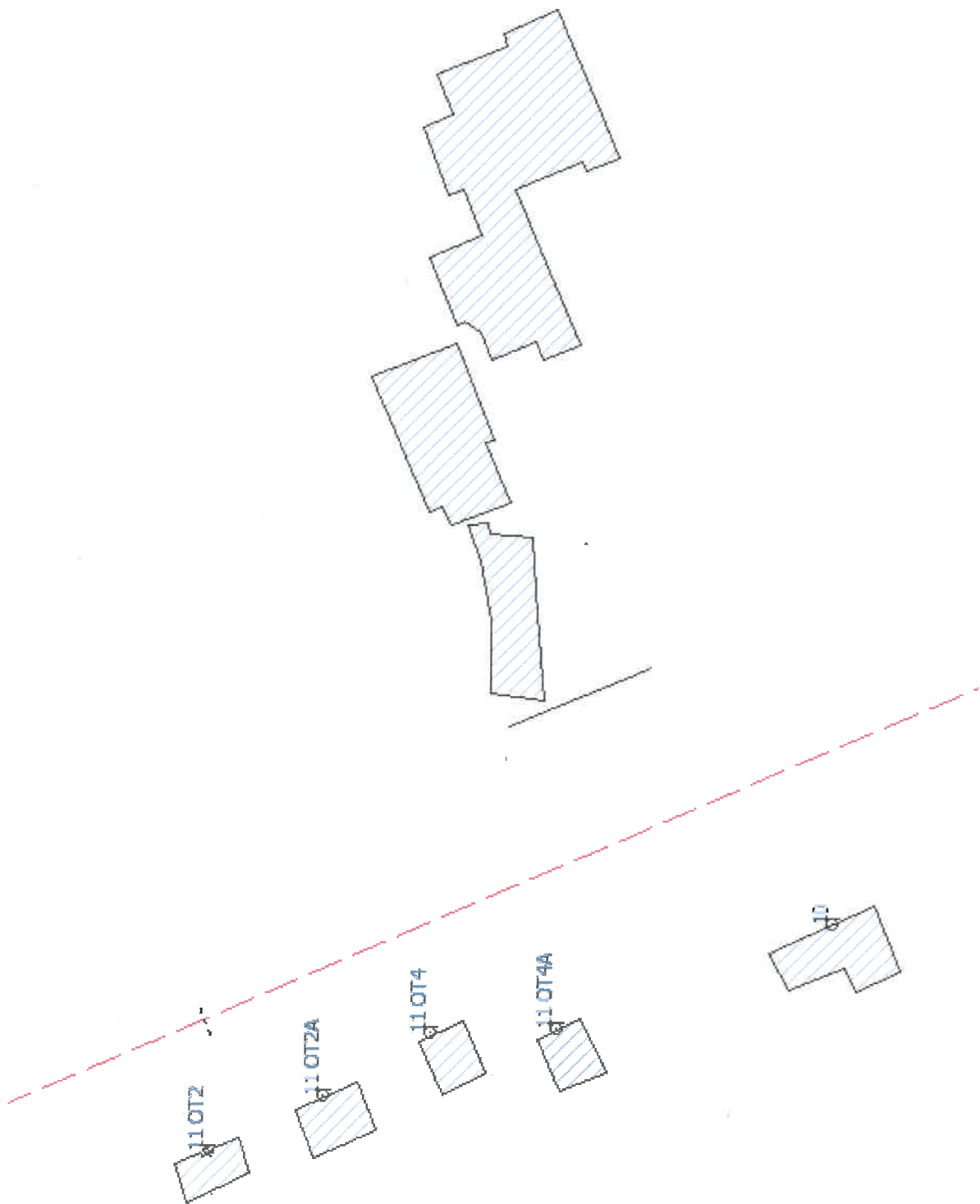
Vertical black line

Small circle

Small circle



GEMEENTE  
SOEST





Resultatentabel

Alle toetspunten

Wanneer toetspunten

Laat per rij/laaf

Gebruik groepen

Inclusief groepproducties

Aantal decimalen: 2

Kolommen

Onomschrijving

Hoogte

Dag

Avond

Nacht

Lden

Naam	Onomschrijving	Hoogte	Dag	Avond	Nacht	Lden
02_A	Toetspunt bestaand	1,50	51,82	39,22	24,50	49,10
02_B	Toetspunt bestaand	5,00	53,04	40,39	25,71	50,32
03_A	Toetspunt bestaand	1,50	49,28	36,68	21,29	46,56
03_B	Toetspunt bestaand	4,50	50,99	38,38	22,86	48,27
03_C	Toetspunt bestaand	7,50	51,35	38,72	23,23	48,62
04_A	Toetspunt bestaand	1,50	48,42	35,85	20,38	45,70
04_B	Toetspunt bestaand	4,50	50,24	37,66	22,04	47,52
04_C	Toetspunt bestaand	7,50	50,61	38,00	22,36	47,88
05_A	Toetspunt bestaand	1,50	49,53	36,87	21,32	46,80
05_B	Toetspunt bestaand	4,50	51,19	38,53	22,84	48,46
05_C	Toetspunt bestaand	7,50	51,45	38,77	23,04	48,72
06_A	Toetspunt bestaand	1,50	49,68	36,92	21,31	46,95
06_B	Toetspunt bestaand	4,50	51,33	38,57	22,83	48,59
06_C	Toetspunt bestaand	7,50	51,60	38,79	23,02	48,86
07_A	Toetspunt bestaand	1,50	50,01	37,06	21,42	47,26
07_B	Toetspunt bestaand	4,50	51,67	38,70	22,94	48,92
07_C	Toetspunt bestaand	7,50	51,96	38,93	23,14	49,23
08_A	Toetspunt bestaand	1,50	50,49	37,07	21,42	47,72
08_B	Toetspunt bestaand	4,50	52,20	38,70	22,94	49,42
08_C	Toetspunt bestaand	7,50	52,48	38,94	23,14	49,70
09_A	Toetspunt bestaand	1,50	53,69	38,55	22,82	50,84
09_B	Toetspunt bestaand	4,50	55,00	39,86	24,03	52,15
09_C	Toetspunt bestaand	7,50	55,08	39,96	24,10	52,23
10_A	Toetspunt bestaand	1,50	53,81	38,44	22,72	50,95
10_B	Toetspunt bestaand	4,50	55,21	39,79	23,97	52,35
10_C	Toetspunt bestaand	7,50	55,33	39,91	24,06	52,47
11.072_A	Toetspunt bestaand	1,50	57,82	42,16	25,94	54,95
11.072_B	Toetspunt bestaand	4,50	59,57	42,89	26,59	55,70
11.072_C	Toetspunt bestaand	7,50	59,50	42,80	26,48	55,63
11.072A_A	Toetspunt bestaand	1,50	58,09	42,43	26,21	55,22
11.072A_B	Toetspunt bestaand	4,50	58,84	43,15	26,86	55,97
11.072A_C	Toetspunt bestaand	7,50	58,77	43,07	26,75	55,90
11.074_A	Toetspunt bestaand	1,50	58,72	43,09	26,95	55,85
11.074_B	Toetspunt bestaand	4,50	59,32	43,66	27,45	56,45
11.074_C	Toetspunt bestaand	7,50	59,20	43,53	27,30	56,33
11.074A_A	Toetspunt bestaand	1,50	55,46	39,94	23,99	52,80
11.074A_B	Toetspunt bestaand	4,50	56,71	41,14	25,10	53,84
11.074A_C	Toetspunt bestaand	7,50	56,79	41,22	25,14	53,92
12_A	Toetspunt bestaand	1,50	58,47	43,03	26,82	55,61

Groepen

(hoofdgroep)

...Oude Tempelbaan



Resultatentabel

Alle toetspunten  
 Details  
 Weergave: (Relatierunten)  
 Lokaal  
 Lokaal per officiaal  
 Gebruiksgroepen  
 Inclusief groepsreducties  
 Aantal rijen: 0 1 2  
 Aantal decimalen: 2  
**= met aftrek**

- Omschrijving  
 Hoogte  
 Dag  
 Avond  
 Nacht  
 Iden

Naam	Omschrijving	Hoogte	Dag	Avond	Nacht	Iden
02_A	Toetspunt bestaand	1,50	46,82	34,22	19,50	44,10
02_B	Toetspunt bestaand	5,00	48,04	35,39	20,71	45,32
03_A	Toetspunt bestaand	1,50	44,28	31,68	16,29	41,56
03_B	Toetspunt bestaand	4,50	45,98	33,38	17,86	43,27
03_C	Toetspunt bestaand	7,50	46,35	33,72	18,23	43,62
04_A	Toetspunt bestaand	1,50	43,42	30,85	15,38	40,70
04_B	Toetspunt bestaand	4,50	45,24	32,66	17,04	42,52
04_C	Toetspunt bestaand	7,50	45,61	33,00	17,36	42,88
05_A	Toetspunt bestaand	1,50	44,53	31,87	16,32	41,80
05_B	Toetspunt bestaand	4,50	46,19	33,53	17,84	43,46
05_C	Toetspunt bestaand	7,50	46,45	33,77	18,04	43,72
06_A	Toetspunt bestaand	1,50	44,68	31,92	16,31	41,95
06_B	Toetspunt bestaand	4,50	46,33	33,57	17,83	43,39
06_C	Toetspunt bestaand	7,50	46,60	33,79	18,02	43,66
07_A	Toetspunt bestaand	1,50	45,01	32,06	16,42	42,26
07_B	Toetspunt bestaand	4,50	46,67	33,70	17,94	43,92
07_C	Toetspunt bestaand	7,50	46,98	33,93	18,14	44,23
08_A	Toetspunt bestaand	1,50	45,49	32,07	16,42	42,72
08_B	Toetspunt bestaand	4,50	47,20	33,70	17,94	44,42
08_C	Toetspunt bestaand	7,50	47,48	33,94	18,14	44,70
09_A	Toetspunt bestaand	1,50	48,69	33,85	17,82	45,84
09_B	Toetspunt bestaand	4,50	50,00	34,86	19,03	47,15
09_C	Toetspunt bestaand	7,50	50,08	34,96	19,10	47,23
10_A	Toetspunt bestaand	1,50	48,81	33,44	17,72	45,95
10_B	Toetspunt bestaand	4,50	50,21	34,79	19,97	47,35
10_C	Toetspunt bestaand	7,50	50,33	34,91	19,06	47,47
11 OT2_A	Toetspunt bestaand	1,50	52,82	37,16	20,94	49,95
11 OT2_B	Toetspunt bestaand	4,50	53,57	37,89	21,59	50,70
11 OT2_C	Toetspunt bestaand	7,50	53,50	37,80	21,48	50,63
11 OT2A_A	Toetspunt bestaand	1,50	53,09	37,43	21,21	50,22
11 OT2A_B	Toetspunt bestaand	4,50	53,84	38,15	21,86	50,97
11 OT2A_C	Toetspunt bestaand	7,50	53,77	38,07	21,79	50,90
11 OT4_A	Toetspunt bestaand	1,50	53,72	38,09	21,86	50,85
11 OT4_B	Toetspunt bestaand	4,50	54,32	38,66	22,45	51,45
11 OT4_C	Toetspunt bestaand	7,50	54,20	38,53	22,30	51,33
11 OT4A_A	Toetspunt bestaand	1,50	50,46	34,94	18,99	47,60
11 OT4A_B	Toetspunt bestaand	4,50	51,71	36,14	20,10	48,84
11 OT4A_C	Toetspunt bestaand	7,50	51,79	36,22	20,14	48,92
12_A	Toetspunt bestaand	1,50	45,47	29,93	14,02	42,61

Groepen  
 (Hoofdgroep)  
 ... Druk Tempelraan







**Nota geluidbeleid**

Datum: 3 januari 2012

Opsteller: S. Koekoek

## INHOUDSOPGAVE

1.	Inleiding Nota geluidbeleid.....	4
1.2	Doel.....	4
1.3	Geldigheid en status.....	4
1.4	Betrokkenen binnen het beleidsveld.....	4
1.5	Leeswijzer.....	4
2.	Het wettelijk kader.....	6
2.1	Wet milieubeheer.....	6
2.2	Wet geluidhinder.....	6
2.3	Overige wetgeving en regelingen.....	7
2.4	Europese regelgeving: toekomstige ontwikkelingen.....	8
3.	Industrielawaai.....	9
3.1	Situatie Soest.....	9
3.2	Knelpunten en ontwikkelingen.....	10
3.3	Beleidsregels.....	11
4.	Verkeerslawaai.....	14
4.1	Verkeerssituatie in Soest.....	14
4.2	Knelpunten en ontwikkelingen.....	14
4.3	Beleidsregels.....	16
5.	Uitgaanslawaai.....	17
5.1	Situaties Soest.....	17
5.2	Knelpunten en ontwikkelingen.....	19
5.3	Beleidsregels.....	19
6.	Buitengebied.....	21
6.1	Situatie in Soest.....	21
6.2	Knelpunten en ontwikkelingen.....	21
6.3	Beleidsregels.....	21
7.	Het verlenen van hogere grenswaarden.....	22
7.1	Geluidsgevoelige bestemmingen.....	22
7.2	30-kmwegen.....	22
7.3	Beleidsregels hogere grenswaarden.....	22
7.4	Procedure.....	24

## **1. Inleiding nota geluidbeleid**

Voor u ligt de herziene Nota geluidbeleid van de gemeente Soest. Met deze nota geeft de gemeente aan hoe zij met geluid omgaat. Het formeel vaststellen van beleidsregels komt tegemoet aan de behoefte aan duidelijkheid en rechtsgelijkheid bij het uitvoeren van wettelijke geluidstaken. In deze herziening zijn verbeteringen doorgevoerd op basis van het gebruik in het eerste jaar. Ook is de tekst geactualiseerd.

### **1.2 Doel**

Het doel van deze nota is het bundelen en vaststellen van beleidsregels ten aanzien van geluid, waardoor eenduidigheid en rechtsgelijkheid ontstaat bij de uitvoering van de wettelijke taken en bevoegdheden van het college ten aanzien van geluidgerelateerde besluiten.

In de Algemene wet bestuursrecht (art. 1:3, 4<sup>e</sup> lid) wordt een beleidsregel als volgt omschreven: *een bij besluit vastgestelde algemene regel, niet zijnde een algemeen verbindend voorschrift, omtrent de afweging van belangen, de vaststelling van feiten of de uitleg van wettelijke voorschriften bij het gebruik van een bevoegdheid van een bestuursorgaan.*

De beleidsregels bieden een handvat bij het toetsen van de inpasbaarheid van nieuwe (ruimtelijke) ontwikkelingen en bij het vaststellen van geluidsnormen in diverse situaties, zoals het verlenen van (milieu-)vergunningen, het opleggen van maatwerkvoorschriften en het aanvragen en/of vaststellen van hogere waarden vanwege verkeerslawaaï. Eén van de voordelen hiervan is dat alle partijen, zowel andere gemeentelijke afdelingen als externe partijen inzicht hebben in de eisen en randvoorwaarden die vanuit akoestisch oogpunt van toepassing zijn.

### **1.3 Geldigheid en status**

De Nota geluidbeleid is geldig voor onbepaalde tijd. Regelmatig kan wijziging of uitbreiding van de beleidsregels nodig zijn.

De Nota geluidbeleid bevat een verzameling beleidsregels. Hierop zijn de artikelen 4:81 tot en met 4:84 van de Algemene wet bestuursrecht van toepassing

Ter motivatie van een besluit kan worden volstaan met een verwijzing naar deze Nota.

### **1.4 Betrokkenen binnen het beleidsveld**

Het vakgebied geluid is per 1 januari 2010 ondergebracht bij de afdeling Ruimte. Afstemming heeft plaatsgevonden met de afdeling Dienstverlening en de afdeling Realisatie.

Bij het opstellen van deze Nota zijn alle relevante beleidsvelden betrokken.

Het Servicebureau Gemeenten (SB|G) voert voor Soest de handhaving Wet milieubeheer uit. Het SB|G stelt hiervoor een regionaal handhavingprogramma en een Regionale handhavingstrategie op. Verder voert het SB|G de saneringsoperatie Wet geluidhinder voor de Eemland-gemeenten uit. Verder wordt het SB|G ingeschakeld voor geluidmetingen bij grote evenementen. Het SB|G is betrokken bij het tot stand komen van deze Nota.

### **1.5 Leeswijzer**

Het geluid binnen de gemeente Soest is afkomstig van verschillende bronnen. In hoofdstuk 2 wordt een korte beschrijving gegeven van de wet en regelgeving met betrekking tot geluid. In de hoofdstukken 3 tot en met 5 worden achtereenvolgens voor lawaai van industriële activiteiten, van verkeer en van

horeca en evenementen, aangegeven welke beleidsregels hiervoor worden gehanteerd. In hoofdstuk 6 wordt specifiek voor stille gebieden beschreven hoe de gewenste geluidskwaliteit kan worden behouden. Voor specifieke situaties heeft de Wet geluidhinder met de 'Hogere grenswaarde procedure' een instrument in handen gegeven om te kunnen afwijken van de wettelijke norm (de voorkeursgrenswaarde). In hoofdstuk 7 wordt beschreven welke uitgangspunten de gemeente daarbij hanteert.

Aan het einde van de hoofdstukken 3 t/m 7 vindt een opsomming van de beleidsregels plaats.

## 2 Het wettelijk kader

Voor het geluid zijn met name de Wet milieubeheer en de Wet geluidhinder met onderliggende besluiten, ministeriele regelingen, richtlijnen en circulaire van belang. In beide wetten wordt het systeem Bron-Overdracht-Ontvanger gehanteerd. Bij overschrijding van normwaarden wordt de oplossing gezocht in de volgorde van dit systeem.

Voor de duidelijkheid wordt hier vermeld, dat in beide regies een andere terminologie wordt gehanteerd.

### 2.1 Wet milieubeheer

Op basis van de Wet milieubeheer (Wm) vallen alle inrichtingen onder algemene regels van het Activiteitenbesluit (Besluit algemene regels voor inrichtingen milieubeheer), tenzij er sprake is van een vergunningplicht. In beide situaties moet worden voldaan aan geluidsvoorschriften.

In de Handreiking Vergunningverlening en Industrielawaai van VROM uit 1998 is de voormalige Circulaire Industrielawaai opgenomen, waarin richtwaarden zijn gegeven voor de in vergunningen en nadere eisen op te nemen geluidsgrenswaarden. Op grond van deze handreiking is het mogelijk lokaal van deze richtwaarden af te wijken, indien dit mogelijk is gemaakt in een gemeentelijk geluidbeleid. Voorwaarde hiervoor is dat een gedegen afweging van verschillende factoren is gemaakt, waar nodig aandacht is besteed aan compensatie en het beleid een formele status heeft verkregen door vaststelling in het College van B&W en een openbaar planproces conform de Algemene Wet Bestuursrecht (Awb).

### 2.2 Wet geluidhinder

In de Wet geluidhinder en de daarbij behorende besluiten, richtlijnen en circulaire zijn bepalingen opgenomen voor toelaatbare geluidsniveaus in zones langs wegen, spoorwegen en gezoneerde industrieterreinen. Ook de sanering van geluidsoverlastsituaties die in het verleden zijn ontstaan zijn geregeld in deze wet. Daarnaast worden in de Wet geluidhinder regels gesteld voor de geluidsproductie van toestellen.

De huidige wetgeving is gebaseerd op voorkeursgrenswaarden en maximale grenswaarden per geluidsbron, waaraan moet worden getoetst binnen vastgestelde zones rondom een geluidsbron. Ruimte voor eigen beleidsregels is mogelijk. De grenswaarden verschillen per situatie en zijn weergegeven in onderstaande tabel.

Grenswaarden volgens Wet geluidhinder

Wet geluidhinder; grenswaarden (etmaalwaarde en lden)						
bron	Voorkeurgrenswaarde	maximale grenswaarde				
		bestaande bron			nieuwe bron	
		nieuwe + geprojecteerde woningen	vervangende nieuwbouw	bestaande woningen	nieuwe + geprojecteerde woningen	bestaande woningen
wegverkeer stedelijk (dB)lden	48	63	68	68	58	63
wegverkeer buitenstedelijk (dB)lden	48	53 <sup>1)</sup>	n.v.t.	68	53	58
Industrie (dB)A	50	55	65	65	55	60

1) agrarische bedrijfswoning: 60 dB(A)

#### Sanering

Voor bestaande situaties waarvoor de grenswaarden worden overschreden is een saneringsregeling van toepassing. Voor wegverkeerslawaai betekent dit dat woningen die in 1986 een geluidsbelasting van 66 dB(A) of hoger ondervonden op de A-lijst zijn geplaatst. De B-lijst bevat de woningen met een geluidsbelasting van 61 tot 65 dB(A). Woningen met een te hoge geluidbelasting vanwege spoorweglawaai vormen de raillijst. De woningen geplaatst op de A-lijst en raillijst, zijn in Soest al gesaneerd. Voor sanering is gefaseerd subsidie beschikbaar via de ISV-budgetten. Sinds 2010 mag dit alleen nog worden aangewend voor A-lijstwoningen. In 2017 moeten alle A-lijst woningen in Nederland zijn gesaneerd, waarna in principe de B-lijst aan de beurt komt. Sanering kan zowel bestaan uit bron- als overdrachtsmaatregelen als uit de geluidsisolatie van de gevels van de woningen. De laatste sanering van woningen met een te hoge geluidsbelasting vanwege railverkeerslawaai in Soest, heeft plaats gevonden in de periode 2009-2010.

#### Wijzigingen in de wetgeving per 1 januari 2007

De Wet geluidhinder zal fasegewijs worden aangepast aan nieuwe inzichten en de Europese Richtlijn voor de evaluatie en beheersing van Omgevingslawaai (ERO). De eerste fase is op 1 januari 2007 ingevoerd. De wijzigingen in deze eerste fase hadden met name betrekking op:

- het aanpassen van de hogere grenswaardenprocedure waardoor de bevoegdheid hiervoor grotendeels bij de gemeenten komt te liggen (geldt niet voor woningen langs rijks- en provinciale wegen en bedrijfsterreinen van regionaal belang);
- het invoeren van een nieuwe dosismaat voor geluid (Lden), behalve voor industrielawaai;
- het onder de werking van de zoneringsbepalingen brengen van 30 km/uur-wegen.

#### Ontwikkelingen

Op 30 oktober 2009 heeft de ministerraad ingestemd met de geluidproductieplafonds voor de Rijks- en spoorwegen. Het wetsvoorstel Geluidproductieplafonds Rijksinfrastructuur (Swung I), is op 16 september 2011, samen met de Invoeringswet geluidproductieplafonds, naar de eerste kamer gezonden. In de loop van 2011 zal bij koninklijk besluit worden bepaald wanneer de wetsvoorstellen in werking treden. De verwachting is dat dit per 1 januari 2012 het geval zal zijn.

Aansluitend is er een wetswijziging in voorbereiding ten aanzien van de provinciale en gemeentelijke wegen, Swung II. In deze wetswijziging zal tevens de wetgeving ten aanzien van geluid worden vereenvoudigd, het Normenhuis zal worden herzien en de lagere overheden zullen meer beleidsvrijheid krijgen. Het preventieve karakter van de Wet geluidhinder zal daarbij in stand blijven.

### 2.3 Overige wetgeving en regelingen

Andere wetten en regelingen die van invloed zijn op het geluidbeleid zijn:

#### Wet op de ruimtelijke ordening

De wet regelt een zorgvuldige milieuhygiënische afweging bij het opstellen van ruimtelijke plannen. Het aspect geluid maakt deel uit van deze afweging. Ook situaties die niet onder de Wet geluidhinder vallen, dienen in het kader van de Wet op de ruimtelijke ordening bij de milieuhygiënische afweging worden betrokken. Uit jurisprudentie blijkt dat de bestaande Handreiking industrielawaai en vergunningverlening het juiste afwegingskader biedt voor de ruimtelijke inpassing van geluidsgevoelige bestemmingen en het geluid van bedrijven. In een bestuurlijk afwegingsproces mag de richtwaarde worden overschreden tot maximaal de grenswaarde. In dat proces spelen nadrukkelijk ook de belangen van een bestaand bedrijf een rol.

#### Bouwbesluit

In het Bouwbesluit zijn prestatie-eisen opgenomen voor geluidwering van gevels en tussen gebouwen onderling. Het Bouwbesluit maakt hierbij onderscheid tussen bestaande en nieuwe gebouwen. De eisen uit het Bouwbesluit zijn alleen van toepassing als er gebouwd of verbouwd gaat worden. Er bestaat het voornemen om aan art. 44 Woningwet een weigeringsgrond toe te voegen, die inhoudt dat een

bouwvergunning kan en moet worden geweigerd wanneer het voorgenomen bouwplan in strijd is met geldende milieukwaliteitseisen.

Per 1 januari 2012 zal naar verwachting het nieuwe Bouwbesluit in werking treden. In dit nieuwe Bouwbesluit zullen een aantal wijzigingen met betrekking tot het geluidsaspect gewijzigd worden.

#### Crisis- en herstelwet

Met de in artikel 3.18, onderdelen C en F, van de Crisis- en herstelwet opgenomen wijzigingen van de Wet geluidhinder was beoogd om in alle gevallen waar de Wet geluidhinder een koppeling legt tussen een hogere-waardenbesluit en het vaststellen van een bestemmingsplan, deze koppeling flexibeler te maken. Als het bestemmingsplan voorziet in een uitwerkings- of wijzigingsmogelijkheid, dan kan het hogere-waardenbesluit desgewenst worden uitgesteld tot vlak voor het moment waarop het uitwerkings- of wijzigingsplan wordt vastgesteld. Zo moet bij het vaststellen van het bestemmingsplan al (globaal) een hogere grenswaarde worden vastgesteld.

#### VNG-publicatie Bedrijven en Milieuzonering

De VNG-publicatie bedrijven en milieuzonering biedt gemeenten een hulpmiddel bij het inpassen van bedrijvigheid in de fysieke omgeving en van gevoelige functies nabij bedrijven.

Luchtvaartwet: regels voor luchtvaartlawaai.

Arbeidsomstandighedenwet: regels voor maximale blootstelling aan lawaai en voor de geluidsproductie van machines.

De Wegenverkeerswet: maakt het mogelijk om verkeersmaatregelen te treffen zodat de geluidsoverlast van het verkeer vermindert (bv. snelheidsbeperkingen);

#### Algemene Plaatselijke Verordeningen

Onder andere regels ter voorkoming van bouwlawaai en geluidsoverlast vanwege recreatieve buitenactiviteiten, geluidsoverlast van (huis-)dieren en evenementen. Strijdigheid met de Wet op de ruimtelijke ordening is een weigeringsgrond voor het exploitatievergunningstelsel.

Het Wetboek van Strafrecht: stelt het met opzet verstoren van de nachtrust strafbaar.

## 2.4 Europese regelgeving: toekomstige ontwikkelingen

In juli 2002 is een Europese Richtlijn (ERO) van kracht geworden, gericht op het bestrijden van omgevingslawaai. Deze is reeds voor een deel geïmplementeerd in de nationale wetgeving van de lidstaten. De richtlijn betreft in grote lijnen:

- \* Harmonisatie van geluidsdosismaten en rekenmethoden;
- \* Het opstellen van geluidbelastingkaarten voor grote geluidsbronnen en agglomeraties.
- \* Het opstellen van actieplannen voor grote geluidsbronnen en agglomeraties.
- \* Het intensiveren van de communicatie met de burger over geluidbeleid.
- \* Het formuleren van doelstellingen voor bronbeleid.
- \* Deze richtlijn is reeds grotendeels opgenomen in de per 1 januari 2007 van kracht geworden gewijzigde Wet geluidhinder.

Soest valt niet binnen één van de agglomeraties.

### **3. Industrielawaai**

De beleidsregels voor industrielawaai hebben betrekking op de in de gemeente aanwezige bedrijven. In het registratiesysteem zijn ruim 900 bedrijven bekend die vallen onder de werking van de wet Milieubeheer.

#### **3.1 Situatie Soest**

Circa 30% van de ruim 950 bedrijven in de gemeente was tot invoering van het Activiteitenbesluit per 1 januari 2008 vergunningplichtig. De verwachting is dat dit percentage door invoering van het Activiteitenbesluit afgenomen zal zijn tot 10 %.

Grofweg bestaat het bedrijvenbestand uit technische bedrijven, agrarische bedrijven, kantoren, zorginstellingen, detailhandel, horeca- sport en recreatie-inrichtingen.

In de gemeente Soest bevinden zich 3 gezoneerde bedrijventerreinen: Bedrijventerrein Soestdijk, de rioolwaterzuivering (Maatweg) en het schakelstation (Peter van de Bremerweg). De zone rond de voormalige vliegbasis is in het najaar van 2011, door de minister van Defensie opgeheven.

In Soest zijn er tevens een aantal niet-gezoneerde bedrijventerreinen: de Grachten, Soesterberg-Noord,

Verder komen hier en daar wat bedrijvencusters voor, zoals aan de Korte Brinkweg, de Lange Brinkweg, de Wieksloterweg/Dorresteinweg en langs de (voormalige) hoofdwegen.

Tot slot liggen er binnen Soest een aantal defensierreinen.

#### Het voorkomen en beperken van geluidhinder

Het voorkomen van geluidhinder kan op verschillende manieren.

#### *Het scheiden van functies*

Het voorkomen van de geluidhinder is in de eerste plaats vaak een kwestie van Ruimtelijke Ordening. Het scheiden van functies middels zonering is een methode die steeds meer wordt toegepast. Vooral in nieuwe situaties. De zonering geschiedt op basis van de uitgave 'bedrijven en milieuzonering' van het VNG.

#### *Maatregelen bij bedrijven*

Geluidhinder wordt voorkomen en beperkt door het opleggen van geluidsvoorschriften. De geluidsvoorschriften voor bedrijven (inrichtingen) worden opgelegd volgens twee regimes: door het uitgeven van omgevingsvergunningen voor de activiteit milieu voor individuele bedrijven óf door de directe werking van regels die zijn opgenomen in het Activiteitenbesluit of één van de landbouw AmvB's. In het Inrichtingen- en vergunningbesluit milieubeheer (Ivb) is beschreven onder welk van deze twee regimes een bedrijf valt.

Voor het bepalen van de grenswaarden wordt de methodiek uit de Handreiking industrielawaai en vergunningverlening (21 oktober 1998) toegepast. De handreiking is opgesteld als hulpmiddel voor overheden bij het voorkomen en beperken van hinder door industrielawaai in het kader van de vergunningverlening en het opstellen van maatwerkvoorschriften. De handreiking bevat richtwaarden voor geluid voor verschillende woonomgevingen: een landelijke omgeving, een rustige woonwijk met weinig verkeer en een woonwijk in de stad. De handreiking heeft geen formele juridische status, maar uit jurisprudentie blijkt dat de handreiking industrielawaai en vergunningverlening het juiste afwegingskader biedt voor de ruimtelijke inpassing van geluidsgevoelige bestemmingen en het geluid van bedrijven.



#### Maatregelen aan gevoelige gebouwen

In laatste instantie, als een te hoge geluidbelasting niet kan worden voorkomen, kunnen maatregelen aan woningen worden geëist. Soms kan worden volstaan met het toestaan van een hogere geluidbelasting op de gevel.

#### Onderzoek

Of bij een aanvraag of melding akoestisch onderzoek moet worden uitgevoerd, staat weergegeven in het Activiteitenbesluit. Bedrijven op een geluidgezoneerd bedrijventerrein moeten bij een melding in het kader van het Activiteitenbesluit altijd een akoestisch onderzoek uitvoeren. Ter onderbouwing van een vergunningaanvraag dient een akoestisch onderzoek te worden aangeleverd als dit verplicht is of anderszins akoestisch relevant. Dit laatste is ter beoordeling van het college van burgemeester en wethouders van Soest.

De geluidsvoorschriften voor de meeste bedrijven die onder de werking van het Activiteiten besluit vallen, zijn standaard. Wel kan het college van burgemeester en wethouders, voor specifieke situaties, maatwerkvoorschriften op te leggen.

#### Handhaving

De handhaving van de voorschriften in de omgevingsvergunningen en het Activiteitenbesluit wordt door het Sb|G uitgevoerd op basis van het gewestelijke handhavingprotocol. Over het aantal en de aard van geluidscontroles worden jaarlijks met de gemeente afspraken vastgelegd. Als blijkt dat er klachten zijn worden twee sporen gevolgd:

- Uitvoeren van een controle;
- Indien nodig, worden nadere eisen gesteld aan het bedrijf;
- Geluidsvoorschriften worden niet standaard gecontroleerd; dit wordt pas gedaan als er klachten ontstaan. In afwijking hiervan wordt er twee maal per jaar een horecaronde gedaan waarbij geluidsmetingen plaatsvinden.

Het Sb|G is niet gemandateerd tot het opleggen van een last onder dwangsom.

#### Zonebeheer

Op basis van jurisprudentie is gebleken dat het begrip "industrieterrein" uit de Wet geluidhinder, altijd te ruim is opgevat. Voor industrieterrein Soestdijk betekent deze uitspraak, dat het "industrieterrein" is beperkt tot de terreinen van TBS en Spanstaal. Dit betekent dat de Wet geluidhinder alleen nog op TBS en Spanstaal van toepassing is, terwijl noch TBS, noch Spanstaal vallen onder het begrip "grote lawaaimaker", zoals beschreven in art. 2.14 van het IVB. Om deze reden is besloten om de zone op te heffen, middels het bestemmingsplan de Soestdijkse Grachten. Dit Bestemmingsplan zal naar verwachting in 2012 worden vastgesteld. Het zonebeheer is derhalve niet meer zinvol.

### **3.2 Knelpunten en Ontwikkelingen**

#### Illegale bewoning van Dienstwoningen

De gemeente Soest staat in nieuwe situaties niet, of heel beperkt, dienstwoningen toe. In de praktijk blijkt namelijk dat deze na verloop van tijd, in veel gevallen, gebruikt worden als burgerwoning. Dit levert vaak frictie op met de milieuwetgeving en daarmee met de nabijgelegen bedrijven. De overheid heeft geen invloed op verkoop van dienstwoningen.

#### Gemengde gebieden

In gemengde gebieden zijn ontwikkelingen mogelijk die een beperkende werking kunnen hebben op de bestaande bedrijven en woningen. Het betreft ontwikkelingen die zijn toegestaan binnen de bestemming gemengd gebied. Zo is het bijvoorbeeld mogelijk woningbouw te situeren ter vervanging van bedrijven, nabij bestaande bedrijven. Veelal betreft het een gewenste ontwikkeling. Hierdoor kan een beperking ontstaan voor het bedrijf. Ook kan de aanwezigheid van het bestaande bedrijf, op den

duur een bron van klachten worden. Zelfs als het bedrijf voldoet aan de voorschriften uit de milieuwetgeving.

#### Geluidsoverlast t.g.v. activiteiten in de buitenlucht

Bedrijfsmatige activiteiten in de buitenlucht leiden regelmatig tot geluidsoverlast. Voorbeelden hiervan zijn terrassen bij de horeca, het lichten van honden in dierenasiels- en of pensions, sportwedstrijden, activiteiten van de scouting, verkeersbewegingen, laden en lossen. Door in een vroeg stadium de akoestische aspecten in beeld te brengen, kan in veel situaties de overlast voorkomen worden.

#### Relatie met bestemmingsplannen

Om knelpuntsituaties te voorkomen in de toekomst, moet bij het tot stand komen van het Bestemmingsplan al rekening worden gehouden met het scheiden van functies. Volgens de nieuwe editie van "Bedrijven en Milieuzonering" kan onder voorwaarden ook gekozen worden voor functiemenging.

Er zijn momenteel een aantal bestemmingsplannen in voorbereiding en projecten in uitvoering, waarbij het aspect industrielawaai relevant is:

- Vliegbasis
- Landelijk gebied
- Soestdijkse Grachten
- Soesterberg Noord
- Richelleweg

#### Vliegbasis

In het bestemmingsplan Vliegbasis wordt de mogelijkheid gecreëerd om nieuwe woningen nabij een bedrijventerrein te situeren. Ook is op de voormalige vliegbasis nog een zweefvliegclub actief.

#### Landelijk gebied

In het landelijk gebied liggen een relatief groot aantal (agrarische) bedrijfswoningen. Bij de mogelijkheid een deel van de opstallen in te ruilen tegen een burgerwoning moet het geluidaspect beoordeeld worden.

#### Soestdijkse Grachten

Middels het Bestemmingsplan Soestdijkse Grachten wordt de opheffing van de geluidzone gerealiseerd. Dit betekent voor zowel de bedrijven als de bewoners dat zij onder het regiem van de Wet milieubeheer vallen en niet meer onder die van de Wet geluidhinder. De consequenties hiervan zijn in beeld gebracht en worden verwerkt in het Bestemmingsplan.

#### Soesterberg Noord

In het woon- en werkgebied Soesterberg Noord wordt woningbouw mogelijk gemaakt op basis van de crisis- en Herstelwet. In 2012 wordt een GebiedsOntwikkelingsPlan opgesteld waarin deze locaties worden aangewezen.

#### Richelleweg

Op het nieuwe bedrijventerrein Richelleweg is een bedrijfszonering aangebracht ten opzichte van de wijk Apollo. Bij de uitgifte van de percelen wordt beoordeeld of de gewenste locatie geschikt is voor het betreffende bedrijf. De geluidproductie is daarbij één van de aandachtspunten.

### **3.3 Beleidsregels**

Wet milieubeheer

- Als een aanvraag voor milieuvergunning of een melding in het kader van het Activiteitenbesluit binnenkomt, wordt eerste gecheckt of het type bedrijf in overeenstemming is met het vigerende bestemmingsplan. Als dit niet het geval is wordt dit gemeld bij het Toetsoverleg Ruimte (ToR).

- Om tegen te gaan dat bedrijven meer geluid produceren dan nodig is, wordt bij vergunningen niet meer geluidsruijnte vergund dan nodig is. Indien relevant wordt dus een lagere norm in de vergunning vastgelegd dan de standaardnorm. Dit dient wel goed gemotiveerd te worden, bijvoorbeeld vanuit het oogpunt van bescherming van het milieu. Bijkomend voordeel is dat hierdoor een bedrijf niet onnodig beperkend werkt voor ontwikkelingen in de omgeving.
- Bij het verlenen van de vergunning hanteert de gemeente Soest daar waar dit op grond van de omgeving relevant is (bv winkelcentra, winkels aan de voorkant, rustige achterzijde) een verschil tussen de toegestane belasting (grenswaarde) van de voor- en achtergevel van (minimaal) 5 dB. Voor de waarden aan de achterkant betekent dit een norm (toetsingswaarde) die 5 dB lager ligt dan de richtwaarden uit de handreiking.
- De grenswaarden voor geluid in de vergunning worden gerelateerd aan de aard van de woonomgeving op basis van de indeling in de Handreiking Industrielawaai. Voor niet gezoneerde industrieterreinen worden de grenswaarden 55-50-45 op de gevel van gevoelige gebouwen gehanteerd.
- Voor inrichtingen die vallen onder het Activiteitenbesluit geldt een richtwaarde van 50 dB(A) etmaalwaarde; voor bedrijventerreinen is deze richtwaarde 55 dB(A). Bij een melding in het kader van het Activiteitenbesluit wordt bekeken of maatwerkvoorschriften moeten worden opgelegd vanwege de aard van de woonomgeving.
- Indien geen gevoelige gebouwen binnen 50 m van het bedrijf aanwezig zijn, wordt standaard een referentiepunt op 50 m opgenomen waarvoor op basis van de Best Beschikbare Technieken (BBT) of op grond van bijvoorbeeld bescherming van de gebiedskwaliteit, het toegestane geluidsniveau (grenswaarde) wordt bepaald.
- Soest neemt als grenswaarde in de vergunning de geluidsruijnte op die het bedrijf nodig heeft indien uit akoestisch onderzoek blijkt dat dit lager ligt dan de richtwaarde. Hierbij wordt uitgegaan van het gebruik van de Best Beschikbare Technieken (BBT). De grenswaarde kan hierdoor dus een aantal dB(A) lager liggen dan de richtwaarden.
- Het maximum niveau voor pieklawaai bedraagt 70/65/60 dB(A) (L<sub>Amax</sub>) voor de dag/avond/nacht op de gevel van gevoelige gebouwen. Het maximum wordt alleen verleend als met onderzoek is aangetoond dat deze ruijnte nodig is. Indien minder geluidsruijnte nodig is, wordt minder vergund.
- Als aanvullend beleid hanteert de gemeente dat bij nieuwe supermarkten, waarbij het laden en lossen kan leiden tot overlast in de avond- en nachtperiode, het laden en lossen in pandig moet plaatsvinden. Hier moet bij de bouw van het pand rekening mee worden gehouden.
- Defensierreinen worden in het kader van de Wet milieubeheer als bedrijventerreinen beschouwd.
- Op bedrijventerreinen kan, indien de noodzaak blijkt uit akoestisch onderzoek, een 5 dB hogere norm worden opgenomen in de geluidvoorschriften van de milieuvergunning.
- Op de gevels van (voormalige) dienstwoningen wordt in vergunningsvoorschriften en maatwerkvoorschriften een hogere geluidbelasting toegestaan, indien de noodzaak blijkt uit akoestisch onderzoek. Bestaande vergunningen en meldingen worden zo nodig hierop aangepast.
- In geval van bestaande burgerwoningen, waarbij in de nabije omgeving bedrijven worden gesitueerd worden de standaard geluideisen gerespecteerd. Op bedrijventerreinen is dit 55-50-45 dB(A).
- In geval van nieuwe dierenasiels- en of pensions, wordt tenminste de afstandsnorm uit de Handreiking 'Bedrijven en milieuzonering' gehanteerd.
- In geval van nieuwe geluidgevoelige bestemmingen nabij bestaande dierenasiels- en of pensions, wordt tenminste de afstandsnorm uit de Handreiking 'Bedrijven en milieuzonering' gehanteerd.

Maatwerkvoorschrift volgens art. 2.20 lid 6 van het Activiteitenbesluit

- Voor een lawaaige activiteit, die niet behoort tot de representatieve bedrijfssituatie en die een overschrijding geeft van de geluidsnormen van het Activiteitenbesluit, moet eerst worden onderzocht of de activiteit op een andere locatie kan plaatsvinden. Indien dit niet mogelijk

blijkt, kan middels een maatwerkvoorschrift op grond van art 2.20 van het Activiteitenbesluit toestemming voor de activiteit worden verleent voor maximaal 2 uur. De tijdstippen worden opgenomen in het maatwerkvoorschrift. Indien dat laatste op bezwaren stuit, wordt uiterlijk 5 dagen van tevoren het tijdstip gemeld aan de gemeente en de omgeving.

- Er wordt geen maatwerkvoorschrift (volgens art. 2.20 lid 6) vastgesteld, wanneer het muziekgeluid betreft. Hierop is art 2.21 van toepassing, dat de viering van festiviteiten regelt.

#### Ruimtelijke ordening

- Er wordt ruimtelijk een duidelijke functiescheiding aangebracht tussen bedrijfsactiviteiten en gevoelige functies (zoals wonen); in geval functiemenging de voorkeur heeft wordt de VNG-uitgave "Bedrijven en Milieuzonering gevolgd".
- Bij de ontwikkeling van een nieuw bedrijventerrein brengt de gemeente een inwaartse (milieu)zonering aan. Dat wil zeggen dat op het bedrijventerrein zodanig zones worden aangebracht, dat nabij geluidgevoelige gebouwen geen lawaaige bedrijven zich kunnen vestigen.
- Bij de ontwikkeling van een nieuw bedrijventerrein, maar ook bij de nieuwvestiging van bedrijven op bestaande bedrijventerreinen, heeft de gemeente nadrukkelijk aandacht voor de verkeersaantrekkende werking van bedrijven en de hinder van transport op de gevels van woningen langs de ontsluitingsroutes.
- Bij het opstellen of herzien van bestemmingsplannen wordt zoveel mogelijk voorkomen dat tijdens de looptijd van het plan fricties optreden tussen bedrijfsfuncties en woonfuncties.
- Als voor een school of kinderdagverblijf een wijziging van het bestemmingsplan of omgevingsvergunning voor de afwijking van het bestemmingsplan nodig is en het een perceel betreft dat in of nabij een gevoelige bestemming is gelegen, moeten de akoestische aspecten in beeld worden gebracht, zodat deze kunnen worden meegenomen in de beoordeling.
- Als voor een sport- of recreatieinrichting een wijziging of vrijstelling van het bestemmingsplan nodig is, moeten de akoestische aspecten in beeld worden gebracht, zodat dit kan worden meegenomen in de beoordeling.

#### 4. Verkeerslawaai

Dit hoofdstuk over verkeerslawaai richt zich met name op de Gemeentelijke infra, omdat op Rijks- en Provinciale infra slechts beperkt en indirect invloed kan worden uitgeoefend. Binnen de gemeentelijk infra wordt onderscheid gemaakt tussen de hoofdwegenstructuur en de 30 km-wegen (erftoegangswegen). In het verleden is ten behoeve van een goede afwikkeling van het verkeer, voor de huidige hoofdwegenstructuur gekozen. Met name langs de gebiedsontsluitingswegen vindt de hoogste geluidsbelasting plaats.

##### 4.1 Verkeerssituatie in Soest

###### Rijks- en spoorwegen

De Rijks- en spoorwegen die in of nabij Soest zijn gelegen zijn de A28 bij Soesterberg, de spoorlijn Amsterdam-Amersfoort, de spoorlijn Utrecht – Amersfoort en de spoorlijn Baarn-Den Dolder.

###### Provinciale wegen

Door de gemeente Soest lopen 3 provinciale wegen: De Amersfoortsestraat in Soesterberg, De Richelleweg/Van Weerden Poelmanweg/Soesterbergsestraat tussen Soesterberg, Soestduinen en Soest en de Biltseweg tussen de Bilt en Baarn.

###### Gemeentelijke wegen

In de gemeente Soest wordt onderscheid gemaakt tussen de gebiedsontsluitingswegen en de erftoegangswegen. Alle wegen buiten de bebouwde kom zijn 60 km-wegen.

##### 4.2 Knelpunten en ontwikkelingen

###### Sanering

Gezien het trage tempo van sanering is de inschatting van VROM dat de sanering van woningen die in 1986 reeds een gevelbelasting ondervonden van 60 dB(A) (~58dB) nog zal voortduren tot 2027. Overigens schuift die datum regelmatig op naar achteren. De ISV-gelden t.b.v. geluid mogen de komende vier jaar alleen worden aangewend voor A-lijstwoningen. Soest heeft alleen nog B-lijstwoningen (ruim 800). Overigens wordt voor deze woningen met een geluidbelasting t/m 60 dB(A) zelden de binnenwaarde voor sanering (43 dB) overschreden waardoor maar voor een beperkt deel van deze woningen ook daadwerkelijk sanering zal plaatsvinden. De saneringen die tot nu toe hebben plaatsgevonden betreffen alle gevelmaatregelen. De voorkeur heeft echter het treffen van maatregelen aan de bron (zoals stiller asfalt of, in geval van spoorlijnen, stiller materieel), omdat die niet alleen de binnenwaarde omlaag brengen in de woning, maar ook buiten de woning een prettiger leefklimaat opleveren. Nadeel van stiller asfalt is echter dat het duurder is én meer onderhoud vergt, danwel vaker vervangen moet worden. De geluidsbelasting neemt gedurende de looptijd weer toe.

###### Handhavingsgat

In de huidige Wet geluidhinder wordt geen rekening gehouden met het ontstaan van nieuwe saneringssituaties. Deze kunnen ontstaan door de autonome groei van het autoverkeer of door het afwijken van prognoses van de werkelijkheid in 'nieuwe situaties' (situaties van na 1986). In deze gevallen vindt er een te hoge gevelbelasting plaats, terwijl niemand daar verantwoordelijk voor kan worden gesteld. Dit zogenaamde handhavingsgat wordt gedicht middels het herzien van de geluidwetgeving, genaamd Swung.

Inmiddels is het wetsvoorstel Geluidproductieplafonds Rijksinfrastructuur (Swung I) en het bijbehorende wetsvoorstel Invoering geluidproductieplafonds, ingediend bij de eerste kamer. Naar verwachting wordt het wetsvoorstel per 1 januari 2012 van kracht. Het wetsvoorstel houdt kortweg in dat voor een keten van referentiepunten langs de A28, de spoorlijn Amersfoort – Amsterdam, de spoorlijn Amersfoort – Utrecht en de spoorlijn Baarn – Den Dolder, door de minister van I&M geluidproductieplafonds worden vastgesteld. Een geluidproductieplafond is het maximaal toegestane geluidniveau op een referentiepunt. De beheerder van de (spoor-)weg is verplicht de geluidproductieplafonds na te leven, en dient hiervan jaarlijks verslag te doen aan de minister. De

geluidproductieplafonds zeggen niets over de geluidbelasting op de gevels van woningen. Ten aanzien van de geluidbelasting op gevels en aan de binnenwaarde van gevoelige objecten is in het wetsvoorstel een eenvoudig normenstelsel opgenomen. Inmiddels zijn ook de voorbereidingen begonnen voor Swung II, waarin o.a. het handhavingsgat wordt gedicht voor provinciale en gemeentelijke wegen.

#### Ontwikkelingen in Soesterberg

Soesterberg heeft jarenlang op slot gezeten vanwege de geluidscontouren rondom de vliegbasis. Nu de vliegbasis gaat sluiten ontstaan er allerlei mogelijkheden om het dorp te ontwikkelen. In het verleden is tijdens een bijeenkomst in het kader van Toekomst Oriëntatie Soest/ Soesterberg, de wens ontstaan om het inwonertal van Soesterberg te laten toenemen tot z'n 9000. Dit om voldoende draagvlak te creëren voor de voorzieningen in de kern. Dat is nu de insteek van het Masterplan Door het sluiten van de Vliegbasis is uitbreiding van het aantal woningen mogelijk geworden. Ook zal door de herontwikkeling van de Vliegbasis het draagvlak van Soesterberg worden versterkt.

Al deze ontwikkelingen hebben gevolgen voor het verkeer en daarmee voor het verkeerslawaaï. Met name de Richelleweg zal naar verwachting veel drukker worden.

#### Verbreding A28

Op korte termijn zal de A28 worden verbreed. Hiertoe heeft Rijkswaterstaat het ontwerp wegaanpassingsbesluit (OWAB) gepubliceerd. Het definitieve wegaanpassingsbesluit wordt naar verwachting in het voorjaar van 2012 genomen.

De toename van de geluidbelasting wordt grotendeels weggenomen door toepassing van dubbellaags ZOAB. De gemeente Soest wil in dit proces voorkomen dat een verslechtering plaatsvindt. Daartoe is een zienswijze ingediend bij Rijkswaterstaat. De procedure staat overigens geen gang naar de rechter toe voor overheden.

#### VERDER

VERDER is een samenwerkingsprogramma van het rijk, provincie en gemeenten in de regio midden-Nederland, met als doel de doorstroming van het verkeer in deze regio te verbeteren. Rijk en regio tekenden in november 2006 een bestuursakkoord. Zij maken samen 3,1 miljard euro vrij om de doorstroming in de regio te verbeteren. Om dat doel te bereiken, worden verschillende oplossingsrichtingen bestudeerd en voert VERDER maatregelen uit. Zij kijkt daarbij naar maatregelen voor de auto, fiets, openbaar vervoer, verkeers- en mobiliteitsmanagement. Alle maatregelen samen vormen het VERDERpakket. De samenhang in het pakket is daarbij van belang. Het project Soest Zuid is één van de projecten die in het kader van VERDER worden uitgevoerd.

#### Richelleweg

Uit een verkeerskundig onderzoek is gebleken dat er ten gevolge van de verbreding van de A28 en de ontwikkelingen in Soesterberg, een grote toename van het verkeer zal plaats vinden op de Richelleweg. Dit betekent naar verwachting ook een toename van het geluid. Aangezien niet alle veranderingen ineens plaatsvinden is de kans aanwezig dat het geluid sluipenderwijs toeneemt, zonder dat iemand hier wettelijk verantwoordelijk voor is. De Gemeente Soest probeert hier samen met Rijk en Provincie een oplossing voor te zoeken.

#### Herinrichting van Weedestraat

In het derde kwartaal van 2011 heeft de gemeenteraad besloten van de Van Weedestraat eenrichtingsverkeer te maken. Het doorgaande verkeer wordt omgeleid via de Beek- en Daalselaan en de Stadhouderslaan. Dit betekent voor deze wegen een zwaardere geluidsbelasting. De Van Weedestraat wordt echter minder belast. Het aantal geluidgehinderden neemt op projectniveau af.

#### Herijking van het GVVP

Het Gemeentelijk Verkeers- en Vervoersplan (GVVP) is één van de gemeentelijke plannen, waarbij vaststelling heeft plaatsgevonden zonder het daarvoor benodigde uitvoeringsbudget. Van dergelijke plannen heeft het college in het kader van de kerntakendiscussie gesteld, dat deze herijkt moet worden.

In het GVVP is opgenomen dat er wordt gestreefd naar een afname van het aantal woningen met een geluidbelasting van meer dan 58 dB. Tot nu toe zijn de benodigde middelen voor de monitoring niet beschikbaar gesteld. Ook is er geen budget voor maatregelen beschikbaar gesteld. De kans is daarmee reëel dat de in het GVVP gestelde doelstelling voor 2020 niet gehaald gaat worden.

#### 4.3 Beleidsregels

De beleidsregels die hierna worden genoemd, beogen ten minste een stilstand te bewerkstelligen en waar mogelijk een verbetering. De beleidsregels zijn voor een groot deel al gemeengoed, maar worden door deze nota geformaliseerd.

Het opstellen of uitvoeren van verkeersbeleid

- Bij het opstellen van een verkeersbeleidsplan, circulatieplan en/of uitvoeringsprogramma zal ook het aspect geluid worden betrokken. Waar mogelijk worden ook de invloeden van buitengemeentelijke verkeers- en infrastructurele ontwikkelingen op de geluidskwaliteit meegenomen.
- Bij wijzigingen in de verkeerscirculatie wordt nagegaan of de wijzigingen zodanig kunnen worden uitgevoerd dat deze een positieve invloed op de geluidbelasting hebben.

Saneringswoningen/ woningen met een belasting van 58 dB of hoger geldt:

- Dat bij onderhouds- en reconstructiewerkzaamheden ter plaatse van woningen die op de B-lijst staan bronmaatregelen aan het wegdek getroffen zullen worden. Hiermee dient een verbetering te worden gerealiseerd van 1 tot 3 dB binnen de bebouwde kom.
- Dat bij aanleg- en reconstructie waar mogelijk overdrachtsbeperkende maatregelen getroffen zullen worden;
- In geval van reconstructie worden B-lijstwoningen in en nabij het reconstructiegebied als saneringsproject opgevoerd bij het Bureau Sanering Geluidhinder (VROM).

Bij nieuwe infrastructurele ontwikkelingen en ruimtelijke planvorming zal:

- Er naar gestreefd worden de gevolgen van het verkeer voor de geluidskwaliteit in een vroeg stadium in beeld te brengen. Geluid zal bij de start van iedere ruimtelijke ontwikkeling/ruimtelijk besluitvormingsproces meegenomen worden als onderdeel van het toetsingskader
- Bij grootschalige woningbouwprojecten (meer dan 100 woningen) zal de volgende doelstelling gehanteerd worden: maximaal 25% van de te realiseren woningen hebben een geluidsbelasting hoger dan de voorkeursgrenswaarde;
- Bij de ontwikkeling van woonwijken en grootschalige woningbouwprojecten, zal ook de leefbaarheid in beeld worden gebracht.
- Bij het ontwikkelen van een nieuw bedrijventerrein wordt in een vroeg stadium kritisch naar de ontsluiting van het plangebied gekeken met het oog op de verkeersafwikkeling.

Op het moment dat er beperkingen blijken te zijn vanwege de geluidskwaliteit, streeft de gemeente er naar één of meerdere van de volgende opties bij de planontwikkeling te betrekken. De opties zijn als volgt:

- Bronmaatregelen: toepassen van een stiller wegdektype waardoor de gevelbelasting van (eerstelijns) woningen beperkt kan worden;

- Afscherming: door afscherming door eerstelijns bebouwing kan 'geluidsruimte' in het plangebied worden gecreëerd. Dit betekent dat de achterliggende bebouwing hierdoor een lagere geluidbelasting heeft.
- Compensatie: bij de ontwikkeling van nieuwe gebieden kan men vooraf compenserende maatregelen realiseren bij geluidsbelaste locaties. Voorbeelden van compenserende maatregelen voor hoog belaste woningen zijn: belaste woningen plaatsen op locaties waarbij vrij uitzicht is, woningen voorzien van grotere tuinen, nabij groenvoorzieningen/ parken.

#### Onderhoud en reconstructie van wegen

- Alle gemeentelijke hoofdwegen (in de bebouwde kom) waarbij nog geen stil asfalt is toegepast, worden bij regulier onderhoud (of reconstructie) voorzien van een stiller wegdektype (SMA als deklaag i.p.v. DAB).
- Bij de aanleg van nieuwe wegen zal altijd gekozen worden voor stiller asfalt (vooralsnog SMA i.p.v. DAB).



## 5. Uitgaanslawaaï

In dit hoofdstuk over uitgaanslawaaï wordt specifiek gekeken naar het geluid van horecagelegenheden, het geluid ten gevolge van incidentele festiviteiten volgens Activiteitenbesluit en het geluid ten gevolge van (buiten-)evenementen en privéfeesten.

### 5.1 Situaties Soest

#### Horeca

De horeca in Soest bevindt zich voornamelijk aan de Koninginneweg, de Stadhouderslaan, de Van Weedestraat, de Steenhofstraat ende Soesterbergsestraat. In Soesterberg concentreert de horeca zich in de omgeving Rademakerstraat. Twee maal per jaar wordt er een horecaronde gedaan door het SB|G. Daarbij worden ook geluidsmetingen gedaan. Zonodig wordt op basis van het klachtenpatroon een extra controle uitgevoerd.

#### Festiviteiten

Het Activiteitenbesluit (o.b.v. de Wet milieubeheer) geeft inrichtingen de mogelijkheid om naast eventuele collectieve festiviteiten, maximaal 12 keer per jaar een incidentele festiviteit te vieren, waarbij mag worden afgeweken van de geluidsvoorschriften.

Voor de gemeente Soest zijn geen collectieve dagen vastgesteld. Wel is in de APV vastgelegd dat maximaal 6 dagen per jaar een incidentele festiviteit gevierd mag worden. Er moet daarvoor wel vooraf kennisgeving worden gedaan. In de APV is voor deze festiviteiten een geluidnormering opgenomen. Inrichtingen die hier regelmatig gebruik van maken zijn horeca-inrichtingen en sportverenigingen. De aanvraag wordt gepubliceerd, maar bezwaar is niet mogelijk.

#### Evenementen

In Soest worden verscheidene evenementen gehouden. Voor deze Nota zijn met name de 'harde' evenementen van belang. Onder 'harde' evenementen worden evenementen verstaan waarbij de muziek hoofdzakelijk is. Dit zijn de evenementen waarvan de hoogste geluidbelastingen te verwachten zijn. Dergelijke evenementen zijn bijvoorbeeld de Gildefeesten, het Karnaval, de Koninginnefeesten en de evenementen in Cabrio. Bij de overige evenementen speelt muziek een ondergeschikte rol. De kermis zit ergens tussenin. Voor het houden van buitenevenementen met versterkte muziek, dient een melding te worden gedaan dan wel een evenementenvergunning te worden aangevraagd. De geluidsnormering is in 2011 opgenomen in de APV. Het SB|G is aanwezig bij de inregeling van de installatie en doet tijdens het evenement de geluidsmetingen.

#### Sportevenementen

In Soest worden verscheidene sportevenementen gehouden. Van deze evenementen wordt wel enige hinder ondervonden, maar dit wordt over het algemeen geaccepteerd. Wel wordt het ten gehore brengen van harde achtergrondmuziek via de omroepinstallatie of een buiten geplaatste geluidsinstallatie bij de sportevenementen als storend ervaren. Dit geldt ook voor het ten gehore brengen van reclameboodschappen wordt als uiterst storend ervaren.

#### Privéfeesten

Regelmatig komt er een aanvraag voor een tuinfeest binnen. Veelal gaat het om diepe tuinen, waar veel bezoekers kunnen worden ontvangen. Vaak wordt de buurt geïnformeerd. Er zijn over deze feesten geen klachten bekend.

## 5.2 Knelpunten en ontwikkelingen

### Sportclubs Bosstraat

In de omgeving Bosstraat bevinden zich een aantal sportclubs en een manege. In een verder stille omgeving. 's Avonds en in het weekend vinden hier de meeste activiteiten plaats. Dit is tevens het moment waarop de meeste omwonenden thuis zijn. Bij wedstrijden en toernooien wordt de omroepinstallatie gebruikt. Als deze installatie wordt gebruikt voor muziek en/of reclameboodschappen, wordt dit in de omgeving als onnodig storend ervaren.

Verder mag elke sportclub op basis van Activiteitenbesluit 6 maal per jaar de geluidsnormen overschrijden ten behoeve van een incidentele festiviteit (feestje, disco voor de jeugd).

### Het ver dragen van muziekgeluid

In de praktijk blijkt dat bij de 'harde' evenementen het geluid erg ver draagt. Dan komen er klachten uit een onverwachte hoek; of er komen van veraf meer klachten dan van dichtbij. Hier is vooralsnog niets aan te doen. Ook al is de muziek op grote afstand hoorbaar, het is onmogelijk dat er overschrijdingen plaatsvinden van de geluidsnormen.

### Versterking winkelgebied in Soesterberg en aanleg 'pleisterplaats'.

In het Masterplan Soesterberg is aangegeven dat versterking van het winkelgebied Rademakerstraat/Dorpsplein/Kampweg moet plaatsvinden. Uit de plannen met betrekking tot de herinrichting van de Vliegbasis valt te lezen dat er horeca gewenst is op de grens tussen dorp en natuur, een zogenaamde pleisterplaats. De nieuwe horeca is een aandachtspunt; voorkomen moet worden dat knelpunten ontstaan.

### Onversterkte muziek

In het Activiteitenbesluit wordt onversterkte muziek uitgesloten van de geluidsvoorschriften. Dit is terecht vanwege het vrijwel ontbreken van mogelijkheden tot het beperken van het geluidsniveau bij onversterkte muziek. Onversterkte muziek kan echter hoge geluidbelastingen veroorzaken, denk bijvoorbeeld aan harmonieorkesten.

## 5.3 Beleidsregels

### Evenementen

- Er geldt een maximale geluidsnorm van 70 dB(A) op de gevel van woningen voor de 'harde' buitenevenementen. Als geen woning aanwezig is binnen 50 meter, geldt de norm op 50 meter. In de dagperiode kan bij uitzondering en onder voorwaarden 80 dB(A) worden toegestaan. In een try-out wordt het geluidsniveau van tevoren gemeten. Tijdens het evenement is een verantwoordelijke mobiel bereikbaar. Voor overig (achtergrond-)geluid wordt een norm van 60 dB(A) gehanteerd.
- Vanwege het bijzondere karakter van de Gildefeesten worden twee normen gehanteerd. Voor het gehele evenement geldt een norm van 60 dB(A). Voor de grote optredens geldt een norm van 80 dB(A). Beide normen gelden op de gevel van de meest nabijgelegen woning of anders op 50 meter. Er wordt geen onderscheid gemaakt naar etmaalperiode.
- Harde Evenementen worden in de Soester Courant aangekondigd, vanwege het ver dragen van de muziek.
- Er wordt geen correctie voor muziekgeluid toegepast.
- Er wordt geen bedrijfsduurcorrectie toegepast.
- Onversterkte muziek wordt (binnen) toegestaan tussen 10.00 uur en 23.00 uur. Voor het ten gehore brengen van onversterkte muziek buiten deze tijden, moet een ontheffing incidentele festiviteit worden aangevraagd.
- Het muziekgeluid mag vanaf 0.00 uur tot het einde van het evenement, de norm van 60 dB(A) niet overschrijden.

#### Incidentele festiviteiten

- Ontheffing van de geluidsnormen voor incidentele festiviteiten wordt verleend tot 24.00 uur. Dit tijdstip kan met maximaal 1 uur worden verlengd.
- Geluidsniveaus voor incidentele festiviteiten zijn vastgelegd in APV .
- Een goede communicatie richting burgers over festiviteiten, bespaart veel ergernis en hinder. Hiervoor publiceert de gemeente tijdstip, locatie en aard van incidentele festiviteiten van horeca-inrichtingen in de krant.
- Tevens wordt de aanvrager van de ontheffing verplicht om de omwonenden (binnen een straal van 50 meter) van de festiviteit op de hoogte te brengen met behulp van bijvoorbeeld een brief.
- Maximaal toegestaan geluidsniveau is de geldende norm +20dB Lar,LT. Wanneer de festiviteit plaats vindt in twee etmaalperiodes is de laagste norm het uitgangspunt, tenzij ¾ deel van de festiviteit in de andere periode plaats vindt.
- Er wordt geen correctie voor muziekgeluid toegepast.
- Er wordt geen bedrijfsduurcorrectie toegepast.
- Muziekbegrenzer wordt verplicht gesteld na een advies hierover van het Sb |g inrichting bestaan.
- Vanaf 0.00 uur gelden de standaardgeluidsnormen uit het Activiteitenbesluit of de vergunning.

#### Overig

- Bij het uitvoeren van Wm-controles zal ook het gebruik van de omroepinstallatie worden gecontroleerd. Hierop zal de dienstverleningsovereenkomst met het Sb |g worden aangepast.
- Bij evenementen en risicovolle incidentele festiviteiten (klachten bekend) zal een geluidsmeting worden uitgevoerd; zo mogelijk ook voorafgaand aan het evenement of festiviteit.

## **6. Landelijk Gebied**

Soest kent zowel binnen als buiten de bebouwde kom stille gebieden. Deze gebieden kennen naast landbouw overwegend een recreatieve en natuurfunctie. Het betreffen de Eng, de korte en lange duinen, Hees, Op Hees, de Vliegbasis en de Eempolder. De Eempolder maakt sinds enige tijd onderdeel uit van het Nationale landschap Arkemheen en Eemland. In het voorjaar van 2008 is de fietsbrug over de Eem gereed gekomen. Deze fietsverbinding zorgt voor een toename van het recreatieve fietsverkeer vanuit de richting Amersfoort.

### **6.1 Situatie in Soest**

Het buitengebied fungeert in Soest als 'extensief' recreatiegebied. Het geluid in het buitengebied is voornamelijk afkomstig van agrarische activiteiten en weg- en railverkeerslawaai. Over het geluid van agrarische activiteiten zijn geen klachten bekend. In het buitengebied worden ook grootschalige evenementen georganiseerd die qua thema al dan niet bij het buitengebied passen. Er bestaan klachten over het geluid van evenementen en incidentele festiviteiten.

### **6.2 Knelpunten en ontwikkelingen**

De toename van (woon-werk) verkeer vormt een bedreiging voor de rust in het buitengebied; Overlast van (parkerend, afslaand) verkeer van en naar intensieve recreatiegebieden, pleisterplaatsen en (grootschalige) evenementen  
Toename andere activiteiten; de mogelijkheden voor 'verbrede landbouw' wordt verruimd (bijvoorbeeld verkoop streekproducten, kinderdagverblijf).  
Muzikale evenementen en incidentele festiviteiten.

### **6.3 Beleidsregels**

#### Recreatie

- Bij de realisatie van een nieuw (intensief) recreatiegebied of -voorziening wordt nagedacht over de ontsluiting. In veel gevallen is de focus er op gericht met name de bebouwde kom niet te belasten met extra recreatief verkeer. Maar ook als het gaat om de belasting van het buitengebied, dient de (akoestische) kwaliteit van het landelijk gebied te worden betrokken.
- Hetzelfde geldt voor een nieuw (groot, jaarlijks) evenement.

#### Evenementen en incidentele festiviteiten

- Inrichtingen in het landelijk gebied mogen maximaal 3 maal per jaar gebruik maken van de ontheffing incidentele festiviteit.

## **7. Het verlenen van hogere grenswaarden**

Op 1 januari 2007, is de op 5 juli 2006 gewijzigde Wet geluidhinder (Wgh) van kracht geworden. De meest ingrijpende wijziging voor gemeenten is het wijzigen én het decentraliseren van de Hogere grenswaardenprocedure. De vaststellingsbevoegdheid, welke eerst bij de Provincie lag is sindsdien een gemeentelijke bevoegdheid. Toetsing door de Provincie vindt achteraf plaats bij de vaststelling van het Bestemmingsplan. De vastgestelde hogere grenswaarde dient in het kadaster te worden geregistreerd. Inhoudelijk is de afweegprocedure gewijzigd; in de Wet zijn het merendeel van de ontheffingscriteria vervallen. Dit betekent, dat per bouwplan of bouwmogelijkheid het vaststellen van de hogere grenswaarde door de gemeente gemotiveerd moet worden met eigen argumenten of beleid. Overigens kan volgens de Wet geluidhinder alleen ontheffing van de voorkeursgrenswaarde worden verleend, in gevallen waar de overschrijding niet tenietgedaan kan worden vanwege bezwaren van stedenbouwkundige, verkeerskundige, vervoerskundige, landschappelijke of financiële aard. Deze bezwaren moeten deugdelijk worden onderbouwd middels een advies van een deskundige.

### **7.1 Geluidsgevoelige bestemmingen**

De voorkeursgrenswaarden voor geluid en de mogelijkheid voor het vaststellen van hogere grenswaarden voor geluid zijn conform de Wgh en het Besluit Geluidhinder (BGH) van toepassing op geluidsgevoelige bestemmingen. Daarbij gaat het om de geluidbelasting op de gevel van de geluidsgevoelige bestemming. Onder geluidsgevoelige bestemmingen wordt verstaan:

- woningen (art. 1 Wgh);
- onderwijsgebouwen exclusief de gymzaal (art. 1 Wgh);
- ziekenhuizen en verpleeghuizen (art. 1 Wgh);
- verzorgingstehuizen (art. 1.2 BGH);
- psychiatrische inrichtingen (art. 1.2 BGH);
- medische centra (art. 1.2 BGH);
- poliklinieken (art. 1.2 BGH);
- medische kleuterdagverblijven (art. 1.2 BGH).

Hierna spreken we over woningen. In de meeste gevallen zal een aanvraag voor een hogere grenswaarde een woning betreffen.

### **7.2 30-kilometer wegen**

De 30 kilometer wegen vormen een afwijkende categorie binnen de Wgh. Formeel kan voor deze wegen geen hogere grenswaarde aangevraagd of verleend worden, omdat ze geen zone hebben. In het kader van een goede ruimtelijke ordening moet echter wel beoordeeld worden of de geluidbelasting op woningen nabij een 30 kilometer weg voldoet aan de voorkeursgrenswaarde.

### **7.3 Beleidsregels hogere grenswaarden**

De Wgh biedt de mogelijkheid om voor woningen hogere grenswaarden voor geluid vast te stellen wanneer het niet mogelijk is om aan de voorkeursgrenswaarde te voldoen. De Wgh geeft globaal aan wanneer een uitzondering gemaakt kan worden. Aan het vaststellen van hogere grenswaarden verbindt het college ontheffingscriteria, maximale grenswaarden en voorwaarden. Ook worden eisen gesteld aan de aanvraag. Hiermee geeft het college duidelijk aan in welke gevallen er afgeweken kan worden van de voorkeursgrenswaarden. In de volgende paragrafen wordt hier op nader ingegaan. Als basis is het beleid genomen dat de provincie Utrecht tot 1 januari 2007 heeft gehanteerd.

Beleidsregels voor de toetsing van hogere grenswaarde voor woningen

In de hierna volgende gevallen wordt omschreven wanneer een hogere grenswaarde kan worden vastgesteld:

- de woningen vullen een open plaats tussen aanwezige bebouwing op, het gaat hierbij vooral om woningen die worden gebouwd in een planmatige verdichting van de woonbebouwing; of
- de woningen vervullen door de gekozen situering of bouwvorm een doelmatige, akoestisch afscherpende functie voor andere woningen waar de voorkeursgrenswaarde reeds wordt overschreden.
- Onder een doelmatige afscherming verstaan we ten minste 2 dB afscherming voor bestaande woningen, welke in aantal ten minste de helft van het aantal nieuwe woningen bedraagt (verhouding "nieuwe woningen: bestaande woningen met een reductie van ten minste 2 dB" = 2:1); of
- de woningen bestaan uit vervangende nieuwbouw:
  - a. woningen voor woningen: gelijk blijvend aantal woningen of splitsing van een woning; bij toename van het aantal geluidgehinderden met maximaal 25 procent
  - b. Woningen in plaats van niet-geluidsgevoelige functies: indien dit niet leidt tot ingrijpende wijzigingen van de stedenbouwkundige structuur of wanneer sprake is van een versterking van de stedenbouwkundige structuur.
- de woningen liggen verspreid in het gebied buiten de bebouwde kom; of
- de woningen zijn grond- of bedrijfsgebondenheid, dit zijn bijvoorbeeld (agrarische) bedrijfswoningen of aanleunwoningen bij een zorginstelling; of
- een nieuw aan te leggen weg vervult een zodanige verkeersverzamel functie, dat binnen de zone van een andere weg of meerdere andere wegen lagere geluidsbelastingen van woningen wordt bereikt. Netto moet er moet sprake zijn van een verbetering. Dit betekent dat de totale afname (aantal woningen x afname per woning) groter moet zijn dan de totale toename (aantal woningen x toename per woning); of
- bij een gezoneerd industrieterrein wanneer:
  - a. het geluidsniveau aan de gevel van de woning(en) waarvoor de hogere waarde nodig is, is hoger dan of gelijk aan het equivalente geluidsniveau vanwege het betrokken industrieterrein, én;
  - b. de aanwezige geluidsruimte op het industrieterrein niet wordt beperkt door het verlenen van de hogere grenswaarde.
- Rood voor Groen projecten in het kader van Hart voor de Heuvelrug.
- Een planmatige stedenbouwkundige uitbreiding.

#### Beleidsregels verbonden aan het verkrijgen van een hogere grenswaarde

Aan een beschikking waarin een hogere grenswaarde wordt vastgesteld, worden voorwaarden verbonden:

- Een hogere grenswaarde wordt niet eerder vastgesteld dan nadat de mogelijkheden om binnen de voorkeursgrenswaarde te blijven, door het treffen van bron- en overdrachtmaatregelen, zijn uitgeput.
- Bij uitbreidingslocaties van ten minste 100 woningen moet ten minste 75% van de woningen voldoen aan de voorkeursgrenswaarde(n). Voor maximaal 25% van de nieuwe woningen kan een hogere grenswaarde worden vastgesteld.
- De betrokken woning(en) moet(en) een geluidsluwe gevel hebben. Geluidsluw betekent een geluidsbelasting die kleiner of gelijk aan de voorkeursgrenswaarde. Deze waarde kan maximaal 5 dB hoger zijn dan de voorkeursgrenswaarde indien sprake is van vervangende nieuwbouw of deze is/zijn gelegen op een niet gezoneerd bedrijventerrein.
- In geval van woon- zorginstellingen wordt de gemeenschapsruimte, evenals de buitenruimte gesitueerd aan een geluidluwezijde. Dit vanwege het feit dat de wooneenheden vaak maar met één zijde aan de buitenlucht grenzen.
- Er is ten minste één te openen geveldeel in de geluidsluwe gevel aanwezig.

#### Beleidsregels voor het vaststellen van de hoogte van de hogere grenswaarde

De hoogte van de vast te stellen hogere grenswaarde wordt bepaald aan de hand van onderstaande regels:

- Grenswaarden voor woningen hoger dan
  - a. 58 dB voor wegverkeerslawaai, of
  - b. 63 dB voor railverkeerslawaai, of
  - c. 60 dB(A) voor industrielawaai

worden alleen toegestaan bij vervangende nieuwbouw, bij een stadsvernieuwingsplan, het opvullen van een open ruimte, als het gaat om jongerenhuisvesting/starterswoningen of bij een woning in de buurt van een station.

- Bij overige geluidgevoelige gebouwen worden geen hogere grenswaarden vastgesteld hoger dan:
  - a. 58 dB voor wegverkeerslawaai
  - b. 63 dB voor railverkeerslawaai.

Er is geen hogere grenswaarde mogelijk voor industrielawaai.

- Wanneer sprake is van cumulatie van geluidsbelasting in de maatgevende zone en omliggende zones, mag deze gecumuleerde geluidsbelasting nooit hoger zijn dan de maximale grenswaarde voor de maatgevende zone.

#### 7.4 Procedure

Benodigde gegevens bij aanvraag

Bij de aanvraag voor het vaststellen van hogere grenswaarden worden de volgende gegevens overgelegd:

- \* De hoogte van de gevraagde hogere waarden in dB;
- \* De reden voor de aanvraag;
- \* De rapportage van het akoestisch onderzoek (inclusief onderzochte bron- of overdrachtsmaatregelen);
- \* Ruimtelijke onderbouwing;
- \* Financiële onderbouwing;
- \* Verklaring dat maatregelen getroffen worden om aan het binnenniveau voor geluid te kunnen voldoen;
- \* Een beschrijving, schetstekening en uitvoeringsplan van (eventuele) de geluidsafschermdende voorzieningen tussen geluidsbron en woningen, indien deze voorziening noodzakelijk is om de gevraagde waarden te kunnen waarborgen;
- \* Een situatietekening van de onderzoekslocatie met inbegrip van de omgeving waarop alle geluidsbronnen zijn weergegeven, evenals mogelijke wettelijk vastgestelde zone(s) die de onderzoekslocatie overlappen;

Besluitvorming

In de meeste gevallen is de procedure voor het toestaan van een hogere grenswaarde gekoppeld aan de vaststelling of wijziging van een bestemmingsplan of een projectbesluit. Initiatiefnemers kunnen ook geheel autonoom, dus niet gekoppeld aan een bestemmingsplanwijziging of een projectbesluit, een verzoek om een hogere waarde indienen. Dit kan uiteraard alleen indien de reden voor het verzoek niet in strijd is met het bestemmingsplan. De procedure ziet er als volgt uit:

1. Indienen aanvraag (zo mogelijk voorafgegaan door vooroverleg)
2. Beoordelen aanvraag
  - a. Eventueel verzoek om aanvullende gegevens
  - b. Inhoudelijke toetsing
  - c. Opstellen advies
3. Ontwerpbesluit
4. Inspraak
  - a. 6 weken, of
  - b. 2 weken bij projectbesluit

Als de procedure gerelateerd is aan een bestemmingsplanprocedure (of projectbesluit) worden beide ontwerpen tegelijkertijd ter inzage gelegd. (conform de procedure uit 3.4 Awb)

5. Besluit: vaststellen hogere grenswaarden
6. Vaststellen bestemmingsplan
7. Hogere grenswaarde melden bij kadaster (na besluit of beroepsprocedure)



## **Wijzigingen Nota geluidbeleid:**

### **Hoofdstuk 5**

Is vervallen.

Dit hoofdstuk is vervangen door de Nota geluid bij evenementen.

De inrichtingen die buiten het Evenementenbeleid vallen, moeten voldoen aan de regels van het Activiteitenbesluit milieubeheer en van de APV.

### **Hoofdstuk 7**

Wordt vervangen door:

#### **Hoofdstuk 7 Beleidsregels voor het verlenen van hogere waarden.**

##### **1 Inleiding**

De Wet geluidhinder biedt, onder voorwaarden, burgemeester en wethouders de mogelijkheid om een hogere geluidsbelasting op woningen toe te staan dan de zogenaamde voorkeursgrenswaarde (artikel 110a, eerste lid, Wgh) Dit kan worden vastgelegd in beleid. Op deze wijze kan ingespeeld worden op specifieke lokale omstandigheden.

##### **2. Uitgangspunten van het hogere waardenbeleid**

Het hogere waardenbeleid heeft als uitgangspunt, dat met nieuwe, ruimtelijke plannen een goede leefomgevingskwaliteit voor bewoners moet worden gerealiseerd. Het aspect geluid speelt daarbij een belangrijke rol. Het beleid is er dan ook op gericht om (nieuwe) geluidhindersituaties in de gemeente zoveel mogelijk te voorkomen. Daarbij geldt bovendien, dat wonen op locaties met een hoge geluidbelasting niet hoeft te leiden tot een toename van de geluidhinder. Daarvoor moet zowel tijdens de planvorming als bij de verdere uitwerking van ruimtelijke plannen mede rekening worden gehouden met het geluidaspect. Het beleid kan namelijk alleen succesvol zijn als vroegtijdig in de ruimtelijke planfase rekening wordt gehouden met het hogere waardenbeleid.

Alle hogere waardenverzoeken en ambtshalve door burgermeester en wethouders te nemen hogere waardenbesluiten zullen worden getoetst aan wettelijke randvoorwaarden en criteria en aan dit hogere waardenbeleid.

##### **3. Bescherming tegen geluidhinder**

De Wet geluidhinder (Wgh) biedt bescherming tegen geluidhinder en draagt daardoor bij aan het behouden van een gezonde (akoestische) leefomgeving. Bij een te hoog geluidniveau schrijft de gemeente voor dat maatregelen worden getroffen met de bedoeling om de geluidhinder terug te brengen naar een aanvaardbaar niveau. Het aanvaardbare niveau is in beginsel de voorkeursgrenswaarde.

De geluidbeperkende maatregelen worden in de onderstaande volgorde onderzocht en afgewogen:

- eerst maatregelen aan de bron en als dat niet kan;
- overdrachtsmaatregelen en als dat niet kan;
- maatregelen bij de ontvanger.

Hogere grenswaarden kunnen alleen worden toegekend als toepassing van "maatregelen, gericht op terugbrenging van de geluidbelasting tot de voorkeursgrenswaarde onvoldoende doeltreffend zijn, dan wel overwegende bezwaren ontmoeten van stedenbouwkundige, verkeerskundige, vervoerskundige, landschappelijke of financiële aard." Per geluidsbron en situatie is bepaald in wanneer hogere waarden kunnen worden vastgesteld

#### **4. Eisen aan geluidgevoelige bestemmingen**

De gemeente is zich bewust van de effecten van geluidhinder op haar bewoners en wil zich maximaal inzetten om een leefbare woonsituatie te creëren. Dit geldt ook voor de locaties waarvoor zij hogere waarden vast stellen. Om die reden verbindt de gemeente Soest eisen aan de hogere waarden bij woningen en andere geluidgevoelige bestemmingen. De eisen leggen de initiatiefnemer of de beheerder een inspanning op om te zorgen voor een leefbare woonsituatie. Dit als compensatie voor het bouwen op een lawaaiige locatie. Hogere waarden kunnen slechts worden vastgesteld als aan de volgende eisen wordt voldaan:

##### **Eisen aan nieuw te bouwen geluidgevoelige bestemmingen**

###### **Voorwaarde 1**

Als sprake is van nieuwbouw van een woning, is er minimaal één geluidsluwe geveldeel (gevel met een geluidsniveau dat gelijk of lager is aan de voorkeursgrenswaarde Wet geluidhinder) aanwezig.

###### **Voorwaarde 2**

Als sprake is van een nieuw appartementencomplex waarvoor bij de hoekwoningen redelijkerwijs geen geluidsluwe geveldeel kan worden gerealiseerd, dan kan voor die betreffende woningen worden afgezien van een geluidsluw geveldeel. Hierbij wordt de voorkeursgrenswaarde bij minimaal één geveldeel van de betreffende woning als gevolg van verkeerslawaai van een individuele verkeersweg met niet meer dan 5 dB wordt overschreden.

###### **Voorwaarde 3**

Als sprake is van vervangende nieuwbouw van een woning waarbij redelijkerwijs geen geluidsluw geveldeel kan worden gerealiseerd, dan kan worden afgezien van een geluidsluw geveldeel mits de voorkeursgrenswaarde bij minimaal één geveldeel van de betreffende woning als gevolg van verkeerslawaai van een individuele verkeersweg niet meer dan 5 dB wordt overschreden.

###### **Voorwaarde 4**

De buitenruimte is bij voorkeur aan de geluidsluwe zijde gesitueerd. Als dat niet mogelijk is, is het geluidsniveau als gevolg van verkeerslawaai van een individuele verkeersweg ter plaatse van de buitenruimte (in het midden van de buitenruimte op 1,20 m hoogte) niet meer zijn dan 53 dB.

###### **Voorwaarde 5**

Voor het bepalen van de volgens NEN 5077 bepaalde karakteristieke geluidwering van een uitwendige scheidingsconstructie wordt de cumulatieve geluidsbelasting  $L_{cum}$  (exclusief aftrek art. 110g Wet geluidhinder) als uitgangspunt genomen. Dit geldt als er sprake is van een meervoudige geluidsbelasting (veroorzaakt door meer dan één weg).

###### **Voorwaarde 6**

Het gebruik van een dove gevel<sup>1</sup> wordt zoveel mogelijk vermeden. Daar waar dit niet anders kan, is voor de betreffende geluidgevoelige bestemming ten minste altijd één geluidsluwe gevel aanwezig.

\* <sup>1</sup> Een zogenaamde dove gevel is géén gevel in de zin van de Wet geluidhinder indien aan het volgende wordt voldaan: een bouwkundige constructie waarin geen te openen delen aanwezig zijn en een zodanig goede geluidwering heeft dat het binnenniveau achter die gevel ten minste gelijk is aan of lager is dan 33 dB Lden vanwege weg- en spoorwegverkeerslawaai en 35 dB(A) vanwege industrielawaai, of een bouwkundige constructie waarin alleen bij uitzondering te openen delen aanwezig zijn, mits de delen niet direct grenzen aan een geluidgevoelige ruimte.

#### Voorwaarde 7

Dove gevels mogen worden onderbroken door geveldelen als verglaasde balkons, loggia's en serres of vergelijkbare voorzieningen. Op deze afgeschermd gevel wordt de geluidbelasting teruggebracht tot bij voorkeur de voorkeursgrenswaarde, zodat in de gevel te openen ramen en deuren kunnen worden geplaatst. Een hogere waarde is hier alleen mogelijk als er een geluidsluwe gevel aanwezig is. Deze voorzieningen worden aangemerkt als een geluidwerende maatregel in het overdrachtsgebied (tussen bron en ontvanger).

Ter verduidelijking wordt het volgende nog opgemerkt:

- Afgeschermd buitenruimtes (verglaasde balkons, serres en loggia's) hebben een oppervlakte van ten minste 3 m<sup>2</sup>, met een diepte van ten minste 1,3 meter<sup>10</sup>;
- de afgeschermd buitenruimtes liggen geheel buiten de thermische schil van de woning;
- In de afgeschermd buitenruimte heerst buitenluchtkwaliteit, waardoor spuien of ventileren van de daaraan grenzende geluidgevoelige ruimte hierop mogelijk is, volgens eisen die volgen uit het Bouwbesluit 2012 (gelijk als de eis bij de ruimte tussen vlies en gevel);
- afgeschermd buitenruimtes zijn buitenruimtes die volledig afgesloten kunnen worden. Bij de berekening van de geluidbelasting op de gevel wordt ervan uitgegaan dat de te openen delen in de loggia/serre/verglaasd balkon gesloten zijn;
- Wegschuifbare panelen of andere te openen delen (ramen of deuren) zijn toegestaan tot maximaal 50% van de oppervlakte van de buitenzijde van de loggia/serre/verglaasd balkon);
- Bij een serre of verglaasd balkon, bedoeld om een te openen raam in een overigens dove gevel te kunnen maken geldt als uitgangspunt dat de geluidbelasting wordt teruggebracht tot de voorkeursgrenswaarde. Wanneer de voorkeursgrenswaarde niet gehaald kan worden, wordt volstaan met een hoger geluidniveau aan de gevel voor zover het geluidbeleid daarvoor de ruimte geeft. Vanzelfsprekend toont u in dit geval worden aan dat (verdere) maatregelen onvoldoende doelmatig zijn of belangrijke andere nadelige effecten geven. Dat houdt in dat er een geluidluwe gevel is (als eis bij een dove gevel).

#### Voorwaarde 8

In principe wordt geen voordeur in een dove gevel toegestaan. In uitzondering hierop is een voordeur acceptabel als deze deur niet op een verblijfsruimte van de woning uitkomt.

#### Voorwaarde 9

In geval van woon- zorginstellingen en bij scheidingshuizen en dergelijke wordt de gemeenschapsruimte en de gezamenlijke buitenruimte gesitueerd aan de geluidsluwe zijde. De reden hiervoor is dat dit type wooneenheden vaak maar met één gevel aan de buitenlucht grenzen. Het realiseren één geluidluwe gevel per wooneenheid is dan vaak niet mogelijk.

#### **Eisen aan verbouw van geluidgevoelige bestemmingen en transitie naar geluidgevoelige bestemmingen**

In geval van transformatie van een niet geluidgevoelig gebouw, zoals een kantoor of bedrijfspand naar een geluidgevoelig gebouw zoals een woongebouw, onderwijsgebouw e.d. en er is een wijziging dan wel een afwijking van het bestemmingsplan nodig is het volgende van toepassing. De onderstaande voorwaarden gelden ook voor verbouw van enkele geluidgevoelige bestemmingen waarvoor een wijziging dan wel een afwijking van het bestemmingsplan nodig is.

Voor verbouw en transformatie zijn in het Bouwbesluit enkele specifieke eisen opgenomen. Voor veruit de meeste aspecten, waaronder het aspect geluid, geldt daarbij het zogenaamde "rechtens verkregen niveau". Dat zijn de eisen die golden ten tijde van de oorspronkelijke bouw. Voor het onderdeel geluid houdt dit in dat er, omdat sprake is van verbouw en niet van nieuwbouw, vaak géén eisen gelden ten aanzien van de geluidswering van de gevels en het binnenniveau in de verblijfsruimten. Ook niet als de transformatie inhoudt dat er een geluidsgoedige bestemming wordt gecreëerd.

Het Bouwbesluit biedt dus maar beperkt mogelijkheden om een acceptabel akoestisch woon- en leefklimaat te garanderen bij verbouw en transformaties. Er zijn echter wel mogelijkheden om, vanuit het voorliggende beleid en op grond van een goede ruimtelijke ordening, toch een acceptabel klimaat te realiseren. Er is daarom gekozen om enigszins aan te sluiten bij de voorschriften van het Bouwbesluit.

#### Voorwaarde 10

Als sprake is van een woning, dan is er minimaal één geluidsluw geveldeel aanwezig waar de geluidsbelasting vanwege een individuele verkeersweg niet hoger is dan de voorkeursgrenswaarde verhoogd met 5 dB.

#### Voorwaarde 11

Een geluidgevoelige bestemming die eenzijdig op de gevel is georiënteerd (1 buitengevel per geluidgevoelige bestemming) heeft een gevelbelasting dat gelijk of lager is dan 53 dB. Als in stedelijk gebied de gevelbelasting hoger is dan 53 dB dan wordt het ontbreken van een (beperkt) geluidsluwe gevel gecompenseerd te worden met een (gezamenlijke) buitenruimte waar het geluidniveau als gevolg van verkeerslawaai van een individuele verkeersweg ter plaatse van de buitenruimte (in het midden van de buitenruimte op 1,20 m hoogte) niet hoger zal zijn dan 53 dB.

#### Voorwaarde 12

Het onderbreken van een dove gevel met een (voor)deur is toegestaan bij bestaande bouw/transformatie. Hierbij kan gedacht worden aan bijvoorbeeld een (voor)deur met daarachter een van de verblijfsruimten afgesloten entree/gang/tochtportaal, zodat tussen buitenlucht en geluidgevoelige ruimte ten minste twee deuren aanwezig zijn. Hierbij moet het geluidniveau op de tweede deur (bij voorkeur) voldoen aan de voorkeursgrenswaarde.

*Voor die gevallen waar het Bouwbesluit of het Besluit geluidhinder géén eisen stellen, gelden de volgende voorwaarden:*

#### Voorwaarde 13

In geval van woon- zorginstellingen en bij scheidingshuizen en dergelijke wordt de gemeenschapsruimte en de gezamenlijke buitenruimte gesitueerd aan de geluidsluwe zijde. De reden hiervoor is dat dit type wooneenheden vaak maar met één gevel aan de buitenlucht grenzen. Het realiseren één geluidsluwe gevel per wooneenheid is dan vaak niet mogelijk.

#### Voorwaarde 14

De volgens NEN 5077 bepaalde karakteristieke geluidswering van een uitwendige scheidingsconstructie van een verblijfsgebied is niet kleiner dan het verschil tussen de in het hogere waardenbesluit opgenomen hoogst toelaatbare geluidsbelasting en 41 dB(A) bij verkeerslawaai. Als deze waarde kleiner is moeten maatregelen worden getroffen, zodanig de binnenwaarde ten hoogste 38 dB bedraagt. Deze voorwaarde geldt overigens alleen wanneer de

buitenschil van de woning in tact wordt gelaten. Bij wijzigingen aan de buitenschil is een binnenwaarde van 33 dB acceptabel.





GEMEENTE  
SOEST

## OMGEVINGSVERGUNNING

OV-2018-0459/2083881/  
V&H/RB/IL

Burgemeester en wethouders van de gemeente Soest;

beschikkende op het verzoek van de heer D.H. van de Pol van Studio Hartzema BV, dat is ingediend namens de heer R. van Ieperen van Oude Tempellaan Ontwikkeling BV, Westblaak 49, 3012 KD Rotterdam om omgevingsvergunning voor de volgende activiteiten:

1. **Bouwen**
2. **Slopen in een gemeentelijk beschermd dorpsgezicht**
3. **Houtopstand te vellen of te doen vellen**

In verband met het bouwen van twee woonzorggebouwen en het veranderen van een villa in een woonzorggebouw en het kappen van 18 bomen op het perceel Oude Tempellaan 1, kadastraal bekend sectie E nr. 6330, volgens de overgelegde tekeningen en beschrijving;

Gelet op artikel 2.1 lid 1 onder a en 2.2 lid 1 onder c en g, en 2.18 van de Wet algemene bepalingen omgevingsrecht (Wabo), artikel 4.11 en volgende van de Algemene Plaatselijke Verordening Soest (APV Soest) en de beleidsnota "Bomen, de groene parels van Soest".

**b e s l u i t e n :**

aan de heer R. van Ieperen van Oude Tempellaan Ontwikkeling BV met inachtneming van de bepalingen van het Bouwbesluit 2012 en de Bouwverordening van de gemeente Soest, volgens de in bijlage 1 opgenomen documenten en onder de in de bijlage 2 genoemde voorschriften omgevingsvergunning te verlenen voor de volgende activiteiten:

1. **Bouwen**
2. **Slopen in een gemeentelijk beschermd dorpsgezicht**
3. **Houtopstand te vellen of te doen vellen (hiervan uitgezonderd is de Pinus 'Weymouth' (Weymouth den, nummer 39))**

In verband met het bouwen van twee woonzorggebouwen en het veranderen van een villa in een woonzorggebouw en het kappen van 18 bomen op het perceel Oude Tempellaan 1 te Soesterberg.

Gelet op artikel 2.1 lid 1 onder a en 2.2 lid 1 onder c en g, en 2.18 van de Wet algemene bepalingen omgevingsrecht (Wabo), artikel 4.11 en volgende van de Algemene Plaatselijke Verordening Soest (APV Soest) en de beleidsnota "Bomen, de groene parels van Soest".

## Overwegingen

### 1. Bouwen

De aanvraag is getoetst aan het geldende bestemmingsplan "Soesterberg". Het bouwplan ligt in de enkelbestemming 'Maatschappelijk' en de dubbelbestemmingen 'Waarde-Gemeentelijk beschermd dorpsgezicht' en 'Waarde-Archeologie lage verwachting'.

#### Maatschappelijk

Het plan richt zich op het huisvesten, verzorgen en revalideren van zorgbehoevende senioren. In gebouw 1A en bij de villa gaat het om intensieve somatische en (psycho) geriatrische zorg. Voor gebouw 1B gaat het om een lichtere vorm van verpleging en verzorging. Bewoners hebben hulp nodig op het gebied van sociale zelfredzaamheid en/of psychosociale/cognitieve functies en/of algemene dagelijkse levensverrichtingen en/of mobiliteit. Op grond hiervan is het duidelijk dat het bouwplan past binnen de bestemming 'Maatschappelijk'. Verder wordt er voldaan aan de bouwvoorschriften van het bestemmingsplan "Soesterberg".

#### Waarde-gemeentelijk beschermd dorpsgezicht

De voor 'Waarde-gemeentelijk beschermd dorpsgezicht' aangewezen gronden zijn mede bestemd voor de bescherming van het beschermd dorpsgezicht'. Onderhavig bouwplan is niet in strijd met de historische samenhangende ruimtelijke structuur en stedenbouwkundige kwaliteit van het beschermd dorpsgezicht.

#### Waarde-archeologie lage verwachting

Op de voor 'Waarde-archeologie lage verwachting' mede bestemde gronden is het verboden om zonder afwijking van het bevoegd gezag te bouwen krachtens de andere daar voorkomende bestemmingen. Dit verbod is echter niet van toepassing op bebouwing waarvan de oppervlakte niet meer bedraagt dan 10.000 m<sup>2</sup> en die kan worden gebouwd krachtens de andere daar voorkomende bestemmingen. Dit is in casu het geval.

De Commissie Ruimtelijke Kwaliteit van de gemeente Soest heeft een positief advies gegeven over het bouwplan. Wij kunnen ons vinden in dit advies en nemen het daarom over.

### 2. Slopen in een gemeentelijk beschermd dorpsgezicht

De voor 'Waarde-Gemeentelijk beschermd dorpsgezicht' aangewezen gronden zijn, behalve voor de andere daar voorkomende bestemmingen, mede bestemd voor de bescherming van het gemeentelijk beschermde dorpsgezicht.

Onderhavige aanvraag voor het slopen van een deel van de bebouwing van het perceel Oude Tempellaan 1 kan worden verleend omdat er geen sprake is van strijdigheid met de historische samenhangende ruimtelijke structuur en stedenbouwkundige kwaliteit van het beschermd dorpsgezicht. De commissie Ruimtelijke Kwaliteit van de gemeente Soest heeft dan ook een positief advies gegeven.

### 3. Houtopstand te vellen of te doen vellen

- I. De aanvraag voor de Weymouth den voldoet niet aan de van toepassing zijnde voorschriften en daarom weigeren wij u de gevraagde omgevingsvergunning voor het kappen van de Weymouthden (39) op het perceel Oude Tempellaan 1.
- II. De aanvraag voldoet aan de van toepassing zijnde voorschriften en daarom verlenen wij u de gevraagde omgevingsvergunning voor het kappen van 18 bomen op het perceel Oude Tempellaan 1.
- III. Op grond van artikel 4.11 c van de Algemene Plaatselijke Verordening leggen wij een herplantplicht op voor het planten van minimaal 15 gevarieerde inheemse bomen, passend in de landschapsstijl van het park met een plantmaat van 20/25 cm.  
Aan dit besluit verbinden wij de volgende voorschriften:
  - a. Ten behoeve van de herplant van de nieuwe bomen dient u een visie en een inrichtingsplan buitenruimte van de voorgenomen ontwikkeling ter goedkeuring bij ons in te dienen binnen 6 weken na de verzenddatum van deze vergunning.
  - b. U treft beschermende maatregelen tijdens de uitvoerende werkzaamheden, zowel in de sloop- als bouwperiode bij de te behouden boom (39) als alle overige bomen rondom/binnen het plangebied.

#### Waarde-Gemeentelijk beschermd dorpsgezicht

Ingevolge de dubbelbestemming 'Waarde-Gemeentelijk beschermd dorpsgezicht' is een omgevingsvergunning voor de activiteit het uitvoeren van een werk of werkzaamheden vereist. De voorgenomen ontwikkeling past binnen de aan de gronden gegeven bestemming en de adviescommissie Ruimtelijke Kwaliteit heeft een positief advies gegeven. Derhalve wordt voldaan aan de in het bestemmingsplan "Soesterberg" gestelde toetsingscriteria (art. 29.3.3) ten behoeve van een omgevingsvergunning.



#### *Waarde-Archeologie lage verwachting*

De voor 'Waarde-archeologie lage verwachting' aangewezen gronden zijn, behalve voor de andere daar voorkomende bestemmingen, mede bestemd voor de bescherming van een gebied met lage archeologische verwachtingswaarde.

Binnen deze bestemming is het verboden om zonder omgevingsvergunning werkzaamheden uit te voeren zoals het rooien van diepwortelende bomen en/of beplanting.

Dit verbod is niet van toepassing op werkzaamheden die een oppervlakte van 10.000 m<sup>2</sup> of minder beslaan.

Het kappen van de bomen leidt niet tot het verstoren van de archeologische waarden, omdat het een oppervlakte van minder dan 10.000 m<sup>2</sup> betreft.

De voorgenomen kap van 18 bomen voldoet aan de gestelde criteria in het bestemmingsplan, dan wel tasten de natuur- en landschapswaarden van het gebied niet onevenredig aan.

#### *Algemeen*

De bomen op het perceel van Oude Tempellaan 1 liggen in een parkwijk. De parkwijken dragen bij aan het groene karakter van Soest. In het beleid is bepaald dat bomen in een parkwijk in beginsel beschermd zijn. Een omgevingsvergunning wordt slechts verleend wanneer er sprake is van een verwijderingsbelang. De bomen vallen volgens het vaststaande beleid in categorie 1.

De 18 bomen waar vergunning voor wordt gevraagd zijn jonge bomen in de leeftijd tot ca. 60 jaar. De bomen verkeren in een goede conditie, hebben een goede stabiliteit en levensverwachting, tussen de 10 en 25 jaar.

Het betreft de volgende bomen:

- a. 2x *Fagus sylvatica* (gew. beuk,33)
- b. *Juglans* (noot,34)
- c. *Juglans* (noot,35)
- d. *Pinus* 'Weymouth' (weymouth den, 39)
- e. 10x *Quercus cerris* (Moereseik,40)
- f. *Magnolia* (magnolia,50)
- g. *Thuja* (levensboom,51)
- h. *Picea* (spar, 52)

#### *Moereseiken*

Een viertal moereseiken uit de groep nr. 40 vallen onder de bestemming Bos – Bostuin (artikel 6 van het bestemmingsplan "Soesterberg").

Het kappen van deze 4 moereseiken tast de landschappelijke en natuurwaarden van het landgoed niet aan. De landschappelijke waarden zitten in de grotere bosschages die onderdeel zijn van de landschapstuin van het landgoed. De moereseiken vormen een onderdeel van de omzoming van het parkeerterrein. Een inrichting die functioneel is en niet bijdraagt aan de landschappelijke beleving van het landgoed.

#### *Potentieel monumentale bomen*

Op basis van de leeftijd, conditie, levensverwachting, habitus en waarde is er sprake van een potentieel monumentale boom, te weten de beuken (33), de notenboom (34) en de Weymouth den(39).

Deze houtopstand is direct gerelateerd aan de landschappelijke structuur van de landschapstuin rondom de villa. Daarnaast is de cultuurhistorische waarde, waardevol voor wat betreft de 2 beuken (33) en de noot (34).

De Weymouth den heeft dendrologische waarde omdat dit een Nederland een zeldzaam soort of groeivorm betreft.

In het beleid is bepaald dat de bomen met dendrologische en cultuurhistorische waarde in beginsel beschermd zijn. Een omgevingsvergunning wordt slechts verleend wanneer er sprake is van een verwijderingsbelang. In de aanvraag om omgevingsvergunning is aangegeven dat de bomen moeten worden gekapt in verband met het uitvoeren van de maatschappelijke functie van het perceel. Er is sprake van een verwijderingsbelang daar er geen alternatieve bouw- en boomkundige oplossing is met uitzondering van boom de Weymouth den (39). Deze kan zonder meer behouden worden. Het boombelang is kleiner dan het verwijderingsbelang voor wat betreft de bomen:

- \* beuk (33 2x)
- \* noot (34 en 35)
- \* moereseik (40, 10x)
- \* magnolia (50)
- \* Thuja (levensboom) (51)
- \* spar (52)

Het boombelang is groter dan verwijderingsbelang voor wat betreft de Weymouth den (39).

#### *Herplant*

Op grond van het beleid en de regels in de Algemene Plaatselijke Verordening Soest is bepaald dat voor het kappen van bomen een herplant worden opgelegd. Door het kappen van de 18 bomen wordt het bosachtige karakter op het perceel verminderd. Om dit te compenseren leggen wij u een herplantplicht op.

#### Conclusie aanvraag voor 'Houtopstand te vellen of te doen vellen'

De voorgenomen kap van 18 bomen voldoet aan de gestelde criteria in het bestemmingsplan, dan wel tasten de natuur- en landschapswaarden van het gebied niet onevenredig aan.

De aanvraag om omgevingsvergunning voor het kappen van de Weymouthden (39) past niet binnen de geldende voorschriften en deze wordt dan ook geweigerd.

#### **Natuurtoets**

De werkzaamheden dienen in overeenstemming met de Wet natuurbescherming te worden uitgevoerd en op grond daarvan is er een natuurtoets uitgevoerd. Door middel van deze natuurtoets is het plangebied door middel van een literatuuronderzoek en soort specifieke inventarisaties onderzocht op het voorkomen van beschermde soorten en daarbij is onderzocht of de aanwezige beschermde soorten negatieve effecten ondervinden van de voorgenomen ruimtelijke ingreep.

Uit het onderzoek blijkt dat er geen beschermde soorten en/of verblijfplaatsen aanwezig zijn.

Wel is in de direct omgeving een paarverblijfplaats van de gewone dwergvleermuis aanwezig en wordt het plangebied gebruikt voor zowel de dwergvleermuis als de das.

Tijdens de uitvoeringswerkzaamheden dient er rekening te worden gehouden met het beschikbaar houden van voldoende foerageergebied voor genoemde dieren.

Wel moet om optredende negatieve effecten te mitigeren, de struwelen en bosschages buiten de broedperiode te worden gekapt of moet voorafgaand aan de werkzaamheden een broedvogelcontrole plaats te vinden. Verder wordt aanbevolen om in de nieuwbouw verblijfsmogelijkheden te creëren voor vleermuizen.

In de 'Natuurtoets Oude Tempellaan 1 Soesterberg' worden een aantal mitigerende maatregelen voorgesteld welke als zodanig onderdeel uit maken van deze omgevingsvergunning.

Indien deze mitigerende maatregelen worden uitgevoerd is het niet noodzakelijk om een ontheffing van de Wet natuurbescherming aan te vragen.

Verder is het plangebied gelegen binnen de begrenzing van het 'Natuurnetwerk Nederland en daarom is er een 'Nee, tenzij toets uitgevoerd, die test of de wezenlijke waarden en kenmerken van het gebied niet worden aangetast door de voorgenomen ontwikkelingen.

Geconcludeerd wordt dat het plangebied vrijwel geen ecologische waarde heeft en zal krijgen en er is voor het gebied dan ook verder geen natuurambitie in het kader van het NNN opgegeven.

Het gedeelte van het NNN waarvan het plangebied deel uitmaakt gaat niet verloren door de ingrepen in het gebied. De aanwezige soorten, foeragerende das en vleermuizen kunnen na de ingreep onveranderd van het gebied gebruik maken.

### Procedure en inwerkingtreding

Wij hebben dit besluit voorbereid volgens de procedure van paragraaf 3.2 van de Wabo. Ingevolge de Algemene wet bestuursrecht (Awb) kunnen belanghebbenden binnen een termijn van zes weken na verzending van deze vergunning hiertegen een bezwaarschrift indienen.

**Deze omgevingsvergunning wordt pas van kracht één dag nadat de termijn voor het indienen van een bezwaarschrift is verstreken of indien er een verzoek om voorlopige voorziening is gedaan, voordat op dit verzoek is beslist.** U mag de activiteiten dus nog niet aanvangen.

In verband met de mogelijke aanwezigheid van broedende vogels in de periode april t/m mei verzoeken wij u de kapwerkzaamheden buiten die periode uit te voeren of er moet voorafgaand aan de werkzaamheden een broedvogelcontrole plaatsvinden. Wij wijzen u erop dat het te allen tijde verboden is om broedende vogels en beschermde soorten te verstoren. Deze vergunning dient u tijdens de werkzaamheden te kunnen tonen indien daarnaar wordt gevraagd door politie of ambtenaren.

Op de bij deze vergunning gevoegde toelichting staat hoe u tegen dit besluit een bezwaarschrift kunt indienen.

Soest, 31 december 2018

verzonden: 4 januari 2019

BURGEMEESTER EN WETHOUDERS VAN SOEST,  
namens dezen de Teamleider Vergunning & Handhaving,



Karen Starink

<b>Bouwkosten</b>	€	8.278.800,00
<b>Totaal leges</b>	€	. 217.707,45

Dit bedrag is een optelling van de leges voor de volgende activiteit(en):

<b>Omschrijving</b>		<b>Tarief</b>
Vastrecht bouwen	€	152,45
Leges activiteit bouwen	€	217.323,75
Slopen binnen beschermd stads- of dorpsgezicht	€	152,45
Leges activiteit kappen	€	78,80
Beoordeling bodemrapport milieukundig	€	152,45
Verrekening leges vooroverleg	€	-152,45

(U ontvangt binnenkort een nota ter grootte van dit bedrag)

Bijlage: 1 Documentenlijst  
2 Voorschriften  
3 Toelichting "INDIENEN VAN BEZWAAR "

Afschrift: vergunningenBAG@soest.nl, [d.degetrouwe@soest.nl](mailto:d.degetrouwe@soest.nl) (WOZ), CBS (via V&H/J.C.M. Wester) , J. Akker, [info@hvsoest.nl](mailto:info@hvsoest.nl), [r.banning@soest.nl](mailto:r.banning@soest.nl), [mail@studiohartzema.com](mailto:mail@studiohartzema.com)

Bijlage 1 behorend bij besluit 2083881

Document kenmerk Soest	Omschrijving/tekeningnummer	Datum document	Datum ingediend
2083886	BS formulier aanvraag omgevingsvergunning (3605513_1536324626374_papierenformulier.pdf)	07-09-2018	07-09-2018
2114452	BS overig (3605513_1542640924388_181119_Tekeningenlijst_a aanvulling_Vergunning_Villa.pdf)	19-11-2018	19-11-2018
2114451	BS overig (3605513_1542640924374_181119_Tekeningenlijst_a aanvulling_Vergunning_1A.pdf)	19-11-2018	19-11-2018
2114453	BS overig (3605513_1542640924382_181119_Tekeningenlijst_a aanvulling_Vergunning_1B.pdf)	19-11-2018	19-11-2018
2114450	BS tekeningen (3605513_1542640924259_181119_Omgevingsvergunning_Villa.pdf)	19-11-2018	19-11-2018
2114449	BS tekeningen (3605513_1542640923854_181119_Omgevingsvergunning_1B.pdf)	19-11-2018	19-11-2018
2114454	BS tekeningen (3605513_1542640923609_181119_Omgevingsvergunning_1A.pdf)	19-11-2018	19-11-2018
2130164	BS Situatietekening nieuw (3605513_1545388934147_181220_Situatietekening_nieuw.pdf)	21-12-2018	21-12-2018
2111032	BS brief (3605513_1542027749392_066_181112-2_OT_verzoek_later_e_aanlevering_gegevens.pdf)	12-11-2018	12-11-2018
2111022	BS overig (3605513_1542027748286_066_181112-1_OT_begeleidend_schrijven_aanvulling.pdf)	12-11-2018	12-11-2018
2111028	BS rapport (3605513_1542028113843_Milieuprestatieberekening_1A.pdf)	12-11-2018	12-11-2018
2111030	BS rapport (3605513_1542028113855_Milieuprestatieberekening_1B.pdf)	12-11-2018	12-11-2018
2083882	BS brief (3605513_1536063641030_100052_Brief_indiening_aanvraag_omgevingsvergunning.pdf)	03-09-2018	07-09-2018
2083943	BS rapport (3605513_1535544159107_17109_ra_Bouwbesluit_De_Oude_Tempel_Soesterberg-signed.pdf)	19-07-2018	07-09-2018
2083883	BS rapport (3605513_1535544159017_17109_Brandveiligheidsconcept_De_Oude_Tempel_Soesterberg_-_signed.pdf)	19-07-2018	07-09-2018
2083941	BS tekening (3605513_1535451935261_171117_Slooptekeningen_1op200.pdf)	17-11-2017	07-09-2018
2083885	BS rapport (3605513_1535451747973_180405_natuurtoetsOudeTempellaan1.pdf)	05-04-2018	07-09-2018
2083939	BS rapport (3605513_1535451628192_180405_EWP_KapbomenOudeTempellaan1.pdf)	05-04-2018	07-09-2018
2083888	BS rapport (3605513_1535451283198_170515_Boominventarisatie_Loo_Plan.pdf)	15-07-2017	07-09-2018
2083937	BS rapport (3605513_1535451033095_180403_Onderbouwingbo)	03-04-2018	07-09-2018

	menkap.pdf)		
2083890	BS rapport (3605513_1535450735984_667_aanwijzing_kapvergunning171121.pdf)	21-11-2017	07-09-2018
2083933	BS rapport (3605513_1535449967534_667_501_Landschapsvisie_DeOudeTempel_180718.pdf)	18-07-2018	07-09-2018
2083894	BS tekening (3605513_1535449681355_180718_situatietekening_bestaand.pdf)	18-07-2018	07-09-2018
2130163	BS Rapport parkeren v3 (3605513_1545388933962_181220_066_Rapport_parkeren.pdf)	28-09-2018	21-12-2018
2083925	BS rapport (3605513_1535448777349_180417_VnG_plan_ontwerpfase_Oude_Tempel.pdf)	17-04-2018	07-09-2018
2083918	BS rapport (3605513_1523540540884_66_Bodemonderzoek_en_asbest.pdf)	03-11-2017	07-09-2018
2083904	BS rapport (3605513_1535448465354_17109_Memo_ventilatie_parkeren_garage_gebouw_1B.pdf)	02-03-2018	07-09-2018
2083902	BS overig (3605513_1523546792261_180410_materiaalstaat.pdf)	10-04-2018	07-09-2018
2083923	BS rapport (3605513_1523539988772_17109_ra_Ak_onderz_De_oude_Tempel_Soesterberg-signed.pdf)	02-03-2018	07-09-2018
2083935	BS rapport (3605513_1523539306416_116917_Soesterberg_funderingsadvies.pdf)	22-12-2017	07-09-2018
2083920	BS overig (3605513_1523539809401_T-317130-DO-TL01_1A_Tekeninglijst_20180313.pdf)	16-03-2018	07-09-2018
2083931	BS rapport (3605513_1523539730005_RVO01B_Constructieve_uitgangspunten_bouwdeel_1A.pdf)	08-9-2017	07-09-2018
2083915	BS rapport (3605513_1535447844009_R-VO_02B_Constructieve_uitgangspunten_bouwdeel_1B.pdf)	08-09-2017	07-09-2018
2083927	BS tekening (3605513_1523539868564_T317130DO1A_plattegronden_en_doorsnedes_20180313.pdf)	09-03-2018	07-09-2018
2083908	BS tekeningen (3605513_1535448124053_T-317130-DO-1B_plattegronden_en_doorsnedes_20180316.pdf)	16-03-2018	07-09-2018

## Bijlage 2 behorend bij besluit 2083881

### Voorschriften

Het bouwwerk moet voldoen aan de voorschriften van het Bouwbesluit 2012 en de Bouwverordening van de gemeente Soest. Met nadruk wordt op de onderstaande voorschriften gewezen.

### Algemeen

1. De bouwwerkzaamheden moeten ten minste twee dagen voor aanvang door middel van de bijgevoegde kaart worden gemeld aan de afdeling Dienstverlening;
2. De omgevingsvergunning en de daarbij behorende tekeningen, berekeningen en overige bescheiden, moeten op het bouwterrein aanwezig zijn;
3. De bouwwerkzaamheden worden uiterlijk op de eerste werkdag na de dag van beëindiging van de bouwwerkzaamheden waarvoor een vergunning voor het bouwen is verleend, door de houder van die vergunning schriftelijk van de beëindiging van die werkzaamheden in kennis gesteld door middel van het bijgevoegde kaartje;

4. Het uitzetten en aangeven van rooilijnen vindt plaats op aanwijzing van de heer P. van Lijden van de afdeling PIM, telefoonnummer 035-6093630, e-mail [P.vanLijden@soest.nl](mailto:P.vanLijden@soest.nl);
5. Door of namens het bevoegd gezag wordt de peilhoogte vastgesteld, alvorens er gestart kan worden met de bouwwerkzaamheden. U kunt hierover (minimaal twee dagen van tevoren) contact opnemen via [Bouwtoezicht@soest.nl](mailto:Bouwtoezicht@soest.nl);
6. U dient ons minimaal twee dagen van te voren in kennis te stellen wanneer de betonbekisting en/of wapening ter controle gereed ligt, via [Bouwtoezicht@soest.nl](mailto:Bouwtoezicht@soest.nl)
7. Er mag géén regenwater op de vuilwaterripiëring aangesloten worden. U kunt hiervoor contact opnemen met de heer Roskamp van de afdeling Realisatie, 035 6093126, e-mail [F.Roskamp@soest.nl](mailto:F.Roskamp@soest.nl).
8. U dient uiterlijk drie weken voorafgaand aan de werkzaamheden ter goedkeuring aan het bevoegd gezag de onderstaande gegevens aan te leveren. De werkzaamheden mogen pas aanvangen, nadat deze door de gemeente Soest, afdeling Dienstverlening V&H zijn goedgekeurd:  
Veiligheidsplan als bedoeld in hoofdstuk 8 van het Bouwbesluit 2012.
9. U dient drie weken voorafgaand aan de betreffende werkzaamheden ter goedkeuring aan het bevoegd gezag de onderstaande gegevens aan te leveren. De werkzaamheden mogen pas aanvangen, nadat deze door de gemeente Soest, afdeling Dienstverlening V&H zijn goedgekeurd:
  - A Bij gebouw 1A wordt de bestaande kelder hergebruikt en opgenomen in de nieuwe constructie. De koppelingen en aansluitingen nieuwe constructie en controle nieuwe belastingen zullen uitgewerkt moeten worden.
  - B gewichts- en stabiliteitsberekening en draagkrachtberekening fundering.
  - C overzichtstekeningen met de bijbehorende principe details.
  - D overzichtstekeningen en berekeningen van alle constructie elementen.
  - E wapeningstekeningen van alle in het werk te storten en prefab onderdelen.
  - F berekeningen en tekeningen van alle belangrijke verbinding-details.
  - G tekeningen en berekeningen van alle tijdelijke constructies, zoals damwanden en opstelplaats van de torenkraan.
10. U dient uiterlijk drie weken voorafgaand aan de werkzaamheden ter goedkeuring aan het bevoegd gezag de onderstaande gegevens aan te leveren. De werkzaamheden mogen pas aanvangen, nadat deze door de gemeente Soest, afdeling Dienstverlening V&H zijn goedgekeurd:  
De documenten, welke beschreven in de brief met uw kenmerk 0.33-181112-2, d.d. 12 november 2018 (zie ons kenmerk 2111032, hierboven in bijlage 1).
11. Vloerafscheidingen moeten voldoen aan afdeling 2.3 van het Bouwbesluit 2012.  
U dient uiterlijk drie weken voorafgaand aan de desbetreffende werkzaamheden ter goedkeuring aan het bevoegd gezag de onderstaande gegevens aan te leveren. De werkzaamheden mogen pas aanvangen, nadat deze door de gemeente Soest, afdeling Dienstverlening V&H zijn goedgekeurd:  
Verantwoording en nadere uitwerking van de vloerafscheidingen, gerelateerd aan het gebruik van de gebouwen, waarbij voldoende veiligheidsvoorzieningen getroffen dienen te worden, ook ter plaatse van de draaiende delen.

#### Nadere aanwijzingen

1. Voor het eventueel plaatsen van containers, schaftwagens en bouwmaterialen op of langs de openbare weg is ingevolge de Algemene Plaatselijke Verordening een vergunning vereist. Hiervoor kunt u contact opnemen met de afdeling Dienstverlening via telefoonnummer 035-6093674.
2. De fractie gevaarlijk afval uit het bouwafval moet worden gescheiden van het overige bouwafval, en afgevoerd naar een bewaarinrichting, bewerkingsinrichting of naar een verwerkingsinrichting die bevoegd is deze afvalstoffen te ontvangen.
3. Het benodigde sloopwerk en al het werk dat daarmee verband houdt moet volgens het Asbestbesluit en Asbestverwijderingsbesluit en het Bouwbesluit 2012, veilig plaats vinden, veilig en zorgvuldig worden uitgevoerd. Het deskundig bedrijf, dat voor verwijdering van aanwezig asbest zorgt, moet beschikken over een KOMO – procescertificaat.
4. Op de bouwplaats moet worden bijgehouden naar welke bewerkingsinrichting, verwerkingsinrichting en of sorteer inrichting, de van het sloop - en bouwterreinterrein afkomende fracties van steenachtig bouw - en sloopafval wordt afgevoerd, conform het bouwstoffenbesluit. Op verzoek moeten deze bescheiden ter beschikking worden gesteld aan de behandelend inspecteur van de gemeente Soest.

5. Meldingsplicht Archeologie

Indien bij bodemversturende werkzaamheden zaken worden aangetroffen, waarvan de vinder weet of redelijkerwijs moet vermoeden dat het gaat om archeologische vondsten of sporen, dan is hij volgens de Monumentenwet (art.53) verplicht dit direct te melden. Officieel dient een melding te gebeuren bij de burgemeester van de betreffende gemeente. In de praktijk is het eenvoudiger de melding te doen bij het Centrum voor Archeologie van de gemeente Amersfoort, tijdens kantooruren te bereiken via 033-4637797 of 06-21950997.

***N.B. Wij adviseren u naast alle tekeningen en berekeningen, een afschrift van deze bij de omgevingsvergunning behorende voorschriften aan uw gemachtigde en aannemer te verstrekken!***

**Bijlage 3 behorend bij besluit OV-2018-0459/2083881**



Postbus 2000  
3760 CA Soest

Afdeling Bedrijfsvoering  
Bezoekadres: Raadhuisplein 1  
Telefoon: (035) 609 34 11  
Fax: (035) 609 36 89  
Internet: [www.soest.nl](http://www.soest.nl)

**TOELICHTING "INDIENEN VAN BEZWAAR"**

Op grond van de Algemene wet bestuursrecht (artikel 7:1) kunt u tegen het besluit, waar deze toelichting is bijgevoegd, een bezwaarschrift indienen bij het bestuursorgaan dat het besluit heeft genomen.

Het bezwaarschrift moet -ondertekend- worden ingediend binnen zes weken na de dag waarop het besluit op de voorgeschreven wijze aan u is bekend gemaakt.

In het bezwaarschrift moet u in ieder geval vermelden:

1. uw naam en adres;
2. de dagtekening;
3. een omschrijving van het besluit waartegen bezwaar wordt gemaakt (en zo mogelijk een kopie van dat besluit bij uw bezwaarschrift voegen);
4. de redenen waarom u bezwaar maakt.

U kunt uw bezwaarschrift digitaal indienen via de link op onze website ([www.soest.nl/bezwaarschrift-indienen](http://www.soest.nl/bezwaarschrift-indienen)), of u stuurt het bezwaarschrift naar:

Gemeente Soest  
T.a.v. Afdeling Bedrijfsvoering  
Postbus 2000  
3760 CA Soest

Voordat op het bezwaar wordt beslist, wordt u in de gelegenheid gesteld om te worden gehoord. Het horen is echter niet verplicht als:

1. het bezwaarschrift kennelijk niet-ontvankelijk is (bijv. als het bezwaarschrift te laat is ingediend of als het besluit u niet of niet rechtstreeks raakt);
2. het bezwaar kennelijk ongegrond is (geen enkele goede reden voor het bezwaar);
3. u en eventuele betrokkenen (de belanghebbenden) hebben verklaard geen gebruik te willen maken van het recht te worden gehoord; of
4. aan het bezwaar volledig tegemoet wordt gekomen en andere belanghebbenden daardoor niet in hun belangen kunnen worden geschaad.

Het bestuursorgaan beslist over het algemeen binnen twaalf weken, gerekend vanaf de dag na die waarop de termijn voor het indienen van het bezwaarschrift is verstreken. Deze termijn kan met hooguit zes weken worden verlengd.

De beslissing wordt u schriftelijk bekend gemaakt.

Tijdens de bezwaarperiode geldt de genomen beslissing. Als dit voor u onherstelbare gevolgen heeft, kunt u bij de rechter vragen om een "voorlopige voorziening". Dit betekent dat een speciale regeling kan worden getroffen voor de periode dat het bezwaarschrift nog in behandeling is. Aan deze procedure zijn kosten verbonden. De hoogte van deze kosten kan variëren. Voor nadere informatie wordt verwezen naar [www.rechtspraak.nl](http://www.rechtspraak.nl).

De rechter zal uw verzoek om voorlopige voorziening overigens alleen inwilligen, indien onverwijlde spoed, gelet op de betrokken belangen, dat vereist.

Een verzoekschrift om een voorlopige voorziening te treffen, moet u richten tot de voorzieningenrechter van de rechtbank Midden-Nederland, afdeling Bestuursrecht, Postbus 16005, 3500 DA Utrecht.



## ATTENTIE

1. Mogelijk heeft u op basis van de milieuregelgeving een nadere toestemming nodig of moet u een melding doen. Hiervoor kunt u contact opnemen met de heer W. van den Broek, RUD Utrecht, tel. 06-18300565.
2. De onderhavige omgevingsvergunning ontheft u niet van de verplichting om, indien noodzakelijk, ook een 'omgevingsvergunning brandveilig gebruik' (art. 2.1 lid 1 onder d. Wabo) dan wel een 'gebruiksmelding' (art. 1.18 Bouwbesluit 2012) te doen. Of u vergunning- of meldingsplichtig bent is afhankelijk van de manier waarop het gebouw gebruikt wordt (bijvoorbeeld café, kinderdagverblijf, kamerverhuur). Dit kunt u nagaan door via [www.omgevingsloket.nl](http://www.omgevingsloket.nl) de vergunningcheck te doen.
3. U dient tijdig voor de aanvang van de werkzaamheden contact op te nemen met de diverse nutsbedrijven (gas-water-elektra) i.v.m. de eventuele aanwezigheid van dienstleidingen.
4. Het is verboden om op de openbare weg obstakels te plaatsen en over trottoirs te rijden. Tevens is het verboden om uitwegen te maken zonder vergunning. Indien bovengenoemde maatregelen of werken in verband met de uitvoering van een bouwwerk op eigen terrein onmogelijk zijn, kan van deze verbodsbepalingen bij de afdeling Dienstverlening, team Vergunning & Handhaving van de gemeente Soest ontheffing worden aangevraagd (obstakelvergunning). Indien ten gevolge van het bouwen schade ontstaat aan gemeente-eigendommen zal deze op last van de gemeente moeten worden hersteld of vanuit gemeentewege worden hersteld. De kosten van deze werkzaamheden zullen worden verhaald op de houder van de omgevingsvergunning.
5. Het plaatsen of laten plaatsen van obstakels, zoals bouwhekken en bouwmaterialen op en tegen de openbare weg, mag alleen op aanwijzing van een medewerker van de gemeente Soest. U kunt hiervoor contact opnemen met de heer B. Hagen van de afdeling Realisatie. Hij geeft u aanwijzingen over de plaats en hoogte van de obstakels om verkeersonveilige situaties te voorkomen.
6. Voor het plaatsen van een bronbemaling of het anderszins onttrekken van grondwater dient u altijd vooraf een melding te doen bij het waterschap. Informatie hierover is te verkrijgen op de website van het waterschap ([www.wve.nl](http://www.wve.nl)). Het is van het grootste belang deze informatie in een zo vroeg mogelijk stadium in te winnen. In enkele gevallen kan het zijn dat u een aparte watervergunning nodig heeft. Het waterschap bepaalt naar aanleiding van uw melding of u een vergunning nodig heeft. Als u water uit de bronbemaling wilt lozen op de riolering van de gemeente, dient u hier altijd een vergunning voor aan te vragen. Informatie hierover is te vinden op de website van de gemeente Soest ([www.soest.nl](http://www.soest.nl)). Een vergunning dient te worden aangevraagd via het formulier "aanvraag rioolaansluiting". Als u water uit de bronbemaling wilt lozen op oppervlaktewater, dient u hier altijd een vergunning voor aan te vragen. Informatie hierover is te vinden op de website van het waterschap ([www.wve.nl](http://www.wve.nl)). Een vergunning kan aangevraagd worden via het formulier van de watervergunning.
7. De inbraakveiligheid van gebouwen en woningen wordt -onder meer- door toepassing van daartoe geschikte bouwtechnische maatregelen en hang- en sluitwerk aanzienlijk versterkt. Verwezen wordt naar de Nederlandse Norm NEN 5088 en 5089 (Inbraakveiligheid van gebouwen. Bouwtechnische beveiliging van woningen. Uitgegeven door het Nederlands Normalisatie Instituut te Delft). Hierover is een brochure te verkrijgen bij de gemeente.
8. Wellicht ten overvloede maken wij u erop attent dat u de aan de omgevingsvergunning verbonden verplichtingen dient na te komen. Als blijkt dat u niet conform de omgevingsvergunning hebt gebouwd of dat u het bouwwerk niet overeenkomstig de vergunning gebruikt dan kan dit gevolgen hebben. Informatie hierover is te vinden op de website van de gemeente Soest ([www.soest.nl](http://www.soest.nl)).

Oude Tempellaan Ontwikkeling B.V.  
t.a.v. de heer R. van Ieperen  
Westblaak 49  
3012 KD ROTTERDAM