



Kenmerk : Projectbureau/1305560

REACTIENOTA VERKEERSPLAN SOEST-ZUID

(VERTROUWELIJKE VERSIE I.V.M. PRIVACY INSPREKERS)

Datum: 30 september 2015
Opsteller: E. Landman

REACTIENOTA VERKEERSPLAN SOEST-ZUID

Aanleiding

Binnen het regionale samenwerkingsprogramma VERDER doet de gemeente Soest onderzoek naar het verbeteren van het openbaar vervoer en de doorstroming ter hoogte van NS Station Soest-Zuid. Op basis van een verkennend onderzoek is eerder besloten om de alternatieven optimaliseren en een autotunnel in het stationsgebied verder uit te werken. Eind 2014 is daarnaast gestart met het onderzoek naar het kruispunt Soesterbergsestraat en omgeving, omdat ook maatregelen op dit kruispunt essentieel zijn voor het structureel verbeteren van de doorstroming op de route van de N221 door Soest-Zuid. Beide onderzoeken zijn inmiddels afgerond.

Doelstelling

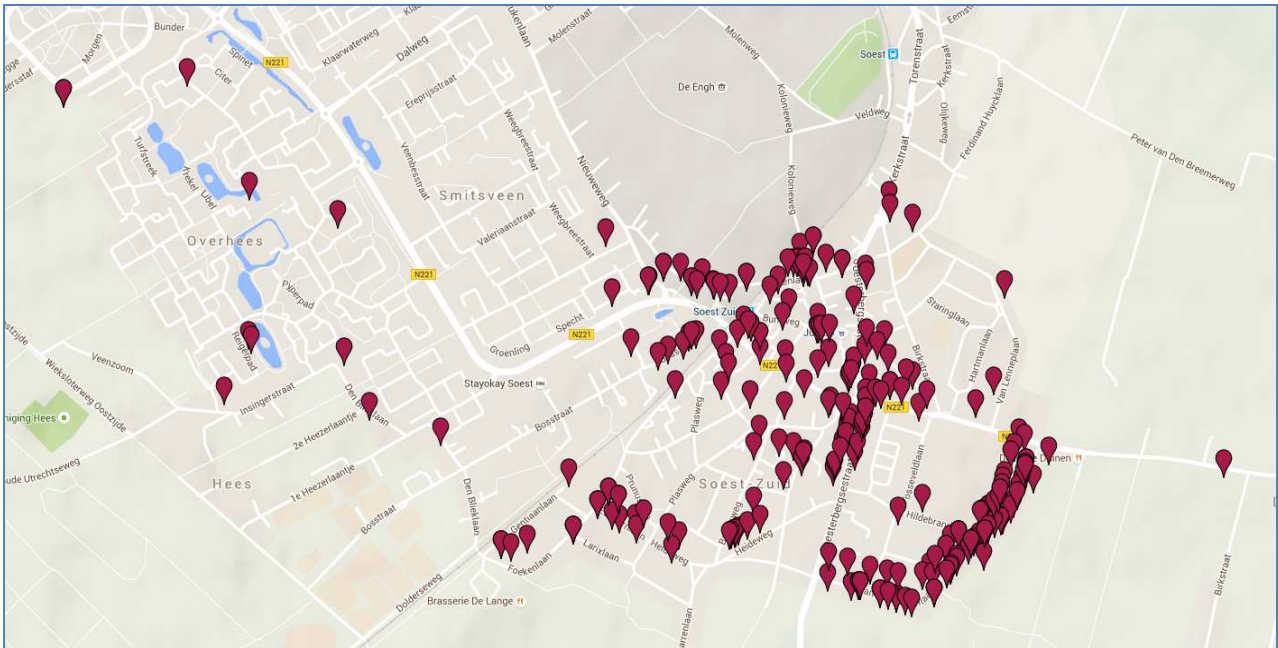
De afgelopen jaren is met de bewoners in het Stationsgebied Soest-Zuid al regelmatig contact geweest over de ontwikkelingen. Met enige regelmaat is een nieuwsbrief verspreid en er is een klankbordgroep gevormd van betrokken bewoners en belangengroepen. De ontwikkelingen rondom het kruispunt Soesterbergsestraat en omgeving en het betrekken van de Bartolottilaan/Van Beuningenlaan en Foekenlaan/Den Bliklaan in een verkeersplan voor Soest-Zuid zijn relatief nieuw. Bewoners hebben eind mei voor het eerst over de plannen gehoord en voelen zich daar deels door overvallen en niet bij betrokken. De participatie is hier beperkt, omdat uit het onderzoek blijkt dat – in tegenstelling tot het stationsgebied – er maar één combinatie van maatregelen is die de doorstroming daadwerkelijk kan verbeteren. Dat wil niet zeggen dat de mening van bewoners er niet toe doet. Absoluut niet zelfs. Inspraak van bewoners is fundamenteel en gaat over democratie en betrokkenheid bij het besluitvormingsproces. Het is ondenkbaar om een besluit te nemen over maatregelen in een woonwijk, zonder de mening van bewoners hierover te kennen en hen te hierover te hebben gehoord. De reactieperiode en deze reactienota die hieruit voortvloeit voorzien hierin en dienen als basis voor het college van burgemeester en wethouders en voor de gemeenteraad om een juiste afweging van belangen te kunnen maken in het komende besluitvormingsproces over het verkeersplan Soest-Zuid.

Het document heeft geen juridische status. Het is in deze fase van het besluitvormingsproces niet mogelijk om formeel bezwaar te maken of een zienswijze in te dienen. Dat kan pas als de benodigde procedures voor het realiseren van de maatregelen worden opgestart, bijvoorbeeld in het kader van een bestemmingsplan dat moet worden aangepast of het nemen van een verkeersbesluit.

Werkwijze

Eind mei is huis aan huis een folder met informatie verspreid. Daarnaast zijn verschillende informatiemiddagen en -avonden georganiseerd om de buurt te informeren over de plannen. Naast algemene informatiebijeenkomsten zijn daarbij ook besloten avonden georganiseerd voor de aanwonenden van de kruispunten Soesterbergsestraat/Vondellaan en Birkstraat/Vondellaan, net als voor de bewoners op de routes Bartolottilaan/Van Beuningenlaan en Foekenlaan/Den Bliklaan. Tijdens de bijeenkomsten waren ook de betrokken onderzoeks- en adviesbureaus aanwezig om vragen over de diverse onderzoeken te beantwoorden. Bewoners hebben ruim gebruik gemaakt van de mogelijkheid om daarna schriftelijk te reageren op de plannen. In de periode tussen 1 juni en 13 juli 2015 zijn in totaal 210 inspraakreacties ingediend. Daarbij zijn ook de reacties van de klankbordgroep Soest-Zuid en belangenorganisaties zoals de reizigersvereniging ROVER en van professionele partners, zoals de Gemeente Amersfoort, Provincie Utrecht, ProRail en NS. Alle reacties zijn opgenomen in het document dat voor u ligt en voorzien van een reactie namens het college van Burgemeester en wethouders.

In totaal zijn 210 reacties ingediend, ondertekend door 285 personen. In onderstaande afbeelding is een geografisch overzicht van de inspraakreacties naar adres opgenomen. Niet alle reacties staan op de kaart. Er zijn ook enkele reacties buiten het onderstaand gebied ingediend.



Afbeelding 1: Geografisch overzicht van de ingediende inspraakreacties

Leeswijzer

Hierna is allereerst een overzicht opgenomen tot welke aanpassingen de inspraak heeft geleid in de plannen. Vervolgens staan op de bladzijden daarna alle inspraakreacties. Het document sluit af met een aantal bijlagen die bij de inspraakreacties zijn ingediend.

De reacties zijn opgenomen en genummerd in (willekeurige) volgorde waarin deze zijn verwerkt. In de linker kolom is telkens de ingekomen reactie integraal overgenomen. Alleen de aanhef en afsluiting zijn daarbij weggelaten. In de rechter kolom staat vervolgens de reactie vanuit het college van burgemeester en wethouders.

Aanpassingen in de plannen

Uit de ingediende reacties blijkt dat er veel bezwaren zijn tegen de plannen, maar er zijn ook positieve reacties, constructieve ideeën en aanvullingen uit de ingediende reacties op te maken. Dit heeft geleid tot een aantal aanpassingen in de plannen zoals deze voorlagen. Hieronder is een overzicht opgenomen:

- In veel reacties wordt de noodzaak voor het treffen van verkeersmaatregelen in twijfel getrokken. Het huidige verkeersbeeld, met een lagere verkeersdruk dan enkele jaren geleden, is voor veel insprekers aanleiding om kanttekeningen te plaatsen bij de prognoses van de groei van het verkeer. Er wordt met name gevraagd om nieuw onderzoek vanwege oude verkeerstellingen die zijn gebruikt. De prognoses over de hoeveelheid verkeer zijn echter hoofdzakelijk gebaseerd op ruimtelijk- economische ontwikkelingen in Soesterberg en Amersfoort en de groei van inwoners en arbeidsplaatsen in onze regio. Ondanks vertraging in deze ontwikkeling vanwege de financiële en economische crisis is de ruimtelijk-economische ambitie van onze regio niet gewijzigd. Omdat de procedures mogelijk nog enkele jaren in beslag gaan nemen, is het college van mening dat het goed is om het pakket aan maatregelen te toetsen op basis van het binnenkort op te leveren nieuwe regionaal verkeersmodel 2030, waarin ook de laatste trends en ontwikkelingen zijn meegenomen zoals de flexibilisering van de arbeidsmarkt, om daarmee de zorgen die hierover leven in de samenleving weg te kunnen nemen.
- Verkeersveiligheid is een belangrijk uitgangspunt bij alle maatregelen die worden getroffen. Op basis van de inspraak kan worden geconstateerd dat in de plannen meer aandacht nodig is voor verkeerseffecten in omliggende straten. In een aantal inspraakreacties worden zorgen geuit over meer verkeer door straten die niet in het onderzoek zijn betrokken. Het is redelijk om ook in deze straten meer aandacht te besteden aan verkeersveiligheid en daar ook budget voor te reserveren. Het gaat dan over;
 - o een deel van de Bosstraat, in verband met de uitbreiding van het P+R terrein,

- o het zandpad tussen de Parklaan en de Kolonieweg en de Buntweg en de Schoutenkampweg in verband met het afsluiten van de Eikenlaan voor gemotoriseerd verkeer,
 - o de Hildebrandlaan in verband met eenrichtingsverkeer op de P.C. Hooftlaan,
 - o de Gentiaanlaan in verband met verkeersmaatregelen op de Foekenlaan en
 - o maatregelen buiten het afgesloten deel op het vervolg van de Den Bliklaan.
- Het college neemt deze aanbevelingen vanuit de inspraak over en stelt voor hiervoor extra budget te reserveren.
- Hoewel in een aantal inspraakreacties wordt gepleit voor de aanleg van een autotunnel of het verplaatsen van het busstation vanwege het busverkeer door de Eikenlaan, geeft een meerderheid van de insprekers aan het voorstel voor maatregelen op maaiveld in het stationsgebied te ondersteunen. Dit geldt ook voor de klankbordgroep. Het college is daar blij mee, maar begrijpt tegelijkertijd de zorgen die met name in de Eikenlaan leven over het busverkeer. Met het uitgangspunt dat maatregelen op maaiveld getroffen worden en het busstation aan de Eikenlaan blijft, is het college bereid om samen met de provincie en de nieuwe busvervoerder te bekijken of alternatieve busroutes voor (een deel van) de bussen door de Eikenlaan mogelijk zijn, waarbij er ook het winkelcentrum Soest-Zuid een bus blijft.
 - In een aantal reacties wordt de noodzaak van het uitbreiden van stationsvoorzieningen in twijfel getrokken. Het gaat dan met name om de uitbreiding van het busstation ten koste van parkeerplaatsen aan de Eikenlaan en de uitbreiding van het P+R terrein in Park Klein Engendaal. Al eerder was toegezegd de uitbreiding van het busstation opnieuw te bekijken aan de hand van de aanbesteding van het openbaar vervoer door de Provincie Utrecht die later dit jaar bekend zal worden. Het college is ook bereid om met NS nogmaals naar de meest actuele prognoses van het aantal benodigde parkeerplaatsen kijken.
 - In verschillende inspraakreacties worden ontwerpsuggesties gedaan, die het college graag in de volgende fase verder onderzoekt als de voorkeursvariant in meer detail wordt uitgewerkt. Voorbeelden zijn een andere fietsroute naar basisschool de Werveling via het terrein van het tankstation, het verplaatsen van de extra rijstrook op de zuidelijke tak van de Soesterbergsestraat van de oostzijde naar de westzijde, het zoeken naar alternatieve parkeermogelijkheden op het eigen terrein van de bakkerij aan de Birkstraat, het beperken van de parkeermogelijkheden op het eerste deel van de Schoutenkampweg en de locatie van de oversteekplaats bij het station.
 - In een groot aantal reacties wordt aangegeven dat het college met de plannen een nieuwe hoofdwegenstructuur met doorgaand verkeer door woonwijken wil creëren ten koste van de rust en verkeersveiligheid in deze wijken. Het gaat dan om het openstellen van de Bartolottilaan en het opheffen van de spitsafsluiting in de Foekenlaan. Het college deelt deze mening niet en constateert dat op basis van de verkeersonderzoeken en met het totaalpakket aan maatregelen dat wordt getroffen de hoeveelheid verkeer in deze straten passend blijft bij het karakter van een woonwijk. Bovendien wordt in het plan juist fors geïnvesteerd in de verkeersveiligheid in deze wijken. Het college is wel bereid om de suggestie uit de inspraak over te nemen om het afslagverbod en de spitsafsluiting in stand te houden voor vrachtverkeer.