



Zeist
Doorstroming Utrechtseweg
bestemmingsplan - toelichting



Rho

—
**ADVISEURS
VOOR
LEEFRUIMTE**

Doorstroming Utrechtseweg

Zeist

Bestemmingsplan - Toelichting

identificatie

identificatiecode:
NL.IMRO.0355.DoorstrUtrweg-OW01

projectnummer:
20160340

opdrachtleider:
drs. W. Kraaijeveld

planstatus

datum:
29 september 2017
4 september 2019

status:
concept
ontwerp
vastgesteld

Inhoudsopgave

Toelichting

Hoofdstuk 1	Inleiding	7
1.1	Aanleiding	7
1.2	Ligging plangebied	7
1.3	Vigerende bestemmingsplan	8
1.4	Leeswijzer	9
Hoofdstuk 2	Planbeschrijving	11
2.1	Huidige situatie	11
2.2	Toekomstige situatie	11
Hoofdstuk 3	Beleid	15
3.1	Rijksbeleid	15
3.2	Provinciaal beleid	16
3.3	Gemeentelijk beleid	17
Hoofdstuk 4	Omgevingsaspecten	23
4.1	Inleiding	23
4.2	Verkeer	23
4.3	Wegverkeerslawaaï	24
4.4	Bedrijven en milieuhinder	24
4.5	Externe veiligheid	25
4.6	Luchtkwaliteit	26
4.7	Water	28
4.8	Ecologie	31
4.9	Bodemkwaliteit	34
4.10	Archeologie en cultuurhistorie	35
4.11	Planologisch relevante leidingen	36
Hoofdstuk 5	Juridische planvorming	37
5.1	Inleiding	37
5.2	Opzet van de planregels	37
5.3	Artikelsgewijze toelichting op de planregels	37
Hoofdstuk 6	Uitvoerbaarheid	41
6.1	Maatschappelijke uitvoerbaarheid	41
6.2	Economische uitvoerbaarheid	42

Bijlagen toelichting

Bijlage 1	Akoestisch onderzoek wegverkeerslawaaai Utrechtseweg
Bijlage 2	Verkeersonderzoek verbreding Utrechtseweg
Bijlage 3	Nut en noodzaak verbreding Utrechtseweg
Bijlage 4	Nut en noodzaak fietstunnel
Bijlage 5	Luchtkwaliteitsonderzoek
Bijlage 6	Quick scan flora en fauna
Bijlage 7	Bomeneffectanalyse
Bijlage 8	Vooronderzoek bodem
Bijlage 9	Verkennend bodemonderzoek
Bijlage 10	Addendum verkennend bodemonderzoek
Bijlage 11	Archeologisch onderzoek
Bijlage 12	Archeologisch onderzoek fietstunnel
Bijlage 13	Ontwerpnnotitie HWA riool Utrechtseweg
Bijlage 14	Verslag artikel 3.1.1 Bro overleg



Rho

—
ADVISEURS
VOOR
LEEFRUIMTE

Toelichting

Hoofdstuk 1 Inleiding

1.1 Aanleiding

De verkeersdruk op de Utrechtseweg in Zeist is de afgelopen jaren aanzienlijk toegenomen. Aan de westzijde van Zeist vormt de Utrechtseweg een van de belangrijkste ontsluitingsroutes en een directe verbinding met De Bilt en Utrecht. Het kruispunt Utrechtseweg – De Dreef – Kromme-Rijnlaan is belangrijk voor de ontsluiting van Zeist, zowel voor het verkeer dat Zeist inkomt als het verkeer dat Zeist uitrijdt. In de huidige vormgeving kan dit kruispunt de toekomstige verkeersstromen niet meer afwikkelen. Momenteel is bij de huidige verkeersintensiteiten al sprake van filevorming, omdat de maximale capaciteit tijdens spitsuren al bereikt is en het kruispunt geen restcapaciteit meer heeft. Bij een verwachte groei van het verkeer zullen in 2030 de wachtrijen voor het verkeerslicht alleen maar gaan toenemen. De bereikbaarheid van Zeist komt hiermee in het geding.

Naast een verbeterde bereikbaarheid en ontsluiting van Zeist, is het zeker ook nodig om de doorstroming van het openbaar vervoer te verbeteren. Om deze reden is de gemeente Zeist van plan dit gedeelte van de Utrechtseweg te verbreden.

Op basis van onderzoek naar de verkeersafwikkeling is een ontwerp opgesteld met verdubbeling van het aantal rijstroken op de Utrechtseweg tussen De Dreef en de Jordanlaan voor het doorgaande autoverkeer vanuit Zeist in westelijke richting, inclusief een extra opstelstrook op de Utrechtseweg Zeist uit voor rechtdoorgaand verkeer op de kruising met De Dreef/Kromme-Rijnlaan. In tegengestelde rijrichting blijft één rijstrook gehandhaafd, maar is het wel de bedoeling dat bij de verkeersregelinstantie bij de Jordanlaan het conflict tussen de auto en de bus wordt opgeheven. Verder is een extra opstelstrook voor linksafslaand verkeer vanaf de Kromme-Rijnlaan naar de Utrechtseweg voorzien en een fietstunnel die het langzaam verkeer tussen de Kromme-Rijnlaan en De Dreef ongelijkvloers onder de Utrechtseweg doorvoert. De fietstunnel maakt het mogelijk dat fietsers niet voor het verkeerslichten hoeven te wachten. In bijlage 4 is nader ingegaan op de nut en noodzaak van zowel de rijstrookverdubbeling, de extra opstelstrook als de fietstunnel.

De beoogde plannen voor verbetering van de doorstroming en de fietstunnel passen niet (geheel) in het bestemmingsplan 'Zeist - West en Utrechtseweg-Noord' en 'Zeister Warande'. Om de ontwikkeling mogelijk te maken wordt een nieuw bestemmingsplan opgesteld. In dat kader is voorliggende toelichting opgesteld. Hiermee wordt onderbouwd dat na de beoogde aanpassingen van de Utrechtseweg en realisatie van de fietstunnel sprake blijft van een goed woon- en leefklimaat en dat het plan uitvoerbaar is.

1.2 Ligging plangebied

Het plangebied omvat de gronden waarop de maatregelen aan de Utrechtseweg, Kromme Rijnlaan en De Dreef plaatsvinden. Ter plaatse van het plangebied is op dit moment reeds een ontsluitingsweg aanwezig. Daarnaast is groen aanwezig, zie ook figuur 1.1.



Figuur 1.1 Ligging plangebied

1.3 Vigerende bestemmingsplan

Ter plaatse van het plangebied vigeert het bestemmingsplan 'Zeist-West en Utrechtseweg-Noord', dat op 6 december 2011 is vastgesteld alsmede het bestemmingsplan 'Zeister Warande', dat op 9 mei 2017 is vastgesteld. Volgens deze bestemmingsplannen zijn de gronden bestemd voor 'Verkeer', 'Groen - Landschapswaarden' en een dubbelbestemming 'Waarde - Archeologie 2' en 'Waarde - Cultuurhistorie 2'. Een beperkt deel kent daarnaast een functieaanduiding parkeerterrein.

Ter plaatse van de gronden met de bestemming 'Verkeer' zijn wegen met ten hoogste twee rijstroken toegestaan. Tevens zijn ongelijkvloerse verbindingen, verhardingen voor woonstraten, pleinen, auto-, fiets- en voetgangersverkeer en parkeervoorzieningen toegestaan alsmede in- en uitvoeg- en opstelstroken, bushaltes, geluidwerende voorzieningen en bermen, groen, speelvoorzieningen, watergangen en overige bij de bestemming behorende voorzieningen.

De gronden bestemd voor 'Groen - Landschapswaarden' zijn bestemd voor groenvoorzieningen met behoud en herstel van landschappelijke- en ecologische waarden. Tevens zijn watergangen en waterpartijen; fiets- en voetpaden, in- en uitritten en andere ongeschikte verhardingen; sculpturen en andere kunstzinnige werken toegestaan.

De gronden met een archeologische dubbelbestemming zijn, behalve voor de andere daar voorkomende bestemming(en), mede bestemd voor bescherming van aanwezige of naar verwachting aanwezige archeologische waarden.

De gronden met de dubbelbestemming 'Waarde - Cultuurhistorie 2' zijn, behalve voor de andere daar voorkomende bestemming(en), mede bestemd voor instandhouding van de cultuurhistorische waarden van de buitenplaatsen langs de Utrechtseweg, of restanten daarvan, al dan niet met landhuis en bijbehorende bouwwerken en tuin met parkbos.

Ter plaatse van de aanduiding 'parkeerterrein' is een parkeerterrein toegestaan.



Figuur 1.2 Uitsnede vigerend bestemmingsplan en daarop aangegeven de ligging van het plangebied (geel omlijnd)

Aangezien sprake is van meer dan twee rijbanen en verbreding van de weg ter plaatse van de groenbestemming is de wegverbreding en nieuwe situering van de Utrechtseweg en de Kromme Rijnlaan/De Dreef niet toegestaan op basis van het vigerende bestemmingsplan. Ook is een fietstunnel niet geheel mogelijk volgens het vigerende bestemmingsplan. Om de gehele ontwikkeling mogelijk te maken wordt een nieuw bestemmingsplan opgesteld.

1.4 Leeswijzer

Na deze inleiding wordt in hoofdstuk 2 een beschrijving gegeven van de huidige situatie, de gewenste ontwikkeling en de ruimtelijke-functionele inpassing daarvan. In hoofdstuk 3 worden de uitgangspunten getoetst aan het, voor het project relevante, beleid op de verschillende niveaus. In hoofdstuk 4 wordt ingegaan op de omgevingsaspecten. In hoofdstuk 5 wordt een toelichting gegeven op de regels. Vervolgens worden in hoofdstuk 6 de maatschappelijk en economische uitvoerbaarheid van het project besproken.

Hoofdstuk 2 Planbeschrijving

2.1 Huidige situatie

Het plangebied bestaat grotendeels reeds uit verharding. Voor het overige deel is sprake van de aanwezigheid van groen (bomen en de onderliggende kruidachtige vegetatie). Aan de noordzijde liggen een aantal bedrijven en een enkele woning die worden ontsloten via de Utrechtseweg. Aan de zuidzijde liggen woningen met ieder een aparte oprit. Het terrein in de oksel van de Utrechtseweg en de Kromme Rijnlaan ligt braak. In de nabije toekomst wordt hier een woningbouwontwikkeling gerealiseerd, de Zeister Warande, die ruimte zal bieden aan 155 woningen.



Figuur 2.1 Uitstraling Utrechtseweg in de huidige situatie

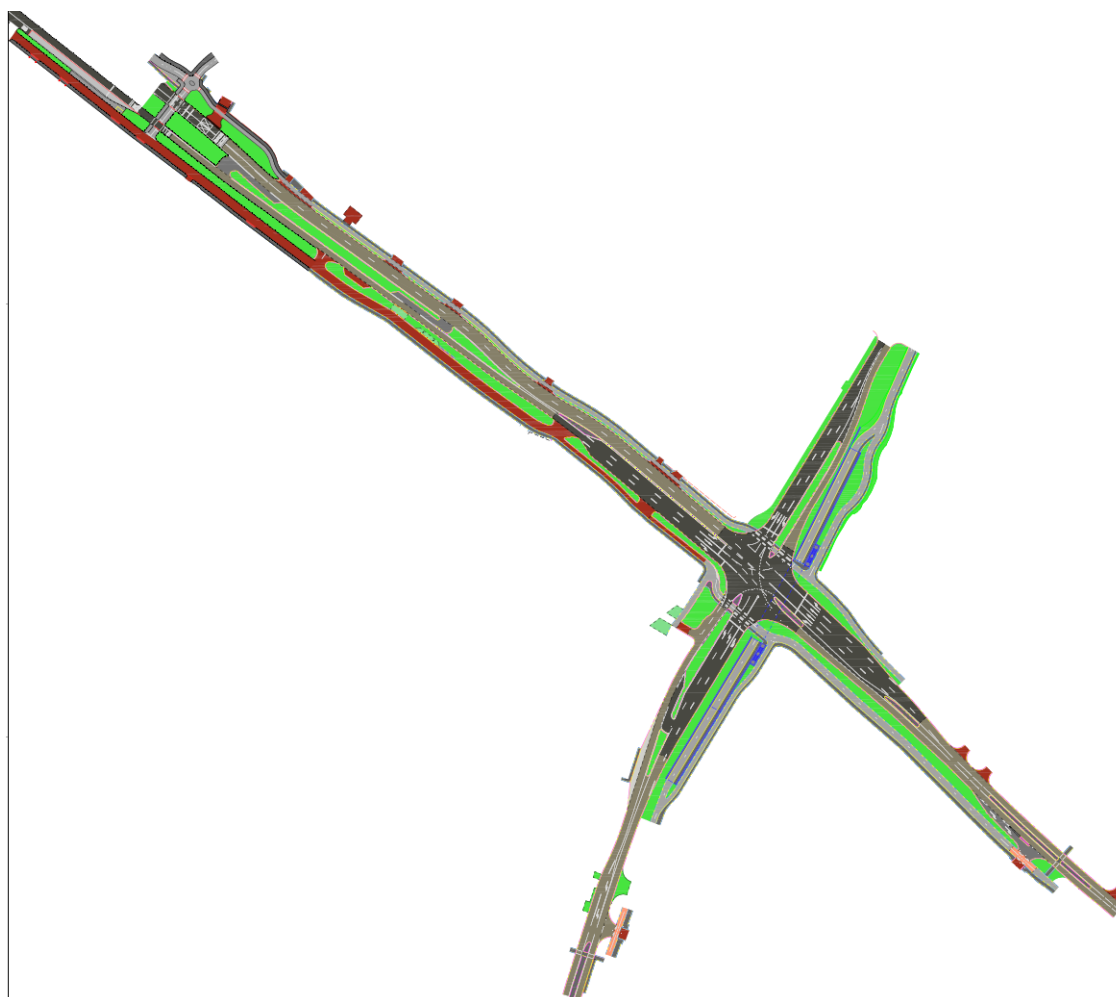
2.2 Toekomstige situatie

Ter plaatse van het plangebied gaat een reconstructie van de bestaande weg plaatsvinden om de doorstroming van het verkeer te verbeteren. Hiervoor zijn zowel aanpassingen aan de Utrechtseweg als aanpassingen aan het kruispunt met de Kromme Rijnlaan/Dreef nodig.

Het aantal rijstroken op de Utrechtseweg tussen De Dreef en de Jordanlaan voor het doorgaande autoverkeer vanuit Zeist in westelijke richting wordt verdubbeld, inclusief een extra opstelstrook op de Utrechtseweg Zeist uit voor rechtdoorgaand verkeer op de kruising met De Dreef/Kromme-Rijnlaan. In tegengestelde rijrichting blijft één rijstrook gehandhaafd. Het is wel de bedoeling dat bij de verkeersregelininstallatie bij de Jordanlaan het conflict tussen de auto en de bus wordt opgeheven. Met de verbreding wordt ook de kruising opnieuw ingericht. Er is voorzien in een extra opstelstrook voor linksafslaand verkeer vanaf de Kromme-Rijnlaan naar de Utrechtseweg en de opstelstrook voor doorgaand en rechtsafslaand verkeer wordt gecombineerd. Omdat het oprijden van de Utrechtseweg vanaf de aanliggende percelen door de wegverbreding moeilijker wordt, wordt de middenberm in de Utrechtseweg ter plaatse van de oversteek (Jordanlaan) doorgetrokken. Ook wordt het aantal toeritten vanaf de percelen verminderd door de realisatie van een korte parallelstructuur aan de zuidzijde van de Utrechtseweg.

Tot slot wordt een fietstunnel gerealiseerd die het langzaam verkeer tussen de Kromme-Rijnlaan en De Dreef ongelijkvloers onder de Utrechtseweg doorvoert.

In figuur 2.2 is de indicatieve nieuwe inrichting van het plangebied weergegeven.



Figuur 2.2 Inrichting toekomstige situatie (Bron: Iv-Infra b.v.)

De strijdigheid met het vigerende bestemmingsplan 'Zeist-West en Utrechtseweg-Noord' wordt veroorzaakt door de extra rijstrook in de richting van Utrecht en de fietstunnel (deels). De rijstrook past ter plaatse van de percelen Utrechtseweg 9, Utrechtseweg 15, Utrechtseweg 17, Utrechtseweg 25, Utrechtseweg 31, Utrechtseweg 33 en de hoek van de Jordanlaan/Utrechtseweg niet binnen de huidige verkeersbestemming. Een fietstunnel is daarbij niet geheel toegestaan. Om de ontwikkeling toch mogelijk te maken is het noodzakelijk om in de regels van 'Verkeer' wegen toe te staan met ten hoogste twee + één rijstroken. Daarnaast dient de groenbestemming van een beperkte strook ter plaatse van deze percelen te worden omgezet in een verkeersbestemming. Daarbij wordt voor de volledigheid een aanduiding fietstunnel op de verbeelding opgenomen.

Hoofdstuk 3 Beleid

3.1 Rijksbeleid

3.1.1 Structuurvisie Infrastructuur en Ruimte (2012)

Op 13 maart 2012 is de Structuurvisie Infrastructuur en Ruimte vastgesteld. In de Structuurvisie Infrastructuur en Ruimte (SVIR) staan de plannen voor ruimte en mobiliteit. Zo beschrijft het kabinet in de Structuurvisie in welke infrastructuurprojecten zij de komende jaren wil investeren en op welke manier de bestaande infrastructuur beter benut kan worden. In deze Structuurvisie laat het Rijk de ruimtelijke ordening zo dicht mogelijk bij diegene die het aangaat (burgers en bedrijven) en laat het meer over aan gemeenten en provincies. Dit betekent minder nationale belangen en eenvoudigere regelgeving.

De Structuurvisie Infrastructuur en Ruimte vervangt verschillende bestaande nota's, onder andere de Nota Ruimte, Structuurvisie Randstad 2040 en de Nota Mobiliteit. Het Rijk stelt heldere ambities voor Nederland in 2040, die inspelen op de (inter)nationale ontwikkelingen die de ruimtelijke en mobiliteitsopgaven bepalen. Het Rijk zet het ruimtelijk- en mobiliteitsbeleid in voor een concurrerend, bereikbaar, leefbaar en veilig Nederland. Het Rijk formuleert in de Structuurvisie drie hoofddoelen om Nederland concurrerend, bereikbaar, leefbaar en veilig te houden voor de middellange termijn (2028):

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

Daarnaast versterkt de SVIR het motto 'decentraal wat kan, centraal wat moet'. De verantwoordelijkheid om te sturen in de ruimtelijke ordening wordt door de Structuurvisie Infrastructuur en Ruimte nog meer bij de provincie en gemeenten gelegd.

Toetsing

De betekenis van de nationale structuurvisie voor het bestemmingsplangebied is zeer beperkt. Het relevante beleidskader wordt gevormd door het provinciaal, maar vooral het gemeentelijk beleid.

3.1.2 Besluit en ministeriële regeling algemene regels ruimtelijk ordening (Barro)

Het Barro is de juridische vertaling van het beleid dat geschetst is in het SVIR. Dit beleidsdocument bevat regels die doorwerken naar lagere overheden. Dit betekent dat de regels uit het Barro ook geïmplementeerd moeten worden in provinciale en gemeentelijke ruimtelijke plannen. Evenals de SVIR wordt het Barro gekenmerkt door een hoog abstractie- en schaalniveau. Het Barro bevat regels voor bijvoorbeeld de mainportontwikkeling van Rotterdam, het kustfundament, defensie en natuurontwikkeling.

Het kabinet heeft in de SVIR vastgesteld dat voor een beperkt aantal onderwerpen, bijvoorbeeld voor defensie en waterveiligheid, de bevoegdheid om algemene regels te stellen moet worden ingezet. Het gaat daarbij om het beschermen van de nationale belangen. Naar aanleiding van een advies van de Raad van State voorziet het Barro ook in een bij dit besluit behorende ministeriële regeling (Rarro).

Toetsing

Het Barro kent geen concrete kaders, directe uitgangspunten of uitvoeringsprogramma's die op het voorliggende bestemmingsplan en de daarin voorziene ontwikkelingen van toepassing zijn.

Het plangebied ligt vanuit de Rarro in het radarverstoringsgebied van het radarstation Soesterberg. Binnen deze zone geldt een beperking voor de hoogte van windturbines. Omdat hiervan in het plangebied geen sprake is, is de ontwikkeling ook passend binnen de Rarro.

3.2 Provinciaal beleid

3.2.1 Provinciale Ruimtelijke Structuurvisie 2013 - 2028 (herijking 2016)

De Provinciale Ruimtelijke Structuurvisie 2013-2028 (PRS) is op 4 februari 2013 door de Provinciale Staten van Utrecht vastgesteld. De PRS wordt elke vier jaar opnieuw bekeken en eventueel aangepast. De laatste herijking is op 12 december 2016 vastgesteld. De PRS geeft de ruimtelijke ambities weer van de provincie Utrecht. Hierin staat welke doelstellingen de provincie van provinciaal belang acht, welk beleid bij deze doelstellingen hoort én hoe dit beleid uitgevoerd wordt. Deels loopt deze uitvoering via de Provinciale Ruimtelijke Verordening 2013 (PRV) die tegelijk met de PRS is opgesteld.

Eén van de pijlers waar de provincie op wil inzetten is vitale dorpen en steden. Primair wordt daarbij ingezet op de ontwikkelingsmogelijkheden in het bestaand stedelijk gebied. Op die manier blijven de steden, dorpen en kernen aantrekkelijk om te wonen, te werken en te ontmoeten en blijft het landelijk gebied gevrijwaard van onnodige ruimteclaims. Binnenstedelijke ontwikkeling is mogelijk zonder de leefbaarheid en de sociale kwaliteit van de leefomgeving aan te tasten. Sterker nog, het kan de stedelijke kwaliteit juist versterken. Mits het gebeurt binnen bepaalde randvoorwaarden, met aandacht voor kwaliteit van zowel de woningen als de woonomgeving.

Toetsing

Het plangebied is volgens de structuurvisie aangewezen als stedelijk gebied waar primair wordt ingezet op de ontwikkelingsmogelijkheden in het bestaand stedelijk gebied. Daarnaast is de locatie aangewezen als 'beschermingszone drinkwaterwinning'. Daar dient te worden voorkomen dat ruimtelijke plannen een verslechtering van de kwaliteit van de bronnen voor de drinkwatervoorziening veroorzaken. In paragraaf 4.7 wordt toegelicht dat de verbreding van de Utrechtseweg hiervoor geen belemmering oplevert.

Over de Utrechtseweg vindt transport van gevaarlijke stoffen plaats. De provincie vraagt bij gemeenten aandacht voor de externe veiligheidsaspecten bij ruimtelijke ontwikkelingen in de directe omgeving van buisleidingen en infrastructuur waarover vervoer gevaarlijke stoffen plaatsvindt. In paragraaf 4.5 wordt hier nader op ingegaan.

Met het efficiënter benutten van de huidige infrastructuur, zowel boven als onder de grond, vindt binnenstedelijk een optimalisatie plaats van de wijze van ontsluiting van Zeist. Hiermee is de ontwikkeling passend binnen het provinciale ruimtelijke beleid.

3.2.2 Provinciale Ruimtelijke Verordening 2013 (herijking 2016)

Op 4 februari 2013 is de Provinciale Ruimtelijke Verordening 2013 (PRV) in werking getreden. Net als de PRS wordt de PRV elke vier jaar opnieuw bekeken en eventueel aangepast en is de laatste herijking op 12 december 2016 vastgesteld. De Provinciale Ruimtelijke Verordening 2013 (PRV) bevat algemene regels die gemeenten in acht moeten nemen bij het opstellen van hun ruimtelijke plannen. In de PRV staan geen regels die direct doorwerken naar de burgers. In de PRV zijn alleen de algemene regels opgenomen, die noodzakelijk zijn voor het waarborgen van de provinciale belangen.

Toetsing

Net als in de provinciale structuurvisie is het plangebied ook in de verordening aangewezen als Beschermingszone drinkwaterwinning. Tevens is het aangewezen als historische buitenplaatszone (CHS). Een ruimtelijk besluit voor deze gronden bevat conform artikel 1.7 van de verordening geen nieuwe bestemmingen en regels die leiden tot een onevenredige aantasting van in het plangebied voorkomende waarden van de Cultuurhistorische hoofdstructuur, zoals genoemd in de Bijlage Cultuurhistorie. In afwijking hiervan kan een ruimtelijk besluit voor gronden die zijn aangewezen als 'Cultuurhistorische hoofdstructuur' bestemmingen en regels bevatten die binnen de historische buitenplaatszones verstedelijking toestaan, mits dit bijdraagt aan het behoud van de cultuurhistorische waarde van de buitenplaatszone en de individuele buitenplaats. De verstedelijking is kleinschalig en wordt zorgvuldig ingepast in de omgeving. Aangezien dit het geval is levert dit geen belemmering op voor de beoogde ontwikkeling.

Daarnaast is het plangebied in de Bijlage Kernkwaliteiten landschap aangewezen als 'Landschap Rivierengebied'. Daarin staat dat voor het landschap Rivierengebied de volgende kernkwaliteiten van belang zijn:

1. schaalcontrast van zeer open naar besloten;
2. samenhangend stelsel van rivier - uiterwaard - oeverwal - kom;
3. samenhangend stelsel van hoge stuwwal - flank - kwelzone - oeverwal – rivier;
4. de Kromme Rijn als vesting en vestiging.

De verbreding van de Utrechtseweg en realisatie van een fietstunnel leidt niet tot aantasting van voornoemde kernkwaliteiten. Hiermee levert dit geen belemmering op voor de beoogde ontwikkeling.

Geconcludeerd wordt dat de voorgenomen ontwikkeling past binnen de voorwaarden uit de PRV. Tevens voldoet onderhavige toelichting aan de eisen die uit de toetsing aan de PRV voortvloeien.

3.3 Gemeentelijk beleid

3.3.1 Structuurvisie Zeist 2020

Op 1 maart 2011 heeft de gemeenteraad van Zeist de 'Structuurvisie Zeist 2020' vastgesteld. Deze structuurvisie bouwt voort op het eerder ontwikkelde Ontwikkelingsperspectief 2030. In dit perspectief werden vier kernwaarden geformuleerd: natuur en landschap, cultuurhistorie, duurzaam en zorgzaam en de kwaliteit van vijf kernen met een eigen identiteit. Deze kernwaarden zijn nu vertaald naar tien hoofdkeuzes. Deze keuzes geven een beeld van het toekomstig wonen, werken, sporten, zorgen, uitgaan en recreëren. De keuzes dragen zorg voor een duurzaam en zorgzaam Zeist waar groen en cultuurhistorie een prominente rol spelen en waar kwaliteit altijd centraal staat. Hieronder staan de tien belangrijkste keuzes:

1. Groen versterken
2. Verleden zichtbaar maken
3. Ervaren en gebruiken
4. Kracht van buurten, wijken en kernen
5. Leefomgeving en milieu: zone A28, onderzoek overkapping

6. Beter bereikbaar
7. Bouwen en wonen: maatwerk en kwaliteit voorop
8. Centrum aantrekkelijk
9. Economisch gezond en duurzaam
10. Van visie naar uitvoering

Toetsing

Met voorliggend plan wordt de verbreding van de Utrechtseweg en een nieuwe fietstunnel mogelijk gemaakt. Hiermee wordt beoogt bij te dragen aan de doelstelling 'Beter Bereikbaar'. Voor het gebied rondom de Utrechtseweg heeft de gemeente als doel om de beeldkwaliteit en de samenhangende historische identiteit van de Stichtse Lustwarande te herstellen. Een mix van functies, zoals groen, wonen, kantoren, zorg, ook op vrijkomende locaties wordt in dat kader toegestaan. Daarmee wil zij de achteruitgang actief tegengaan. Daarnaast stelt zij zich tot doel het recreatief wandel- en fietsgebruik van de warande te bevorderen. De ontwikkeling is niet strijdig met de doelstellingen uit de Structuurvisie.

3.3.2 Gemeentelijk verkeer- en vervoerplan

Het gemeentelijk verkeer- en vervoerplan (GVVP, maart 2013) is een strategisch beleidskader op het gebied van mobiliteit, verkeer en vervoer voor een periode van 10 jaar. Gegeven het kaderstellende beleid en de gemeentelijke ambities op het gebied van duurzaamheid gaat het GVVP uit van de 3 m'ën: mens, milieu en meerwaarde. De ambitie is om een duurzaam evenwicht te bereiken tussen deze drie m'ën. Het liefst op zodanige wijze dat er win-win-win-situaties ontstaan. De visie laat zich vertalen naar drie aan verkeer en vervoer gerelateerde doelen: veiligheid, leefbaarheid en bereikbaarheid. Om op een later moment te kunnen beoordelen of deze doelen zijn behaald zijn ze van indicatoren voorzien.

In het GVVP is de toekomstige hoofdverkeersstructuur voor Zeist vastgelegd. Met het vaststellen van deze structuur is primair beoogd een oplossing te bieden voor verkeersproblemen. Bij de opzet van de hoofdverkeersstructuur is onderscheid gemaakt tussen hoofdwegen van de 1e orde (wegen die voornamelijk gericht zijn op de doorstroming van het gemotoriseerde verkeer), hoofdwegen van de 2e orde (wegen die zijn bedoeld voor de bereikbaarheid van (centrale) voorzieningen en woonwijken) en verblijfsgebieden (wegen, lanen en straten waar het gemotoriseerde verkeer ondergeschikt wordt gemaakt aan het langzaam verkeer en waar de woonkwaliteit voorop staat).

Rijk en regio tekenden 2006 een bestuursakkoord, waarin zij samen 3,1 miljard euro hebben vrij gemaakt om de doorstroming in de regio te verbeteren. Het samenwerkingsprogramma waarin zij dat doen is VERDER, Mobiliteit in Midden-Nederland. Binnen het VERDER-programma worden diverse maatregelen genomen die ook betrekking hebben op Zeist. In dit GVVP worden deze maatregelen benoemd.

Toetsing

De wegen binnen het plangebied, te weten de Utrechtseweg, de Kromme Rijnlaan en (een deel van) de Dreef zijn aangewezen hoofdwegen van de 2e orde. Het beleid is erop gericht om op dergelijke wegen een maximumsnelheid van 50 km/u te hanteren, de verkeersregelininstallaties (VRI's) naar gelang de gewenste verkeersstroom juist af te stellen en de wegen passend in te richten. Binnen het programma VERDER is het verbreden van de Utrechtseweg als project opgenomen. Goede fietsverbindingen met fietstunnels, zodat fietsers niet voor het verkeerslichten hoeven te wachten, maken ook onderdeel uit van het programma. In bijlage 4 is nader toegelicht waarom de fietstunnel op de beoogde locatie bijdraagt aan de ambitie van het programma VERDER. De beoogde verbreding/herinrichting en realisatie van de fietstunnel sluit aan bij de doelstellingen van het vervoersplan.

3.3.3 Groenstructuurplan

Het groenstructuurplan 'Groen (voor) Zeist' (mei 2011) schetst de hoofdlijnen van het beleid voor het openbaar groen binnen de bebouwde kom van de kernen van Zeist. Het is een kader voor beheer en onderhoud van het groen en het levert input vanuit het groen bij ruimtelijke of andere ontwikkelingen. Het is één van de toetsingskaders bij afwegingen tussen verschillende belangen. Daarbij zet de gemeente in op het veiligstellen, koesteren en versterken van het groene karakter van Zeist, dat bestaat uit een rijkdom van samenstellende, kenmerkende groene structuren.

Toetsing

Het plangebied is op de groenstructuurkaart aangewezen als middeleeuws wegenpatroon, oftewel een netwerk van lanen en wegen. Daar wordt ingezet op het netwerk van lanen (en wegen) als dragers van de groenstructuur en als beeldkenmerk van Zeist. Daar omheen is groen aanwezig dat als (restant) buitenplaats is aangewezen. De beoogde verbreding neemt slechts beperkt extra ruimte in beslag. De nabijbelegen buitenplaatsen blijven in tact.

Langs de grenzen van het plangebied zijn de nodige straat- en laanbomen aanwezig. In het ontwerp is aandacht besteed aan de landschappelijke inpassing en is een bomeneffectanalyse uitgevoerd (zie bijlage 7). Met het inpassen van nieuwe bomen blijft het groene karakter behouden. Hiermee wordt aan de uitgangspunten van het groenplan voldaan.

3.3.4 Gemeentelijk monumentenbeleid

De gemeente Zeist maakt voor wat betreft de gemeentelijke monumenten onderscheid in objecten (gebouwen) en structuren (attentiegebieden). In de omgeving van het plangebied zijn monumenten en diverse cultuurhistorische waardevolle structuren aanwezig. Het betreft onder meer een aantal buitenplaatsen langs de Utrechtseweg, het Griffensteijnseplein, het Kersbergenplein en de Kouwenhovenselaan.

Toetsing

Ter plaatse van het plangebied zijn geen monumenten en monumentale structuren aanwezig. De in de nabije omgeving van het plangebied aanwezige monumenten blijven gehandhaafd. Daarmee wordt voldaan aan het monumentenbeleid.

3.3.5 Gemeentelijk archeologiebeleid

De Raad van de gemeente Zeist heeft een beleidsadvieskaart vastgesteld. Deze maakt onderdeel uit van de Nota 'Archeologische Monumentenzorg Zeist 2009' en de erfgoedverordening. Op deze kaart worden zones en terreinen met verschillende archeologische (verwachtings)waarden aangegeven. Op deze kaart wordt aangegeven hoe hoog de verwachtingen zijn voor het grondgebied van de gemeente ten aanzien van het aantreffen van archeologische resten. Op basis van deze zones worden eisen gesteld. Deze kaart maakt inzichtelijk welke terreinen wel en niet in aanmerking komen voor planologische maatregelen gericht op behoud en/of beheer.

Toetsing

Het plangebied kent conform archeologische beleidskaart een middelhoge verwachtingswaarde en conform het vigerende bestemmingsplan een dubbelbestemming. Dit betekent dat het aspect archeologie om aandacht vraagt. In paragraaf 4.10 wordt nader ingegaan op het aspect archeologie.



Archeologische verwachting	Beleidsadvies		
	Doelstelling voor behoud	Voorwaarde voor behoud	Indien niet aan voorwaarde wordt voldaan
<div style="background-color: #4CAF50; width: 20px; height: 10px; display: inline-block; margin-bottom: 5px;"></div> Hoog	Behoud in huidige staat van eventuele resten	Bij plangebieden groter dan 100 m ² en/of gelegen binnen een straal van 50 m van AMK-terrein: geen bodemingrepen dieper dan 30 cm - maaiveld	Bij planvorming en voorafgaand aan vergunningverlening vroegtijdig archeologisch onderzoek laten uitvoeren en streven naar inpassing van terreinen met archeologische waarden
<div style="background-color: #8BC34A; width: 20px; height: 10px; display: inline-block; margin-bottom: 5px;"></div> Middelhoog	Behoud in huidige staat van eventuele resten	Bij plangebieden groter dan 1000 m ² en/of gelegen binnen een straal van 50 m van AMK-terrein: geen bodemingrepen dan 30 cm - maaiveld	
<div style="background-color: #FFEB3B; width: 20px; height: 10px; display: inline-block; margin-bottom: 5px;"></div> Laag	Geen	Plangebieden in zones met bodemverstoringen kleiner dan 10 ha: geen	Bij de uitvoering van grondwerkzaamheden amateurs de gelegenheid geven de werkzaamheden te begeleiden

Figuur 3.1 Uitsnede archeologische beleidskaart voor het plangebied (Bron: archeologische beleidsadvieskaart gemeente Zeist)

3.3.6 Waterplan Zeist

In 2004 is een integraal waterplan voor de gemeente Zeist is vastgesteld. Dit plan is een samenwerking tussen gemeente, hoogheemraadschap De Stichtse Rijnlanden, Hydron Midden Nederland en provincie Utrecht. Met dit plan wordt beoogd de effectiviteit en efficiëntie van het water(keten)-beheer in Zeist te verhogen. Dit heeft betrekking op zowel waterkwaliteit als waterkwantiteit. Dit is ook van belang voor het voorliggende plan. In paragraaf 4.7 wordt nader ingegaan op het aspect water.

3.3.7 Brede Milieuvisie Zeist

Op 4 oktober 2016 heeft de gemeenteraad de Brede Milieuvisie Zeist vastgesteld. Deze visie heeft tot doel om te zorgen dat inwoners, organisaties, bedrijven en gemeente samen dagelijks werken aan een beter milieu en een betere leefomgeving in Zeist. Door het verbeteren van de staat van de leefomgeving (milieu) ontstaat er een toekomstbestendige balans tussen mens, natuur en omgeving (duurzaamheid). In de visie staan vier pijlers centraal:

1. Klimaat en energie: we gaan op weg naar een klimaatneutraal Zeist in 2030;
2. Circulaire economie: we handelen vanuit kringlopen en hergebruik, delen en gebruiken in plaats vanuit bezit;

3. Levend netwerk van natuur, landschap en cultuurhistorie: we zorgen voor een met groen dooraderd Zeist;
4. Gezonde leefomgeving en kwaliteit van leven: we zetten ons in voor een goede lucht- en waterkwaliteit, minder geluidshinder en een duurzame voedselvoorziening.

Ruimtelijke plannen worden bij voorkeur “natuur- (of groen-)inclusief” ontworpen door de aanwezige groene waarden en de omgevingscontext eerst in kaart te brengen en te waarderen. Zo komt alle informatie op tafel om te komen tot een ontwerp dat rekening houdt met de groene waarden en/of tot een afweging van belangen/nut/noodzaak bij ruimtelijke of infrastructurele ontwikkelingen.

Toetsing

Langs de grenzen van het plangebied zijn de nodige straat- en laanbomen aanwezig. In het ontwerp is aandacht besteed aan behoud en landschappelijke inpassing van de bestaande groenstructuren (zie paragraaf 3.3.3). Hiermee blijft het groene karakter behouden en wordt groeninclusief ontworpen.

Hoofdstuk 4 Omgevingsaspecten

4.1 Inleiding

Er is naar verschillende ruimtelijk relevante (omgevings)aspecten gekeken, om te onderzoeken of het plan uitvoerbaar is.

4.2 Verkeer

Beleid en normstelling

Er is geen specifieke wetgeving met betrekking tot het aspect verkeer en vervoer. Wel dient in het kader van een goede ruimtelijke ordening de aanvaardbaarheid van het effect van nieuwe ontwikkelingen op de verkeersafwikkeling, bereikbaarheid, leefbaarheid en verkeersveiligheid te worden onderbouwd. In de Nota Mobiliteit, de Nota Ruimte, diverse regionale en provinciale verkeer- en vervoersplannen en jurisprudentie is de toepassing van een mobiliteitsscan (ook wel 'Mobiliteitstoets' genoemd) als beleid opgenomen. In het kader van de Mobiliteitsscan wordt onderbouwd dat:

- op een zorgvuldige wijze naar de mobiliteitsaspecten is gekeken;
- er tijdig en voldoende maatregelen worden genomen om een goede ontsluiting en bereikbaarheid, verkeersveiligheid en leefbaarheid te garanderen voor gemotoriseerd verkeer, langzaam verkeer en openbaar vervoer.

Onderzoek

De gemeente Zeist is voornemens om op kruispunt Utrechtseweg – De Dreef – Kromme-Rijnlaan extra rijstroken aan te brengen op twee rijrichtingen en daarbij de Utrechtseweg tussen dit kruispunt en de Jordanlaan te verbreden naar twee rijstroken. In tegengestelde rijrichting blijft één rijstrook gehandhaafd, maar is het wel de bedoeling dat bij de VRI bij de Jordanlaan het conflict tussen de auto en de bus wordt opgeheven. De verbreding is nodig om de bereikbaarheid en ontsluiting van Zeist te verbeteren, maar zeker ook om de doorstroming van het openbaar vervoer te verbeteren. Op kruispunt Utrechtseweg – De Dreef – Kromme-Rijnlaan rijden bussen tussen het overige verkeer en krijgen in de huidige situatie geen (absolute) prioriteit.

Door DTV Consultants B.V. is in 2013 onderzoek gedaan naar de verkeersafwikkeling op het kruispunt Utrechtseweg – De Dreef – Kromme-Rijnlaan (rapport 'Verbreding Utrechtseweg - Onderzoek naar de verkeersafwikkeling in verschillende varianten', april 2013). Dit rapport is opgenomen in bijlage 2. Hierin is geconcludeerd dat de huidige vormgeving van het kruispunt onvoldoende afwikkelcapaciteit biedt. Tevens biedt het onderzoek een voorkeursalternatief voor te treffen maatregelen om de afwikkelcapaciteit te vergroten. Op basis van dit onderzoek is een ontwerp opgesteld met verdubbeling van de Utrechtseweg (inclusief extra opstelstrook voor rechtdoorgaand verkeer) vanuit Zeist en een extra opstelstrook voor linksafslaand verkeer vanaf de Kromme-Rijnlaan. De verdubbeling van de Utrechtseweg vanuit Zeist inclusief de realisatie van een extra opstelstrook voor rechtdoorgaand verkeer op de oostelijke tak van de Utrechtseweg is noodzakelijk voor voldoende capaciteitsverruiming. De realisatie van de extra opstelstrook voor linksafslaand verkeer op de Kromme-Rijnlaan biedt een optimalisatie van het huidige kruispunt voor een meer toekomstvaste verkeerssituatie.

In 2016 is door DTV Consultants B.V een aanvullend onderzoek verricht naar de nut en noodzaak van maatregelen op het kruispunt (rapport 'Verbreding Utrechtseweg - Onderzoek naar nut en noodzaak', mei 2016). Dit onderzoek is opgenomen in bijlage 3. Binnen dit onderzoek is ook rekening gehouden met de ontwikkeling van de Zeister Warande. Binnen dit onderzoek is geconstateerd dat de verkeersafwikkeling op het kruispunt in de toekomst niet gewaarborgd is, zeker na ontwikkeling van de Zeister Warande. Op basis daarvan zijn de aanpassingen aan het kruispunt noodzakelijk. Dit om een goede bereikbaarheid en ontsluiting van Zeist te kunnen waarborgen.

Daarnaast is het realiseren van goede fietsverbindingen met fietstunnels, zodat fietser niet voor het verkeerslichten hoeven te wachten, een belangrijk speerpunt van de gemeente. In bijlage 4 is de nut en noodzaak van de fietstunnel op de beoogde locatie nader toegelicht.

Conclusie

Op basis van uitgevoerd verkeersonderzoek is gebleken dat de aanpassingen aan het kruispunt Utrechtseweg – De Dreef – Kromme-Rijnlaan noodzakelijk zijn voor een goede bereikbaarheid en ontsluiting van Zeist en Zeist West. Daarnaast zorgt de fietstunnel ervoor dat langzaam verkeer (fietsers en wandelaars) niet voor verkeerslichten hoeven te wachten en doorstroming van openbaar vervoer en autoverkeer verbetert.

4.3 Wegverkeerslawaaï

Beleid en normstelling

Op grond van de Wet geluidhinder (Wgh) dient akoestisch onderzoek te worden uitgevoerd voor de realisatie van nieuwe geluidsgevoelige bestemmingen, zoals woningen. Ook is akoestisch onderzoek noodzakelijk bij de reconstructie van bestaande of aanleg van nieuwe wegen.

Onderzoek

Ten behoeve van de reconstructie van de Utrechtseweg en het kruispunt Utrechtseweg / De Dreef / Kromme Rijnlaan is door de Omgevingsdienst Regio Utrecht akoestisch onderzoek uitgevoerd. Dit onderzoek is vastgelegd in de rapportage 'Aanpassing Utrechtseweg en kruising met Kromme Rijnlaan - Akoestisch onderzoek' (rapportnummer Z-2015-19361 / D-291854 mei 2019). Deze rapportage is opgenomen in bijlage 1.

In het akoestisch onderzoek is beoordeeld of als gevolg van de fysieke wijzigingen aan de weg en het kruispunt sprake is van een reconstructiesituatie ten aanzien van bestaande woningen.

Conclusie

Uit het onderzoek blijkt dat ten aanzien van bestaande woningen geen sprake is van een reconstructiesituatie. Uit de berekeningen blijkt dat bij geen enkele woning, en ook niet bij het Herman Jordanlyceum, de geluidbelasting met meer dan 1,5 dB toeneemt. De toename bedraagt maximaal 1,34 dB. Zo is er in de zin van de Wet geluidhinder nog steeds geen sprake van een reconstructie. Een verdere procedure in het kader van de Wgh is zodoende niet benodigd.

4.4 Bedrijven en milieuhinder

Beleid en normstelling

In het kader van een goede ruimtelijke ordening is het van belang dat bij de aanwezigheid van bedrijven in de omgeving van milieugevoelige functies zoals woningen:

- ter plaatse van de woningen een goed woon- en leefmilieu kan worden gegarandeerd;
- rekening wordt gehouden met de bedrijfsvoering en milieurimte van de betreffende bedrijven.

Om in de bestemmingsregeling de belangenafweging tussen bedrijvigheid en nieuwe woningen in voldoende mate mee te nemen, wordt in dit plan gebruikgemaakt van de VNG-publicatie Bedrijven en milieuzonering (editie 2009). In deze publicatie is een lijst opgenomen waarin de meest voorkomende bedrijven en bedrijfsactiviteiten zijn gerangschikt naar mate van milieubelasting. Voor elke bedrijfsactiviteit is de maximale richtafstand ten opzichte van milieugevoelige functies aangegeven op grond waarvan de categorie-indeling heeft plaatsgevonden. De richtafstanden gelden ten opzichte van het omgevingstype 'rustige woonwijk'. Milieuzonering beperkt zich tot de milieuaspecten met een ruimtelijke dimensie: geluid, geur, gevaar en stof.

Onderzoek

De beoogde ontwikkeling betreft de herinrichting van een weg, die aansluit op de A28, alsmede een fietstunnel. Een weg als deze en een fietstunnel wordt niet gezien als een bedrijf of een bedrijfsmatige activiteit. De handreiking is dus niet van toepassing op deze weg. De milieuhinderaspecten (luchtkwaliteit, geluid, water en externe veiligheid) worden in aparte paragrafen behandeld.

Conclusie

Het aspect bedrijven en milieuzonering is niet van belang voor dit plangebied.

4.5 Externe veiligheid

Beleid en normstelling

Bij ruimtelijke plannen dient ten aanzien van externe veiligheid naar verschillende aspecten te worden gekeken, namelijk:

- bedrijven waar activiteiten plaatsvinden die gevolgen hebben voor de externe veiligheid;
- vervoer van gevaarlijke stoffen over wegen, spoor, water of door buisleidingen.

Voor zowel bedrijvigheid als vervoer van gevaarlijke stoffen zijn twee aspecten van belang, te weten het plaatsgebonden risico (PR) en het groepsrisico (GR). Het PR is de kans per jaar dat een persoon dodelijk wordt getroffen door een ongeval, indien hij zich onafgebroken (dat wil zeggen 24 uur per dag gedurende het hele jaar) en onbeschermd op een bepaalde plaats zou bevinden. Het PR wordt weergegeven met risicocontouren rondom een inrichting dan wel infrastructuur. Het GR drukt de kans per jaar uit dat een groep van minimaal een bepaalde omvang overlijdt als direct gevolg van een ongeval waarbij gevaarlijke stoffen betrokken zijn. De norm voor het GR is een oriëntatiewaarde. Het bevoegd gezag heeft een verantwoordingsplicht als het GR toeneemt en/of de oriëntatiewaarde overschrijdt.

Risicovolle inrichtingen

Het Besluit externe veiligheid inrichtingen (hierna: Bevi) geeft een wettelijke grondslag aan het externe veiligheidsbeleid rondom risicovolle inrichtingen. Op basis van het Bevi geldt voor het PR een grenswaarde voor kwetsbare objecten en een richtwaarde voor beperkt kwetsbare objecten. Beide liggen op een niveau van 10⁻⁶ per jaar. Bij de vaststelling van een bestemmingsplan moet aan deze normen worden voldaan, ongeacht of het een bestaande of nieuwe situatie betreft.

Het Bevi bevat geen norm voor het GR; wel geldt op basis van het Bevi een verantwoordingsplicht ten aanzien van het GR in het invloedsgebied van de inrichting. De in het externe veiligheidsbeleid gehanteerde norm voor het GR geldt daarbij als oriëntatiewaarde.

Vervoer van gevaarlijke stoffen

Per 1 april 2015 is het Besluit externe veiligheid transportroutes (Bevt) en de regeling Basisnet in werking getreden. Het Bevt vormt de wet- en regelgeving, en de concrete uitwerking volgt in het Basisnet. Het Basisnet beoogt voor de lange termijn (2020, met uitloop naar 2040) duidelijkheid te bieden over het maximale aantal transporten van, en de bijbehorende maximale risico's die het transport van gevaarlijke stoffen mag veroorzaken. Het Basisnet is onderverdeeld in drie onderdelen:

Basisnet Spoor, Basisnet Weg en Basisnet Water. Het Bevt en het bijbehorende Basisnet maakt bij het PR onderscheid in bestaande en nieuwe situaties. Voor bestaande situaties geldt een grenswaarde voor het PR van 10^{-5} per jaar ter plaatse van kwetsbare en beperkt kwetsbare objecten en een streefwaarde van 10^{-6} per jaar. Voor nieuwe situaties geldt de 10^{-6} waarde als grenswaarde voor kwetsbare objecten, en als richtwaarde bij beperkt kwetsbare objecten. In het Basisnet Weg en het Basisnet Water zijn veiligheidsafstanden (PR 10^{-6} contour) opgenomen vanaf het midden van de transportroute.

Tevens worden in het Basisnet de plasbrandaandachtsgebieden benoemd voor transportroutes waarbinnen beperkingen voor nieuwe ruimtelijke ontwikkelingen gelden. Het Basisnet vermeldt dat op een afstand van 200 m vanaf de rand van het tracé in principe geen beperkingen hoeven te worden gesteld aan het ruimtegebruik. Voor het groepsrisico geldt op grond van het Bevt slechts een oriënterende waarde en alleen in bepaalde gevallen is het doen van een verantwoording van een toename van het GR verplicht.

Besluit externe veiligheid buisleidingen

In het Besluit externe veiligheid buisleidingen (Bevb) wordt aangesloten bij de risicobenadering uit het Besluit externe veiligheid inrichtingen (Bevi) zodat ook voor buisleidingen normen voor het PR en het GR gelden. Op grond van het Bevb dient zowel bij consoliderende bestemmingsplannen als bij ontwikkelingen inzicht te worden gegeven in de afstand tot het PR en de hoogte van het GR als gevolg van het transport van gevaarlijke stoffen door buisleidingen.

Onderzoek

Een weg en een fietstunnel zijn geen (beperkt) kwetsbare objecten zoals dat is aangegeven in artikel 1 lid b en l van het Bevt. Er hoeft daarom geen toetsing plaats te vinden van de invloed van andere risicobronnen in de omgeving op de weg.

De weg wordt wel gebruikt voor het vervoer van gevaarlijke stoffen. Op de route Utrechtseweg - Kromme-Rijnlaan is sprake van het vervoer van LPG, butaan en propaan naar een aan de Kwikstaartlaan gelegen LPG-tankstation annex gasflessenstation. De frequentie van dit vervoer is van zodanig beperkte omvang, dat er geen sprake is van een veiligheidscontour voor het plaatsgebonden risico, terwijl ook het groepsrisico verwaarloosbaar is. als gevolg van de verbreding zal het transport van gevaarlijke stoffen niet toenemen. Het is daarom niet te verwachten dat door de herstructurering van de weg er een significante toename van het vervoer van gevaarlijke stoffen zal optreden.

Conclusie

Externe veiligheid is niet van belang voor het voorgenomen plan.

4.6 Luchtkwaliteit

Beleid en normstelling

In het kader van een goede ruimtelijke ordening wordt bij het opstellen van een ruimtelijk plan uit het oogpunt van de bescherming van de gezondheid van de mens rekening gehouden met de luchtkwaliteit. Het toetsingskader voor luchtkwaliteit wordt gevormd door hoofdstuk 5, titel 5.2 van de Wet milieubeheer. Dit onderdeel van de Wet milieubeheer (Wm) bevat grenswaarden voor zwaveldioxide, stikstofdioxide en stikstofoxiden, fijn stof, lood, koolmonoxide en benzeen. Hierbij zijn in de ruimtelijke ordeningspraktijk langs wegen vooral de grenswaarden voor stikstofdioxide (jaargemiddelde) en fijn stof (jaar- en daggemiddelde) van belang. De grenswaarden van de laatstgenoemde stoffen zijn in tabel 4.1 weergegeven.

Tabel 4.1 Grenswaarden maatgevende stoffen Wm

Stof	Toetsing van	Grenswaarde
stikstofdioxide (NO ₂)	jaargemiddelde concentratie	40 µg/m ³
fijn stof (PM ₁₀)	jaargemiddelde concentratie	40 µg/m ³
	24-uurgemiddelde concentratie	max. 35 keer p.j. meer dan 50 µg / m ³
fijn stof (PM _{2,5})	jaargemiddelde concentratie	25 µg / m ³

Op grond van artikel 5.16 van de Wm kunnen bestuursorganen bevoegdheden die gevolgen kunnen hebben voor de luchtkwaliteit onder andere uitoefenen indien de bevoegdheden/ontwikkelingen niet leiden tot een overschrijding van de grenswaarden of de bevoegdheden/ontwikkelingen niet in betekenende mate bijdragen aan de concentratie in de buitenlucht.

Besluit niet in betekenende mate

In dit Besluit niet in betekenende mate is bepaald in welke gevallen een project vanwege de gevolgen voor de luchtkwaliteit niet aan de grenswaarden hoeft te worden getoetst. Hierbij worden 2 situaties onderscheiden:

- een project heeft een effect van minder dan 3% van de jaargemiddelde grenswaarde NO₂ en PM₁₀(= 1,2 µg/m³);
- een project valt in een categorie die is vrijgesteld aan toetsing aan de grenswaarden; deze categorieën betreffen onder andere woningbouw met niet meer dan 1.500 woningen bij één ontsluitingsweg en 3.000 woningen bij twee ontsluitingswegen, kantoorlocaties met een bruto vloeroppervlak van niet meer dan 100.000 m² bij één ontsluitingsweg en 200.000 m² bij twee ontsluitingswegen.

Onderzoek

Ten behoeve van de reconstructie van de Utrechtseweg en het kruispunt Utrechtseweg / De Dreef / Kromme Rijnlaan en daarmee gepaarde aanleg van een fietstunnel is door de Omgevingsdienst Regio Utrecht onderzoek naar de luchtkwaliteit uitgevoerd. Het onderzoek is opgenomen in bijlage 5.

Uit het uitgevoerde onderzoek blijkt dat de in de Wet milieubeheer opgenomen grenswaarden voor stikstofdioxide, fijn stof en zeer fijn stof niet worden overschreden in de situatie in 2016, de toekomstige situatie in 2027 alsmede alle tussenliggende jaren. De planuitwerking met een fietstunnel heeft geen gevolgen voor de uitkomsten van het onderzoek.

In het kader van een goede ruimtelijke ordening is een indicatie van de luchtkwaliteit ter plaatse van het plangebied gegeven. Dit is gedaan aan de hand van de NSL-monitoringstool 2016 (<http://www.nsl-monitoring.nl/viewer/>) die bij het Nationaal Samenwerkingsprogramma Luchtkwaliteit hoort. De dichtstbijzijnde maatgevende wegen zijn de Utrechtseweg, De Dreef en de Kromme-Rijnlaan. Uit de NSL-monitoringstool blijkt dat in 2015 de jaargemiddelde concentraties stikstofdioxide en fijn stof langs deze wegen ruimschoots onder de grenswaarden lagen. Hierdoor is er ter plaatse van het plangebied sprake van een aanvaardbaar woon- en leefklimaat.

Conclusie

Uit onderzoek volgt dat de ontwikkeling niet leidt tot een overschrijding van de grenswaarden uit de Wm. Bovendien is er gezien de ter plaatse aanwezige concentraties maatgevende stoffen sprake van een aanvaardbaar woon- en leefklimaat. Het aspect luchtkwaliteit vormt dan ook geen belemmering voor het project.

4.7 Water

Waterbeheer en watertoets

De initiatiefnemer dient in een vroeg stadium overleg te voeren met de waterbeheerder over een ruimtelijk planvoornemen. Hiermee wordt voorkomen dat ruimtelijke ontwikkelingen in strijd zijn met duurzaam waterbeheer. Het plangebied ligt binnen het beheersgebied van het Hoogheemraadschap De Stichtse Rijnlanden, verantwoordelijk voor het waterkwantiteits- en waterkwaliteitsbeheer. Bij het tot stand komen van dit bestemmingsplan is overleg gevoerd met de waterbeheerder over deze waterparagraaf. De opmerkingen van de waterbeheerder zijn verwerkt in deze waterparagraaf.

Beleid duurzaam stedelijk waterbeheer

Op verschillende bestuursniveaus zijn de afgelopen jaren beleidsnota's verschenen aangaande de waterhuishouding, allen met als doel een duurzaam waterbeheer (kwalitatief en kwantitatief). Deze paragraaf geeft een overzicht van de voor het plangebied relevante nota's, waarbij het beleid van het hoogheemraadschap nader wordt behandeld.

Europa:

- Kaderrichtlijn Water (KRW)

Nationaal:

- Nationaal Waterplan (NW)
- Nationaal Bestuursakkoord Water (NBW)
- Waterwet

Provinciaal

- Provinciaal Waterplan

Waterschapsbeleid

Waterkoers 2016-2021

Hoogheemraadschap de Stichtse Rijnlanden heeft haar ambities en langetermijnvisie vastgelegd in het waterbeheerplan Waterkoers 2016–2021. De Waterkoers is een koersdocument om te sturen op hoofdlijnen met als overkoepelende doel Samen werken aan een veilige, gezonde en prettige leefomgeving. Water is een belangrijke pijler van een veilige, gezonde en prettige leefomgeving. Vanuit die achtergrond werkt Hoogheemraadschap de Stichtse Rijnlanden samen met de ruimtelijke ordening aan bescherming tegen overstromingen, een gezond grond- en oppervlaktewatersysteem en het zuiveren van afvalwater.

Voor ruimtelijke ontwikkelingen geldt het principe van ruimtelijke adaptatie:

- De bebouwde omgeving is in 2050 nog steeds aantrekkelijk om te leven;
- Uiterlijk in 2020 zijn ruimtelijke ingrepen klimaatbestendig opgebouwd en getoetst.

Het minimale uitgangspunt voor planontwikkelingen is dat het plan hydrologisch neutraal moet worden ontwikkeld met als doel geen gevolgen voor de waterveiligheid, het grond- en oppervlaktewater en de waterkwaliteit en ecologie. Daarmee wordt geborgd dat de ontwikkeling van het gebied met betrekking tot wateraspecten duurzaam is.

Ruimtelijke adaptatie

Het klimaat verandert: hogere temperaturen, een sneller stijgende zeespiegel, nattere winters, heftigere buien en kans op drogere zomers. Daar moeten we ook volgens het KNMI, in de toekomst in Nederland rekening mee houden. De verwachting van het KNMI is dat het klimaat in Nederland in 2050 ongeveer overeen zal komen met het huidige klimaat in Zuid-Frankrijk. Maar ook nu al is de klimaatverandering merkbaar.

Extreme neerslag, droogte en hitte kunnen leiden tot maatschappelijke ontwrichting. Dit geeft aanleiding om aanpassing van de inrichting van de bebouwde omgeving aan het veranderende klimaat te agenderen en aan te werken. Dit beleid is vorig jaar vastgelegd in de Deltabeslissing voor Nederland. In de deltabeslissing Ruimtelijke adaptatie heeft het Deltaprogramma voorstellen opgenomen om de ruimtelijke inrichting van Nederland klimaatbestendig en waterrobuust te maken. Alle overheden en marktpartijen zijn daar samen verantwoordelijk voor.

De Deltabeslissing Ruimtelijke Adaptatie heeft als doel:

- De bebouwde omgeving is in 2050 nog steeds aantrekkelijk om te leven;
- Uiterlijk in 2020 zijn ruimtelijke ingrepen klimaatbestendig opgebouwd en getoetst.

Klimaatverandering heeft effecten op grote schaal maar ook op de kleine schaal van een stad. Door de toenemende hoeveelheid verharding in steden wordt het steeds moeilijker om water makkelijk weg te krijgen.

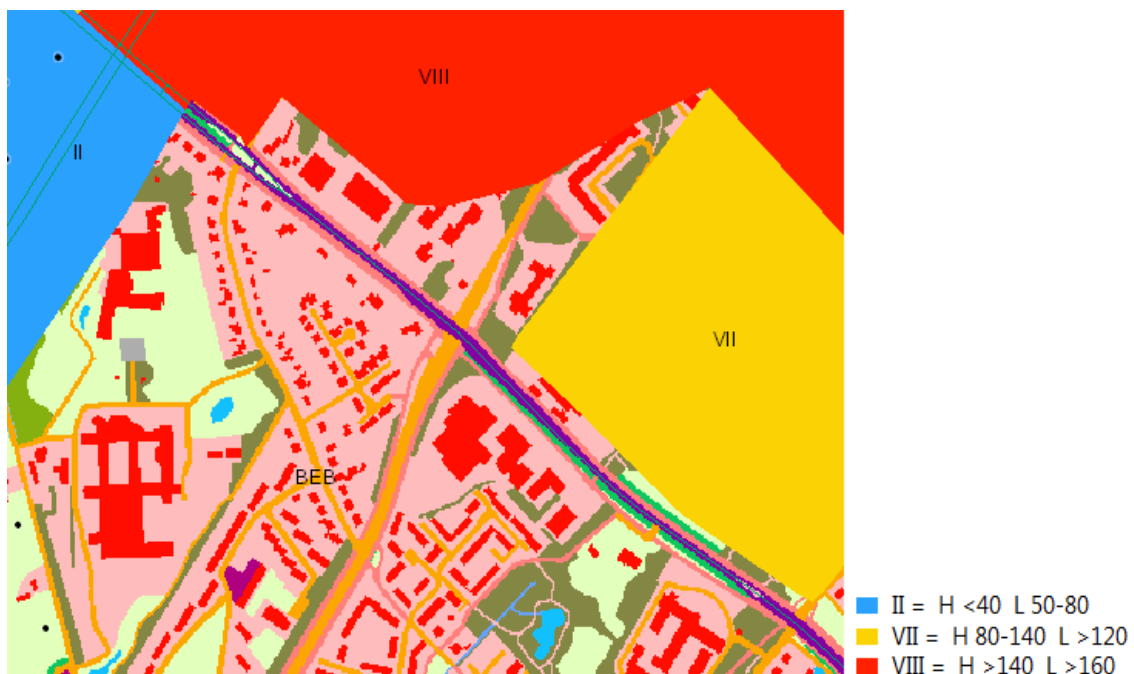
Huidige situatie

Algemeen

Het plangebied omvat een traject van de Utrechtseweg, inclusief het kruispunt Utrechtseweg – De Dreef – Kromme-Rijnlaan in Zeist. Het plangebied is grotendeels verhard. Daarnaast is ook groen aanwezig (zie figuur 1.1).

Bodem en grondwater

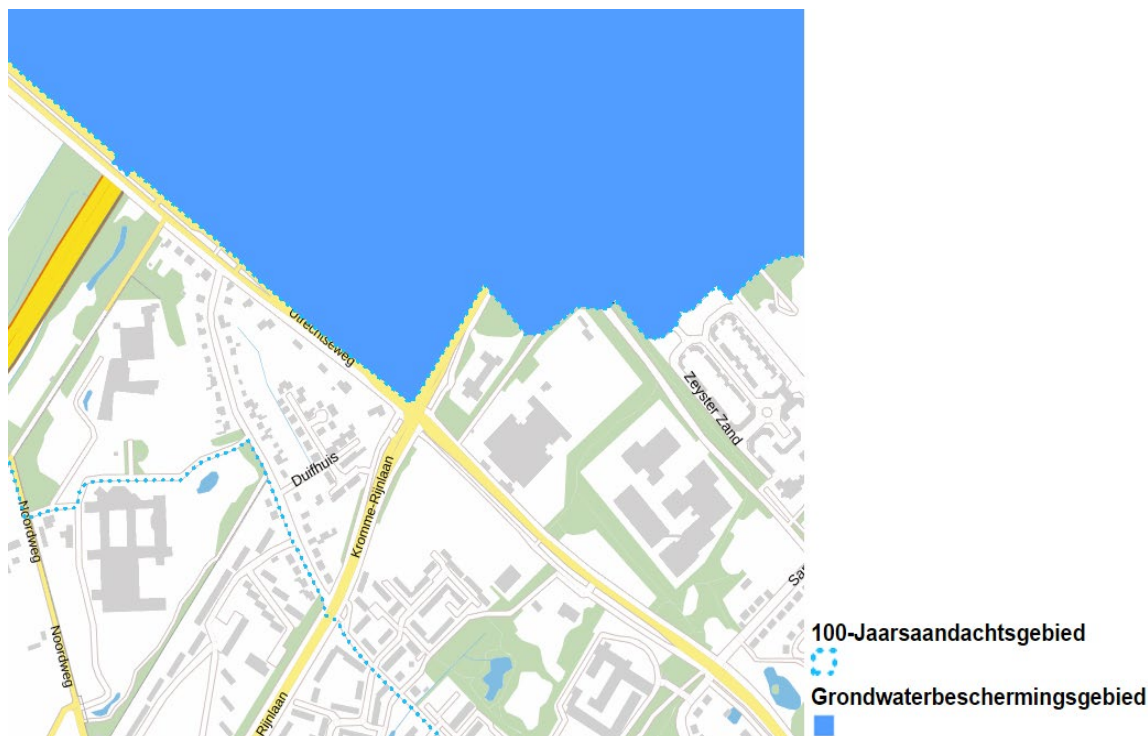
Omdat het plangebied in de bebouwde kom van Zeist ligt is het plangebied niet gekarteerd. In de omgeving van het plangebied bestaat de bodem uit leemarm zand in stuifduinen en stranden, zwakleemig fijn zand en enkeerdgronden; fijn zand. In de omgeving is sprake van grondwatertrap II, VII en VIII (figuur 4.1).



Figuur 4.1 Grondwatertrappen omgeving plangebied

Waterkwantiteit

Binnen en in de directe omgeving van het plangebied zijn geen watergangen aanwezig. Het plangebied is grotendeels gelegen binnen het 100-jaarsaandachtsgebied en deels binnen het grondwaterbeschermingsgebied (figuur 4.2). Volgens de Provinciale milieuvordering 2013 is het in een grondwaterbeschermingsgebied verboden afstromend hemelwater van verhardingen binnen de bebouwde kom op of in de bodem te lozen. Hiervoor geldt een meldingsplicht bij Gedeputeerde Staten. In het 100-jaarsaandachtsgebied geldt alleen de bijzondere zorgplicht, zoals die in zijn algemeenheid in alle milieubeschermingsgebieden geldt. Bovendien moet, net zoals in het waterwingebied en grondwaterbeschermingsgebied, bij functieveranderingen met het drinkwaterbelang rekening worden gehouden.



Figuur 4.2 Ligging 100-jaarsaandachtsgebied en grondwaterbeschermingsgebied

Veiligheid en waterkeringen

Het plangebied is niet gelegen binnen de kern- en beschermingszone van een regionale/primaire waterkering.

Afvalwaterketen en riolering

Het plangebied is aangesloten op het gemeentelijk rioolstelsel.

Toekomstige situatie

Algemeen

De ontwikkeling in het plangebied omvat het verbreden van een gedeelte van de Utrechtseweg. Tevens wordt het kruispunt met de Kromme Rijnlaan/Dreef aangepast en wordt er een fietstunnel aangelegd.

Waterkwantiteit

Bij een toename in het verharde oppervlakte van 500 m² of meer (binnen de bebouwde kom) dient de toename gecompenseerd te worden. De toename van verhard oppervlak bedraagt circa 700 m². In overleg met het waterschap worden afspraken gemaakt over de watercompenserende maatregelen.

Watersysteemkwaliteit en ecologie

Ter voorkoming van diffuse verontreinigingen van water en bodem is het van belang om duurzame, niet-uitloogbare materialen te gebruiken, zowel gedurende de bouw- als de gebruiksfase.

Afvalwaterketen en riolering

Conform de Leidraad Riolering en vigerend waterschapsbeleid is het voor nieuwbouw gewenst een gescheiden rioleringsstelsel aan te leggen zodat schoon hemelwater niet bij een rioolzuiveringsinstallatie terecht komt. Afvalwater wordt aangesloten op de bestaande gemeentelijke riolering. Voor hemelwater wordt de volgende voorkeursvolgorde aangehouden:

- hemelwater vasthouden voor benutting,
- (in-) filtratie van afstromend hemelwater,
- afstromend hemelwater afvoeren naar oppervlaktewater,
- afstromend hemelwater afvoeren naar AWZI.

Er is een schetsontwerp voor een nieuw infiltratieriool opgesteld. Bijlage 13 bevat een toelichting op dit schetsontwerp.

Waterbeheer

Voor aanpassingen aan het bestaande watersysteem dient bij het hoogheemraadschap vergunning te worden aangevraagd op grond van de "Keur". Dit geldt dus bijvoorbeeld voor het graven van nieuwe watergangen, het aanbrengen van een stuw of het afvoeren van hemelwater naar het oppervlaktewater. In de Keur is ook geregeld dat een beschermingszone voor watergangen en waterkeringen in acht dient te worden genomen. Dit betekent dat binnen de beschermingszone niet zonder ontheffing van het hoogheemraadschap gebouwd, geplant of opgeslagen mag worden. De genoemde bepaling beoogt te voorkomen dat de stabiliteit, het profiel en/of de veiligheid wordt aangetast, de aan- of afvoer en/of berging van water wordt gehinderd dan wel het onderhoud wordt gehinderd. Ook voor het onderhoud gelden bepalingen uit de "Keur". Het onderhoud en de toestand van de (hoofd)watergangen worden tijdens de jaarlijkse schouw gecontroleerd en gehandhaafd.

Over de bemaling en vergunning voor de fietstunnel worden in een later stadium (bij de uitwerking) afspraken gemaakt met het hoogheemraadschap.

Conclusie

De ontwikkeling heeft geen negatieve gevolgen voor het waterhuishoudkundige systeem ter plaatse.

4.8 Ecologie

Bij de voorbereiding van een ruimtelijk plan dient onderzocht te worden of de Wet natuurbescherming (hierna: Wnb) en het beleid van de provincie ten aanzien van de bescherming van dier- en plantensoorten en de bescherming van het Natuurnetwerk Nederland de uitvoering van het plan niet in de weg staan. In elk geval moet aannemelijk zijn dat vergunning of ontheffing van de van de bij of krachtens deze wet geldende verbodsbepalingen kan worden verkregen voor de activiteiten die met dit bestemmingsplan mogelijk worden gemaakt. Dit is anders indien uit de Wnb voortvloeit dat een passende beoordeling moet worden gemaakt. Deze dient te zijn verricht ten tijde van vaststelling van het bestemmingsplan.

Huidige situatie

Het plangebied omvat een traject van de Utrechtseweg in Zeist.

Toekomstige situatie

Het plangebied omvat een traject van de Utrechtseweg in Zeist. Op deze locatie gaat een reconstructie van de weg plaatsvinden om de doorstroom van het verkeer te verbeteren en de aanleg van een fietstunnel. Hiervoor worden een deel van de bomen en de onderliggende kruidachtige vegetatie verwijderd.

Normstelling en beleid

Met de Wnb zijn alle bepalingen met betrekking tot de bescherming van natuurgebieden en dier- en plantensoorten samengebracht in één wet. De Wnb implementeert diverse Europeesrechtelijke regelgeving, zoals de Vogelrichtlijn en de Habitatrictlijn in de Nederlandse wetgeving.

Gebiedsbescherming

De Wnb kent diverse soorten natuurgebieden, te weten:

- a. Natuurnetwerk Nederland (NNN);
- b. Natura-2000 gebieden.

Natura 2000-gebieden

De Minister van Economische Zaken (EZ) wijst gebieden aan die deel uitmaken van het Europese netwerk van natuurgebieden: Natura 2000. Een dergelijk besluit bevat de instandhoudingsdoelstellingen voor de leefgebieden van vogelsoorten (Vogelrichtlijn) en de instandhoudingsdoelstellingen voor de natuurlijke habitats en habitats van soorten (Habitatrictlijn).

Een bestemmingsplan dat afzonderlijk of in combinatie met andere plannen of projecten significante gevolgen kan hebben voor een Natura 2000-gebied, kan uitsluitend vastgesteld worden indien uit een passende beoordeling de zekerheid is verkregen dat het plan, onderscheidenlijk het project de natuurlijke kenmerken van het gebied niet zal aantasten. Indien deze zekerheid niet is verkregen, kan het plan worden vastgesteld, indien wordt voldaan aan de volgende drie voorwaarden:

1. alternatieve oplossingen zijn niet voor handen;
2. het plan is nodig om dwingende redenen van groot openbaar belang, met inbegrip van redenen van sociale of economische aard, en
3. de nodige compenserende maatregelen worden getroffen om te waarborgen dat de algehele samenhang van het Natura 2000-netwerk bewaard blijft.

De bescherming van deze gebieden heeft externe werking, zodat ook ingrepen die buiten deze gebieden plaatsvinden verstoring kunnen veroorzaken en moeten worden getoetst op het effect van de ingreep op soorten en habitats.

Natuurnetwerk Nederland (NNN)

Gebieden die deel uitmaken van het Natuurnetwerk Nederland (NNN) worden aangewezen in de provinciale verordening. Voor dit soort gebieden geldt het 'nee, tenzij' principe, wat inhoudt dat binnen deze gebieden in beginsel geen nieuwe ruimtelijke ontwikkelingen mogen plaatsvinden.

Soortenbescherming

In de Wnb wordt een onderscheid gemaakt tussen:

- a. soorten die worden beschermd in de Vogelrichtlijn;
- b. soorten die worden beschermd in de Habitatrictlijn; en
- c. de bescherming van overige soorten.

De Wnb bevat onder andere verbodsbepalingen ten aanzien van het opzettelijk vernielen of beschadigen van nesten, eieren en rustplaatsen van vogels als bedoeld in artikel 1 van de Vogelrichtlijn. Gedeputeerde Staten (hierna: GS) kunnen hiervan ontheffing verlenen en bij verordening kunnen Provinciale Staten (hierna: PS) vrijstelling verlenen van dit verbod. De voorwaarden waaraan voldaan moet worden om ontheffing of vrijstelling te kunnen verlenen zijn opgenomen in de Wnb en vloeien

direct voort uit de Vogelrichtlijn. Verder is het verboden in het wild levende dieren van soorten, genoemd in bijlage IV, onderdeel a, bij de Habitatrichtlijn, bijlage II bij het Verdrag van Bern of bijlage I bij het Verdrag van Bonn, in hun natuurlijk verspreidingsgebied opzettelijk te doden of te vangen of te verstoren. GS kunnen hiervan ontheffing verlenen en bij verordening kunnen PS vrijstelling verlenen van dit verbod. De gronden voor verlening van ontheffing of vrijstelling zijn opgenomen in de Wnb en vloeien direct voort uit de Habitatrichtlijn.

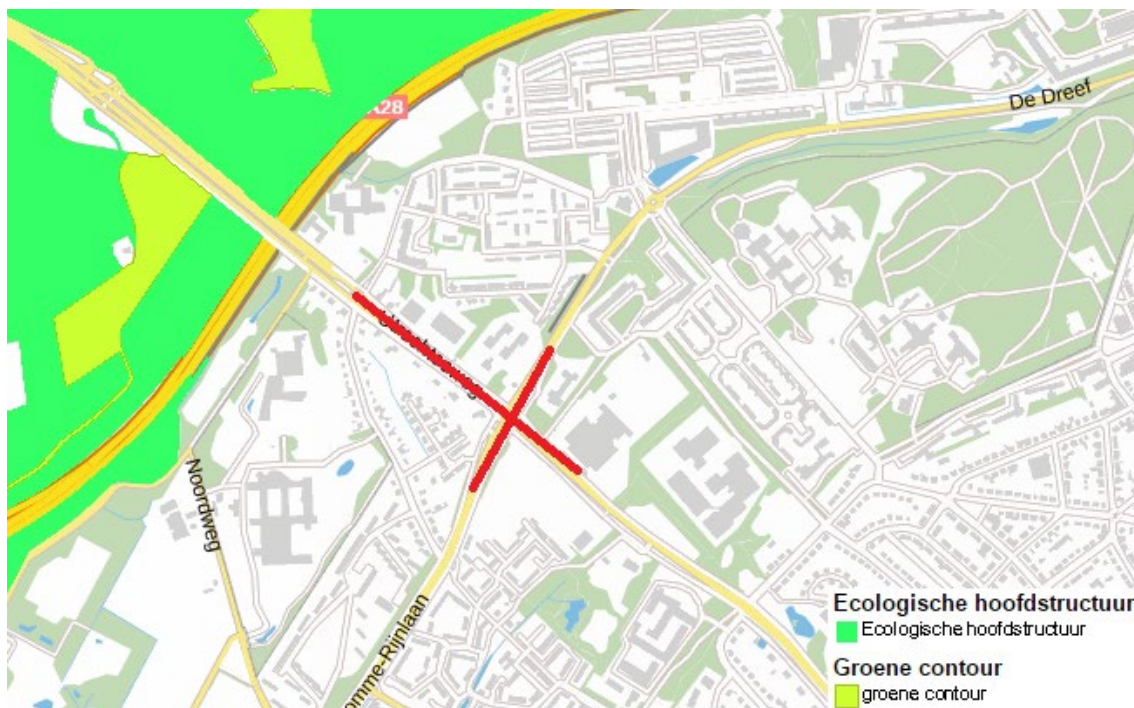
Ten slotte is een verbodsbepaling opgenomen voor overige soorten. Deze soorten zijn opgenomen in de bijlage onder de onderdelen A en B bij de Wnb. De provincie kan ontheffing verlenen van deze verboden. Verder kan bij provinciale verordening vrijstelling worden verleend van de verboden. De noodzaak tot ontheffing of vrijstelling kan hierbij ook verband houden met handelingen in het kader van de ruimtelijke inrichting of ontwikkeling van gebieden.

Onderzoek

Gebiedsbescherming

Het dichtstbijzijnde Natura 2000-gebied Oostelijke Vechtplassen, ligt op een afstand van circa 8 kilometer. Het dichtstbijzijnde NNN gebied ligt op een afstand van circa 600 meter (zie figuur 4.3).

Het plangebied is niet gelegen in beschermde natuurgebieden. Directe effecten als areaalverlies en versnippering kunnen derhalve worden uitgesloten. Gezien de afstand kunnen tevens effecten als verstoring en effecten op de waterhuishouding worden uitgesloten. Vanwege de geringe ontwikkeling en de afstand tot het dichtstbijzijnde Natura 2000-gebied Oostelijke Vechtplassen, genereert het project qua stikstofdepositie eveneens geen problemen. De ontwikkeling leidt niet tot negatieve effecten op de instandhoudingsdoelstellingen voor de kwalificerende soorten en typen uit Natura 2000-gebieden. Gezien bovenstaande conclusies staat de Wet natuurbescherming 2017 en het beleid van de provincie, de uitvoering van het project niet in de weg.



Figuur 4.3 Ligging plangebied (rood gemarkeerde delen van de weg) ten opzichte van NNN/ EHS gebied (bron: geoloket provincie Utrecht)

Soortenbescherming

In 2015 is een quick scan flora en fauna uitgevoerd (zie bijlage 6). Daaruit volgt dat er als gevolg van de verbreding van de weg alleen effecten op algemene broedvogels kunnen ontstaan. Bij aanvang en tijdens werkzaamheden dient er daarom rekening te worden gehouden met broedende vogels. Overtreding van verbodsbepalingen ten aanzien van vogels wordt voorkomen door de werkzaamheden buiten het broedseizoen uit te voeren of wanneer er geen broedgeval aanwezig is. Indien de werkzaamheden uitgevoerd worden op het moment dat er geen broedgevallen (meer) aanwezig zijn, is overtreding van de wet niet aan de orde. De meeste vogels broeden overigens tussen 15 maart en 15 juli (bron: website vogelbescherming).

In het flora- en fauna-onderzoek is er geen uitwerking opgenomen ten aanzien van de Eekhoorn. Aangezien dit wel een soort betreft die extra bescherming behoeft wordt hier ten aanzien van deze soort een extra toelichting gegeven. Door de uitvoering van het plan zal het voor Eekhoorns lastiger worden om de Utrechtseweg over te steken, de bomen komen immers verder uit elkaar te staan. Aangezien de bomen momenteel nog niet zo ver zijn uitgegroeid dat de kruinen elkaar raken geldt ook in de huidige situatie dat Eekhoorns de weg over de grond moeten afleggen. Om deze reden bestaat er door de uitvoering van het plan ook geen extra verstoring voor deze soort.

Er is geen ontheffingsaanvraag nodig. Uiteraard geldt de algemene zorgplicht. Dat betekent dat iedereen voldoende zorg in acht moet nemen voor alle in het wild voorkomende planten en dieren en hun leefomgeving.

Conclusie

De voorgenomen ontwikkeling leidt niet tot negatieve effecten op beschermde soorten en natuurgebieden. De Wet natuurbescherming staat het plan niet in de weg.

4.9 Bodemkwaliteit

Beleid en normstelling

In verband met de uitvoerbaarheid van een plan dient rekening te worden gehouden met de bodemgesteldheid in het plangebied. Bij functiewijziging dient te worden bekeken of de bodemkwaliteit voldoende is voor de beoogde functie en moet worden vastgesteld of sprake is van een saneringsnoodzaak. In de Wet bodembescherming is bepaald dat indien de desbetreffende bodemkwaliteit niet voldoet aan de norm voor de beoogde functie, de grond zodanig dient te worden gesaneerd dat zij kan worden gebruikt door de desbetreffende functie (functiegericht saneren).

Onderzoek

Door E-consultancy is in 2016 vooronderzoek uitgevoerd om te bepalen of, ten gevolge van de beoogde ontwikkeling, aanleiding bestaat voor het uitvoeren van bodemonderzoek (bijlage 8). Uit het vooronderzoek blijkt dat sprake is van voormalige en/of huidige bodembelasting op de locatie, waardoor het vermoeden van bodemverontreiniging aanwezig is. Nader bodemonderzoek is dan ook noodzakelijk. Er zijn op basis van het vooronderzoek en de terreininspectie geen aanwijzingen gevonden die aanleiding geven een asbestverontreiniging op de locatie te verwachten.

Vanwege het vermoeden van bodemverontreiniging is verkennend bodemonderzoek uitgevoerd (bijlage 9). Geconcludeerd wordt dat, gelet op de aard en mate van verontreiniging, geen nader bodemonderzoek noodzakelijk is. De milieuhygiënische kwaliteit van de bodem staat de beoogde ontwikkeling niet in de weg.

Voor de fietstunnel is een aanvulling op het verkennend bodemonderzoek opgesteld (bijlage 10). De conclusies van het verkennend onderzoek blijven in stand, oftewel dat er gelet op de aard en mate van verontreiniging, geen nader bodemonderzoek noodzakelijk is. De milieuhygiënische kwaliteit van de bodem staat ook de beoogde aanleg van de fietstunnel niet in de weg.

Conclusie

Uit de bodemonderzoeken blijkt dat het aspect bodem geen belemmering vormt voor de beoogde ontwikkeling.

4.10 Archeologie en cultuurhistorie

4.10.1 Archeologie

Beleid en normstelling

Rijksbeleid

De basis van de bescherming van archeologisch erfgoed in de Erfgoedwet is het verdrag van Valletta (ook wel het verdrag van Malta). De bescherming heeft als doel om archeologisch erfgoed zoveel te behouden. De wet bevat 3 belangrijke uitgangspunten:

- het streven naar behoud in situ van archeologische waarden;
- het tijdig betrekken van de archeologische waarden in de ruimtelijke ordening door het opnemen van harde juridische eisen in bestemmingsplannen;
- de verstoorder betaalt voor het onderzoek en de documentatie van archeologische waarden als behoud in de bodem niet tot de mogelijkheden behoort.

Gemeentelijk beleid

De Raad van de gemeente Zeist heeft een beleidsadvieskaart vastgesteld. Deze maakt onderdeel uit van de Nota 'Archeologische Monumentenzorg Zeist 2009' en de erfgoedverordening. Op deze kaart worden zones en terreinen met verschillende archeologische (verwachtings)waarden aangegeven waaraan beleidsregels, zoals oppervlakte- en diepteondergrenzen zijn gekoppeld. Indien een plangebied groter is dan de gestelde ondergrens dient archeologisch onderzoek conform de Archeologische MonumentenZorg-Cyclus (AMZ-cyclus) te worden uitgevoerd.

Onderzoek

Het plangebied kent een archeologische verwachtingswaarde, zie ook paragraaf 3.3.5. In dat kader is in 2013 een archeologisch onderzoek uitgevoerd (zie bijlage 11). Uit de resultaten van het met de zandguts verrichte onderzoek blijkt dat de bodem vrijwel overal binnen het plangebied tot (diep) in het schone, lichtgele zand van de C-horizont is vergraven. Uit de aanwezigheid van moderne insluitsels in de pakketten vergraven zand, blijkt dat de bodemverstoring het gevolg is van bodemingrepen in de negentiende en de twintigste eeuw. Aan de westzijde van de Utrechtse weg lijkt een ophogingspakket aanwezig te zijn dat gediend heeft om de weg te verbreden of voor de trambaan die hier ooit gelegen heeft.

Rond de kruising van de Utrechtseweg met De Dreef en de Kromme Rijnlaan is de bodem gemiddeld een halve meter minder diep verstoord dan op alle overige delen van het plangebied. Omdat in deze zone eventueel nog resten van diepe grondsporen bewaard gebleven zouden kunnen zijn, zijn de hier gezette zandgutsboringen, nageboord met een megaboort. Het zeven van het hiermee opgeboorde zand heeft echter ook in deze zone geen archeologische indicatoren opgeleverd.

Er is tevens archeologisch onderzoek uitgevoerd dat specifiek ingaat op de zone waarbinnen de aanleg van de fietstunnel zal plaatsvinden. Dit in 2017 uitgevoerde onderzoek is opgenomen in bijlage 12. Gezien de archeologische verwachting, zijn binnen dit deelgebied boringen verricht met de zandguts. Uit dit onderzoek komt naar voren dat de bodem binnen dit deelgebied overal tot (diep) in het schone,

lichtgele zand van de C-horizont is vergraven.

Overall binnen het plangebied, inclusief het deelgebied van de fietstunnel, geldt dat de bodem tot grotere diepte is verstoord dan de diepte die naar verwachting zal worden bereikt tijdens de uitvoering van de geplande werkzaamheden. In verband hiermee en in verband met het volledig ontbreken van relevante archeologische indicatoren, geven de resultaten van het onderzoek geen aanleiding om archeologisch vervolgonderzoek te adviseren. Evenmin zijn tijdens het onderzoek archeologische resten aangetroffen waarmee tijdens de verdere planvorming of bij de uitvoering van de geplande werkzaamheden rekening zou moeten worden gehouden.

In alle gevallen geldt dat indien archeologische materialen en/of sporen aangetroffen worden, deze gemeld dienen te worden bij de gemeente Zeist, conform de Erfgoedwet, artikel 5.10.

4.10.2 Cultuurhistorie

Beleid en normstelling

Rijksbeleid

Goede ruimtelijke ordening betekent dat er een integrale afweging plaatsvindt van alle belangen die effect hebben op de kwaliteit van de ruimte. Een van die belangen is de cultuurhistorie. Per 1 januari 2012 is in het kader van de modernisering van de monumentenzorg (MOMO) in het Besluit ruimtelijke ordening van het rijk opgenomen dat gemeenten bij het maken van ruimtelijke plannen rekening moeten houden met cultuurhistorische waarden.

Onderzoek

Het plangebied heeft geen status als gemeentelijk of rijksmonument. In de nabije omgeving van het plangebied zijn cultuurhistorische waarden aanwezig. Deze blijven gehandhaafd. Het plangebied ligt in de Stichtse Lustwarande. De beoogde ontwikkeling leidt echter niet tot aantasting van het karakter van de Stichtse Lustwarande.

Conclusie

Het aspect archeologie en cultuurhistorie vormt geen belemmering voor de beoogde ontwikkeling.

4.11 Planologisch relevante leidingen

Beleid en normstelling

Planologisch relevante leidingen en hoogspanningsverbindingen dienen te worden gewaarborgd. Tevens dient rond dergelijke leidingen rekening te worden gehouden met zones waarbinnen mogelijke beperkingen gelden. Planologisch relevante leidingen zijn leidingen waarin de navolgende producten worden vervoerd:

- gas, olie, olieproducten, chemische producten, vaste stoffen/goederen;
- aardgas met een diameter groter of gelijk aan 18 inch;
- defensiebrandstoffen;
- warmte en afvalwater, ruwwater of halffabrikaat voor de drink- en industriewatervoorziening met een diameter groter of gelijk aan 18 inch.

Onderzoek en conclusie

In de omgeving van het plangebied zijn geen planologisch relevante leidingen aanwezig die van invloed zijn op de ontwikkeling.

Hoofdstuk 5 Juridische planvorming

5.1 Inleiding

Het juridische deel van een bestemmingsplan bestaat uit een verbeelding en regels. De regels bevatten regels voor gebruik van de gronden, bepalingen omtrent de toegelaten bebouwing en regelingen betreffende het gebruik van aanwezige en/of op te richten bouwwerken. De verbeelding heeft een ondersteunende rol voor toepassing van de regels alsmede de functie van visualisering van de bestemmingen. De verbeelding vormt samen met de regels het bindende onderdeel van het bestemmingsplan. De toelichting heeft geen juridisch bindende werking; maar heeft wel een belangrijke functie bij de onderbouwing van het plan en ook bij de uitleg van bepaalde bestemmingen en regels.

In paragraaf 2.2 is de toekomstige situatie beschreven. Deze uitgangspunten zijn (juridisch) vertaald naar het bestemmingsplan. Het beoogde wegontwerp is dus mogelijk op basis van dit bestemmingsplan. In dit hoofdstuk wordt de doorvertaling van de planuitgangspunten naar regels en verbeeldingen verwoord.

5.2 Opzet van de planregels

Voor het nieuwe bestemmingsplan wordt gestreefd naar het beschermen van de aanwezige landschappelijke, cultuurhistorische en natuurwaarden aan de ene kant en naar voldoende flexibiliteit voor het verbreden van de Utrechtseweg en de realisatie van een fietstunnel aan de andere kant. Voorkomen moet worden dat voor iedere beperkte wijziging, die niet op ruimtelijke bezwaren stuiten, een afwijking dan wel een wijziging van het bestemmingsplan nodig is. Voor het gehele plangebied is de huidige wijze van bestemmen binnen de gemeente Zeist in hoge mate richtinggevend voor de wijze waarop de bestemmingen zijn geregeld. De planuitgangspunten zoals verwoord in paragraaf 2.2 zijn vertaald op de verbeelding en in de planregels. Er is gekozen voor een gedetailleerde opzet van het plan.

De regels bestaan uit vier hoofdstukken. In hoofdstuk 1 komen de inleidende regels aan bod. Het betreft hier de begrippen (artikel 1) en de wijze van meten (artikel 2). In hoofdstuk 2 bestemmingsregels zijn de regels behorende bij de verschillende bestemmingen opgenomen (artikel 3 en 4). Hoofdstuk 3 bevat verschillende algemene regels die van toepassing zijn (artikel 5 tot en met 8). Tot slot zijn de overgangs- en slotregels opgenomen in hoofdstuk 4 (artikel 9 en 10).

5.3 Artikelsgewijze toelichting op de planregels

Hoofdstuk 1 inleidende regels

Artikel 1 Begrippen

In dit artikel worden de begrippen gedefinieerd, die in de regels worden gehanteerd voor zover deze begrippen van het 'normale' spraakgebruik afwijken of een specifiek juridische betekenis hebben. Bij de toetsing aan het bestemmingsplan zal moeten worden uitgegaan van de in dit artikel aan de betreffende begrippen toegekende betekenis.

Artikel 2 Wijze van meten

Dit artikel geeft aan hoe hoogte- en andere maten die bij het bouwen in acht genomen dienen te worden, gemeten moeten worden. Hierin is tevens een wijze van meten opgenomen voor de hoogte van gebouwen en bouwwerken, geen gebouwen zijnde.

Hoofdstuk 2 Bestemmingen

De volgende bestemmingen komen voor:

Artikel 3 Groen - Landschapswaarden

De gronden met de bestemming 'Groen - Landschapswaarden' zijn onder meer bestemd voor groenvoorzieningen en behoud en herstel van landschappelijke en ecologische waarden. Binnen deze bestemming is een omgevingsvergunning vereist voor diverse werken en werkzaamheden, ter bescherming van deze waarden. Qua bebouwing kan vermeld worden dat er uitsluitend bouwwerken, geen gebouwen zijnde, zijn toegestaan.

Artikel 4 Verkeer

Om de verbreding mogelijk te maken zijn de gronden binnen 'Verkeer' bestemd voor wegen met ten hoogste twee + één rijstroken. Binnen verkeer zijn ook andere voorzieningen toegestaan zoals ongelijkvloerse verbindingen, verhardingen voor woonstraten, pleinen, auto-, fiets- en voetgangersverkeer en parkeervoorzieningen, voorzieningen zoals in- en uitvoeg- en opstelstroken, bushaltes en geluidwerende voorzieningen, parkeerstroken en -voorzieningen, fiets- en voetpaden, bermen, groen- en speelvoorzieningen, water en waterhuishoudkundige voorzieningen, nutsvoorzieningen, afvalverzamelvoorzieningen en beeldende kunst. De beoogde fietstunnel is specifiek aangeduid.

Uitsluitend ondergeschikte gebouwen en andere bouwwerken zijn toegestaan zoals nutsvoorzieningen, en andere bouwwerken, zoals lichtmasten, informatieborden, verkeerstekens en -regelinstallaties en straatmeubilair. Van gebouwen mag de oppervlakte niet meer dan 20 m² en de bouwhoogte niet meer dan 3 m bedragen. Ten behoeve van andere bouwwerken is een onderscheid gemaakt in verschillende maximum bouwhoogten.

Hoofdstuk 3 Algemene regels

Artikel 5 Anti-dubbeltelregel

Hiermee is geborgd dat gronden die eenmaal in aanmerking zijn genomen bij het toestaan van een bouwplan waaraan uitvoering is gegeven of alsnog kan worden gegeven, buiten beschouwing blijven bij de beoordeling van latere bouwplannen.

Artikel 6 Algemene bouwregels

Om te voorkomen dat kleine ontwikkelingen leiden tot het volgen van aparte procedures, is in dit lid opgenomen dat voor bepaalde ontwikkelingen de bouwgrenzen overschreden mogen worden.

Artikel 7 Algemene gebruiksregels

In dit artikel zijn enkele strijdig gebruiksregels opgenomen zoals het gebruik van gronden en bouwwerken als of ten behoeve van een seksinrichting.

Artikel 8 Algemene afwijkingsregels

In dit artikel wordt het mogelijk gemaakt om af te wijken van de regel dat het tracé van wegen en bouwgrenzen niet mogen worden overschreden (voor zover deze afwijkingen niet onder de regel 'algemene bouwregels' valt te scharen). Om deze afwijking mogelijk te maken kan het bevoegd gezag een omgevingsvergunning verlenen. Ook biedt dit artikel de mogelijkheid om via een omgevingsvergunning af te wijken van de voorgeschreven maten en percentages.

Hoofdstuk 4 Overgangs- en slotregel

Artikel 9 Overgangsrecht

Onderscheid wordt gemaakt tussen overgangsrecht voor bouwwerken en het gebruik. Uitbreiding van de bebouwing die onder het overgangsrecht valt is slechts mogelijk wanneer het bevoegd gezag afwijkt in het kader van een omgevingsvergunning. De overgangsbepaling met betrekking tot gebruik van gronden en bouwwerken bepaalt dat voor zover dat gebruik afwijkt van het bestemmingsplan op het moment dat dit rechtskracht verkrijgt, dit gebruik mag worden voortgezet.

Artikel 10 Slotregel

Dit artikel geeft aan onder welke naam dit plan kan worden aangehaald.

Hoofdstuk 6 Uitvoerbaarheid

6.1 Maatschappelijke uitvoerbaarheid

6.1.1 Participatietraject

Bij de keuze tot de voorkeursvariant voor de doorstroming van de Utrechtseweg is de bevolking uitvoerig betrokken. In 2015 hebben hiervoor de volgende bijeenkomsten plaatsgevonden:

- 25 maart: overlegavond met de omgeving
- 8 april: themasessie nut en noodzaak, effecten verkeer, lucht en geluid
- 16 april: doelgroepensessie ontwerp – Bedrijven en belangengroepen
- 20 april: doelgroepensessie ontwerp – Bewoners
- 18 mei: slotsessie ontwerp

In deze bijeenkomsten zijn belangstellenden geïnformeerd in de aanleiding, de achtergronden en nut en noodzaak van het project. Ook zijn individuele gesprekken gevoerd met bewoners, bedrijven en relevante organisaties, zoals het Herman Jordancollege en (de groene) belangengroepen. De ontvangen inbreng heeft geleid tot de voorkeursvariant, welke dit bestemmingsplan planologisch mogelijk maakt.

In 2018 is het project aangepast ter verbetering van de verkeersveiligheid en behoud/inpassing van groen en inpassing van de tunnelbak in de omgeving. Vanaf februari 2019 zijn er gesprekken gevoerd met alle direct betrokkenen van het project. Hieruit is gevolgd:

- verbetering van de Jordanoeversteek;
- doortrekken van de fietsstraat aan de zuidzijde van de Utrechtseweg
- verwijderen van alle doorsteekjes van en naar de Utrechtseweg
- verplaatsen van de bushalte naar de westzijde van de Jordankruising.
- Toevoegen van historische groen(laan) structuur rondom de Jordanlaan

Op 9 juli 2019 heeft er een inloopbijeenkomst plaats gevonden over de plannen voor de reconstructie.

Vanwege dit uitvoerige participatietraject met bevolking en belangengroepen wordt ervoor gekozen om geen voorontwerpbestemmingsplan ter inzage te leggen, maar direct over te gaan naar het ontwerpbestemmingsplan.

Het ontwerpbestemmingsplan wordt gedurende 6 weken ter inzage gelegd. Belanghebbenden worden binnen deze periode in de gelegenheid gesteld om hun zienswijze in te dienen. De eventuele zienswijzen worden verwerkt in een Nota van zienswijzen. Indien de zienswijzen aanleiding geven tot wijzigingen wordt het bestemmingsplan aangepast voor de vaststelling, zo niet dan wordt het bestemmingsplan ongewijzigd vastgesteld. Na vaststelling wordt het vastgestelde bestemmingsplan eveneens gedurende 6 weken ter inzage gelegd. Gedurende deze periode kunnen belanghebbenden die een zienswijze hebben ingediend, beroep instellen tegen het vastgestelde bestemmingsplan.

6.1.2 Overleg 3.1.1 Besluit ruimtelijke ordening

Het concept van het bestemmingsplan is in het kader van artikel 3.1.1 Besluit ruimtelijke ordening toegestuurd aan de volgende overlegpartners:

- Provincie Utrecht
- Hoogheemraadschap de Stichtse Rijnlanden
- Adviescommissie Milieukwaliteit en Leefomgeving
- Gemeente De Bilt
- Fietsersbond, afdeling Zeist
- Veilig Verkeer Nederland, afdeling Zeist

Het verslag van het vooroverleg is opgenomen in bijlage 14.

6.2 Economische uitvoerbaarheid

De gronden waarop de maatregelen plaatsvinden in het kader van het project 'Doorstroming Utrechtseweg' zijn in eigendom van de gemeente Zeist. Voor deze maatregelen is budget beschikbaar gesteld door de gemeenteraad. Voor de fietstunnel is door provincie Utrecht budget beschikbaar gesteld. Vanwege het voorgaande is het dan ook niet nodig om een exploitatieplan op te stellen.



Rho

—
**ADVISEURS
VOOR
LEEFRUIMTE**