

GEMEENTE ZEIST
BESTEMMINGSPLAN KRAKELINGWEG

Auteurs : *mRO* b.v.

Opdrachtnummer : 06.122

Datum : augustus 2010

Versie : 6

Identificatienr. : NL.IMRO.0355.BPKrakelingweg-VS01

Vastgesteld d.d. : 7 september 2010 – besluitnr. 10RAAD0216

Inhoud : Toelichting
Bijlagen bij de toelichting
Regels
Verbeelding

INHOUD van de TOELICHTING

1	INLEIDING	5
1.1	ALGEMEEN	5
1.2	HISTORIE PLANPROCES	6
1.3	HET PLANGEBIED	7
1.4	VIGEREND BESTEMMINGSPLAN	8
1.5	OPBOUW TOELICHTING	8
2	BELEIDSKADER	9
2.1	RIJKSBELEID	9
2.2	PROVINCIAAL BELEID	13
2.3	GEMEENTELIJK BELEID	18
3	HUIDIGE SITUATIE	23
3.1	ALGEMEEN	23
3.2	VERKEERSKUNDIGE ASPECTEN	23
3.2.1	<i>Algemeen</i>	23
3.2.2	<i>Functie van de weg en het gebruik</i>	23
3.2.3	<i>Bereikbaarheid</i>	25
3.2.4	<i>Verkeersveiligheid</i>	26
3.3	CULTUURHISTORIE	28
3.4	NATUUR EN LANDSCHAP	30
3.4.1	<i>Landschap</i>	30
3.4.2	<i>Natuur</i>	31
4	PLANBESCHRIJVING	33
4.1	VERKEERSFUNCTIE	33
4.2	TRACÉ KEUZE EN BESTEMMINGSPLAN	33
4.3	DEFINITIEF ONTWERP	34
4.4	VERKEERSINRICHTING KRAKELINGWEG	34
4.4	NATUUR EN LANDSCHAP	38
5	RANDVOORWAARDEN - MILIEUASPECTEN	41
5.1	ALGEMEEN	41
5.2	WATERHUISHOUDING	41
5.3	BODEM	42
5.4	GELUIDSASPECTEN	42
5.5	LUCHTKWALITEIT	44
5.6	ECOLOGIE	46
5.6.1	<i>Flora- en faunawet</i>	46
5.6.2	<i>Resultaten onderzoek</i>	46
5.6.3	<i>Resultaten ontheffing flora- en faunawet</i>	51
5.7	BOS- EN NATUURCOMPENSATIE	51
5.9	ARCHEOLOGIE	55

6	JURIDISCHE ASPECTEN.....	57
6.1	ALGEMEEN	57
6.2	ANALOGIE VERBEELDING (PLANKAART)	57
6.3	PLANREGELS.....	57
6.4	ARTIKELGEWIJZE TOELICHTING	58
7	ECONOMISCHE UITVOERBAARHEID	61
8	OVERLEG EN INSPRAAK	63
8.1	SAMENSpraak	63
8.2	INSPRAAK EN HET VOOROVERLEG EX. 3.1.1 BRO.....	63
8.3	ZIENSWIJZEN ONTWERPBESTEMMINGSPLAN	65

Bijlagen:

1. Flora en Faunaonderzoek, Buro Zoon 29 november 2004;
2. Aanvullend onderzoek, Buro Zoon 18 september 2006;
3. Ontheffing Flora- en faunawet;
4. Inspraakreacties op het inrichtingsplan Krakelingweg, januari 2010;
5. Reconstructie van de Krakelingweg: onderzoek naar luchtkwaliteit, Milieudienst Zuidoost-Utrecht, kenmerk ZEI10.2010.S302, augustus 2010;
6. Reconstructie Krakelingweg: akoestisch onderzoek, Milieudienst Zuidoost-Utrecht Kenmerk 1001840/ 6452, januari 2010;
7. Compensatieplan ten behoeve van de aanleg van de nieuwe Krakelingweg te Zeist, februari 2010;
8. Oplegnotitie Compensatieplan, augustus 2010.

Bovengenoemde bijlagen zijn in een separaat document 'Bijlagen bij de toelichting, behorend bij het bestemmingsplan Krakelingweg' weergegeven en is in analoge of digitale versie op te vragen bij de gemeente Zeist (Afdeling Publiek en Dienstverlening, team Vergunningen).

1 INLEIDING

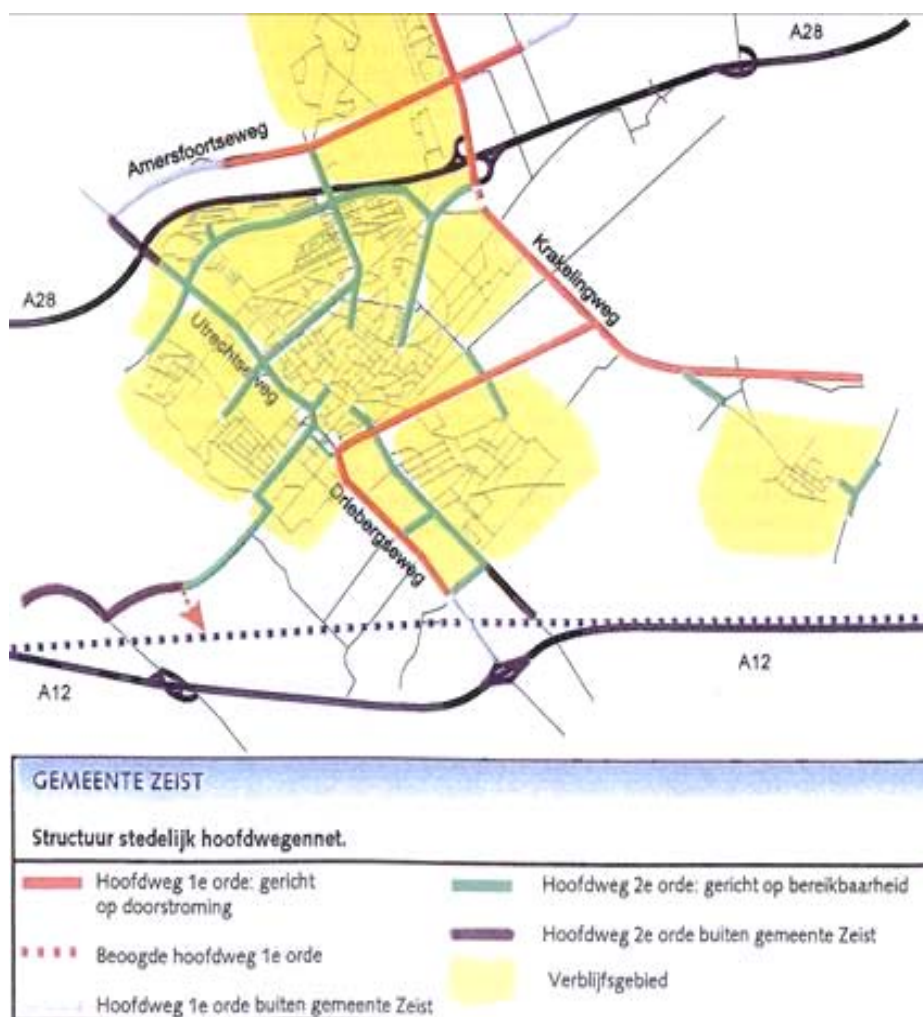
1.1 Algemeen

In het kader van het door de Raad van Zeist vastgestelde Gemeentelijk Verkeer- en Vervoerplan Zeist (G.V.V.P.) 'Samen verkeren', heeft de gemeente de tracéstudie Krakelingweg opgesteld. Deze tracéstudie maakt onderdeel uit van het overkoepelende project N224/Krakelingweg/Sigmaterrein/N238, een samenwerking tussen de gemeente Zeist en de Provincie Utrecht.

Op basis van deze tracéstudie, inspraakreacties, zienswijzen en diverse inzichten heeft een keuze plaatsgevonden van een tracévariant en van de inrichting.

In het voorliggende bestemmingplan is het definitieve ontwerp vertaald naar concrete bestemmingen en voorschriften.

In de toelichting van het bestemmingsplan is een samenvatting van de tracéstudie en van diverse onderdelen van het planvormingsproces opgenomen.



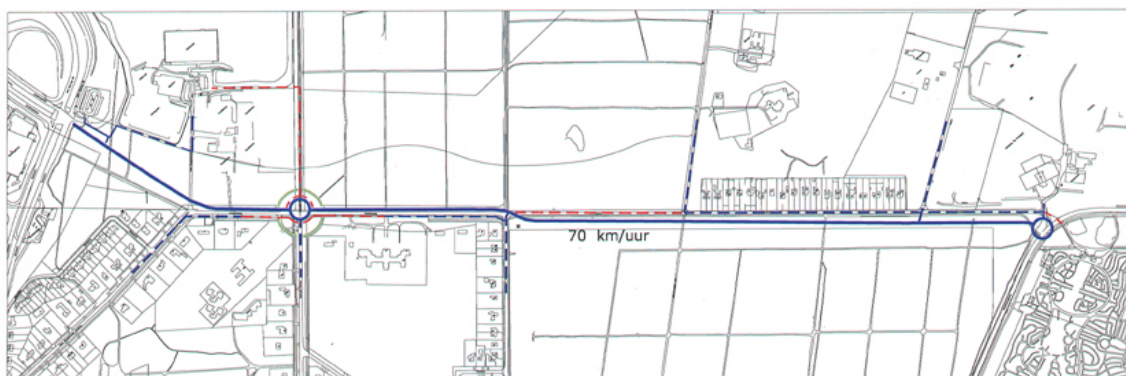
Gemeentelijke Verkeer en Vervoerplan (GVVP) Zeist

1.2 Historie planproces

De realisering van de Krakelingweg kent een relatief lang planproces. De gemeente heeft in 2001 het GVVP vastgesteld, waarin wordt voorzien in de aanleg van de Krakelingweg.

Daarna is een tracénota opgesteld, waarin een aantal alternatieve tracé's zijn opgenomen en beoordeeld op verschillende criteria. De tracénota en de opgestelde tracé's zijn besproken met een klankbordgroep. Laatst is meerdere malen bijeen geweest (zie ook hoofdstuk maatschappelijke haalbaarheid).

De tracénota heeft een voorkeur uitgesproken voor een voorkeursvariant (variant 2).



Variant 2

Betreffende variant is vervolgens door de Grontmij b.v. in opdracht van de gemeente Zeist verder uitgewerkt tot een zogenaamd voorlopig ontwerp, dat in het raadsvoorstel 2005-66 aan de Raad is voorgelegd. Behandeling van dit tracé of voorlopig ontwerp is aangehouden vanwege gewijzigde meet- en regelvoorschriften wegverkeerslawaai en een aantal ontvangen reacties.

Naar aanleiding van de reacties is het voorlopig ontwerp aangepast (onder meer de aansluiting van het 'Laantje van Hagens'). De gemeenteraad heeft uiteindelijk in november 2005 het voorlopig ontwerp vastgesteld, en dat als basis te gebruiken voor het bestemmingsplan en verder uit te werken in een definitief ontwerp.

Daarna is een voorontwerp bestemmingsplan vervaardigd voor het tracé dat in de periode maart/april/mei 2006 de inspraak en het artikel 10 BRO overleg heeft doorlopen.

Tegelijkertijd met opstelling van het voorontwerp bestemmingsplan in 2006 is een zogenaamde ontheffing voor de flora en fauna wet aangevraagd bij het ministerie van LNV. Naar aanleiding van de genoemde inspraak zijn aanpassingen doorgevoerd. Van belang is dat het ministerie van LNV o.g.v de genoemde ontheffingsaanvraag van de flora en faunawet in december 2006 de ontheffing heeft verleend, maar tegelijkertijd in de ontheffing een aantal randvoorwaarden heeft opgenomen die eveneens leiden tot aanpassingen van het tracé maar bovenal het dwarsprofiel van de Krakelingweg. In hoofdstuk 4, en in het bijzonder paragraaf 4.2 en 4.3, is dit aangegeven.

In 2008 is gewerkt aan het maken van afspraken ten aanzien van de boscompensatie. Hiertoe is samenwerking gevonden met de Provincie Utrecht en de Stichting vernieuwing Gelderse Vallei. Op grondgebied van deze gemeente zijn gronden gevonden waar

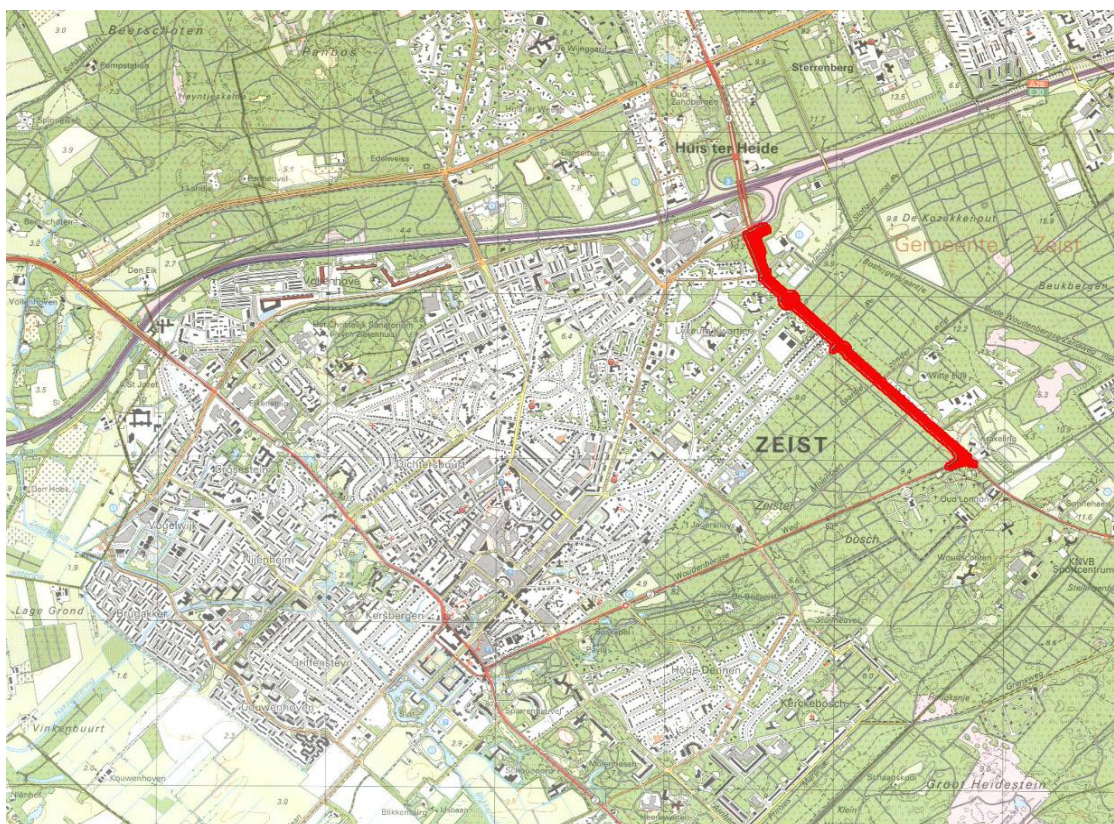
de benodigde boscompensatie zal plaatsvinden. In paragraaf 5.7 is dit nader uiteengezet.

Begin 2009 is door de verkeersafdeling van de gemeente gewerkt aan een gewijzigde inrichting van de weg, gebaseerd op een lagere snelheid, nl. 50 km/uur op het gehele traject. Omdat deze variant ten aanzien van de geluidbelasting en voor de verkeersveiligheid voordelen blijkt te bieden, hebben Burgemeester en Wethouders ervoor gekozen om met deze gewijzigde inrichting verder te gaan. Op deze nieuwe inrichting heeft inspraak plaatsgevonden.

Omdat de procedure langer dan een jaar had stil gelegen en sprake is van een fundamentele wijziging is er voor gekozen om het aangepaste bestemmingsplan opnieuw in ontwerp ter visie te leggen, dit is gebeurd in maart 2010. Naar aanleiding van de zienswijzen op het ontwerpbestemmingsplan Krakelingweg zijn nog enkele aanpassingen op het ontwerp doorgevoerd en doorgerekend. Het resultaat is vastgelegd in voorliggend bestemmingsplan Krakelingweg.

Het gewijzigde plan is doorgerekend door de Milieudienst Zuidoost-Utrecht voor de aspecten geluidsbelasting en luchtkwaliteit. Ook is in overleg met het ministerie van LNV overeengekomen dat de Ontheffing Flora en Fauna geldig blijft.

1.3 Het plangebied



Ligging plangebied

De huidige Krakelingweg ligt aan de oostkant van de kern Zeist en verbindt de Woudenbergseweg (N224) via de Oude Woudenbergse Zandweg en de Boulevard met de Zandbergenlaan(N238) en A28.

De Krakelingweg is samen met de Oude Woudenbergse Zandweg en de Boulevard een gebiedsontsluitingsweg en heeft een functie voor ontsluiting van de aanliggende bebouwing, het bestemmingsverkeer naar het Lyceumkwartier en wordt ook door het (doorgaande) regionale verkeer gebruikt.

De Krakelingweg ligt buiten de bebouwde kom van Zeist, de Oude Woudenbergse Zandweg en de Boulevard daarbinnen. In bijgaande figuur (vorige bladzijde) is de ligging van het plangebied weergegeven.

1.4 Vigerend bestemmingsplan

Een deel van de gronden die binnen dit bestemmingsplan zijn gelegen is bestemd in het bestemmingsplan Buitengebied Zeist uit 1982. In dit plan hebben deze groten-deels de bestemming 'Bos I'. De bestemming en de bepalingen zijn in grote lijnen gericht op het in stand houden van de bestaande situatie en gebruik.

De Krakelingweg zelf, voor zover gelegen binnen dit plan, heeft de bestemming 'Verkeersdoeleinden, secundaire weg'.

In het bestemmingsplan Lyceumkwartier 1990 is aan de Krakelingweg eveneens de bestemming 'Verkeersdoeleinden' toegekend.

1.5 Opbouw toelichting

In de toelichting komt als eerste in hoofdstuk 2 het relevante beleid van zowel rijk, provincie als gemeente aan bod. Hoofdstuk 3 geeft vervolgens een beschrijving van de huidige situatie. Hierbij komen zowel ruimtelijke als functionele aspecten aan bod. De uitgangspunten en de toekomstige inrichting zijn vervolgens in hoofdstuk 4 opgenomen, met in paragraaf 4.3 de uiteindelijke inrichting en situering van het tracé van de Krakelingweg.

Hoofdstuk 5 omvat de verschillende milieuaspecten en hoofdstuk 6 een toelichting op de plankaart en de voorschriften. Hoofdstuk 7 behelst de economische uitvoerbaarheid en tot slot zijn in hoofdstuk 8 de resultaten van het overleg en de inspraak verwoord.

2 BELEIDSKADER

Op zowel rijks-, provinciaal als gemeentelijk niveau is veel beleid geformuleerd dat bij het opstellen van ruimtelijke plannen een rol speelt. De meest relevante beleidsaspecten die betrekking hebben op het plangebied worden in dit hoofdstuk uiteengezet. In z'n algemeenheid wordt opgemerkt dat per 1 juli 2008 de nieuwe Wet ruimtelijke ordening (Wro) van kracht is geworden. Aangezien het ontwerp van voorliggend bestemmingsplan voor 1 juli 2008 ter visie heeft gelegen valt het plan echter onder het regime van de Wet op de Ruimtelijke Ordening (WRO).

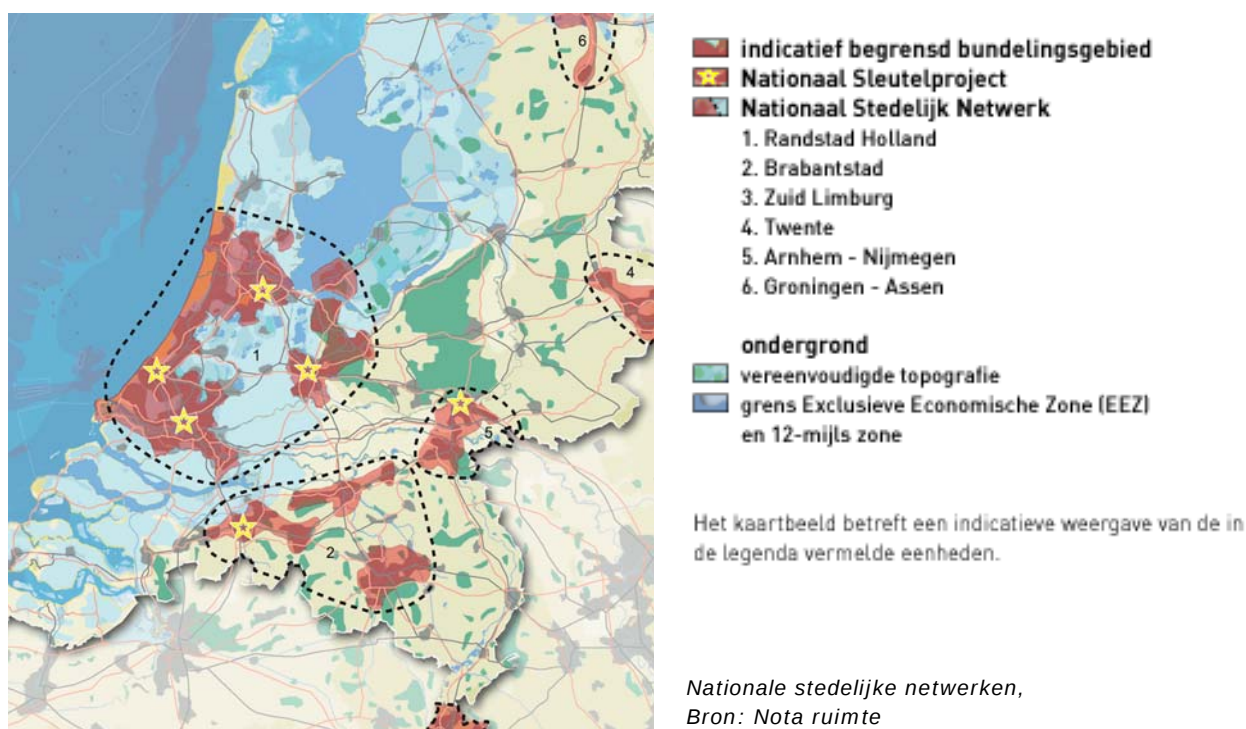
2.1 Rijksbeleid

Nota Ruimte

In de Nota Ruimte gaat het om inrichtingsvraagstukken die spelen tussen nu en 2020, met een doorkijk naar 2030. In de nota worden de hoofdlijnen van het (rijks)beleid aangegeven, waarbij de ruimtelijke hoofdstructuur van Nederland (RHS) een belangrijke rol speelt.

Een van de speerpunten van dat beleid is dat het rijk zich, meer dan voorheen, richt op gebieden en netwerken die van nationaal belang zijn. Daarentegen wordt meer ruimte gegeven aan mede-overheden, maatschappelijke organisaties, marktpartijen en burgers. Het motto 'Decentraal wat kan, centraal wat moet' is hierbij een belangrijk uitgangspunt.

De Nota bevat generieke regels ter waarborging van de algemene basiskwaliteit (de ondergrens voor alle ruimtelijke plannen). Op het gebied van economie, infrastructuur



en verstedelijking gaat het bijvoorbeeld om het bundelingbeleid, locatiebeleid, een goede balans tussen rode en groen/blauwe functies, milieuwetgeving en veiligheid. Op het gebied van water, natuur en landschap geldt de basiskwaliteit op punten als de watertoets, functiecombinaties met water en het groen in en om de stad. Daarnaast wordt er voor de RHS aangegeven welke kwaliteiten worden nagestreefd. In de regel betekent dit meer dan de basiskwaliteit.

De gemeente Zeist maakt onderdeel uit van het stedelijk netwerk 'Randstad Holland-Utrecht/Gooi- en Vechtstreek'. Dit betekent dat in deze regio met herstructurering, revitalisering en transformatie van bestaande verouderde stedelijke gebieden een deel van de ruimtevraag naar wonen en werken in de periode 2010– 2030 kan worden opgelost.

Op grond van (bestaande) natuur- en landschapswaarden behoort een deel van het plangebied tot een beschermd gebied, namelijk de bossen van de Utrechtse Heuvelrug die onderdeel uitmaken van de Ecologische Hoofdstructuur (EHS).

Andere beschermde gebieden, zoals Vogel- en Habitatrichtlijngebieden en Natuurbeschermingswetgebieden, zijn in het plangebied niet in het geding.

Waterbeleid

In het (voormalige) Besluit op de ruimtelijke ordening is sinds 2003 de verplichting opgenomen om in de toelichting van het bestemmingsplan een watertoets op te nemen. Dit betekent onder andere dat zowel in de voorbereiding van het bestemmingsplan als in het (voor)overleg met de waterbeheerder overleg dient te worden gevoerd. Ook wordt het geldende beleid van rijk, provincie, gemeente en waterschap weergegeven. Voorts is beschreven dat de voorgestane ontwikkelingen uit een oogpunt van duurzaam waterbeheer niet bezwaarlijk zijn en op welke punten in het bestemmingsplan rekening is gehouden met duurzaam waterbeheer.

In hoofdstuk 3 van de Nota Ruimte wordt onder 'Water en Groene Ruimte' uitgebreid aandacht geschonken aan het waterbeleid.

Met name de doelstelling om de water- en bodemkwaliteit te verbeteren is in het kader van dit bestemmingsplan van belang.

Ter voorkoming van (grond)wateroverlast en ter vermindering van de verdroging wordt de ruimte zodanig bestemd, ingericht en gebruikt dat water beter wordt vastgehouden in het betreffende gebied. Als dat niet voldoende is worden maatregelen genomen om water te bergen. Hiervoor wordt het areaal oppervlaktewater al of niet tijdelijk, vergroot en zo nodig het peilbeheer aangepast. Pas in laatste instantie wordt zo nodig water af- of aangevoerd. Deze prioriteitenvolgorde (vasthouden – bergen – afvoeren) wordt aangeduid als de 'drietrapsstrategie waterkwantiteit'.

Ook is het belangrijk dat de ruimte zodanig wordt bestemd, ingericht en gebruikt dat geen vervuiling optreedt naar het grond- en oppervlaktewater. Als dat niet voldoende is, worden zo mogelijk (aanvullend) maatregelen getroffen om schone en vuile waterstromen gescheiden te houden. Wanneer ook dat onvoldoende soelaas biedt, is zuiveren van de vuile waterstromen aan de orde. Deze prioriteitenvolgorde (voorkomen – scheiden – zuiveren) wordt aangeduid als de 'drietrapsstrategie waterkwaliteit'.

Bovendien is het belangrijk dat een eventuele nadelige invloed op het watersysteem, als gevolg van bijvoorbeeld een ruimtelijke ingreep, waterneutraal of waterpositief wordt gecompenseerd. Dit betekent voor nieuw stedelijk gebied en nieuwe infrastruc-

tuur een zodanige inrichting dat afwenteling van problemen met (grond)waterkwaliteit of –kwantiteit op de omgeving wordt voorkomen.

Om het waterbeleid goed in de ruimtelijke plannen te kunnen inbrengen wordt voor alle plannen een zogenaamde watertoets ingevoerd.

In hoofdstuk 5 is de watertoets voor dit bestemmingsplan opgenomen.

Flora- en faunawet

Krachtens de in april 2002 in werking getreden Flora- en faunawet is het gemeentebestuur verplicht om bij nieuwe ontwikkelingen in niet stedelijke gebieden in beeld te brengen wat de gevolgen daarvan zijn voor de aanwezige natuurwaarden.

Voorts dient zij inzicht te geven in de vraag of verwacht mag worden dat een ontheffing krachtens de Flora- en faunawet kan worden verkregen voor de ontwikkelingen die in het bestemmingsplan mogelijk zijn gemaakt.

Pas ten tijde van de daadwerkelijke inrichting hoeft de eventueel noodzakelijke ontheffing te zijn ontvangen. Omdat een ontheffing slechts voor 5 jaar geldig is (tussen de ontheffing tot start bouw mag maximaal 5 jaar zitten) en de looptijd van een bestemmingsplan doorgaans 10 jaar beslaat, is het in sommige gevallen niet praktisch om reeds bij vaststelling van het bestemmingsplan de ontheffing aan te vragen.

Om de haalbaarheid van de ontheffing en dus ook van het bestemmingsplan te kunnen beoordelen dient in het bestemmingsplan aan de hand van recent onderzoek de toestand van de natuurlijke waarde van het terrein te worden beschreven. Op basis hiervan kunnen aanbevelingen worden gedaan voor de bestemming, inrichting en het beheer van het bedrijventerrein (compensatie van natuurwaarden en verzachting van negatieve effecten).

Op basis van een dergelijk natuuronderzoek kan te zijner tijd voor de ontwikkeling gericht een ontheffing krachtens de Flora- en faunawet worden aangevraagd. Daarvoor is van belang dat het bestemmingsplan conform de aanbevelingen uit het natuuronderzoek is aangepast met als doel de negatieve effecten te beperken, dat het verlies van aanwezige natuurwaarden deels is gecompenseerd en dat mitigerende maatregelen zijn voorzien met het oog op de resterende negatieve effecten.

In hoofdstuk 5 is verslag gedaan van de inventarisatie onderzoeken die voor dit bestemmingsplan zijn uitgevoerd, alsmede de ontheffingsaanvraag en de voorwaarden die aan de ontheffing zijn gebonden.

Archeologie

In 1992 heeft Nederland als lid van de Raad van Europa het Verdrag Valletta (Malta, 1992) ondertekend. Dit verdrag heeft als doel het Europese archeologische erfgoed veilig te stellen. Eén van de verdragsverplichtingen voor de Nederlandse overheid is dat zij moet streven naar afstemming en overeenstemming tussen de onderscheiden behoeften van de archeologie en de ruimtelijke ordening, door er op toe te zien dat archeologen worden betrokken bij het planningsbeleid ten einde te komen tot evenwichtige strategieën voor de bescherming, het behoud en het beter tot hun recht doen komen van plaatsen van archeologisch belang. De Nederlandse overheid dient waarborgen te creëren dat archeologen, stedenbouwkundigen en planologen stelselmatig met elkaar overleggen ten einde te komen tot wijziging van ontwikkelingsplannen die het archeologische erfgoed zouden kunnen aantasten. Daartoe zou bij de voorbereiding van bestemmingsplannen meer aandacht moeten worden besteed aan de (mogelijke) aanwezigheid van archeologische waarden en bij de aanwezigheid van archeolo-

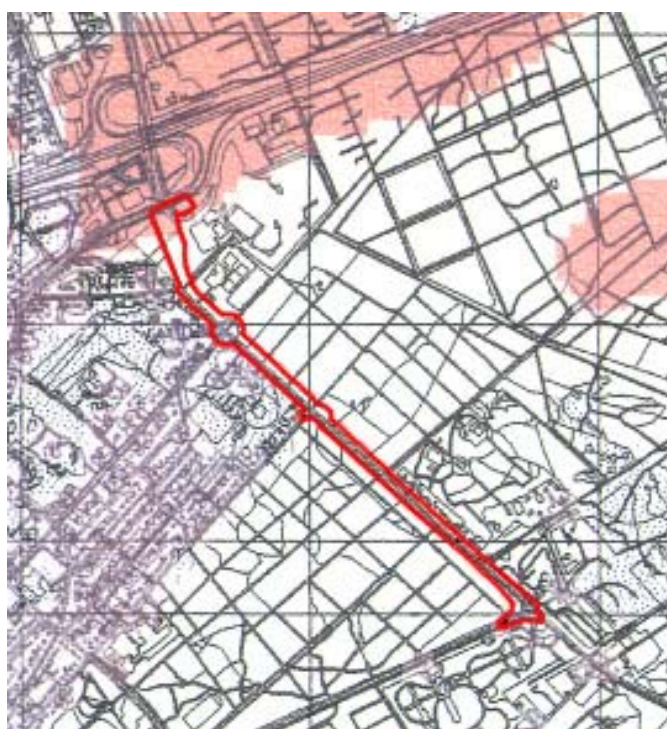
gische waarden zouden beschermende regelingen in het plan moeten worden opgenomen. Daarbij dient volgens het Verdrag het uitgangspunt te zijn dat 'de bodemverstoorder betaalt'.

Ter implementatie van het Verdrag van Valletta is per 1 september 2007 een nieuwe wet van kracht geworden, de 'Wet op de archeologische en monumentenzorg (Wamz)' genaamd. De Wamz maakt formeel gezien deel uit van de 'Monumentenwet 1988'.

Het belangrijkste doel van de Wamz is de bescherming van de aanwezige en de te verwachten archeologische waarden door het reguleren van bodemverstorende activiteiten. Hierbij gaat de Wamz uit van het zo vroeg mogelijk betrekken van de archeologische waarden in het ruimtelijk ordeningsproces.

In het kader van deze nieuwe regelgeving heeft de Rijksdienst voor Oudheidkundig Bodemonderzoek de archeologische vindplaatsen en de gebieden met archeologische verwachtingen in kaart gebracht. Volgens de Archeologische Monumentenkaart zijn in het plangebied geen archeologische vindplaatsen bekend.

Wel is een klein deel van het plangebied, ter plaatse van de nieuwe aansluiting naar de A28, op de kaart Indicatieve Kaart voor Archeologische Waarde van de Rijksdienst van Oudheidkundige Bodemonderzoek (ROB) aangewezen als gebied met een hoge archeologische verwachtingswaarde (zie bijgaande figuur). In hoofdstuk 5 wordt nader op de archeologische aspecten ingegaan.



LEGENDA	
IKAW 2e generatie	
	lage trefkans
	middelhoe trefkans
	hoge trefkans
	niet gekarteerd

Uitsnede IKAW-kaart met plangebied

Boswet

Bosgebieden buiten de bebouwde kom genieten een zekere bescherming op basis van de Boswet. Hierin is bepaald dat als een bosgebied wordt gekapt er ten behoeve van een nieuwe bestemming gecompenseerd dient te worden. Dit betreft de herplantplicht. Om te bepalen welke bossen wel en niet tot de Boswet worden gerekend, is door de provincie (GS) een contour van de bebouwde kom vastgesteld. Buiten deze contour,

waar een deel van het plangebied is gelegen, is de Boswet van toepassing. In paragraaf 2.2 onder 'Compensatiebeleid bos en natuur' en paragraaf 5.7 'Bos- en natuurcompensatie' wordt hier nader op ingegaan.

2.2 Provinciaal beleid

Provinciale ruimtelijke verordening

Op 24 december 2009 is de Provinciale Ruimtelijke Verordening Provincie Utrecht 2009 (PRV) in werking getreden.

Doel van de verordening is om provinciale belangen op het gebied van de ruimtelijke ordening, ook na inwerkingtreding van de Wet ruimtelijke ordening, te laten doorwerken naar het gemeentelijk niveau. De verordening bevat daartoe bepalingen die bij het opstellen van gemeentelijke bestemmingsplannen, projectbesluiten en beheers-verordeningen, in acht moeten worden genomen. De verordening heeft alleen betrekking op nieuwe plannen en besluiten.

Het instrument van de verordening is nieuw, maar het beleid is niet veranderd. Voorheen moest een bestemmingsplan goedgekeurd worden door de provincie. Sinds de invoering van de nieuwe Wet ruimtelijke ordening is deze goedkeuring vervallen. De provincie geeft nu vooraf aan wat haar provinciale belang is. Dit heeft zij allereerst gedaan in de beleidslijn nieuwe Wro (vastgesteld op 23 juni 2008) en vervolgens verder uitgewerkt in de Uitvoering Beleidslijn nieuwe Wro (vastgesteld op 11 november 2008). De nu vastgestelde verordening is het sluitstuk waarin de provincie een aantal provinciale belangen laat doorwerken naar de gemeenten.

De structurerende elementen van het provinciale beleid worden gevormd door de rode contouren en de zonering van het landelijk gebied. Hierbinnen zijn zeven thema's onderscheiden:

- Bodem;
- Cultureel erfgoed;
- Landelijk gebied;
- Natuur;
- Recreatie;
- Stedelijk gebied;
- Watersystemen.

Per thema zijn er verschillende onderwerpen waaraan getoetst wordt. Ten aanzien van het plangebied zijn onder meer de volgende provinciale belangen van belang:

- De landschappelijke kernkwaliteiten moeten verder ontwikkeld en versterkt worden en richtinggevend zijn bij de verdere ontwikkeling van de provincie;
- De Ecologische Hoofdstructuur is begrensd met een zogenoemde groene contour. Binnen de groene contour geldt het "nee-tenzij"-regime en kan op gebiedsniveau de saldobenadering worden toegepast;
- De verstedelijkingsambities moeten plaatsvinden binnen de rode contouren;
- Voor kleine bebouwingsenclaves zonder contour geldt in beginsel het beleid voor het omringende landelijk gebied. Verdichting op zeer beperkte schaal kan evenwel ook hier worden toegestaan, als bestaande kwaliteiten zich daartegen niet verzetten en een goede ruimtelijke inpassing mogelijk is.

Structuurvisie 2005-2015 (Streekplan Utrecht 2005-2015)

Het provinciaal ruimtelijk beleid dat voor Zeist van toepassing is, is verankerd in de Structuurvisie 2005-2015 (vastgesteld door Provinciale Staten op 13 december 2004). Deze structuurvisie betreft feitelijk het Streekplan Utrecht 2005-2015, maar ingevolge de Invoeringswet ruimtelijke ordening wordt het Streekplan nu aangemerkt als structuurvisie.

Provinciale staten hebben beleidsneutraal het provinciaal belang benoemd aan de hand van de zogenaamde richtinggevende beleidsuitspraken uit het Streekplan. Beleidsneutraal betekent dat het streekplanbeleid ongewijzigd blijft. Belangrijke hoofdlijnen blijven onder andere:

- Voor ruimtelijke ontwikkelingen, zowel in stedelijk als in landelijk gebied, is zorgvuldig ruimtegebruik een belangrijk uitgangspunt;
- Water vormt een ordenend principe. Bij ruimtelijke afwegingen vormt water het vertrekpunt (kwantitatief en kwalitatief);
- De beschikbaarheid van de bestaande infrastructuur en (toekomstige) capaciteit van deze infrastructuur zijn mede bepalend bij de keuzes van nieuwe verstedelijkingslocaties;
- Gestreefd wordt naar een gedifferentieerd aanbod van wonen, werken en voorzieningen;
- Het ruimtelijk ontwikkelingsbeleid is gericht op het versterken van zowel de (cultuurhistorische) identiteit, de landschappelijke diversiteit als de vitaliteit van het landelijk gebied en op de kwaliteit van de natuur en de ecologische samenhang.

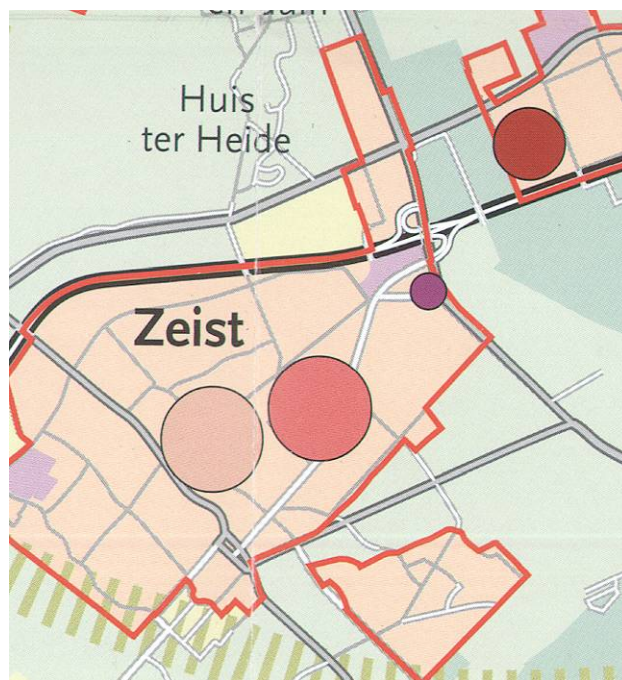
De bossen ten noorden van de Krakelingweg worden tot de categorie Landelijk gebied 3 gerekend. Deze categorie is van toepassing op die delen van de Utrechtse Heuvelrug met, een vaak al bestaande, verweving van natuur, recreatie, militair gebruik, extensieve woningbouw en instellingen.

Het is essentieel dat nieuwe ontwikkelingen de kernkwaliteiten van natuur en landschap versterken.

De Krakelingweg is, inclusief de verbinding tussen de huidige weg en A28, is in het streekplan aangewezen als gebiedsontsluitingsweg. Dit geldt ook voor de Woudenbergseweg, voor zover gelegen langs de zuidoostelijke zijde van de bebouwde kom. Op de streekplankaart is het huidige groengebied Wallenburg aangemerkt als bedrijvenontwikkeling. Ter plaatse zou bedrijvigheid tot ontwikkeling gebracht kunnen worden, die door de aanleg van de Krakelingweg een goede bereikbaarheid zal hebben. In dit bestemmingsplan wordt alleen de Krakelingweg opgenomen.

Provinciaal natuur- en landschapbeleid

Van belang is ook het 'groenbeleid', zoals geformuleerd in het door Gedeputeerde



Uitsnede Streekplankaart

Staten vastgestelde 'Natuurgebiedsplan Utrechtse Heuvelrug' (29 oktober 2002) en zoals overgenomen in het streekplan. Het betreft een nadere uitwerking van de Ecologische Hoofdstructuur (EHS). De bosgebieden aan weerszijden van de Krakelingweg worden tot de EHS gerekend. Ten oosten van de aansluiting op de A28 wordt belang gehecht aan de instandhouding en realisering van een ecologische verbinding met de bossen ten noorden van de Amersfoortseweg.

Compensatiebeleid natuur

Het natuurcompensatiebeleid zoals verwoord in het streekplan Utrecht is geënt op het rijksbeleid. In het streekplan is het compensatiebeginsel verder uitgewerkt.

Op grond van het rijksbeleid zijn onder andere bos- en natuurgebieden die binnen de Ecologische Hoofdstructuur (EHS) zijn gelegen compensatieplichtig.

Het compensatiebeginsel heeft de volgende uitgangspunten:

Het 'nee, tenzij' beginsel, ofwel de eis van onontkoombaarheid. Van onontkoombaarheid is slechts sprake als het zwaarwegend maatschappelijk belang dat met de ingreep is gemoeid is aangetoond en als uit onderzoek blijkt dat elders geen alternatieve locaties voorhanden zijn.

Voor de opwaardering van de Krakelingweg tot gebiedsontsluitingsweg en de herinrichting is nut en noodzaak aangetoond in het GVVP en geaccordeerd door de provincie. In de Structuurvisie 2005-2015 is de route, onder voorwaarden, aangewezen als gebiedsontsluitingsweg zodat het doorgaande verkeer in Zeist kan worden afgeleid via de oostzijde. Elders in de bebouwde kom van Zeist, dus binnen de rode contour, zijn hiervoor geen alternatieve mogelijkheden.

Ook in het Strategisch Mobiliteitsplan 2004-2020 (SMPU+) van de Provincie Utrecht is de weg als gebiedsontsluitingsweg aangemerkt en is aangegeven dat voor capaciteitsvergroting van de weg een aanpassing van de inrichting nodig is. Tevens zijn voor het project BOR-gelden gereserveerd.

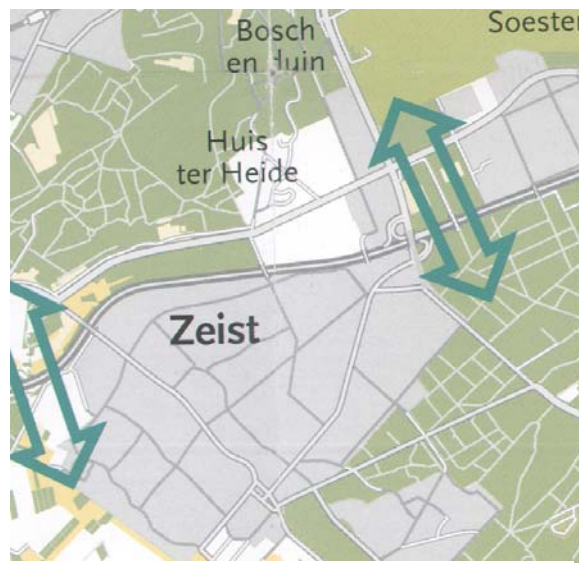
In de bebouwde kom van Zeist zijn geen alternatieven voor de afleiding van doorgaand verkeer voorhanden, de bebouwde kom moet juist worden ontlast. Dit is met het GVVP genoegzaam aangetoond.

Overige uitgangspunten voor natuurcompensatie:

Het **stand-still** beginsel: in de aangewezen gebieden mag in principe geen nettoverlies aan natuur-, bos- en recreatiewaarden (in areaal en kwaliteit) optreden.

Oudere waarden kunnen niet zonder meer worden vervangen door nieuwe. Daarvoor is extra compensatie nodig. Compensatie moet in beginsel in natura plaatsvinden.

De geboden compensatie moet **additioneel** zijn. Het is niet de bedoeling om onder de vlag van compensatie natuur te realiseren waarvan de ontwikkeling al is vastgelegd in bestaande beleidskaders. Dit betekent onder meer dat in de Ecologische Hoofdstruc-



Uitsnede Streekplan 'Gebieden binnen de groene contour'

tuur niet gecompenseerd kan worden. Ook moet het aanvullend zijn op reeds voorgenomen beleid (landschapsbeleidsplannen e.d.).

Het **nabijheidsbeginsel**: de compensatie moet plaatsvinden in de directe omgeving van de ingreep. Het principe van **gelijktijdigheid**: compensatie moet planologisch worden geregeld via het bestemmingsplan dat de waarden aantast, of in een ander gelijktijdig ter goedkeuring aangeboden bestemmingsplan. Het principe van gelijktijdigheid geldt uiteraard ook voor verzoeken om een verklaring van geen bezwaar ex artikel 19 van de Wet op de Ruimtelijke Ordening. Wanneer van gelijktijdigheid geen sprake kan zijn, kan van dit uitgangspunt worden afgeweken, mits verzekerd is dat compenserende planologische maatregelen zullen worden getroffen en in redelijkheid vaststaat dat deze ook daadwerkelijk kunnen worden gerealiseerd.

In hoofdstuk 5 wordt toegelicht op welke wijze tegemoet zal worden gekomen aan het compensatiebeginsel.

Strategisch Mobiliteitsplan Utrecht + 2004-2020

Het doel van het Strategisch Mobiliteitsplan is drieledig: beleidskader, integraal beleid en prioritering wat betreft investering in infrastructuur.

De drie hoofddoelen van het provinciale verkeers- en vervoerbeleid zijn:

1. realiseren van een doelmatig verkeers- en vervoerssysteem om de bereikbaarheid in en van de provincie Utrecht en de Randstad te waarborgen.
2. Het tweede hoofddoel is het verbeteren van de veiligheid van het verkeers- en vervoerssysteem voor gebruikers en omwonenden.
3. Het derde hoofddoel is het verminderen van de negatieve effecten van verkeer en vervoer op de kwaliteit van de leefomgeving.

Het waarborgen van een goed wegennet is gericht op het optimaal benutten van de beschikbare capaciteit en een goede doorstroming.

Het basiswegennet kent drie categorieën: Stroomwegen, Gebiedsontsluitingswegen en Erftoegangswegen. De route Krakelingweg (N224) / Woudenbergseweg is deels gecategoriseerd als gebiedsontsluitingsweg en deels als erftoegangsweg.

De regio's die omgeven worden door de stroomwegen 'takken' via de gebiedsontsluitende wegen aan op het stroomwegennet. Dit type wegen zorgt voor het aansluiten van meerdere kernen op de stroomwegen en verbindt bovendien vaak grotere kernen met elkaar. Gebiedsontsluitende wegen ondersteunen zowel het stroomverkeer als het uitwisselen van verkeer. Er zijn twee typen, die zich onderscheiden in het aantal rijstroken: 2x1 of 2x2. Voor gebiedsontsluitingswegen geldt een maximumsnelheid van 80 km/u buiten de bebouwde kom en 50 km/u daarbinnen. Waar (veel) erven aansluiten op de weg passen bij gebiedsontsluitende wegen passen het beste aparte parallelvoorzieningen. De fietspaden op deze wegen zijn (in ieder geval) buiten de bebouwde kom altijd vrijliggend.

Ten aanzien van de afwikkeling van het verkeer in Zeist wordt opgemerkt dat het omleiden van doorgaand verkeer via de Krakelingweg als bijkomend effect kan hebben dat de N224 aanzienlijk meer verkeer te verwerken krijgt. De overige wegen in het gebied kunnen deze extra stroom niet verwerken en bovendien leidt het tot meer hinder voor het milieu en de natuur. Daarom is aan de plannen voor de Krakelingweg verbonden dat het traject van de N224 tussen Zeist en de N227 (ter hoogte van de Woudenbergseweg) de erftoegangsfunctie krijgt en de aansluiting met de N224 wordt aangepast, zodat de verkeersstroom deels afgeleid wordt.

De Krakelingweg wordt niet gerekend tot de hoofdfietsroutes uit het SMP+ of tot de verkeersonveilige trajecten/knooppunten.

Provinciaal cultuurhistorisch beleid

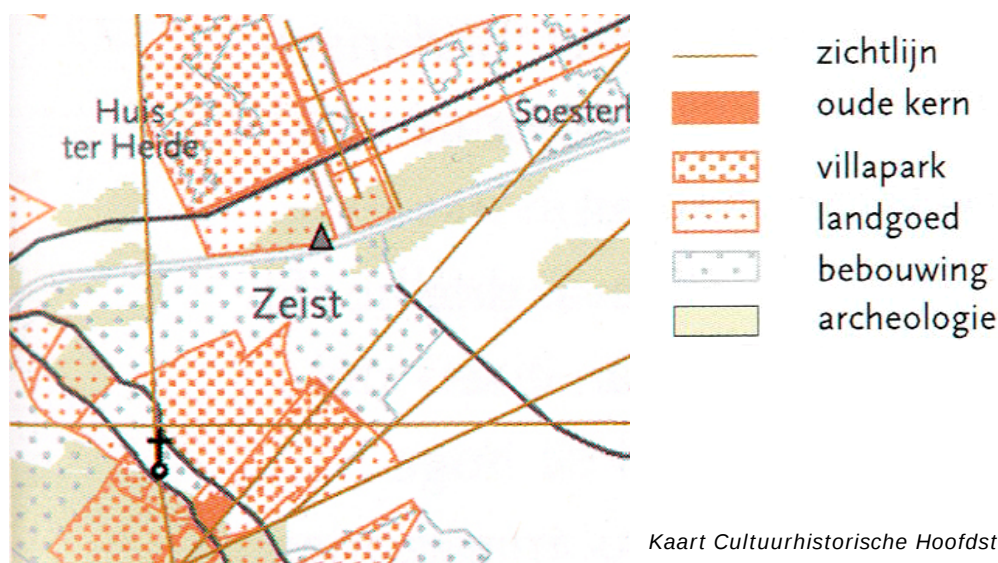
Het provinciale beleid op dit terrein is in een aantal nota's verwoord. Van belang is onder meer de nota 'Niet van Gisteren'. Hierin is door de provincie aangegeven waar prioriteiten liggen voor cultuurhistorisch gebiedsbeleid voor de komende jaren. In deze nota heeft de provincie haar beleid ten aanzien van cultuurhistorie neergelegd, o.a. in de vorm van een cultuurhistorische hoofdstructuur (CHS).

Onder de CHS worden met name gebieden en structuren aangewezen waar sprake zou moeten zijn van extra oplettendheid ten aanzien van archeologische en cultuurhistorische thema's. Voor Zeist zijn vooral de thema's 'het ontworpen landschap' en 'structuren en complexen' van belang. De belangrijkste beleidslijn voor deze gebieden zijn het helder houden en versterken van de laan- en zichtlijnstelsels in de boscomplexen. De Krakelingweg is als historisch belangrijke weg opgenomen.

Vanuit de provincie worden in het plangebied geen specifieke eisen gesteld.

Wel zijn vanuit de gemeente voorschriften opgenomen voor wat betreft de aanduiding archeologie.

Tevens is op de kaart cultuurhistorische hoofdstructuur het noordwestelijk deel van het plangebied aangewezen als aandachtsgebied voor archeologie.



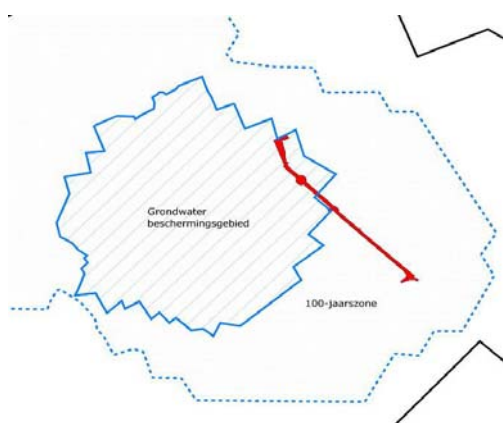
Kaart Cultuurhistorische Hoofdstructuur

Grondwaterbescherming

Het plangebied is gelegen binnen de 100 jaarszone van de grondwaterwinning Zeist. Tegelijkertijd ligt het tracé deels binnen het grondwaterbeschermingsgebied dat hierbij hoort.

Binnen de grondwaterbeschermingsgebieden kunnen geen ruimtelijke ontwikkelingen plaatsvinden die een bedreiging vormen voor de grondwaterkwaliteit.

Bij functiewijziging in 100 jaarszones dient rekening te worden gehouden met het waterwinbelang en dient te worden toegelicht hoe deze wordt beschermd.



Ligging plangebied binnen het grondwater-beschermingsgebied en de 100-jaarszone

Rond het waterwingebied ligt een terbeschermingsgebied waarop de Provinciale Milieuverordening Utrecht van toepassing is. Binnen deze gebieden gelden beperkingen voor wat betreft de toegestane functies en het gebruik. In bijgaande figuur zijn de zones aangegeven. De begrenzing heeft te maken met de stroming van het grondwater en zichtbare grenzen in het veld, zoals perceelsgrenzen, sloten en wegen. In Zeist gelden afwijkende regels voor het grondwaterbeschermingsgebied. Met name bij de hervestiging van bedrijven.

Risicovolle bedrijven mogen zich niet in grondwaterbeschermingsgebieden vestigen.

Risicovolle bedrijven die er al gevestigd zijn, moeten extra maatregelen treffen om het risico van bodembedreigende stoffen tot een minimum te beperken. De gemeente regelt dit in de milieuvergunning.

Ruwweg is het grondwaterbeschermingsgebied één tot drie kilometer breed. In dat gebied is men beducht voor verontreinigingen. Een klein deel in het noordelijke deel van het plangebied is binnen deze zone gelegen.

Het 100-jaarsaandachtsgebied is de ruimste zone. In het 100-jaarsaandachtsgebied gelden geen extra regels voor inrichtingen.

In dit bestemmingsplan wordt in ieder geval niet voorzien in de vestiging van bedrijven of inrichtingen in de zone.

2.3 Gemeentelijk beleid

Gemeentelijk Structuurplan

Het Structuurplan voor de gemeente Zeist is door de gemeenteraad vastgesteld in 2001. Het is een plan op hoofdzaken, bedoeld voor de langere termijn.

Het plan vormt een kader voor de toetsing van bestemmingsplannen. Het plan laat zien welke ontwikkelingen nog mogelijk zijn binnen de waardevolle identiteit van de bestaande stad en geeft hiervoor ruimtelijke randvoorwaarden.

In sectorale plannen, zoals het groenstructuurplan, woonvisie en verkeer- en voersplan, worden de hoofdzaken uit het structuurplan verder uitgewerkt.

De doorverbinding en herprofilering van de Krakelingweg is opgenomen in het actieprogramma van het structuurplan. De oversteekbaarheid voor recreatief verkeer en het landschappelijke karakter van de Krakelingweg worden als aandachtspunten genoemd.

Gemeentelijk waterbeleid

De provincie en de waterschappen zijn bevoegd gezag voor de Wet op de waterhuishouding, de Grondwaterwet en de Wet verontreiniging oppervlaktewateren. De gemeente heeft als beheerder van het rioolstelsel en het stedelijk gebied een belangrijk aandeel in de uitvoering van watertaken. Het gemeentelijke beleid is vastgelegd in het milieubeleidsplan 2000-2004 'Ruimte voor milieu'. In het milieubeleidsplan heeft de

raad gekozen voor de volgende koers: in samenspraak met andere partners (waterschap, provincie, waterleidingbedrijf e.a.) een beleid voeren gericht op een integraal en ecologisch waterbeheer.

Tevens heeft de gemeente een 'Integraal Waterplan' vastgesteld, als uitvoeringsproject van het milieubeleidsplan. Het waterplan geeft invulling aan duurzaam stedelijk waterbeheer. Het plan is gericht op het water dat aanwezig is op het grondgebied van de gemeente. Het waterplan is op 13 september 2004 vastgesteld in samenwerking met het Hoogheemraadschap De Stichtse Rijnlanden, Hydron en de provincie Utrecht.

Gemeentelijk verkeer- en vervoerplan

Het gemeentelijke verkeer en vervoerplan (het GVVP, maart 2001) is een strategisch beleidskader voor de komende 10 jaar op het gebied van mobiliteit, verkeer en vervoer. In het GVVP zijn doelstellingen en beleidskaders opgenomen voor het autoverkeer, de fiets, openbaar vervoer, verkeersveiligheid, flankerend beleid en milieu en is de toekomstige hoofdverkeersstructuur voor Zeist vastgelegd.

In het GVVP is de toekomstige hoofdverkeerstructuur voor Zeist opgenomen. In de hoofdverkeerstructuur is onderscheid gemaakt in hoofdwegen van de 1^{ste} orde, gericht op doorstroming, in wegen van de 2^{de} orde, gericht op bereikbaarheid en in verblijfsgebieden.

De achterliggende gedachte is dat de hoofdwegen van de 1^{ste} orde dienen voor het afleiden van het doorgaande verkeer door Zeist, om Zeist heen en voor een spreiding van het herkomst- en bestemmingsverkeer van Zeist via de wegen van de 2^{de} orde van en naar de verblijfsgebieden in Zeist.

Hiermee zal een meer evenwichtige verdeling van het verkeer over de wegen in Zeist ontstaan, dan nu het geval is.

In de hoofdverkeerstructuur is de Krakelingweg opgenomen als een hoofdweg van de 1^{ste} orde met een rechtstreekse verbinding tussen de Woudenbergseweg en de Boulevard / Zandbergenlaan /toe-afritten A28. De realisering van deze verbinding is voorwaardelijk voor het functioneren van het GVVP.

Op basis van de uitgangspunten van het GVVP en Duurzaam Veilig heeft de gemeenteraad in 2003 het wegcategoriseringsplan voor Zeist vastgesteld. In dit plan heeft de Krakelingweg de functie van gebiedsontsluitingsweg.

Tevens is de Krakelingweg één van de projecten van het 'Bereikbaarheid Offensief Randstad' (BOR), waarbij is aangegeven dat de Krakelingweg niet alleen een lokale functie heeft, maar ook een bovenlokale en regionale functie.

Daar het profiel en de capaciteit van de huidige Krakelingweg onvoldoende zijn om als gebiedsontsluitingsweg te kunnen functioneren, zullen voorzieningen moeten worden getroffen om de capaciteit van de Krakelingweg af te stemmen op de gewenste functie.

Groenstructuurplan Zeist

Momenteel wordt het groenstructuurplan geactualiseerd, voor dit bestemmingsplan zal de inhoud hiervan niet wezenlijk verschillen met het nu nog vigerende groenstructuurplan Zeist (1992). Het Groenstructuurplan Zeist (1992) concludeert dat het onder druk staande groene imago van Zeist in belangrijke mate afhankelijk is van het landschappelijk kader (de landschappelijke omgeving, de ondergrond en de historie).

Uitgangspunt op structuurniveau is om aansluiting te vinden bij dit landschappelijke kader in zowel inrichting als beheer. Doel hierbij is consolidatie en versterking van het groene imago. De herkenbaarheid van de verschillende landschappen in het stedelijk groen wordt hierbij nagestreefd.

In het Groenstructuurplan wordt Zeist op structuurniveau gezien als een lappendeken van onderling nauwelijks gerelateerde buurtjes, met elk een eigen identiteit, ondermeer bepaald door de ruimtelijke opbouw, architectuur en groentoepassing. Particulier groen levert bovendien een belangrijke bijdrage aan het groene beeld van Zeist.

In dit plan wordt tevens geconstateerd dat Zeist rijk is aan ecologische potenties door de verwevenheid met het landschappelijke kader en de variatie aan biotopen. Door de geringe omvang van groenelementen en grote gebruiksdruk wordt dit deels teniet gedaan.

Op hoofdlijnen is de gewenste groenstructuur voor Zeist in de volgende beleidsuitgangspunten samen te vatten:

1. Het versterken van het boskarakter, geldend voor de bestaande boscomplexen op de Utrechtse Heuvelrug ten noordoosten van de Oude Arnhemseweg-Arnhemse Bovenweg;
2. Het versterken van het buitenplaatskarakter, geldend voor de zonde buitenplaatsen ter weerszijden van de Utrechtseweg-Driebergseweg;
3. Het versterken van het weidekarakter, geldend voor het gebied ten zuidwesten van de buitenplaatszone, het Kromme Rijngebied;
4. Het versterken van het cultuurhistorisch karakter, geldend voor structuurelementen / lanen van het lusthofcomplex Slot Zeist / Beek & Royen en voor de structuurelementen van de Amersfoortsewegzone;
5. Het versterken van het landschappelijke karakter van randen van het stedelijk gebied, met name langs de Oude Arnhemseweg, de wijk Kerckebosch, het Lyceumkwartier, het Sanatoriumbos, Zeist West en Austerlitz;
6. Het versterken van de ecologische waarde en het karakter van verbindingzones door Zeist West;
7. Het versterken van het structurerend karakter van structuurdragende wegen en lijnen als de Utrechtseweg-Driebergseweg, de Oude Arnhemseweg-Arnhemse Bovenweg, de Koelaan-Slotlaan, de Laan van Beek en Royen, de Boulevard, de Dolderseweg, de Woudenbergseweg en de Oude postweg.

Uitwerkingsnota Bomenbeleid 'Bomen in Zeist'

De gemeente onderkent het belang van de waarde van bomen en het groene karakter van Zeist en het behoud daarvan. In de beleidsnota is getracht het gemeentelijke beleid met betrekking tot bomen te integreren en te verbeteren. In de nota is geformuleerd in welke gevallen een kapvergunning dient te worden aangevraagd, welke de criteria voor verlening en weigering zijn en of welke wijze de herplantplicht wordt vormgegeven. Ook heeft de nota als bouwsteen gediend voor de Bomenverordening 2005. Momenteel wordt de bomenverordening geëvalueerd. Deze evaluatie dient als basis voor het (eventueel) aanpassen van het bomenbeleid. Uitgangspunt hierbij is dat het groene karakter van Zeist duurzaam beschermd moet blijven.

Gemeentelijk archeologiebeleid

Zoals reeds aangegeven in hoofdstuk 3.1 is per 1 september 2007 de Wet op de archeologische monumentenzorg (Wamz) een feit.

Archeologische taken en verplichtingen, die voortvloeien uit de nieuwe Wamz, liggen vanaf die datum bij de gemeenten. Van hen wordt verwacht dat zij een archeologisch beleid met bijbehorende instrumenten ontwikkelen. Archeologische monumentenzorg is een nieuw beleidsveld voor gemeenten. De gemeenten zijn verantwoordelijk voor het vaststellen van bestemmingsplannen en om bouw-, sloop- en aanlegvergunningen te verlenen. Aan deze vergunningen kunnen onder de nieuwe wetgeving archeologische voorwaarden en voorschriften verbonden worden. Het archeologisch erfgoed wordt dus een 'beperking' voor de ruimtelijke ordening. Om deze 'beperking' te structureren zijn normen nodig, waarbinnen nadere eisen op het gebied van archeologische monumentenzorg kunnen worden gesteld. Het bepalen en vaststellen van deze normen (selecteren van archeologische waarden, verbinden van archeologische verplichtingen aan vergunningen, ruimtebeslag van archeologie op plankaart) is daarbij een eigen (politieke) keuzevrijheid van de gemeente, zij het dat de gemeente daarin niet volstrekt autonoom is.

De belangrijkste verplichting ingevolge de Wamz is dat de gemeenteraad bij de vaststelling van bestemmingsplannen rekening moet houden met de in de grond aanwezige dan wel te verwachten archeologische waarden. Hierop heeft de gemeente Zeist voor haar grondgebied, zowel binnen- als buiten de bebouwde kom, archeologisch beleid opgesteld. Aan de hand van verschillende kaarten, zoals de archeologische beleidsadvieskaart, is aangegeven hoe hoog de verwachtingen zijn voor het grondgebied van de gemeente ten aanzien van archeologische resten.

Op de beleidsadvieskaart worden verschillende archeologische verwachtingszones en AMK-terreinen (een gebied die op de Archeologische Monumenten Kaart is aangeduid waarvan bekend is dat zich er archeologische resten bevinden) aangegeven.

Onderscheid wordt gemaakt in:

- zone met lage archeologische verwachting;
- zone met middelhoge verwachting;
- zone met hoge archeologische verwachting;
- zone met geen archeologische verwachting.

Het plangebied ligt voor een deel (noorden en midden) in de 'zone met middelhoge verwachting'. Op het overige deel is de 'zone met lage verwachting' van toepassing. In of nabij het plangebied liggen geen AMK-terreinen (zie bijgaande figuur, volgende bladzijde).

Voor de zones met middelhoge verwachting geldt, dat indien bodemingrepen beneden de bouwvoor (0,30 m–Mv) plaatsvinden, er nader archeologisch onderzoek moet worden uitgevoerd. Voor plangebieden waarvan de bodemverstoring of de bebouwing een oppervlak van 1.000 m² of minder beslaat, hoeft geen onderzoek te worden uitgevoerd.

In de gebieden die aangemerkt zijn als 'zone met lage archeologische verwachting' gelden geen beperkingen voor planvorming.

In paragraaf 5.9 wordt nader op de bescherming van de archeologische aspecten ingegaan.



Archeologische verwachting	Beleidsadvies	
	Doelstelling voor behoud	Voorwaarde voor behoud
Hoog	Behoud in huidige staat van eventuele resten	Bij plangebieden groter dan 100 m ² en/of gelegen binnen straal van 50 m van AVK-terrein: geen bodemingrepen dieper dan 30 cm - maaiveld.
Middelhoog	Behoud in huidige staat van eventuele resten	Bij plangebieden groter dan 1000 m ² en/of gelegen binnen straal van 50 m van AVK-terrein: geen bodemingrepen dieper dan 30 cm - maaiveld.
Laag	Geen	Plangebieden in zones met bodemverstoringen kleiner dan 10 ha: Geen
Laag	Geen	groter dan 10 ha: geen bodemingrepen dieper dan 30cm - maaiveld
Geen (verstoring o.a. op basis van AHN, defensiekaart Milieudienst Zuidoost Utrecht)	Geen	Geen

Uitsnede Archeologische Beleidsadvieskaart Zeist

3 HUIDIGE SITUATIE

3.1 Algemeen

De huidige Krakelingweg is gelegen aan de oostkant van Zeist en verbindt de Woudenbergseweg (N224) via de Oude Woudenbergse Zandweg en de Boulevard met de Zandbergenlaan (N238) en A28. De Krakelingweg is samen met de Oude Woudenbergse Zandweg en de Boulevard een gebiedsontsluitingsweg en heeft een functie voor ontsluiting van de aanliggende bebouwing, het bestemmingsverkeer naar het Lyceumkwartier en wordt ook door het (doorgaande) regionale verkeer gebruikt. De Krakelingweg is gelegen buiten de bebouwde kom en de Oude Woudenbergse Zandweg en de Boulevard daarbinnen. Daarnaast zijn er op enige afstand hiervan diverse functies gelegen die voor hun bereikbaarheid afhankelijk zijn van de Krakelingweg. Het dwarsprofiel van de Krakelingweg is niet afgestemd op het huidige en toekomstige gebruik en de huidige en toekomstige functie. Daarom moeten capaciteitsverruimende maatregelen worden getroffen.

Het tracé van de huidige Krakelingweg is onderdeel van de historische infrastructuur van Zeist en ligt in een landschappelijk en ecologisch waardevol gebied. Langs de Krakelingweg liggen geluidsgevoelige bestemmingen, waarop de Wet Geluidhinder van toepassing is.

Gezien de ligging en de ingrepen die nodig zijn om een gebiedsontsluitingsweg te creëren die voldoet aan de eisen die vanuit verkeerskundig oogpunt worden gesteld is een overzicht van de huidige situatie en kwaliteiten van belang. Hieronder zijn de verschillende verkeerskundige en omgevingsaspecten beschreven.

3.2 Verkeerskundige aspecten

3.2.1 Algemeen

De Krakelingweg heeft in de huidige situatie een beperkte breedte van ca. 5,5 meter. Direct langs de weg staan bomen, waardoor het profiel van vrije ruimte zeer beperkt is en (vracht)auto's elkaar moeilijk kunnen passeren.

Aan de westzijde van de Krakelingweg ligt een éézijdig in twee richtingen te berijden fietspad. De Krakelingweg is onvoldoende gedimensioneerd voor de huidige en toekomstige functie.

De Krakelingweg is gelegen buiten de bebouwde kom, waar normaal gesproken een snelheidsregime van 80 km/uur zou gelden. Gezien het beperkte profiel van vrije ruimte is echter vanwege verkeersveiligheid een maximum snelheid van 50 km/uur ingesteld.

3.2.2 Functie van de weg en het gebruik

De route Krakelingweg - Oude Woudenbergse Zandweg - Boulevard vervult een gebiedsontsluitingsfunctie tussen de Woudenbergseweg en de A28/Zandbergenlaan. De

Krakelingweg ontsluit de langs de weg gelegen bebouwing, het bestemmingsverkeer naar het Lyceumkwartier. De weg wordt tevens door het doorgaande regionale verkeer gebruikt.

De aangrenzende weg 'Boulevard' heeft ook een belangrijke ontsluitingsfunctie voor Zeist. Op de Krakelingweg sluiten verder de Verlengde Slotlaan en Prof. Lorentzlaan aan. Deze wegen hebben overwegend een woonfunctie en in geringe mate een ontsluitingsfunctie.

De verkeersgegevens die zijn gebruikt ten behoeve van het akoestisch onderzoek zijn afkomstig van de gemeente Zeist. De huidige verkeersintensiteit (2008) bedraagt 8.106 mvt/etmaal. Op basis van de prognose loopt dit op tot 11.772 mvt/etmaal in 2020. De intensiteiten zijn gebaseerd op weekdaggemiddelden. In onderstaand overzicht zijn de gehanteerde verkeersintensiteiten weergegeven.

	Noord			Midden			Zuid		
	intensiteit	wegdek	snelheid	intensiteit	wegdek	snelheid	intensiteit	wegdek	snelheid
Huidig 50 km/u 2008	8.106	fijn asfalt	50	8.106	fijn asfalt	50	8.106	Fijn asfalt	50
Nieuwe weg 2020	11.722	Fijn asfalt/ Microflex	50	11.460	Fijn asfalt/ Microflex	50	9.904	Fijn asfalt/ Microflex	50

Noord is vanaf Zandbergenlaan tot de Oude Woudenbergse Zandweg.

Midden is tussen Oude Woudenbergse Zandweg en Prof. Lorentzlaan.

Zuid is tussen Prof. Lorentzlaan en Woudenbergseweg.

De verkeersprognoses zijn gebaseerd op het gemeentelijk verkeersmodel Zeist. Dit model is een verfijning van het regionale verkeersmodel VRU 2.0. In het voorontwerp bestemmingsplan zijn eveneens de verkeersintensiteiten van laatstgenoemd model overgenomen en wordt uitgegaan van ca. 11.700 mvtg/etmaal. De prognoses zijn nogmaals getoetst door recente verkeerstellingen te vergelijken met de prognoses uit het verkeersmodel. De toetsing is uitgevoerd, door prognoses van 2008, 2009 en 2010 te vergelijken met verkeerstellingen uit dezelfde jaren.

Hieruit bleek dat de prognoses voor de wegen, waarop ook verkeerstellingen zijn uitgevoerd, de berekende intensiteit in het gemeentelijk verkeersmodel, de gemeten intensiteit goed benadert. Een uitzondering daarop betrof de Boulevard, waar sprake is van een significant verschil tussen het verkeersmodel en de verkeerstelling 2008. Hetzelfde is het geval voor de berekende intensiteiten op de provinciale weg N238 (Dolderseweg).

De resultaten van deze tellingen zijn wederom ingevoerd in het model en gekoppeld aan de relatieve groei uit het verkeersmodel.

3.2.3 Bereikbaarheid

Autoverkeer

Via de Krakelingweg zijn de woon- en overige functies aan beide zijden van de Krakelingweg bereikbaar evenals het aangrenzende Lyceumkwartier (via de Prof. Lorentzlaan en de Verlengde Slotlaan). Ook heeft de Krakelingweg een ontsluitingsfunctie voor voorzieningen in overige delen van Zeist.

In de huidige situatie ontsluiten de voorzieningen langs de Krakelingweg direct op de Krakelingweg via op-/afritten, dan wel indirect via een zijweg (het Laantje zonder Eind en het Laantje van Hagens, officieel Krakelingweg). De sportvoorzieningen van Schaerweijde en Shot aan de oostzijde van de Krakelingweg worden ontsloten via een weg in het verlengde van de Oude Woudenbergse Zandweg.

Met de sportverenigingen zijn besprekingen gaande de ontsluiting aan de oostzijde te realiseren met een aansluiting op de Verlengde Slotlaan. De plannen zullen te zijner tijd in een aparte planlogische procedure worden afgewogen. Vooralsnog wordt uitgegaan van de in dit plan opgenomen verkeersoplossing.

Nabij de Woudenbergseweg ontsluit camping de Krakeling op de Krakelingweg. Tussen het 'Laantje van Hagens' en het Laantje zonder Eind is woonbebouwing, die rechtstreeks via in-/uitritten wordt ontsloten op de Krakelingweg. Het uitzicht vanaf de in-/uitritten op de Krakelingweg wordt vanwege de aanwezige bomen zeer belemmerd. Verder zijn er verspreid over de Krakelingweg in-/uitritten.

Tussen de Professor Lorentzlaan en de Verlengde Slotlaan ontsluit de Reformatorische school rechtstreeks op de Krakelingweg. Tussen de Verlengde Slotlaan en de Oude Woudenbergse Zandweg geldt hetzelfde voor enkele woningen.

Langzaamverkeer

Aan de westzijde van de Krakelingweg ligt een éézijdig in 2 richtingen te berijden fietspad. Dit fietspad is een onderdeel van een samenhangend netwerk van fietsroutes binnen en buiten Zeist.

Het fietspad sluit aan de zuidzijde aan op het fietspad langs de Woudenbergseweg. Bij de Verlengde Slotlaan is een aansluiting op de hoofdfietsroute Zeist-Soesterberg. Hier kruist deze hoofdfietsroute de Krakelingweg.

Via het fietspad langs de Oude Woudenbergse Zandweg is een verbinding met de fietspaden langs de Boulevard richting Zeist.

Bij de Professor Lorentzlaan en het Laantje zonder Eind steken fietsers over.

De sportvoorzieningen van Schaerweijde en Shot aan de oostzijde van de Krakelingweg worden ontsloten via een weg in het verlengde van de Oude Woudenbergse Zandweg. De fietsers moeten hier in de bocht oversteken. De situatie wordt door overstekende fietsers als onoverzichtelijk ervaren.

Zoals hierboven aangegeven zijn er plannen om deze ontsluiting te verplaatsen naar de Verlengde Slotlaan.

Carpoolplaats

Bij de aansluiting van de Boulevard op de Zandbergenlaan/toe- en afritten van de A28 is een carpoolplaats gelegen. Deze carpoolplaats wordt intensief gebruikt.

3.2.4 Verkeersveiligheid

Bij verkeersveiligheid wordt onderscheid gemaakt in objectieve en subjectieve verkeersveiligheid. De objectieve verkeersveiligheid is gebaseerd op de door de politie geregistreerde ongevallen.

Hierbij wordt uitgegaan van het aantal geregistreerde ongevallen in periodes van 3 jaar. De laatste volledige periode van 3 jaar is 2004 t/m 2006.

De subjectieve verkeersveiligheid is gebaseerd op de beleving van de verkeerssituatie door de verkeersdeelnemers (gevoel van onveiligheid). De verkeersonveiligheid wordt door de verschillende verkeersdeelnemers verschillend ervaren. Wat door de één als onveilig wordt ervaren kan voor de ander geen probleem zijn.

Daar de effecten van een verbeterde Krakelingweg het meest merkbaar zullen zijn op de Krakelingweg, de Oude Woudenbergse Zandweg en de Boulevard, vanaf de Oude Woudenbergse Zandweg tot de Zandbergenlaan, wordt de verkeersveiligheid op deze wegen, inclusief de aansluitingen op de Oude Woudenbergse Zandweg en de Zandbergenlaan, beschreven.

Objectieve verkeersveiligheid.

In onderstaande overzichten is het aantal geregistreerde ongevallen in de periode 2004 t/m 2006, op bovengenoemde wegen weergegeven. Hierbij is per weg, onderscheiden naar wegvakken en kruispunten, het aantal ongevallen weergegeven en de afloop hiervan: **Dodelijk**, **Letsel** of **Uitsluitend Materiële Schade**.

I. KRAKELINGWEG

	AFLOOP ONGEVALLEN			Totaal
	DODELIJK	LETSEL	UMS	
Wegvakken	0	0	10	10
Kruispunten	0	1	9	10
Totaal	0	1	19	20

In totaal waren 37 bestuurders betrokken bij deze ongevallen. Eenmaal was een fietser en tweemaal een bromfietser bij deze ongevallen betrokken. Alle overige ongevallen vonden plaats met motorvoertuigen. Het letselslachtoffer betrof een bestuurder van een motorvoertuig. Op het kruispunt Krakelingweg-Woudenbergseweg deden zich geen slachtofferongevallen voor.

II. OUDE WOUDENBERGSE ZANDWEG

	AFLOOP ONGEVALLEN			Totaal
	DODELIJK	LETSEL	UMS	
Wegvakken	0	0	4	4
Kruispunten	0	1	1	2
Totaal	0	1	5	6

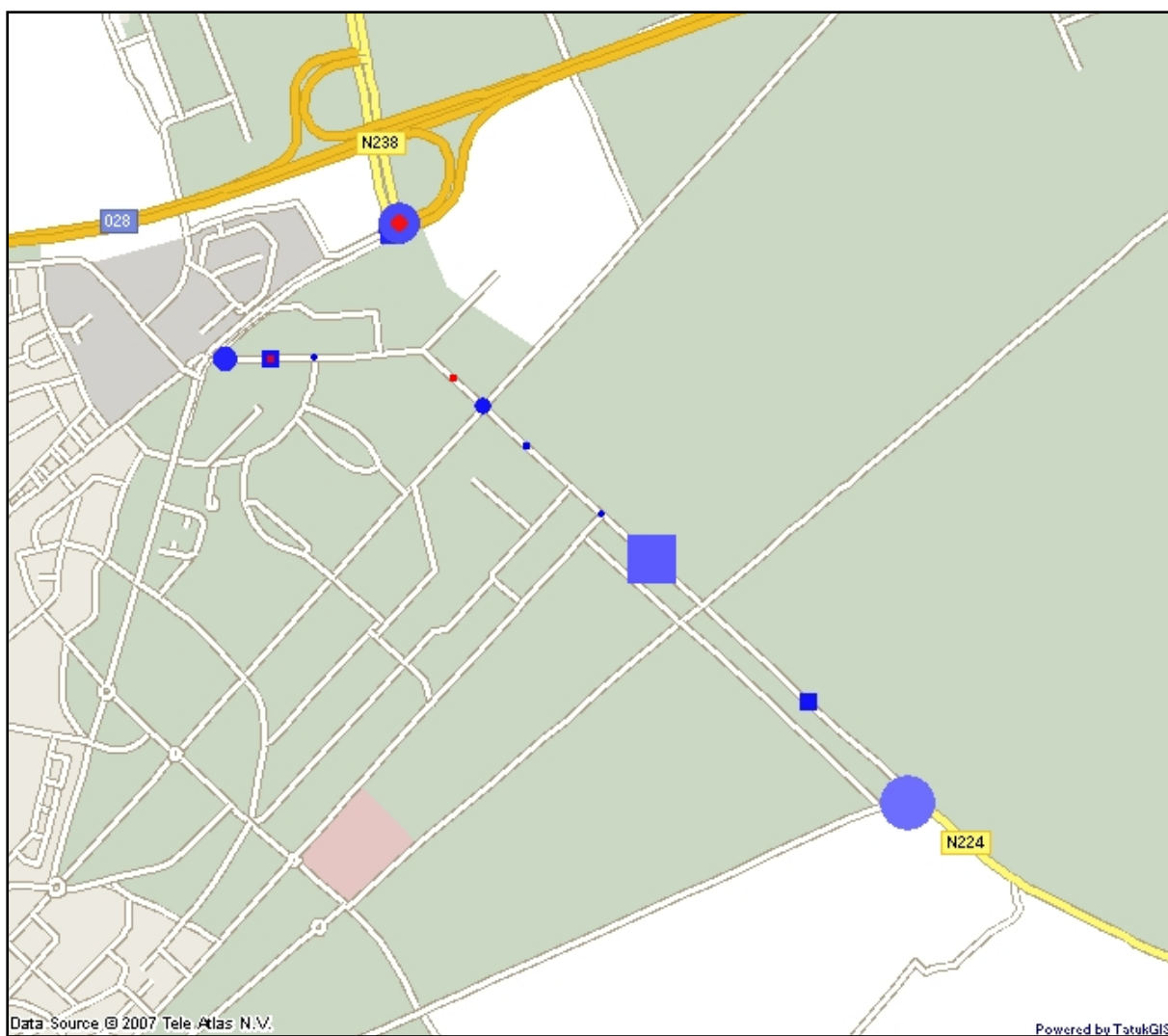
In totaal waren 11 bestuurders betrokken bij deze ongevallen. Dit waren uitsluitend bestuurders van motorvoertuigen.

III. BOULEVARD / kruispunt ZANDBERGENLAAN

	AFLOOP ONGEVALLEN			Totaal
	DODELIJK	LETSEL	UMS	
Wegvakken	0	3	8	11
Kruispunten	<u>0</u>	<u>0</u>	<u>0</u>	<u>0</u>
Totaal	0	3	8	11

Ongevallen zijn uitsluitend geregistreerd op het kruispunt Zandbergenlaan. Op dit kruispunt deden zich 11 ongevallen voor, waarvan 3 met letsel. Hierbij waren uitsluitend bestuurders van motorvoertuigen betrokken.

Uit onderstaande figuur blijkt dat de ongevallen op de wegvakken vooral tussen het



Spreading ongevallen 2004 - 2006 (wegvakongevallen in vierkant aangegeven)

Laantje zonder Eind en de Prof. Lorentzlaan plaatsvinden. De meeste ongevallen op de kruispunten vinden plaats op de kruispunten van de Krakelingweg met de Woudenbergseweg en de Zandbergenlaan met de Boulevard.

Samenvattend kan worden gesteld dat er weliswaar op het wegvak van de Krakelingweg tussen het Laantje zonder Eind en de Prof. Lorentzlaan de meeste ongelukken plaatsvinden, maar er geen sprake is van een zogenaamde 'Black Spot' of 'VOC' (Verkeersongevallenconcentratie). Van een 'Black Spot' is immers sprake als er minimaal 6 letselongevallen in 3 jaar plaatsvinden en van een 'VOC' als er minimaal 12 ongelukken, waarvan minimaal 3 met letsel, plaatsvinden. Zoals uit bijgaande tabellen blijkt is dit niet het geval.

Subjectieve Verkeersveiligheid

De klachten over de verkeersveiligheid richten zich op het kruispunt van de Krakelingweg met de Woudenbergseweg en op het oversteken door vooral fietsers van de Krakelingweg vanaf de Oude Woudenbergse Zandweg en de Verlengde Slotlaan naar de sportvoorzieningen van Schaerweijde en Shot vv.

Voorts wordt het uitrijden vanaf de uitritten van de woningen aan de oostzijde van de Krakelingweg langs het zuidelijke deel door het slechte uitzicht op de weg als problematisch ervaren. Voorts schaven vaak vrachtauto's langs de dicht naast de weg staande bomen.

3.3 Cultuurhistorie

De cultuurhistorische waarden in de omgeving van het tracé Krakelingweg hebben in hoofdzaak betrekking op de infrastructuur. Dit houdt verband met de oude doorgaande verkeersroutes (Woudenbergseweg, Krakelingweg) en het assenstelsel behorend bij het barokke ontwerp van Slot Zeist en aanliggende bosgebieden.

Een deel van het plangebied behoorde in het oorspronkelijke 17^e eeuwse barokke ontwerp van Slot Zeist tot de productiebossen van het slot (zie figuur). De aanleg van het Slot Zeist en bijhorende assenstelsel is begonnen in 1677. De aanleg omvatte in eerste instantie de hoofdas (Slotlaan) en aangrenzende sterrenbossen en lanen. Restanten van de oorspronkelijke aanleg zijn nog terug te vinden in het huidige wegenpatroon. Het lanenstelsel, waaronder de Verlengde Slotlaan, Krakelingweg en Lorentzlaan is aangewezen als gemeentelijke monument (structuur).

Meest in het oog springend is de voormalige hoofdas, de Verlengde Slotlaan, nu nog goed als zodanig herkenbaar met zijn brede profiel en zware beplanting. De as zet zich voort in het fietspad naar Soesterberg, voorheen reikte de as tot op de heidevelden. Op de kruising van de tegenwoordige Verlengde Slotlaan en de Krakelingweg stond een soort obelisk.

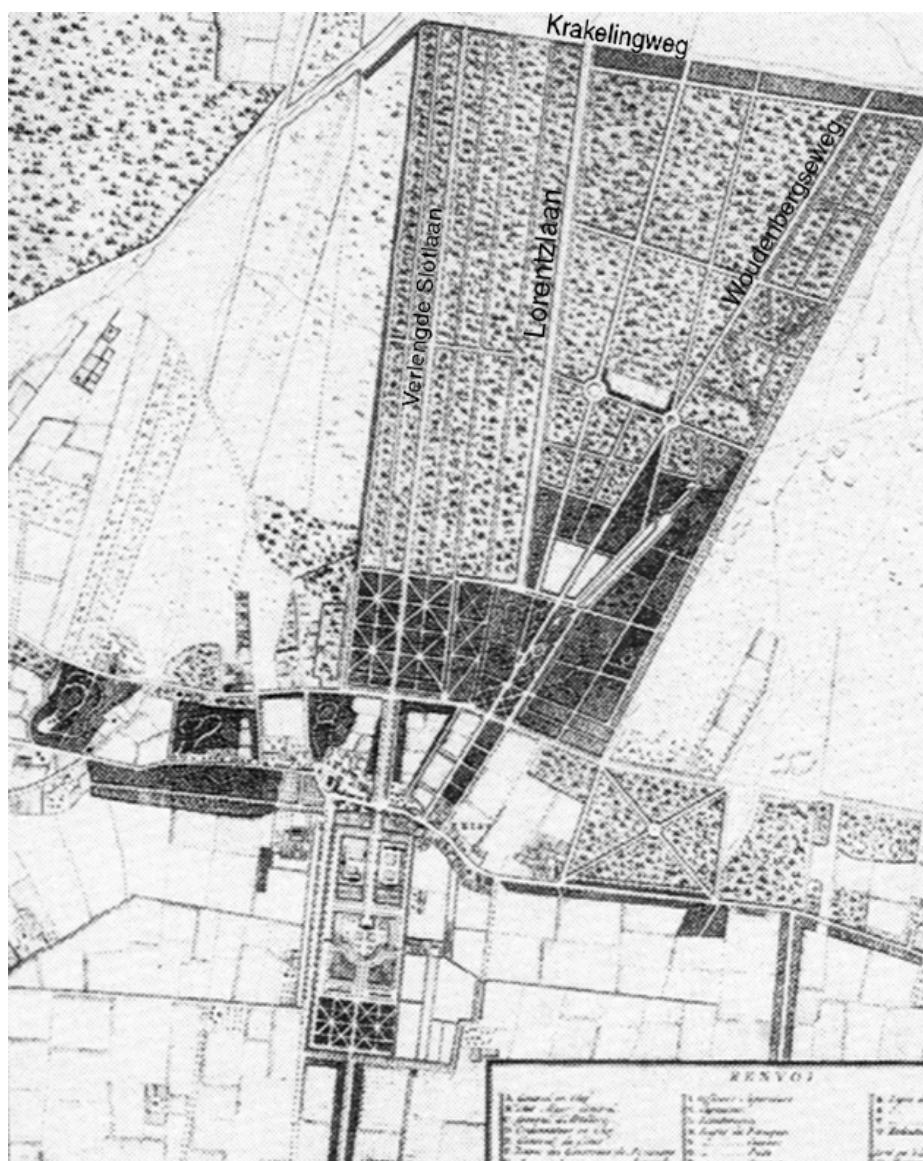
Deze as heeft, in eerste instantie de Slotlaan en in latere instantie ook de Verlengde Slotlaan, behalve een stedenbouwkundige en landschappelijke functie tevens een belangrijke functie voor het verkeer binnen Zeist gehad.

Het formele einde van de Verlengde Slotlaan was de kruising met de Krakelingweg. De weg werd hier beëindigd met een zogenaamd 'Rondeel'. Dit is een rond plein, open ruimte in het bosgebied, omzoomd door één of meerdere cirkels van bomen. Overigens maakt het Rondeel geen onderdeel uit van de oorspronkelijke 17^e eeuwse aanleg maar is deze later, bij de uitbreiding van de bebouwing van Zeist en als gevolg van de centrale rol van de Verlengde Slotlaan hierin, toegevoegd.

In 1872 was het Rondeel al aanwezig als ring van loofbomen met een grasveld in de cirkel. Bij inventarisatie zijn restanten van deze bomencirkels gevonden die uitwijzen dat de binnenste cirkel uit beuken en de buitenste cirkel uit linden bestond. Ook de open ruimte is nog voorhanden. In de figurenbijlage is een inventarisatie van bomen op het Rondeel opgenomen.

Bij de jongste verkaveling voor woningbouw in het Lyceumkwartier is rekening gehouden met behoud en herstel van het Rondeel in die zin dat de gronden niet in de uit te geven gronden zijn betrokken.

Uit luchtfoto's uit 1937 blijkt dat de geometrische principes van dit ontwerp aan weerszijden van de Verlengde Slotlaan tot ver in de 20^e eeuw intact zijn gebleven. Het formele ontwerp is verankerd in het landschappelijke schema van de regio door de ontwikkeling van assen over de horizon.

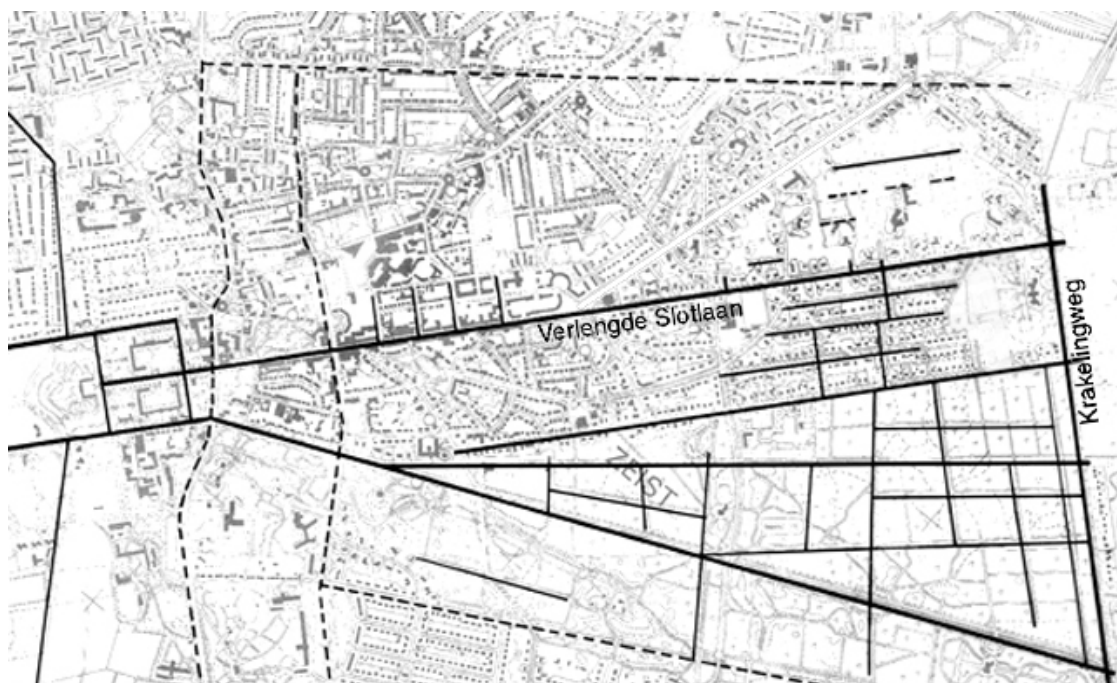


Barokke ontwerp Slot Zeist: fragment van 'Carte du Camp d'Utrecht', gravure door G.L. Le Fèvre de Montigny, 1805, Coll. van de Poll-Stichting Zeist.

Het aan het Lyceumkwartier grenzende Zeister Bos dankt zijn ontstaan aan de stichting van de buitenplaats Beek en Royen. De centrale as van dit bosgebied is de huidige Woudenbergseweg.

Een andere, min of meer parallel gelegen, as is het zogenaamde Laantje zonder Eind. Dit laantje is één van de oudere verbindingswegen met Amersfoort geweest, dwars door de bossen en de heidegebieden van de Utrechtse Heuvelrug. In het barokke ontwerp (17^e eeuw) van de bossen van Slot Zeist (zie figuur) is het Laantje zonder Eind als één van de assen opgenomen.

In de huidige situatie vertegenwoordigt de as vooral een cultuurhistorische, landschappelijke waarde. De route heeft in verkeerskundig opzicht vooral recreatief en voor het bestemmingsverkeer betekenis.



Assenstelsel barokke ontwerp Slot Zeist geprojecteerd in de huidige situatie.

3.4 Natuur en landschap

3.4.1 Landschap

De bossen in dit deel van Zeist zijn in de 18^e en 19^e eeuw aangelegd als onderdeel van de uitleg van Slot Zeist en andere buitenplaatsen. Om die reden hebben de bossen voor een belangrijk deel, ook gezien de nog aanwezige historische structuur, cultuurhistorische waarde.

Vooral aan het Zeisterbos wordt een hoge waarde toegekend. Het in de achttiende eeuw aangelegde parkbos vormde aan het eind van de negentiende eeuw voor vele bezoekers een geliefd recreatieoord, met het Jagershuis als topattractie. Het destijds aangelegde padenpatroon met vijvers in formele stijl is nog steeds aanwezig. Toen het

Zeister Bos in 1913 ten prooi dreigde te vallen aan bouwspeculanten heeft de gemeente Zeist het bos gekocht. Alleen een smalle strook langs een deel van de Prof. Lorentzlaan werd bebouwd.

Lanen

De huidige Krakelingweg was oorspronkelijk een oude beukenlaan. Er is nog slechts een klein deel oude beuken over. In het recente verleden zijn er nogal wat Amerikaanse eiken in de laan gezet. Zeer recent zijn weer jonge beuken geplant. Over een grote lengte van de weg staan nauwelijks nog laanbomen.

In het rondeel bij de Verlengde Slotlaan staan alleen aan de zuidzijde nog beuken.

Aan de noordzijde een enkele beuk en restanten van lindenakhout.

Ook de wegen dwars op de Krakelingweg zijn in aanleg met beuken beplant. Deze oude lanen vormen een raamwerk in een gebied dat eerst heide was en nu bos.

Aan de zuidwestkant (naar Zeist toe) zijn deze beukenlanen nog vrij goed in tact; naar het noordoosten (van Zeist af) is niet veel over van de beukenlanen. Enerzijds zijn er nog maar enkele bomen over, anderzijds zijn Amerikaanse eiken geplant.

De meeste bomen langs de Krakelingweg hebben zeer weinig groeiruimte, dit geldt ook voor de jonge beuken die in een tussenberm van slechts 1 meter breed zijn geplant. De verharding van de Krakelingweg ligt bijna tot aan de stammen. Aan de achterzijde liggen tuinmuren en halfverhardingen of een verhard fietspad.

Naar verwachting zullen de meeste bomen door de benauwde groeiomstandigheden op termijn aftakelen. De bomen worden dan onveilig.

Een gesloten bomenrij van gezonde beuken is alleen nog aanwezig bij camping de Krakeling, waar de bomen voldoende groeiruimte aan de achterzijde hebben (geluidswal van de camping).

3.4.2 Natuur

Vegetatie

De natuurlijke begroeiing langs de Krakelingweg bestaat nagenoeg geheel uit bos. Slechts een kleine oppervlakte bestaat uit droog natuurlijk grasland, vooral in het rondeel van de Slotlaan en bij camping de Krakeling. Voor een overzicht van de gevonden vegetatietypen wordt verwezen naar het Flora en Faunaonderzoek van Buro Zoon, in de bijlagen van dit plan.

Er zijn twee hoofdtypen van bos aanwezig. Bossen op de enigszins rijke groeiplaats van een eikenbeukenbos, met een soortenrijke kruid- en struiklaag van bosplanten, die een hoge waarde hebben als natuurlijk bos. Kleinere oppervlakten kunnen al redelijk functioneren. De bossen op de enigszins arme groeiplaats van een eikenberkenbos, hebben een spaarzame kruidlaag waarin vooral heidesoorten voorkomen, die meestal door bochtige smele overheerst worden. De struiklaag is soortenarm en de boomlaag bestaat meest uit Amerikaanse eik met nog resten van een grovedennenbos. Deze bossen werden in 1991 nog gekarteerd als grove dennenbos met veel Amerikaanse eik (mRO, 1991). De Amerikaanse eik is de afgelopen 10 jaar in boomlaag, struiklaag en kruidlaag gaan overheersen.

Deze bossen hebben een minder hoge waarde als natuurlijk bos, kunnen alleen goed functioneren bij grote aaneengesloten oppervlakten en hebben baat bij het voorkomen van open gebieden (heide, zand en schraalland) Veel bijzondere soorten van de heide kunnen ook in dit bos voorkomen.

Momenteel komt er echter maar zeer weinig heide in het gebied voor.

Ecologische functie van het gebied rond de Krakelingweg.

De Krakelingweg doorsnijdt de rand van de het natuurkerngebied Utrechtse Heuvelrug. Voor de groene restgebieden in de bebouwde kom is de relatie met het grote bosgebied over de Krakelingweg van vitaal belang. Omgekeerd hebben deze kleine gebiedjes geen grote betekenis voor het bosgebied. De ecologische betekenis van dat deel van de Krakelingweg dat langs de bebouwde kom loopt is daardoor van lage orde (deel A in figuur Indeling tracé). Het Zeisterbos is grotendeels afhankelijk, voor het ecologisch functioneren, van een goede relatie over het middendeel van de Krakelingweg met het grote bosgebied. Ook is het Zeisterbos een belangrijke stapsteen in de EHS van de Heuvelrug tussen Kozakkenput (en de gebieden ten noorden van de A28) en Heidestein. Verder is het van belang voor de landgoederen aan de Driebergseweg. Het onbebouwde middendeel (deel B in figuur Indeling tracé) heeft daardoor een ecologische betekenis van de eerste orde.

Door een clustering van gebouwen en niet natuurlijke functies rond het kruispunt Krakelingweg-Woudenbergse weg, is het laatste gedeelte beperkt van waarde voor een relatie tussen bovengenoemde gebieden. Omdat de omliggende natuurlijke gebieden wel groot en sterk zijn, heeft gedeelte C een belangrijke ecologische functie, die echter onder druk staat.

De ecologische functie is van belang voor flora en fauna van heide en droog bos. Dit is het beste te illustreren aan de hand van zeldzame reptielen. De Krakelingweg ligt te midden van enkele belangrijke leefgebieden van de levendbarende hagedis, de zandhagedis en de hazelworm.

Tot 1980 kwam de zandhagedis nog in bijna alle bosgebieden voor, maar momenteel is de soort teruggedrongen tot de Leusderheide en A28 ten noordoosten van de Krakelingweg, Heidestein-Bornia ten zuidoosten van de Krakelingweg en de Zoom ten noorden van de Krakelingweg (provincie Utrecht, 2000). Voor herstel van deze soort is het plangebied van groot belang.

Het belang van de bosgebieden die direct aan de Krakelingweg zijn gelegen, wordt veroorzaakt doordat zij deel uitmaken van grote aaneengesloten natuurlijke gebieden. Wanneer een tiental meters van de rand van deze gebieden afgenomen wordt ten behoeve van een weg, verandert dit niet veel aan het functioneren van deze grote bosgebieden, wel echter aan de relatie tussen beiden (deze wordt slechter).

4 PLANBESCHRIJVING

4.1 Verkeersfunctie

Gezien de gewenste capaciteit van en de doorstroming op de Krakelingweg, ging de voorkeur ten tijde van het eerste (voor)ontwerp bestemmingsplan uit naar de functie van gebiedsontsluitingsweg buiten de bebouwde kom (70 of 80 km/uur).

De inpassing van de weg, waarlangs de nodige woon- en maatschappelijke functies zijn gelegen, leidde echter tot enkele ongewenste effecten.

De geluidbelasting nabij de geplande rotonde aan de Lorentzlaan en op de gevels van enkele woningen in het Lyceumkwartier bleek vrij hoog. Daarnaast moesten voor het bestemmingsverkeer parallelwegen worden ingericht en werd de weg voor langzaamverkeer moeilijk oversteekbaar. Hetgeen vooral voor fietsende jeugd, onder meer van en naar de sportvelden, als onveilig werd ervaren.

Om die redenen is begin 2009 het inrichtingsplan herzien en is zijn de volgende wijzigingen verder uitgewerkt:

- 50 km/uur op het gehele tracé
- Brede middenbermen, met bomen (gesloten bladerdek)
- Vrijliggend fietspad langs het gehele tracé
- Geen rotonde Lorentzlaan

De Oude Woudenbergse Zandweg, de verlengde Slotlaan en de Professor Lorentzlaan zijn wegen in een 30 km/uur verblijfsgebied.

4.2 Tracé keuze en bestemmingsplan

In het Gemeentelijk Verkeers- en Vervoer Plan (GVVP-Zeist) vormt de doorgetrokken Krakelingweg samen met de Woudenbergseweg, de Zandbergenlaan en de Amersfoortseweg de ontsluitende randstructuur van Zeist.

De dimensionering van de Krakelingweg is niet afgestemd op aan deze weg toegedachte functie van gebiedsontsluitingsweg en de voorgestane doortrekking ontbreekt. Daarom dienen (capaciteitsverruimende) maatregelen aan de Krakelingweg te worden getroffen en dient de verbinding naar de A28/Zandbergenlaan te worden aangelegd. De ligging van het tracé en de inrichting van de weg is onderwerp van onderzoek geweest in de tracéstudie Krakelingweg. Voor een beschrijving van de varianten van de tracéstudie Krakelingweg wordt verwezen naar deze studie.

Op basis van deze studie is een voorkeur voor een tracé bepaald en zijn uitgangspunten voor de inrichting opgesteld.

De voorkeursvariant (2) was in 2006, met enkele aanpassingen, nader uitgewerkt. Zoals gesteld in paragraaf 4.1 leidde dit echter tot enkele problemen in de uitwerking om reden waarvan gekozen is voor een variant die het meest lijkt op variant 3 van de tracéstudie Krakelingweg met een regime van 50 km/uur. Op onderdelen wijkt het de-

finitief ontwerp echter af deze variant. Het bestemmingsplan is op het definitief ontwerp gebaseerd. Paragraaf 4.3 omschrijft het definitief ontwerp.

4.3 Definitief ontwerp

- Snelheid: 50 km/uur tussen de Zandbergenlaan en de aansluiting Woudenbergseweg;
- De huidige Krakelingweg wordt op het traject tussen Oude Woudenbergse Zandweg en Professor Lorentzlaan heringericht als vrijliggend fietspad. Op het traject tussen Laantje van Hagens en de aansluiting op de Woudenbergseweg fungeert de oude Krakelingweg als parallelweg, ter ontsluiting van de woningen en de camping ter oostzijde.
- De aansluitingen met de Verlengde Slotlaan en de Woudenbergseweg met rotondes.
- Aansluitingen met de Boulevard, Zandbergenlaan en zuidelijke toe- en afritten A28 worden met verkeerslichten geregeld en die van het 'Laantje van Hagens' en het Laantje zonder Eind met een T-aansluiting.
- Geen aansluiting met de Oude Woudenbergse Zandweg. Voor de drie noordelijkste woningen fungeert de oude Krakelingweg als ontsluiting voor bestemmingsverkeer (fietsstraat).
- De carpoolplaats wordt middels een aansluiting rechtstreeks ontsloten op de Krakelingweg, buiten het invloedsgebied van de aansluiting op de Boulevard.
- De sportvoorzieningen van Schaerweijde en Shot worden ontsloten via een nieuwe toegangsweg vanaf de rotonde bij de Verlengde Slotlaan;
- Camping De Krakeling wordt ontsloten vanaf de Woudenbergseweg.
- Ter westzijde van de nieuwe weg komt vanaf de Boulevard tot de Woudenbergseweg een vrijliggend tweezijdig fietspad. Op meerdere plekken worden oversteken ingericht voor fietsers en wandelaars zodat de bosgebieden en voorzieningen aan weerszijden van de Krakelingweg goed bereikbaar blijven.

De voorwaarden die aan de ontheffingsvergunning Flora en Fauna zijn gekoppeld door het ministerie hebben geleid tot relatief gezien verregaande aanpassingen, van met name het dwarsprofiel. Belangrijke punten betreffen de maximale lengtes van de faunapassages en de grote voorkeur voor een tracé waarin op termijn sprake is van ene gesloten bladerdek boven de weg. Dit laatste kan alleen worden bereikt wanneer in de brede middenberg een bomenrij wordt aangebracht en de faunapassages van voldoende daglichttoetreding worden voorzien.

4.4 Verkeersinrichting Krakelingweg

Snelheidsregime

Het snelheidsregime van het ontwerp toegesneden op de nieuwe functie als gebieds-ontsluitingsweg binnen de bebouwde kom. Mede ook naar aanleiding van de inspraakreacties en opmerkingen van de provincie ligt het is de snelheid in het definitieve ontwerp teruggebracht tot 50 km/uur.

De Oude Woudenbergse Zandweg, de Verlengde Slotlaan en de Professor Lorentzlaan zijn wegen in een 30 km/uur verblijfsgebied, evenals de huidige Krakelingweg, voor zover deze als parallelweg wordt uitgevoerd.

Inrichting tracé

De nieuwe Krakelingweg is binnen de bebouwde kom gelegen. Zowel ter plaatse van de oversteek van de Verlengde Slotlaan als ter plaatse van de aansluiting op de Woudenbergseweg is sprake van een rotonde. Op enkele plaatsen, o.a. bij enkele fietsers-oversteken, worden snelheidsremmende voorzieningen (drempels) aangelegd.

Op het gehele traject wordt uitgegaan van gescheiden rijstroken. De bestaande bomenrijen, langs het huidige tracé van de Krakelingweg, kunnen voor het overgrote deel worden behouden. Deels worden de bomenrijen de begeleiding van het nieuwe dubbelzijdige fietspad (Lyceumkwartier), deels komen ze in de berm (middendeel) en deels blijven ze de begeleiding van de oude weg langs de woningen oostelijk van de weg.

Langs de nieuwe rijstroken zullen steeds aan weerszijden bomenrijen worden geplant zodat een laan met bomenrij in de middenberm zal ontstaan. De middenberm heeft een breedte van 5,35 á 5,5 meter, hierbinnen is ruimte voor een nieuwe rij bomen. Omdat sprake is van een weg zonder trottoirs zijn obstakelvrije zones langs de weg gewenst van ca. 3 meter bij 50 km/uur. Omwille van de ecologische belangen is deze afstand in het plan iets beperkt. De rijstroken zelf zijn 3,75 meter breed. Dit betekent dat de boomkronen samen een breedte van ca. 8 meter moeten overbruggen en dat een gesloten bladerdek diensgevolge pas op termijn gerealiseerd wordt. Ook tussen de rijbanen en het doorgaande tweezijdige fietspad is ruimte voor een bomenrij, deze bestaat deels uit de bestaande bomen langs de oude Krakelingweg en deels uit nieuw aan te planten bomen.

Deze opzet gaat uit van een duurzame en veilige verkeersoplossing en biedt tegelijkertijd mogelijkheden voor het realiseren van faunapassages (zie ook hoofdstuk 5, paragraaf 5.6). De breedte van het profiel en gescheiden rijstroken maakt het mogelijk de faunatunnels via de middenberm te verlengen en boomkronen blijven elkaar raken.

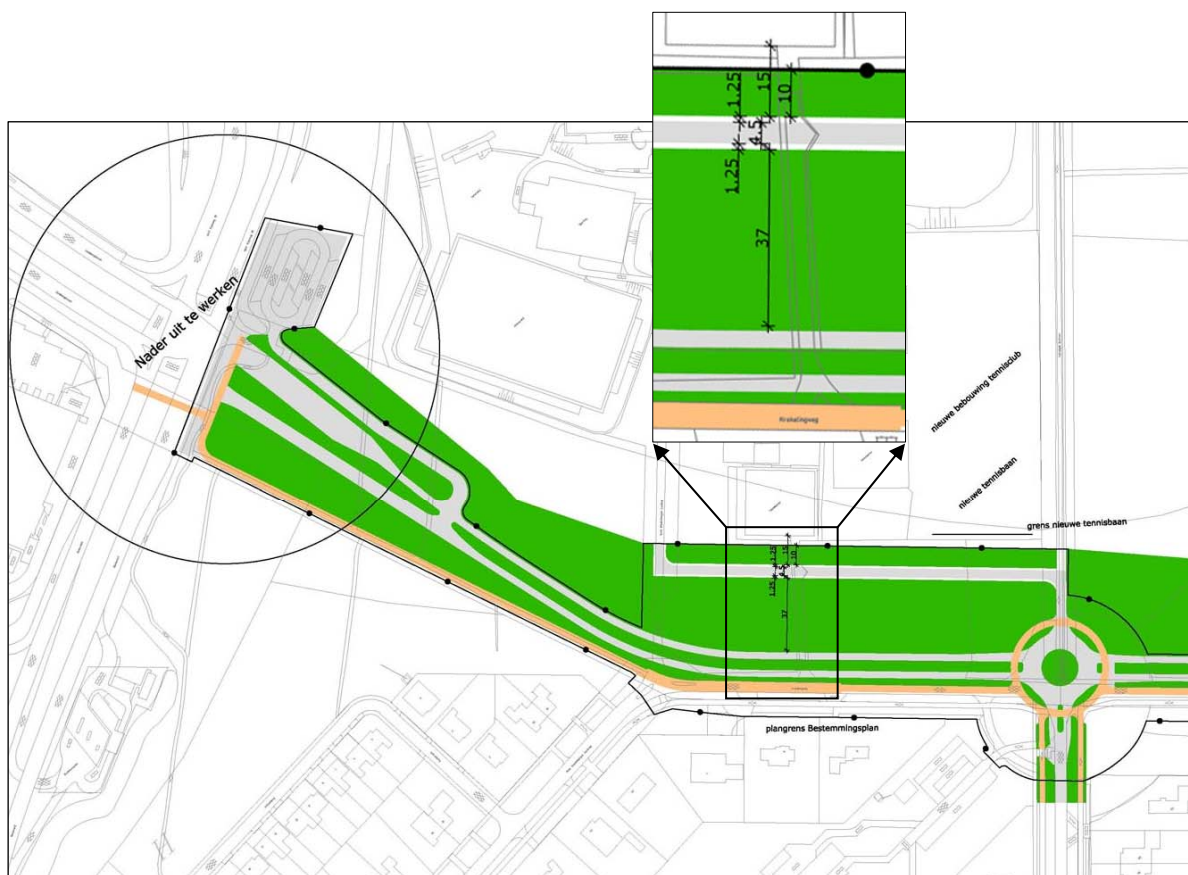
Op de plankaart zijn dwarsprofielen voor de verschillende delen van de Krakelingweg weergegeven.

Noordelijk deel tracé

Het langzaam verkeer en in het bijzonder de fietsers kunnen eveneens via de aansluiting op het Rondeel de sportvoorzieningen bereiken. De in eerdere plannen opgenomen langzaam verkeeroversteek in het verlengde van de Oude Woudenbergse zandweg komt daarmee te vervallen (zie bijgaande figuren). De P&R-parkeerplaats aan de Zandbergenlaan wordt via een aparte toegang ontsloten.

De sportvelden kunnen worden ontsloten via de (verlenging) van de Verlengde Slotlaan en een nieuwe toegangsweg langs de tennisvelden. In verband met de privacy op de tennisvelden zal een bosstrook van 10 meter tussen de tennisvelden en de nieuwe

toegangsweg in stand worden gehouden. In bijgaande figuur is de maatvoering weer-
gegeven.



Inrichting noordelijk deel tracé

Midden deel tracé

Omwille van de bereikbaarheid van aanliggende bedrijven is besloten het zogenaamde Laantje van Hagens en het Laantje zonder Eind rechtstreeks aan te sluiten op de Krakelingweg en tevens een oversteek naar het Zeisterbos te kunnen maken.

Op het middendeel, waar de ecologische waarden het hoogst zijn, wordt voor het fietspad zoveel mogelijk de bestaande Krakelingweg aangehouden. De nieuwe Krake-



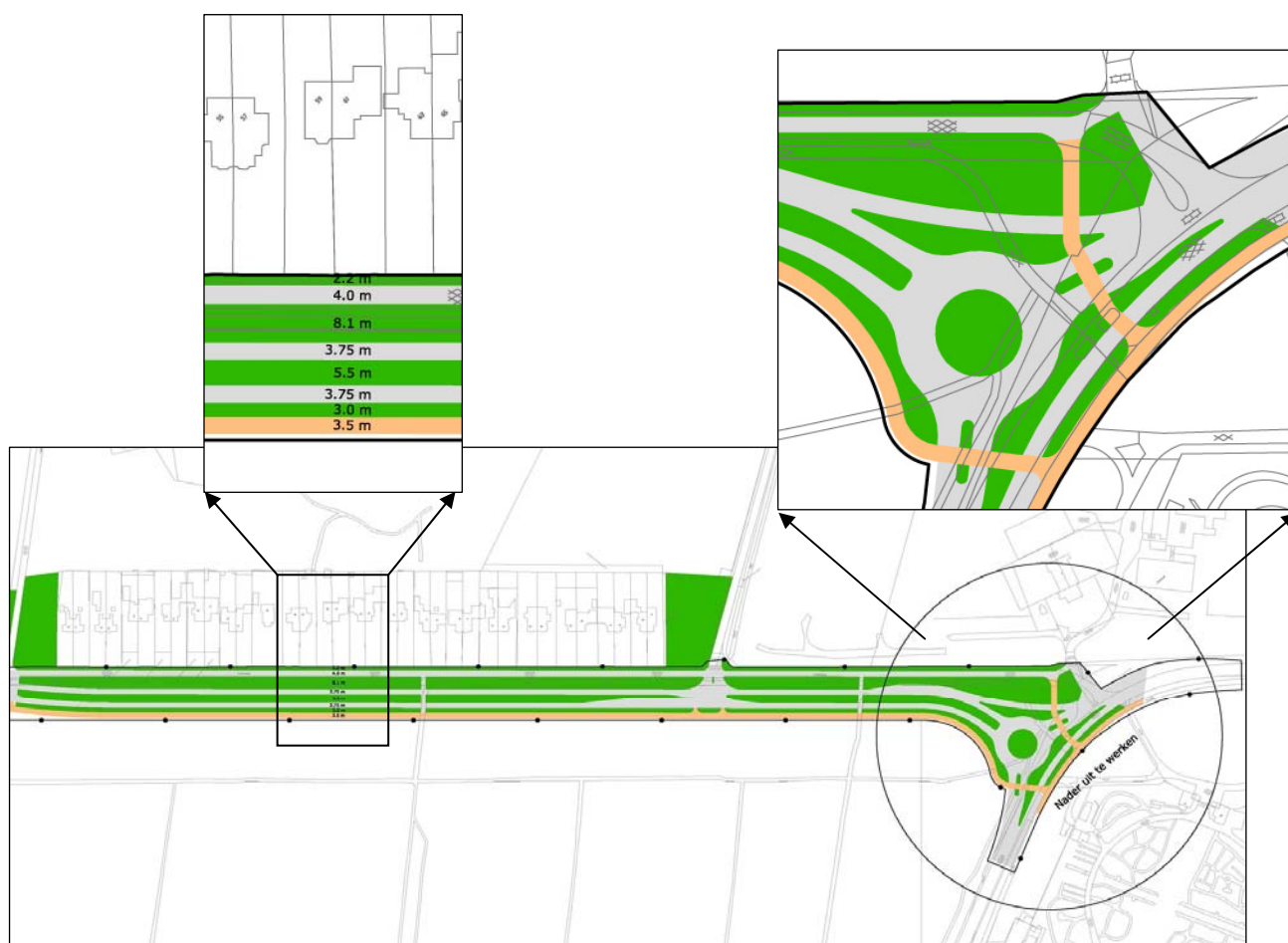
Inrichting midden deel tracé

lingweg is ten noorden hiervan geprojecteerd. De buiging naar een tracé ten zuiden van het bestaande tracé in zuidelijke richting verschoven ten opzichte van het ontwerpbestemmingsplan.

Zuidelijk deel tracé

Op het zuidelijke deel van het tracé, ter plaatse van de bestaande woningen langs de Krakelingweg zal de bestaande Krakelingweg als parallelweg functioneren. Het tracé van de bestaande (in de toekomst dus de parallelweg) wordt ingericht voor voetgangers en een rijweg voor bestemmingsverkeer en fietsers. Beoogd wordt een inrichting waarin de bestaande bomen blijven staan. De verharding van het bestaande fietspad zal worden verwijderd en de strook zal worden toegevoegd aan de houtwal ten zuiden hiervan. In bijgaande figuur is de maatvoering van de verschillende rij- en groenstroken weergegeven.

De aansluiting van de nieuwe Krakelingweg op de Woudenbergseweg vindt plaats met een nieuwe rotonde. In verband met de gewenste capaciteit en de lijnbusdiensten zijn in twee richtingen extra rijstroken gepland. De camping krijgt een eigen aansluiting juist ten zuiden van het verkeersplein.



Inrichting zuidelijk deel tracé

4.4 Natuur en landschap

De volgende uitgangspunten en aandachtspunten zijn van toepassing:

- Zeisterbos zo veel mogelijk in stand houden.
- Lanenstelsel waar mogelijk in stand houden en herstellen
- Behoud en herstel rondel Verlengde Slotlaan

De beplanting van de lanen van de Slotaanleg en de Krakelingweg vormen een belangrijk aspect in de aanwijzing als monumentale structuur. Zonder laanbeplanting is er geen lanenstelsel.

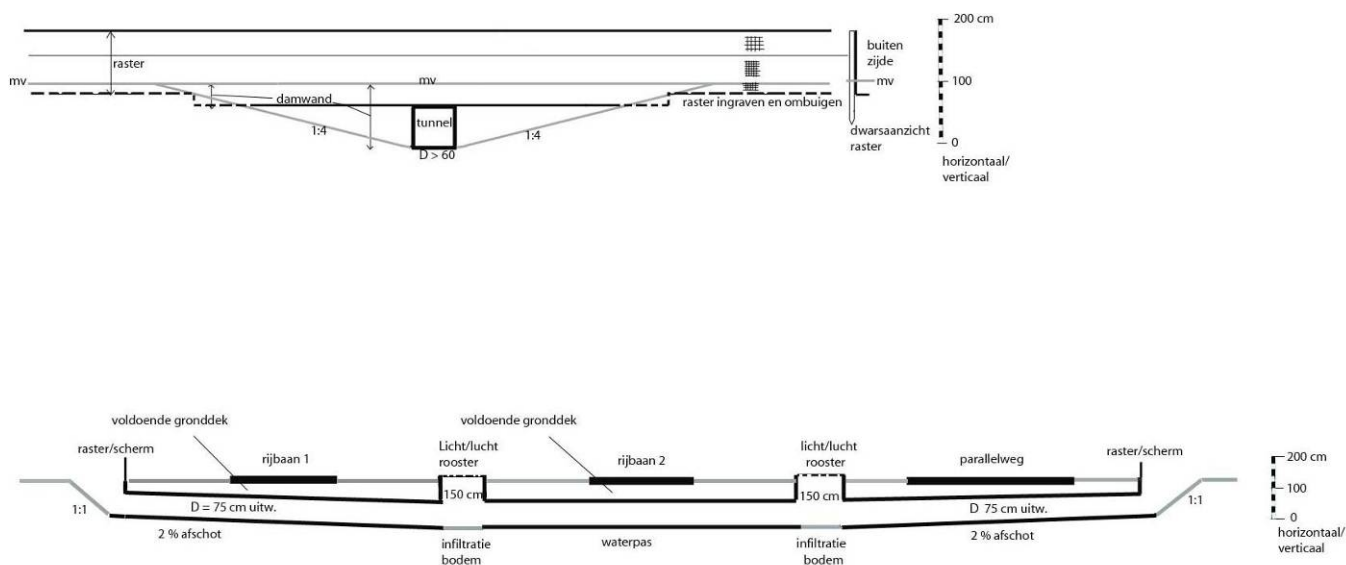
Het laankarakter van de Krakelingweg mag als kenmerkend worden beschouwd en is in beginsel landschappelijk en cultuurhistorisch van belang. Daarnaast is ook de bosstrook langs het Lyceumkwartier bepalende voor het groene karakter van de stadsrand.

In ieder geval zal een groot deel van de oude Krakelingweg in stand kunnen worden gehouden, hetzij als parallelweg, hetzij als dubbelzijdig fietspad.

In de huidige situatie is de beplanting langs de Krakelingweg verre van optimaal. Er zal voor behoud dan ook nog veel moeten gebeuren. Kwalitatief goede bomen zullen, waar mogelijk, worden gespaard en ten behoeve van nieuwe laanbeplanting zullen voldoende brede, onverharde bermen worden, aangelegd. Er zal zoveel mogelijk ruimte moeten blijven voor herstel van het rondel in de Verlengde Slotlaan.

Om deze waarde te beschermen heeft het Rondel en de Verlengde Slotlaan een dubbelbestemming 'Waarde-Cultuurhistorie - 2' gekregen. Bescherming van waarden vindt onder andere plaats middels een aanlegvergunningstelsel en een kapverbod.

Op de bestemmingsplankaart (verbeelding) is in de dwarsprofielen aangegeven waar sprake is van behoud van bestaande bomenlaan en waar nieuwe laanbeplanting is



Dwarsdoorsnede faunatunnel Krakelingweg Zeist
C. Zoon mei 2007

Zoon bureau voor ecologie

voorzien. De bestaande bomenrijen langs de Krakelingweg zullen voor een deel behouden kunnen blijven, indien van goede kwaliteit, en voor een deel moeten worden vervangen of aangevuld.

Wildrasters

Langs het middendeel van het tracé, tussen Woudenbergseweg en prof. Lorentzlaan en ter hoogte van het Laantje van Hagens, wordt voorzien in faunarasters. In bijgaande tekening is het inrichtingsprincipe van het raster weergegeven, alsmede de faunatunnels/passage. Rasters zijn 80 cm hoog vanaf maaiveld. De onderste 40 cm is fijnmazig gaas of een scherm voor reptielen en amfibieën; bovenste 40 cm is grofmazig voor marterachtigen. Het raster wordt aan de buitenzijde van palen, 20 cm diep ingegraven en 20 cm naar buiten omgebogen (totale hoogte gaas is dus 120 cm). Ter hoogte van de tunnelmond gaat het ingegraven deel over in tenminste 20 cm verticaal op de damwand bevestigd raster.

Faunapassages

De wildtunnels zijn bij voorkeur rechthoekig van doorsnede, maar in ieder geval tenminste 65 cm inwendige diameter (75 cm uitwendig), zodat ook op lange termijn een opening van 50 cm overblijft (na inlopen grond). Gezien de zeer diepe grondwaterstanden is dit hier goed mogelijk.

De tunneldelen zijn in dit plan maximaal 7 m lang, bij een obstakelvrije verkeersruimte. Tussen tunneldelen komen putten met een open plafond (afneembare, afsluitbare roosters). Deze werpen licht en lucht in de tunnel en geven toegang voor het beheer. De tunneldelen zijn tussen tunnelmond en lichtput aflopend aangelegd (2%), zodat er geen water in blijft staan. De bodem van de putten bestaat uit een doorlatend materiaal (grof zand), zodat regenwater weg kan zakken.

Ingang van tunnel valt samen met het raster/scherm, zodat dit geen extra ruimte kost.

De tunnelmond bestaat uit een harde verticale wand onder het raster/scherm en een aflopende goot (1:4) naar de tunnelingang.

Rondeel

Tussen 1677 en 1686 bouwde Willem Adriaan van Nassau, heer van Odijk en achterneef en beschermeling van stadhouder Willem III de buitenplaats Slot Zeist, een landhuis met waterpartijen, lusttuinen en park- en jachtbossen. Zijn grote voorbeeld hiervoor was Versailles bij Parijs, dat eveneens in deze tijd werd aangelegd. De buitenplaats werd aangelegd in een Franse landschapsstijl, die zich kenmerkte door geometrische patronen, strak aangelegde perken en veel decoratie. Het geheel werd gestructureerd door een stelsel van rechte lanen en eindeloze zichtassen. De totale lengte van de zichtas bedroeg 5 kilometer: 1,5 km richting Bunnik en 3,5 km. richting Amersfoort. Bij de kruisingen van de hoofdas met de bestaande wegen (Driebergseweg-Utrechtseweg, Krakelingweg-Oude Woudenbergse Zandweg) en bij het Laantje zonder Eind nabij het Jagershuis werden ronde pleinen, zogenaamde rondelen aangelegd. Dergelijke rondelen werden alleen op belangrijke punten in de buitenplaats aangelegd. Zij vormden duidelijke accenten langs de zichtas en vormden duidelijke oriëntatiepunten.

Bij de herinrichting van de Krakelingweg bestaat de mogelijkheid om op het kruispunt met de Verlengde Slotlaan het historische rondeel weer aan te geven.

Historisch was dit het punt waar de bossen bij Slot Zeist overgingen in het heidegebied naar Leusden.

Een inrichtingsmogelijkheid is bijvoorbeeld langs de zijde Verlengde Slotlaan een taxushaag aan te planten (4 planten per meter) en deze taxushaag te knotten op een hoogte van circa 1 meter. Aan de zijde, waar het open heidegebied lag, kan bijvoorbeeld een aarden walletje worden gerealiseerd, met daarop hazelaarstruiken

Los van deze inrichtingsmogelijkheid biedt het bestemmingsplan een bescherming en heeft het Rondeel en de Verlengde Slotlaan een dubbelbestemming 'Waarde- Cultuurhistorie – 2' gekregen.

5 RANDVOORWAARDEN - MILIEUASPECTEN

5.1 Algemeen

In dit hoofdstuk komen de verschillende milieuaspecten aan bod; onder andere wordt ingegaan op de wijze waarop inhoud wordt gegeven aan duurzame ontwikkeling. Verder wordt specifiek aandacht gegeven aan de thema's water, bodem, geluid, luchtkwaliteit, externe veiligheid en flora & fauna.

Ten gevolge van het aanleggen en herinrichten van de Krakelingweg zal het geluidsveld in de omgeving wijzigen en is daarom de Wet geluidhinder van toepassing.

De regelgeving voor luchtkwaliteit is per 15 november 2007 geregeld in de hoofdregels voor luchtkwaliteit in hoofdstuk 5 titel 2 van de Wet milieubeheer Wm. Doel van dit besluit is bescherming te bieden aan mens en milieu tegen schadelijke effecten van vervuilende stoffen, zoals stikstofdioxiden, zwaveldioxide, fijn stof en lood.

In het kader van de(wettelijke) verplichtingen is voor de Krakelingweg in 2005 een akoestisch en luchttechnisch onderzoek verricht door de Milieudienst Zuidoost-Utrecht. In 2009 is luchtkwaliteitonderzoek geactualiseerd naar aanleiding van het besluit van 15 november 2008. De resultaten van deze onderzoeken worden onder 5.4 en 5.5 nader toegelicht.

Voor meer informatie wordt verwezen naar het volledige rapport in de bijlage van deze plantoelichting.

5.2 Waterhuishouding

De Krakelingweg en omgeving zijn gelegen op de stuwwal van de Utrechtse Heuvelrug dat betekent dat de ondergrond in hoofdzaak uit fijn en grof zand bestaat. Ook bevinden zich diverse grindlagen in de ondergrond.

Een dik pakket zandige grond loopt af in zuidwestelijke richting naar het dal van de Kromme Rijn. Dit heeft tot gevolg dat het grondwater deze helling volgt en de stromingsrichting eveneens zuidwestelijk is.

Ter plaatse van de Krakelingweg is sprake van een diepe grondwaterstand en in combinatie met een zandige (voedselarme) ondergrond betekent dit dat het een schraal milieu voor flora en vegetatie is.

Neerslag zijgt in deze grond direct weg naar het diepere grondwater zodat er in deze omgeving geen sprake is van wateroverlast. De aanleg van een dicht wegdek heeft tot gevolg dat neerslag langs de wegen kan inzijgen, drainage of afvoeren naar het rioleeringsstelsel zal in beginsel niet nodig zijn.

Het noordelijke deel van het tracé is gelegen in het grondwaterbeschermingsgebied en kent daarom een bescherming.

In dit deel kan geen vervuild hemelwater worden geïnfiltreerd. Middels de gebiedsaanduiding 'milieuzone - grondwaterbeschermingsgebied' op de plankaart en de daaraan gekoppelde aanlegvergunningeis in de voorschriften worden de waarden binnen het grondwaterbeschermingsgebied beschermd.

Vervuild hemelwater zal worden afgevoerd naar het gebied buiten het beschermingsgebied en in de bodem worden geïnfiltreerd.

Indien voorzieningen worden getroffen om vervuiling uit het hemelwater weg te vangen kan wel vergunning worden verleend voor het infiltreren van hemelwater binnen het grondwaterbeschermingsgebied.

De weg ligt tevens aan de rand van stedelijk gebied van Zeist, op de meest ver gelegen afstand van de Zeister rioolwaterzuivering. Het is niet de bedoeling om het op de weg vallende water via een riolering af te voeren naar de zuivering. Dit zou leiden tot een zeer kostbare verzwarende van de het Zeister stelsel. Tevens zou zeer veel regenwater als verdunning van het vuile water aan het systeem worden toegevoegd. Volgens het ontwerp zal het water dat valt op het zuidelijk deel van de weg, in de 100-jaarszone, via de berm worden geïnfiltreerd in de bodem. Door de humeuze bovenlaag van de berm zal veel van het vuil dat mee afspoelt van de weg uit het water worden gefilterd terwijl het relatief schone regenwater wordt toegevoegd aan de grondwatervoorraad in de bodem. Met deze oplossing wordt het aan de zuivering geleverde rioolwater niet onnodig verdund en de verdroging van de het gebied niet verder gestimuleerd, terwijl de risico's zeer beperkt zijn.

5.3 Bodem

Het is wettelijk geregeld dat nieuwbouw pas kan plaatsvinden als de bodem geschikt is (of geschikt is gemaakt) voor het beoogde doel.

De herinrichting van de weg wordt echter niet tot bouwactiviteiten gerekend. De bepalingen over kwaliteit van bodem en grond zijn niet van invloed op de voorgenomen activiteit.

Daarnaast is, gezien het historische gebruik van het tracé, geen aanleiding om verontreinigingen te vermoeden.

5.4 Geluidaspecten

In de Wet Geluidhinder (Wgh) is bepaald dat, in principe, elke weg een geluidszone heeft. Binnen deze zone dient de geluidbelasting op de gevels van geluidgevoelige voorzieningen binnen de normen (voorkeursgrenswaarde) te blijven. Bij overschrijding van de normen kan door de gemeente een hogere grenswaarde worden vastgesteld. Uitgezonderd van zonering zijn wegen waarvoor een maximumsnelheid geldt van ten hoogste 30 km per uur. Dit laatste is van toepassing op de ventwegen langs de bestaande woningen aan de Krakelingweg; deze zullen immers verblijfsgebied worden. Binnen de geluidszone is onderzocht welke gevolgen de herinrichting van de Krakelingweg heeft voor de geluidbelastingen van de gevels van de geluidsgevoelige bestemmingen. Bedrijven, kantoren en horeca zijn geen geluidsgevoelige bestemmingen; woningen en scholen zijn dit wel.

De breedte van de geluidszone is afhankelijk van het aantal rijstroken en de maximale snelheid. In deze situatie zal na de herinrichting de weg uit maximaal twee rijstroken bestaan. De weg is gelegen in buitenstedelijk gebied. De onderzoekszone is 250 meter

(art.74, lid 1a Wgh) aan weerszijden van de weg na de herinrichting.

Bij reconstructies van wegen gelden aparte normen. Wanneer door maatregelen aan een weg de geluidbelasting op de aanliggende woningen met 1,5 dB(A) of meer toeneemt, is sprake van een reconstructie in de zin van de Wet geluidhinder. De toename wordt berekend ten opzichte van de laagste waarde van of de geluidbelasting van voor de reconstructie of van een eerder vastgestelde hogere geluidswaarde. Onderzocht moet worden of deze toename door maatregelen kan worden tegengegaan of, indien dat redelijkerwijs niet mogelijk is, een hogere geluidswaarde moet worden vastgesteld.

In Juli 2007 is door de milieudienst Zuidoost-Utrecht een akoestisch onderzoek uitgevoerd naar de mogelijkheden om de Krakelingweg te reconstrueren. Reden was dat de Wet geluidhinder per 1 januari 2007 zodanig is gewijzigd dat het rapport moest worden geactualiseerd. Het Meet- en rekenvoorschrift (RMW2006) is eveneens gewijzigd maar dat heeft geen invloed op de berekende resultaten.

In januari 2010 heeft de Milieudienst Zuidoost-Utrecht (kenmerk 1001840/6452) een nieuwe berekening gemaakt voor de gewijzigde inrichting van de Krakelingweg, dat heeft uitgewezen dat de voorgestelde herinrichting kan worden voldaan aan de wettelijke normen.

De resultaten van het onderzoek zullen in de toelichting van het bestemmingsplan voor de Krakelingweg worden opgenomen.

Alleen voor de woning Oude Woudenbergse Zandweg 35 zal, ondanks vermindering van de geluidbelasting, een hogere grenswaarde moeten worden verleend. Dit betreft een formaliteit.

Het traject 'Oude Woudenbergse Zandweg – Zandbergenlaan' wordt een volledig nieuwe aansluiting en is in die zin voor de Wet geluidhinder een nieuwe situatie.

Het overige deel van de Krakelingweg wordt verlegd en komt in de plaats voor de oude weg. Op de kruising met de verlengde Slotlaan wordt een rotonde gerealiseerd overeenkomstig het vorige ontwerp. De rotonde bij de Professor Lorentzlaan is komen te vervallen. Ten opzichte van het voorgaande rapport is voor het gehele traject een rijsnelheid aangehouden van 50 km/h.

Verder zijn op een viertal plaatsen snelheidsremmende maatregelen genomen in de vorm van 8 cm hoge drempels. Voor het bestaande traject vindt een beoordeling plaats of sprake is van een reconstructie in de zin van de Wet geluidhinder. Hierbij wordt uitgegaan van dichtasfaltbeton (DAB) als verhardingstype.

Daar bij alle woningen de toename kleiner is dan 1,5 dB is geen sprake van een reconstructie in de zin van de Wet geluidhinder.

Bij de woning Oude Woudenbergse Zandweg 35 is door de wijziging een geluidsafname ten opzichte van de huidige situatie. Daar door het traject 'Oude Woudenbergse Zandweg – Zandbergenlaan' een nieuwe situatie is, en de geluidsbelasting boven de voorkeurswaarde ligt, zal hier een hogere waarde verleend moeten worden van 52 dB.

Type asfalt

Uit het jongste onderzoek kan worden afgeleid dat met DAB sprake is van een maximale toename met 0,9 dB boven de voorkeursgrenswaarde ter plaatse van enkele woningen van het Lyceumkwartier. Hoewel dan geen sprake is van reconstructie in de zin van de Wet Geluidhinder en er dus geen maatregelen noodzakelijk zijn is wel sprake van een toename van de geluidbelasting op het noordelijke deel (ten noorden van de prof. Lorentzlaan). Met gebruik van geluidreducerend asfalt kan dit worden voorkomen. Vanuit beheerogpunt wordt het gebruik van een geluidreducerende deklaag sterk afgeraden. Op gestrekte tracés met snelheden van 70 km/h zou toepassing kunnen plaatsvinden. Bij snelheden van 50 km/h, zoals hier het geval, is de winst van een geluidreducerende deklaag minimaal en weegt niet op tegen de aanleg- en beheerkosten.

Artikel 110g Wgh

Conform artikel 110g Wgh moet een aftrek worden toegepast op de berekende geluidsbelasting.

Zoals aangegeven in het RMV2002 bedraagt deze aftrek 2 dB voor wegen met een maximum snelheid boven de 70 km/uur. Bij wegen met een lagere maximum snelheid bedraagt deze aftrek 5 dB. De in deze rapportage weergegeven geluidsniveaus is deze aftrek toegepast, tenzij anders weergegeven.

Conclusies

Voor het gedeelte van de Krakelingweg, gelegen tussen de Zandbergenlaan en de Oude Woudenbergse Zandweg wordt voldaan aan de normen van de Wet geluidhinder. Het overige deel van de Krakelingweg wordt verlegd en komt in de plaats van de oude weg. Hier heeft een beoordeling plaatsgevonden of sprake is van een reconstructie in de zin van de Wet geluidhinder. Dit is niet het geval omdat bij alle woningen de toename kleiner is dan 1,5 dB.

5.5 Luchtkwaliteit

Algemeen

De regelgeving voor luchtkwaliteit is per 15 november 2007 geregeld in de hoofdregels voor luchtkwaliteit in hoofdstuk 5 titel 2 van de Wet milieubeheer Wm. Gemeenten zijn hierdoor verplicht bij het uitoefenen van bevoegdheden (waaronder bestemmingsplanprocedures) de grenswaarden in de hoofdregels in acht te nemen. Net als die uit het oude Besluit Luchtkwaliteit 2005 gaan deze regels over het naleven van de gestelde normen, maar zijn er belangrijke nieuwe elementen toegevoegd. Aan de hand van de nieuwe regels is de reconstructie van de Krakelingweg nogmaals doorgerekend door de Milieudienst Zuidoost-Utrecht (zie verderop in deze paragraaf).

Er zijn grenswaarden opgenomen voor de stoffen stikstofdioxide, zwaveldioxide, stikstofoxiden, fijn stof en lood. In de praktijk blijken vooral de concentraties stikstofdioxide en fijn stof een punt van aandacht te zijn voor gemeenten. Het doel van het Besluit Luchtkwaliteit is bescherming te bieden aan mens en milieu tegen schadelijke effecten van vervuilende stoffen. De belangrijkste toets daarbij is

aan de grenswaarde van 40 µg/m³ voor het jaargemiddelde concentratie stikstofdioxide (NO₂) in 2015 en fijn stof (PM₁₀) in 2011.

Luchtkwaliteit in relatie tot het plangebied

In het verleden zijn ter onderbouwing van het aspect luchtkwaliteit diverse luchtkwaliteitsonderzoeken opgesteld, onder andere door KEMA (2007) en de Milieudienst Zuidoost-Utrecht (2009).

Door onder andere gewijzigde wet – en regelgeving, veranderde normstellingen, inwerkingtreding van het NSL (Nationaal Samenwerkingsverband Luchtkwaliteit), aangepaste achtergrondconcentraties etc., is door de Milieudienst Zuidoost-Utrecht een nieuw en geactualiseerd luchtkwaliteitsonderzoek opgesteld (Reconstructie van de Krakelingweg: onderzoek naar luchtkwaliteit, Milieudienst Zuidoost-Utrecht, kenmerk ZE10.2010.S302, augustus 2010), dat volledigheidshalve als bijlage bij deze plantoelichting opgenomen.

Omdat het in de praktijk lastig is om de verkeersaantrekkende werking te scheiden van de sociaal-economische factoren (autonome groei) is in het onderzoek gekozen om rechtstreeks aan de grenswaarden te toetsen in plaats van te bepalen of de bijdrage al dan niet in betekenende mate bijdraagt. Ook is de toekomstige verbreding van de A28 in de berekening meegenomen. Daarnaast is het verkeersmodel van Zeist geraadpleegd.

Om de gevolgen voor de concentraties stikstofdioxide en fijn stof inzichtelijk te maken en deze te toetsen aan de grenswaarden is de rekenmodule Stacks+, onderdeel van Geomilieu 1.6, ingezet. In Geomilieu 1.6 zijn de in 2010 vrijgegeven emissiefactoren en achtergrondconcentraties verwerkt.

Belangrijkste conclusie van het geactualiseerde luchtkwaliteitsonderzoek is dat aan alle wettelijke eisen (i.c. grenswaarden) wordt voldaan.

Uit de berekeningsresultaten blijkt immers dat de grenswaarden nabij de Krakelingweg niet worden overschreden. Wel zijn de concentraties nabij de kruising van de Rijksweg A28 en de N238 hoog. Deze concentraties zijn getoetst aan de grenswaarden. Hieruit blijkt dat er overschrijdingen zijn van de jaargemiddelde grenswaarde voor stikstofdioxide (40 microgram per m³) boven het asfalt van de Rijksweg en de N238 en op de nabijgelegen bedrijventerrein. Ook in het niet begaanbare gebied tussen de Rijksweg A28 en de op- en afritten zijn overschrijdingen van de grenswaarden. Bovengenoemde overschrijding is echter niet relevant, omdat het wetgevende kader niet van toepassing op bedrijventerreinen, boven het asfalt van wegen plus 10 meter aan weerszijden van die wegen en op plaatsen die niet toegankelijk zijn voor het grote publiek. Op de locaties waar wel getoetst dient te worden, en er een bijdrage is door de aanpassing van de Krakelingweg, is er geen sprake van overschrijdingen van de jaargemiddelde grenswaarde voor stikstofdioxide.

Ook de uurgemiddelde grenswaarden voor stikstofdioxide (200 microgram per m³) en jaargemiddelde (40 microgram per m³) en daggemiddelde (50 microgram per m³) grenswaarde voor fijn stof worden niet overschreden.

Daarnaast zijn er conform het landelijke beeld geen overschrijdingen te verwachten van de overige stoffen. De grenswaarden voor de overige stoffen worden pas over-

schreden als de grenswaarden van stikstofdioxide en fijn stof zeer ruim zijn overschreden.

De conclusie van het luchtkwaliteitsonderzoek luidt dat wordt voldaan aan het wetgevende kader voor luchtkwaliteit, zoals vastgelegd in de luchtkwaliteitseisen van hoofdstuk 5 van de Wet milieubeheer en de onderliggende Besluiten en Regelingen. Dit betekent dat luchtkwaliteit geen belemmering vormt voor het vaststellen van het bestemmingsplan en dat het nieuwe tracé voor de Krakelingweg kan worden gerealiseerd.

5.6 Ecologie

5.6.1 Flora- en faunawet

Voor algemene soorten (zoals de Bosmuis en het Ree) hoeft op grond van de AMvB Artikel 75 geen ontheffing meer te worden aangevraagd. Voor minder algemene soorten (waaronder de levendbarende hagedis) wordt vrijstelling ten behoeve van ruimtelijke ontwikkelingen verleend indien er een gedragscode overgelegd kan worden. Anders dient er wel ontheffing aangevraagd te worden.

Voor zeldzame en bedreigde soorten is altijd ontheffing van de wet nodig. Dit zijn soorten die genoemd worden in een bijlage bij dit AMvB Artikel 75 (waarin Hazelworm en Boommarter) en in bijlage 4 van de Habitatrichtlijn (waarin Zandhagedis en alle vleermuizen). De Flora- en faunawet kent verschillende beschermingsregimes. Sommige soortgroepen zoals vleermuizen, reptielen en vogels zijn in hun geheel beschermd, voor ander soortgroepen zijn voor drie verschillende beschermingsniveaus soortenlijsten opgesteld. Deze beschermingsniveaus zijn:

Categorie 1

Algemene soorten waarvoor geen ontheffing aangevraagd hoeft te worden.
Voor deze soorten geldt alleen de zorgplicht.

Categorie 2

Minder algemene soorten, waarvoor ontheffing aangevraagd moet worden.
Ontheffing kan verleend worden als de gunstige staat van instandhouding van de soort gewaarborgd is.

Categorie 3

Zeldzame soorten en habitatrichtlijnsoorten, waarvoor altijd ontheffing aangevraagd moet worden. Ontheffing wordt alleen verleend als:

- en - er sprake is van o.a. een ruimtelijke ontwikkeling;
- en - er geen alternatieven zijn voor de ingreep;
- en - de gunstige staat van instandhouding van de soort gewaarborgd is.

5.6.2 Resultaten onderzoek

Ten behoeve van de herinrichting van de Krakelingweg is zowel in 2004 als in 2005 onderzoek gedaan naar de toestand van flora en fauna ter plaatse van het plangebied en in de omgeving hiervan. Het betreft een algemene veldinventarisatie uitgevoerd door Buro Zoon (29 november 2004), en een aanvullend onderzoek met betrekking tot

het voorkomen van vleermuizen, hazelworm en boommarter, eveneens door Buro Zoon (23 oktober 2005).

Voor een uitgebreid overzicht wordt verwezen naar de bijlagen van dit plan.

Uit deze rapportage blijken samengevat volgende waarden.

Flora

Volgens het rapport van Natuurloket zijn alle kilometerhokken goed onderzocht wat betreft flora. Er komen in alle hokken beschermde en rode lijst-soorten voor.

Uit onderzoek door Buro Zoon (2004 en 2005) is naar voren gekomen dat het gebied zowel structuurrijke (middel)oude bossen als jongere en minder rijke bosgebieden kent. Het Zeisterbos, grenzend aan het plangebied, behoort tot de oudste en rijkste bossen wat flora en fauna betreft. Langs het geplande tracé worden diverse plantensoorten gevonden die kenmerkend zijn voor ouder bos zoals Lelietje van dalen, Salomonszegel, Schaduwgras en Veelbloemige veldbies. Zij zijn in het plangebied niet algemeen en beperkt tot de oudere laanresten. Er komen ook nogal wat ontsnapte tuinplanten voor, die goed aanslaan in de bosranden. Plantensoorten van heidebiotopen komen vooral voor in de open terreinen en in de zeer open bossen van de Witte Hull. Verder komen verspreid bosbes en struikheide voor in de percelen, maar zijn schraallandplanten beperkt tot de randen van paden. Alle gevonden soorten zijn op de Utrechtse Heuvelrug algemeen.

Bij het veldonderzoek zijn geen soorten aangetroffen soorten die beschermd zijn of op de rode lijst staan. De onderzoeksrapportage is bijgevoegd.

Fauna

Zoogdieren

Sporen van reewild werden alleen aangetroffen in die bospercelen aan de oostzijde (Witte Hull), waar weinig recreatie is en die als enige uitwisselingsmogelijkheden bieden voor reewild met het Zeisterbos (zoals aangegeven in de figuur 'ecologische relaties' in de bijlagen). Deze dieren zijn aangewezen op de schraallanden van de Krakeling e.o. voor hun voedsel. De huidige Krakelingweg en de plannen voor de nieuwe weg vormen een bedreiging voor overstekende dieren, maar niet voor het behoud van de soort in de omgeving.

Inventarisatiegegevens van het Natuurloket bevestigt het voorkomen van de boommarter ten noordoosten van de Woudenbergseweg/Krakelingweg (km hok 148-456 en 148-457), zoals ook in Zoon, 2004 al aangegeven is. Deze bosbewoner heeft strenge bescherming van de Flora en Faunawet (categorie 3) en staat op de rode lijst als kwetsbaar. Op de Utrechtse heuvelrug is hij vrij zeldzaam. Alleen op de Veluwe is hij vrij algemeen.

Daarbuiten is de soort nagenoeg afwezig. De soort heeft een zeer groot leefgebied, maar is nooit waargenomen in het plangebied. De weg doorsnijdt het leefgebied van de Boommarter. Op dit moment vormt de Krakelingweg geen belemmering voor de boommarter, vanwege het krooncontact van de bomen en het feit dat de soort nachtactief is. De betekenis van de bossen voor de boommarter, zal bij het ouder worden toenemen. Na de herinrichting kan decennia lang een risicovolle situatie bestaan, vanwege de jonge bomen. Behoud van zoveel mogelijk oude bomen zou zeer positief zijn.

Op diverse plaatsen werden in november winternesten van de bosmuis gevonden. Dit is een algemene soort van biotopen die maar enigszins ruig of bebost zijn. Deze soort is wel beschermd, maar absoluut niet bedreigd.

Er werden enkele jagende vleermuizen waargenomen tijdens een avondbezoek en een ochtendbezoek in augustus 2004. Dit betrof enkele exemplaren van waarschijnlijk Baardvleermuis en iets meer dieren Gewone dwergvleermuis. Er waren geen concentraties jagende dieren. Er werden geen tekenen van kolonies gevonden. Geen zwerende dieren, uitvliegers of invliegers.

Uit aanvullend onderzoek (2005) is gebleken dat er op dit moment alleen tijdelijke paarplaatsen zijn in bomen op het tracé voor de nieuwe weg. Een verblijfplaats van de Baardvleermuizen ligt buiten het plangebied aan de zuidzijde en wordt niet door het plan bedreigd.

Door het plan zullen paarplaatsen van diverse soorten en mogelijke winterverblijfplaatsen van de grootoorvleermuis verdwijnen als gevolg van verdwijnen van oude bomen en als gevolg van de storing door verkeer bij bomen die nu in rustig bos staan. Daarnaast gaat voor de beschermde vleermuizen vooral jachtgebied verloren.

De huidige kwaliteit van het gebied als jachtbiotoop is echter nogal laag. Er ontstaan door het plan ook nieuwe jachtbiotopen (bosranden en nieuwe laanbeplantingen). De invloed van het plan op de vleermuizen in het gebied is gering. Voor zover bekend worden geen vaste verblijfplaatsen bedreigd.

Reptielen

Het voorkomen van de hazelworm op Oud Zandbergen in km hok 146-457 is aangetoond door Zoon (2004b). Ravon (2005) en Natuurloket (2005) geven waarnemingen uit 2003 en 2004, waarmee het eerder geschetste beeld bevestigd wordt, maar bovendien blijkt dat de hazelworm voorkomt in alle km hokken ten zuidoosten van de Lorentzlaan en een denkbeeldige lijn in het verlengde hiervan. De tuinen van de woningen en de camping aan de Krakelingweg vormen mogelijke biotopen om te overwinteren voor de Hazelworm, door aanwezige opslag van materialen, blad, compost, brandhout. Bij het ouder worden van de bossen en tuinen en door terreinbeheer gericht op natuurwaarden, wordt in de toekomst ook het gebied ten westen van de Lorentzlaan geschikter.

De huidige Krakelingweg en het nieuwe tracé vormen een barrière in de uitwisseling tussen deelpopulaties van de Hazelworm en tussen de zomerbiotoop in het Zeisterbos (bosranden, zie Zoon 2004a) en het winterbiotoop bij de huizen en camping langs het oostelijk deel van de weg. Doordat deze soort dagactief is, bestaat er grote kans op verkeersslachtoffers.

De zandhagedis en Levendbarende hagedis blijken voor te komen in twee gescheiden populaties. Eén ten noorden van de Woudenbergseweg/Krakelingweg en één ten zuiden ervan. De Krakelingweg ligt in de scheiding van twee populaties, die in de toekomst mogelijk met elkaar in verbinding gebracht zullen worden door het Utrechts landschap, door het open maken van de bossen. De Zandhagedis komt van deze twee het dichtst bij de weg voor (Witte Hull, 147-456). Voor de nationaal en internationaal beschermde Zandhagedis vormt het plan geen directe bedreiging van de bestaande populaties. Wel voorkomt de nieuwe weg (maar vooral het toenemende verkeer) dat

het recent verloren leefgebied weer bevolkt kan worden. Verder zal door de verbeterde verkeersdoorstroming de verkeersintensiteit op de Woudenbergseweg ten oosten van de Krakeling ongetwijfeld toenemen. Hierdoor wordt een bestaande barrière tussen twee deelpopulaties versterkt. Dit is een indirect effect.

Verder blijkt ook de ringslang gevonden te zijn rondom zandgat de Krakeling (148-456).

Ontheffing Flora- en faunawet (zie ook navolgende paragraaf 5.6.3)

Van de genoemde soorten hebben zandhagedis, hazelworm en ringslang de strengste bescherming (categorie 3 in de Flora en Faunawet). Omdat deze soorten kwetsbaar zijn volgens de rode lijst (ministerie van LNV, 2005), is de gunstige staat van instandhouding in gevaar. De levendbarende hagedis is minder streng beschermd (categorie 2 in de Flora en Faunawet en niet bedreigd volgens de rode lijst).

Er is ontheffing aangevraagd moeten worden voor het verslechteren van de uitwisseling tussen deelpopulaties van de Hazelworm in het plangebied (en mogelijk verloren gaan van bestaand leefgebied van de hazelworm). Voor het verslechteren van de uitwisseling binnen de populatie Boommarters op de Heuvelrug (vanwege hogere verkeersintensiteit op de Woudenbergseweg) is eveneens ontheffing aangevraagd.

Tot slot is ontheffing aangevraagd voor het verslechteren van de uitwisseling tussen belangrijke deelpopulaties van de Zandhagedis (door toename van verkeer op de Woudenbergseweg-oost) als indirect effect.

Zorgplicht Soortbescherming

Voor alle beschermde soorten geldt de zorgplicht (art. 2 Flora – en Faunawet).

Dit houdt in dat de ingreep op zodanige wijze dient plaats te vinden, dat de schade aan alle beschermde soorten beperkt wordt.

Alle beschermde soorten die tijdens de ingreep aangetroffen worden dienen verplaatst of beschermd te worden, zodat zij behouden kunnen blijven. Verder dient men met de uitvoering rekening te houden met kwetsbare perioden van soorten (voortplantings-tijd, overwintering).

Zorgplicht tijdens werkzaamheden voor vleermuisverblijfplaatsen is belangrijk in herfst en winter. Dan kunnen dieren in bomen worden aangetroffen.

Zorgplicht tijdens het werk voor verblijfplaatsen van hazelworm is altijd nodig.

Winterverblijfplaatsen die moeten verdwijnen (bosgrond) kunnen in de herfst ongeschikt gemaakt worden, door strooisellaag en dood hout af te voeren. Eventuele hazelwormen die dan gevonden worden, kunnen dan nog goed naar elders verplaatst worden.

Ook is de zorgplicht, werkzaamheden buiten het broedseizoen, van toepassing op broedvogels.

Natuurcompensatie

Om de natuurwaarden te compenseren zal in ieder geval het bos, wat ten behoeve van het nieuwe tracé wordt verwijderd, terug worden gebracht (zie paragraaf 5.7). Dit nieuwe bos zal minimaal van dezelfde omvang zijn en aansluitend aan en ter versterking van bestaande bosgebieden worden gelegen. In 5.7 is de uitwerking van bos- en natuurcompensatie nader uiteengezet.

Mitigatie

Onder mitigatie worden maatregelen verstaan die tot doel hebben mogelijke negatieve effecten te verzachten. Bijvoorbeeld het zoveel mogelijk in stand houden van waardevolle, oude bomenrijen en in dit geval het in stand houden van ecologische relaties tussen gebieden ten noorden en zuiden van de Krakelingweg.

Het handhaven van oude bomen in de berm is vooral van belang voor de boommarter en vleermuizen. Vooral de goede bomen langs de oude Krakelingweg zullen in stand worden gehouden en de berm zullen, in het zog van de werkzaamheden, worden verbreed. Dit is van belang voor de toekomstige kwaliteit maar kan niet tot mitigatie worden gerekend.

Rasters en tunnels zijn van belang voor uitwisseling van zoogdieren en hazelwormen tussen deelpopulaties. In de toekomst geldt dit mogelijk ook voor de zandhagedis en de ringslang. Momenteel zijn er geen rasters en tunnels aanwezig. Aanleg van deze structuur kan daarom wel als mitigatie van de effecten worden aangemerkt.

De hoogste prioriteit voor rasters en tunnels ligt op het oostelijke gedeelte, waar zomer en winterbiotopen aan weerskanten van de weg liggen en de hazelworm zeker voorkomt. Daar is een raster aan beide zijden van de weg noodzakelijk.

Het gedeelte tussen de Lorentzlaan en het Laantje zonder Eind is daarvan het belangrijkste, omdat dit het enige gedeelte is waar natuurlijke begroeiing tot aan de weg komt zonder aanwezigheid van woningen. Door het ouder worden zullen ook de bossen naar het westen toe steeds geschikter worden. Vooralsnog is daar een eenzijdig raster aan de noordoostzijde afdoende. Rasters dienen fijnmazig te zijn en ingegraven te worden. Voor de reptielen en amfibieën is 50 cm hoogte voldoende. Voor marterachtigen zal het raster echter 80 cm hoog moeten zijn (zie ook voorgaande paragraaf).

Op het tracé zullen drie faunatunnels worden ingepast, vooral op het middendeel van het tracé. De tunnels zullen geschikt moeten zijn voor reptielen, amfibieën en kleine zoogdieren (marters, dassen, muizensoorten e.d.). Omdat de nieuwe weg en berm vrij breed zijn zal in enige lichtinval in de tunnels moeten worden voorzien.

Omdat we te maken hebben met weinig mobiele soorten (pootloze hagedissen) is het belangrijk meerdere tunnels te maken.

In het gebied staat het grondwater zeer diep, zodat de aanleg van geen probleem hoeft zijn. Om de dieren naar de tunnels te leiden en verkeersslachtoffers te voorkomen zullen de berm worden voorzien van rasters. De rasters zullen buiten de obstakelvrije zone langs de rijbanen moeten worden aangelegd.

Voorkomen van verkeersslachtoffers onder reewild, dat hier voorkomt (Zoon, 2004), is alleen mogelijk met rasters van 150 cm hoogte. Omdat dit ook uitwisseling van dieren tegengaat is het ongewenst. Van dergelijke hoge rasters wordt daarom afgezien.

Wanneer ook amfibieën en reptielen naar de droge tunnel moeten worden geleid moet ook een amfibiegeleidingswand met anti-klimrand worden aangebracht.

Bovengenoemde ecologische voorzieningen zijn ten behoeve van de verdere procedure en uitvoering verder uitgewerkt.

5.6.3 Resultaten ontheffing flora- en faunawet

Zoals hiervoor al genoemd is voor een aantal werkzaamheden en soorten ontheffing aangevraagd. Bij besluit van 29 december 2006 heeft de teammanager Uitvoering van Dienst regelingen van het ministerie van landbouw, natuur en voedselkwaliteit een ontheffing verleend, als bedoeld in art. 75 van de Flora en faunawet (zie bijlage bij deze toelichting).

Tegen de ontheffing is door de stichting Milieuzorg Zeist bezwaar aangetekend. De bezwaren zijn gedeeltelijk gegrond verklaard in die zin dat op het wegvak Professor Lorentzlaan – Laantje zonder Eind de maximumsnelheid moet worden verlaagd naar 60 km/uur. Met nieuwe ontwerp van de weg is dit bezwaar weggevallen aangezien op het gehele traject 50 km/uur als maximum geldt.

In de ontheffingvoorwaarde is een aantal voorwaarden opgenomen die geleid hebben tot aanpassingen in het tracé en de profielopbouw (zie paragraaf 4.3).

De profielopbouw is zodanig dat sprake is van gesloten boomkronen/bladerdek. De faunatunnels hebben een maximale lengte van 10 meter. Als gevolg van de herziening van het ontwerp van de inrichting in 2009 wordt de 10 meter nergens meer overschreden. De nieuwe Krakelingweg wordt immers voorzien van een 6 meter brede groene middenberm waarin voldoende lichttoetreding van de tunnels mogelijk wordt.

In 2006 is ontheffing verkregen van het ministerie van LNV, deze is in 2009 (besluit FF/75/2006/0124B.toek van 28 juli 2009) geactualiseerd op het inrichtingsplan van 2009. De voorwaarden zijn nog steeds van toepassing, en ook de jongste wijzigingen komen aan de voorwaarden tegemoet.

5.7 Bos- en natuurcompensatie

Het plangebied is gelegen in, danwel grenst aan de EHS. De beoogde herinrichting van de Krakelingweg zal derhalve moeten voldoen aan het nee, tenzij beginsel van het provinciale beleid voor ontwikkelingen in de EHS. Daarnaast is herplant op grond van de Boswet nodig.

Zoals ook in hoofdstuk 2 is toegelicht geldt in de EHS de eis van onontkoombaarheid. Van onontkoombaarheid is sprake als het zwaarwegend maatschappelijk belang dat met de ingreep is gemoeid is aangetoond en als uit onderzoek blijkt dat elders geen alternatieve locaties voorhanden zijn. Voor de aanpassing van de Krakelingweg is nut en noodzaak aangetoond in het GVVP en geaccordeerd door de provincie Utrecht middels opname in diverse beleidsnota's (zie hoofdstuk 2). Binnen de bebouwde kom van Zeist, dus binnen de rode contour, zijn geen alternatieve routes voorhanden die voor de gewenste afwikkeling van het doorgaande verkeer kunnen zorgen.

Nee, tenzij beginsel

De volgende stap van het nee,tenzij-beginsel is dat de verloren gegane waarden moeten worden gecompenseerd en gemitigeerd. Ten behoeve van de uitwerking en zekerstelling van de compensatie voor de Krakelingweg is een separate notitie opgesteld, waarin uitgebreid is uiteengezet hoe de te compenseren omvang is berekend en op welke wijze aan de beginsel van het natuurcompensatie wordt voldaan. Het betreft de

notitie 'Compensatieplan ten behoeve van de aanleg van de nieuwe Krakelingweg te Zeist, door gemeente Zeist, Buro Zoon en mRO, februari 2010'.

De in de notitie opgenomen oplossingen op Klein Stoutenburg en Blikkenburg zijn in overleg met de provincie Utrecht tot stand gekomen. Ten behoeve van de afspraken over de realisering op Klein Stoutenburg wordt met de 'natuurcompensatiebank Gelderse Vallei' een overeenkomst getekend. Veiligstelling van de gelden voor de compensatie op de locatie Klein Stoutenburg is geregeld in de 'overeenkomst projectrekening inzake 'natuurcompensatie Krakelingweg''. Deze overeenkomst is ondertekend door de gemeente Zeist, de Stichting Vernieuwing Gelderse Vallei en de Stichting Groenfonds (8 juni 2010).

Overige uitgangspunten voor natuurcompensatie EHS:

Het **stand-still** beginsel: gekeken is naar de kwaliteit van het te verwijderen bos binnen de EHS. In overleg met de provincie Utrecht is gekomen tot een toeslag van 30%. In de overeenkomst met de natuurcompensatiebank Gelderse Vallei is in de compensatie in natura vastgelegd. Omdat de natuurcompensatiebank nog niet van start is gegaan zijn de benodigde gelden middels een stallingsovereenkomst gereserveerd voor het beoogde doel.

De geboden compensatie moet **additioneel** zijn: gezien de ligging van grote delen van de gemeente Zeist in de EHS is het niet mogelijk gebleken binnen de gemeente Zeist een oplossing te vinden voor de volledige compensatie, een deel zal in de gemeente Amersfoort worden gecompenseerd, aansluitend aan de EHS, een deel in het buitengebied zuid-west van de gemeente Zeist, locatie Blikkenburg, eveneens aangrenzend aan de EHS. De provincie Utrecht is het bevoegd gezag om de EHS op deze onderdelen aan te passen.

Het **nabijheidbeginsel**: zie vorig punt. Een klein deel van te compenseren bos en natuur is binnen het plangebied gevonden, maar het grootste deel ligt op enige afstand van het plangebied.

Het principe van **gelijktijdigheid**: compensatie moet planologisch worden geregeld via het bestemmingsplan dat de waarden aantast, of in een ander gelijktijdig ter goedkeuring aangeboden bestemmingsplan. In onderhavig geval is sprake van een nieuw bestemmingsplan in de gemeente Zeist. Omdat de compensatie in de gemeente Amersfoort plaatsvindt is de afspraak gemaakt dat deze het bestemmingsplan zal aanpassen ten behoeve van de natuurontwikkeling op Klein Stoutenburg. Zie tevens het onderdeel 'in natura'.

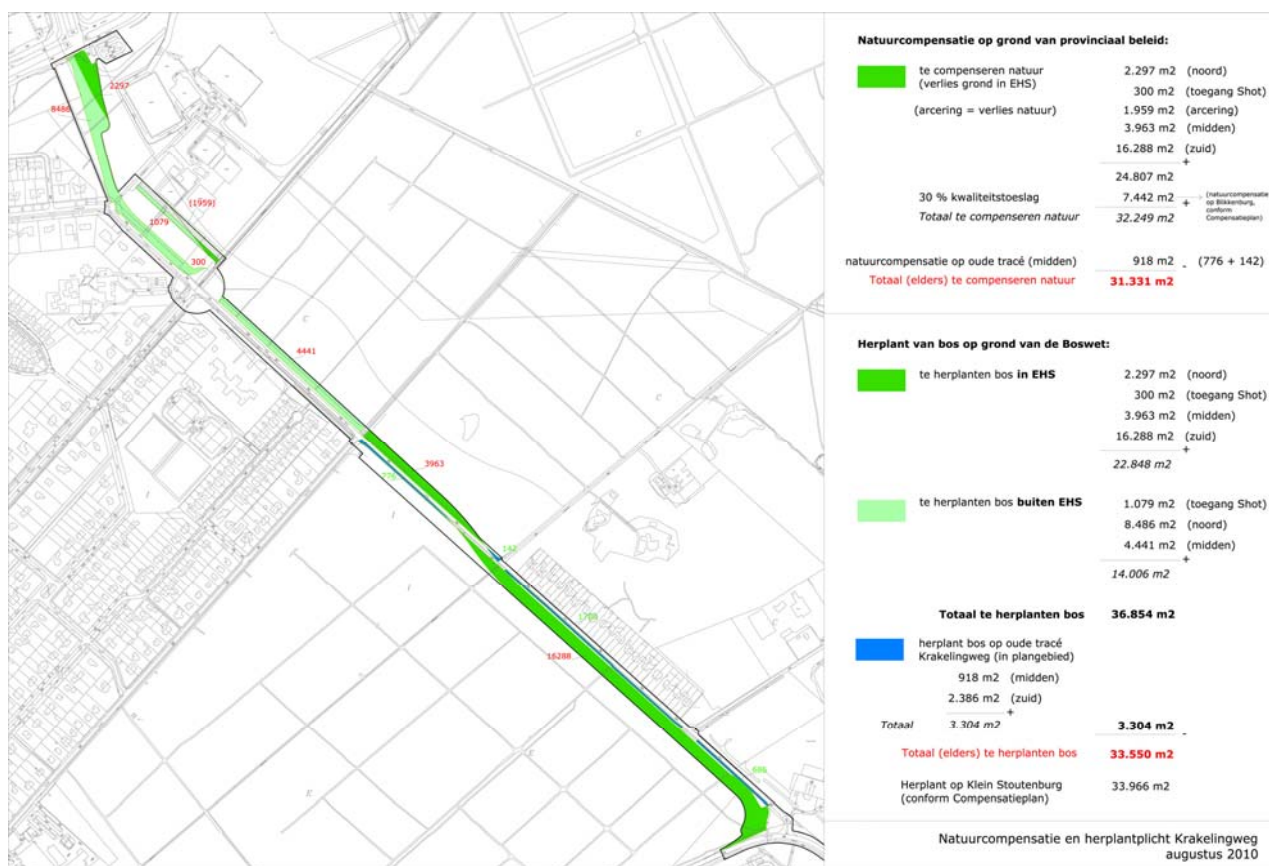
Omvang bos- en natuurcompensatie

Ca. 3,6 hectare bos zal worden verwijderd ten behoeve van de wegverlegging en verbreding. Dit verlies aan natuur- en bosgebied moet worden gecompenseerd, waarbij rekening moet worden gehouden met een toeslag in verband met ligging van een deel van het bos in de EHS. Dit betekent dat elders ruimte is gezocht voor de realisatie van ca. 4 hectare bos en natuur.

Van deze opgave zal ca. 0,33 hectare bos binnen het plangebied (tracé oude Krakelingweg) worden gerealiseerd. Ca. 3,4 hectare zal worden gerealiseerd in de vorm van additionele natuur op het landgoed Klein Stoutenburg in de gemeente Leusden en Amersfoort. Het resterende deel, ca. 0,7 hectare natuurtoeslag, zal binnen de gemeente Zeist op de locatie Blikkenburg worden gerealiseerd.

Strikt genomen moet onderscheid worden gemaakt in compensatie van natuur op grond van de ligging van een deel van de gronden in de EHS en herplantplicht op grond van de Boswet. Bos of natuur die wordt aangelegd kan aan beide regelingen worden toegerekend. Dit betekent dat de grootste berekende omvang als minimaal te realiseren oppervlakte bos/natuurgebied als uitgangspunt moet worden genomen. Een nadere berekening op grond van dit inzicht laat zien (zie figuur 'berekende minimale omvang bos en natuurcompensatie, augustus 2010'):

- Noodzakelijke natuurcompensatie EHS buiten plangebied: totaal 31.331 m² (tevens te begrenzen als EHS);
- Noodzakelijke herplant Boswet buiten plangebied: 33.550 m².



Berekende minimale omvang bos- en natuurcompensatie, augustus 2010

De compensatie op grond van de EHS kent een toeslag voor compensatie, in dit geval 30%. Voor de herplantplicht geldt deze toeslag niet. In het Compensatieplan van februari 2010 was de netto natuurcompensatie wel samengenomen met de bosherplantplicht door aanleg van nieuw natuurbos op Klein Stoutenburg, maar was dit voor de 0,7 ha natuurtoeslag niet gedaan, terwijl er ruim 1 ha meer bos op Klein Stoutenburg aangelegd wordt dan de natuurcompensatie voorschrijft. Deze oppervlakte wordt alleen als bosherplant aangemerkt. Dit leidde tot de berekening van een totale benodigde omvang van bos- en natuurgebied van 4 hectare.

In het Compensatieplan van februari 2010 is opgenomen dat op Klein Stoutenburg 33.966 m² bos zal worden gerealiseerd. Het is noodzakelijk om voor de Boswet 33.550 m² nieuw bos aan te leggen. Van belang is in dit verband dat het nieuwe plan binnen deze afspraak blijft.

Daarnaast is in het Compensatieplan tevens aangegeven dat op de locatie Blikkenburg ca. 0,7 hectare natuur in de vorm van akkerland zal worden gerealiseerd en als EHS zal worden begrensd. Uitgaande van voorgaande berekening is dit wettelijk niet noodzakelijk. In totaal zal met uitvoering van het Compensatieplan ca. 20% meer bos/natuur worden aangelegd.

Het ligt in de rede om deze eerder gemaakte afspraken na te komen, ook gezien de ligging van de nieuwe Krakelingweg in gevoelig gebied. De gemaakte afspraken van het Compensatieplan zullen derhalve ook worden vastgelegd en met dit bestemmingsplan worden gepubliceerd.

Omdat op Blikkenburg ca. 7.442 m² nieuwe natuur wordt gerealiseerd en als EHS wordt begrensd, hoeft op Klein Stoutenburg slechts 23.889 m² (31.331–7.442) te voldoen aan de eisen van natuurcompensatie en als nieuwe EHS worden begrensd. De overige bosaanleg, ca. 1 hectare) hoeft niet aan de eisen van natuurcompensatie te voldoen.

Zoals aangegeven blijft het aantal vierkante meters te compenseren natuur en herplantplicht (bos) binnen de marges van het Compensatieplan van februari 2010. De onderliggende berekening en invulling is ten opzichte van het plan van februari 2010 echter gewijzigd. In dat kader is een zogenaamde "Oplegnotitie Compensatieplan" opgesteld, waarin inzicht wordt geboden in de oppervlakteberekening. Deze oplegnotitie is als bijlage bij de plantoelichting gevoegd.

Mitigatie

Voor wat betreft de ecologische situatie geldt dat toevoegen van een nieuw wegtracé en het kappen van bos een achteruitgang impliceert ten opzichte van de huidige situatie. Immers het leefgebied van flora en fauna wordt verkleind en de oversteekbaarheid bemoeilijkt.

Het beoogde wegprofiel kent, naast de geasfalteerde rijbaan, aan weerszijden obstakelvrije bermen van ca. 2 meter breed. In deze bermen mogen vanuit verkeersveiligheidsoogpunt zelfs geen laanbomen staan, omwille van de ecologische kwaliteit en de oversteekbaarheid voor bijvoorbeeld de boomarter zijn tussen alle rijbanen en fietspaden wel bomenrijen in het plan opgenomen.

Daarnaast worden, in het kader van mitigatie, langs het tracé rasters aangelegd en ten behoeve van de hazelworm een drietal faunatunnels aangelegd.

5.8 Externe veiligheid

Bij externe veiligheid gaat het om zien, meten, beoordelen en beheersen van risico's van activiteiten met gevaarlijke stoffen. Dat kunnen activiteiten in fabrieken zijn, bij opslagen, maar ook transportactiviteiten via weg, water, rail of buisleiding.

Bij ruimtelijke plannen dienen eventuele bestaande risico's te worden verminderd en mogelijke nieuwe risico's dienen op hun merites te worden beoordeeld alvorens een definitief besluit wordt genomen.

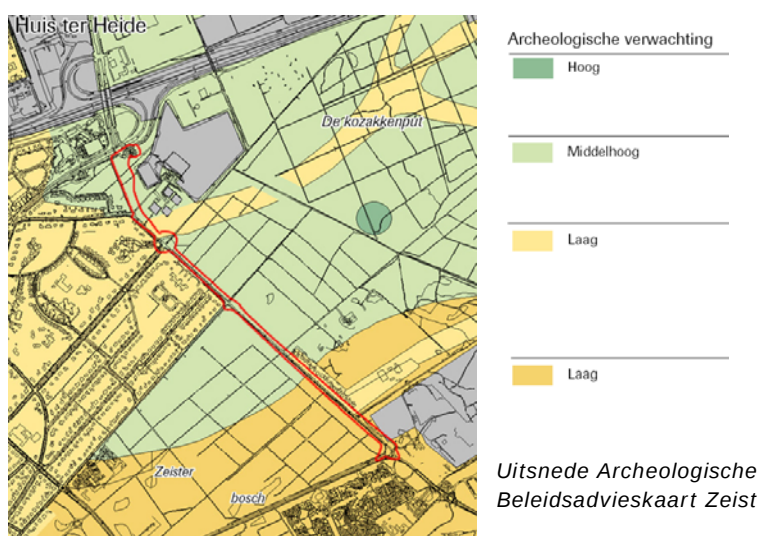
Externe veiligheid is een aspect dat onder meer aan de orde is bij vervoer van gevaarlijke stoffen. Hierbij wordt een onderscheid gemaakt in groeps- en individueel risico. Met dit risico wordt de kans berekend op een dodelijk ongeval als gevolg van een calamiteit met vervoer van gevaarlijke stoffen met betrekking tot een grote groep van mensen dan wel tot een of meer individuen.

Om deze risico's te beperken worden routes gevaarlijke stoffen ingesteld. Deze lopen veelal via gebieden met (relatief) lage bevolkingsconcentraties. Deze routes zijn vooral bedoeld voor het doorgaande vervoer van gevaarlijke stoffen. Het bestemmingsverkeer met gevaarlijke stoffen mag, ook al zijn er routes voor gevaarlijke stoffen vastgesteld, in principe van iedere route gebruik mag maken, mits dit de meest geëigende route is.

Op alle provinciale wegen wordt door de provincie Utrecht op dit moment vervoer van gevaarlijke stoffen toegestaan. Zeist kent geen route voor gevaarlijke stoffen, zodat vervoer met gevaarlijke stoffen in principe via alle wegen kan plaatsvinden. Overigens zijn er voor de bevoorrading van LPG brandstoffen binnen de bebouwde kom in het verleden aparte afspraken gemaakt. Deze situatie levert in het plangebied geen problemen op.

5.9 Archeologie

Zoals al aangegeven in paragraaf 3.3 heeft de gemeente Zeist voor haar grondgebied archeologisch beleid (concept) opgesteld, waaruit blijkt dat het plangebied voor een deel in een 'zone met middelhoge verwachting' ligt, zoals aangegeven op de 'Archeologische beleidsadvieskaart'. Om die reden is een dubbelbestemming 'Waarde-Archeologie' opgenomen voor de bescherming van mogelijke archeologische waarden. Wanneer werkzaamheden beoogd zijn die dieper dan 30 cm in de ondergrond ingrijpen en meer dan 1000 m² beslaan, dient archeologisch advies te worden ingewonnen. Een aanlegvergunning kan worden verleend wanneer is aangetoond dat als gevolg van de werkzaamheden geen verstoring van de archeologische waarden plaatsvindt, al dan niet door het nemen van bepaalde maatregelen.



6 JURIDISCHE ASPECTEN

6.1 Algemeen

Bij het opstellen van dit bestemmingsplan is gebruik gemaakt van de notitie "Standaard Vergelijkbare BestemmingsPlannen 2008" (SVBP2008), bindende afspraken met betrekking tot de opbouw en de presentatie van het bestemmingsplan (digitaal en analoog)" van het Ministerie van VROM en "Op de digitale leest", standaard aanbevelingen voor de kaart en de planregels van het digitaal uitwisselbare bestemmingsplan, een uitgave van het Nederlands Instituut voor Ruimtelijke Ordening en Volkshuisvesting.

De SVBP2008 is een landelijke standaard en opvolger van de SVBP2006, en is vanaf 1 januari 2010 verplicht geworden. De basis werd gelegd in de nieuwe Wet ruimtelijke ordening (Wro), die op 1 juli 2008 in werking is getreden. In de Wro is de verplichting opgenomen dat voor het maken, beschikbaar stellen en gebruiken van digitale plannen de RO standaarden en regels 2008 van toepassing zijn. De standaarden zijn wettelijk verankerd door middel van een Ministeriële regeling als uitvoeringsregeling van het Besluit ruimtelijke ordening (Bro).

De inwerkingtreding van de digitale paragraaf van de Wro (Ministeriële regeling Standaarden Ruimtelijke Ordening) geldt vanaf 1 januari 2010.

Dit betekent dat nieuwe bestemmingsplannen die na 1 januari 2010 in procedure worden gebracht (ter visie worden gelegd) digitaal gemaakt en beschikbaar gesteld moeten worden.

Het voorliggende bestemmingsplan "Krakelingweg" is conform de landelijke RO-standaarden (2008) opgesteld. Het plan voldoet daarmee aan de digitale verplichting.

6.2 Analoge verbeelding (plankaart)

Voor de ondergrond van de plankaart is gebruik gemaakt van de meest recente Gemeentelijke basiskaart Zeist (GBKZ). In de ondergrond zijn de relevante topografische kenmerken van het gebied aangegeven (bebouwing, wegen, waterlopen enzovoorts). Daar waar nodig is de GBKZ aangevuld met informatie van het kadaster en van luchtfoto's. Straatnamen en huisnummers zijn op de kaart weergegeven.

De kaart is op een schaal van 1:2000 geplot.

In de legenda op de plankaart is de versie van het bestemmingsplan vermeld. Verder staat de noordpijl in de legenda aangegeven.

6.3 Planregels

Zoals gezegd is voor de planregels de gestandaardiseerde opbouw uit de Standaard Vergelijkbare Bestemmingsplannen 2008 gebruikt.

Daarbij is een standaard hoofdstukindeling aangehouden die begint met Inleidende regels (begrippen en wijze van meten), vervolgens met de bestemmingsregels, de algemene regels (de regels die voor alle bestemmingen gelden) en de overgangs- en slotregels. Daarbij staan de verschillende bestemmingen op alfabetische volgorde.

Ook de regels van een bestemming kennen een standaardopbouw en worden als volgt benoemd:

- Bestemmingsomschrijving;
- Bouwregels;
- Nadere eisen;
- Ontheffing van de bouwregels;
- Specifieke gebruiksregels;
- Ontheffing van de gebruiksregels;
- Aanlegvergunning;

Opgemerkt wordt dat een bestemmingsregel niet alle elementen bevat, dit verschilt per bestemming.

6.4 Artikelgewijze toelichting

Dit bestemmingsplan is in hoofdzaak ontwikkelingsgericht. Daarmee is beoogd een planologisch juridische regeling te treffen voor het nieuwe tracé van de Krakelingweg. Het plan bevat slechts 5 bestemmingen, waaronder twee dubbelbestemmingen (Leiding-Brandstof en Waarde-Archeologie).

Artikel 1 en 2

Voor de begripsomschrijvingen en wijze van meten is aangesloten bij het SVBP2008 en de NIROV-uitgaven: "Op dezelfde (digitale) leest".

Artikel 3 Bos

Deze bestemming is toegekend aan de gronden waar bos in stand moet worden gehouden of worden hersteld, bijvoorbeeld in het kader van boscompensatie.

Binnen de bestemming gelden ook cultuurhistorische waarden ter plaatse van de aanduiding 'specifieke vorm van bos – beeldbepalend'. Dit bos is binnen het Rondeel gelegen. Ter plaatse van de aanduiding 'natuurwaarden' (nw), op het oostelijke deel van het tracé, zijn aaneengesloten boomkruinen van belang en dienen evt. werkzaamheden tevens aan ecologische waarden te worden getoetst.

Artikel 4 Groen-Beeldbepalend

In de bestemming 'Groen-Beeldbepalend' zijn de bestaande bomen als beeldbepalend aangemerkt. Deze bomen zijn namelijk beeldbepalend langs de Krakelingweg en ook is sprake van cultuurhistorische waarde. Ter plaatse van de aanduiding 'natuurwaarden' (nw), op het oostelijke deel van het tracé, zijn aaneengesloten boomkruinen van belang en dienen evt. werkzaamheden tevens aan ecologische waarden te worden getoetst.

Artikel 5 Verkeer

Deze bestemming is opgenomen om herinrichting van het gebied ten behoeve van het verkeer en bereikbaarheid mogelijk te maken.

Artikel 6 Leiding-Brandstof

Met deze dubbelbestemming is uitgedrukt dat de desbetreffende gronden primair voor een leidingzone zijn bestemd. De overige secundaire bestemmingen moeten daarvoor wijken. Alleen wanneer vast staat dat de belangen van het leidingentransport geen gevaar lopen, mogen de bouw- en gebruiksmogelijkheden van de secundaire bestemmingen (Groen en Verkeer) worden aangewend.

Artikel 7 Waarde - Archeologie

Ook dit is een dubbelbestemming. Daarmee is beoogd aan te geven dat de archeologische waarden hier voorrang hebben. Uitbreidingen/grondbewerkingen van meer dan 1000 m² en dieper dan 0,3 meter onder het maaiveld zijn hier alleen toegestaan als eerst archeologisch onderzoek is gedaan en de archeologische waarden afdoende worden beschermd.

Artikel 8 Waarde-Cultuurhistorie-2

Deze bestemming is gebruikt om de Monumentale laanstructuur van de Verlengde Slotlaan en het Rondeel te beschermen, die voorheen als gemeentelijke monumentale structuur golden. Met de dubbelbestemming is aangegeven dat de cultuurhistorische waarden prioriteit genieten boven de andere bestemmingen. Het kappen van bomen is verboden, tenzij dat gebeurt vanwege ziekte, veiligheid of een tijdige vervanging in het kader van het beheer. Aanlegwerkzaamheden zijn alleen mogelijk als vooraf de monumentencommissie is geraadpleegd en de monumentale belangen niet onevenredig worden geschaad.

Artikel 9 Anti-dubbeltelregel

In het Besluit ruimtelijke ordening is hiervoor een standaard bepaling opgenomen. Het besluit verplicht om deze bepaling in het bestemmingsplan op te nemen.

Artikel 10 Algemene gebruiksregels

In de planregels is een algemene gebruiksregel opgenomen in artikel 10, welke geldt in aanvulling op de algemene regel die in artikel 7.10 van de Wro is opgenomen. Deze bepaling is van toepassing op het gebruik binnen alle in het plan voorkomende bestemmingen.

Artikel 11 Algemene aanduidingsregels

In dit artikel worden de waarden binnen het grondwaterbeschermingsgebied beschermd. Binnen de 'milieuzone - grondwaterbeschermingsgebied' en de daaraan gekoppelde aanlegvergunning mag geen vervuild hemelwater worden geïnfiltreerd.

Artikel 12 Algemene ontheffingsregels

Ook voor de ontheffingsregels geldt dat in artikel 12 van de planregels een algemene ontheffingsregel is opgenomen en dat in de verschillende bestemmingen specifieke ontheffingsregels (van de bouwregels en van de gebruiksregels) zijn opgenomen. In de algemene ontheffingsregels is onder meer een mogelijkheid opgenomen om met maximaal 10% af te wijken van de voorgeschreven maatvoering.

Artikel 13 Overige regels

In deze bepaling zijn de in de verschillende bestemmingen voorkomende aanlegvergunningplichten overzichtelijk in een tabel gezet. Per bestemming is aangegeven welke werken en werkzaamheden aanlegvergunningplichting zijn, te weten Bos, Groen-Beeldebepalend, Leiding-Brandstof, Waarde-Archeologie en Waarde Cultuurhistorie-2.

Artikel 14 Overgangsrecht

Deze overgangsregels zijn overgenomen uit het Besluit ruimtelijke ordening. De grootste verandering ten opzichte van de tot voor kort gebruikelijke overgangsregels is dat de peildatum voor bouwen en gebruik, gelijk is getrokken. Ook voor het bouwen is nu de datum van inwerkingtreding van het bestemmingsplan beslissend. Dat was voorheen de datum van de terinzagelegging van het ontwerpbestemmingsplan. De wetgever heeft met die gelijkschakeling beoogd eenduidigheid te scheppen.

Bij het tenietgaan van bouwwerken die onder het overgangsrecht vallen bestaat de mogelijkheid om terug te bouwen. Onder een calamiteit wordt hier verstaan: een verwoesting door een onvermijdelijk, eenmalig, buiten schuld van de indiener van de bouwaanvraag veroorzaakt onheil.

Artikel 15 Slotregel

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

7 ECONOMISCHE UITVOERBAARHEID

Alle gronden binnen de grenzen van het bestemmingsplan zijn van de gemeente Zeist. In de meerjarenbegroting is met de aanleg van de Krakelingweg rekening gehouden. Voor de aanvullende kosten van de boscompensatie zijn eveneens gelden gereserveerd.

Bovenstaande betekent dat bij de vaststelling van het bestemmingsplan geen exploitatieplan wordt vastgesteld.

8 OVERLEG EN INSPRAAK

8.1 Samenspraak

De te treffen voorzieningen voor het oplossen van de huidige verkeersproblematiek ter plaatse van de Krakelingweg hebben, naast de invloed van overheidsinstanties als Rijkswaterstaat, Provincie Utrecht en gemeentelijke afdelingen, raakvlakken met diverse belanghebbenden, zoals omwonenden, bedrijven, (milieu)groeperingen en 'andere belanghebbenden'.

Voor het aandragen van een oplossing voor de verkeersproblematiek heeft bij de opstelling van de tracénota de samenspraak met belanghebbenden een belangrijke rol gespeeld.

In een klankbordgroep zijn, in twee zittingen, de voorgestelde inrichtingen besproken en op hun mogelijkheden getoetst.

Uit de besprekingen kwam een duidelijke tweedeling naar voren. Enerzijds waren er leden in de klankbordgroep die veel waarde hechten aan woonklimaat (bewoners), veiligheid (verenigingen) en bereikbaarheid (bedrijven) en anderzijds waren er leden die prioriteit stellen aan natuur en landschap en cultuurhistorie (milieu belangengroepen). De eerste groep had een duidelijke voorkeur voor variant 1 waarbij de weg zo min mogelijk invloed heeft op de woonsfeer, de tweede groep voor variant 3 waarbij zo min mogelijk bosgebied wordt doorsneden.

8.2 Inspraak en het vooroverleg ex. 3.1.1 Bro

In een aparte inspraaknota, 'Inspraaknota behorende bij het bestemmingsplan Krakelingweg' (juli 2007) genaamd, zijn de resultaten van de inspraak en het overleg ex artikel 3.1.1 Besluit ruimtelijke ordening (destijds artikel 10 Bro) opgenomen.

Daarnaast heeft inspraak plaatsgevonden op het nieuwe inrichtingsplan. Het ontwerp inrichtingsplan Krakelingweg heeft gedurende de periode van 11 juni t/m 10 juli 2009 ter inzage gelegen. In totaal hebben 14 insprekers een reactie ingediend. De reacties en de beantwoording zijn in een separate notitie opgenomen.

In november 2009 is het voorontwerpbestemmingsplan voor de Krakelingweg aan een aantal instanties toegezonden met het verzoek om een reactie in het kader van (beperkt) vooroverleg. Van de VROM inspectie is een reactie ontvangen. Deze is hierbij samengevat en beantwoord.

1. VROM Inspectie, 23 december 2009

Het voorontwerpbestemmingsplan 'Krakelingweg' geeft de inspectie aanleiding tot het maken van de volgende opmerking, gelet op nationale belangen zoals verwoord in de RNRB.

Nationaal belang 13: EHS, VHR en NR-gebieden.

De beoogde ontwikkeling van de Krakelingweg tast mogelijk de EHS aan. Daartoe dienen de spelregels uit het beleidskader 'Spelregels EHS' te worden toegepast.

Uit het plan blijkt dat het spelregelkader goed is doorlopen.

In het plan moet echter explicieter worden uitgewerkt hoe en waar de EHS zal worden gecompenseerd en welke natuurwaarden dit oplevert. Tevens moet het plan worden aangevuld met een privaatrechtelijke overeenkomst tussen initiatiefnemer (gemeente) en bevoegd gezag (provincie). Daarmee wordt de compensatie voldoende juridisch geborgd.

Reactie gemeente

In voorliggend ontwerpbestemmingsplan is de natuurcompensatie nader uitgewerkt in een separate notitie en ten behoeve van de vaststelling zal de gevraagde overeenkomst als bijlage worden opgenomen.

2. Bestuur Regio Utrecht (BRU), 3 december 2009

Het BRU merkt op dat het plan past binnen de uitgangspunten van het Regionaal Structuurplan en dat in het kader van het Bereikbaarheids Offensief Randstad (BOR) afspraken zijn gemaakt. Ook wordt opgemerkt dat vanuit de gemeente Utrecht het aanbod is gedaan om een rol te vervullen voor boscompensatie binnen de grenzen van de gemeentegrens van Utrecht.

Reactie gemeente

De reactie wordt voor kennis aangenomen.

3. Hoogheemraadschap De Stichtse Rijnlanden, 8 december 2009

In het kader van de watertoets reageert het hoogheemraadschap positief op het plan omdat het voldoet aan 'het standstill beginsel'.

Verzocht wordt om, na uitwerking, het rioleringsplan voor goedkeuring aan het hoogheemraadschap toe te zenden.

Reactie gemeente

De reactie wordt voor kennis aangenomen.

4. Connexxion Openbaar Vervoer, 3 december 2009

Connexxion vraagt aandacht voor de rotonde op de kruising Krakelingweg - N244 (Woudenbergseweg). Gekozen is voor een enkelstrooksrotonde. De busmaatschappij voorziet problemen op dit punt. Een wachtrij op dit punt zal negatieve gevolgen hebben voor de lijnbussen op dit traject.

Verzocht wordt te onderzoeken of een dubbelstrooksrotonde om de doorstroming te waarborgen.

Reactie gemeente

De in het inrichtingsplan opgenomen rotonde is berekend op de verwachte verkeersintensiteiten en er is vooralsnog geen reden om aan te nemen dat dit onvoldoende zou zijn. Een dubbelstrooksrotonde legt een grote ruimteclaim en kostenpost die niet wordt gerechtvaardigd door de verkeersintensiteiten en de frequentie van de openbaar vervoer dienstregeling.

8.3 Zienswijzen ontwerpbestemmingsplan

In september 2007 is een eerdere versie van het ontwerpbestemmingsplan 'Krakelingweg' ter visie gelegd. Omdat de destijds ingediende zienswijzen betrekking hadden op het oude ontwerpbestemmingsplan en er in het voorjaar van 2010 een gewijzigd ontwerpbestemmingsplan ter visie heeft gelegen, zijn de reacties en beantwoording van het plan uit 2007 niet in voorliggend bestemmingsplan opgenomen.

Zoals ook in hoofdstuk 1 toegelicht, is naar aanleiding van gewijzigde inzichten het ontwerp vergaand aangepast.

Om die reden heeft het bestemmingsplan van 25 maart 2010 tot 6 mei 2010 (zes weken) in gewijzigde vorm ter visie gelegen. De ingediende reacties hebben opnieuw tot een aantal wijzigingen van het plan geleid. De zienswijzen en de beantwoording hiervan zijn in een separate "Nota van Zienswijzen, behorend bij het bestemmingsplan Krakelingweg" (augustus 2010) bijgevoegd, waarna dan ook wordt verwezen.