



Gemeente **Zeist**

RAADSVOORSTEL

VASTSTELLING BESTEMMINGSPLAN REPARATIEPLAN STATIONSGBIED DRIEBERGEN-ZEIST - GEWIJZIGD

Portefeuillehouder Dhr. S. Jansen **Ronde Tafel** 8 oktober 2015
Opsteller P.J.M. Vermeulen en P. Schravendijk **Debat** 29 oktober 2015
Zaak/stuknummer 15RV063 (15RAAD0051) **Raadsvergadering** 10 november 2015

Versienr.	Datum	Opsteller	Toelichting	(help)
1.0		P.J.M. Vermeulen		
2.0	27-10-2015	P.J.M. Vermeulen	Gewijzigd vastgesteld door B&W d.d. 03-11-2015	

Maatschappelijk effect en doel van het voorstel

Vaststellen van bestemmingsplan “Reparatieplan Stationsgebied Driebergen-Zeist”, dat tot doel heeft aan de uitspraak van de Afdeling bestuursrechtspraak van de Raad van State te voldoen.

Voorstel

1. Het bestemmingsplan “Reparatieplan Stationsgebied Driebergen-Zeist” (IDN: NL.IMRO.0355BPrepStationDBZ-VS01) vast te stellen;
2. De afgeleide analoge verbeelding van het bestemmingsplan vast te stellen, waarbij de ondergrond is ontleend aan de GBKN versie 30-10-2013;
3. Geen exploitatieplan als bedoeld in artikel 6.12 lid 1 Wet ruimtelijke ordening vast te stellen.

Besluit Raad 10 november 2015:

Conform besloten met in acht name van de kanttekening dat de fractie van NieuwDemocratischZeist geacht wordt tegen te hebben gestemd. Tevens is een motie aangenomen (bijgevoegd).

Basis

Inleiding

Uw raad heeft op 4 maart 2014 het bestemmingsplan “Stationsgebied Driebergen-Zeist” vastgesteld. Hiertegen is beroep ingesteld. Op 11 maart 2015 heeft de Afdeling bestuursrechtspraak van de Raad van State (Afdeling) hierover uitspraak gedaan. Op twee onderdelen heeft de Afdeling uw raad opgedragen om binnen 36 weken na verzending van de uitspraak een nieuw besluit te nemen: de bestemming “Verkeer - Railverkeer” (verbreding spoor) en de bestemming “Bedrijventerrein” (parkeervoorziening Bochane). Het voorliggende “Reparatieplan Stationsgebied Driebergen-Zeist” voorziet hierin en kan ter vaststelling aan uw raad worden aangeboden.

Argumenten

Het raadsvoorstel heeft tot doel onderhavig bestemmingsplan vast te stellen conform de wettelijke eisen en de uitspraak van de Afdeling. De beslispunten 1 en 2 komen hieruit voort. Beslispunt 3 geeft aan dat het kostenverhaal anderszins is verzekerd, zodat geen exploitatieplan hoeft te worden vastgesteld.

Toelichtingen

☒	<u>Financiën</u>	☒	<u>Juridisch</u>	☐	Risicos
☒	<u>Communicatie</u>	☐	Automatisering	☐	Anders

Verdere proces

Het besluit tot vaststelling van dit bestemmingsplan wordt, overeenkomstig de uitspraak van de Afdeling, op de gebruikelijke wijze bekendgemaakt in De Nieuwsbode, de Staatscourant en via de elektronische weg (gemeentelijke website en ruimtelijkeplannen.nl). Gedurende zes weken kunnen belanghebbenden weer beroep instellen tegen dit nieuwe bestemmingsplan bij de Afdeling. Echter, in beginsel kunnen anderen dan de vorige appellanten geen ontvankelijk beroep instellen tegen dit nieuwe besluit. Uit het oogpunt van efficiënte geschilbeslechting aanvaardt de Afdeling niet dat anderen beroep instellen, terwijl zij dit niet hebben gedaan tegen uw besluit van 4 maart 2014. Dat is slechts anders als betrokkene door het nieuwe bestemmingsplan in een nadeliger positie komt te verkeren dan waarin hij zich bevond als gevolg van het vernietigde besluit dan wel dat er sprake is van nieuwe feiten of omstandigheden, waardoor hem anderszins redelijkerwijs niet kan worden verweten niet eerder in beroep te zijn gekomen. Voor de appellanten die wel in beroep zijn gegaan tegen uw besluit van 4 maart 2014 geldt dat de overwegingen van de Afdeling in deze uitspraak uitgangspunt zijn. De Afdeling komt daar in beginsel niet meer op terug, tenzij nieuwe feiten of omstandigheden worden aangevoerd die aanleiding geven tot een ander oordeel.

De ruimte om dit nieuwe besluit aan te vechten is vanwege het belang dat gehecht wordt aan een efficiënte geschilbeslechting dus beperkter dan ten tijde van uw oorspronkelijke besluit uit 2014. Dit neemt niet weg dat een belanghebbende met name de nieuwe onderzoeken en afwegingen ter discussie kan stellen. Met de nadere onderbouwing zijn wij echter van mening dat met de vaststelling van dit nieuwe bestemmingsplan aan de (overwegingen van de) uitspraak van de Afdeling is voldaan.

VERDIEPING

Inleiding

De voorgenomen ontwikkeling tot herstructurering van het stationsgebied Driebergen–Zeist is planologisch-juridisch mogelijk gemaakt in de bestemmingsplannen 'Stationsgebied Driebergen-Zeist' van de gemeenten Utrechtse Heuvelrug en Zeist. Deze plannen zijn op respectievelijk 3 maart 2014 door de raad van de gemeente Utrechtse Heuvelrug en op 4 maart 2014 door uw raad vastgesteld. Tegen deze besluiten is beroep ingesteld. Op 11 maart 2015 heeft de Afdeling bestuursrechtspraak van de Raad van State (hierna: Afdeling) hierover uitspraak gedaan.

Als gevolg van de uitspraak van de Afdeling zijn de bestemmingsplannen deels onherroepelijk en geheel in werking. De Afdeling heeft de raad van Utrechtse Heuvelrug en uw raad wel opgedragen om binnen 36 weken na verzending van de uitspraak een nieuw besluit te nemen over enkele onderdelen. Uw raad dient een nieuw besluit te nemen over de bestemmingen “Verkeer – Railverkeer” (verbreding spoor) en de bestemming “Bedrijventerrein” (parkeervoorziening Bochane). Bij memo via de dagflits van 26 maart jl. is uw raad hierover geïnformeerd. De uitspraak van de Afdeling en de memo over de uitspraak zijn bijgevoegd.

Tijdens de Ronde Tafelbijeenkomst van 8 oktober 2015 is het reparatieplan Station Driebergen-Zeist met uw raad besproken. Door Stichting Milieuzorg Zeist e.o. (SMZ) en de Werkgroep Natuurlijk Zeist-West (WNZW) zijn inspraakreacties ingebracht. Op 22 oktober 2015 is een aantal raadsleden op locatiebezoek geweest, waar SMZ en WNZW hun inspraakreacties hebben toegelicht. In een aanvullende notitie (zie aanvullende notitie reparatieplan Stationsgebied d.d. 26 oktober 2015, (Bijlage 7) is aangegeven dat er als gevolg van de inspraakreacties en het locatiebezoek enkele aanpassingen in het reparatieplan zijn opgenomen. Het reparatieplan is nu afgerond en kan ter vaststelling aan uw raad worden aangeboden.

ARGUMENTATIE

1. Voldoen aan de herstelopdracht van de Afdeling

De Afdeling heeft uw raad opgedragen een nieuw besluit te nemen over de eerder genoemde bestemmingen. Door vaststelling van dit reparatieplan op 10 november 2015 wordt tijdig aan de herstelopdracht voldaan.

2. Realisatie infraproject

Station Driebergen-Zeist is een belangrijk verkeersknooppunt voor alle reizigers- en verkeersstromen. De huidige capaciteit is echter voor vrijwel alle modaliteiten onvoldoende. De spoorcapaciteit moet uitgebreid worden, tezamen met het verbeteren van de leefbaarheid, de aanleg van ecologische voorzieningen en het opheffen van de overwegen Hoofdstraat en Odijkerweg. Er is sprake van een project van groot openbaar belang voor onder andere de veiligheid, de verkeersdoorstroming en de leefbaarheid.

3. Geluidssituatie aanvaardbaar

De Afdeling heeft uw raad opgedragen een nieuw besluit te nemen over de bestemming 'Verkeer - Railverkeer' (verbreding spoor), waaraan zij de volgende overweging ten grondslag heeft gelegd:

"De raden hebben ... niet inzichtelijk gemaakt op basis van de berekende geluidbelastingen in het aanvullende akoestisch onderzoek railverkeerslawaaï voor het spoorwegverkeerslawaaï op de woningen aan de Odijkerweg hoe groot de cumulatieve geluidbelasting op deze woningen zal zijn, waarbij deze in hoofdzaak door het railverkeerslawaaï zal worden bepaald, en afgewogen of deze aanvaardbaar zal zijn uit een oogpunt van een goede ruimtelijke ordening" (rechtsoverweging 49).

Naar aanleiding hiervan is onderzoek verricht naar de cumulatieve geluidbelasting voor de woningen aan de Odijkerweg. Uit dit onderzoek blijkt dat de gecumuleerde geluidbelasting zowel uitgedrukt in de bronsoorten wegverkeerslawaaï als railverkeerslawaaï lager is dan de voor de desbetreffende bronsoorten van toepassing zijnde wettelijke onthefbare waarden. Er is dan ook sprake van een aanvaardbare geluidssituatie. Meer informatie hierover is te vinden in paragraaf 4.9 van de toelichting van het bestemmingsplan en de daarbij behorende bijlage 30. De bestemming 'Verkeer - Railverkeer' is weer in dit reparatieplan opgenomen.

4. Geen aantasting ecologische waarde Rijnwijkse Wetering

De Afdeling heeft uw raad opgedragen een nieuw besluit te nemen over de bestemming 'Bedrijventerrein' (parkeervoorziening Bochane), waaraan zij de volgende overweging ten grondslag heeft gelegd:

"De raad had moeten onderzoeken of de voorziene parkeervoorziening de functie van de Rijnwijkse Wetering als natte ecologische verbindingzone niet onmogelijk zal maken, gelet op de ligging van de voorziene parkeervoorziening direct grenzend aan de Rijnwijkse Wetering en nu deze een intensiever gebruik mogelijk maakt. ... Dat onder het voorheen geldende plan reeds een gebouwde parkeervoorziening was toegestaan doet daaraan niet af ..." (rechtsoverweging 33.3).

Naar aanleiding van deze uitspraak van de Afdeling is nader onderzoek uitgevoerd. Ten behoeve van de Ronde Tafelbijeenkomst van 8 oktober 2015 zijn door de Stichting Milieuzorg Zeist e.o. (SMZ) en de Werkgroep Natuurlijk Zeist-West (WNZW) inspraakreacties ingebracht. De uitkomsten van het nadere onderzoek worden door de SMZ alsmede de WNZW niet gedeeld.

Insprekers zijn van mening dat, in tegenstelling tot de conclusie die de gemeente in haar notitie over de ecologie van de Rijnwijkse Wetering heeft getrokken (bijlage 11 van de plantoelichting), aan de Rijnwijkse Wetering wel degelijk een bepaalde beleidsmatige status als (natte) ecologische verbinding dient te worden toegekend. Daarnaast zijn volgens sprekers, gezien de eisen die gegeven doelsoorten daaraan stellen, wel degelijk van de nieuwe garage significant negatieve effecten te verwachten.

Naar aanleiding van de inspraakreacties is nogmaals onderzoek gedaan. De conclusie is dat de Rijnwijkse Wetering vanuit provinciaal en gemeentelijk beleid geen status heeft als natte ecologische verbindingszone. Uit het onderzoek blijkt tevens dat de feitelijke ecologische waarde van de Rijnwijkse Wetering ter hoogte van Bochane zeer beperkt is. Door de droogval is geen sprake van (permanent) leefgebied van aan watergebonden soorten. Door de hoge mate van verstoring vanuit de omgeving (geluid, licht en optische verstoring van zowel de sportvelden als de bedrijven) is de kwaliteit van de zone en de watergang ook voor andere soorten beperkt. In de huidige situatie is al sprake van veel schaduwwerking, waardoor een eventuele toename over een kort traject door de realisatie van een parkeervoorziening niet leidt tot enige aantasting van de ecologische waarde. Meer informatie hierover is te vinden in paragraaf 4.5 van de toelichting van het bestemmingsplan en de daarbij behorende bijlage 11 met als onderwerp Ecologie Rijnwijkse Wetering, die zoals in de Inleiding aangegeven, is aangevuld.

De parkeervoorziening is overigens mogelijk gemaakt om het verlies aan parkeerplaatsen te compenseren. Het perceel van autobedrijf Bochane heeft een ontsluiting aan de Odijkerweg. Deze wordt aangepast door de herprofilering van de Odijkerweg en het aan te leggen voet- en fietspad. Voor de aanleg van een voet- en fietspad is een deel van het voorterrein (met parkeervoorziening) noodzakelijk. Ter compensatie van de huidige 20 te vervallen parkeerplaatsen aan de voorzijde wordt een parkeeroplossing met voldoende capaciteit op het achterterrein planologisch mogelijk gemaakt. Naar aanleiding van de uitspraak van de Afdeling is contact gezocht met autobedrijf Bochane. Bochane heeft aangegeven nog steeds achter deze oplossing te staan. De bestemming 'Bedrijventerrein' is weer in dit reparatieplan opgenomen met de volgende aantekening. Er is inmiddels een ontwerp voor een parkeergarage van Bochane tot stand gekomen. In de gebouwde parkeervoorziening zelf worden maximaal 42 parkeerplaatsen mogelijk gemaakt. Dit is in de planregels expliciet bepaald. Daarnaast is er op het terrein van Bochane ruimte voor 12 parkeerplaatsen; derhalve in totaal 54 parkeerplaatsen. Ten opzichte van de huidige situatie worden geen extra parkeerplaatsen toegevoegd. Het bouwvlak en de aanduiding 'parkeergarage' op de verbeelding beperken zich tot de gronden benodigd voor het ontwerp van de parkeervoorziening (waaronder de bijbehorende hellingbaan naar het verdiepingsdek en de toegang naar het benedendek van de parkeervoorziening) zoals die met Bochane is uitgewerkt. De parkeervoorziening is gesitueerd op de bestaande verharding van Bochane en daarmee buiten de Rijnwijkse Wetering zelf. De maximumhoogte van de gebouwde parkeervoorziening bedraagt 3 m.

Een en ander is verwoord in een memo met als onderwerp; "aanvullende notitie reparatieplan Stationsgebied" d.d. 26 oktober 2015. Deze notitie is aan uw raad gestuurd ter voorbereiding op het Debat van 29 oktober jl. en is als bijlage bij dit raadsvoorstel opgenomen (Bijlage 7).

Resumerend worden als gevolg van de inspraakreacties in de Ronde Tafel en het locatiebezoek de volgende punten in het bestemmingsplan verwerkt:

- De memo van Arcadis met als onderwerp "Ecologie Rijnwijkse Wetering" wordt in de plantoelichting vervangen. Het betreft bijlage 11 van deze plantoelichting;
- Het bouwvlak en de aanduiding 'parkeergarage' op de verbeelding beperken zich tot de gronden benodigd voor het ontwerp van de parkeervoorziening; dit is op de verbeelding opgenomen;
- In de gebouwde parkeervoorziening zelf worden maximaal 42 parkeerplaatsen mogelijk gemaakt. Dit is in de planregels expliciet bepaald.

- Daarnaast wordt op diverse plaatsen in de plantoelichting de hierboven genoemde de aanpassingen toegelicht.

[terug](#)

TOELICHTING

Financiën

Uw raad heeft in 2011 besloten akkoord te gaan met een financiële bijdrage van € 5,1 miljoen (prijsspeil 2012, geïndexeerd) voor het infraproject. Ten behoeve van de realisatie van het totale infraproject is met partijen in 2012 een samenwerkingsovereenkomst gesloten. In deze overeenkomst is budget voor het project opgenomen. Hiermee is het kostenverhaal anderszins verzekerd. Dat betekent dat er geen exploitatieplan als bedoeld in artikel 6.12 lid 1 Wet ruimtelijke ordening wordt vastgesteld. De samenwerkingsovereenkomst is uitgewerkt in een realisatieovereenkomst waarin concrete afspraken zijn opgenomen over de realisatie van het project. Deze realisatieovereenkomst is op 31 maart 2015 uw raad vastgesteld. De kosten voor het opstellen van het bestemmingsplan worden betaald uit de totale begroting van het infraproject.

Juridisch

De bevoegdheid een bestemmingsplan vast te stellen is opgenomen in artikel 3.1 van de Wet ruimtelijke ordening (Wro). De Afdeling heeft in haar uitspraak van 11 maart 2015 bepaald dat het besluit niet overeenkomstig afdeling 3.4 van de Awb hoeft te worden voorbereid en dus geen ontwerpbestemmingsplan ter inzage gelegd hoeft te worden. Dat houdt in dat het reparatieplan direct aan uw raad ter vaststelling kan worden aangeboden.

Op dit besluit is de Crisis- en herstelwet van toepassing. Dit betekent, onder andere, dat de Afdeling bestuursrechtspraak van de Raad van State binnen zes maanden uitspraak doet over ingediende beroepen in plaats van een jaar. Ook moeten in het beroepsschrift al de gronden van beroep zijn opgenomen.

Het voorliggende bestemmingsplan is een vervolg op het bestemmingsplan “Stationsgebied Driebergen-Zeist”, dat uw raad op 3 maart 2014 heeft vastgesteld. Ter voorbereiding op de vaststelling van dat bestemmingsplan is met diverse partijen en betrokkenen overleg gevoerd over de gevolgen van het infraproject. Daarnaast heeft ten behoeve van de totstandkoming van het bestemmingsplan uit 2014 een uitvoerig communicatietraject plaatsgevonden:

- Informatieavond op 18 januari 2012.
- Voorontwerpbestemmingsplan van 16 maart tot en met 26 april ter inzage voor de inspraak. Gedurende deze periode heeft ook het wettelijk vooroverleg plaatsgevonden.
- Informatieavond op 17 januari 2013.
- Ontwerpbestemmingsplan van 21 december 2012 tot en met 31 januari 2013 ter inzage ten behoeve van de mogelijkheid tot het indienen van zienswijzen.
- Informatieavond op 23 januari 2014.
- Gecombineerde hoorzitting van de gemeenteraden van Zeist en Utrechtse Heuvelrug op 29 januari 2014, waarbij de gelegenheid bestond mondeling te reageren op het voornemen tot vaststelling van het bestemmingsplan over te gaan.

Dit reparatiebestemmingsplan brengt geen wezenlijke wijzigingen aan in het ontwerp van het infraproject, maar is puur om te voldoen aan de uitspraak van de Afdeling.

Om dezelfde reden als geldt voor het herstelbesluit dat uw raad moet nemen, dient ook de gemeenteraad van Utrechtse Heuvelrug een herstelbesluit te nemen over de bestemming ‘Verkeer - Railverkeer’. Daarnaast moet de gemeenteraad van Utrechtse Heuvelrug een nieuw besluit nemen over de fietsstraat bij Mc Gregor. Kort gezegd is de Afdeling van oordeel dat de beoogde fietsstraat geen planologische basis heeft. In het herstelbesluit van Utrechtse Heuvelrug wordt hiervoor een passende verkeersbestemming opgenomen.

Zeist en Utrechtse Heuvelrug hebben de beide reparatiebestemmingsplannen weer in gezamenlijkheid voorbereid.

Het juridisch bindende gedeelte van het reparatiebestemmingsplan (verbeelding en regels) heeft voor Zeist dus alleen betrekking op de bestemming ‘Verkeer - Railverkeer’ en de bestemming ‘Bedrijventerrein’ bij autobedrijf Bochane. Hierbij is gebruik gemaakt van de onderzoeken en afwegingen die aan het bestemmingsplan uit maart 2014 ten grondslag hebben gelegen. Dit reparatiebestemmingsplan dient immers te voldoen aan ‘een goede ruimtelijke ordening’, zodat alle daarop betrekking hebbende onderzoeken en afwegingen nu weer terugkomen. Deze gegevens zijn alleen aangevuld om te kunnen voldoen aan de uitspraak van de Afdeling. Daarnaast is ervoor gekozen

via de toelichting een integraal beeld te geven van het infraproject, omdat onderdelen niet op zich staan. Hierbij is de toelichting uit het bestemmingsplan van 2014 grotendeels aangehouden met aanvulling van die gegevens die op de te herstellen onderdelen betrekking hebben.

Op de gebruikelijke wijze wordt de agenda voor de Ronde Tafel gepubliceerd. Daarnaast is de voorgenomen besluitvorming gemeld in bewonersoverleg en overleg met betrokken bedrijven. Verder wordt dit ook op de projectenwebsite van ProRail kenbaar gemaakt. Op deze wijze kunnen geïnteresseerden voldoende kennis nemen van het voorgenomen besluit en eventueel gebruik maken van het recht om tijdens de Ronde Tafel in te spreken.

Het besluit tot vaststelling van dit bestemmingsplan wordt, overeenkomstig de uitspraak van de Afdeling, op de gebruikelijke wijze bekendgemaakt op de website, in het gemeentenieuws en in de Staatscourant. Gedurende zes weken kunnen belanghebbenden weer beroep instellen tegen dit nieuwe bestemmingsplan bij de Afdeling. Echter, in beginsel kunnen anderen dan de vorige appellanten geen ontvankelijk beroep instellen tegen dit nieuwe besluit. Uit het oogpunt van efficiënte geschilbeslechting aanvaardt de Afdeling niet dat anderen beroep instellen, terwijl zij dit niet hebben gedaan tegen uw besluit van 4 maart 2014. Dat is slechts anders als betrokkene door het nieuwe bestemmingsplan in een nadeliger positie komt te verkeren dan waarin hij zich bevond als gevolg van het vernietigde besluit dan wel dat er sprake is van nieuwe feiten of omstandigheden, waardoor hem anderszins redelijkerwijs niet kan worden verweten niet eerder in beroep te zijn gekomen. Voor de appellanten die wel in beroep zijn gegaan tegen uw besluit van 4 maart 2014 geldt dat de overwegingen van de Afdeling in deze uitspraak uitgangspunt zijn. De Afdeling komt daar in beginsel niet meer op terug, tenzij nieuwe feiten of omstandigheden worden aangevoerd die aanleiding geven tot een ander oordeel.

De ruimte om dit nieuwe besluit aan te vechten is vanwege het belang dat gehecht wordt aan een efficiënte geschilbeslechting dus beperkter dan ten tijde van uw oorspronkelijke besluit uit 2014. Dit neemt niet weg dat een belanghebbende met name de nieuwe onderzoeken en afwegingen ter discussie kan stellen. Met de nadere onderbouwing zijn wij echter van mening dat met de vaststelling van dit nieuwe bestemmingsplan aan de (overwegingen van de) uitspraak van de Afdeling is voldaan.

Communicatie

Het besluit tot vaststelling van dit bestemmingsplan wordt, overeenkomstig de uitspraak van de Afdeling, op de gebruikelijke wijze bekendgemaakt op de website, in De Nieuwsbode en in de Staatscourant.

[terug](#)

VERDERE PROCES

Planning en uitvoering

- 6 oktober 2015: Ronde Tafel
- 27 oktober 2015: Debat
- 10 november 2015: Raadsvergadering, besluit omtrent vaststelling
- Bekendmaking vaststellingsbesluit
- Beroepstermijn (6 weken na bekendmaking vaststellingsbesluit)

Dit reparatieplan wordt vastgesteld naar aanleiding van door de Afdeling gegrond verklaarde beroepen. De Ronde Tafel is in de planning opgenomen om die appellanten in de gelegenheid te stellen over deze reparatie in te spreken, ook al houdt het reparatieplan geen inhoudelijke wijziging in. Bij de gemeente Utrechtse Heuvelrug is ook een inspreekmogelijkheid opgenomen in de planning.

Evaluatie

Het bestemmingsplan wordt op 10 november 2015 ter vaststelling aan uw raad aangeboden.

[terug](#)

BIJLAGEN

1. Verbeelding Gemeente Zeist (15int01427)
2. Verbeelding Utrechtse Heuvelrug (15int01233)
3. Regels Gemeente Zeist (15int01428)
4. Regels Gemeente Utrechtse Heuvelrug (15int01180)
5. Memo uitspraak Raad van State bestemmingsplannen (15int01179)
6. Toelichting (15int01429)

Bijlagen van de toelichting

Bijlage 6.1 Uitspraak Afdeling bestuursrechtspraak van de Raad van State (15int01251)
Bijlage 6.2 M.e.r.-beoordeling (15int01184)
Bijlage 6.3 Baseline-4.1 rapportage (15int01185)
Bijlage 6.4 Onderzoek Landschap en Cultuurhistorie (15int01186)
Bijlage 6.5 Onderbouwing P&R (15int01187)
Bijlage 6.6 VRI Hoofdstraat thv McGregor (15int01188)
Bijlage 6.7 Second opinion aansluiting Bloemenheuvel (15int01189)
Bijlage 6.8 Veiligheidsonderzoek (15int01190)
Bijlage 6.9 Natuurrapport (15int01191)
Bijlage 6.10 Mitigatie en compensatieplan (15int01192)
Bijlage 6.11 Ecologie Rijnwijkse Wetering (15int01426)
Bijlage 6.12 Archeologisch bureauonderzoek (15int15int01193)
Bijlage 6.13 Verkennend booronderzoek archeologie (15int01194)
Bijlage 6.14 Bodemonderzoek deel 1 – spoorwerkzaamheden (15int01195)
Bijlage 6.15 Bodemonderzoek deel 2 – tunnel (15int01196)
Bijlage 6.16 Bodemonderzoek deel 3 - wegen en parkeren (15int01197)
Bijlage 6.17 Rapport Waterhuishouding (15int01198)
Bijlage 6.18 Afwatering verdiept stationsplein (15int01199)
Bijlage 6.19 Handboek bomen voor ontwerpers (15int01200)
Bijlage 6.20 Master Bomen Effect Analyse (15int01201)
Bijlage 6.21 Akoestisch onderzoek wegverkeerslawaaï (15int01202)
Bijlage 6.22 Hogere waarden besluiten (15int01203)
Bijlage 6.23 Hogere waarden besluiten gemeente Zeist (15int01204)
Bijlage 6.24 Akoestisch onderzoek railverkeerslawaaï (15int01205)
Bijlage 6.25 Aanvullend onderzoek wegverkeerslawaaï (15int01206)
Bijlage 6.26 Aanvullend onderzoek railverkeerslawaaï (15int01207)
Bijlage 6.27 Beslissing op bezwaar Staatssecretaris I&M, hogere waarden railverkeerslawaaï (15int01208)
Bijlage 6.28 Wijzigingsbesluit Staatssecretaris van I&M (15int01209)
Bijlage 6.29 Cumulatieberekeningen SDZ (15int01210)
Bijlage 6.30 Cumulatietoelichting woningen Odijkerweg (15int01211)
Bijlage 6.31 Cumulatietoelichting Mc Gregor (15int01212)
Bijlage 6.32 Onderzoek geluidswering gevels kantoorgebouw Vierdaelen (15int01213)
Bijlage 6.33 Advies berekening binnenniveau Kantoor Vierdaelen (15int01214)
Bijlage 6.34 Brief Omgevingsdienst regio Utrecht - uitkomsten onderzoek Vierdaelen (15int01215)
Bijlage 6.35 Akoestisch onderzoek P&R (15int01216)
Bijlage 6.36 Geluidsonderzoek parkeergarage SDZ (15int01217)
Bijlage 6.37 Aanvullende berekening verkeersafwikkeling P&R (15int01218)
Bijlage 6.38 Aanvullende berekening Odijkerweg 98 (15int01219)
Bijlage 6.39 Aanvullende berekeningen railverkeer goederen (15int01220)
Bijlage 6.40 Onderzoek luchtkwaliteit (15int01221)
Bijlage 6.41 Onderzoek luchtkwaliteit P&R (15int01222)

- Bijlage 6.42 Verkeersonderzoek (15int01223)
- Bijlage 6.43 Historisch vooronderzoek NGE (15int01224)
- Bijlage 6.44 NGE onderzoek, detectiewerkzaamheden (15int01225)
- Bijlage 6.45 Projectgebonden risicoanalyse (15int01226)
- Bijlage 6.46 Aanvullend trillingenonderzoek (15int01227)
- Bijlage 6.47 Maatregelafweging trillingen (15int01228)
- Bijlage 6.48 Reactie notitie Aansluiting Bloemenheuvel (15int01229)
- Bijlage 6.49 Perceelontsluitingen (15int01230)
- 7. Aanvullende notitie reparatieplan Stationsgebied d.d. 26 oktober 2015 (15int01431)
- 8. Inspraakreactie Stichting Milieuzorg Zeist e.o.(15int01431)
- 9. Inspraakreactie Werkgroep Natuurlijk Zeist-West(15int01432)



Gemeente **Zeist**

Behoort bij raadsvoorstel

Nr. 15RV063

RAADSBESLUIT gewijzigd

De raad van de gemeente Zeist;
gelezen de voorstellen van burgemeester en wethouders van 15 september 2015 en 3 november 2015,
en met overname van de in deze voorstellen vermelde overwegingen;

Overwegende dat:

gelet op de uitspraak van de Afdeling bestuursrechtspraak van de Raad van State van 11 maart 2015
over de ingestelde beroepen tegen het op 4 maart 2014 vastgestelde bestemmingsplan "Stationsgebied
Driebergen-Zeist" (201403607/1/R6 en 201403625/1/R6);

gelet op de door ProRail, de provincie Utrecht, de gemeente Utrechtse Heuvelrug en de gemeente Zeist
op 28 april 2015 ondertekende realisatieovereenkomst;

Gelet op artikel 3.1 juncto artikel 3.8 van de Wet ruimtelijke ordening en afdeling 2 van hoofdstuk 1 van de
Crisis- en herstelwet;

BESLUIT:

1. Het bestemmingsplan "Reparatieplan Stationsgebied Driebergen-Zeist" (IDN: NL.IMRO.0355BPrepStationDBZ-VS01) vast te stellen.
2. De afgeleide analoge verbeelding van het bestemmingsplan vast te stellen, waarbij de ondergrond is ontleend aan de GBKN versie 30-10-2013.
3. Geen exploitatieplan als bedoeld in artikel 6.12 lid 1 Wet ruimtelijke ordening vast te stellen.

Aldus besloten in de openbare raadsvergadering van 10 november 2015

De raad voornoemd,

mr. J. Janssen, griffier

drs. J.J.L.M. Janssen, voorzitter

Motie is unaniem aangenomen



Motie Nadere uitwerking Structuurvisie (gewijzigd)

De gemeenteraad van Zeist, in vergadering bijeen op dinsdag 10 november 2015, behandelend het Raadsvoorstel Reparatieplan Stationsgebied Driebergen-Zeist (15RV063);

Constaterende:

- Dat de gemeenteraad op 1 maart 2011 de Structuurvisie heeft vastgesteld;
- Dat in de plankaarten van de Structuurvisie op diverse plekken corridorpijlen, stepping stones en andere verbindingen zijn ingetekend.

Overwegende:

- Dat de in de Structuurvisie opgenomen verbindingen slechts schematisch zijn aangegeven;
- Dat hiermee een intentie is vastgelegd maar dat niet altijd eenduidig is wat voor concrete betekenis dit moet hebben bij de toetsing van ruimtelijke plannen aan de Structuurvisie;
- Dat het in de praktijk lastig blijkt om deze zaken uit de structuurvisie concreet toe te passen op ruimtelijke plannen.

Roept het college op:

- bij concrete (~~bouw~~ en bestemmings)plannen een paragraaf structuurvisie op te nemen, voorzover dat niet al wettelijk verplicht is;
- bij de ontwikkeling van het bestemmingsplan Buitengebied Zuidwest Zeist de structuurvisie zo concreet mogelijk in te vullen en aan te geven waar er afwijkingen zijn;
- en bij onduidelijkheden, interpretatieverschillen, etc. over de structuurvisie het college hierover een interpretatie geeft te geven (d.m.v. bijvoorbeeld een beleidsnotitie).

En gaat over tot de orde van de dag.

Frank Dirkse
GroenLinks

Hans Goorhuis
PvdA

Koos van Gemeren
NieuwDemocratischZeist

Toelichting

Bij de behandeling van het Raadsvoorstel Reparatieplan Stationsgebied is gebleken dat er voor de locatie achter Bochane interpretatieverschil is over de status van lijnen en symbolen op de kaarten van de Structuurvisie en de manier waarop deze moeten worden betrokken bij de toetsing van bestemmingsplannen.

Indieners verzoeken het college dan ook dat bij concrete (bouw)plannen, bestemmingsplannen, enz, voor zover dat niet al wettelijk verplicht is, een paragraaf structuurvisie wordt opgenomen. In deze paragraaf moet worden ingegaan op hetgeen voor die locatie is opgenomen in de Structuurvisie.

Voor bijvoorbeeld het nieuwe bestemmingsplan Buitengebied Zuidwest dat nu in ontwikkeling is, roepen wij het college op om uitdrukkelijk hetgeen in de structuurvisie is vastgelegd zo concreet mogelijk in te vullen, inclusief de interpretatie van pijlen, en dat aan te geven. Maar ook aan te geven als er wordt afgeweken van de structuurvisie.

Naast de gebruikelijke toets wordt ook aangegeven in deze paragraaf hoe de structuurvisie concreet wordt uitgevoerd. Als blijkt dat er voor locaties gelijksoortige problemen zijn, kan dat worden opgelost door bijvoorbeeld een beleidsnotitie op te stellen.



Gemeente **Zeist**

INTERN BERICHT

Datum 26 oktober 2015
Opsteller E. Gielink
Telefoon 6987368
Organisatieonderdeel Strategie & Bestuur
Stuknummer 15int01421

Aan Leden van de gemeenteraad
Van E. Gielink/ P. Vermeulen
Kopie aan
Onderwerp aanvullende notitie reparatieplan Stationsgebied

Inleiding

De Raad van State heeft uw raad opgedragen om in het kader van het bestemmingsplan Station Driebergen-Zeist een nieuw besluit te nemen over het plangedeelte dat voorziet in een parkeervoorziening voor het autobedrijf Bochane aan de Odijkerweg. Uw raad moet daarbij onderzoeken of de voorziene parkeervoorziening de functie van de Rijnwijkse Wetering als natte ecologische verbindingszone niet onmogelijk zal maken.

Tijdens de Ronde Tafelbijeenkomst van 8 oktober 2015 is het reparatieplan Station Driebergen-Zeist met uw raad besproken. Door Stichting Milieuzorg Zeist e.o. (SMZ) en de Werkgroep Natuurlijk Zeist-West (WNZW) zijn inspraakreacties ingebracht. Op 22 oktober 2015 is een aantal raadsleden op locatiebezoek geweest, waar SMZ en WNZW hun inspraakreacties hebben toegelicht.

Ambtelijk is toegezegd om u aanvullende informatie te verstrekken over de punten uit de inspraakreacties en antwoord te geven op de gestelde vragen tijdens het locatiebezoek om een goede afweging te kunnen maken.

Waarom een gebouwde parkeervoorziening voor Bochane? En hoe zit het met de parkeerbalans?

Onderdeel van de herontwikkeling van het stationsgebied is de wijziging van de Odijkerweg die is gesitueerd aan de voorkant van het autobedrijf van Bochane. Deze wijziging betreft de aanleg van een voet- en fietspad. Dit pad is een van de belangrijkste voet- en fietspaden richting het bus- en treinstation Driebergen-Zeist. De verkeersbestemming om dit pad mogelijk te maken is door de uitspraak van de Raad van State onherroepelijk en daarmee definitief.

Het pad is gesitueerd op het voorterrein van het autobedrijf Bochane. Het bedrijf verliest hierdoor 20 parkeerplaatsen. De parkeervoorziening is nodig ter compensatie van deze plaatsen.

De parkeervoorziening is gesitueerd op het verharde achterterrein van Bochane. Dit terrein is in de huidige situatie in ook gebruik als parkeerterrein ten behoeve van dit bedrijf (34 parkeerplaatsen). Op maaiveldniveau is er onvoldoende ruimte om 20 parkeerplaatsen toe te voegen. Om die reden is in overleg met Bochane gekozen voor een gebouwde parkeervoorziening. In deze parkeervoorziening is plaats voor totaal 42 parkeerplaatsen. De overige 12 parkeerplaatsen worden op maaiveldniveau teruggebracht.

Er worden met de parkeervoorziening ten opzichte van de huidige situatie geen extra parkeerplaatsen toegevoegd.

Staat de parkeervoorziening straks tot in het midden van de watergang Rijnwijckse Wetering?

Door SMZ is tijdens het locatiebezoek aangegeven dat de parkeervoorziening op grond van het reparatieplan tot in het midden van de watergang mag worden gebouwd. Dat is niet het geval. De parkeervoorziening is gesitueerd op de bestaande verharding van Bochane en daarmee buiten de watergang zelf.

Hoe zit het met de eigendomssituatie?

Het westelijk deel van de Rijnwijckse Wetering, gesitueerd direct naast het bedrijventerrein Kwekerijweg en daar waar de watergang wat breder is, is in eigendom van het Hoogheemraadschap De Stichtse Rijnlanden. Het oostelijk deel van de Rijnwijckse Wetering ten noorden van het bedrijventerrein Kwekerijweg is grotendeels in eigendom van de gemeente Zeist. Slechts de zuidelijke oever en een zeer kleine strook van de Rijnwijckse Wetering is in eigendom van particuliere eigenaren, waaronder Bochane Exploitiemaatschappij B.V.

Het bestemmingsvlak van het reparatieplan voor de parkeervoorziening eindigt niet op de perceelsgrens van Bochane Exploitiemaatschappij B.V., maar iets daarvoor en daarmee buiten de watergang Rijnwijckse Wetering.

Kan de parkeervoorziening op een grotere afstand van de Rijnwijckse Wetering worden gebouwd?

Het ontwerp van de parkeervoorziening is in overleg met Bochane tot stand gekomen. Zou de parkeervoorziening dichterbij het bestaande bedrijfsgebouw worden gesitueerd, dan is het (rekening houdend met de oprit naar de verdieping van de parkeervoorziening) niet meer mogelijk om om het bedrijfsgebouw heen te rijden en is er ook anderszins te weinig manoeuvreerruimte. Dat is voor de bedrijfsvoering van een autobedrijf als Bochane niet wenselijk. Daarbij zou de parkeervoorziening ook dichterbij de nabij gelegen woonbebouwing komen. Ook dat is niet wenselijk. Verder is op het terrein van Bochane fysiek onvoldoende ruimte beschikbaar om de parkeervoorziening op een andere plek, verder van de Rijnwijckse Wetering, te realiseren.

Hoe zit met beleidskaders en concrete beleidsintenties om de Rijnwijckse Wetering als natte ecologische verbindingszone in te richten?

Realisatie van ecologische verbindingszones was van oudsher een onderdeel van het provinciale beleid inzake de Ecologische Hoofdstructuur. De provincie Utrecht heeft besloten om deze verbindingszones grotendeels te laten vervallen waardoor de Rijnwijckse Wetering door de provincie niet langer als ecologische verbindingszone is aangewezen. Provinciale middelen tot realisatie van ecologische verbindingszones zijn niet langer beschikbaar.

In het actuele geldende ruimtelijk beleid en ruimtelijke regelgeving is niet voorzien dat precies ter plaatse van de Rijnwijckse Wetering en in het bijzonder aan de zuidoever hiervan een natte ecologische verbindingszone wordt gerealiseerd. Daarvoor zijn ook geen concrete beleidsintenties.

Zo zijn de gronden van het bedrijventerrein Kwekerijweg tot aan de watergang (waaronder ook de locatie voor de parkeervoorziening) reeds door uw raad als bedrijventerrein bestemd in het bestemmingsplan Odijkerweg e.o., vastgesteld d.d. 11 juni 2013.

Binnen de bouwvlakken mogen bedrijfsgebouwen (7 m) worden gerealiseerd. Daarbuiten mogen andere bouwwerken, waaronder overkappingen en andere bouwwerken (5 m) worden gebouwd. Verder zijn verhardingen en bedrijfsmatig gebruik toegestaan.

Door SMZ wordt in haar inspraakreactie gewezen op diverse documenten en ecologische rapporten waaruit zou blijken dat aan de verbinding een zekere status/betekenis op het terrein van de natuur kan worden gegeven aan de Rijnwijckse Wetering. Het feit dat de Rijnwijckse Wetering een bepaalde landschappelijke of natuurlijke betekenis heeft, is echter wat anders dan dat de Rijnwijckse Wetering en in concreto de zuidelijke oever van de Rijnwijckse Wetering op het bedrijventerrein Kwekerijweg moet worden ingericht als een natte ecologische verbindingszone.

Over het LOP+ merken wij nog op dat de Rijnwijckse Wetering daarin als een te ontwikkelen ecologische verbindingszone en in concreto als een te ontwikkelen nieuw of aangepast tracé is aangewezen. Het LOP+ heeft, conform het raadsbesluit van 6 september 2011, geen juridische status en kent geen randvoorwaarden voor ontwikkelingen rond en naast de Rijnwijckse Wetering in verband met een mogelijk te

realiseren ecologische verbinding. Het LOP+ is te zien als een inspiratiebron voor ontwikkelingen. Om die reden zijn hiervoor geen financiële middelen beschikbaar gesteld.

Voor een gedetailleerdere toelichting op de beleidskaders verwijzen wij u naar het (aangepaste) Arcadismemo "SDZ18-01-000-020, Ecologie Rijnwijkse Wetering" (26 oktober 2015).

Kortom, er is op dit moment geen gemeentelijk beleidskader waaruit volgt dat de Rijnwijkse Wetering (en in het bijzonder de zuidoever daarvan) in de huidige situatie heeft te gelden als een natte ecologische verbindingszone. Verder is er geen provinciaal of gemeentelijk beleidskader of uitgesproken concrete beleidsintentie die ertoe dwingt om de Rijnwijkse Wetering en haar oevers als zodanig in te richten.

Maakt de parkeervoorziening een functie van de Rijnwijkse Wetering als natte ecologische verbindingszone op voorhand onmogelijk?

Door SMZ is tijdens het locatiebezoek aangegeven dat zij een vrijwaringszone van 12,5 meter aan de zuidzijde en 12,5 meter aan de noordzijde van de Rijnwijkse Wetering wenst. Dat is echter geen noodzakelijke inrichtingseis die uit welk gemeentelijk document dan ook voor een natte ecologische verbindingszone voortvloeit. Nog daargelaten dat het tracé van de Rijnwijkse Wetering zou kunnen worden verplaatst, is het voor het ecologisch functioneren van de natte ecologische verbindingszone voldoende als alleen de noordoever van de Rijnwijkse Wetering ecologisch wordt ingericht. Dit is toegelicht in het aangepaste Arcadismemo "SDZ18-02-00-020, Ecologie Rijnwijkse Wetering" (26 oktober 2015).

Kortom, de parkeervoorziening maakt een functie van de Rijnwijkse Wetering als natte ecologische verbindingszone op voorhand niet onmogelijk.

Wordt met het niet toestaan van de parkeervoorziening een piketpaal geslagen tot realisatie van de natte ecologische verbindingszone?

Door SMZ en WNZW is aangegeven dat door het hanteren van een vrijwaringszone van 12,5 m op de gronden van Bochane een piketpaal kan worden geslagen ten behoeve van het realiseren van een natte ecologische verbindingszone in de toekomst. Om de gehele Rijnwijkse Wetering als natte ecologische verbindingszone te ontwikkelen is meer nodig dan een vrijwaringszone op één bedrijfslocatie. De overige gronden van de zuidoever maken onderdeel uit van het bedrijventerrein Kwekerijweg. Zij zijn bedrijfsmatig in gebruik en verhard en bebouwd tot aan de Rijnwijkse Wetering. Om een natte ecologische verbindingszone hier conform de wensen van SMZ en WNZW mogelijk te maken, zou het bestemmingsplan Odijkerweg e.o. herzien moeten worden en zouden bedrijfsgronden onteigend moeten worden. Het toestaan van een parkeervoorziening hoeft geen belemmering te vormen voor de realisatie van een natte ecologische structuur. Dit omdat de noordoever van de Rijnwijkse Wetering in eigendom is van de gemeente en er in feite fysiek gezien voldoende gronden beschikbaar zijn om hier een ecologisch functionerende natte ecologische verbindingszone te realiseren. De zuidoever biedt op basis van de huidige bestemmingen en feitelijk bedrijfsmatig gebruik geen ruimte voor de realisatie van een natte ecologische verbinding. Het niet toestaan van een parkeervoorziening op het terrein van Bochane doet aan die conclusie niets af.

Betekenis voor het bestemmingsplan.

Als gevolg van de inspraakreacties in de Ronde Tafel en het locatiebezoek worden de volgende punten in het bestemmingsplan verwerkt:

- De memo van Arcadis met als onderwerp "Ecologie Rijnwijkse Wetering" is aangepast en wordt in plaats gesteld van de oude memo behorende bij de plantoelichting van het bestemmingsplan. Het betreft bijlage 11 van deze plantoelichting;
- Verder is er inmiddels een ontwerp voor een parkeergarage van Bochane tot stand gekomen. In de gebouwde parkeervoorziening zelf worden maximaal 42 parkeerplaatsen mogelijk gemaakt. Dit is in de planregels expliciet bepaald. Het bouwvlak en de aanduiding 'parkeergarage' op de verbeelding beperken zich tot de gronden benodigd voor het ontwerp van de parkeervoorziening (waaronder de bijbehorende hellingbaan naar het verdiepingsdek en de toegang naar het benedendek van de parkeervoorziening) zoals die met Bochane is uitgewerkt. De maximumhoogte van de gebouwde parkeervoorziening bedraagt 3 m.
- Daarnaast wordt op diverse plaatsen in de plantoelichting zelf de aanpassingen toegelicht.

Voorgesteld wordt om via het college de aanpassingen in het raadsvoorstel te verwerken.

Inspiraakreactie Stichting Milieuzorg Zeist e.o. Reparatieplan Bp Station Driebergen-Zeist

Geachte raadsleden, wethouder, overige aanwezigen,

1. Zoals u ongetwijfeld bekend is door aantal bewoners en ook maatschappelijke organisaties indertijd beroep aangetekend tegen het door de gemeenteraden van de gemeente Zeist en Utrechtse Heuvelrug vastgestelde bestemmingsplannen voor het Stationsgebied Driebergen-Zeist. Bij Uitspraak van 11 maart 2015 zijn de tegen de beide bestemmingsplannen ingediende beroepen indertijd deels gegrond en voor het overige ongegrond verklaard;
2. Wat de gemeente Zeist betreft werd daarbij zowel goedkeuring onthouden aan de bestemming: 'Bedrijventerrein' en wel in het bijzonder gezien de daarbinnen opgenomen aanleg van een gebouwde parkeervoorziening, zo men wil parkeergarage, zoals deze was geprojecteerd net ter zijde van de Rijnwijcksewetering, dus op het terrein van Bochane, evenals aan de bestemming: 'Verkeer-Railverkeer', aangezien de gecumuleerde geluidsbelasting op de woningen aan de Odijkerweg onvoldoende in beeld was gebracht;
3. Thans ligt een 'Reparatieplan' voor, waarbij wordt voorgesteld op basis van de gegeven nadere onderbouwing alsnog in te stemmen met de eerder reeds beoogde ontwikkelingen. Hieronder zal de Stichting Milieuzorg Zeist e.o. kort haar reactie op het betreffende Reparatieplan geven;

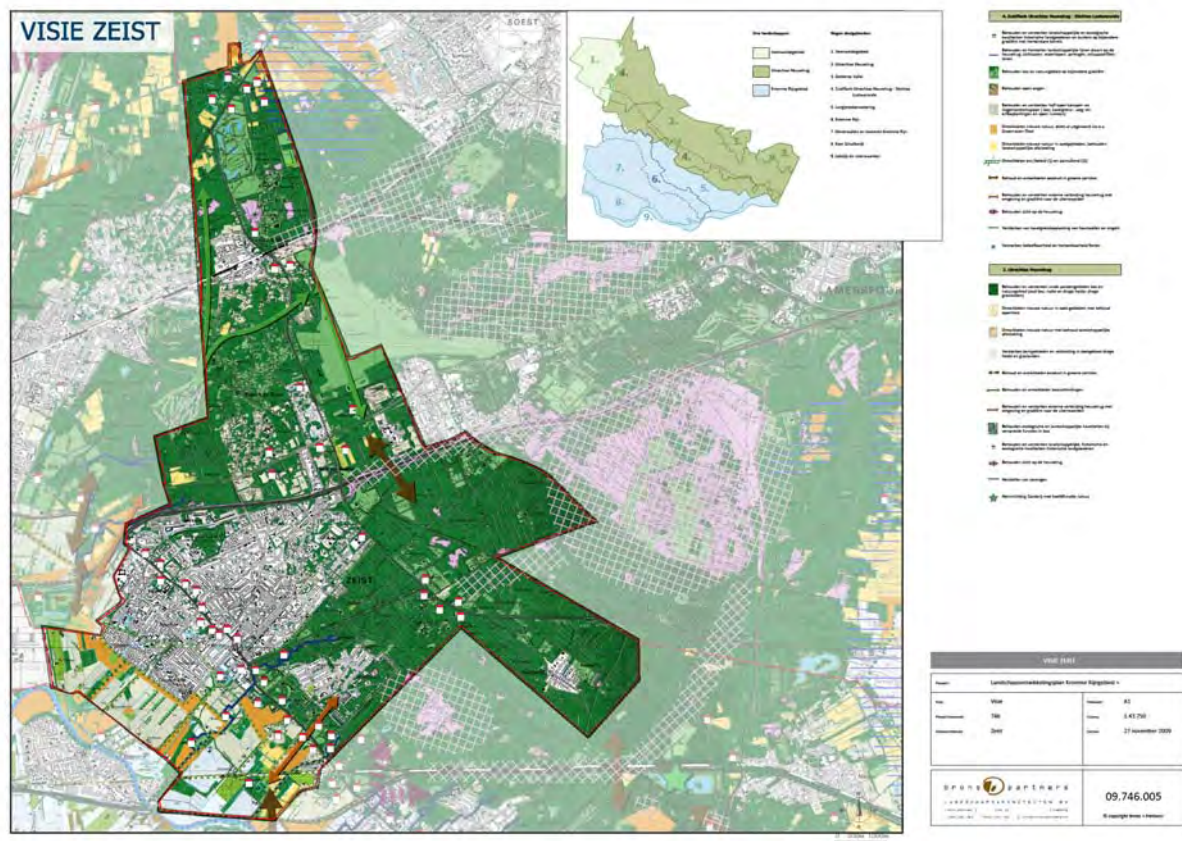
Parkeergarage Bochane

4. Gezien de beoogde ligging van de betreffende gebouwde parkeervoorziening direct ter zijde van de Rijnwijcksewetering is daar indertijd door de natuur- en milieuorganisaties niet alleen bezwaar bij de gemeente aangetekend, maar dus eveneens bij de Raad van State. Daarbij is door de betreffende organisaties naar voren gebracht, dat de betreffende Wetering een functie vervult als natte ecologische verbinding en dat gezien de eisen die doelsoorten, zoals o.a. de ringslang, daaraan stellen de bouw van een parkeergarage daarop een sterke inbreuk betekent;
5. In het nadere Notitie van Arcadis wordt nu aangegeven dat qua beleidsmatige status de Rijnwijcksewetering weliswaar vroeger een integraal deel uitmaakte van de EHS (zie o.a.: 'Natuurgebiedsplan Kromme Rijngebied (Provincie Utrecht, 2001)', Plankaart, Streekplan 2004-2014, Kaart: 'Gebieden binnen de groene contour'), maar dat deze verbinding inmiddels (in het kader van het zogenaamde: 'Akkoord van Utrecht') uit de EHS zou zijn gehaald. Weliswaar zou ook in de: 'Gebiedsvisie Stationsomgeving Driebergen-Zeist 2030' als een bijzondere drager voor de Rijnwijckse Wetering zijn aangemerkt/aanwezen, maar daaruit zou dan niet voortvloeien dat de Rijnwijckse Wetering ecologisch gezien een functie heeft als natte ecologische verbinding. Wel heeft de Rijnwijckse Wetering in de: 'Beheersverordening Buitengebied Zeist Zuid-West' de bestemming 'Water' met als medebestemming het behoud en de ontwikkeling van landschappelijke en ecologische waarden. De betreffende parkeervoorziening is evenwel niet gesitueerd binnen deze bestemming. Eveneens zou uit de betreffende Beheersverordening niet blijken dat de Rijnwijckse Wetering functioneert of moet functioneren als een ecologische verbindingzone.
Tenslotte wordt qua status aangevoerd dat er dus t.a.v. de Rijnwijckse Wetering geen natuurbeleid door de gemeente Zeist is vastgesteld;
6. Aangezien dan de Rijnwijckse Wetering geen juridische of beleidsmatige status heeft als ecologische (natte) verbinding is voorts alleen gekeken wat de eventuele effecten zijn beoogde nieuwe parkeergarage op aanwezige natuurwaarden. Daarbij voert Arcadis aan dat de bovenloop van de Wetering met name in de zomer grotendeels droog staat, zodat het dan sowieso geen functie als natte ecologische verbinding kan vervullen. Ook zou de waarde van de Wetering voor andere minder specifieke plant- en diersoorten die niet specifiek gebonden zijn aan natte leefomstandigheden beperkt zijn, o.a. doordat de groenzone langs de Wetering dermate smal is dat er sprake is van een hoge mate van verstoring vanuit de omgeving. Mede gezien de barrière van de Driebergseweg voor met

name minder mobiele of grondgebonden soorten zou de groenzone langs de Rijnwijkse Wetering mogelijk alleen voor mobiele soorten, zoals o.a. vogels en vleermuizen, als verbinding kunnen functioneren, zij het dat het vanwege de aanwezige verstoring vanuit de omgeving en ook de aanwezigheid van betere alternatieven om een niet essentiële vliegroute gaat. In die zin wordt dan ook geconcludeerd dat de realisatie van een parkeervoorziening niet leidt tot enige aantasting van de ecologische waarde;

7. Laat in ieder geval duidelijk zijn dat in ieder geval in beleidsmatige zin, dus ook wat betreft de status van de Rijnwijkse Wetering, Arcadis kennelijk van een relatief groot aantal documenten geen kennis heeft genomen of daaraan kennelijk geen waarde hechtte.

Zo wordt in o.a. het: 'Landschapsbeleidsplan Zeist 1995-2005' wel degelijk aan de Rijnwijkse Wetering een bepaalde natuur- en landschappelijke functie toegekend. Eveneens is in het 'Landschapontwikkelingsplan Kromme Rijngebied + (Brons & Partners, 2010)', dat ook door de gemeenteraad van Zeist is vastgesteld, de Rijnwijkse Wetering expliciet als natte ecologische verbinding aangegeven. Daarnaast is ook in het gemeentelijke 'Structuurplan 2011' aan de oostelijke zijde van de Zeist een ecologische verbinding tussen de Utrechtse Heuvelrug en het Kromme Rijngebied ingetekend. Bovendien is in de 'Gebiedsvisie Stationsgebied Driebergen-Zeist 2030' de Rijnwijkse Wetering dan weliswaar niet expliciet als natte ecologische verbinding aangegeven, wel wil men deze als '(landschappelijke) drager van het gebied' een ecologische inrichting met een hogere kwaliteit van water en groen (uitstraling en beheer) geven (zie ook de 'Gebiedsvisie SDZ 2030, pag. 25 en ook de 'Kaart landschap visie', pag. 26).



Figuur: 'Visie Zeist uit LOP Kromme Rijngebied + (Brons & Partners, 2010)'

Meer in het bijzonder is de ecologische verbinding ter hoogte Rijnwijkse Wetering ook nader uitgewerkt in het document: 'Realiseren van de ecologische verbindingzone Landgoed De Breul Rijnwijkse wetering (Gemeente Zeist en UL, 1997)', waarin niet alleen de doelsoorten voor de betreffende verbinding zijn aangegeven, maar ook de noodzakelijk maatregelen teneinde tot een verbetering van de gegeven verbinding te

komen. In het rapport: 'Ecologische evaluatie een landgoederenzone (Alterra, 2001)', dat is opgesteld in opdracht van de gemeente Zeist, wordt eveneens expliciet aandacht aan de betreffende ecologische verbinding gegeven (zie ook: 'Ecologische evaluatie van een landgoederenzone (Alterra, 2005)', Fig. 5: 'Faunapassages onder de Utrechtseweg').

Verder wordt de betreffende verbinding ook expliciet genoemd in het rapport:

'Ecologische verbindingzones Kromme Rijngebied (Ecologisch adviesbureau Van den Bijtel, 2009)', dus kan o.i. toch niet worden volgehouden dat aan de betreffende verbinding met name in het gemeentelijke beleid geen enkele status/betekenis op het terrein van de natuur kan worden gegeven;

8. Dan de effecten van de parkeergarage op de betreffende verbinding. Duidelijk is dat de huidige natuurwaarden, o.a. vanwege:

- de verdroging, dus door de onttrekking van grondwater op de Utrechtse Heuvelrug voor o.a. drinkwaterwinning, maar ook in het Kromme Rijngebied (door o.a. Vrumona);

- als ook het achterstallige onderhoud;

- maar ook de verstoring vanuit de omgeving,

inderdaad beperkt zijn. Waar het evenwel in alle van de aangegeven beleidsdocument nu om gaat dat is de betreffende verbinding, waaraan dus wel degelijk een bepaalde ecologische betekenis dient te worden toegekend, juist dient te verder te optimaliseren.

Met name in het rapport uit 1997 worden daartoe ook een groot aantal aanbevelingen gedaan. Gezien de gidssoorten zoals deze voor de betreffende verbinding worden aangegeven in zowel het rapport: 'Realiseren van de ecologische verbindingzone Landgoed De Breul - Rijnwijckse wetting (Gemeente Zeist en UL, 1997)', als ook in het rapport 'Ecologische verbindingzones Kromme Rijngebied (Ecologisch adviesbureau Van den Bijtel, 2009)', zoals o.a. de Ringslang, Kamsalamander, Boomarter, vos, ree, hermelijn, etc., dus zowel soorten gebonden aan natte als aan droge biotopen¹, komt men voor o.a. de ringslang eigenlijk al voor een optimaal functioneren op een breedte van de corridor van 25 m, de kamsalamander 70 m, etc. (zie hiervoor met name ook het rapport: 'Ecopassage Griffenstein bij de N-237 (Alterra, 2009), Fig. 3.6: 'Minimale breedte ecologische corridor', pag. 39). Op basis van de gegeven breedtes kan je o.i. dan ook niet anders concluderen dat de betreffende parkeergarage op de betreffende corridor dus wel degelijk een negatief effect zal uitoefenen, aangezien deze dan feitelijk alleen al door het ruimtebeslag dat deze met zich mee zal brengen ertoe zal leiden dat de gegeven verbinding voor bepaalde doelsoorten nog slechts in zeer beperkte mate of in het geheel niet meer kan functioneren. Dat dan nog afgezien van een verstoring door licht en geluid dat van het gebruik van de parkeergarage uit zal gaan, wat uiteraard wel mede afhankelijk zal zijn van het bouwplan van de garage;

9. Kortom, in tegenstelling tot de conclusie die Arcadis in haar Notitie heeft getrokken dient aan de Rijnwijckse Wetering wel degelijk een bepaalde beleidsmatige status als (natte) ecologische verbinding te worden toegekend, evenals zijn gezien de eisen die gegeven doelsoorten daaraan stellen wel degelijk van de nieuwe garage significant negatieve effecten te verwachten;

Akoestische onderzoek(en)

10. Zowel door bewoners als ook door de natuur- en milieuorganisaties is in hun beroepen aangegeven dat de betreffende geluidsonderzoeken niet aan de eisen voldeden. Nadat de betreffende beroepen zijn ingediend, hebben er nog tal van nieuwe geluidsonderzoeken plaatsgevonden, maar kennelijk voldeden deze ook toen nog steeds niet aan de gestelde eisen, zoals ook het betreffende STAB-rapport duidelijk naar voren kwam. Met name de natuur- en milieuorganisaties hebben zich er daarbij steeds over verbaast dat in de gegeven berekeningen telkenmale geen rekening werd gehouden met het goederenvervoer terwijl dat er nog wel steeds rijdt. In die zin heeft mede n.a.v. hetgeen daarover in het STAB-rapport is opgemerkt nog wel een nieuwe berekening van

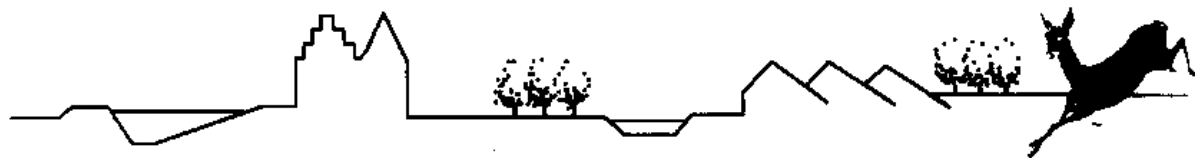
¹ Zie wat de voor betreffende verbinding in aanmerking komende doelsoorten betreft overigens eveneens het 'Werkdocument ecologische verbindingen (Provincie Utrecht, 1993)', als ook het rapport: 'Ecopassage Griffenstein bij de N-237 (Alterra, 2009)'.

de geluidsbelasting plaatsgevonden indien wel met het goederenvervoer rekening zou worden gehouden (zie ook: 'Nadere memorie gemeente', d.d. 17 december 2014, 'Productie VII'), waaruit naar voren kwam dat als wel rekening zou worden gehouden met de goederentreinen de geluidsbelasting met 0.3 dB zou toenemen. In de thans opnieuw uitgevoerde berekeningen blijft het ons evenwel onduidelijk wat men daarbij dan als gegevens heeft ingevoerd, dus is feitelijk niet te controleren of de in de betreffende Notitie van Arcadis dienaangaande getrokken conclusies dat de grenswaarden niet worden overschreden nu wel of niet juist zijn².

Duidelijk is wel dat men overeenkomstig gegeven berekeningen wat betreft de berekende cumulatieve geluidsbelasting vanuit het railverkeer exact op de grens zit wat is toegestaan, namelijk 71 dB, en als men geen rekening heeft gehouden met het goederenvervoer men er daar nog steeds overheen zal gaan, dus is het voor de Stichting Milieuzorg Zeist e.o. de vraag of het besluit in die zin nog steeds wordt gedragen door een deugdelijke motivering.

Patrick Greeven

² Overigens wordt terloops opgemerkt dat vanuit de Wgh (Art. 110 f, lid 1 en 3) er geen eis zou zijn de cumulatieve geluidsbelasting te berekenen aangezien er door het nemen van maatregelen de grenswaarden niet langer zouden worden overschreden. De Stichting Milieuzorg Zeist e.o. is daar wel enigszins verbaasd over want er is toch ook een Besluit Hogere Waarden genomen (zie ook het Bp, Bijlagen 6.22, 6.23, 6.27 en 6.28), maar het kan zijn dat zij dit verkeerd ziet.



WERKGROEP NATUURLIJK ZEIST - WEST

Couwenhoven 4612, 3703 EM Zeist. Telefoon 030-6958618;
e-mail: werkgroep@natuurlijkzeist-west.nl

Inspiraakreactie reparatie Bestemmingsplan Stationsgebied Zeist.

Geachte raadsleden,

Het hoofdkenmerk van de flanken van de Heuvelrug (bij de Stichtse Lustwarande) is het verloop van hoog naar laag en van droog naar nat. Er zijn uitzichten op het groen van de omgeving. Zij vormen de dwarsrelaties met de lager gelegen gebieden en bestaan in het geval van Zeist uit buitenplaatsen (Stichtse Lustwarande). Landschap en natuur zijn de identiteit en bepalen de beeldkwaliteit van het gebied. De Stichtse Lustwarande is één van de visitekaartjes van Zeist.

Het doel moet zijn om de beeldkwaliteit en de samenhangende historische identiteit van de Lustwarande te herstellen. En de achteruitgang actief tegengaan!

De gemeente moet daartoe onderzoeken of zij de Ecologische Hoofdstructuur rond het station kan versterken en de cultuurhistorische waarden van de Stichtse Lustwarande bewaken. Als er ontwikkeling of transformatie plaats gaat vinden, zorgt de gemeente ervoor dat de kenmerken van de historische landgoederenstructuur gerespecteerd blijven.

De gemeente voert regie op het behoud van groene en cultuurhistorische waarden bij station Driebergen-Zeist. De gemeente faciliteert en stimuleert de ontwikkeling van een mix van wonen, kantoren, landschap, ecologie en water bij het station.

Is het voorgaande de mening van de Werkgroep Natuurlijk Zeist-West. Ja! Maar nog veel belangrijker het is ook uw mening want het zijn citaten uit de Structuurvisie van de gemeente Zeist, onderdeel Stichtse Lustwarande en Stationsgebied.

Wat is er in het geding?

De Rijnwijkse Wetering was en is gedeeltelijk nog steeds een hele mooie gebogen landschappelijke contour met bomen en struiken die de groene afsluiting vormt van de overplaats van De Breul en zo het uitzicht op de overplaats begeleidt en uitzicht op achterkanten van het bedrijventerrein voorkomt. Deze contour staat sterk onder druk. Aan de ene kant de sportvelden: mogen we een veld draaien of vergroten? Ja dat mag dus gaat er dan weer een stukje van de contour af, aan de andere kant de bedrijvigheid langs de Odijkerweg die steeds verder naar achteren uitbreidt of langs de Wetering allerlei overbodige zaken opslaat.

De schoonheid van de Rijnwijkse Wetering is en wordt zo steeds verder opgeschild. Gaat ie ooit gedempt worden, waarschijnlijk niet, want dan raakt De Breul de overloop van zijn grote

vijvers kwijt die nu is afgesloten. De Wetering wordt vast een betonnen bak waarover betonplaten liggen als afsluiting zodat je die ruimte ook nog goed kan gebruiken. De bomen zijn verdwenen. De Stichtse Lustwarande bestaat hier uit kunstgrasveld met lammen, en achterkanten van bedrijfsbouw. Dat is het eindperspectief als de gemeente Zeist haar verantwoordelijkheid niet neemt voor het eigen ruimtelijk beleid.

Het plompverloren bouwen van een gebouwde parkeervoorziening in de oever van de 'hoog – laag' en 'droog – nat' relatie te bouwen mag niet van de Structuurvisie "Zeist schrijf je met een Q". Althans zo lezen wij het.

Wat is de motivering van het college waarom het wel mag:

1. De Rijnwijckse Wetering is verdroogd.
2. De bouwplaats mag nu ook verhard worden.
3. De Rijnwijckse Wetering is geen verbindingzone aangewezen in het Structuurplan.

Ad 1 Verdroogd

In de toekomst zal er meer grondwater op de Heuvelrug zijn, van hoge kwaliteit, en wordt de Wetering veel natter, uitzichzelf ook vanwege afvoer van De Breul. Bovendien, ook een deels verdroogde Rijnwijckse Wetering heeft als groene ader een belangrijke droge of halfnatte routefunctie voor sommige diersoorten. En dit argument gaat voorbij aan de landschappelijke functies van de Rijnwijckse Wetering.

Ad 2 De oever mag nu ook verhard zijn

Zeker, maar een gebouw in een dergelijke landschapscontour is veel bepalender dan verharding. Daar kunnen veel dieren nog overheen lopen. Hier wordt aan de Stichtse Lustwarande niet passende bebouwing en een achterkantsituatie toegevoegd. Bij elk ruimtelijk plan in deze omgeving pleiten wij ervoor de oeverzone groen te houden, maar wij vinden weinig gehoor. Een leuk plan zou zijn geweest: okay, een gebouwde parkeervoorziening maar dan 5 of 10 meter uit de oever en dan het voorstukje groen. Het argument 'geen plaats' vinden wij niet valide. Als er geen plaats is, moet je wat anders verzinnen. Je moet piketpalen slaan voor de ruimtelijke kwaliteit.

Ad 3 de Rijnwijckse Wetering is geen verbindingzone



De raad heeft op 1 maart 2011 de Structuurvisie vastgesteld. De teksten zijn al duidelijk (zie inleiding) met de ambities met water en Stichtse Lustwarande. Op de hoofdkaart van de Structuurvisie loopt een pijl door het open gebied tegenover De Breul. Deze pijl is indicatief. Zie het nevenstaande kaartje.

De gemeenteraad heeft verder, opvolgend aan de Structuurvisie, op 6 september 2011 het LOP, het Landschapsontwikkelingsplan Kromme Rijngebied+ vastgesteld. Daaruit komt het volgende kaartje op de volgende bladzijde



- Behouden en herstellen landschappelijke lijnen dwars op de heuvelrug; zichtassen, waterlopen, sprengen, schaapsdriften, lanen
- 1
2
••••• Ontwikkelen evz (beleid (1) en aanvullend (2))

Dit lijkt ons duidelijk genoeg (de blauwe lijn met de groene stippeltjes is de Rijnwijkse Wetering).

Naar onze mening is bouwen op deze locatie in strijd met de voornemens in de Structuurvisie en het LOP en mag er van de ontwikkelaars in het project Stationsgebied en van de regie van de gemeente een hele andere aanpak worden verwacht. Wij denken daar graag bij mee.

E. Schuler

Datum 18 maart 2015
Opsteller E. Gielink
Telefoon 6987368
Organisatieonderdeel Strategie & Bestuur / Beleid & Advies /
Stuknummer 15int00441

Aan De gemeenteraad
Van J. Verbeek-Nijhof
Kopie aan
Onderwerp Uitspraak Raad van State bestemmingsplannen "Stationsgebied Driebergen Zeist"

Geachte leden van de raad,

Om realisatie van het infraproject "Stationsgebied Driebergen-Zeist" mogelijk te maken hebben de raden van Zeist en Utrechtse Heuvelrug op respectievelijk 4 en 3 maart 2014 een bestemmingsplan vastgesteld. Tegen beide vaststellingbesluiten zijn in totaal 8 beroepen ingesteld. De Afdeling bestuursrechtspraak van de Raad van State (hierna: de Afdeling) heeft 11 maart 2015 uitspraak gedaan over deze beroepen. Met deze memo willen wij u op de hoogte brengen van de uitspraak van de Afdeling.

De volledige uitspraak is te vinden op <http://uitspraken.rechtspraak.nl/inziendocument?id=ECLI:NL:RVS:2015:744&keyword=201403607%2f1%2fR6>. Omdat het een omvangrijke uitspraak is en deze niet altijd even makkelijk te lezen is, gaan wij hieronder in op de uitkomsten.

Uitspraak

Een aantal appellanten is (gedeeltelijk) niet-ontvankelijk verklaard, omdat zij niet als belanghebbende zijn aangemerkt dan wel geen zienswijzen hebben ingebracht.

Verder zijn veel beroepsgronden (ca. 29) ongegrond verklaard, waaronder beroepsgronden over de volgende onderwerpen:

- de wijziging van een ondergrondse naar een bovengrondse parkeergarage
- de milieueffectrapportage plicht
- 2x2 rijstroken
- tweerichtingsfietspaden
- fietstunnel ter plaatse van de Odijkerweg
- alternatief busstation
- de gevolgen van het plan voor geluid, trillingen, lichthinder, waterhuishouding, natuur en cultuurhistorie

Een aantal beroepsgronden zijn gegrond verklaard, maar omdat deze punten tijdens de beroepsprocedure genoegzaam hersteld zijn via een nadere onderbouwing, zijn de rechtsgevolgen in stand gebleven. Dit betekent dat de Afdeling de beroepen op deze punten gegrond acht, omdat de vaststellingbesluiten op deze punten ten tijde van de besluitvorming gebrekkig waren. Omdat deze gebreken tijdens de beroepsprocedure alsnog hersteld zijn, oordeelt de Afdeling uiteindelijk dat de bestemmingsplannen op deze punten in stand kunnen blijven. Dit past in het streven naar een finale geschilbeslechting. Het betreft de volgende beroepsgronden:

- geluid parkeergarage en Stationsweg

- onderzoek railverkeerslawaaï achterzijde woningen Odijkerweg
- onderzoek rail- en wegverkeerslawaaï twee onderwijsgebouwen De Reehorst
- doelmatigheid geluidreducerende maatregelen
- cumulatieve geluidsbelasting twee onderwijsgebouwen De Reehorst
- trillingsonderzoek met maatregelafweging

Herstelopdracht

Op drie punten acht de Afdeling de vaststellingbesluiten gebrekkig en heeft volgens de Afdeling tijdens de beroepsprocedure geen of onvoldoende herstel plaatsgevonden.

1) Cumulatieve geluidsbelasting woningen Odijkerweg

De Afdeling is van oordeel dat niet inzichtelijk is gemaakt wat de cumulatieve geluidsbelasting van het rail- en wegverkeerslawaaï is op de woningen aan de Odijkerweg. Er is niet afgewogen of deze cumulatieve geluidsbelasting aanvaardbaar is uit een oogpunt van een goede ruimtelijke ordening. De Afdeling vernietigt om die reden de bestemming 'Verkeer-Railverkeer' uit de beide bestemmingsplannen van Zeist en Utrechtse Heuvelrug.

Het gevolg van een vernietiging is dat de desbetreffende bestemming zijn gelding verliest en dat in dit geval de verbreding van het spoor niet zou kunnen plaatsvinden. De Afdeling heeft echter een voorlopige voorziening getroffen en uitgemaakt dat de bestemming 'Verkeer-Railverkeer' toch blijft gelden, zij het dat na de verbreding van het spoor het verbrede deel niet in gebruik mag worden genomen. De Afdeling treft deze voorziening, omdat ProRail een groot belang heeft om te beginnen met de werkzaamheden. Verder acht de Afdeling het gebrek van de cumulatieve geluidbelasting herstelbaar.

Deze voorlopige voorziening houdt concreet in dat met de werkzaamheden voor de verbreding van het spoor kan worden gestart. Alleen mag het verbrede deel niet in gebruik worden genomen. Deze voorlopige voorziening vervalt als de gemeenteraden van Zeist en Utrechtse Heuvelrug nieuwe bestemmingsplannen voor "Verkeer-Railverkeer" hebben vastgesteld en deze bestemmingsplannen in werking zijn getreden.

Beide gemeenteraden moeten op dit punt een nieuw bestemmingsplan vaststellen. In deze nieuwe bestemmingsplannen moet de cumulatieve geluidbelasting op de woningen aan de Odijkerweg inzichtelijk gemaakt worden en afgewogen worden in hoeverre die belasting aanvaardbaar is uit het oogpunt van een goede ruimtelijke ordening dan wel besloten worden dat extra maatregelen moeten worden getroffen.

2) Fietsstraat bij Mc Gregor

De Afdeling is van oordeel dat een fietsstraat (gecombineerde ontsluiting van auto's en fietsers) niet past binnen de geldende bestemming 'Bos' van het bestemmingsplan "Buitengebied Driebergen". Het perceel van Mc Gregor heeft een bedrijfsbestemming en ligt als een eiland in de bestemming 'Bos'. In de huidige situatie wordt het perceel van Mc Gregor ontsloten via een toegangsweg door de bestemming 'Bos' en loopt er door de bestemming 'Bos' ook een fietspad. De bestemming 'Bos' biedt de mogelijkheid om paden en ontsluitingswegen aan te leggen, juist omdat er binnen de bestemming 'Bos' andere bestemmingen liggen die bereikt moeten kunnen worden. Om die reden is altijd het standpunt ingenomen dat een ontsluitingsweg mogelijk is binnen het bestemmingsplan "Buitengebied Driebergen". De Afdeling vindt echter dat de fietsstraat niet als een bij de bestemming 'Bos' behorend werk aangemerkt kan worden. Verder heeft de Afdeling aangegeven dat beoordeeld moet worden of de bochten in de fietsstraat moeten worden verbreed.

Van belang is verder dat de Afdeling heeft overwogen dat in redelijkheid voor een ontsluiting van het landgoed via de beoogde fietsstraat is gekozen. De plek van de ontsluiting en het concept van de fietsstraat zijn aanvaardbaar bevonden door de Afdeling. In het nieuwe bestemmingsplan moet de fietsstraat alsnog opgenomen worden (zodat deze planologisch toegestaan is), waarbij beoordeeld moet worden of de bochten niet verbreed moeten worden. Dit herstel betreft alleen het bestemmingsplan van Utrechtse Heuvelrug.

3) Parkeervoorziening autobedrijf Bochane

Omdat grond nodig is van Bochane en hierdoor parkeerplaatsen van Bochane verloren gaan, is in het bestemmingsplan van Zeist ter compensatie een nieuwe parkeervoorziening opgenomen. De Afdeling is van oordeel dat onderzocht had moeten worden of de voorziene parkeervoorziening de functie van de Rijnwijkse Wetering als natte ecologische verbindingzone niet onmogelijk zal maken, nu deze direct aan de Rijnwijkse Wetering komt te liggen. De gemeenteraad van Zeist moet op dit punt een nieuw bestemmingsplan vaststellen.

Planning en vervolg

De rechterlijke herstelopdracht houdt niet in dat de bestemmingsplannen Stationsgebied Driebergen-Zeist integraal opnieuw door de raden van Zeist en Utrechtse Heuvelrug behoeven te worden vastgesteld. Alleen ten aanzien van de genoemde drie onderwerpen moeten nieuwe bestemmingsplannen worden vastgesteld binnen 36 weken na 11 maart 2015. Het gaat min of meer om “postzegelplannen”.

Van belang is verder dat de Afdeling heeft bepaald dat er direct nieuwe bestemmingsplannen door de raden kunnen worden vastgesteld en er dus geen ontwerpbestemmingsplannen ter inzage hoeven te worden gelegd. Tegen de nieuwe bestemmingsplannen kan gedurende zes weken bij de Afdeling beroep worden ingesteld.

In beginsel kunnen anderen dan de huidige appellanten geen ontvankelijk beroep instellen tegen de nieuwe bestemmingsplannen. Uit het oogpunt van efficiënte geschilbeslechting aanvaardt de Afdeling niet dat anderen beroep instellen, terwijl zij dit niet hebben gedaan tegen de besluiten van 3 respectievelijk 4 maart 2014. Dat is slechts anders als betrokkene door het nieuwe bestemmingsplan in een nadeliger positie komt te verkeren dan waarin hij zich bevond als gevolg van het vernietigde besluit dan wel dat er sprake is van nieuwe feiten of omstandigheden, waardoor hem anderszins redelijkerwijs niet kan worden verweten niet eerder in beroep te zijn gekomen. Voor de appellanten die wel in beroep zijn gegaan tegen de besluiten van 3 en/of 4 maart 2014, geldt dat de overwegingen van de Afdeling in deze uitspraak uitgangspunt zijn. De Afdeling komt daar in beginsel niet meer op terug, tenzij nieuwe feiten of omstandigheden worden aangevoerd die aanleiding geven tot een ander oordeel.

Gestreefd wordt de nieuwe bestemmingsplannen nog voor het zomerreces aan de beide gemeenteraden voor te leggen. Dit hangt echter af van de snelheid waarmee het uit te voeren onderzoek als gevolg van de herstelopdracht is afgerond.

Conclusie

De beide bestemmingsplannen zijn grotendeels in stand gebleven en onherroepelijk geworden. Planologisch is de weg vrij de uitvoering van het gehele infraproject (incl. de P+R voorziening) ter hand te nemen. Wel moet er door de beide raden een nieuw bestemmingsplan worden vastgesteld om drie punten te herstellen. De raad van Zeist zal een nieuw bestemmingsplan moeten vaststellen voor de bestemming ‘Verkeer-Railverkeer’ en de parkeervoorziening bij autobedrijf Bochane. De raad van Utrechtse Heuvelrug zal een nieuw bestemmingsplan moeten vaststellen voor de bestemming ‘Verkeer-Railverkeer’ en de fietsstraat bij Mc Gregor. Deze herstelbesluiten leiden niet tot vertraging (in de uitvoering) van het infraproject. De herstelbesluiten worden in overleg met alle bij het project betrokken partijen voorbereid en tegelijkertijd, zo mogelijk nog voor het zomerreces, aan beide gemeenteraden ter besluitvorming voorgelegd.