

TOELICHTING

VAN HET
BESTEMMINGSPLAN

HERZIENING KRAKELINGWEG

GEMEENTE ZEIST

Opdrachtnummer : 06.156

IDnr. : NL.IMRO.0355.BPHerzKrakelingweg-VS01

Datum : november 2016

Versie : 4

Auteurs : mRO b.v.

Vastgesteld d.d. : 8 november 2016 - Nr. 16RV064

INHOUD van de TOELICHTING

1	INLEIDING	4
1.1	AANLEIDING HERZIENING	4
1.2	HET PLANGEBIED	5
1.3	VIGEREND BESTEMMINGSPLAN	6
1.4	DE TOELICHTING	6
2	BELEIDSKADER	7
2.1	RIJKSBELEID	7
	<i>Structuurvisie Infrastructuur en Ruimte</i>	<i>7</i>
	<i>Besluit algemene regels ruimtelijke ordening (Barro)</i>	<i>8</i>
2.2	PROVINCIAAL BELEID	8
	<i>Provinciale Ruimtelijke Structuurvisie 2013-2028</i>	<i>8</i>
	<i>Provinciale Ruimtelijke Verordening Provincie Utrecht 2013</i>	<i>10</i>
2.3	GEMEENTELIJK BELEID	11
	<i>Structuurvisie Zeist 2020</i>	<i>11</i>
	<i>Gemeentelijk verkeer- en vervoerplan</i>	<i>11</i>
	<i>Groenstructuurplan</i>	<i>12</i>
3	HUIDIGE SITUATIE	13
3.1	ALGEMEEN	13
	<i>Verkeerskundige aspecten</i>	<i>13</i>
	<i>Verkeersinrichting Krakelingweg</i>	<i>14</i>
4	PLANBESCHRIJVING	18
4.1	DE HERZIENING	18
4.2	HERZIENING VAN DE VERBEELDING	18
4.3	HERZIENING VAN DE REGELS	20
5	RANDVOORWAARDEN - MILIEUASPECTEN	20
6	JURIDISCHE ASPECTEN	21
6.1	ALGEMEEN	21
6.2	ANALOGIE VERBEELDING (PLANKAART)	21
6.3	PLANREGELS	21
6.4	ARTIKELGEWIJZE TOELICHTING	22
7	ECONOMISCHE UITVOERBAARHEID	25
8	OVERLEG EN ZIENSWIJZEN	25

Bijlagen:

1. Toelichting van het bestemmingsplan 'Krakelingweg'.
2. Nota van zienswijzen.

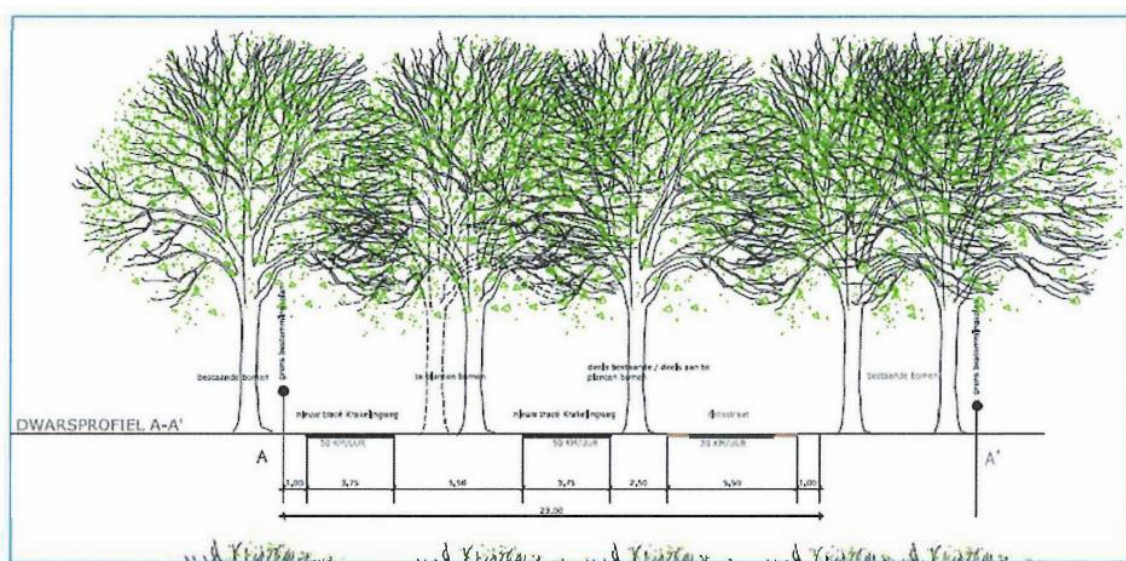
1 INLEIDING

1.1 Aanleiding herziening

Het bestemmingsplan Krakelingweg is in 2010 vastgesteld ten behoeve van de herinrichting van de Krakelingweg. Inmiddels heeft de herinrichting van de Krakelingweg conform het bestemmingsplan uit 2010 plaatsgevonden. Het resultaat van de herinrichting is zeer naar tevredenheid van de meeste burgers van Zeist en van het gemeentebestuur.

In het kader van een planschadeclaim is echter naar voren gebracht dat het bestemmingsplan Krakelingweg ruimte zou bieden aan een inrichting met meer verkeerstroken (rijbanen), met meer asfalt en dus een veel intensiever gebruik dan de huidige weg.

Het is absoluut niet de bedoeling om de huidige Krakelingweg in de komende 10 jaar nog weer te veranderen of opnieuw in te richten met meer asfalt, en naar de mening van de gemeente staan de in het bestemmingsplan van 2010 voorgeschreven dwarsprofielen daaraan ook in de weg.

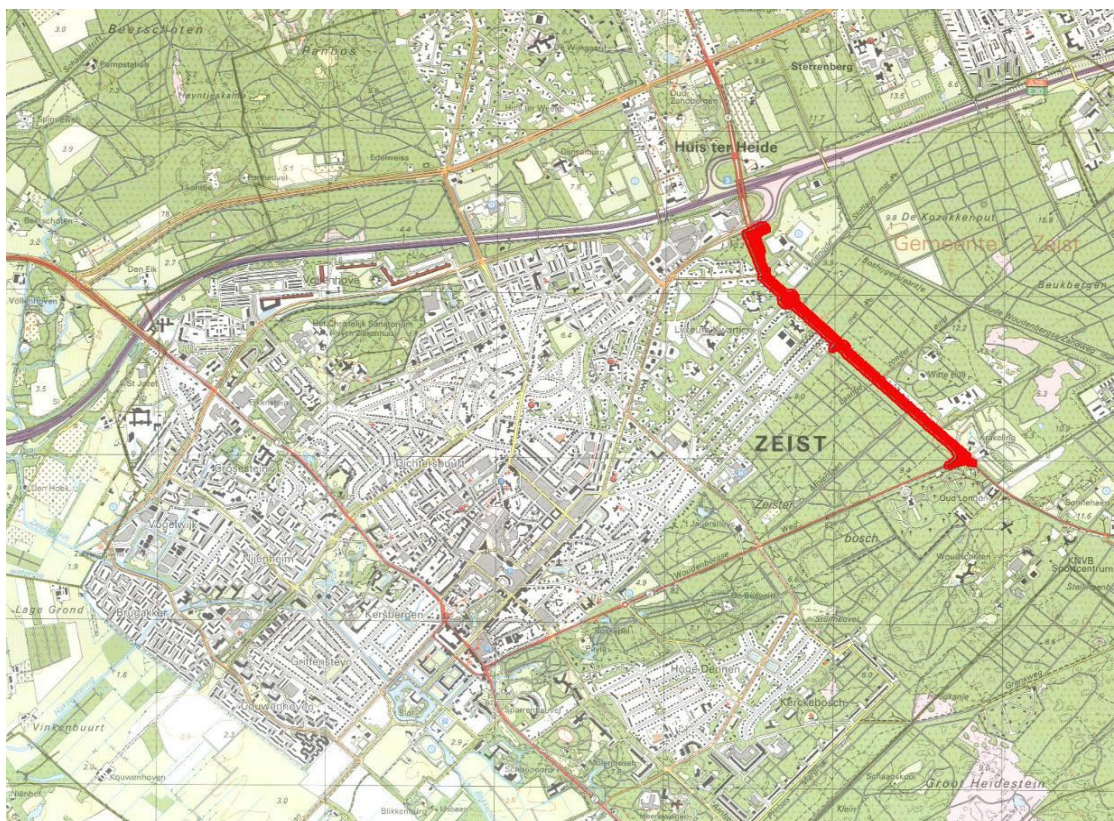


Dwarsprofiel uit het bestemmingsplan Krakelingweg 2010.

Om daarover geen enkel misverstand te laten bestaan, is met deze herziening beoogd om het dwarsprofiel om te zetten in bestemmingen en het kaartbeeld (de verbeelding) nauw aan te sluiten op de huidige feitelijke situatie. Daar waar nu asfalt ligt, is in deze herziening een verkeersbestemming aangewezen, en daar waar nu bomen staan is een groen- of bosbestemming gelegd¹. Het dwarsprofiel is als het ware vastgelegd op de kaart. Ook voor de fietsstraat is expliciet in de regels bepaald dat dit een fietspad is

¹ Overigens is dat vanwege de aard van het bestemmingsplan niet voor elke centimeter gedaan. Kleine onderschikte stukjes groene berm (bijvoorbeeld op de rotondes) hebben een verkeersbestemming gekregen. Maar dat biedt geen ruimte voor een extra rijbaan of extra parkeerstrook.

Voor zover het bestemmingsplan Krakelingweg uit 2010 nog ruimte bood voor een verdergaande verkeersinrichting, is met deze herziening beoogd de huidige feitelijke situatie vast te leggen en geen extra mogelijkheden te bieden.



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.

1.3 Vigerend bestemmingsplan

Het vigerende bestemmingsplan is het bestemmingsplan 'Krakelingweg' dat op 7 september 2010 is vastgesteld. In dit plan is een wat bredere verkeersbestemming gelegd waarvan de inrichting met dwarsprofielen nader is bepaald. Anders dan de onderhavige herziening is het geldende bestemmingsplan een ontwikkelingsgericht plan dat de herinrichting van de Krakelingweg moest mogelijk maken. Vanwege de beoogde kwaliteit en de bijzondere waarden in het gebied is dat relatief gedetailleerd gebeurd met diverse dwarsprofielen.

1.4 De toelichting

Omdat met de onderhavige herziening geen enkele nieuwe ontwikkeling is beoogd en het enkel gaat om het gedetailleerd vastleggen van de huidige situatie, is voor deze toelichting gebruik gemaakt van de toelichting van het bestemmingsplan Krakelingweg uit 2010, die als bijlage achter deze herziening is opgenomen.

Bij de beschrijving van het relevante beleid van rijk, provincie en gemeente in hoofdstuk 2, wordt dan ook in eerste instantie verwezen naar de toelichting uit 2010 en zijn enkel relevante actualiseringen in deze toelichting verwoord. In hoofdstuk 3 wordt de huidige situatie beschreven en in hoofdstuk 4 is aangegeven op welke onderdelen het bestemmingsplan Krakelingweg 2010 is herzien.

Voor de verschillende milieuaspecten in hoofdstuk 5 is weer verwezen naar de toelichting uit 2010. In hoofdstuk 6 is een juridische toelichting opgenomen. Voor de uitvoerbaarheid in hoofdstuk 7 wordt weer verwezen naar de toelichting uit 2010 en tot slot zijn in hoofdstuk 8 de resultaten van het wettelijke vooroverleg en de maatschappelijke haalbaarheid verwoord.

2 BELEIDSKADER

Voor het relevante beleidskader wordt hier verwezen naar de toelichting van het bestemmingsplan 'Krakelingweg' dat als bijlage achter deze toelichting is opgenomen. Wel zijn de belangrijkste wijzigingen van regelgeving en beleid die na 2010 tot stand zijn gekomen, hier kort weergegeven.

2.1 Rijksbeleid

In het rijksbeleid is de Nota Ruimte vervangen door de Structuurvisie Infrastructuur en Ruimte en is het Besluit algemene regels ruimtelijke ordening in 2011 werking getreden. Beiden bevatten geen concrete regels voor de onderhavige herziening.

Structuurvisie Infrastructuur en Ruimte

De kaders van het nieuwe rijksbeleid zijn opgenomen in de Structuurvisie Infrastructuur en Ruimte (SVIR) die op 13 maart 2012 door de Minister van I&M is vastgesteld. Deze structuurvisie vervangt de Nota Ruimte en heeft als credo "Nederland concurrerend, bereikbaar, leefbaar en veilig".

De SVIR omvat drie hoofddoelen, die als volgt zijn geformuleerd:

1. Concurrerend
Het vergroten van de concurrentiekracht van Nederland door het versterken van de ruimtelijk-economische structuur van Nederland;
2. Bereikbaar
Het verbeteren en ruimtelijk zeker stellen van de bereikbaarheid waarbij de gebruiker voorop staat;
3. Leefbaar en veilig
Het waarborgen van een leefbare en veilige omgeving waarin unieke natuurlijke en cultuurhistorische waarden behouden zijn.

Voor een aanpak die Nederland concurrerend, bereikbaar, leefbaar en veilig maakt, moet het roer in het ruimtelijk en mobiliteitsbeleid om. Het Rijk kiest voor een selectievere inzet van rijksbeleid op slechts 13 nationale belangen. Hiermee wordt de ruimtelijke ordening in toenemende mate neergelegd bij gemeenten en provincies. Zo ontstaat er ruimte voor maatwerk en keuzes van burgers en bedrijven.

De nationale belangen hebben onder andere betrekking op bijvoorbeeld ruimte voor waterveiligheid, behoud van nationale unieke cultuurhistorische kwaliteiten en ruimte voor een nationaal netwerk van natuur.

Verder gaat de SVIR uit van een ladder voor duurzame verstedelijking die ook is opgenomen in het Besluit ruimtelijke ordening (artikel 3.1.6, lid 2 Bro).

Doel is om enerzijds een zorgvuldig gebruik van de schaarse ruimte te bevorderen en anderzijds overprogrammering te voorkomen. De ladder werkt met de volgende opeenvolgende stappen:

1. Is er een actuele (regionale), intergemeentelijke behoefte aan nieuwe ontwikkelingen (bedrijven, kantoren, woningen en andere stedelijke ontwikkelingen)? Indien

dat niet het geval is stopt de planprocedure. Is er wel sprake van een regionale behoefte, dan volgt trede 2 van het afwegingskader.

2. Is (een deel van) de regionale behoefte op te vangen binnen het bestaand stedelijk gebied binnen de regio, door de transformatie of herstructurering hiervan? Zo ja, dan wordt het initiatief daar in beginsel gerealiseerd. Indien herstructurering of transformatie van bestaand stedelijk gebied onvoldoende mogelijkheden biedt om aan de regionale, intergemeentelijke vraag te voldoen, volgt trede 3.
3. Indien nieuwbouw buiten bestaand stedelijk gebied noodzakelijk is, dient een locatie gezocht te worden die multimodaal ontsloten is of kan worden voor het opvangen van die behoefte.

Besluit algemene regels ruimtelijke ordening (Barro)

Met het vastgestelde Besluit algemene regels ruimtelijke ordening (30 december 2011), ook wel Barro genoemd, geeft het Rijk algemene regels voor bestemmingsplannen en wordt een aantal van de nationale ruimtelijke belangen uit de voormalige Nota Ruimte en voormalige PKB's in regelgeving geborgd. Doel van dit Besluit is bepaalde onderwerpen uit de Structuurvisie Infrastructuur en Ruimte (SVIR) te verwezenlijken, danwel te beschermen.

2.2 Provinciaal beleid

In het provinciale beleid zijn in 2013 de Provinciale Ruimtelijke Structuurvisie en de Provinciale Ruimtelijke Verordening vastgesteld. Beiden bevatten geen concrete aanwijzingen voor de onderhavige herziening.

Provinciale Ruimtelijke Structuurvisie 2013-2028

Op 4 februari 2013 hebben Provinciale Staten de Provinciale Ruimtelijke Structuurvisie 2013-2028 vastgesteld, op 10 maart 2014 de eerste partiële herziening en op 3 november 2014 de tweede partiële herziening.

In de Provinciale Ruimtelijke Structuurvisie (PRS) beschrijft de provincie het ruimtelijk beleid voor de periode tot 2028. Daarbij wordt aangegeven welke doelstellingen het provinciaal beleid heeft, welk beleid bij deze doelstellingen hoort en hoe de provincie dit beleid gaat uitvoeren. Met betrekking tot dit laatste speelt ook de Provinciale Ruimtelijke Verordening (zie hierna) een belangrijke rol.

De PRS heeft als doelstelling om te zorgen voor een blijvend aantrekkelijke provincie. De provincie met een kwalitatief hoogwaardige fysieke leefomgeving, waarin het ook in de toekomst plezierig wonen, werken en recreëren is. Deze uitgangspositie rust op drie pijlers, te weten:

- Utrecht ligt centraal, vanwege de centrale ligging is de provincie een aantrekkelijke vestigingsplaats voor wonen en werken;
- Utrecht heeft aantrekkelijke steden en landschappen, de rijke schakeling van woon-, werk en natuurgebieden op korte afstand van elkaar zorgt voor een aantrekkelijke schaal van de leefomgeving;
- Utrecht is sterk in kennis en cultuur, inwoners hebben een relatief hoog opleidingsniveau en er zijn kansen voor een bloeiende kenniseconomie.

Op 28 maart is de partiële herziening Provinciale Ruimtelijke Structuurvisie 2013-2028 in werking getreden. De wijzigingen hebben betrekking op verschillende onderdelen, waaronder ook de ecologische hoofdstructuur.

Algemene beleidslijnen

Voor het onderhavige bestemmingsplan zijn de volgende algemene beleidslijnen van belang:

Zorgvuldig ruimtegebruik

Voor ruimtelijke ontwikkelingen, zowel in het stedelijk als in het landelijk gebied, is zorgvuldig ruimtegebruik een belangrijk uitgangspunt.

Zorgvuldig, intensief en meervoudig ruimtegebruik kan een bijdrage leveren aan de verbetering van de ruimtelijke kwaliteit. Provincie Utrecht gaat bij ruimtelijke ontwikkelingen, zowel in het stedelijk als in het landelijk gebied, daarom zorgvuldig om met het benutten van de ruimte. Dit geldt zowel voor bestaande als voor nieuwe functies.

Landelijk gebied

Provincie voert een ruimtelijk ontwikkelingsbeleid 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. Bij nieuwe ontwikkelingen staan de landschappelijke kernkwaliteiten centraal. Daarbij gaat het zowel om de kwaliteit van de afzonderlijke landschapstypen en de contrasten tussen de verschillende typen landschappen. Een ontwikkelingsgerichte landschapsstrategie, gericht op versterking van de landschappelijke kernkwaliteiten, draagt hieraan bij.

Ook de te realiseren Ecologische Hoofdstructuur (EHS) staat in belangrijke mate ten dienste van de recreërende mens. Daarnaast zijn ook doelstellingen van de EHS het belang voor de kwaliteit van de natuur, voor de ecologische samenhang en voor de ecologische functie (biodiversiteit, klimaatregeling, zuurstofproductie enz.).

Om de kwaliteit en vitaliteit van het landelijk gebied te kunnen behouden wordt een terughoudend beleid gevoerd als het gaat om de ontwikkeling van niet aan het landelijk gebied gekoppelde functies. Slechts onder voorwaarden, met name ten aanzien van de kwaliteit van het landelijk gebied en van de vitaliteit van al aanwezige functies zijn ontwikkelingen van niet landelijk gebied functies aanvaardbaar.

Natuur/EHS = Natuurnetwerk Nederland?

Natuur vormt een belangrijke basis voor een aantrekkelijk, kwalitatief hoogwaardig landelijk gebied. De provincie Utrecht heeft, onder meer door de variatie in ondergrond, een diverse natuur met hoge biodiversiteit. De Ecologische Hoofdstructuur (EHS) is een robuust, samenhangend netwerk van natuurgebieden en verbindingen daartussen op nationaal niveau. Natura2000, een Europees netwerk van beschermde natuurgebieden, maakt onderdeel uit van die EHS. De EHS zal behouden en verder ontwikkeld worden. Nieuwe ruimtelijke ontwikkelingen mogen geen significant negatief effect hebben op de wezenlijke waarden en kenmerken van de EHS. Om dit zeker te stellen geldt het 'nee, tenzij' beschermingsregime.

Onder voorwaarden worden ruimtelijke ontwikkelingen mogelijk gemaakt, waarbij het functioneren van de EHS niet wordt aangetast of zelfs wordt verbeterd. De volgende instrumenten zijn beschikbaar:

- *uitbreiding van geringe omvang bij bestaande functies*: Kleinschalige ontwikkelingen in de EHS zijn mogelijk mits ze aansluiten bij een bestaande andere functie en ze op al verstoord terrein plaats vinden;
- *plussen en minnen / mitigeren*: Het negatieve effect van een ontwikkeling kan met voor natuur positieve ingrepen worden opgeheven zodat er geen sprake is van een significante aantasting van de EHS;
- *herbegrenzing van de EHS*: Bij kleinschalige ontwikkelingen kan het instrument herbegrenzing worden ingezet, mits dit leidt tot een gelijkwaardige of betere kwaliteit van de EHS;
- *saldobenadering*: Toe te passen bij een combinatie van ontwikkelingen die in een gezamenlijk ruimtelijk plan worden opgepakt en die per saldo een meerwaarde voor natuur opleveren.

Het is mogelijk dat ook ontwikkelingen buiten de EHS van invloed zijn op het functioneren van de EHS. Daarbij is te denken aan ontwikkelingen die een verstorende invloed hebben, of ontwikkelingen die leiden tot aanpassingen van het watersysteem in de buurt van een verdrogingsgevoelig natuurgebied. De provincie vraagt gemeenten te voorkomen dat ontwikkelingen in de nabijheid van de EHS een negatieve invloed hebben op het functioneren van de EHS.

Verdrogingsgevoelige gebieden

De begrenzing van verdrogingsgevoelig natuur is uit het Provinciaal Waterplan 2010-2015 overgenomen in de PRS en aangepast aan de nieuwe EHS-begrenzing. De begrenzing van deze gebieden in het Waterplan moet hierop nog aangepast worden. Verdrogingsbestrijding is nodig voor het behoud/herstel van de kwaliteit van die delen van natuurgebieden die verdrogingsgevoelig zijn en is dus een middel om de EHS kwalitatief in orde te krijgen. Om een toename van de verdroging te voorkomen worden via het Waterplan eisen gesteld aan de waterhuishouding in en om de verdrogingsgevoelige natuurgebieden. Voor deze gebieden is het voorkomen van verslechtering van de waterkwaliteit en -kwantiteit ter plaatse als gevolg van een voorgenomen ontwikkeling belangrijk. Dit kan van invloed zijn op nieuwe ontwikkelingen in en nieuwe ontwikkelingen rondom de verdrogingsgevoelige natuur. Om die reden bevat de PRV, in aanvulling op het Waterplan, een regel die dit ondersteunt. Deze regel geldt voor de TOP- en subTOP-gebieden zoals opgenomen in de PRS.

Provinciale Ruimtelijke Verordening Provincie Utrecht 2013

Gelijktijdig met de Provinciale Ruimtelijke Structuurvisie hebben Provinciale Staten de Provinciale Ruimtelijke Verordening Provincie Utrecht 2013 vastgesteld. Het doel van de verordening (PRV) is om een aantal provinciale belangen uit de PRS te laten doorwerken naar het gemeentelijk niveau. In de PRV worden daarom regels gesteld ten aanzien van deze belangen. Deze belangen zijn onderverdeeld in 10 thema's (paragrafen). Hierna zijn de voor dit bestemmingsplan relevante thema's aangehaald.

Verstedelijking landelijk gebied

Artikel 4.2 behelst regels voor de verstedelijking van het landelijk gebied. In het gehele landelijk gebied moet een ongebreidelde uitwaaiing van stedelijke functies worden

voorkomen. Binnen deze context zijn nieuwe vormen van versterking alleen onder specifieke voorwaarden toelaatbaar.

In artikel 4.2 is dan ook opgenomen dat een ruimtelijk plan geen bestemmingen en regels bevat die verstedelijking toestaan, tenzij de ruimtelijke ontwikkelingen betrekking hebben op en in overeenstemming zijn met ondermeer artikel 2.10 Cultuurhistorische hoofdstructuur.

Volgens artikel 2.10 PRV zijn ruimtelijke ontwikkelingen in de cultuurhistorische hoofdstructuur toelaatbaar mits de volgende voorwaarden in acht worden genomen:

- Historische buitenplaatszone: de cultuurhistorische waarde van de buitenplaatszone wordt behouden en versterkt;
- Archeologie: de cultuurhistorische waarde van het bekende en verwachte archeologisch erfgoed wordt behouden en versterkt.
- De toelichting op een ruimtelijk plan bevat een beschrijving van de in het plangebied aanwezige cultuurhistorische waarden en het door de gemeente te voeren beleid ter zake en van de wijze waarop met eventuele veranderingen wordt omgegaan.

2.3 Gemeentelijk beleid

In het gemeentelijke beleid is het gemeentelijke structuurplan uit 2001 vervangen door de Structuurvisie Zeist 2020 uit 2011. Het gemeentelijke verkeers- en vervoerplan uit 2001 is in 2013 vervangen door een nieuw GVVP. Ook het Groenstructuurplan uit 1992 is in 2013 vervangen door een nieuw Groenstructuurplan.

Structuurvisie Zeist 2020

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

1. Groen versterken
2. Verleden zichtbaar maken
3. Ervaren en gebruiken
4. Kracht van buurten, wijken en kernen
5. Leefomgeving en milieu: zone A28, onderzoek overkapping
6. Beter bereikbaar
7. Bouwen en wonen: maatwerk en kwaliteit voorop
8. Centrum aantrekkelijk
9. Economisch gezond en duurzaam
10. Van visie naar uitvoering

Gemeentelijk verkeer- en vervoerplan

Het gemeentelijk verkeer- en vervoerplan (GVVP, vastgesteld op 9 juni 2013) is een strategisch beleidskader voor de komende 10 jaar op het gebied van mobiliteit, ver-

keer 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. Met het vaststellen van deze structuur is primair beoogd een oplossing te bieden voor verkeersproblemen. Hierbij zijn vier aandachtsgebieden centraal gesteld: leefbaarheid en veiligheid, bereikbaarheid, natuur en milieu, identiteit en cultuurhistorie. Bij de opzet van de hoofdverkeersstructuur is onderscheid gemaakt tussen hoofdwegen van de 1^e orde (wegen die voornamelijk gericht zijn op de doorstroming van het gemotoriseerde verkeer), hoofdwegen van de 2^e orde (wegen die zijn bedoeld voor de bereikbaarheid van (centrale) voorzieningen en woonwijken) en verblijfsgebieden (wegen, lanen en straten waar het gemotoriseerde verkeer ondergeschikt wordt gemaakt aan het langzaam verkeer en waar de woonkwaliteit voorop staat).

Groenstructuurplan

Het groenstructuurplan 'Groen (voor) Zeist' (mei 2011) schetst de hoofdlijnen van het beleid voor het openbaar groen binnen de bebouwde kom van de kernen van Zeist. Het is een kader voor beheer en onderhoud van het groen en het levert input vanuit het groen bij ruimtelijke of andere ontwikkelingen. Het is één van de toetsingskaders bij afwegingen tussen verschillende belangen.

Daarbij zet de gemeente in op het veiligstellen, koesteren en versterken van het groene karakter van Zeist, dat bestaat uit een rijkdom van samenstellende, kenmerkende groene structuren.

Conclusie

De actualisering van het relevante beleid heeft geen gevolgen voor de onderhavige herziening.

3 HUIDIGE SITUATIE

3.1 Algemeen

Voor een beschrijving van de aangrenzende natuur, het aangrenzende landschap en de cultuurhistorische waarden wordt verwezen naar de toelichting van het bestemmingsplan 'Krakelingweg' uit 2010 zoals opgenomen in de bijlage achter deze toelichting.

De 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 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.

De huidige Krakelingweg is in 2011-2013 heringericht.

Verkeerskundige aspecten

Gezien de gewenste capaciteit van en de doorstroming op de Krakelingweg, ging de voorkeur ten tijde van het eerste (voor)ontwerp bestemmingsplan in 2008 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 het inrichtingsplan begin 2009 herzien en 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.

Op basis daarvan is het volgende ontwerp in het bestemmingsplan 2010 opgenomen en bij de herinrichting aangelegd:

- 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 vrij liggend 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 is middels een aansluiting rechtstreeks ontsloten op de Krakelingweg, buiten het invloedsgebied van de aansluiting op de Boulevard.
- De sportvoorzieningen van Schaerweijde en Shot zijn ontsloten via een nieuwe toegangsweg vanaf de rotonde bij de Verlengde Slotlaan;
- Camping De Krakeling is ontsloten vanaf de Woudenbergseweg.
- Ter westzijde van de nieuwe weg is vanaf de Boulevard tot de Woudenbergseweg, een vrij liggend tweezijdig fietspad aangelegd. Op verschillende plekken zijn oversteken ingericht voor fietsers en wandelaars zodat de bosgebieden en voorzieningen aan weerszijden van de Krakelingweg goed bereikbaar blijven.

Daarbij hebben 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.

Verkeersinrichting Krakelingweg

Snelheidsregime

Het snelheidsregime van de Krakelingweg is toegesneden op de nieuwe functie als gebiedsontsluitingsweg binnen de bebouwde kom. Mede ook naar aanleiding van de inspraakreacties en opmerkingen van de provincie is de snelheid 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, zijn snelheidsremmende voorzieningen (drempels) aangelegd.

Op het gehele traject is uitgegaan van gescheiden rijstroken. De bestaande bomenrijen, langs het huidige tracé van de Krakelingweg, zijn voor het overgrote deel behouden. Deels vormen 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 zijn steeds aan weerszijden bomenrijen geplant zodat een laan met bomenrij in de middenberm ontstaat. 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 dientengevolge 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 de gescheiden rijstroken maakt het mogelijk om de faunatunnels via de middenberm te verlengen en dat de boomkronen elkaar blijven raken.

De verschillende dwarsprofielen zijn als het ware omgezet in bestemmingen (verkeer en groen) en op de verbeelding vastgelegd.

Noordelijk deel tracé

Het langzaam verkeer en in het bijzonder de fietsers kunnen eveneens via de aansluiting op het Rondeel de sportvoorzieningen bereiken. De P&R-parkeerplaats aan de Zandbergenlaan is via een aparte toegang ontsloten.

De sportvelden zijn ontsloten via de (verlenging) van de Verlengde Slotlaan en een nieuwe toegangsweg langs de tennisvelden. In verband met de privacy op de tennisvelden is een bosstrook van 10 meter tussen de tennisvelden en de nieuwe toegangsweg in stand gehouden.

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, is voor het fietspad zoveel mogelijk de 'oude Krakelingweg' aangehouden. De huidige Krakelingweg is ten noorden hiervan gesitueerd.

Zuidelijk deel tracé

Op het zuidelijke deel van het tracé, ter plaatse van de bestaande woningen langs de Krakelingweg, fungeert de 'oude Krakelingweg' als 'fietsstraat'. De fietsstraat is ingericht voor een doorgaande fietsverbinding, waarop alleen bestemmingsverkeer met de auto is toegestaan. Een doorgaande autoverbinding is hier niet toelaatbaar.

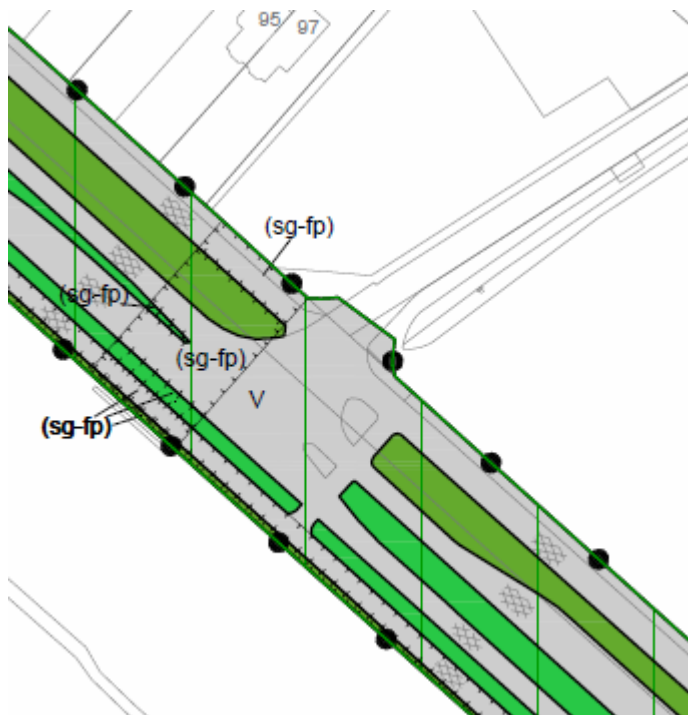
De aansluiting van de nieuwe Krakelingweg op de Woudenbergseweg vindt plaats met een rotonde. In verband met de gewenste capaciteit en de lijnbusdiensten zijn in twee richtingen extra rijstroken aangelegd. De camping heeft een eigen aansluiting gekregen, juist ten zuiden van het verkeersplein.

Wildrasters

Langs het middendeel van het tracé, tussen Woudenbergseweg en prof. Lorentzlaan en ter hoogte van het Laantje van Hagens, is voorzien in faunarasters.

Faunapassages

Langs het huidige tracé zijn op verschillende plaatsen wildtunnels (faunapassages) aangelegd (sg-fp).



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 buiten-

plaats 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 is de mogelijkheid gebruikt om op het kruispunt met de Verlengde Slotlaan te verwijzen naar het historische rondel. Historisch was dit het punt waar de bossen bij Slot Zeist overgingen in het heidegebied naar Leusden. In bestemmingsplan is een beschermingsregeling opgenomen en heeft het Rondel en de Verlengde Slotlaan een dubbelbestemming 'Waarde-Cultuurhistorie-2' gekregen.

4 PLANBESCHRIJVING

4.1 De herziening

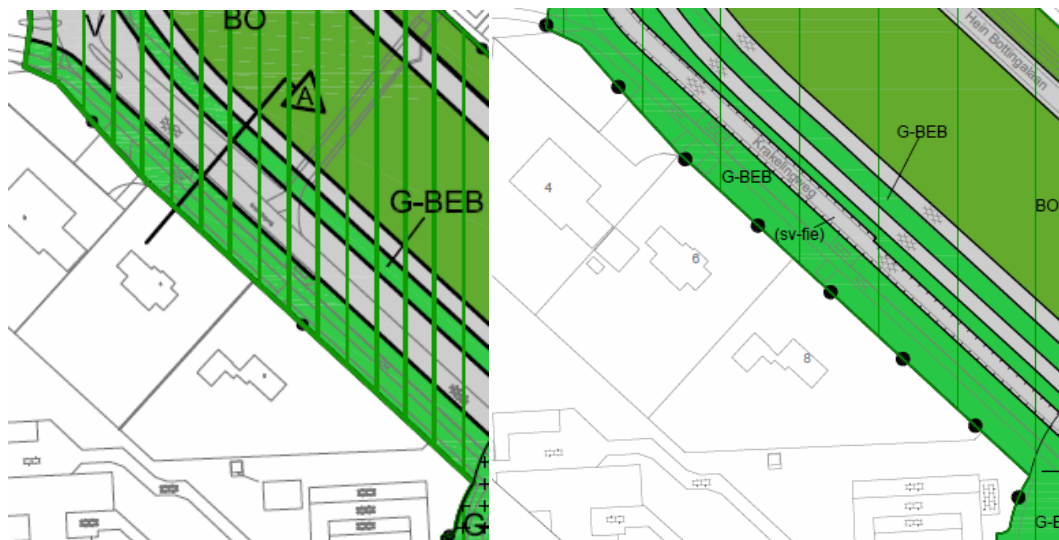
Met deze herziening is beoogd om de huidige situatie/inrichting van de Krakelingweg vast te leggen en er geen twijfel over te laten bestaan dat het bestemmingsplan geen ruimte biedt voor meer asfalt en rijbanen.

Daartoe is het kaartbeeld (de verbeelding) van het bestemmingsplan nauw afgestemd op de huidige feitelijke en planologische situatie. Daar waar nu asfalt ligt, is in deze herziening een verkeersbestemming aangewezen, en daar waar nu bomen staan is een groen- of bosbestemming gelegd². De bestaande situatie is als het ware vastgelegd op de verbeelding.

Omdat voor de fietsstraat een bijzonder verkeersregiem geldt is de fietsstraat op de verbeelding aangeduid als 'specifieke vorm van verkeer – fietsstraat'. In de regels is het specifieke verkeersregiem voorgeschreven, teneinde te verzekeren dat hier geen doorgaande autoverbinding kan ontstaan.

4.2 Herziening van de verbeelding

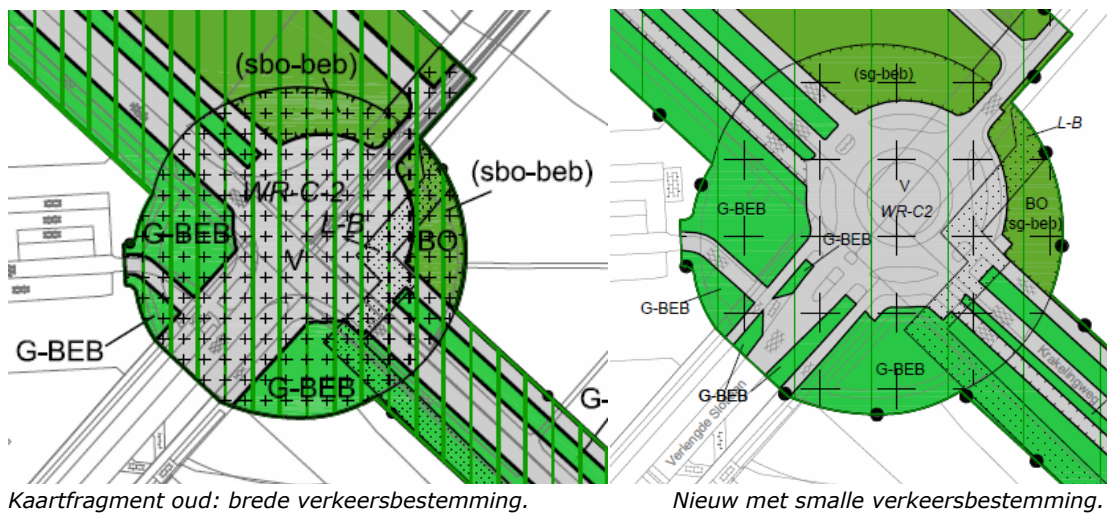
Zoals gezegd is de verbeelding aangepast op de feitelijke situatie. Het oude regiem met een brede verkeersbestemming gekoppeld aan voorgeschreven dwarsprofielen is herzien in een smalle verkeersbestemming die overeen komt met de feitelijke situatie. Hieronder zijn enkele kaartfragmenten van de oude verbeelding en de nieuwe verbeelding naast elkaar gezet om dat te illustreren.



Kaartfragment oud: brede verkeersbestemming.

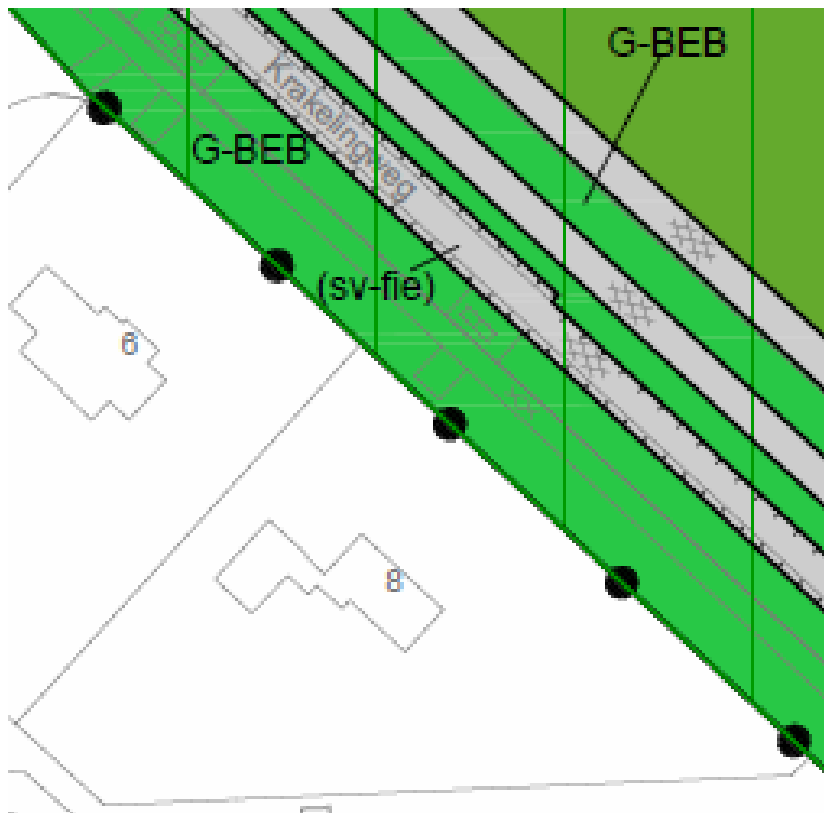
Nieuw met smalle verkeersbestemming.

² Overigens is dat vanwege de aard van het bestemmingsplan niet voor elke centimeter gedaan. Kleine onderschikte stukjes groene berm (bijvoorbeeld op de rotondes) hebben een verkeersbestemming gekregen. Maar dat biedt geen ruimte voor een extra rijbaan of extra parkeerstrook.



Verder is de fietsstraat met een aanduiding op de verbeelding aangegeven om er regels aan te kunnen koppelen met betrekking tot het gebruik (zie hierna onder herziening van de regels).

De fietsstraat is aangeduid als (sv-fie): 'specifieke vorm van verkeer-fietsstraat'. Zie de illustratie hieronder.



Kaartfragment: aanduiding (sv-fie): specifieke vorm van verkeer-fietsstraat.

4.3 Herziening van de regels

In de regels is een begripsomschrijving van een fietsstraat opgenomen in artikel 1.16. Daarin is een fietsstraat als volgt omschreven: een fietspad waarvan delen toegankelijk zijn voor autoverkeer naar aan het fietspad gelegen bestemmingen (bestemmingsverkeer), maar waarop een doorgaande autoverbinding is uitgesloten.

In artikel 5.1 is vervolgens bepaald dat ter plaatse van de aanduiding 'specifieke vorm van verkeer - fietsstraat' uitsluitend een fietsstraat is toegestaan zoals omschreven in artikel 1.16. Op die wijze is de status van de fietsstraat expliciet in de regels van het bestemmingsplan vastgelegd en kan er geen twijfel over bestaan dat hier geen doorgaande autoverbinding is toegestaan.

In de bestemmingen 'Bos' en 'Groen-Beeldbepalend' is expliciet bepaald dat alleen bestaande fietspaden, in- en uitritten en andere oppervlakteverhardingen zijn toegestaan. Binnen deze bestemmingen kunnen geen nieuwe fietspaden, in- en uitritten en andere oppervlakteverhardingen worden gerealiseerd.

5 RANDVOORWAARDEN - MILIEUASPECTEN

Omdat met de onderhavige herziening geen enkele nieuwe ontwikkeling is beoogd en het enkel gaat om het gedetailleerd vastleggen van de huidige feitelijke en planologische situatie, wordt hier voor de milieu- en omgevingsaspecten verwezen naar de toelichting van het bestemmingsplan Krakelingweg uit 2010, die als bijlage achter deze herziening is opgenomen.

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 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 'Herziening Krakelingweg' is conform de landelijke RO-standaarden 2012 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 analoge kaart is op een schaal van 1:1000 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 gebruikt (SVBP).

Daarbij is een standaard hoofdstukindeling aangehouden die begint met Inleidende regels (begrippen en wijze van meten), vervolgens met de bestemmingsregels, de al-

gemene 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;
- Afwijking van de bouwregels;
- Specifieke gebruiksregels;
- Afwijking van de gebruiksregels;
- Omgevingsvergunning voor werken en/of werkzaamheden;

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

6.4 Artikelgewijze toelichting

Dit bestemmingsplan is zuiver consoliderend van aard. Daarmee is beoogd om de gerealiseerde Krakelingweg met groene (midden)bermen en parallelle fietsstraat planologisch-juridisch vast te leggen. Het plan bevat 6 bestemmingen, waaronder drie dubbelbestemmingen (Leiding-Brandstof, Waarde-Archeologie en Waarde-Cultuurhistorie-2).

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 gebruikt voor de gerealiseerde rijbanen en fietsstraat. De omvang van deze bestemmingen is zondanig dat er geen extra rijbanen binnen de bestemmingen kunnen worden gerealiseerd.

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 specifieke gebruiksregels onder de verschillende bestemmingsregelingen.

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 afwijkingsregels

Ook voor de ontheffingsregels geldt dat in artikel 12 van de planregels een algemene afwijkingsregel is opgenomen en dat in de verschillende bestemmingen specifieke afwijkingsregels (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 vergunningplichtig zijn, te weten Bos, Groen-Beeldbepalend, 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

De herinrichting van de Krakelingweg is inmiddels uitgevoerd. Met de onderhavige herziening is geen enkele nieuwe ontwikkeling beoogd, het gaat enkel om het gedetailleerd vastleggen van de huidige feitelijke en planologische situatie.

Bovenstaande betekent dat de economische uitvoerbaarheid van het plan niet in geding is, en er bij de vaststelling van het bestemmingsplan geen verplichting geldt om een exploitatieplan vast te stellen.

8 OVERLEG EN ZIENSWIJZEN

Gelet op de aard van dit bestemmingsplan (ondergeschikte herziening en uitvoering van eerder vastgesteld beleid) gaat het bestemmingsplan gelijk als ontwerp ter inzage en wordt het toegezonden aan de wettelijke vooroverlegpartners.

Tegen het ontwerp bestemmingsplan kunnen zienswijzen naar voren worden gebracht. In het vervolgtraject zal in deze paragraaf verslag worden gedaan van de behandeling van de zienswijzen en het wettelijke vooroverleg.

Het ontwerpbestemmingsplan "Herziening Krakelingweg" heeft met ingang van 17 juni 2016 gedurende zes weken ter inzage (t/m 28 juli 2016) gelegen.

Gedurende deze periode is 1 zienswijze ontvangen; de zienswijze is in een apart document 'Nota van zienswijzen' samengevat en beantwoord door de gemeente en als bijlage bij deze toelichting ingevoegd.

De zienswijze heeft niet geleid tot enige aanpassing aan het bestemmingsplan 'Herziening Krakelingweg' en is ongewijzigd vastgesteld.

Bijlage(n) bij de Toelichting