

Behoort bij besluit van Burgemeester en
Wethouders van Zeist,

06-05-2026

Teammanager Ruimtelijke Ontwikkeling



Gemeente Zeist

Ruimtelijke Onderbouwing

Amersfoortseweg 24 Huis ter Heide

Gemeente Zeist

RUIMTELIJKE ONDERBOUWING

Amersfoortseweg 24 Huis ter Heide

Gemeente Zeist

Status: concept

Datum: Nov. 2023



Locatie Nijmegen

Wijchenseweg 102
6538 SX Nijmegen

Locatie Rosmalen

Berlicumseweg 6D
5248 NT Rosmalen

024 - 322 45 79

info@pouderoyentonnaer.nl

www.pouderoyentonnaer.nl

Inhoudsopgave

Hoofdstuk 1 Inleiding	5
1.1 Aanleiding	5
1.2 Ligging en begrenzing besluitgebied	6
1.3 Vigerend bestemmingsplan	6
Hoofdstuk 2 Projectbeschrijving	9
2.1 Bestaande situatie	9
2.2 Beoogde situatie	10
Hoofdstuk 3 Beleid	15
3.1 Rijksbeleid	15
3.2 Provinciaal beleid	16
3.3 Gemeentelijk beleid	28
Hoofdstuk 4 Milieu- en omgevingsaspecten	31
4.1 Bodem	31
4.2 Milieuzonering	31
4.3 Geluid	31
4.4 Luchtkwaliteit	32
4.5 Externe veiligheid	32
4.6 Water	34
4.7 Natuur	36
4.8 Archeologie	39
4.9 Cultuurhistorie	40
Hoofdstuk 5 Uitvoerbaarheid	43
5.1 Economische uitvoerbaarheid	43
5.2 Maatschappelijke uitvoerbaarheid	43
Hoofdstuk 6 Procedure	45
6.1 Uitgebreide procedure	45

Hoofdstuk 1 Inleiding

1.1 Aanleiding

McDonald's Nederland B.V. is voornemens werkzaamheden te verrichten aan het terrein van de locatie aan de Amersfoortseweg 24 in Huis ter Heide omdat er op en om het terrein sprake is van een verkeersonveilige situatie. Het restaurant is gelegen aan de drukke kruising van de Amersfoortseweg (N237) en de Zandbergenlaan (N238). In de bestaande situatie gaat het fietspad over in de Ericalaan, waarbij fiets- en autoverkeer wordt gemengd. Aan de oostkant van het plangebied worden fietsers opnieuw gefaciliteerd met een fietspad die ze om het restaurant heen voert. Fietsers en bromfietzers verkiezen echter in veel gevallen de optie om af te korten over het McDonald's terrein boven de optie om het fietspad over de Ericalaan te vervolgen. Dit leidt tot gevaarlijke situaties op het terrein van McDonald's omdat daar ook het nodige autoverkeer plaatsvindt van restaurantbezoekers en bezoekers van de McDrive. Ten aanzien van de McDrive geldt daarbij ook dat er slechts sprake is van één drive lane. Dit zorgt met name op piekmomenten tot filevorming op het terrein, maar niet zelden ook tot files die op de Ericaweg tot aan de Zandbergenlaan staan. Dit zorgt daarmee ook voor onveiligheid op deze Provinciale weg.

Om beide problemen, het afsnijden van fietsers en filevorming bij McDrive, het hoofd te bieden bestaat het voornemen om de totale verkeerskundige situatie op de locatie te verbeteren. Daarbij is ook de Provincie Utrecht betrokken. Het voornemen bestaat concreet uit:

- Het realiseren van een dubbele drive lane (SBS drive) voor de McDrive;
- Het verleggen van het fietspad zodat dit parallel aan de Zandbergenlaan komt te liggen;
- Herindeling van het McDonald's terrein (parkeerplaatsen en terras)

Door de realisatie van een nieuwe SBS- drive (Side by Side drive) kunnen klanten sneller geholpen worden omdat er twee bestelpunten zijn. Daarnaast geldt dat door de dubbele banen het verkeer naast elkaar kan worden opgesteld. Deze ingreep zal daarmee tot een flinke reductie van de wachttijden en een snellere doorstroming van het verkeer leiden. In de beoogde situatie zal het fietspad worden doorgetrokken over het McDonald's terrein en parallel komen te liggen aan de Zandbergenlaan. Het fietspad wordt dubbelzijdig (tweerichtingen) uitgevoerd. Hiermee krijgen de fietsers een gescheiden baan en hoeven niet meer de Ericaweg te volgen. De ingrepen leiden tot een andere vormgeving van het terrein. In de nieuwe situatie zal het terras iets worden vergroot (40 m²) en worden de parkeerplaatsen anders ingedeeld.

Deze ontwikkeling is binnen het besluitgebied gelegen bestemmingen niet zondermeer mogelijk. Derhalve is er in 2014 een omgevingsvergunning in afwijking van het bestemmingsplan aangevraagd welke op 20 mei 2016 verleend is door het College van Burgemeesters en Wethouders van de gemeente Zeist. Tegen het verlenen van deze vergunning is beroep aangetekend, hetgeen ongegrond is verklaard bij uitspraak van 7 juli 2017. In het hoger beroep dat hiertegen is aangetekend (20 juni 2018), is de beroepsgrond echter toch gegrond verklaard en het besluit tot vergunningverlening verworpen. De grond voor deze uitspraak is gelegen in het feit dat niet voldoende is onderbouwd of de parkeercapaciteit in de nieuwe situatie afdoende is om de parkeervraag op te vangen.

Om tot realisatie van het planvoornemen te komen is er derhalve een nieuw besluit tot vergunningverlening nodig. Derhalve is er een nieuwe omgevingsvergunning in afwijking van het bestemmingsplan noodzakelijk. Deze nieuwe omgevingsvergunning heeft betrekking op het realiseren van de SBS- drive en het verleggen van het bestaand fietspad (afwijkingen van het bestemmingsplan).

1.2 Ligging en begrenzing besluitgebied

Het besluitgebied heeft betrekking op het terrein van de McDonald's aan de Amersfoortseweg 24 te Huis ter Heide, binnen de gemeente Zeist. Meer specifiek heeft het besluitgebied betrekking op het in het noordoosten gelegen bosperceel waar de SBS - drive zal worden gerealiseerd en aan de westzijde waar het fietspad zal worden verlegd.

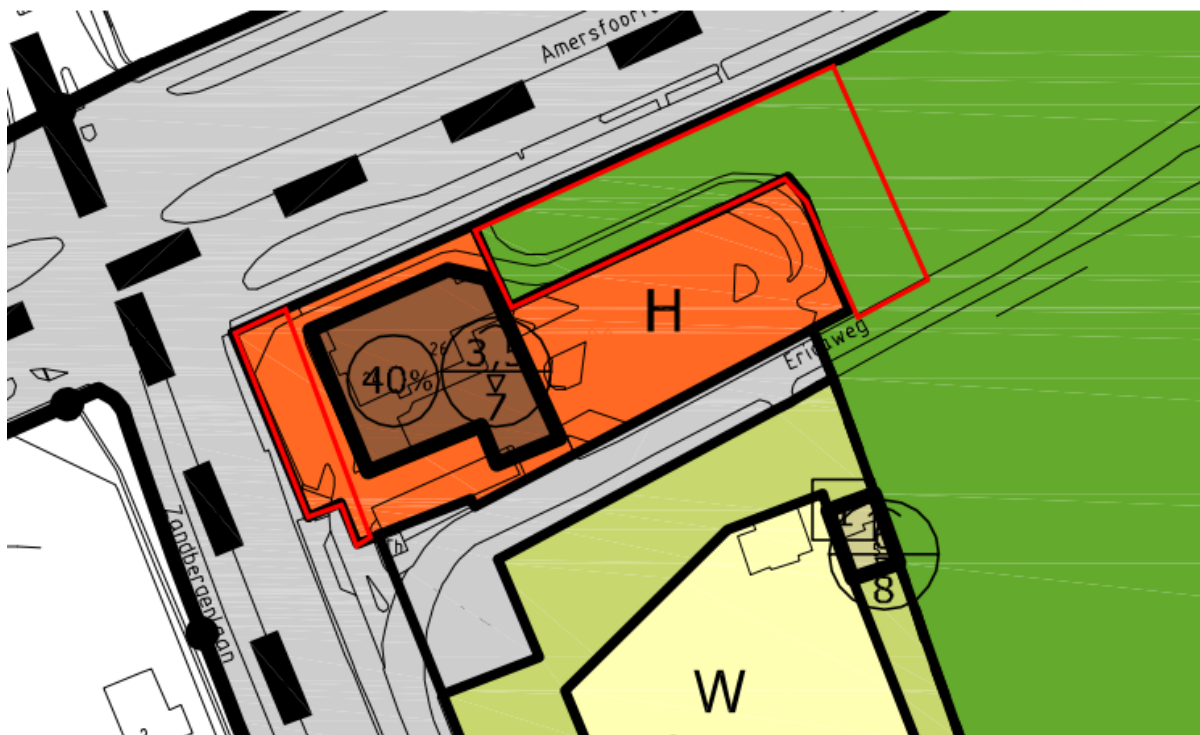


Figuur 1: Luchtfoto met besluitgebied (rood omkaderd)

1.3 Vigerend bestemmingsplan

Voor het besluitgebied vigeert het bestemmingsplan 'Amersfoortseweg e.o.' vastgesteld door de gemeenteraad op 15 januari 2008. Het bestemmingsplan geldt voor het gebied ten noorden van de Rijksweg A28 en omvat het gehele noordelijke grondgebied van de gemeente Zeist, met uitzondering van de kernen Den Dolder en Bosch en Duin.

Ter plaatse van het besluitgebied zijn de gronden bestemd voor de bestemmingen 'Horeca' (H) en 'Bos' (BO). De parkeerplaatsen rond het restaurant liggen in de bestemming 'Horeca', een deel van de huidige drive lane ligt in de bestaande situatie gedeeltelijk in de bestemming 'Bos'. Daarnaast dient met de cultuurhistorische waarde van de Amersfoortseweg en de daaraan gelegen groenstructuur rekening worden gehouden.



Figuur 2: Uitsnede bestemmingsplankaart vigerend bestemmingsplan met rood omkader het besluitgebied

Op 12 december 2017 is voor het totale gebied van het vigerende bestemmingsplan de beheersverordening 'Amersfoortseweg e.o.' opgesteld in het kader van de verplichte actualisatie om het bestaande gebruik te conserveren. Daarmee is de bestaande planologisch-juridische situatie van het bestemmingsplan één op één omgezet in een beheersverordening. De bestemmingen en bijbehorende regels zijn hiermee niet 'gewijzigd'.

Binnen de vigerende ruimtelijke kaders van de beheersverordening is de ontwikkeling niet mogelijk. De SBS-drive zal immers voor een groot deel de bestemming bos omvatten en het fietspad zal gerealiseerd worden binnen de horecabestemming die daarvoor ook geen mogelijkheden biedt. Derhalve wordt er met onderhavige omgevingsvergunning afgeweken van het vigerende bestemmingsplan om het voornemen planologisch- juridisch mogelijk te maken.

Hoofdstuk 2 Projectbeschrijving

2.1 Bestaande situatie

De McDonald's is gelegen op de kruising van de Provinciale wegen Amersfoortseweg (N237) en de Zandberglaan (N238). De McDonald's wordt ontsloten vanaf de Zandbergenlaan en de Ericaweg aan de zuidzijde van het terrein. De inrichting van het terrein van de McDonald's bestaat uit het restaurant, terras, speelvoorziening en bijbehorende parkeer- en verkeersvoorziening, waaronder de drive through. In de directe omgeving bevinden zich enige woningen, bedrijven en veel groen. Aan de noordzijde van de McDonald's ligt tussen de Amersfoortseweg en het terrein van McDonald's een groenstrook van de provincie.

Een belangrijk aspect in het gebied is de doorgaande Amersfoortseweg. Zeist heeft van oudsher bestaan uit een dorpskern en een aantal buiten de bebouwde kom gelegen buurtschappen. Het gebied bestaat hoofdzakelijk uit bosgebieden, villaparken en voormalige buitenplaatsen/landgoederen. Deze buitenplaatsen maken onderdeel uit van een historisch verkavelingspatroon loodrecht op de Amersfoortseweg. Een deel van deze historische structuur is nog zichtbaar. Op verschillende plaatsen is deze door ontwikkelingen als zodanig niet meer herkenbaar. Continuïteit in beeld en profiel ontbreekt, evenals de herkenbaarheid door inrichting, ritme en herhaling van de scheidingspaden.

Ondanks deze onderbrekingen is de Amersfoortseweg met de daarom liggende groenstructuur van cultuurhistorische waarde. Aan de oostzijde van het terrein ligt een fietspad die de Ericaweg met de Amersfoortseweg verbindt. Het verleggen van dit fietspad is een sterke wens van de Provincie Utrecht. Momenteel korten veel fietsers af door over het McDonald's terrein te fietsen, hetgeen tot gevaarlijke situaties leidt.



Figuur 3: Huidige situatie besluitgebied

2.2 Beoogde situatie

McDonald's Nederland B.V. is voornemens werkzaamheden te verrichten aan het terrein van de locatie aan de Amersfoortseweg 24 in Huis ter Heide omdat er op en om het terrein sprake is van een verkeersonveilige situatie. Het restaurant is gelegen aan de drukke kruising van de Amersfoortseweg (N237) en de Zandbergenlaan (N238). In de bestaande situatie gaat het fietspad over in de Ericalaan dat om het restaurant heen voert. Fietzers en bromfietzers verkiezen echter in veel gevallen de optie om af te korten over het McDonald's terrein boven de optie om het fietspad over de Ericalaan te vervolgen. Dit leidt tot gevaarlijke situaties op het terrein van McDonald's omdat daar ook het nodige autoverkeer plaatsvindt van restaurantbezoekers en bezoekers van de McDrive. Ten aanzien van de McDrive geldt daarbij ook dat er slechts sprake is van één drive lane. Dit zorgt met name op piekmomenten tot filevorming op het terrein, maar niet zelden ook tot files die op de Ericaweg tot aan de Zandbergenlaan staan. Dit zorgt daarmee ook voor onveiligheid op deze Provinciale weg.

Om beide problemen, het afsnijden van fietsers en filevorming bij McDrive, het hoofd te bieden bestaat het voornemen om de totale verkeerskundige situatie op de locatie te verbeteren. Daarbij is ook de Provincie Utrecht betrokken. Het voornemen bestaat concreet uit:



- Het realiseren van een dubbele drive lane (SBS drive) voor de McDrive;
- Het verleggen van het fietspad zodat dit parallel aan de Zandbergenlaan komt te liggen;
- Herindeling van het McDonald's terrein (parkeerplaatsen en terras)

Door de realisatie van een nieuwe SBS- drive (Side by Side drive) kunnen klanten sneller geholpen worden omdat er twee bestelpunten zijn. Daarnaast geldt dat door de dubbele banen het verkeer naast elkaar kan worden opgesteld. Deze ingreep zal daarmee tot een flinke reductie van de wachttijden en een snellere doorstroming van het verkeer leiden. De keukencapaciteit van de vestiging zal niet toenemen, daarmee leidt de ontwikkeling niet tot een toename in het aantal bestellingen, maar vooral in een snellere afhandeling van de huidige bestellingen.

In de beoogde situatie zal daarnaast het fietspad worden doorgetrokken over het McDonald's terrein en parallel komen te liggen aan de Zandbergenlaan. Het fietspad wordt dubbelzijdig (tweeërtingen) uitgevoerd. Hiermee krijgen de fietsers een gescheiden baan en hoeven niet meer de Ericaweg te volgen. De ingrepen leiden tot een andere vormgeving van het terrein. In de nieuwe situatie zal het terras iets worden vergroot (40 m²) en worden de parkeerplaatsen anders ingedeeld.

McDonald's is eigenaar van de strook grond waarop het fietspad gerealiseerd zal worden. Er zal een grondruil plaatsvinden tussen de Provincie Utrecht en McDonald's om voorgenomen aanpassing te kunnen realiseren. Het terrein van McDonald's breidt zich uit in oostelijke richting. De nieuwe perceelgrens zal ongeveer liggen bij het huidige fietspad dat komt te vervallen.

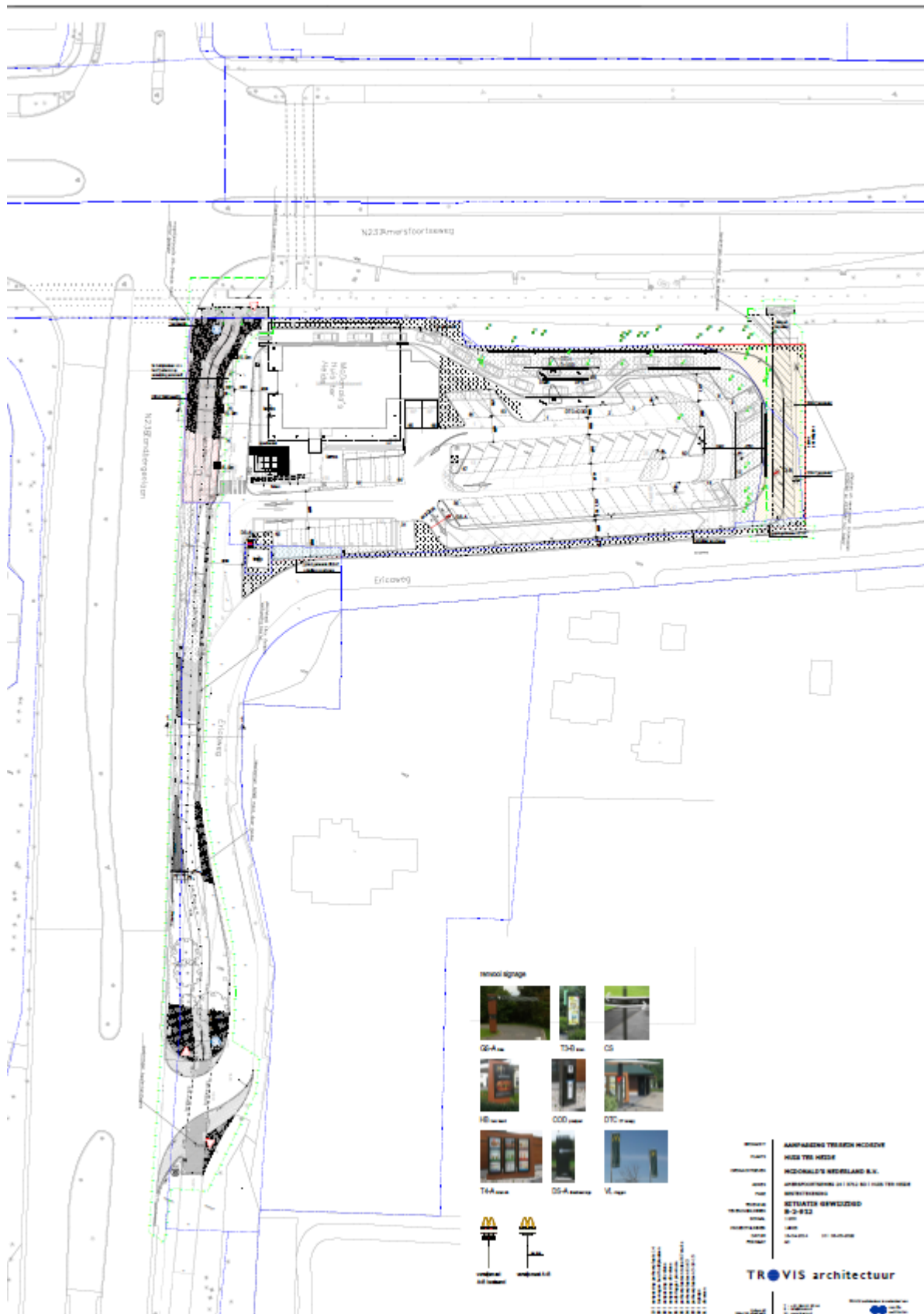


-  Toe te voegen grond bij terrein McDonald's
-  Toe te voegen grond bij Provincie voor fietspad

Figuur 4: Indicatieve situering grondruil

Deze aanpassingen worden in de onderstaande subparagrafen afzonderlijk verder toegelicht. Al deze

maatregelen leiden tot een verbetering van de verkeersveiligheid met daarnaast de optimalisatie van parkeerplaatsen en terreininrichting voor McDonald's. Onderstaand is in de technische tekening het planvoornemen weergegeven:



Figuur 5: Technische tekening planvoornemen

2.2.1 Aanpassen toegang terrein

De huidige toegang tot het terrein van McDonald's wordt met het planvoornemen deels aangepast. Belangrijkste verandering is om de markering van de weg zo te wijzigen dat de Ericaweg secundair is aan de toegang naar het McDonald's terrein. Dit geeft helderheid aan de gasten van McDonald's en hiermee wordt tevens beantwoord aan de wens van de bewoners om auto's zo veel mogelijk te weren van het deel van de Ericaweg na het McDonald's terrein. Verder is de breedte van de weg naar de entree toe verbreedt naar 6,5 meter waardoor er voldoende ruimte is voor in- en uitrijden en bevoorrading.

2.2.2 Verbeteren verkeersveiligheid fietsers

Het bestaande fietspad vanaf de Zandbergenlaan naar de Amersfoortseweg loopt nu aan de oostzijde langs het McDonald's terrein. Aangezien dit een flinke omweg is voor veel mensen (scholieren) wordt veelvuldig de drive lane van McDonald's gebruikt om af te snijden. De provincie is sinds enige tijd bezig met plannen voor de herziening van de kruisig Zandbergenlaan – Amersfoortseweg – Nieuwe Dolderseweg. In nauw overleg tussen de gemeente Zeist, de provincie Utrecht en McDonald's is overeenstemming bereikt over het doortrekken van het fietspad langs de Zandbergenlaan. Om dit mogelijk te maken is er een grondruil voorgesteld. Het huidige fietspad tussen de Amersfoortseweg en Zandbergenlaan komt hierbij te vervallen en wordt deels onderdeel van het terrein van McDonald's. Door het bestaande fietspad langs de Zandbergenlaan door te trekken wordt het voor fietsers duidelijker, hoeven ze minder vaak over te steken en wordt het een stuk veiliger. Het voorgaande is in lijn met de ambitie van de provincie Utrecht: ongehinderd, veilig, snel en comfortabel doorfietsen.

2.2.3 Verplaatsen toegang tot drive lane en aanpassingrouting terrein

Om tot een betere verkeersveiligheid op het terrein zelf te komen is de toegang tot de drive lane verplaatst van de achterzijde van het terrein naar het begin van het parkeerterrein. Op deze wijze vindt er minder hinder plaats tussen de gasten die in het restaurant eten en de gasten die gebruik maken van de drive lane. De keuze voor eenrichtingsverkeer gecombineerd met schuin parkeren geeft helderheid voor de automobilisten. Dit bevordert de doorstroming op het terrein en maakt het voor klanten makkelijker om in te parkeren dan wel weg rijden.

2.2.4 Aanleggen SBS drive lane

Op sommige locaties past McDonald's inmiddels een dubbele drive lane toe, dit houdt in dat er op twee plekken tegelijk besteld kan worden. Op deze manier kunnen er meer bestellingen tegelijk opgenomen worden waardoor de wachttijd korter wordt en de doorstroomsnelheid toeneemt. Door dit toe te passen op deze locatie wordt, in combinatie met de langere drive lane, voor een verdere ontlasting van het terrein gezorgd. Door gasten sneller te helpen zijn ze minder lang op het terrein aanwezig en ontstaat er minder overlast voor de omgeving (voor zover hier sprake van is).

Op basis van gegevens van McDonald's bij andere SBS drives blijkt dat SBS drives gemiddeld 11 seconden sneller in de afwikkeling van bestellingen dan Single drive lanes (gemeten vanaf de eerste aanslag van een product totdat de gehele bestelling is overhandigd aan de gast). Op basis van het aantal bestellingen voor de locatie Huis ter Heide, betekent dat dat er 2,55 miljoen seconden op jaarbasis worden bespaard door de snellere afwikkeling, ruim 700 uur.

2.2.5 Optimalisatie parkeren

Door de wijziging op het terrein wijzigt de parkeersituatie. De consequenties voor het parkeervraagstuk zijn beschreven in een memo, Bijlage 1.

Hierin is het volgende geconcludeerd:

De vraag die in deze notitie aan de orde is geweest is of met de plannen kan worden voorzien in de parkeerbehoefte. Het antwoord daarop is opgebouwd door vast te stellen wat de bestaande situatie is, wat de parkeerbehoefte is van de uitbreiding van het terras en deze te vergelijken met de nieuwe parkeersituatie.

Vastgesteld is dat de bestaande parkeersituatie afgeleid dient te worden uit de laatst vergunde parkeersituatie (2014). Daaruit blijkt dat er 63 reguliere parkeerplekken aanwezig zijn. Deze uitgangssituatie zal in de nieuwe situatie gehandhaafd dienen te blijven. Bijkomend is de vraag of er in de nieuwe situatie ook parkeerbehoefte dient te worden gereserveerd voor de uitbreiding van het terras. Geconcludeerd kan worden dat uit vaste jurisprudentie blijkt, aangezien de parkeerverordening van de gemeente Zeist geen expliciete regels stelt ten aanzien van het terras, teruggevallen moet worden op de definitie van BVO volgens het CROW. Daarin is bepaald dat een terras niet wordt gerekend tot het BVO van een functie en dat er daarmee geen parkeerbehoefte bestaat voor de uitbreiding van het terras. Tenslotte is vastgesteld dat in de nieuwe situatie 63 reguliere parkeerplekken zijn voorzien.

Daarmee kan worden gesteld dat ook in de toekomstige situatie kan worden voldaan aan de parkeerbehoefte.

Hoofdstuk 3 Beleid

3.1 Rijksbeleid

3.1.1 Nationale omgevingsvisie

De kaders van het rijksbeleid op het gebied van de fysieke leefomgeving zijn opgenomen in de Nationale Omgevingsvisie (NOVI). De NOVI is op 11 september 2020 vastgesteld en is vanaf 12 februari 2021 bindend voor het Rijk als geldende visie onder Wet ruimtelijke ordening. De NOVI vervangt daarmee de Structuurvisie Infrastructuur en Ruimte (SVIR, 2012).

Met de Nationale Omgevingsvisie (NOVI) geeft het Rijk een langetermijnvisie op de toekomst en de ontwikkeling van de leefomgeving in Nederland. Nederland staat immers voor een aantal urgente opgaven, die zowel lokaal, nationaal als wereldwijd spelen. Het zijn grote en complexe opgaven op het gebied van klimaatverandering, energietransitie, circulaire economie, bereikbaarheid en woningbouw. Deze opgaven zullen Nederland flink veranderen.

De toenemende druk op de fysieke leefomgeving vraagt daarbij om een actievere Rijksoverheid. De NOVI stelt een integrale aanpak voor: integraal, samen met andere overheden en maatschappelijke organisatie, en met meer regie vanuit het Rijk. Regie vanuit het Rijk betekent echter niet het centraliseren van taken en verantwoordelijkheden; wel het geven van richting op grote opgaven en regie op goed samenspel, zowel publiek als publiek/privaat.

In de NOVI zijn de genoemde opgaven samengevat in vier prioriteiten:

- ruimte voor klimaatadaptatie en energietransitie;
- een duurzaam en economisch groeipotentieel;
- sterke en gezonde steden en regio's;
- toekomstbestendige ontwikkeling van het landelijk gebied.

Om dit te bereiken worden 21 nationale belangen benoemt in de NOVI waarop de nationale overheid zich richt. Deze hebben onder andere betrekking op het zorgdragen voor een woningvoorraad die aansluit op de woonbehoeften, het waarborgen en realiseren van een veilig, robuust en duurzaam mobiliteitssysteem, het beperken van klimaatverandering, het waarborgen van de hoofdinfrastructuur voor transport van stoffen via (buis)leidingen, het behouden en versterken van cultureel erfgoed en landschappelijke en natuurlijke kwaliteiten van (inter)nationaal belang en het verbeteren en beschermen van natuur en biodiversiteit. Deze 21 nationale belangen hebben ook een relatie met het Besluit algemene regels ruimtelijke ordening (Barro).

Het planvoornemen betreft de optimalisering van de inrichting van het McDonald's terrein. Hiermee wordt de doorstroming en verkeersveiligheid op het terrein bevorderd. Tevens wordt de verkeersveiligheid voor het langzaam verkeer verbeterd door verlegging van het fietspad. Gezien de aard, het kleinschalige en lokale karakter van het planvoornemen zijn hiermee geen nationale belangen in het geding.

3.1.2 Besluit algemene regels ruimtelijke ordening

De wetgever heeft in de Wro, ter waarborging van nationale en provinciale belangen, de besluitmogelijkheden van lagere overheden begrensd. Indien nationale of provinciale belangen dat met het oog op een goede ruimtelijke ordening noodzakelijk maken, kunnen bij of krachtens Algemene Maatregel van Bestuur (AMvB) respectievelijk provinciale verordening regels worden gesteld omtrent de inhoud van bestemmingsplannen.

In het Besluit algemene regels ruimtelijke ordening (Barro), ook wel bekend als de Algemene Maatregel van Bestuur (AMvB) Ruimte, zijn 13 nationale belangen opgenomen die juridische borging vereisen. Het Barro is gericht op doorwerking van de nationale belangen in gemeentelijke bestemmingsplannen en is deels

opgebouwd uit hoofdstukken afkomstig van de 'oude' ontwerp AMvB Ruimte die in 2009 al aan inspraak is onderworpen, en deels uit nieuwe onderwerpen.

Het Barro is op 30 december 2011 deels in werking getreden en met enkele onderwerpen aangevuld per 1 oktober 2012. Het betreft de volgende nationale belangen uit de SVIR: 1) Rijkswaagen, 2) Project Mainportontwikkeling Rotterdam, 3) Kustfundament, 4) Grote Rivieren, 5) Waddenzee en waddengebied, 6) Defensie, 7) Hoofdwegen en landelijke spoorwegen, 8) Elektriciteitsvoorziening, 10) Ecologische hoofdstructuur, 11) Primaire waterkeringen buiten het kustfundament, 12) IJsselmeergebied (uitbreidingsruimte) en 13) Erfgoederen van uitzonderlijke universele waarde.

De opname van het nationale belang 9) 'Buisleidingen van nationaal belang voor het vervoer van gevaarlijke stoffen' in het Barro is uitgesteld in afwachting van de behandeling van de Structuurvisie Buisleidingen.

Op het besluitgebied zijn geen nationale belangen vanuit de Barro van toepassing. Er zijn derhalve geen nationale belangen in het geding.

3.1.3 Ladder duurzame verstedelijking

Het Besluit ruimtelijke ordening (Bro) is per 1 oktober 2012 op onderdelen gewijzigd. In artikel 3.1.6 van het Bro is de 'motivering duurzame verstedelijking' (voormalige ladder) opgenomen. Dit stelt eisen aan de onderbouwing in bestemmingsplannen die nieuwe stedelijke ontwikkelingen mogelijk maken.

Per 1 juli 2017 zijn een aantal wijzigingen op de eerdere ladder van kracht geworden. Op basis van deze gewijzigde tekst geldt in het geval dat het bestemmingsplan een nieuwe stedelijke ontwikkeling mogelijk maakt, dat de toelichting een beschrijving dient te bevatten van de behoefte aan de voorgenomen stedelijke ontwikkeling.

Indien de nieuwe stedelijke ontwikkeling mogelijk wordt gemaakt buiten het bestaand stedelijk gebied, dient de toelichting, aanvullend op de beschrijving van de behoefte tevens een motivering te bevatten waarom niet binnen het bestaand stedelijk gebied in de behoefte kan worden voorzien. Het begrip stedelijke ontwikkeling is als volgt gedefinieerd: "ruimtelijke ontwikkeling van een bedrijventerrein of zeehaventerrein, of van kantoren, detailhandel, woningbouwlocaties of andere stedelijke voorzieningen".

De vraag die aan de orde is bij de ladder duurzame verstedelijking is dat er behoefte is aan de stedelijke ontwikkeling en zo ja, of deze ontwikkeling al dan niet in het stedelijk gebied kan worden gerealiseerd.

Het planvoornemen betreft de optimalisering van de inrichting van het McDonald's terrein. Hiermee wordt de doorstroming en verkeersveiligheid op het terrein bevorderd. Tevens wordt de verkeersveiligheid voor het langzaam verkeer flink verbeterd door verlegging van het fietspad. Er is nadrukkelijk geen sprake van uitbreiding van de horecafunctie. Het restaurant met bijbehorende keukencapaciteit wordt niet uitgebreid. Er is daarmee geen sprake van een stedelijke ontwikkeling. Een toetsing aan de Ladder duurzame verstedelijking is derhalve niet nodig.

3.2 Provinciaal beleid

3.2.1 Omgevingsvisie provincie Utrecht

Op 10 maart 2021 hebben Provinciale Staten de nieuwe Omgevingsvisie Provincie Utrecht vastgesteld. De Omgevingsvisie is vanaf 1 april 2021 in werking getreden. In de Omgevingsvisie beschrijft de provincie het ruimtelijk beleid voor de periode tot 2050. Daarbij worden zeven beleidsthema's beschreven:

- Stad en land gezond;
- Klimaatbestendig en waterrobuust;
- Duurzame energie;
- Vitale steden en dorpen;
- Duurzaam, gezond en veilig bereikbaar;

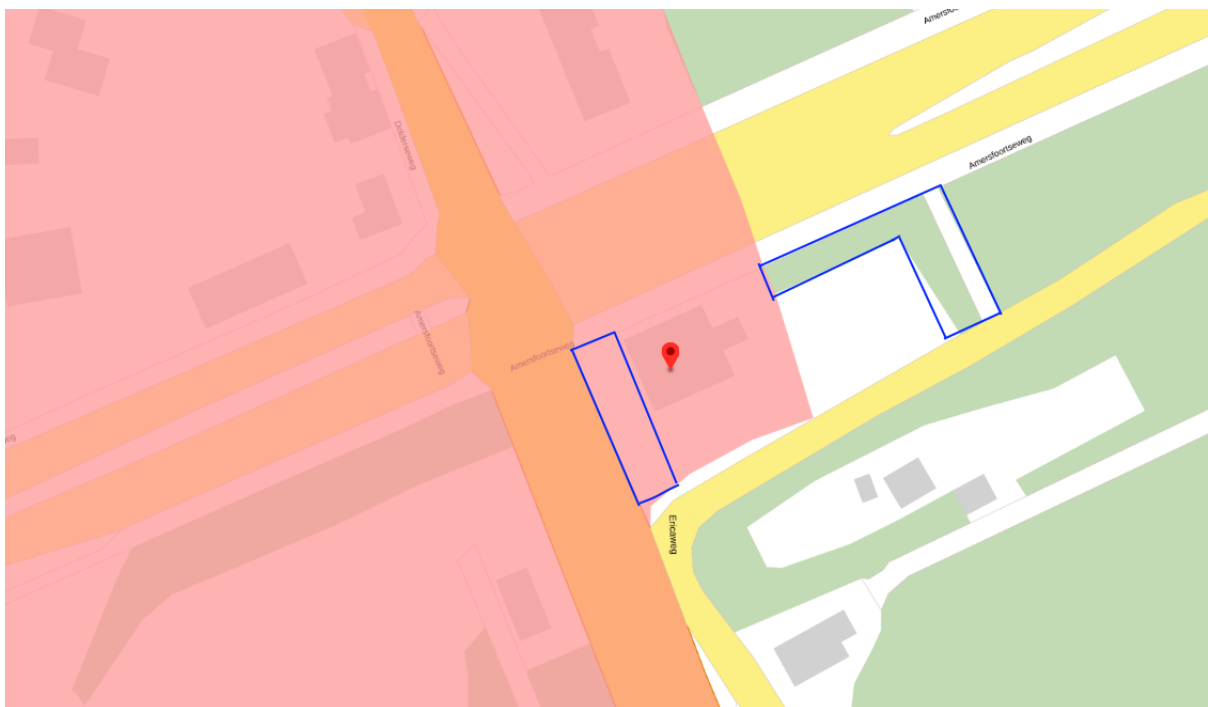
- Levend landschap, erfgoed en cultuur;
- Toekomstbestendige natuur en landbouw.

Bij nieuwe ontwikkelingen is het zaak om zorgvuldig om te gaan met de ruimte. De provincie hanteert bij de locatiekeuze voor nieuwe verstedelijking de volgende basisprincipes:

- zo veel mogelijk binnenstedelijk/binnendorps (binnen het stedelijk gebied) nabij knooppunten;
- daarnaast in overig stedelijk gebied;
- eventuele nieuwe (grootschalige) uitleg koppelen aan hoogwaardig openbaar vervoer en aan (bestaande of nieuwe) knooppunten van de belangrijkste infrastructurele corridors.

In aanvulling hierop wil de provincie onder voorwaarden ruimte bieden aan kernen voor kleinschalige uitbreiding van het stedelijk gebied om de lokale vitaliteit of ruimtelijke kwaliteit te vergroten (lokaal maatwerk).

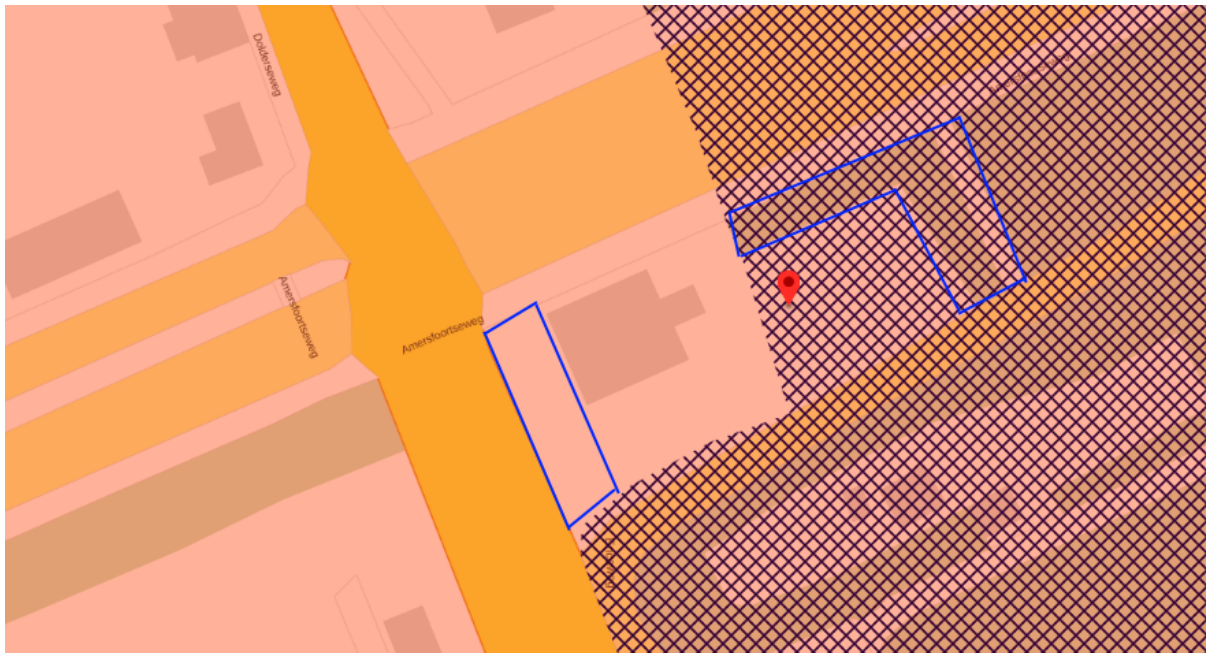
Het besluitgebied is voor een deel gelegen in het stedelijk gebied. Zie onderstaande afbeelding.



Figuur 6: Visiekaart uitsnede besluitgebied in stedelijke structuur

Het verleggen van het fietspad is met de stedelijke structuur verenigbaar, gezien de ligging binnen het stedelijk gebied. Het betreft het optimaliseren van de infrastructuur waarbij de verkeersveiligheid ter plaatse wordt verbeterd.

Het overige deel van het besluitgebied is gelegen binnen de kernrandzone (meer specifiek historische buitenplaats) en een deel ook binnen het Natuurnetwerk. Binnen deze structuren zijn beschermingsregimes voor landschap en natuur opgenomen.



Figuur 7: Uitsnede besluitgebied in kernrandzone

Binnen kernrandzones zijn stedelijke ontwikkelingen mogelijk, echter dienen deze qua aard en omvang in redelijke verhouding te staan tot deze gewenste kwaliteitsversterking. Grote delen van het besluitgebied zijn ter hoogte van de kernrandzone reeds verhard en in gebruik als terrein van de Mc Donald's. Er is op deze delen enkel sprake van een herinrichting van het terrein. Daar waar er nog geen sprake van is van verharding is er sprake van groen dat gelegen is binnen de kernrandzone, maar dan meer specifiek binnen het Natuur Netwerk Nederland.

Stedelijke functies zijn toegestaan binnen kernrandzones indien is voldaan aan de volgende voorwaarden:

- de verstedelijking gaat gepaard met versterking van de ruimtelijke kwaliteit die in een redelijke verhouding staat tot de aard en de omvang van de verstedelijking, tenzij de verstedelijking betrekking heeft op kernrandactiviteiten;
- de verstedelijking is ruimtelijk en landschappelijk goed inpasbaar en wordt, met uitzondering van windenergie en zonnepanelen, in aansluiting op stedelijk gebied gerealiseerd, of in samenhang met overige verstedelijkte structuur;
- tijdige en duurzame realisatie van de verhoging van de ruimtelijke kwaliteit is geborgd; en
- omliggende functies worden niet onevenredig geschaad.

Met de ontwikkeling wordt er oostwaards van het bestaande stedelijke gebied een stedelijke functie in de vorm van infrastructuur/verkeer/parkeerterrein toegevoegd aan de kernrand zone. Het gaat hierbij om 131,9 m², waarbij er daarnaast nog een bestaand fietspad wordt teruggegeven aan de nabijgelegen natuur. Netto daarmee een inbreuk van 77,7 m². De ontwikkeling is noodzakelijk vanwege het verbeteren van de verkeersveiligheid op de locatie. Dit enerzijds door het verleggen van het fietspad waardoor de routing voor fietsers logischer en veiliger wordt en anderzijds door het optimaliseren van de McDrive op het terrein waardoor de verkeersafwikkeling efficiënter en sneller gaat, er minder wachtende auto's zijn en verkeersopstoppen worden tegen gegaan. Het ruimtebeslag dat hiermee gepaard gaat is relatief beperkt. Als neveneffect van de ontwikkeling ontstaat er een meer aaneengesloten natuurzone ten oosten (het huidige fietspad loopt daar niet meer door heen) en wordt de cultuurhistorische beleving van de historische Weg der Weegen en omliggende structuur versterkt. Dit is enerzijds vormgegeven door de verleggen van het fietspad waarmee er weer aaneengesloten groen ontstaat langs de Weg der Weegen. Anderzijds zijn er zo veel mogelijk bomen gespaard langs de Weg der Weegen en is, in samenspraak met de provincie Utrecht, ingezet op

aanplant van forse bomen langs de Weg der Weegen. De weg der Weegen is altijd begeleid geweest door forse bomen direct aan de weg, met geplande aaneengesloten natuurzone wordt hier weer recht aan gedaan. Er wordt ook weer ruimte geven aan de natuur om forse bomen te laten groeien om de afscherming van het gebied te herstellen waardoor de cultuurhistorische beleving van de weg der weegen wordt versterkt. Daarmee is ook de inpasbaarheid verzekerd. Het eindresultaat voorziet daarmee in een efficiënte, veilige verkeersstructuur waarbij ook de omliggende functies worden gespaard en daar waar mogelijk versterkt.

Het planvoornemen is daarmee een versterking van de ruimtelijke kwaliteit van het gebied en zeer gering in omvang, hetgeen passend is binnen kernrandzones.



Figuur 8: Uitsnede besluitgebied in Natuur Netwerk

3.2.2 Interim omgevingsverordening provincie Utrecht

Gelijktijdig met de hiervoor genoemde Omgevingsvisie is de Interim Omgevingsverordening provincie Utrecht vastgesteld. Ook de Interim Omgevingsverordening is vanaf 1 april 2021 in werking getreden.

Het doel van de verordening is om een aantal provinciale belangen uit de Omgevingsvisie te laten doorwerken naar het gemeentelijk niveau. In de Omgevingsverordening worden daarom regels gesteld ten aanzien van deze belangen. Deze belangen zijn onderverdeeld in diverse thema's (artikelen en instructieregels).

Het voornemen kent geen belemmering op basis van het provinciaal beleid. Het planvoornemen betreft de optimalisering van de inrichting van het McDonald's terrein. Hiermee wordt de doorstroming en verkeersveiligheid op het terrein bevorderd. Tevens wordt de verkeersveiligheid voor het langzaam verkeer verbeterd door verlegging van het fietspad. Gezien de aard, het kleinschalige en lokale karakter van het planvoornemen zijn hiermee geen provinciale belangen in het geding. Echter ter hoogte van het NNN-gebied ligt dit anders. Dit gebied kent een beschermingsregime en aangemerkt als oude bosgroeiplaats.

Bestemming binnen de NNN

Het besluitgebied is deels gelegen binnen het NNN. In artikel 6.3 van interim verordening van de Provincie Utrecht is met betrekking tot NNN gebieden het volgende bepaald:

1. *Een bestemmingsplan dat betrekking heeft op locaties binnen het natuurnetwerk Nederland bevat geen nieuwe bestemmingen en regels die ruimtelijke ontwikkelingen toestaan die nadelige gevolgen kunnen hebben voor de wezenlijke kenmerken en waarden van het natuurnetwerk Nederland, bedoeld in Bijlage 10 Wezenlijke kenmerken en waarden van deze verordening, of die kunnen leiden tot een vermindering van de kwaliteit, de oppervlakte of de samenhang van het natuurnetwerk Nederland, tenzij sprake is van:*
 - *ruimtelijke ontwikkelingen vanwege een groot openbaar belang, waarbij er geen reële alternatieven zijn die het natuurnetwerk Nederland niet of minder aantasten;*
 - *ruimtelijke ontwikkelingen die leiden tot aantasting worden gecompenseerd binnen een met die ruimtelijke ontwikkeling samenhangend gebied en met dusdanige activiteiten dat de uitvoering van die activiteiten gezamenlijk binnen 10 jaar resulteert in een duidelijk aantoonbare meerwaarde voor het natuurnetwerk Nederland voor wat betreft kwaliteit, oppervlakte en samenhang; of*
 - *ruimtelijke ontwikkelingen in het natuurnetwerk Nederland die beperkt worden gewijzigd of worden toegevoegd, waarbij die wijziging of toevoeging noodzakelijk is voor de instandhouding van de bestaande bestemming.*
2. *Onder de oppervlakte van het natuurnetwerk Nederland als bedoeld in het eerste lid wordt in ieder geval niet de bestaande legale bebouwing, erven en verhardingen begrepen.*
3. *Aantasting van het natuurnetwerk Nederland op grond van het eerste lid is slechts mogelijk als:*
 - *de aantasting zo veel mogelijk wordt beperkt; en*
 - *de overblijvende aantasting tijdig wordt gecompenseerd.*
4. *De motivering van een bestemmingsplan bevat een onderbouwing waaruit blijkt dat aan de voorwaarden is voldaan.*

Conform lid 1 van Artikel 6 dient er gemotiveerd te worden dat er sprake is van een groot openbaar belang. In onderhavige casus is er sprake van een groot openbaar belang omdat er momenteel een onveilige verkeerssituatie bestaat. Het verbeteren van deze verkeerssituatie is het uitgangspunt om tot de terreinaanpassingen te komen. De onveiligheid bestaat momenteel uit:

- Het afsnijden van (brom)fietsers van de fietsroute door over het terrein van McDonald's te rijden en daarmee gevaarlijke situatie's te genereren;
- Het ontstaan van filevorming bij het Mcdrive punt van de McDonald's waarbij auto's tot aan de Provinciale weg staan opgesteld, hetgeen aldaar tot gevaar leidt.

Beide problemen worden door de planontwikkeling het hoofd geboden. Allerleerst zorgt de verlegging van het fietspad ervoor dat er voor fietsers een veilige rijbaan ontstaat waarbij er geen afkorting van de fietsroute meer noodzakelijk is en de fietsers gescheiden worden van het McDonald's terrein en het verkeer aldaar.

Ten tweede zorgt de realisatie van de SBS drive voor een snellere afwikkeling van de klanten in de Mc Drive. Ook kunnen deze klanten nu op twee banen opstellen. Dat betekent concreet een snellere doorstroomtijd en minder filevorming door meer opstel mogelijkheden.

Het plan zal daarmee een substantiële bijdrage leveren aan de verkeersveiligheid van het kruispunt. Er is daarmee sprake van een groot openbaar belang. Daar staat tegenover dat de aantasting aan het NNN relatief beperkt is, zijnde 77,7 m². Er is daarmee sprake van een relatief beperkte aantasting, zeker in het licht van de ruime verbetering van verkeersveiligheid. De aantasting voor het NNN is daarmee aanvaardbaar en acceptabel.

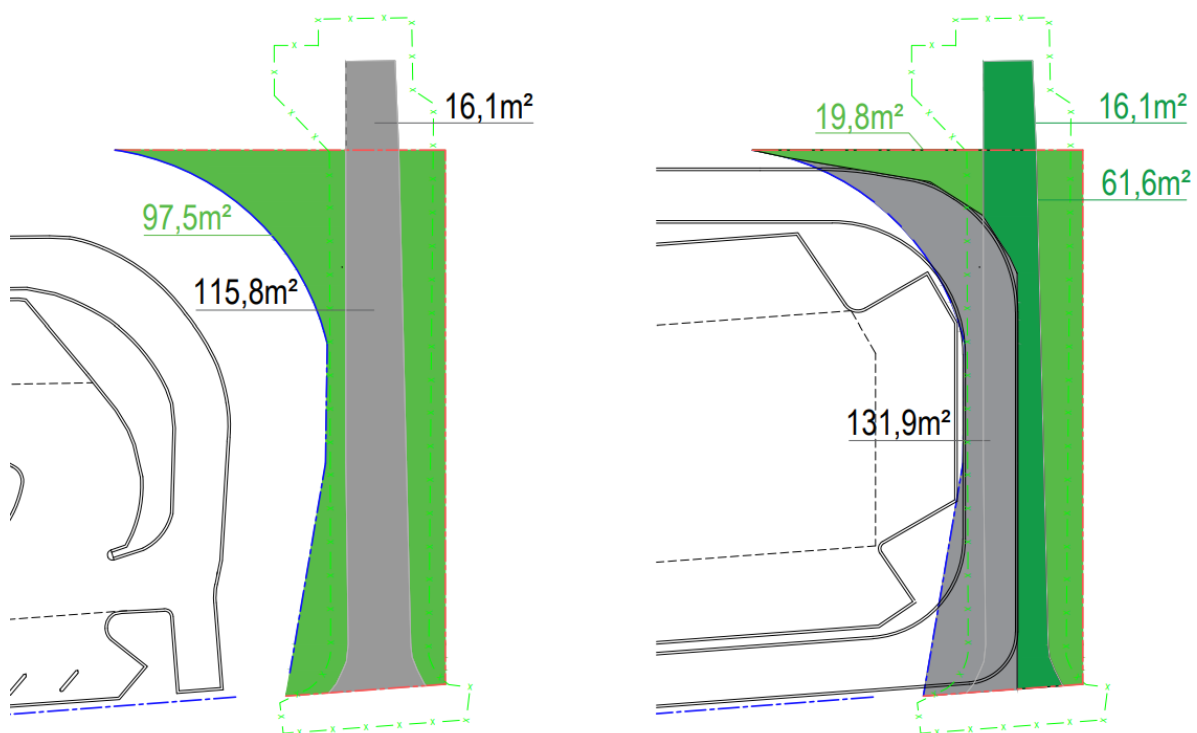
Tijdens de uitwerking van het plan is er gekeken naar alternatieven om een oplossing te bieden aan het probleem. Het bestaande ruimtebeslag rond het gebied is immers beperkt met de ligging van de provinciale weg N237 (Amersfoortseweg) ten noorden van het plangebied en de provinciale weg N238 (Zandheuvelweg) ten westen van het plan. Aan de zuidzijde van het plangebied ligt de Ericaweg, de ontsluiting van enkele woonbestemmingen en van een lokale kwekerij. Hieruit is geconcludeerd dat, zonder de huidige infrastructuur significant aan te passen, er geen alternatieven zijn dan het fietspad door te trekken parallel aan de

bestaande provinciale weg N238. Daarmee kan het McDonalds terrein enkel in oostelijke richting (de richting van het NNN gebied) opschuiven, zoals ook in onderstaande kaart duidelijk gemaakt.



Figuur 9 Inklemming van plangebied door omliggende functies

Tijdens het uitwerken van het plan is het uitgangspunten om zo min mogelijk natuur (NNN) aan te tasten. Hiervoor zijn de plannen meerdere keren geoptimaliseerd. Op basis van lid 3 moet er eveneens worden aangegeven hoe de aantasting van het NNN gebied zoveel mogelijk wordt beperkt. In onderstaande figuur is deze aantasting weergegeven:



Figuur 10: Planvoornemen en te onttrekken en toe te voegen natuur

Uit de figuur blijkt dat er sprake is van een totaal oppervlakteverlies van 131,9 m² NNN. Daar staat tegenover dat door de herinrichting van het terrein er 77,7 m² aan nieuwe natuur gerealiseerd kan worden (voormalig fietspad). Daarmee is er sprake van het zo veel mogelijk verminderen van de aantasting van het NNN gebied en wordt er voldaan aan lid 3 van artikel 6.3 van de Verordening. Uit bovenstaande afbeelding blijkt dat de verbreding van de drive lane ten behoeve van een SBS Drive de vereiste ruimte vergt omdat er sprake dient te zijn van een voldoende brede rijbaan. Daarnaast geldt dat de SBS drive enkel in dit perceeldeel gerealiseerd kan worden omdat moet worden aangesloten op de bestaande structuur en daarmee ook de routing optimaal in stand blijft door de aanleg van het fietspad en te voldoen aan de gestelde parkeerbehoefte op het overige perceeldeel. Parkeervakken moeten in voldoende mate en afmeting beschikbaar blijven. Daarmee is de aantasting van het NNN zoveel mogelijk beperkt, maar wel noodzakelijk en onoverkomelijk. Door het toevoegen van het bestaande fietspad aan het NNN ontstaat daardoor een aangesloten NNN waar in de huidige situatie sprake is van een onderbreking door het fietspad.

Een andere component van de lid 3 van artikel 6.3 van de Verordening bepaald dat er sprake moet zijn van tijdige compensatie van het NNN gebied. Om te bepalen welke compensatiefactor aan de orde is, is een effectenanalyse opgesteld door Tritium (Bijlage 2). De compensatie is vervolgens geborgd middels een contract, Bijlage 3 en bijbehorende bijlage Bijlage 4.

Hierin is het volgende bepaald:

Er is binnen dit planvoornemen sprake van oppervlaktevermindering van het Natuurnetwerk Nederland met een negatief effect. Er is slecht sprake van een aantasting van 77,7 m² aan natuur die binnen het Natuurnetwerk Nederland ligt. Ter plekke zal voor dezelfde oppervlakte verharding verwijderd worden door een aanwezig fietspad voor 77,7 m² om te vormen naar onverharde natuur met verbeterde natuurwaarden (bosrand met takkenrillen en boomstamhopen).

De geringe aantasting van het Natuurnetwerk Nederland veroorzaakt door dit planvoornemen moet, ondanks het ontbreken van een ecologisch negatief effect, met een toeslagfactor van 0,75 gecompenseerd worden volgens de

eisen gesteld in artikel 6.5 en geborgd worden volgens artikel 6.6 van de Interim Omgevingsverordening van de provincie Utrecht. Het betreft dus de realisatie van 136 m² aan nieuwe natuur (Droog bos met productie – N16.03). Voor deze nieuwe natuur moet, afhankelijk van de locatie waar de natuur gerealiseerd zal worden, een inrichtings- en beheerplan opgesteld worden. De lokaal gerealiseerde natuur dient ingericht te worden als bosrand waarbij de aanplant aansluit bij de huidige aanwezige vegetatie en er takkenrillen en boomstronkhopen gerealiseerd worden teneinde er voor te zorgen dat de aanwezige fauna er voedsel en schuilplaatsen vindt en een barrière aangeboden krijgt tussen natuurgebied en parkeerplaats/(verkeers)weg.

Op basis van het voorgaande dient er derhalve 136 m² NNN te worden gecompenseerd. Om invulling te geven aan deze compensatie is er gebruik gemaakt van de Provinciale compensatiebank. Hierin is natuur opgenomen dat wordt toegevoegd aan het NNN om ontwikkelingen elders in de Provincie mogelijk te maken. Er is voor de onderhavige ontwikkeling ruimte binnen deze bank gereserveerd om in de compensatieopgave te voorzien. Dit is contractueel geborgd en zal tevens als een voorwaardelijke verplichting worden opgenomen in de te verlenen omgevingsvergunning.

Verder geldt voor de lokaal gerealiseerde natuur die ingericht wordt als bosrand de volgende voorwaarden:

- *Op de oostelijke grens, parallel aan de gewenste SBS-drive, dient een natuurlijke afscheiding te worden gecreëerd door de aanplant van dichte, inheemse onderbegroeiing, eventueel met houten afscheiding. Hierdoor kan lichtverstoring van koplampen in de aangrenzende bossen vermeden worden en omdat deze dienst kan doen als mogelijke schuilplaats voor de aanwezige fauna kan het klein verlies aan natuuroppervlakte gecompenseerd worden door het verbeteren van het randgebied van het bestaande bos (natuurlijke barrière).*
- *Het is noodzakelijk dat er overdag gewerkt wordt en niet tijdens de schemering of in de nacht zodat dieren die mogelijk gebruik maken van de bosrand als foerageergebied de zone tijdens de rustige periode ter beschikking hebben en er geen geluids- en lichthinder als gevolg van de aanlegwerkzaamheden ontstaat.*
- *De werkzaamheden dienen buiten het broedseizoen van vogels te gebeuren, dus niet van half februari tot en met september. Indien dat onmogelijk is, moet er voorafgaand aan de werkzaamheden gecontroleerd worden of er geen vogels broeden binnen en in de directe nabijheid van het plangebied. Voornamelijk vogels zullen tijdens het paar- en broedseizoen, globaal van half februari tot en met september, negatief beïnvloed worden door geluidshinder. Indien er broedende vogels worden aangetroffen, dienen de werkzaamheden te worden uitgevoerd buiten de kwetsbare perioden van de aangetroffen soorten.*
- *Eventuele extra belichting van de werkzaamheden moet 's nachts uitgeschakeld zijn en dient enkel laag gericht te worden op het fietspad en het parkeerterrein en niet op de aanwezige beplanting of op de omliggende gebieden.*
- *De nieuwe verlichting dient gelijkaardig te zijn aan de huidige verlichting. Het is hierbij aangewezen de vernieuwde verlichting diervriendelijk te maken door ze lokaal te richten, af te kappen en gebruik te maken van lage lichtfrequenties of monospectraal licht.*
- *Er moet tijdens de werkzaamheden voor gezorgd worden dat eventueel aanwezige dieren ten alle tijden kunnen vluchten naar de omliggende gebieden.*
- *De zorgplicht voor alle plant- en diersoorten wordt gerespecteerd.*

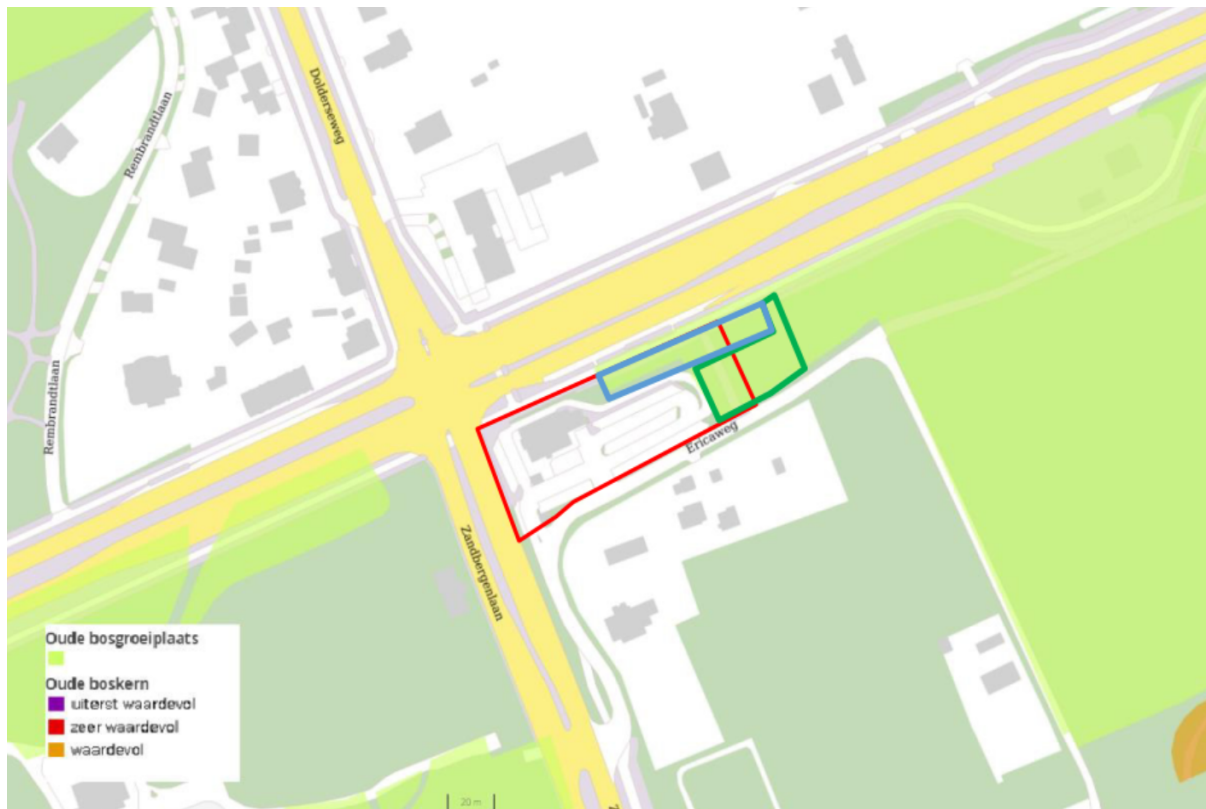
Het NNN betreft ter plekke van het besluitgebied oude bosgroeiplaatsen. In dat kader is daar specifiek onderzoek naar gedaan door Tritium advies, Bijlage 5. Hieruit is het volgende geconcludeerd:

Uit het bronnenonderzoek blijkt dat een gedeelte van de, volgens de webkaart van de provincie Utrecht, weergegeven oude bosgroeiplaats niet altijd bos geweest is sinds 1873 (groen omlijnd in onderstaande figuur). Daarnaast is wel een strook bos in het noorden van het besluitgebied aanwezig dat al sinds 1850 bos is en bos is gebleven tot in de huidige situatie (2021)

Voor oude bosgroeiplaatsen geldt dat geen ontheffing wordt verleend ten behoeve van herplant op andere grond. Na velling dient op dezelfde grond te worden herbeplant (binnen een straal van 1 meter afstand van de huidige standplaats). Op deze locatie mag volgens de Wet natuurbescherming (en de Beleidsregels natuur en

landschap 2018 van de Provincie Utrecht) geen andere ontwikkeling plaatsvinden.

Door het planvoornemen zullen twee bomen, namelijk boom 5 en 36 volgens de plantekening inclusief oude bosgroeiplaats binnen de werkelijke oude bosgroeiplaats verdwijnen. Deze bomen staan op de zuidelijke grens van de noordelijke bosstrook die als oude bosgroeiplaats is aangemerkt. Door deze twee bomen te kappen en te herplanten ten noorden van het besluitgebied, binnen een straal van 1 meter van de huidige boomlocatie en buiten de locatie van de geplande werkzaamheden, zal de oude bosgroeiplaats behouden blijven. Deze herplant dient binnen drie jaar plaats te vinden.

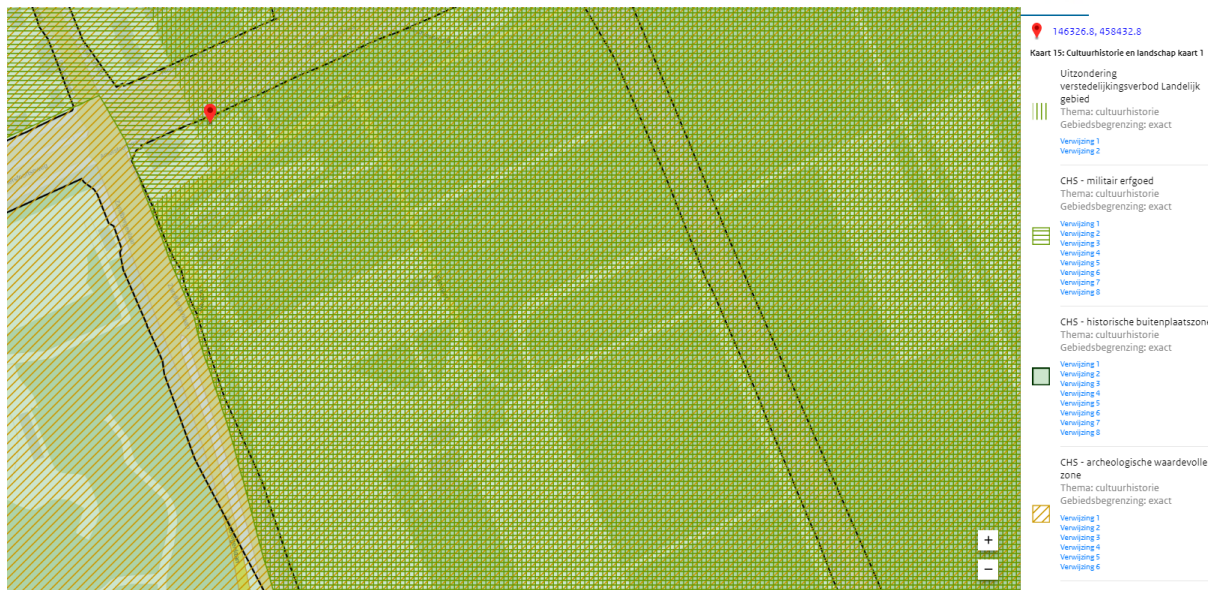


Figuur 11: Rode contour nooit bos geweest, blauwe contour altijd bos geweest en groen tijdelijk bos geweest

Bij de recente actualisatie van het provinciaal strategisch bosbeleid en de vaststelling daarvan door de Provinciale Staten (d.d.11-05-2022) is de kaart met oude bosgroeiplaatsen geactualiseerd. De geactualiseerde kaart oude bosgroeiplaatsen is nog niet verwerkt in de omgevingsverordening van de provincie. Tot aan de vaststelling van de nieuwe provinciale verordening waarin het strategisch bosbeleid is verwerkt, is de huidige verordening voor de houtopstanden nog wel van toepassing. Uit de nieuwe kaarten blijkt echter wel dat de huidige bestemmelde oude bosgroeiplaats direct achter het terrein van de McDonalds niet meer als Oude bosgroeiplaats wordt bestempeld.

In dit kader is er tevens een boomeffectrapportage met compensatieplan opgesteld voor de kap en herplant. Deze rapportage is bijgevoegd in Bijlage 6. Op basis van de boomeffectrapportage wordt geadviseerd om 32 bomen te kappen. Deze bomen zijn dan wel door de voorgenomen werkzaamheden niet te behouden, dan wel door een slechte conditie niet te behouden of ze zijn dood (bomen 22, 23, 52 en 55). Voor veertien van deze bomen zal een kapmelding worden gedaan bij de Provincie Utrecht. Ook zullen deze bomen gecompenseerd moeten worden.

Bomen 22 en 23 zijn in eigendom van de provincie. Deze bomen vallen hierdoor buiten de scope van het project. De bomen zijn door hun slechte conditie of doordat ze dood zijn, meegenomen in deze BEA. Of de



Figuur 13 Cultuurhistorische waarden plangebied

Het cultuurhistorisch beschermingsregime is voornamelijk opgenomen door de ligging van het plangebied aan de Amersfoortseweg (Wegh der Weegen). Essentieel voor de Wegh der Weegen (Amersfoortseweg) is het symmetrisch-monumentale karakter. De cultuurhistorische kwaliteit ligt vooral in de nog geheel aanwezige verkavelingsritmiek met haakse dwarsassen (sorties) en achterpaden, die rond Huis ter Heide en Soesterberg in de loop der tijd aan weerszijden van de weg naar achteren zijn verlengd en ook in de lanen- en wallenstructuur. Door verbredingen en omleggingen is het monumentale karakter van de weg op diverse plaatsen aangetast, maar tussen Soesterberg en de Stichtse Ronde is de oorspronkelijke structuur nog zichtbaar.

Stedelijke ontwikkelingen zijn binnen dergelijke aanduidingen in beginsel niet toegestaan, tenzij:

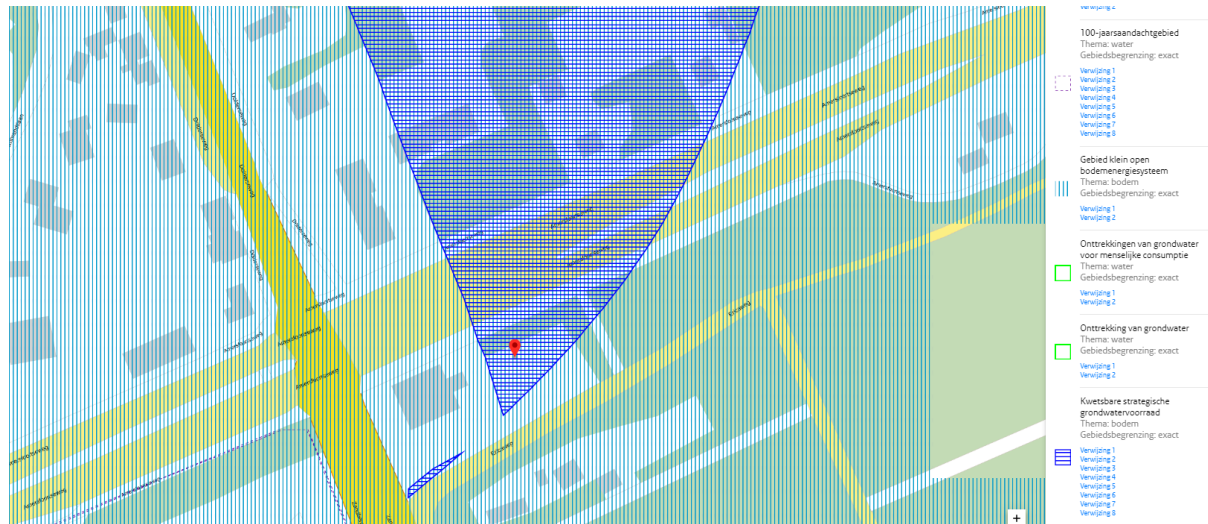
- de ontwikkeling kleinschalig is;
- gericht is op het creëren van economische kostendragers ten behoeve van het behoud, herstel of de versterking, of een combinatie hiervan, van de cultuurhistorische waarde van de Historische buitenplaatszone dan wel het Militair erfgoed; en
- zorgvuldig wordt ingepast in de omgeving.

Voor wat betreft de onderhavige ontwikkeling wordt voldaan aan deze voorwaarden. De ontwikkeling heeft betrekking op de verkeerstechnische verbetering van de situatie op het plangebied door een herstructurering van het bestaande fietspad en McDonalds terrein. De inbreuk buiten het bestaande terrein is daarbij in omvang zeer beperkt. Door de ingreep verbetert niet alleen de verkeersveiligheid, maar wordt er ook bijgedragen aan een meer robuuste verkeersstructuur. Door de omlegging uit het fietspad te halen en dit parallel aan de Zandbergerlaan aan te leggen wordt de beleving van de bestaande infrastructuur, en daarmee de cultuurhistorische waarde van het gebied versterkt. Bij de aanplant van bomen is specifiek rekening gehouden met het herstellen van deze robuuste groenstrook langs de Weg der Weegen waarmee dit karakter wordt hersteld. Ook is door de verlegging van het fietspad weer een doorgetrokken groenstrook gerealiseerd.

Daarnaast kent de McDonald's en de drive lane ook een sterke band met het militair erfgoed in de omgeving. Door de stationering van Amerikaanse militairen rondom vliegbasis Soesterberg werd de McDonalds opgericht. Het leidde zelfs tot de realisatie van de eerste McDrive. De reconstructie van de drive lane naar de huidige maatstaven met een SBS Drive is in dit licht dan ook een knipoog naar cultuurhistorisch militair erfgoed/ verleden in de omgeving. McDonalds onderzoekt de mogelijkheid tot het plaatsen van een informatiebordje over deze geschiedenis om gasten daarop attent te maken.

Grondwaterbescherming

Het plangebied is daarnaast gelegen in een grondwaterbeschermingszone, onder andere kwetsbaar strategische grondwatervoorraad en 100 jaarsaandachtsgebied. Op basis van deze artikelen is een verantwoording noodzakelijk van de artikelen 3.7, 3.11 en 3.12.



Figuur 14 Grondwaterbeschermingsgebieden plangebied

Deze artikelen vereisen dat ontwikkelingen geen nadelige effecten hebben ten aanzien van de grondwaterkwaliteit voor drinkwaterwinning. De planontwikkeling voorziet niet een dergelijke ontwikkeling. Er worden immers geen functies mogelijk gemaakt waarbij grondwateronttrekkingen aan de orde zijn. Ook zijn er geen graafwerkzaamheden voorzien die dusdanig diep gaan dat de grondwaterkwaliteit wordt aangetast. In het ontwerp is daarnaast rekening gehouden met de Leidraad afkoppelen. Ook zal er in de afvoer van hemelwater een afvloeit naar de nabijgelegen bomen worden gerealiseerd.

Mobiliteit

Op basis van instructieregels 4.1 en 4.3 voorzien ontwikkelingen in de nabijheid van infrastructuur in het waarborgen van de bereikbaarheid. De voorgenomen planvoornemens levert een positief effect op ten aanzien van de verkeerskundige situatie en bereikbaarheid van het gebied. De verkeersveiligheid wordt aanzienlijk verbeterd door de routing voor fietsers aan te passen op een vrijliggend fietspad. De verkeersveiligheid wordt eveneens verbeterd door het aanleggen van de SBS drive. Hierdoor worden de wachttijden en verkeersopstoppen verkort. Dit leidt tot een betere bereikbaarheid, maar bovenal tot een verhoogde verkeersveiligheid.

Een samenhangend fietsnetwerk bestaat uit onder andere de provinciale fietspaden en gemeentelijke fietspaden die van regionaal belang zijn. In de huidige situatie is er een verstoring van het huidige regionale fietsnetwerk en dit is niet wenselijk. Met de genomen planvorming wordt het regionale fietsnetwerk versterkt waardoor het aantrekkelijk gemaakt wordt voor de fietser, dit draagt bij aan de provinciale ambitie "Vlot, Veilig en Comfortabel" doorfietsen.

Landschap

Op basis van de instructieregels landschap dient er geen inbreuk te bestaan op de kernkwaliteiten van het landschap. Voor de Utrechtse heuvelrug zijn deze robuuste eenheid, reliëfbeleving en extreme historische gelaagdheid. Het planvoornemen is dusdanig kleinschalig dat deze landschapswaarden niet in het geding

zijn. Het NNN wordt door het planvoornemen versterkt, zowel plaatselijk alsook door de compensatie elders. Eveneens wordt de beleving van de cultuurhistorische waarden door de verlegging van het fietspad versterkt.

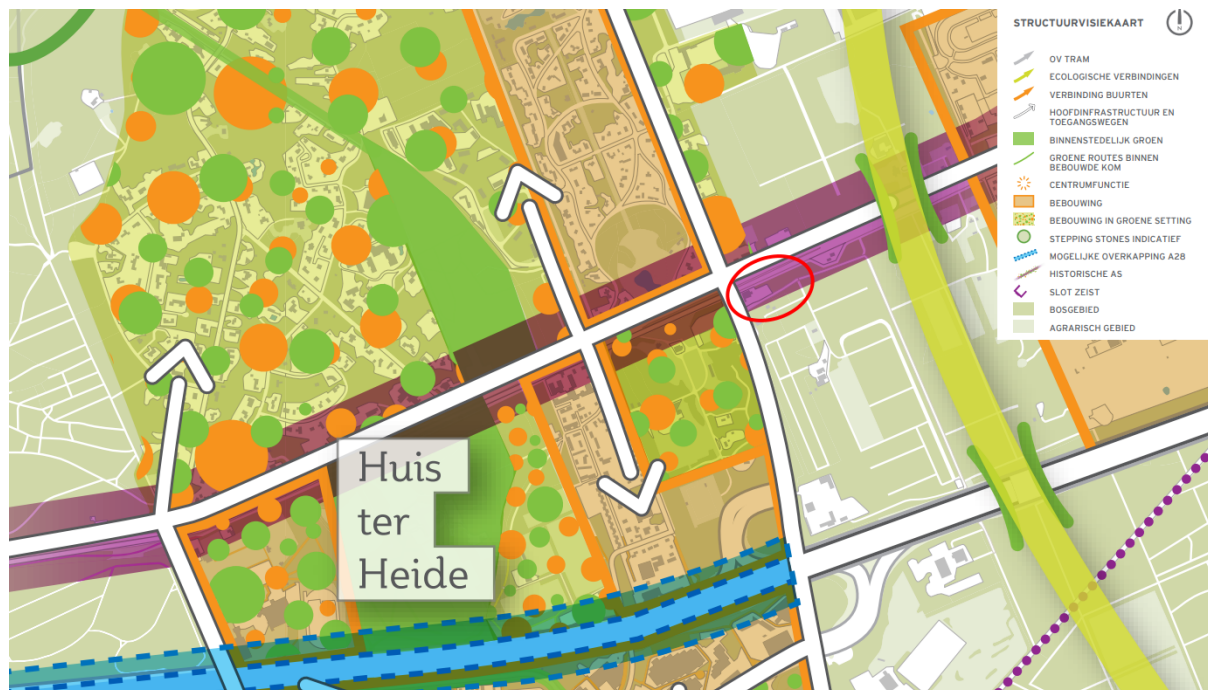
3.3 Gemeentelijk beleid

3.3.1 Structuurvisie Zeist 2020

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

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

Onderstaand is het besluitgebied aangeduid op de beleidskaart die bij de structuurvisie is bijgesloten.



Figuur 15: Beleidskaart structuurvisie met besluitgebied in rode cirkel

Het planvoornemen betreft de optimalisering van de inrichting van het McDonald's terrein. Hiermee wordt de doorstroming en verkeersveiligheid op het terrein bevorderd. Tevens wordt de verkeersveiligheid voor het langzaam verkeer verbeterd door verlegging van het fietspad. Gezien de aard, het kleinschalige en lokale karakter van het planvoornemen worden de waarden ter plaatse van het besluitgebied niet aangetast.

Hoofdstuk 4 Milieu- en omgevingsaspecten

4.1 Bodem

Indien sprake is van een planologische functiewijziging, dient te worden bezien of de milieuhygiënische kwaliteit van de bodem ter plaatse geschikt is voor het voorgenomen gebruik. Er is met het planvoornemen echter geen sprake van planologische functiewijziging, er is immers enkel sprake van herindeling van het terrein en het verleggen van het fietspad. Hiermee worden geen (nieuwe) milieugevoelige functies mogelijk gemaakt. Er is derhalve geen sprake van een onderzoeksplicht.

Het aspect bodem vormt geen belemmering voor het planvoornemen.

4.2 Milieuzonering

Vanuit het aspect 'goede ruimtelijke ordening' dient er voldoende ruimtelijke scheiding te zijn tussen hinderveroorzakende (o.a. bedrijven) en hindergevoelige functies (waaronder woningen). Hiervoor worden de afstanden uit de VNG publicatie 'Bedrijven en Milieuzonering' als maatgevend beschouwd. Dit moet op twee manieren worden getoetst. Enerzijds moet er worden gekeken of het perceel zelf veroorzaker is van hinder en anderzijds moet worden bekeken of het perceel kwetsbaar is voor hinder.

Hinderveroorzakend

Met het planvoornemen wordt er geen hindergevende functie gerealiseerd, er verandert immers enkel iets aan de terreininrichting door de oprichting van de SBS-drive en het verleggen van het fietspad. Hiermee worden geen hinderveroorzakende functies opgericht voor de omgeving. Het planvoornemen voorziet wel in een andere inrichting van de bestaande functies, met name door de realisatie van de SBS drive. Deze ontwikkeling heeft geen verkeersaantrekkende werking en heeft een positief effect op de bestaande verkeerssituatie. De doorloopsnelheid gaat omhoog waardoor en minder filevorming op het terrein zal zijn. Daarmee neemt niet alleen de verkeersveiligheid toe, maar ook de tijd dat klanten op het terrein verblijven af. Daarmee neemt ook het omgevingslawaai af. Dit heeft een positief effect op de nabijgelegen gevoelige bestemmingen. Door de nieuwe terreininrichting blijft overigens de richtafstanden voor gemengd gebied (0 meter) gehandhaafd.

Hindergevoelig

Het planvoornemen voorziet ook niet in de oprichting van hindergevoelige functies.

Het verleggen van het fietspad zorgt voor een betere verkeersveiligheid omdat fietsers niet meer afkorten over het Mc Donald's terrein. Daarnaast zorgt de realisatie van de SBS- drive voor een verbeterde verkeersafwikkeling op het terrein. Er is daarmee sprake van een kortere wachttijd omdat er sneller besteld kan worden. De capaciteit van de keuken wordt niet vergroot en er zullen geen extra afgeefpunten komen, zie daarvoor paragraaf 2.2.4.

Het aspect bedrijven en milieuzonering vormt daarmee geen belemmering voor het planvoornemen.

4.3 Geluid

Bij ruimtelijke ontwikkelingen dient op basis van de Wet geluidhinder te worden onderzocht of sprake is van geluidsoverlast, in het bijzonder in verband met verkeer, spoorwegen of bedrijven. In de Wet geluidhinder is bepaald dat ten aanzien van zogenaamde 'geluidgevoelige objecten' wettelijke eisen gelden ten aanzien van de maximale geluidsbelasting.

In onderhavig plan is geen sprake van geluidsgevoelige objecten, de aanleg van wegen of functieverandering van een niet-geluidsgevoelige functie naar een geluidsgevoelige functie. Geconcludeerd kan worden dat het aspect geluid vormt geen belemmering voor de realisatie van het onderhavige plan.

Daarnaast zorgt de realisatie van de SBS- drive voor een verbeterde verkeersafwikkeling op het terrein. Er is daarmee sprake van een kortere wachttijd omdat er sneller besteld kan worden. De capaciteit van de keuken wordt niet vergroot en er zullen geen extra afgeefpunten komen, zie daarvoor paragraaf 2.2.4.

Door de versnelde afwikkeling van het verkeer is er geen sprake van een toename van eventuele geluidsoverlast van wegverkeer.

4.4 Luchtkwaliteit

De Wet luchtkwaliteit is op 15 november 2007 in werking getreden en opgenomen in de Wet milieubeheer en vervangt het 'Besluit luchtkwaliteit 2005'. De wet is één van de maatregelen die de overheid heeft getroffen om:

- negatieve effecten op de volksgezondheid als gevolg van te hoge niveaus van luchtverontreiniging aan te pakken;
- mogelijkheden voor ruimtelijke ontwikkeling te creëren ondanks de overschrijdingen van de Europese grenswaarden voor luchtkwaliteit.

De wet voorziet onder meer in een gebiedsgerichte aanpak van de luchtkwaliteit via het Nationaal Samenwerkingsprogramma Luchtkwaliteit (NSL). De programma-aanpak zorgt voor een flexibele koppeling tussen ruimtelijke activiteiten en milieugevolgen. Van bepaalde projecten met getalsmatige grenzen is vastgesteld dat deze 'niet in betekenende mate' (NIBM) bijdragen aan de luchtverontreiniging. Deze mogen zonder toetsing aan de grenswaarden voor luchtkwaliteit uitgevoerd worden.

Luchtkwaliteitseisen vormen onder de nieuwe wet geen belemmering voor ruimtelijke ontwikkeling als:

- er geen sprake is van een feitelijke of dreigende overschrijding van een grenswaarde;
- een project, al dan niet per saldo, niet tot een verslechtering van de luchtkwaliteit leidt;
- een project 'niet in betekenende mate' bijdraagt aan de luchtverontreiniging (meer dan 3%) ten opzichte van de grenswaarde (een grenswaarde van 3% staat gelijk aan de bouw van circa 1500 woningen met één ontsluitingsweg);
- een project is opgenomen in een regionaal programma van maatregelen of in het NSL.

Het planvoornemen voorziet in een herstructurering van het terrein door de aanleg van een SBS-drive en de verplaatsing van het fietspad. Er is daarmee geen sprake van een verkeersaantrekkende werking. Daarnaast zorgt de realisatie van de SBS- drive voor een verbeterde verkeersafwikkeling op het terrein. Er is daarmee sprake van een kortere wachttijd omdat er sneller besteld kan worden, zie paragraaf 2.2.4. Dit komt de luchtkwaliteit ten goede. De capaciteit van de keuken wordt niet vergroot en er zullen geen extra afgeefpunten komen.

Het aspect luchtkwaliteit vormt daarmee geen belemmering voor het planvoornemen.

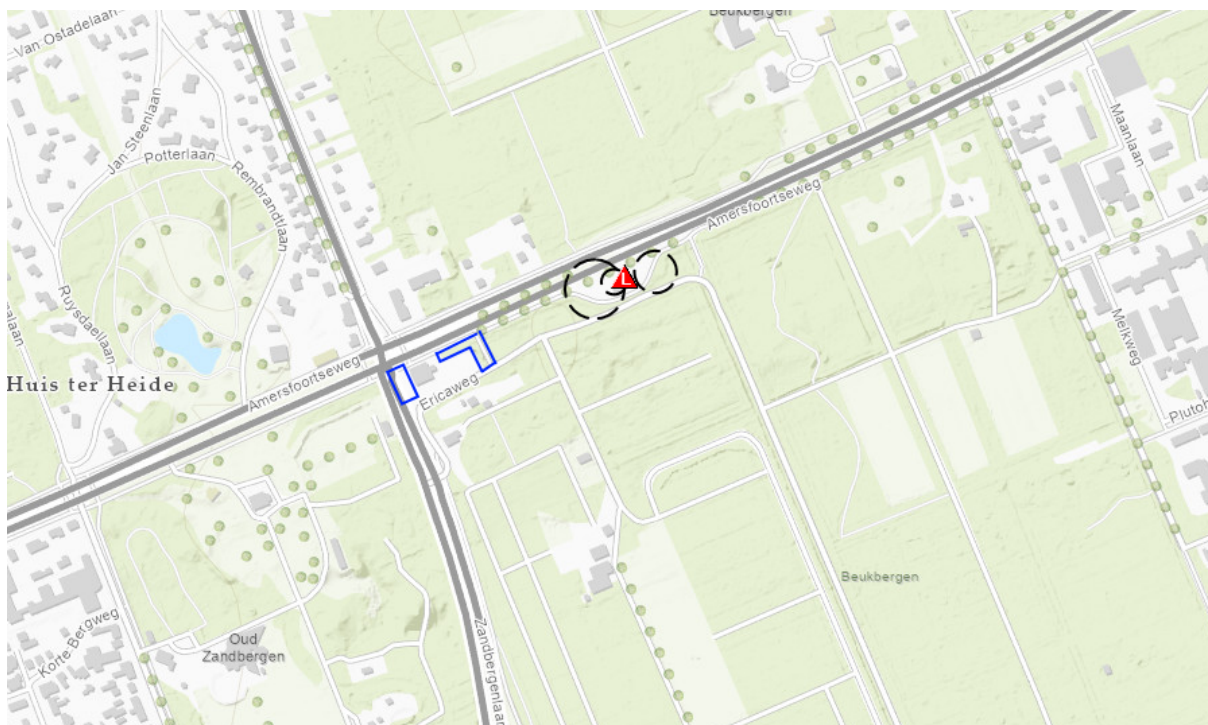
4.5 Externe veiligheid

Externe veiligheid heeft betrekking op locaties waar een ongeval met gevaarlijke stoffen kan plaatsvinden, waardoor personen die geen directe relatie hebben tot de risicovolle activiteit zouden kunnen komen te overlijden. Bij een ruimtelijke besluit voor het toelaten van (beperkt) kwetsbare objecten moet worden getoetst aan risiconormen en veiligheidsafstanden. Dit is met name relevant op korte afstand van risicobronnen. Indien een (beperkt) kwetsbaar object wordt toegelaten binnen het invloedsgebied van een belangrijke risicobron, moet ook het groepsrisico worden verantwoord. Bovendien is het van belang om af te wegen in hoeverre nieuwe risicobronnen binnen een besluitgebied worden toegestaan.

Voor de beoordeling van een ruimtelijk plan moet voor externe veiligheid worden vastgesteld of het

besluitgebied is gelegen binnen het invloedsgebied van specifieke risicovolle inrichtingen, relevante transportroutes voor het vervoer van gevaarlijke stoffen of relevante buisleidingen. Toetsingskaders zijn het "Besluit externe veiligheid inrichtingen" (Bevi), het "Besluit externe veiligheid transportroutes" (Bevt) en het "Besluit externe veiligheid buisleidingen" (Bevb). Daarnaast zijn in het Vuurwerkbesluit en het Activiteitenbesluit milieubeheer veiligheidsafstanden genoemd die rond stationaire risicobronnen, niet zijnde een Bevi-inrichting, moeten worden aangehouden.

Het voorgenomen planvoornemen voorziet niet in activiteiten waarin sprake is van veiligheidsrisico's voor de omgeving. Het plan voorziet ook niet in de oprichting van een (beperkt) kwetsbaar object. Ook zal het aantal personen dat ter plaatse langdurig verblijft niet toeneemt. Het betreft namelijk het optimaliseren van de inrichting van het terrein om de doorstroming door de drive through te bevorderen en het verbeteren van de verkeersveiligheid ter plaatse. Derhalve is de risicokaart geraadpleegd (www.risicokaart.nl). Daaruit kan het volgende worden geconcludeerd:



Figuur 16: Uitsnede risicokaart

Inrichtingen

Direct ten oosten van het perceel aan de Amersfoortse weg ligt een Shell station waar ook LPG verkrijgbaar is. Het perceel ligt buiten de contour van het invloedsgebied (150 meter) voor het groepsrisico van dit LPG-tankstation.

Transport

Het besluitgebied is gelegen binnen de invloedsfeer van een transportroute met risicovolle stoffen, de A28. Er is echter geen sprake van het toevoegen van een (beperkt)gevoelige functie op het plangebied die niet reeds aanwezig is. Het planvoornemen betreft enkel het optimaliseren huidige fysieke structuren door het realiseren van een SBS-drive ter hoogte van de bestaande drive en het verleggen van een bestaand fietspad. Het planvoornemen maakt niet mogelijk dat er kwetsbare personen op het plangebied permanent verblijven.

Buisleidingen

Op of in de directe nabijheid van het besluitgebied zijn geen buisleiding gelegen die een risico vormen.

Het aspect externe veiligheid vormt daarmee geen belemmering voor het planvoornemen.

Niet gesprongen explosieven

In het kader van de werkzaamheden op de kruising van de N237 (Amersfoortseweg) en de N238 (Dolderseweg) in Huis ter Heide (gemeente Zeist) is door BeoBOM een vooronderzoek (projectnummer 2017-BB-106, d.d. 17 november 2017) uitgevoerd naar niet gesprongen explosieven. Hieruit is gebleken dat de projectlocatie verdacht is op de aanwezigheid van afwerpmunitie (tot en met 1.000 lb). Op basis van de bronnen is binnen- en in de directe omgeving van het projectgebied een verdacht gebied afgebakend, waarbinnen mogelijk CE kan worden aangetroffen. In verband met de mogelijke risico's met betrekking tot de voorgenomen werkzaamheden, is er een vooronderzoek Bijlage 7 en vervolgens Risicoanalyse (PRA) uitgevoerd, zie Bijlage 8.

De maatregelen die in het rapport worden beschreven zullen bij de werkzaamheden in acht worden waarbij het meest recente certificatieschema, het CS-VOOO leidend is.

Ten aanzien van het terreindeel waar de SBS drive is gesitueerd heeft overleg plaatsgevonden met de specialist. In dit overleg is besloten dat het gebied middels Real Time Oppervlakedetectie zal worden onderzocht door een expert. Deze zal tijdens de aanleg aanwezig zijn. Ook deze werkzaamheden zullen plaatsvinden conform het CS-VOOO.

4.6 Water

Het is sinds 2003 verplicht om bij ruimtelijke plannen en besluiten een beschrijving op te nemen van de wijze waarop rekening is gehouden met de gevolgen van het plan voor de waterhuishouding. De watertoets is een proces waarbij de initiatiefnemer van een ruimtelijk plan en de waterbeheerder in een zo vroeg mogelijk stadium afspraken maken over de toepassing en uitvoering van het waterhuishoudkundige en ruimtelijke beleid. Het waterschap is het eerste aanspreekpunt in het watertoets proces, waarbij het waterschap rekening houdt met het provinciale grondwaterbeleid.

In het Besluit ruimtelijke ordening is de 'watertoets' wettelijk verankerd. Deze heeft tot doel om ruimtelijke ontwikkelingen te toetsen aan het vigerende waterbeleid en de wateraspecten volwaardig mee te laten wegen bij de besluitvorming omtrent een goede ruimtelijke ordening. Dit proces komt in samenwerking tussen de gemeente en waterbeheerder tot stand. In de gemeente Zeist wordt het waterbeheer gevoerd door het waterschap Hoogheemraadschap de Stichtse Rijnlanden (HDSR).

Op verschillende bestuursniveaus zijn de afgelopen jaren beleidsnota's verschenen aangaande de waterhuishouding, allen met als doel een duurzaam waterbeheer (kwalitatief en kwantitatief). Deze paragraaf geeft een overzicht van de relevante nota's.

Europa

- Kaderrichtlijn water (KRW).

Nationaal

- Nationaal Waterplan 2010 (NW);
- Waterbeleid voor de 21 eeuw (WB21);
- Nationaal Bestuursakkoord Water (NBW);
- Waterwet.

Provinciaal

- Provinciale Ruimtelijke Structuurvisie;

- Provinciale Ruimtelijke Verordening.

Regionaal / HDSR

- Waterbeheerplan Waterkoers 2016-2021'.
- Legger oppervlaktewateren;
- Keur en handboek watertoets.

Gemeente

- Waterplan Zeist.

Op alle bestuursniveaus worden dezelfde basisprincipes gehanteerd over hoe om te gaan met water, te weten:

- Vasthouden - bergen - afvoeren (waterkwantiteit);
- Schoon houden - scheiden - zuiveren(waterkwaliteit);
- Waarborg tegen overstroming - overstromingsrobuust bouwen(veiligheid)

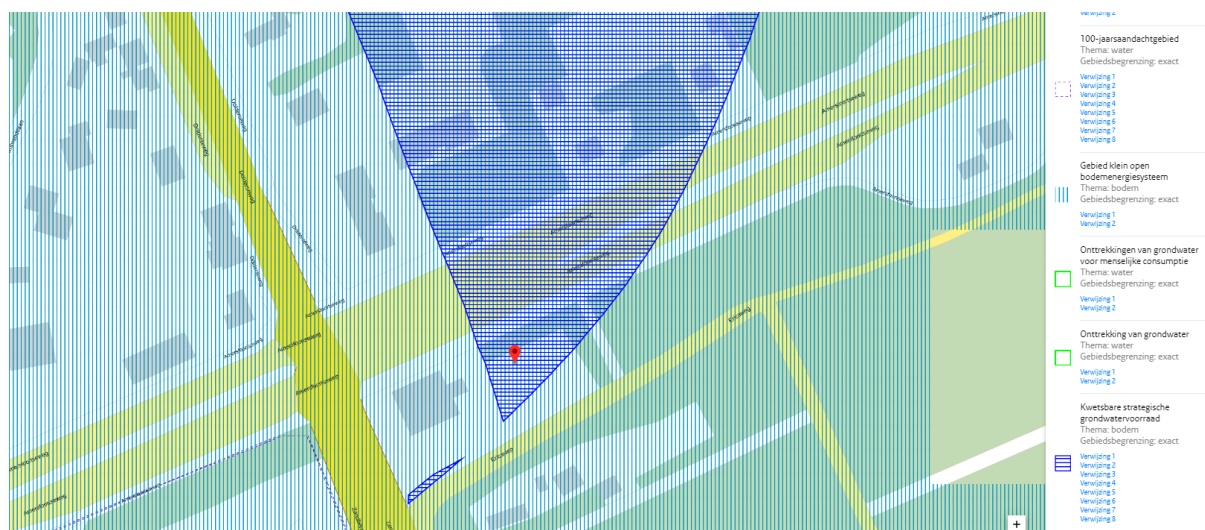
Uitgangspunt is dat het water zoveel mogelijk binnen een gebied wordt vastgehouden en dat relatief schoonwater ook relatief schoon blijft. Daarbij geldt dat het regenwater, dat op verharde oppervlaktes valt en schoon genoeg is (zoals van gevels en daken), zoveel mogelijk wordt vastgehouden en/of wordt geïnfilteerd in de bodem.

Oppervlaktewater en waterkeringen

In het besluitgebied is geen oppervlaktewater aanwezig. Er zijn ook geen waterkeringen of kunstwerken ten behoeve van de waterhuishouding (zoals gemalen, stuwen of sluizen) in het besluitgebied aanwezig.

Grondwaterbescherming

Het plangebied is daarnaast gelegen in een grondwaterbeschermingszone, onder andere kwetsbaar strategische grondwatervoorraad en 100 jaarsaandachtsgebied. Op basis van deze artikelen is een verantwoording noodzakelijk van de artikelen 3.7, 3.11 en 3.12.



Figuur 17 Grondwaterbeschermingsgebieden plangebied

Deze artikelen vereisen dat ontwikkelingen geen nadelige effecten hebben ten aanzien van de grondwaterkwaliteit voor drinkwaterwinning. De planontwikkeling voorziet niet een dergelijke ontwikkeling. Er worden immers geen functies mogelijk gemaakt waarbij grondwaterontrekkingen aan de orde zijn. Ook zijn er geen graafwerkzaamheden voorzien die dusdanig diep gaan dat de grondwaterkwaliteit wordt aangetast.

Bebouwing en verharding

Het besluitgebied is grotendeels verhard. De ingrepen worden hoofdzakelijk gedaan ter hoogte van de oude bosgroeiplaats. In paragraaf 3.2.2 is geconcludeerd dat er per saldo 47 m² verharding bij komt. Voor een dergelijke verhardingstoename is geen compensatie of separate waterberging noodzakelijk. Het water kan vrij afstromen in het gebied en infiltreren in de groenvoorzieningen. Dat geldt ook voor het verleggen van het fietspad. Ter hoogte van het toekomstige fietspad is reeds verharding aanwezig. Op het fietspad zal het hemelwater aan weerszijden in de berm worden afgevoerd, waar het in de bodem kan infiltreren.

Afval- en regenwater

Bij nieuwbouw moet rekening gehouden worden met het veranderende klimaat. Regenwater van verharde oppervlaktes moet daarom zoveel mogelijk afgekoppeld worden en afgevoerd worden via infiltratie in de bodem, naar oppervlaktewater of via een gescheiden rioleringssysteem.

Uitgangspunt in het plan is dat het regenwater vanaf het verhard oppervlak geïnfiltreerd wordt in de bodem. Gezien het gebruik van de parkeerplaats is er sprake van 'beperkt verontreinigd regenwater'. Voordat het water in de bodem geïnfiltreerd wordt zal het regenwater gezuiverd worden middels een olieafscheider. Dit om verontreiniging van de bodem te voorkomen. Op het fietspad zal het hemelwater aan weerszijden in de berm worden afgevoerd, waar het in de bodem kan infiltreren.

Het aspect water vormt daarmee geen belemmering voor het planvoornemen.

Watertoets

Voor het planvoornemen is een digitale watertoets uitgevoerd. De resultaten hiervan zijn bijgevoegd in Bijlage 11.

4.7 Natuur

Voor de planologische procedure dient te worden vastgelegd dat het voorgenomen planvoornemen past binnen de geldende natuurwetgeving. Deze wetgeving maakt onderscheid tussen beschermde gebieden en beschermde soorten.

4.7.1 Gebiedsbescherming

Het planvoornemen heeft betrekking op een ontwikkeling binnen het NNN, daarvoor is onder paragraaf 3.2.2 al een onderbouwing gegeven.

In het kader van de gebiedsbescherming dient volgens de Wet natuurbescherming te worden getoetst of een voornemen effecten heeft op Natura 2000-gebieden. Gezien de aard van het planvoornemen is in dat verband met name stikstofdepositie relevant. Het meest dichtbijzijnde Natura 2000 gebied, 'Oostelijke Vechtplassen', is namelijk op ca. 10,5 km gelegen waardoor directe effecten (trillingen, geluid, licht) zijn uitgesloten.

Voor ruimtelijke ontwikkelingen kan, naast een planologische titel en/of een omgevingsvergunning voor (o.a.) bouwen, ook een Wet natuurbescherming (Wnb) toestemming (o.a. i.v.m. stikstof) nodig zijn. Of er Wnb toestemming vanwege stikstof nodig is, is afhankelijk van een stikstofberekening en/of een 'voortoets' (= milieukundig/ecologisch vooronderzoek). Het is niet zo dat nu voor ieder project een Wnb-toestemming nodig is. Maar er is geen (generieke) drempelwaarde meer waaronder een vergunning niet nodig is. Dat moet nu per

aanvraag beoordeeld worden. Dat is nodig bij planologische procedures (zoals een bestemmingsplan) en bij de verlening van een omgevingsvergunning (i.v.m. het zogenaamde ‘aanhaken’).

Na de PAS uitspraak van mei 2019 is er gewerkt aan een nieuw wettelijk kader om de stikstofproblematiek aan te pakken. Uitvloeisel daarvan is de Wet Stikstofreductie en Natuurherstel. Met deze wet wordt voorzien in de wettelijke verankering van de door het kabinet aangekondigde structurele aanpak van de stikstofproblematiek. De wet is op 17 december 2020 aangenomen door de Tweede Kamer en op 9 maart 2021 aangenomen door de Eerste Kamer. Op 1 juli 2021 is de wet in werking getreden.

De Stikstofwet wijzigt de Wet natuurbescherming (“Wnb”) en de Omgevingswet op een aantal punten. De desbetreffende wijzigingen voorzien – samengevat – in het volgende:

- en resultaatsverplichting tot reductie van de stikstofdepositie op Natura 2000-gebieden door het bij wet vaststellen van drie omgevingswaarden, namelijk:
 1. in 2025 ten minste 40% van stikstofgevoelige habitats onder KDW (Kritische depositie Waarde)
 2. in 2030 ten minste 50% van stikstofgevoelige habitats onder KDW
 3. in 2035 ten minste 74% van stikstofgevoelige habitats onder KDW
- een verplichting voor de Minister van LNV om een programma stikstofreductie en natuurverbetering vast te stellen voor het verminderen van de depositie van stikstof op voor stikstof gevoelige habitats in Natura 2000-gebieden om te voldoen aan voornoemde omgevingswaarden en voor het bereiken van de instandhoudingsdoelstellingen voor deze habitats;
- een verplichting voor gedeputeerde staten om provinciale gebiedsplannen op te stellen ter uitwerking van de landelijke omgevingswaarde en het programma stikstofreductie en natuurverbetering;
- een verplichting voor de Minister van LNV om een aanvullend programma vast te stellen voor het legaliseren van voorheen vergunningvrije projecten met een geringe depositie;
- de monitoring en bijsturing van het programma door de Minister van LNV als dat nodig is om te voldoen aan een in het programma opgenomen tussendoel of aan de omgevingswaarden;
- een partiële vrijstelling voor de bouwsector van de natuurvergunningplicht als bedoeld in artikel 2.7, tweede lid Wnb.

Met name het laatste punt is belangrijk voor projecten zoals het onderhavige project. Deze partiële vrijstelling is opgenomen in artikel 2.9a Wnb.

De vrijstelling voor bouwactiviteiten is om twee redenen partieel. Allereerst omdat de vrijstelling alleen geldt voor tijdelijke stikstofemissies tijdens de bouw, sloop en aanleg (“Realisatiefase”) en niet voor structurele stikstofemissies in de gebruiksfase van het bouwwerk of werk, als gevolg van bijvoorbeeld bewoning, gebruik van utiliteitsbouw of verkeer dat over een weg rijdt (“Gebruiksfase”). Voor de structurele uitstoot die een project in de Gebruiksfase uitstoot, blijft de natuurvergunningplicht dus onverkort van toepassing. De vrijstelling is voorts partieel, omdat deze alleen geldt voor de gevolgen van stikstofdepositie en niet voor andere significante gevolgen, bijvoorbeeld de verstoring van diersoorten.

Voor de onderhavige casus geldt daarmee dus dat indien er geen significante effecten ten aanzien van de emissie van stikstof zijn te verwachten in de gebruiksfase, de bouwfase buiten beschouwing kan worden gelaten (vrijgesteld) en dat een ontheffing van de Wnb voor het project niet aan de orde is. Het planvoornemen voorziet in een herstructurering van het terrein door de aanleg van een SBS-drive en de verplaatsing van het fietspad. Er is geen sprake van een verkeersaantrekkende werking. Significante effecten ten aanzien van de instandhoudingsdoelstellingen van N2000 gebieden kunnen derhalve op voorhand worden uitgesloten.

Na november 2022 is echter de vrijstelling van de bouwfase komen te vervallen naar aanleiding van de Porthos uitspraak. Derhalve is voor de aanlegfase een Aerius berekening uitgevoerd, Bijlage 9. Hieruit is gebleken dat er geen stikstofdepositie groter dan 0,00 mol/ha/jaar op nabijgelegen Natura 2000 gebieden aan de orde is. Significante negatieve effecten ten aanzien van de aanlegfase zijn daarmee op voorhand uit te sluiten.

Ten aanzien van het beschermingsregime van het Natuurnetwerk Nederland wordt verwezen naar paragraaf 3.2.2. Hierin is aangetoond dat het planvoornemen eveneens geen nadelige effecten heeft op het natuurnetwerk en de aanwijzing van delen van het besluitgebied als oude bosgroeiplaats.

4.7.2 Soortenbescherming

Om te kunnen beoordelen of er negatieve effecten te verwachten zijn ten aanzien van beschermde soorten is er een quickscan flora en fauna uitgevoerd door Tritium (Bijlage 10). Hierin is het volgende geconcludeerd:

Er wordt in het kader van de Wnb nagegaan of vaste rust- en verblijfplaatsen door de beoogde ingreep opzettelijk worden aangetast (verwijderd, ongeschikt gemaakt) of dat dieren opzettelijk worden verontrust, verjaagd of gedood. Verder is er gekeken of er invloeden zijn die leiden tot een verminderde geschiktheid als foerageergebied waarbij het een zodanig belang betreft dat bij het wegvallen van deze functie ook vaste rust- en verblijfplaatsen niet langer kunnen functioneren.

Flora

Er zijn binnen het besluitgebied geen beschermde wilde soorten aangetroffen. Om deze redenen zullen er door de voorgenomen plannen geen nadelige effecten optreden ten aanzien van deze soortgroep en zijn er, naast de zorgplicht, vanuit de Wnb geen verdere verplichtingen.

Vogels

Er zijn geen vogelnesten c.q. verblijfplaatsen aangetroffen van vogels waarvan de nest- en verblijfflocaties jaarrond zijn beschermd. Algemeen voorkomende soorten zonder jaarrond beschermd nest kunnen blijven broeden in de directe omgeving van het besluitgebied. Indien broedende vogels in de directe omgeving van het besluitgebied aanwezig zijn, kunnen versturende werkzaamheden zoals bouwwerkzaamheden of een verwijdering van beplanting mogelijk echter niet plaatsvinden zonder hinder te veroorzaken. Wanneer er geen broedende vogels aanwezig zijn kunnen de werkzaamheden wel plaatsvinden. Indien er op deze manier wordt gehandeld, treden er geen nadelige effecten op ten aanzien van vogels. Wanneer de werkzaamheden in het geheel plaatsvinden in de minst kwetsbare periode (tussen begin oktober en half februari) worden eveneens geen nadelige effecten verwacht. Dit laatste verdient derhalve aanbeveling. Indien de werkzaamheden worden uitgevoerd op bovenstaande wijze, zullen er geen nadelige effecten optreden ten aanzien van vogels.

Grondgebonden zoogdieren

Binnen het besluitgebied zijn geen vaste verblijf- of voortplantingsplaatsen vastgesteld van soorten die zijn beschermd bij de Habitatrichtlijn of van soorten die niet zijn vrijgesteld door de provincie. Algemeen voorkomende soorten zijn door de provincie vrijgesteld van de verbodsbepalingen als het een ruimtelijke ingreep of inrichting betreft. Wel geldt de zorgplicht voor dergelijke soorten. Zolang de zorgplicht wordt nageleefd zijn er derhalve geen negatieve effecten te verwachten met betrekking tot grondgebonden zoogdieren.

Vleermuizen

Er zijn geen vaste verblijf- of voortplantingsplaatsen aanwezig binnen het besluitgebied. Mogelijk wordt er gevoerageerd binnen en nabij het besluitgebied. Foerageergebied is alleen beschermd wanneer dit gebied noodzakelijk is om de functionaliteit van een vaste verblijfplaats te behouden. In de directe omgeving van het besluitgebied is echter voldoende alternatief foerageergebied aanwezig in de vorm van weilanden en akkers en tuinen van woningen. Ook is het verstorend effect op foeragerende vleermuizen uit te sluiten indien de bouwwerkzaamheden overdag uitgevoerd worden. Een negatief effect op vaste vliegroutes is eveneens niet te

verwachten. Gezien het vorenstaande zijn er derhalve geen negatieve effecten te verwachten met betrekking tot vleermuizen.

Amfibieën, reptielen en vissen

Binnen het besluitgebied zijn geen vaste verblijf- of voortplantingsplaatsen vastgesteld van soorten die zijn beschermd bij de Habitatrichtlijn of van soorten die niet zijn vrijgesteld door de provincie. Algemeen voorkomende soorten zijn door de provincie vrijgesteld van de verbodsbepalingen als het een ruimtelijke ingreep of inrichting betreft. Wel geldt de zorgplicht voor dergelijke soorten. Zolang de zorgplicht wordt nageleefd zijn er derhalve geen negatieve effecten te verwachten met betrekking tot amfibieën, reptielen en vissen.

Ongewervelden/ overige soorten

Vaste verblijfplaatsen of exemplaren van Habitatrichtlijnsoorten of van nationaal beschermde soorten zijn niet aangetroffen. Er zijn derhalve geen negatieve effecten te verwachten met betrekking tot deze soortgroepen.

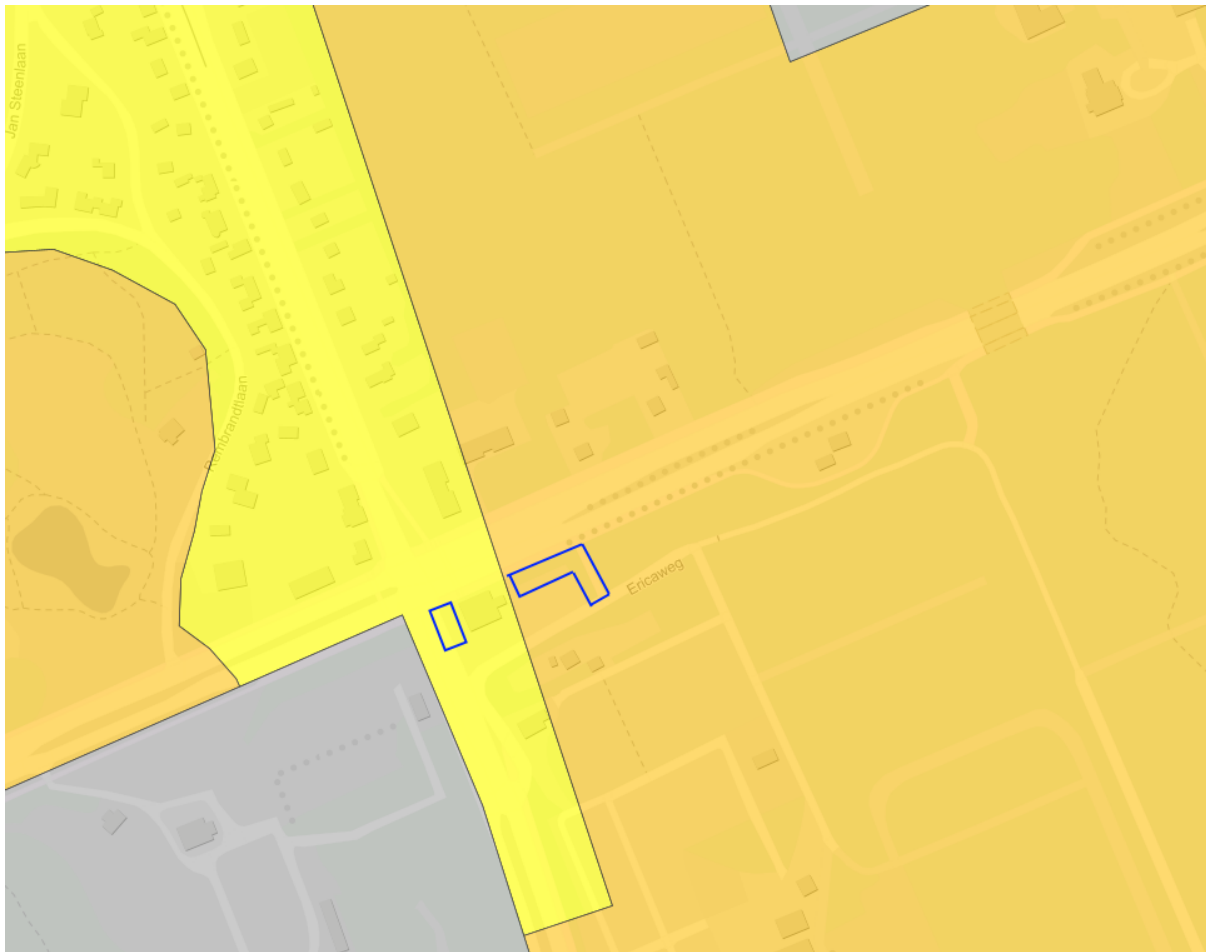
Op basis van het voorgaande kan worden gesteld dat het voornemen geen negatieve effecten heeft ten aanzien van het aspect natuur.

4.8 Archeologie

In Europees verband is als wettelijk toetsingskader het zogenaamde 'Verdrag van Malta' tot stand gekomen. Uitgangspunt van dit verdrag is het archeologisch erfgoed zo veel mogelijk te behouden. Waar dit niet mogelijk is, dient het bodemarchief met zorg ontsloten te worden. Bij het ontwikkelen van ruimtelijk beleid moet het archeologisch belang vanaf het begin meewegen in de besluitvorming.

In de Erfgoedwet is vastgelegd dat Rijk, provincies en gemeenten in ruimtelijke plannen rekening houden met het aspect 'archeologie'. De wet beoogt het archeologische erfgoed in hoofdzaak in situ te beschermen.

Het besluitgebied kent geen archeologische dubbelbestemming om eventuele archeologische waarden te beschermen.



Figuur 18: Archeologische waardenkaart gemeente Zeist besluitgebied met lage archeologische waarde (geel) en middelhoge archeologische waarde (oranje)

Het besluitgebied kent op basis van de archeologische waardenkaart van de gemeente Zeist een lage en middelhoge archeologische verwachting. Zie figuur 13. Ten aanzien van gebieden met een middelhoge archeologische verwachting geldt een onderzoeksplicht bij gebieden groter dan 1000 m² en dieper dan 30 centimeter. Voor gebieden met een lage archeologische verwachting geldt geen onderzoeksplicht bij ingrepen kleiner dan 10 ha. Voor het planvoornemen geldt dat de bodemingrepen beperkt zijn, de grenswaarden worden nergens overschreden waardoor een onderzoeksplicht niet aan de orde is. Ook geldt dat ter plekke van het terrein van de McDonalds sprake is van reeds geroerde grond.

Daarnaast is op de plekken waar bodemingrepen beoogt zijn al sprake van geroerde grond in relatie tot de realisatie van de McDonald's en/of wortels van de bomen. Het is derhalve niet aannemelijk het het planvoornemen zal leiden tot negatieve effecten ten aanzien van archeologie. Een archeologisch onderzoek is niet aan de orde.

4.9 Cultuurhistorie

Per 1 september 2017 is de Erfgoedwet in werking getreden. In het kader van een omgevingsvergunning in afwijking van het bestemmingsplan dient op grond van het Bro artikel 3.1.6 een beschrijving te worden opgenomen hoe met de in het gebied aanwezige cultuurhistorische waarden en in de grond aanwezige of te verwachten monumenten, rekening is gehouden. Ook de facetten historische bouwkunde en historische geografie dienen te worden meegenomen in de belangenafweging. Hierbij gaat het om zowel beschermde als niet formeel beschermde objecten en structuren.

Er bevinden zich geen rijks- of gemeentelijke monumenten in de nabijheid van de ontwikkeling. Het betreft de vestiging van een McDonald's welke geen enkele cultuurhistorische waarden heeft. Wel zijn de aangrenzende wegen van cultuurhistorische betekenis. Echter het verleggen van het fietspad heeft geen invloed op de bestaande wegenstructuur. De trace's van deze wegen blijven intact. Het betreft enkel het verleggen van het fietspad parallel aan de Zandbergenlaan.

Gelet op het bovenstaande kan worden gesteld dat het aspect cultuurhistorie geen belemmering vormt voor het planvoornemen.

Hoofdstuk 5 Uitvoerbaarheid

Naast ruimtelijke uitvoerbaarheid wordt de beoogde ontwikkeling van het besluitgebied ook getoetst aan economische en maatschappelijke uitvoerbaarheid.

5.1 Economische uitvoerbaarheid

Op grond van de Grondexploitatiewet dient een exploitatieplan te worden vastgesteld bij het vaststellen van het bestemmingsplan of ander ruimtelijk plan, tenzij de economische uitvoerbaarheid anderszins is gegarandeerd.

De procedurekosten voor het plan worden middels de gemeentelijke legeskosten op initiatiefnemer verhaald. Daarnaast is er met initiatiefnemers een anterieure overeenkomst afgesloten zodat er geen verplichting bestaat tot het vaststellen van een exploitatieplan. Vanuit het plan vloeien geen overige kosten of risico's voort die voor rekening van de gemeente zijn. De provincie draagt de kosten voor het verleggen van het fietspad. De economische uitvoerbaarheid van het plan is daarmee verzekerd.

5.2 Maatschappelijke uitvoerbaarheid

De aanleg van de SBS- drive vindt grotendeels plaats op het eigen terrein van de McDonald's en gedeeltelijk op aangrenzende gronden. Echter door het optimaliseren van het terrein en verplaatsen inrit terrein vindt er een optimalisatie plaats van de bestaande situatie dat door de geringere wachttijden van het verkeer bij de McDonald's en de meer verkeersveilige afwikkeling van fietsers een verbetering van de ruimtelijke situatie ter plekke, en daarmee ook voor de omwonenden, genereert. Daarmee wordt ook een algemeen belang gediend.

Voor het plan wordt de standaard omgevingsvergunningsprocedure gevolgd op basis van de Wabo. Tijdens deze procedure kunnen belanghebbenden inhoudelijk reageren op het plan door het indienen van een eventuele zienswijze. Door het doorlopen van de procedure wordt voldaan aan de wettelijke verplichting voor de gemeente om belanghebbenden te horen.

Hoofdstuk 6 Procedure

6.1 Uitgebreide procedure

Deze ruimtelijke onderbouwing is opgesteld als onderdeel van de omgevingsvergunning als bedoeld in artikel 2.12, eerste lid, sub a onder 2 van de Wabo ten behoeve. De Wet algemene bepalingen omgevingsrecht (Wabo) bevat twee procedures voor het verkrijgen van een omgevingsvergunning, te weten de reguliere en de uitgebreide procedure.

Voor het realiseren van SBS-drive en het verleggen van het fietspad is het doorlopen van de uitgebreide procedure (art. 2.12, eerste lid, sub a onder 3 Wabo) noodzakelijk.

