



Uitspraak 201311440/1/R2

Datum van uitspraak: woensdag 1 oktober 2014

Tegen: de raad van de gemeente Utrecht

Proceduresoort: Eerste aanleg - meervoudig

Rechtsgebied: Ruimtelijke-orderingskamer - Bestemmingsplannen Utrecht

201311440/1/R2.

Datum uitspraak: 1 oktober 2014

AFDELING

BESTUURSRECHTSPRAAK

Uitspraak in het geding tussen:

1. de besloten vennootschap met beperkte aansprakelijkheid Victoria Hotel and Restaurant Investment B.V. en de commanditaire vennootschap Utrecht Victoria C.V. (hierna: tezamen en in enkelvoud: Victoria), gevestigd te Amsterdam,
2. de besloten vennootschap met beperkte aansprakelijkheid Breevast B.V. en anderen, gevestigd te Amsterdam en Eindhoven,
appellanten,

en

1. de raad van de gemeente Utrecht,
2. het college van burgemeester en wethouders van Utrecht,
verweerders.

Procesverloop

Bij besluit van 31 oktober 2013, kenmerk REO 13.056974, heeft de raad het plan "Van Sijpesteijnkade, Westflank Noord-HOV, Stationsgebied" vastgesteld.

Bij besluit van 15 november 2013, kenmerk HZ_WABO-13-06400, heeft het college een omgevingsvergunning verleend voor het bouwen van een HOV-viaduct, kademuren, grondkerende constructies en een overstortput, en het kappen van 12 bomen.

Victoria en Breevast en anderen hebben tegen beide besluiten beroep ingesteld.

De raad en het college hebben een verweerschrift ingediend.

Victoria heeft nadere stukken ingediend.

Buiten bezwaar van partijen zijn na de zitting nog stukken ingezonden.

De Afdeling heeft de zaak ter zitting behandeld op 3 september 2014, waar Victoria, vertegenwoordigd door mr. A.R. Klijn en mr. B.A.J. Haagen, beiden advocaat te Amsterdam, bijgestaan door [gemachtigde], Breevast en anderen, vertegenwoordigd door [gemachtigde], en de raad en het college, vertegenwoordigd door mr. T. Brouwer, bijgestaan door P. Koolhaas, L.L. Hermans, P.A. Meijer en T.E. van der Kamp.

Overwegingen

1. De bestreden besluiten van 31 oktober 2013 en 15 november 2013 zijn met toepassing van artikel 3.30, eerste lid, aanhef en onder b, en artikel 3.32 van de Wet ruimtelijke ordening (hierna: de Wro) gecoördineerd voorbereid en bekend gemaakt.

Het plan

2. Het plan voorziet in de ontwikkeling van de tweede en derde fase van het gebied Westflank Noord te Utrecht tot een gemengd gebied met woningen, kantoren en voorzieningen en een Hoogwaardig Openbaar Vervoer (hierna: HOV)-baan met viaduct die geschikt is voor trams en bussen. Verder voorziet het plan in bebouwing aan de Van Sijpesteijnkade. Het plangebied ligt direct ten westen van het station Utrecht Centraal en ten noorden van het Jaarbeursplein.

3. In de plantoelichting is vermeld dat er in het plan voor is gekozen om de bussen ongelijkvloers te laten kruisen ter hoogte van de Van Sijpesteijnkade omdat deze kade onderdeel is van het hoofdfietsnetwerk voor fietsers richting Utrecht-West. Door de ongelijkvloerse kruising worden fietsers niet gehinderd door het grote aantal bussen (en in latere jaren ook trams) en is de Leidsche Rijn doorvaarbaar. Om dit te kunnen realiseren is het te bouwen HOV-viaduct voorzien boven de Van Sijpesteijnkade en de Leidsche Rijn. De vrije hoogte boven het fietspad is minimaal 4.25 m vanwege de brandweerroutes over de Van Sijpesteijnkade, aldus de plantoelichting.

Toetsingskader

4. Bij de vaststelling van een plan heeft de raad beleidsvrijheid om bestemmingen aan te wijzen en regels te geven die de raad uit een oogpunt van een goede ruimtelijke ordening nodig acht. De Afdeling toetst deze beslissing terughoudend. Dit betekent dat de Afdeling aan de hand van de beroepsgronden beoordeelt of aanleiding bestaat voor het oordeel dat de raad zich niet in redelijkheid op het standpunt heeft kunnen stellen dat het plan strekt ten behoeve van een goede ruimtelijke ordening. Voorts beoordeelt de Afdeling aan de hand van de beroepsgronden of het bestreden besluit anderszins is voorbereid of genomen in strijd met het recht.

Planbegrenzing

5. De raad komt beleidsvrijheid toe bij het bepalen van de begrenzings van een bestemmingsplan. Deze vrijheid strekt echter niet zo ver dat de raad een begrenzing kan vaststellen die in strijd is met een goede ruimtelijke ordening.

5.1. In hetgeen Victoria en Breevast en anderen hebben aangevoerd omtrent het in aanmerking nemen van plannen en ontwikkelingen in het gehele stationsgebied ook buiten de huidige plangrens ziet de Afdeling geen aanleiding voor het oordeel dat de raad zich niet in redelijkheid op het standpunt heeft kunnen stellen dat de vastgestelde planbegrenzing strekt ten behoeve van een goede ruimtelijke ordening. De raad heeft toegelicht dat er een herontwikkeling plaatsvindt van het stationsgebied. De totaalvisie van het stationsgebied is vastgelegd in het Structuurplan Stationsgebied Utrecht. De omvangrijke herontwikkeling kent vanwege de beperkte fysieke ruimte een ingewikkelde bouwlogistiek, waardoor verschillende plannen en projecten niet tegelijk kunnen worden gerealiseerd maar gefaseerd. De herinrichting van het verkeersknooppunt Westplein en van het Jaarbeursplein zijn daarom buiten het plangebied gelaten. In de Ontwikkelingsvisie Lombokplein van 8 mei 2012 is aangegeven dat de inpassing van de HOV-banen tussen de OV-terminal, de Leidseveertunnel en de Vleutenseweg niet in de weg zal staan aan de toekomstige ontwikkelingen in de Kop van Lombok. Victoria en Breevast en anderen hebben geen argumenten naar voren gebracht waaruit is gebleken dat er sprake is van een zodanige samenhang dat die andere plannen en ontwikkelingen ook in het onderhavige plan hadden moeten worden opgenomen.

Beroep Victoria tegen het plan voor het overige

6. Victoria is eigenaar dan wel exploitant van het Park Plaza hotel dat is gelegen aan het Westplein en dat grenst aan het plangebied. Zij richt zich allereerst tegen de plandelen met de bestemming "Verkeer" en "Water" en de aanduiding "openbaar vervoer" ter hoogte van de Leidsche Rijn en de Van Sijpesteijnkade waar het HOV-viaduct over de Leidsche Rijn en de Van Sijpesteijnkade is voorzien. Zij voert daartoe een aantal beroepsgronden aan.

Overleg

7. Victoria betoogt dat voorafgaande aan de terinzagelegging van het ontwerpplan ten onrechte met haar geen overleg is gevoerd over het voorziene HOV-viaduct.

7.1. Het voorziene HOV-viaduct was ook in het ontwerpplan opgenomen. De procedure inzake de vaststelling van een plan vangt aan met de terinzagelegging van een ontwerpplan waartegen zienswijzen kunnen worden ingediend. Het voeren van overleg met omwonenden en het bieden van inspraak voorafgaande daaraan maken geen onderdeel uit van de in de Wro en het Besluit ruimtelijke ordening (hierna: het Bro) geregelde bestemmingsplanprocedure. Het gestelde ontbreken van overleg met dan wel inspraak door Victoria heeft daarom geen gevolgen voor de rechtmatigheid van het plan. Dat voor de invulling van het stationsgebied, waartoe het plangebied behoort, een referendum is gehouden op basis waarvan een pakket plannen is gepresenteerd en waarin het viaduct niet is opgenomen, wat daar ook van zij, maakt dit niet anders. Het betoog faalt.

Masterplan Stationsgebied Utrecht en het Structuurplan Stationsgebied Utrecht/alternatief

8. Victoria betoogt dat de aanleg van het HOV-viaduct ter plaatse van de bestreden plandelen in strijd is met de rechtszekerheid mede omdat het niet is opgenomen in het Masterplan en het Structuurplan. Zij betoogt dat er een alternatief is voor het HOV-viaduct namelijk de Westpleintunnel waarvan de financiering rond is. Voorts betoogt zij dat het plan de aanleg van de Westpleintunnel uitsluit en dat daarmee wordt afgeweken van al 10 jaar bestaande plannen. Tevens betoogt zij dat onvoldoende onderzoek is gedaan naar alternatieven voor het realiseren van het viaduct.

8.1. Bij besluit van 12 december 2003, zoals dit is geactualiseerd bij besluit van 4 november 2004, heeft de raad het Masterplan Stationsgebied (hierna: het Masterplan) vastgesteld. Bij besluit van 14 december 2006 heeft de raad het Structuurplan Stationsgebied (hierna: het Structuurplan) vastgesteld. Het Structuurplan geeft op hoofdlijnen het planologische kader voor de herontwikkeling van het stationsgebied en vormt de juridisch-planologische vertaling van het Masterplan.

8.2. In het Structuurplan is neergelegd dat de aansluitingen van de HOV-routes op de OV terminal in evenwicht moeten zijn met goede, veilige fiets- en looproutes naar de OV terminal Utrecht Centraal. Om die reden is bij cruciale plaatsen, zoals het Westplein, gekozen voor het realiseren van een ongelijkvloerse kruising van fietsers en openbaar vervoer. In de eindsituatie is een rechtstreekse fietsverbinding voorzien tussen de Van Sijpesteijkade en de Leidseweg die de HOV-baan kruist. In het Masterplan zijn de HOV-tracés inclusief het viaduct ingetekend. Niet kan dan ook staande worden gehouden dat de aanleg van de HOV-baan met viaduct zich niet verdraagt met genoemde plannen. Het betoog faalt.

8.3. Het Structuurplan voorziet in de aanleg van een autotunnel onder het huidige verkeersknooppunt Westplein; die tunnel ligt buiten het plangebied en de aanleg daarvan wordt, zo heeft de raad onbetwist gesteld, door dit plan niet uitgesloten. De definitieve beslissing over de wijze van ondertunneling van het Westplein zal in andere besluitvorming worden neergelegd. Gelet hierop vormt de voorziene Westpleintunnel geen alternatief voor de HOV-baan. Het betoog faalt.

8.4. Uit de stukken en het verhandelde ter zitting is gebleken dat er in een vroeg stadium alternatieven zijn onderzocht voor de HOV-baan met viaduct. Daaruit is naar voren gekomen dat om te komen tot een ongelijkvloerse kruising van fietsers en openbaar vervoer een alternatief voor de HOV-baan met viaduct (kosten)technisch niet mogelijk is vanwege de ontsluiting van het busstation West, de tramhalte op het Jaarbeursplein, de diepte van de Leidsche Rijn, de aansluiting van de HOV-baan op de Leidseveertunnel en de voorziene herinrichting van het Lombokplein en omgeving. In hetgeen Victoria naar voren heeft gebracht ziet de Afdeling geen aanknopingspunten om aan de juistheid van deze vaststelling te twijfelen. Het betoog faalt.

Bouwmogelijkheden

9. Victoria betoogt dat de raad er ten onrechte vanuit gaat dat het plan alleen ter plaatse van de aanduiding "openbaar vervoer" een HOV-baan met viaduct mogelijk maakt nu uit artikel 4 van de planregels volgt dat ook in het ruimere gebied met de bestemming "Verkeer" een HOV-baan is toegestaan. Voorts betoogt Victoria dat

het plan in strijd is met een goede ruimtelijke ordening omdat de bouwhoogte van viaducten niet is beperkt omdat voor bouwwerken, geen gebouwen zijnde, ter geleiding, begeleiding en regeling van verkeer geen beperking is opgenomen zodat een ongelimiteerde bouwhoogte geldt. Tevens betoogt Victoria dat ten onrechte de onderlinge rangorde van de doeleinden en functies tussen verschillende bestreden bestemmingen niet is gegeven en deze rangorde tegenstrijdigheden bevat en dat daarom geen redelijke afweging van ruimtelijke belangen kan worden gemaakt. In dit verband wordt gewezen op de uitspraak van de Afdeling van 19 februari 2014 in zaaknr. 201304186/1/R4. Ten slotte betoogt Victoria dat ten onrechte een definitie van infrastructurele kunstwerken ontbreekt.

9.1. Aan de gronden waar de HOV-baan met viaduct is voorzien is de aanduiding "openbaar vervoer" toegekend. De gronden waar de bestemming "Verkeer" op rust vormen een ruimer gebied.

9.2. Ingevolge artikel 4, lid 4.1, aanhef en onder g, van de planregels zijn de voor "Verkeer" aangewezen gronden bestemd voor hoogwaardige openbaar vervoerbanen.

Ingevolge artikel 10, lid 10.1.1., aanhef en onder a en f, van de planregels dat betrekking heeft op gronden met de aanduiding "openbaar vervoer" zijn deze gronden, behalve voor de daar voorkomende bestemmingen, mede bestemd voor een hoogwaardige openbaarvervoerbaan (HOV baan), in de vorm van een tram- en busbaan en de bij de bestemming behorende groenvoorzieningen, geluidwerende voorzieningen, water (beheer), nutsvoorzieningen, reclame-uitingen en infrastructurele kunstwerken en terreinen.

Ingevolge artikel 10, lid 10.1.2, aanhef en onder c, bedraagt ter plaatse van de aanduiding "verkeer - openbaar vervoer" de bouwhoogte van bouwwerken ten behoeve van infrastructurele kunstwerken maximaal 9 meter.

Ingevolge lid 10.1.2, aanhef en onder d, geldt het bepaalde onder c niet voor bouwwerken, geen gebouwen zijnde, ter geleiding, begeleiding en regeling van het verkeer.

9.3. In het plan is het begrip infrastructurele kunstwerken niet gedefinieerd. Gelet hierop dient als uitgangspunt het normale spraakgebruik. Naar het oordeel van de Afdeling kan op grond van het normale spraakgebruik een viaduct als infrastructureel kunstwerk worden aangemerkt, zoals de raad heeft aangegeven. Gelet op het bepaalde in artikel 10, lid 10.1.2, aanhef en onder c, van de planregels geldt voor dergelijke bouwwerken een maximale hoogte van 9 m. Bouwwerken, geen gebouwen zijnde, ter geleiding, begeleiding en regeling van het verkeer als bedoeld in artikel 10.1.2, aanhef en onder d, van de planregels betreffen stoplichten en dergelijke. De HOV-baan valt, zoals de raad terecht heeft gesteld, hier niet onder. Het betoog faalt.

9.4. Volgens vaste jurisprudentie van de Afdeling mag een plan meervoudige of dubbelbestemmingen bevatten, mits de onderlinge rangorde van de doeleinden of functies is aangegeven en deze geen zodanige tegenstrijdigheden bevatten dat niet op een redelijke wijze een afweging kan worden gemaakt met het oog op een goede ruimtelijke ordening. De bestreden plandelen bevatten de dubbelbestemmingen "Waarde - Archeologie" en "Waarde - Cultuurhistorie". De dubbelbestemmingen "Waarde - Archeologie" en "Waarde - Cultuurhistorie" zijn opgenomen ter bescherming van respectievelijk archeologische waarden en een beschermd stadsgezicht (Van Sijpesteijkade 25). Victoria heeft niet nader onderbouwd dat de dubbelbestemmingen zodanige tegenstrijdigheden bevatten dat niet op een redelijke wijze een afweging kan worden gemaakt met het oog op een goede ruimtelijke ordening. Het betoog faalt.

9.5. De raad heeft ter zitting gesteld dat Victoria terecht heeft betoogd dat artikel 4, lid 4.1, aanhef en onder g, van de planregels zich niet verdraagt met de bedoeling van de raad om uitsluitend ter plaatse van de gronden met de aanduiding "openbaar vervoer" een HOV-baan met viaduct mogelijk te maken. De raad heeft ter zitting aangegeven dat artikel 4, lid 4.1, aanhef en onder g, van de planregels kan komen te vervallen en dat met de regeling van deze aanduiding in artikel 10 kan worden volstaan. Nu de raad zich in zoverre op een ander standpunt stelt dan hij in het bestreden besluit heeft gedaan en niet is gebleken dat gewijzigde omstandigheden hiertoe aanleiding hebben gegeven, moet worden geoordeeld dat het bestreden besluit wat betreft dit onderdeel niet met de vereiste zorgvuldigheid is voorbereid. Het betoog slaagt op dit punt.

Integrale beoordeling van het verkeer in het stationsgebied

10. Victoria betoogt dat ten onrechte geen integrale beoordeling van de verkeerssituatie in het gehele stationsgebied heeft plaatsgevonden.

10.1. Het plan betreft een deelgebied van het stationsgebied en ter beoordeling ligt of sprake is van een aanvaardbare verkeersafwikkeling voor de verschillende gebruikers van het plangebied.

10.2. Ter zitting heeft de raad toegelicht dat er in aanvulling op eerder uitgevoerde verkeersonderzoeken waarin de verkeersafwikkeling in het plangebied is berekend op basis van etmaalintensiteiten, door de expert opinion van de gemeentelijke Afdeling Realisatie Mobiliteit van 30 april 2014 aanvullend onderzoek is gedaan naar de afwikkeling van verkeer in het plangebied op basis van uurintensiteiten. Hieruit is gebleken dat wordt voorzien in een adequate verkeersafwikkeling voor de verschillende gebruikers van het plangebied. Nu Victoria dit niet gemotiveerd heeft betwist, ziet de Afdeling geen aanleiding voor het oordeel dat de raad zich niet in redelijkheid op het standpunt heeft kunnen stellen dat het plan voorziet in een aanvaardbare verkeerssituatie voor de verschillende gebruikers van het plangebied. Het betoog faalt.

Ontsluiting Park Plaza hotel

11. Victoria betoogt dat het plan niet strekt ten behoeve van een goede ruimtelijke ordening omdat de ontsluiting van het Park Plaza hotel ernstig wordt verslechterd nu de huidige in- en uitrit verloren gaan en er niet is voorzien in een goed alternatief. Zij betoogt dat de voorziene verlenging van de Leidsche Rijn in de weg staat aan een adequate ontsluiting van het Park Plaza hotel of zal leiden tot een ingrijpende wijziging van de bestaande ontsluiting. Victoria betoogt dat in de nieuwe situatie het Park Plaza hotel slechts bereikbaar zal zijn via een weg langs het NH hotel en de directe inrit vanaf het Westplein zal verliezen, hetgeen zij onwenselijk acht.

11.1. In de huidige situatie wordt het Park Plaza hotel ontsloten via een inrit vanaf het Westplein en het Jaarbeursplein en een uitrit naar het Jaarbeursplein.

11.2. Aan de gronden rond het Park Plaza hotel waar de toekomstige ontsluiting is voorzien is de bestemming "Verkeer" toegekend. Deze gronden kunnen worden gebruikt voor ontsluitingswegen. Deze gronden sluiten aan op gronden die in het bestemmingsplan "Kanaalstraat e.o." zijn bestemd als "Wegen 1". De toegekende bestemming maakt een ontsluiting met een rechtstreekse toegang vanaf het Westplein en een uitgang naar het Jaarbeursplein mogelijk.

11.3. De raad heeft aan de hand van een inrichtingsschets toegelicht dat een rechtstreekse toegang van het Park Plaza hotel vanaf het Westplein mogelijk is en bij brief van 29 april 2014 is de toezegging gedaan dat het Park Plaza hotel bereikbaar zal blijven via een rechtstreekse toegang vanaf het Westplein en een uitgang naar het Jaarbeursplein. De raad heeft deze toezegging ter zitting nogmaals bevestigd.

11.4. Gelet op het voorgaande acht de Afdeling niet aannemelijk gemaakt dat de raad zich niet in redelijkheid op het standpunt heeft kunnen stellen dat door het plan de bereikbaarheid van het Park Plaza hotel niet onaanvaardbaar zal verslechteren.

11.5. Overigens volgt uit de op de bij de aanvraag voor de omgevingsvergunning voor de HOV-baan met viaduct behorende bouwtekening met nummer Ut674.4.2001 waarvoor bij besluit van 15 november 2013 omgevingsvergunning is verleend dat voor het Park Plaza hotel direct ten noorden van de Leidsche Rijn een onderdoorgang in het HOV-viaduct zal worden gebouwd van minimaal 6 meter breed en 4,20 meter hoog.

11.6. Victoria heeft ook niet aannemelijk gemaakt dat moet worden getwijfeld aan de juistheid van het uitgangspunt van de raad dat het plan niet in de weg staat aan een verkeersveilige ontsluiting van het Park Plaza hotel. De betogen falen.

Aantasting van het Park Plaza hotel

12. Victoria stelt dat de raad heeft miskend dat de aanleg van het HOV-viaduct leidt tot een onevenredige aantasting van zichtbaarheid en uitstraling van het Park Plaza hotel en een onaanvaardbare verslechtering van het bedrijfsklimaat en het verblijfsklimaat van hotelgasten onder meer door een belemmering van het uitzicht. Daartoe stelt zij dat het HOV-viaduct is voorzien op een afstand van 10 tot 30 meter vanaf het hotel. Tevens stelt zij dat het hotel aan drie zijdes zal worden ingeklemd door viaducten en dat de visuele en fysieke

binding met het Westplein door realisering van het viaduct zal verdwijnen. Victoria verwijst in dit verband ook naar de kritische opmerkingen van de Commissie Welstand en Monumenten Oost op het ontwerp voor het viaduct en vraagt zich af waarom er in lijn met deze opmerkingen niet is gekozen voor een ranker model.

12.1. Het HOV-viaduct is gelet op de functie van het realiseren van een ongelijkvloerse kruising tussen de bus- en trambaan en de fietsroute langs de Van Sijpesteijnkade en het realiseren van een doorvaarbare Leidsche Rijn gesitueerd ter plaatse van de Van Sijpesteijnkade en de Leidsche Rijn. De afstand tussen het HOV-viaduct en het Park Plaza hotel bedraagt ongeveer 40 m. Het Park Plaza hotel is 24 m hoog en het HOV-viaduct is maximaal 9 m hoog. Het Park Plaza hotel ligt in een binnenstedelijke omgeving direct naast belangrijke verkeersroutes zoals treinen, bussen, trams en intensief autoverkeer over het Westplein.

12.2. Gezien de verhoogde ligging van de spoorwegen is niet aannemelijk dat ook op de ten noorden van het Park Plaza hotel gelegen gronden met de nadere aanduiding "openbaar vervoer" een viaduct zal worden gebouwd en dat het hotel aan drie zijdes zal worden ingeklemd door viaducten.

12.3. Weliswaar zal het HOV-viaduct het zicht op het Park Plaza hotel verminderen, maar dit zal naar het oordeel van de Afdeling niet tot gevolg hebben dat de visuele binding van het Park Plaza hotel met het Westplein verloren zal gaan nu het hotel veel hoger is dan het viaduct. Het hotel zal gelet op zijn hoogte als landmark zichtbaar blijven ook vanaf het Westplein. Uit een situatieschets van Witteveen en Bos van 14 augustus 2014 die is opgesteld aan de hand van de bestektekeningen van het HOV-viaduct, blijkt bovendien dat meer dan 60% van het hotel zichtbaar zal blijven vanaf de Graadt van Roggenweg/het Westplein. Ter zitting is door de raad toegelicht dat een rankere uitvoering met slankere kolommen gelet op de technische omstandigheden zoals het op korte afstand overbruggen van het hoogteverschil tussen viaduct en Leidseveertunnel niet mogelijk is.

12.4. Ten aanzien van het verblijfsklimaat van hotelgasten stelt de Afdeling vast dat een groot gedeelte van de kamers aan de zijde van het Westplein een uitzicht op het Westplein zal houden. Zoals hierboven is vastgesteld zal de bereikbaarheid van het Park Plaza hotel niet significant wijzigen. Vaststaat dat realisering van het plan geen gevolgen heeft voor het aantal (eigen) parkeerplaatsen en voor eventuele stop- en losvoorzieningen.

12.5. Gelet op het voorgaande is de Afdeling van oordeel dat de gestelde aantasting van de zichtbaarheid van het Park Plaza hotel en de gestelde verslechtering van het bedrijfsklimaat en het verblijfsklimaat van hotelgasten niet zodanig zal zijn dat de raad niet in redelijkheid een groter gewicht heeft kunnen toekennen aan het belang bij het realiseren van een ongelijkvloerse kruising van fietsers en HOV-baan en het doorvaarbaar houden van de Leidsche Rijn en gelet daarop het realiseren van het HOV-viaduct op deze locatie. De betogen falen.

Wijzigingsbevoegdheid

13. Voorts richt het beroep van Victoria zich tegen de wijzigingsbevoegdheid die is opgenomen in artikel 3, lid 3.7, van de planregels. Victoria betoogt dat niet inzichtelijk is gemaakt dat er een actuele regionale behoefte bestaat aan hotels die met de wijzigingsbevoegdheid mogelijk worden gemaakt. Voorts betoogt zij dat de wijzigingsbevoegdheid zich niet verdraagt met het Masterplan en de beleidsnota Hotels Utrecht 2010-2020 (hierna: de beleidsnota hotels).

13.1. Volgens artikel 3, lid 3.1, aanhef en onder b, in samenhang gelezen met de tabel 1 in artikel 3.4.3, onder a, van de planregels zijn de gronden met de bestemming "Gemengd" bestemd voor wonen met een gezamenlijke maximum brutovloeroppervlakte van 25.000 m².

Ingevolge artikel 3, lid 3.7, van de planregels kan het college van burgemeester en wethouders het programma zoals vastgesteld in de tabel 1 in artikel 3.4.3 zodanig wijzigen dat het woningbouwprogramma tot een maximum van 10.000 m² kan worden omgezet naar hotel met dien verstande dat deze wijzigingsbevoegdheid uitsluitend kan worden toegepast onder de volgende voorwaarden:

1. Uit nader onderzoek blijkt dat:

- een vanuit akoestisch oogpunt kwalitatief voldoende woon- en leefklimaat niet kan worden gewaarborgd;

- dan wel uitsluitend te realiseren is met dermate ingrijpende (milieutechnische) maatregelen dat het plan daardoor financieel niet meer uitvoerbaar is;
- dan wel dat de kwaliteit van de leefomgeving vanwege de benodigde (milieutechnische) voorzieningen dermate in het geding komt, dat de woningen redelijkerwijs niet meer afgezet kunnen worden;
- in het onderzoek wordt in ieder geval ingegaan op de milieutechnische en financiële aspecten van bovenstaande voorwaarden.

2. Waarbij voorts geldt, voor zover thans van belang, dat omtrent het toepassen van de wijzigingsbevoegdheid:

- de haalbaarheid van de functie hotel wordt getoetst aan de beschikbare markt- en beleidsruimte (waaronder Structuurplan) voor het Stationsgebied, waarbij rekening wordt gehouden met het totale aantal vierkante meters BVO aan hoteloppervlak in het Stationsgebied zoals dat reeds is vastgelegd in vigerend dan wel in procedure zijnde bestemmingsplannen en hotelplannen waarvoor reeds privaatrechtelijke contracten zijn of worden gesloten.

13.2. Ingevolge artikel 3.1.6, tweede lid, van het Bro voldoet de toelichting bij een bestemmingsplan dat een nieuwe stedelijke ontwikkeling mogelijk maakt aan de volgende voorwaarden:

- a. er wordt beschreven dat de voorgenomen stedelijke ontwikkeling voorziet in een actuele regionale behoefte;
- b. indien uit de beschrijving, bedoeld in onderdeel a, blijkt dat er sprake is van een actuele regionale behoefte, wordt beschreven in hoeverre die behoefte binnen een bestaand stedelijk gebied van de betreffende regio kan worden voorzien door benutting van beschikbare gronden door herstructurering, transformatie of anderszins, en;
- c. indien uit de beschrijving, bedoeld in onderdeel b, blijkt dat de stedelijke ontwikkeling niet binnen het bestaand stedelijk gebied van de betreffende regio kan plaatsvinden, wordt beschreven in hoeverre wordt voorzien in die behoefte op locaties die, gebruikmakend van verschillende middelen van vervoer, passend ontsloten zijn of als zodanig worden ontwikkeld.

Ingevolge artikel 1.1, onder h, van het Bro wordt in het Bro onder bestaand stedelijk gebied verstaan het bestaande stedenbouwkundig samenstel van bebouwing ten behoeve van wonen, dienstverlening, bedrijvigheid, detailhandel of horeca, alsmede de daarbij behorende openbare of sociaal culturele voorzieningen, stedelijk groen en infrastructuur.

Ingevolge artikel 1.1, onder i, van het Bro wordt in het Bro onder stedelijke ontwikkeling verstaan een ruimtelijke ontwikkeling van een bedrijventerrein of zeehaventerrein, of van kantoren, detailhandel, woningbouwlocaties of andere stedelijke voorzieningen.

13.3. Victoria richt zich tegen een wijzigingsbevoegdheid op grond waarvan een stedelijke ontwikkeling bij wijzigingsplan mogelijk kan worden gemaakt. Indien het college van burgemeester en wethouders overgaat tot het vaststellen van een wijzigingsplan voor een nieuwe stedelijke ontwikkeling als bedoeld in artikel 1.1.1, eerste lid, onder i, van het Bro, zal bij de vaststelling van dit wijzigingsplan moeten worden voldaan aan artikel 3.1.6, tweede lid, van het Bro. Naar het oordeel van de Afdeling houdt opname van een wijzigingsbevoegdheid in een bestemmingsplan echter in dat het eventuele gebruik daarvan in beginsel in overeenstemming met een goede ruimtelijke ordening moet worden geacht. Dit betekent dat de raad reeds bij het opnemen van de wijzigingsbevoegdheid inzicht zal moeten geven in de vraag of binnen de planperiode met een regionale behoefte aan de mogelijk te maken ontwikkeling rekening moet worden gehouden en of deze ontwikkeling in het licht van de overige in artikel 3.1.6, tweede lid, geformuleerde voorwaarden binnen het plangebied zal kunnen worden gerealiseerd.

13.4. De raad heeft toegelicht dat de ontwikkelingen in het stationsgebied, waaronder Van Sijpesteijnkade, Westflank Noord - HOV aansluiten bij de ladder voor duurzame verstedelijking. In aanvulling op deze toelichting heeft de raad in zijn verweer verwezen naar de notitie Aanscherping hotelbeleid Utrecht van Horwath HTL van 25 oktober 2013. Uit dit stuk blijkt dat hoewel de verwachte realisatie van hotelkamers de

marktruimte in de gemeente Utrecht zal overschrijden, er toch ruimte is in het Stationsgebied voor short stay appartementen en zorghotels ten behoeve van jongeren/budget en evenementenbezoekers/ wetenschappers. In het Structuurplan is aangegeven dat de hotelfunctie in het stationsgebied een wenselijke ontwikkeling is. In het Masterplan is opgenomen dat de onderhavige locatie waarop de torens worden gebouwd, naast de woon-, winkel- en kantoorfunctie, de functie commercieel entertainment (leisure)/hotel krijgt. In de beleidsnota hotels staat de ambitie om in Utrecht te komen tot een meer onderscheidend hotelaanbod. Gelet hierop en gelet op de aard van de ontwikkelingen ten behoeve waarvan de wijzigingsbevoegdheid is opgenomen in het plan, ziet de Afdeling in het aangevoerde geen aanleiding voor het oordeel dat de raad zich niet in redelijkheid op het standpunt heeft kunnen stellen dat met de wijzigingsbevoegdheid die een hotel mogelijk maakt, zal worden voorzien in een regionale behoefte. Het betoog faalt.

13.5. Ingevolge artikel 3.6, eerste lid, aanhef en onder a, van de Wro kan bij een bestemmingsplan worden bepaald dat met inachtneming van de bij het plan te geven regels het college van burgemeester en wethouders binnen bij het plan te bepalen grenzen het plan kan wijzigen.

13.6. Naar het oordeel van de Afdeling kan niet worden staande gehouden dat de wijzigingsbevoegdheid die is neergelegd in artikel 3, lid 3.7, van de planregels te ruim is en daarmee onaanvaardbaar, zoals Victoria heeft betoogd. De enkele omstandigheid dat het, zoals Victoria naar voren heeft gebracht, gelet op het gemeentelijk hotelbeleid de ambitie is om in Utrecht tot een meer onderscheidend hotelaanbod in de vorm van experience hotels en budgethotels te komen terwijl de wijzigingsbevoegdheid een hotel mogelijk maakt, is daarvoor onvoldoende. Daarbij neemt de Afdeling in aanmerking dat op grond van onderdeel 2 van artikel 3.7 van de planregels bij de toepassing van de wijzigingsbevoegdheid de haalbaarheid van de functie hotel getoetst wordt aan de beschikbare markt- en beleidsruimte. De raad heeft ter zitting toegelicht dat de beschikbare markt- en beleidsruimte onder meer wordt ingevuld door de beleidsnota hotels. Het betoog faalt.

Uitvoerbaarheid

14. Victoria betoogt dat de economische uitvoerbaarheid van het plan niet vast staat. Zij wijst op planschadeclaims die alleen al voor het Park Plaza hotel kunnen oplopen tot 7,5 miljoen euro. In dit verband heeft Victoria twee rapporten overgelegd van Gloudemans B.V. van 20 februari 2014 en Troostwijk Taxaties B.V. van 14 februari 2014.

14.1. In de plantoelichting staat dat er een risicoanalyse planschade is opgesteld in het rapport van Adviesbureau BRO "Planschade(risico)analyse Westflank Noord" van 8 mei 2013 waaruit blijkt dat het niet in lijn der verwachting ligt dat de voorgenomen planologische wijziging zal leiden tot schade, welke op basis van afdeling 6.1 Wro voor vergoeding in aanmerking dient te komen. De conclusie in de plantoelichting is dat de economische uitvoerbaarheid voldoende is aangetoond en dat realisatie van het plan is gewaarborgd. De raad heeft ter zitting meegedeeld dat de gemeente de kosten van eventuele planschade zal dragen en dat daarvoor in de gemeentelijke begroting een voorziening is getroffen. De raad acht niet aannemelijk dat realisering van het plan zal leiden tot de door Victoria gestelde planschade.

14.2. De Afdeling ziet in hetgeen Victoria heeft aangevoerd geen aanleiding voor het oordeel dat de raad op voorhand in redelijkheid had moeten inzien dat een dusdanige planschadeclaim valt te verwachten dat het plan voor zover bestreden economisch niet uitvoerbaar is. Hieraan staat in de weg dat, zoals de raad terecht heeft gesteld, in het door Victoria overgelegde rapport wordt uitgegaan van een groter gebied dan het plangebied en ten onrechte als uitgangspunt is genomen dat niet wordt voorzien in een adequate ontsluiting van het Park Plaza hotel. Daarnaast neemt de Afdeling in aanmerking dat de stellingen van de raad over de beschikbaarheid van voldoende middelen niet zijn betwist. Het betoog faalt.

Beroep Brevast en anderen tegen het plan voor het overige

Bereikbaarheid van het NH hotel

15. Brevast en anderen kunnen zich niet verenigen met het plandeel met de bestemming "Verkeer-Verblijfsgebied" rond het NH hotel. Zij betogen dat de nadelige gevolgen voor de bereikbaarheid van het NH hotel niet in overweging zijn genomen. De ontsluiting van het plangebied zal lopen via routes langs het NH

hotel. Er is ten onrechte geen verkeersonderzoek uitgevoerd waarin is gekeken of de capaciteit van de ontsluitingswegen voldoende is. Voorts betogen Breevast en anderen dat het NH hotel verbonden moet blijven met de Jaarbeurspleingarage en dat die verbinding ten onrechte vervalt.

15.1. Het NH hotel ligt buiten het plangebied in een drukke binnenstedelijke omgeving, direct naast de OV-terminal Utrecht Centraal. Het NH hotel zal, zo stelt de raad, op een vergelijkbare wijze worden ontsloten als onder het huidige plan vanuit de Graadt van Roggweg. In aanvulling op eerder uitgevoerde verkeersonderzoeken waarin de verkeersafwikkeling in het plangebied is berekend op basis van etmaalintensiteiten, is in opdracht van de raad door de gemeentelijke Afdeling Realisatie Mobiliteit van 30 april 2014 aanvullend onderzoek gedaan naar de afwikkeling van verkeer in het plangebied op basis van uurintensiteiten. Hieruit blijkt dat wordt voorzien in een adequate verkeersafwikkeling voor de verschillende gebruikers van het plangebied. In hetgeen Breevast en anderen hebben aangevoerd, ziet de Afdeling geen aanleiding voor het oordeel dat de wegen de extra verkeersbewegingen vanwege de in het plan voorziene kantoren en woningen met een gezamenlijke bruto vloeroppervlakte van maximaal 55.000 m² niet kunnen verwerken. De Afdeling tekent hierbij aan dat het plan niet voorziet in meer vastgoedprojecten (Jaarbeurspleingebouw) zodat hier niet kan worden uitgegaan van de door Breevast en anderen aangevoerde toevoeging van 100.000 m² vastgoed. In zoverre bestaat geen aanleiding voor het oordeel dat dit plan de bereikbaarheid van het NH hotel onaanvaardbaar zal aantasten. Ook overigens heeft Breevast niet aannemelijk gemaakt dat als gevolg van dit plan voor een onaanvaardbare aantasting van de bereikbaarheid van het NH hotel moet worden gevreesd. Het betoog faalt.

Invulling bestemming "Gemengd" en parkeerplaatsen

16. Breevast en anderen kunnen zich niet verenigen met het plandeel met de bestemming "Gemengd". Zij betogen dat, gelet op de vermelding in de Structuurvisie dat voor dit deel van het plan de realisering van actieve plinten met een uitnodigend programma wordt beoogd, de invulling van de begane grond aan de Van Seijpesteijkade onvoldoende is bepaald en dat daarom onzeker is of bedoelde levendige invulling van dit deelgebied zal worden gerealiseerd.

16.1. Ingevolge artikel 3, lid 3.1, aanhef en onder d, van de planregels zijn de voor Gemengd aangewezen gronden in de plint en in de onderste 2 lagen van de forumbouw tevens voor dienstverlening, detailhandel en horeca in de categorie B t/m D2 van de bij dit bestemmingsplan behorende Lijst van Horeca activiteiten bestemd.

16.2. Het behoort tot de beleidsvrijheid van de raad om de mate van gedetailleerdheid van een plan te bepalen. In een bestemmingsplan kunnen globale bestemmingen worden opgenomen. De raad heeft er in artikel 3, lid 3.1, aanhef en onder d, van de planregels voor gekozen om vanuit het oogpunt van flexibiliteit het gebruik en de inrichting van de gronden niet gedetailleerd te regelen. Dit om onder meer tijdens de planperiode te kunnen inspelen op nieuwe ontwikkelingen. De Afdeling acht niet aannemelijk gemaakt dat de regeling in de weg staat aan een levendige invulling van dit deelgebied en derhalve in strijd is met de Structuurvisie. Het betoog faalt.

17. Voorts betogen Breevast en anderen dat in het plan ongemotiveerd wordt afgeweken van een eerder in de Structuurplan vastgesteld aantal parkeerplaatsen en dan ook ten onrechte geen parkeeronderzoeken zijn overgelegd.

17.1. In de plantoelichting is vermeld dat als parkeernorm 1,15 tot 1,3 per woning voor verschillende typen woningen is opgenomen. De totale behoefte van het nieuwbouwprogramma op basis van de norm bedraagt 650. De totale capaciteit van de voorziene parkeergarage zal 670 bedragen.

17.2. De raad stelt dat het plan in overeenstemming is met het beleid in de Nota Stallen en Parkeren van 28 maart 2013. Vanwege voortschrijdend inzicht kan het nieuwe parkeerbeleid worden toegepast als maatwerk op het Structuurplan. Daarbij is het mogelijk lagere parkeernormen toe te passen dan het Structuurplan voorschrijft, aldus de raad.

17.3. In de Nota Stallen en Parkeren is onder meer het beleid met betrekking tot minimum parkeernormen voor auto's in Utrecht opgenomen. In bijlage 1 bij de Nota Stallen en Parkeren is vermeld dat de parkeernormen hun basis vinden in de parkeercijfers van de CROW. Volgens bijlage 1 bij de Nota Stallen

en Parkeren is het stationsgebied betrokken bij de herijking van het parkeerbeleid vanuit de gedachte dat een standaard wordt gehanteerd waarbinnen maatwerk mogelijk is. Het stationsgebied is een onderdeel van Utrecht dat vraagt om flexibiliteit. Ten opzichte van het huidige gemeentelijke parkeerbeleid zijn de parkeernormen in het stationsgebied met circa 25% naar beneden bijgesteld, zo staat in de Nota Stallen en Parkeren. In deze hoog stedelijke en centraal stedelijke gebieden is het autobezit veel lager dan het landelijk gemiddelde terwijl hier ook goed openbaar vervoer voor handen is. Voorts is uitgegaan van het stimuleren van het gebruik van de P+R voorzieningen (Leidsche Rijn Centrum, Westraven en De Uithof) aan de randen van de stad als alternatief voor parkeren in de stad zelf. Het stationsgebied valt volgens de Nota Stallen en Parkeren in het gebied dat nader is aangeduid als "A1-gebied" (centrale stad en stationsgebied).

17.4. De Afdeling stelt vast dat de raad op grond van de Nota Stallen en Parkeren is afgeweken van de parkeernorm waarvan in het Structuurplan uitgegaan. Het uitgangspunt in de Nota Stallen en Parkeren dat in hoog stedelijke en centraal stedelijke gebieden het autobezit lager is dan het landelijk gemiddelde terwijl hier ook goed openbaar vervoer voor handen is en dat de parkeerdruk in het stationsgebied zal afnemen indien het gebruik van de P+R voorzieningen (Leidsche Rijn Centrum, Westraven en De Uithof) aan de randen van de stad zal worden gestimuleerd zodat in dergelijke gebieden de parkeernorm met 25% naar beneden kan worden bijgesteld, acht de Afdeling niet onredelijk. Breevast en anderen hebben geen inhoudelijke bezwaren naar voren gebracht tegen het beleid neergelegd in de Nota Stallen en Parkeren. Gelet hierop acht de Afdeling voldoende gemotiveerd waarom in dit geval is gekomen tot de in het plan gehanteerde parkeernorm. Van een ongemotiveerde afwijking van de in het Structuurplan vermelde aantallen is dan ook geen sprake. De raad heeft in redelijkheid op grond van de Nota Stallen en Parkeren kunnen komen tot een lagere parkeernorm. Het betoog faalt.

Uitvoerbaarheid

18. Breevast en anderen betogen dat de economische uitvoerbaarheid van het plan niet vast staat.

18.1. In de plantoelichting staat dat er een risicoanalyse planschade is opgesteld in het rapport van Adviesbureau BRO "Planschade(risico)analyse Westflank Noord" van 8 mei 2013 waaruit blijkt dat het niet in lijn der verwachting ligt dat de voorgenomen planologische wijziging zal leiden tot schade, welke op basis van afdeling 6.1 Wro voor vergoeding in aanmerking dient te komen. De conclusie in de plantoelichting is dat de economische uitvoerbaarheid voldoende is aangetoond en dat realisatie van het plan is gewaarborgd. De raad heeft ter zitting meegedeeld dat de gemeente de kosten van eventuele planschade zal dragen en dat daarvoor in de gemeentelijke begroting een voorziening is getroffen. De raad acht niet aannemelijk dat realisering van het plan zal leiden tot de door Victoria gestelde planschade.

18.2. Breevast en anderen hebben hun stellingen over de twijfel aan de economische uitvoerbaarheid niet nader onderbouwd. Gelet hierop en op hetgeen daarover door de raad is gesteld, is voor de Afdeling op grond van hetgeen Breevast en anderen hebben aangevoerd niet komen vast te staan dat aan de financiële uitvoerbaarheid moet worden getwijfeld.

Conclusie

19. Het beroep van Breevast en anderen is ongegrond. Het beroep van Victoria is gegrond. Het bestreden besluit dient te worden vernietigd voor zover het betreft artikel 4, lid 4.1, aanhef en onder g, van de planregels.

19.1. De Afdeling ziet aanleiding om met toepassing van artikel 8:72, derde lid, aanhef en onder b, van de Algemene wet bestuursrecht zelf in de zaak te voorzien door te bepalen dat in artikel 4, lid 4.1, aanhef en onder g, van de planregels wordt opgenomen dat een HOV-baan uitsluitend mogelijk is op de gronden waaraan de aanduiding "openbaar vervoer" is toegekend zoals dat nader is geregeld in artikel 10 van de planregels.

19.2. Uit het oogpunt van rechtszekerheid en gelet op artikel 1.2.3 van het Bro ziet de Afdeling voorts aanleiding de raad op te dragen het hierna in de beslissing nader aangeduide onderdeel van deze uitspraak binnen vier weken na verzending van deze uitspraak te verwerken in het elektronisch vastgestelde plan dat te raadplegen is op de landelijke voorziening, www.ruimtelijkeplannen.nl.

Omgevingsvergunning

20. Victoria en Breevast en anderen richten zich ook tegen de verleende omgevingsvergunningen. Zij hebben ter onderbouwing van hun beroep tegen de verleende omgevingsvergunning verwezen naar de beroepsgronden die zijn ingediend tegen het plan.

20.1. Het beroep van Victoria tegen het plan is gegrond. Dit betekent dat de beroepen van Victoria en Breevast en anderen tegen de omgevingsvergunning ook gegrond zijn,

20.2. Het bestreden besluit waarbij omgevingsvergunning is verleend dient te worden vernietigd. Nu de Afdeling aanleiding heeft gezien om zelf in de zaak te voorzien voor wat betreft het te vernietigen onderdeel van het plan ziet de Afdeling aanleiding om met toepassing van artikel 8:72, derde lid, van de Algemene wet bestuursrecht te bepalen dat de rechtsgevolgen in stand blijven.

Proceskosten

21. Ten aanzien van Victoria en Breevast en anderen dienen de raad en het college van burgemeester en wethouders op na te melden wijze in de proceskosten te worden veroordeeld.

Beslissing

De Afdeling bestuursrechtspraak van de Raad van State:

I. verklaart het beroep van de besloten vennootschap met beperkte aansprakelijkheid Victoria Hotel and Restaurant Investment B.V. en de commanditaire vennootschap Utrecht Victoria C.V. tegen het bestemmingsplan gegrond;

II. vernietigt het besluit van de raad van de gemeente Utrecht van 31 oktober 2013 met kenmerk REO 13.056974 tot vaststelling van het bestemmingsplan "Van Sijpesteijnkade, Westflank Noord-HOV, Stationsgebied" voor zover het betreft artikel 4, lid 4.1, aanhef en onder g, van de planregels;

III. bepaalt dat artikel 4, lid 4.1, aanhef en onder g, van de planregels als volgt komt te luiden: "een HOV-baan uitsluitend mogelijk is op de gronden waaraan de aanduiding "openbaar vervoer" is toegekend zoals dat nader is geregeld in artikel 10 van de planregels";

IV. bepaalt dat deze uitspraak in de plaats treedt van het besluit voor zover vernietigd;

V. draagt de raad van de gemeente Utrecht op om binnen vier weken na verzending van deze uitspraak ervoor zorg te dragen dat het onderdeel III wordt verwerkt in het elektronisch vastgestelde plan dat te raadplegen is op de landelijke voorziening, <http://www.ruimtelijkeplannen.nl>.

VI. verklaart het beroep van de besloten vennootschap met beperkte aansprakelijkheid Breevast B.V. en anderen tegen het bestemmingsplan ongegrond;

VII. verklaart de beroepen van de besloten vennootschap met beperkte aansprakelijkheid Victoria Hotel and Restaurant Investment B.V. en de commanditaire vennootschap Utrecht Victoria C.V. en de besloten vennootschap met beperkte aansprakelijkheid Breevast B.V. en anderen tegen de omgevingsvergunning gegrond;

VIII. bepaalt dat de rechtsgevolgen van het besluit van 15 november 2013, kenmerk HZ_WABO-13-06400, van het college van burgemeester en wethouders van Utrecht waarbij omgevingsvergunning is verleend voor het bouwen van een HOV-viaduct, kademuren, grondkerende constructies en een overstortput, en het kappen van 12 bomen in stand blijven;

IX. veroordeelt de raad van de gemeente Utrecht en het college van burgemeester en wethouders van Utrecht tot vergoeding van:

- bij de besloten vennootschap met beperkte aansprakelijkheid Victoria Hotel and Restaurant Investment B.V. en de commanditaire vennootschap Utrecht Victoria C.V. in verband met de behandeling van het beroep opgekomen proceskosten tot een bedrag van € 974,00 (zegge: negenhonderdvierenzeventig euro), geheel toe te rekenen aan door een derde beroepsmatig verleende rechtsbijstand, met dien verstande dat betaling aan een van hen bevrijdend werkt ten aanzien van de ander;

- bij de besloten vennootschap met beperkte aansprakelijkheid Breevast B.V. en anderen in verband met de behandeling van het beroep opgekomen proceskosten tot een bedrag van € 487,00 (zegge: vierhonderdzevenentachtig euro), geheel toe te rekenen aan door een derde beroepsmatig verleende rechtsbijstand, met dien verstande dat betaling aan een van hen bevrijdend werkt ten aanzien van de anderen;

X. gelast dat de raad van de gemeente Utrecht en het college van burgemeester en wethouders van Utrecht:

-aan de besloten vennootschap met beperkte aansprakelijkheid Victoria Hotel and Restaurant Investment B.V. en de commanditaire vennootschap Utrecht Victoria C.V. het door hen voor de behandeling van het beroep tegen het plan betaalde griffierecht ten bedrage van € 318,00 (zegge: driehonderdachttien euro) vergoedt, met dien verstande dat betaling aan een van hen bevrijdend werkt ten aanzien van de ander;

- aan de besloten vennootschap met beperkte aansprakelijkheid Breevast B.V. en anderen het door hen voor de behandeling van het beroep tegen het plan betaalde griffierecht ten bedrage van € 318,00 (zegge: driehonderdachttien euro) vergoedt, met dien verstande dat betaling aan een van hen bevrijdend werkt ten aanzien van de anderen.

Aldus vastgesteld door mr. W.D.M. van Diepenbeek, voorzitter, en mr. J. Kramer en mr. E. Helder, leden, in tegenwoordigheid van mr. E.M. Ouwehand, griffier.

w.g. Van Diepenbeek w.g. Ouwehand
Voorzitter griffier

Uitgesproken in het openbaar op 1 oktober 2014

224.