Ontwerp Inpassingsplan

Verbindingsweg Houten - A12

provincie :: Utrecht

BRO
Ruimte | om in te leven

Inpassingsplan 'Verbindingsweg Houten-A12'

Provincie Utrecht

Ontwerp

Rapportnummer:	212x00865.062216_1_2
Datum:	18 augustus 2011
Contactpersoon opdrachtgever:	de heer H. Kentie
Projectteam BRO:	Wim de Ruiter, Joost van Kippersluis, Eveline Kramer, Lenny van Oort
Concept:	17 januari 2011
Voorontwerp:	februari 2011
Ontwerp:	augustus 2011
Vaststelling:	
Trefwoorden:	Inpassingsplan, Verbindingsweg Houten-A12, provincie Utrecht
Bron foto kaft:	Provincie Utrecht

BRO
Hoofdvestiging
Postbus 4
5280 AA Boxtel
Bosscheweg 107
5282 WV Boxtel
T +31 (0)411 850 400
F +31 (0)411 850 401

Ruimte | om *in* te leven

Inhoudsopgave

pagina

1. INLEIDING **7**
1.1 Achtergrond 7
1.2 Inpassingsplan en m.e.r-procedure 8
1.2.1 Inleiding 8
1.2.2 MER Ontsluiting Houten, Herijking Alternatieven 9
1.2.3 Landschappelijke inpassing en compenserende en mitigerende maatregelen 15
1.2.4 Ingebrachte opmerkingen en adviezen 15
1.3 Ligging en begrenzing plangebied 17

2. HUIDIGE SITUATIE **19**
2.1 Ruimtelijke en functionele structuur 19
2.2 Huidige verkeerskundige situatie 19
2.3 Vigerende bestemmingsplannen 20

3. BELEID **21**
3.1 Inleiding 21
3.2 Rijksbeleid 21
3.3 Provinciaal beleid 24
3.4 Regionaal beleid 28
3.5 Gemeentelijk beleid 30

4. TOEKOMSTIGE SITUATIE **33**
4.1 Inleiding 33
4.2 Kruising Achterdijk 33
4.3 Beschrijving ontwerp 34
4.4 Verkeerseffecten 37

5. MILIEU- EN WAARDENASPECTEN **39**
5.1 Inleiding 39
5.2 Archeologie 39
5.3 Landschap, cultuurhistorie en aardkundige waarden 41
5.4 Bodem 43
5.5 Externe veiligheid 44
5.6 Natuur 45
5.6.1 Toetsing flora- en faunawet 46
5.6.2 Ecologische hoofdstructuur 48
5.6.3 Toetsing Natuurbeschermingswet 52
5.7 Geluid 53
5.8 Luchtkwaliteit 55
5.9 Waterhuishouding 55
5.10 Kabels en leidingen 59
5.11 Landbouw 59

6. JURIDISCHE PLANOPZET **61**
6.1 Juridisch-planologisch opzet 61
6.2 Systematiek 61
6.2.1 Inleidende regels 61
6.2.2 Bestemmingsregels 62
6.2.3 Algemene regels 62
6.2.4 Overgangs- en slotregels 63
6.3 Systematiek per bestemming 64

7. FINANCIEEL-ECONOMISCHE UITVOERBAARHEID **67**
7.1 Inleiding 67
7.2 Economische uitvoerbaarheid 67

8. MAATSCHAPPELIJKE UITVOERBAARHEID **69**
8.1 Inleiding 69
8.2 Inspraak 69
8.3 Overleg 69

BIJLAGENOVERZICHT

Bijlage 1: MER A12 SALTO, Tauw en Goudappel Coffeng, 12 oktober 2007 met de volgende bijlage:
- Bijlagenrapport MER A12 SALTO, Tauw en Goudappel Coffeng, 12 oktober 2007.

Bijlage 2: Landbouw Effect Rapportage A12 SALTO, LTO Noord projecten B.V, augustus 2007.

Bijlage 3: Samenvatting MER A12 SALTO, Tauw en Goudappel Coffeng, 12 oktober 2007.

Bijlage 4: Bestuurlijke samenvatting MER A12 SALTO, Tauw en Goudappel Coffeng, 12 oktober 2007.

Bijlage 5: Deelonderzoek 1 verkeer, Goudappel Coffeng, 10 oktober 2007.

Bijlage 6: Deelonderzoek 2 verkeer, Goudappel Coffeng, 10 oktober 2007.

Bijlage 7: Eindbeelden A12 SALTO, Goudappel Coffeng, 10 oktober 2007 met de volgende bijlage:
bijlagenrapport Eindbeelden A12 SALTO, Goudappel Coffeng 10 oktober 2007.

Bijlage 8: Ontsluiting Houten, Herijking Alternatieven, Milieueffectrapportage ten behoeve van het Rijsbruggerwegtracé, Grontmij, 18 februari 2011 met de volgende bijlagen:
- Ontsluiting Houten, Herijking alternatieven, Milieueffectrapportage, Grontmij, stap A en B, 12 november 2010.
- MER inpassingsplan Rijsbruggerwegtracé, deelonderzoek akoestiek; Grontmij, 18 februari 2011.
- MER inpassingsplan Rijsbruggerwegtracé, deelonderzoek luchtkwaliteit; Grontmij, 25 februari 2011.

Bijlage 9: Ontsluiting Houten, Herijking Alternatieven, Notitie reikwijdte en detailniveau voor de milieueffectrapportage, Grontmij, 16 augustus 2010.

Bijlage 10: Notitie zienswijzen MER Ontsluiting Houten, Herijking Alternatieven; 2010MME164.

Bijlage 11: Ontsluiting Houten, Advies over reikwijdte en detailniveau van het milieueffectrapport, Commissie voor de milieueffectrapportage, 27 oktober 2010.

Bijlage 12: Ontsluiting Houten, Toetsingsadvies over het milieueffectrapport, Commissie voor de milieueffectrapportage, 18 mei 2011.

Bijlage 13: Ontsluiting Houten, herijking alternatieven, Rapportage verkeersmodelberekeningen ten behoeve van milieueffectenrapportage, Grontmij, 11 november 2010. Behorende bij Ontsluiting Houten, Herijking Alternatieven, Milieueffectrapportage, stap A en B, 12 november 2010 (zie bijlage 8).

Bijlage 14: Ontsluiting Houten, Beschouwing effecten ongelijkvloerse kruising Rijsbruggerwegtracé en Achterdijk, Grontmij, 27 juli 2011.

Bijlage 15: N421 Houten-A12 Ontwerp van de weg bestaande uit:
- Situatietekening N421VJ-06
- Situatietekening N421VJ-07
- Situatietekening N421VJ-08
- Dwarsprofielen N421VJ-17
- Dwarsprofielen N421VJ-18
- Lengteprofiel N421VJ-20.

Bijlage 16: SALTO A12, "Rijsbruggerwegtraject" een bureauonderzoek en onderzoeksvoorstel, Vestigia, 16 december 2009.

Bijlage 17: Landschapsplan A12 SALTO, Rotterdam, Royal Haskoning, 9 maart 2010.

Bijlage 18: Milieuadvies concept bestemmingsplan Verbindingsweg Houten--A12/Rijsbruggerwegtracé, milieudienst zuidoost-utrecht, 13 juli 2009.

Bijlage 19: Aanvullend advies externe veiligheid voor ontwerpbestemmingsplan Verbindingsweg Houten-A12, milieudienst zuidoost-utrecht, 6 mei 2011.

Bijlage 20: Achtergrondrapport ecologie ten behoeve van inpassingsplan verbindingsweg Houten-A12, Tauw, 17 augustus 2011.

Bijlage 21: Ecologische inventarisaties Rijsbruggerweg, Houten, Tauw, 22 december 2009.

Bijlage 22: Onderzoek stikstofdepositie Rijsbruggerwegtracé,Witteveen en Bos, 17 augustus 2011.

Bijlage 23: Verbindingsweg Houten-A12, akoestisch onderzoek, Grontmij, 19 juli 2011.

Bijlage 24: Verbindingsweg Houten-A12, deelonderzoek luchtkwaliteit, Grontmij, 16 augustus 2011.

Bijlage 25: Waterhuishoudkundig systeem A12 Salto, Royal Haskoning, 30 oktober 2009 met de volgende inspraakreactie:
- Inspraakreactie voorontwerp inpassingsplan Verbindingsweg Houten-A12, Rijsbruggerwegtracé, Hoogheemraadschap De Stichtse Rijnlanden, 1 april 2011, kenmerk 419223.

Bijlage 26: Zienswijzennota voorontwerpinpassingsplan Verbindingsweg Houten-A12, Provincie Utrecht, augustus 2011

1. INLEIDING

1.1 Achtergrond

In de regio Utrecht hebben de afgelopen jaren verschillende ontwikkelingen plaatsgevonden die tot gevolg hebben dat de autoverplaatsingen in de toekomst zullen toenemen. Dit komt mede door de regionale groeitaak van Houten, waardoor de verkeersdruk in dit gebied sterk toeneemt. Naast het groeiende aantal autobewegingen is de verkeersveiligheid en leefbaarheid van het buitengebied in het geding en is er sprake van leefbaarheidsknelpunten in de kernen van Bunnik en Odijk. In de periode tot 2020 zijn er daarom verschillende ingrijpende verkeersmaatregelen nodig.

Sinds 2003 wordt in het project A12 SALTO[1] gezocht naar een duurzame oplossing voor de regionale verkeersproblematiek in het Kromme Rijngebied. In de stuurgroep is afgesproken op zo kort mogelijke termijn de verbetering van de aansluiting van Houten op het Rijkswegennet op te pakken door de aanleg van een extra aansluiting op de A12 via het zogenaamde Rijsbruggerwegtracé ten noorden van Houten.

Ook is afgesproken dat de gemeenten Houten en Bunnik de ontwikkeling van het Rijsbruggerwegtracé mogelijk zouden maken door het herzien van hun bestemmingsplannen. De gemeente Bunnik heeft echter in 2009 aangegeven dat zij het Rijsbruggerwegtracé alleen mogelijk wil maken in combinatie met afspraken over:

1. een aangepaste oost-west verbinding tussen Houten en de N229;
2. een oplossing van de verkeersproblematiek tussen Bunnik en Zeist (aanpassing Koelaan).

Beide aanpassingen zijn echter nog in onderzoek. Totdat deze onderzoeken zijn uitgevoerd en hierover een besluit is genomen, heeft de gemeente Bunnik het standpunt ingenomen dat zij geen bestemmingsplan in procedure wil brengen voor het Rijsbruggerwegtracé. Daarop heeft de gemeente Houten vanuit haar grote belang bij een oplossing de provincie Utrecht verzocht om een procedure tot het opstellen van een inpassingsplan op te starten. De provincie heeft op dit verzoek positief gereageerd en besloten –gelet op het provinciale belang- een inpassingsplan op te stellen voor het Rijsbruggerwegtracé (besluit Provinciale Staten d.d. 26 april 2010).

---

[1] In het project A12 SALTO werken samen Rijkswaterstaat Utrecht, provincie Utrecht, Bestuur Regio Utrecht en de gemeenten Bunnik, Houten, Nieuwegein, Utrecht, Utrechtse Heuvelrug, Wijk bij Duurstede en Zeist.

1.2 Inpassingsplan en m.e.r-procedure

1.2.1 Inleiding

In 2007 is een MER A12 SALTO[2] opgesteld (bijlage 1). Het Bestuur Regio Utrecht (BRU) had op verzoek van de stuurgroep A12 SALTO, de rol van initiatiefnemer voor het MER op zich genomen en de raden van de gemeenten Bunnik en Houten waren aangemerkt als bevoegd gezag. Nu er sprake is van een inpassingsplan is de provincie Utrecht bevoegd gezag geworden. De provincie Utrecht heeft er vanuit het zorgvuldigheidsbeginsel niet voor gekozen om het bestaande MER A12 SALTO als MER voor het inpassingsplan te gebruiken, maar om ter aanvulling van deze MER een nieuwe m.e.r.-procedure op te starten. Daarbij is ondermeer de Planstudie Ring Utrecht betrokken bij de analyse van alternatieven (stap A) en tracévarianten (stap B). Bij de verdere analyse van het voorkeursalternatief, waarvoor Provinciale Staten op 13 december 2010 haar eerdere besluit heeft bekrachtigd, is dat niet gedaan, daar de Planstudie Ring Utrecht nog geen vaststaand beleid is.

Voorafgaande aan het inpassingsplan is dus ter aanvulling van het MER A12 SALTO het MER Ontsluiting Houten, Herijking Alternatieven opgesteld[3]. Het inpassingsplan is het m.e.r.-plichtige besluit, dat in de aanleg van de nieuwe weg voorziet. Het geactualiseerde MER is dan ook gekoppeld aan dit inpassingsplan. Het MER, stap A en B en het projectmer met bijbehorende stukken is in bijlage 2 bij dit inpassingsplan gevoegd. In paragraaf 1.2.2 en 1.2.3 wordt hier een samenvatting van gegeven.

In het kader van de m.e.r.-procedure is de Notitie Reikwijdte en Detailniveau opgesteld. Deze heeft ter inzage gelegen en men heeft daarbij de mogelijkheid gekregen om zienswijzen in te dienen. Tevens is de Commissie voor de milieueffectrapportage geconsulteerd. Deze heeft de zienswijzen meegenomen in haar Advies 'Ontsluiting Houten, Advies over reikwijdte en detailniveau van het milieueffectrapport'. In paragraaf 1.2.4 wordt hier verder op ingegaan.
Volgens artikel 7.37 Wet milieubeheer dienen Provinciale Staten (zijnde het bevoegd gezag) in het kader van het besluit tot vaststelling van het inpassingsplan te vermelden:

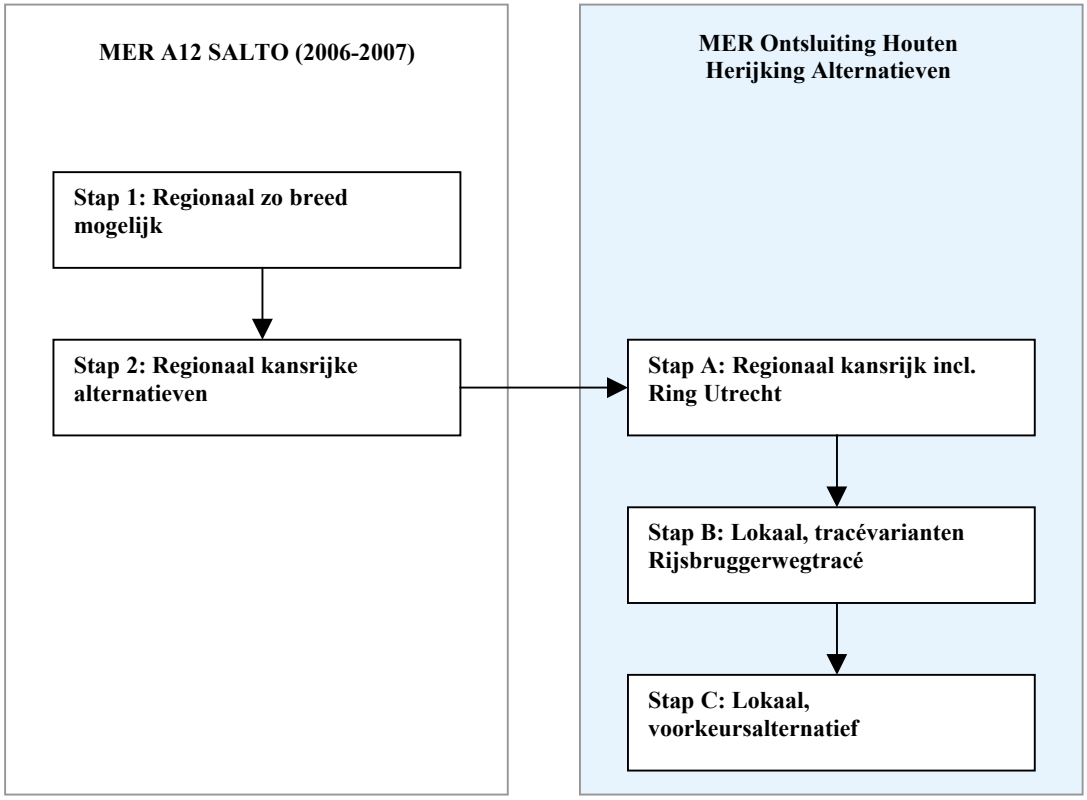
- de wijze waarop rekening is gehouden met de in het milieueffectrapport beschreven mogelijke gevolgen voor het milieu;
- hetgeen is overwogen over de in het MER beschreven alternatieven;
- hetgeen is overwogen over de inzake het MER ingebrachte opmerkingen en adviezen, waaronder het toetsingsadvies van de Commissie voor de milieueffectrapportage.

---

[2] MER A12 SALTO, Tauw bv/Goudappel Coffeng, kenmerk R002-44987EMG-pla-V01-NL

[3] Ontsluiting Houten, Herijking Alternatieven, Milieueffectrapportage, stap A en B, Grontmij, 12 november 2010
Ontsluiting Houten, Herijking Alternatieven, Milieueffectrapportage ten behoeve van het Rijsbruggerwegtracé, stap C, Grontmij, februari 2011

Hieronder wordt hiervan verslag gedaan.



Figuur 1. Relatie tussen MER A12 SALTO en MER Ontsluiting Houten, Herijking Alternatieven

1.2.2 MER Ontsluiting Houten, Herijking Alternatieven

In het MER Ontsluiting Houten, Herijking Alternatieven is een aantal geselecteerde oplossingen met betrekking tot de tracering en inrichting van de aanleg van de weg nader uitgewerkt, onderzocht op effecten en vergeleken. Naast verkeer is er ook aandacht besteed aan de effecten voor het milieu. Dit maakt een evenwichtige en realistische vergelijking van de oplossingen mogelijk.

Het MER bestaat uit drie stappen. In stap A is bepaald of op basis van de huidige kennis omtrent toekomstige infrastructurele ontwikkelingen nog steeds blijkt dat het Rijsbruggerwegtracé de juiste oplossing is voor de bereikbaarheidsproblemen rondom Houten. Stap B is gericht op de keuze tussen tracévarianten van het Rijsbruggerwegtracé. Onderzocht is wat de meest geschikte ligging van het Rijsbruggerwegtracé is. In stap C wordt ingegaan op de inrichting van het voorkeurstracé.

Stap A

In Stap A zijn de volgende alternatieven naast elkaar gezet:

1. Nul(plus)alternatief: Het nulalternatief betreft de huidige aansluiting van De Staart op de A27. Het nulalternatief is vergeleken voor twee varianten voor de nog te kiezen oplossing voor de Planstudie Ring Utrecht. Het betreft variant 1 waarbij sorteren in de knooppunten plaatsvindt en variant 2 waarbij sorteren voor de knooppunten plaatsvindt. In de rapportage verkeersmodelberekeningen voor het MER Ontsluiting Houten[4] wordt op de varianten nader ingegaan. De inhoud van deze rapportage komt aan de orde in hoofdstuk 4 en is opgenomen als bijlage 13 bij deze toelichting.
2. Rijsbruggerwegtracé: een verbinding vanaf de Rondweg Houten (in het noordoosten) naar een nieuwe halve aansluiting op de A12 ter hoogte van het NS-station Bunnik;
3. Opwaardering N410: een nieuwe weg ten zuiden van de Houtenseweg en noordelijk van de Burgweg. De nieuwe weg wordt aangesloten op de Rondweg Houten ten zuiden van de fietstunnel in de Binnenweg;
4. Meerpaalvariant: vanaf De Rede in Houten naar de bestaande aansluiting Het Klooster/ A27, met een nieuwe brug over het Amsterdam-Rijnkanaal;
5. N409/A27: via parallelstructuur tussen knooppunt Lunetten en knooppunt Rijnsweerd.

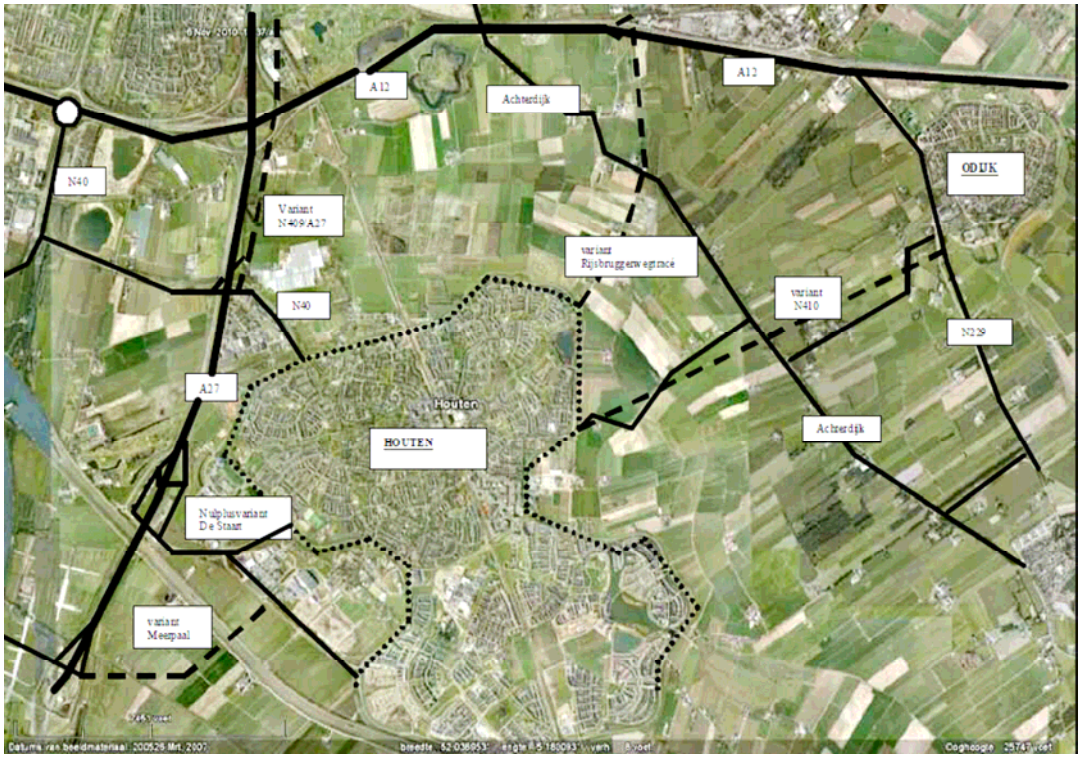
Deze varianten staan nader omschreven in paragraaf 5.2 van het MER, stap A en B (bijlage 2).

De varianten zijn beoordeeld op de volgende aspecten:

- Ruimtegebruik;
- Verkeer;
- Geluid;
- Luchtkwaliteit;
- Externe Veiligheid;
- Landschap, cultuurhistorie en archeologie;
- Bodem en water;
- Natuur.

Gezien de verkeerskundige doelstelling van het project (verbetering van de bereikbaarheid van Houten naar het hoofdwegennet) scoren het nulplusalternatief en de N409/A27 onvoldoende. Hetzelfde kan worden gezegd van de N410, op basis van de primaire doelstelling van de ontsluiting van Houten. De N410 scoort vooral positief in het ontlasten van de andere wegen in het buitengebied tussen Houten en Odijk, maar voegt weinig tot niets toe aan de ontsluiting van Houten in de voor het verkeer preferente richting (west en noord).

[4] Ontsluiting Houten, herijking alternatieven, Rapportage verkeersmodelberekeningen ten behoeve van milieueffectenrapportage, stap A en B Grontmij, 11 november 2010



Figuur 2. Ligging alternatieven MER Stap A

Bron: Ontsluiting Houten, Herijking Alternatieven, Milieueffectenrapportage, stap A en B, Grontmij, 12 november 2010

Het Rijsbruggerwegtracé en Meerpaal hebben op vergelijkbare aspecten voor- en nadelen. Voor alle aspecten scoren ze op aspectniveau gelijkwaardig. Uit de effectbeoordeling van de alternatieven voor het verkeer blijkt, dat het Rijsbruggerwegtracé beperkt beter is dan de Meerpaalvariant als alle criteria als even zwaarwegend worden gehanteerd. Het gaat daarbij om de volgende criteria:

1. verkeersdruk Houten (De Staart en Utrechtseweg);
2. effecten op het hoofdwegennet;
3. verkeersdruk buitengebied van Bunnik en Houten;
4. bijdrage aan tangentiële OV-verbindingen;
5. bijdrage aan gewenste hoofdfietsroutes;
6. robuustheid.

Echter de criteria zijn niet even zwaarwegend. De criteria 1, 3 en 6 zijn van een zwaarder gewicht, omdat deze de meest directe relatie hebben met de doelstelling van het project. Het verschil tussen het Rijsbruggerwegtracé en de alternatieven is dus groter. In de uiteindelijke besluitvorming zijn de criteria 1, 3 en 6 dan ook doorslaggevend geweest.

Verder zal het Meerpaalalternatief leiden tot een forse ingreep in de bestaande landschappelijke structuur. Gelet op de hoogte van het gebied zal het tracé, met daarbij het viaduct over het Amsterdam Rijnkanaal, hoger liggen dan het omliggende landschap. Het Meerpaalalternatief is gelegen in een gave, onaangetaste landschappelijke eenheid binnen de Nieuwe Hollandse Waterlinie (NHW). Deze variant confronteert dan ook meer met het Nationaal Landschap NHW, dan het Rijsbruggerwegtracé dat doet met het Nationaal Landschap Rivierengebied.

De analyse toont aan dat de eerder, op basis van het MER A12 SALTO, gemaakte keuze voor het Rijsbruggerwegtracé ook met de inzichten en de informatie van nu, met als belangrijkste nieuwe ontwikkeling de invloed van de alternatieven vanuit de Planstudie Ring Utrecht, nog steeds een verantwoord besluit is.

Belangrijke overwegingen hierbij zijn:
- Robuustheid: ontsluiting naar twee autosnelwegen is minder kwetsbaar voor incidenten dan twee ontsluitingen op één snelweg;
- Toekomstwaarde: het Rijsbruggerwegtracé biedt meer kansen dan het Meerpaalalternatief om een toekomstige oost-westverbinding tussen Houten en Bunnik te optimaliseren;
- Veiligheid: het Rijsbruggerwegtracé biedt meer kansen om het autoverkeer op de kleinere wegen in het buitengebied tussen Bunnik, Odijk en Houten te beperken.

Stap B
In stap B zijn twee tracévarianten van het Rijsbruggerwegtracé geanalyseerd. Het betreft een westelijke en oostelijke variant ten opzichte van het waterwingebied ten zuiden van Bunnik. Het westelijke tracé volgt zoveel mogelijk de bestaande wegen, Rijsbruggerweg en Tureluurweg. Het oostelijke tracé loopt deels parallel aan de Rietsloot, zoveel mogelijk op/langs kavelgrenzen door het agrarische gebied. De twee tracés zijn beoordeeld op dezelfde verkeer- en milieuaspecten als bij stap A.

Uit de vergelijking blijkt dat de oostelijke variant op aspectniveau op alle aspecten gelijkwaardig of beter is dan de westelijke variant. Op basis van deze analyse is er dus geen reden om af te wijken van de eerdere keuze voor de oostelijke variant.

Figuur 3. Westelijke (links) en oostelijke (rechts) varianten van het Rijsbruggerwegtracé

Bron: Milieueffectrapportage Stap A en B, Grontmij Nederland BV, 12 november 2010

De analyse geeft wel aanknopingspunten voor mogelijke optimalisaties. Daarvoor zijn twee vragen gesteld:

1. Is er meerwaarde te verkrijgen in een combinatie van oost en west?
2. Is er meerwaarde te verkrijgen door kleine ontwerpaanpassingen in oost?

Wat betreft de eerste vraag blijkt, dat de combinatie oost-west geen duidelijke meerwaarde ten opzichte van de oostelijke variant oplevert. Maar de analyse laat zien dat er ten opzichte van de oostelijke variant ook geen grote nadelen zijn.

Wat betreft de tweede vraag is aanbevolen om op enkele punten een optimalisatie-slag uit voeren voor de oostelijke variant. Daarbij gaat het om:

- Landschap, cultuurhistorie en archeologie: in het zuidelijk deel zijn de nadelige effecten voor de archeologie te beperken door het tracé nog beperkt naar het oosten op te schuiven waardoor het tracé om het archeologische monument buigt wat nu doorsneden wordt.
- Natuur; optimalisatie van de tracéligging waardoor de bomenrij langs de Rietsloot zoveel mogelijk kan blijven staan (migratieroute vleermuizen); realisatie verblijfsgebied/ecologische stapsteen voor de poelkikker in het gebied ten noorden van de Achterdijk.

Stap C
Gelet op de conclusies van stap B is in stap C, de projectmer, de oostelijke variant van het Rijsbruggerwegtracé nader uitgewerkt. Voor dit tracé is:
- een optimalisatie van de tracéligging uitgevoerd;
- onderzoek uitgevoerd naar enkele varianten met betrekking tot de kruising met de Achterdijk:
  - verkeerskundig: rotonde of koude kruising (wel / geen uitwisseling);
  - landschappelijk: gelijkvloers of ongelijkvloers.

Uiteindelijk heeft deze nadere uitwerking geleid tot het definitieve Rijsbruggerwegtracé. Ten opzichte van het oostelijke tracé in stap B is één wijziging doorgevoerd. Ten noorden van de aansluiting van het nieuwe tracé op de Rondweg van Houten is namelijk het tracé vlakbij de Binnenweg om een archeologisch monument heen gelegd in plaats van dit te doorsnijden. Door deze wijziging is richting de Achterdijk de afstand tot de Rietsloot enkele meters vergroot.

In het MER, deel C is gekeken naar twee mogelijke toekomstige ontwikkelingen die van invloed kunnen zijn op de verkeersintensiteiten op het Rijsbruggerwegtracé, namelijk:
- De aanleg van een oost-west verbinding langs de A12 tussen de Rijsbruggerwegtracé en de N229. Deze oost-west verbinding kan worden gebruikt door verkeer vanuit Houten richting Bunnik/aansluiting A12 en visa versa. Verkeer vanuit Bunnik kan via deze verbinding niet op de nieuwe aansluiting van het Rijsbruggerwegtracé met de A12 komen. Dit om te voorkomen dat verkeer vanaf Odijk naar de A12 gestimuleerd wordt om deze route te gebruiken.
- Opwaardering van de N410 naar een 80 km/u weg door het rechttrekken van een aantal bochten in deze weg en het rechtdoor verbinden van de bajonetkruising met de Achterdijk.

Op basis van de resultaten uit het MER gaat de voorkeur uit naar het Rijsbruggerwegtracé waarbij de kruising met de Achterdijk wordt uitgevoerd als turborotonde in combinatie met een spitsafsluiting. Op basis van de reacties op het voorontwerp inpassingsplan en het MER is de mogelijkheid van een ongelijkvloerse kruising nader onderzocht en is besloten om de kruising met de Achterdijk als ongelijkvloerse krui-

sing uit te voeren. Een beschrijving van de ongelijkvloerse kruising en de effectbeoordeling hiervan is opgenomen in hoofdstuk 4.

1.2.3 Landschappelijke inpassing en compenserende en mitigerende maatregelen

In het MER is aangegeven dat er mitigerende maatregelen noodzakelijk zijn voor de landschappelijke inpassing. In paragraaf 4.2 wordt nader ingegaan op de landschappelijke inpassing, het uitgevoerde onderzoek en de maatregelen.

Uit het MER volgt ook dat de aanleg van het Rijsbruggerwegtracé kan zorgen voor een aantal negatieve effecten bijvoorbeeld op water en flora en fauna, zoals bijvoorbeeld het verlies aan waterbergend vermogen of het verminderen van de habitat van dieren. Door het treffen van compenserende en mitigerende maatregelen kunnen de negatieve effecten worden verzacht, waardoor het effect positiever wordt.

Na afronding van het MER zijn voor alle milieuaspecten onderzoeken uitgevoerd waarin bepaald is wat de exacte effecten zijn van de aanleg van de weg. Op basis van de uitkomsten van deze onderzoeken is bepaald of maatregelen noodzakelijk zijn. In hoofdstuk 5 worden de verschillende milieuaspecten en de eventuele mitigerende en compenserende maatregelen beschreven.

1.2.4 Ingebrachte opmerkingen en adviezen

Notitie Reikwijdte en Detailniveau Herziening Ontsluiting Houten (NRD).
Naar aanleiding van het besluit van PS om een inpassingsplan voor het Rijsbruggerwegtracé in de gemeenten Houten en Bunnik op te stellen is besloten ter aanvulling van het MER A12 SALTO een nieuwe m.e.r.-procedure op te starten. Deze procedure is aangevangen middels een kennisgeving dd. 19 augustus 2010 en de gelijktijdige tervisielegging van een Notitie Reikwijdte en Detailniveau Herziening Ontsluiting Houten (NRD). Deze notitie is als bijlage 9 bij dit inpassingsplan gevoegd.

Op de NRD zijn 40 zienswijzen binnengekomen. Als bijlage 10 is bij dit inpassingsplan 'De notitie zienswijzen MER Ontsluiting Houten, Herijking Alternatieven' gevoegd. Hierin staat beschreven op welke wijze de provincie omgaat met de zienswijzen.

De NRD is ook verzonden aan de Commissie voor de Milieueffectrapportage (Commissie m.e.r). voor een advies. In de hierboven genoemde 'Notitie zienswijzen MER Ontsluiting Houten, Herijking Alternatieven' wordt ook ingegaan op de wijze waarop de provincie het advies van de Commissie m.e.r. interpreteert en uitwerkt. Het advies zelf is als bijlage 11 bij deze toelichting gevoegd.

Het MER Ontsluiting Houten, herijking alternatieven
Het MER Ontsluiting Houten, Herijking Alternatieven, stappen A, B en C met bijbehorende stukken wordt bij dit ontwerp-inpassingsplan ter inzage gelegd (bijlage 2).

Het MER is ter toetsing voorgelegd aan de Commissie m.e.r en deze heeft een toetsingsadvies[5] uitgebracht (bijlage 12). De opmerkingen van instanties en inspraakreacties op het voorliggende voorontwerp-inpassingsplan zijn betrokken bij het advies. De Commissie is van oordeel dat de essentiële informatie voor de besluitvorming over het inpassingsplan in het MER aanwezig is. Het MER toont aan dat op basis van nieuwe verkeersinformatie er geen andere conclusies getrokken kunnen worden over de alternatieven die in de m.e.r procedure voor A12 SALTO zijn afgevallen.

De Commissie heeft een aantal aanbevelingen ten aanzien van dit inpassingsplan:

- De Commissie adviseert bij de terinzagelegging van het besluit over het inpassingsplan de verklaring voor de verschillen in verkeerscijfers tussen de deelstudies van het MER en het akoestisch rapport bij het voorontwerp inpassingsplan te presenteren. De Commissie adviseert daarbij ook aan te geven voor welke wegvakken de verkeerscijfers in het akoestisch onderzoek van het Voorontwerp inpassingsplan gelden.

  De weergegeven intensiteiten voor de akoestische berekening ten behoeve van het inpassingsplan betreffen 1 rijrichting. In de berekeningen zelf zijn wel beide rijrichtingen gehanteerd. Daarnaast zijn de WERKdagetmaalintensiteiten uit het MER A omgerekend naar WEEKdagetmaalintensiteiten Voor verkeersberekeningen zijn werkdagintensiteiten van belang omdat deze de drukste periode weergeven. Voor akoestische berekeningen is het gemiddelde van een hele week maatgevend. Globaal is de verhouding weekdag/werkdag voor lichte motorvoertuigen 0,92 en voor vrachtverkeer 0,8. In het akoestisch onderzoek is nu duidelijk aangegeven welke verkeerscijfers voor welke wegvakken gelden.

- De Commissie adviseert om de te hanteren kritische depositiewaarde voor stikstof van De Raaphof nader te onderbouwen. Deze onderbouwing is noodzakelijk om te bepalen of in het kader van de Natuurbeschermingswet een vergunning verleend moet worden. Voor de autonome ontwikkelingen moet aangegeven worden welke ontwikkelingen daartoe zijn gerekend en welke niet. De Commissie adviseert deze informatie bij de ter inzagelegging van het inpassingsplan van het Rijsbruggerwegtracé te presenteren.

  In paragraaf 5.6 Natuur en de bijbehorende onderzoeken wordt de invloed van stikstofdepositie op de Raaphof nader onderbouwd.

---

[5] Commissie voor de milieueffectrapportage, Ontsluiting Houten Toetsingsadvies over het milieueffectrapport, 18 mei 2011, rapportnummer 2475-80.

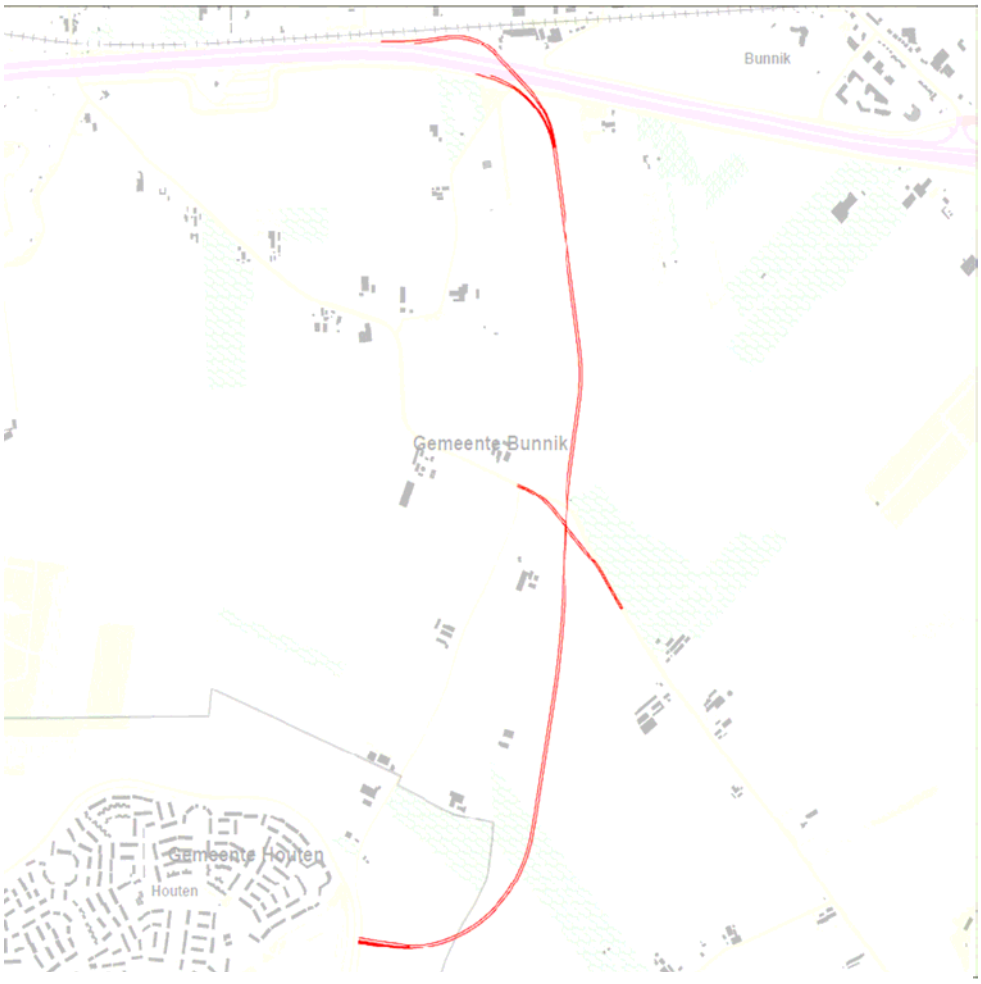
- De Commissie adviseert om voor het besluit over het inpassingsplan het gekozen inpassingsmodel 'maaiveld' te preciseren, met name qua hoogteligging, en een beter beeld te schetsen van de aanblik van het tracé in het landschap. Op basis hiervan kan de impact op de landschapsbeleving, onder andere van aardkundige waarden, beter naar waarde worden geschat.

  In paragraaf 4.2 is een beschrijving van het maaiveldmodel opgenomen.
  In paragraaf 5.3 wordt nader ingegaan op de aardkundige waarden.

1.3 Ligging en begrenzing plangebied

Het plangebied van voorliggend inpassingsplan is gelegen tussen de kernen Bunnik en Houten. Het plangebied bestaat uit de gronden van het Rijsbruggerwegtracé. Ook de gronden benodigd voor waterberging behoren tot het plangebied. Het wegtracé start op de Rondweg Houten, loopt vervolgens naar het oosten en buigt af naar het noorden en eindigt bij de A12. Halverwege doorsnijdt het tracé de Achterdijk. De exacte begrenzing is opgenomen op de plankaart.

De ligging van het tracé staat op de tekening in figuur 4 afgebeeld.



Figuur 4. Ligging Rijsbruggerwegtracé

2. HUIDIGE SITUATIE

2.1 Ruimtelijke en functionele structuur

Het plangebied maakt onderdeel uit van het zogenaamde stroomruggen en kommengebied van de Kromme Rijn en is naast de bebouwingskernen Bunnik en Houten een half open en open gebied. Langs de wegen in het gebied is verspreide bebouwing aanwezig. Het betreft vooral agrarische bedrijven en burgerwoningen. De gronden in het gebied zijn voornamelijk in agrarisch gebruik als weidegrond, akkerland en boomgaard.

In het gebied is tevens een waterwinstation gelegen met de daarbij behorende beschermingszones. Ter hoogte van de aansluiting van het Rijsbruggerwegtracé ligt het bedrijventerrein Twaalf Apostelen van Bunnik en een voormalig vrachtwagenparkeerterrein.

2.2 Huidige verkeerskundige situatie

Onder andere door de verdubbeling van het aantal inwoners van Houten als gevolg van de bouw van Houten VINEX is er sprake van een groei van het aantal autoverplaatsingen in deze regio. De aanwezige infrastructuur is niet meegegroeid met de uitbreiding van Houten en kan het verkeer niet goed verwerken.

Door de overbelasting ontstaan er problemen met de verkeersafwikkeling op de ontsluitingswegen van Houten. Als gevolg van de overbelasting van de ontsluitingswegen ontstaat filevorming. Momenteel verbindt de Staart, Houten met het rijkswegennet. (Aan de noordzijde heeft Houten alleen nog een indirecte verbinding met de A12, namelijk langs het bedrijventerrein De Liesbosch in Nieuwegein.) De wachtrijen op de Staart, de toerit naar de A27, hebben gevolgen voor de rondweg van Houten, waardoor de interne verkeerscirculatie tussen de wijken onderling ook vertraging oploopt.

Een alternatieve route naar het rijkswegennet vormen de wegen in het buitengebied van Bunnik en Houten (Achterdijk, N410 en Oostromsdijkje). Door de grote verkeersstroom op de rondweg van Houten en de Staart maakt een deel van het verkeer gebruik van deze wegen in het buitengebied. De gewenste verkeersintensiteiten die passen bij smalle wegen in het buitengebied worden op deze wegen met een factor 2 tot 3 overschreden.

De aansluiting N229/A12 (afslag Bunnik 19) wordt gebruikt door het verkeer van Bunnik en vanaf de N229, door verkeer uit Wijk bij Duurstede, Odijk, Werkhoven en Houten. In het buitengebied worden alternatieve routes gezocht als gevolg van filevorming op de A12.

Zoals in paragraaf 1.1 is geschetst, leidt deze situatie tot problemen met de doorstroming, de verkeersveiligheid en de leefbaarheid op de weg zelf en in de omgeving van de wegen.

2.3 Vigerende bestemmingsplannen

In onderstaand overzicht zijn de bestemmingsplannen benoemd die momenteel gelden op de gronden die behoren tot onderhavig plangebied.

Gemeente Bunnik

Naam bestemmingsplan	Vastgesteld	Goedgekeurd
▪ Bestemmingsplan 'Buitengebied'*	29 januari 2009 *	n.v.t.
▪ Bestemmingsplan 'Dorpen - Bunnik, herziening 2006'	2 oktober 2008	26 mei 2009

* van 3 juni t/m 14 juli 2011 heeft het ontwerpbestemmingsplan Buitengebied Bunnik 2011 ter inzage gelegen. Dit bestemmingsplan betreft in overwegende mate een reparatie van het plan Buitengebied.
** in werking getreden op 1 mei 2009, onherroepelijk op 23 maart 2011.

Gemeente Houten

Naam bestemmingsplan	Vastgesteld	Goedgekeurd
▪ Bestemmingsplan 'Oud Wulverbroek'	22 juni 2004	25 januari 2005
▪ Globaal bestemmingsplan Houten	26 juni 1974	24 september 1975

Op basis van deze bestemmingsplannen is de gewenste ontwikkeling niet mogelijk.

3. BELEID

3.1 Inleiding

In dit hoofdstuk wordt kort ingegaan op het relevante beleid ten aanzien van het plangebied. Het ruimtelijke beleid op de diverse schaalniveaus wordt besproken. De benoemde aandachtspunten zijn van belang voor het nieuwe inpassingsplan.

3.2 Rijksbeleid

Nota Ruimte (Ministerie van VROM, 2005)
In de Nota Ruimte zijn vanuit het Rijk de belangrijkste kaders en randvoorwaarden gegeven voor de ruimtelijke ontwikkeling in Nederland. Onderdeel van de Nota Ruimte is de Ecologische Hoofdstructuur (EHS). De EHS bestaat uit begrensde gebieden die zijn aangemerkt als bestaande bos- en natuurgebieden, nieuwe natuurgebieden, netto begrensde robuuste verbindingen, de grote wateren en de Noordzee. In het plangebied lopen enkele onderdelen van de EHS (bestaand natuur en ecologische verbindingszones). De EHS moet (inclusief robuuste verbindingen) in 2018 zijn gerealiseerd. De concrete uitvoering van de EHS is de taak van de provincies.

In Nota Ruimte zijn naast de EHS ook Nationale Landschappen aangewezen. Dit zijn gebieden waarvan de landschapskwaliteit internationaal zeldzaam of uniek en nationaal kenmerkend is. Houten ligt voor een groot deel in Nationale Landschap "Nieuwe Hollandse Waterlinie". Voor "Nieuwe Hollandse Waterlinie" is een uitvoeringprogramma opgesteld. Hierin staan maatregelen en aanbevelingen om de doelstellingen uit de visie te verwezenlijken. Enkele maatregelen die relevant zijn voor het landschap in het studiegebied: forten en andere elementen van de NHW zichtbaar maken vanaf wegen, het 'open houden van schootsvelden' en mogelijk het weer gebruik maken van de inundatievlakte voor waterberging bij Laagraven en Nieuw Wulven.

Aan de oostkant van Houten ligt het buitengebied deels binnen Nationale Landschap "Rivierengebied". De kernkwaliteiten van dit gebied zijn het schaalcontrast van: zeer open naar besloten, het samenhangend stelsel van rivier-uiterwaard-oeverwal-kom en het samenhangend stelsel van hogestuwwal-flank-kwelzone-oeverwal-rivier. Deze kernkwaliteiten zijn benoemd in de Nota Ruimte. De nieuwe verbindingsweg is deels gelegen in het Nationaal Landschap Rivierengebied.

Voor de Kromme Rijn heeft de provincie Utrecht in haar structuurvisie de kernkwaliteit vesting en vestiging benoemd. De provincie en de gemeenten hebben het be-

houd van de kernkwaliteiten opgenomen in hun beleid. De begrenzing van de Nationale Landschappen is in de streekplanuitwerking Nationale Landschappen vastgelegd en op 8 april 2008 vastgesteld door GS (zie paragraaf 3.3 Provinciaal beleid). Bij ruimtelijke ontwikkelingen in Nationale Landschappen zijn de kernkwaliteiten van het gebied bepalend. Uitgangspunt van het beleid is dat deze kernkwaliteiten in het specifieke landschap worden behouden of worden versterkt.

Kwaliteitsagenda Landschap

De afgelopen decennia gaan de veranderingen in het landschap steeds sneller. Dit komt onder andere doordat de landbouw intensiever en grootschaliger is geworden en dorpen, steden en infrastructuur meer ruimte in beslag nemen. De resterende groene ruimte versnippert; de druk van de verschillende ruimteclaims is het sterkst aan de randen van de stad. Mensen ontlenen een belangrijk deel van hun identiteit aan het landschap waarin ze zijn opgegroeid. Als gevolg van verschillende ontwikkelingen wordt die band echter steeds minder sterk. Het beheer van het landschap staat onder druk door veranderingen in de landbouw. Het landschap wordt op dit moment gewaardeerd met een rapportcijfer 7,3. Met de Agenda Landschap streeft het Rijk naar een 8,0 in 2020. Een cijfer alleen zegt nog weinig. Het gaat uiteindelijk om een mooi en gevarieerd landschap, waarin mensen hun activiteiten kunnen ontplooien én waarvan ze kunnen genieten. De volgende drie opgaven geven daar richting aan:

1. Zorgvuldig omgaan met de ruimte;
2. Het wordt mooier als u meedoet;
3. Landschap duurzaam financieren.

Anders omgaan met water, waterbeleid voor de 21ste Eeuw

Na het hoge water van 1993 en 1995 en de wateroverlast in de jaren daarna, is het besef gekomen dat er in Nederland anders met water om moet worden gegaan. Het klimaat verandert immers en dit heeft veel gevolgen: er komen korte maar hevige regenbuien, meer smeltwater dat via de rivieren ons land binnenkomt, en de zeespiegel stijgt. Om te voorkomen dat dit meer wateroverlast geeft, hebben het Rijk, provincies, gemeenten en waterschappen het Waterbeleid 21ste Eeuw[6] ontwikkeld. Dit beleid springt in op de het veranderende klimaat en de wateroverlast die daarvan het gevolg kan zijn, als er niks gebeurt.

De kern van het waterbeleid is dat water de ruimte moet de ruimte krijgen, voordat het die ruimte zelf neemt. Dit betekent dat er nu al maatregelen worden genomen om overlast in de toekomst te voorkomen. In het landschap en in de stad moet meer ruimte gemaakt worden om water op te slaan, bijvoorbeeld door het aanleggen van vijvers in woonwijken. De beleidsgedachte van Waterbeheer 21ste Eeuw ('ruimte ma-

[6] Anders omgaan met water, Waterbeleid voor de 21ste eeuw, Ministerie van Verkeer en Waterstaat, december 2000

ken voor water') is de basis van het waterbeheer op nationaal, regionaal en lokaal niveau.

Nationaal Waterplan
Het Nationaal Waterplan (NWP) is het rijksplan voor het waterbeleid. Het kabinet Balkenende IV heeft het Nationaal Waterplan in december 2009 vastgesteld. Het NWP beschrijft de maatregelen die in de periode 2009-2015 genomen moeten worden om Nederland ook voor toekomstige generaties veilig en leefbaar te houden en de kansen die water biedt te benutten.

De beleidsvoornemens in het waterplan worden gepresenteerd in vijf thema's: waterveiligheid, watertekort, zoetwatervoorziening, wateroverlast, waterkwaliteit en het gebruik van water. De beleidsdoelen van het Nationaal Waterplan worden verder uitgewerkt in het provinciale waterbeleid en de waterbeheerplannen van waterschappen. Hierin staan concrete uitgangspunten voor ruimtelijke plannen.

Nota Belvedere
De Nota Belvedere[7] geeft een visie op de wijze waarop met de cultuurhistorische kwaliteiten van het fysieke leefmilieu in de toekomstige ruimtelijke inrichting van Nederland kan worden omgegaan, en geeft aan welke maatregelen daartoe moeten worden getroffen.

In het kader van de nota is een aantal gebieden aangewezen die speciale aandacht krijgen in verband met de bijzondere cultuurhistorische waarden. Het plangebied maakt onderdeel uit van Belvedere-gebied Kromme Rijngebied en de Hollandse Waterlinie. De cultuurhistorische identiteit moet in de landschappelijke inpassing een plek krijgen.

Nota Mobiliteit[8]
Deze nota is een nationaal verkeers- en vervoersplan op grond van de Planwet verkeer en vervoer (1998) en is de opvolger van het Structuurschema Verkeer en Vervoer (SVV-2). In de Nota Mobiliteit wordt het ruimtelijk beleid, zoals vastgelegd in de Nota Ruimte, verder uitgewerkt en wordt het verkeers- en vervoerbeleid beschreven.
De aanpak van de nota mobiliteit wordt gekenmerkt door:
- bereikbaarheid verbeteren om een sterke economie te realiseren;
- groei van verkeer en vervoer mogelijk maken;
- betrouwbare en voorspelbare bereikbaarheid van deur tot deur creëren;
- het uitgangspunt: decentraal wat kan en centraal wat moet;

---

7 Nota Belvedere, Beleidsnota over de relatie cultuurhistorie en ruimtelijke inrichting, Ministerie van OCW, Ministerie van LNV, Ministerie van VROM, Ministerie van VenW, juli 1999

8 Nota Mobiliteit, Ministerie van Verkeer en Waterstaat i.s.m. Ministerie van Vrom; 30 september 2004.

- meer publieke-private samenwerking;
- innovaties stimuleren (vernieuwing is hard nodig);
- kaders stellen aan het decentrale beleid;
- het uitgangspunt: een daadkrachtige overheid;
- het actief en zelfbewust inzetten op internationaal beleid;
- het op korte termijn inhalen van onderhoudsactiviteiten;
- het uitgangspunt: betrouwbaar en snel over de weg;
- het uitgangspunt: beprijzen noodzakelijk;
- het uitgangspunt: de veiligheid permanent verbeteren;
- het uitgangspunt: kwaliteit leefomgeving verbeteren.

Met de geschetste maatregelen is het mogelijk de gesignaleerde knelpunten aan te pakken. Elk van de genoemde opties gaat ervan uit dat Rijk, decentrale overheden en bedrijven ook andere maatregelen treffen die de bereikbaarheid verbeteren. Hierbij worden in samenwerkingsverbanden de meest optimale maatregelen bepaald voor de korte en lange termijn. De algehele gezamenlijke ambitie is: sneller, schoner en veiliger van deur tot deur.

3.3 Provinciaal beleid

Structuurvisie provincie Utrecht 2005-2015[9]
In algemene zin is het provinciaal beleid er op gericht om zeer terughoudend om te gaan met het aanleggen van nieuwe infrastructuur voor auto's teneinde extra doorsnijdingen en versnippering van de (groene) ruimte te voorkomen. Een goede ontsluiting van uitbreidingslocaties is evenwel van belang. In dat verband is onder andere opgenomen dat gezamenlijk met betrokken partijen onderzoek wordt uitgevoerd naar een extra ontsluiting van Houten richting de A12 bij Bunnik.

Dit onderzoek heeft inmiddels plaatsgevonden. Gekozen is voor het Rijsbruggerwegtracé. Het mogelijk maken van dit tracé in dit inpassingsplan is een vervolg op dit onderzoek.

Nationale Landschappen
In de Nota Ruimte zijn door het rijk twintig gebieden in Nederland aangemerkt als Nationaal Landschap. De begrenzing hiervan is globaal aangeduid. De provincies zijn verantwoordelijk voor de nadere uitwerking van het beleid, waaronder de begren-

[9] Streekplan Utrecht 2005-2015, Provincie Utrecht Op 23 juni 2008 hebben de Provinciale Staten van Utrecht de Beleidslijn nieuwe Wro inclusief de Nota van Beantwoording (onderdeel van de Ontwerp-Beleidslijn nieuwe WRO) vastgesteld. Hierin is vastgelegd dat het Streekplan beleidsneutraal wordt omgezet. Voorts hebben Provinciale Staten bij besluit van 21 september 2009 de bij de Structuurvisie behorende Provinciale Ruimtelijke Verordening vastgesteld.

zing. Op 8 april 2008 hebben Gedeputeerde Staten van Utrecht de Streekplanuitwerking Nationale Landschappen vastgesteld. Daarbij is onder andere ook de begrenzing van het Nationaal Landschap Rivierengebied precies vastgelegd. Een deel van het voorliggende plangebied doorsnijdt dit Nationaal Landschap, dit is eerder aan bod gekomen in paragraaf 3.2.

De kernkwaliteiten van het Nationaal Landschap waarin het plangebied is gelegen, moeten doorwerken in planologisch beleid op met name lokaal niveau. Hieraan is toegevoegd dat momenteel (dat is ten tijde van vaststelling van de streekplanuitwerking) onderzoek wordt verricht naar de mogelijke aanleg van een wegverbinding tussen Houten en rijksweg A12. Naar verwachting zal iedere tracévariant (gedeeltelijk) liggen in Nationaal Landschap Rivierengebied. Binnen nationale landschappen zijn grootschalige, ruimtelijke ingrepen in beginsel uitgesloten.

De wegverbinding is in de Structuurvisie Utrecht 2005-2015 opgenomen als gewenste ruimtelijke ontwikkeling, zodat het beleidsregiem van nationale landschappen daarvoor niet via een uitwerking in de plaats kan treden. Gewenste en maatschappelijk belangrijke ontwikkelingen zijn mogelijk in een Nationaal Landschap. Hier geldt het ja, mits-principe. Bij de ontwikkelingen moet gekeken worden of de kernkwaliteiten van het landschap behouden en mogelijk versterkt kunnen worden.

Landelijk Gebied
In de provinciale structuurvisie is het gebied waar de nieuwe weg wordt beoogd aangeduid als landelijk gebied 2, hoofdfunctie agrarisch gebied (Landelijke Gebiedsindeling LG1, 2, 3, 4). In dergelijke gebieden ligt het primaat bij de landbouw, zowel grondgebonden als niet-grondgebonden landbouw. Veel gebieden met grondgebonden landbouw hebben landschappelijke, ecologische en cultuurhistorische waarden en worden gekenmerkt door recreatief medegebruik. Binnen deze zone bevinden zich ook kleine recreatie- en natuurgebieden en ecologische bevindingszones. Toegezien dient te worden op het zo min mogelijk aantasten van de agrarische structuur en dient voorzien te worden in een goede landschappelijke inpassing.

Ook kunnen in agrarisch gebied tevens aardkundige, cultuurhistorische en landschappelijke waarden aanwezig zijn. Het beleid is er op gericht dat ingrepen in dergelijke gebieden niet mogen leiden tot een (onevenredige) aantasting van deze waarden c.q. de gebruiksmogelijkheden van de primaire functie, in dit geval de landbouw. Maar zoals hiervoor al gezegd ligt er tevens de 'opdracht' om nader onderzoek te doen naar en zo mogelijk de realisatie van een nieuwe ontsluiting van Houten aan de noordoost zijde.

Een ander belangrijk speerpunt van beleid is de ecologische hoofdstructuur (EHS) met de daarbij behorende ecologische verbindingszones (EVZ). Op de Structuurvisie

kaart 'Gebieden binnen groene contouren' inzichtelijk gemaakt waar EHS is gelegen, danwel gerealiseerd zal worden, waar Vogelrichtlijngebieden, Habitatrichtlijngebieden en Natuurbeschermingswetgebieden zijn gelegen. Hieruit valt ondermeer af te leiden dat er een EVZ is gelegen ter hoogte van de Rondweg Houten. Evenzo ligt er een Natuurbeschermingswetgebied op enige afstand van het Rijsbruggerwegtracé, De Raaphof. Alvorens er werkzaamheden in de nabijheid van een EVZ kunnen worden gedaan (bijvoorbeeld voor de aansluiting van de nieuwe weg op de Rondweg) zal er een zogeheten nee-tenzij onderzoek moeten worden uitgevoerd om na te gaan of de werkzaamheden leiden tot een significante aantasting van de waarden en kenmerken van de ecologische verbindingszone.

Cultuurhistorie
De provincie Utrecht kent een grote cultuurhistorische variatie. Dit is mede het gevolg van de diversiteit in de bodemgesteldheid, in combinatie met een lange bewoningsgeschiedenis. De verschillende landschapstypen zijn daarvan het resultaat. De Cultuurhistorische Hoofdstructuur (CHS) bestaat uit samenhangende, historisch waardevolle structuren van bovenlokaal belang. Het zijn ruimtelijk herkenbare, dan wel in de ondergrond aanwezige structuren die kenmerkend zijn voor een bepaalde periode of ontwikkeling. Zij komen in grote lijnen overeen met de door het Rijk als cultuurhistorisch waardevol aangemerkte Belvedèregebieden in de provincie (onder andere Kromme Rijngebied) en de Limes. De Cultuurhistorische Hoofdstructuur is verder uitgewerkt en toegelicht in de nota 'Niet van Gisteren'.

Met de in die nota neergelegde visie wordt aangegeven waar prioriteiten liggen voor het cultuurhistorisch gebiedsbeleid in de komende jaren. Om de provinciale ambities te kunnen realiseren worden in de structuurvisie drie vormen van sturing onderscheiden, waarvan bij het toekennen rekening wordt gehouden met de dynamiek in de gebieden en de ambities vanuit andere beleidsterreinen. Deze sturingsvormen zijn: veilig stellen, eisen stellen en actief versterken.

Bij de planvorming van het Rijsbruggerwegtracé is de sturingsvorm 'eisen stellen' toegepast om de cultuurhistorische waarden in het plangebied zoveel mogelijk te beschermen.

Aardkundige waarden
Het provinciaal beleid is gericht op het waar mogelijk veilig stellen van aardkundige waarden via het instrumentarium van de ruimtelijke ordening. Als voorgestelde ruimtelijke ingrepen botsen met de aardkundige waarden van een gebied dient een afweging gemaakt te worden tussen de ruimtelijke ingreep en het behoud van de aardkundige waarden.

Strategisch Mobiliteitsplan Provincie Utrecht 2004-2020 (SMPU)[10]
Het SMPU vormt het strategisch kader voor het verkeers- en vervoerbeleid voor de provincie Utrecht voor de komende 10 à 15 jaar. Het verkeers- en vervoerbeleid heeft drie hoofddoelen:

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

Het autoverkeer in de provincie Utrecht is in de afgelopen 15 jaar toegenomen. Door de enorme ruimtelijke ontwikkelingen in de Randstad en de provincie Utrecht neemt het autoverkeer nog steeds toe. Omdat de bestaande problemen daardoor zullen toenemen, wordt er vanuit gegaan dat de totale capaciteit van het netwerk groter moet worden.

Voor de langere termijn is er verkeerskundig gezien een voorkeur voor een meerzijdige ontsluiting van Houten op het stroomwegennet. Dit komt de bereikbaarheid via de bestaande ontsluiting De Staart en de N409 ten goede. Daarom wil de provincie de mogelijkheid voor een verbeterde verbinding met de huidige (eventueel aan te passen) aansluiting op de A12 bij Bunnik, als alternatief open houden en onderzoeken. De meerzijdige benadering van de ontsluiting wordt daarbij in samenhang gezien met het doortrekken van de zuidelijke randweg, de Baan van Fectio, van Bunnik en de (ontlasting van) de N229 ter hoogte van Odijk. Ook de toenemende verkeersdruk op de lokale wegen zoals de Achterdijk, het Oosteromsdijkje en de N410 wordt daarbij in beschouwing genomen.

Grondwaterplan 2008-2013[11]
In het Grondwaterplan 2008 t/m 2013 staat het beleid beschreven voor de bescherming van het grondwater voor de komende jaren. Het gaat hier om gebieden rondom plaatsen, waar het waterleidingbedrijf grondwater wint voor de drinkwatervoorziening.

Een gedeelte van de gronden waarop het nieuwe tracé is geprojecteerd is aangewezen als grondwaterbeschermingsgebied en 100-jaarsaandachtsgebied. Voor de waterwin- en grondwaterbeschermingsgebieden gelden beschermingsmaatregelen die zijn vastgesteld in de Provinciale Milieuverordening (PMV). Daarnaast is in de Provinciale Ruimtelijke verordening (PRV) vastgelegd dat ruimtelijke ontwikkelingen die een bedreiging kunnen vormen voor de grondwaterkwaliteit hier krachtens de PRV niet of niet zonder meer zijn toegestaan. Bij functiewijziging in gebieden die van belang zijn voor de waterwinning (grondwaterbeschermingsgebieden, 100-

[10] Strategisch Mobiliteitsplan Provincie Utrecht en aanpassing , provincie Utrecht, 2008.
[11] Grondwaterplan 2008 t/m 2013, Provincie Utrecht 2008.

jaarsaandachtsgebieden) moet rekening worden gehouden met het waterwinbelang. Toegelicht moet worden hoe de bescherming gestalte krijgt. In de waterparagraaf in hoofdstuk 5 is beschreven hoe hiermee in dit plan is omgegaan.

Wegenverordening Provincie Utrecht 2010
De Wegenverordening provincie Utrecht 2010[12] dient ter bescherming van de bij de provincie Utrecht in beheer zijnde wegen en ter verzekering van het doelmatig en veilig gebruik van die wegen. Daarbij kunnen ook andere belangen aanvullend worden betrokken. Ter nadere uitwerking van de Wegenverordening worden door gedeputeerde staten beleidsregels en interne richtlijnen vastgesteld. De hierin opgenomen toetsingscriteria zijn ingegeven onder meer door de in het Strategisch Mobiliteitsplan Provincie Utrecht 2004-2020 (SMPU+) opgenomen beleidskaders verkeersveiligheid en bereikbaarheid, alsmede de daarop gebaseerde wegennetvisie. In de beleidsregels en interne richtlijnen wordt aan het te voeren beleid verdere invulling gegeven.

De Wegenverordening zal van toepassing zijn op wegen die bij de provincie Utrecht in beheer zijn. Dit is in overeenstemming met de uitgangspunten van de Wet herverdeling wegenbeheer waarbij ieder bestuursorgaan verantwoordelijk is geworden voor zijn eigen wegennet. Hoewel de verordening niet primair is gericht op stroken buiten de beheersgrenzen, kunnen zich binnen zones langs wegen situaties voordoen, welke van invloed zijn op het weglichaam en op het verkeer. Artikel 2 geeft de provincie daarom als wegbeheerder de mogelijkheid om buiten het provinciaal weggebied op te treden.

3.4 Regionaal beleid

Regionaal Verkeer- en Vervoer Plan (RVVP)
Het Regionaal Verkeer- en Vervoerplan (RVVP) 2005-2015[13] is opgesteld door het Bestuur Regio Utrecht (BRU) en concentreert zich rond drie thema's: bereikbaarheid, veiligheid en leefbaarheid. Omdat mobiliteitsproblemen zich al lang niet meer alleen op de spits concentreren en grootschalige uitbreidingen van infrastructuur vanwege financiële en ruimtelijke beperkingen voorlopig niet aan de orde zijn, kiest het BRU 'selectieve bereikbaarheid' als centrale ambitie. De bereikbaarheid van de ruimtelijke en economisch belangrijke kerngebieden krijgt daarbij de hoogste prioriteit.

---

12 Wegenverordening Provincie Utrecht 2010, besluit van Provinciale Staten van Utrecht van 28 juni 2010.
13 Regionaal Verkeer en Vervoersplan 2005-2015, vastgesteld door het algemeen bestuur van het Bestuur regio Utrecht op 27 oktober 2004.

De ontwikkeling van woningen en werkgelegenheid in Houten heeft verkeerskundige consequenties. Dit heeft vooral betrekking op de aansluiting van Houten op de A27. Daarom wordt nagegaan of de ontsluiting van Houten richting A12 verbeterd kan worden. Het project A12 SALTO wordt genoemd als een van de voorbeelden van verschillende overheden die samen specifieke, samenhangende problemen analyseren en naar een oplossing zoeken.

Regionaal Structuurplan 2005-2015
In het Regionaal Structuurplan (RSP) 2005-2015[14] staat in grote lijnen hoe de regio Utrecht zich in de komende jaren moet gaan ontwikkelen op het gebied van wonen, werken, groen en bereikbaarheid.

In het kader van het streven naar bereikbaarheid is de realisatie van de ontsluiting van de knoop Bunnik-Houten op de A12 opgenomen in het Regionaal Structuurplan. De verbinding zal plaatsvinden tussen de rondweg om Houten en de A12.

'Water voorop!' Waterbeheerplan 2010-2015
Het Waterbeheerplan 2010-2015[15] van hoogheemraadschap De Stichtse Rijnlanden beschrijft in hoofdlijnen de belangrijkste doelen en maatregelen die zij de komende zes jaar wil bereiken en uitvoeren. In het plan staat hoe het hoogheemraadschap zorgt voor een duurzaam, schoon en veilig watersysteem. Voor ruimtelijke ontwikkelingen geldt het principe van Duurzaam waterbeheer. Het uitgangspunt voor de planontwikkeling is dat het gebied hydrologisch neutraal moet worden ontwikkeld met als doel dat de planontwikkeling geen gevolgen heeft voor het grond- en oppervlaktewater en de waterkwaliteit. Daarmee wordt geborgd dat de ontwikkeling van het gebied met betrekking tot wateraspecten duurzaam is.

Landschapsontwikkelingsplan Kromme Rijngebied
Het landschapsontwikkelingsplan Kromme Rijngebied[16] vormt een intergemeentelijk document en gaat in op het buitengebied van de 'Kromme-Rijn gemeenten'. Het plan geldt als beleidskader en als landschappelijk toetsingskader en inspiratiebron bij nieuwe ontwikkelingen.

---

14 Regionaal Structuurplan 2005-2015 vastgesteld op 21 december 2005 door het algemeen bestuur van het Bestuur Regio Utrecht.
15 'Water voorop!' Waterbeheerplan 2010-2015, Hoogheemraadschap De Stichtse Rijnlanden, oktober 2009.
16 Landschapsontwikkelingsplan Kromme Rijngebied +, Brons en partners landschapsarchitecten, versie 2 juni 2008.

In de landschapsvisie zijn voor het plangebied de volgende drie legenda-eenheden opgenomen:

- Verbeteren herkenbaarheid en landschappelijke structuur oeverwallen en kommen met vitale landbouw, plaatselijk aanvullen kleine landschapselementen
- Ontwikkelen (park)landschap en recreatieve uitloopmogelijkheden rondom Houten
- Verbeteren recreatieve en ecologische verbindingen, inrichten groene bufferzone

Deze aspecten zijn meegenomen in de visie op de landschappelijke inpassing van het inpassingsplan.

3.5 Gemeentelijk beleid

Structuurplan gemeente Bunnik 2007-2015

De snelweg met afrit in de kern Bunnik en het station zorgen voor een goede bereikbaarheid van de kern Bunnik. Een nadeel van de aansluiting op de A12 is echter dat veel verkeer van omliggende gemeenten (Houten en Zeist) door de gemeente Bunnik gaat om de snelweg te bereiken.

De gemeente Bunnik heeft veel te maken met ongewenst doorgaand verkeer door het buitengebied. Dit betreft verkeer over de Achterdijk dat door Vechten rijdt richting Utrecht. Verder is sprake van veel verkeer vanuit Houten, via de Houtenseweg-Burgweg en het Oostromsdijkje naar de N229. Dat onderstreept de noodzaak om de ontsluiting van Houten te verbeteren.

Integrale Verkeers- en VervoersVisie (IVVV) gemeente Bunnik 2002-2012

In de Integrale Verkeer- en Vervoervisie geeft de gemeente Bunnik aan dat zowel de verkeersveiligheid als de leefbaarheid in de dorpen zoveel mogelijk dient te worden verbeterd. In het RVVP staat dat, als het gaat om het aantal letselongevallen, Bunnik het hoogste scoort binnen het BRU gebied van de BRU gemeenten.
Ontvlechting is een belangrijk speerpunt in het verkeersbeleid van de gemeente Bunnik. Verkeersbewegingen van lokaal en doorgaand verkeer worden zo veel mogelijk van elkaar gescheiden, waardoor minder conflicten ontstaan en de doorstroming en de veiligheid verbetert.

Onderdoorgang spoorlijn Utrecht – Arnhem in Bunnik

In het kader van het "Meerjarenprogramma Infrastructuur en Transport (MIT) tot en met 2020" zijn er in 2005 afspraken gemaakt tussen het rijk, de provincie Utrecht, het Bestuur Regio Utrecht (BRU) en de gemeente Bunnik over een nieuwe onderdoorgang onder de spoorlijn Utrecht – Arnhem in Bunnik. Het is de bedoeling dat een bestaande overweg in Bunnik wordt opgeheven en dat elders daar een onderdoorgang voor in de plaats komt. Daartoe zal de Baan van Fectio worden doorge-

trokken. In dit inpassingsplan wordt deze nieuwe ontwikkeling niet onmogelijk gemaakt.

Houten in 2015-strategische visie: van groei naar bloei[17]
De strategische visie geeft de ontwikkelingsrichting van Houten aan voor alle aspecten die de leefkwaliteit van Houten bepalen. Dit heeft zowel betrekking op sociale, economische, ruimtelijke en organisatorische aspecten. In de strategische visie is aangegeven dat onderzocht moet worden of een structurele aansluiting op de A12 bij Bunnik mogelijk is. In het kader van de strategische visie is de mening van de Houtenaren onderzocht. Volgens veel Houtenaren is een extra aansluiting op het snelwegennet (A12 of A27) noodzakelijk.

Ruimtelijke visie Houten 2015 Leven de ruimte[18]
Door de aanleg van Houten-Zuid en het extra verkeer dat daardoor gegenereerd wordt, loopt het autoverkeer op de Houtense wegen vast. Om dit probleem op snelle wijze op te lossen is een tweede aansluiting van Houten op het rijkswegennet uiterlijk in 2010 nodig. Een verbinding tussen Houten vanuit het noordoosten via een tracé langs de Rijsbruggerweg met een aansluiting op de A12 ter hoogte van het stationsgebied van Bunnik lost voor Houten de meeste problemen op. Door de aanleg van de nieuwe weg wordt ook het sluipverkeer door het buitengebied van Bunnik verminderd.

Er ontbreekt een goede fietsverbinding met de gemeente Bunnik. Een veilige fietsroute naar Bunnik zou gekoppeld moeten worden aan een nieuwe autoverbinding van Houten naar de A12.

Visie hoofdwegenstructuur Houten[19]
De gemeente Houten wordt de komende jaren geconfronteerd met een sterke toename van het verkeer. Hierdoor zullen de knelpunten ten aanzien van doorstroming, veiligheid en leefbaarheid toenemen. Om de bereikbaarheid te kunnen garanderen is een extra aansluiting van Houten op het autosnelwegennet noodzakelijk. Door zowel verbindingen richting de A27 als A12 te creëren ontstaat een evenwichtiger verkeersbeeld op de Rondweg en heel Houten. De gemeente wil dan ook voor de langere termijn inzetten op een volwaardige verbinding richting de A12.

---

17 Houten in 2015-strategische visie van groei naar bloei, gemeente Houten, mei 2003.
18 Houten 2015 Ruimtelijke visie levende ruimte, vastgesteld door de raad van gemeente Houten op 26 april 2005.
19 Visie hoofdwegenstructuur, gemeente Houten, 2002.

4. TOEKOMSTIGE SITUATIE

4.1 Inleiding

Toenemende fileproblematiek en extra belasting van de wegen in het buitengebied van Bunnik en Houten hebben geleid tot plannen voor een nieuwe aansluiting van de kern Houten op het rijkswegennet. Het MER naar de verschillende varianten en alternatieven heeft in twee trechteringsfasen (MER stap A en B) een voorkeursvariant (MER stap C) opgeleverd. Vervolgens is voor de aansluiting op de Achterdijk een keuze gemaakt over de aansluitingsvariant. In dit hoofdstuk wordt een toelichting gegeven op het gekozen tracé.

4.2 Kruising Achterdijk

Op basis van de resultaten uit het MER gaat de voorkeur uit naar het Rijsbruggerwegtracé waarbij de kruising met de Achterdijk wordt uitgevoerd als turborotonde in combinatie met een spitsafsluiting. Op basis van de reacties op het voorontwerp inpassingsplan en het MER en de voorkeur van sommige fracties in de gemeenteraad van Bunnik is de mogelijkheid van een ongelijkvloerse kruising nader onderzocht[20]. De volledige effectbeoordeling is opgenomen als bijlage 14 bij dit inpassingsplan. Hieronder worden de belangrijkste conclusies weergegeven.

De effectvergelijking heeft plaatsgevonden op dezelfde beoordelingscriteria die opgenomen zijn in het MER, stap C. Uit de effectvergelijking blijkt dat de effecten van het Rijsbruggerwegtracé met ongelijkvloerse kruising op een aantal aspecten anders zijn dan in het geval van een turborotonde. In het algemeen zal er in het gehele studiegebied een afname van verkeersintensiteiten ontstaan. Dit komt doordat een aantal routes door het opheffen van de gelijkwaardige kruising op de Achterdijk, komt te vervallen. Verkeer zal daardoor voor een deel andere routes zoeken, waarvan een deel buiten het studiegebied ligt. De verkeersafname en het ongelijkvloers kruisen van de verkeersstromen op de Achterdijk en het Rijsbruggerwegtracé zorgen voor een positief effect ten aanzien van de meeste verkeerscriteria.

Door de aanleg van een ongelijkvloerse kruising vindt er geen uitwisseling van verkeer plaats waardoor er minder sprake zal zijn van sluipverkeer en minder overlast voor het landbouwverkeer op de Achterdijk. Hierdoor is er minder hinder op de Achterdijk te verwachten. Daarnaast is een ongelijkvloerse kruising veiliger, omdat er geen uitwisseling van fietsers en de weggebruikers op de Achterdijk plaatsvindt.

[20] Ontsluiting Houten, Beschouwing effecten ongelijkvloerse kruising Rijsbruggerwegtracé en Achterdijk, Grontmij, 21 juli 2011.

De bereikbaarheid van de bewoners aan de bestaande Rijsbruggerweg, het bos Nieuw Wulven en Fort Vechten wordt verminderd doordat er geen uitwisseling van verkeer plaatsvindt.

Voor geluid en luchtkwaliteit is het effect per saldo gelijk aan dat van de variant met turborotonde. Op een aantal wegen neemt de verkeersintensiteit dusdanig af dat er minder hinder is te verwachten, op andere is dit juist andersom.

Wel treden er extra effecten op door de bodemingrepen die nodig zijn voor de verdiepte aanleg van de Achterdijk. Dit levert beperkte effecten op ten aanzien van archeologische waarden, bodem en water. De kruising ligt dusdanig ver van het grondwaterbeschermingsgebied dat er geen effecten zijn op het grondwaterbeschermingsgebied.

Het ruimtebeslag van een ongelijkvloerse kruising is kleiner dan van een rotonde. Hierdoor zullen de ingrepen in de flora en fauna kleiner worden doordat bijvoorbeeld minder bomenkap plaatsvindt en de bestaande bomen gedeeltelijk behouden blijven. Doordat de kruising ongelijkvloers wordt uitgevoerd komt de nieuwe weg ter plaatse van de kruising met de Achterdijk 1 meter hoger te liggen, waardoor de weg zorgt voor een grotere aantasting van het landschap. Het ruimtebeslag op het landschap wordt ter plaatse van de kruising met de Achterdijk wel kleiner.

Alle belangen afwegende is mede gelet op de reacties op het voorontwerpinpassingsplan en de voorkeur van de gemeenten Bunnik en Houten besloten om geen turborotonde aan te leggen, maar om het Rijsbruggerwegtracé uit te voeren met een ongelijkvloerse kruising met de Achterdijk.

4.3 Beschrijving ontwerp

Het Rijsbruggerwegtracé is gelegen ten noordoosten van de kern Houten en verbindt de Rondweg op een directe manier met de rijksweg A12. De weg krijgt de typering gebiedsontsluitingsweg buiten de bebouwde kom, wordt ingericht met 2 rijstroken en krijgt een maximumsnelheid van 80 km/h. Het principeontwerp van de weg is opgenomen in bijlage 15.

De bestaande Rijsbruggerweg blijft in de huidige vorm intact en heeft als doel de aanliggende woningen en bedrijven te ontsluiten. Als uitgangspunt is gekozen dat de nieuwe weg in principe niet aangesloten wordt op bestaande wegen in het gebied. Op die manier wordt het ontstaan van nieuwe sluiproutes voorkomen. Bovendien past dit uitgangspunt binnen de gedachte van Duurzaam Veilig, waarbij het aantal aansluitingen op gebiedsontsluitingswegen beperkt wordt.

Maaiveldmodel
Uitgangspunt is dat de weg zo laag mogelijk wordt aangelegd. De weg wordt uitgevoerd volgens het maaiveldmodel. Dit betekent dat de weg komt te liggen op minimaal 2,80 meter boven NAP. De ligging van de weg is daarmee enigszins hoger dan het omliggende maaiveld.

Het streven is om de weg zo laag mogelijk te leggen, maar de weg kan vanwege archeologische, grondwatertechnische en ecologische redenen niet lager worden aangelegd dan 2,80 meter boven NAP.
De archeologische waarden kunnen bij de aanleg volgens het maaiveldmodel zoveel mogelijk in de ondergrond behouden blijven. Voor de hoogte van de weg geldt er een technische eis van minimaal 1 meter boven het hoogste grondwaterpeil. Als er lager dan 2,80 meter boven NAP wordt aangelegd zijn er technische maatregelen nodig voor drooglegging en hemelwaterafvoer, zoals bergingskelders en pompinstallaties. Ook ontstaan er bij een lagere ligging van de weg problemen met de aanleg van faunapassages.

Aansluiting Rondweg Houten
In het ontwerp van de nieuwe verbindingsweg sluit deze haaks aan op de Rondweg Houten tussen de knooppunten De Berm en De Sloot. Er wordt rekening gehouden met uitvoering van de kruising met een verkeersregelinstallatie, zoals in de huidige situatie ook de aansluitingen met de Utrechtseweg, De Staart en de Schalkwijkseweg geregeld worden. Hierdoor kan het verkeer veilig de Rondweg op- en afrijden.

Binnenweg
Naar aanleiding van de reacties op het voorontwerp inpassingsplan, waarin is aangegeven dat het landbouwverkeer door de afsluiting van de Binnenweg onnodig ver moet omrijden, is besloten om de Binnenweg toegankelijk te houden voor landbouwverkeer.

Dit betekent dat de huidige Binnenweg wordt afgesloten voor al het gemotoriseerd verkeer, met uitzondering van het landbouwverkeer. De kruising voor landbouwverkeer wordt uitgevoerd als een gelijkvloerse kruising, die deel uitmaakt van de hierboven beschreven verkeersregelinstallatie. Het landbouwverkeer kan de nieuwe verbindingsweg uitsluitend oversteken.

Voor het langzaam verkeer ((brom)fietsers en voetgangers) komt er een tunnel direct naast de Binnenweg. Ten opzichte van eerdere ontwerpen is deze tunnel verbreed met een faunapassage. Zo kunnen ook kleine zoogdieren, amfibieën, reeën en dassen veilig het Rijsbruggerwegtracé kruisen.

Traject tussen de Binnenweg en de Achterdijk
Het traject tussen de Binnenweg en de Achterdijk wordt op 3 meter boven NAP aangelegd. Het tracé is ten noordoosten van de Binnenweg om een archeologisch monument heengelegd. Richting de Achterdijk is de afstand tot de Rietsloot voldoende groot om de bomenrij langs deze watergang te behouden.

Langs dit deel van de weg liggen geen woningen die door de aanleg opnieuw ontsloten moeten worden. Wel zijn er enkele agrarische (rest)percelen, die ook in de toekomst bereikbaar moeten blijven voor agrarisch gebruik. Indien het niet lukt om door middel van vrijwillige ruilverkaveling de percelen toegankelijk te maken, vindt de ontsluiting van de (rest)percelen plaats door de mogelijkheid voor het landbouwverkeer de nieuwe weg over te steken middels een koude aansluiting.

Kruising met de Achterdijk
De kruising met de Achterdijk wordt ongelijkvloers uitgevoerd en wordt op 4 meter boven NAP aangelegd. Het verkeer van de Achterdijk kruist het tracé door middel van een tunnel. Dit is conform de wens van verschillende bewoners van het gebied, grondeigenaren en de gemeenten Bunnik en Houten. Sluipverkeer naar de nieuwe verbindingsweg via de Achterdijk wordt zo onmogelijk gemaakt.

Traject tussen Achterdijk en aansluiting A12
De ligging van het traject is zo optimaal mogelijk gekozen ten opzichte van de Rietsloot, de verkaveling, de archeologische gebieden en het waterwingebied. Het traject wordt op 2,8 meter boven NAP aangelegd. De aanleg van het tracé sluit geen wegen af, waarvoor een nieuwe ontsluiting geregeld moet worden.

Om de aansluiting te kunnen realiseren op de A12 wordt een talud aangelegd. Het wegtraject ligt op 2,8 meter boven NAP tot 1,2 kilometer voorbij de kruising met de Achterdijk. Hierna wordt de helling (oprit) aangelegd naar het nieuw te bouwen viaduct over de A12.

Aansluiting A12
Het Rijsbruggerwegtracé kruist ten oosten van het pompgebied van de grondwaterwinning bij de Tureluurweg / Zuidelijke Parallelweg van de A12 ongelijkvloers en sluit middels een viaduct aan op de A12. De aansluiting op de rijksweg A12 wordt uitgevoerd met een halve aansluiting, waarbij verkeer uitsluitend van en naar de richting Utrecht kan rijden. Er komt geen aansluiting op de A12 richting Arnhem. De bestaande loopbrug over de A12 blijft behouden. De trap aan de zuidzijde van A12 zal in oostelijke richting verlegd worden. Het inpassingsplan maakt een eventuele doortrekking van de Baan van Fectio niet onmogelijk.

De toerit naar de A12 is ten opzichte van het voorontwerp inpassingsplan 5 meter naar het zuiden verschoven. Deze ruimtereservering is noodzakelijk voor de eventu-

ele aanleg van een extra spoor. Ook dit extra spoor wordt dus niet onmogelijk gemaakt door dit inpassingsplan.

4.4 Verkeerseffecten

In het rapport 'Ontsluiting Houten, Beschouwing effecten ongelijkvloerse kruising Rijsbruggerwegtracé en Achterdijk' (bijlage 14 bij dit inpassingsplan) worden de verkeerseffecten beschreven van het Rijsbruggerwegtracé met een ongelijkvloerse kruising ter hoogte van de Achterdijk.

De belangrijkste effecten ontstaan doordat verkeer uit Houten een alternatieve ontsluitingsmogelijkheid heeft gekregen. Dit heeft als logisch gevolg dat delen van de Rondweg Houten op een andere manier worden belast, sommige wegvakken worden zwaarder belast en ander wegvakken minder zwaar. Per saldo ontstaat een evenwichtiger verdeling van het verkeer over de Rondweg Houten.
Ook voor de effecten op de bestaande infrastructuur in het buitengebied geldt dat er vooral sprake is van een routekeuzewijziging en niet zozeer van een toename door het buitengebied. Zo neemt de intensiteit op de N410 tussen de Rondweg Houten en de Achterdijk weliswaar toe maar dit is mede het gevolg van de verkeersmaatregel die Houten op de bestaande Rijsbruggerweg gaat nemen waardoor het verkeer niet meer van deze weg gebruik kan maken. Ook de toename van het verkeer op het zuidelijke deel van de Achterdijk is daar voor een belangrijk deel uit te verklaren. Overigens komt dit deel van de Achterdijk daarmee op eenzelfde niveau als het noordelijke deel waar de intensiteit met bijna 30 % afneemt.
Voor het overige zijn de effecten marginaal.
De bestaande vormgeving van de Rondweg, de Achterdijk en de N410 is van dien aard, dat de relatief beperkte verhoging van de verkeersintensiteiten op delen van deze wegen niet tot problemen leidt wat betreft doorstroming, bereikbaarheid en verkeersveiligheid.

5. MILIEU- EN WAARDENASPECTEN

5.1 Inleiding

De milieu- en waardenaspecten, die relevant zijn voor de aanleg van de nieuwe verbindingsweg komen in dit hoofdstuk aan de orde.

5.2 Archeologie

Algemeen
Artikel 38a van de Monumentenwet 1988 vraagt het College van B&W bij nieuwe bestemmingsplannen (en GS bij nieuwe Inpassingsplannen) rekening te houden met de in het geding zijnde archeologische waarden in het plangebied. Gemeenten/provincies hebben de mogelijkheid om naar eigen bestuurlijke inzichten om te gaan met de in het geding zijnde archeologische waarden. Een afgewogen besluitvorming gericht op een zorgvuldige omgang met de in het geding zijnde archeologische waarden dient daarbij voor ogen te staan. Van belang daarbij is gemeentelijk/provinciaal archeologiebeleid en dat voor een ieder – burgers, vergunningaanvragers en anderen - inzichtelijk wordt op welke wijze de archeologische waarden in het bestemmingsplan/inpassingsplan worden gewogen en worden verankerd als onderdeel van het ruimtelijk ordeningsproces.

Archeologisch vooronderzoek
In een archeologisch vooronderzoek[21] is bepaald of er in het plangebied sprake is van archeologische en/of cultuurhistorische resten die door bouwwerkzaamheden verstoord dreigen te raken en zo ja, wat de waarden daarvan zijn in termen van beleving, fysieke en inhoudelijke kwaliteit. Vervolgens wordt een vervolgtraject voorgesteld.

Het vooronderzoek is als bijlage 16 bij dit inpassingsplan gevoegd. Hieronder worden enkel de belangrijkste conclusies weergegeven.

Het plangebied ligt volgens de archeologische beleidskaart van het buitengebied van Bunnik, ARCHIS-waarnemingen en de archeologische monumentenkaart bijna geheel in een gebied met een hoge verwachting op archeologische waarden. Het Rijsbruggerwegtracé ligt zodanig dat het vrijwel geen percelen met hoge archeologische waarden doorsnijdt. De weg doorkruist wel het tracé van de Romeinse Limesweg (militaire weg), dat waarschijnlijk ter hoogte van de Achterdijk loopt. Ter

[21] SALTO A12, "Rijssbruggerwegtraject" gemeenten Bunnik en Houten, Vestigia, 16 december 2009.

hoogte van de aansluiting op de A12 liggen mogelijk nog zones die te maken met de zuidelijke oever van de Romeinse Rijn en de bijbehorende oostelijke rand van de militaire vicus van Vechten. Daarnaast ligt er een relatief groot aantal niet gewaardeerde vindplaatsen en waarnemingen van archeologische vondsten rondom de weg.

Verder bevindt zich op het grondgebied van Houten nabij de Binnenweg een gebied met zeer hoge archeologische waarde. Het terrein omvat resten van bewoning uit zowel de Bronstijd, Late Ijzertijd/Romeinse tijd als Vroege Middeleeuwen.

Doorwerking in dit inpassingsplan
In het archeologisch vooronderzoek wordt voorgesteld voor een drietal gebieden proefsleuvenonderzoek te laten plaatsvinden (afbeelding 4 in de bijlagen behorende bij dit onderzoek). Door een verlegging van het tracé in oostelijke richting (ten zuiden van de Achterdijk) gelden nu nog twee gebieden: bij de Achterdijk en bij de aansluiting bij Houten. Hier zal gegraven gaan worden. Dit geldt ook voor die gronden waar een nieuwe primaire watergang zal worden aangelegd.

Al deze gronden hebben de dubbelbestemming 'Waarde - Archeologie 1' gekregen. Hier mogen alleen bouwwerken gebouwd worden en (bepaalde) werken en werkzaamheden worden uitgevoerd nadat een rapport is overlegd, waarin de archeologische waarden van de gronden in voldoende mate zijn vastgesteld. Eventueel kunnen Burgemeester en Wethouders gelet op dit onderzoeksrapport aanvullende voorwaarden verbinden aan de omgevingsvergunning (bijvoorbeeld het doen van opgravingen).

De overige gronden zijn bestemd tot ‘Waarde – Archeologie 2’. Voor deze gronden zijn de aanbevelingen uit het archeologisch vooronderzoek niet gevolgd. Ten tijde van het verrichten van het archeologisch vooronderzoek was nog niet exact bekend hoe de nieuwe weg zal worden vormgegeven. Nu is dit wel duidelijk. De grond met de dubbelbestemming ‘Waarde – Archeologie 2’ zal hoofdzakelijk aan de oppervlakte geroerd worden. Een bureauonderzoek gericht op de mogelijke gevolgen van verblauwing en zetting voor (eventueel) aanwezige archeologische waarden waarbij tevens wordt ingegaan op de gevolgen voor de archeologische waarden door de aanleg van onder andere lichtmasten, pompputten, faunabruggen, infiltratievoorziening, bergingskelder A12, funderingen van viaducten, kabels en leidingen, overkluizingen, bomen en bebording wordt hier voldoende geacht. Indien het bureauonderzoek daartoe adviseert dient bij de uitvoering van de werkzaamheden begeleiding plaats te vinden door een archeologisch deskundige.

5.3 Landschap, cultuurhistorie en aardkundige waarden

In een onderzoek naar de landschappelijke inpassing[22] is onderzocht wat de ruimtelijke gevolgen zijn van de aanleg van de weg en daaruit volgend de wenselijke landschappelijke inpassing. Het onderzoek is als bijlage 17 bij dit inpassingsplan gevoegd. Hieronder worden enkel de belangrijkste conclusies weergegeven.

Landschappelijke structuur
Het Rijsbruggerwegtracé komt in de nieuwe situatie grotendeels langs de Rietsloot te liggen. Deze watergang vormt, met de begeleidende beplanting in de vorm van knotwilgen, een kenmerkende landschappelijke structuur. Vlak voor en na de kruising met de Achterdijk zal de bestaande Rietsloot tevens functioneren als een bermsloot naast het nieuwe tracé.

Landschappelijke en cultuurhistorische waarden
Het Rijsbruggerwegtracé loopt door het oude cultuurlandschap van het Kromme Rijngebied met de kenmerkende verkaveling aan weerzijden van de Achterdijk. Daarbij worden bestaande open bewoningslinten doorsneden. De historische samenhang van het gebied aan weerszijden van de Achterdijk wordt verstoord doordat de weg door het vrije veld loopt.

Landschappelijke inpassing
Om het Rijsbruggerwegtracé in te passen in bestaande landschappelijke en cultuurhistorische waarden, worden de volgende maatregelen uitgevoerd (dit blijkt ook uit het wegontwerp):

- het zo onopvallend mogelijk aanleggen van de weg. Gestreefd wordt naar een weg die niet, of zo min mogelijk, boven de omgeving uitsteekt.
- het versterken van bestaande elementen en structuren in het landschap (Rietsloot en Achterdijk).

In het landschapsplan zijn twee inpassingsmodellen uitgewerkt: model 'maaiveld' en het model 'ingelegd'. Het model 'ingelegd' heeft als voordeel dat de dynamiek van de weg visueel verminderd wordt. Het nadeel van het model is dat een dijkachtigelement wordt toegevoegd aan het landschap. Ook wanneer er geen verkeer is zal dit wegbegeleidend element altijd aanwezig zijn. In het model 'maaiveld' zal het verkeer zichtbaarder zijn, maar in de tijd dat er geen verkeer is, domineert het landschap. De uiteindelijke voorkeur in het landschapsplan is het model 'maaiveld'. Deze voorkeur is overgenomen in het uiteindelijke wegtracé. De weg zal zoveel mogelijk volgens het maaiveldmodel worden aangelegd.

[22] Landschapsplan A12 Salto, Royal Haskoning, 9 maart 2010.

Na de totstandkoming van het landschapsplan is in het kader van het MER stap C onderzocht in hoeverre het wegtracé nog kan worden geoptimaliseerd. Op basis van dit onderzoek is besloten de afstand tussen het tracé vanaf de rondweg Houten richting de Achterdijk en de Rietsloot te vergroten, zodat de bomenrij langs de Rietsloot grotendeels kan blijven bestaan.

Besloten is om vanwege landschappelijke redenen geen geluidschermen aan te leggen langs het zuidelijke gedeelte van het tracé (zie ook paragraaf 5.7).

Voor de kruising van het Rijsbruggerwegtracé met de Achterdijk zijn in het landschapsplan twee opties onderzocht: een kruising met een directe aansluiting en een kruising met een rotonde. Naar aanleiding van inspraak en vooroverleg is besloten om hier een ongelijkvloerse kruising aan te brengen (zie ook paragraaf 1.3).

Aardkundige waarden
Het plangebied ligt in een gebied met belangrijke aardkundige waarden. Het wegtracé doorsnijdt het Vechter-Oudwulverbroek en de Oosterlaak – Rietsloot. Dit zijn gebieden met restanten van een oude rivierbedding van de Houtense stroomrug, die actief was tussen 2500 en 4000 jaar geleden.

Figuur 5 Aardkundige waarde Bron: Provinciale Ruimtelijke Verordening, Provincie Utrecht 2009

De aardkundige waarde van het gebied is het Rivierkleigebied met oeverwallen en oude rivierbeddingen. Deze oeverwallen en oude rivierbeddingen zijn herkenbaar in het landschap. De sloten zijn het restant van een oude rivierbedding die hoort bij het riviersysteem van de Houtense stroomrug. Dit systeem heeft in het verleden vele rivierlopen gekend. De restanten daarvan zijn nu soms nog herkenbaar in de vorm

van sloten, die in een geulvormige laagte liggen. Het gebied Rietsloot volgt zoveel mogelijk de oude rivierbedding van de Houtense stroomrug.

5.4 Bodem

In het kader van de aanleg van het wegtracé zal grondverzet plaatsvinden. In verband met de uitvoering is het belangrijk, inzicht te hebben in de bodemkwaliteit ter plaatse. Aanwezige bodemverontreinigingen kunnen middels bodemonderzoek voorafgaand aan de aanleg van het tracé worden opgespoord. Er is een historisch bodemonderzoek uitgevoerd[23]. Dit onderzoek is als bijlage 18 bij dit inpassingsplan gevoegd. Door verschuiving van het wegtracé tussen de rondweg Houten en de Achterdijk in oostelijke richting is een deel van het tracé nog niet onderzocht op de bodemkwaliteit. Dit aanvullend onderzoek zal bij de uitvoering alsnog gedaan worden. Hieronder worden de belangrijkste conclusies weergegeven uit het reeds uitgevoerde bodemonderzoek.

Het grootste gedeelte van het wegtracé loopt door onverdachte locaties/percelen. Wel loopt het wegtracé langs een aantal slootdempingen. Daarnaast kruist het tracé enkele slootdempingen. De aard van het dempingsmateriaal is onbekend. Deze locaties zijn verdacht op bodemverontreiniging. Nader onderzoek zal plaatsvinden bij de uitvoering. Daarnaast ligt de weg op enige afstand van woningen/bedrijven waar zich niet gesaneerde tanks en potentieel verontreinigde locaties kunnen bevinden. De kans dat door de aanleg van het tracé mogelijk verontreinigde grond aangeroerd wordt, is klein.

Ten noorden van de Rijksweg A12 zijn twee locaties aanwezig, waarbij sprake is van grondwaterverontreiniging. Indien er tijdens aanlegwerkzaamheden sprake is van grootschalige grondwateronttrekking dient met deze grondwaterverontreiniging rekening te worden gehouden.

Een deel van het plangebied ligt in een grondwaterbeschermingsgebied. Bij de aanleg dient hiermee rekening gehouden te worden.

Conclusie
De aard van het dempingsmateriaal van enkele sloten is nog onbekend. Deze locaties zijn verdacht op bodemverontreiniging. Nader onderzoek zal plaatsvinden bij de uitvoering. Bij grondverzet of grondwateronttrekking nabij twee locaties met grondwaterverontreiniging zal rekening worden gehouden met mogelijke/ vastgestelde verontreinigingen.

---

[23] Milieuadvies concept bestemmingsplan Verbindingsweg Houten-A12/Rijsbruggerwegtracé, milieudienst zuidoost-utrecht, 13 juli 2009.

Wat betreft het grondwaterbeschermingsgebied en de wijze waarop hiermee rekening wordt gehouden wordt verwezen naar paragraaf 5.9.

5.5 Externe veiligheid

Bij externe veiligheid gaat het om het beheersen van de veiligheid van personen in de omgeving van activiteiten met gevaarlijke stoffen. Het vigerende beleid is vastgelegd in het Besluit Externe Veiligheid Inrichtingen.

In het externe veiligheidsbeleid staan twee doelen centraal: de bescherming van individuen tegen de kans op overlijden als gevolg van een ongeluk, en de bescherming van de samenleving tegen het ontwrichtende effect van een ramp met een groter aantal slachtoffers; respectievelijk het plaatsgebonden risico (PR) en het groepsrisico (GR).

De verbindingsweg wordt niet opgenomen in de route gevaarlijke stoffen van de gemeenten Houten en Bunnik. Er zal daarom geen of alleen plaatselijk vervoer van gevaarlijke stoffen over de weg plaatsvinden. Er hoeft daarom geen onderzoek gedaan te worden naar externe veiligheid.

Wat betreft de inrichtingen het volgende. De inrichtingen (LPG-tankstations) liggen in het westelijk gedeelte van Houten. Nader onderzoek naar de effecten van het Rijsbruggerwegtracé op deze inrichtingen is niet noodzakelijk, doordat het tracé niet zal leiden tot andere routes van gevaarlijke stoffen. Het vervoer van en naar de drie LPG-stations zal gebruik blijven maken van een westelijke ontsluiting (De Staart en/of Utrechtseweg).

In het gebied loopt een hoge druk gasleiding van de Gasunie. De gasleiding is een 36 inch leiding met een maximale werkdruk van 66,2 bar. In het noordelijke gedeelte van het plangebied loopt een buisleiding van Defensie voor transport van vloeibare brandstoffen. Het is een leiding met een diameter van 8 inch en een maximale werkdruk van 80 bar. Aan beide zijden van de buisleidingen wordt een zakelijk rechtstrook opgenomen van 5 meter ten behoeve van graaf- en onderhoudswerk van de leiding. Voor nadere informatie met betrekking tot externe veiligheid wordt verwezen naar het externe veiligheidsonderzoek wat is uitgevoerd (bijlage 18).[24] Bijgevoegd onderzoek is enigszins verouderd. Inmiddels is namelijk per 1 januari 2011 het Besluit en de Regeling Externe Veiligheid Buisleidingen in werking getreden. Op basis van dit Besluit is een aanvullende memo opgesteld[25] (bijlage 19). Uit

[24] Milieuadvies concept bestemmingsplan Verbindingsweg Houten-A12/Rijsbruggerwegtracé, milieudienst zuidoost-utrecht, 13 juli 2009.

[25] Aanvullend advies externe veiligheid voor ontwerpbestemmingsplan Verbindingsweg Houten-A12 (Rijsbruggerwegtracé), milieudienst zuidoost-utrecht, 6 mei 2011.

deze memo volgt dat het aanleggen van een weg niet onder de definitie van (beperkt) kwetsbare of risicoverhogende objecten valt en dat het Besluit niet van toepassing is.

5.6 Natuur

In een ecologisch rapport'[26] is onderzocht wat de gevolgen zijn van de aanleg van de weg voor de natuur. Het onderzoek is als bijlage 20 bij dit inpassingsplan gevoegd. Dit onderzoek is gebaseerd op het rapport 'Ecologische inventarisatie Rijsbruggerweg'[27]. Dit rapport is als bijlage 21 bij dit inpassingsplan gevoegd. Daarnaast is een onderzoek naar stikstofdepositie uitgevoerd. Dit onderzoek is als bijlage 22 bij dit inpassingsplan'[28] gevoegd. Hieronder worden enkel de belangrijkste conclusies weergegeven en beschreven wat hiermee is gedaan in het inpassingsplan.

Natuurwetgeving
De bescherming van de natuur is in Nederland vastgelegd in respectievelijk de Natuurbeschermingswet en de Flora- en faunawet. Deze wetten vormen een uitwerking van de Europese Vogelrichtlijn en Habitatrichtlijn. Daarnaast vindt beleidsmatige gebiedsbescherming plaats door middel van de ecologische hoofdstuctuur (EHS).

De *flora- en faunawet* heeft betrekking op alle in Nederland in het wild voorkomende zoogdieren, (trek)vogels, reptielen en amfibieën, op een aantal vissen, libellen en vlinders, op enkele bijzondere en min of meer zeldzame ongewervelde diersoorten (uit de groepen kevers, mieren, schelp- en schaaldieren) en op een honderdtal vaatplanten. Bij ruimtelijke ontwikkelingen hoeft echter alleen rekening gehouden te worden met de juridisch zwaarder beschermde soorten uit 'tabel 2' en 'tabel 3' van de Flora- en faunawet, en met vogels.

De *Natuurbeschermingswet* heeft betrekking op de Europees beschermde Natura2000-gebieden en beschermde natuurmonumenten. Ruimtelijke ontwikkelingen die effecten hebben op de vastgestelde natuurwaarden van deze gebieden, zijn in beginsel niet toegestaan. Indien er een kans bestaat dat effecten zullen optreden, dienen deze vooraf in kaart gebracht te worden.

---

26 Achtergrondrapport ecologie ten behoeve van inpassingsplan verbindingsweg Houten-A12, Tauw, 17 augustus 2011.
27 Ecologische inventarisaties Rijsbruggerweg, Houten, Tauw, 22 december 2009.
28 Onderzoek stikstofdepositie Rijsbruggerwegtracé, Witteveen + Bos, 20 april 2011. 17 augustus 2011.

5.6.1 Toetsing flora- en faunawet

Poelkikker
In het studiegebied is sprake van een populatie van het zogenaamde 'groene kikker complex'. Voor de poelkikker zijn er twee effecten van de weg te onderscheiden. De weg vormt een fysieke barrière. Deze effecten worden gemitigeerd door bij de watergang ten noorden van de Achterdijk een brug met doorlopende oever aan te leggen in combinatie met geleidende schermen of betonnen randen (zodat dieren niet alsnog de weg oversteken). Het tweede effect is dat de poelkikker bij de voortplanting gebruik maakt van geluid, wat door het verkeersgeluid verstoord kan worden. Dit effect is naar verwachting klein en niet van invloed op de gunstige staat van instandhouding van de populatie op deze plaats. Geluidsbeperkende maatregelen 'uit voorzorg' zijn voor de verbindingsweg moeilijk.

Bittervoorn en kleine modderkruiper
Voor de beschermde bittervoorn en kleine modderkuiper geldt dat met deze soorten rekening gehouden dient te worden bij het dempen en vergraven van watergangen. Hiertoe wordt de volgende mitigatiemaatregel genomen: op het punt waar de weg de Rietsloot en de sloot ten noorden van de Achterdijk kruist, wordt een ruime duiker of brug aangelegd.

Platte schijfhoren
Vanwege de karakteristieke van de watergangen en het agrarische gebruik wordt de platte schijfhoren niet in het plangebied verwacht. In het kader van de zorgplicht en voor overige beschermde soorten (vissen/amfibieën) worden bij het dempen van (delen) van sloten maatregelen genomen, zoals het verschuiven van waterplanten. Waterslakken en overige macrofauna profiteren hiervan mee. Negatieve effecten op de platte schijfhoren zijn daarom uitgesloten.

Vleermuizen
De knelpunten voor vleermuizen treden vooral op waar lijnvormige structuren door de nieuwe weg doorsneden worden. Met name bij de Rondweg, Achterdijk en de watergang treden knelpunten op. De volgende mitigatiemaatregelen zullen hiervoor getroffen worden:

- Bij de Achterdijk moet een doorgaande vliegroute gehandhaafd blijven. Het beste is de bestaande bomen te handhaven, zodat de bomenrij strak aansluit op het talud van de verbindingsweg, zodat het gat tussen de bomen aan beide zijden minimaal is. Indien dit niet mogelijk is moeten op de rand van het talud nieuwe bomen worden aangeplant. De doorbreking van de bomenrij mag maximaal 50 meter zijn. Voor de Rondweg geldt dat de soorten die hier foerageren en langsvliegen minder gevoelig zijn voor kleine onderbrekingen van de bomenrij. De aanplant van nieuwe bomen is hier niet nodig. Wel moeten zoveel mogelijk van de huidige bomen gespaard worden om de opening in de rij mini-

maal te houden. Langs de A12 staan nu alleen jonge bomen, nieuw aan te planten bomen op deze locatie moeten van hetzelfde formaat zijn;
- Onder het talud van de opgang naar de A12 komt een ruime opening met een onverlicht gedeelte;
- Bij kruisingen met de sloot ten noorden van de Achterdijk en de Rietsloot worden ruime bruggen geplaatst (waaronder de oever doorloopt), minimaal 1 meter boven het wateroppervlak;
- De Binnenweg langs de Rondweg wordt gesloten voor gemotoriseerd verkeer (voor landbouwverkeer geldt een uitzondering);
- Nieuwe verlichting mag niet uitstralen naar bomenrijen, boomkronen of het wateroppervlak en moet naar beneden gericht zijn. Onder bruggen wordt geen verlichting aangebracht en, indien mogelijk, ook niet op de brug (uitstraling op het water).

Vogels
In het gebied komen de jaarrond beschermde vogelsoorten ransuil en steenuil broedend voor. De broedlocaties van de ransuil liggen buiten de invloedssfeer van de weg en een negatief effect op deze soorten wordt niet verwacht. De steenuil is aan weerszijde van het nieuwe tracé waargenomen, wat betekent dat het territorium het nieuwe tracé kruist. De broedplaats van de steenuil wordt niet aangetast door de aanleg van de weg, maar de 'functionele leefomgeving' hiervan wel. Er moeten mitigerende maatregelen getroffen worden om negatieve effecten van de wegaanleg te voorkomen. De mitigerende maatregelen dienen gericht te zijn op het behoud van een duurzame populatie steenuilen in de regio en het zoveel mogelijk voorkomen van verkeersslachtoffers. De mitigerende maatregel bestaat uit het aanleggen van 3 alternatieve nestgelegenheden voor steenuilen.

Voor de broedvogels huismus, gierzwaluw, roek, huiszwaluw, boerenzwaluw, pimpelmees, koolmees, spreeuw, boomlever, boomkruiper, ekster, groene specht en zwaarte kraai zijn er geen zwaarwegende feiten of ecologische omstandigheden die bescherming van deze soorten rechtvaardigen.

Conclusie
De volgende mitigerende maatregelen worden in het kader van de flora- en faunawet uitgevoerd om de beschermde soorten te beschermen:
- Bij de Achterdijk moet een doorgaande vliegroute gehandhaafd blijven. Het beste is de bestaande bomen te handhaven, zodat de bomenrij strak aansluit op het talud van de verbindingsweg, zodat het gat tussen de bomen aan beide zijden minimaal is. Indien dit niet mogelijk is moeten op de rand van het talud nieuwe bomen worden aangeplant. De doorbreking van de bomenrij mag maximaal 50 meter zijn. Voor de Rondweg geldt dat de soorten die hier foerageren en langsvliegen minder gevoelig zijn voor kleine onderbrekingen van de bomenrij. De aanplant van nieuwe bomen is hier niet nodig. Wel moeten zoveel

mogelijk van de huidige bomen gespaard worden om de opening in de rij minimaal te houden. Langs de A12 staan nu alleen jonge bomen, nieuw aan te planten bomen op deze locatie moeten van hetzelfde formaat zijn;
- Bij kruisingen met de sloot ten noorden van de Achterdijk en de Rietsloot worden ruime bruggen geplaatst (waaronder de oever doorloopt), minimaal 1 meter boven het wateroppervlak. Om verkeerslachtoffers van poelkikkers door de weg te voorkomen is een geleidend scherm of betonnen rand langs de weg nodig;
- Voor de bescherming van amfibieën en overige fauna worden op regelmatige afstand worden faunapassages onder de weg door gemaakt, inclusief geleiding.;
- De Binnenweg wordt, met uitzondering van agrariërs, gesloten voor autoverkeer;
- Nieuwe verlichting mag niet uitstralen naar bomenrijen, boomkronen of het wateroppervlak en moet naar beneden gericht zijn. Onder bruggen over water geen verlichting aanbrengen en indien mogelijk ook niet op de brug;
- Voor de steenuil moeten mitigatiemaatregelen getroffen worden, zodat verkeersslachtoffers voorkomen of gecompenseerd worden. De mitigerende maatregel bestaat uit het aanleggen van 3 alternatieve nestgelegenheden voor steenuilen;
- Bij het dempen en vergraven van watergangen wordt rekening gehouden met. de bittervoorn, de kleine modderkruiper en ander waterleven door het nemen van mitigatiemaatregelen. Deze mitigatiemaatregelen worden vastgelegd in een werkprotocol of hiervoor wordt een ontheffing aangevraagd;
- De zorgplicht dient in acht te worden genomen

Bovenstaande mitigerende maatregelen zijn vertaald als voorwaardelijke verplichtingen in de regels. Gelijktijdig met de aanleg of in ieder geval voorafgaand aan de ingebruikname van de nieuwe verbindingsweg moet voldaan worden aan de voorwaardelijke verplichtingen.

5.6.2 Ecologische hoofdstructuur

De nieuwe weg doorsnijdt de ecologische verbindingszone (EVZ) nabij Houten, welke behoort tot de ecologische hoofdstructuur (EHS). In de nabijheid van de weg ligt het Beschermd Natuurmonument Raaphof.

Bij de toetsing van het beoogde wegtracé aan de 'wezenlijke waarden en kenmerken' van de Ecologische hoofdstructuur wordt gebruik gemaakt van de toetsmethode die door de provincie Utrecht is ontwikkeld. Hierin zijn vier te toetsen hoofdaspecten aangewezen die bepalen welke waarden en kenmerken binnen de EHS als wezenlijk moeten worden aangemerkt:
1. de aanwezigheid van zones met bijzondere ecologische kwaliteit;
2. gebieden die bepalend zijn voor de aaneengeslotenheid en robuustheid van de EHS;

3. de aanwezigheid van bijzondere soorten;
4. de aanwezigheid van essentiële verbindingen.

ad 1 Aanwezigheid van zones met bijzonder ecologische kwaliteit
Zowel de actuele als de potentiële kwaliteit van de EVZ is beoordeeld. Uit de analyse volgt dat er voor de EVZ geen sprake is van een zone met bijzondere ecologische kwaliteit.

Buiten de verbindingszone, maar net binnen de invloedssfeer van de weg ligt het Beschermd Natuurmonument Raaphof. De effecten van de aanleg van de weg op het beschermd natuurmonument worden beschreven in paragraaf 5.6.3. De Raaphof is echter ook begrensd als EHS en wordt zodoende ook in de toetsing meegenomen. Voor de Raaphof geldt wel dat sprake is van bijzondere ecologische kwaliteit. De Raaphof wordt wat betreft oppervlak echter niet aangetast. In de huidige situatie worden wat betreft geluid, licht en beweging geen effecten verwacht en een klein effect met betrekking tot stikstof (zie paragraaf 5.6.3). Wel kan er sprake zijn van versnippering door geluid, licht en beweging. In onderstaande paragrafen wordt hierop nader ingegaan.

ad 2 Gebieden die bepalend zijn voor de aaneengeslotenheid en robuustheid van de EHS
Door de aanleg van de weg verdwijnt geen fysiek oppervlak van de Ecologische Hoofdstructuur met uitzondering van de doorsnijding van de EVZ. De EHS gebieden in de omgeving van de weg liggen in de huidige situatie op enige afstand van elkaar. Ook verbindingen met andere natuurgebieden rondom Houten zijn beperkt. Infrastructuur en verstedelijkt gebied zorgen in de huidige situatie al voor een beperkte aaneengeslotenheid en robuustheid. De aaneengeslotenheid en de robuustheid wordt door de doorsnijding wel verder aangetast. Er ontstaat versnippering door het doorsnijden van de EVZ en de migratiemogelijkheden. In onderstaande paragrafen wordt hierop nader ingegaan.

ad 3 De aanwezigheid van bijzondere soorten
Getoetst is of de ontwikkeling een negatief effect heeft op de soorten van de Flora en faunawet en de soorten van de oranje en rode lijst. De soorten van de flora en faunawet zijn getoetst in paragraaf 5.6.1. De EVZ is een multifunctionele zone voor zowel droge als natte biotooptypen

Vissen
De bittervoorn is aangetroffen tijdens het visonderzoek in het gebied. Zie paragraaf 5.6.1 voor de mitigerende maatregelen.

Reptielen en ongewervelden
Voor de ringslang, zandhagedis en groene glazenmaker geldt dat in de EVZ of in de directe omgeving geen geschikte habitat aanwezig is voor deze soorten.

Amfibieën
De rugstreeppad en de kamsalamander komen niet voor in de directe omgeving. Ook in de toekomst blijft de zone ongeschikt, tenzij de voortplantingshabitat ontstaat vlak bij de verbinding. Amfibieën kunnen profiteren van de 'ruime' brug over de Rietsloot, waaronder de oever doorloopt. Op deze manier blijft de verbindende functie van de zone voor amfibieën behouden.

Zoogdieren
Naar verwachting gebruiken verschillende kleine zoogdieren, zoals de dwergmuis en de hermelijn de EVZ om zich te verplaatsen. De nieuwe weg vormt een obstakel. Door op regelmatige afstand faunapassages aan te leggen kunnen dassen, kleine zoogdieren en amfibieën de weg passeren. De maatregel wordt uitgevoerd in combinatie met goede geleiding (scherm of opstaande rand en beschutting) naar deze voorzieningen.

De ree en de das komen nu niet in het gebied voor, maar kunnen in de toekomst wel voorkomen. De aanleg van de nieuwe weg zorgt voor versnippering van de habitat van deze soorten. Ook wordt de kans op aanrijdingen vergroot. De fietstunnel langs de Rondweg wordt daarom extra breed uitgevoerd, zodat er naast het fietspad ruimte is voor een faunapassage voor kleine zoogdieren, amfibieën, das en ree.

Vleermuizen
Met name de begroeide wal aan de buitenzijde van de Rondweg wordt nu door vleermuizen gebruikt als vliegroute. Verschillende foerageergebieden liggen in de buurt van de Rondweg en EVZ zone zoals het Kooikerspark. Voor vleermuizen is het van belang dat de vliegroute aaneengesloten en donker blijft. Lichtverstrooiing wordt voorkomen en het gebied blijft zo donker mogelijk.

Vogels
De locatie is ongeschikt voor de blauwborst en de patrijs. Een effect op beide soorten door het doorsnijden van de EVZ wordt dan ook niet verwacht.

Een groot deel van de doelsoorten maakt nu naar verwachting geen gebruik van de verbindingszone, onder meer door het ontbreken van geschikt habitat. Mogelijke negatieve effecten voor deze doelsoorten zijn daarom niet aanwezig. Hierbij moet echter worden opgemerkt dat de wegaanleg wel een effect heeft op de mogelijkheid om het gebied in de toekomst nog geschikt te maken voor de beoogde doelsoorten. Vooral door de habitatversnippering en verstoring door geluid die deze veroorzaakt. Door de weg op zodanige wijze aan te leggen dat de doelsoorten kun-

nen passeren blijft het mogelijk om het huidige ambitieniveau in de toekomst te realiseren. De mitigerende maatregelen in paragraaf 5.6.1 bieden hiervoor handvatten.

Rode en oranje lijst soorten zijn niet in het gebied aangetroffen. De verwachting is dat zich geen andere effecten op de rode en oranje lijstsoorten voordoen dan op de doelsoorten. Daarnaast liften eventuele rode en oranje lijstsoorten mee op de maatregelen die worden getroffen voor de beschermde soorten en doelsoorten van de EVZ.

ad 4 Ecologische verbindingszone tussen kerngebieden
Het doel van de EVZ in het gebied is vooral gericht op de instandhouding en ecologische versterking van de Kromme Rijn en verschillende biotopen langs de spoorlijn Utrecht-Den Bosch. Om het nieuwe tracé aan te laten sluiten op de rondweg wordt de EVZ doorsneden, waardoor de functie van de EVZ wordt aangetast. Daarnaast worden andere EHS gebieden beïnvloed, omdat foerageerroutes en migratieroutes naar deze gebieden worden onderbroken, dit geldt met name voor De Raaphof.

Door het aanbrengen van verschillende mitigerende maatregelen en voorzieningen (paragraaf 5.6.1 en bovenstaande paragrafen) wordt barrièrewerking van de weg zoveel mogelijk voorkomen en kunnen de soorten die nu in het gebied voorkomen de zone blijven benutten en de EHS gebieden in de omgeving (zoals De Raaphof) blijven bereiken.

Conclusie
Door de wegaanleg treden negatieve effecten op. Op het niveau van soorten zijn er effecten tijdens de aanleg en het gebruik van de weg. Het belangrijkste effect is versnippering van habitat door de weg, waardoor migratie en foerageerbewegingen van dieren bemoeilijkt wordt en de Raaphof moeilijker bereikt kan worden. In de toekomst hebben soorten minder mogelijkheden om het gebied opnieuw te koloniseren. Er zijn daarom maatregelen nodig die de bovenstaande effecten mitigeren.
Naast de genoemde mitigerende maatregelen in paragraaf 5.6.1 dienen ook de volgende maatregelen te worden toegepast:

- Door voorzieningen als bruggen en soortspecifieke onderdoorgangen kan de barrièrewerking van de weg worden voorkomen, ook voor soorten die in de toekomst mogelijk de EVZ zone gaan gebruiken. Dit betekent dat overal waar de Rietsloot gekruist wordt een ruime brug komt, zodat de oever doorloopt onder de brug door. Het brugdek moet zo hoog mogelijk boven het water liggen, minimaal 1 meter boven het wateroppervlak;
- De fietstunnel langs de Rondweg wordt extra breed uitgevoerd, zodat er naast het fietspad ruimte is voor een passage voor kleine zoogdieren en amfibieën, en in de toekomst mogelijk de das en de ree;

- Door op regelmatige afstand (circa 250 meter) faunapassages te leggen kunnen amfibieën, de das en kleine zoogdieren de weg passeren. Deze maatregel is alleen zinvol in combinatie met goede geleiding (scherm of opstaande rand en beschutting) naar deze voorziening;
- Lichtverstrooiing wordt voorkomen en het gebied wordt zo donker mogelijk gehouden. Op de plaatsen van de faunapassage zal de verlichting 'slim' worden geplaatst. Hiervoor zijn moderne mogelijkheden die wel de veiligheid kunnen garanderen;
- Slachtoffers worden voorkomen door het aanbrengen van bewegende wildreflexie.

Bovenstaande mitigerende maatregelen zijn vertaald als voorwaardelijke verplichtingen in de regels. Gelijktijdig met de aanleg of in ieder geval voorafgaand aan de ingebruikname van de nieuwe verbindingsweg moet voldaan worden aan de voorwaardelijke verplichtingen.

Met betrekking tot de vier toetsthema's kan het volgende geconcludeerd worden:

1. Door het treffen van bovenstaande mitigerende maatregelen vindt er geen significant negatief effect plaats op de aanwezigheid van zones met bijzondere ecologische kwaliteit omdat de Raaphof minder bereikbaar wordt. Omdat dit effect vooral van invloed is op de toekomstige waarden wordt dit effect nu niet als significant beoordeeld;
2. Door het treffen van bovenstaande mitigerende maatregelen vindt er geen significant negatief effect plaats op gebieden die bepalend zijn voor de aaneengeslotenheid en robuustheid van de EHS. Dit door aantasting van de genoemde essentiële verbindingen. Door deze doorsnijding wordt ook de aaneengeslotenheid en robuustheid van het netwerk van de EHS gebieden aangetast. Het is een klein effect, omdat ook in de huidige situatie weinig samenhang tussen gebieden bestaat en er geen sprake is van een robuust netwerk van EHS gebieden;
3. Door het treffen van bovenstaande mitigerende maatregelen vindt er geen significant negatief effect plaats op de aanwezigheid van bijzondere soorten.
4. Door het treffen van bovenstaande mitigerende maatregelen vindt er geen significant negatief effect plaats op de aanwezigheid van essentiële verbindingen.

5.6.3 Toetsing Natuurbeschermingswet

Het tracé ligt op ongeveer 800 meter van het Beschermde Natuurmonument "De Raaphof". Onderzocht is of het Beschermde Natuurmonument door de aanleg of gebruik van de nieuwe weg wordt geschaad. Andere door de Natuurbeschermingswet 1988 beschermde gebieden liggen op grotere afstand van het beoogde wegtracé. Op die gebieden treden, alleen al vanwege de afstand, met zekerheid geen effecten op van de nieuwe verbindingsweg.

De aanleg en/of het gebruik van het nieuwe wegtracé kunnen theoretisch op verschillende manieren (bijvoorbeeld licht, geluid, luchtkwaliteit) een beschermd natuurgebied beïnvloeden. Het areaalverlies en de doorsnijding van verbindingen zijn geen relevante factoren vanwege de relatief grote afstand tot Natura2000-gebieden en de Raaphof. Voor geluid, licht en bewegingen zijn er geen negatieve effecten te verwachten op de Raaphof.
De emissie van wegverkeer kan wel leiden tot een beperkte toename van depositie van stikstof in beschermde natuurgebieden als de Raaphof.

De effecten van stikstofdepositie zijn berekend waarbij de achtergronddepositie en de bijdragen van de weg in beeld zijn gebracht. Er is sprake van een toename van 4 mol per hectare in 2015 en 5 mol per hectare in 2025.

In het Beschermde Natuurmonument komt volgens het aanwijzingsbesluit de vegetatie overeen met essen-iepenbos (Fraxino-Ulmetum). De vegetatie kan worden ingedeeld bij het habitattype 'vochtige alluviale bossen'. Dit habitattype geldt als 'gevoelig' voor stikstofdepositie, met een kritische depositiewaarde van 2000 mol per hectare. Mossen zijn gevoelig voor stikstofdepositie, omdat deze stof gemakkelijk in water oplost en aan vochtige oppervlakken hecht. De meeste van de bijzondere mossoorten groeien op neutrale, nutriëntarme tot matig nutriëntrijke standplaatsen. Gelet op de zeer beperkte toename van depositie, wordt geen effect op de bijzondere mosflora in dit gebied verwacht. Een factor als het hakhoutbeheer is voor de soorten van veel groter, wellicht doorslaggevend belang.

Verschillende ontwikkelingen in de regio zorgen ervoor dat de stikstofdepositie in het Beschermde Natuurmonument toeneemt ten opzichte van de autonome ontwikkelingen. Hierbij is sprake van een cumulatief effect.

Depositie wordt veroorzaakt buiten de grenzen van het Beschermde Natuurmonument Raaphof maar dient desalniettemin gezien te worden als een schadelijke handeling in de zin van de wet. Hoewel van de beperkte toename van depositie gelet op de eigenschappen van de betreffende mossoorten geen effect wordt verwacht op de wezenlijke kenmerken van het Beschermde Natuurmonument dient voor de depositie, die wordt veroorzaakt door het nieuwe wegvak, wel een Nbw-vergunning ex artikel 16 aangevraagd te worden. Het is redelijk te verwachten dat deze vergunning zal worden verleend, zodat de uitvoerbaarheid van dit inpassingsplan voldoende vaststaat.

5.7 Geluid

De Wet geluidhinder schrijft voor dat bij nieuwe dan wel gewijzigde situaties akoestisch onderzoek uitgevoerd moet worden voor de gevoelige bestemmingen. In dit

inpassingsplan wordt een nieuwe weg gerealiseerd en een bestaande weg aangepast. In een akoestisch onderzoek[29] is onderzocht wat de gevolgen zijn van de aanleg van het Rijsbruggerwegtracé en de aanpassing van de Achterdijk, voor de omliggende geluidgevoelige bebouwing. Het onderzoek is opgenomen als separate bijlage 23 bij dit plan. Hieronder worden de belangrijkste conclusies weergegeven.

Onderzoek reconstructiesituaties
Uit het onderzoek blijkt dat ten gevolge van de wijzigingen aan de Achterdijk op geen enkele bestemming binnen het onderzoeksgebied de toetswaarde met 2 dB of meer wordt overschreden. Derhalve is er geen sprake van reconstructie in de zin van de Wet geluidhinder en zijn verdere procedures en onderzoeken ten behoeve van de Achterdijk niet noodzakelijk.

Onderzoek geluidsbelasting Rijsbruggerwegtracé
Tevens blijkt uit het onderzoek dat ten gevolge van de aanleg van de nieuwe Rijsbruggerweg overschrijdingen van de voorkeursgrenswaarde van 48 dB optreden bij bestaande woningen langs het tracé. Echter wordt de maximaal te verlenen waarde van 58 dB niet overschreden.

Doordat er overschrijdingen van de voorkeursgrenswaarde optreden, zijn zowel bron- als schermmaatregelen onderzocht. Deze maatregelen blijken op basis van de "Regeling doelmatigheid geluidmaatregelen Wet geluidhinder" niet financieel doelmatig te zijn.

De provincie heeft echter besloten om toch geluidsbeperkende maatregelen te nemen. Het gaat dan om de volgende maatregelen:
- Geluidsreducerend asfalt DDL-A op het zuidelijke deel van het Rijsbruggerwegtracé. Het geluidsreducerend asfalt wordt aangelegd 50 meter vanaf de aansluiting op de Rondweg tot de Achterdijk.
- Een 1 meter hoog, 455 meter lang, reflecterend scherm ter hoogte van de toerit naar de A12.

Met deze maatregelen wordt nog niet op elke woning voldaan aan de voorkeursgrenswaarde. Daarom dient voor een aantal woningen een hogere grenswaarde te worden vastgesteld. De provincie neemt hiervoor een Besluit hogere grenswaarden vóór de vaststelling van het inpassingsplan.

Gevolgen elders (artikel 99, lid 2 Wet geluidhinder)
Ten gevolge van de aanleg van het Rijsbruggerwegtracé neemt de intensiteit op een tweetal bestaande wegdelen in de nabijheid van dit tracé dusdanig toe, dat er een toename van meer dan 2dB ten gevolge van het plan optreedt. Het gaat hier om een deel van de Rondweg (tussen de nieuw aan te leggen Rijsbruggerweg en De

[29] Verbindingsweg Houten-A12 , Akoestisch onderzoek, Grontmij, 19 juli 2011.

Berm) en een deel van de Achterdijk (tussen de Rijsbruggerweg en de Houtenseweg). Deze toename kan eveneens gereduceerd worden door het toepassen van het geluidsreducerend asfalt DDL-A.

Op grond van de Wet geluidhinder bestaat geen wettelijke verplichting om maatregelen te treffen vanwege de geluidtoename langs deze wegdelen. Uit overleg tussen de wegbeheerder en de provincie volgt of deze maatregelen ook daadwerkelijk worden getroffen.

5.8 Luchtkwaliteit

De hoofdlijnen voor regelgeving rondom luchtkwaliteitseisen staan beschreven in de Wet milieubeheer. Bij de start van een project moet onderzocht worden of het effect relevant is voor de luchtkwaliteit. Om de gevolgen van de aanleg van de weg voor de luchtkwaliteit in beeld te brengen, is een luchtkwaliteitsonderzoek[30] uitgevoerd. Dit onderzoek is als bijlage 24 opgenomen.

Teneinde na te gaan wat de luchtkwaliteitsituatie is, zijn berekeningen uitgevoerd voor de huidige situatie met de autonome ontwikkeling en de situatie na de aanleg van de weg. In het onderzoek zijn de maatgevende componenten stikstofdioxide (NO_2) en fijn stof (PM_{10}) in beschouwing genomen.

Er zijn berekeningen uitgevoerd voor de jaren 2011, 2015 en 2020. Voor de berekening is uitgegaan van de verkeersgegevens van 2011 en 2020. Voor de toetsing in 2015 zijn de verkeersgegevens van 2020 doorgerekend met de achtergrondconcentratie van het jaar 2015. De berekening in 2015 is uitgevoerd als een worstcase scenario.
Uit het onderzoek blijkt dat voor het Rijsbruggerwegtracé geen overschrijding van de afgeronde grenswaarden optreedt. De aanleg van de nieuwe verbindingsweg zorgt met betrekking tot het belast oppervlakte NO_2 en PM_{10} voor marginale verschillen ten opzichte van de autonome situatie.

Op basis van de uitgevoerde berekening kan gesteld worden dat voor alle rekenjaren zal worden voldaan aan de luchtkwaliteiteisen zoals gesteld in de Wet milieubeheer. Het uitvoeren van het plan leidt dan ook niet tot knelpunten ten aanzien van luchtkwaliteit.

5.9 Waterhuishouding

[30] Verbindingsweg Houten-A12 deelonderzoek luchtkwaliteit, Grontmij, 16 augustus 2011.

Het wegtracé ligt in het grondwaterbeschermingsgebied Bunnik voor de drinkwatervoorziening en bijbehorend 100-jaarsaandachtsgebied en in het kader van het inpassingsplan dient de nieuwe waterhuishoudkundige situatie beschreven te worden. Er is daarom een onderzoek naar het waterhuishoudkundige systeem uitgevoerd.[31] Dit onderzoek is als bijlage 25 bij dit inpassingsplan gevoegd. Hieronder worden de belangrijkste conclusies weergegeven.

Op basis van een watersysteemanalyse zijn knelpunten vastgelegd. De voornaamste knelpunten hebben betrekking op:

- problemen van afvoer van water uit het gebied;
- versnelde afvoer van regenwater vanaf de weg;
- het risico op verontreiniging van het grondwater in het grondwaterbeschermingsgebied en het 100-jaarsaandachtsgebied van de grondwaterwinning van Vitens te Bunnik door afstroming van verontreinigd wegwater.

Nieuwe hoofdwatergang

Aan de oostzijde van de weg wordt, conform het waterhuishoudkundig plan (bijlage 25) een nieuwe hoofdwatergang aangelegd. Hierdoor wordt de huidige Rietsloot ontlast en wordt een begin gemaakt met een verbetering van de afvoer in het gebied. Bovendien draagt de nieuwe watergang bij aan de extra benodigde waterberging die nodig is vanwege de versnelde afvoer van het water dat valt op het verharde oppervlak van het nieuwe wegtracé. De oostelijke oevers van de nieuwe hoofdwatergang worden natuurvriendelijk ingericht.

Grondwaterbeschermingsgebied en 100-jaarsaandachtsgebied

Het plangebied is deels gelegen in het grondwaterbeschermingsgebied en het 100-jaarsaandachtsgebied van de waterwinlocatie te Bunnik. Ten behoeve van de drinkwaterwinning (en daarmee indirect de kwaliteit van ons drinkwater) is het van belang om het grondwater rond deze drinkwaterwinlocatie te beschermen. Hiertoe zijn in de het Provinciaal Waterplan, Grondwaterplan en de Provinciale Milieuverordening kaders opgenomen.

In de Ruimtelijke Verordening Utrecht staan eisen vermeld waaraan bestemmingsplannen (en dus ook inpassingsplannen) die zijn gelegen in waterwingebieden, grondwaterbeschermingsgebieden of 100-jaarsaandachtsgebieden aan dienen te voldoen.

- Een bestemmingsplan/inpassingsplan voor een gebied dat is aangeduid als 'Waterwin- en grondwaterbeschermingsgebieden en 100-jaarszones' bevat bestemmingen en regels die het waterwinbelang in waterwin- grondwaterbeschermingsgebieden en 100-jaarszones beschermen bij functiewijzigingen.

[31] Waterhuishoudkundig syteem A12 Salto, Royal Haskoning, 30 oktober 2009.

- De toelichting op een bestemmingsplan/inpassingsplan als bedoeld in het eerste lid bevat een beschrijving van het door de gemeente/provincie te voeren beleid ter zake en de wijze waarop met het waterwinbelang is rekening gehouden.

Aan het eerste punt is voldaan doordat in het inpassingsplan de gebiedsaanduiding 'milieuzone - grondwaterbeschermingsgebied' is opgenomen voor zowel het grondwaterbeschermingsgebied als het 100-jaarsaandachtsgebied. Naast het inpassingsplan blijft de Provinciale Milieuverordening onverkort van toepassing. Voor uiteenlopende werken is een melding op basis van deze Provinciale Milieuverordening noodzakelijk. Een van deze werken is het aanbrengen van verhardingen.

Aan het tweede punt wordt voldaan doordat bij de planvorming als volgt rekening wordt gehouden met de ligging binnen het grondwaterbeschermingsgebied en/of een 100-jaarsaandachtsgebied. Voor zover het tracé van de weg is gelegen binnen een van deze zones zal geen infiltratie van het afvloeiende hemelwater worden toegestaan. Afvloeiend hemelwater van de weg wordt door middel van voorzieningen gevoerd naar een locatie buiten het grondwaterbeschermingsgebied / 100-jaarsaandachtsgebied, alwaar het via een voorziening alsnog kan infiltreren. Hiermee wordt voorkomen dat eventuele vervuilingen die met het afvloeiende hemelwater tot afstroom kunnen komen binnen het grondwaterbeschermingsgebied / 100-jaarszone het grondwater verontreinigen (zie ook navolgende tekst).

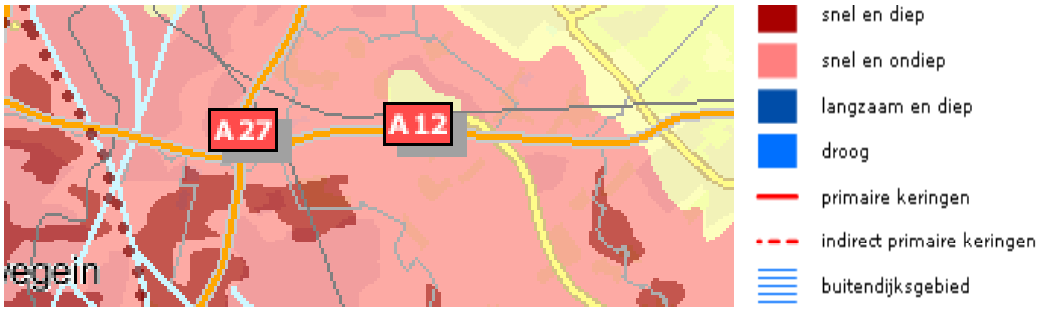
Afstromend water vanaf de weg
Voor het van de weg afstromende water en de verontreinigingen die dit water meeneemt geldt een aantal voorwaarden. Binnen het grondwaterbeschermingsgebied moet het afstromend water volledig opgevangen worden. Buiten het grondwaterbeschermingsgebied moet versnelde afvoer van regenwater vanaf de weg (door toename van verhard oppervlak) worden voorkomen door de aanleg van waterberging. Bovendien mag vervuild water vanaf de weg niet rechtstreeks naar het oppervlaktewater afgevoerd worden, maar via een berm of zuiverende voorziening.

Binnen het grondwaterbeschermingsgebied en het 100-jaarsaandachtsgebied wordt het afstromende water langs de weg opgevangen met behulp van riolering. Het opgevangen water wordt naar een infiltratievoorziening buiten het grondwaterbeschermingsgebied afgevoerd. De infiltratievoorziening moet een oppervlak hebben van 2.000 m². De locatie is net buiten het 100 jaarsaandachtsgebied gekozen en ligt direct aan de weg. Hierdoor kunnen leidingen naar de voorziening onder het wegtracé gerealiseerd worden. Deze infiltratievoorziening is ook als zodanig vastgelegd in de regels en op de verbeelding. De bodemgesteldheid ter plaatse van de nieuwe infiltratievoorziening is niet ideaal voor infiltratie. Ter plaatse zal bodemverbetering worden toegepast.

Buiten het grondwaterbeschermingsgebied en het 100- jaarsaandachtsgebied wordt het afstromende wegwater via infiltratiegreppels geïnfiltreerd in de bodem. Eventuele verontreinigingen in het afstromende wegwater worden afgevangen in de infiltratiegreppel. Het wegwater infiltreert via de infiltratiegreppel naar het grondwater buiten het grondwaterbeschermingsgebied en grotendeels buiten het 100-jaarsaandachtsgebied.

Overstromingsrisico
De verbindingsweg is gelegen in een gebied waarvoor een overstromingsrisico geldt. Het wegen- en spoorwegennet is belangrijk voor vervoer van personen en goederen en bij (preventieve) evacuatie en hulpverlening. Allereerst is het van belang dat wegen toegankelijk zijn voor evacuatie en hulpverlening. Voorts dienen wegen zo lang mogelijk te kunnen functioneren als het gebied daadwerkelijk overstroomt.

Voor de hoogte van de weg is het maaiveldmodel aangehouden, zie paragraaf 4.2, waarbij ecologie en archeologie bepalend zijn. Doordat de weg enigszins hoger ligt zal de weg functioneel zijn bij overstroming. Dit is niet nader onderzocht, daar het hoger aanleggen van de weg vanuit landschappelijk oogpunt als onwenselijk wordt geacht.



Figuur 6 Overstromingsrisico Bron: Provinciaal Waterplan 2010-2015

Overleg met het waterschap
Het hoogheemraadschap De Stichtse Rijnlanden heeft in het kader van het overleg artikel 3.1.1 van het Besluit ruimtelijke ordening een reactie gegeven. Deze reactie is gebaseerd op bovenstaande paragraaf, het waterhuishoudkundig plan (bijlage 25,) en het overleg op 22 maart 2011 van het hoogheemraadschap en de provincie Utrecht. De reactie is ook opgenomen in bijlage 25. Voor een beantwoording van de reacties wordt verwezen naar de nota van zienswijzen (bijlage 26)

5.10 Kabels en leidingen

In het gebied loopt een hoge druk gasleiding van de Gasunie. De gasleiding is een 36 inch leiding met een maximale werkdruk van 66,2 bar. In het noordelijke gedeelte van het plangebied loopt een buisleiding van Defensie voor transport van vloeibare brandstoffen. Het is een leiding met een diameter van 8 inch en een maximale werkdruk van 80 bar. Beide leidingen hebben een beschermingszone van 5 meter ter weerszijden van de leiding.

Verder is er een transportleiding voor water, die het wegtracé doorkruist, evenals een hoogspanningslijn. In het bestemmingsplan Buitengebied van de gemeente Bunnik heeft deze leiding een beschermingszone van 5 meter ter weerszijden van de leiding. Deze beschermingszone is overgenomen in onderhavig inpassingsplan.

Bij de realisatie van de weg wordt rekening gehouden met de bestaande kabels en leidingen en de hoogspanningslijn.

5.11 Landbouw

Ter ondersteuning van de besluitvorming over het MER is een landbouw effect rapportage (LER)[32] opgesteld. De LER is opgenomen als bijlage 2 bij dit inpassingsplan.
Deze LER brengt de effecten van de planologische aanpassingen op het functioneren van de aanwezige landbouw in beeld.

Voor de variant Rijsbruggerwegtracé zijn in principe geen bedrijfsverplaatsingen noodzakelijk. Wel wordt grond van twee huiskavels afgesneden en wordt een aantal veldkavels doorneden door dit tracé. Door middel van kavelruil kan de verslechtering van de verkaveling die dit oplevert beperkt worden. Ook bij deze variant geldt dat het voor de agrarische ontsluiting van groot belang is dat de Achterdijk als doorgaande route beschikbaar blijft voor (groot) agrarisch verkeer, aangezien in deze variant de verbinding naar de Tureluurweg en Parallelweg afgesloten wordt.

[32] Landbouw Effect Rapportage A12 SALTO, LTO Noord Projecten, augustus 2007.

Om de doorsnijding van de huiskavels te voorkomen is gekozen voor vrijwillige kavelruil. Indien het niet mogelijk is om met vrijwillige ruilverkaveling de percelen toegankelijk te maken, vindt de ontsluiting van de (rest)percelen plaats door het kruisen van het nieuwe wegtracé. Hiervoor wordt dan een koude oversteek gerealiseerd.

Kruisingen met de verbindingsweg blijven geschikt voor agrarisch verkeer. De ongelijkvloerse kruising met de Achterdijk en de Tureluurweg worden zo uitgevoerd dat beide wegen toegankelijk blijven voor agrarisch verkeer.

6. JURIDISCHE PLANOPZET

6.1 Juridisch-planologisch opzet

De in deze toelichting beschreven planuitgangspunten zijn juridisch-planologisch vertaald in een inpassingsplan, dat bindend is voor overheid en burgers. Het inpassingsplan bestaat uit een verbeelding (plankaart) en regels en is voorzien van een toelichting. De regels en verbeelding (plankaart) vormen het juridisch bindende deel, terwijl de toelichting geen juridische binding heeft, maar moet worden beschouwd als handvat voor de uitleg en de onderbouwing van de opgenomen bestemmingen.
De regels bevatten het juridische instrumentarium voor het regelen van het gebruik van de gronden, bepalingen omtrent de toegelaten bebouwing, regelingen betreffende het gebruik van aanwezige en/of op te richten bouwwerken. De verbeelding (plankaart) heeft een rol voor toepassing van de regels, alsmede de functie van visualisering van de bestemmingen.

6.2 Systematiek

In deze paragraaf wordt de systematiek van de regels en de wijze waarop de regels gehanteerd dienen te worden, uiteengezet.

De regels van het plan bestaan uit vier hoofdstukken, waarin achtereenvolgens de inleidende regels, de bestemmingsregels, de algemene regels en de overgangs- en slotregels aan de orde komen.

Hieronder wordt de systematiek, opbouw en indeling van de regels kort toegelicht.

6.2.1 Inleidende regels

Begrippen
In deze bepaling zijn omschrijvingen gegeven van de in het inpassingsplan gebruikte begrippen. Deze worden opgenomen om interpretatieverschillen te voorkomen. Begripsbepalingen zijn alleen nodig voor begrippen die gebruikt worden in de regels en die tot verwarring kunnen leiden of voor meerdere uitleg vatbaar zijn.

Wijze van meten:
Om op een eenduidige manier afstanden, oppervlakten en inhoud van gebouwen en/of bouwwerken, geen gebouwen zijnde, te bepalen wordt in de wijze van meten uitleg gegeven wat onder de diverse begrippen wordt verstaan.

6.2.2 Bestemmingsregels

In het tweede hoofdstuk komen de bestemmingen aan de orde.

De opbouw van de bestemmingen ziet er als volgt uit:

Bestemmingsomschrijving:
De omschrijving van de doeleinden. Hierbij gaat het in beginsel om een beschrijving van de aan de grond toegekende functies.

Bouwregels:
In de bouwregels worden voor alle hoofdgebouwen, bijgebouwen en bouwwerken, geen gebouwen zijnde, de van toepassing zijnde bouwregels gesteld. Waar en met welke maatvoering mag worden gebouwd, wordt hier vastgelegd. Indien mogelijk wordt verwezen naar bouwvlakken en aanduidingen op de plankaart.

Afwijking van de bouwregels:
In deze bepaling wordt een opsomming gegeven van de bouwregels waarvan het bevoegd gezag middels een omgevingsvergunning kan afwijken. Deze bevoegdheid wordt objectief begrensd en bevat duidelijke criteria.

Specifieke gebruiksregels:
In dit onderdeel is aangegeven welke vormen van gebruik in ieder geval strijdig zijn met de bestemming. Daarbij zijn niet alle mogelijke strijdige gebruiksvormen genoemd, maar alleen die, waarvan het niet op voorhand duidelijk is dat deze in strijd zijn met de bestemming. Het gaat hierbij in feite om een aanvulling op de in de bestemmingsomschrijving genoemde doeleinden.

Aanlegvergunning:
In enkele dubbelbestemmingen is een aanlegvergunningregeling opgenomen voor de gronden gelegen binnen de beschermingszone van enkele leidingen en een hoogspanningslijn. Hierin worden bepaalde werken en/of werkzaamheden aanlegvergunningplichtig gesteld. Bij de beoordeling van de vraag of en in welke mate bepaalde werken en/of werkzaamheden toelaatbaar worden geacht gelden enkele maatstaven.

6.2.3 Algemene regels

Anti-dubbeltelbepaling:
Deze bepaling is opgenomen om te voorkomen dat, wanneer volgens een inpassingsplan bepaalde gebouwen en bouwwerken niet meer dan een bepaald deel van een bouwperceel mogen beslaan, het opengebleven terrein nog eens meetelt bij het

toestaan van een ander gebouw of bouwwerk, waaraan een soortgelijke eis wordt gesteld.

Algemene gebruiksregels
Het gaat hier om de algemene verbodsregel, dat gronden en bouwwerken niet in strijd met de bestemming mogen worden gebruikt.

Algemene aanduidingsregels
Voor het grondwaterbeschermingsgebied en het 100-jaarsaandachtsgebied is een gebiedsaanduiding opgenomen met een regeling ter bescherming van de kwaliteit van het grondwater.

Algemene afwijkingsregels
In dit artikel wordt een opsomming gegeven van de regels in het plan waarvan het bevoegd gezag middels een omgevingsvergunning kan afwijken. De criteria, die bij toepassing van de afwijkingsbevoegdheid in acht moeten worden genomen, zijn aangegeven.

Algemene wijzigingsregels:
In deze bepaling is het bevoegd gezag de bevoegdheid gegeven het plan te wijzigen. De criteria, die bij toepassing van de wijzigingsbevoegdheid in acht moeten worden genomen, zijn aangegeven.

Overige regels
Deze regel omvat de strafbaarheid van het strijdig gebruik van gronden en bouwwerken.

6.2.4 Overgangs- en slotregels

Overgangsrecht:
Bouwwerken welke op het moment van inwerkingtreding van het inpassingsplan bestaan (of waarvoor een omgevingsvergunning is aangevraagd) mogen blijven bestaan, ook al is er strijd met de bebouwingsregels. De overgangsbepaling houdt niet in dat het bestaand, illegaal opgerichte, bouwwerk legaal wordt, noch brengt het met zich mee dat voor een dergelijk bouwwerk alsnog een omgevingsvergunning kan worden verleend. Er kan dus in beginsel nog gewoon gehandhaafd worden.

Het gebruik van de grond en opstallen, dat afwijkt van de regels op het moment van inwerkingtreding van het plan mag eveneens worden voortgezet.

Slotregel:
Deze bepaling geeft aan op welke manier de regels kunnen worden aangehaald.

6.3 Systematiek per bestemming

Hieronder worden de verschillende bestemmingen kort toegelicht.

Verkeer
Deze bestemming is bedoeld voor de nieuw aan te leggen verbindingsweg, die de kernen Houten en Bunnik verbindt met de Rijksweg A12. Ook een deel van de rijksweg A12 omvat deze bestemming.

De nieuwe verbindingsweg mag bestaan uit maximaal 2 x 1 rijstroken, de Rijksweg A12 niet meer dan 2 x 4 rijstroken. Een rijstrook is in de regels gedefinieerd als een gemarkeerde strook van een rijbaan, die voldoende breed is voor rijdende voertuigen, met uitzondering van busstroken, op- en afritten, in- en uitvoegstroken, aansluitingen en opstelplaatsen. Een afwijking is opgenomen in de regels (artikel 3, lid 3.4.1) om hiervan te kunnen afwijken met maximaal 1 meter naar beide zijden. Voorwaarde is dat voldaan wordt aan o.a. de Wet geluidhinder.

De plaats waar de as van de weg moet komen te liggen is aangegeven op de verbeelding (plankaart). Het aantal rijstroken mag via een afwijkingsbevoegdheid worden gewijzigd (artikel 3, lid 3.4.2).

Het vastleggen van het aantal rijstroken en de as van de weg is verplicht gelet op artikel 3.3.1., lid 1 onder b Bro.

Door middel van een lengteprofiel is de hoogte van de weg en de kunstwerken vastgelegd. De regels geven de mogelijkheid via een afwijkingsbevoegdheid van dit profiel af te wijken tot maximaal 0,5 meter. Voorwaarde is wel dat de weg voldaan moet worden aan o.a. de Wet geluidhinder. Het lengteprofiel is als bijlage 1 bij de regels gevoegd.

De hoogte van een bouwwerk is meestal gerelateerd aan het begrip peil. Indien sprake is van een bouwwerk dat gerealiseerd wordt boven peil (maaiveld), dan is de hoogte gerelateerd aan bovenkant verharding weg.

Toegestaan zijn bij de wegen behorende voorzieningen zoals op- en afritten, kruisingen/aansluitingen, rotondes, tunnels, viaducten, verlichting, verkeersregelinstallaties, bewegwijzering, en stuwen.

Binnen de bestemming zijn uitsluitend gebouwen van algemeen nut toegestaan. Verder zijn alleen bouwwerken, geen gebouwen zijnde, toegestaan.

De primaire watergangen, die de nieuwe weg kruisen, zijn door middel van een aanduiding vastgelegd in de bestemming. De overige waterlopen zijn niet vastgelegd. Dat biedt flexibiliteit bij de uitvoering van het plan. De geplande infiltratievoorziening is wel weer als een aanduiding opgenomen in het plangebied.

In de specifieke gebruiksregels is een bepaling opgenomen die aangeeft dat de aanleg van de weg pas is toegestaan als aan een aantal voorwaardelijke verplichtingen die volgen uit het flora- en faunaonderzoek en de watertoets wordt voldaan. Dit conform een uitspraak van de Raad van State[33]. De voorwaardelijke verplichtingen moeten gelijktijdig met de aanleg of in ieder geval voorafgaand aan de ingebruikname van de nieuwe verbindingsweg worden aangelegd of gerealiseerd.

Water
De nieuwe primaire watergangen, die de nieuwe weg niet doorkruizen maar daaraan grenzen, hebben de specifieke bestemming 'Water' gekregen. Binnen deze bestemming zijn uitsluitend gebouwen ten behoeve van waterstaatkundige voorzieningen en bouwwerken, geen gebouwen zijnde, toegestaan.

Dubbelbestemmingen ' Leiding – Brandstof, 'Leiding – Gas', 'Leiding – Hoogspanningsverbinding' en 'Leiding – Water'
De nieuwe weg kruist bestaande gas-, hoogspannings- en waterleidingen. Deze leidingen, met aan weerszijden een beschermingszone van 5 meter, zijn als een dubbelbestemming in de regels opgenomen. Het bouwen van bouwwerken is binnen de dubbelbestemming alleen middels een afwijking toegestaan. Voor het uitvoeren van werken, geen bouwwerken zijnde of werkzaamheden, op de gronden gelegen binnen de beschermingszone is een aanlegvergunningstelsel opgenomen.

Dubbelbestemmingen 'Waarde – Archeologie 1 en 2'
Het hele plangebied heeft ter bescherming van archeologische waarden een dubbelbestemming gekregen. Voor een motivering en uitleg van deze bestemmingen wordt verwezen naar paragraaf 5.2 van deze toelichting.

[33] ABRvS LJN: BO9160, 201003274/1/R3.

7. FINANCIEEL-ECONOMISCHE UITVOERBAARHEID

7.1 Inleiding

Krachtens de Wet ruimtelijke ordening, waarin in afdeling 6.4 bepalingen zijn opgenomen betreffende de grondexploitatie, geldt de verplichting tot kostenverhaal in de gevallen die zijn aangewezen in het Besluit ruimtelijke ordening. Op grond van het Besluit ruimtelijke ordening is kostenverhaal verplicht in geval van:

- de bouw van één of meer woningen en hoofdgebouwen;
- uitbreidingen van de gebouwen met ten minste 1000 m^2 of met één of meer woningen;
- de verbouwing van één of meer aaneengesloten gebouwen die voor andere doeleinden in gebruik of ingericht waren voor woondoeleinden, mits ten minste 10 woningen worden gerealiseerd;
- één of meer aaneengesloten gebouwen die voor andere doeleinden in gebruik of ingericht waren bij ingebruikname voor detailhandel, dienstverlening, kantoor of horecadoeleinden, mits de cumulatieve oppervlakte ten minste 1000 m^2 bedraagt;
- de bouw van kassen met een oppervlakte van ten minste 1000 m^2.

Het voorliggende inpassingsplan voorziet in de aanleg van een weg. Aangezien hiermee geen sprake is van één van de zaken genoemd in artikel 6.2.1. van het Besluit ruimtelijke ordening, is kostenverhaal niet verplicht.

7.2 Economische uitvoerbaarheid

De kostenraming voor het project ‘ Rijsbruggerwegtracé bedraagt circa 34 miljoen euro. De dekkingen daarvan worden voorzien in de begrotingen van de provincie Utrecht, de gemeente Houten en het Bestuur Regio Utrecht voordat het inpassingsplan wordt vastgesteld.

8. MAATSCHAPPELIJKE UITVOERBAARHEID

8.1 Inleiding

In dit hoofdstuk wordt verslag gedaan van inspraak en vooroverleg over het inpassingsplan en het MER.

8.2 Inspraak

De Wro bevat geen procedurevoorschriften met betrekking tot de inspraak, en is in Wro zelf niet verplicht gesteld. Dat neemt niet weg dat het de provincie vrij staat toch inspraak te verlenen. Conform de provinciale inspraakverordening hebben het voorontwerpinpassingsplan en het MER met alle daarop betrekking hebbende stukken ter inzage gelegen van 3 maart tot en met 13 april. Op 16 maart 2011 heeft een informatieavond plaatsgevonden en op 21 maart een hoorzitting.

Er zijn verschillende zienswijzen binnengekomen. Hiervan is een notitie opgesteld. Deze notitie is als separate bijlage 26 bij deze toelichting gevoegd.

8.3 Overleg

Bij de voorbereiding van het inpassingsplan is overleg gevoerd wordt met de besturen van betrokken gemeenten en waterschappen en met die diensten van de provincies en het Rijk die betrokken zijn bij de zorg voor de ruimtelijke ordening of belast zijn met de behartiging van belangen welke in het plan in het geding zijn. De instanties die in kennis gesteld moeten worden van dit inpassingsplan zijn geïnformeerd conform de provinciale inspraakverordening waarin is bepaald dat artikel 3.4 van de Algemene wet bestuursrecht (Awb) van toepassing is.
Bijlage 26 bevat een zienswijzennota naar aanleiding van de ingediende vooroverlegreacties en ingediende zienswijzen.

Regels

Inhoudsopgave

Regels

Hoofdstuk 1	**Inleidende regels**	**3**
Artikel 1	Begrippen	3
Artikel 2	Wijze van meten	5
Hoofdstuk 2	**Bestemmingsregels**	**7**
Artikel 3	Verkeer	7
Artikel 4	Water	9
Artikel 5	Leiding - Brandstof	10
Artikel 6	Leiding - Gas	12
Artikel 7	Leiding - Hoogspanningsverbinding	14
Artikel 8	Leiding - Water	16
Artikel 9	Waarde - Archeologie 1	18
Artikel 10	Waarde - Archeologie 2	20
Hoofdstuk 3	**Algemene regels**	**23**
Artikel 11	Anti-dubbeltelbepaling	23
Artikel 12	Algemene gebruiksregels	24
Artikel 13	Algemene aanduidingsregels	25
Artikel 14	Algemene afwijkingsregels	26
Artikel 15	Algemene wijzigingsregels	27
Artikel 16	Overige regels	28
Hoofdstuk 4	**Overgangs- en slotregels**	**29**
Artikel 17	Overgangsrecht	29
Artikel 18	Slotregel	30
Bijlagen bij regels		
Bijlage 1	Lengteprofiel	

Hoofdstuk 1 Inleidende regels

Artikel 1 Begrippen

1.1 aanduiding:

een geometrisch bepaald vlak of figuur, waarmee gronden zijn aangeduid, waar ingevolge de regels, regels worden gesteld ten aanzien van het gebruik en/of het bebouwen van deze gronden;

1.2 aanduidingsgrens:

de grens van een aanduiding indien het een vlak betreft;

1.3 bebouwing:

één of meer gebouwen en/of bouwwerken, geen gebouwen zijnde;

1.4 bestaand:

- bij bebouwing: bebouwing zoals aanwezig op het tijdstip van de terinzagelegging van het ontwerpinpassingsplan, dan wel mag worden gebouwd krachtens een voor dat tijdstip aangevraagde vergunning;
- bij gebruik: gebruik zoals aanwezig op het tijdstip dat het plan rechtskracht heeft verkregen;

1.5 bestemmingsgrens:

de grens van een bestemmingsvlak;

1.6 bestemmingsvlak:

een geometrisch bepaald vlak met eenzelfde bestemming;

1.7 bouwen:

het plaatsen, het geheel of gedeeltelijk oprichten, vernieuwen of veranderen en het vergroten van een bouwwerk, alsmede het geheel of gedeeltelijk oprichten, vernieuwen of veranderen van een standplaats;

1.8 bouwwerk:

elke constructie van enige omvang van hout, steen, metaal of ander materiaal, die hetzij direct, hetzij indirect met de grond is verbonden, hetzij direct of indirect steun vindt in of op de grond;

1.9 inpassingsplan:

de geometrisch bepaalde planobjecten als vervat in het GML-bestand NL.IMRO.9926.IP11A12Houten-OW01 met de bijbehorende regels en bijlagen;

1.10 kunstwerk:

een bouwwerk, geen gebouw zijnde, voor civieltechnische en/of infrastructurele doeleinden, zoals een brug, een dam, een duiker, een tunnel, een via- of aquaduct of een sluis, dan wel een daarmee gelijk te stellen voorziening;

1.11 peil:

- voor gebouwen waarvan de toegang onmiddellijk aan de weg grenst: de hoogte van de kruin van de weg ter plaatse van de hoofdtoegang;
- in andere gevallen: de gemiddelde hoogte van het bestaande aansluitende afgewerkte maaiveld;

1.12 rijstrook:

een gemarkeerde strook van een rijbaan, die voldoende breed is voor rijdende voertuigen, met uitzondering van busstroken, op- en afritten, in- en uitvoegstroken, aansluitingen en opstelplaatsen.

1.13 voorwerpen van beeldende kunst:

door kunst voortgebracht voorwerp, zoals schilderijen en beelden;

1.14 voorzieningen van algemeen nut:

voorzieningen ten behoeve van het op het openbare net aangesloten nutsvoorziening, het telecommunicatieverkeer, het openbaar vervoer en/of het wegverkeer;

1.15 waterstaatkundige voorzieningen:

voorzieningen die nodig zijn ten behoeve van een goede wateraanvoer, waterafvoer, waterberging en waterkwaliteit.

Artikel 2 Wijze van meten

2.1 Bij toepassing van de regels wordt als volgt gemeten:

a. bouwhoogte van een bouwwerk;
vanaf het peil tot aan het hoogste punt van een gebouw of van een bouwwerk, geen gebouw zijnde, met uitzondering van kleine bouwonderdelen, zoals schoorstenen, antennes, en naar de aard daarmee gelijk te stellen bouwonderdelen;

b. bouwhoogte van een bouwwerk binnen de bestemming 'Verkeer' dat gesitueerd is boven peil (maaiveld);

vanaf de bovenkant verharding van de weg tot aan het hoogste punt van een bouwwerk, met uitzondering van ondergeschikte bouwdelen zoals hekwerken, antennes en naar de aard daarmee gelijk te stellen bouwonderdelen;

c. oppervlakte van een bouwwerk;
tussen de buitenwerkse gevelvlakken en/of het hart van de scheidingsmuren, neerwaarts geprojecteerd op het gemiddelde niveau van het afgewerkte bouwterrein ter plaatse van het bouwwerk.

Hoofdstuk 2 Bestemmingsregels

Artikel 3 Verkeer

3.1 Bestemmingsomschrijving

De voor "Verkeer" aangewezen gronden zijn bestemd voor:

a. wegen met een verkeersfunctie, met dien verstande dat;
   1. de wegas van de nieuwe verbindingsweg en de Rijksweg A12 uitsluitend mag worden gesitueerd ter plaatse van de aanduiding 'as van de weg';
   2. de nieuwe verbindingsweg niet meer dan 2x1 rijstroken mag bevatten;
   3. de Rijksweg A12 niet meer dan 2x4 rijstroken mag bevatten;
   4. de hoogte van de weg van het Rijsbruggerwegtracé en de A12 (incl. de aansluitingen) mag niet meer bedragen dan de hoogte, zoals aangegeven op de lengteprofielen, die als bijlage 1 bij deze regels zijn gevoegd;

b. met deze wegen verband houdende voorzieningen (daaronder begrepen bouwwerken, geen gebouwen zijnde), zoals op- en afritten, kruisingen/aansluitingen, rotondes, tunnels, bruggen, viaducten, tunnels, duikers, faunapassages, trottoirs, bermen, bermsloten, taluds, stuwen, pompkelder (of pompput), verlichting, verkeersregelinstallaties, bewegwijzering, evenwel met uitzondering van verkooppunten voor motorbrandstoffen;

met daaraan ondergeschikt:

c. voorzieningen van algemeen nut;
d. groenvoorzieningen;
e. water, waterlopen en waterpartijen met onderhoudsstroken en waterberging, o.a. ter plaatse van de aanduiding 'water';
f. waterstaatkundige voorzieningen;
g. kunstwerken;
h. voorwerpen van beeldende kunst;
i. ter plaatse van de aanduiding 'specifieke vorm van water - infiltratievoorziening' een infiltratievoorziening;
j. ter plaatse van de aanduiding 'specifieke vorm van verkeer - langzaamverkeersverbinding' een route voor een langzaamverkeerverbinding (inclusief tunnel).

3.2 Bouwregels

3.2.1 Voor het bouwen van gebouwen gelden de volgende bepalingen:

a. op of in deze gronden mogen uitsluitend gebouwen ten behoeve van voorzieningen van algemeen nut en waterstaatkundige voorzieningen worden gebouwd;
b. de bouwhoogte van gebouwen bedraagt maximaal 3 meter;
c. de maximale oppervlakte van gebouwen bedraagt per gebouw 15 m².

3.2.2 Voor het bouwen van bouwwerken, geen gebouwen zijnde, gelden de volgende bepalingen:

a. de bouwhoogte van bouwwerken, geen gebouwen zijnde, mag maximaal 5 meter bedragen, met uitzondering van kunstwerken en werken van beeldende kunst. Voor de kunstwerken geldt de hoogte van de weg als maximale hoogte, zoals weergegeven op de lengteprofielen, als bedoeld in lid 3.1 sub a onder 4.
b. in afwijking van het bepaalde onder a mag de bouwhoogte van voorzieningen voor de lichtmasten, bewegwijzering, verkeersregulering, etc. maximaal 10 meter bedragen.

3.3 Specifieke gebruiksregels

3.3.1 Voorwaardelijke verplichtingen

Gelijktijdig met de aanleg of in ieder geval voorafgaand aan de ingebruikname van de nieuwe verbindingsweg, zoals bedoeld in 3.1, moet voldaan worden aan de volgende voorwaardelijke verplichtingen:

a. de aanleg van een opening met twee onverlichte ruimtes onder het talud van de opgang van de A12 ten behoeve van een winterverblijfplaats voor vleermuizen. De twee onverlichte ruimtes hebben een breedte van minimaal 10 meter en een minimale hoogte van 4,5 meter;
b. bij de Achterdijk en de Binnendijk moeten doorgaande vliegroutes gehandhaafd blijven door de functie van de bestaande bomenrij te handhaven. Een onderbreking van de bomenrij als gevolg van de aanleg van de weg dient zoveel mogelijk beperkt te worden om de opening in de rij minimaal te houden.
c. het aanleggen van minimaal 8 meter brede bruggen bij de kruisingen met een sloot ten noorden van de Achterdijk en met de Rietsloot. Aan beide zijden van de brug dient een oever (droge faunapassage) te worden aangelegd van minimaal 1,5 meter. Het brugdek dient minimaal 1 meter boven het wateroppervlak te worden aangelegd.
d. het zodanig aanleggen van verlichting dat deze niet uitstraalt naar bomenrijen, boomkronen of het wateroppervlak;
e. het zodanig plaatsen van verlichting in de faunapassages, dat de negatieve invloed op de fauna wordt geminimaliseerd;
f. het realiseren van drie alternatieve nestgelegenheden voor steenuilen in de functionele leefomgeving van deze vogels;
g. rekening houden met de bittervoorn en de kleine modderkruiper bij het dempen en vergraven van watergangen;
h. de aanleg van een brede fietstunnel parallel aan de Rondweg, zodat er voldoende ruimte is voor een passage voor kleine zoogdieren en amfibieën, de das en de ree. De faunapassage dient een minimale breedte te hebben van 2,5 meter. De afstand tussen de vloer van de faunapassage en het tunneldak bedraagt minimaal 1,5 m;
i. de aanleg van bewegende wildreflexie langs de gehele nieuwe verbindingsweg vanaf de rondweg tot aan de helling bij de A12;
j. de aanleg van een infiltratievoorziening als bedoeld in 3.1, onder i met een oppervlakte van minimaal 2000 m^2;
k. naast de sub a en c genoemde passages de aanleg van op regelmatige afstand (minimaal 7) gelegen faunapassages onder de nieuwe verbindingsweg voor de bescherming van amfibieën en kleine zoogdieren, inclusief geleiding naar de faunapassages toe.

3.4 Afwijken van de gebruiksregels

3.4.1 Wegas

Burgemeester en wethouders kunnen door middel van een omgevingsvergunning afwijken van het bepaalde in 3.1 sub a, onder 1 en toestaan dat de wegas maximaal 1 meter naar beide zijden verschoven mag worden, onder de voorwaarden dat er geen strijdigheid is met de Wet Geluidhinder en minstens voldaan wordt aan de voorwaardelijke verplichtingen als bedoeld in 3.3.1.

3.4.2 Hoogteligging

Burgemeester en wethouders kunnen door middel van een omgevingsvergunning afwijken van het bepaalde in 3.1 sub a, onder 4 en 3.2.2 onder a en toestaan dat er wijzigingen worden aangebracht in de hoogte van de weg tot een maximum van 0,5 meter omhoog en omlaag, onder de voorwaarden, dat er geen strijdigheid is met de Wet Geluidhinder en minstens voldaan wordt aan de voorwaardelijke verplichtingen als bedoeld in 3.3.1.

Artikel 4 Water

4.1 Bestemmingsomschrijving

De voor 'Water' aangewezen gronden zijn bestemd voor:

a. waterberging;
b. waterhuishouding;
c. waterlopen en waterpartijen;
d. groenvoorzieningen;
e. infiltratievoorzieningen;
f. kruisingen en overbruggingen ten behoeve van verkeersdoeleinden;
g. waterhuishoudkundige voorzieningen.

4.2 Bouwregels

Voor het bouwen van bouwwerken gelden de volgende bepalingen:

a. op of in deze gronden mogen alleen gebouwen worden gebouwd ten behoeve van waterstaatkundige voorzieningen;
b. de oppervlakte van gebouwen ten behoeve van waterstaatkundige voorzieningen bedraagt per gebouw maximaal 15 meter en de hoogte maximaal 3 meter;
c. de bouwhoogte van bouwwerken, geen gebouwen zijnde, mag maximaal 5 meter bedragen.

4.3 Specifieke gebruiksregels

Tot een strijdig gebruik van gronden en bouwwerken, wordt in elk geval gerekend het gebruik voor:

a. het opslaan van onbruikbare of althans aan hun oorspronkelijke gebruik onttrokken voorwerpen, goederen, stoffen en materialen en van emballage en/of afval, behoudens voor zover zulks noodzakelijk is in verband met het op de bestemming gerichte gebruik van de grond;
b. het opslaan, opgeslagen houden, storten of lozen van vaste of vloeibare afvalstoffen behoudens voor zover zulks noodzakelijk is in verband met het op de bestemming gerichte gebruik van de grond.

Artikel 5 Leiding - Brandstof

5.1 Bestemmingsomschrijving

De voor 'Leiding - Brandstof' aangewezen gronden zijn, behalve voor de daar voorkomende bestemming, bestemd voor een brandstofleiding.

5.2 Bouwregels

5.2.1 Voorrangsregeling

Indien strijd ontstaat tussen het belang van de bescherming van de leiding als bedoeld in dit artikel en het bepaalde in de overige artikelen prevaleert de bestemming Leiding - Brandstof.

5.2.2 Algemeen

In afwijking van het bepaalde bij de andere bestemmingen mag niet worden gebouwd, anders dan ten behoeve van deze bestemming.

5.3 Afwijken van de bouwregels

Burgemeester en Wethouders kunnen door middel van een omgevingsvergunning afwijken van het bepaalde in 5.2.2 en toestaan dat in de andere bestemming bouwwerken worden gebouwd, mits:

a. geen onevenredige aantasting plaatsvindt van het doelmatig functioneren van de leiding;
b. vooraf schriftelijk advies wordt ingewonnen bij de betreffende leidingbeheerder.

5.4 Omgevingsvergunning voor het uitvoeren van werken, geen bouwwerk zijnde, of van werkzaamheden

5.4.1 Verbod

Het is verboden op of in de gronden met de bestemming Leiding - Brandstof zonder of in afwijking van een schriftelijke vergunning voor het uitvoeren van een werk, geen bouwwerk zijnde of werkzaamheden de volgende werken, geen bouwwerken zijnde, of werkzaamheden uit te voeren:

a. het aanleggen van wegen, paden, banen en andere oppervlakteverhardingen;
b. het veranderen van het huidige maaiveldniveau door ontginnen, bodemverlagen, egaliseren, afgraven of ophogen;
c. het aanbrengen van diepwortelende beplantingen en/of bomen;
d. het uitvoeren van heiwerkzaamheden en het op een of ander wijze indrijven van voorwerpen;
e. diepploegen;
f. het aanleggen van andere kabels en leidingen dan in de doeleindenomschrijving aangegeven, en daarmee verband houdende constructies;
g. het aanleggen van watergangen of het vergraven, verruimen of dempen van reeds bestaande watergangen.

5.4.2 Uitzondering

Het verbod als bedoeld in 5.4.1 is niet van toepassing op werken of werkzaamheden die:

a. betrekking hebben op normaal onderhoud en beheer;
b. reeds in uitvoering zijn op het tijdstip van het onherroepelijk worden van het plan;
c. mogen worden uitgevoerd krachtens een reeds verleende vergunning;
d. betrekking hebben op de aanleg van de nieuwe verbindingsweg.

5.4.3 Toelaatbaarheid

De werken of werkzaamheden als bedoeld in 5.4.1 zijn slechts toelaatbaar, mits:

a. geen onevenredige aantasting plaatsvindt van het doelmatig functioneren van de leiding;
b. vooraf schriftelijk advies wordt ingewonnen bij de betreffende leidingbeheerder.

Artikel 6 Leiding - Gas

6.1 Bestemmingsomschrijving

De voor 'Leiding - Gas' aangewezen gronden zijn, behalve voor de daar voorkomende bestemming, bestemd voor een gasleiding.

6.2 Bouwregels

6.2.1 Voorrangsregeling

Indien strijd ontstaat tussen het belang van de bescherming van de leiding als bedoeld in dit artikel en het bepaalde in de overige artikelen prevaleert de bestemming Leiding - Gas.

6.2.2 Algemeen

In afwijking van het bepaalde bij de andere bestemmingen mag niet worden gebouwd, anders dan ten behoeve van deze bestemming.

6.3 Afwijken van de bouwregels

Burgemeester en Wethouders kunnen door middel van een omgevingsvergunning afwijken van het bepaalde in 6.2.2 en toestaan dat in de andere bestemming bouwwerken worden gebouwd, mits:

a. geen onevenredige aantasting plaatsvindt van het doelmatig functioneren van de leiding;
b. vooraf schriftelijk advies wordt ingewonnen bij de betreffende leidingbeheerder.

6.4 Omgevingsvergunning voor het uitvoeren van werken, geen bouwwerk zijnde, of van werkzaamheden

6.4.1 Verbod

Het is verboden op of in de gronden met de bestemming Leiding - Gas zonder of in afwijking van een schriftelijke vergunning voor het uitvoeren van een werk, geen bouwwerk zijnde of werkzaamheden de volgende werken, geen bouwwerken zijnde, of werkzaamheden uit te voeren:

a. het aanleggen van wegen, paden, banen en andere oppervlakteverhardingen;
b. het veranderen van het huidige maaiveldniveau door ontginnen, bodemverlagen, egaliseren, afgraven of ophogen;
c. het aanbrengen van diepwortelende beplantingen en/of bomen;
d. het uitvoeren van heiwerkzaamheden en het op een of ander wijze indrijven van voorwerpen;
e. diepploegen;
f. het aanleggen van andere kabels en leidingen dan in de doeleindenomschrijving aangegeven, en daarmee verband houdende constructies;
g. het aanleggen van watergangen of het vergraven, verruimen of dempen van reeds bestaande watergangen.

6.4.2 Uitzondering

Het verbod als bedoeld in 6.4.1 is niet van toepassing op werken of werkzaamheden die:

a. betrekking hebben op normaal onderhoud en beheer;
b. reeds in uitvoering zijn op het tijdstip van het onherroepelijk worden van het plan;
c. mogen worden uitgevoerd krachtens een reeds verleende vergunning;
d. betrekking hebben op de aanleg van de nieuwe verbindingsweg.

6.4.3 Toelaatbaarheid

De werken of werkzaamheden als bedoeld in 6.4.1 zijn slechts toelaatbaar, mits:

a. geen onevenredige aantasting plaatsvindt van het doelmatig functioneren van de leiding;
b. vooraf schriftelijk advies wordt ingewonnen bij de betreffende leidingbeheerder.

Artikel 7 Leiding - Hoogspanningsverbinding

7.1 Bestemmingsomschrijving

De voor 'Leiding - Hoogspanningsverbinding' aangewezen gronden zijn, behalve voor de daar voorkomende bestemming(en), bestemd voor een hoogspanningsverbinding.

7.2 Bouwregels

7.2.1 Voorrangsregeling

Indien strijd ontstaat tussen het belang van de bescherming van de hoogspanningsverbinding als bedoeld in dit artikel en het bepaalde in de overige artikelen prevaleert de bestemming Leiding - Hoogspanningsverbinding.

7.2.2 Algemeen

In afwijking van het bepaalde bij de andere bestemmingen mag niet worden gebouwd, anders dan ten behoeve van deze bestemming.

7.3 Afwijken van de bouwregels

Burgemeester en Wethouders kunnen door middel van een omgevingsvergunning afwijken van het bepaalde in 7.2.2 en toestaan dat in de andere bestemming bouwwerken worden gebouwd, mits:

a. geen onevenredige aantasting plaatsvindt van het doelmatig functioneren van de hoogspanningsverbinding;
b. vooraf schriftelijk advies wordt ingewonnen bij de beheerder van de betreffende hoogspanningsverbinding.

7.4 Omgevingsvergunning voor het uitvoeren van werken, geen bouwwerk zijnde, of van werkzaamheden

7.4.1 Verbod

Het is verboden op of in de gronden met de bestemming Leiding - Hoogspanningsverbinding zonder of in afwijking van een omgevingsvergunning voor het uitvoeren van werken, geen bouwwerken zijnde, of van werkzaamheden, de volgende werken, geen bouwwerken zijnde, of werkzaamheden uit te voeren:

a. het aanbrengen van hoogopgaande beplanting hoger dan 2,5 meter;
b. het aanbrengen van bovengrondse constructies, installaties of apparatuur hoger dan 2,5 meter;
c. het opslaan van materialen of stoffen, die gevaar van brand of explosie kunnen opleveren;
d. het ophogen, egaliseren, bodemverlaging of afgraven of anderszins wijzigen in maaiveld- of weghoogte.

7.4.2 Uitzonderingen

Het verbod als bedoeld in 7.4.1 is niet van toepassing op werken of werkzaamheden die:

a. betrekking hebben op normaal onderhoud en beheer;
b. reeds in uitvoering zijn op het tijdstip van het onherroepelijk worden van het plan;
c. mogen worden uitgevoerd krachtens een reeds verleende vergunning;
d. betrekking hebben op de aanleg van de nieuwe verbindingsweg.

7.4.3 Toelaatbaarheid

De werken of werkzaamheden als bedoeld in 7.4.1 zijn slechts toelaatbaar, mits:

a. geen onevenredige aantasting plaatsvindt van het doelmatig functioneren van de leiding;
b. vooraf schriftelijk advies wordt ingewonnen bij de betreffende leidingbeheerder.

Artikel 8 Leiding - Water

8.1 Bestemmingsomschrijving

De voor Leiding-Water aangewezen gronden zijn, behalve voor de daar voorkomende bestemming(en), bestemd voor een waterleiding.

8.2 Bouwregels

8.2.1 Voorrangsregeling

Indien strijd ontstaat tussen het belang van de bescherming van de leiding als bedoeld in dit artikel en het bepaalde in de overige artikelen prevaleert de bestemming Leiding - Water.

8.2.2 Algemeen

In afwijking van het bepaalde bij de andere bestemmingen mag niet worden gebouwd, anders dan ten behoeve van deze bestemming.

8.3 Afwijken van de bouwregels

Burgemeester en Wethouders kunnen door middel van een omgevingsvergunning afwijken van het bepaalde in 8.2.2 en toestaan dat in de andere bestemming bouwwerken worden gebouwd, mits:

a. geen onevenredige aantasting plaatsvindt van het doelmatig functioneren van de leiding;
b. vooraf schriftelijk advies wordt ingewonnen bij de betreffende leidingbeheerder.

8.4 Omgevingsvergunning voor het uitvoeren van werken, geen bouwwerk zijnde, of van werkzaamheden

8.4.1 Verbod

Het is verboden op of in de gronden met de bestemming Leiding - Water zonder of in afwijking van een omgevingsvergunning voor het uitvoeren van werken, geen bouwwerken zijnde, of van werkzaamheden, de volgende werken, geen bouwwerken zijnde, of werkzaamheden uit te voeren:

a. het aanleggen van wegen, paden, banen en andere oppervlakteverhardingen;
b. het veranderen van het huidige maaiveldniveau door ontginnen, bodemverlagen, egaliseren, afgraven of ophogen;
c. het aanbrengen van diepwortelende beplantingen en/of bomen;
d. het uitvoeren van heiwerkzaamheden en het op een of ander wijze indrijven van voorwerpen;
e. diepploegen;
f. het aanleggen van andere kabels en leidingen dan in de doeleindenomschrijving aangegeven, en daarmee verband houdende constructies;
g. het aanleggen van watergangen of het vergraven, verruimen of dempen van reeds bestaande watergangen.

8.4.2 Uitzonderingen

Het verbod als bedoeld in 8.4.1 is niet van toepassing op werken of werkzaamheden die:

a. betrekking hebben op normaal onderhoud en beheer;
b. reeds in uitvoering zijn op het tijdstip van het onherroepelijk worden van het plan;
c. mogen worden uitgevoerd krachtens een reeds verleende vergunning;
d. betrekking hebben op de aanleg van de nieuwe verbindingsweg.

8.4.3 Toelaatbaarheid

De werken of werkzaamheden als bedoeld in 8.4.1 zijn slechts toelaatbaar, mits:

a. geen onevenredige aantasting plaatsvindt van het doelmatig functioneren van de leiding;
b. vooraf schriftelijk advies wordt ingewonnen bij de betreffende leidingbeheerder.

Artikel 9 Waarde - Archeologie 1

9.1 Bestemmingsomschrijving

De voor 'Waarde - Archeologie 1' aangewezen gronden zijn, behalve voor de daar voorkomende bestemming(en), bestemd voor het behoud en de bescherming van de archeologische waarden van de gronden.

9.2 Bouwregels

9.2.1 Bouwwerken, geen gebouwen zijnde

Op deze gronden mogen ten behoeve van de in 9.1 genoemde bestemming uitsluitend bouwwerken, geen gebouwen zijnde, worden gebouwd met een bouwhoogte van maximaal 3 meter.

9.2.2 Omgevingsvergunning ten behoeve van het bouwen

Voor het bouwen van:

a. bouwwerken, geen gebouwen zijnde, ten behoeve van de in 9.1 genoemde bestemming met een bouwhoogte van meer dan 3 meter;
b. bouwwerken geen gebouwen zijnde, en gebouwen overeenkomstig de regels voor de andere op deze gronden voorkomende bestemmingen

dient de aanvrager van een omgevingsvergunning ten behoeve van het bouwen een rapport te overleggen waarin de archeologische waarden van de gronden die blijkens de aanvraag zullen of kunnen worden verstoord, naar oordeel van Burgemeester en Wethouders in voldoende mate zijn vastgesteld.

Voordat Burgemeester en Wethouders tot een oordeel komen over het rapport moet hierover advies ingewonnen worden bij de Rijksdienst voor het Cultureel Erfgoed te Amersfoort.

9.2.3 Voorwaarden

Indien uit het in 9.2.2 genoemde rapport blijkt dat de archeologische waarden van de gronden door het verlenen van de omgevingsvergunning zullen of kunnen worden verstoord, kunnen Burgemeester en Wethouders één van de volgende voorwaarden verbinden aan de omgevingsvergunning:

a. de verplichting tot het treffen van technische maatregelen, waardoor archeologische waarden in de bodem kunnen worden behouden, of
b. de verplichting tot het doen van opgravingen, of
c. de verplichting de werken of werkzaamheden die leiden tot de bodemverstoring, te laten begeleiden door een deskundige op het terrein van archeologische monumentenzorg die voldoet aan door Burgemeester en Wethouders bij de vergunning te stellen kwalificaties.

9.3 Omgevingsvergunning voor het uitvoeren van werken, geen bouwwerk zijnde, of van werkzaamheden

9.3.1 Verbod

Het is verboden op of in de gronden met de bestemming Waarde-Archeologie 1 zonder of in afwijking van een omgevingsvergunning de volgende werken, geen bouwwerken zijnde, of werkzaamheden, uit te voeren:

a. het verlagen, het vergraven of egaliseren van de bodem;
b. het diepploegen, diepwoelen, scheuren van grasland, aanleg of rooien van diepwortelende beplanting of het uitvoeren van andere ingrepen in de bodem, waaronder ook begrepen het aanbrengen van oppervlakte verharding, de aanleg van leidingen, alsmede de aanleg van drainage;
c. het graven, dempen dan wel verdiepen, vergroten of anderszins herprofileren van waterlopen, sloten, greppels en kleine oppervlaktewateren.

9.3.2 Uitzonderingen

Het in 9.3.1 vervatte verbod is niet van toepassing op werken en werkzaamheden welke

a. het normale onderhoud en/of gebruik betreffen;
b. het archeologisch onderzoek betreffen;
c. reeds in uitvoering zijn, dan wel krachtens een verleende vergunning reeds mogen worden uitgevoerd op het tijdstip van het onherroepelijk worden van dit plan;
d. betrekking hebben op het afgraven van de bovenste grondlaag (tot 30 cm diep) noodzakelijk voor de aanleg van de weg.

9.3.3 Toelaatbaarheid

a. De omgevingsvergunning wordt verleend, indien is gebleken dat de in 9.3.1 genoemde werken en werkzaamheden dan wel de directe of indirecte gevolgen van deze werken en werkzaamheden niet zullen leiden tot een verstoring van archeologisch materiaal.
b. Voor zover de in 9.3.1 genoemde werken en werkzaamheden dan wel de directe of indirecte gevolgen van deze werken en werkzaamheden kunnen leiden tot een verstoring van archeologisch materiaal, kan de vergunning worden verleend, indien aan de vergunning één van de volgende voorschriften wordt verbonden:
    1. de verplichting tot het treffen van technische maatregelen, waardoor archeologische resten in de bodem kunnen worden behouden; of
    2. de verplichting tot het doen van opgravingen, of
    3. de verplichting het uitvoeren van de werken en werkzaamheden te laten begeleiden door een deskundige op het terrein van de archeologische monumentenzorg die voldoet aan door burgemeester en wethouders bij de vergunning te stellen kwalificaties.

    Over het verbinden van één van de genoemde voorwaarden aan de omgevingsvergunning moeten Burgemeester en Wethouders advies inwinnen bij de Rijksdienst voor het Cultureel Erfgoed te Amersfoort.
c. De vergunning wordt niet verleend dan nadat de aanvrager een rapport heeft overgelegd, waarin de archeologische waarde van het terrein dat blijkens de aanvraag zal worden verstoord, naar het oordeel van Burgemeester en Wethouders in voldoende mate is vastgesteld. Voordat Burgemeester en Wethouders tot een oordeel komen over het bureauonderzoek moet hierover advies ingewonnen worden bij de Rijksdienst voor het Cultureel Erfgoed te Amersfoort.

Artikel 10 Waarde - Archeologie 2

10.1 Bestemmingsomschrijving

De voor 'Waarde - Archeologie 2' aangewezen gronden zijn, behalve voor de daar voorkomende bestemming(en), bestemd voor het behoud en de bescherming van de archeologische waarden van de gronden.

10.2 Bouwregels

10.2.1 Bouwwerken, geen gebouwen zijnde

Op deze gronden mogen ten behoeve van de in 10.1 genoemde bestemming uitsluitend bouwwerken, geen gebouwen zijnde, worden gebouwd met een bouwhoogte van maximaal 3 meter.

10.2.2 Omgevingsvergunning ten behoeve van het bouwen

Voor het bouwen van:

a. bouwwerken, geen gebouwen zijnde, ten behoeve van de in 10.1 genoemde bestemming met een bouwhoogte van meer dan 3 meter;
b. bouwwerken geen gebouwen zijnde, en gebouwen overeenkomstig de regels voor de andere op deze gronden voorkomende bestemmingen

dient de aanvrager van een omgevingsvergunning ten behoeve van het bouwen een bureaonderzoek te overleggen waarin de mogelijke gevolgen van het zetten en de verblauwing voor eventuele archeologische waarden na realisatie van het bouwplan naar het oordeel van Burgemeester en Wethouders in voldoende mate zijn vastgesteld. Indien uit het bureauonderzoek blijkt dat begeleiding van de werkzaamheden noodzakelijk is zien Burgemeester en Wethouders er op toe, dat deze begeleiding ook plaatsvindt.
Voordat Burgemeester en Wethouders tot een oordeel komen over het rapport moet hierover advies ingewonnen worden bij de Rijksdienst voor het Cultureel Erfgoed te Amersfoort.

10.2.3 Voorwaarden

Indien uit het in 10.2.2 genoemde rapport blijkt dat er mogelijke gevolgen zijn van het zetten en de verblauwing van eventuele archeologische waarden kunnen Burgemeester en Wethouders één van de volgende voorwaarden verbinden aan de omgevingsvergunning:

a. de verplichting tot het treffen van technische maatregelen, waardoor archeologische waarden in de bodem kunnen worden behouden, of
b. de verplichting tot het doen van opgravingen, of
c. de verplichting de werken of werkzaamheden die leiden tot de bodemverstoring, te laten begeleiden door een deskundige op het terrein van archeologische monumentenzorg die voldoet aan door Burgemeester en Wethouders bij de vergunning te stellen kwalificaties.

Over het verbinden van één van de genoemde voorwaarden aan de omgevingsvergunning moeten Burgemeester en Wethouders advies inwinnen bij de Rijksdienst voor het Cultureel Erfgoed te Amersfoort.

10.3 Omgevingsvergunning voor het uitvoeren van werken, geen bouwwerk zijnde, of van werkzaamheden

10.3.1 Verbod

Het is verboden op of in de gronden met de bestemming 'Waarde-Archeologie 2' zonder of in afwijking van een omgevingsvergunning de volgende werken, geen bouwwerken zijnde, of werkzaamheden, uit te voeren:

a. het verlagen, het vergraven of egaliseren van de bodem;
b. het diepploegen, diepwoelen, scheuren van grasland, aanleg of rooien van diepwortelende beplanting of het uitvoeren van andere ingrepen in de bodem, waaronder ook begrepen het aanbrengen van oppervlakte verharding, de aanleg van leidingen, alsmede de aanleg van drainage;
c. het graven, dempen dan wel verdiepen, vergroten of anderszins herprofileren van waterlopen, sloten, greppels en kleine oppervlaktewateren.

10.3.2 Uitzonderingen

Het in 10.3.1 vervatte verbod is niet van toepassing op werken en werkzaamheden welke

a. het normale onderhoud en/of gebruik betreffen;
b. het archeologisch onderzoek betreffen;
c. reeds in uitvoering zijn, dan wel krachtens een verleende vergunning reeds mogen worden uitgevoerd op het tijdstip van het onherroepelijk worden van dit plan;
d. betrekking hebben op het afgraven van de bovenste grondlaag (tot 30 cm diep) noodzakelijk voor de aanleg van de weg.

10.3.3 Toelaatbaarheid

a. De omgevingsvergunning wordt verleend, indien is gebleken dat de in 10.3.1 genoemde werken en werkzaamheden dan wel de directe of indirecte gevolgen van deze werken en werkzaamheden niet zullen leiden tot een verstoring van archeologisch materiaal.
b. Voor zover de in 10.3.1 genoemde werken en werkzaamheden dan wel de directe of indirecte gevolgen van deze werken en werkzaamheden kunnen leiden tot een verstoring van archeologisch materiaal, kan de vergunning worden verleend, indien aan de vergunning één van de volgende voorschriften wordt verbonden:
    1. de verplichting tot het treffen van technische maatregelen, waardoor archeologische resten in de bodem kunnen worden behouden, of
    2. de verplichting tot het doen van opgravingen, of
    3. de verplichting de oprichting van het bouwwerk te laten begeleiden door een deskundige op het terrein van de archeologische monumentenzorg die voldoet aan door burgemeester en wethouders bij de vergunning te stellen kwalificaties.

    Over het verbinden van één van de genoemde voorwaarden aan de omgevingsvergunning moeten Burgemeester en Wethouders advies inwinnen bij de Rijksdienst voor het Cultureel Erfgoed te Amersfoort.
c. De vergunning wordt niet verleend dan nadat de aanvrager een bureauonderzoek heeft overgelegd, waarin de mogelijke gevolgen van het zetten en verblauwing voor eventuele archeologische waarden na uitvoering van de werken en/of werkzaamheden naar het oordeel van Burgemeester en Wethouders in voldoende mate zijn vastgesteld. Voordat Burgemeester en Wethouders tot een oordeel komen over het bureauonderzoek moet hierover advies ingewonnen worden bij de Rijksdienst voor het Cultureel Erfgoed te Amersfoort.

Hoofdstuk 3 Algemene regels

Artikel 11 Anti-dubbeltelbepaling

Grond die eenmaal in aanmerking is genomen bij het toestaan van een bouwplan waaraan uitvoering is gegeven of alsnog kan worden gegeven, blijft bij de beoordeling van latere bouwplannen buiten beschouwing.

Artikel 12 Algemene gebruiksregels

Het is verboden de in de artikelen 3 t/m 10 bedoelde gronden en bouwwerken te gebruiken en/of te doen en/of laten gebruiken en/of in gebruik te geven op een wijze of tot een doel strijdig met de aan de grond gegeven bestemming, zoals die nader is aangeduid in de bestemmingsomschrijving.

Artikel 13 Algemene aanduidingsregels

13.1 Milieuzone - Grondwaterbeschermingsgebied en 100 jaarsaandachtsgebied

13.1.1 Algemeen

De voor 'Milieuzone–Grondwaterbeschermingsgebied en 100- jaarsaandachtsgebied' aangewezen gronden zijn bestemd voor de bescherming van de grondwaterkwaliteit.

13.1.2 Bouwen

Het oprichten van gebouwen en bouwwerken, geen gebouwen zijnde ten behoeve van de voor deze gronden geldende bestemmingen, zijn uitsluitend toelaatbaar indien daardoor de kwaliteit van het grondwater niet onevenredig wordt geschaad. Alvorens de vergunning te verlenen, winnen Burgemeester en Wethouders schriftelijk advies in bij de beheerder van het betreffende grondwaterbeschermingsgebied.

Artikel 14 Algemene afwijkingsregels

Indien niet op grond van een andere bepaling kan worden afgeweken van deze regels kunnen Burgemeester en Wethouders door middel van een omgevingsvergunning afwijken van de in de regels voorgeschreven maatvoering met ten hoogste 10%.

Artikel 15 Algemene wijzigingsregels

15.1 Algemene wijziging

Burgemeester en Wethouders zijn bevoegd de in het plan opgenomen bestemmingen te wijzigen ten behoeve van overschrijding van bestemmingsgrenzen onder andere in verband met het afwijken van de as van de weg, voor zover dit van belang is voor een technisch betere realisering van bestemmingen of bouwwerken dan wel voor zover dit noodzakelijk is in verband met de werkelijke toestand van het terrein en voldaan wordt aan de voorwaardelijke verplichtingen als bedoeld in 3.3.1. Indien wordt afgeweken van de as van de weg dient ook voldaan te worden aan de Wet geluidhinder.

De overschrijdingen of afwijkingen mogen echter niet meer dan 3 meter bedragen en het bestemmingsvlak mag met niet meer dan 10% worden vergroot.

Artikel 16 Overige regels

Overtreding van het bepaalde in artikel 5.4.1, 6.4.1, 7.4.1, 8.4.1, 9.3.1 en 10.3.1 is een economisch delict in de zin van artikel 1a, sub 2° van de Wet op de economische delicten en als zodanig strafbaar op grond van deze wet.

Hoofdstuk 4 Overgangs- en slotregels

Artikel 17 Overgangsrecht

17.1 Overgangsrecht bouwwerken

a. Een bouwwerk, dat op het tijdstip van inwerkingtreding van het inpassingsplan aanwezig of in uitvoering is, dan wel gebouwd kan worden krachtens een omgevingsvergunning voor het bouwen, en afwijkt van het plan, mag, mits deze afwijking naar aard en omvang niet wordt vergroot:
   1. gedeeltelijk worden vernieuwd of veranderd;
   2. na het teniet gaan ten gevolge van een calamiteit geheel worden vernieuwd of veranderd, mits de aanvraag van de omgevingsvergunning voor het bouwen wordt gedaan binnen twee jaar na de dag waarop het bouwwerk is teniet gegaan.

b. Burgemeester en wethouders kunnen in afwijking van sub a een omgevingsvergunning verlenen voor het vergroten van de inhoud van het bouwwerk als bedoeld in het bepaalde onder a met maximaal 10%.

c. Het bepaalde onder a is niet van toepassing op bouwwerken, die weliswaar bestaan op het tijdstip van inwerkingtreding van het plan, maar zijn gebouwd zonder vergunning en in strijd met het daarvoor geldende plan, daaronder begrepen de overgangsbepaling van dat plan.

17.2 Overgangsrecht gebruik

a. Het gebruik van grond en bouwwerken dat bestond op het tijdstip van inwerkingtreding van het inpassingsplan en hiermee in strijd is, mag worden voortgezet.

b. Het is verboden het met het inpassingsplan strijdige gebruik, bedoeld in het bepaalde in sub a te veranderen of te laten veranderen in een ander met dat plan strijdig gebruik, tenzij door deze verandering de afwijking naar aard en omvang wordt verkleind.

c. Indien het gebruik, bedoeld in het bepaalde onder a, na het tijdstip van inwerkingtreding van het plan voor een periode langer dan een jaar wordt onderbroken, is het verboden dit gebruik daarna te hervatten of te laten hervatten.

d. Het bepaalde onder a is niet van toepassing op het gebruik, dat reeds in strijd was met het voorheen geldende bestemmingsplan, daaronder begrepen de overgangsbepalingen van dat plan.

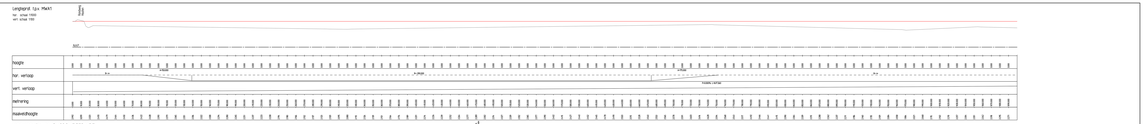
Artikel 18 Slotregel

Deze regels worden aangehaald als: Regels van het inpassingsplan "Verbindingsweg Houten-A12".

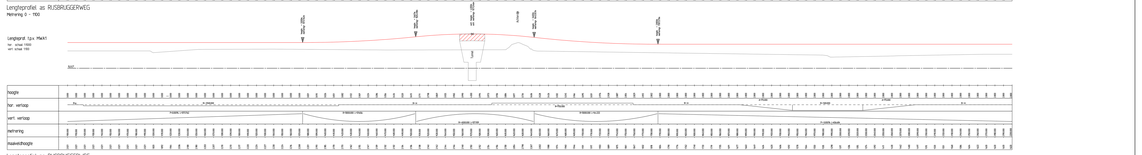
BIJLAGEN BIJ REGELS

Bijlage 1:

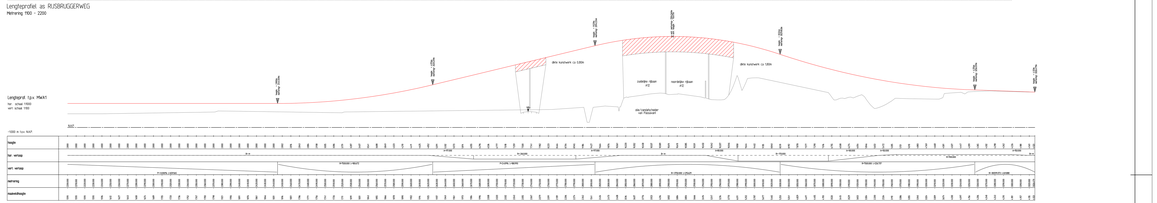
Lengteprofiel



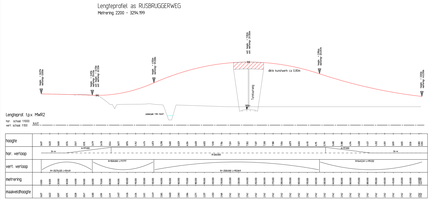
Lengteprofiel as RIJSBRUGGERWEG
Meetwerg 0 - 1100



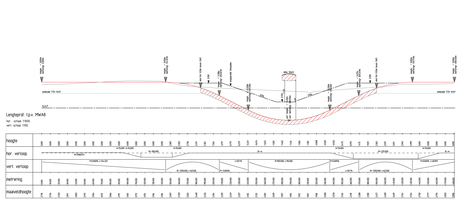
Lengteprofiel as RIJSBRUGGERWEG
Meetwerg 1100 - 2200



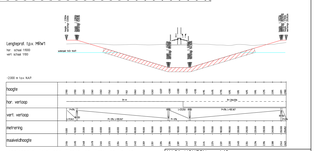
Lengteprofiel as RIJSBRUGGERWEG
Meetwerg 2200 - 3214,199



Lengteprofiel as verbindingsboog A12 - RIJSBRUGGERWEG
Meetwerg 0 - 442,179



Lengteprofiel tunnel Achterdijk
Meetwerg 0 - 480,600



Lengteprofiel fietstunnel Binnenweg (Rijnsburg) Hoofdweg
Meetwerg 0 - 255,812

NIEUWE HOUTEN - A12

INFOLUTIE HOUTEN OOST OP A12

LENGTEPROFIEL

BLAD 1

provincie zu Utrecht

Zie Tekening

Schaal: Zie Tekening

Datum: 30-12-2008

Tekenaar: Rijkswaterstaat

Provincie Utrecht, augustus 2011
Postbus 80300
3508 TH Utrecht
T: 030 258 9111

www.provincie-utrecht.nl
Meer exemplaren zijn te bestellen via email:
verkoop@provincie-utrecht.nl

© Alle rechten voorbehouden. Niets van deze uitgave mag worden verveelvoudigd,
zonder voorafgaande schriftelijke toestemming.

[MMC 14113]