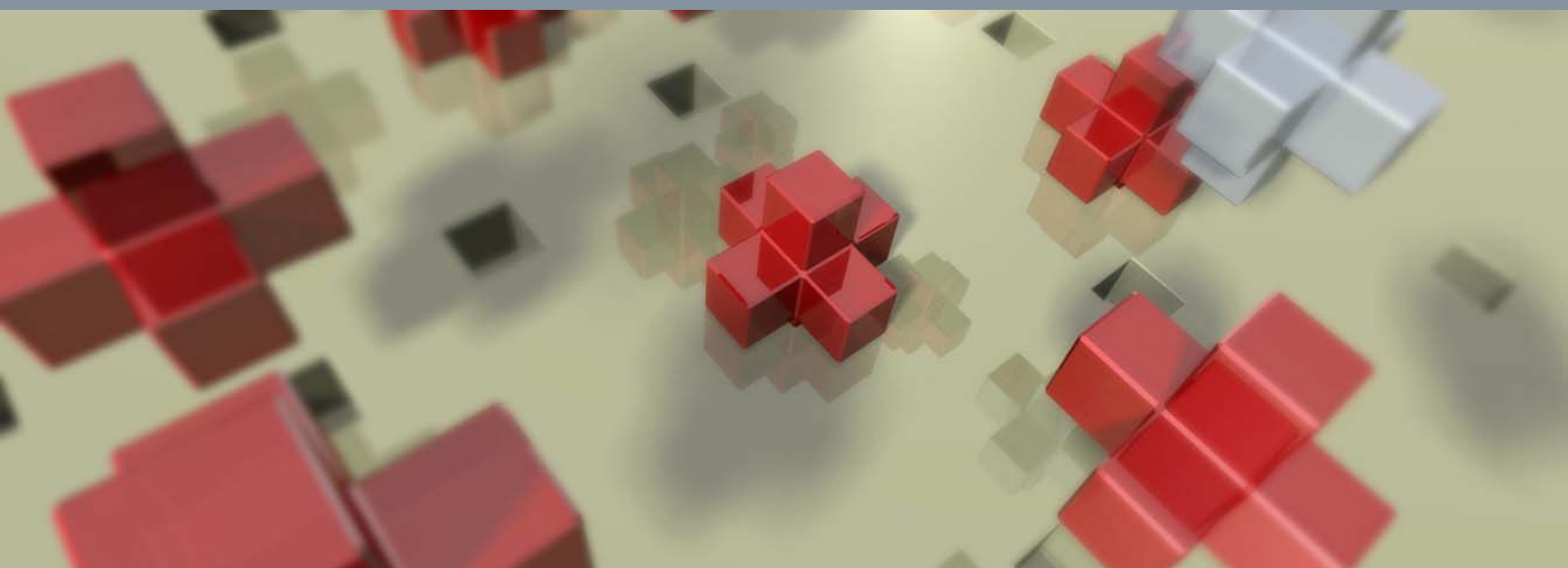


# Inpassingsplan 'Verbindingsweg Houten- A12

Provincie Utrecht

Voorontwerp





# Inpassingsplan 'Verbindingsweg Houten-A12

## Provincie Utrecht

### Voorontwerp

Rapportnummer: 212x00865.062216\_1

Datum: 17 februari 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:

Vaststelling:

Trefwoorden: Inpassingsplan, Verbindingsweg Houten-A12, provin-  
cie Utrecht

Bron foto kaft: BRO (abstract 1)

Beknopte inhoud:

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



**Toelichting**



<b>Inhoudsopgave</b>	pagina
<b>1. INLEIDING</b>	<b>5</b>
1.1 Achtergrond	5
1.2 Inpassingsplan en m.e.r-procedure	6
1.2.1 Inleiding	6
1.2.2 MER Ontsluiting Houten, Herijking Alternatieven	7
1.2.3 Landschappelijke inpassing en compenserende en mitigerende maatregelen	15
1.2.4 Ingebrachte opmerkingen en adviezen	17
1.3 Ligging en begrenzing plangebied	17
<b>2. HUIDIGE SITUATIE</b>	<b>19</b>
2.1 Ruimtelijke en functionele structuur	19
2.2 Huidige verkeerskundige situatie	19
2.3 Vigerende bestemmingsplannen	20
<b>3. BELEID</b>	<b>21</b>
3.1 Inleiding	21
3.2 Rijksbeleid	21
3.3 Provinciaal beleid	24
3.4 Regionaal beleid	28
3.5 Gemeentelijk beleid	29
<b>4. TOEKOMSTIGE SITUATIE</b>	<b>33</b>
4.1 Inleiding	33
4.2 Beschrijving ontwerp	33
4.3 Verkeerseffecten	34
4.3.1 Rijsbruggerwegtracé algemeen	34
4.3.2 Rijsbruggerwegtracé varianten	35
<b>5. MILIEU- EN WAARDENASPECTEN</b>	<b>39</b>
5.1 Inleiding	39
5.2 Archeologie	39
5.3 Landschap en cultuurhistorie	40
5.4 Bodem	42
5.5 Externe veiligheid	43

5.6 Natuur	44
5.7 Geluid	47
5.8 Luchtkwaliteit	48
5.9 Waterhuishouding	48
5.10 Kabels en leidingen	51
<b>6. JURIDISCHE PLANOPZET</b>	<b>53</b>
6.1 Juridisch-planologisch opzet	53
6.2 Systematiek	53
6.2.1 Inleidende regels	53
6.2.2 Bestemmingsregels	54
6.2.3 Algemene regels	54
6.2.4 Overgangs- en slotregels	55
6.3 Systematiek per bestemming	56
<b>7. FINANCIËEL-ECONOMISCHE UITVOERBAARHEID</b>	<b>59</b>
<b>8. MAATSCHAPPELIJKE UITVOERBAARHEID</b>	<b>61</b>
8.1 Inleiding	61
8.2 Inspraak	61
8.3 Overleg	61



## SEPARATE BIJLAGEN

### Bijlagenboek 1

- **Bijlage 1:** MER A12 SALTO, Tauw en Goudappel Coffeng, 12 oktober 2007;
- **Bijlage 2:** Ontsluiting Houten, Herijking Alternatieven, Milieueffectrapportage, Grontmij, stap A en B, 12 november 2010;
- **Bijlage 3:** Ontsluiting Houten, Herijking Alternatieven, Notitie Reikwijdte en Detailniveau voor de milieueffectrapportage 16 augustus 2010
- **Bijlage 4:** De notitie zienswijzen MER Ontsluiting Houten, Herijking Alternatieven;
- **Bijlage 5:** Ontsluiting Houten, Advies over reikwijdte en detailniveau van het milieueffectrapport, Commissie voor de milieueffectrapportage, 27 oktober 2010
- **Bijlage 6:** 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 (bijlage 2 van dit bijlagenboek)
- **Bijlage 7:** SALTO A12, "Rijsbruggerwegtraject" gemeenten Bunnik en Houten, Vestigia, 16 december 2009;
- **Bijlage 8:** Landschapsplan A12 SALTO, Rotterdam, Royal Haskoning, 9 maart 2010;
- **Bijlage 9:** Milieuadvies concept bestemmingsplan Verbindingsweg Houten-A12/Rijsbruggerwegtracé, milieudienst zuidoost-utrecht, 13 juli 2009;
- **Bijlage 10:** Ecologische inventarisaties Rijsbruggerweg, Houten, Tauw, 22 december 2009;
- **Bijlage 11:** Verbindingsweg Houten-A12 akoestisch onderzoek, Grontmij, 11 februari 2011;
- **Bijlage 12:** Waterhuishoudkundig systeem A12 Salto, Royal Haskoning, 30 oktober 2009.

### Bijlagenboek 2

Ontsluiting Houten, Herijking Alternatieven, Milieueffectrapportage, Grontmij, stap C, februari 2011 met de volgende bijlagen:

- MER inpassingsplan Rijsbruggerwegtracé, deelonderzoek akoestiek;
- MER inpassingsplan Rijsbruggerwegtracé, deelonderzoek luchtkwaliteit.



# 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<sup>1</sup> 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 herziet 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).

---

<sup>1</sup> 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<sup>2</sup> opgesteld (zie bijlagenboek 1, 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 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<sup>3</sup>. 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 is in bijlagenboek 1, bijlage 2, bij deze toelichting gevoegd. Het MER, stap C met bijbehorende stukken is in bijlagenboek 2 opgenomen. 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;

---

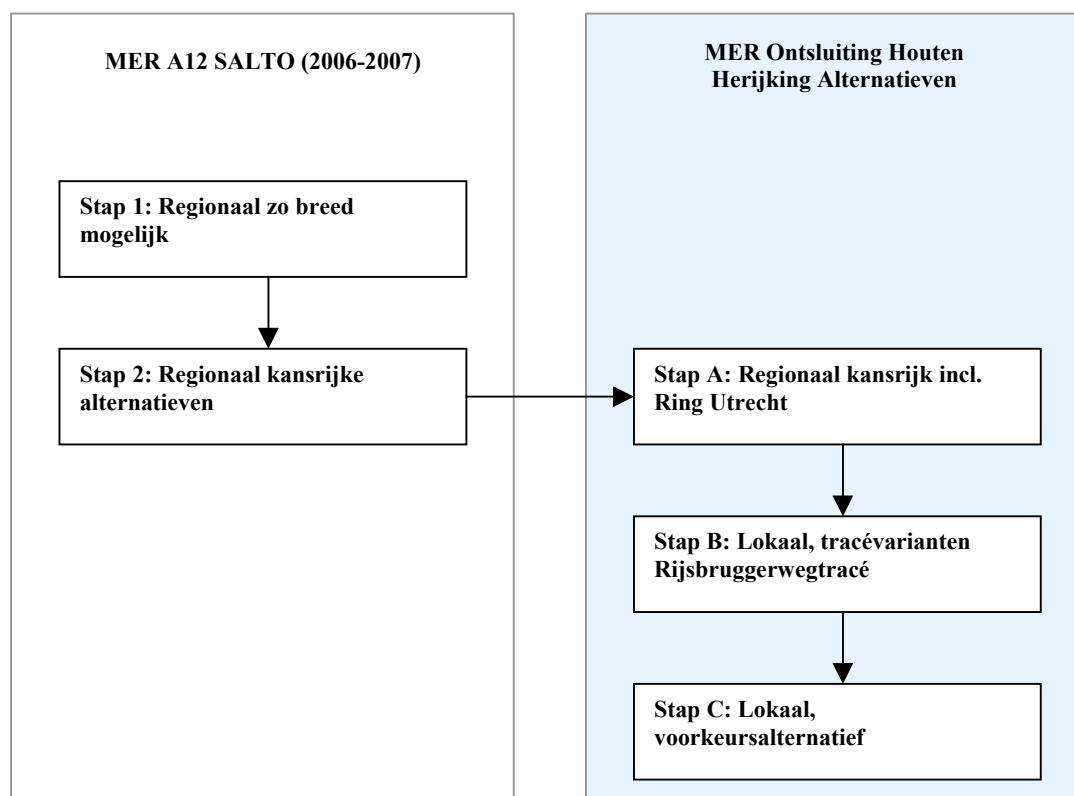
<sup>2</sup> MER A12 SALTO, Tauw bv/Goudappel Coffeng, kenmerk R002-44987EMG-pla-V01-NL

<sup>3</sup> 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

- hetgeen is overwogen over de inzake het MER ingebrachte opmerkingen en adviezen, waaronder het toetsingsadvies van de Commissie voor de milieueffect-rapportage.

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 voorkeurs-tracé, zoals dit wordt vastgelegd in het inpassingsplan.

## Stap A

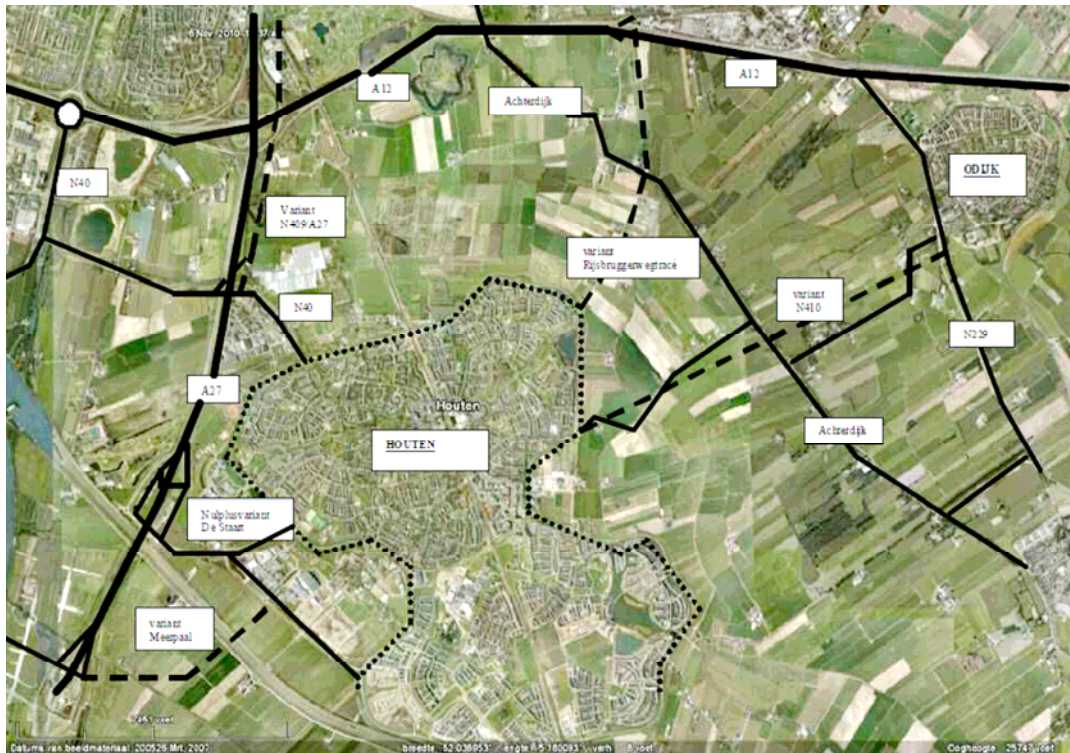
In Stap A zijn de volgende alternatieven naast elkaar gezet:

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<sup>4</sup> wordt op de varianten nader ingegaan. De inhoud van deze rapportage komt aan de orde in hoofdstuk 4 en is opgenomen als bijlage 6 (bijlagenboek 1) 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 (separate bijlage 2, Bijlagenboek 1).

---

<sup>4</sup> 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

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).

Het Rijsbruggerwegtracé en Meerpaal hebben op vergelijkbare aspecten voor- en nadelen. Voor alle aspecten scoren ze op aspectniveau gelijkwaardig. Uit de effect-

beoordeling 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.





Figuur 3. Westelijke (links) en oostelijke (rechts) varianten van het Rijsbruggerwegtracé  
Bron: Milieueffectrapportage Stap A en B, Grontmij Nederland BV, 12 november 2010

### 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.

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 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. Hierdoor kan de bomenrij grotendeels langs de Rietsloot blijven staan.

Wat betreft de kruising Achterdijk is besloten vast te houden aan een rotonde in combinatie met een fietstunnel. Uit de analyse blijkt dat een ongelijkvloerse kruising dan wel een koude oversteek een aantal nadelen met zich mee brengt, waardoor deze variant is komen te vervallen.

Het uitgewerkte tracé is de basis voor de effectenstudie in het MER, deel C. Voor een beschrijving van het tracé wordt verwezen naar hoofdstuk 4. Dit voorkeursalternatief is ook de basis voor het inpassingsplan. Het wegtracé, opgenomen in het inpassingsplan, is dus gelijk aan het voorkeursalternatief uit het MER.

Hierbij dient de volgende kanttekening te worden gemaakt. Er is nog geen definitieve beslissing genomen over het al of niet afsluiten van de Achterdijk ter hoogte van de kruising met het nieuwe wegtracé tijdens de spits. In het MER, deel C is hier wel naar gekeken. Er zijn wat betreft de kruising met de Achterdijk twee varianten meegenomen:

- Variant 1: Turborotonde met spitsafsluiting op de Achterdijk;
- Variant 2: Turborotonde zonder spitsafsluiting op de Achterdijk.

In dit inpassingsplan is er voor gekozen om uit te gaan van variant 2: Turborotonde zonder splitsafsluiting op de Achterdijk. De reden hiervoor is dat het nemen van een verkeersbesluit met als doel de Achterdijk tijdens de spits af te sluiten een gemeentelijke verantwoordelijkheid is. Een dergelijk besluit kan de provincie niet nemen, omdat de gemeente Bunnik hier de wegbeheerder is. Omdat de gemeente Bunnik dit besluit (nog) niet heeft genomen is besloten in dit inpassingsplan en in de onderzoeken die in het kader van dit inpassingsplan zijn uitgevoerd (vooralsnog) uit te gaan van variant 2.

In het MER, deel C is tenslotte nog 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 rechte trekken van een aantal bochten in deze weg en het rechtdoor verbinden van de bajonetkruising met de Achterdijk.

Deze ontwikkelingen zijn in het MER, deel C meegenomen, omdat het Rijsbruggerwegtracé geen oplossing biedt voor verkeer tussen Houten en de A12 in oostelijke richting. Nu rijdt dit verkeer grotendeels over de N410/N229, danwel over de Rijsbruggerweg/Tureluurweg/Parallelweg om bij de aansluiting Bunnik/Odijk de A12 op te gaan.

Deze twee mogelijke toekomstige ontwikkelingen zijn meegenomen als scenario en niet als variant van het alternatief (zoals dat wel is gebeurd met de spitsafsluiting

met de Achterdijk). Hiervoor is gekozen omdat het besluit van Provinciale Staten om een inpassingsplan vast te stellen zich alleen richt op het Rijsbruggerwegtracé zelf. Realisatie van de oostwestverbinding in één van beide aangegeven vormen is pas mogelijk als hier een afzonderlijke procedure voor is doorlopen.

Het voorkeursalternatief is onderworpen aan een effectbeoordeling, waarbij is gekeken naar de volgende aspecten:

- verkeer;
- woon- en leefmilieu (geluid, luchtkwaliteit en externe veiligheid);
- natuur en milieu (landschap, cultuurhistorie en archeologie, bodem en water en natuur).

#### *Aspect verkeer*

Uit de effectenbeoordeling blijkt, dat er tussen de onderzochte varianten en scenario's alleen verschillen optreden tussen variant 1 en 2 als het gaat om het aspect verkeer. Doorslaggevend hierbij is het feit dat de spitsafsluiting zorgt voor minder verkeer op de Achterdijk. Dit heeft positieve gevolgen voor nagenoeg alle verkeerskundige aspecten. Daarmee wordt onderschreven dat het afsluiten van de Achterdijk in de spitsperioden een positief effect zal hebben.

#### *Aspect woon- en leefmilieu*

Ten aanzien van het aspect externe veiligheid blijkt, dat er geen verschillen bestaan op aspectniveau tussen beide varianten.

Ten aanzien van het aspect luchtkwaliteit blijkt, dat indien de grenswaarden uit de Wet luchtkwaliteit als beoordelingscriteria worden beschouwd er geen verschil in de varianten zichtbaar is. Voor geen enkele variant treedt een overschrijding van de grenswaarden op.

Wat betreft het aspect geluid blijken er geen verschillen te zijn tussen variant 1 en 2. De varianten zijn onderzocht op:

- geluidbelast oppervlak;
- geluidbelaste woningen en scholen;
- aantal (ernstig) gehinderden.

#### *Aspect natuur en milieu*

Ten aanzien van de aspecten landschap, cultuurhistorie en archeologie, bodem en water en natuur blijkt dat er geen verschillen bestaan op aspectniveau tussen beide varianten.

### 1.2.3 Landschappelijke inpassing en compenserende en mitigerende maatregelen

Hieronder wordt nader ingegaan op de landschappelijke inpassing van het nieuwe wegtracé. Ook worden de benodigde compenserende en mitigerende maatregelen ten behoeve van de aanleg van het Rijsbruggerwegtracé per aspect benoemd. Van elke maatregel wordt aangegeven wat hiermee in dit inpassingsplan is gedaan.

#### **Landschap en cultuurhistorie**

Om het Rijsbruggerwegtracé in te passen in bestaande landschappelijke en cultuurhistorische waarden, worden de volgende maatregelen ten behoeve van een goede landschappelijke inpassing voorgesteld:

- het zo anoniem mogelijk aanleggen van de weg. Gestreefd wordt naar een weg die niet of zo min mogelijk boven het maaiveld uitkomt/ het zo onopvallend mogelijk inpassen van de weg in het landschap.
- het versterken van bestaande elementen en structuren in het landschap (Rietsloot en Achterdijk).

Deze voorstellen zijn overgenomen in de uitwerking van het nieuwe wegtracé. De weg wordt zo anoniem mogelijk aangelegd. Ook worden bomen geplant langs het nieuwe fietspad naar de aan te leggen fietstunnel nabij de rotonde bij de Achterdijk om de onderbreking van de bomenstructuur langs zowel de Achterdijk als de Rietsloot zo klein mogelijk te houden.

#### **Natuur**

##### *Vogels*

Wanneer nestlocaties verplaatst worden, dienen deze te worden gecompenseerd op korte afstand (500 meter) van de huidige locatie. Aanvullende mitigerende maatregelen voor de Steenuil zijn noodzakelijk om negatieve effecten te voorkomen en de populatie rond Utrecht niet verder aan te tasten.

Bij verplaatsing van nestlocaties zullen deze op korte afstand worden gecompenseerd. Mitigerende maatregelen voor de Steenuil worden nog verder uitgewerkt. De resultaten daarvan zullen worden verwerkt in het ontwerp-inpassingsplan.

##### *Vleermuizen*

Ten behoeve van de vliegroutes van vleermuizen dienen onderbrekingen in de bomenstructuur langs zowel de Achterdijk als de Rietsloot zo klein mogelijk worden gehouden.

In het ontwerp van de weg is hiermee rekening gehouden. Bij de rotonde zal een fietstunnel worden aangelegd voor de Achterdijk. Het fietspad naar deze tunnel toe zal begeleid worden met bomen. Deze bomen kunnen door de vleermuizen, die langs de Achterdijk vliegen, worden gebruikt als begeleiding voor hun vliegroute.

### *Amfibieën*

Voor de poelkikker vormt de nieuwe weg een fysieke barrière. Deze kan worden gemitigeerd door voorzieningen voor de soort onder de weg aan te leggen. Bij de watergang is een brug met doorlopende oever de beste mitigatie. Daarnaast is sprake van verstoring door geluid door een toename van verkeer. Deze verstoring kan met geluidbeperkende maatregelen worden gemitigeerd.

Welke mitigerende maatregelen worden genomen wordt nog nader onderzocht. De uitkomsten van dit onderzoek zullen worden verwerkt in het ontwerp-inpassingsplan.

### *Vissen*

Bij het dempen en vergraven van watergangen dient rekening te worden gehouden met de beschermde vissen, bijvoorbeeld door de bouw van een brug of de aanleg van duikers.

Hier is bij het maken van het wegontwerp rekening mee gehouden. Er zullen duikers worden aangelegd conform het waterhuishoudkundig plan (zie ook bijlage 12, bijlagenboek 1).

### *Ecologische Verbindingszone*

De nieuwe weg doorsnijdt de ecologische verbindingszone (EVZ) nabij Houten, welke behoort tot de ecologische hoofdstructuur (EHS). Het doel van de verbindingszones 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. Door de aanleg van de weg gaat oppervlak van de EVZ verloren. Momenteel is nog onvoldoende duidelijk in hoeverre de functie wordt aangetast. Hier vindt nog nader onderzoek naar plaats. De uitkomsten daarvan worden verwerkt in het ontwerp-inpassingsplan.

### **Water**

Aan de oostzijde van de weg wordt een nieuwe hoofdwatgang 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 hoofdwatgang worden natuurvriendelijk ingericht.

Het afstromende wegwater dient binnen het grondwaterbeschermingsgebied zo volledig mogelijk opgevangen te worden met behulp van riolering. Het opgevangen water wordt naar een aan te leggen infiltratievoorziening (2.000 m<sup>2</sup>) afgevoerd.

Buiten het grondwaterbeschermingsgebied wordt het afstromende wegwater via infiltratiegreppels in de vorm van wadi's (greppel met flauw talud) geïnfiltreerd in de bodem.

#### **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 3 (bijlagenboek 1) bij dit inpassingsplan gevoegd.

Op de NRD zijn 40 zienswijzen binnengekomen. Als bijlage 4 (bijlagenboek 1) 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 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 5 (bijlagenboek 1) 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 voorontwerp-inpassingsplan ter inzage gelegd (bijlage 2 uit bijlagenboek 1 en bijlagenboek 2).

Het MER wordt ter toetsing voorgelegd aan de Commissie voor de Milieueffectrapportage. De opmerkingen van instanties en inspraakreacties op het voorliggende voorontwerp-inpassingsplan zullen worden betrokken bij het advies van de Cie m.e.r.

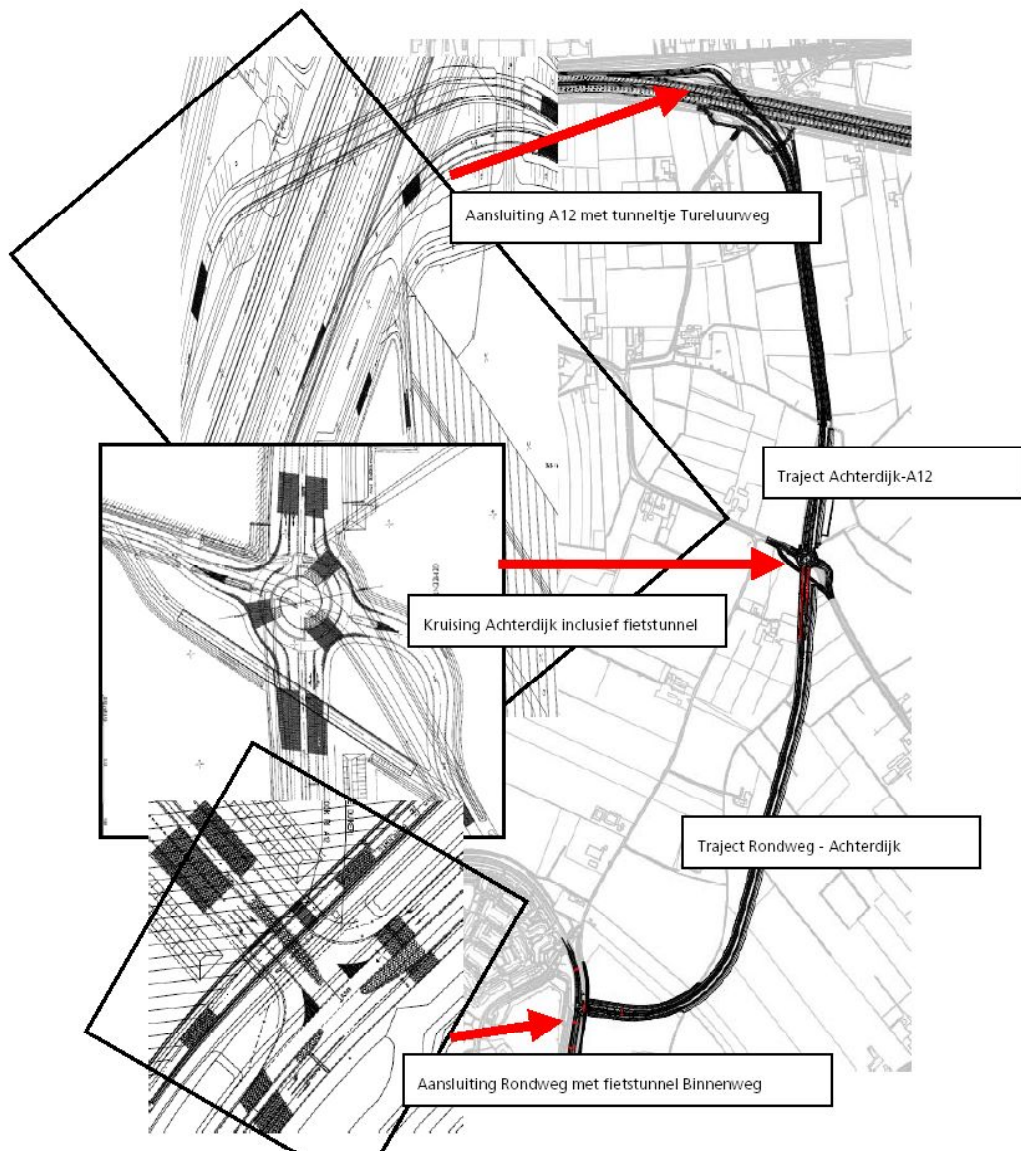
### **1.3 Ligging en begrenzing plangebied**

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**

Bron: Ontsluiting Houten, Herijking Alternatieven, Milieueffectrapportage ten behoeve van het Rijsbruggerwegtracé, stap C, Grontmij, februari 2011



## 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 door de bouw van Houten VINEX is er sprake van een autonome 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

\* in werking getreden op 1 mei 2009

### Gemeente Houten

Naam bestemmingsplan	Vastgesteld	Goedgekeurd
▪ Bestemmingsplan 'Oud Wulverbroek'	22 juni 2004	25 januari 2005

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 verbindingzones). 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 Nationaal 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 Nationaal Landschap "Rivierengebied". De kernkwaliteiten van dit gebied zijn het schaalcontrast van: zeer open naar besloten, het samenhangend stelsel van rivier-uiteerwaard-oeverwal-kom en het samenhangend stelsel van hogestuwwal-flank-kwelzone-oeverwal-rivier. Voor de Kromme Rijn heeft de provincie Utrecht in haar structuurvisie de kernkwaliteit vesting en vestiging benoemd. De provincie en de gemeenten hebben het behoud 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. 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 versnipperd; de druk van de verschillende ruimteclaims is het sterkst aan de randen van de stad. Mensen ontleen 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 ontplooiën 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 21<sup>ste</sup> 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 21<sup>ste</sup> Eeuw<sup>5</sup> 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 21<sup>ste</sup> Eeuw ('ruimte maken voor water') is de basis van het waterbeheer op nationaal, regionaal en lokaal niveau.

---

<sup>5</sup> Anders omgaan met water, Waterbeleid voor de 21<sup>ste</sup> eeuw, Ministerie van Verkeer en Waterstaat, december 2000

### **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<sup>6</sup> 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<sup>7</sup>**

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;
- meer publieke-private samenwerking;
- innovaties stimuleren (vernieuwing is hard nodig);
- kaders stellen aan het decentrale beleid;
- het uitgangspunt: een daadkrachtige overheid;

<sup>6</sup> Nota Belvedere, Beleidsnota over de relatie cultuurhistorie en ruimtelijke inrichting, Ministerie van OCW, Ministerie van LNV, Ministerie van VROM, Ministerie van VenW, juli 1999

<sup>7</sup> Nota Mobiliteit, Ministerie van Verkeer en Waterstaat i.s.m. Ministerie van Vrom; 30 september 2004.

- 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<sup>8</sup>

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 zijn aangemerkt als Nationaal Landschap. De begrenzing hiervan is globaal aangeduid. De provincies zijn verantwoordelijk voor de nadere uitwerking van het beleid, waaronder de begrenzing. 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

---

<sup>8</sup> 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.

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) 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. Nog los van de vraag of hiervan sprake zal zijn, is een dergelijke beoordeling in dit geval niet aan de orde. De wegverbinding is immers al in het streekplan opgenomen als gewenste ruimtelijke ontwikkeling, zodat het beleidsregiem van nationale landschappen daarvoor niet via een uitwerking in de plaats kan treden.

#### *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 beviningszones. 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 verbindingzones (EVZ). Op de Structuurvisie kaart 'Gebieden binnen groene contouren' inzichtelijk gemaakt waar EHS is gelegen, danwel gerealiseerd zal worden, waar Vogelrichtlijngebieden, Habitatrictlijngebieden 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 Rijsbruggerweg-tracé, 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 verbindingzone.

### *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 Belvédèregebieden 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.

### **Strategisch Mobiliteitsplan Provincie Utrecht 2004-2020 (SMPU)<sup>9</sup>**

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

---

<sup>9</sup> Strategisch Mobiliteitsplan Provincie Utrecht en aanpassing, provincie Utrecht, 2008



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 gedeeltelijke randweg van Bunnik en de (ontlasting van) de N229 ter hoogte van Odijk. Ook de toenemende verkeersdruk op de lokale wegen zoals de Achterdijk, het Oosteromdijkje en de N410 wordt daarbij in beschouwing genomen.

#### **Uitwerkingsplan grondwaterbescherming provincie Utrecht 2001-2008<sup>10</sup>**

In het uitwerkingsplan grondwaterbescherming 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. Voor de waterwin- en grondwaterbeschermingsgebieden gelden beschermingsmaatregelen die zijn vastgesteld in de Provinciale Milieuverordening (PMV). Ruimtelijke ontwikkelingen die een bedreiging kunnen vormen voor de grondwaterkwaliteit zijn hier krachtens de PMV niet of niet zonder meer toegestaan. Bij functiewijziging in gebieden die van belang zijn voor de waterwinning (grondwaterbeschermingsgebieden) 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<sup>11</sup> 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

<sup>10</sup> Zuiver drinkwater uit de grond: een frisse kijk op nieuw beleid: uitwerkingsplan grondwaterbescherming provincie Utrecht 2001-2008, provincie Utrecht, juni 2001

<sup>11</sup> Wegenverordening Provincie Utrecht 2010, besluit van Provinciale Staten van Utrecht van 28 juni 2010

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<sup>12</sup> 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.

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<sup>13</sup> 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.

---

<sup>12</sup> Regionaal Verkeer en Vervoersplan 2005-2015, vastgesteld door het algemeen bestuur van het Bestuur regio Utrecht op 27 oktober 2004

<sup>13</sup> Regionaal Structuurplan 2005-2015 vastgesteld op 21 december 2005 door het algemeen bestuur van het Bestuur Regio Utrecht

### **'Water voorop!' Waterbeheerplan 2010-2015**

Het Waterbeheerplan 2010-2015<sup>14</sup> 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<sup>15</sup> 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.

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

- Verbeteren herkenbaarheid en landschappelijke structuur oeverwallen en komen 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-

<sup>14</sup> 'Water voorop!' Waterbeheerplan 2010-2015, Hoogheemraadschap De Stichtse Rijnlanden, oktober 2009

<sup>15</sup> Landschapsontwikkelingsplan Kromme Rijngebied +, Brons en partners landschapsarchitecten, versie 2 juni 2008

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 Vervoersvisie 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.

### **Houten in 2015-strategische visie: van groei naar bloei<sup>16</sup>**

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<sup>17</sup>**

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.

---

<sup>16</sup> Houten in 2015-strategische visie van groei naar bloei, gemeente Houten, mei 2003

<sup>17</sup> Houten 2015 Ruimtelijke visie levende ruimte, vastgesteld door de raad van gemeente Houten op 26 april 2005

### **Visie hoofdwegenstructuur Houten<sup>18</sup>**

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.

---

<sup>18</sup> 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. In dit hoofdstuk wordt een toelichting gegeven op het gekozen tracé.

### 4.2 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.

De bestaande Binnenweg / Rijsbruggerweg blijven in de huidige vorm in tact en hebben als doel de aanliggende woningen en bedrijven te ontsluiten. Als uitgangspunt is gekozen dat de nieuwe weg in principe niet aangesloten wordt aan bestaande wegen in het gebied, met uitzondering van de Achterdijk. 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.

#### **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. De kruising met de bestaande Binnenweg wordt ongelijkvloers uitgevoerd, als fiets-tunnel. De Binnenweg / bestaande Rijsbruggerweg zijn hierdoor afgesloten voor gemotoriseerd verkeer en lopen dus dood. Woningen en percelen aan de Binnenweg zijn bereikbaar vanaf de N410 / Burgweg. Woningen en percelen aan de bestaande Rijsbruggerweg zijn bereikbaar vanaf de Achterdijk / turborotonde Rijsbruggerwegtracé.

### **Traject tussen Rondweg Houten en aansluiting Achterdijk**

Het tracé ligt vlakbij de Binnenweg om een archeologisch monument heen en richting de Achterdijk is de afstand tot de Rietsloot voldoende groot om de bomerrij 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 percelen waar in afstemming met eigenaren/gebruikers gekeken wordt naar de ontsluiting voor agrarisch gebruik. Uitgangspunt daarbij is dat alle percelen goed te ontsluiten zijn, zonder de aanleg van een parallelstructuur.

### **Aansluiting Achterdijk**

De kruising met de Achterdijk wordt gelijkvloers uitgevoerd, in de vorm van een turbotonde. (Brom)fietsers en voetgangers op de Achterdijk kruisen het tracé door middel van een fiets-/voetgangerstunnel.

### **Traject tussen aansluiting Achterdijk en aansluiting A12**

De ligging van het traject is zo optimaal gekozen ten opzichte van de Rietsloot, de verkaveling en het grondwaterwingebied. De aanleg van het tracé sluit geen wegen af, waarvoor een nieuwe ontsluiting geregeld moet worden. Wel zijn er enkele percelen waar in afstemming met eigenaren/gebruikers gekeken wordt naar de ontsluiting voor agrarisch gebruik. Uitgangspunt daarbij is wederom dat alle percelen goed te ontsluiten zijn, zonder de aanleg van een parallelstructuur.

### **Aansluiting A12**

Het Rijsbruggerwegtracé kruist ten oosten van het pompgebied 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.

## **4.3 Verkeerseffecten**

### **4.3.1 Rijsbruggerwegtracé algemeen**

In stap A en B van het MER-proces zijn de effecten van de Planstudie Ring Utrecht inzichtelijk gemaakt voor nut en noodzaak van het Rijsbruggerwegtracé. Daarbij is gebruik gemaakt van het verkeersonderzoek 'Ontsluiting Houten, herijking alternatieven, Rapportage verkeersmodelberekeningen ten behoeve van milieueffectenrapportage'. Dit onderzoek is als bijlage 6 (bijlagenboek 1) bij deze toelichting ge-



voegd. Uit dit onderzoek blijkt, dat de keuze voor het Rijsbruggerwegtracé nog steeds een verantwoord besluit is; ook bij uitvoering van de Planstudie Ring Utrecht.

Omdat de capaciteitsuitbreiding van de Planstudie Ring Utrecht nog geen vastgesteld beleid is zijn in het kader van dit inpassingsplan de uitgangspunten van het hierboven genoemde verkeersonderzoek niet gebruikt. Dit geldt ook voor MER, stap C.

In het MER, stap C en ook in het inpassingsplan (met bijbehorende onderzoeken) is wel uitgegaan van de autonome ontwikkeling van Odijk-West, inclusief de omlegging van de N229.

#### *In het studiegebied*

In het MER-onderzoek (Stap A en B) is inzichtelijk gemaakt, welke effecten het tracé heeft op de verkeerssituatie in de omgeving. Realisatie van het Rijsbruggerwegtracé laat een duidelijke afname zien van het verkeer in Houten op De Staart en de N409 tezamen. Als gevolg daarvan zorgt het tracé ook voor een afname van de intensiteiten op de A27. De aansluiting van het tracé op de A12 zorgt voor een toename op de A12. Deze toename leidt tot een lichte verstoring in de verkeersafwikkeling tussen deze aansluiting en knooppunt Lunetten.

#### *In het buitengebied*

De aanleg van het Rijsbruggerwegtracé leidt tot een verkeerstoename op de Achterdijk. Deze toename is het gevolg van het ontbreken van spitsafsluitingen op de Achterdijk waardoor de route van en naar Utrecht via deze Achterdijk een goed alternatief vormt voor de N229. De gemeente Bunnik zal een besluit moeten nemen over het al of niet gebruik maken van de spitsafsluitingen. Omdat dit nog geen vaststaand beleid is, is de spitsafsluiting niet als uitgangspunt gehanteerd (zie ook paragraaf 4.3.2). In plaats van de N229 kiest het verkeer nu voor de route N410 (tussen N229 en Achterdijk) en de Achterdijk naar het Rijsbruggerwegtracé of rijdt verder via de Achterdijk naar de Koningslaan. Ook gebruikt een deel van het verkeer vanuit Houten het zuidelijke deel van het Rijsbruggerwegtracé om naar de Achterdijk te rijden en via de Achterdijk verder de route richting Utrecht/ Uithof te vervolgen.

### **4.3.2 Rijsbruggerwegtracé varianten**

#### *Varianten op de aansluiting Achterdijk*

Voor een nadere afweging van varianten binnen het Rijsbruggerwegtracé zijn, zoals beschreven in paragraaf 1.2.2 onder Stap C, de volgende varianten op de aansluiting Achterdijk nader onderzocht:

- Variant 1: turborotonde voor de Rijsbruggerweg / Achterdijk met spitsafsluiting;
- Variant 2: turborotonde voor de Rijsbruggerweg / Achterdijk zonder spitsafsluiting.

De spitsafsluitingen zijn voorgesteld als oplossingsrichting op basis van het streven het ongewenst doorgaand verkeer in het buitengebied tussen Houten en Bunnik zoveel als mogelijk in te perken. Het toepassen van spitsafsluitingen is een korte termijn maatregel die alleen door de gemeente Bunnik genomen kan worden. Aan de oplossingsrichting om spitsafsluitingen toe te passen ligt nog geen formeel besluit van de gemeente ten grondslag.

#### *Verkeersintensiteiten*

Bij variant 1 is buiten de spitsperioden volledige uitwisseling mogelijk tussen de Achterdijk en het Rijsbruggerwegtracé. Tijdens de spitsperioden zijn de aansluitingen van en naar de Achterdijk afgesloten. Bij deze variant wordt geconstateerd dat de intensiteiten op de Achterdijk mede door het inzetten van de spitsafsluitingen en het gebruik van het Rijsbruggerwegtracé lager zijn dan in de referentiesituatie (situatie 2020 zonder Rijsbruggerwegtracé en plannen Ring Utrecht) en in lijn zijn met de gewenste intensiteiten.

In variant 2 is volledige uitwisseling van verkeer mogelijk tussen de Achterdijk en het Rijsbruggerwegtracé. Ten opzichte van variant 1 nemen de intensiteiten op de Achterdijk fors toe. Deze toename is het gevolg van het ontbreken van de spitsafsluitingen, waardoor de route van en naar Utrecht via de wegen in het buitengebied een goed alternatief is voor verkeer vanaf de N229.

#### *Doorstroming*

Bij het gebruik van spitsafsluitingen in variant 1 geldt dat in de spitsen vanaf de Achterdijk aan de oostzijde van het Rijsbruggerwegtracé geen verkeer de turbotonde oprijdt of in die richting mag verlaten. Dat is positief voor de doorstroming. In variant 2 is de doorstroming eveneens voldoende, omdat de afwikkeling bij de turbotonden met volwaardig gebruik van de zijrichtingen goed is.

#### *Verkeersveiligheid*

Voor het aspect verkeersveiligheid zijn twee elementen van belang:

- Spitsafsluitingen. In variant 1 kan de afsluiting in de spits resulteren in onveilige situaties op de rotonde. Het verkeer kan plotselinge verkeersbewegingen maken als gevolg van de gewijzigde verkeerssituatie tijdens de spitsperiode. In variant 2 zorgt de constante verkeerssituatie voor een grotere verkeersveiligheid.
- Hoeveelheid verkeer in het buitengebied. Hoe meer verkeer in het buitengebied, hoe onveiliger de situatie. Als gevolg van de spitsafsluitingen rijdt in variant 1 minder verkeer over de Achterdijk en ook de intensiteiten op de N410 nemen iets af. Bij variant 2 is een forse toename op bijna alle wegen in het buitengebied het gevolg.

#### *Invloed op landbouwverkeer en langzaam verkeer*

Op het Rijsbruggerwegtracé geldt een verbod voor landbouwverkeer en langzaam verkeer (landbouwverkeer rijdt wel over de turborotonde en mag het Rijsbruggerwegtracé wel kruisen). Het landbouwverkeer dient het onderliggend wegennet te gebruiken. Voor het kruisen van het Rijsbruggerwegtracé wordt naast de turborotonde een aparte fietstunnel gerealiseerd. Er wordt één tunnel aangebracht voor de beide langzaam verkeersstromen in oostelijke en westelijke richting op de Achterdijk. Dit betekent dat langzaam verkeer de Achterdijk twee keer moet oversteken. In variant 1 nemen de intensiteiten op de Achterdijk af, terwijl in variant 2 de intensiteiten op de Achterdijk juist toenemen. In het laatste geval zorgen de oversteekbewegingen van langzaam verkeer om de tunnel te bereiken, voor extra potentiële conflicten.

#### *Conclusie*

Variant 1 van de turborotonde (met spitsafsluitingen) scoort op alle bovengenoemde aspecten goed. De variant is positief voor de doorstroming en verkeersveilig, ook voor langzaam verkeer. Variant 2 heeft negatieve effecten op de verkeersveiligheid in het buitengebied en het langzaam verkeer.

Het verkeersbesluit ten aanzien van de spitsafsluitingen kan alleen worden genomen door de wegbeheerder van de Achterdijk. Dat is de gemeente Bunnik. Dit besluit is (nog) niet genomen. Omdat de spitsafsluitingen dus (evenals de Planstudie Ring Utrecht en de oost-westverbinding) geen vaststaand beleid zijn wordt in dit inpassingsplan (en in de bijbehorende onderzoeken geluid en luchtkwaliteit) uitgegaan van variant 2. Dit laat onverlet dat de voorkeur uitgaat naar variant 1.



## 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

Door de aanleg van de weg kunnen archeologische waarden in het geding komen. In een archeologisch vooronderzoek<sup>19</sup> 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 7 (bijlagenboek 1) 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 Rijssbruggerwegtracé 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 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.

Voor het vervolgtraject wordt waar nodig verkennend booronderzoek of karterend booronderzoek uitgevoerd, en een proefsleuf aangelegd op het mogelijke Romeinse wegtracé. Ook zal nog onderzoek plaatsvinden naar dat deel van het tracé dat ter hoogte van het archeologisch monument in oostelijke richting is opgeschoven.

---

<sup>19</sup> SALTO A12, "Rijssbruggerwegtraject" gemeenten Bunnik en Houten, Vestigia, 16 december 2009

### *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.

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 (zie ook Structuurvisie Utrecht 2005-2015, pp 34).

Deze afweging heeft plaatsgevonden in het MER, stap C. Daarin scoren beide varianten negatief (-) op het aspect landschap, cultuurhistorie en archeologie. Deze score kreeg dit aspect ook in de MER, stap A en B. Het aspect 'Aardkundige waarden' is geen doorslaggevend aspect geweest bij de uiteindelijke beoordeling van het voorkeurstracé. Andere alternatieven hebben namelijk dezelfde negatieve aspectscore. Wel kan nog opgemerkt worden, dat het Rijsbruggerwegtracé dermate gesitueerd is, dat landschappelijke structuren (en daarmee ook de 'daaronder liggende' aardkundige waarden) worden benadrukt.

## **5.3 Landschap en cultuurhistorie**

In een onderzoek naar de landschappelijke inpassing<sup>20</sup> 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 8 (bijlagenboek 1) bij dit inpassingsplan gevoegd. In de MER stap C zijn de resultaten uit de ecologische inventarisatie aangevuld. 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 Rietsloot functioneren als een bermsloot naast het nieuwe tracé, waarbij door de verbreding die naar de rotonde toe noodzakelijk is, voor enkele knotwilgen geen plaats meer is.

Langs de Achterdijk ontstaat bij de kruising over een korte afstand (circa 50 meter) een gat in de doorlopende structuur. De turborotonde heeft eveneens een ruimtebeslag op het huidige landschapsbeeld. Bij de rotonde zal een fietstunnel worden aangelegd voor de Achterdijk.. Het fietspad naar deze tunnel toe zal begeleid wor-

<sup>20</sup> Landschapsplan A12 Salto, Royal Haskoning, 9 maart 2010

den met bomen. Deze bomen kunnen door de vleermuizen, die langs de Achterdijk vliegen, worden gebruikt als begeleiding voor hun vliegroute.

#### *Landschappelijke en cultuurhistorische waarden*

Het Rijsbruggerwegtracé loopt door het oude cultuurlandschap van het Kromme Rijngedebied met de kenmerkende verkaveling aan weerszijden van de Achterdijk. Daarbij worden bestaande open bewoningslinten doorsneden. De historische samenhang van het gebied aan weerszijden van de Achterdijk wordt verstoord door dat 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 anoniem 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 dijkachtig-element 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 op maaiveld worden aangelegd.

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. De voorkeur in het landschapsplan is het kruisen van de Achterdijk met een directe aansluiting, omdat de Achterdijk hierbij het minst aangetaast wordt. Uit de MER, stap C blijkt, dat na afweging van alle belangen gekozen is voor een kruising met de rotonde. De aantasting van het landschap wordt gemiti-geerd door het planten van bomen naast het fietspad dat leidt naar de nieuw aan te leggen fietstunnel.

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).

## 5.4 Bodem

In het kader van de aanleg van het wegtracé zal grondverzet plaatsvinden. In verband met dit grondverzet 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<sup>21</sup>. Dit onderzoek is als bijlage 9 (bijlagenboek 1) 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 alsnog gedaan worden. De resultaten zullen worden verwerkt in het ontwerp-inpassingsplan. 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 nog plaatsvinden. De resultaten zullen worden verwerkt in het ontwerp-inpassingsplan. 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. De aanleg van de turborotonde zal slechts beperkt invloed hebben op de bodemstructuur en daarmee bodemkwaliteit.

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 nog plaatsvinden. De resultaten zullen worden verwerkt in het ontwerp-inpassingsplan.

---

<sup>21</sup> Milieudienst zuidoost-utrecht, 13 juli 2009



Bij grondverzet of grondwateronttrekking nabij twee locaties met grondwaterverontreiniging zal rekening worden gehouden met mogelijke/vastgestelde verontreinigingen.

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 (zie bijlage 9, bijlagenboek 1).<sup>22</sup> Bijgevoegd onderzoek is enigszins verouderd. Inmiddels is name-

---

<sup>22</sup> Milieuadvies concept bestemmingsplan Verbindingsweg Houten-A12/Rijsbruggerwegtracé, milieudienst zuidoost-utrecht, 13 juli 2009

lijk per 1 januari 2011 het Besluit en de Regeling Externe Veiligheid Buisleidingen in werking getreden. Op basis van dit besluit zal nog nader gekeken moeten worden naar de plaatsgebonden risicocontour en het groepsrisico van de in het plangebied gelegen gasleidingen. De uitkomsten van dit onderzoek zullen verwerkt worden in het ontwerp-inpassingsplan.

## 5.6 Natuur

In het rapport 'Ecologische inventarisatie Rijsbruggerweg'<sup>23</sup> is onderzocht wat de gevolgen zijn van de aanleg van de weg voor de natuur. Het onderzoek is als bijlage 10 (bijlagenboek 1) bij dit inpassingsplan gevoegd. In de MER stap C zijn de resultaten uit de ecologische inventarisatie aangevuld. Daarbij is ook rekening gehouden met de wijziging van het tracé tussen de rondweg Houten en de Achterdijk. Hieronder worden enkel de belangrijkste conclusies weergegeven en beschreven wat hiermee is gedaan in het inpassingsplan.

In het rapport is de beschermde flora en fauna op en in de nabijheid van het tracé in kaart gebracht. Uit de inventarisaties kan worden geconcludeerd dat in het plangebied geen wettelijk beschermde plantensoorten en geen ringslang zijn aangetroffen.

### *Vogels*

Op verschillende plaatsen zijn vogels met een jaarrond beschermde nestplaats aangetroffen, zoals de steenuil, ransuil en torenvalk. Bij het pomphuisje aan de Houtenseweg 8 is een nestlocatie van een ransuil gevonden.

Wanneer bij verplaatsing van het bovengenoemde pomphuisje de nestlocatie van de ransuil wordt aangetast, dient deze te worden gecompenseerd op korte afstand (500 m) van de huidige locatie. Ook het leefgebied van de steenuil wordt aangetast door de aanleg van de nieuwe weg. Mitigerende maatregelen zijn noodzakelijk om negatieve effecten te voorkomen en de populatie rond Utrecht niet verder aan te tasten. Dit wordt nog nader onderzocht. De uitkomsten van het onderzoek worden verwerkt in het ontwerp-inpassingsplan.

Verder gaat areaal leefgebied van de weidevogel verloren bij het aanleggen van het tracé en vindt verstoring plaats door een toename van licht en geluid en verkeersbewegingen. Het negatieve effect van licht en geluid op weidevogels zal merkbaar zijn tot op circa 135 meter van de weg. De effectafstand voor weidevogels in relatie tot verkeersbewegingen bedraagt naar verwachting hooguit tientallen meters en reikt niet verder dan de effectafstand van verkeerslawaaai op weidevogels. Ook hier

---

<sup>23</sup> Ecologische inventarisaties Rijsbruggerweg, Houten, Tauw, 22 december 2009

wordt nog nader onderzoek naar verricht. De uitkomsten worden verwerkt in het ontwerp-inpassingsplan.

#### *Vleermuizen*

In het plangebied zijn verschillende soorten vleermuizen gesignaleerd. De aanleg van de weg veroorzaakt knelpunten voor vleermuizen, door een toename van de geluidbelasting langs het tracé en het ruimtebeslag van de weg.

De geluidhinder ter hoogte van de kruising van de Achterdijk zal beperkt groter zijn, doordat er meer rem en optrekkende bewegingen plaatsvinden. De knelpunten door het ruimtebeslag van de weg treden vooral op daar waar lijnvormige structuren worden doorsneden. Ter hoogte van de kruising zijn twee vliegroutes: langs de Achterdijk en langs de Rietsloot. In beide gevallen worden bomen gebruikt als begeleiding van de vliegroute. Door de aanleg van de turborotonde ontstaat een open ruimte in de bomenstructuur langs zowel de Achterdijk als de Rietsloot van circa 50 meter. In de praktijk blijken de aangetroffen soorten in staat te zijn een dergelijke kruising te passeren. Beter is het echter om deze afstand zo klein mogelijk te houden. Bij de rotonde zal een fietstunnel worden aangelegd voor de Achterdijk. Het fietspad naar deze tunnel toe zal begeleid worden door bomen. Deze bomen kunnen door de vleermuizen, die langs de Achterdijk vliegen, worden gebruikt als begeleiding voor hun vliegroute.

#### *Amfibieën*

In de weilanden rondom de doorlopende watergang in het noordoosten van het plangebied zijn poelkikkers aangetroffen. De heikikker en rugstreeppad zijn niet aangetroffen.

Voor de poelkikker vormt de nieuwe weg een fysieke barrière. Deze kan worden gemitigeerd door voorzieningen voor de soort onder de weg aan te leggen. Bij de watergang is een brug met doorlopende oever de beste mitigatie. Daarnaast is sprake van verstoring door geluid door een toename van verkeer. Deze verstoring kan met geluidbeperkende maatregelen worden gemitigeerd. Naar de mogelijke mitigerende maatregelen wordt nog nader onderzoek verricht. De uitkomsten van dit onderzoek worden in het ontwerp-inpassingsplan verwerkt.

#### *Vissen*

In het gebied zijn bittervoorns aangetroffen. Omdat de watergangen in het gebied met elkaar in verbinding staan, kan de soort in het hele gebied voorkomen. Ten aanzien van de bittervoorn zal in de aanlegfase mogelijk beperkt aantasting plaatsvinden van het leefgebied, doordat de weg en de turborotonde ter hoogte van de Achterdijk dicht bij de Rietsloot komt te liggen. De Rietsloot blijft echter in stand, waardoor het leefgebied niet structureel wordt aangetast. Ook na de aanleg van de

rotonde zal de Rietsloot aan beide zijden verbonden blijven door middel van een duiker.

Bij het dempen en vergraven van watergangen zal rekening worden gehouden met de beschermde vissen, bijvoorbeeld door de bouw van een brug of duiker.

#### *Ecologische hoofdstructuur*

De nieuwe weg doorsnijdt de ecologische verbindingszone (EVZ) nabij Houten, welke behoort tot de ecologische hoofdstructuur (EHS). Het doel van de verbindingszones 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. Door de aanleg van de weg gaat oppervlak van de EVZ verloren. Volgens het provinciaal beleid geldt voor het aantasten van de EVZ het zogenaamde 'nee, tenzij... benadering'. Aantasting is alleen toelaatbaar als aan een aantal voorwaarden is voldaan. Momenteel is nog onvoldoende duidelijk in hoeverre de functie wordt aangetast en welke mitigerende dan wel compenserende maatregelen noodzakelijk zijn. (Gedacht wordt aan een faunapassage.) Hier vindt nog nader onderzoek naar plaats. De uitkomsten daarvan worden verwerkt in het ontwerp-inpassingsplan.

Dit onderzoek omhelst ook de mogelijke effecten op de Raaphof. Er is een risico op een toename van stikstofdepositie in dit gebied vanwege het verkeer op de nieuwe weg.

#### *Conclusie*

De aanleg van de nieuwe weg heeft een negatief effect op aanwezige soorten door verstoring door geluid, licht en verkeersbewegingen. Mitigatiemaatregelen zijn noodzakelijk. Er vindt nog onderzoek plaats naar de wijze van mitigeren van sommige effecten. De uitkomsten van dit onderzoek zullen worden verwerkt in het ontwerp-inpassingsplan.

Indien het nemen van mitigatiemaatregelen niet mogelijk blijkt te zijn, dient een ontheffing van de Flora- en faunawet te worden aangevraagd voor de betreffende soort. Ook hierbij geldt dat het nemen van één of meerdere mitigatiemaatregelen vaak verplicht is.

Tenslotte zal in het kader van de flora en faunawet voor een aantal vogelsoorten een omgevingscheck plaatsvinden. Hierbij wordt gekeken naar de hoeveelheid geschikt habitat voor deze soorten in de omgeving van het plangebied. De uitkomsten van deze check zullen worden verwerkt in het ontwerp-inpassingsplan.

## 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<sup>24</sup> 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 bij dit plan (bijlage 11, bijlagenboek 1). 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 voorkeursgrenswaarde van 48 dB wordt overschreden. Derhalve is er geen sprake van een 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. 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 kruising met de Rondweg tot 50 meter voor de rotonde met 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 zal dit besluit zo spoedig mogelijk nemen.

---

<sup>24</sup> Verbindingsweg Houten-A12 , Akoestisch onderzoek, Grontmij, 11 februari 2011

### *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 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.

Opgemerkt wordt dat op grond van de Wet geluidhinder geen wettelijke verplichting bestaat om maatregelen te treffen vanwege de geluidtoename langs deze wegdelen.

## **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 in het kader van het MER een luchtkwaliteitsonderzoek<sup>25</sup> uitgevoerd. Dit onderzoek is als een bijlage bij het MER, stap C in bijlagenboek 2 opgenomen.

Uit dit onderzoek blijkt dat voor het Rijsbruggerwegtracé geen overschrijding van de grenswaarden optreedt. De aanleg van de nieuwe verbindingsweg heeft zelfs een licht positief effect op de luchtkwaliteit. De nieuwe weg zorgt voor een verspreiding van het verkeer in de regio. Hierdoor neemt het percentage belast oppervlak NO<sub>2</sub> in de hogere klassen in 2020 af en stijgt het percentage belast oppervlak NO<sub>2</sub> in de lagere klassen.

## **5.9 Waterhuishouding**

Het wegtracé ligt in een grondwaterbeschermingsgebied voor de drinkwatervoorziening 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.<sup>26</sup> Dit onderzoek is als bijlage 12 (bijlagenboek 1) bij dit inpassingsplan gevoegd. Hieronder worden de belangrijkste conclusies weergegeven.

---

<sup>25</sup> MER inpassingsplan, Rijsbruggerwegtracé, deelonderzoek luchtkwaliteit, Grontmij

<sup>26</sup> Waterhuishoudkundig syteem A12 Salto, Royal Haskoning, 30 oktober 2009

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 grondwaterbeschermingsgebied en de 100-jaarszone van de grondwaterwinning van Vitens te Bunnik door afstroming van verontreinigd wegwater.

#### *Nieuwe hoofdwatgang*

Aan de oostzijde van de weg wordt, conform het waterhuishoudkundig plan (bijlage 12, bijlagenboek 1) een nieuwe hoofdwatgang 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 watgang 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 hoofdwatgang worden natuurvriendelijk ingericht.

#### *Grondwaterbeschermingsgebieden*

Het plangebied is deels gelegen in het grondwaterbeschermingsgebied en de 100-jaarszone van het de waterwinlocatie te Bunnik. Ten behoeve van de drinkwaterwinning (een daarmee indirect de kwaliteit van ons drinkwater) is het van belang om 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 die zijn gelegen in waterwingebieden, grondwaterbeschermingsgebieden of 100-jaarszones aan dienen te voldoen.

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

Aan het eerste punt is voldaan doordat in het bestemmingsplan de gebiedsaanduiding 'milieuzone - grondwaterbeschermingsgebied' is opgenomen voor zowel het grondwaterbeschermingsgebied als de 100-jaarszone. In deze gebiedsaanduiding zijn werken en werkzaamheden die de grondwaterkwaliteit van het (diepe) grondwater kunnen beïnvloeden omgevingsvergunningplichtig gemaakt. Naast het bestemmingsplan blijft de Provinciale Milieuverordening onverkort van toepassing. Voor uiteenlopende werken is een vergunning 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 een grondwaterbeschermingsgebied en/of een 100-jaarszone. Voor zover het tracé van de weg is gelegen binnen een van deze zones, zal daar 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-jaarszone, 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 de 100-jaars aandachtszone 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 m<sup>2</sup>. De locatie is net buiten de 100 jaarsaandachtszone 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. Ter plaatse zal bodemverbetering worden toegepast.

De mogelijkheid om onder vrij verval af te voeren hangt samen met de hoogteligging van de weg. Binnen het grondwaterbeschermingsgebied dient de weg op een hoogte van NAP = 3,0 meter te worden aangelegd. Hier is in het wegontwerp rekening meegehouden.

Buiten het grondwaterbeschermingsgebied en de 100-jaars aandachtszone wordt het afstromende wegwater via infiltratiegreppels geïnfiltrerd 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 de 100-jaarszone. Naar het noorden toe (richting A12) loopt het wegedeelte iets op, zodat



het weggedeelte binnen het grondwaterbeschermingsgebied iets hoger ligt dan het gedeelte ten zuiden hiervan.

## **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 geldende 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.



## 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 inpasingsplan bepaalde gebouwen en bouwwerken niet meer dan een bepaald deel van een bouwperceel mogen beslaan, het opengebaven terrein nog eens meetelt bij het

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

*Algemene bouwregels:*

Deze bepaling bevat algemene regels omtrent ondergronds bouwen.

*Algemene gebruiksregels*

Het gaat hier om de algemene gebruiksregeling.

*Algemene aanduidingsregels*

Voor het grondwaterbeschermingsgebied 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.

*Algemene procedureregels:*

In deze bepaling worden de procedures beschreven, die van toepassing zijn.

*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 de Wet geluidhinder en andere relevantie (milieu)wetgeving.

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 nooit lager dan NAP + 2,5 meter mag komen te liggen en voldaan moet worden aan de Wet geluidhinder en andere relevante (milieu)wetgeving. 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), bijvoorbeeld een viaduct, dan is de hoogte gerelateerd aan bovenkant verharding weg.

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

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

De waterlopen zijn niet apart vastgelegd in de bestemming. Dat biedt flexibiliteit bij de uitvoering van het plan. Wel is de geplande infiltratievoorziening als een aanduiding opgenomen in het plangebied.

*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.





## **7. FINANCIËEL-ECONOMISCHE UITVOERBAARHEID**

De kostenraming voor het project ' Rijsbruggerwegtracé bedraagt is circa 33 miljoen euro. De Provincie Utrecht, de gemeente Houten en het Bestuur Regio Utrecht zullen met een uitvoeringsovereenkomst de dekking vastleggen.



## **8. MAATSCHAPPELIJKE UITVOERBAARHEID**

### **8.1 Inleiding**

In dit hoofdstuk wordt verslag gedaan van inspraak en vooroverleg over het voorontwerp 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. De provincie heeft hiertoe besloten. De binnengekomen reacties zullen worden samengevat en van een reactie van de provincie worden voorzien.

### **8.3 Overleg**

Het Besluit ruimtelijke ordening (artikel 3.1.1) geeft aan dat bij de voorbereiding van een inpassingsplan 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. Het inpassingsplan wordt voor de toepassing van dit artikel gelijkgesteld met een bestemmingsplan in artikel 1.1.1, vierde lid Bro. De instanties die in kennis gesteld moeten worden van dit inpassingsplan zullen worden geïnformeerd. De reacties van deze instanties zullen in dit plan worden verwerkt.



**Regels**





