

Bestemmingsplan Spoorkruisingen Bunnik

Bestemmingsplan Spoorkruisingen Bunnik

Procedure	Datum
voorontwerp	12 juni 2012
ontwerp	18 december 2012
vastgesteld	6 juni 2013
onherroepelijk	

Toelichting

dossier : B1668-103-101

registratienummer : NL.IMRO.0312.bpBNKspoorkruising-va01

versie : vastgesteld

classificatie : Openbaar

Gemeente Bunnik

Prorail

juni 2013

vastgesteld

INHOUD**BLAD**

1	INLEIDING	4
1.1	Algemeen	4
1.2	Aanleiding en doel	4
1.3	Ligging en begrenzing plangebied	4
1.4	Vigerende bestemmingsplannen	5
1.4.1	Bestemmingsplannen "Dorpen Bunnik, herziening 2006" en "Buitengebied Bunnik 2011"	6
1.4.2	Inpassingsplan "Verbindingsweg Houten - A12"	7
1.5	Opzet van de toelichting	7
2	BESCHRIJVING BESTAANDE SITUATIE	8
2.1	Station en omgeving	8
2.2	Bestaande situatie Baan van Fectio en N411	9
3	BELEIDSKADER	11
3.1	Rijksbeleid	11
3.1.1	Structuurvisie Infrastructuur en Ruimte	11
3.1.2	Besluit algemene regels ruimtelijke ordening	11
3.1.3	Waterbeleid	12
3.1.4	Overig wettelijk kader	12
3.2	Provinciaal beleid	12
3.2.1	Structuurvisie 2005-2015	12
3.2.2	Beleidslijn nieuwe Wro	13
3.2.3	Provinciale Ruimtelijke Verordening Provincie Utrecht 2009	13
3.2.4	Provinciale Ruimtelijke Structuurvisie 2013-2028	14
3.2.5	Provinciaal Waterplan 2010-2015	14
3.2.6	Provinciaal Milieubeleidsplan 2009-2011	14
3.3	Regionaal beleid	15
3.3.1	Regionaal Structuurplan (RSP) 2005-2015	15
3.3.2	Regionaal Verkeers- en Vervoerplan (RVVP) 2005-2015	15
3.3.3	Waterbeheerplan 2010-2015 'Water Voorop!' (2009)	15
3.4	Gemeentelijk beleid	16
3.4.1	Toekomstvisie Bunnik	16
3.4.2	Structuurplan gemeente Bunnik 2007-2015	16
3.4.3	Waterplan Bunnik	16
3.4.4	Gemeentelijk rioleringsplan	17
3.4.5	Nota parkeernormen	17
3.4.6	Milieubeleidsplan Bunnik 2008-2012	18
3.4.7	Integrale Verkeer en Vervoer Visie	19
3.4.8	Archeologiebeleid	19
4	PLANBESCHRIJVING	21
4.1	Nieuwe situatie snelverkeer onderdoorgang	21
4.2	Nieuwe situatie langzaamverkeer onderdoorgang	23
4.3	Stationsomgeving	25
5	RANDVOORWAARDEN- MILIEUASPECTEN	26

5.1	Inleiding	26
5.2	Geluid	26
5.3	Luchtkwaliteit	28
5.4	Externe veiligheid	29
5.5	Bodem	30
5.6	Water	33
5.7	Ecologie	38
5.7.1	Quick scan flora en fauna	38
5.7.2	Vleermuizeninventarisatie, toekomstige verbinding A12	42
5.8	Archeologie/ cultuurhistorie	44
5.8.1	Archeologie	44
5.8.2	Cultuurhistorie	47
5.9	Duurzaam bouwen	48
5.10	Verkeer	49
6	JURIDISCHE ASPECTEN	53
6.1	Opbouw regels en verbeelding	53
6.2	Opbouw bestemmingsregels	54
6.3	Analoge verbeelding	54
6.4	Toelichting op de artikelen	54
7	ECONOMISCHE UITVOERBAARHEID	59
8	MAATSCHAPPELIJKE UITVOERBAARHEID	60
8.1	Vooroverleg ex art. 3.1.1. Bro en inspraak	60
8.2	Zienswijzen ontwerpbestemmingsplan	60

BIJLAGE

1	Spoorkruising Bunnik, Akoestisch onderzoek, 11 juli 2013, Royal HaskoningDHV
2	Luchtkwaliteit Bunnik, Luchtonderzoek doortrekking Baan van Fectio te Bunnik, 3 februari 2012, Royal HaskoningDHV
3	Milieuadvies Externe veiligheid onderdoorgang Baan van Fectio, 20 september 2010, Milieudienst zuidoost-Utrecht
4	Spoorkruisingen Bunnik, Milieukundig bodemonderzoek, 14 januari 2013, Royal HaskoningDHV
5	Waterhuishoudkundig plan, spoorkruisingen Bunnik, 11 juli 2013, Royal HaskoningDHV
6	Quick Scan Flora en Fauna, Spoorkruisingen Bunnik, 11 april 2011, DHV
7	Vleermuizeninventarisatie Bunnik, Toekomstige verbinding A12, 28 november 2011, Tauw
8	Risicoanalyse archeologie locaties spoorwegovergangen Bunnik-Maarsbergen, bureauonderzoek, 10 december 2007, Vestigia
9	Actualisatie archeologisch onderzoek Spoorkruisingen te Bunnik, aanvullend bureau- en verkennend booronderzoek, 14 mei 2012, Vestigia
10	Addendum bij: Actualisatie archeologisch onderzoek Spoorkruisingen te Bunnik, karterend inventariserend booronderzoek, 14 mei 2012, Vestigia
11	Addendum 2 bij: Actualisatie archeologisch onderzoek Spoorkruisingen te Bunnik, verkennend en karterend inventariserend veldonderzoek, 28 januari 2013, Vestigia

12	Memo kruispunt N411 – Baan van Fectio, verkeersonderzoek, 9 mei 2011, DHV
13	Inspraak en vooroverlegnota
14	Nota van zienswijzen
15	Vaststellingsbesluit

1 INLEIDING

1.1 Algemeen

Een bestemmingsplan is het belangrijkste instrument in de ruimtelijke ordening. Het is een instrument dat voor overheid en burgers regels geeft over toegelaten bebouwing en toegelaten gebruik van grond en bebouwing. Met het bestemmingsplan kan de gemeenteraad bepalen welke inrichting en bebouwing en welk gebruik in het plangebied is toegestaan. Het bestemmingsplan is daarmee een instrument om de bestemming, de inrichting en het beheer van gronden te regelen.

Een bestemmingsplan geeft antwoord op de vraag waar bijvoorbeeld bedrijven of woningen mogen komen, en kan tevens regels bevatten voor de maximaal toegestane hoogte en oppervlakte van bouwwerken. In die zin vervult het bestemmingsplan een centrale rol in het concretiseren van ruimtelijk beleid. In principe moet een bestemmingsplan elke tien jaar opnieuw worden geactualiseerd.

1.2 Aanleiding en doel

Vanwege frequentieverhoging op het spoortraject Utrecht-Arnhem wil Prorail de veiligheid van overwegen over het spoor verhogen. In het kader hiervan wordt de bestaande gelijkvloerse overweg Groeneweg bij het station Bunnik verwijderd. Hiervoor in de plaats komt een onderdoorgang voor gemotoriseerd verkeer en onderdoorgang voor langzaam verkeer bij het station. Een nieuw aan te leggen gedeelte van de bestaande weg Baan van Fectio sluit de provinciale weg N411 aan op de spoorwegonderdoorgang voor gemotoriseerd verkeer en wordt doorgetrokken tot aan de kruising met de Groeneweg. De overweg Schoudermantel in Bunnik blijft ongewijzigd. Reden hiervoor is dat een onderdoorgang ter plaatse van de huidige overweg in de Schoudermantel zou leiden tot een toename van het doorgaande verkeer naar Zeist door de kern Bunnik.

De gemeente Bunnik bereidt een nieuw bestemmingsplan "Dorp Bunnik 2012" voor, wat als ontwerp ter inzage heeft gelegen. In dit nieuwe bestemmingsplan zijn de onderdoorgangen en de aanleg van de Baan van Fectio echter niet meegenomen.

De aanleg van de hierboven beschreven onderdoorgangen en de doortrekking van de Baan van Fectio zijn in strijd met de vigerende bestemmingsplannen. Om deze ontwikkelingen mogelijk te maken moeten de geldende bestemmingsplannen worden herzien. Het voorliggende bestemmingsplan voorziet hierin.

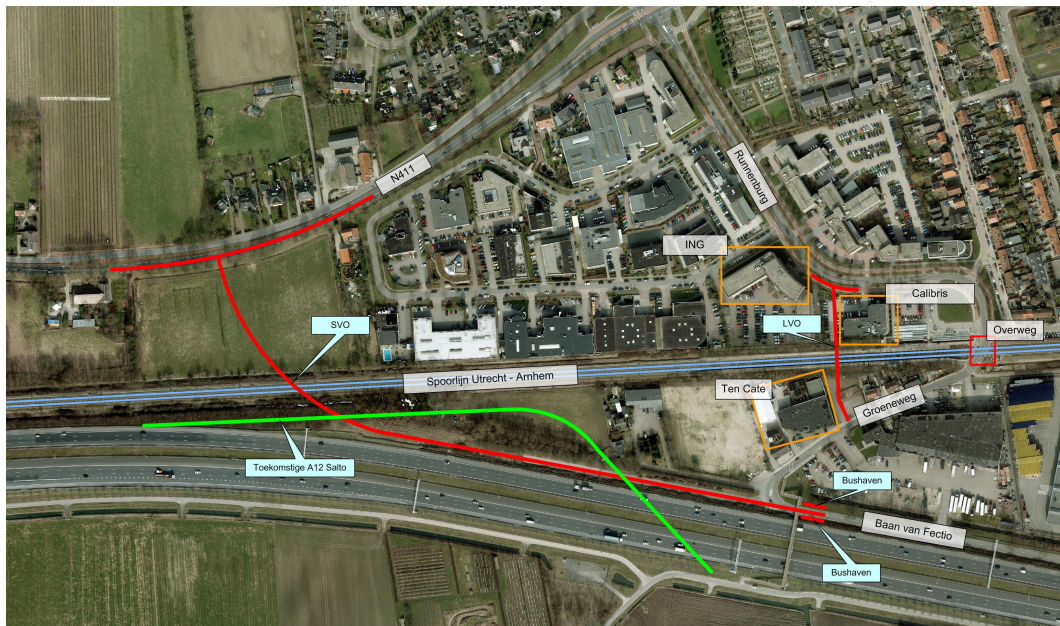
1.3 Ligging en begrenzing plangebied

Het plangebied, primair bestaande uit twee onderdoorgangen en bijbehorende toevoerwegen is gelegen aan de zuidwestelijke rand van de bebouwde kom van Bunnik.

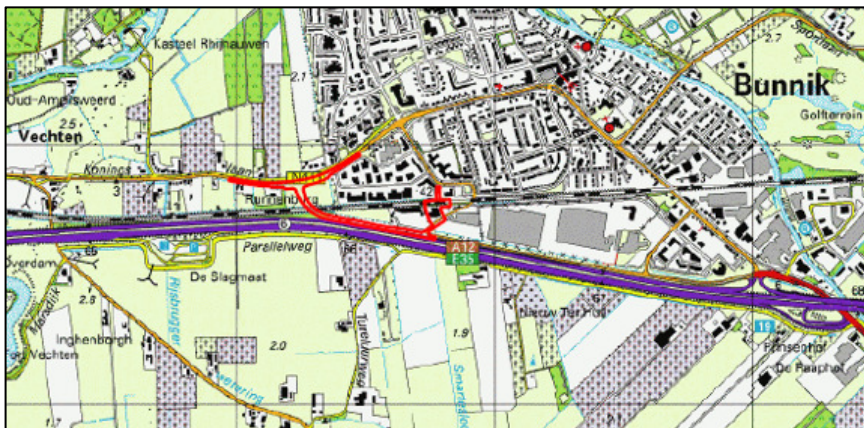
Aan de noordkant wordt het plangebied begrensd door de provinciale weg N411. Ten zuiden van het plangebied is de A12 gelegen. Aan de westkant grenst het plangebied aan agrarische gronden. De oostkant van het plangebied is gelegen in de bebouwde kom van Bunnik en grenst aan een bedrijventerrein. Dwars door het plangebied loopt de spoorlijn Utrecht- Arnhem.

In figuur 1 wordt de locatie van de voorgenomen ingreep aangegeven ten opzichte van de spoorbaan Utrecht- Arnhem en de toekomstige verbindingsweg Houten- A12.

Om de dagelijkse fileproblemen in en rond Houten op te lossen, heeft de provincie een inpassingsplan opgesteld (vaststelling 12 maart 2012) voor de aanleg van de verbindingsweg Houten- A12 (N421), die Houten gaat verbinden met de rijksweg A12. Het plangebied van dit inpassingsplan kruist met het plangebied van dit bestemmingsplan. De globale begrenzing hiervan is te zien in figuur 2.



Figuur 1: ligging van het plangebied ten opzichte van de spoorlijn Utrecht- Arnhem en de toekomstige verbindingsweg Houten- A12 (A12 Salto); SVO is snelverkeer onderdoorgang en LVO is langzaamverkeer onderdoorgang



Figuur 2: globale begrenzing plangebied (aangegeven in rood)

1.4 Vigerende bestemmingsplannen

Binnen het onderhavige plangebied gelden de volgende bestemmingsplannen:

- Bestemmingsplan “Dorpen - Bunnik, herziening 2006” (vastgesteld, d.d. 2-10-2008);
- Bestemmingsplan “Buitengebied Bunnik 2011” (vastgesteld, d.d. 24-11-2011).
- Provinciaal Inpassingsplan, “Verbindingsweg Houten - A12”, (vastgesteld door Provinciale Staten van de provincie Utrecht op 12 maart 2012).

1.4.1 Bestemmingsplannen “Dorpen Bunnik, herziening 2006” en “Buitengebied Bunnik 2011”

Ter plaatse van de onderdoorgangen voor langzaamverkeer (LVO) en snelverkeer (SVO) vigeren de bestemmingsplannen “Dorpen Bunnik herziening 2006” en “Buitengebied Bunnik 2011”.

Onderdoorgang voor snelverkeer en waterberging

- De onderdoorgang voor snelverkeer is geprojecteerd op gronden met de bestemming “Spoorwegdoeleinden” (art. 14) en “Landschappelijk groen” (art. 19).
- De onderdoorgang voor het snelverkeer is realiseerbaar binnen de bestemming “Spoorwegdoeleinden”. In de voorschriften (van art. 14.2) staat beschreven dat gebouwen en bouwwerken, geen gebouw zijnde, zoals viaducten zijn toegestaan. De onderdoorgang voor het snelverkeer kan gezien worden als een vergelijkbaar kunstwerk.
- De tunnelbak van de onderdoorgang komt te liggen op gronden met de bestemming “Landschappelijk groen” (art. 19), welke zijn bestemd voor de ontwikkeling en in standhouding van landschaps- en natuurwaarden. De bouw van een tunnelbak is in strijd met deze bestemming.
- Dit perceel met de bestemming “Landschappelijk groen” (art. 19) geldt tevens als zoekgebied voor waterberging. Volgens de doeleindenomschrijving (van art 19. onder a) is de aanleg van watergangen, sloten en andere waterpartijen toegestaan.

Aansluiting van SVO op provinciale weg N411

- Een deel van de provinciale weg N411 wordt verlegd om een betere aansluiting te creëren op de onderdoorgang voor het snelverkeer. De toekomstige aansluiting zal bestaan uit een T-splitsing met toeleidende wegen.
- De T-splitsing met bijbehorende wegen ligt in twee bestemmingsplannen. Het westelijk deel van de T-splitsing ligt in het bestemmingsplan “Buitengebied Bunnik 2011” en heeft op deze plek de bestemming “Verkeersdoeleinden” (art. 16). De aanpassingen aan de N411 passen binnen de bestemming “Verkeersdoeleinden”.
- Voor het oostelijk deel is het bestemmingsplan “Bunnik Dorpen herziening 2006” van toepassing. Ook hier valt de wegverbreding grotendeels binnen de bestemming “verkeersdoeleinden” (art. 13). Echter, het perceel van de woning aan de Provincialeweg nr. 75 (met de bestemming “Wonen”, art. 5) wordt wel geraakt, evenals een groenstrook (met de bestemming “Groen”, art 15). Binnen beide bestemmingen is het realiseren van de wegverbreding niet mogelijk.

Onderdoorgang voor langzaam verkeer (LVO)

- De onderdoorgang voor langzaamverkeer (LVO) is geprojecteerd op gronden met de bestemmingen “Kantoren” (art 10), “Spoorwegdoeleinden” (art. 14), en “Bedrijven” (art 9).
- Binnen de bestemmingen “Bedrijven” en “Kantoren” zijn alleen bouwwerken toegestaan ten dienste staan van de bestemming. De LVO heeft een verkeersfunctie en is niet te realiseren binnen beide bestemmingen. De LVO is toegestaan binnen de bestemming “Spoorweg-doeleinden”. In de voorschriften (van art. 14.2) staat beschreven dat gebouwen en bouwwerken, geen gebouw zijnde, zoals viaducten zijn toegestaan. De LVO kan worden aangemerkt als een vergelijkbaar kunstwerk.

Resumerend: de onderdoorgangen voor langzaam en snelverkeer, inclusief de bijbehorende toevoerwegen, passen niet binnen de vigerende bestemmingsplannen.

1.4.2 Inpassingsplan “Verbindingsweg Houten - A12”

In het vaststellingsbesluit van Provinciale Staten van 12 maart 2012 is bepaald dat de gemeenteraad van Bunnik (en de gemeenteraad van Houten) gedurende een periode van tien jaren na de vaststelling van dit inpassingsplan geen bestemmingsplan vast mogen stellen op de gronden waarop het inpassingsplan betrekking heeft.

Een deel van het plangebied van onderhavig bestemmingsplan ligt binnen het plangebied van het inpassingsplan. Dit zou inhouden dat daar waar de beide plannen elkaar overlappen de gemeenteraad niet bevoegd is om het bestemmingsplan vast te stellen. Ook niet als het gemeentelijke bestemmingsplan niet in strijd is met het inpassingsplan.

Uit het vaststellingsbesluit blijkt echter dat deze bepaling niet van toepassing is indien de gemeente een bestemmingsplan vaststelt dat voorziet in de wegen en watergangen met bijbehorende voorzieningen en werken, zoals neergelegd in het inpassingsplan. Daarnaast staat nadrukkelijk in de overwegingen bij het vaststellingsbesluit dat het besluit een doorgetrokken Baan van Fectio niet onmogelijk mag maken.

1.5 Opzet van de toelichting

De toelichting is als volgt opgebouwd. Hoofdstuk 2 beschrijft de huidige situatie van het plangebied. Het van toepassing zijnde beleid op zowel rijks-, provinciaal- en gemeentelijk niveau wordt in hoofdstuk 3 verwoord. Vervolgens beschrijft hoofdstuk 4 de toekomstige situatie, waarna hoofdstuk 5 ingaat op een aantal relevante milieuaspecten en onderzoeken, ook wel de randvoorwaarden van het plan genoemd. In hoofdstuk 6 volgt een toelichting op de verbeelding en de planregels. Hoofdstuk 7 behandelt de economische uitvoerbaarheid van het plan en in hoofdstuk 8 wordt aandacht besteed aan de inspraak op en het vooroverleg over het plan. De resultaten hiervan zijn opgenomen in een bijlage bij de voorliggende toelichting.

2 BESCHRIJVING BESTAANDE SITUATIE

In dit hoofdstuk volgt een beschrijving van de bestaande situatie in het plangebied.

2.1 Station en omgeving

Het huidige station bestaat uit een tweetal perrons met op elk perron een of meerdere abri's. De perrons liggen op hoger niveau dan het aangrenzende maaiveld. Het perron aan de noordzijde (richting Utrecht) kan bereikt worden via een tweetal stijgpunten en een hellingbaan. Aan de zuidzijde (richting Arnhem) is dit nu alleen een hellingbaan.

De perrons worden omringd door bomen die het station een landschappelijke uitstraling geven. Ten noorden van het station grenzend aan het stationsplein staat een aantal kantoren. Op het plein zijn meerdere fietsenstallingen geplaatst. De huidige gelijkvloerse spoorwegovergang ligt ter hoogte van de Groeneweg.



Figuur 3: Calibris gebouw en fietsenstallingen aan de noordzijde van het perron

De gekozen locatie van de nieuwe onderdoorgang voor langzaamverkeer ligt gedeeltelijk op het huidige parkeerterrein van het kantoor van Calibris. Calibris is een opleidingscentrum dat diverse trainingen en cursussen vanuit zijn kantoor verzorgd. Het huidige parkeerterrein biedt parkeergelegenheid voor de werknemers en bezoekers van Calibris.



Figuur 4: Parkeerterrein Calibris en het perron



Figuur 5: Het Calibrisgebouw aan de Runnenburg

De Runnenburg is bedoeld voor doorgaand verkeer. In de inrichting van de huidige weg zijn geen parkeerhavens meegenomen.

2.2 Bestaande situatie Baan van Fectio en N411

De huidige Baan van Fectio loopt parallel aan de A12 waar de weg vervolgens doodloopt ter hoogte van de Groeneweg. Het nieuw te realiseren deel sluit de huidige Baan van Fectio aan op de provinciale weg N411. Het plangebied bestaat uit een gedeelte ten noorden van de spoorbaan en een gedeelte ten zuiden daarvan.

Het gedeelte ten zuiden van de spoorbaan vormde oorspronkelijk (gedeeltelijk) de noordbaan van de A12, maar dit wegvak is buiten gebruik geraakt. Er is op deze plek altijd rekening gehouden met de komst van een nieuwe provinciale of gemeentelijke weg om de kern van Bunnik heen.

Het gedeelte van de verlengde Baan Van Fectio ten noorden van de spoorbaan doorkruist een weiland voordat het aansluit op de provinciale weg van Bunnik naar Utrecht, de N411. Langs de provinciale weg staan bomen.



Figuur 6: provinciale weg N411 met op de achtergrond de spoorweg

3 BELEIDSKADER

3.1 Rijksbeleid

3.1.1 Structuurvisie Infrastructuur en Ruimte

Nederland concurrerend, bereikbaar, leefbaar en veilig. Daar streeft het Rijk naar met een krachtige aanpak die ruimte geeft aan regionaal maatwerk, de gebruiker voorop zet, investeringen scherp prioriteert en ruimtelijke ontwikkelingen en infrastructuur met elkaar verbindt. Dit doet het Rijk samen met andere overheden. Bij deze aanpak hanteert het Rijk een filosofie die uitgaat van vertrouwen, heldere verantwoordelijkheden, eenvoudige regels en een selectieve rijksbetrokkenheid.

Voor een aanpak die Nederland concurrerend, bereikbaar, leefbaar en veilig maakt, moet het roer in het ruimtelijk en mobiliteitsbeleid om. Er is nu te vaak sprake van bestuurlijke drukte, ingewikkelde regelgeving of een sectorale blik. Daarom brengt het Rijk de ruimtelijke ordening zo dicht mogelijk bij diegene die het aangaat (burgers en bedrijven) en laat het meer over aan gemeenten en provincies ('decentraal, tenzij...'). Dit betekent minder nationale belangen en eenvoudigere regelgeving.

In de Structuurvisie Infrastructuur en Ruimte (vastgesteld, 13 maart 2012) schetst het Rijk ambities tot 2040 en doelen, belangen en opgaven tot 2028. De forse bezuinigingsopgave maakt dat er scherp geprioriteerd moet worden.

De mobiliteit van personen (per auto en openbaar vervoer) en het goederenvervoer blijven de komende decennia nog groeien, met name in de stedelijke regio's en op de belangrijke verbindingen naar Duitsland en België. Deze groei van de mobiliteit over de weg, spoor en vaarwegen zal worden gefaciliteerd, waarbij de gebruiker voorop staat. De ambitie is dat gebruikers in 2040 beschikken over optimale ketenmobiliteit door een goede verbinding van de verschillende mobiliteitsnetwerken via multimodale knooppunten (voor personen en goederen) en door een goede afstemming van infrastructuur en ruimtelijke ontwikkeling.

Het Rijk wil samen met decentrale overheden het openbaar vervoersysteem vanuit de behoefte van de reiziger inrichten, zodat verschillende systemen van openbaar vervoer (bus, regionaal openbaar vervoer en spoor) en het voor- en natransport beter op elkaar aansluiten. Goed toegankelijke en integrale real-time reisinformatie is hierbij noodzakelijk. Het Rijk is verantwoordelijk om, samen met decentrale overheden en marktpartijen, de ontwikkeling van sterke multimodale knooppunten te stimuleren door bijvoorbeeld bij te dragen aan nieuwe (en het opwaarderen van bestaande) Park & Ride locaties en het verder verbeteren van logistieke knooppunten.

In de Structuurvisie Infrastructuur en Ruimte wordt naast het algemene beleid ten aanzien van mobiliteit en het openbaar vervoer ook aangegeven dat in de regio Utrecht het goed laten functioneren van de 'draaischijf' Nederland (weg, spoor en vaarweg) van belang is. De beoogde ontwikkeling van dit bestemmingsplan (de aanleg van de onderdoorgangen, inclusief de daarbij behorende toevoerwegen) sluit hierop aan.

3.1.2 Besluit algemene regels ruimtelijke ordening

Met het Besluit algemene regels ruimtelijke ordening (1^e tranche in werking getreden op 30 december 2011, 2^e tranche per 1 oktober 2012) geeft het Rijk algemene regels voor bestemmingsplannen en wordt een aantal van de nationale ruimtelijke belangen uit de Nota Ruimte en voormalige PKB's in de regelgeving geborgd.

Doel van dit Besluit is bepaalde onderwerpen uit de Structuurvisie Infrastructuur en Ruimte (SVIR) te verwezenlijken, danwel te beschermen. Het betreft onderwerpen op het gebied van de hoofdinfrastructuur

(reserveringen rond hoofdwegen en hoofdspoorwegen, vrijwaring rond rijksvaarwegen, hoofdbuisleidingen), de elektriciteitsvoorziening, de ecologische hoofdstructuur en waterveiligheid.

Dit bestemmingsplan draagt bij aan een verbetering van de hoofdinfrastructuur rondom het spoor in Bunnik doordat dit plan de realisatie van onderdoorgangen bij spoorwegkruisingen in Bunnik mogelijk maakt.

3.1.3 Waterbeleid

Een ander belangrijk onderwerp in het rijksbeleid is duurzaam waterbeheer. De Europese Kaderrichtlijn Water, die sinds 2000 van kracht is, speelt hierbij een belangrijke rol. De richtlijn moet ervoor zorgen dat de kwaliteit van het oppervlakte- en grondwater in Europa in 2015 op orde is. Dit betekent dat de rijksoverheid streeft naar een watersysteem dat zoveel mogelijk de natuurlijke situatie (zonder ingrepen van de mens) benadert. Het streven is onder andere gericht op het behouden en vergroten van de ruimte voor water, waar mogelijk vasthouden en verbetering van de waterkwaliteit. De waterbeheerders spelen hierbij een belangrijke rol.

In de ruimtelijke plannen, waaronder dit bestemmingsplan, moet een Waterparagraaf worden opgenomen. In paragraaf 5.6 wordt hier nader op ingegaan.

3.1.4 Overig wettelijk kader

Bij het opstellen van ruimtelijke plannen is diverse (milieu) wetgeving van toepassing, zoals de Wet luchtkwaliteit, het Besluit externe veiligheid en de Wet geluidhinder. In hoofdstuk 5 wordt hier nader op ingegaan.

3.2 Provinciaal beleid

3.2.1 Structuurvisie 2005-2015

Het provinciaal ruimtelijk beleid dat voor Bunnik van toepassing is, is verankerd in de Structuurvisie 2005-2015 (hierna te noemen: structuurvisie). Deze structuurvisie betreft feitelijk het Streekplan Utrecht 2005-2015, maar als gevolg van de Invoeringswet ruimtelijke ordening wordt het Streekplan nu aangeduid als structuurvisie.

Belangrijke hoofdlijnen zijn onder andere:

- zorgvuldig ruimtegebruik vormt een belangrijk uitgangspunt voor ruimtelijke ontwikkelingen in zowel stedelijk als landelijk gebied;
- de beschikbaarheid van de bestaande infrastructuur en (toekomstige) capaciteit van deze infrastructuur is mede bepalend bij de keuzes van nieuwe verstedelijkingslocaties.

Ook wordt in de structuurvisie specifiek stil gestaan bij het belang van een goed verkeers- en vervoersbeleid in de provincie. In het Strategisch Mobiliteitsplan Provincie Utrecht staan drie hoofddoelen centraal:

- het realiseren van een doelmatig verkeers- en vervoerssysteem om de bereikbaarheid in en van de provincie en de Randstad te waarborgen;
- het verbeteren van de veiligheid van het verkeers- en vervoerssysteem voor gebruikers en omwonenden;

- het verminderen van de negatieve effecten van verkeer en vervoer op de kwaliteit van de leefomgeving.

De realisatie van de onderdoorgangen sluit aan bij de hoofddoelen wat betreft de verbetering van de doorstroming van het verkeer en de verbetering van de veiligheid voor gebruikers en omwonenden. In die zin wordt ook een bijdrage geleverd aan de kwaliteit van de leefomgeving.

3.2.2 Beleidslijn nieuwe Wro

Op 23 juni 2008 hebben Provinciale Staten van Utrecht de Beleidslijn nieuwe Wro (hierna te noemen: Beleidslijn) vastgesteld.

Het doel van de beleidslijn is om na het ingaan van de Wro slagvaardig het Streekplan Utrecht 2005-2015 als beleidskader te kunnen blijven toepassen. De beleidslijn maakt duidelijk wat de partners onder de nieuwe Wro van de provincie mogen verwachten. Het provinciaal belang is gemarkeerd en de inzet van de nieuwe Wro-instrumenten is vastgelegd.

In de Beleidslijn is sprake van een indeling in drie categorieën; daarbij zijn de volgende uitgangspunten gehanteerd:

- het Streekplan Utrecht 2005-2015 wordt beleidsneutraal omgezet (beleidsdoelen worden niet gewijzigd);
- wettelijke eisen zijn geen ‘provinciaal belang’(geen herhaling van wet- en regelgeving);
- eisen van goede ruimtelijke ordening zijn geen ‘provinciaal belang’(verantwoordelijkheid van gemeenten).

Vervolgens heeft de provincie deze Beleidslijn verder uitgewerkt in de ‘Uitvoering Beleidslijn nieuwe Wro’ (vastgesteld op 11 november 2008). De Uitvoering Beleidslijn bestaat uit 3 delen.

In deel 1 is de Handleiding bestemmingsplannen ‘beleidsneutraal’ (zonder beleidswijzigingen) omgezet. Ook hier zijn alleen de aan een provinciaal belang gerelateerde teksten weergegeven. In deel 2 is de zogenaamde Overleglijst opgenomen. Hierin staat in welke gevallen de provincie overleg met de gemeente over voorontwerpbestemmingsplannen (en projectbesluiten) wel nodig acht en in welke gevallen niet. Deel 3 gaat over de voorgenomen monitoring en evaluatie van uitvoering van de Wro.

Voor dit bestemmingsplan heeft in het kader van externe veiligheid (vervoer van stoffen over het spoor) overleg tussen de gemeente en de omgevingsdienst Utrecht Zuid-Oost plaatsgevonden. Hun advies is verwerkt in paragraaf 5.4 van deze toelichting.

3.2.3 Provinciale Ruimtelijke Verordening Provincie Utrecht 2009

Op 24 december 2009 is de Provinciale Ruimtelijke Verordening Provincie Utrecht 2009 (hierna te noemen: PRV) in werking getreden. De PRV is gebaseerd op de bovengenoemde Beleidslijn nieuwe Wro. Doel van de verordening is om provinciale belangen op het gebied van de ruimtelijke ordening te laten doorwerken naar het gemeentelijk niveau. In de verordening zijn daartoe bepalingen over de inhoud van bestemmingsplannen opgenomen.

De structurerende elementen van het provinciale beleid worden daarbij gevormd door de rode contouren en de zonering van het landelijk gebied. Mede op basis van de digitale vereisten waaraan de verordening moet voldoen, zijn voor de leesbaarheid en toegankelijkheid hierbinnen zeven thema's te onderscheiden:

1. Bodem
2. Cultureel erfgoed

3. Landelijk gebied
4. Natuur
5. Recreatie
6. Stedelijk gebied
7. Watersystemen

Het thema 'Stedelijk Gebied' heeft betrekking op het plangebied van dit bestemmingsplan. De aanleg van onderdoorgangen heeft gevolgen voor de afwikkeling van het verkeer in Bunnik. Deze effecten worden nader beschreven in hoofdstuk 5.

3.2.4 Provinciale Ruimtelijke Structuurvisie 2013-2028

De provincie Utrecht is bezig met het maken van een nieuwe ruimtelijke structuurvisie. Hierin komt het ruimtelijk beleid te staan voor de jaren 2013-2028. Als eerste stap is een Kadernota Ruimte opgesteld. Daarin staan de hoofdlijnen voor de ruimtelijke structuurvisie. In de periode april- mei 2012 is de ontwerp-structuurvisie ter visie gelegd. De betrokken gemeenten en maatschappelijke partners zijn in de gelegenheid gesteld hierop te reageren. Naar verwachting stellen Provinciale Staten de ruimtelijke structuurvisie in het eerste kwartaal van 2013 vast.

Een van de belangrijke onderdelen van deze ruimtelijke structuurvisie is het onderdeel verkeer en vervoer. De provincie wil de infrastructuur en de ruimtelijke ontwikkeling op elkaar afstemmen. Dit betekent dat de provincie bij de planning van ruimtelijke ontwikkelingen rekening wil houden met de mogelijkheden van de bestaande wegen en OV-verbindingen, en dat bij eventuele aanpassingen van infrastructuur naast het verbeteren van de bereikbaarheid ook rekening wordt gehouden met het benutten van kansen voor versterking van de kwaliteiten van de landschappen, stad-landverbindingen, kwaliteit leefomgeving en ruimtelijke ontwikkelingsmogelijkheden. Daarbij streeft de provincie vooral naar een bij het vigerende mobiliteitsbeleid passende bereikbaarheid van de belangrijke werkgelegenheidslocaties. Maar ook voor andere bovenlokale functies is het beheersen van de mobiliteitsdruk van belang. Daarvoor is een voldoende robuust netwerk essentieel.

De aanleg van de onderdoorgangen en een nieuw gedeelte van de Baan van Fectio past in de hierboven beschreven ambitie uit de provinciale ruimtelijke structuurvisie.

3.2.5 Provinciaal Waterplan 2010-2015

Het Waterplan 2010-2015 van de provincie Utrecht omvat het beleid voor waterveiligheid, waterbeheer en gebruik en beleving van water in de provincie Utrecht in de periode 2010-2015. Met dit plan, door Provinciale Staten op 23 november 2009 vastgesteld, voldoet de provincie aan de verplichting van de Waterwet om voor een periode van zes jaar een regionaal waterplan op te stellen. Het Provinciaal Waterplan 2010-2015 bevat geen specifieke informatie over de gemeente Bunnik.

Van de verschillende kaarten die zijn opgenomen in het Waterplan is wel informatie af te leiden. Hieruit blijkt dat de kern Bunnik deels binnen een grondwaterbeschermingsgebied valt. Het plangebied van dit bestemmingsplan ligt in dit grondwaterbeschermingsgebied en het 100-jaarsaandachtsgebied. In paragraaf 5.6 wordt hier nader op ingegaan.

3.2.6 Provinciaal Milieubeleidsplan 2009-2011

Het Provinciaal Milieubeleidsplan, kortweg PMP, beschrijft het provinciale milieubeleid tot en met 2011 en biedt een doorkijk voor de middellange termijn. Onderwerpen die in het PMP centraal staan zijn luchtkwaliteit, hinder (geur, geluid en licht), externe veiligheid, bodem en grondwater.

De gemeente Bunnik heeft het hiervoor genoemde beleidskader naar gemeentelijk niveau vertaald in haar eigen Milieubeleidsplan 2008-2012 (zie paragraaf 3.4.6).

3.3 Regionaal beleid

3.3.1 Regionaal Structuurplan (RSP) 2005-2015

De gemeente Bunnik maakt onderdeel uit van het BRU (Bestuursregio Utrecht). Voor de gezamenlijke gemeenten in het BRU geldt het Regionaal Structuurplan 2005-2015 (vastgesteld op 21 december 2005 door het regionale bestuur). Een aantal ontwikkelingen vraagt namelijk om een integrale aanpak op regionale schaal, zoals de ontwikkeling van de netwerkeconomie en de ontwikkelingen op de kantorenmarkt. In het RSP staat in grote lijnen hoe de regio Utrecht zich in de komende jaren moet gaan ontwikkelen op deze gebieden. Het RSP biedt het kader voor regionale afstemming. Het legt afspraken vast over regionale doelen en verdeling van programma's en projecten en vormt daarmee het integraal afwegingskader voor ruimtelijke keuzes.

Voor het onderdeel openbaar vervoer is het primaire uitgangspunt om een goed product aan te bieden dat aansluit bij de vraag van (potentiële) reizigers. De realisatie van de onderdoorgangen in Bunnik draagt bij aan frequente, snelle treinverbindingen naar de kerngebieden in de Randstad en daarbuiten.

3.3.2 Regionaal Verkeers- en Vervoerplan (RVVP) 2005-2015

De Bestuursregio Utrecht (BRU) is verantwoordelijk voor het regionaal verkeers- en vervoerbeleid en is op grond van de Planwet verkeer en vervoer verplicht om een regionaal verkeers- en vervoersplan (RVVP) te schrijven. De gemeenten die zijn aangesloten bij het BRU, waaronder Bunnik, zijn nauw betrokken bij de ontwikkeling van het RVVP. Het BRU-beleid concentreert zich rond drie thema's: bereikbaarheid, veiligheid en leefbaarheid. Deze thema's sluiten goed aan bij de beoogde doelen van de aanleg van de spooronderdoorgangen, zoals die beschreven zijn in dit bestemmingsplan.

3.3.3 Waterbeheerplan 2010-2015 'Water Voorop!' (2009)

Het algemeen bestuur van Hoogheemraadschap De Stichtse Rijnlanden heeft op 28 oktober 2009 het Waterbeheerplan 'Water Voorop!' voor de periode 2010-2015 vastgesteld.

Hierin staat in grote lijnen het waterbeheer voor de komende zes jaar beschreven. Het plan bevat alle taakvelden van het waterschap: de zorg voor schoon water, veilige dijken en droge voeten. Ook staat beschreven hoe het hoogheemraadschap deze taak het beste binnen de leef- en werkomgeving in haar beheergebied kan uitvoeren, samen met diverse andere organisaties. Verder geeft het document een overzicht van de ambities en doelen voor 2010 tot en met 2015 en hoe het hoogheemraadschap die wil bereiken.

In het algemeen geldt dat vooral de doelstelling "scheiden van schoon en vuil water (afkoppelen)" een belangrijk thema is voor zowel waterkwantiteit als waterkwaliteit. Deze doelstelling wordt ook meegenomen in het plangebied van dit bestemmingsplan.

3.4 Gemeentelijk beleid

3.4.1 Toekomstvisie Bunnik

In de toekomstvisie Bunnik is vanuit de trends en verwachtingen en los van bestaande beleidslijnen een brede blik op de mogelijke toekomst van de gemeente op weg naar 2020 gegeven. De toekomstvisie is op 29 januari 2004 vastgesteld.

Mobiliteit en infrastructuur

De omliggende grote gemeenten (Utrecht, Zeist, Houten) trekken vanuit heel de provincie werknemers aan. Deze mensen pendelen op werkdagen door de gemeente Bunnik heen en maken dus gebruik van het lokale en regionale wegennet. Daarom streeft de gemeente Bunnik naar het tegengaan van sluipverkeer en naar doorstroming en verkeersveiligheid op het lokale en regionale netwerk. De gemeente wil verder binnen de dorpen het fietsgebruik stimuleren en doorgaand autoverkeer door de woonwijken beperken (vanaf de hoofdwegen de wijken in, zo min mogelijk door wijken heen). In het landelijk gebied wordt gestreefd naar uitbreiding van fiets- en wandelpaden.

Het station Bunnik functioneert goed, maar de stationslocatie wordt niet aan beide kanten optimaal benut. De gemeente streeft naar een betere benutting van de directe stationsomgeving. Meer mensen op loopafstand van het station laten wonen, werken en recreëren, waardoor meer gebruik van het openbaar vervoer wordt gemaakt.

3.4.2 Structuurplan gemeente Bunnik 2007-2015

De gemeenteraad van de gemeente Bunnik heeft op 31 januari 2008 het Structuurplan Bunnik 2007- 2015 (hierna te noemen: Structuurplan) vastgesteld. Het Structuurplan vormt de ruimtelijke component van de Toekomstvisie Bunnik uit 2004, van het coalitieakkoord en van het collegeprogramma voor de periode 2006-2010. In het Structuurplan is de visie op de toekomst van Bunnik rondom de centrale thema's wonen, werken, landschap en natuur, landbouw en infrastructuur uitgewerkt. Het bevorderen en veiligstellen van de leefbare kernen met goede voorzieningen voor kinderen en ouderen is de centrale insteek. Het Structuurplan heeft een flexibel karakter en dat maakt het mogelijk om alternatieven te benoemen. Niet alles wordt vastgelegd, immers in een Structuurplan worden de hoofdlijnen aangegeven. Over de nadere uitwerking, vindt in een later stadium besluitvorming plaats, bijvoorbeeld in bestemmingsplannen.

Een van de alternatieven die in het plan worden gepresenteerd, heeft betrekking op de twee onderdoorgangen en de aansluiting van de Baan van Fectio op de N411.

3.4.3 Waterplan Bunnik

Op 15 mei 2008 heeft de gemeenteraad het 'Waterplan Bunnik, visie voor 2025, beleidslijnen en maatregelen' (hierna te noemen: Waterplan) vastgesteld. Dit Waterplan vormt het resultaat van een samenwerking tussen gemeente, Hoogheemraadschap De Stichtse Rijnlanden en waterleidingbedrijf Vitens en is een breed gedragen integrale watervisie voor het grondgebied van de gemeente Bunnik. Met dit Waterplan wordt beoogd de effectiviteit en efficiëntie van het water(keten)beheer in de gemeente Bunnik te verhogen. Dit heeft betrekking op zowel waterkwaliteit als waterkwantiteit. Hoewel binnen de kernen van Bunnik niet veel oppervlaktewater aanwezig is, wordt wel een aantal doelen geformuleerd die bij nieuwe gebiedsinrichtingen (waaronder inbreidings- en herstructureringsplannen) een rol spelen, zoals meervoudig ruimtegebruik. De functie voor water, waaronder berging van water, maakt daarbij integraal onderdeel uit van de inrichting van de openbare buitenruimte. Andere speerpunten betreffen:

- efficiënter functioneren van de afvalwaterketen (riolering en rioolwaterzuivering);
- gebruiken van kansen en mogelijkheden van water in toekomstige ruimtelijke ontwikkelingen;
- bescherming van grondwater en drinkwaterwinning.

Afkoppelen van verhard oppervlak is een beproefd middel gebleken om regenwater langer en beter vast te houden in de bestaande, bebouwde omgeving van de drie woonkernen binnen de gemeente. Het afkoppelen van hemelwater wordt binnen de gemeente Bunnik projectmatig aangepakt in combinatie met weg- en rioolrenovatie en herstructurering. Infiltreren geniet hierbij de voorkeur boven het direct afvoeren van regenwater naar oppervlaktewater.

Een groot deel van de kern Bunnik is gelegen in een grondwaterbeschermingsgebied en het 100-jaarsaandachtsgebied vanwege de aanwezigheid van het grondwaterwingebied ten zuiden van de A12. Zie hiervoor het milieubeleidsplan Bunnik 2008-2012.

3.4.4 Gemeentelijk rioleringsplan

De gemeente Bunnik heeft recentelijk het “Verbreed Rioleringsplan Bunnik 2012-2016” opgesteld. Dit plan heeft ter inzage gelegen vanaf 16 april t/m 28 mei 2012. De gemeenteraad van de gemeente Bunnik heeft het plan vastgesteld op 20 november 2012.

De wet Milieubeheer schrijft voor dat gemeenten een Gemeentelijk Rioleringsplan vaststellen. In dit plan staat beschreven hoe de gemeente gedurende de planperiode haar beleid en het beheer van de riolering vorm wil geven. In de plannen was tot voor kort alleen de zorg voor de riolering opgenomen. De nieuwe Waterwet heeft een paar nieuwe taken aan de gemeenten toebedeeld, namelijk de zorg voor het grondwater en het hemelwater. Naast rioleringsbeleid wordt in het nieuwe Rioleringsplan dat is opgesteld voor de periode 2012 t/m 2016, nu ook beleid geformuleerd over hoe de gemeente invulling wil geven aan deze beide taakvelden.

Samen met het in paragraaf 3.4.3 beschreven waterplan vormt het gemeentelijk rioleringsplan het waterbeleid van de gemeente Bunnik en is het in die zin leidend bij de omschreven ontwikkelingen in het plangebied van dit bestemmingsplan.

3.4.5 Nota parkeernormen

Op 23 december 2008 heeft het college van de gemeente Bunnik de Nota parkeernormen vastgesteld. Het doel van deze nota is als volgt gedefinieerd: het vaststellen van gemeentelijke parkeernormen voor nieuwe ruimtelijke projecten en ontwikkelingen in de kernen Bunnik, Odijk en Werkhoven en het buitengebied. Hierdoor kan in de toekomst worden voorzien in de parkeerbehoefte waarbij tevens de bereikbaarheid en leefbaarheid worden gewaarborgd. De in de nota vastgestelde parkeernormen zijn aldus niet van toepassing op bestaande bebouwing c.q. parkeersituaties.

Om de genoemde doelstelling te behalen zijn in de nota de volgende uitgangspunten geformuleerd:

- een nieuw bouwinitiatief mag geen parkeerproblemen in de omgeving veroorzaken;
- de initiatiefnemer van een bouwplan draagt zorg voor de parkeeroplossing op eigen terrein;
- er wordt gestreefd naar een goede balans tussen het aanbod van parkeerplaatsen versus de leefbaarheid en de kwaliteit (functie, gebruik, beeld) van de openbare ruimte;
- het streven is om de mogelijkheden voor dubbelgebruik en uitwisseling maximaal te benutten.

Voor het voorliggende bestemmingsplan geldt dat compensatie plaatsvindt van de parkeerplaatsen, die verdwijnen door de aanleg van de onderdoorgang voor langzaam verkeer (LVO). Het netto aantal parkeerplaatsen neemt dus niet af.

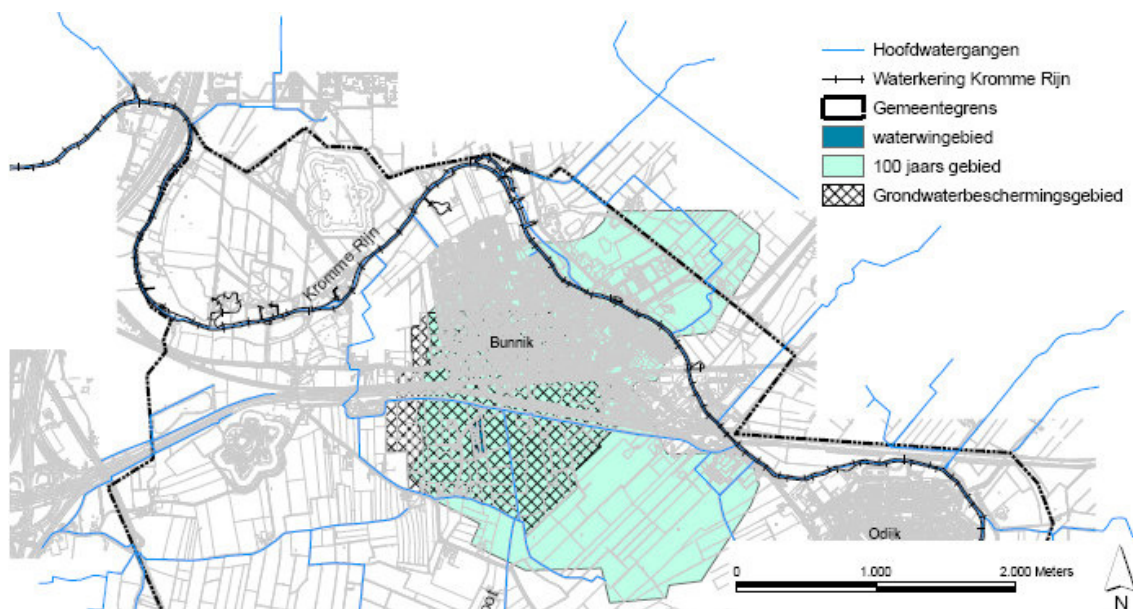
3.4.6 Milieubeleidsplan Bunnik 2008-2012

Het doel van het Milieubeleidsplan Bunnik 2008-2012 is het bijdragen aan het realiseren van een veilige, gezonde en prettige leefomgeving. Hierbij staat de integratie van “Milieu vooraan” in ruimtelijke ordeningsprocessen centraal. Er is gekozen voor een gebiedsgerichte integrale benadering van de milieuthema's.

De milieuthema's die van belang zijn in de gemeente Bunnik zijn: duurzaam bouwen, bodem, water, groen, verkeer, geluid, lucht, externe veiligheid, bedrijven (procedures en handhaving), energie, afval en communicatie.

Water

Ten zuiden van de A12 bevindt zich een winlocatie van waterleidingbedrijf Vitens. Een gebied rondom deze winning is aangewezen als grondwaterbeschermingsgebied (25-jaarszone) en 100-jaarsaandachtsgebied. Hier gelden extra regels voor bodem en grondwaterbescherming. In de regels bij het bestemmingsplan wordt de aanduiding “milieuzone-grondwaterbeschermingsgebied” opgenomen ter verdere bescherming van het waterwinbelang. Het grootste gedeelte van het grondwaterbeschermingsgebied ligt in het buitengebied en heeft een agrarische functie. Het resterende deel ligt in de bebouwde kom van Bunnik waar ook het plangebied zich bevindt. Bedreigingen in dit gebied zijn bijvoorbeeld bodemlozingen (industrieterrein) en het vervoer van gevaarlijke stoffen (rijksweg, spoorbaan en een belangrijke brandstofleiding).



Figuur 7: Grondwaterbeschermingsgebied en 100-jaarsaandachtsgebied

De bebouwde omgeving van de gemeente Bunnik is voorzien van een grotendeels gemengd rioolstelsel, wat betekent dat hemel- en huishoudelijk afvalwater via één leiding afstromen naar de rioolwater zuiveringsinstallatie Bunnik. Op een aantal locaties is een (verbeterd) gescheiden stelsel al dan niet

gecombineerd met infiltratie aangelegd. Relatief schoon regenwater wordt apart ingezameld en stroomt af naar een watergang of infiltreert in de bodem.

Verkeer

De thema's verkeersveiligheid, bereikbaarheid en verkeer en leefbaarheid komen op verschillende momenten terug in de drie uitgangspunten die zijn onderverdeeld in langzaam verkeer, openbaar vervoer en verkeershinder autoverkeer. De hoofddoelen voor verkeersveiligheid zijn gebaseerd op de principes van Duurzaam Veilig en worden nagestreefd door het aanwijzen van stroomwegen, gebiedsontsluitingswegen en erftoegangswegen. Ook het aanpassen van snelheidsregimes verbetert de verkeersveiligheid. Het buitengebied wordt grotendeels 60 km/u zone, binnen de bebouwde kom (woongebieden) 30 km/u zone en op gebiedsontsluitingswegen in de bebouwde kom mag maximaal 50 km/u worden gereden. Bereikbaarheid via spoor en weg is van economisch belang. Een verbeterde doorstroming op de A12 is van groot belang om sluipverkeer in het buitengebied van de gemeente Bunnik zoveel mogelijk te beperken. Dit alles heeft ook een positieve invloed op de leefbaarheid in de gemeente Bunnik doordat de negatieve effecten van gemotoriseerd verkeer (als uitstoot, verkeersonveiligheid en geluidhinder) worden beperkt.

Geluid

Belangrijke geluidsbronnen zijn de A12, de N229, de N411 (Koningslaan / provinciale weg) en de route Schoudermantel – Julianalaan. De invloed van de A12 strekt tot 850 meter. Bij woningen dicht langs de A12 komen geluidsbelastingen voor van 60 dB of meer. Direct langs de Schoudermantel ondervinden woningen geluidsbelastingen tot 70 dB. Ook het spoor tussen Utrecht – Arnhem is een geluidsbron die grote invloed heeft op de geluidsbelasting in de kern Bunnik. Deze heeft een invloed tot ca. 250 meter.

Het is het streven van de gemeente Bunnik om het aantal geluidsgehinderden zoveel mogelijk terug te dringen. Het doortrekken van de Baan van Fectio heeft tot gevolg dat er minder doorgaand verkeer door het centrum van de kern Bunnik komt.

3.4.7 Integrale Verkeer en Vervoer Visie

In 2002 heeft de gemeenteraad van Bunnik het IVVV vastgesteld. Om goed in te spelen op nieuwe ontwikkelingen, zoals de realisatie van onderdoorgangen onder het spoor, is het college van burgemeester en wethouders van de gemeente Bunnik voornemens om het IVVV in 2013 te evalueren en te herijken. In deze beleidsnota wordt dan tevens het parkeerbeleid opgenomen (zie ook 3.4.5)

3.4.8 Archeologiebeleid

De gemeente Bunnik heeft archeologiebeleid voor het gehele grondgebied van de gemeente opgesteld. Het rapport heet voluit 'Archeologische beleidskaart voor het buitengebied van Bunnik en de kernen Bunnik, Odijk en Werkhoven. De gemeenteraad van Bunnik heeft dit rapport op 13 oktober 2011 vastgesteld.

De Wet op de Archeologische Monumentenzorg (Wamz) die op 1 september 2007 in werking is getreden, vormt de aanleiding tot het opstellen van een gemeentelijk archeologiebeleid. Sindsdien zijn gemeenten verplicht bij het vaststellen van bestemmingsplannen en beheersverordeningen rekening te houden met het behoud van belangrijke archeologische waarden.

Het rapport 'Archeologische beleidskaart voor het buitengebied van Bunnik en de kernen Bunnik, Odijk en Werkhoven' beschrijft het beleid op het gebied van archeologie in de gemeente Bunnik. Dit beleid dient te

worden opgenomen in de regels van toekomstige bestemmingsplannen. Daarnaast bevat het rapport zowel de onderbouwing van de uitgevoerde archeologische inventarisatie van het buitengebied alsook de onderbouwing van de aanvullende inventarisatie van de kernen van Bunnik, Odijk en Werkhoven. Verder zijn de oorspronkelijke archeologische verwachtingenkaart en de maatregelenkaart van de gemeente uit 2008 gecompleteerd met de kernen. De gemeente Bunnik is nu in staat de zorg voor archeologische waarden voor het hele gemeentelijke grondgebied structureel mee te nemen in het ruimtelijke planvormingsproces.

In hoofdstuk 5 zijn de resultaten van het archeologisch onderzoek in het plangebied van dit bestemmingsplan beschreven.

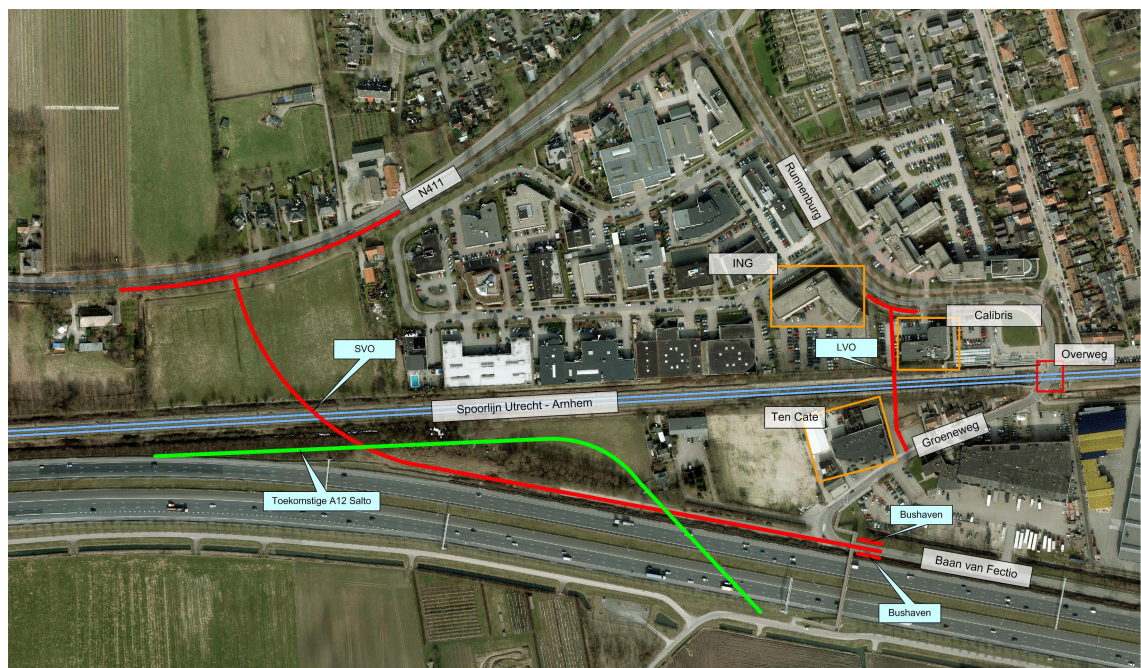
4 PLANBESCHRIJVING

Dit project is het gevolg van een opdracht van het Ministerie van Verkeer en Waterstaat (thans Infrastructuur en Milieu) aan Prorail. Deze opdracht komt voort uit het Meerjarenprogramma Infrastructuur, Ruimte en Transport in het kader van het spoortraject Utrecht- Arnhem en behelst het sluiten van één van de twee overwegen in de kern Bunnik voor alle verkeer. Dit ter verhoging van de spoorwegveiligheid, mede in het licht van de toekomstige intensivering van de treinfrequentie.

De gemeente Bunnik heeft reeds in 2003 de voorkeur uitgesproken om de gelijkvloerse overweg Groeneweg bij station Bunnik te verwijderen. De overweg Schoudermantel in Bunnik blijft ongewijzigd. Reden hiervoor is dat een onderdoorgang ter plaatse van de huidige overweg in de Schoudermantel zou leiden tot een toename van het doorgaande verkeer naar Zeist door de kern Bunnik.

In de plaats van de overweg Groeneweg komen, mede ter verhoging van de spoorveiligheid op het spoortraject Utrecht – Arnhem, een onderdoorgang onder het spoor door voor gemotoriseerd verkeer en een onderdoorgang voor langzaam verkeer bij het station. Ten behoeve van de aansluiting van de provinciale weg N411 op de onderdoorgang voor gemotoriseerd verkeer wordt een nieuw gedeelte van de Baan van Fectio aangelegd.

Onderstaande luchtfoto toont de situering van de geplande onderdoorgang voor langzaam verkeer (LVO) en de onderdoorgang voor snel verkeer (SVO), inclusief de toevoerwegen.



Figuur 8: overzicht van ontwikkelingen in het plangebied

4.1 Nieuwe situatie snelverkeer onderdoorgang

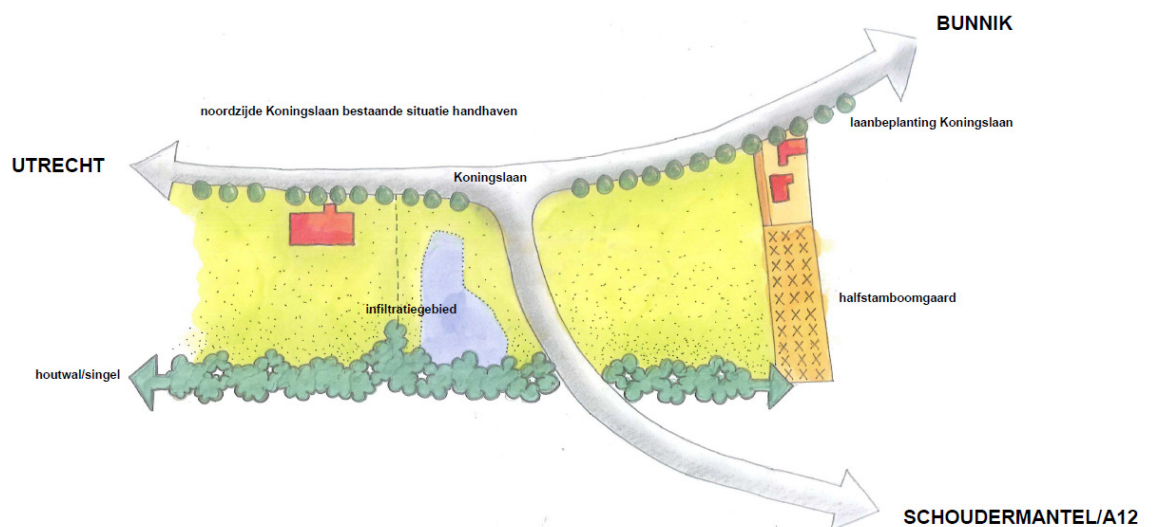
De onderdoorgang ten behoeve van snelverkeer vormt een onderdeel van de verlenging van de huidige Baan van Fectio (een tweebaansweg) in westelijke richting. De onderdoorgang sluit de Baan van Fectio aan op de provinciale weg N411 en is uitsluitend bedoeld voor gemotoriseerd verkeer. Het kruispunt met de N411 en de Baan van Fectio wordt geregeld met een verkeersregelinstallatie (VRI). De

maximalsnelheid voor de Baan van Fectio, vanaf de kruising met de N411 tot en met de kruising met de Groeneweg, wordt 50 km/ uur.

Landschappelijke inpassing

Het meest westelijk gelegen deel van de verlengde Baan van Fectio, vanaf het kruispunt met de N411 tot de onderdoorgang voor snelverkeer sluit niet aan bij de bestaande landschappelijke structuren. De weg doorsnijdt deze juist terwijl de nieuwe verbinding zo veel mogelijk zou moeten 'wegvallen' in het landschap. De gemeente heeft een schets opgesteld om een beeld te geven van de gewenste landschappelijke inpassing van het nieuwe gedeelte van de Baan van Fectio (zie figuur 9). Hierbij zijn de volgende uitgangspunten gehanteerd:

- Versterken omliggend landschap door middel van versterken oostwest structuren:
 - Doortrekken houtwal/singel langs spoor/A12.
 - Waar mogelijk doortrekken van de laanbeplanting langs de Koningslaan / provinciale weg.
- In stand houden/eventueel aanvullen van halfstamboomgaard als buffer tussen kern Bunnik en buitengebied.
- Tussennliggende gebied open houden.



Figuur 9 Principeschets inpassing aansluiting verlengde Baan van Fectio op de N411

Aansluiting Baan van Fectio op Groeneweg

De nieuwe, verlengde Baan van Fectio sluit in het oosten aan op de reeds bestaande Baan van Fectio ter hoogte van het kruispunt met de Groeneweg. Het bestaande kruispunt met de Groeneweg zal gehandhaafd blijven. Qua inrichting zal dit kruispunt aangepast worden aan de nieuwe verkeerssituatie. De belangrijkste wijziging heeft betrekking op de verhoogde aanleg van het kruispunt door middel van een plateau en andere voorzieningen om de snelheid te reduceren. De Groeneweg blijft zowel vanuit het westen als oosten bereikbaar. Echter omdat de bestaande spoorwegovergang aan de Groeneweg wordt opgeheven is de Groeneweg niet meer bereikbaar vanuit het noorden zoals nu wel het geval is.

Ontwerp kruisingen verbindingsweg A12-Houten met de Baan van Fectio

Parallel aan het ontwerpproces voor de Baan van Fectio heeft de provincie Utrecht het ontwerpproces voor SALTO uitgevoerd. Het gaat hierbij om een nieuwe aansluiting op de A12, de verbindingsweg A12-

Houten (N421), die de Baan van Fectio op twee locaties kruist. Op de meest oostelijke locatie is hiermee rekening gehouden in het ontwerp van deze nieuwe verbindingsweg A12-Houten; er bestaat voldoende hoogteverschil tussen de Baan van Fectio en de noordelijke toerit A12. Voor de westelijke kruising, nabij de spoorkruising, ontbreekt voldoende hoogteverschil tussen beide wegen. Om deze westelijke kruising mogelijk te maken is in overleg met de provincie Utrecht besloten om de Baan van Fectio over een grotere lengte te verdiepen. De kruisende N421 zal als een betonconstructie worden uitgevoerd. In het onderstaande figuur (figuur 10) wordt het nader toegelicht.

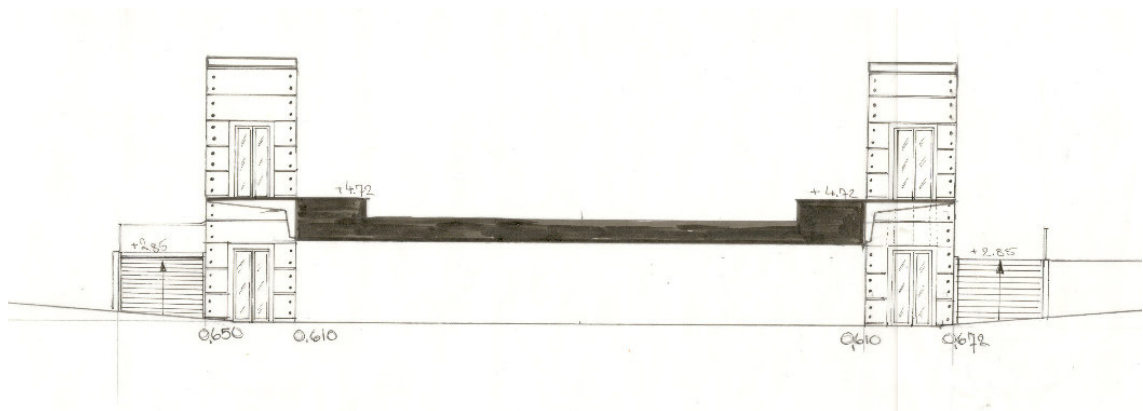


Figuur 10: visualisatie onderdoorgang van de Baan van Fectio ten opzichte van de N421 en het spoor

4.2 Nieuwe situatie langzaamverkeer onderdoorgang

De onderdoorgang voor langzaam verkeer zal ongeveer halverwege de perrons worden gebouwd en vormt een deel van het transfersysteem van station Bunnik. De langzaamverkeer onderdoorgang wordt gebruikt om het station te ontsluiten en om de doorgaande fietsers de mogelijkheid te bieden om het spoor veilig te kruisen. Reizigers kunnen zich met trappen of liften verplaatsen.

De nieuwe langzaamverkeer onderdoorgang wordt met stijgpunten verbonden met de perrons van het station Bunnik. Twee trappen en twee liften vormen nieuwe toegangen tot het station.



Figuur 11: doorsnede van spooronderdoorgang voor langzaam verkeer met stijgpunten



Figuur 12: visualisatie onderdoorgang voor langzaam verkeer

De onderdoorgang voor langzaam verkeer wordt overdekt door de spoorbak. De hoogte in de onderdoorgang bedraagt circa 2,6 m om te zorgen voor lange zichtlijnen. De route is opgebouwd uit een fietspad in twee richtingen en een voetgangersdeel. Het voetgangersdeel sluit aan op de trappen en liften naar het perron.

De onderdoorgang voor langzaam verkeer wordt ingepast in de bestaande omgeving en dient de huidige beeldkwaliteit hoog te houden. Door de realisatie van de nieuwe onderdoorgang ontstaat voor fietsers en voetgangers een veilige route van en naar het station waarbij het spoor niet meer gekruist hoeft te worden.

4.3 Stationsomgeving

Door de aanleg van de onderdoorgang voor langzaam verkeer ontstaat tevens een nieuwe route naar de perrons van station Bunnik waarbij de liften ofwel de “stijgpunten” de toegang tot de perrons markeren. De onderdoorgang verbindt de Runnenburg en de Groeneweg en vormt een veilige nieuwe fiets- en voetgangersroute tussen de noord- en zuidzijde van het spoor. Aan beide zijden van het station zullen extra fietsenstallingfaciliteiten de mogelijkheid bieden om hier de fiets veilig te parkeren.

De nieuwe langzaamverkeer onderdoorgang komt op het terrein van Calibris te liggen, op een kleine afstand van het kantoor. De parkeerplaatsen die bij de aanleg van deze onderdoorgang verloren gaan, worden gecompenseerd parallel aan de Runnenburg aan de noordzijde van het station.

Aan de zuidzijde van het station heeft de gemeente Bunnik de ambitie om de P+R (Park and Ride) faciliteiten uit te breiden. Dit voornemen is echter nog niet meegenomen in dit plan.

De spitsbussen zullen halteren bij een bushaven direct oostelijk van het kruispunt van de Baan van Fectio met de Groeneweg. Dichtbij het station ontbreekt de fysieke ruimte voor een dergelijk bushaven. Bovendien maakt slechts een beperkt aantal mensen dagelijks gebruik van de overstapmogelijkheden van bus naar trein (en omgekeerd) bij het station Bunnik.

5 RANDVOORWAARDEN- MILIEUASPECTEN

5.1 Inleiding

In dit hoofdstuk worden de milieuonderwerpen toegelicht die spelen in het plangebied.

5.2 Geluid

Algemeen

De Wet geluidhinder (Wgh) stelt eisen aan de maximaal toegestane geluidsbelasting ten gevolge van de wijziging van een weg. Op grond van afdelingen 2 en 4 van hoofdstuk VI van de Wgh moet onderzoek worden verricht naar de nieuwe of te wijzigen weg(vakken). Van deze wegen moet de geluidsbelasting op gevels van geluidsgevoelige objecten (zoals woningen) vóór de wijziging van de bestaande wegen en de toekomstige geluidsbelasting na wijziging van deze wegen worden onderzocht.

In de Wet milieubeheer is vastgelegd dat het geluid van rijkswegen en spoorwegen met geluidproductieplafonds beheerst wordt. Het geluidproductieplafond (GPP) is de maximaal toegestane geluidproductie op (denkbeeldige) referentiepunten. Zo lang de geluidproductie niet boven het plafond uitstijgt, zullen ook de geluidsbelastingen op geluidgevoelige objecten langs de spoorweg (zoals woningen) niet toenemen tot boven de wettelijke streefwaarden daarvoor. De verkeersintensiteit op de spoorweg kan zich blijven ontwikkelen zolang onder het plafond wordt gebleven.

Akoestisch onderzoek

In het kader van dit bestemmingsplan is specifiek geluidonderzoek uitgevoerd. Gekeken is naar de consequenties qua geluidsbelasting van de aanleg van de verlengde Baan van Fectio alsmede de reconstructies van enerzijds het kruispunt van de N411 met de Baan van Fectio en anderzijds het kruispunt van de Groeneweg met de Baan van Fectio. Daarnaast is specifiek gekeken naar de spoorweg. Voor een volledig overzicht van de onderzoeksopzet en -resultaten wordt kortheidshalve verwezen naar bijlage 1. Hieronder zijn de conclusies van het onderzoek weergegeven.

Wegverkeerslawaaï

De aanpassing van de aansluiting N411 met de Baan van Fectio heeft tot gevolg dat bij de drie woningen sprake is van een toename van 2 dB of meer. Er is derhalve sprake van reconstructie zoals gedefinieerd in de Wet geluidhinder. Het betreft 3 woningen waarbij de sanering nog niet is afgehandeld. Provincialeweg 77 en 96 liggen aan de westzijde van de aansluiting. Provincialeweg 75 ligt aan de oostzijde van de aansluiting. Aan de oostzijde van de aansluiting bevinden zich nog 4 woningen waar sprake is van een nog niet afgehandelde saneringssituatie. Gezien de beleidslijn van BSV, zal ook de sanering van deze woningen in het kader van dit project worden afgehandeld. Omdat op dit wegvak al een geluidarme verharding is toegepast en er voor het plaatsen van een geluidsscherm fysiek geen ruimte is, zijn er geen doelmatige geluidbeperkende maatregelen mogelijk. Omdat er sprake is van saneringswoningen, moet voor deze woningen een saneringsprogramma worden ingediend bij het ministerie van I&M. Dit ministerie zal bij het vaststellen van dit programma ook hogere waarden vaststellen.

De aanpassing van de aansluiting van de Groeneweg met de Baan van Fectio heeft tot gevolg dat bij Groeneweg 160 sprake is van een toename van 2 dB of meer. Er is derhalve sprake van reconstructie zoals gedefinieerd in de Wet geluidhinder. Omdat de woning echter ter hoogte van het punt van verlenging van de Baan van Fectio is gelegen, is deze woning onder het regime “nieuwe wegaanleg” gebracht. Vanwege het verlengen van de Baan van Fectio (nieuwe wegaanleg) is er bij 6 woningen (inclusief

Groeneweg 160) sprake van een overschrijding van de voorkeursgrenswaarde. Door het toepassen van een stille wegdekverharding zoals dunne deklaag A is er bij 4 woningen nog sprake van een overschrijding. Het toepassen van een deklaag met een grotere geluidsreductie wordt afgeraden omdat deze veel sneller slijten. Voor deze woningen dient een hogere waarde te worden vastgesteld vanwege de Baan van Fectio (regime nieuwe wegaanleg).

Door het plaatsen van een scherm van 3.5 meter hoog en 65 meter lang en het toepassen van een stille wegdekverharding is het mogelijk de geluidsbelasting van de woningen Groeneweg 168, 170 en 172 tot de voorkeurswaarde terug te brengen. Dit is echter zowel uit stedenbouwkundig als uit financieel oogpunt niet doelmatig.

Spoorwegverkeerlawaa

Uit de worst case GPP toets blijkt dat op geen van de referentiepunten een dreigende overschrijding van de vigerende GPP's ten gevolge van de wijziging van de bovenbouw aan de orde is. Daarmee kan het plan tot wijziging van het spoor zonder een procedure in het kader van de Wet milieubeheer hoofdstuk 11 worden uitgevoerd.

Conclusie

Een hogere waarde dan de voorkeursgrenswaarde kan worden vastgesteld in gevallen waarin de toepassing van maatregelen (bron- en overdrachtsmaatregelen) onvoldoende doeltreffend is, of waarin deze maatregelen overwegende bezwaren van stedenbouwkundige, verkeerskundige, landschappelijke of financiële aard ontmoeten. Bij bezwaren van financiële aard moet er sprake zijn van bovenmatige kosten, alsmede het ontbreken van alternatieven (art. 110a, lid 5 Wgh).

Voor de aanleg van lokale wegen dient het College van Burgemeester en Wethouders de hogere waarden vast te stellen. Voor het verkrijgen van een hogere grenswaarde dan de voorkeursgrenswaarde dient de procedure gevolgd te worden zoals is omschreven in art. 110c Wgh. Dit betreft de procedure zoals geregeld in afdeling 3.4 van de Awb. Wat inhoudt dat het ontwerpbesluit hogere grenswaarde en de akoestische rapportage samen met het ontwerpbestemmingsplan ter visie wordt gelegd.

Voor het verkrijgen van een hogere grenswaarde voor de saneringswoningen is het Ministerie van I en M bevoegd. Deze procedure hoeft niet gelijk te lopen met die van het ontwerpbestemmingsplan.

Woningen waarvoor een hogere maximaal toelaatbare geluidbelasting wordt aangevraagd

In het volgende zijn de woningen vermeld waarbij de grenswaarde wordt overschreden. Hierbij is voor de Baan van Fectio uitgegaan van de situatie zonder geluidscherm maar met de toepassing van een dunne deklaag A.

Tabel 1 Nog niet afgehandelde saneringsgevallen N411

Straat en huisnummer	Maximaal toelaatbare geluidsbelasting (dB)	Waarneemhoogte (meter)	Weg waarvan de geluidsbelasting wordt ondervonden
Provincialeweg 75	57	7.5	N411
Provincialeweg 77	60	7.5	N411
Provincialeweg 78	59	4.5	N411
Provincialeweg 80	57	4.5	N411
Provincialeweg 82	55	7.5	N411
Provincialeweg 84	55	7.5	N411
Provincialeweg 96	61	4.5	N411

De bovenstaande woningen worden door de gemeente middels een vastgesteld saneringsprogramma aan de Minister van I en M voorgelegd. De Minister hoeft de maximaal toelaatbare geluidbelastingen niet te verlenen voordat vaststelling van dit bestemmingsplan door de gemeenteraad van Bunnik kan plaatsvinden.

Tabel 2 Woningen voor een hogere waarde in verband met nieuwe wegaanleg Baan van Fectio

Straat en huisnummer	Maximaal toelaatbare geluidbelasting (dB)	Waarneemhoogte (meter)	Weg waarvan de geluidbelasting wordt ondervonden
Groeneweg 160	56	4.5	Baan van Fectio
Groeneweg 168	50	7.5	Baan van Fectio
Groeneweg 170	50	7.5	Baan van Fectio
Groeneweg 172	55	4.5	Baan van Fectio

Voor deze woningen zal het college van Burgemeester en Wethouders van Bunnik ambtshalve een maximaal toelaatbare geluidbelasting vaststellen. Deze dienen te zijn verleend vóór vaststelling van dit bestemmingsplan door de gemeenteraad van Bunnik.

5.3 Luchtkwaliteit

Algemeen

Voor realisatie van het project is toetsing noodzakelijk aan de geldende luchtkwaliteitseisen uit de Wet Milieubeheer. De effecten van de toekomstige realisatie van het plan op de luchtkwaliteit (door emissies van het wegverkeer) moeten in het kader van dit bestemmingsplan inzichtelijk worden gemaakt.

Luchtkwaliteitsonderzoek

In het onderzoek "Luchtkwaliteit Bunnik. Luchtonderzoek doortrekking Baan van Fectio te Bunnik" (DHV, februari 2012) zijn de effecten van de wegaanpassingen in het plangebied voor het onderdeel luchtkwaliteit beschreven. Voor een volledig overzicht van de onderzoeksopzet en -resultaten wordt korthedshalve verwezen naar bijlage 2. Hieronder zijn de conclusies van het onderzoek weergegeven.

Onderzoeksresultaten

Ten behoeve van het luchtkwaliteitsonderzoek voor de doortrekking van de Baan van Fectio samen met de afsluiting van de gelijkvloerse spoorwegovergang is de toekomstige situatie in 2015 berekend en vergeleken met de autonome situatie in hetzelfde zichtjaar.

Rond de monden van de onderdoorgang van de verlengde Baan van Fectio vindt een verslechtering van de luchtkwaliteit (NO₂) plaats die groter is van de gestelde 3% van de grenswaarde. Er is dus lokaal sprake van een IBM toename. Hiertegenover staat dat er binnenstedelijk grote afnames (verbetering van de luchtkwaliteit) plaatsvinden. Het gebied waar de binnenstedelijke verbetering van de luchtkwaliteit in betekenende mate optreedt is vele malen groter dan de lokale verslechtering rond de monden van de onderdoorgang, zowel in absolute als relatieve zin.

De hoogste concentraties komen voor bij de mond van de onderdoorgang nabij de aansluiting op de N411. Er vindt echter geen overschrijding plaats van de geldende grenswaarden.

Conclusie

Er kan gesteld worden dat in 2015 zal worden voldaan aan de eisen van de Wm, met betrekking tot de geldende grens- en richtwaardes voor NO₂ en PM₁₀.

Verder kan gesteld worden dat overschrijding van de grenswaarden van de overige stoffen uit de Wm redelijkerwijs is uitgesloten. Op grond van bovenstaande bevindingen kan geconcludeerd worden dat het plan voldoet aan de Wet Milieubeheer art. 5.16, lid 1, sub a.

5.4 Externe veiligheid

Algemeen

Externe veiligheid heeft betrekking op gevaren die mensen lopen als gevolg van aanwezigheid in de directe omgeving van een ongeval waarbij gevaarlijke stoffen zijn betrokken. In het geval van dit bestemmingsplan is gekeken naar risicobedrijven, transport van gevaarlijke stoffen en buisleidingen. De aan deze activiteiten verbonden risico's moeten tot een aanvaardbaar niveau beperkt blijven.

Het wettelijk kader voor risicobedrijven is vastgelegd in het Besluit externe veiligheid inrichtingen (BEVI) en de bijbehorende Regeling externe veiligheid inrichtingen (REVI). Voor het vervoer van gevaarlijke stoffen is het wettelijk kader vastgelegd in de Wet vervoer gevaarlijke stoffen en de onderliggende regelgeving. De wet- en regelgeving voor het vervoer van gevaarlijke stoffen is medio 2012 herzien in samenhang met het vaststellen van het zogenaamde Basisnet voor het vervoer van gevaarlijke stoffen. Het beleid voor ondergrondse buisleidingen is vastgesteld in het Besluit Externe veiligheid buisleidingen (Bevb).

Milieuvadvis externe veiligheid onderdoorgang Baan van Fectio

De Milieudienst heeft op 22 september 2010 een advies opgesteld, waarin voor de onderdoorgang van de Baan van Fectio de consequenties voor de externe veiligheid zijn onderzocht en beoordeeld. Dit aangehaalde advies van 22 september 2010 is ook geldig voor de onderdoorgang voor het langzaam verkeer. Het advies is toegevoegd in bijlage 3, hieronder worden kort de resultaten aangehaald.

Onderzoeksresultaten

Risicobedrijven:

Er zijn geen inrichtingen aanwezig waarvan de risicocontouren het plangebied beïnvloeden.

Transport van gevaarlijke stoffen:

Wegvervoer:

In de bestaande situatie is de provinciale weg N411 door de Provincie Utrecht aangewezen als route voor het vervoer van gevaarlijke stoffen. In de toekomstige situatie kan worden aangenomen dat eventuele transporten vervoer van gevaarlijke stoffen niet meer door de kern van Bunnik maar via de Baan van Fectio zullen worden geleid. Volgens de huidige stand van kennis is het vervoer van gevaarlijke stoffen over de N411 incidenteel en van verwaarloosbare omvang. Er hoeft ook geen rekening gehouden te worden met (contouren voor) een plaatgebonden risico of een groepsrisico.

Voor zover via de Baan van Fectio sprake is van vervoer van gevaarlijke stoffen, betreft het alleen transporten tussen de rijksweg A12 en het ten oosten van het plangebied gelegen bedrijf Vrumona. Deze transporten zijn dus ook niet van belang voor de te realiseren onderdoorgang.

Spoorvervoer:

Op dit moment kan nog wel vervoer van gevaarlijke stoffen over de spoorlijn Utrecht-Arnhem plaatsvinden. In de huidige situatie komt het plaatsgebonden risico niet buiten de spoorbaan en het groepsrisico is aanzienlijk kleiner dan 0,1 maal de oriëntatiewaarde. Deze risico's zijn dermate gering dat er geen rekening mee gehouden hoeft te worden. Volgens de meest actuele prognoses van Prorail (2007) voor de periode tot 2020 zal het transport van gevaarlijke stoffen op termijn geheel vervallen.

In het Eindrapport Werkgroep Basisnet Spoor dat op 20 september 2011 is vastgesteld, wordt de betreffende spoorlijn in het geheel niet meer vermeld in de risicotabellen. Dat betekent dat geen rekening gehouden hoeft te worden met externe veiligheidsrisico's.

Transport van gevaarlijke stoffen door buisleidingen:

In het plangebied bevinden zich geen buisleidingen. Ten zuiden van de rijksweg A12 loopt wel een buisleiding voor vloeibare brandstoffen, maar deze leiding is niet van invloed op het plangebied.

Conclusie

Er zijn vanwege externe veiligheid geen belemmeringen voor de realisatie van de geprojecteerde Onderdoorgangen voor het snelverkeer en het langzaam verkeer. Plaatsgebonden en groepsrisico en/of de noodzaak om dat te berekenen is niet aan de orde.

5.5 Bodem

Algemeen

ProRail en de gemeente Bunnik gaan aanpassingen aan het wegennet doen ter plaatse van de spookruisingen. Het doel is het bevorderen van de doorstroming van het verkeer. Hiertoe wordt het bestaande bestemmingsplan gewijzigd, aangepast en ingediend om vastgesteld te worden. Onderdeel van de procedure voor het vaststellen van het bestemmingsplan is de motivatie dat de bestemming (functie) die in het bestemmingsplan wordt toegelaten, passend wordt geacht in relatie tot de bodemkwaliteit. Indien blijkt dat de bodemkwaliteit niet direct geschikt is voor de gewenste bestemming dan zal een afweging gemaakt moeten worden. Hierbij speelt het kostenaspect een belangrijke rol. In het kader van het bestemmingsplan moet namelijk ook de economische uitvoerbaarheid aangetoond worden.

Deze verplichting vloeit voort uit artikel 3.1.6 Besluit ruimtelijke ordening (Bro). In dit artikel staat een verwijzing naar artikel 3.2 Algemene wet bestuursrecht. Hierin is geregeld dat het gemeentebestuur bij haar besluitvorming de nodige kennis over de relevante feiten en de af te wegen belangen vergaart. Er vindt geen directe vertaling plaats van het aspect bodem in de juridische regeling van het bestemmingsplan (verbeelding en regels).

Toetsing aan voorwaarden bestemmingsplan

De stappen die worden doorlopen om vast te stellen of sprake is van een geschikte bodemkwaliteit in relatie tot de toelaatbare bestemming (functie) zijn te vinden in de publicatie Bodemtoets bestemmingsplan en bouwvergunning. Deze werkwijze behelst de inventarisatie van historische informatie, beschikbare bodemonderzoeken en eventueel de bodemkwaliteitskaart. Op basis van de resultaten is een inschatting gemaakt of de bodem geschikt is voor het gewenste gebruik/functie en/of dat dit mogelijk wordt gemaakt door middel van het nemen van maatregelen.

Voor de inventarisatie is de methodiek gebruik van de NEN 5725 "strategie voor het uitvoeren van vooronderzoek". Deze methodiek is niet voorgeschreven vanuit het kader van de Wro omdat veelal kan worden volstaan met onderzoek dat in andere kaders is uitgevoerd of bodeminformatie die reeds beschikbaar is binnen de gemeente. Toch geeft deze methode van inventarisatie voor dit specifieke project een meerwaarde door op gestructureerde wijze de gegevens te krijgen om een inschatting te maken. Daarnaast is een milieukundig bodemonderzoek uitgevoerd ter plaatse van de geplande werkzaamheden.

Bodemonderzoek

In het rapport Spookruisingen Bunnik, Milieukundig bodemonderzoek januari 2013) is de bodem ter plekke van het tracé van de uit te voeren werkzaamheden onderzocht. Voor een volledig overzicht van de

onderzoeksopzet en -resultaten wordt kortheidshalve verwezen naar bijlage 4. Hieronder zijn de conclusies van het onderzoek weergegeven.

Uitgangspunten

Uit het vooronderzoek en milieukundig bodemonderzoek blijkt het volgende:

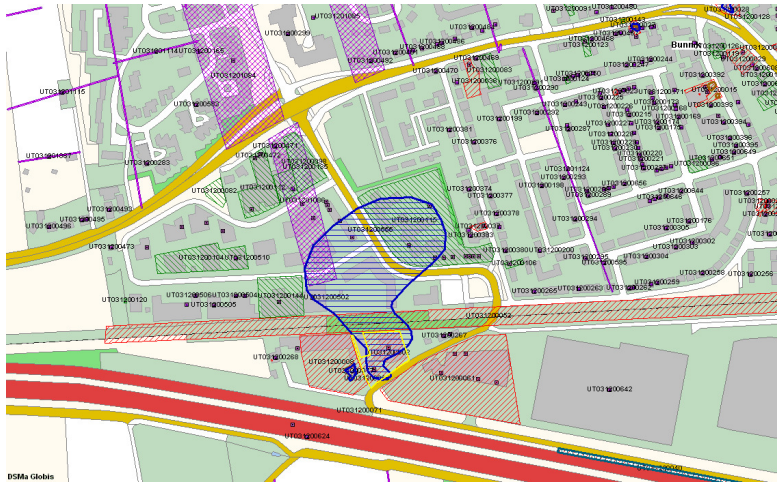
- Tussen de huidige Baan van Fectio en de aansluiting op de N411 is het bodemgebruik natuur en landbouw op de aarden baan van de spoorlijn na. Hier is het bodemgebruik infrastructuur. Op deze locaties verandert de bodemfunctie naar infrastructuur.
- Ter plaatse van de verbreding van de N411 verandert de bodemfunctie van de strook langs de weg van het aangrenzende perceel van de bodemfunctie natuur en landbouw naar infrastructuur.
- Ter plaatse van de watercompensatie blijft de bodemfunctie gelijk (natuur en landbouw).
- Bij de langzaamverkeer onderdoorgang en de verkeersdrempels/parkeerplaatsen blijft de bodemfunctie gelijk (infrastructuur).
- Ter plaatse van de Verlengde baan van Fectio zijn aan de noord en zuidzijde van de spoorlijn geen extra voorwaarden te verwachten voor de aanleg van de weg en de onderdoorgang. Wel zijn er twee aandachtspunten bij de aanleg van de onderdoorgang:
 - Indien er bemaalen gaat worden mogen de grondwaterverontreinigingen in de omgeving niet verplaatst worden.
 - De gemeente Bunnik dient het terrein aan de zuidzijde op te leveren met de bodemkwaliteitsklasse die past op de toekomstige bodemfunctie.
- Ter plaatse van de langzaamverkeer onderdoorgang is de bodem op het emplacement verontreinigd. Dit is een onderdeel van een geval van ernstige grondverontreiniging. Het werken in het geval van ernstige grondverontreiniging dient conform de juiste procedures te worden uitgevoerd. In dit geval is werken conform BUS (Besluit Uniforme Saneringen) mogelijk. ProRail heeft aangegeven dat er een garantstelling is omtrent de sanering. Er is verder geen aanleiding dat de dieper gelegen bodemlagen ook verontreinigd zijn. Er zijn geen extra voorwaarden aan het realiseren van het overige deel van de onderdoorgang naast de voorwaarde dat de grondwaterverontreinigingen in de omgeving niet verplaatst mogen worden indien er bemaalen gaat worden.
- Er zijn teerhoudende lagen aanwezig in de asfaltverharding van de N411. Indien deze verwijderd worden dienen deze afgevoerd te worden naar een vergunde inrichting. Met de resultaten van het asfaltonderzoek kan een freesplan worden opgesteld. Het is afhankelijk van het ontwerp en de verhouding tussen de kosten en de baten of er gefreesd in lagen gaat worden of het asfalt als partij afgevoerd/verwerkt gaat worden. De milieukundige bodemkwaliteit schept geen extra voorwaarden voor de aanleg van de onderdoorgang.

Grondwaterbeschermingsgebied

Het plangebied is gelegen in een grondwaterbeschermingsgebied. In dit grondwaterbeschermingsgebied bevindt zich een waterwingebied van Vitens ten behoeve van de plaatsen Bunnik, Houten en Odijk. Verder wint het bedrijf Vrumona water ten behoeve van de productie van frisdranken. De provincie Utrecht heeft aangegeven dat:

- er geen sprake mag zijn van permanente drainage;
- bij bronnering ten tijde van de aanleg de verontreiniging niet mag worden aangetrokken, temeer omdat het om een grondwaterbeschermingsgebied gaat. De provincie Utrecht acht het waarschijnlijk dat er alternatieve bouwmethoden ingezet moeten worden en denkt hierbij aan damwanden, onderwaterbeton, etc;
- belangen van derden niet geschaad mogen worden door de uit te voeren werkzaamheden en dat hierbij bijvoorbeeld moeten worden gedacht dat houten palen niet droog mogen komen te staan door de bronnering;

- grondwaterstromen niet mogen worden beïnvloed door de aanleg en de tunnelbak zelf. De tunnelbak dient waterdicht te zijn.
- de natuurlijke grondwaterstroming loopt globaal van zuid naar noord. De winning van grondwater vindt plaats op een diepte van 90 meter waardoor het niet waarschijnlijk is dat invloed ten gevolge van de uit te voeren werkzaamheden zal optreden.



Figuur 13: locatie bodemverontreiniging (blauwe arcering en gele arcering)

Uit het milieukundige bodemonderzoek zijn de volgende condities of voorwaarden naar voren gekomen waarmee rekening gehouden dient te worden bij de verdere uitwerking van het ontwerp en voor het ramen van de kosten in deze fase van het project:

- Bij het verder uitwerken van het ontwerp dient met name rekening gehouden te worden met het op zijn plaats houden van de aanwezige grondwaterverontreiniging (zie figuur 13).
- Er zal sterk verontreinigde grond vrijkomen ter plaatse van het emplacement, ook zal er teerhoudend asfalt vrijkomen. Bij het opstellen van de kostenraming dient rekening gehouden te worden met de extra kosten van deze vrijkomende materialen.
- Ter voorbereiding van het bouwproces dienen de juiste procedures te worden gevolgd voor het werken in sterk verontreinigde grond. Hiermee zal ook in de aanbesteding rekening gehouden dienen te worden.

De aanwezige bodemkwaliteit voldoet aan de toekomstige bestemming. De aanwezige bodemverontreinigingen zijn niet van een aard dat de kosten voor de te treffen maatregelen de (economische) uitvoerbaarheid in gevaar brengt.

Beoordeling en conclusie

Bij de aanleg van de weg wordt de infrastructuur vergroot waarbij de bodemfunctie nauwelijks wijzigt, alleen ter plaatse van de verlenging van de Baan van Fectio verandert de bodemfunctie natuur en landbouw in infrastructuur.

Op basis van de geïnventariseerde gegevens is de huidige milieukundige bodemkwaliteit afgeleid. Hieruit blijkt dat de bodem ter plaatse van de huidige bodemfunctie natuur en landbouw kan worden ingedeeld in de bodemkwaliteitsklasse Achtergrondwaarde en de bodem ter plaatse van de infrastructuur in de bodemkwaliteitsklasse Industrie.

In het gebied zijn twee bodemverontreinigingen aanwezig die effect hebben op de economische uitvoerbaarheid. Een grondverontreiniging ter plaatse van de te realiseren langzaamverkeer onderdoorgang en de grondwaterverontreiniging (DRAVO). De kosten voor de sanering van de te realiseren langzaamverkeer onderdoorgang zijn afgedekt door een garantstelling (bron: ProRail). Verder dient tijdens de aanleg een deelsaneringsplan met maatregelen ter voorkoming van de verspreiding van de grondwaterverontreiniging te worden opgesteld. Deze maatregelen zijn goed te integreren in het bouwproces en technisch goed uitvoerbaar. De extra kosten zullen niet zodanig zijn dat deze een belemmering vormen voor de economische uitvoerbaarheid van de geplande werkzaamheden. Wel zal ten behoeve van de uitvoering nader bodemkundig en geohydrologisch onderzoek moeten worden uitgevoerd.

Geconcludeerd kan worden dat de bestemming (functie) die in het bestemmingsplan wordt toegelaten passend is in relatie tot de bodemkwaliteit, omdat de aanwezige bodemkwaliteit voldoet aan de toekomstige bestemming. De aanwezige bodemverontreinigingen zijn niet van een aard dat de kosten voor de te treffen maatregelen de (economische) uitvoerbaarheid in gevaar brengt. Het aspect bodem vormt dan ook geen belemmering voor de uitvoering van het project.

5.6 Water

Algemeen

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

Waterhuishoudkundigplan

In het waterhuishoudkundigplan "Waterhuishoudkundigplan spoorwegkruisingen Bunnik" (juli 2013) is inzichtelijk gemaakt hoe het huidige watersysteem functioneert, hoe ingrepen in het watersysteem binnen het ontwerp passen en welk effect het plan heeft op oppervlakte- en grondwater. Daarnaast geeft het waterhuishoudkundigplan inzicht in het toekomstige watersysteem. Voor een volledig overzicht van de onderzoeksopzet en -resultaten wordt korthedshalve verwezen naar bijlage 5. Hieronder zijn de conclusies van het onderzoek weergegeven.

Grondwater

Het plangebied bevindt zich in een grondwaterbeschermingsgebied. Daarom heeft de provincie een aantal voorwaarden gesteld bij de uitvoering van werkzaamheden (voor de volledige lijst wordt verwezen naar het onderzoeksrapport).

De verwachting is, dat met bestaande technische oplossingen aan deze eisen kan worden voldaan. De bouwput van de langzaamverkeer onderdoorgang zal door waterdichte wanden afgeschermd moeten worden van de omringende grond en door het toepassen van onderwaterbeton is alleen tijdens het ontgraven van de bouwput bemaling nodig.

De omvang en de tijdsduur van de bemaling blijft zo tot een minimum beperkt en de bodemverontreiniging en de grondwaterstanden zullen slechts beperkt worden beïnvloed. Of deze maatregelen ook voor de onderdoorgang in het verlengde van de Baan van Fectio nodig zijn, staat nog niet vast. Voor de beide locaties is dat wel het uitgangspunt. Bij de nader uitwerking van het ontwerp wordt hier verder invulling aan gegeven.

Waterkwaliteit

Als gevolg van de het doortrekken van de baan van Fectio en de aanleg van de langzaamverkeer onderdoorgang zijn effecten te verwachten op de waterkwaliteit. De te verwachten verontreinigingen zijn afkomstig van wegmeubilair door corrosie van zink en van emissies door het verkeer van zware metalen, PAK, minerale olie en strooizout. Een eerste effect treedt op door verwaaiing. Hierbij 'spat' water op, wanneer voertuigen over een nat wegdek rijden. Deze verwaaiing veroorzaakt circa 30% van de verontreiniging. Een tweede belangrijk effect is run-off. Hierbij spoelt wegwater horizontaal af richting berm/bermsloot/kolk. Doordat er extra asfalt bijkomt, vindt er meer run-off plaats.

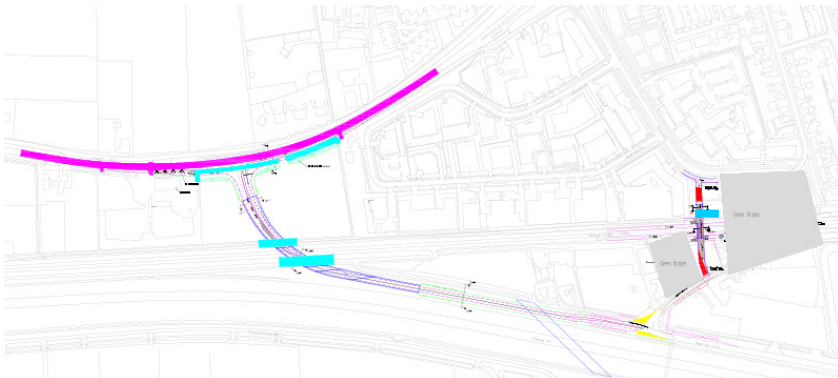
Al het hemelwater dat op het verhard oppervlak van de snelverkeeronderdoorgang valt wordt opgevangen in de bergingskelders van de onderdoorgang. De waterkwaliteit van dit af te voeren water laat zich niet vooraf bepalen, maar de aanwezigheid van gebruikelijke concentraties vervuilende stoffen is te verwachten. Het hoogheemraadschap en de provincie hebben aangegeven dat dit water alleen gezuiverd in het watersysteem mag terugkomen. Het hoogheemraadschap De Stichtse Rijnlanden wil dat het gezuiverde restwater bij voorkeur via het oppervlaktewater afgevoerd wordt. De provincie heeft eigenlijk voorkeur voor afvoer via het riool. Omdat de riolering hiervoor onvoldoende capaciteit heeft, stemt de provincie in met afvoer via het oppervlaktewater, mits wordt voldaan aan het de voorwaarden zoals gesteld in hoofdstuk 5 van het waterhuishoudkundig plan.

Het hemelwater van de onderdoorgang voor langzaamverkeer is vanwege de geringe verkeersbelasting (fietsers) niet vervuild en kan zonder zuivering worden geloosd op het oppervlaktewatersysteem. Het hemelwater van de Baan van Fectio wordt gezuiverd alvorens dit wordt geloosd op het oppervlaktewater.

Er wordt voor het beheer en onderhoud van de weg en de bermen geen gebruik gemaakt van bestrijdingsmiddelen. Het gebruik van strooizout wordt zoveel mogelijk beperkt.

De volgende voorzieningen worden toegepast:

- Het hemelwater in de snelverkeeronderdoorgang wordt geloosd op een wadi. Deze wadi wordt boven de gemiddeld hoogste grondwaterstand (GHG) aangelegd en heeft op een aantal plaatsen een doorsteek naar het zand, zodat infiltratie gewaarborgd is. De wadi wordt daarnaast voorzien van een noodoverloop naar het oppervlaktewatersysteem. Bij de infiltratie van regenwater dient de infiltratievoorziening onafhankelijk van de oppervlakte een berging van 45 mm te hebben en een ledigingstijd van maximaal 48 uur.
- Indien uit nader onderzoek op locatie blijkt dat infiltratie en daarmee de toepassing van een wadi niet kansrijk is, dan wordt een bergende voorziening aangelegd met een knijpconstructie die de afvoer beperkt tot maximaal 1,5 l/s/ha. Er dient dan wel een nader te bepalen voorzuivering plaats te vinden (bijvoorbeeld zandfilter in combinatie met een olie afscheider).
- Het hemelwater van de onderdoorgang voor langzaamverkeer wordt zonder zuivering geloosd op de spoorloot ten westen van de tunnel.
- Het hemelwater van de N411 wordt via een zuiverende bermpassage geloosd op de parallel gelegen watergangen. De weg ter hoogte van de Provinciale weg 75 wordt aangepast. Hier zal de afwatering plaatsvinden door middel van kolken om ervoor te zorgen dat hier geen wateroverlast optreedt.
- Het hemelwater afkomstig van de Baan van Fectio (deel dat niet afwatert naar de onderdoorgang) wordt via een aan te leggen HWA-riool via een zuiverende voorziening geloosd op de spoorloot ten noorden van het spoor.
- Opties voor de zuivering van hemelwater zijn het toepassen van een de lamellenseparator, helofytenfilter,, bezinkbak/bezinkvijver of een bodempassage.



Figuur 14: locaties waar watergangen worden gedempt (lichtblauw aangegeven)

Waterkwantiteit

Compensatie dempen watergangen

In totaal wordt er circa 1.000 m² aan open water gedempt (exacte hoeveelheden worden bepaald bij de nadere uitwerking van het plan). Het betreft het dempen van sloten aan weersijden van het spoor bij de aanleg van de verlengde Baan van Fectio en het dempen van sloten grenzend aan de N411. In figuur 14 zijn met lichtblauw de locaties aangegeven van de watergangen die gedempt worden.

Een deel van deze waterberging wordt gegraven door het verleggen van de watergang langs de N411. De locatie van de nieuwe watergang is weergegeven in figuur 15. De watergangen hebben een totaaloppervlak van 516 m².



Figuur 15 nieuw aan te leggen oppervlaktewater langs de N411

Om de te dempen watergangen voor 100% te compenseren moet er nog $1.000 - 516 = 486$ m² aan open water worden gegraven. Dit oppervlak aan open water wordt gerealiseerd binnen het zoekgebied waterberging zoals globaal in figuur 16 wordt weergegeven.

Door de aanleg van de snelverkeeronderdoorgang wordt de noordelijke spoorstoot ten oosten van de onderdoorgang afgesneden. Aan de noordkant van de snelverkeeronderdoorgang worden een duiker aangelegd om de afvoer te waarborgen. Deze duiker wordt weergegeven in figuur 16.

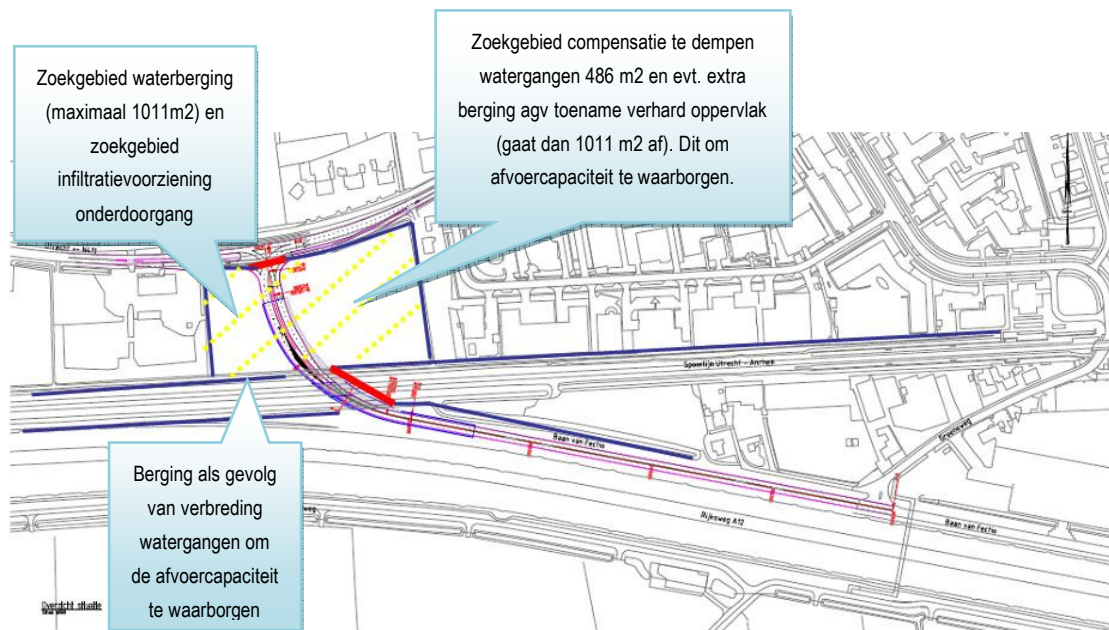
Compensatie toename verhard oppervlak

De hoeveelheid aan te leggen verhard oppervlak als gevolg van de ontwikkeling is 13.449 m². In de huidige situatie is er 4.369 m² aan verharding aanwezig. Deze verharding zal voor de geplande ontwikkeling worden verwijderd. In totaal is er sprake van een toename aan verharding van 9.080 m². Van

deze toename aan verharding 2.340 m² is toe te schrijven aan de aanleg van de snelverkeer-onderdoorgang. De overige 6.740 m² is toe te schrijven aan de toename aan verharding in de rest van het plangebied. Voor de snelverkeeronderdoorgang die afwatert op een infiltratievoorziening geldt de volgende eis: Bij de infiltratie van regenwater dient de infiltratievoorziening onafhankelijk van de oppervlakte een berging van 45 mm te hebben en een ledigingsijd van maximaal 48 uur.

Voor de overige 6.740 m² aan toename verharding geldt een compensatie eis van $0,15 \cdot 6740 = 1.011$ m². Deze ruimte wordt gevonden in het zoekgebied waterberging (zie figuur 16), onder andere door het verbreden van de aanwezige sloten. Verbreding heeft de voorkeur omdat daarmee tevens de afvoercapaciteit beter gegarandeerd is. Mogelijk wordt een deel van de compensatie ook gerealiseerd door het verbreden van de spoorsloten. Indien uit veldonderzoek blijkt dat ten behoeve van de afvoer de spoorsloten moeten worden verbreed kan een deel van de waterberging ook hier worden gerealiseerd.

In figuur 16 is de zoeklocatie weergegeven waar deze 1011 m² aan open water zal worden gegraven.



Figuur 16 zoeklocatie bergings- infiltratievoorziening

Over de precieze invulling van de waterbergingsopgave op dit perceel wordt bij het vaststellen van het definitief ontwerp nader overlegd met het waterschap. Omdat de gemeente de wens heeft om het gebied ten oosten van snelverkeeronderdoorgang nog te ontwikkelen is het wenselijk het water ten westen van de onderdoorgang te realiseren. Het te realiseren oppervlak aan open water staat in open verbinding met de noordelijke spoorslot die het water vervolgens afvoert. Omdat deze spoorslot momenteel is verland, waardoor afvoer vanuit het gebied niet mogelijk is, wordt de spoorslot ten westen van de snelverkeeronderdoorgang geherprofileerd. In tabel 3 wordt een overzicht gegeven van de wateropgave.

Tabel 3 overzicht van de wateropgave

Wateropgave	Oppervlak
Te dempen watergangen	1.000 m2 aan nieuwe watergangen (waarvan 516 m2 volgens figuur 15 en de overige 486 m2 wordt gerealiseerd door aanleggen watergang blauwe lijn figuur 16)
Compensatie toename verhard oppervlak	1011 m2 aan open water
Hemelwaterafvoer snelverkeeronderdoorgang	2340 m2 aan toename verharding dat via een wadi/infiltratievoorziening wordt geleid (45 mm berging, 48 uur ledigingstijd)

Kunstwerken, niet zijnde waterkeringen

Door de aanleg van de onderdoorgang worden de twee spoorloten doorsneden, waardoor de sloten ten oosten van de onderdoorgang voor snelverkeer niet meer vrij kunnen afwateren. Dit wordt opgelost door het plaatsen van een duiker tussen de zuidelijke en noordelijke spoorstoot en het plaatsen van een duiker ter hoogte van de N411. In figuur 16 is dit schematisch weergegeven.

Extra en nieuwe duikers worden zo gedimensioneerd en aangelegd dat ze geen belemmering vormen voor watergerelateerde natuur en de aan- en afvoer van water garanderen. Daar waar water gedempt wordt en er zodoende dode uiteinden in de watergangen ontstaan worden door middel van een duiker met een diameter van tenminste 800 mm (stedelijk gebied) met elkaar verbonden. Bij de aanvraag van de waterwetvergunning wordt nader overleg gepleegd over de toe te passen duikers en duikerlengtes.

Riolering

Door de aanleg van de onderdoorgang voor langzaamverkeer, ter plaatse van het huidige station, wordt de spoorstoot doorsneden. Deze spoorstoot heeft een afwaterende functie omdat het regenwaterriool op de spoorstoot loost. Deze uitlaat bevindt zich ten oosten van de geplande onderdoorgang voor langzaamverkeer. Om de afvoer ook in de toekomst te waarborgen moet aan de westzijde van de onderdoorgang voor langzaamverkeer een nieuwe aansluiting worden gerealiseerd.

Voor het omleggen van de riolering in het plangebied wordt ten behoeve van het definitief ontwerp een rioleringsplan uitgewerkt. Bij het uitwerken van het rioleringsplan vindt afstemming met het waterschap plaats.

Afvoercapaciteit

De voorgenomen aanpassingen aan het watersysteem leiden ertoe dat te allen tijde de afvoer moet worden gegarandeerd. Momenteel is dit nog niet het geval en zijn op sommige locaties de spoorloten verland. Voor realisatie dienen alle sloten te worden geherprofileerd om de afvoer van het gebied te garanderen. Na realisatie dienen deze watergangen goed onderhouden te worden door de onderhoudsplichtige.

Uitgangspunt is dat er sprake is van een doorgaande waterstructuur, waardoor water afgevoerd kan worden naar de westzijde van de snelverkeeronderdoorgang. Dit wordt in het veld door de initiatiefnemer geverifieerd.

Beheer en onderhoud

Bij het realiseren van nieuw open water worden de watergangen zodanig gedimensioneerd dat deze vanaf de kant kunnen worden onderhouden. Hiervoor moeten er aan weerszijden onderhoudsstroken aanwezig zijn. Omdat de spoorloten in de toekomstige situatie intensiever worden gebruikt dienen deze goed

onderhouden te worden en waar mogelijk verbreed en verdiept. Het beheer en onderhoud van de watergangen en de aan te leggen waterberging ligt bij de aangrenzende perceeleigenaren. De toe te passen zuiverende voorzieningen voor de verwerking van het hemelwater komen in beheer bij de wegeigenaar. Het beheer en onderhoud van de spoorsloten is de verantwoordelijkheid van prorail.

Conclusies

Met de hierboven beschreven uitvoering van het waterhuishoudkundigplan wordt in voldoende mate het belang van water meegenomen in dit bestemmingsplan.

5.7 Ecologie

Algemeen

Bij het opstellen van ruimtelijke plannen is het noodzakelijk te onderzoeken in hoeverre het plan ten koste gaat van (aanwezige) flora en fauna.

5.7.1 Quick scan flora en fauna

Quik scan flora en fauna

In de "Quick scan flora en fauna Bunnik" (DHV, april 2011) zijn de huidige en potentiële natuurwaarden beoordeeld en getoetst. Voor een volledig overzicht van de onderzoeksopzet en -resultaten wordt korthedshalve verwezen naar bijlage 6. Hieronder zijn de conclusies van het onderzoek weergegeven.

Het onderzoek bestond uit drie stappen:

- 1) Inventarisatie van de natuurwaarden en natuurwetgeving.
- 2) Beoordeling van effecten van de ontwikkeling van het plangebied op de aangetroffen natuurwaarden en toetsing aan juridisch kader.
- 3) Opstellen advies over mogelijke vervolgstappen en maatregelen.

In het kader van de eerste stap is in februari 2011 een oriënterend veldbezoek aan het gebied gebracht. Tevens is literatuuronderzoek uitgevoerd. Per soortgroep is op basis van geschikt leefgebied of inventarisatiegegevens het mogelijk voorkomen van soorten beschreven.

Op basis van de resultaten uit stap 1 is een beschrijving gemaakt van de effecten van de voorgenomen activiteiten op beschermde flora en fauna. De effecten zijn getoetst aan het juridisch kader van de Flora- en faunawet, de Ecologische Hoofdstructuur en de Boswet.

Onderzoeksresultaten

Beschrijving natuurwaarden Verlengde Baan van Fectio

Het plangebied waar de verlengde Baan van Fectio wordt aangelegd, bestaat grofweg uit 3 delen: het gedeelte ten noorden van de spoorbaan, en ten zuiden van de spoorbaan een westelijk deel met jonge aanplant en een oostelijk deel met oudere bomen, zie het figuur 17.

Aanwezige natuurwaarden

Het gebied ten noorden van de spoorbaan (cirkel 1) bestaat uit een weiland met aan de zuid en noordzijde een paar bomen en aan de zuidzijde een greppel die in de zomer droog valt (volgens mededeling beheerder grasland) en is daarom niet geschikt als leefgebied voor beschermde soorten vissen of amfibieën. Wel kan het zijn dat de bruine kikker, die al vroeg in het jaar eieren afzet.

Wel kan het zijn dat de bruine kikker, die al vroeg in het jaar eieren afzet, de sloten gebruiken voor hun voortplanting. Het weiland wordt in de zomer gebruikt om koeien te laten grazen. De aanwezige weilanden en graslanden zijn alle voedselrijk en bestaan gedeeltelijk uit een monocultuur van Engels raaigras.



Figuur 17: geïnventariseerde delen van de Baan van Fectio

Het westelijke gedeelte ten zuiden van de spoorbaan (cirkel 2 in Figuur 20) bestaat uit een licht verruigt grasland met aan de noordzijde een aanplant van jonge bomen. Hier zijn geen beschermde soorten aangetroffen nog worden deze verwacht. De bomen zijn te klein voor de aanwezigheid van verblijfplaatsen voor vogels of verblijfplaatsen van vleermuizen.

Meer naar het oosten, (cirkel 3 in Figuur 20) ligt langs de A12 een doodlopende weg met aan de noordzijde een brede strook met oude bomen. Gezien de holtes in deze bomen zouden deze geschikt kunnen zijn als verblijfplaatsen voor vleermuizen. Ook kunnen de bomen als vliegroute voor vleermuizen gebruikt worden. Voor het onderzoek Ecologische inventarisaties Rijsbruggerweg, Houten (Reimerink & Aarts, 2009) is onderzocht welke natuurwaarden in het gebied aanwezig zijn. Hieruit blijkt dat er aan de overkant van de snelweg foerageergebieden van vleermuizen aanwezig is.

Effecten

Op de aanwezige weilanden en graslanden zijn geen beschermde soorten aangetroffen nog worden deze verwacht. De aanleg van de onderdoorgang zal hier dus geen negatieve effecten opleveren. De aanwezige sloten staan in de zomer allen droog en hier zijn geen beschermde soorten aanwezig. Het dempen van deze watergangen is daarom niet in strijd met de Flora- en faunawet. Wel kan de bruine kikker in het water voorkomen. Volgens de algemene zorgplicht is het van belang dat de uitvoerder in alle redelijkheid tracht te vermijden dat de aangetroffen soorten nadelig worden beïnvloed.

Het gebied kan een geschikt broedgebied vormen voor algemene broedvogels. Voor de aanleg van de weg zal tenminste een deel van de bomen gekapt moeten worden. Indien de bomen gekapt worden, moet dit buiten het broedseizoen (begin maart tot half augustus) gebeuren om te voorkomen dat broedende vogels verstoord worden. Er zijn geen sporen van vaste verblijfplaatsen van vogels aangetroffen. Indien voorkomen wordt dat broedende vogels verstoord worden, is de aanleg van de weg niet in strijd met de Flora- en faunawet.

De meeste bomen in het gebied bestaan uit jonge bomen die niet geschikt zijn voor vleermuizen als vaste verblijfplaats. Alleen de bomen aan de noordzijde van het spoor zijn wel al wat ouder, maar hebben geen holtes die als zomer - of winterverblijfplaats van vleermuizen kunnen dienen.

In het zuidoosten van het gebied staan echter wel meerdere oudere bomen met holtes die door vleermuizen gebruikt kunnen worden. Tijdens de werkzaamheden moet voorkomen worden dat aanwezige vleermuizen verstoord worden. Dit kan door 's nachts niet te werken en 's avonds geen kunstlicht te gebruiken of kunstlicht te gebruiken dat voor vleermuizen niet schadelijk is. Bijvoorbeeld groen of oranje getint licht.

Ten behoeve van de aanleg van de A12-Salto heeft de provincie Utrecht een vleermuisonderzoek laten uitvoeren. In paragraaf 5.7.2 zijn de resultaten van een vleermuisinventarisatie beschreven voor het gebied van de verlengde Baan van Fectio ten zuiden van de spoorbaan (de geïnventariseerde delen 2 en 3 bij figuur 17).

In het gehele gebied ten zuiden van het spoor staan houtopstanden. Afhankelijk van hoeveel bomen er gekapt moeten worden krijgt men te maken met de Boswet. Dit betekent een meldingsplicht van de te kappen bomen en een compensatie plicht: de gekapte bomen moeten binnen drie jaar na de kap elders aangeplant, gecompenseerd worden.

Conclusie

Bij de aanleg van de Verlengde Baan van Fectio zullen mogelijk bomen moeten verdwijnen. Hierdoor kan de Boswet en de Flora- en faunawet van toepassing zijn, indien er vleermuizen gebruik maken van de bomen. De resultaten van de vleermuisinventarisatie worden beschreven in paragraaf 5.7.2. Om verstoring van broedvogels te voorkomen moeten begroeiingen en houtopstanden gemaaid of gekapt worden buiten broedseizoen (begin maart tot half augustus).

Gezien de ligging op enige afstand van de EHS en Natura 2000 gebieden zullen er door de voorgenomen ontwikkeling geen negatieve effecten optreden die in strijd zijn met de EHS of de Natuurbeschermingswet.

Beschrijving natuurwaarden plangebied van onderdoorgang voor het langzaam verkeer



Figuur 18: gebied ter hoogte van de toekomstige onderdoorgang voor langzaam verkeer

Aanwezige natuurwaarden

Het gebied waar de onderdoorgang voor langzaam verkeer wordt aangelegd, bestaat uit stedelijk gebied. Langs de perrons van het station zijn aan beide kanten bomen aangeplant en is een haag aangeplant, zie figuur 18. Dit zijn nog relatief jonge bomen waarin geen nesten aanwezig zijn en ook geen holtes die gebruikt kunnen worden als verblijfplaats voor vleermuizen. Aan de noordzijde van het station is er naast de bomenrij een droge greppel aanwezig. Hier stond tijdens het veldbezoek geen water in en is niet geschikt als voortplantingshabitat voor vissen of amfibieën.

Aan de noordzijde van het station, ter plaatse waar de onderdoorgang komt te liggen, zijn nu twee parkeerplaatsen aanwezig, afgescheiden door een jonge bomenrij. Hier zijn geen beschermde soorten aangetroffen en het is ook niet de verwachting dat die hier een geschikt habitat zullen vinden. De aanwezige beplanting is als verblijfplaats niet geschikt voor vleermuizen. Wel kunnen de bomen gebruikt worden als foerageerroute. Mogelijk kunnen er vogels in de bomen gaan broeden in de komende jaren.

De zuidzijde van het perron bestaat gedeeltelijk uit een parkeerplaats en gedeeltelijk uit een braakliggend terrein. Dit terrein is voedselrijk en begroeid met bramen. Hier worden ook geen beschermde soorten verwacht. Wel kunnen er vogels gaan broeden of zoogdieren verblijven.

Conclusies voor het plangebied van de fiets- en voetgangersonderdoorgang

Bij de aanleg van de fietsonderdoorgang moet rekening gehouden worden met de algemene zorgplicht van de Flora- en faunawet. Gezien de ligging op enige afstand van de EHS en Natura 2000 gebieden zullen er geen effecten optreden die in strijd zijn met de EHS of de Natuurbeschermingswet. Ook is de Boswet niet van toepassing voor dit gebied.

Conclusies voor het hele plangebied

Flora en faunawet

Het plangebied is momenteel niet bijzonder waardevol als het gaat om bijzondere flora- en faunasoorten. Voor zover bekend komen er geen beschermde soorten in het gebied voor:

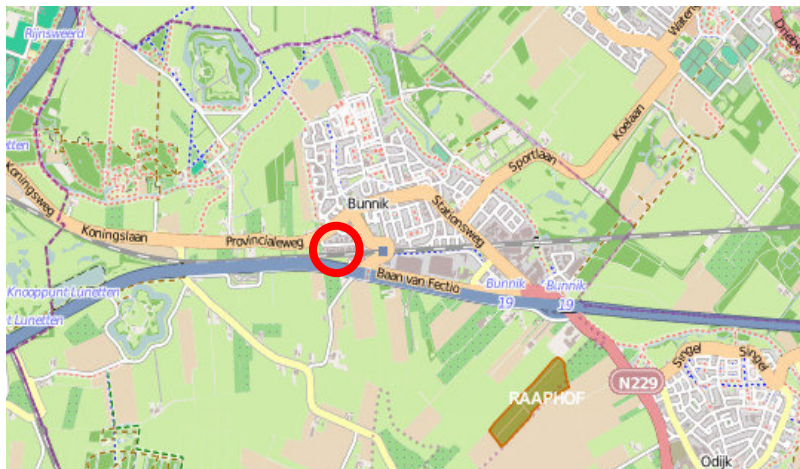
- De verschillende percelen kunnen een geschikt broedgebied vormen voor algemene broedvogels. Om negatieve effecten op broedende vogels te voorkomen moeten begroeiingen en houtopstanden gemaaid of gekapt worden voor de aanvang van het broedseizoen (begin maart).
- Er is mogelijk sprake van vleermuizen in het plangebied. De resultaten van de vleermuizeninventarisatie zijn beschreven in paragraaf 5.7.2.

Boswet

Ter plaatse van de verlengde Baan van Fectio zijn ten zuiden van het spoor veel houtopstanden aanwezig. Afhankelijk van welke houtopstanden gekapt moeten worden, kan de Boswet van toepassing. Dit is het geval indien meer dan 10 are bos gekapt wordt of er beplantingsrijen van meer dan 20 bodem gekapt worden. Als het definitieve ontwerp klaar is, zal gekeken moeten worden of er een meldingsplicht is in het kader van de Boswet en of de bomen gecompenseerd moeten worden.

Natuurbeschermingswet

Er zijn geen Natura 2000-gebieden in de omgeving van de plangebieden aanwezig. Op een afstand van 1,5 km is het beschermd natuurmonument Raaphof aanwezig.



Figuur 19: ligging van Raaphof ten opzichte van plangebied

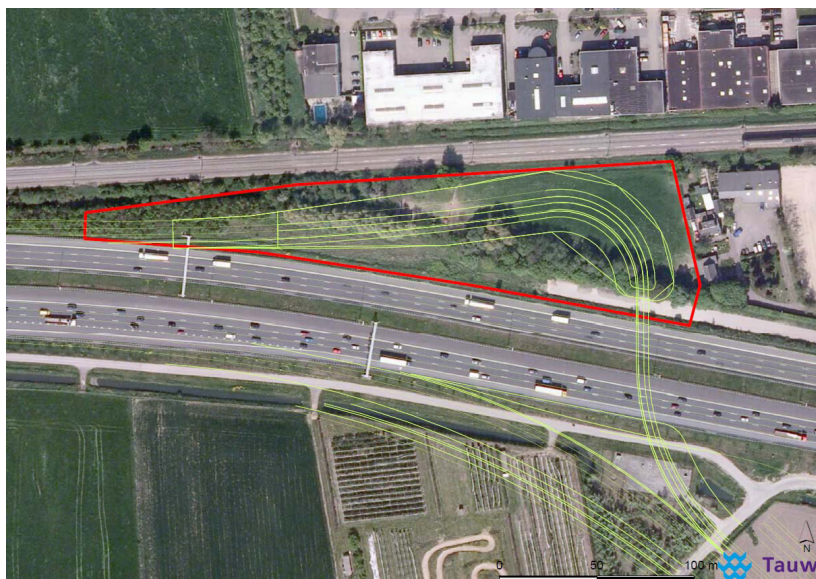
Dit gebied bestaat uit hakhout, waarvan het merendeel wordt gevormd door Es en een kleiner deel door Iep; in het hakhout liggen enkele struwelen van Meidoorn en Sleedoorn. Gezien de afstand tot het plangebied en de aanwezige habitattypen worden er geen effecten verwacht op dit beschermde natuurmonument. Toetsing aan de Vogel- en habitatrichtlijnen is dan ook niet aan de orde..

Provinciaal compensatiebeginsel.

Er zijn geen gebieden in de directe nabijheid die zijn aangewezen als EHS. Er zijn dus ook geen effecten op de EHS. Op basis van het bovenstaande kan geconcludeerd worden dat voor de uitvoering van de werkzaamheden in het plangebied het aspect flora en fauna geen belemmering zal vormen.

5.7.2 Vleermuizeninventarisatie, toekomstige verbinding A12

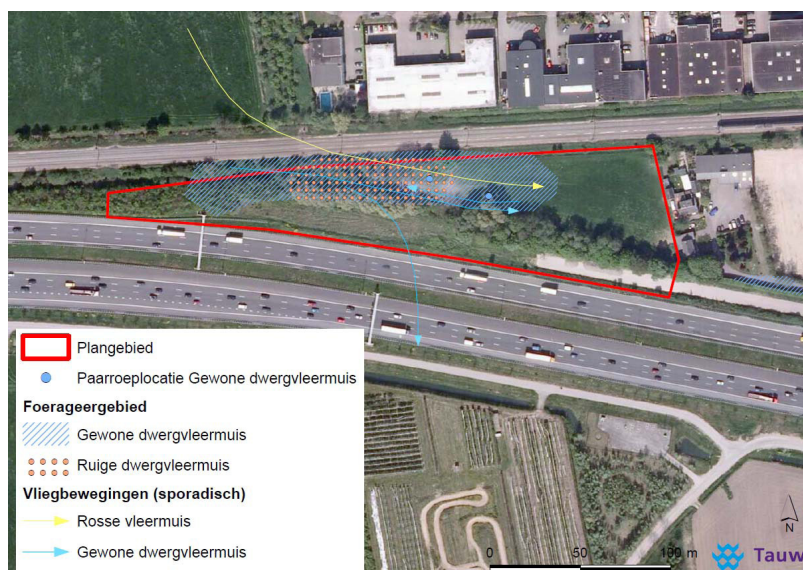
In opdracht van de Provincie Utrecht heeft Tauw een vleermuizenonderzoek (november 2011) uitgevoerd op een planlocatie in Bunnik parallel aan de snelweg A12. Het onderzoek is bijgevoegd als bijlage 7. Op deze locatie wordt een deel van de bomen gekapt en krijgt de huidige paardenwei een nieuwe bestemming. De nieuwe verbindingsweg vanaf Houten wordt op deze locatie aangesloten op de snelweg A12. Het vleermuizenonderzoek is gericht op het lokaliseren van verblijfplaatsen en het vaststellen van foerageergebieden en/of vliegroutes in het plangebied. Het onderstaande figuur geeft een overzicht van de globale ligging van het onderzoeksgebied (rode contour) in Bunnik. In dit gebied is aan de zuidkant de doorgetrokken Baan van Fectio voorzien, parallel aan de A12.



Figuur 20: Globale ligging van het onderzoeksgebied (rode contour) in Bunnik. De beoogde aansluiting van de verbindingsweg met de snelweg A12 is groen belijnd weergegeven

Onderzoeksresultaten

De resultaten van de vleermuizeninventarisatie zijn weergegeven in het figuur op de volgende pagina:



Figuur 21: Schematisch overzicht van de waarnemingen van de Gewone dwergvleermuis, Ruige dwergvleermuis en Rosse vleermuis in en om het plangebied (rode contour). De waarnemingen van de Laatvlieger en Watervleermuis zijn gezien de zeer incidentele aard niet weergegeven.

Conclusie

Op basis van de resultaten uit het vleermuizenonderzoek en de beschreven effecten en consequenties zijn de volgende conclusies getrokken:

- In het plangebied zijn in totaal vijf vleermuissoorten aangetroffen: de Gewone dwergvleermuis (vaak), Ruige dwergvleermuis (regelmatig), Rosse vleermuis (incidenteel), Laatvlieger (incidenteel) en (een eenmalige waarneming van een) Watervleermuis.

- De beoogde ontwikkeling in het plangebied heeft geen consequenties voor de Gewone dwergvleermuis. Individuen en de functionele leefomgeving van deze soort worden niet aangetast. In de omgeving van het plangebied is ruim voldoende alternatief foerageergebied aanwezig voor de Gewone dwergvleermuis. Het verdwijnen van het kleine stukje paardenwei, dat wordt gebruikt als foerageergebied, wordt ruim voldoende opgevangen door groene elementen in de directe omgeving.
- De beoogde ontwikkeling in het plangebied heeft geen consequenties voor de Ruige dwergvleermuis. Individuen en de functionele leefomgeving van deze soort worden niet aangetast. In de omgeving van het plangebied is ruim voldoende alternatief foerageergebied aanwezig voor de Ruige dwergvleermuis. Het verdwijnen van het kleine stukje paardenwei, dat slechts incidenteel wordt gebruikt als foerageergebied, wordt ruim voldoende opgevangen door groene elementen in de directe omgeving.
- Gezien het feit dat de Rosse vleermuis, Laatvlieger en Watervleermuis geen specifieke binding met het plangebied hebben, worden negatieve effecten op deze soorten, veroorzaakt door de beoogde ontwikkeling in het plangebied, met zekerheid uitgesloten.
- Tijdens de werkzaamheden in het plangebied dient te allen tijde de zorgplicht zoals bedoeld in de Flora- en faunawet in acht genomen te worden. De zorgplicht geldt voor alle inheemse planten en dieren, of ze beschermd zijn of niet.

Aanbevelingen

- Ondanks dat negatieve effecten op vleermuizen worden uitgesloten, wordt toch aanbevolen de toename van de verlichtingsintensiteit in de nieuwe situatie te beperken ten opzichte van de huidige situatie. De Gewone en Ruige dwergvleermuis zijn tot op zekere hoogte minder gevoelig voor licht tijdens het foerageren [Limpens et al, 2004], waardoor ook de nieuwe situatie (indien de verlichtingsintensiteit relatief laag blijft) mogelijk als foerageergebied gebruikt kan gaan worden.
- Ondanks dat negatieve effecten op vleermuizen met zekerheid worden uitgesloten, dient de kap van bomen in ieder geval plaats te vinden buiten de broedperiode van algemene vogelsoorten. Deze broedperiode loopt grofweg van half maart tot half juli, maar ook buiten deze periode zijn in gebruik zijnde nesten en de functionele omgeving hiervan beschermd.

5.8 Archeologie/ cultuurhistorie

5.8.1 Archeologie

Algemeen

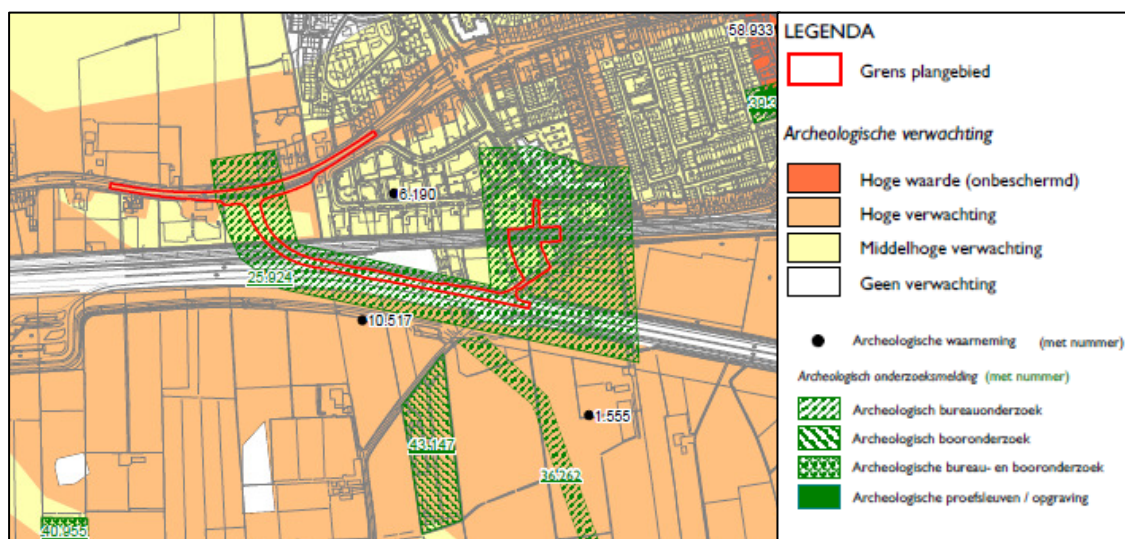
Het Verdrag van Malta is in 1992 ondertekend en in 1998 in werking getreden. Doelstelling van dit verdrag is de bescherming en het behoud van archeologische waarden. Als gevolg van dit verdrag wordt in het kader van de ruimtelijke ordening het behoud van archeologisch erfgoed meegewogen. De inhoud van het Verdrag van Malta is grotendeels verankerd in de Monumentenwet 1988 middels de wijzigingswet Wet op de Archeologische Monumentenzorg (Wamz).

Archeologisch onderzoek

In eerste instantie is voor het plangebied een bureauonderzoek uitgevoerd (Vestigia, december 2007, bijlage 8). Het doel hiervan was om op basis van de bestaande gegevens inzicht te verkrijgen in de bodemkundige, geo(morfo)logische, historisch-geografische en archeologische kenmerken van het plangebied. Op basis van de resultaten hiervan is een specifiek archeologisch verwachtingsmodel voor het plangebied opgesteld.

Vervolgens is een aanvullend bureauonderzoek en verkennend booronderzoek uitgevoerd, dat tot doel had de specifieke archeologische verwachting te toetsen. Hiermee is bepaald of zich binnen het

onderzoeksgebied behoudenswaardige archeologische resten (zouden kunnen) bevinden, die tegen de achtergrond van de bodemingrepen gevaar lopen (Vestigia, mei 2012, bijlage 9). Gezien de hoge verwachting naar aanleiding van het verkennend booronderzoek is in twee fasen een karterend booronderzoek verricht (Vestigia, mei 2012, bijlage 10). Omdat het plangebied nadien is uitgebreid heeft er in november 2012 (bijlage 11) nog een inventariserend veldonderzoek plaatsgevonden.



Figuur 22: Archeologische beleidskaart met aanduiding plangebied

Onderzoekresultaten

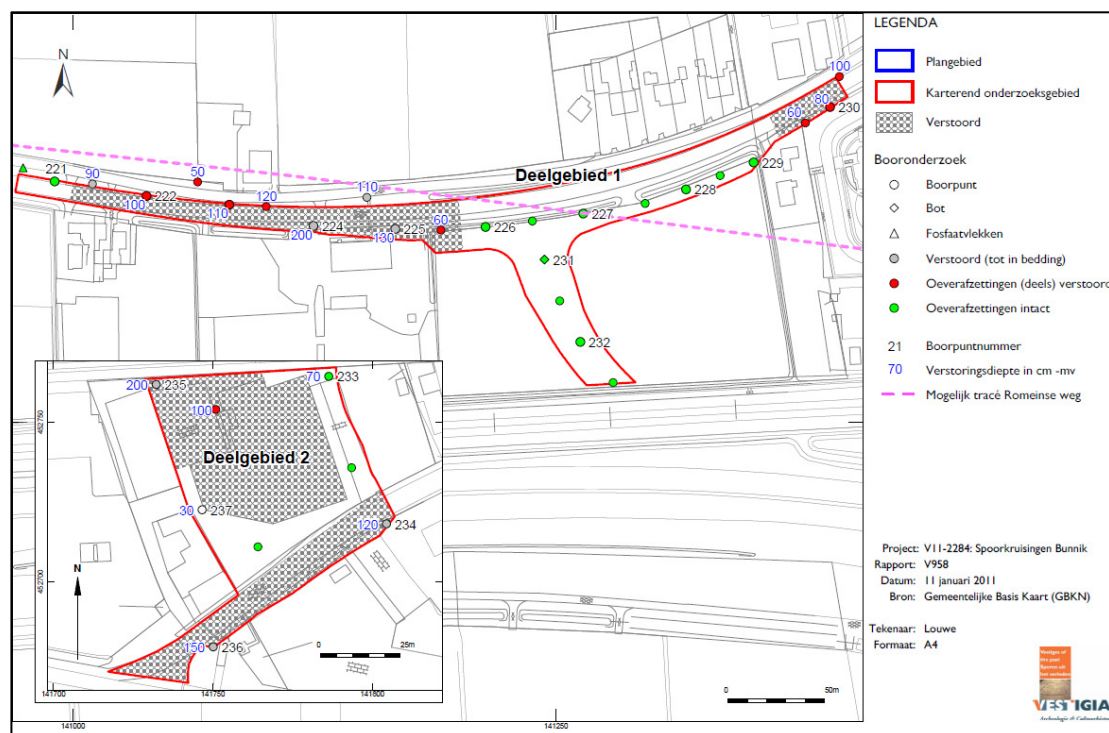
Op basis van het bureau- en veldonderzoek (fase 1) had het grootste deel van het plangebied een hoge verwachting voor het aantreffen van archeologische resten uit de IJzertijd tot en met de Late Middeleeuwen in de onverstoorte oeverwalafzettingen. In de oeverwal zijn tijdens het verkennend booronderzoek in één boring (1) een vuile laag en fosfaatvlekken aangetroffen, die mogelijk een aanwijzing vormen voor langdurige bewoning in het verleden. Gezien de hoge verwachting van de intacte oeverwal is vervolgens in twee fasen een karterend booronderzoek verricht.

Deelgebied 1

Tijdens het karterende veldonderzoek (fase 2) zijn verschillende boringen gezet binnen deelgebied 1. Net als tijdens het verkennende onderzoek (fase 1) zijn hier tijdens het karterende onderzoek komafzettingen, op oeverafzettingen, op beddingafzettingen aangetroffen. Gezien de aanzienlijke verstoringdiepten die tijdens het verkennende en karterende booronderzoek in deze boringen is aangetroffen, lijkt het aannemelijk dat een flink deel van de oeverwal is geroerd. Eventueel aanwezige archeologische lagen zijn op de locaties vrijwel zeker niet meer intact. In één boring (231) werden enkele fragmenten (gefossiliseerd) dierlijk bot aangetroffen. Op en rond deze boring en op het vermoedelijke tracé van de Romeinse weg is aanvullend onderzoek verricht (fase 3). Echter in geen van de boringen van het aanvullend onderzoek (fase 3) zijn aanwijzingen aangetroffen voor de aanwezigheid van een vindplaats uit de Romeinse tijd tot en met de Middeleeuwen, in de vorm van houtskool, aardewerk, bot, fosfaatvlekken etc.

Deelgebied 2

Een van de boringen (237) werd al op circa 30 cm gestuit. Mogelijk dat dit komt door puin in de ondergrond, het kan echter ook op iets anders duiden. Er is in dit stadium geen duidelijkheid of het profiel hier verstoord is of niet. In de overige boorpunten is een volledig verstoord profiel aangetroffen. Zoals ook geldt voor de verstoorde boringen in deelgebied 1, zijn eventueel aanwezige archeologische vindplaatsen in de verstoorde oeverafzettingen waarschijnlijk geheel of zeker gedeeltelijk verstoord.



Figuur 23 deelgebieden archeologisch onderzoek met de boorpunten (fase 2)

Waterbuffer

Vestigia heeft in november 2012 aanvullend archeologisch onderzoek uitgevoerd naar een aanvullend plangebied wat tevens onderzocht dient te worden in het kader van het project 'Spoorkruisingen Bunnik'. Het onderzoeksgebied betreft de geplande locatie van de waterberging.

Tijdens het verkennende en karterende veldonderzoek zijn geen bodemvorming, archeologische vondsten of lagen aangetroffen in de potentieel archeologisch kansrijke oeverafzettingen. Derhalve kan worden gesteld dat de kans op het aantreffen van een (intacte) archeologische vindplaats binnen het plangebied klein is.

Conclusie

Van deelgebied 1 en de locatie waterbuffer kan worden gesteld dat op basis van de resultaten van onderhavig onderzoek geen vervolgstappen hoeven worden gezet in het kader van de Archeologische Monumentenzorg (AMZ) en dat deze deelgebieden vrijgegeven kunnen worden.

Voor deelgebied 2 kan echter niet met zekerheid worden aangegeven waardoor de boring is gestuit. Als gevolg is voorafgaand aan de ontwikkelingen aanvullend archeologisch onderzoek in de vorm van proefsleuven verplicht in deelgebied 2.

Borging onderzoeksverplichting in het bestemmingsplan

Archeologische waardevolle gebieden worden in het bestemmingsplan voorzien van een dubbelbestemming. Om te benadrukken dat deze waarden voorrang hebben op de onderliggende (enkel)bestemming wordt een zogenaamde dubbelbestemming 'Waarde – Archeologie' opgenomen. De gemeente Bunnik definieert drie categorieën voor de bescherming van de archeologische (verwachtings) waarde die worden doorvertaald in de volgende dubbelbestemmingen:

- Waarde – Archeologie -2 (archeologische waarde);
- Waarde – Archeologie -3 (archeologische hoge verwachting);
- Waarde – Archeologie -4 (archeologische gematigde verwachting).

Op de verbeelding zijn de gebieden met een archeologisch verwachtingswaarde binnen het plangebied aangeduid met de dubbelbestemming 'Waarde - Archeologie 4'. De verwachtingswaarde is gematigd maar het kan niet worden uitgesloten. Hiertoe zal aanvullend roefsleuvenonderzoek uitsluitend moeten geven.

In de regels van de dubbelbestemming 'Waarde – Archeologie 4' is geborgd dat archeologisch onderzoek plaats moet vinden voorafgaand aan de werkzaamheden.

5.8.2 Cultuurhistorie

Algemeen

Bij het opstellen van een bestemmingsplan vindt een integrale afweging plaats van alle belangen die effect hebben op de kwaliteit van de ruimte. Door wijziging per 1 januari 2012 van het Besluit ruimtelijke ordening (artikel 3.1.6) dienen cultuurhistorische waarden uitdrukkelijk te worden meegewogen bij het vaststellen van bestemmingsplannen.

Cultuurhistorisch onderzoek Vestigia

Het bureau Vestigia heeft tevens de geomorfologie en de de cultuurhistorische bebouwing in het plangebied onderzocht (zie tevens bijlage 8).

Onderzoekresultaten

Geomorfologie

Het plangebied bevindt zich op de zuidwestelijke flank van de Kromme Rijnstroomrug. Een restgeul met kronkelwaard van dit systeem zijn direct ten zuiden van het plangebied vastgesteld. Niet uit te sluiten valt dat deze restgeul met oeverwallen ook in de ondergrond van het plangebied aanwezig is. Direct ten zuiden van de A12 ligt tevens de oudere Houtense stroomrug. De afzettingen van de Kromme-Rijnstroomrug hebben ter hoogte van het plangebied waarschijnlijk delen van de Houtense stroomrug geërodeerd. De oeverwallen van de Houtense stroomrug waren vanaf de Late Bronstijd (ca. 2000 voor Chr.) geschikt voor bewoning. De oudste bewoning op de oeverwallen van het Kromme- Rijnsysteem dateert uit de Late IJzertijd/Romeinse tijd (ca. 200 voor Chr.).

De bodems in de gemeente Bunnik worden in sterke mate bepaald door de lithologie van de bovenste laag van de ondergrond. Er komen vrijwel alleen relatief jonge rivierkleibodems voor (code R in de toelichtingen bij de bodemkaart 1:50.000).

Cultuurhistorische bebouwing

Het plangebied maakt deel uit van een historisch waardevol ensemble van oorspronkelijk middeleeuwse bewoningslinten in het ontginningsgebied van de Rijnsbruggerwetering. Ook de Groeneweg binnen het plangebied behoort daar oorspronkelijk toe. De Groeneweg vormde in de Middeleeuwen waarschijnlijk de grens tussen de Bunniker Eng en de gemene weide ten zuiden daarvan.

De belevingswaarde van dit gebied is echter tegenwoordig al sterk aangetast door de recente uitbreidingen en wegverleggingen in dit deel van de bebouwde kom van Bunnik.

Conclusie

In zijn totaliteit zijn de cultuurhistorische waarden in dit plangebied laag. In die zin behoeven cultuurhistorische waarden geen nadere bescherming in dit bestemmingsplan. Het onderdeel cultuurhistorie vormt geen belemmering voor de realisatie van het project.

5.9 Duurzaam bouwen

De Rijksoverheid heeft als ambitie om in 2010 bij 100 procent van haar inkopen duurzaamheid mee te nemen: voor provincies en waterschappen is dit 50 procent, voor gemeenten 75 procent. Alle partijen streven naar 100 procent in 2015. Zo krijgt de markt van duurzame producten en diensten een stevige impuls en geeft de overheid het goede voorbeeld met duurzaam inkopen.

Opdrachtgevers en opdrachtnemers in de GWW ondersteunen de ambitie van de rijksoverheid om 100 procent duurzaam in te kopen. De inkoopcriteria die hiertoe zijn ontwikkeld, hebben een plek in Duurzaam GWW. Maar opdrachtgevers en -nemers willen daarnaast een betere aansluiting op functioneel aanbesteden met oplossingsvrije criteria. En zij willen meer ambitie inbrengen in duurzaamheid in de GWW in het algemeen.

Dat is de ambitie voor de komende jaren van publieke opdrachtgevers en marktpartijen in de Spoor- en Grond-, Weg- en Waterbouw (GWW). Bijvoorbeeld door het combineren van bouwfases en het stimuleren van de levenscyclusbenadering. Met prioriteit voor energie en CO₂, grondstoffen en materialen en hinder en bereikbaarheid.

De duurzaam inkopen criteria van de productgroepen binnen de GWW zijn omgezet in de RAW systematiek.

Conclusie

Voor duurzaam bouwen zijn er geen aanvullende onderzoeken nodig. Wel moeten de criteria voor duurzaam bouwen GWW worden gevolgd. De gemeente Bunnik heeft als ambitie 75 procent duurzaam inkopen en het streven is om 100% duurzaam in te kopen in 2015.

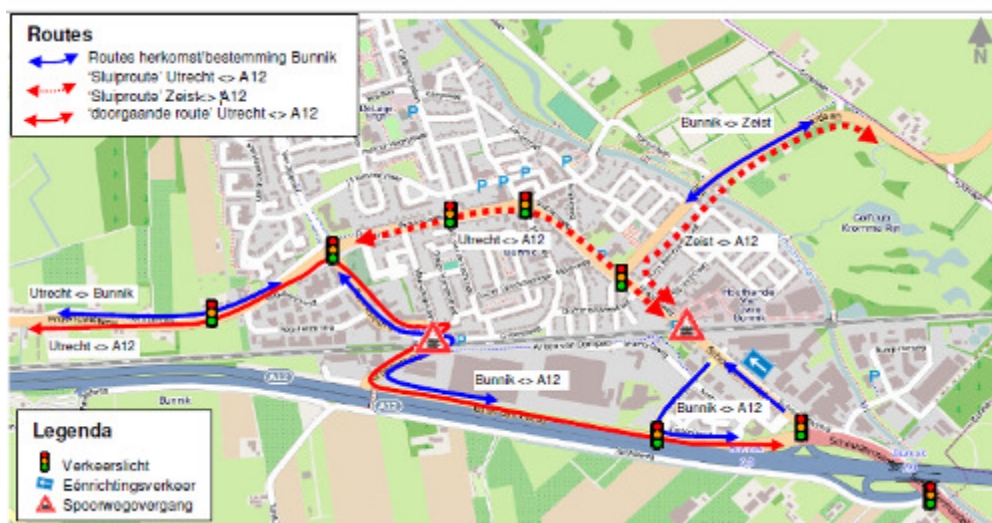
5.10 Verkeer

Dit bestemmingsplan maakt de aanleg van nieuwe spoorwegonderdoorgangen mogelijk. Door deze ontwikkeling zal de huidige gelijkvloerse aansluiting bij het treinstation Bunnik opgeheven worden en zal de bestaande Baan van Fectio verlengd worden onder het spoor door richting de provinciale weg N411. Hierdoor ontstaat een nieuw T-kruispunt.

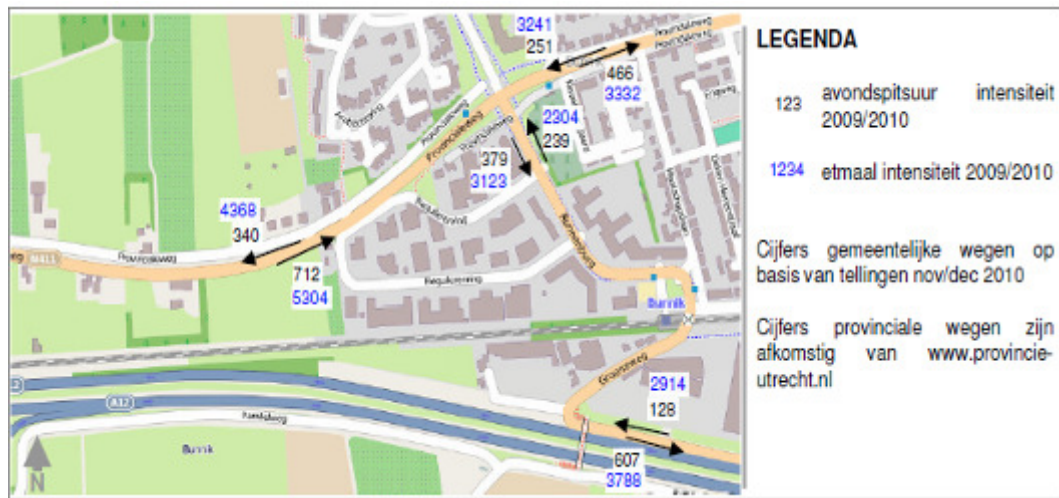
DHV heeft in de memo "Kruispunt N411- Baan van Fectio" (d.d 9 mei 2011) uitgezocht wat de huidige kruispuntstromen zijn en wat het verwachte effect is van de onderdoorgang voor snelverkeer voor de voertuigstromen in de kern Bunnik. De memo is opgenomen als bijlage 12. Hieronder zijn de conclusies weergegeven.

1) huidige kruispuntstromen

De figuur hieronder geeft een weergave van de huidige voertuigstromen van het gemotoriseerd verkeer in de kern Bunnik.



Figuur 24: voertuigstromen en kruispuntvormen- huidige situatie



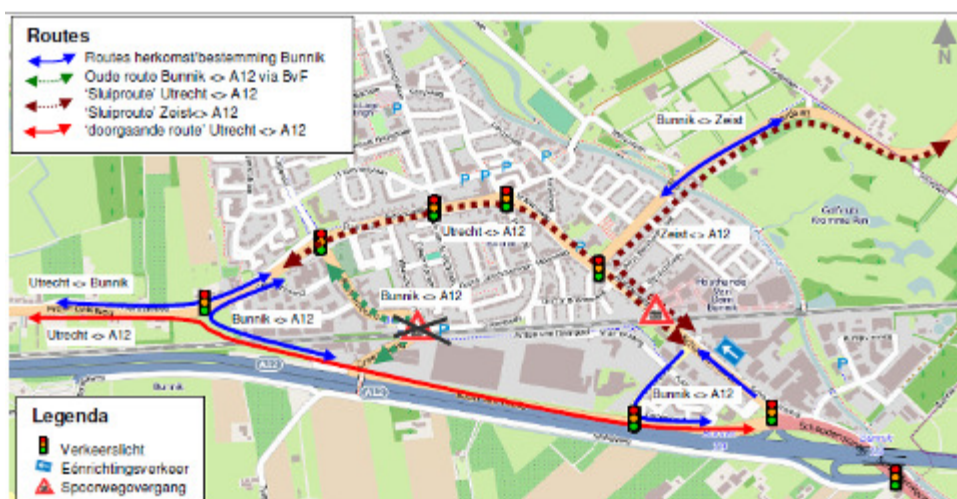
Figuur 25: overzicht huidige intensiteiten (avondspitsuur en etmaal in motorvoertuigen per richting)

In figuur 25 zijn de intensiteiten uit de (mechanische) tellingen van de gemeente en provincie in de avondspits en naar etmaal weergegeven in motorvoertuigen. Uit bovenstaand figuur blijkt het volgende:

- De huidige baan van Fectio wordt in oostelijke richting drukker bereden in de avondspits dan de provinciale weg N411 door de kern Bunnik;
- Zowel de provinciale weg ten oosten van de kern Bunnik als de Baan van Fectio kennen een duidelijke spitsrichting van de verkeersstromen in de avondspits. Dit wijst er mogelijk op dat er een relatief grootaandeel regionaal verkeer aanwezig is in de spits (mogelijk sluipverkeer);

2) Toekomstige kruispuntstromen

In figuur 26 is een beeld geschetst van mogelijke verkeersstromen en aanwezige kruispuntvormen in de toekomst. Hierin is de onderdoorgang van het snelverkeer gekomen in plaats van de gelijkvloerse overgang ter hoogte van de Groeneweg.



Figuur 26: voertuigstromen en kruispuntvormen- toekomstige situatie



Figuur 27: overzicht toekomstige intensiteiten (avondspitsuur en etmaal in motorvoertuigen per richting 2020)

In figuur 27 zijn de intensiteiten uit de het toekomstmodel 2020 van het BRU (VRU 2.2 model) in de avondspits en naar etmaal weergegeven in motorvoertuigen. Uit bovenstaand figuur blijkt het volgende:

- Door het doortrekken van de Baan van Fectio blijft de route over de Baan van Fectio aantrekkelijker dan door de kern Bunnik. Een groot deel van het verkeer vanaf het bedrijventerrein “de 12 apostelen” kiest daarom zijn route over de Baan van Fectio en niet over de provinciale weg;
- De regionale verkeersstromen richting Utrecht nemen sterk toe. Dit leidt tot hogere intensiteiten op zowel de provinciale weg als de Baan van Fectio richting Utrecht.

3) Het verschil tussen de toekomstige en huidige verkeersstromen



Figuur 28: Verschil intensiteiten tellingen 2010 met toekomstige intensiteiten 2020 (etmaal in motorvoertuigen per richting)

In figuur 28 zijn de verschillen in intensiteiten uit de tellingen in 2009/2010 en het toekomstmodel 2020 van het BRU (VRU 2.2 model) naar etmaal weergegeven in motorvoertuigen. Uit bovenstaand figuur blijkt het volgende:

- Een groot deel van het verkeer dat eerst over de Groeneweg richting de Baan van Fectio rijdt, kiest nu een route via de provinciale weg N411 naar de Baan van Fectio. Hierdoor ontstaat er een sterke stroom van de kern van Bunnik “linksaf” richting de Baan van Fectio. Deze stroom is zo groot door het verkeer vanuit de zuidkant vanaf het Bedrijventerrein en de woonwijken dat eerst een route koos via de Groeneweg en de provinciale weg N411 (oost) richting de aansluiting A12 reed en in de toekomst via de provinciale weg N411 (west) over de Baan van Fectio rijdt.

- Een deel van het verkeer dat eerst door de kern een route nam, kiest nu een route over de Baan van Fectio.
- Het verkeer van en naar Utrecht neemt sterk toe. De hoeveelheid verkeer richting Utrecht groeit het sterkst.

Conclusie

Gesteld kan worden dat met de komst van de verlengde Baan van Fectio de leefbaarheid en verkeersveiligheid van de wegen in de kern Bunnik zullen verbeteren, omdat een groot deel van het verkeer niet meer over de Groeneweg naar de Baan van Fectio rijdt. Daarnaast kiest een groot deel van het “regionale”verkeer van en naar Utrecht naar de oprit/afrit Bunnik, A12 de route over de Baan van Fectio in plaats van de route door de kern.

6 JURIDISCHE ASPECTEN

6.1 Opbouw regels en verbeelding

Het belangrijkste onderdeel van een bestemmingsplan is de bestemming. Aan alle in het plan begrepen gronden worden ten behoeve van een goede ruimtelijke ordening bestemmingen toegewezen. Zo nodig worden aan deze bestemmingen regels gekoppeld omtrent het gebruik van de in het plan begrepen gronden en van de zich daarop bevindende opstallen. Naast de bestemmingen kunnen ook dubbelbestemmingen voorkomen. Deze overlappen de 'gewone' bestemmingen en geven eigen regels, waarbij er sprake is van een rangorde tussen de bestemmingen en de dubbelbestemmingen.

Bij bestemmingen kunnen aanduidingen voorkomen met als doel bepaalde zaken nader of specifieker te regelen. Aanduidingen zijn terug te vinden op de (analoge) verbeelding en hebben een juridische betekenis in het bestemmingsplan. Alle overige op de (analoge) verbeelding voorkomende zaken worden verklaringen genoemd. Verklaringen hebben geen juridische betekenis, maar zijn op de (analoge) verbeelding opgenomen om deze beter leesbaar te maken (bijvoorbeeld topografische ondergrond). Verklaringen worden in de digitale verbeelding niet uitgewisseld, waardoor die informatie de burger via de digitale weg niet zal bereiken.

In het kader van het rapport “Standaard Vergelijkbare bestemmingsplannen 2008 (SVBP2008)” zijn bindende afspraken gemaakt over de opbouw van de planregels. De hoofdstukindeling van de regels is als volgt:

Inleidende regels

- begrippen
- wijze van meten

Bestemmingsregels

- bestemmingen
- dubbelbestemmingen

Algemene regels

- anti-dubbeltelbepaling
- algemene bouwregels
- algemene gebruiksregels
- algemene aanduidingsregels
- algemene afwijkingsregels
- algemene wijzigingsregels

Overgangs- en slotregels

- overgangsrecht
- slotregel

Naast de SVBP2008 hanteert de gemeente Bunnik haar eigen modelregels voor bestemmingsplannen, als aanvulling op de landelijke standaard. Deze modelregels vormen dan ook mede de basis voor het onderhavige bestemmingsplan.

6.2 Opbouw bestemmingsregels

De bestemmingsregels hebben betrekking op een bestemming. In een bestemmingsregel wordt aangegeven hoe de als zodanig op de (analoge) verbeelding aangegeven gronden mogen worden bebouwd en gebruikt. Tevens kan de bestemmingsregel een omgevingsvergunning voor de uitvoering van een werk, geen bouwwerk zijnde, of werkzaamheden (de voormalige aanlegvergunning) bevatten. De indeling van een bestemmingsregel is als volgt:

- Bestemmingsomschrijving;
- Bouwregels;
- Nadere eisen;
- Afwijken van de bouwregels;
- Specifieke gebruiksregels;
- Afwijken van de gebruiksregels;
- Omgevingsvergunning voor de uitvoering van een werk geen bouwwerk zijnde en van werkzaamheden;
- Wijzigingsbevoegdheid.

Duidelijk mag zijn dat een bestemmingsregel niet alle bovenstaande elementen hoeft te bevatten. Dit kan per bestemming verschillen.

6.3 Analoge verbeelding

Uit de SVBP2008 volgen diverse verplichtingen voor wat betreft de verbeelding, zoals de kleur van de ondergrond en minimaal weer te geven aspecten op de ondergrond. Ook de diverse kleuren van de bestemmingen, alsmede de verhouding van de op de verbeelding voorkomende lijndiktes zijn verplicht voorgeschreven. De legenda van de analoge verbeelding van dit bestemmingsplan ziet er als volgt uit:

Bestemmingen

- bestemmingen (in alfabetische volgorde)
- dubbelbestemmingen (in alfabetische volgorde)

Aanduidingen

- gebiedsaanduiding (in alfabetische volgorde)
- functieaanduidingen (in alfabetische volgorde)
- bouwvlak
- figuren

Verklaringen

- ondergrond (GBKN)

Voor wat betreft de ondergrond van de verbeelding is gebruik gemaakt van de Grootchalige Basiskaart van Nederland (GBKN, 1 januari 2012), waar nodig aangevuld met de kadastrale kaart. De analoge verbeelding is op een schaal van 1:2000 geplot.

6.4 Toelichting op de artikelen

In deze paragraaf wordt, daar waar dat noodzakelijk en nuttig wordt geacht, een nadere toelichting gegeven op de artikelen van de regels.

Artikel 1 Begrippen

De begripsomschrijvingen zijn opgenomen, zoals deze verplicht zijn voorgeschreven door de SVBP2008, aangevuld met enkele begrippen uit de modelregels voor bestemmingsplannen die gemeente Bunnik hanteert. Daar waar benodigd zijn enkele modelregels meer op maat gemaakt. Hierna lichten wij enkele begrippen nader toe.

Kunstwerk

Onder kunstwerken worden verstaan bouwwerken, geen gebouwen zijnde, ten behoeve van civieltechnische en/of infrastructurele doeleinden. Genoemd zijn bijvoorbeeld onderdoorgangen, maar ook keermuren. In de regels is onder meer het verzamelbegrip kunstwerk opgenomen vanwege de onderdoorgangen bij het spoor en de verschillende keermuren.

Peil

Het begrip peil is opgenomen om uitleg te geven aan dit begrip dat wordt genoemd in artikel 2 wijze van meten. Allereerst is onderscheid gemaakt in gebouwen en bouwwerken, geen gebouwen zijnde. Voor gebouwen geldt dat bepalend is de hoofdtoegang van het gebouw. Grenst deze direct aan de weg, dan geldt als peil de hoogte van de kruin van een weg ter plaatse van die hoofdtoegang. Grenst deze niet direct aan de weg, dan geldt als peil de gemiddelde hoogte van het rondom afgewerkte terrein ter plaatse van de bouw. Voor gebouwen binnen de bestemming 'Verkeer – Railverkeer' wordt in afwijking van het hiervoor gestelde peil anders bepaald. Als peil binnen de bestemming 'Verkeer – Railverkeer' geldt voor gebouwen de hoogte ter plaatse van de bovenkant van de spoorstaaf.

Voor bouwwerken, geen gebouwen zijnde is voor de bestemmingen 'Verkeer' en 'Verkeer – Railverkeer' expliciet bepaald wat wordt aangemerkt als peil. Binnen de bestemming 'Verkeer' geldt als peil de wegkruin, te weten de bovenkant van de verharding, van de voorliggende weg. Enkel wanneer op deze hoofdregel in de bestemming 'Verkeer' een uitzondering wordt gemaakt, geldt als peil binnen de bestemming 'Verkeer' het Normaal Amsterdams Peil. Voor de bestemming 'Verkeer – Railverkeer' geldt als peil de hoogte ter plaatse van de bovenkant van de spoorstaaf. Voor de bouwwerken, geen gebouwen zijnde binnen de andere bestemmingen dan bestemming 'Verkeer' en 'Verkeer – Railverkeer' geldt als peil de gemiddelde hoogte van het rondom afgewerkte terrein ter plaatse van de bouw.

Artikel 2 Wijze van meten

De regels voor de 'wijze van meten' zijn beschreven conform de eisen van de SVBP2008, aangevuld met enkele modelregels van de gemeente Bunnik.

Artikel 3 Kantoor

Deze bestemming is gebruikt voor het (parkeer)terrein van kenniscentrum Calibris, exclusief het kantoorpand. Als gevolg van de komst van de onderdoorgang voor langzaam verkeer, verliest dit kantoor een deel van haar parkeergelegenheid op eigen erf aan de westkant. Dit wordt gecompenseerd door een nieuw parkeerterrein aan de oostkant. Het kantoorpand is al meegenomen in het vigerend bestemmingsplan en in het nieuwe, in voorbereiding zijnde, bestemmingsplan 'Dorp Bunnik 2012'.

Artikel 4 Verkeer

In dit bestemmingsplan krijgen de wegen met een doorgaande stroomfunctie, de N411 en de Baan van Fectio, de bestemming Verkeer. De Baan van Fectio kruist het spoor met de nog te realiseren spoorwegeronderdoorgang voor het snelverkeer. Aangezien de onderdoorgang al ingezet wordt, voordat het spoor gekruist worden, wordt de functie onderdoorgang ook meegenomen in de bestemming Verkeer. De Runnenburg, die een belangrijke functie als ontsluitingsweg heeft voor het bedrijventerrein, krijgt ook de bestemming Verkeer. Onder de bestemming Verkeer vallen ook zaken als voet- en rijwielpaden, groen- en

parkeervoorzieningen, straatmeubilair en standplaatsen. Door de aanleg van de langzaamverkeer ondergang, zullen er parkeerplaatsen verdwijnen in de openbare ruimte. Deze parkeerplaatsen worden gecompenseerd, door de aanleg van parkeerplaatsen langs de Runnenburg. Deze compensatie-parkeerplaatsen hebben een specifieke aanduiding parkeerterrein in de verbeelding.

Daarnaast ligt het plangebied van onderhavig bestemmingsplan op een deel waar het provinciaal inpassingsplan Verbindingsweg Houten – A12 (PIP Houten – A12) vigeert. Gezien het vaststellingsbesluit van het PIP Houten – A12 betekent dit dat de wegen en watergangen met bijbehorende voorzieningen en werken, zoals onder andere neergelegd in de bestemming Verkeer (artikel 3) van het PIP Houten – A12, binnen onderhavig bestemmingsplan mogelijk moeten worden gemaakt. Functioneel past het PIP Houten – A12 binnen de doeleindenomschrijving van de bestemming Verkeer van onderhavig bestemmingsplan. Doordat enkele bouwregels uit het PIP Houten – A12 afwijkend zijn, is de specifieke aanduiding ‘specifieke vorm van verkeer – A12 SALTO’ opgenomen. Daar waar deze aanduiding is opgenomen mogen gebouwen worden gebouwd ten behoeve nutsvoorzieningen en waterstaatkundige voorzieningen. Daar waar deze aanduiding niet is opgenomen, zijn gebouwen niet toegestaan.

Geluidwerende voorzieningen mogen ter plaatse van de aanduiding ‘specifieke vorm van verkeer – geluidwerende voorziening’ worden gebouwd tot een bouwhoogte van maximaal 1,5 meter. Daar waar de aanduiding ‘specifieke vorm van verkeer – A12 SALTO’ op de verbeelding staat, mogen in ieder geval geluidwerende voorzieningen gebouwd worden tot een bouwhoogte van maximaal 3,5 meter.

Ter plaatse van de aanduiding ‘specifieke vorm van verkeer – A12 SALTO’ geldt dat kunstwerken niet hoger mogen zijn dan 11 meter boven het NAP. Als peil wordt NAP aangehouden en dit is de afwijking waar eerder onder de uitleg bij peil over is gesproken. De hoogte van 11 meter boven het NAP volgt uit het dwarsprofiel dat onderdeel uitmaakt van artikel 3 van het PIP Houten – A12. Een hoogte waar het bevoegd gezag bij omgevingsvergunning van kan afwijken tot een hoogte van maximaal 11,5 meter, mits er geen strijdigheid is met de Wet geluidhinder. Voorts gelden ter plaatse van de aanduiding ‘specifieke vorm van verkeer – A12 Salto’ andere bouwhoogten voor lichtmasten, bewegwijzering, verkeersregulering, dan wel andere daarmee gelijk te stellen bouwwerken en overige bouwwerken.

Tenslotte is binnen de bestemming Verkeer een voorwaardelijke verplichting opgenomen. Met deze verplichting wordt gegarandeerd dat de weg niet eerder wordt gebruikt dan voordat bronmaatregelen zijn genomen die volgen uit het akoestisch onderzoek en hogere waarden zijn verleend voor de in artikel 4.4.1 genoemde woningen. Voor de woningen aan de Groeneweg vormen burgemeester en wethouders het bevoegde gezag en voor de woningen aan de provinciale weg is dit de Minister van Infrastructuur en Milieu.

Artikel 5 Verkeer - Railverkeer

Specifiek voor een deel van het spoortraject ter plaatse van de spooronderdoorgangen voor langzaam en snel verkeer is de bestemming Verkeer-Railverkeer opgenomen. Daarbij zijn in deze bestemming ook de bij de spoorlijn behorende voorzieningen, zoals liften en trappen, meegenomen. Ter plaatse van de aanduiding ‘specifieke vorm van verkeer – onderdoorgang’ is een onderdoorgang toegestaan.

Bouwen van gebouwen is enkel toegestaan ter plaatse van een bouwvlak. Dit betekent dat de twee liften bij het station Bunnik, welke liften als gebouw worden aangemerkt, enkel gebouwd mogen worden daar waar dat op de verbeelding met een bouwvlak is aangegeven. Bij het meten van de maximale hoogten van gebouwen dient voor de twee liften de hoogte ter plaatse van de bovenkant van de spoorstaaf te worden beschouwd.

Artikel 6 Water

Deze bestemming is opgenomen ten behoeve van het realiseren van de benodigde waterberging binnen de grenzen van het plangebied. Naast dat deze bestemming is bedoeld voor waterberging (voor hemelwater) is deze ook bestemd voor waterhuishoudkundige voorzieningen, waterlopen en groenvoorzieningen. Binnen deze bestemming zijn geen gebouwen toegestaan, maar wel bouwwerken, geen gebouwen zijnde. Deze zijn toegestaan tot een maximale bouwhoogte van 4 meter.

Artikel 7 Leiding - Water

Ten zuiden van de spoorbaan Utrecht- Arnhem loopt over het tracé van de Baan van Fectio, halverwege tussen de spoorwegonderdoorgang voor het snelverkeer en de kruising met de Groeneweg, een waterleiding. De waterleiding heeft een beschermingszone van 7 meter aan weerszijden.

Artikel 8 Waarde – Archeologie 4

Deze dubbelbestemming is gebruikt voor de zone met een middelhoge verwachtingswaarde. Alvorens hier grondbewerkingen volgens de onderliggende bestemmingen kunnen plaatsvinden, moet er eerst archeologisch onderzoek plaatsvinden om te bezien of er geen archeologische waarden aanwezig zijn. Als er geen archeologische waarden aanwezig zijn, kunnen de grondbewerkingen plaatsvinden. Als er wel archeologische waarden worden aangetroffen zal bekeken moeten worden hoe die het beste zeker gesteld kunnen worden.

Deze onderzoeksplicht / vergunningplicht is uitgezonderd voor het normale beheer en onderhoud van de gronden, evenals voor gronden waarvan kan worden aangetoond dat reeds verstoring heeft plaatsgevonden die dieper reikt dan de te verwachten archeologische vondstlaag.

Ook geldt een ondergrens voor de vergunningplicht. Zo hoeft geen onderzoek plaats te vinden als aan één van de onderstaande voorwaarden wordt voldaan:

1. bebouwing waarbij de bodem tot maximaal 1 meter onder het bestaande maaiveld wordt geroerd;
2. bebouwing waarvan de oppervlakte niet meer bedraagt dan 5000 m².

Artikel 9 Anti-dubbeltelregel

In het Besluit ruimtelijke ordening (Bro) is een bepaling over de anti-dubbeltelregel opgenomen. Het Bro verplicht om deze bepaling op te nemen in het bestemmingsplan. De anti-dubbeltelregel beoogt te voorkomen dat door het herhaaldelijk gebruik van dezelfde oppervlakte van gronden als berekeningsgrondslag voor de oppervlaktebepaling van met name gebouwen, er op het betreffende of aangrenzende perceel een situatie ontstaat die in strijd is met het bestemmingsplan.

Artikel 10 Algemene bouwregels

In deze bepaling is een regeling opgenomen voor bestaande en vergunde maatvoering en situering van bebouwing die afwijkt van de voorgeschreven bouwregels. In dat geval gaan de bestaande en vergunde maten en situering voor. Vervangende nieuwbouw mag in deze bestaande maatvoering worden gerealiseerd en op de bestaande locatie. Ook bij bijbehorende bouwwerken (aan- en uitbouwen) mogen de bestaande en vergunde maatvoering worden voortgezet. Daarnaast is in dit artikel een regeling opgenomen voor parkeervoorzieningen, waarin wordt verwezen naar de geldende Nota parkeernormen.

Artikel 11 Algemene gebruikregels

In dit artikel is een algemeen gebruiksverbod opgenomen en ook een verbod op activiteiten die in ieder geval in strijd zijn met het bestemmingsplan.

Artikel 12 Algemene aanduidingsregels

Hier zijn is een aanduiding opgenomen die meer dan 1 bestemming bestrijkt. Ter bescherming van het in het plangebied aanwezige grondwaterbeschermingsgebied en het 100-jaarsaandachtsgebied hebben de

betreffende gronden de aanduiding milieuzone-grondwaterbeschermingsgebied gekregen. Deze regeling is opgenomen ter bescherming van de kwaliteit van het grondwater.

Artikel 13 Algemene afwijkingsregels

Deze regels bevatten een algemene afwijkingsbevoegdheid om een aantal nodige zaken en ondergeschikte afwijkingen mogelijk te maken. Het gaat hierbij om:

- geringe overschrijding van bouwgrenzen;
- geringe overschrijding van voorgeschreven maten, afmetingen en percentages;
- toegestane bouwhoogte van antennemasten en bijbehorende installaties voor telecommunicatie.

Artikel 14 Algemene wijzigingsregels

Met dit artikel wordt aangegeven dat het college van burgemeester en wethouders, onder bepaalde voorwaarden, de algemene bevoegdheid heeft om de ligging van grenzen van bestemmingsvlakken en aanduidingen te wijzigen.

Artikel 15 Overgangsrecht

Uitgangspunt in een nieuw bestemmingsplan is dat de bestaande bouwwerken en gebruiksvormen in principe positief worden bestemd, dus al zodanig als recht zijn toegestaan. De overgangsrechtelijke regels dienen om te waarborgen dat een bestaand bouwwerk of een bestaand gebruik dat niet in overeenstemming is met het nieuwe plan en waarvan sloop respectievelijk beëindiging wordt beoogd, als zodanig voorlopig kan blijven voortbestaan. Het bouwwerk of gebruik wordt dan als zodanig gedoogd totdat in de loop van de planperiode wordt beslist over sloop respectievelijk beëindiging. Bouwwerken en gebruiksvormen die al in strijd zijn met het vorige bestemmingsplan worden expliciet uitgesloten van het overgangsrecht van het nieuwe plan. Ze worden niet gedoogd onder het nieuwe plan, maar blijven in strijd daarmee. Handhaving door sloop respectievelijk gebruiksbeëindiging blijft een optie. Uitgangspunt is dat overgangsrechtelijke situaties, zowel voor bouwen als voor gebruik, uitzonderingen zijn. Die situaties worden tijdelijk gedoogd. De regels van het overgangsrecht zijn voorgeschreven in het Bro. Deze regels zijn zodoende overgenomen.

Artikel 16 Slotregel

Bij deze regel is vermeld hoe de planregels van dit bestemmingsplan worden aangehaald.

7 ECONOMISCHE UITVOERBAARHEID

De gemeenteraad is verplicht om een exploitatieplan op te stellen voor de gronden, waarop een bij algemene maatregel van bestuur aangewezen bouwplan is voorgenomen. Op basis van een exploitatieplan kunnen kosten worden verhaald. In de betreffende regeling, opgenomen in artikel 6.2.1. van het Bro, is de aanleg van wegen of onderdoorgangen echter niet als een zodanig bouwplan opgenomen. Daaruit volgt dat de gemeente Bunnik geen exploitatieplan hoeft vast te stellen. Overigens is het vaststellen van een dergelijk plan tevens niet nodig indien het kostenverhaal 'anderszins' is verzekerd, bijvoorbeeld door middel van een anterieure overeenkomst.

De kosten voor de ontwikkelingen, die in dit bestemmingsplan mogelijk worden gemaakt, worden gedragen door de initiatiefnemers: de provincie Utrecht en Prorail in opdracht van het Ministerie van I en M. Ook kosten voor een eventuele bodemsanering en planschade komen voor rekening van de initiatiefnemers. Het voorgaande heeft de gemeente vastgelegd in verscheidene (anterieure) overeenkomsten. Aangenomen mag worden dat de provincie Utrecht en Prorail over voldoende draagkracht beschikken om de te maken kosten te dragen.

Daarnaast is van belang dat Prorail alle verwervingskosten van de benodigde gronden draagt. Hierbij wordt nadrukkelijk aangegeven dat de gemeente en initiatiefnemers ernaar streven om met de betreffende grondeigenaren langs minnelijke weg tot overeenstemming te komen. Alleen in het uiterste geval wordt een onteigeningsprocedure opgestart conform de onteigeningswetgeving.

Op grond van het voorgaande blijkt dat de conclusie gerechtvaardigd is dat de gemeente geen exploitatieplan hoeft vast te stellen, dat de initiatiefnemers de kosten dragen van de ontwikkelingen en hiervoor ook voldoende draagkracht hebben.

8 MAATSCHAPPELIJKE UITVOERBAARHEID

8.1 Vooroverleg ex art. 3.1.1. Bro en inspraak

In het kader van artikel 3.1.1 Besluit ruimtelijke ordening (Bro) heeft overleg plaatsgevonden over het voorontwerp bestemmingsplan met de gebruikelijke overlegpartners in het kader van de ruimtelijke ordening, zoals het Hoogheemraadschap De Stichtse Rijnlanden en de provincie Utrecht. De resultaten van het vooroverleg zijn opgenomen in de Inspraak en vooroverlegnota die als bijlage is opgenomen bij de toelichting van het bestemmingsplan 'Spoorkruisingen Bunnik'.

8.2 Zienswijzen ontwerpbestemmingsplan

Het ontwerpbestemmingsplan heeft op grond van artikel 3.8 lid 1 van de Wet ruimtelijke ordening gedurende zes weken (van 1 februari tot en met 14 maart 2013) ter visie gelegen. Gedurende deze termijn kon een ieder zienswijzen naar voren brengen bij de gemeenteraad. De gemeente heeft zes reacties ontvangen. Vijf hiervan betroffen zienswijzen, waarbij één zienswijze nog is voorzien van een nadere aanvulling daarop. Het advies van het Hoogheemraadschap De Stichtse Rijnlanden vormde de zesde reactie. Dit advies is met instemming van het Hoogheemraadschap ambtshalve verwerkt in het vast te stellen bestemmingsplan.

De binnengekomen zienswijzen zijn verkort weergegeven en beantwoord in de Nota van zienswijzen die als bijlage is opgenomen bij de toelichting van dit bestemmingsplan. In de nota van zienswijzen is tevens opgenomen waar het vastgestelde bestemmingsplan gewijzigd is ten opzichte van het ontwerpbestemmingsplan.

COLOFON

Opdrachtgever	: Gemeente Bunnik
Project	: Bestemmingsplan Spoorkruisingen Bunnik
Dossier	: B1668-103-101
Omvang rapport	: 61 pagina's
Auteur	: Thomas Hyams
Bijdrage	: Ivo Cuperus
Interne controle	: Annette Zebel- Vaudo, Yarno Muggen
Projectleider	: Paul Reekers
Projectmanager	: Nils den Hartog
Datum	: 6 juni 2013
Naam/Paraaf	:

HaskoningDHV Nederland B.V.

Planning and Strategy

Laan 1914 nr. 35

3818 EX Amersfoort

Postbus 1132

3800 BC Amersfoort

T (033) 468 20 00

F (033) 468 28 01

www.royalhaskoningdhv.com

**BIJLAGE 1 Spoorkruising Bunnik, Akoestisch onderzoek, 11 juli 2013, Royal
HaskoningDHV**

**BIJLAGE 2 Luchtkwaliteit Bunnik, Luchtonderzoek doortrekking Baan van
Fectio te Bunnik, 3 februari 2012, Royal HaskoningDHV**

**BIJLAGE 3 Milieuadvies Externe veiligheid onderdoorgang Baan van Fectio,
20 september 2010, Milieudienst zuidoost-Utrecht**

**BIJLAGE 4 Spoorkruisingen Bunnik, Milieukundig bodemonderzoek, 14
januari 2013, Royal HaskoningDHV**

**BIJLAGE 5 Waterhuishoudkundig plan, spoorkruisingen Bunnik, 11 juli
2013, Royal HaskoningDHV**

**BIJLAGE 6 Quick Scan Flora en Fauna, Spoorkruisingen Bunnik, 11 april
2011, DHV**

**BIJLAGE 7 Vleermuizeninventarisatie Bunnik, Toekomstige verbinding A12,
28 november 2011, Tauw**

**BIJLAGE 8 Risicoanalyse archeologie locaties spoorwegovergangen
Bunnik-Maarsbergen, bureauonderzoek, 10 december 2007,
Vestigia**

**BIJLAGE 9 Actualisatie archeologisch onderzoek Spoorkruisingen te
Bunnik, aanvullend bureau- en verkennend booronderzoek, 14
mei 2012, Vestigia**

**BIJLAGE 10 Addendum bij: Actualisatie archeologisch onderzoek
Spoorkruisingen te Bunnik, karterend inventariserend
booronderzoek, 14 mei 2012, Vestigia**

**BIJLAGE 11 Addendum 2 bij: Actualisatie archeologisch onderzoek
Spoorkruisingen te Bunnik, verkennend en karterend
inventariserend veldonderzoek, 28 januari 2013, Vestigia**

BIJLAGE 12 Memo kruispunt N411 – Baan van Fectio, verkeersonderzoek, 9 mei 2011, DHV

BIJLAGE 13 Inspraak en vooroverlegnota

BIJLAGE 14 Nota van zienswijzen

BIJLAGE 15 Vaststellingsbesluit