

gemeente houten

bestemmingsplan houten centrum



Behoort bij besluit van de raad dd.
26 september 2006

De gemeentesecretaris

AMER
ADVISEURS BV

ZONNEHOF 43 3811ND AMERSFOORT
TEL. 033-4621623 FAX. 033-4651811
WWW.AMER.NL BUREAU@AMER.NL

RUIMTELIJKE ORDENING

gemeente houten
bestemmingsplan houten centrum

toelichting
voorschriften
plankaart

vastgesteld d.d. 26 september 2006
goedgekeurd d.d.

91-102
17 oktober 2006
amer adviseurs b.v. ruimtelijke ordening

toelichting

INHOUDSOPGAVE

	Blz.
1. INLEIDING	1
1.1. Motieven voor het bestemmingsplan	1
1.2. Ligging begrenzing en omvang	3
1.3. Geldende bestemmingsplannen	4
1.4. Karakter van het bestemmingsplan	5
1.5. Opzet bestemmingsplan en toelichting	5
2. BESCHRIJVING VAN DE BESTAANDE SITUATIE	7
2.1. Ruimtelijke en functionele structuur	7
2.2. Cultuurhistorie en archeologie	9
2.3. Flora en fauna	12
2.4. Water	13
3. BELEIDSKADER	15
3.1. Nationaal	15
3.2. Provinciaal / Regionaal	16
3.3. Lokaal	18
4. MASTERPLAN HOUTEN CENTRUM	23
4.1. Vijf ruimtelijk - programmatische bouwstenen	23
4.2. Programma	25
4.3. Verkeer	30
4.4. Deelprojecten	32
4.5. Herinrichting openbare ruimte	44
4.6. Bouwhoogtezoning	48
5. SPOORVERDUBBELING / INTEGRAAL VERVOERSKNOOPPUNT	49
5.1. Spoorverdubbeling	49
5.2. Integraal vervoersknooppunt	50
5.3. Kruisingen	55
5.4. Geluidsschermen	55
5.5. Verplaatsing Oude Station Houten (OSH)	56
6. BEHEERVISIE	59
6.1. Wonen	59
6.2. Bestaand centrumgebied	59
6.3. Horeca	60
6.4. Prostitutie	61
7. MILIEUTECHNISCHE EN PLANOLOGISCHE RANDVOORWAARDEN	63
7.1. Wegverkeerslawaaï	63
7.2. Spoorweglawaaï	64
7.3. Lucht	74
7.4. Bodem	75
7.5. Water	76
7.6. Externe veiligheid	80
7.7. Trilling	81

7.8.	Parkeerbalans	83
7.9.	Kabels en leidingen e.d.	84
7.10.	Duurzaamheid	84
7.11.	Integrale veiligheid	86
8.	JURIDISCHE PLANBESCHRIJVING	87
8.1.	Algemene juridische opzet	87
8.2.	Bestemmingen	89
9.	ECONOMISCHE UITVOERBAARHEID	95
10.	INSPRAAK EN OVERLEG	97
10.1.	Inspraak in het kader van het Masterplan	97
10.2.	Resultaten inspraak	97
10.3.	Resultaten vooroverleg ex artikel 10 Bro	98
10.4.	Resultaten behandeling Provinciale Planologische Commissie	98
10.5.	Resultaten behandeling zienswijzen	98

BIJLAGE 1: GELUIDSMAATREGELEN HOUTEN – HOUTEN CASTELLUM

I

<i>afbeelding 1: Ligging plangebied in breder verband</i>	2
<i>afbeelding 2: begrenzing plangebied rondom het centrum van Houten</i>	3
<i>afbeelding 3: Overzicht straatnamen en projectgebieden</i>	4
<i>afbeelding 4: Overzicht locaties archeologisch onderzoek</i>	11
<i>afbeelding 5: Masterplan Houten Centrum 2003 - 2015</i>	23
<i>afbeelding 6: Globaal overzicht geplande functies</i>	25
<i>afbeelding 7: winkelcircuit variant 2 met passage</i>	27
<i>afbeelding 8: Overzicht verkeersstructuur</i>	30
<i>afbeelding 9: Uitwerking De Spil e.o.</i>	33
<i>afbeelding 10: uitwerking Spoorhaag</i>	35
<i>afbeelding 11: Uitwerking Cultuurcentrum (locatie De Heemlanden)</i>	37
<i>afbeelding 12: Uitwerking De Slinger (bibliotheek e.o.)</i>	38
<i>afbeelding 13: Nieuw aanzicht Haltnahuis</i>	41
<i>afbeelding 14: mogelijke uitwerking De Fuik</i>	42
<i>afbeelding 15: mogelijke uitwerking Regenboog</i>	43
<i>afbeelding 16: dwarsdoorsnede mogelijke uitvoering station en fietstransferium</i>	51
<i>afbeelding 17: Uitwerking fietstransferium</i>	53
<i>afbeelding 18: Uitwerking busstation</i>	54
<i>afbeelding 19: Uitwerking locatie Stationserf</i>	57
<i>afbeelding 20: Mogelijke aanpassingen in het centrum (maatregelen 1 t/m 5)</i>	78
<i>afbeelding 21: Mogelijke aanpassingen buiten het centrum (maatregelen 6 t/m 8)</i>	79
<i>afbeelding 22: Overzicht parkeeraanbod</i>	84

1. INLEIDING

1.1. Motieven voor het bestemmingsplan

• Het centrum van Houten is toe aan uitbreiding en vernieuwing. **Uitbreiding** omdat Houten, met de voltooiing van Houten-Zuid, groeit van 30.000 naar 50.000 inwoners. Het huidige centrum is hier niet op berekend; er zijn relatief weinig winkels en voorzieningen. De benodigde extra winkels en voorzieningen worden in het bestaande centrum geconcentreerd. Hiervoor moet ook de bereikbaarheid worden verbeterd, omdat het merendeel van de bewoners aan de zuidzijde van het centrum woont.

Vernieuwing omdat er behoefte is aan een voor iedereen herkenbaar en eigentijds centrum. Een kloppend stadshart, waar alle inwoners trots op zijn en waar meer te beleven valt dan het doen van de dagelijkse boodschappen. Daarbij gaat het met name om het verbeteren van de sfeer, de kwaliteit van de openbare ruimte en de voorzieningen voor cultuur en ontspanning. Vandaar het centrale motto: Centrum voor Héél Houten.

Tot slot is er nog een tweede aanleiding voor de vernieuwing van het centrum: de spoorverdubbeling van twee naar vier sporen, zoals die wordt voorbereid in het kader van het randstadspoor in de regio Utrecht/Amersfoort en de spooruitbreiding Vleuten - Geldermalsen (VleuGel) in het kader van Rail 21. Houten is letterlijk rondom de spoorweg en het NS-station gebouwd met een sterke barrièrewerking als gevolg. De spoorverdubbeling heeft dus grote consequenties voor het centrum. Met de spoorverdubbeling ontstaan nieuwe kansen om de barrièrewerking te verminderen, wordt de bereikbaarheid met het openbaar vervoer verbeterd en kan de geluidsproblematiek worden aangepakt.

Het gemeentebestuur heeft beide aanleidingen aangegrepen als een unieke mogelijkheid om twee vliegen in één klap te slaan; de spoorverdubbeling wordt gezien als belangrijkste aanzet voor de vernieuwing van het centrum.

Voorgeschiedenis Houten - Centrum

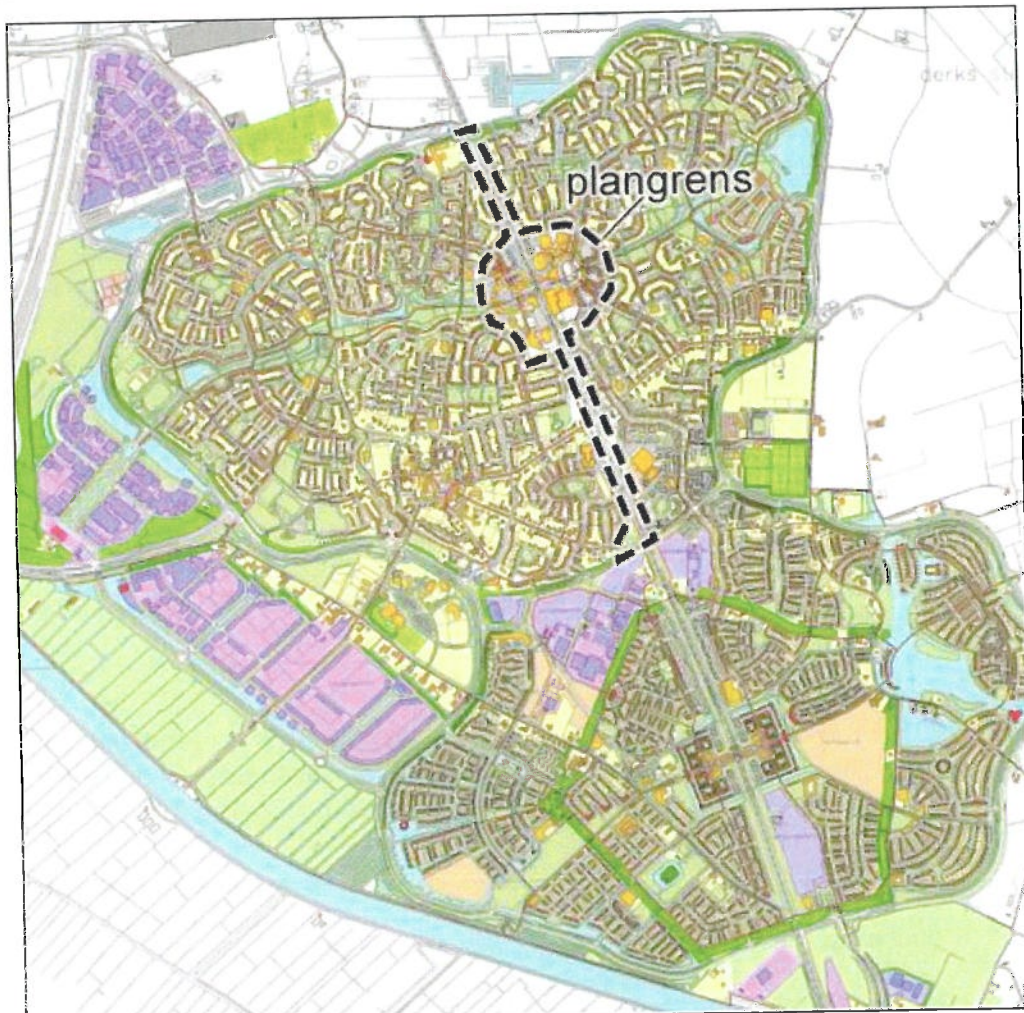
In 1999 is gestart met de ontwikkeling van een plan voor de vernieuwing van Houten Centrum. In 2000 heeft de gemeente de *Nota van Uitgangspunten* vastgesteld. Daarin zijn de knelpunten van het huidige centrum en de doelstellingen voor de vernieuwing verwoord.

- In 2001 volgde de *Structuurvisie Houten Centrum*. Hierin zijn twee sterk uiteenlopende hoofdscenario's voor de vernieuwing gepresenteerd. De wijze waarop de spoorverdubbeling in het centrumgebied gestalte zal krijgen bleek doorslaggevend. Op 18 december 2001 heeft de gemeenteraad in principe gekozen voor *scenario B* (spoorophoging 1,8 m) onder voorwaarde van financiële haalbaarheid. Een ophoging van de sporen met 1,8 m maakt het mogelijk de openbare ruimte te verbeteren en de barrièrewerking van het spoor te verminderen, nieuwe spooronderdoorgangen aan te leggen, de verkeersstructuur te wijzigen, een optimaal functionerend openbaarvervoersknooppunt te realiseren en een groot fietstransferium onder de sporen te bouwen.

Op 1 oktober 2002 besluit de gemeenteraad de verdere technische uitwerking van de spoorverdubbeling in overleg met ProRail te ontwikkelen, met als basis een spoorophoging van 1,8 m. Op 8 november 2002 is de Projectovereenkomst Viersporigheid door gemeente Houten en ProRail ondertekend. Verder is besloten dat de gemeente op haar huidige locatie maar dan in het nieuwe hart van Houten blijft gehuisvest.

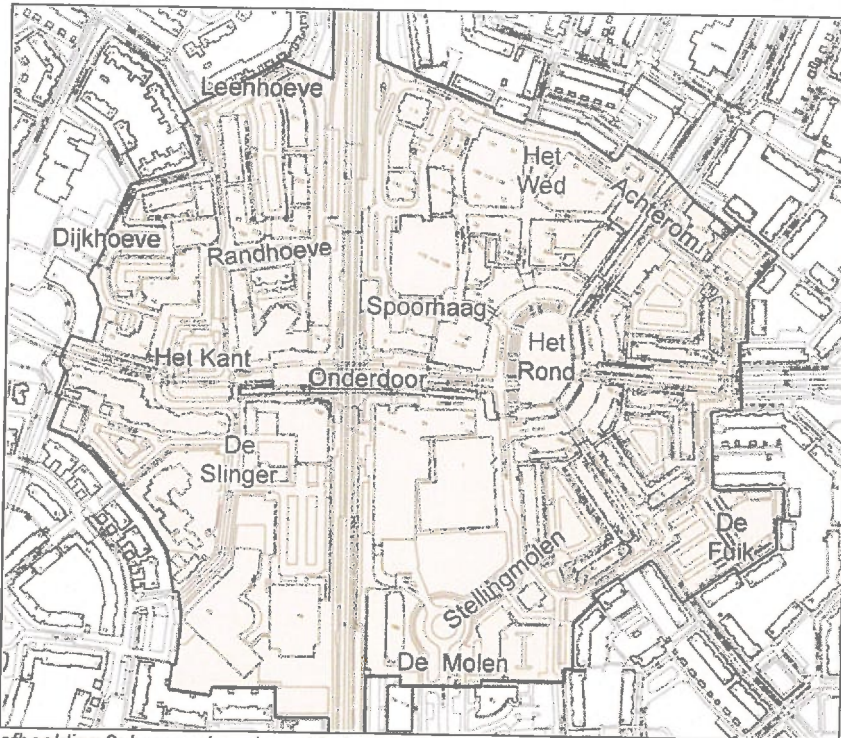
Daarnaast is het besluit tot uitbreiding van de middelbare school College De Heemlanden meegenomen in de integrale planontwikkeling voor het gehele zuidwest-kwadrant en is besloten de intentieovereenkomst met VastNed de basis te laten zijn voor de uitwerking van het zuidoost-kwadrant.

- De stedenbouwkundige, verkeerskundige, civieltechnische en financiële uitwerking van de Structuurvisie 2001, in combinatie met genoemde overeenkomsten en besluiten, heeft geleid tot het op 23 september 2003 door de raad vastgestelde *Masterplan Houten Centrum 2003-2015*. Dit *Masterplan* is een integraal planologisch en financieel kader voor de duurzame vernieuwing van het centrum. Om het te kunnen uitvoeren is onder andere een wijziging van de geldende bestemmingsplannen een voorwaarde.



afbeelding 1: Ligging plangebied in breder verband

1.2. Ligging begrenzing en omvang



afbeelding 2: begrenzing plangebied rondom het centrum van Houten

- Het plangebied wordt globaal begrensd door:
 - het Achterom;
 - de Molen / Kopermolen;
 - de Slinger en Het Kant (inclusief college de Heemlanden, basisschool de Regenboog en het Haltnahuis);
 - Leenhoeve/Randhoeve;

Aan de noord- en zuidzijde is daarbij sprake van twee uitlopers van de spoorverbinding tot aan de Rondweg Noord en De Koppeling.

- In navolging van het Masterplan wordt in dit bestemmingsplan binnen het centrum een aantal deelgebieden onderscheiden. De verschillende deelgebieden staan op navolgende afbeelding globaal weergegeven. In de toelichting wordt, mede aan de hand van deze deelgebieden, nader ingegaan op de vernieuwing van het centrum van Houten.



afbeelding 3: Overzicht straatnamen en projectgebieden (bron: Masterplan Houten Centrum)

1.3. Geldende bestemmingsplannen

De bestaande bebouwing is gerealiseerd op grond van de hierna genoemde plannen:

<i>Bestemmingsplan</i>	<i>Raad/B&W</i>	<i>GS</i>	<i>Onherroepelijk</i>
• Globaal bestemmingsplan Houten	26-06-1974	27-09-1975	17-01-1979
• Uitwerkingsplan I Centrum - het Rond	30-09-1982	07-12-1982	
• Uitwerkingsplan III Centrum - het Rond	21-02-1995	25-04-1995	25-01-1996
• Uitwerkingsplan IIIA Centrum - het Rond	25-07-1995	05-09-1995	
• Uitwerkingsplan IV Centrum - het Rond	02-04-1996	23-04-1996*	

[klopt geze datum?]

In het Globaal bestemmingsplan Houten is de globale stedenbouwkundige opzet van de nieuwe kern Houten planologisch-juridisch vastgelegd met behulp van uit te werken bestemmingen. De daarop volgende uitwerkingsplannen betreffen nadere uitwerkingen van het centrumgebied rondom Het Rond. Nadat de uitwerkingsplannen zijn vastgesteld gaan ze formeel deel uitmaken van het Globaal bestemmingsplan Houten.

Voor delen van het centrum zijn uiteindelijk geen uitwerkingsplannen in procedure gebracht. De aanwezige bebouwing is gerealiseerd op grond van de anticipatieprocedure uit het Globaal bestemmingsplan Houten en een algemene verklaring van geen bezwaar die de provincie heeft afgegeven.

1.4. Karakter van het bestemmingsplan

Het onderhavige bestemmingsplan is grotendeels opgezet als een plan als bedoeld in artikel 10 van de Wet op de Ruimtelijke Ordening (WRO), dat wil zeggen een plan dat een directe titel geeft voor de beoogde bouw- en gebruiksvormen. Het plan bevat redelijk gedetailleerde bestemmingen, om die directe werking te rechtvaardigen.

Waar nodig en gewenst zijn de diverse flexibiliteits-instrumenten, zoals vrijstellings-, nadere eisen- en wijzigingsbevoegdheden in overeenstemming met artikel 11 van de Wet op de Ruimtelijke Ordening, in het plan opgenomen.

Beperkte delen van het bestemmingsplan zijn opgezet als een "uit te werken" plan. Voordat daar tot realisering kan worden overgegaan, dienen Burgemeester en Wethouders in overeenstemming met artikel 11 van de Wet op de Ruimtelijke Ordening het plan in gedetailleerde bestemmingen uit te werken.

Voordeel van deze werkwijze is dat nadere invulling en inrichting van de gebiedsdelen kunnen plaatsvinden, zodra daarover voldoende duidelijkheid is ontstaan. Wel bestaan thans ideeën over de stedenbouwkundige inrichting van de gebieden. De hoofdlijnen daarvan zijn in de uit te werken bestemming vastgelegd.

1.5. Opzet bestemmingsplan en toelichting

Het bestemmingsplan bestaat in principe uit drie onderdelen:

- de **toelichting**; hierin worden de beweegredenen weergegeven die hebben geleid tot het geven van een bepaalde bestemming aan een stuk grond, als mede een interpretatie en uitleg van de gebruikte bestemmingen,
- de **voorschriften**; hierin wordt per bestemming een omschrijving van de doeleinden gegeven en voorschriften met betrekking tot het gebruik van de in dit plan begrepen gronden en de zich daarop bevindende opstallen, en
- de **plankaart**, met daarop de bestemmingen van de betreffende gronden aangegeven.

De toelichting is als volgt opgebouwd:

- allereerst wordt in **hoofdstuk 2** de huidige situatie van het plangebied beschreven aan de hand van de hierbinnen aanwezige functies;
- in **hoofdstuk 3** wordt aandacht besteed aan de beleidsplannen die van invloed zijn op de ontwikkeling van Houten Centrum en de Spoorlijnverdubbeling. Deze beleidsplannen vormen het algemene kader waarmee naar het plangebied moet worden gekeken;
- in **hoofdstukken 4, 5 en 6** wordt ingegaan op het Masterplan, de spoorverdubbeling en de beheervisie;
- vervolgens wordt in **hoofdstuk 7** aandacht geschonken aan de milieu-effecten;
- **hoofdstuk 8** geeft een beschrijving en een toelichting van de diverse bestemmingen;
- in **hoofdstuk 9** wordt ingegaan op de financiële uitvoerbaarheid;
- ten slotte wordt in **hoofdstuk 10** de resultaten van de inspraak en het gevoerd vooroverleg ex artikel 10 Bro weergegeven.

2. **BESCHRIJVING VAN DE BESTAANDE SITUATIE**

2.1. **Ruimtelijke en functionele structuur**

Het concept van Houten

De ruimtelijke structuur van Houten is in zijn basisopzet revolutionair voor zijn tijd. Als nieuwe satellietstad van Utrecht is het dorp Houten in de jaren zeventig van de vorige eeuw uitgebreid rond een nieuwe spoorweghalte op de lijn 's-Hertogenbosch - Utrecht. Het ruimtelijk concept bestaat uit een aantal woonbuurten dat gegroepeerd is om een nieuw centrum. De woonbuurten worden begrensd door een rondweg van waaruit ze per auto te bereiken zijn. Het nieuwe centrum ligt als een spin in het web. In de radialen van het web liggen de langzaam verkeersroutes. De centrale groenzone ligt ook in een radiaal naar het centrum. Aldus is een stedelijk gebied ontstaan waar de bereikbaarheid van het centrum voor voetgangers en fietsers geoptimaliseerd is. Het centrum is voor auto's minder makkelijk bereikbaar.

In het concept is destijds gekozen voor een 'tweepolig' model. De nieuwe pool, het stadscentrum, is volledig los gesitueerd van de oude pool, de op een 'veilige' afstand gelegen historische dorpskern. Naast het voordeel van de centrale ligging heeft het tweepolige model het voordeel dat de waardevolle historische dorpskern niet wordt aangetast door verstedelijking.

Het concept was zo succesvol dat na afronding van de groeikern de invulling van de tweede groeitaak voor Houten volgens dezelfde principes –inclusief een wijkcentrum / station Castellum- opgezet is.

Het centrum van Houten

Het centrum van Houten wordt door de spoorlijn in een westelijk deel en een oostelijk deel opgesplitst. De ruimtelijke opbouw van het centrum wordt gekenmerkt door een haltervormige ruimte, waaromheen de noodzakelijke functies zijn gegroepeerd. Basis vormt de centrale onderdoorgang (Onderdoor) onder het spoor, opgespannen tussen twee pleinen (Het Rond en Het Kant). De centrale onderdoorgang geldt als verbinding voor langzaam verkeer tussen Houten-oost en Houten-west.

Het totale concept voor het centrum bestaat vervolgens uit twee pleinen, ter weerszijden van de centrale onderdoorgang (Het Rond en Het Kant). Op beide monden uit verschillende richtingen (langzaam) verkeersbanen uit. Bovendien was er een aantal functies in het centrum nodig binnen de openbare ruimte, zoals kermis, markten, evenementen, parkeren, flaneren etc. Daarom zijn de afmetingen van de beide pleinen niet alleen afgestemd op de af te wikkelen verkeersbewegingen, maar ook op beoogde functies. Hierbij is onderscheid gemaakt tussen het westelijke plein, welke de naam Het Kant krijgt vanwege zijn vierkante vorm, en het oostelijke plein, Het Rond wordt genoemd. Op het Rond vindt niet alleen de markt een plaats maar wordt ook ruimte geboden aan onder meer kermis en evenementen. Dit is de reden dat Het Rond groter is dan Het Kant. Bovendien wordt onderscheid gemaakt tussen de functies aan Het Rond en die aan Het Kant.

Aan Het Rond komen de winkels, horeca en andere commerciële voorzieningen samen, terwijl aan Het Kant de overwegend sociaal culturele functies een plaats hebben gevonden (gemeentehuis, dienstverlening, verzorgingstehuis). Het Onderdoor als verbindingsschakel tussen de pleinen herbergt van beide functies een (gering) deel (postkantoor, politie, bibliotheek, dienstverlening, winkels en de NS).

Het hart van het centrum van Houten is voornamelijk georiënteerd op langzaam verkeersroutes en -gebieden. Het grootste deel van Het Rond is vrij van autoverkeer evenals de drie belangrijkste toeleidende wegen (Schonenburgseind, Kooikerseind en Wernaarseind). Deze drie wegen zijn speciaal op het langzaam verkeer ontworpen. Ook aan de westzijde is het centrum is het autoverkeer in ondergeschikte mate aanwezig. Rondom het oostelijk centrumgebied loopt een bedieningsweg (Achterom) voor centrumparkeren en bevoorrading. Het Achterom kruist de toeleidende wegen via een specifieke bajonetvormige verkeersoplossing. Via De Molen (zuidzijde) en Spoorhaag (noordkant) is het Achterom bereikbaar vanaf De Koppeling respectievelijk de Rondweg.

Op Het Kant komen drie belangrijke fietsverbindingen Weerwolfseind, Imkerseind en De Slinger tezamen. Het westelijk centrumgebied wordt voor het autoverkeer doorsneden door Het Kant / De Slinger. Vanaf de Rondweg is dit deel van het centrum bereikbaar via de Randhoeve / Leenhoeve.

- Aan de noordzijde van het Rond bevindt zich momenteel het zwaartepunt van het kernwinkelgebied met het bijbehorende loopgebied. Het winkelcircuit is over het algemeen tamelijk smal van profiel.

Het Rond wordt gekenmerkt door een karakteristieke grotendeels aaneengesloten gevelwand, waarin op de bovenverdiepingen wordt gewoond.

Spoorlijn

Houten is dicht langs de spoorlijn gebouwd. Het huidige NS-station, gelegen in de directe nabijheid van belangrijke centrale voorzieningen (gemeentehuis, bibliotheek, scholen, winkels), maakt integraal deel uit van het stadscentrum. Zuidelijk langs de spoorbaan bevinden zich een onderstation en het vroegere karakteristieke stationsgebouw van Houten. Nabij het NS-station zijn de nodige overdekte fietsenstallingen aanwezig. Voor het overige bevinden zich direct aan de spoorlijn verder geen gebouwen.

Buiten het centrum betreft het grondgebruik van de spoorlijn voornamelijk de spoorbanen zelf. De direct aanliggende gronden zijn voornamelijk ingericht als berm met sporadisch wat boombeplanting. Aan beide zijden van de spoorlijn wordt grotendeels begrensd door wegen.

Knelpunten

Het centrum van Houten kent naast kwaliteiten ook een aantal knelpunten. Om een duurzame toekomst van het centrum veilig te stellen dienen deze in de komende jaren te worden opgelost.

Op veel plaatsen heeft het centrum een onaf karakter, met name in de twee zuidelijke kwadranten. De bebouwingswand is op veel plaatsen "open" en op veel plaatsen domineert het beeld van een onverzorgde achterkant. De presentatie van het centrum naar buiten toe schiet bij de verschillende invalswegen te kort. De bezoeker die van buitenaf het centrum met de auto nadert wordt niet op een vriendelijke wijze verwelkomd. Zowel vanuit het noorden als het zuiden valt de eerste blik op de achterzijde van een parkeergarage. Ondanks de jonge leeftijd worden nu al sporen van fysieke slijtage zichtbaar.

Ook kondigen zich hier en daar problemen op het gebied van de sociale veiligheid aan, met name op de plaatsen waar de overgang tussen openbaar en privé onduidelijk is vormgegeven. In het belang van een duurzame toekomst zal het centrum op alle

punten de toets van een politiekeurmerk veilige woonomgeving moeten kunnen doorstaan.

Ook in programmatisch opzicht schiet het centrum te kort. Het aanbod van winkels is te eenzijdig en te veel gericht op de dagelijkse boodschappen. Daardoor ondervindt Houten veel concurrentie van omringende stedelijke centra, die een completer en attractiever voorzieningenniveau hebben. Wel is er nog geïnvesteerd in een upgradering van het winkelcentrum aan Het Wed en De Raat, en werd aan het Onderdoor een winkelcomplex met een grote supermarkt gebouwd. Om de concurrentiekracht te verbeteren is echter een aanzienlijk grotere inspanning noodzakelijk: Meer commerciële voorzieningen, maar vooral ook meer culturele en maatschappelijke voorzieningen en voorzieningen op het gebied van ontspanning en dag- en avondhoreca.

Al met al is de sfeer van een echt stadscentrum, waar de bewoners elkaar ook buiten de winkeltijden voor allerlei maatschappelijke activiteiten kunnen ontmoeten, nog altijd niet voldoende uit de verf gekomen. De historische dorpskern heeft in dat opzicht nog steeds veel meer aantrekkingskracht. Daarmee is de vinger gelegd op hét dilemma voor de centrumontwikkeling in Houten: de verhouding tussen de historische dorpskern (met een florerend uitgaansleven) en het nieuwe centrum. De afstand tussen het Plein en Het Rond is met ruim 1.250 m relatief groot, ongeveer een kwartier lopen. Voor een stad met een omvang van 50.000 inwoners is een tweepolig centrum doorgaans al een kwetsbaar gegeven, maar met deze loopafstand is de kans op synergie erg klein.

2.2. Cultuurhistorie en archeologie

Houten, stedenbouwkundig monument van de jaren zeventig

Houten zou een "monument van de stedenbouw van de jaren zeventig" kunnen worden genoemd. De groei van een dorp van minder dan 5.000 inwoners tot een 'groei-kern' van 30.000 inwoners is gestuurd door een integraal plan, waarin het gedachtegoed van de humane stedenbouw, het zoeken naar evenwicht tussen ecologie en economie, tussen grote en kleine schaal, tussen oud en nieuw en tussen 'verkeer' en 'verblijf' doorklinkt.

De kwalificatie "monument van de stedenbouw van de jaren zeventig" geldt niet in de laatste plaats voor het centrum van Houten. Het consequent uitgevoerde, onmiskenbaar Italiaans geïnspireerde ruimtelijk concept heeft een aantal unieke kwaliteiten opgeleverd, met name door de wijze waarop de visie op verkeer en vervoer in het concept is verwerkt. Daarbij gaat het om kwaliteiten als de herbergzaamheid, de menging van stedelijke functies en de fraaie samenhang tussen het besloten centrum en de lange verbindingslijnen naar het landschap. Ook de openbare ruimte kent op veel plaatsen een zorgvuldige en haast tijdloze vormgeving, zoals het druk gebruikte jeu de boules-terreintje voor het gemeentehuis. Ondanks de jonge leeftijd kan hier al gesproken worden van een belangwekkend stuk historisch erfgoed.

Monumenten

Vanwege de korte geschiedenis van het centrum van Houten zijn hier nog geen individuele panden als gemeentelijk of rijksmonumenten aangewezen.

In zuidelijke richting langs de spoorlijn ligt aan het Stationserf (nr. 39 - 43) het voormalige stationsgebouw van Houten. Dit stationsgebouw dateert uit 1868 en is gebouwd in opdracht van de toenmalige Staatsspoorwegen. Het was destijds een station met een

'lage status' en valt in de categorie gestandaardiseerde stationsarchitectuur. Het is de opvolger van het zogenaamde type station der vijfde klasse. Vrijwel alle stationgebouwen uit deze klasse zijn inmiddels gesloopt. Het stationsgebouw in Houten is de laatste langs het traject Utrecht - 's-Hertogenbosch. In 1934 is het station buiten gebruik gesteld waarna het in 1937 is verbouwd tot twee woningen. In 1986 is het gebouw gerenoveerd en ingericht als bedrijfsruimte voor startende ondernemers. Het stationsgebouw wordt als een van de oudste industrieel erfgoed objecten in de gemeente zeer gewaardeerd door de inwoners van Houten. De cultuurhistorische waarden zijn groot, omdat het station iets vertelt over de geschiedenis en het belang van het vervoer en de infrastructuur in Houten. Het gebouw is aangemerkt als gemeentelijk monument. Momenteel loopt voor het pand een aanvraag tot aanwijzing als rijksmonument.

Archeologie

Adviesbureau Archeologic heeft met betrekking tot de bouwplannen in het centrum van Houten archeologisch advies uitgebracht. Uit dit advies blijkt dat er in het plangebied op grond van de Archeologische Monumenten Kaart (AMK) van de Rijksdienst voor het Oudheidkundig Bodemonderzoek (ROB) geen archeologische monumenten bekend zijn. Ook zijn er geen geregistreerde meldingen van vondsten of waarnemingen (bron: ARCHIS, nationale archeologische database).

Vooruitlopend op de voorgenomen spoorverdubbeling is er in 2001 in opdracht van NS-Railinfrabeheer in de gemeente Houten een prospectief booronderzoek uitgevoerd (project VleuGel, RAAP-rapport 752). Aan de westzijde van de spoorbaan, ter hoogte van het gebied van het cultuurcluster, is een achttal boringen gezet. Dit onderzoek heeft ter plaatse geen aanwijzingen voor archeologische resten opgeleverd.

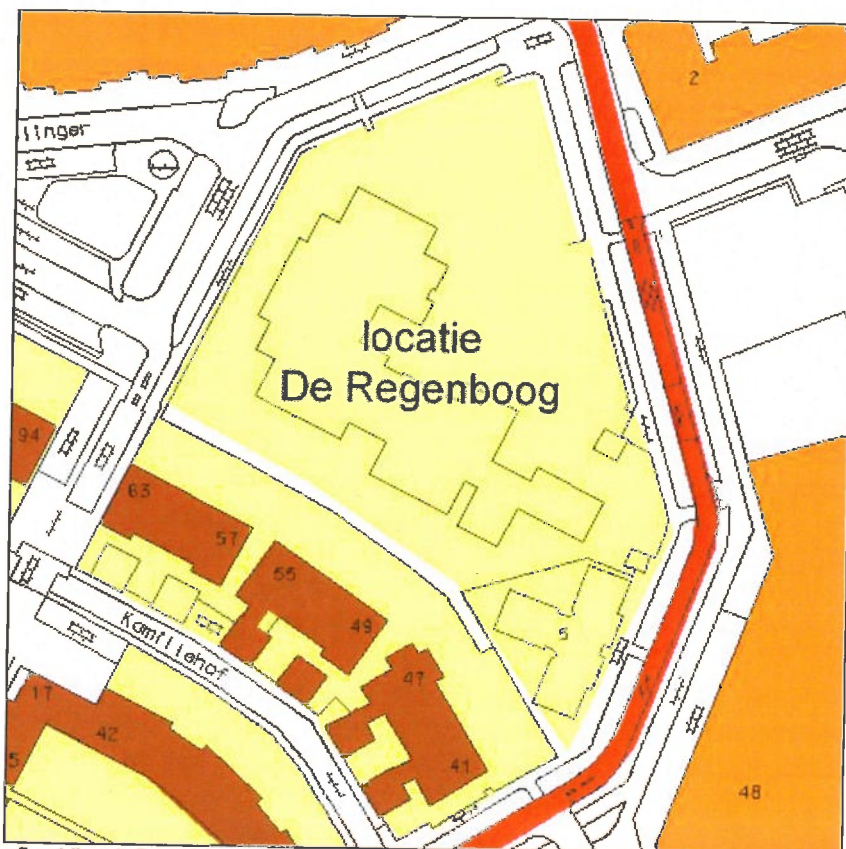
In het westelijk deel van de ondergrond van het centrum van Houten ligt de Hoonse stroomrug. Voor stroomruggen bestaat een hoge archeologische trefkans omdat het geschikte gronden zijn voor wonen en agrarische activiteiten. Op de Indicatieve Kaart van Archeologische Waarden is de Hoonse stroomrug aangegeven als een gebied met hoge trefkans. In het advies van Archeologic wordt uitgelegd dat de Hoonse stroomgordel een actief riviersysteem is van circa 4.900 tot 3.730 jaar geleden. De top van de Hoonse stroomgordel ter hoogte van het gebied van het cultuurcentrum ligt op circa 0,5 m (+ NAP). Op deze hoogte zijn de eventuele archeologische restanten te verwachten. Archeologische restanten op de stroomgordel zullen dus jonger zijn dan 3.730 jaar geleden, dus Midden Bronstijd en later. Archeologische sporen die (elders) op de Hoonse stroomrug zijn aangetroffen representeren vooral de IJzertijd en de Romeinse tijd. Het oostelijk deel van het gebied van het centrum heeft een lage verwachting omdat het komgronden betreffen.

De huidige hoogte van het maaiveld in het centrum varieert tussen de 2,2 m en de 2,5 m (+ NAP). Het belangrijkste archeologische niveau (de top van de stroomgordel) kan verwacht worden op circa 1,7 – 2,0 m onder het huidig maaiveld (0,5 m +NAP). Bij de aanleg van het huidige centrum van Houten is op het toenmalige maaiveld een ophooglaag van ten minste 1,5 m zand aangebracht.

Het huidig grondwaterpeil heeft nu een gemiddelde stand van 0,5 m (+ NAP). Het huidige grondwater heeft daarmee ongeveer dezelfde hoogte als het verwachte archeologische niveau. Over het algemeen komt het de kwaliteit van archeologische resten zeer ten goede als zij permanent onder het grondwatervniveau bewaard zijn. Het grondwaterpeil is deels het gevolg van de aangebrachte ophooglaag en de beheersing van het streefpeil. Verondersteld wordt dat in de jaren voor de ophoging het

grondwater lager stond en dat het archeologisch niveau droog lag. Dat vermindert de kans om een waarde aan te treffen met een goede fysieke kwaliteit.

Het merendeel van de bebouwing in het centrum is gefundeerd op heipalen. Bovendien is een gedeelte van de bestaande bebouwing in het centrum voorzien van kelders. Het heiproces veroorzaakt een bodemverstoring. De kans om onder een in zandgrond (de Hoonse stroomrug) geheid gebouw nog zinvol archeologisch onderzoek te kunnen doen is daarom niet groot. Om die reden wordt voor grote delen in het centrumgebied niet aanbevolen om de sloopwerkzaamheden te begeleiden.



afbeelding 4: Overzicht locatie archeologisch onderzoek

Op de locatie van de Regenboogschool is het eventueel aanwezige archeologische niveau mogelijk nog intact. De geplande toerit naar de nieuwe zuidtunnel, ter plaatse van het parkeerterrein bij de Regenboogschool, ligt in een zone met een hoge archeologische trefkans. Het tracé van deze toerit komt dan ook in aanmerking voor archeologisch vooronderzoek. Een en ander wordt geregeld in dit bestemmingsplan.

Ten behoeve van de verplaatsingslocatie Oude Stationsgebouw Houten heeft RAAP Archeologisch Adviesbureau in april 2006 een bureau- en inventariserend veldonderzoek uitgevoerd (RAAP-notitie 1610/herziene eindversie 29-05-2006). Het Oude stationsgebouw van Houten wordt in 2006 verplaatst naar een andere locatie in verband met de verbreding van het spoor van twee naar vier banen. Het onderzoek diende te worden uitgevoerd omdat realisatie van de plannen zou kunnen leiden tot aantasting of vernietiging van mogelijk aanwezige archeologische resten. Doel van het onderzoek was het opsporen van deze resten en, indien mogelijk, een eerste indruk geven van de kwaliteit (gaafheid en conservering), aard, datering, omvang en diepteligging ervan.

Het plangebied maakt deel uit van een zone met stroomgordelafzettingen van de Jutphase stroomgordel. Voor het plangebied gold voorafgaande aan het veldonderzoek een hoge archeologische verwachting voor vindplaatsen vanaf het Neolithicum. Uit het veldonderzoek blijkt dat de bodemopbouw in het plangebied bestaat uit beddingafzettingen die deels zijn afgedekt door een pakket oeverafzettingen. De diepteligging van de beddingafzettingen varieert van circa 0,5 m tot dieper dan 1,8 m -mv. De top van de bodem bestaat tot 0,5 à 0,8 m -mv uit geroerde grond.

In tegenstelling tot wat verwacht werd (hoge archeologische verwachting voor vindplaatsen vanaf het Neolithicum) zijn tijdens het karterend onderzoek géén archeologische indicatoren aangetroffen die wijzen op de aanwezigheid van nederzittingsresten ter plaatse. Op grond van het ontbreken van (duidelijke) aanwijzingen voor de aanwezigheid van archeologische resten wordt ten aanzien van het plangebied geen vervolgonderzoek aanbevolen.

Voor het oostelijk gedeelte van het centrum (komgronden) geldt een lage archeologische verwachting en wordt over het algemeen geen specifieke actie voorgesteld.

2.3. Flora en fauna

De spoorlijn is aangewezen als ecologische zone. De spoorlijn vormt niet zozeer een verbinding tussen twee gebieden, maar een functionele zone die kan functioneren voor planten en dieren van diverse langs de spoorlijn aanwezige (natte en droge) biotooptypen.

In het bebouwde gebied van de kern Houten (zeker tussen zuidelijke en noordelijke rondweg) is de ecologisch verbindende werking van de spoorlijn, vanwege de beperkte ruimte, gering. Om die reden ziet de provincie in haar beleid dit deel van de spoorlijn niet meer als ecologische verbinding maar als biotoop en is de ecologische verbinding aan de oostzijde van Houten langs de rondweg geprojecteerd.

In opdracht van ProRail is door het ecologisch onderzoeks- en adviesbureau Van de Goes en Groot een studie uitgevoerd naar het voorkomen van beschermde planten en dieren langs het gehele tracé in de gemeente Houten. In het rapport "Beschermde flora en fauna VleuGel/Randstadspoor, deeltracé ACH (Utrecht - Houten)" wordt geconcludeerd dat voor verschillende beschermende soorten ontheffing zal moeten worden aangevraagd. Voor al deze soorten zijn mitigerende maatregelen mogelijk:

- de vegetatie langs de spoorlijn bestaat voornamelijk uit ruigtes. In het bebouwde gebied zijn geen beschermde planten aangetroffen.
- in de meeste sloten die gedempt worden bevinden zich vissen en amfibieën die beschermd dienen te worden. In het rapport wordt aangegeven welke maatregelen kunnen worden getroffen om het effect van de ingrepen te compenseren of te verkleinen. Het merendeel is echter vooral buiten de bebouwde kom aangetroffen.
- vogels komen langs de spoorlijn voor. In de bebouwde kom betreft dit voornamelijk stadsvogels. Wanneer de werkzaamheden buiten het broedseizoen plaatsvinden zijn er geen problemen te verwachten.
- voor vleermuizen is vooral het oude stationsgebouw (OSH) en de directe omgeving van belang; in het bijzonder de combinatie van een mogelijke verblijfplaats met de bomenrij en het struweel langs het spoor. Aantasting van de directe omgeving van het oude stationsgebouw (de beoogde verplaatsing in zuidelijke richting) zal dan ook effect hebben op de aanwezige vleermuizen. Compensatie is niet aan de orde, gezien het feit dat vleermuizen niet in het oude stationsgebouw zijn aan-

getroffen, maar verblijven in de omgeving. In het gebied zijn geen beschermde planten aangetroffen.

In overleg met ProRail geeft de gemeente bij de inpassing van de spooruitbreiding aandacht aan een zodanige inrichting en beheer van bermen, sloten en taluds dat aanwezige biotopen hierdoor zoveel mogelijk worden versterkt.

2.4. Water

Door het centrum van Houten loopt een watergang over Het Rond en het Onderdoor. Deze watergang is vormgegeven als gracht en is onderdeel van het watersysteem van de bebouwde kom van Houten, ten noorden van de Koppeling. Kwel- en regenwater vanuit het Kooikerspark stroomt door het centrum naar het Imkerspark en via een uitlaatwerk naar buiten in de Rondwegslot.

3. BELEIDSKADER

3.1. Nationaal

Vierde nota extra

In het kader van de Vierde Nota Extra (VINEX) is aan de zuidzijde van Houten gestart met Houten - Zuid als voortzetting van de opvangfunctie van Houten. Inmiddels is het grootste deel daarvan gerealiseerd.

De verbinding Utrecht-'s-Hertogenbosch is als "hoofdtransportas rails" voor personen vervoer opgenomen. Verbindingen uit deze netwerken onderscheiden zich van de overige verbindingen door prioriteit bij investeringsbeslissingen.

Nota Ruimte

De Nota Ruimte is op 23 april 2004 door het kabinet vastgesteld en begin 2005 meerdere malen in de Tweede Kamer behandeld. De nota omvat de visie van het kabinet op de ruimtelijke ontwikkeling van Nederland tot 2020, met een doorkijk tot 2030. In de nota kiest het kabinet voor een sterke economie, een veilige en leefbare samenleving en een aantrekkelijk land. De nota is gebaseerd op de beleidsvoornemens van het Tweede Structuurschema Groene Ruimte en de Vijfde Nota over de Ruimtelijke Ordening met de daarbij horende analyses.

In de nota worden uitsluitend de hoofdlijnen van beleid aangegeven, waarbij het kabinet kiest voor het motto 'decentraal wat kan en centraal wat moet'. De primaire verantwoordelijkheid voor zorgvuldig ruimtegebruik, economische vitaliteit, leefbaarheid en ruimtelijke kwaliteit ligt bij de gemeenten.

Klimatologische veranderingen en een toename aan bebouwing maken het noodzakelijk dat er aanpassingen dienen te komen in het waterbeheer. In laag Nederland noodzaken veiligheid en opvang van water tot het reserveren van extra ruimte. In hoog Nederland moesten herstel en zorgvuldig beheer van watersystemen leiden tot meer kwaliteit van water en ruimtelijke inrichting.

Met betrekking tot waterbeleid zijn, in aansluiting op de Vierde Nota Waterhuishouding, de beleidsdoeleinden als volgt gedefinieerd: het vergroten van de veiligheid, het beperken van de wateroverlast en het veilig stellen van de zoetwatervoorraad. Water wordt als ordenend principe gezien.

Nationaal Verkeer en Vervoerplan (NVVP) / Nota mobiliteit

De Nota Mobiliteit geeft de nationale visie op het verkeer en vervoersbeleid weer tot en met 2020. De nota geeft op strategisch niveau aan wat we kunnen en wat wel willen op het terrein van verkeer en vervoer. Goede bereikbaarheid is een voorwaarde voor de sociale en economische ontwikkeling in Nederland. Op zijn beurt creëert die ontwikkeling weer nieuwe mobiliteit.

Hoofddoel van de Nota Mobiliteit is dan ook verbetering van de betrouwbaarheid van het verkeerssysteem (weg, water, spoor en lucht) van deur tot deur binnen de maatschappelijke randvoorwaarden op het gebied van de veiligheid en de kwaliteit van de leefomgeving.

Meerjarenprogramma Infrastructuur en Transport

In het MIT (Meerjarenprogramma Infrastructuur en Transport) 2002-2006 zijn de beleidsvoornemens van het Rijk met betrekking tot de planning van infrastructurele pro-

jecten tussen 1993 en 2003 opgenomen, met een doorwerking naar de jaren 2003 tot en met 2010.

Ten aanzien van het onderhavige trajectdeel wordt in het MIT gemeld dat de spooruitbreiding Utrecht - Geldermalsen (met voor het onderhavige trajectdeel uitbreiding naar vier sporen c.a.) is opgenomen in de categorie van projecten die tot 2010 in uitvoering komen. De indienststelling van het gehele project tussen Utrecht Lunetten en Geldermalsen is voorzien in 2011.

3.2. Provinciaal / Regionaal

Streekplan 2005 - 2015 (Provincie)

In het streekplan wordt de nadruk gelegd op zorgvuldig ruimtegebruik in bestaand stedelijk gebied dat wil zeggen efficiënt, intensief, meervoudig en duurzaam gebruik van de ruimte. Hieronder wordt ook dubbelgebruik en ondergronds gebruik verstaan. Het provinciale streven is er op gericht de leefbaarheid en de kwaliteit van de leefomgeving in stand te houden en waar mogelijk een impuls te geven. Dit kan gebeuren door aandacht te schenken aan duurzaam bouwen en duurzame ruimtelijke ontwikkeling. De impuls kan tot stand komen in de combinaties van functies, de inrichting van de openbare ruimte, en de architectuur. In het streekplan wordt benadrukt dat een en ander op een zorgvuldige wijze dient plaats te vinden, waarbij het de uitdaging is om stedenbouwkundige en cultuurhistorische waarden en waardevol groen in stand te houden. Waar mogelijk dienen veiligheid, gezondheid, milieu en waterhuishoudkundige situaties zoveel mogelijk te worden verbeterd.

In het nieuwe streekplan worden geen specifieke uitspraken gedaan omtrent de centrumplannen van Houten en de spoorverdubbeling. Wel wordt aandacht gevraagd voor de gevolgen van de snelle groei en de daarmee samenhangende aard van de behoefte aan woonmilieus en (centrum-) voorzieningen. Op de streekplankaart wordt voor Houten een inbreidingscapaciteit aangegeven tussen de 500 en 1.000 woningen.

Provinciaal Verkeers- en vervoersplan

In het Strategisch Mobiliteitsplan Utrecht (SMPU) heeft de provincie het beleid voor de komende jaren vastgelegd. De provincie streeft naar een doelmatig verkeerssysteem, dat de randvoorwaarden schept voor ruimtelijke ontwikkeling. Op knooppunten van netwerken kunnen ruimtelijke ontwikkelingen tot bloei komen. De centrumlocatie Houten is aangewezen als Openbaar Vervoersknooppunt, als onderdeel van Randstadspoor.

Regionale structuurvisie 2005 - 2015 (BRU)

Als voorloper van het Regionaal Structuurplan II, wordt in de regionale structuurvisie 2005 - 2015 (vastgesteld d.d. 24-11-2003) ingezet op een integrale kwaliteitssprong om de nagestreefde rol in de deltametropool waar te kunnen maken. Dit is vertaald in een zestal ambities, waaronder het verbeteren van de bereikbaarheid en herstructurering en transformatie van verouderde woon - en werkgebieden.

Voor wat betreft Houten Centrum wordt daarbij gedacht aan het vergroten van de capaciteit van het landelijk spoornetwerk in combinatie met het stadsgewestelijk OV-netwerk Randstadspoor. Houten Centrum wordt in de regionale structuurvisie aangemerkt als een regionaal knooppunt. Daarom wordt prioriteit gegeven aan de uitvoering van lopende projecten voor het centrum van Houten.

Regionaal Verkeers- en vervoersplan(BRU)

Het Regionaal Verkeers- en vervoersplan (RVVP) is op 27 oktober 2004 door het BRU vastgesteld. Het Regionaal Verkeers- en vervoersplan concentreert zich op de regio als draaischijf van Nederland voor het vervoer. Het (weer) in beweging krijgen en houden van het verkeer is hierbij een belangrijke doelstelling. De regio ziet dat het aanleggen van extra asfalt niet in alle gevallen voldoende is, ook stimulering van het gebruik van het openbaar vervoer en de fiets is noodzakelijk. Betaald rijden is een mogelijkheid om de hoeveelheid verkeer in de spits te beperken en de beschikbare infrastructuur optimaal te gebruiken. Randstadspoor biedt de mogelijkheid om openbaar vervoer van hoge kwaliteit op regionale schaal te leveren. Verbetering van ketenvervoer (Fiets/Openbaar Vervoer) is mogelijk door hoogwaardige fietsenstallingen te realiseren op knooppunten van openbaar vervoer.

Voor het Centrum van Houten vertaalt zich dit in het ontwikkelen van Houten Centrum tot Openbaar Vervoersknoop, inclusief de bijbehorende voorzieningen. De spoorverdubbeling is noodzakelijk om Randstadspoor op de rails te krijgen. De routes over Het Onderdoor (Imkerspark-Kooikerspark), Weerwolfseind en Wernaarseind maken deel uit van het regionale Fietskernnet.

Water op Orde (provincie)

De watersystemen moeten voor 2020 op orde zijn gebracht overeenkomstig het duurzame beleid op Europees- en Rijksniveau. De provincie geeft daarom hoge prioriteit aan het creëren van duurzame en robuuste watersystemen. Het hoofddoel van het waterhuishoudingsplan 2005-2010 is dan ook: "een veilig en bewoonbaar land hebben en in stand houden, daarvoor gezonde en veerkrachtige watersystemen bieden en duurzaam gebruik maken van water voor mens en natuur". De algemene doelstellingen zijn het garanderen van een aanvaardbaar veiligheidsniveau tegen overstromingen en milieucalamiteiten, een integraal waterbeheer en streven naar verantwoord gebruik van grond- en oppervlaktewater. Het waterhuishoudingsplan 2005-2010 is op 28 september 2004 vastgesteld door gedeputeerde staten van Utrecht.

Belangrijk uitgangspunt voor het nieuwe waterbeheer is duurzaamheid. Duurzaam waterbeheer houdt in dat eventuele knelpunten niet afgewenteld worden in tijd, plaats of milieucompartiment. Bij het selecteren van maatregelen in het waterbeheer worden de volgende tritsen gebruikt om dit uitgangspunt tot uitdrukking te brengen:

- *Vasthouden, bergen en afvoeren* om wateroverlast bij piekafvoeren te voorkomen. dat betekent waar mogelijk water vasthouden op de plek waar de regen valt, als dat aantoonbaar niet mogelijk is ruimte creëren om water tijdelijk te bergen en pas als dat aantoonbaar niet mogelijk is water afvoeren en benedenstrooms naar ruimte voor water zoeken.
- *Vasthouden, opsparen en aanvoeren* om watertekort te voorkomen. Dat betekent waar mogelijk water vasthouden, als dat niet mogelijk is toch aanvoer van gebiedseigen water realiseren door ruimte te creëren waarin dit water wordt opgespaard, als dat aantoonbaar niet mogelijk is gebiedsvreemd water inlaten.
- *Schoonhouden, scheiden, zuiveren* om de waterkwaliteit te verbeteren. Dat betekent waterverontreiniging in principe bij de bron aanpakken, voor zover dat niet toereikend is schone en vuile waterstromen scheiden en als ook dat niet toereikend is het water zuiveren.

Daarnaast wordt gestreefd naar een natuurlijker beheer van water, dat minder afhankelijk is van technische maatregelen. Hiervoor is het nodig water als uitgangspunt te nemen voor de ruimtelijke ordening. In het nieuwe streekplan is dan ook als één van de hoofdlijnen vastgelegd dat water een ordenend principe is.

De hoofdfunctie van het watersysteem in het gebied tussen de rivier de Kromme Rijn en het Amsterdam-Rijnkanaal is land-, tuin- en bosbouw. Een groot deel van dit gebied is in gebruik voor landbouwkundige doeleinden. De belangrijkste eisen voor deze functie zijn de beschikbaarheid van voldoende oppervlaktewater en een grondwaterpeil dat is afgestemd op het landbouwkundig grondgebruik.

Nevenfuncties zijn natuur en landschap, drink- en bedrijfswatervoorziening en bebouwing en infrastructuur. Doordat de functie bebouwing en infrastructuur als nevenfunctie wordt beschouwd moet er worden voldaan aan de waterhuishoudkundige wensen van de aanwezige bebouwing en infrastructuur. Uitbreiding mag er in beginsel niet toe leiden dat minder goed aan de waterhuishoudkundige wensen van de hoofdfunctie land-, tuin- en bosbouw wordt voldaan, zoals is beschreven in het waterhuishoudingsplan.

Ook in het stedelijk gebied zijn maatregelen nodig om de provinciale doelstellingen voor de bestrijding van wateroverlast en verdroging en het verbeteren van waterkwaliteit en ecologie te bereiken. Bij stadsvernieuwing zijn belangrijke kansen aanwezig voor de verbetering van het watersysteem. Bekeken kan worden of voldoende ruimte voor water geschapen kan worden, meer oppervlaktewater creëren en bevorderen dat regenwater niet op het riool wordt geloosd. Intensieve samenwerking tussen de gemeenten en het waterschap is hiervoor essentieel.

Waterstructuurvisie (Hoogheemraadschap Stichtse Rijnlanden)

In de Waterstructuurvisie (september 2002) geeft het hoogheemraadschap zijn visie op duurzaam waterbeheer weer. De visie strekt zich uit over een periode van 30 tot 50 jaar. De Watervisie dient onder andere als input voor de gemeentelijke waterplannen. In de waterstructuurvisie wordt door het hoogheemraadschap aangegeven welke uitgangspunten en doelstelling uit oogpunt van duurzaam waterbeheer van belang zijn voor ruimtelijke plannen.

Voor Houten geldt een mix van strategieën (vasthouden, bergen en afvoeren). Voor het stedelijk gebied van Houten staan de aanwezige functies niet ter discussie. Mede met behulp van herinrichting wordt in het kader van duurzaam waterbeheer gestreefd naar vergroting van het wateroppervlak, toepassing van flexibel peilbeheer en vermindering van emissies

Duurzaam stedelijk waterbeheer houdt onder ander in dat:

- schoon verhard oppervlak is afgekoppeld van de riolering;
- vervuilingsbronnen (diffuse en puntbronnen) zijn gesaneerd;
- het waterbergend vermogen is toegenomen (meer open water/toepassen van flexibel peil beheer) waardoor water langer wordt vastgehouden en mogelijkheden voor piekberging zijn toegenomen;
- een groot deel van de oevers is natuurvriendelijk ingericht waardoor de biologische waterkwaliteit van het systeem is vergroot.

3.3. Lokaal

Strategische visie Houten 2015

In de strategische visie Houten 2015 (mei 2003) worden de ambities van Houten voor 2015 vastgelegd. Omdat Houten in enkele tientallen jaren uitgroeit van dorp tot stad is het belangrijk een visie te vormen op de toekomst van Houten. Medio 2007 stopt Hou-

ten met de realisatie van grote bouwplannen en blijft het aantal inwoners hangen rond de 50.000. In nauwe samenspraak met de bewoners is een strategische visie ontwikkeld met het motto: "Van groei naar bloei".

De nieuwbouwplannen worden beschreven in de ruimtelijke visie Houten 2015. Na voltooiing van de grote bouwplannen komt de nadruk meer te liggen op goed beheer, op behoud van een groene en overzichtelijke woon- en leefomgeving.

Het stadscentrum moet ook in de nieuwe situatie aansluiten bij de behoefte van de bewoners. Een goed woonmilieu biedt voldoende ruimte om te ontspannen en anderen te ontmoeten. Dat houdt een uitbreiding in van de openbare en commerciële voorzieningen. Ook moeten er nieuwe voorzieningen komen. Het aanbod voor jongeren en ouderen krijgt extra aandacht:

- meer cafés en eetgelegenheden;
- meer winkels, een bioscoop en uitgaansgelegenheden;
- een multifunctioneel cultuurcentrum dat ruimte biedt aan theater, sport, film, exposities en vergaderzalen.

Ruimtelijke Visie 2015

In de ruimtelijke visie Houten 2015 (april 2005) wordt aangegeven welke ruimtelijke ontwikkelingen de gemeente het komend decennium wenselijk acht in de gemeente Houten. De visie is een kader voor gemeentelijk ruimtelijk handelen. In de visie gaat het om afbouwen in het stedelijk gebied, ontwikkeling van de kleine kernen en multifunctionele ontwikkeling van het landelijk gebied.

Uitgangspunt van de visie is dat na realisering van VINEX en het Masterplan centrum (inclusief spoorverdubbeling en spoorophoging) Houten een complete stad is voor ca. 50.000 inwoners. Om Houten in deze staat te houden, is een beperkte toevoeging van stedelijk programma nodig. De gemeente kiest nadrukkelijk niet voor een nieuwe groeitaak.

Bij de visie hoort een uitvoeringsprogramma. Daarin wordt aangegeven hoe de ambities uit de visie worden gerealiseerd. Een van de ambities betreft realisering van circa 1.000 woningen in bestaand bebouwd gebied binnen de Rondweg en in de kleine kernen. Daarbij moet de aandacht vooral uitgaan naar woningen voor starters, jongeren en ouderen. Dat betekent onder andere selectieve verdichting, dicht bij de centra, te weten Centrum en Castellum.

Nota Wonen Houten 2015

In de nota Wonen Houten 2015 (29-06-2004) geeft de gemeente zijn visie op de voorliggende huisvestingsopgave. De visie wordt samengevat onder het motto "Verantwoordelijk en Sociaal". In deze woonvisie wordt vooral ingezet op een viertal fronten:

- extra inzet op nieuwbouw van kleine en goedkope koopwoningen;
- extra inzet op nieuwbouw van sociale huurwoningen, waarvan een deel in economisch betere tijden (versneld) verkocht kan worden. Op deze wijze wordt op korte termijn de stokkende doorstroming naar koopwoningen opgevangen;
- ruimte voor de realisatie van duurdere huurwoningen ten behoeve van het op gang brengen van doorstroming;
- meer differentiatie nastreven door huisvesting van bijzondere doelgroepen. Voor het centrumgebied wordt ingezet op jongeren en ouderen

Meer Wonen Meer Winkelen

In de nota "Meer Wonen Meer Winkelen" (medio 1997) wordt ten aanzien van het centrum van Houten geconcludeerd dat de functie van Het Rond als hoofdwinkelcentrum moet worden verstevigd. Om dit te verwezenlijken wordt een ruimtelijk perspectief voor Het Rond opgesteld.

Met betrekking tot de versterking van de winkelstructuur op Het Rond wordt in de nota gesteld dat deze voornamelijk plaats dient te vinden in de niet-dagelijkse sector.

Ontwikkelingsvisie Centrum Houten

In opdracht van de gemeente Houten is door Koolen City Developers een ruimtelijke en functionele visie ontwikkeld op het toekomstig functioneren van het centrum van Houten. Deze ontwikkelingsvisie (medio 1999) heeft als een van de belangrijke onderleggers gediend van het Masterplan.

Aan de hand van een ruimtelijke en functionele inventarisatie en een beoordeling daarvan wordt de balans opgemaakt van de huidige structuur van het centrum van Houten en het functioneren van het centrum. Geconcludeerd wordt dat Houten de potentie heeft om een schaa sprong te maken in de aantrekkelijkheid van haar centrum-functie. Het groeiend inwoneraantal creëert daarbij extra mogelijkheden voor uitbreiding van het winkelareaal.

Horecastructuurvisie

Het adviesbureau BRO heeft in 2001 een visie opgesteld over de horecastructuur in Houten. Deze visie heeft als doel om de gewenste uitbreiding van de horeca in Houten op een juiste wijze te sturen. Naar hoofdlijnen bevat deze visie de volgende ingre-diënten:

Horeca als totaal kan fors worden uitgebreid: daarbij zijn het Centrum en het Oude Dorp aangewezen als concentratiegebieden. In het Centrum gaat het concreet om de volgende categorieën:

- versterking van de drankverstrekkende sector, met sterke aandacht voor jongerenzaken;
- ontwikkeling van een horecastrip of "zapstraatje";
- versterking maaltijdverstrekkende sector in een gemiddeld marktsegment;
- beperkte versterking van de winkelondersteunende horeca;
- aandacht voor mogelijke overlastvormen en voor kwaliteit van het aanbod.

Verder moet er aandacht zijn voor de relatie met de overige publieksfuncties. Er moet worden voorkomen dat er binnen het winkelgebied (overdag gesloten) horecawanden ontstaan.

Milieubeleidsplan

In het milieubeleidsplan zijn de gemeentelijke ambities weergegeven ten aanzien van een aantal thema's, zoals bodem en bouwstoffen, lucht, geluid, externe veiligheid, inrichtingen, afval, mobiliteit, energie, duurzaam bouwen.

Bij alle ontwikkelingen voor nieuwbouw, renovatie en onderhoud in de stedelijke omgeving worden eisen ten aanzien van duurzaamheid opgenomen die hetzelfde kwaliteitsniveau hebben als de eisen voor Houten-Vinex.

Rioleringsplan gemeente Houten

De bestaande rioolstelsels in het centrum blijven gehandhaafd. Alle daken van alle nieuwe gebouwen worden afgekoppeld en aangesloten op de watergang. Hierbij

wordt nog gekeken naar de mogelijkheid deze afvoer van regenwater zichtbaar te maken.

De capaciteit van de huidige riolering is ruim voldoende om al het afvalwater van alle nieuwe gebouwen in het centrum te verzamelen en af te voeren naar de rioolwaterzuiveringsinstallatie.

Structuurvisie Houten Centrum 2001

In de structuurvisie wordt het geschikt maken van het centrum, dat ontworpen is op een bevolkingsomvang van 30.000 inwoners, voor een inwonerstal van 50.000 in 2005 als ambitieuze opgave gezien. De gehele uitstraling, het voorzieningen niveau en de bereikbaarheid dienen te verbeteren. Daarbij dient rekening gehouden te worden met het risico van een nog sterkere scheiding tussen het oostelijk en westelijk deel van het centrum als gevolg van de geplande de spoorverdubbeling.

Voor het centrum zijn in de structuurvisie de volgende hoofddoelstellingen vastgelegd:

- een herkenbaar centrum binnen de stedenbouwkundige structuur van Houten;
- kwalitatieve en kwantitatieve groei van de centrumvoorzieningen;
- versterken van de functionele structuur (bereikbaarheid, leefbaarheid en verkeersveiligheid waarborgen);
- aantrekkelijk centrum door hoogwaardige inrichting 3^e uitvoering van reconstructies;
- autobereikbaarheid;
- kwaliteitssprong stationsomgeving en Onderdoor en versterking (openbaar) vervoersknooppunt;
- programma winkels op het Spil, theater, gemeentehuis (4.500 m²/12.000 m²), woningen boven winkels.

In de structuurvisie zijn twee samenhangende scenario's nader uitgewerkt. Het verschil tussen beide scenario's hangt samen met de toekomstige hoogteligging (ophoging met 0,8 m of 1,8 m) van het verdubbelde spoor. De spoorhoogte is van invloed op de ontwikkelingspotentie van het centrum.

Masterplan Houten Centrum

In het Masterplan (september 2003) worden de verschillende projecten verder geconcretiseerd. Het Masterplan dient in principe als onderlegger voor dit bestemmingsplan (zie navolgende hoofdstukken). Daar waar ten tijde van dit bestemmingsplan concrete bouwplannen bekend zijn worden deze in het bestemmingsplan ingepast. Ook worden nieuwe verdichtingslocaties ingepast, zoals De Regenboog en De Fuik.

Beeldkwaliteitplan Houten Centrum

Als uitwerking van het Masterplan is voor het centrum van Houten op 20 december 2005 een beeldkwaliteitplan vastgesteld. In dit beeldkwaliteitplan zijn de procesafspraken en toetsbare kwalitatieve criteria vastgelegd.

In het beeldkwaliteitplan worden allereerst specifieke criteria geformuleerd voor de onderscheiden deelprojecten:

- Integraal vervoersknooppunt;
- de Spil en omgeving;
- Spoorhaag en omgeving;
- de Slinger en omgeving;
- gemeentehuis en omgeving;

- inrichting van de openbare ruimte.

Vervolgens wordt een aantal algemene stedenbouwkundige en architectonische criteria geformuleerd. In de procesafspraken wordt onder andere ingegaan op de rol en de taken van de stedenbouwkundige supervisor.

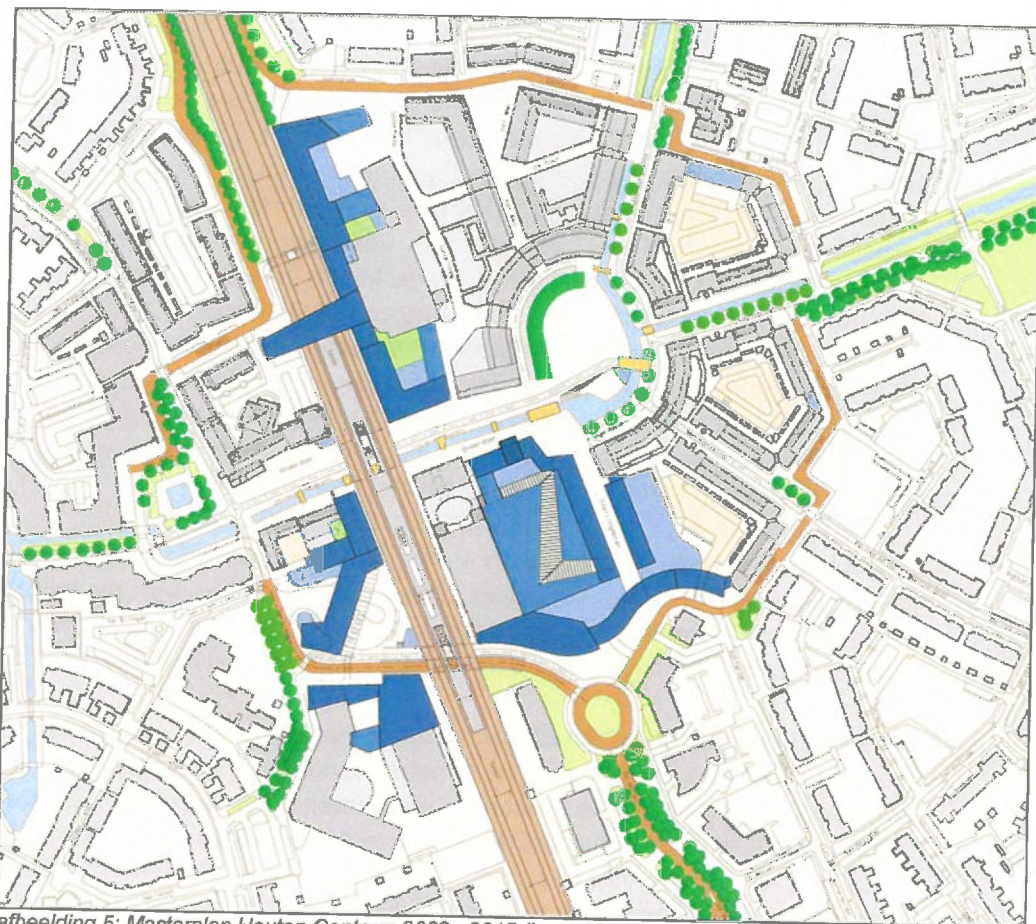
De kwalitatieve criteria hebben met vaststelling van het beeldkwaliteitplan de status van welstandscriteria gekregen. Delen van het beeldkwaliteitplan, voor wat betreft welstandscriteria, zullen als bijlage worden opgenomen in de welstandsnota. De kwalitatieve criteria voor wat betreft de inrichting van de openbare ruimte worden vastgelegd via een koppeling met het bestemmingsplan (i.c. beschrijving in hoofdlijnen).

Parkeerbalans Houten Centrum

Na vaststelling van het Masterplan centrum is een parkeerbalans vervaardigd (Goudappel Coffeng, HTN300/Brg/5622). Met deze parkeerbalans wordt aangegeven hoe de vraag en het aanbod aan parkeervoorzieningen met elkaar in evenwicht gebracht worden. De parkeernormen zijn gebaseerd op onderzoek en op 18 oktober 2005 door het college als toetsingskader voor nieuwe ontwikkelingen vastgesteld. In de parkeerbalans is aangegeven dat de parkeersituatie bij uitvoering van het Masterplan nagevoeg in evenwicht is, onder de volgende voorwaarden:

- Realiseren van nieuwe functies met voldoende parkeerplaatsen;
- Beperking van langparkeren (treinreizigers en werkers) in het gebied door middel van een parkeerregulering;
- Medegebruik van de parkeerterreinen van bestaande kantoren (indien dat contractueel mogelijk is);
- Werkers van de nieuwe kantoren parkeren alleen op het eigen terrein van het bedrijf. Deze parkeervoorzieningen worden 's-zaterdags en op koopavond ter beschikking gesteld aan bezoekers van het centrum;
- P&R parkeerders maken geen gebruik meer van de parkeerplaatsen in Houtencentrum. Door parkeerregulering en een voldoende groot parkeerterrein in Houten-zuid worden P&R-reizigers verleid om bij Houten Castellum te parkeren;
- Tekorten in kwadranten worden opgelost door de overloop naar andere kwadranten.

4. MASTERPLAN HOUTEN CENTRUM



afbeelding 5: Masterplan Houten Centrum 2003 - 2015 (bron: Masterplan Houten Centrum)

4.1. Vijf ruimtelijk - programmatische bouwstenen

De beschrijving van het Masterplan voor het centrum van Houten, gezien vanuit de integrale onderlinge samenhang en verwevenheid, geschiedt aan de hand van een vijftal ruimtelijk - programmatische bouwstenen:

Eerste bouwsteen: een compleet winkelcentrum.

Aan het bestaande winkeloppervlak wordt een substantieel winkelprogramma toegevoegd, afgestemd op een bevolkingsomvang van 50.000 inwoners en gericht op het versterken van de concurrentiepositie van Houten ten opzichte van de omringende centra. Winkelen is meer dan alleen het efficiënt doen van de dagelijkse boodschappen. In termen van winkelbranchering is er met name behoefte aan een kwaliteits-sprong op het gebied van 'vergelijkend winkelen'. Voorwaarde voor het functioneren van het beoogde complete winkelprogramma is een duidelijk winkelcircuit dat op een hiërarchische wijze is georganiseerd. Dit betekent één hoofdwinkelas, met daaraan parallel lopende secundaire assen en verschillende dwarsverbindingen tussen hoofd- en secundaire assen.

De hoofdwinkelas loopt via de winkelstraat Het Wed in het noordelijk gedeelte en maakt via Het Rond een bajonetsprong naar de Spil in het zuidelijk gedeelte. Daar wordt de hoofdwinkelas in de vorm van een interne passage of winkelstraat voortgezet. De secundaire as in het noordelijk gedeelte ligt aan de westzijde, de Spoorhaag

met loodrecht daarop De Raat. De secundaire as in het zuidelijk deel, Stellingmolen, ligt aan de oostzijde van de hoofdas.

Door de wijziging van de verkeerssituatie voor auto en bus komt de functie van de ontsluitingsstraat Spoorhaag ter hoogte van de parkeergarage van de C1000 te vervallen. In combinatie met een eventuele herontwikkeling van het kantorencomplex Spoorgaard kan ook in dit deel van het centrum een substantiële uitbreiding van het winkelareaal worden gerealiseerd. Daarmee ontstaat de mogelijkheid om het winkelgebied uit te breiden tot aan het Onderdoor, zodat het naadloos aansluit op de entree van het station. Dit levert een unieke vervlechting van vervoersknooppunt en winkelhart op. Ook aan de noordzijde ontstaat door het wegvallen van de verkeersfunctie van (een deel van) de Spoorhaag een aantrekkelijke mogelijkheid om het winkelareaal uit te breiden. Het nieuwe centrumgebied kan zich in dat geval met een uitnodigende voorkant richten op de automobilist die vanuit het noorden het centrum nadert. Aan de zijde van de kop van de Molenzoom liggen de meer grootschalige winkels. Deze zijn met showrooms en etalages gericht op De Molen en rotonde.

De branchering in de hoofdroute en in de nieuwbouw zal zich vooral moeten richten op mode en persoonlijke verzorging. Naast een uitbreiding van de bestaande parkeergarage bij Albert Heijn is het voor het parkeren van essentieel belang dat er een extra parkeervoorziening op de nieuwe winkellocatie de Spil blijkt.

Tweede bouwsteen: Het Rond, centrale huiskamer van het stadshart.

Door de uitbreiding van het centrum in het zuidoost-kwadrant krijgt Het Rond eindelijk de beoogde centrale positie in Houten. Het Rond wordt autovrij en krijgt enkele publiekstrekken en verblijfsfuncties zoals een groot terras aan het water. Doordat Het Rond over een lengte van negentig meter enkelzijdig wordt 'bewinkeld' zal het contrast tussen de besloten winkelstraten en passages en het ruime plein als afwisselend worden ervaren. Bovendien wordt de winkel langs het plein begeleid door een zone met kiosken en vaste marktkramen.

Derde bouwsteen: Het integrale vervoersknooppunt.

Houten krijgt een modern vervoersknooppunt voor passagiers van trein-, bus-, taxi- en bijzonder openbaar vervoer, fietsers en voetgangers. Door de spoorverdubbeling komen de perrons en dus ook de stationsentree in de toekomst in het midden tussen de sporen te liggen. De entree wordt goed zichtbaar op vrijwel hetzelfde niveau als de omringende openbare ruimte. Houten krijgt een volwaardig busstation op de locatie De Slinger, afgestemd op de behoefte van de vervoersregio. De aanleg van de zuidtunnel, die mede nodig is om het busstation vanuit de Molenzoom te kunnen bereiken, biedt de mogelijkheid om een tweede stationstoegang te realiseren. Er komt één groot fietstransferium onder de sporenbundel vanaf het Onderdoor tot aan de zuidtunnel. In het fietstransferium wordt een derde perronopgang gerealiseerd.

Binnen de demarcatielijnen die in het verleden zijn bepaald voor spoor en bebouwing wordt de mogelijkheid open gehouden om zijperrons toe te voegen, voor de situatie dat de status van het station wordt verhoogd als stopplaats voor sneltreinen.

Vierde bouwsteen: het Onderdoor als schakel.

Een zo compleet mogelijk centrumprogramma is gebaat bij een onlosmakelijke samenhang tussen het commerciële oostelijke deel en het representatieve westelijke

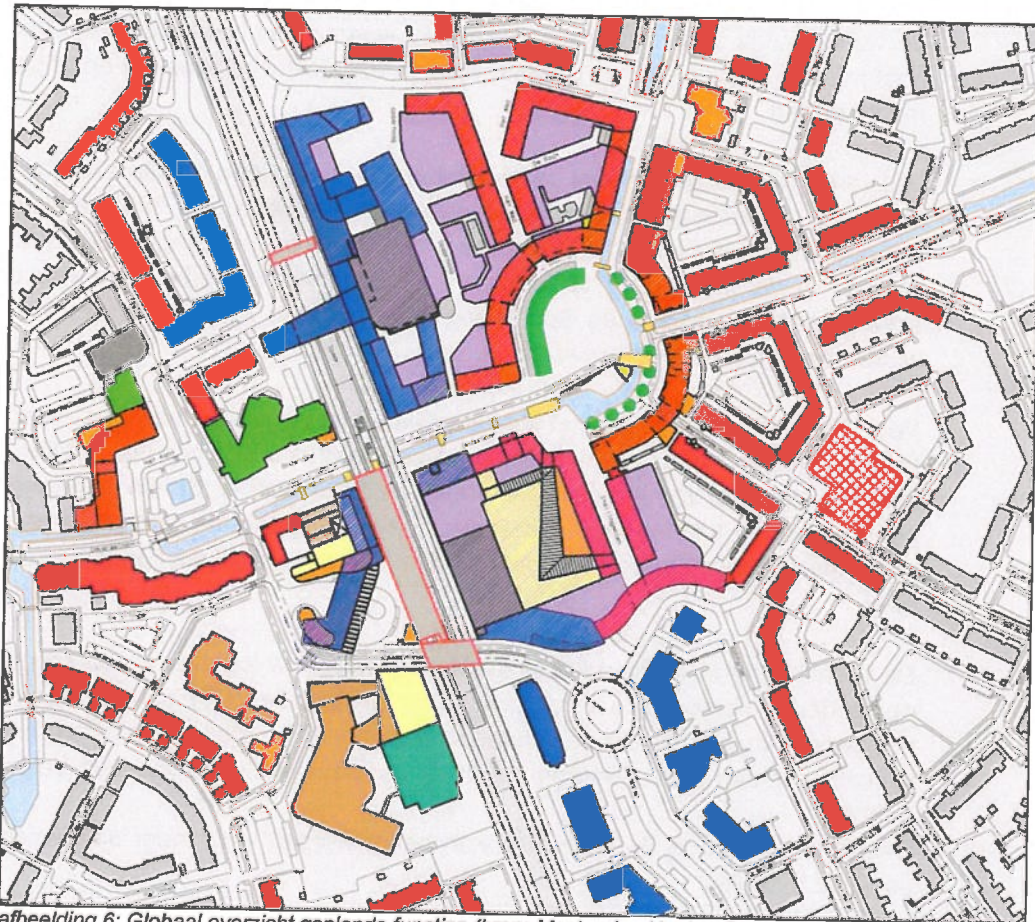
deel. Bepalend voor die samenhang is de kwaliteit van het Onderdoor, dat bij uitstek geschikt is voor de menging van centrumfuncties.

Vijfde bouwsteen: versterking van de buitenrand en de bereikbaarheid per auto.

De nieuwe verkeerssituatie sluit goed aan op het Houtense model met de verdeling van het autoverkeer over de vier kwadranten. Het Rond wordt autovrij en bestemmingsverkeer kan via een route vanuit het noorden of het zuiden een van beide parkeergarages bereiken. Het betekent wel, dat doorgaand verkeer niet meer mogelijk is. Bestemmingsverkeer wordt met een adequaat voorzieningenniveau bediend, zowel qua bereikbaarheid als qua parkeren. Met behulp van een parkeerverwijssysteem worden automobilisten op de rondweg en aan de rand van het centrum geïnformeerd over de beschikbaarheid van parkeerplaatsen in de parkeergarages.

Door het versterken van de herkenbaarheid van de buitenrand krijgt het centrum een duidelijk en uitnodigend gezicht naar buiten. In drie van de vier kwadranten ontstaat een substantiële programmatische versterking van het centrum met woningbouw, kantoren en bedrijven.

4.2. Programma



afbeelding 6: Globaal overzicht geplande functies (bron: Masterplan Houten Centrum)

De menging van diverse stedelijke functies wordt in het Masterplan doorgezet, uitgebreid en versterkt. Door de grotere samenhang tussen woon- en winkelgebied krijgt de openbare ruimte ook een sociale kwaliteit. Met extra winkel- en leisure-voorzieningen wordt Houten afgestemd op de behoeften van een stad met een bevolkingsomvang

van 50.000 inwoners. Door nieuwe centrumvoorzieningen als horeca, leisure en cultuur blijft het centrum ook na winkelsluitingstijd attractief. De specifieke kwaliteiten van Houten, zoals de gunstige ligging rond een openbaarvervoersknooppunt en het hoogwaardige, groene en milieuvriendelijke woonklimaat, met een hoog voorzieningenniveau, worden versterkt.

Winkels

Op meerdere plaatsen is al geconstateerd dat het winkelbestand een impuls nodig heeft. Er moet meer hiërarchie worden aangebracht in het winkelaanbod met als kern een hoofdwinkelas met vergelijkend winkelen en subgebieden voor meer doelgerichte aankopen. De mogelijkheid hiervoor wordt geboden op locatie de Spil, gelegen tussen het Onderdoor en de Molenzoom en aanhakend op de reeds aanwezige supermarkt (Albert Heijn).

Het huidige winkelcircuit kent twee assen, Het Wed als hoofdwinkelas en de Spoorhaag als secundaire as. Deze twee assen vallen samen ten noorden van de Vershof, waarna ze in een centrale as worden voortgezet over Het Rond naar de kop van de Spil. De centrale as splitst zich vervolgens weer in een hoofdas op de Spil en een secundaire as op de Stellingmolen. Voor het functioneren van het winkelcentrum is het van belang dat er een herkenbare en zichtbare dóórlopende hoofdas ontstaat en dat de winkelroutes zoveel mogelijk tweezijdig worden bewinkeld. Op Het Rond zal de hoofdroute aan de pleinkant daarom worden begeleid door kiosken en/of permanente marktkramen.

Het verkleinde hoogteverschil op het Onderdoor maakt een comfortabele tweede route tussen Spoorhaag en Albert Heijn-passage mogelijk. De huidige steeg tussen Spoorgaard en Vershof is qua maat en commerciële uitstraling onvoldoende om als schakel in de winkelroute te fungeren. De kwalitatieve verbetering van de gehele schakel aan de kop van de Spoorhaag is van belang voor het functioneren van het winkelcentrum als een evenwichtig geheel.

Voor het zuidelijk deel van het winkelcircuit wordt uitgegaan van een overdekte winkelpassage die alleen tijdens openingstijden toegankelijk voor het publiek. Dit betekent dat een deel van het centrum 's avonds afgesloten is. Boven de winkels kunnen geen woningen worden gesitueerd. Het is een hoogwaardig winkelgebied met hoogwaardige winkelformules, gecombineerd met andere publieksfuncties op de verdieping.

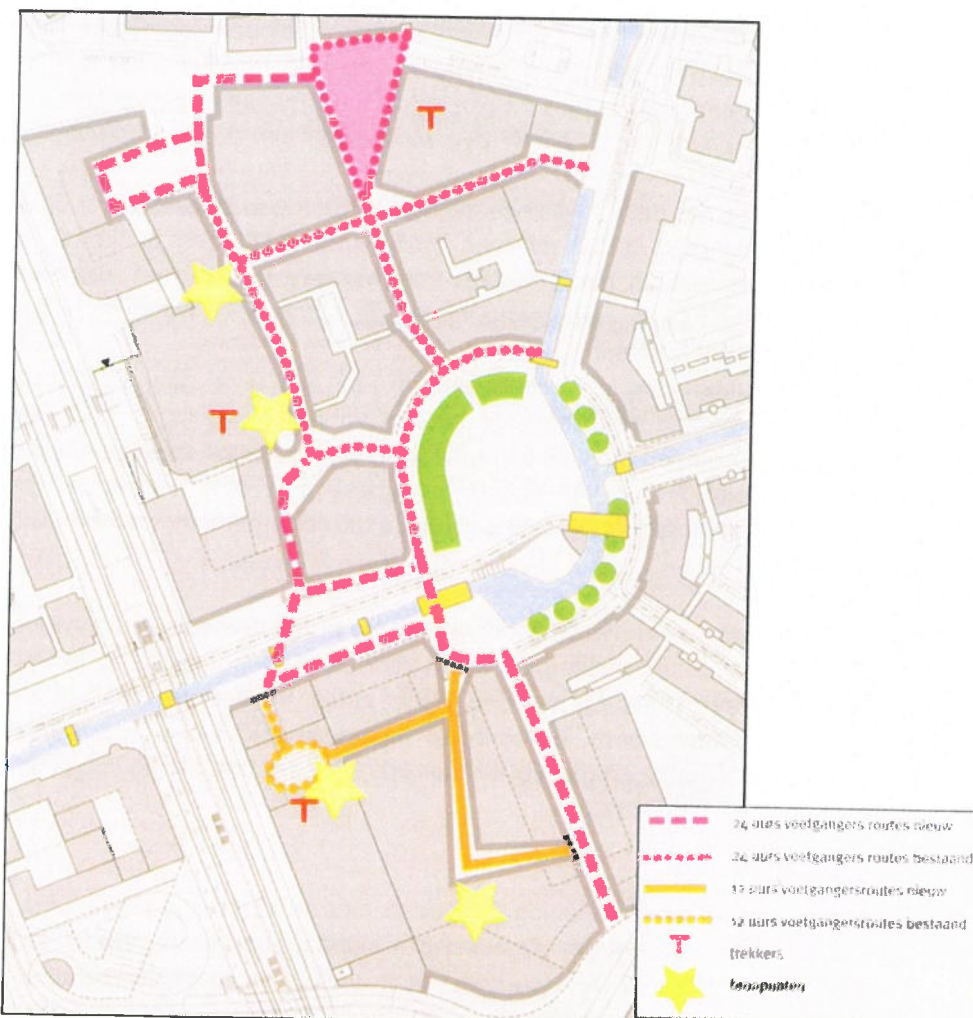
De branchering in de hoofdroute en in de nieuwbouw zal zich vooral moeten richten op mode en persoonlijke verzorging. Voor bestaande winkels in de hoofdroute, die niet passen in dit segment, is verplaatsing aan de orde. De beëindiging/entree van het winkelcircuit aan de Molenzoom zal in dit segment een warenhuis als trekker moeten hebben.

De oostzijde van de Stellingmolen kan benut worden voor meer doelgerichte, groot-schalige formules.

Relatie oud en nieuw winkelcentrum (winkelcircuit)

Voor het functioneren van het gehele winkelcentrum is het van belang om het bestaande winkelcentrum en het nieuwe deel goed met elkaar te verbinden via logische routes. In het plan zitten daarom ingrepen om een herkenbare en zichtbare doorlopende hoofdas te maken vanaf Het Wed (de hoofdwinkelas in het huidige winkelcen-

trum) naar de entree van het nieuwe winkelgebied op de locatie De Spil. Daarnaast is het de bedoeling om via Spoorhaag, de huidige steeg tussen Spoorgaard en Vershof en het Onderdoor naar de passage bij de Albert Heijn een secundaire as te creëren.



afbeelding 7: winkelcircuit variant 2 met passage (bron: Masterplan Houten Centrum)

Om dit te realiseren is herinrichting van de openbare ruimte op de kop van de Spoorhaag een randvoorwaarde.

Daarnaast is het belangrijk om de winkelruimte die vrij komt in het huidige winkelcentrum (al dan niet als gevolg van verplaatsing naar het nieuwe deel op De Spil) aan te pakken om ook het huidige winkelcentrum vernieuwende impulsen te geven.

Programma

Op dit moment is er in het centrum in totaal 22.000 m² b.v.o. aanwezig voor winkels en publiekverzorgende bedrijven. Voor het bepalen van uitbreidingsruimte wordt ervan uitgegaan, dat in het centrum alle soorten aankoopprocessen bediend kunnen worden. De **boodschappenfunctie** is nu al sterk aanwezig; de functie van **vergelijkend winkelen** kan een sterke impuls gebruiken. Bij de berekende bandbreedte waarbinnen het winkelcentrum zich verder kan ontwikkelen is daarom niet alleen uitgegaan van groei van het draagvlak maar ook van vergroting van de aantrekkingskracht.

De verschillende scenario's gaan uit van een oplopende reeks vanaf 6.650 m² via 9.500 m² bvo naar 12.900 m² bvo. De oplopende reeks is gebaseerd op een verschil in uitgangspunten en een faseringsverhaal:

- het is voor het centrum van Houten noodzakelijk om een kwaliteitssprong in het aanbod te verwezenlijken. Tegelijkertijd moet er ook een verknoping van twee losstaande winkelgebieden gerealiseerd worden; de "sprong" over het Onderdoor. Voor beide sprongen is een minimale kritische massa nodig; deze wordt bereikt met de uitbreiding van 6.650 m² bvo winkelvloer aan de zuidzijde van het Onderdoor;
- mocht blijken dat deze kwaliteitsverhoging inderdaad bereikt wordt, is een groei-scenario met bijna 3.000 m² (van 6.650 naar 9.500 m²) denkbaar, waarbij er meerdere locaties in beeld komen voor verdere invulling en intensivering. Het tijdspad hiervoor kan verder weg liggen; de ruimteclaim wordt nu echter al meegenomen in het bestemmingsplan;
- de laatste uitbreiding van bijna 3.500 m² (van 9.500 m² naar 12.900 m²) is sterk afhankelijk van de beleidsmatige keuzes voor ontwikkelingen in overig Houten; hoe wordt er omgegaan met de perifere en grootschalige detailhandelsvestigingen (respectievelijk P.D.V.- en G.D.V.-branches). Een ontwikkeling van doelgericht aanbod op meer perifere locaties zet deze uitbreidingsruimte op de helling.

Leisure

Winkelen gecombineerd met vormen van leisure blijkt steeds meer een wenselijke mix voor stadscentra. In het Masterplan wordt voor de nieuwbouwlocatie De Spil rekening gehouden met een bioscoop met drie of vier zalen. Verder zal er ruimte komen voor andere vormen van leisure, bijvoorbeeld een dansschool of bowlingbanen. Dit zijn aanvullende voorzieningen die niet concurreren met het bestaande programma van de Weteringhoek en de Kruisboog.

Kantoren

In het programma wordt rekening gehouden met de toevoeging van circa 30.000 m² kantoorruimte in het centrum. Doelgroepen daarbij zijn semi-overheid en non-profit instellingen en bedrijven die zich goed thuis voelen in verzamelgebouwen op stationslocaties.

De eerste locatie waar (verzamel)kantoren mogelijk zijn is de locatie De Slinger. Deze locatie komt, gezien de fasering van het Masterplan, in de tweede fase (medio 2010) in uitvoering.

Langs het spoor aan de Spoorhaag en Randhoeve, ten noorden van het Onderdoor, zijn kantoorontwikkelingen mogelijk. Een samenspel van beide plandelen (zie paragraaf 4.4. onder "Deelproject noordoostkwadrant (Spoorhaag e.o.)") heeft de meeste kans van slagen, omdat deze een hoge meerwaarde genereert voor de betrokken vastgoedeigenaren. Gezien de eigendomssituatie van de panden aan de Spoorhaag ligt het initiatief voor investering in de uitbreiding van het kantorenprogramma bij de huidige eigenaren. Het Masterplan en daaropvolgend het bestemmingsplan faciliteert deze ontwikkelingen door de Spoorhaag vrij te maken van doorgaand verkeer.

Horeca

Naast de reguliere, winkelondersteunende horeca is er behoefte aan uitgaansgelegenheden. Ook de komst van een bioscoop vraagt om meer horeca.

De mogelijkheden voor een horecacluster worden onderzocht. Het gedeelte tussen het huidige station en het winkelgebied aan de oostzijde van het Onderdoor, met na-

me de gebouwen Spoorgaard en de nieuwbouw op locatie de Spil, zijn in het Masterplan als nieuw zoekgebied gedefinieerd.

Daarnaast wordt er op Het Rond een horecapaviljoen gerealiseerd. Dit paviljoen zal ook buiten de winkelopeningstijden een functie vervullen. Ook in de bestaande bebouwing aan Het Rond zelf en binnen het winkelgebied zijn er nog vestigingsmogelijkheden. Zo is boven de winkelpassage en aansluitend aan de bioscoop een grand-café gepland. In de foyer van het cultuurcentrum wordt een horecavoorziening gerealiseerd.

Wonen

In het Masterplan wordt voorzien in de realisatie van woningen. Het betreft appartementen variërend in grootte op de locatie de Spil. Zij bevinden zich aan het Onderdoor, aan weerszijden van de Stellingmolen en aan de kop van de Molenzoom / Achterom. De bestaande woningen aan het Onderdoor en aan de Stellingmolen die worden vervangen, zullen worden gecompenseerd in de nieuwbouwplannen. Het merendeel aan woningen wordt als koopwoning ontwikkeld.

Enkele kleinschalige woningbouwlocaties aan het Achterom zijn opgenomen om de buitenrand van het centrum aan te helen.

Ter plekke van de Fuik wordt nieuwbouw mogelijk gemaakt voor senioren of starters.

In aanvulling op het Masterplan wordt voor het verzorgingshuis Haltna rekening gehouden met een uitbreiding van het aantal woningen door op een gedeelte van het bestaande gebouw een extra bouwlaag met woningen aan te brengen.

Ook wordt ter plaatse van De Regenboog woningbouw mogelijk gemaakt. Gezien de nabijheid ligt een combinatie met de zorg vanuit het Haltnahuis voor de hand.

Programma

Het is de bedoeling dat in het Centrumgebied gefaseerd woningen worden toegevoegd. Op dit moment zijn met name de volgende locaties in beeld: De Spil, Regenboogschool, De Fuik, Achterom en de verplaatsingslocatie Oude Station Houten.

Ten aanzien van locatie de Spil zijn de plannen het meest concreet. Ten behoeve van de plannen worden 51 sociale huurwoningen gesloopt. In de nieuwbouwplannen voor De Spil zijn ruim 160 huurwoningen opgenomen (vermoedelijke aanvangshuur ongeveer € 450,-). Dit betekent een netto-toevoeging van circa 110 sociale huurwoningen; start uitvoering is gepland in najaar 2005.

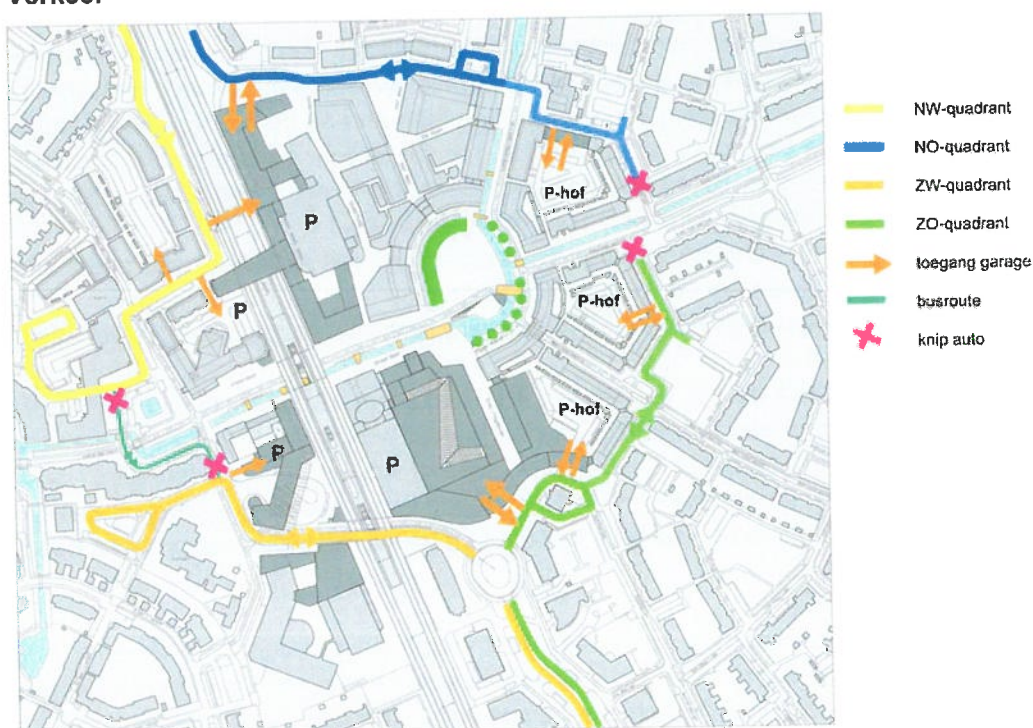
Ten aanzien van de overige locaties kan worden gesteld dat het om kleine plannen gaan (per locatie enkele tientallen woningen). Het streven is er op gericht om een differentiatie in huur en (goedkope) koop te realiseren. De totale netto toevoeging van deze vijf plannen is ongeveer 200 á 250 woningen (indicatief). Daarvan zal ongeveer 50% in de sociale huur worden gerealiseerd.

Cultuur

Het is de ambitie om de culturele voorzieningen in het centrum van Houten een flinke impuls te geven. Daar wordt onder andere vorm aan gegeven door de realisatie van een cultuurcentrum. Dit centrum zal in de eerste plaats ruimte moeten bieden aan De Kring en het Houtens Muziek Collectief. Ten behoeve van theatervoorstellingen en muziekkuitvoeringen wordt een zaal met 300 stoelen gerealiseerd. Voor muziekonderwijs en verenigingsactiviteiten worden leslokalen en oefenruimtes opgenomen. Door clustering van deze activiteiten ontstaat synergie. Het cultuurcentrum krijgt een publieksuitstraling door de gezamenlijke entree en foyer (met een horecavoorziening).

Het cultuurcentrum kan eventueel met andere functies worden uitgebreid ter versterking van het culturele leven in Houten. In het Masterplan zijn drie varianten geformuleerd: volledige clustering op één locatie bij het college De Heemlanden, clustering met de bibliotheek aan het Onderdoor, of boven de winkels op De Spil. Uiteindelijk is gekozen voor een volledige clustering, waarbij alle functies op één plek worden gesitueerd op de locatie naast en in combinatie met de uitbreiding van college De Heemlanden.

4.3. Verkeer



afbeelding 8: Overzicht verkeersstructuur (bron: Masterplan Houten Centrum)

De belangrijkste verkeerskundige ingreep in het centrum is dat op termijn doorgaand autoverkeer over Het Rond onmogelijk wordt gemaakt. Dit betekent dat de doorgaande routes voor autoverkeer door het winkelgebied en over het Achterom worden opgeheven. Voor het Achterom is dit al geëffectueerd. Voor busverkeer blijft er een route door het centrum bestaan. Na voltooiing van de zuidelijke tunnel en het busplein op de Slinger zal de busroute verlegd worden naar de westzijde van het centrum, over Het Kant.

Als gevolg van protesten van ondernemers en inwoners heeft de gemeenteraad in december 2004 besloten de inmiddels uitgevoerde verkeersknip voor wat betreft de route over Het Rond terug te draaien. Tevens is gevraagd om de discussie over de toekomstige verkeersstructuur te heropenen. Het alternatief voor het nu opgenomen model "verkeersknip" is het model "Parkeerring". In deze variant kan autoverkeer via de zuidtunnel over Het Kant naar de noordtunnel rijden om in het noordelijk gebied te parkeren. Daarnaast kan autoverkeer vanuit het noordelijke deel via Het Achterom naar het zuidelijke winkelgebied. De parkeergelegenheid kan op deze manier uitgewisseld worden tijdens piekmomenten, wel dient het autoverkeer een groot aantal voorrangfietsroutes over te steken, wat potentieel verkeersonveilig is. In september 2005 heeft de gemeenteraad opnieuw over de verkeersstructuur gesproken en is besloten om het model "verkeersknip" te handhaven.

Voetganger

Aandachtspunt blijft het verbeteren van looproutes (ook voor minder validen) naar trein, bus, parkeerplaatsen en fietsenstallingen in het centrumgebied en de looproutes in het winkelcircuit. Dat betekent obstakelvrije zones voor mensen met kinderwagens, rollators of rolstoel en gidslijnen om visueel gehandicapten te geleiden. De hoeveelheid drempels en lastig overbrugbare hoogteverschillen wordt geminimaliseerd.

Fiets

De huidige fietsstructuur blijft in principe gehandhaafd. Door het verminderen van niveauverschillen in het Onderdoor en op Het Rond wordt het comfort voor het fietsverkeer verbeterd. Tevens wordt op het Rond het fietsverkeer gebundeld, zodat er een heldere, gemarkeerde route ontstaat.

Het aantal fietsklemmen wordt uitgebreid aan de westzijde van Het Rond en op delen van het Onderdoor zijn fietsklemmen bijgeplaatst. Daarnaast wordt een kwalitatief hoogwaardige fietsenstalling gerealiseerd onder van het nieuwe station, tussen het Onderdoor en de zuidtunnel. Tussen de noordtunnel en het Onderdoor wordt de mogelijkheid opengehouden voor extra stallingsruimte.

Tijdens evenementen op Het Rond is er behoefte aan extra stallingruimte voor fietsers. Dit is nodig om het lukraak wegzetten van fietsen te voorkomen en daarmee het versperren van doorgangen te verhinderen (calamiteiten), daarbij wordt gedacht aan een mobiele fietsenstalling.

Openbaar vervoer

In het Masterplan wordt het treinstation versterkt als knooppunt voor het openbaar vervoer. Om het overstappen optimaal te laten functioneren moet het bus- en treinstation als het ware één geheel zijn. Het is dan ook de bedoeling dat het busstation nabij en in het zicht van de perronopgangen ligt, te weten aan de Slinger. Een voordeel van de stedenbouwkundige structuur van Houten is dat een goede busbereikbaarheid van het station tevens een goede busbereikbaarheid van het centrum waarborgt. Een nadeel is dat de ruimte in het centrum schaars is en dat er bussen door het centrum blijven rijden, echter niet meer over Het Rond en Stellingmolen maar via De Slinger en Het Kant.

Parkeren

Bestaande parkeerplaatsen in de openbare ruimte zullen deels komen te vervallen door het nieuwe bouwprogramma. Deze parkeerplaatsen worden teruggebracht, want de parkeerbehoefte voor het vernieuwde centrum is opnieuw berekend (zie parkeerbilans in hoofdstuk 7).

In het centrum van Houten worden de volgende groepen onderkend: bezoekers (centrumfunctie), bewoners (woonfunctie) en werknemers (werkfunctie). Overstappers naar het openbaar vervoer (P+R) worden niet apart geacommodeerd:

- **Centrumfunctie;** het winkelend publiek en de bezoekers van het cultuurcentrum en de bioscoop krijgen primair de beschikking over drie parkeergarages, de parkeergarage bij de C1000, de parkeergarage bij Albert Heijn en de parkeergarage op locatie de Spil. Deze parkeergarages zijn openbaar, zijn 24 uur per dag open en kunnen voor dubbel gebruik worden benut.
- **Woonfunctie;** voor de bewoners in het centrum wordt de loopafstand tot de parkeerplaatsen zoveel mogelijk beperkt.

- **Werkfunctie;** parkeren dient in eerste instantie op eigen terrein, lang parkeren wordt ontmoedigd door het introduceren van lange loopafstanden en parkeerregulering.

Laden en lossen

De routes voor het laden en lossen worden aangepast. Laden en lossen op het Achterom blijft gehandhaafd. De mogelijkheid om met kleine voertuigen (max. 3.500 kg) diep het winkelgebied binnen te dringen heeft in de afgelopen jaren zijn diensten bewezen en blijft gehandhaafd.

Groot vervoer (vrachtwagens, truck en oplegger) wordt uitsluitend nog toegestaan op daartoe aangewezen laad- en loshavens. Het Rond blijft bereikbaar voor zwaar verkeer. Het profiel van de Stellingmolen is hiervoor geschikt. Voorkomen moet worden dat laden en lossen teveel het winkelklimaat verstoort. Het gebruik van venstertijden voor laden en lossen is als oplossing denkbaar.

4.4. Deelprojecten

Navolgend wordt nader ingegaan op de verschillende deelprojecten binnen het centrumgebied. Daarbij wordt tevens aangegeven hoe een en ander in het bestemmingsplan wordt geregeld.

Deelproject integraal vervoersknooppunt

De spoorverdubbeling betekent voor Houten een verbreding en verhoging van de sporenbundel en vervanging van het bestaande station. De spoorophoging met 1,8 meter biedt de mogelijkheid om een volwaardig openbaarvervoersknooppunt te realiseren met een modern NS-station, een fietstransferium en een busstation. Door de hoge ligging van het spoor kunnen deze functies gekoppeld worden aan een verbeterd stedelijk netwerk van routes voor langzaam verkeer.

De spoorophoging heeft als groot voordeel dat het straatpeil van het Onderdoor mee wordt opgetild en er nauwelijks meer sprake is van een tunnel (zie ook hoofdstuk 5).

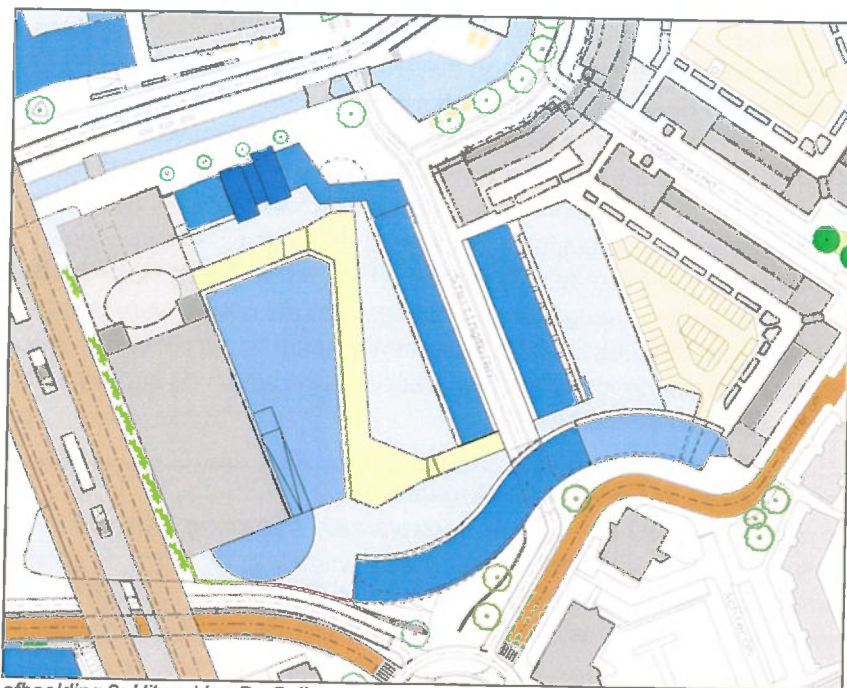
Wijze van regeling in het bestemmingsplan

Voor delen van het integraal vervoersknooppunt zijn al bouwplannen in voorbereiding. Voor het NS-station en fietstransferium wordt in het bestemmingsplan de gewenste situatie zodanig bestemd dat de bouwplannen direct gerealiseerd kunnen worden. Op de betreffende gronden wordt een globale bestemming "Stationsgebied" gelegd met ruime bouwmogelijkheden.

Voor het busstation en de geplande bebouwing aan de Slinger wordt uitgegaan van een uit te werken bestemming.

Deelproject zuidoost -kwadrant (De Spil e.o.)

Locatie de Spil vormt de voornaamste mogelijkheid voor uitbreiding van de centrumvoorzieningen en het versterken van de identiteit van het centrum. Het te realiseren programma bestaat uit een overdekte winkelpassage, een winkelstraat, leisure, een bioscoop, een grandcafé alsmede woningbouw.



afbeelding 9: Uitwerking De Spil e.o.

Als aanvulling op het huidige winkelaanbod wordt uitgegaan van een compact, overdekt winkelcentrum. De hoofdentree van de winkelpassage ligt aan Het Rond. De passage is twee lagen hoog met een transparant dak voor daglichttoetreding. Korte zijtakken van de winkelpassage maken verbindingen met de bestaande Albert Heijn-passage en de nieuwe winkelstraat Stellingmolen.

Boven de winkels op locatie de Spil bestaat de mogelijkheid om voorzieningen te realiseren. Leisure en culturele voorzieningen kunnen hier een plaats krijgen. Hierbij wordt onder andere gedacht aan een bioscoop met meerdere zalen. Horeca krijgt op locatie De Spil een plaats aan het Onderdoor. Hiervoor kunnen de bestaande winkels grenzend aan de Albert-Heijn passage in horecagelegenheden omgezet worden. Nieuwe horecagelegenheden kunnen ook in de nieuwe ontwikkeling een plaats krijgen. Samen met de ontwikkeling van horeca op de locatie Spoorgaard wordt zo een horecacluster gerealiseerd.

Aan het Onderdoor worden woningen boven de winkels gerealiseerd. Op de overgang van het Onderdoor naar Het Rond markeert een hoogteaccent in de wand van de Spil de verschuiving van het zwaartepunt van het centrum.

Aan de zuidzijde wordt het nieuwe gezicht van het centrum gevormd door een lange gebogen wand op de Molenzoom. Deze vervangt het bestaande onaantrekkelijke beeld van de achterkant van de bestaande parkeergarage boven de Albert Heijn. De wand bestaat uit een doorlopende bouwmassa tussen spoor en Achterom van maximaal zeven bouwlagen: aan de kant van het spoor één winkellaag met vier kantoorlagen en één winkellaag met deels zes en vier woonlagen aan weerszijden van de poort naar de Stellingmolen.

De Stellingmolen wordt getransformeerd tot een dubbelzijdige winkelstraat met woningen (appartementen) boven de winkels. Ze krijgt daarmee een stedelijk karakter als verbinding tussen rand en hart met zowel overdag als 's avonds een levendige uitstraling.

Op de locatie de Spil, Stellingmolen en het binnenhof achter Stellingmolen wordt een ondergrondse parkeervoorziening gerealiseerd met een capaciteit van minimaal 400 parkeerplaatsen in de vorm van een ondergrondse parkeergarage. De entree van de ondergrondse garage is gepland aan het Achterom. Een deel van de parkeerplaatsen is bestemd voor de nieuw te bouwen woningen en wordt in een afgesloten compartiment opgenomen. Voor de woningen aan het Wernaarseind en het Achterom wordt binnen het bouwblok een afgesloten parkeerhof op maaiveld gerealiseerd. Voor de bereikbaarheid van de parkeerdekken boven de Albert Heijn wordt uitgegaan van een nieuwe ingang, aangezien de huidige inrit als gevolg van de aanleg van de zuidtunnel komt te vervallen. In het bestemmingsplan wordt rekening gehouden met de mogelijkheid om in de toekomst de parkeergarage boven de supermarkt uit te breiden met een extra parkeerdek.

Wijze van regeling in het bestemmingsplan

Voor de deellocatie Spil e.o. zijn de bouwplannen nagenoeg afgerond en wordt een planologische procedure doorlopen. In het bestemmingsplan wordt de gewenste situatie zodanig bestemd dat de bouwplannen direct gerealiseerd kunnen worden. Op de betreffende gronden wordt een Centrubestemming gelegd met ruime bouw mogelijkheden.

De beide parkeergarages worden met behulp van aanduidingen op de plankaart aangegeven.

Deelproject noordoost -kwadrant (Spoorhaag e.o.)

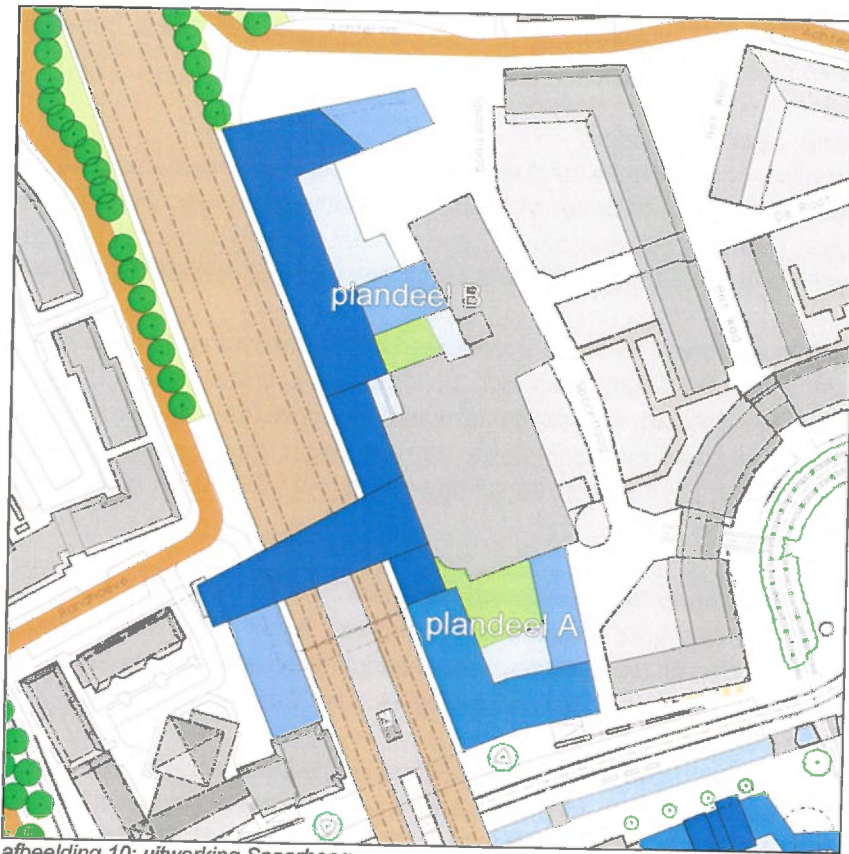
Met betrekking tot het betreffende deelgebied worden in het Masterplan twee opgaven geformuleerd:

- zorgen voor een goed evenwicht tussen het bestaande noordelijk en het nieuwe zuidelijk deel van het centrum. Door toevoeging van programma aan Spoorhaag e.o. (kantoren en winkels) wordt voorkomen dat de koopkracht wordt weggezogen en het gebied in een neerwaartse spiraal komt. De kansen voor Spoorhaag ontstaan doordat de doorgaande auto- en busroute alsmede de halteringsplekken voor de bus komen te vervallen. De openbare parallelweg tussen spoor en winkelcentrum heeft geen functie meer.
- zorgen voor "aanheling" van de noordelijke en zuidelijke winkelassen via een nieuwe verbinding naast de Vershof naar de Albert Heijn-passage. Hiervoor zijn enkele aanpassingen aan bestaande winkelfronten noodzakelijk.

Uit oogpunt van fasering is de Locatie Spoorhaag in twee plandelen opgesplitst.

Plandeel A, Spoorhaag zuid

Ontwikkelingen op deze locatie zijn vooralsnog onduidelijk. Wel zal het gebouw 'de Spoorgaard' in de toekomst geoptimaliseerd worden, zodat in combinatie met aanpassingen aan de aangrenzende bebouwing opwaardering van deze schakel in de winkelrouting bereikt kan worden. Het opheffen van de bus- en autoroute langs de C1000 biedt de kans om tegen de supermarkt en de parkeergarage aan te bouwen en daarmee een gesloten winkelfront te realiseren met voorkanten naar het bestaande winkelcentrum. Er blijft wel de mogelijkheid van een expeditieroute en een doorgang naar de noordtunnel.



afbeelding 10: uitwerking Spoorhaag

De essentiële route tussen winkel-as Spoorhaag en de entree van de Albert Heijn-passage is een vrijwel gelijkvloerse oversteek van het Onderdoor. Tegelijkertijd is verbreding van de doorsteek naast Vershof noodzakelijk in combinatie met begeleiding van de route door winkelfronten. De uitstraling van de bestaande laagbouw, gelegen aan dit schakelpunt bij de ingang van de supermarkt, dient verbeterd te worden. Het is van belang dat ook hier publieksvriendelijke en aantrekkelijke functies komen en dat de gevellijnen wordt aangepast aan de routes.

De nieuwbouw aan het spoor/Onderdoor bevat een commerciële plint, bestemd voor winkels en horeca, met daarboven een marktgericht kantoorgebouw op een goede zichtlocatie naast het station. Het gebouw wordt ten opzichte van de huidige bebouwing, dichter op het Onderdoor geplaatst waardoor de stedelijke ruimte wordt versterkt. Het uitvlakken van niveauverschillen op het Onderdoor maakt het mogelijk om met de begane grondvloer aan te sluiten op het straatpeil en daardoor een moeiteloze overgang tussen binnen en buiten te maken.

De kantoren aan de zuidzijde zijn gericht op het Onderdoor en op het spoor en worden ontsloten vanaf het Onderdoor. Tussen de parkeergarage van de supermarkt (C1000) en het spoor wordt een kantoorvleugel tegen de parkeergarage aangebouwd. Deze kantoren zijn georiënteerd op het spoor en vormen een uitnodigend beeld vanaf het perron. De mogelijke overbouw van het spoor (zie deelproject kwadrant noord-west) en de mogelijkheid om ook aan Randhoeve een ingang te realiseren, levert op deze zichtlocatie een bijzondere kantoorontwikkeling op.

Onder plandeel A bevindt zich een stallinggarage die gebruikt wordt door werknemers van de bovengelegen kantoren. De toegang bevindt zich naast de huidige garage entree van de C1000 aan de Spoorhaag en is vanuit het noorden bereikbaar vanaf het

Achterom. Vanaf de westzijde van het spoor is de parkeergarage bereikbaar via de noordelijke onderdoorgang.

Plandeel B, Spoorhaag noord

De noordelijke kop van het winkelgebied Spoorhaag vormt momenteel nog een weinig aantrekkelijke toegang naar het centrum en de aanwezige voorzieningen. Met de herontwikkeling van de twee kantoorpaviljoens en het tussengelegen parkeerdek ontstaat de mogelijkheid om een kantoorwand langs het spoor te maken die aansluit op plan-deel A.

De noordelijke kop van de wand accentueert de nieuwe entree van het centrum. In de oksel van het gebouw bevinden zich op de begane grond en de eerste verdieping winkelfuncties. Doordat de rooilijn terugligt ten opzichte van de gevellijn van de Spoorhaag vormt zich een pleinruimte aan het begin van de winkelstraat. Bij uitvoering van plandeel B verplaatst de garage-entree van C1000 en plandeel A naar het Achterom.

Wijze van regeling in het bestemmingsplan

Het Masterplan stelt voor de nadere invulling van beide deellocaties een hoog ambitieniveau vast. Gezien de eigendomssituatie van de panden aan de Spoorhaag ligt het initiatief voor investering in de uitbreiding van het kantorenprogramma in eerste instantie bij de eigenaren.

Het Masterplan en daaropvolgend dit bestemmingsplan faciliteert deze ontwikkelingen door de Spoorhaag vrij te maken van doorgaand verkeer. In het kader van dit bestemmingsplan wordt daarbij uitgegaan van een nader uit te werken bestemming, waarin de voorgestane functies worden mogelijk gemaakt. Daarbij wordt aangesloten op de functiemogelijkheden binnen de aansluitende centrumbestemming.

Deelproject zuidwest -kwadrant (De Slinger e.o.)

Door de voorgestelde realisatie van de van de zuidtunnel wordt de bereikbaarheid van het gebied voor het autoverkeer aanmerkelijk verbeterd. Hierdoor is De Slinger als inbreidingslocatie voor het centrum interessant geworden. De grootste toegevoegde waarde wordt verkregen door het busstation, dat veel ruimte in beslag neemt, in het gebied te positioneren. De directe relatie van busstation met spoorwegstation en fiets-transferium levert een compact openbaarvervoersknooppunt op. Het realiseren van een aantrekkelijke pleinruimte bij het centrum wordt in het Masterplan als kern van de opgave geformuleerd.

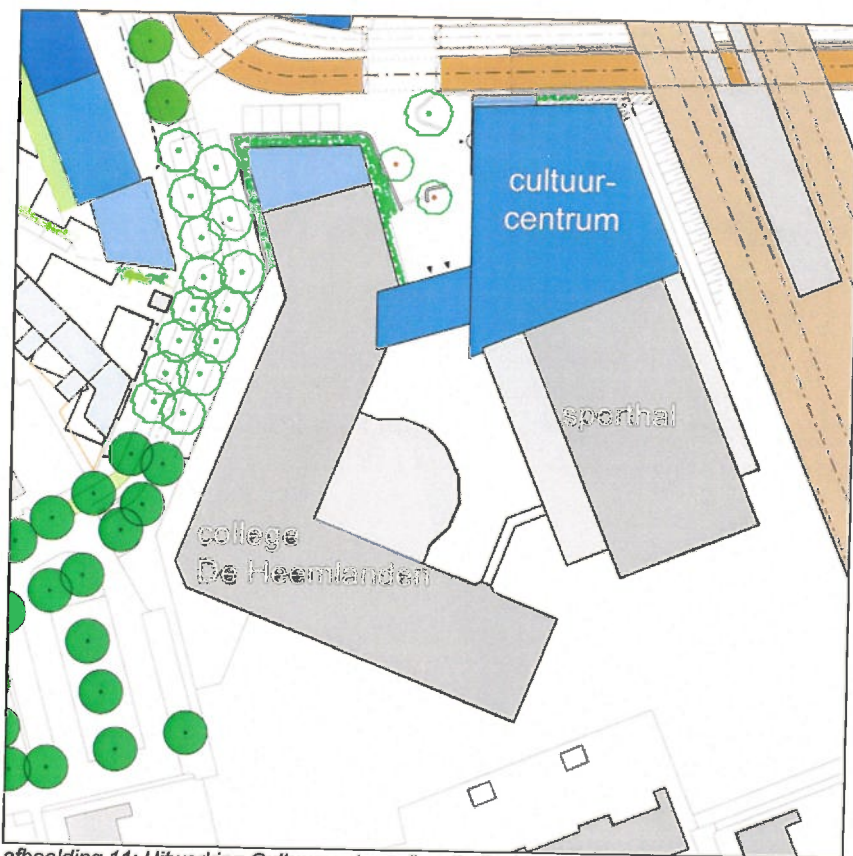
Een cultureel programma, een kantorenprogramma en de uitbreiding van het College De Heemlanden kunnen bijdragen aan een nieuwe identiteit voor dit gedeelte van het centrum.

Cultuurcentrum

In het Masterplan zijn op locatie De Slinger meerdere mogelijkheden bekeken om een sociaal-culturele voorziening in combinatie met andere functies te realiseren:

- 1) het cultuurcentrum in zijn geheel combineren met de uitbreiding van College De Heemlanden;
- 2) de muziekschool en het verenigingsgebouw combineren met de school en de voorstellingzaal combineren met de bibliotheek;
- 3) de muziekschool en het verenigingsgebouw combineren met de school en de voorstellingszaal situeren in de nieuwbouw op de Spil.

De gemeenteraad heeft op 26 april 2005 de definitieve keuze gemaakt om het cultuurcentrum in zijn geheel combineren met de school (model 1).



afbeelding 11: Uitwerking Cultuurcentrum (locatie De Heemlanden)

Voor de locatie De Heemlanden is op dit moment een bouwplan in voorbereiding waaruit blijkt dat de culturele voorziening wordt gecombineerd met de uitbreiding van het College De Heemlanden. De school heeft een uitbreidingsbehoefte van 3.000 m² bvo, hoofdzakelijk lokaalruimtes. De mogelijkheid bestaat om deze leslokalen ook te gebruiken voor muziekonderwijs en verenigingsactiviteiten. Daarnaast leeft de wens bij de school om gebruik te kunnen maken van een zaal geschikt voor bijzondere activiteiten zoals toneel of muziekuitvoeringen.

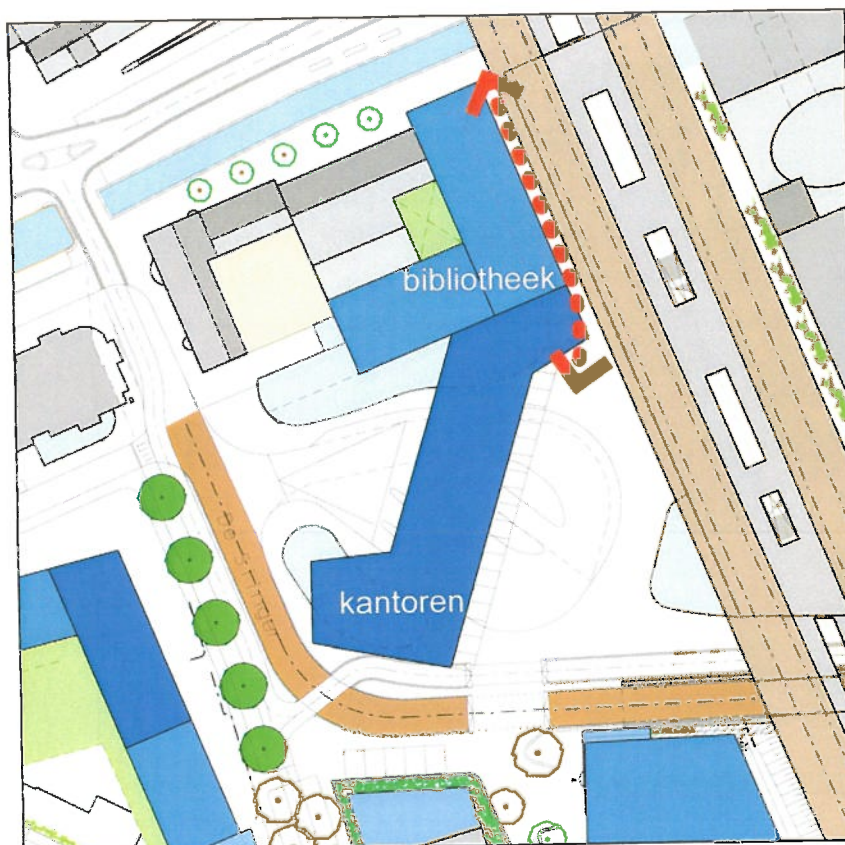
Stedenbouwkundig is dit programma vertaald in een gebouw dat zich richt op een nieuw schoolplein c.q. cultuurplein. Hoewel dit gebouw de sporthal en het bestaande schoolgebouw grotendeels verbergt is de nieuwe entree, die er centraal tussen is geplaatst, goed zichtbaar. De ontsluiting van school, muziekschool en sporthal kan gecombineerd worden in één entreehal; de voorstellingszaal met bijbehorende foyer (met bijbehorende horecavoorziening) heeft een eigen ingang. Ten behoeve van een veilige oversteek voor scholieren en theaterbezoekers vanuit het centrum, wordt er een oversteekplaats aangelegd.

De afwisselende tijden van de afzonderlijke gebruikersgroepen, verdeeld over de dag, heeft een positief effect op de sociale veiligheid. Door dubbelgebruik van muzieklouken en de voorstellingszaal is het mogelijk het programma en de investering te reduceren en een hoog voorzieningenniveau te realiseren.

Bibliotheek

Ook zonder koppeling van sociaal-culturele voorzieningen met de bibliotheek zijn er volop mogelijkheden het volume van het bestaande gebouw te vergroten. Het potentieel van het bestaande gebouw is groot. Door de uitbreiding van het volume te koppelen aan het nieuwe kantoorvolume boven het busstation ontstaat een substantiële

toevoeging. Extra kantoorruimte is mogelijk, maar ook centrumfuncties kunnen er een plaats krijgen.



afbeelding 12: Uitwerking De Slinger (bibliotheek e.o.)

Kantoren

De ligging aan het station en in het centrum, levert een aantrekkelijke kantoorlocatie op. Aangezien het busstation een groot beslag legt op de beschikbare ruimte, is ervoor gekozen het kantoorvolume op te tillen. Hierdoor bevinden de halteplaatsen van de bussen zich onder het gebouw. De plint van dit kantoorvolume is geschikt voor kleinschalige publieksfuncties en dienstverlening. Bij de massastudies die zijn verricht, is rekening gehouden met de bezonning van het naastgelegen appartementengebouw.

Het politiebureau dient uit maatschappelijke overwegingen in het centrum van Houten gehandhaafd te blijven. Bij de nadere uitwerking van het busstation zal het uitgangspunt zijn dat het politiebureau daarvoor zoveel mogelijk gespaard kan worden. Bij de ontwikkeling van het kantorenvolume op De Slinger zal het politiebureau komen te vervallen. In dat geval is herhuisvesting van het politiebureau een voorwaarde. Het politiebureau kan opnieuw gehuisvest worden op De Slinger of elders in het centrum.

Parkeergarage

Bij de realisatie van het kantoorgebouw wordt rekening gehouden met de mogelijkheid van een ondergrondse parkeervoorziening onder het busstation. De parkeervoorziening is op grond van de parkeerbalans niet noodzakelijk. De parkeervoorziening wordt ontsloten vanaf de Slinger, naast het bestaande appartementencomplex.

Voetgangersroute

Voor het functioneren van het busplein en de centrumfuncties op De Slinger is het van essentieel belang dat er een goede voetgangersroute komt tussen De Slinger en het Onderdoor. Het bibliotheekgebouw zal indien nodig aan de spoorzijde aangepast worden om een veilige route tussen het station en bibliotheek te kunnen maken. De route kan aantrekkelijker gemaakt worden door deze te laten begeleiden door commerciële of publieke functies op de begane grond van de bebouwing.

Wijze van regeling in het bestemmingsplan

Vanwege de prille staat van planvorming en de nauwe relatie met het stationsgebied is voor de omgeving van het busstation en de aansluitende bebouwing gekozen voor een nader uit te werken bestemming voor het gehele gebied, met uitzondering van het bestaande appartementencomplex. De voetgangersroute tussen Slinger en het busstation wordt op de plankaart specifiek aangeduid.

Voor de locatie Heemlanden is op dit moment een concreet bouwplan in voorbereiding waarin de uitbreiding van de school gecombineerd wordt met culturele voorzieningen. Voor de betreffende gronden ligt een uit te werken bestemming niet meer voor de hand. De gronden krijgen een directe bestemming waarin de beoogde functies zonder meer zijn toegestaan. Vanwege de nabijheid van de spoorlijn en de geluidgevoeligheid van de school wordt de uitbreiding van De Heemlanden op de plankaart optimaal gesitueerd. In de bebouwing direct langs het spoor wordt de uitbreiding van de school zoveel mogelijk beperkt.

Deelproject noordwest -kwadrant (gemeentehuis e.o.)

Ten aanzien van de modernisering van de huisvesting heeft het gemeentebestuur uiteindelijk gekozen voor handhaving van het gemeentehuis op de huidige locatie en voor een modernisering door een interne verbouwing. De renovatie heeft tot doel om de publieke dienstverlening te verbeteren en voor de bewoners van Houten laagdrempelig te maken. De publieksfuncties worden geconcentreerd op de begane grond met een sterke oriëntatie op Het Onderdoor. De benodigde uitbreidingsruimte is al gevonden door aan de overzijde van Het Kant een dependance in te richten. Het besluit van de gemeenteraad is voor het centrum van Houten van groot belang, omdat dit betekent dat het gemeentehuis met zijn belangrijke symboolwaarde voor het centrum behouden blijft.

In het Masterplan worden de mogelijkheden benut die worden geboden door het verder optillen van het spoor en het verkleinen van de hoogteverschillen in het Onderdoor. Door de spoorverdubbeling ontstaat nabij de ingang van het station een nisvormige ruimte tussen Kantstede en spoortracé. Om de sociale veiligheid te verbeteren wordt het bouwvolume van Kantstede uitgebreid met een aangebouwde kiosk met een publieksgericht functie. Ook wordt rekening gehouden met de mogelijkheid om ter plaatse een opgang te realiseren naar mogelijk in de toekomst te realiseren zijperrons. De publieksuitstraling van het gehele gemeentehuis naar het Onderdoor wordt in dat geval beter en het gemeentehuis zal dan meer bijdragen aan de sociale kwaliteit van het Onderdoor en de stationsentree.

Poortgebouw

In het Masterplan wordt een overbouwing van de spoorlijn op de kop van Randhoeve voorgesteld. Daarmee wordt zowel ruimtelijk als programmatisch aangesloten op de geplande kantoorbebouwing aan de overzijde van de spoorlijn en het station (Deelpro-

ject noordoost-kwadrant; plandeel A, Spoorhaag zuid). Hiermee krijgt het centrum op deze plek een nieuwe voorkant en een markante centrumtree voor treinreizigers en automobilisten. De kantoorvleugel die over het spoor heen wordt gebouwd is 7 lagen hoog en wordt aan beide zijden van het spoor ontsloten. Aan de Spoorhaag zijde komt het volume als een zijvleugel voort uit de wand langs het spoor.

Parkeren

Parkeerfaciliteiten zijn beschikbaar in de geplande parkeergarage op Spoorhaag, bereikbaar van Randhoeve via de noordtunnel, en in de vorm van een nieuwe parkeerkelder op de locatie Randhoeve/Het Kant. In de nieuwe parkeerkelder worden de bestaande parkeervoorzieningen in ieder geval gecompenseerd. De entree van de parkeerkelder wordt ingepast in het kantoorgebouw op de kop van de Randhoeve.

Wijze van regeling in het bestemmingsplan

Het gemeentehuis wordt in overeenstemming met de huidige situatie bestemd als maatschappelijke doeleinden.

De geplande overbouwing op de kop van de Randhoeve hangt nauw samen met de geplande nieuwbouw aan de overzijde van de spoorbaan (Spoorhaag e.o.). Voor de gronden ter plaatse van Spoorhaag wordt in het kader van dit bestemmingsplan uit gegaan van een nader uit te werken centrumbestemming. Voor de gronden op de kop van de Randhoeve wordt op deze uit te werken bestemming aangesloten. Uitwerking van de overbouwing wordt pas mogelijk nadat de spoorbestemming is gewijzigd.

Overige projecten

- *Verzorgingshuis Haltna*

Medio 2003 heeft de Algemene Woningstichting Houten (AWH) het plan opgevat om woonzorgcentrum Het Haltnahuis uit te breiden. De woningstichting is daarin opdrachtgever namens de stichtingen Zorgspectrum en Welzijn Ouderen Houten (SWOH) die het Haltnahuis huren. De Stichting Zorgspectrum biedt een breed pakket aan diensten op het gebied van zorg, wonen en welzijn, van zorg- en dienstverlening aan zelfstandig wonende ouderen tot complexe en multidisciplinaire verpleging. Het Haltnahuis biedt tevens onderdak aan de Stichting Welzijn Ouderen Houten die activiteiten organiseert op het gebied van ontspanning, recreatie en educatie.



afbeelding 13: Nieuw aanzicht Haltnahuis

Het Haltnahuis, geopend in 1991, biedt de mogelijkheid om zelfstandig te wonen in een appartement waarbij eventueel een beroep kan worden gedaan op noodzakelijke (dag)verzorging, verpleging, begeleiding en ondersteuning bij vrijetijdsbesteding. Ook de bewoners van het aanpalende complex aanleunwoningen kunnen gebruik maken van een compleet pakket zorg- en dienstverlening (wonen met zorg) variërend van alarmopvolging tot deelname aan activiteiten. Het gebouw, dat mede bepalend voor de stedenbouwkundige karakteristiek van het centrum, ligt buiten de grens van het Masterplan maar binnen de plangrens van dit bestemmingsplan.

Het verbouwingsplan behelst een lichtconstructieve extra verdieping bovenop het bestaande gebouw (optopping). Op de eerste verdieping wordt de algemene ruimte uitgebreid ten koste van 18 wooneenheden. De nieuwe bovenverdieping omvat 38 eenheden zodat per saldo 20 woonzorg-eenheden worden toegevoegd. De oostvleugel krijgt mogelijk een nieuwe entree aan het Onderdoor.

Ter hoogte van de nieuwe doorgang tussen het Haltnahuis en het appartementencomplex aan het Onderdoor is een nieuwe fiets- en voetgangersverbinding gepland. Hiertoe dient een gedeelte van de begane grond en de eerste verdieping te

worden gesloopt. Aan de achterzijde van het Haltnahuis wordt het verlies van bebouwing gecompenseerd.

- *Nieuwbouw De Fuik*

Het Masterplan geeft een mogelijke toekomstige ontwikkeling naar woningbouw aan op het huidige parkeerterrein van De Fuik.



afbeelding 14: mogelijke uitwerking De Fuik

Woningbouw op deze locatie nabij winkels en voorzieningen kan voorzien in de behoefte aan seniorenhuisvesting of huisvesting voor starters. De locatie leent zich voor woningbouw in maximaal 4 lagen, met daaronder parkeren. Voor de omwonenden zal het verlies aan parkeerplaatsen afdoende gecompenseerd worden.

- *Herontwikkeling De Regenboog*

De locatie van basisschool De Regenboog biedt kansen voor de ontwikkeling van stedelijke functies in een hogere dichtheid. In de nieuwbouw is op de begane grond ruimte gereserveerd voor een basisschool (bestaande uit 6 - 8 lokalen met voldoende buitenruimte) en een kantoorachtige invulling behoefte van dienstverlening.

Op de verdiepingen is wonen voorzien, in zowel de huur als de koop. De directe nabijheid van het Haltnahuis biedt de mogelijkheid om een combinatie aan te brengen met de zorg die in het Haltnahuis wordt aangeboden. Er kan gebouwd worden in maximaal zeven lagen. Hiermee sluit het bouwplan qua maat en schaal aan bij de andere centrumbebouwing aan de Slinger.



afbeelding 15: mogelijke uitwerking Regenboog

In de zone direct achter de bestaande woningen van de Kamillehof wordt gedacht aan patiowoningen in maximaal twee lagen. In de richting van de bestaande woningen aan de Kamillehof ontstaat daardoor een aflopende bebouwing van 22 m naar 16 m, 10 m en uiteindelijk 7 m. Het parkeren vindt ondergronds plaats.

Wijze van regeling in het bestemmingsplan

De bouwplannen voor het Haltnahuis zijn zodanig duidelijk dat de uitbreidingsplannen direct in het bestemmingsplan mogelijk worden gemaakt. Omdat de (zelfstandige) woonfunctie in het Haltnahuis overheerst wordt de woonfunctie als zodanig bestemd. De aanvullende zorgvoorzieningen worden met behulp van een aanduiding "zorgwoningen" in de woonbestemming geregeld. Momenteel heeft het Haltnahuis een overwegende bouwhoogte van ruim 12 m, terwijl het hogere middendeel bijna 15 m hoog is. Op de plankaart zijn de nieuwe bouwhoogtes opgenomen van 15 m respectievelijk 18 m. De geplande overbouw wordt specifiek op de plankaart aangeduid. Aan de planologische medewerking zijn hoge beeldkwaliteitseisen verbonden.

Voor de beide herontwikkelingslocaties De Fuik en De Regenboog zijn nog geen concrete plannen bekend. Ontwikkeling van de locatie De Fuik wordt niet eerder voorzien dan 2008. Herontwikkeling van De Regenboog zal niet eerder aan de orde zijn dan na het gereedkomen van de zuidtunnel. Voor beide locaties is in het bestemmingsplan een uit te werken bestemming opgenomen. De mogelijke bestemming wordt pas geëffectueerd op basis van een nadere uitwerking ex art. 11 WRO. Voor de herontwikkelingslocatie Regenboog wordt in de uitwerkingsregels in de voorschriften nadrukkelijk rekening gehouden met een basisschool.

4.5. Herinrichting openbare ruimte

Algemeen

In de stedenbouwkundige opzet van Houten wordt onderscheid gemaakt tussen belangrijke en minder belangrijke openbare ruimte:

- zo behoren de (fiets)dragers of hoofdfietsroutes, de wijkentrees (of inprikkers) en wijkparken tot belangrijke openbare ruimte (**openbare ruimte I**);
- de overige openbare ruimten zijn van minder belang en worden gekwalificeerd als **openbare ruimte II**.

De ordening van openbare ruimten is vooral bepalend voor de situering van aan- en bijgebouwen, het oprichten van hoge erfafscheidingen, evenals voor de mogelijkheden tot het bouwen vóór de voorgevel (erkers en entrees).

De ligging aan een bepaalde openbare ruimte bepaalt de toelaatbaarheid van ruimtelijke ingrepen. Het spreekt vanzelf dat langs belangrijke openbare ruimte minder bouwingsmogelijkheden bestaan dan aan minder belangrijke openbare ruimten. Op deze manier wordt het mogelijk het eenduidige beeld van belangrijke openbare ruimten te behouden, wat de stedenbouwkundige kwaliteit van deze ruimten en daarmee de structuur van heel Houten ten goede komt.

Openbare ruimte I

In beginsel zijn alle openbare straten en pleinen in het centrum aan te merken als belangrijke openbare ruimte (openbare ruimte I). Het behoeft geen betoog dat het centrum van grote betekenis is voor alle Houtenaren en dat aan de ruimtelijke kwaliteit hoge eisen worden gesteld. De belangrijkste aanvoerende en doorgaande routes in het centrum herbergen de bovengenoemde (fiets)dragers of hoofdfietsroutes. Het is overduidelijk dat Het Rond als belangrijkste plein van Houten en alle winkel/voetgangersroutes worden gekwalificeerd als belangrijke openbare ruimte. Het Kant en de andere openbare pleinen (bijvoorbeeld Het Wed) verdienen ook een zorgvuldige benadering. Vanwege de belangrijke rol in de verkeerskundige structuur is ook Het Achterom aan te merken als belangrijke openbare ruimte. Ook de openbare ruimte langs het spoor, rond het station, het fietstransferium en het busplein is aangewezen als belangrijke openbare ruimte, zo ook het halfopen binnenhof aan de achterzijde van het gemeentehuis en belendende appartementen-blokken.

Openbare ruimte II

Uitzonderingen, dus minder belangrijke openbare ruimten, zijn de parkeerterreinen in de binnenhoven dus binnen de gesloten bouwblokken.

Water als structuurdrager

De blauw/groene as Kooikerspark-Imkerspark is het belangrijkste ordenend element van landschappelijke aard in de hoofdstructuur van Houten. Beeldbepalend daarin is de waterloop, met een wisselende breedte en groene oevers. Binnen het centrum heeft de waterloop een stedelijk karakter in de vorm van een gracht. Doorgaans worden grachten in het Hollandse stadsbeeld hogelijk gewaardeerd. Ze zorgen voor oriëntatie en continuïteit in de beleving. Het water in het centrum van Houten heeft echter een negatief imago:

- het ligt soms erg diep;
- zware betonnen oeverconstructies 'overschaduwden' letterlijk en figuurlijk het water en scheppen een onnodige afstand tot de beschouwer;

- de plekken waar het water verspringt en van richting verandert, vaak de meest aantrekkelijke plekken in binnensteden, liggen hier veelal verborgen en hebben een geringe verblijfswaarde;
- de waterloop binnen het centrum kennen een diversiteit aan oeverafwerkingen, wat niet bijdraagt aan het beleven van de gracht als één lineair element;
- het water staat stil, ziet er troebel uit en er blijft vuil hangen in de dode hoeken en bij stuwen.

Uitgangspunt bij alle ruimtelijke ingrepen is het vergroten van de belevingswaarde van de gracht als een van de belangrijkste identiteitsdragers van Houten. Dit zal zijn uitwerking moeten krijgen in het algehele maaiveldverloop en in architectonische elementen zoals kademuren, randen, bruggen en overkluizingen, balustrades en verlichting. Tegelijkertijd is de opgave om ook het water zelf aantrekkelijker te maken: visueel schoon water dat zichtbaar en hoorbaar stroomt waarop zo veel mogelijk op zichtbare wijze het regenwater oppervlakkig wordt geloosd en dat zoveel mogelijk doorstroming heeft.

Uitwerking project Het Rond e.o.

Het Rond wordt beschouwd als het belangrijkste centrale plein in het centrum van Houten. In het Masterplan wordt dan ook specifiek aandacht besteed aan de herinrichting van het plein, door middel van een schetsontwerp. Met name wordt aandacht besteed aan het beter accommoderen van geïntensiveerde en nieuwe centrumfuncties. Daarbij wordt voortgebouwd op de karakteristieke functiemenging en op de ruimtelijke kenmerken van Het Rond als een in één keer ontworpen 'kunstwerk'.

Karakteristiek voor dit plein is de basale, afgeronde, gesloten ruimtevorm. Met de nieuwbouwlocatie de Spil krijgt het plein ook aan de zuidzijde een duidelijke begrenzing die deze ruimtevorm als geheel zal versterken. De herinrichting zal moeten bijdragen aan de herkenbaarheid van deze bijzondere ruimte.

Ingrepen

- Een **autovrij Rond** is de belangrijkste voorwaarde voor de herinrichting van dit plein tot een samenhangend geheel. Dit wordt in de volgende punten uitgewerkt.
- Het schetsontwerp gaat uit van handhaving van het water en van de zo karakteristieke indeling in rand en midden. Door **herprofilering van het maaiveld** tot een flauw naar het water aflopende pleinvloer worden de huidige barrièrevormende hoogteverschillen (trappen, massieve boombakken en hellingbanen) glad gestreken. Rand en midden worden zo met elkaar verbonden tot één geheel.
- Het is belangrijk dat de **pleinrand als één geheel** ervaren wordt. De beoogde versterking van publieksfuncties rondom het plein maakt een goede koppeling wenselijk. In het ontwerp zijn de verschillende randen rondom aaneengesmeed zodat één rondgaande wandeling mogelijk wordt. Belangrijkste ingreep aan de zijde Spoorhaag/Het Wed is het elimineren van obstakels en hoogteverschillen. Een belangrijk koppelstuk in de rand is de voorruimte voor de nieuwe Spil. Door het opschuiven van de "knik in het water" ontstaat een voorruimte van formaat. Een brede en comfortabele brug over het water maakt dat de pleinrand, die onderdeel van het hoofdwinkelcircuit is, als één doorlopend geheel kan worden gebruikt. Een nieuwe voetgangersbrug bij het Achterom vormt het tweede koppelstuk.

De randen krijgen rondom een nieuwe boombeplanting. Hoewel de beplanting westelijk anders wordt dan oostelijk, hebben ze een zelfde ruimtelijke werking als geleding van de pleinrand.

- In het Masterplan wordt een differentiatie gemaakt in de **pleinranden**:
 - het westelijk deel zal als onderdeel van het uit te breiden hoofdwinkelcircuit, beter worden geoutilleerd als winkelpromenade. Met het verdwijnen van het autoverkeer kan de gehele westrand een eenduidige inrichting krijgen. De rand wordt opgebouwd uit drie parallelle zones die samen de overgang van de gevels naar het open middengebied vormen. Een ruime flaneerzone direct langs de winkels, zonder obstakels, fungeert als hoofdroute van het winkelcircuit. Deze zone is breed genoeg om binnen venstertijden ook expeditieverkeer te kunnen verwerken. Een tweede flaneerzone aan de pleinzijde onder een groen bladerdak van geschoren bomen markeert de rand van het open middengebied. Daartussen ligt een veelzijdig bruikbare flexibele-zone, geschikt voor het stallen van fietsen, straatmeubilair, verlichting et cetera.
 - het oostelijk deel is meer gericht op dienstverlening en horeca (winkels worden niet uitgesloten), en worden ingericht als langzaamverkeersroute en verblijfsgebied. Ook hier krijgt het profiel een driedeling, die in feite nauwelijks afwijkt van de huidige hoofdopzet, maar sterker wordt gearticuleerd. In de zone direct voor de gevels is ruimte voor terrassen. Langs het water ligt een wandel- en verblijfsgebied begeleid door bomen.
- De **nieuwe bomen** zorgen in het schetsontwerp ook weer voor een geleding van het plein in een rand en een middengebied. Het bestaande verschil in beplanting tussen oost- en westzijde wordt, in versterkte vorm, gehandhaafd. Om een stevig en duurzaam bomenbeeld te krijgen zullen goede groeiomstandigheden moeten worden gecreëerd, in samenhang met een op de locatie afgestemde soortkeuze.
- Het schetsontwerp voorziet in een **bundeling van het kruisend fietsverkeer** en een duidelijker zonering in de randen. De hoofdroute oost-west krijgt de ruimte als belangrijkste langzaamverkeersroute over Het Rond. De aansluitingen naar andere richtingen worden gebundeld door deze in de oostrand buiten het water te leggen. De kruising met het water wordt zo teruggebracht van drie bruggen tot één bijzondere en comfortabele brug. Het middengebied wordt zo beter bruikbaar voor allerlei vormen van verblijfsgerichte activiteiten en de winkelzijde kan worden ontlast van (brom)fietsverkeer.
- Door een **vernieuwd / heringericht watertracé** krijgt het voorgebied van de Spil voldoende ruimte om te fungeren als pleinentree. Hierdoor gaat het onderdeel uitmaken van het nieuwe winkelcircuit. Tegelijkertijd wordt het wateroppervlak vergroot tot een 'kolk' waardoor het water ook beter zichtbaar wordt. Er ontstaat een duidelijke bajonet-structuur in de waterloop van het Onderdoor naar Het Rond. Een deel van het middenvlak van het plein wordt in het schetsontwerp verlaagd aangelegd waardoor een ruime verblijfsplek direct aan het water ontstaat. Door een stedelijke oeverbehandeling wordt er een sterkere samenhang in de waterloop gecreëerd; het water krijgt een eenduidig karakter als gracht, met overal op dezelfde manier vormgegeven stenen kades. Ook dit versterkt de samenhang met het Onderdoor en Het Kant. Aan de oostzijde van Het Rond zal het grachtprofiel ook worden toegepast waardoor het contrast met de groene inrichting van de oevers buiten het centrum worden versterkt. De enkelzijdige boombeplanting zal terugkomen.
- In het schetsontwerp wordt op het plein één vrijstaand gebouw element van formaat voorgesteld. Het paviljoen zal een autonoom object worden met een sculpturale vorm en een expressieve bekroning dat voor alle Houtenaren het symbool van het vernieuwde, versterkte centrum moet gaan vormen. Het paviljoen zal een centrale trekpleister worden door vestiging van een informatiepunt in combinatie met een horecagelegenheid en het bovengenoemde terras in de vorm van een

laaggelegen pleindeel. Perfect georiënteerd op de zon en met uitzicht op de levendigheid van de hoek van de Spil en het Onderdoor.

Tezamen met de naastgelegen nieuwe fietsbrug vormt het paviljoen een feestelijk accent op het plein. Het onderscheid tussen de twee centrale pleindelen wordt hiermee gemarkeerd. Een neutraal, open markt- en manifestatieterrein aan het hoofdwinkelcircuit en een specifiek ingericht pleindeel, gekoppeld aan het water. Vanaf Het Kant/Onderdoor gezien is het paviljoen van verre zichtbaar, en zal zo bijdragen aan een hechtere ruimtelijke samenhang tussen oost en west.

Toegankelijkheid

Openbare ruimte moet veilig en vrij toegankelijk zijn voor alle voetgangers. Bij het ontwerpen van de openbare ruimte wordt daarom nadrukkelijk rekening gehouden met minder validen en ouderen. De openbare ruimten moeten voldoen aan "Geboden Toegang", een richtlijn voor toegankelijkheid van de openbare ruimte.

Tijdelijk gebruik / activiteiten

Het Rond zal een aantal specifieke voorzieningen moeten krijgen om met name het middengebied optimaal te laten functioneren als markt, kermis, feestplein et cetera. Elementen als verlichting, afwatering, nutsvoorzieningen, verankering voor kramen en extra stallingsvoorzieningen dienen te worden opgenomen in de verdere uitwerking van het schetsontwerp.

Wijze van regeling in het bestemmingsplan

De herinrichting van het Rond wordt binnen de verblijfsbestemming mogelijk gemaakt. In de voorschriften wordt een en ander zodanig ruim geformuleerd dat voorgestelde ingrepen bij recht mogelijk zijn. Binnen de verblijfsbestemming kunnen kiosken worden gerealiseerd. Door middel van een beschrijving in hoofdlijnen wordt de nagestreefde herinrichting van het openbare gebied "aan het bestemmingsplan gekoppeld". Het verleggen van de gracht wordt geregeld in de waterbestemming. Ter plaatse van de verschillende overbruggingen wordt binnen de verblijfsbestemming het water op de plankaart aangeduid. Ten behoeve van het paviljoen wordt op de plankaart een aanduiding opgenomen.

Beeldkwaliteitplan

De herinrichting van de openbare ruimte is al eerder genoemd als één van de strategische projecten bij de vernieuwing van het gehele centrum. Het gaat daarbij niet alleen om verbetering van uitstraling en herkenbaarheid, maar vooral om realisatie van een duurzame toekomstwaarde. De openbare ruimte van het centrum zal een nieuwe fase ingaan. In de komende decennia van verandering en vernieuwing vormt zij het fundament van de nieuwe ruimtelijke samenhang in het uitgebreide centrum.

Tezamen met de herontwikkelingsplannen zal de openbare ruimte van het centrumgebied stapsgewijs worden vernieuwd. Het is belangrijk dat er binnen het gehele centrum (zowel het bestaande als het nieuwe gedeelte) uiteindelijk één samenhangende inrichting komt, die beantwoordt aan het vastgestelde ambitieniveau. Samenhang en ambitie worden vastgelegd in het Beeldkwaliteitplan Houten Centrum (m.n. hoofdstukken 11 en 12) zoals dat op 20 december 2005 door de gemeenteraad is vastgesteld.

Bij de herinrichting van de openbare ruimte staat het thema "**één samenhangend maaiveld**" centraal. Het Masterplan biedt de kans om de vele en sterke hoogteverschillen die barrières vormen en tot fragmentatie leiden op te heffen. In het beeldkwaliteitplan wordt gesteld dat dit nader kan worden uitgewerkt in een integraal ontwerp

voor het maaiveldverloop, een eenduidige detaillering van hoogteverschillen en een voor het gehele centrum gelijklopende materiaalkeuze voor de nieuwe bestrating. In het beeldkwaliteitplan wordt een en ander uitgewerkt in criteria voor de verharding (materiaalkeuze en detaillering), criteria voor inrichtingselementen (standaardelementen, meubilair, verlichting, beplanting, beeldende kunst, reclame-uitingen en dergelijke).

Bij alle ingrepen staat het versterken van de zichtbaarheid en de belevingswaarde van het water als een van de belangrijkste identiteitsdragers van Houten centraal. Binnen het centrum krijgt het water het karakter van een stedelijke gracht in contrast met de groene oevers buiten het centrum. In het beeldkwaliteitplan wordt daartoe nader ingegaan op de ruimtelijke inpassing, de materiaalkeuze van de oeverafwerking en de materialisatie en detaillering van de bruggen en overkluizingen.

In het beeldkwaliteitplan wordt met betrekking tot de herinrichting van het openbare gebied nader ingegaan op een aantal specifieke locaties.

Wijze van regeling in het bestemmingsplan

In de voorschriften van dit bestemmingsplan wordt het vastgestelde beeldkwaliteitplan door middel van een beschrijving in hoofdlijnen aan het bestemmingsplan gekoppeld.

4.6. Bouwhoogtezoning

In het Masterplan is een samenhangende visie voor de bouwhoogten ontwikkeld, aansluitend op de hoogtes van de bestaande bebouwing. De algemene bouwhoogte voor nieuwe bebouwing in het centrum is vijf bouwlagen. De huidige situatie wordt gekenmerkt door de keuzen voor een meer uniforme bouwhoogte. Hierdoor verkrijgt het centrum een grotere eenheid, waardoor de identiteit wordt versterkt. Op enkele plekken worden afwijkende hoogtes voorgesteld, zoals een accent van elf á dertien lagen aan het Onderdoor en een wand van zeven lagen op de kop van de Molenzoom.

Als algemeen uitgangspunt geldt dat de bouwhoogte wordt bepaald door de maat die nodig is om een ruimte te begrenzen en de benodigde ruimtelijke proporties te verkrijgen en niet door de wens om een bepaald aantal bouwlagen op elkaar te stapelen. Aan hogere gebouwen zal dus de eis worden gesteld dat ze een duidelijke autonome plastische gestalte hebben, en niet het resultaat zijn van een optelsom van verdiepingen.

5. SPOORVERDUBBELING / INTEGRAAL VERVOERSKNOOPPUNT

5.1. Spoorverdubbeling

In de oorspronkelijke stedenbouwkundige opzet van Houten is destijds al rekening gehouden met de aanleg van vier sporen. In het verleden zijn door de NS grenzen aangegeven waarbinnen de spoorverdubbeling zal plaatsvinden. In het centrum van Houten is daarbij uitgegaan van een symmetrische uitbreiding waarbij de nieuwe sporen aan weerszijden van de huidige spoorbaan worden gelegd.

Op 4 januari 2001 is het zogenoemde 3^e spoor in gebruik genomen. Dit 3^e spoor ligt oostelijk van de twee bestaande sporen en loopt van het station Houten naar Houten Castellum. Deze verbinding is tot stand gekomen om de nieuwe bewoners van Houten Zuid reeds in een vroeg stadium railvervoer te kunnen aanbieden, conform de afspraken uit het VINEX-uitvoeringscontract. Het 3^e spoor is destijds zodanig aangelegd, dat dit spoor in zijn geheel opgenomen zou kunnen worden in de plannen voor de viersporigheid.

De stedenbouwkundige inpassing van de viersporigheid binnen het nieuwe centrum vormt de leidraad bij het tot stand komen van het spoorontwerp. Een belangrijk aspect daarbij is de hoogteligging van de spoorbaan; de spoorbaan wordt extra verhoogd. Vanuit het spoorproject is een spoorophoging van 0,8 m nodig om, vanwege de grotere breedte van het spoorviaduct, de huidige doorrijhoogte te handhaven. Door de ophoging van nog eens 1 m extra (in totaal dus 1,8 m) kan de vloer van het Onderdoor eveneens worden verhoogd. Hierdoor komt de spoorkruising vrijwel op maaiveld te liggen waardoor zowel de oost-west relatie als het doorzicht (enkele uitgangspunten van de Structuurvisie) sterk worden verbeterd en zo de relaties in het centrum beter tot hun recht komen. Bovendien schept een hogere spoorbaanligging mogelijkheden voor meerdere spoorkruisingen waardoor de nagestreefde verbetering van de bereikbaarheid van het centrum voor bus, fiets en auto makkelijker kan worden behaald.

Ten noorden en zuiden van het centrum zal de verdubbelde spoorlijn gaan stijgen om ter hoogte van het centrum van Houten op voldoende hoogte te zijn. Hiertoe zal aan weerszijden het spoorbed/dijk worden opgehoogd. Ter hoogte van het centrum van Houten worden de sporen over een afstand van ruim 200 m uitgevoerd als een kunstwerk op kolommen. Hierdoor ontstaat onder de volle breedte van de spoorbaan bruikbare ruimte op stadsniveau.

Ten zuiden van het Onderdoor zal deze ruimte worden benut voor een royaal fiets-transferium. Door de open constructie kan van de zijkanten licht toetreden en doorzicht worden gewaarborgd, terwijl tussen de beide spoordekken ook van de bovenzijde daglicht tot in het fietstransferium kan komen. Van de Zuidtunnel zal alleen het gedeelte voor bus- en autoverkeer worden opgenomen in een tunnelbak, het voetgangers- en fietsersdeel wordt op ongeveer hetzelfde niveau als het fietstransferium en busplein aangelegd, waardoor een aaneengesloten openbare ruimte tussen west- en oostzijde van de baan wordt gerealiseerd.

Voor het Onderdoor betekent de constructiewijze een mogelijke verruiming van het profiel en de mogelijkheid om voorzieningen toe te voegen aan zowel de zuid- als de noordzijde. Ten noorden van het Onderdoor wordt onder de dekconstructie door, de noordelijke doorgang gerealiseerd die in de eerste plaats voor een parkeerverbinding richting Spoorhaag moet zorgen. De resterende ruimte tussen deze doorgang en het

Onderdoor kan voor verschillende commerciële functies, stations- of stallingsfuncties worden benut.

De verdubbeling van de sporen brengt met zich mee dat langs het gehele spoortraject in de bebouwde kom van Houten voorzieningen worden getroffen om te zorgen dat de spoorweg voldoet aan de geldende eisen van de Wet geluidhinder (zie verder in paragraaf 5.4. "Geluidsschermen"). Ter plaatse van het station zullen deze schermen gedeeltelijk met extra hoogte (tot 7m) worden uitgevoerd, in verband met hoge woonbebouwing rond het Onderdoor.

Wijze van regeling in het bestemmingsplan

De gronden die benodigd zijn voor de spoorverdubbeling krijgen in het bestemmingsplan een ruime directe bestemming. Aan de noord- en zuidzijde van het centrum krijgen deze gronden de bestemming "Spoorwegdoeleinden". Binnen de spoorwegbestemming is de verdubbeling en verhoging van het spoor met de bijbehorende geluidwerende maatregelen vastgelegd.

Het station met de bijbehorende voorzieningen krijgt de bestemming "Stationsgebied". In deze bestemming is het nieuwe verhoogde station, de ruimte voor eventuele extra voorzieningen en met het ondergelegen fietstransferium bestemd. Ook de drie belangrijke onderdoorgangen (Zuidtunnel, Onderdoor en noordelijke onderdoorgang naar Spoorgaard) zijn vastgelegd.

5.2. Integraal vervoersknooppunt

Station Houten Centraal

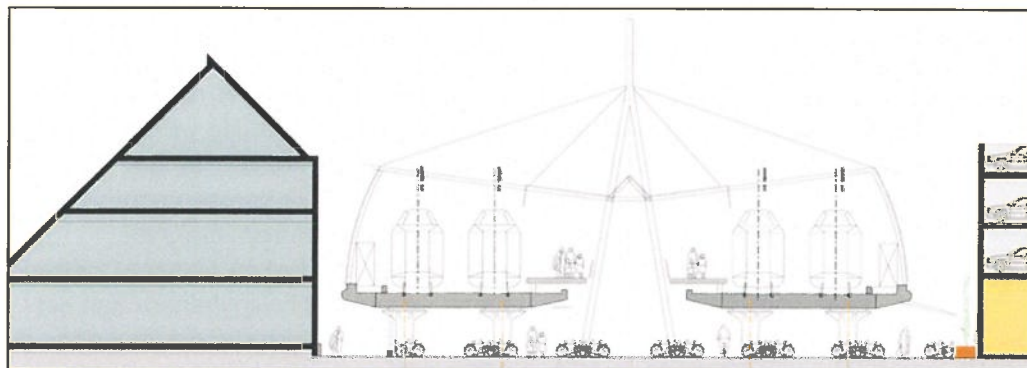
De ruimte voor spoorverbreding is in het centrum van Houten uiterst beperkt. Met name ter hoogte van het station staat een aantal gebouwen dicht op de spoorlijn.

De vernieuwing van Station Houten Centrum biedt een buitenkans om het Station Houten Centrum beter aan het centrum te verankeren en de uitstraling te verbeteren. Door het optillen van het spoordek wordt een goede zichtrelatie tussen Het Rond en Het Kant verwezenlijkt. De zware, robuuste betonconstructie wordt vervangen door een lichte, transparante constructie: twee dekken met een vide ertussen waardoor daglicht in de doorgang komt. Uitgangspunt is een zo slank mogelijke constructie van de spoordekken. Het gehele station wordt vanaf de noordtunnel tot en met de zuidtunnel (ruim 200 m) uitsluitend door kolommen ondersteund. Het station komt hierdoor als een soort brug over het centrum te liggen in plaats van dat het centrum in een tunnel onder het spoor door loopt.

Het optillen van het spoordek leidt in het centrum niet alleen tot meer doorzicht en minder hoogteverschillen in het Onderdoor, maar ook tot extra te gebruiken ruimte aan weerszijden van het Onderdoor, onder de sporen. Door in deze ruimte gebruiksfuncties onder te brengen wordt voorkomen dat de spoorbaan op dichte, gesloten wanden komt te rusten.

Aan de zuidzijde is het mogelijk geworden het fietstransferium te realiseren. Zonder dit transferium zouden de fietsen in de openbare ruimte gestald moeten worden, of ten koste van andere functies in een gebouwde voorziening. De spoorverhoging geeft een enorme impuls aan de verbetering van het openbaar gebied in het centrum

In het bestemmingsplan wordt met betrekking tot het nieuwe station rekening gehouden met een middenperron van maximaal 270 m lang, met aan de zuidzijde een optionele verlenging tot 340 m. Tevens wordt over vergelijkbare lengtes de realisering van zijperrons niet onmogelijk gemaakt, waartoe ook extra perrontoeegangen gerealiseerd moeten kunnen worden. Aan weerszijden van de buitenste sporen worden geluidsschermen geplaatst met een lichte, transparante uitstraling. Transparantie is noodzakelijk zodat de visuele relatie tussen perron en stad gehandhaafd blijft en het spoor een minimale barrière vormt tussen het oostelijk en westelijk deel van het centrum.



afbeelding 16: dwarsdoorsnede mogelijke uitvoering station en fietstransferium

In het bestemmingsplan wordt rekening gehouden met het realiseren van hoge schermen (7 m) ter plaatse van het station. Deze zullen constructief worden verbonden met de perronoverkapping, waardoor het beeld als van een stationskap ontstaat. Van belang is dat deze "kapconstructie" wordt gerealiseerd over een lengte van minimaal 98 m. Een verdere verlenging tot (maximaal) 200 m wordt in het bestemmingsplan niet onmogelijk gemaakt.

Het middenperron is op drie plaatsen te bereiken:

- in het Onderdoor met een trap en lift;
- vanuit het midden van de fietsenstalling met trappen;
- vanuit de Zuidtunnel eveneens met trappen.

Ter plaatse van de trapopgang en lift in het Onderdoor komen de stationsfuncties, zoals informatiepanelen, kaartautomaten, een toegangshal en ook eventuele voorzieningen zoals horeca of detailhandel. Ook bij de Zuidtunnel worden stationsvoorzieningen zoals informatiepanelen en kaartautomaten gerealiseerd.

Het Onderdoor blijft zoveel mogelijk vrij van obstakels. Door de spoorophoging worden de huidige hoogteverschillen verkleind, wat bijdraagt aan de transformatie van de 'tunnel' tot een hoogwaardige en toegankelijke openbare ruimte en aan een verbeterde oversteekbaarheid. De verbeterde doorzicht vanuit Het Rond naar Het Kant en de vernieuwing van Het Onderdoor als geheel zijn van belang voor de levendigheid en de sociale veiligheid van de vervoersknoop.

Mogelijke ontwikkelingen vervoersknooppunt naar 2015

Het regionaal beleid van het Bestuur Regio Utrecht (BRU) is er op gericht om van station Houten Centrum een openbaarvervoersknooppunt te maken dat gaat fungeren als voorstadstation voor Utrecht CS. Met deze voorstadfunctie zou Utrecht CS kunnen worden ontlast doordat reizigersstromen via Houten naar agglomeratiebestemmingen zoals De Uithof en Nieuwegein worden gestuurd. De stations Maarssen, Driebergen en Leidsche Rijn hebben nu al eenzelfde voorstadfunctie.

Voordeel voor Houten is dat de drukke treinen uit het zuiden deels leegstromen waardoor er meer ruimte komt voor instappende reizigers naar Utrecht. In de verre toekomst (rond 2015) zullen naast de stoptreinen en het Randstadspoor (RSS) mogelijk ook de interregiotreinen (de vroegere sneltreinen) in Houten stoppen en reizigers door middel van HOV/HVS (hoge kwaliteit snelbussen) binnen de agglomeratie worden vervoerd. Al deze bussen beginnen of eindigen in Houten en nemen dan gelijk de woongebieden en bedrijventerreinen op hun route mee. Dit zal een aanmerkelijke verbetering betekenen van de verplaatsingsmogelijkheden binnen Houten naar het centrum en het station.

Het huidig ontwerp voor het station gaat voorlopig niet uit van het IR-station, maar maakt het niet onmogelijk. Een interregiostop te Houten is met kleine aanpassingen eenvoudig ruimtelijk in te passen. Dit betekent dat rekening wordt gehouden met het bedienen van reizigers die met interregiotreinen komen. In het bestemmingsplan wordt naast het geplande middenperron tevens ruimte gereserveerd voor de realisatie van zijperrons, binnen de in het verleden bepaalde demarcatielijnen.

Om de zijperrons bereikbaar te maken zullen op diverse plaatsen toegangen nodig zijn, in de vorm van (rol-)trappen, liften en eventueel hellingbanen. Aan het Onderdoor en in de nabijheid van de Zuidtunnel worden hier mogelijkheden voor open gehouden.

Fietstransferium

Als fietsstad dient Houten vanzelfsprekend de beschikking te krijgen over een hoogwaardige voorziening voor het stallen van fietsen in de stationsomgeving. Door de geplande hoge bebouwingsdichtheid van het centrum is er geen ruimte voor een grootschalige onbeveiligde fietsenstalling in de openbare ruimte. De standaardvoorziening bij stations, een gebouwde beveiligde stalling en een onbeveiligde stalling in de openbare ruimte, kan hierdoor niet worden gerealiseerd. Het fietstransferium kan worden opgedeeld in verschillende compartimenten, afhankelijk van de gewenste exploitatie en het beheer, bijvoorbeeld in een bewaakt en een onbewaakt deel, met al dan niet een stallingsvergoeding.

Door de hoge ligging van het spoor kan onder de sporenbundel van het nieuwe station een grote fietsenstalling worden gebouwd met een capaciteit van ten minste 2.200 stallingplaatsen. De capaciteit van het fietstransferium is afgestemd op de totale stallingsbehoefte bij het station (bewaakt en onbewaakt tezamen). Er is voor treinreizigers dan ook weinig reden om fietsen op andere plaatsen in het centrum te stallen. De fietsenstalling strekt zich uit vanaf het Onderdoor tot aan de zuidtunnel.

Uitgangspunt is dat het fietstransferium gescheiden is van de openbare ruimte, zodat bezoekers er alleen gecontroleerd in en uit kunnen. Het fietstransferium manifesteert zich als een langgerekt gebouw onder het spoor. De gevels van dit gebouw, bestaande uit transparante puien, grenzen aan het voorplein met busstation, de route langs de bibliotheek en aan Het Onderdoor en de zuidtunnel. Transparante gevels brengen daglicht in de stalling en garanderen een visuele relatie tussen stalling en busplein.



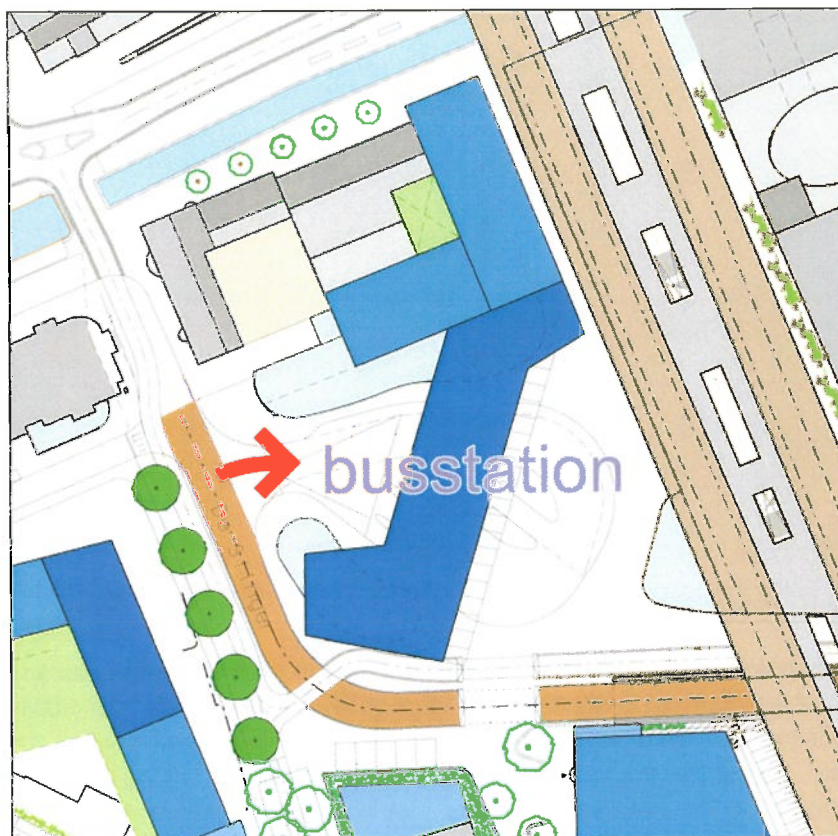
afbeelding 17: Uitwerking fietstransferium

De vrije hoogte van de stalling is geschikt om fietsen dubbellaags te stallen. Afhankelijk van beheervorm en exploitatie kan de hoeveelheid dubbellaagse stallingplekken worden uitgebreid, waardoor de capaciteit van het transferium flexibel kan worden uitgebreid. Vanuit het oogpunt van sociale veiligheid is het fietstransferium ruim, licht en overzichtelijk. Het fietstransferium zal niet hoog zijn. Licht wordt onder andere gegarandeerd doordat de ruimte tussen de twee spoordekken voor een groot deel open blijft.

Vanuit het oogpunt van optimaal gebruiksgemak zijn de ingangen van het transferium direct aan de fietsroutes gelegd, in beide onderdoorgangen (Het Onderdoor en de zuidtunnel). Daarnaast is er voor voetgangers een extra toegang vanaf het busstation. Vanuit het hart van het fietstransferium is er een rechtstreekse opgang naar het perron. Hierdoor kunnen de gebruikers soepel en snel hun fiets plaatsen en het perron bereiken.

Busstation

De uitbreiding van het busvervoer van en naar Houten maakt het noodzakelijk de inrichting van het busstation toekomstgericht te ontwerpen. De buslijnen zullen aansluiten op de aankomende treinen. Daarvoor zijn gelijktijdig ten minste vier bussen aanwezig, waarvan er drie onafhankelijk van elkaar kunnen vertrekken. Er wordt rekening gehouden met extra opstelcapaciteit en verlengde bussen. De ontsluiting van het busstation vindt plaats vanaf De Slinger.



afbeelding 18: Uitwerking busstation

Vanuit het openbaarvervoersknooppunt gezien is het verplaatsen van het busstation naar locatie De Slinger een grote verbetering. Vanaf het NS-station zijn de vier halteplaatsen duidelijk zichtbaar en goed bereikbaar vanaf het fietstransferium. Het verlies aan te bebouwen oppervlak wordt gecompenseerd door het busstation deels met kantoren te overbouwen en ondergronds een parkeergarage mogelijk te maken.

Op het busstation is verder nog voorzien in een kiosk, een overdekte wachtruimte voor reizigers, een standplaats voor taxi's en een kiss & ride-strook voor het halen en brengen van trein- en/of buspassagiers.

Wijze van regeling in het bestemmingsplan

Het station met de bijbehorende voorzieningen krijgt de bestemming "Stationsgebied". In deze bestemming zijn het nieuwe verhoogde station, de ondergelegen voorzieningen, toegangsvoorzieningen en het fietstransferium bestemd. Ook de drie belangrijke onderdoorgangen (Noordtunnel, Onderdoor en Zuidtunnel) zijn vastgelegd.

Vanwege de prille staat van planvorming en de nauwe relatie met het stationsgebied is voor de omgeving van het busstation en de aansluitende bebouwing gekozen voor de uit te werken bestemming "Uit te werken Stationsgebied en Gemengde doeleinden", met uitzondering van het bestaande appartementencomplex.

5.3. Kruisingen

Naast het Onderdoor wordt de spoorlijn binnen het plangebied op meerdere plaatsen gekruist:

- **Zuidtunnel**
Ten zuiden van het centrum wordt met de geplande zuidelijke spooronderdoorgang een verbinding gelegd tussen de Molenzoom en De Slinger. De tunnel is bestemd voor auto en bus en voor fietser en voetganger. Het voetpad en fietspad in twee richtingen liggen aan de noordkant, zodat er een directe toegang naar het middenperron van het bovengelegen station is. Fietzers krijgen niet vanaf het busplein directe toegang tot de fietsenstalling, wel vanaf de fietsroute naast de Zuidtunnel;
- **Noordtunnel**
Een nieuwe noordelijke spooronderdoorgang maakt mogelijk dat automobilisten vanaf de westzijde van het spoor (Randhoeve) de parkeergarage in het noord-oostelijk centrumkwadrant kunnen bereiken;
- **Vlierweg**
Binnen het plangebied is met de aanleg van het 3e spoor de gelijkvloerse overweg ter plaatse van de Vlierweg opgeheven en vervangen door een spooronderdoorgang voor fietsers en voetgangers. Hierbij is rekening gehouden met de voorgenomen spoorverdubbeling;
- **Rondweg Noord en de Koppeling**
Ook bij de spoorkruisingen met de Rondweg Noord en de Koppeling worden de nieuwe sporen verhoogd aangelegd om de doorrijhoogte in de kunstwerken op peil te houden. De verhoging bedraagt tussen de 0,8 en 1 m ter plaatse van beide kunstwerken. Direct voor en na de kunstwerken daalt de spoorbaan weer naar het huidige niveau. Er is voldoende ruimte om de bestaande functies, zoals de overgangen voor langzaam verkeer, terug te brengen.

Wijze van regeling in het bestemmingsplan

De verschillende onderdoorgangen worden op de plankaart binnen de betreffende bestemming(en) specifiek aangeduid.

5.4 Geluidsschermen

De verdubbeling van de sporen brengt met zich mee dat langs grote delen van het spoortraject in de bebouwde kom van Houten voorzieningen worden getroffen om te zorgen dat de spoorweg voldoet aan de geldende eisen van de Wet geluidhinder en het Besluit geluidhinder spoorwegen. Ten behoeve van het akoestisch onderzoek is een breed scala van mogelijke maatregelen gezien, met diverse schermhoogten in combinatie met toepassing van middenschermen en raildempers. In het kader van het akoestisch onderzoek wordt nader ingegaan op het gekozen maatregelenpakket, zoals dit is ontwikkeld in het kader van het (ontwerp-)Saneringsprogramma van ProRail (zie paragraaf 7.2.3. "Maatregelen voorstel spoorverbreding").

Ter plaatse van Het Onderdoor worden 7 m hoge schermen gerealiseerd. Deze worden constructief verbonden met de perronoverkapping, waardoor het beeld als van een stationskap ontstaat. De minimale lengte van deze "kapconstructie" is 98 m, een verlenging tot maximaal 200 m is mogelijk.

Beeldkwaliteit

Om de barrièrewerking van de geluidsschermen te beperken wordt een nadere verdeling tussen transparante en dichte (eventueel begroeide) schermen bepaald. In het centrum en op spoorviaducten wordt daarbij uitgegaan van transparante schermen. In het bijzonder wordt aandacht gegeven aan een rustige vormgeving, voorkomen en bestrijden van vervuiling en beperking van lichtreflectie. Ook worden er beheerafspraken gemaakt over toezicht en reiniging.

Wijze van regeling in het bestemmingsplan

Binnen de beide spoorbestemmingen zijn geluidsschermen direct geregeld. In de voorschriften wordt per deeltraject aangegeven wat de (minimale) maatvoering dient te zijn.

5.5. Verplaatsing Oude Station Houten (OSH)

In het kader van de verdubbeling van het spoor op het traject Vleuten - Geldermalsen zal het Oude Stationsgebouw in Houten van haar huidige locatie moeten verdwijnen. Vanwege het monumentale karakter van het Oude Stationsgebouw wil de gemeente Houten sloop van dit gebouw voorkomen. Het is daarom de bedoeling het Oude Stationsgebouw te verplaatsen.

Op 3 februari 2004 is door de gemeenteraad van Houten in principe daartoe besloten. Voor de verdere planvorming is destijds door de gemeenteraad een aantal kaders gesteld, waaronder:

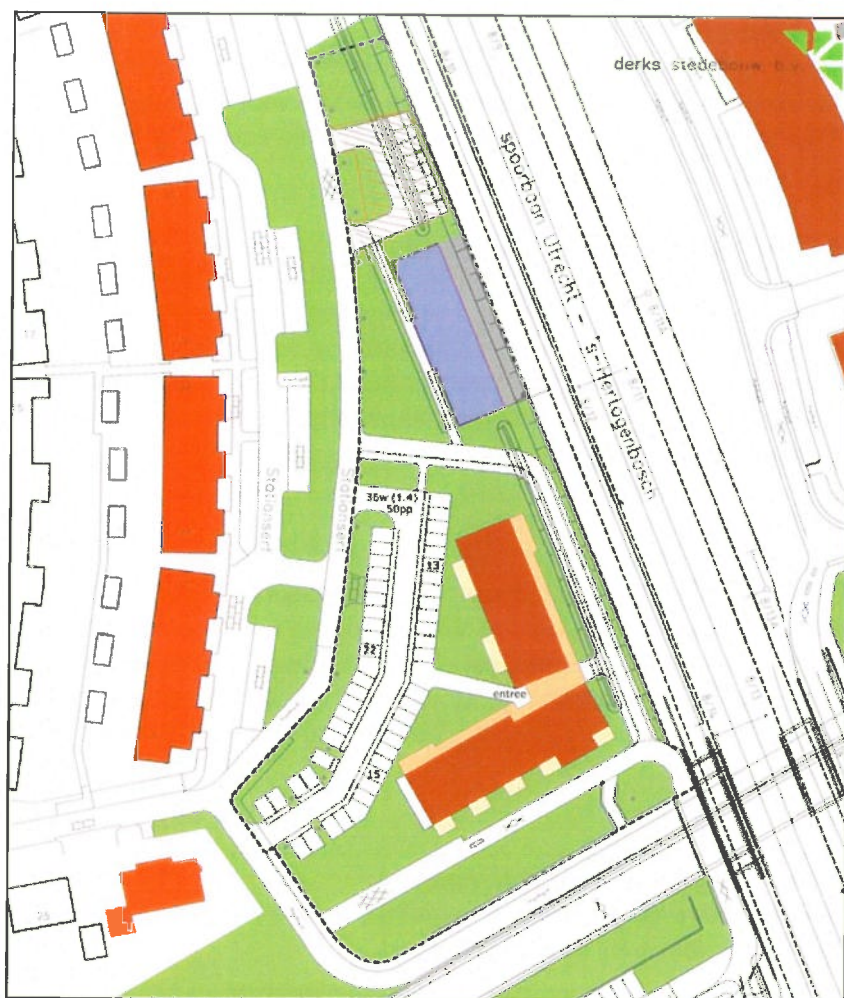
- de verplaatsing vindt plaats als onderdeel van een integrale ontwikkeling van het gebied gelegen tussen de spoorlijn, de Koppeling en het Stationserf (de weg);
- het Oude Stationsgebouw is na herbestemming (gedeeltelijk) voor publiek toegankelijk;
- het nieuwbouwprogramma sluit aan op de nieuwe bestemming van het Oude Stationsgebouw;
- er wordt gestreefd naar een sluitende exploitatie van het verplaatste stationsgebouw;
- de verkeersafwikkeling en de parkeervoorziening zijn adequaat. De nieuwe functie verdraagt zich, wat betreft geluidsniveau, met de aansluitende woonomgeving;
- de inzet met betrekking tot de ontwikkeling van het onderhavige gebied is gericht op wonen en/of een combinatie van wonen en werken.

Het definitieve 'go'-besluit is op 8 november 2005 genomen en is gebaseerd op de op dat moment aanwezige gegevens en een acceptabel financieel tekort.

Oude Stationsgebouw

Om het gebouw voor de toekomst te kunnen bewaren, wordt het stationsgebouw over een afstand van circa 150 m in zuidelijke richting verplaatst en volledig gerenoveerd. Hierdoor blijft de relatie van het gebouw met het spoor bestaan. Tevens gaat de verplaatsing van het oude stationsgebouw niet ten koste van de bomenrijen langs het Stationserf. Het huidige laankarakter blijft behouden.

Mede in het kader van de externe veiligheid wordt het gebouw op de wettelijk vereiste afstand van 11 m van het hart van het buitenste spoor gesitueerd. Dat is de minimale afstand waarbij geen ontsporingsvoorzieningen nodig zijn.



afbeelding 19: Uitwerking locatie Stationserf

Het appartementengebouw

Naast het Oude Stationsgebouw is een wooncomplex met 33 (kleine) appartementen geprojecteerd. Bij de vormgeving van het appartementencomplex is rekening gehouden met een acceptabele afstand tot de bestaande bebouwing en de grootst mogelijke afstand tussen het hoogste deel van het complex en de bestaande bebouwing. Van daar dat is gekozen voor een piramidevorm.

Het appartementencomplex is op het hoogste punt met 6 bouwlagen ongeveer 18 m hoog; het laagste punt bestaat uit drie bouwlagen (9 m). De gebouwen in de directe omgeving gelegen aan het spoor en de Koppeling (zoals het Maetisgebouw) zijn kantoorpanden met een grotere verdiepingshoogte. Die gebouwen zijn met vier bouwlagen gemiddeld 16 m hoog.

Bij het architectonisch ontwerp zal aandacht worden geschonken aan de redelijke eisen van welstand.

De toekomstige gebruikers

Dit plan gaat uit van 33 (zorg)woningen onder andere voor mensen met een verstandelijke beperking. Het Oude Stationsgebouw zal na verplaatsing in gebruik genomen worden voor de dagbesteding van mensen met een verstandelijke beperking. Dit zijn niet alleen de mensen uit het appartementencomplex, maar tevens mensen met een verstandelijke beperking uit de rest van Houten. Naast mensen met een verstandelijke beperking vormen starters de doelgroep van de appartementen.

Een andere beoogde toekomstige gebruiker van het Oude Stationsgebouw is de Houtense archeologische werkgroep. Daarnaast wordt gedacht aan de verhuur van vergader- en expositieruimte en representatieve ruimte voor ontvangsten, kleine recepties ed. Hierdoor kan ook de publieke toegankelijkheid van het gebouw voor de inwoners van Houten behouden blijven.

Verkeer en parkeren

In totaal zijn in de directe omgeving van het Oude Stationsgebouw en de nieuwbouw 53 parkeerplaatsen gepland, 7 parkeerplaatsen ten noorden van het Oude Stationsgebouw en 46 parkeerplaatsen voor het appartementencomplex.

De verkeersontsluiting voor het fietsverkeer heeft bijzondere aandacht gekregen. Het fietspad loopt voor het Oude Stationsgebouw langs en vervolgt zijn weg achter de nieuwbouwappartementen.

Communicatie

De proefverkaveling locatie Stationserf heeft medio september 2005 tot en met 9 november 2005 (zes weken) voor inspraak ter visie gelegen. Tevens is de proefverkaveling voor advies toegezonden aan de VAC, de politie en de brandweer. Op 6 oktober 2005 heeft een informatiebijeenkomst plaatsgevonden. De inspraak heeft aanleiding gegeven om de proefverkaveling aan te passen. Op 20 december 2005 is de proefverkaveling (zie voorgaande afbeelding "Uitwerking locatie Stationserf") door de gemeenteraad vastgesteld.

Wijze van regeling in het bestemmingsplan

De verplaatsing van het Oude Stationsgebouw en de nieuwbouwplannen worden in het bestemmingsplan direct mogelijk gemaakt.

Het stationsgebouw wordt op de nieuwe locatie ingetekend met de bestemming "Gemengde doeleinden". Binnen deze bestemming zijn de gewenste publieksfuncties mogelijk. Het appartementencomplex wordt zodanig bestemd dat de bouwplannen direct gerealiseerd kunnen worden. Het complex wordt op de plankaart bestemd tot "Wonen" in gestapelde vorm. Binnen het bouwvlak worden de oplopende hoogtematen aangegeven.

6. BEHEERVISIE

Naast de verschillende herontwikkelingslocaties zijn er binnen het centrum ook gebieden waarvoor in het Masterplan geen structurele wijzigingen worden voorgesteld. Deze kunnen "conserverend" worden bestemd.

6.1. Wonen

Kenmerkend voor het centrum van Houten is dat, ondanks de vele andere functies, de woonfunctie redelijk dominant aanwezig is. In delen van het centrum is daarbij zelfs sprake van aaneengesloten "pure" woongebieden. Aan de oostzijde van het centrum betreft het de woningen aan Kooikerseind en Wernaarseind en delen van Achterom. Aan de westzijde betreft het appartementencomplexen aan Randhoeve, Weerwolfseind en Melkhoeve.

In het kernwinkelgebied en de aanloopstraten is sprake van een zekere menging van de woonfunctie met winkels en andere niet-woonfuncties. De woonfunctie levert een belangrijke bijdrage aan de levendigheid en sociale veiligheid in het centrum.

Het is dan ook gewenst de huidige woonfunctie in het centrum te handhaven en waar mogelijk te versterken. De gemeentelijke inzet is het leveren van een goede, gevarieerde woonomgeving waarvan de kwaliteit juist door het toevoegen andere functies hoog zal zijn.

Wijze van regeling in het bestemmingsplan

In het centrum van Houten wordt ten aanzien van het wonen een onderscheid gemaakt in drie soorten gebieden:

- *De min of meer aaneengesloten "pure" woongebieden met de bestemming "Wonen";*
- *In de gemengde gebieden met de bestemming "Gemengde Doeleinden", is niet duidelijk sprake van één functie die overheerst. De woonfunctie en bepaalde "lichte" niet-woonfunctie (winkels, kantoren, lichte vormen van bedrijvig, maatschappelijke voorzieningen e.d.) zijn nevengeschiedt. De woonfunctie hoeft niet te overheersen.*
- *In het kernwinkelgebied (inclusief de directe uitlopers daarvan) overheersen niet-woonfuncties, met name detailhandel (en horeca). Ter plaatse wordt op de begane grond zoveel mogelijk een aaneengesloten winkelfront nagestreefd. Het is dan ook niet wenselijk om op de begane grond de woonfunctie te stimuleren. In de bestemming "Centrumdoeleinden 1" is wonen uitsluitend op de bovenverdieping toegestaan. In beperkte delen van het kernwinkelgebied, met de bestemming "Centrumdoeleinden 2, is wonen op de verdieping niet aanwezig en ook niet wenselijk.*

6.2. Bestaand centrumgebied

Niet alleen uitbreiding van het kernwinkelapparaat is nodig om als centrum in te kunnen spelen op de stadsuitbreiding van Houten zelf. Ook versterking van het bestaande centrum is van belang.

Uitgegaan wordt van een compact kernwinkelgebied (geen grote loopafstanden) een aaneengesloten winkelfront met zoveel mogelijk tweezijdige bewinkeling (winkels aan beide straatzijden). Als functies wordt daarbij in eerste instantie gedacht aan detailhandel, (winkelondersteunende) horeca (lunchroom e.d.), en publiekgerichte dienstverlening verwant aan detailhandel (reisbureau, uitzendbureau, kapper e.d.).

Wijze van regeling in het bestemmingsplan

Versterking van de winkelfunctie in het centrum is één van de centrale uitgangspunten. Daarbij dient te worden opgemerkt dat de ondernemers primair verantwoordelijk zijn voor een evenwichtig winkelaanbod, winkelopeningstijden, een aantrekkelijke inrichting en uitstraling van de winkels.

Het bestemmingsplan kan enkel dienen om de locaties en omvang aan te geven. Op basis hiervan worden de grenzen aangegeven waarbinnen ontwikkelingen op dit gebied mogelijk zijn.

- *Binnen kernwinkelgebied (Centrumdoeleinden 1 en 2) is op de begane grond overal detailhandel (en publiekgerichte dienstverlening e.d.) toegestaan. Binnen Centrumdoeleinden 2 zijn deze functies ook de bovenverdieping toegestaan.*
- *In gemengde gebieden (Gemengde doeleinden) kunnen het aantal detailhandelsbedrijven in principe niet worden uitgebreid.*

6.3. Horeca

De gemeente Houten heeft tot op heden een conserverend beleid gevoerd met betrekking tot het aantal horecavestigingen. Momenteel zijn er 9 horecavestigingen aanwezig. Uitgangspunt voor dit bestemmingsplan is om de bestaande horecabedrijven positief te bestemmen. De betreffende vestigingen worden als zodanig op de plankaart aangeduid binnen de betreffende bestemmingen.

In het kader van het versterken van de functie van het centrum van Houten wordt op grond van de horeca-structuurvisie uitgegaan van een verdubbeling van het aantal horecavestigingen tot maximaal 20, waarvan maximaal 2 dancings.

Het bestemmingsplan is echter niet het kader waarbinnen kwalitatieve aspecten van de horeca in markttechnische zin worden geregeld. De horecastructuurvisie is daarin leidend. Er zal bij de realisatie van horecavoorzieningen zeker oog zijn voor afstemming naar formules zodat er binnen het centrum van Houten een zo breed mogelijk aanbod aan type horecabedrijven wordt aangetrokken.

Geluid

Geluid uit horeca-inrichtingen is in principe een verantwoordelijkheid voor de desbetreffende ondernemer. Er zijn kosten gemoeid met het geluidstechnisch isoleren van bedrijfsruimten. De geluidsisolatie wordt afgestemd op het gewenste gebruik; een lunchroom zal minder aan geluidsisolatie hoeven te doen dan een café waar ook regelmatig activiteiten met harde (live-)muziek plaatsvinden.

Horeca-inrichtingen vallen onder de Wet milieubeheer. Deze wet ziet er op toe dat nadelige gevolgen voor het milieu worden voorkomen. Als voorkomen niet mogelijk is moet men als ondernemer alle inspanning leveren om nadelige gevolgen te beperken. Bij de vestiging van horeca-inrichtingen wordt het aspect "geluid", zorgvuldig gewogen; bij vestiging moet een akoestisch onderzoek worden aangeleverd waaruit blijkt dat het pand waar het bedrijf zich in wil vestigen, akoestisch hiervoor geschikt is (het geluid moet "binnen" blijven). Voor zowel buitengevels als binnenruimten gelden op grond van de Wet milieubeheer voor (muziek-)geluid strenge eisen. Dit geldt ook voor contactgeluid en de zogenaamde indirecte hinder (o.a. het komen en gaan van bezoekers). De gemeente ziet toe op naleving van gestelde regels.

Wijze van regeling in het bestemmingsplan

Onder horeca wordt in het kader van dit bestemmingsplan verstaan het bedrijfsmatig verstrekken van dranken of etenswaren ten behoeve van consumptie ter plaatse alsmede hotels en pensions (of een combinatie van één of meerdere daarvan). In dit bestemmingsplan wordt aanvullend een beperkt onderscheid gemaakt tussen verschillende vormen van horeca:

- A. winkelondersteunende vormen van horeca, waarvoor de winkelsluitingstijden worden aangehouden. Dit kunnen vormen van horeca zijn die deel uitmaken van een winkel, zoals een zitje bij een bakkerij, een restaurant in een warenhuis, een ijs salon in een snoepwinkel, maar ook zelfstandige vestigingen zoals een cafetaria of een lunchroom.
- B. horeca die naar exploitatie en gevolgen voor de omgeving redelijkerwijs past in de directe nabijheid van niet-horecafuncties (woningen en winkels), maar die niet dezelfde winkelsluitingstijden aan hoeven te houden. Hieronder vallen een café, een restaurant, een eetcafé, een hotel of een snackbar;
- C. horeca die naar exploitatie en gevolgen voor de omgeving, zoals overlastrisico buiten de vestiging en verkeers- en parkeerdruk, redelijkerwijs niet past in de directe nabijheid van niet-horecafuncties (woningen en winkels). Hieronder vallen onder meer: nachtclubs, dancings en discotheken.

Het beperkte onderscheid wordt gemaakt op grond van passendheid in de directe nabijheid van de in het centrum aanwezige niet-horecafuncties (zoals wonen en winkels).

Met betrekking tot horeca wordt in het bestemmingsplan het volgende voorgesteld:

- in de bestemmingen "Centrumdoeleinden 1 en 2" en "Gemengde Doeleinden" worden horeca A-bedrijven overal zondermeer toegelaten;
- het totaal aantal horeca-B en -C vestigingen wordt gelimiteerd. De reeds aanwezige horeca B-bedrijven worden specifiek op de plankaart aangeduid. Door middel van een wijzigingsbevoegdheid kan de aanduiding van de plankaart worden verwijderd. Nieuwe horeca B-bedrijven zijn toegestaan binnen de beide bestemmingen "Centrumdoeleinden 1 en 2" en binnen aangeduide delen van "Gemengde Doeleinden" (m.n. de oostzijde van Het Rond);
- voor horeca C-bedrijven wordt op de plankaart een tweetal **zoekgebieden** aangegeven; de zuidzijde van Spoorhaag (ter hoogte van het Onderdoor) en de Spil (aan de zijde van het Onderdoor en het Rond). Binnen de zoekgebieden zijn maximaal 2 dancings toegestaan.

In combinatie met de mogelijkheid van het verwijderen van de aanduidingen is er in het plangebied enige schuifmogelijkheid aanwezig, waarmee concentratie rondom het Rond en het Onderdoor kan worden bevorderd en tegelijk het aantal horecabedrijven in de hand kan worden gehouden.

Ten overvloede wordt vermeld dat in het kader van dit bestemmingsplan bedrijven waar enkel maaltijden afgehaald kunnen worden of die maaltijden thuisbezorgen niet tot horeca worden gerekend. Dit betreft bijvoorbeeld een cateringbedrijf of een pizza-bezorgdienst. In de begripsomschrijving van de voorschriften (artikel 1) is dit onderscheid nader uitgewerkt.

6.4. Prostitutie

In verband met de opheffing van het "bordeelverbod" in 2000 dient ruimtelijk onderbouwd te worden waarom prostitutie niet binnen het onderhavige plangebied zou kunnen vallen. Naar aanleiding van uitspraken van de Raad van State d.d. 22 mei 2002

met betrekking tot gemeenten Barneveld en Elburg mag de gemeenteraad het gebruik van terreinen, gebouwen, vaar- of voertuigen als seksinrichting, of in dit geval prostitutie, reguleren. De regulering dient plaats te vinden in het belang van een goede ruimtelijke ordening. De uitspraken hadden betrekking op een totaal verbod op prostitutie in een gemeente (via de bestemmingsplanvoorschriften).

De gemeente Houten heeft in samenwerking met de vier Lekstroomgemeenten (IJsselstein, Lopik, Nieuwegein en Houten) gekozen voor een gezamenlijk beleid. In dit (Lekstroom-)gebied geldt een maximumstelsel met als maximum voor het totale district van één seksclub en tien escortbureaus. Raamprostitutie en straatprostitutie komen niet voor in de Lekstroomgemeenten en zullen ook in de toekomst geweerd worden in verband met aspecten van openbare orde en bescherming van de woon- en leefomgeving.

De vestiging van een seksinrichting is vanuit ruimtelijk, functioneel en sociaal oogpunt niet op iedere locatie gewenst. Bij de locatiekeuze speelt de combinatie met andere functies een rol. Het eigen karakter van seksinrichtingen (denk aan privacy van medewerkers en bezoekers, het aanstootgevende karakter, ongeschiktheid voor minderjarigen, aantrekkende werking van dubieuze nevenactiviteiten) maakt een afgewogen locatiekeuze nodig. Verkeersaspecten zoals gebiedsontsluiting en verkeersbewegingen zijn belangrijk bij de locatiekeuze.

Momenteel is de gemeente bezig met het opstellen van het "Paraplubestemmingsplan betreffende Prostitutie". Hierin wordt aangesloten bij het gezamenlijke beleid (op basis van de APV) van de Lekstroomgemeenten met betrekking tot het maximum voor het totale district van één seksclub en tien escortbureaus. Het 'Paraplubestemmingsplan Prostitutie' van IJsselstein, dat ook uitgaat van dit maximumstelsel en alleen mogelijkheden biedt om één prostitutiebedrijf te vestigen op een bedrijventerrein, is inmiddels goedgekeurd door de Provincie. Het eerste concept-paraplubestemmingsplan van Houten ligt in diezelfde lijn: via dit Parapluplan worden prostitutiebedrijven in het centrum van Houten uitgesloten. Een prostitutiebedrijf zal alleen op een bedrijventerrein gerealiseerd kunnen worden.

Omdat de ruimtelijke uitwerking van de verschillende vormen van prostitutie sterk verschilt, regelt het toekomstige parapluplan niet alle vormen van prostitutie. Zo hoeven seksbioscopen (horeca), sekstheaters (cultuur) of seksautomatenhallen vanuit het oogpunt van een goede ruimtelijke ordening geen andere uitstraling te hebben dan andere vormen van centrumvoorzieningen. Ook een sekswinkel is vanuit het ruimtelijk oogpunt niet of nauwelijks anders dan de meer reguliere vormen van detailhandel. Dit is tevens de stellingname van de provincie. Voor deze vorm van seksinrichtingen worden in het toekomstig parapluplan dan ook geen regels opgenomen.

De groep seksinrichtingen die uiteindelijk onder het parapluplan vallen zijn de prostitutiebedrijven (zoals bordelen en hiermee gelijk te stellen bedrijven).

Wijze van regeling in het bestemmingsplan

In aansluiting op het paraplubestemmingsplan wordt in dit bestemmingsplan de vestiging van prostitutiebedrijven in het plangebied uitgesloten.

7. MILIEUTECHNISCHE EN PLANOLOGISCHE RANDVOORWAARDEN

7.1. Wegverkeerslawaaï

De gemeente Houten heeft aan Goudappel Coffeng BV opdracht verleend te onderzoeken wat de te verwachten geluidsbelastingen zijn op de nieuwbouw volgens het bestemmingsplan van Houten. Aangezien wegen met een maximumsnelheid van 30 km/uur volgens de Wet geluidhinder niet gezoneerd zijn worden deze buiten beschouwing gelaten.

In het kader van dit bestemmingsplan dient derhalve rekening te houden met de nieuwe geluidgevoelige bestemmingen op:

- De Spil ter hoogte van Het Achterom, vanwege het wegverkeer op De Molen;
- de verplaatsingslocatie Oude Station Houten ter hoogte van het Stationserf, vanwege het wegverkeer op De Koppeling.

Voor beide locaties is een akoestisch onderzoek verricht.

Wettelijk kader

De voorkeursgrenswaarde voor de nieuw te bouwen geluidgevoelige bestemmingen bedraagt 50 dB(A). De maximale ontheffingswaarde voor nieuwe bestemmingen langs wegen gelegen binnen het stedelijke gebied bedraagt 65 dB(A).

De relevante voorwaarden die gelden voor Gedeputeerde Staten om een hogere grenswaarde toe te staan, zijn:

- om stedenbouwkundige, verkeerskundige, landschappelijke of financiële redenen is het niet mogelijk om adequate geluidwerende maatregelen te treffen om aan de voorkeursgrenswaarde te voldoen;
- de nieuwe woningen moeten door de gekozen situering een open plaats tussen de aanwezige bebouwing opvullen;
- door de gekozen situering of bouwvorm vervullen de woningen een doelmatige akoestische afschermende functie voor andere woningen, in aantal ten minste de helft van het aantal waaraan de afschermende functie wordt toegekend.

Resultaten

Het onderzoek naar het wegverkeerslawaaï is in beide gevallen uitgevoerd met behulp van Standaardrekenmethode II uit het Reken- en Meetvoorschrift Wegverkeerslawaaï (RMW2002). Op de berekeningsresultaten voor het wegverkeerslawaaï is een correctie toegepast conform artikel 103 van de Wet geluidhinder. Voor beide wegen (De Molen en De Koppeling) geldt een wettelijke maximumsnelheid van 50 km/uur. Dit betekent dat een correctie is gehanteerd van -5 dB(A) op de berekeningsresultaten.

De Spil ter hoogte van het Achterom

Uit de geluidsberekeningen blijkt dat op een aantal waarneempunten van de nieuwbouwlocatie de voorkeursgrenswaarde van 50 dB(A) wordt overschreden. De hoogst waarneembare geluidsbelasting, als gevolg van het wegverkeer op De Molen, bedraagt 51 dB(A). Volgens de Wet geluidhinder is nader onderzoek naar geluidsreducerende maatregelen nodig.

Op rotondes is het niet reëel om geluidsreducerende asfaltsoorten toe te passen in verband met hoge onderhoudskosten door wringingskrachten en dergelijke. Daarnaast is het vanuit stedenbouwkundig opzicht niet gewenst een geluidswering toe te passen tussen de rotonde en de nieuwe woningen.

Voor de woningen waarvoor sprake is van een overschrijding van de voorkeursgrenswaarde dient ontheffing aangevraagd te worden bij het college van Gedeputeerde Staten van de provincie.

Verplaatsingslocatie Oude Station Houten ter hoogte van Stationserf

Voor de toekomstige situatie zijn berekeningen uitgevoerd voor twee situaties: een met de nieuwbouw aan het Stationserf en één zonder de woningbouw. In het akoestisch onderzoek vanwege het wegverkeerslawaaï op De Koppeling is vooralsnog geen rekening gehouden met de aanwezigheid van een vliesgevel voor dit gebouw.

Voor beide situaties geldt dat de geluidsbelastingen op de *bestaande bebouwing* aan Stationserf ruim onder de voorkeursgrenswaarde van 50 dB(A) liggen. Voor de bestaande woningen is niets aan de hand. Uit de geluidsberekeningen blijkt verder dat op een aantal waarneempunten van de *nieuwbouwlocatie* de voorkeursgrenswaarde van 50 dB(A) wordt overschreden. De hoogst waarneembare geluidsbelasting, als gevolg van het wegverkeer op De Koppeling, bedraagt 52 dB(A). Onderzoek naar geluidsreducerende maatregelen en een aanvraag van ontheffing van de voorkeursgrenswaarde is noodzakelijk.

In het geval van de betreffende woningbouw zal het railverkeerslawaaï maatgevend zijn als het gaat om de gevelbelasting. De benodigde gevelwering dient derhalve te worden vastgesteld op basis van de geluidbelasting van het weg- en spoorverkeerslawaaï.

7.2. Spoorweglawaaï

7.2.1. Wettelijk kader

In 1987 is de Wet Geluidhinder van kracht geworden. Sinds dat jaar moet voor *nieuwe* geluidgevoelige functies (met name wonen en onderwijs) akoestisch onderzoek worden uitgevoerd om vast te stellen of aan de wettelijke voorkeursgrenswaarde voor geluidbelastingen wordt voldaan. Sinds 1993 ligt bij spoorweglawaaï deze voorkeurswaarde voor woningen op 57 dB(A) en voor scholen op 55 dB(A). Indien deze waarde niet wordt gehaald, of de maatregelen om dit nodig te maken ongewenst zijn, kan hiervan ontheffing worden verleend door het college van Gedeputeerde Staten tot een maximale ontheffingswaarde van 70 dB(A).

Bij wijziging van een spoorweg heeft de spoorwegexploitant (ProRail) de verplichting om de geluidstoename als gevolg van de wijziging weg te nemen. Van belang is dat hiervoor de juiste referentie wordt bepaald.

Als referentie geldt:

- voor geluidgevoelige bebouwing van voor 1987: de laagste waarde van de situatie 1987 óf de huidige situatie;
- voor geluidgevoelige bebouwing van na 1987: de laagste waarde van de huidige situatie óf een eerder door GS verleende hogere waarde in het kader van de Wet geluidhinder. Indien eerder al hogere waarden zijn vastgesteld moet ProRail er zorg voor dragen dat deze niet worden overschreden.

De toekomstige geluidsbelasting door het railverkeer wordt bepaald aan de hand van modelberekeningen. Hiervoor wordt de actuele prognose uit het zogenoemde "Akoestisch Spoorboekje" gehanteerd (door het rijk wettelijk voorgeschreven). Als toekomstige situatie wordt aangehouden 2015, inclusief viersporigheid in Houten en bijvoorbeeld ook de aansluiting van de lijn Utrecht – Den Bosch op de Betuweroute.

Op grond van het Besluit geluidhinder spoorwegen (BGS) geldt bij wijziging van de spoorbaan een voorkeursgrenswaarde van 57 dB(A). Maatregelen zijn noodzakelijk als de geluidsbelasting na wijziging van de spoorbaan tussen 57 dB(A) en 65 dB(A) ligt en een toename van 2 dB(A) laat zien. Boven 65 dB(A) moet elke toename worden weggenomen.

Sanering bestaande situaties

Los van de geluidstoename als gevolg van de spoorverbreding is ook in de huidige situatie al sprake van een te hoog geluidsniveau.

Voor bestaande situaties van vóór 1987 heeft de rijksoverheid een saneringsbeleid in uitvoering om de gevelbelastingen zoveel mogelijk terug te dringen (tot maximaal 65 dB(A)) en waar dit niet lukt aanvullende maatregelen te nemen aan de gevels (isolatie), zodat een acceptabel binnenniveau wordt gehaald.

Voor spooruitbreidingsprojecten in het kader van het programma Rail 21 zijn afspraken gemaakt tussen de ministers van VROM en Verkeer & Waterstaat, om tegelijk met de wijzigingen aan het spoor de bestaande saneringssituaties op te lossen. Dit staat bekend als 'gekoppelde sanering', tot voor kort vastgelegd in de circulaire "Sanering spoorweglawaai bij de uitvoering van Rail 21-projecten", inmiddels in het BGS (zie hierna). Dit betekent dat bij het bepalen van de geluidmaatregelen tegelijkertijd wordt gestreefd naar het wegnemen van de geluidstoename én naar het opheffen van aanwezige saneringssituaties, door middel van aanvullende schermhoogte, dan wel gevelmaatregelen.

In situaties waarin het niet mogelijk of – ter vermindering van te hoge geluidsschermen – niet wenselijk is om de geluidsbelasting op de gevel terug te brengen naar 65 dB(A) moet onderzoek worden verricht naar het binnenniveau van de woning. Als dit na schermplaatsing hoger is dan 45 dB(A) moet dit door aanvullende gevelmaatregelen worden teruggebracht naar maximaal 40 dB(A).

Sanering is gericht op alle woningen die vóór de inwerkingtreding van de Wet Geluidhinder te maken hadden met een geluidsbelasting van 65 dB(A) of meer. Onderzocht moet dan worden welke maatregelen nodig zijn om die geluidsbelasting terug te brengen naar 65 dB(A) op de gevel, en het binnenniveau tot 45 dB(A).

Wijziging van het Besluit geluidhinder spoorwegen

Op 5 mei 2005 is een wijziging van het Besluit geluidhinder spoorwegen van kracht geworden. De bestaande saneringsregeling is thans ondergebracht in het Besluit geluidhinder spoorwegen en heeft daarmee een wettelijke verankering gekregen. Hierin is opgenomen dat in geval van wijziging van een spoorweg door de spoorwegexploitant en aanpak van een bestaande saneringssituatie, een saneringsprogramma moet worden opgesteld en rechtstreeks voorgelegd aan de minister van VROM, die vervolgens de hoogst toelaatbare waarden vaststelt en de bijbehorende maatregelen.

De minister besluit integraal op basis van het saneringsprogramma én wijziging van de spoorweg. Dit besluit richt zich op alle bestaande geluidgevoelige bestemmingen binnen de zone en niet alleen op de saneringsgevallen.

De voorgeschreven procedure van het saneringsprogramma wordt door ProRail doorlopen, parallel aan de procedure van het ontwerp-bestemmingsplan, en leidt naar verwachting vóór de zomer van 2006 tot een besluit van de minister.

Alle geluidgevoelige functies (woningen, scholen, verzorgings- en verpleeghuizen) die na 1987 zijn gebouwd zijn in principe getoetst aan de Wet geluidhinder. Waar de ge-

luidsbelasting boven de voorkeursgrenswaarde uitkwam konden de betreffende gebouwen toen alleen worden gebouwd na vaststelling (door Gedeputeerde Staten) van de maximaal toegelaten hogere waarde. Deze eerder verleende hogere waarden gelden voor ProRail als waarden die opnieuw bereikt moeten worden met de geluidmaatregelen (tenzij uit berekeningen blijkt dat de huidige geluidwaarden daaronder liggen, die gelden dan als referentiewaarden).

De spoorlijn in dit plan loopt door een gebied dat grotendeels in de jaren '80 en '90 van de vorige eeuw is gebouwd, waardoor nauwkeurige inventarisatie noodzakelijk bleek om te bepalen voor welke gebouwen voor/na 1987 bouwvergunning is verleend, dus ook welke gebouwen onder de saneringsplicht vallen, en welke hogere waarden zijn aangevraagd bij het college van Gedeputeerde Staten voor bebouwing van na 1987. De uitkomsten van deze inventarisatie zijn verwerkt in het akoestisch onderzoek.

7.2.2. Akoestisch onderzoek

ProRail heeft al in 2002 akoestisch onderzoek laten uitvoeren, dat heeft geleid tot een maatregelenvoorstel (in het kader van zowel het Besluit geluidhinder spoorwegen als sanering) waarover het college van Burgemeester en Wethouders op 4 maart 2003, met inachtneming van een aantal kanttekeningen, een principe-besluit heeft genomen. Dit betrof het gehele tracé van de spoorverbreding door het stedelijk gebied van Houten heen, tot aan het Amsterdam Rijn Kanaal. Het gedeelte vanaf de Rondweg Noord tot aan De Koppeling wordt in planologisch opzicht meegenomen in het onderhavige Bestemmingsplan Houten Centrum.

Na afgifte van de beschikking voor uitvoering van de viersporigheid door de Minister (juli 2004) en bij de vervaardiging van het voorontwerp bestemmingsplan is geconcludeerd dat een actualisering en uitbreiding van het akoestisch onderzoek nodig was, op grond van de volgende argumenten:

- het voornemen van de gemeente om in het kader van het Masterplan Houten Centrum een aantal nieuwe geluidgevoelige bestemmingen in het centrum toe te voegen;
- de eis om in het onderzoek de meest recente invoergegevens te hanteren;
- de vrijgave voor toepassing van zogenaamde raildempers, een nieuwe maatregel waarmee het mogelijk is het brongeluid te verminderen;
- de wens om te anticiperen op de wijziging van het Besluit geluidhinder spoorwegen. In deze wijziging (zie hiervoor) is sanering opgenomen in het Besluit geluidhinder spoorwegen en gelden uit dien hoofde specifieke eisen aan het akoestisch onderzoek.

Als gevolg van toepasbaarheid van de raildemper kan, bij dezelfde schermhoogtes als in 2003 al voorgesteld, een verdergaande geluidsreductie worden gerealiseerd. Het is het voornemen van ProRail hier binnen het plangebied toepassing aan te geven op de buitenste sporen, omdat de twee binnenste sporen alleen gebruikt zullen worden voor stoptreinen en nauwelijks bijdragen aan de geluidsbelasting.

De resultaten van het geactualiseerde akoestisch onderzoek liggen ten grondslag aan het maatregelenpakket dat in dit bestemmingsplan als uitgangspunt is gekozen, bestaande uit een combinatie van geluidsschermen en raildempers. De raildempers zullen worden toegepast op de buitenste sporen, op het grootste deel van het tracé, maar toepassing is niet mogelijk wanneer het spoor is aangebracht op een betonnen

dekconstructie. Dit laatste doet zich met name voor in het centrumgebied, op het gedeelte waar spoordekken worden gerealiseerd op kolommen.

Het resultaat van deze maatregelen op de bestaande bebouwing is dat op nagenoeg alle waarneempunten de geluidssituatie ná spoorverbreding beter is dan in de huidige tweesporige situatie, op veel plaatsen zelfs substantieel beter. Deze verbetering zal zich op locaties waar schermen worden geplaatst het sterkst voordoen op straatniveau (tevens tuinen) en begane grondverdiepingen, maar ook hoger gelegen verdiepingen zullen aanzienlijk voordeel ondervinden. Op maaiveldniveau wordt op veel plaatsen een geluidsniveau gerealiseerd dat dichtbij of onder de voorkeurswaarde (57 dB(A)) komt. Wat betreft de saneringsopgave zullen vrijwel alle bestaande woningen langs de spoorlijn na uitvoering van de schermmaatregelen een gevelbelasting kennen van hooguit 65 dB(A). Er blijven enkele situaties over waar nog aanvullende gevelmaatregelen noodzakelijk kunnen zijn, met name op hoger gelegen bouwlagen. Dit betreft buiten het plangebied woningen aan Randhoeve, Spoorhaag, Prins Willem Alexanderweg en Vlierweg.

Uitbreiding akoestisch onderzoek t.b.v. centrumontwikkeling

Ten behoeve van de nieuwe geluidgevoelige functies in het Centrumgebied is het akoestisch onderzoek van ProRail op initiatief van de gemeente aangevuld. Daarbij is de stedenbouwkundige situatie zoals voorzien in het Masterplan ingepast in het onderzoek en zijn waarneempunten toegevoegd op de locaties waar nieuwbouw van woningen wordt mogelijk gemaakt, alsmede op de nieuwe onderwijsruimten ten behoeve van De Heemlanden.

Onderzocht is in hoeverre de door ProRail voorgenomen maatregelen in het kader van de spoorverbreding toereikend zijn voor de gewenste nieuwe functies, welke eventuele ontheffingen hiervoor nodig zijn, dan wel aanvullende maatregelen om te komen tot een aanvaardbare geluidssituatie. De benodigde ontheffingsprocedure in het kader van de Wet geluidhinder wordt doorlopen parallel aan het bestemmingsplan en is er op gericht dat het college van Gedeputeerde Staten hogere waarden vaststelt vóórdat het bestemmingsplan wordt vastgesteld door de gemeenteraad. Inmiddels is ten behoeve van enkele deelplannen, in het kader van artikel 19-procedures, al gebruik gemaakt van de resultaten van het akoestisch onderzoek om voor deze plannen een hogere waardenbesluit van GS te verkrijgen. Dit betreft de nieuwe onderwijsruimten in het project cultuurcluster/Heemlanden en de woningen in het project De Spil (uitbreiding winkelcentrum Het Rond).

7.2.3. Maatregelen voorstel spoorverbreding

Ten behoeve van het akoestisch onderzoek door ProRail is een breed scala van mogelijke maatregelen gezien, met diverse schermhoogten, inclusief toepassing van middenschermen en raildempers. Ook is in het akoestisch onderzoek betrokken de mogelijkheid van plaatsing van extra hoge schermen (circa 7 m) ter plaatse van het station, geïntegreerd in de constructie van de bovenbouw van het station.

Bij de beoordeling van maatregelenopties is gezien in hoeverre het geluidsniveau in saneringssituaties verder teruggebracht kan worden dan 65 dB(A). Hogere schermen dan voorgesteld zijn stedenbouwkundig ongewenst, maar verdere geluidsreductie is mogelijk gebleken door de toepassing – waar mogelijk – van raildempers.

Besloten is daarom het al in 2003 overeengekomen basismaatregelenpakket aan te vullen met toepassing van raildempers op de drukst en snelst bereden buitenste spo-

ren in het plangebied. Ook op de buitensporen op het aansluitende saneringsdeel ten zuiden van De Koppeling (omgeving Albers Pistoriusweg) zullen raildempers worden toegepast. Met de toepassing van raildempers wordt een extra geluidsreductie bereikt van 2 à 3 dB(A).

Toepassing van raildempers is (fysiek) echter niet mogelijk op de spoordekken tussen de onderdoorgang ten noorden van het Onderdoor en de Zuidtunnel.

De uitkomsten van het akoestisch onderzoek, in combinatie met de nauwkeurige inventarisatie van saneringswoningen en eerder verleende hogere waarden, hebben er voor het centrum toe geleid dat besloten is tot realisatie van hoge schermen (circa 7 m) ter plaatse van het Onderdoor, over een lengte van minimaal 98 m. Deze schermen zullen worden opgenomen in een constructie die ook perrons, perronoverkapping en bovenleiding zal dragen. Verdere verlenging in de richting van de Zuidtunnel wordt mogelijk gehouden, waardoor een groter gebied zou kunnen profiteren van het geluidbeperkend effect, maar is afhankelijk van financiële haalbaarheid.

De combinatie van het basismaatregelenpakket, raildempers, en hoge schermen in het centrum vormt het uitgangspunt voor onderhavig bestemmingsplan. Er is in de uitkomsten van het akoestisch onderzoek onvoldoende noodzaak gevonden om een lange kapconstructie te realiseren, de mogelijkheid daartoe wordt evenwel opgehouden in de bestemmingsregeling. Deze combinatie van maatregelen is in het akoestisch onderzoek voor de nieuwe geluidgevoelige functies voldoende gebleken om ook deze functies op een aanvaardbare wijze, binnen de wettelijke mogelijkheden, te realiseren.

Maatregelenbeschrijving per gebied (van noord naar zuid) en effecten op bestaande geluidgevoelige functies

De afmetingen (lengte en hoogte) van de voorgestelde schermen in het voorstel, alsmede de locatie van de raildempers, zijn aangegeven in bijlage 1. Deze afmetingen gelden als minimum, waarvan marginaal afgeweken mag worden bij vaststelling van het definitieve maatregelenpakket. Op deze wijze worden de voorgenomen maatregelen planologisch geregeld in het bestemmingsplan¹. Voor de maatregelenbeschrijving geldt:

- a. alie schermhoogtes gemeten vanaf bovenkant spoorstaaf;
 - b. voor de woningen waar de uiteindelijke gevelbelasting hoger is dan 65 dB(A) zal nader onderzoek moeten worden gedaan naar het binnenniveau. Indien dit hoger is dan 45 dB(A) dan zullen aanvullende gevelmaatregelen worden getroffen.
- AOC (Randhoeve 2) (westzijde spoorbaan)
De voorgestelde schermhoogte is 1 m.
Met de plaatsing van dit scherm wordt de geluidstoename weggenomen en wordt tevens gesaneerd. De hoogste geluidsniveaus "huidig" – "toekomst" – "na maatregelen" bedragen respectievelijk. 65 dB(A), 66 dB(A) en 62 dB(A). De situatie op de begane grond verbetert aanzienlijk (in de toekomst 55 dB(A)).
 - Gedeelte tussen Rondweg Noord en het Stationsgebied.
Hier bevindt zich aan weerszijden van het spoor met name veel parallel aan het spoor lopende woonbebouwing. Deze heeft tevens een afschermdende werking

¹ De per deelgebied beschreven effecten van de maatregelen op bestaande geluidgevoelige functies worden getoetst in het kader van de vaststelling van het saneringsprogramma van ProRail door de minister van VROM, inclusief de mogelijkheid tot het indienen van zienswijzen en van bezwaar en beroep.

voor de verder van het spoor gelegen woningen. Er is in het grootste gedeelte van dit traject ruimte voor plaatsing van een middenscherm.

In combinatie met 2 m hoge schermen aan de buitenzijde van de spoorbaan én raildempers wordt in voldoende mate voldaan aan de doelstellingen van het BGS en de saneringsaanpak.

Buiten het kader van het bestemmingsplan verricht de gemeente overigens oriënterend onderzoek naar de mogelijkheden om aan Randhoeve en Spoorhaag een deel van de schermen te vervangen door geluidwerende woonbebouwing ('geluidwalwoningen'), met name op de locaties waar er ruimte is tussen spoorbaan en weg, over beperkte lengtes. Deze bebouwing zou dan mogelijk een deel van de schermen kunnen vervangen.

- Randhoeve tot Weerwolfseind 10 (westzijde spoorbaan)

Met name voor de dichtst langs het spoor staande woningen aan de Randhoeve (zoals de nrs. 129 - 191) zijn de geluidsbelastingen op de gevel hoog: op maaiveld circa 70 dB(A); op de 1^e en 2^e etage 73 dB(A). Zonder maatregelen stijgen de niveaus hier naar respectievelijk 74 dB(A) en 76 dB(A).

Met de voorgestelde maatregelen daalt het toekomstige geluidsniveau op maaiveld naar geluidswaarden rond 58 dB(A), op de eerste etage naar circa 64 dB(A) en op de 2^e etage naar maximaal 66 á 67 dB(A). Voor de 2^e etage is nader onderzoek naar eventuele gevelmaatregelen nodig.

Voor de wat verder van de spoorbaan gelegen woningen zijn de toekomstige geluidsbelastingen nog gunstiger. Waar toepassing van een middenscherm niet mogelijk is, bijvoorbeeld Spoorhaag 50 -58, blijven op de hoogste bouwlagen geluidswaarden van 66 dB(A) – 69 dB(A) aanwezig, zodat onderzoek moet plaatsvinden naar aanvullende gevelmaatregelen.

- Spoorhaag – Groenlinghaag – Achterom (oostzijde spoorbaan)

De geluidssituatie bij het zwaarst belaste gedeelte (zoals Spoorhaag nrs. 50 t/m 80), is vrijwel gelijk aan die bij Randhoeve. Het effect van de voorgestelde maatregelen is navenant. Voor de meest noordelijk gelegen woningen resteert na schermplaatsing een iets hogere geluidsbelasting op de bovenste etage, tot maximaal 69 dB(A). Oorzaak is dat hier nog geen middenscherm mogelijk is omdat hiervoor onvoldoende ruimte tussen de sporen beschikbaar is. Op de betreffende bouwlagen is onderzoek naar de binnenwaarde nodig.

- Omgeving Onderdoor – Stationsgebied

De aanwezigheid van hooggelegen woonbebouwing dichtbij het spoor maakt in het bijzonder ter hoogte van Het Onderdoor de problematiek zeer moeilijk oplosbaar. Bovendien is hier op technische gronden plaatsing van raildempers niet mogelijk. Teneinde toch een bevredigende eindsituatie te bereiken is ter plaatse van de overbrugging van Het Onderdoor gekozen voor circa 7 m hoge geluidsschermen, die in bouwkundig opzicht worden verbonden met de perronoverkapping, zodat er een kapachtige constructie ontstaat. Daarmee wordt ook in stedenbouwkundig opzicht een optimale situatie gerealiseerd. Deze oplossing zal over een lengte van minimaal 98 m worden toegepast, de mogelijkheid van verlenging wordt opgehouden in de bestemmingsregeling van het station.

- Aan de westzijde is de locatie Onderdoor 162-190 bepalend. Op maaiveld is het huidige geluidsniveau 65 dB(A), voor de drie hoogste etages is 69 dB(A) berekend. Zonder maatregelen zou dat respectievelijk 73 dB(A) en 74 dB(A) worden. Met het voorgestelde hoge scherm wordt ruim voldaan aan de hogere waarde die eerder is vastgesteld voor dit appartementengebouw (hogere waarde van 62 dB(A) aan de voorzijde, resultaat is thans maximaal 57 dB(A)).

Aan de achterzijde van deze woningen resteert op de hoogste bouwlaag een geluidsbelasting van 63 dB(A), die als hogere waarde zal moeten worden vastgesteld.

- Aan de oostzijde van de spoorbaan wordt bij de woningen op huisnummers 1-2 de geluidbelasting teruggebracht tot 54 à 59 dB(A). De woningen aan de Randhoeve, direct achter het gemeentehuis, ondervinden eveneens voordeel van het hogere scherm; op de hoogste bouwlaag resteert een geluidsbelasting van 67 dB(A) teruglopend tot 57 dB(A) op de begane grond.

Met de extra hoge schermen worden de geluidsproblemen rond het Onderdoor volledig opgelost.

- Gedeelte tussen Stationsgebied en De Koppeling

In aansluiting op de hoge schermconstructies worden 3 of 4 m hoge schermen gerealiseerd. Aan de oostzijde loopt dit scherm door tot net voorbij de Zuidtunnel. Verder bevindt de geluidgevoelige bebouwing zich hier alleen aan de westzijde van de spoorbaan, met uitzondering van één woning aan de Standerdmolen, waarvoor over een korte afstand een scherm van één meter hoog is voorzien. Het betreft de woning annex dierenartspraktijk aan de Standerdmolen. Hier stijgt het geluidsniveau van 62 dB(A) op maaiveld en 66 dB(A) op 1^e etage naar respectievelijk 67 dB(A) en 70 dB(A). Met een scherm van 1 m hoogte wordt een toekomstig geluidsniveau gerealiseerd van respectievelijk 58 dB(A) en 63 dB(A). Daarmee wordt de toename weggenomen en tevens gesaneerd.

Plaatsing van een middenscherm is op dit trajectdeel vanwege ruimtegebrek niet mogelijk. Ook op dit trajectdeel zullen de buitensporen worden voorzien van raildempers.

Aan de westzijde is een 4 m hoog scherm voorzien vanaf de hoge schermconstructie tot bijna de tunnel Vlierweg, vervolgens overgaand in 3 m hoog scherm tot aan De Koppeling. Hiermee wordt tegemoet gekomen aan de hoge geluidsbelastingen op de woningen aan/rond de Prins Willem Alexanderweg en aan eerder door bewoners geuite wensen. De geluidbelasting op de woningen aan de Prins Willem Alexanderweg wordt teruggebracht van 64 dB(A) - 73 dB(A) naar 53 dB(A) - 68 dB(A). Op de hoogste bouwlaag blijft onderzoek nodig naar eventuele aanvullende gevelmaatregelen.

De woningen aan bijvoorbeeld het Beurtschipperserf gaan van 62 à 68 dB(A) naar 53 à 65 dB(A).

De meeste woningen ten zuiden van de fietstunnel bij de Vlierweg zijn gebouwd na 1987, met ontheffing van GS (hogere waarde). Voor die woningen is sanering niet aan de orde, maar geldt de verleende hogere waarde als maximaal toelaatbaar niveau. Met het voorgestelde scherm van 3 m hoog wordt hieraan voldaan. Door ook op dit trajectdeel raildempers te plaatsen wordt het toekomstig geluidsniveau nog substantieel verbeterd. Rond de Vlierweg/Stationserf bevinden zich ook enkele woningen van voor 1987. De hoogste geluidsbelasting in dit gebied is berekend bij Vlierweg 76. Hier is de huidige geluidsbelasting op maaiveld 68 dB(A) en op de 1^e en 2^e etage 71 dB(A). De voorgestelde maatregelen resulteren in een toekomstig geluidsniveau van respectievelijk 56 dB(A) en 66 dB(A). Van de hoogste bouwlaag moet de binnenwaarde nader worden onderzocht.

7.2.4. Akoestische situatie nieuwe geluidgevoelige functies

In de akoestische berekeningen voor de nieuwe geluidgevoelige functies die in het kader van het Masterplan Centrum worden ontwikkeld, is uitgegaan van het basismaatregelenpakket van ProRail (geluidsschermen, in het centrum voor een deel met extra hoogte, aangevuld met raildempers voorzover toepasbaar in combinatie met het baanontwerp).

Woningen De Spil

Het bestemmingsplan maakt het mogelijk om in het deelgebied waarin de winkelfunctie wordt uitgebreid ook een groot aantal woningen te realiseren. Een groot deel van deze woningen krijgt rechtstreeks te maken met spoorweglawaaï, zodat hiervoor afzonderlijk akoestisch onderzoek is uitgevoerd.

De resultaten van het akoestisch onderzoek leiden tot de volgende akoestische situatie, waarover GS in het kader van de Wet Geluidhinder inmiddels een positieve beschikking heeft afgegeven:

- Als gevolg van de hoge schermconstructie ter plaatse van het Onderdoor blijft de geluidbelasting op de hoogste bouwlagen van de woontoren aan het Onderdoor onder de 70 dB(A). Aan de voorzijde blijven de geluidbelastingen onder 65 dB(A), aan de achterzijde zijn belastingen tot (op de hoogste bouwlagen) 68 dB(A) aan de orde. De lager gelegen woningen voldoen over het algemeen aan de voorkeursgrenswaarde of overschrijden deze licht. Met name voor de hoger gelegen woningen aan het Onderdoor is ontheffing van de voorkeursgrenswaarde verleend, waarbij elke afzonderlijke woning zal moeten beschikken over een geluidluwe zijde, wat wil zeggen: een gevel met te openen deur of ramen, met een maximale geluidsbelasting van 57 dB(A). Wat betreft de hoogbouw is dit in principe mogelijk door de vorm van de toren hierop aan te passen.
- Voor de hoogst gelegen woningen aan de westzijde van de (nieuwe) Stellingmolen is een hogere waarde van 58 dB(A) bepaald. Voor het overige voldoen de nieuwe woningen aan de Stellingmolen aan de voorkeursgrenswaarde.
- De woonbebouwing in de slingervormige zuidrand van het blok voldoet tot een bepaalde afstand vanaf het spoor aan de voorkeursgrenswaarde. De meest westelijk gelegen woningen zullen zowel aan de voor- als de achterzijde een aanzienlijke geluidsbelasting ondervinden zonder dat hier overal een geluidluwe zijde tegenover staat. Op de westelijke kopgevel is een geluidbelasting van 68 dB(A) berekend, op de zuidelijke (voor)gevel maximaal 68 dB(A), aflopend in oostelijke richting. Op de noordelijke achtergevel gaat het om een belasting van maximaal 58 dB(A). Er zal derhalve onderzocht moeten worden of de achterzijde als voldoende geluidluw aangemerkt kan worden, dan wel bouwkundige maatregelen getroffen moeten worden om dit te bereiken.

Binnen het geldende ontheffingenbeleid is het verlenen van hogere waarden tot maximaal 70 dB(A) aanvaardbaar indien woningen worden gebouwd binnen een straal van 500 m van een treinstation en er in voldoende mate afscherpende maatregelen worden getroffen. Daarbij geldt de voorwaarde dat elke woning een geluidluwe gevel moet krijgen, dat wil zeggen een gevel met te openen delen en met een geluidsbelasting van 57 dB(A) of minder. De bouwplannen worden zodanig uitgewerkt dat hieraan wordt voldaan op het punt van de bouwvorm van de woontoren en op het punt van de galerijzijde (achterzijde) van de woningen aan de zuidelijke rand van het complex.

Onderwijsruimtes cultuurcluster/Heemlanden

In de ontwikkeling van de locatie cultuurcluster/Heemlanden is een uitbreiding voorzien van de middelbare school De Heemlanden, met name op de hogere bouwlagen aan de spoorzijde (oost) en aan de zuidzijde. Tevens moet er rekening mee gehouden worden dat vooruitlopend op realisatie van het cultuurcluster én op schermplaatsing in het kader van de spoorverbreding een uitbreiding van het huidige onderwijsgebouw plaatsvindt, in de vorm van een aanbouw aan de noordelijke kopgevel.

Voor deze uitbreidingen is akoestisch onderzoek verricht naar de optredende geluidbelasting op het complex de Heemlanden in de huidige situatie voor peiljaar 2002 en de toekomstige viersporige situatie 2015, waarbij de fasering van de uitbreiding van de school in het onderzoek is betrokken (Haskoning, 2005/2006).

Van het provinciale bestuur zijn beschikkingen verkregen resp. gevraagd voor de hogere waarden die benodigd zijn voor de onderwijsruimtes in de aanbouw aan het huidige schoolgebouw resp. de onderwijsruimtes in het cultuurgebouw.

Op grond van de Wet Geluidhinder geldt voor onderwijsfuncties een voorkeursgrenswaarde van 55 dB(A). Over het algemeen betreffen onderwijsfaciliteiten slechts dag-onderwijs en kan de optredende geluidbelasting worden getoetst voor de dagwaarde. Ingeval er avondonderwijs wordt gegeven geldt de avondwaarde, waarbij er niet (zoals bij woningen) van wordt uitgegaan dat rekening moet worden gehouden met een avondstrafactor. In het akoestisch onderzoek is zowel naar de dag- als de avondperiode gekeken.

- *Aanbouw noordzijde*

Voor de dag- en avondperiode is voor de uitbreiding aan de noordzijde van de huidige school op de noordelijke gevel een hogere waarde van 61 dB(A) verleend. Dit geldt voor de periode dat de voorzieningen in het kader van de spoorverdubbeling nog niet gerealiseerd zijn. Op de oostgevel van de aanbouw werd een waarde van 63 dB(A) berekend. Wanneer de geluidwerende voorzieningen in het kader van de spoorverbreding worden aangebracht, met voornamelijk een 3 à 4 m hoog scherm westelijk van de sporen (omtrekt 2011, indicatie geluidbelasting 2015 zonder Cultuurcluster) neemt aan de noordelijke gevel de geluidbelasting af tot 55 dB(A), aan de oostgevel tot 56 dB(A). Inclusief realisatie van het cultuurcluster neemt de geluidsbelasting nog verder af.

Ook voor het bestaande complex is door de geluidwerende voorzieningen uit het maatregelenpakket van ProRail een sterke afname van het geluidniveau berekend. Nieuwbouw van het cultuurcluster zorgt vervolgens voor een nog verdere reductie.

- *Nieuwbouw cultuurcluster*

Voor uitbreiding van de onderwijsfunctie in het cultuurcluster gelden aan de oostelijke en zuidelijke gevels, in de situatie na spoorverbreding en schermplaatsing, berekende geluidwaarden boven de maximale ontheffingswaarde van 70 dB(A). Aan de zuidelijke gevel geldt dit alleen voor de hoek. Aan de westgevel bedraagt de geluidbelasting maximaal 61 dB(A) en overschrijdt hiermee ook de voorkeurswaarde van 55 dB(A). Deze waarden zijn berekend voor de avondperiode en zouden er toe leiden dat de onderwijsruimten in het cultuurcluster alleen met geluid-dichte ('dove') gevels uitgevoerd zouden kunnen worden. Voor de dagwaardes zijn geen overschrijdingen van de maximale ontheffingswaarde aan de orde.

In het kader van de ontwikkeling van het gemengde cultuur- en onderwijsgebouw is het realiseren van een dove gevel als een onnodige maatregel beoordeeld, om meerdere redenen:

- de onderwijsruimtes aan de spoorzijde zijn niet bedoeld voor theorie-, maar voor vakonderwijs (minder gevoelig voor verstoring);
- mogelijkheden voor avondonderwijs zijn meer dan voldoende aanwezig in het bestaande schoolgebouw;
- vanwege de opzet van het gebouw (lokalen aan een inwendige gang) dient er vrijheid te bestaan om op elk gewenst moment ramen te kunnen openen.

Het cultuurcluster ondervindt in de dagperiode aan de noordzijde een geluidbelasting van maximaal 68 dB(A). Aan de oostgevel bedraagt deze waarde maximaal 70 dB(A), in zuidelijke richting aflopend tot 67 dB(A). Op de zuidgevel heerst dan een waarde van 62 dB(A). Hiervoor kan ontheffing worden verleend van de voorkeursgrenswaarde.

Gegeven deze uitkomst van het akoestisch onderzoek is bij de verdere ontwikkeling van de plannen voor het cultuurcluster het uitgangspunt gekozen dat er geen avondonderwijs gegeven zal kunnen worden in de nieuwbouw bij de spoorbaan. Alleen de bestaande school zal hiervoor gebruikt worden. Op grond van het akoestisch onderzoek is verder vastgesteld dat in de algehele geluidssituatie van de school, inclusief aanbouw en uitbreiding, een aanzienlijke verbetering optreedt als gevolg van realisering van het geluidmaatregelenpakket in het kader van de spoorverbreding én als gevolg van de bouw van het cultuurcluster.

De hier beschreven uitkomsten en uitgangspunten zijn verwerkt in de resp. verzoeken tot verlening van hogere grenswaarden, aan het college van Gedeputeerde Staten.

Aanvullende woningbouwlocaties (Regenboog, Fuik)

Uit het verrichte akoestisch onderzoek zijn vanuit het oogpunt van de Wet Geluidhinder (railverkeer) geen belemmeringen gebleken om uitbreiding van de woonfunctie te realiseren op de inbreidingslocaties (Regenboog en Fuik). Alleen op de locatie Regenboog bleek voor 25 wooneenheden ontheffing nodig van de voorkeursgrenswaarde van 57 dB(A). Hiervoor is inmiddels een procedure hogere grenswaarden doorlopen.

Verplaatsingslocatie Oude Station Houten

Nabij de verplaatsingslocatie van het Oude Station aan het Stationserf wordt woningbouw mogelijk gemaakt op korte afstand van de spoorweg. Uit akoestisch onderzoek is gebleken dat moet worden uitgegaan van het realiseren van geluiddichte ('dove') gevels aan de spoorzijde en de zijde van De Koppeling. Deze "geluidwerende gevel" wordt als zodanig op de plankaart aangeduid.

Als gevolg hiervan zal in de planontwikkeling gewaarborgd moeten worden dat elke woning beschikt over een gevel met te openen delen, met een geluidsbelasting van maximaal 57 dB(A) (voorkeursgrenswaarde).

Effecten kantoorbebouwing Spoorhaag

Het bestemmingsplan maakt het via een uit te werken bestemming (UC2) mogelijk om in het noordwestelijke kwadrant van het centrum kantoorbebouwing te realiseren langs de spoorbaan, tot een hoogte van maximaal 26 m. In het akoestisch onderzoek is berekend wat hiervan het effect zou zijn (door reflectie) op de woningen aan de overzijde (Randhoeve). Op een aantal waarneempunten treedt, ten opzichte van de huidige situatie, een toename op van enkele tienden dB(A), die echter nergens méér

bedraagt dan 0,8 dB(A) én niet leidt tot het overschrijden van de maximale ontheffingswaarde. De woningen direct achter het gemeentehuis hebben hier het meest mee te maken. In de ontheffingsprocedure op grond van de Wet Geluidhinder, voorafgaand aan vaststelling van dit bestemmingsplan, zullen deze toenames worden verwerkt in het verzoek om hogere waarden.

7.3. Lucht

In het kader van het Besluit Luchtkwaliteit 2005 is nagegaan of er als gevolg van de ontwikkelingen in het centrum sprake is van overschrijdingen van de wettelijke luchtkwaliteitsnormen voor verontreinigende stoffen. De concentraties koolmonoxide, benzeen en zwaveldioxide in de buitenlucht voldoen in Houten ruimschoots aan de grenswaarden. Voor de kwaliteit van de buitenlucht in Houten zijn alleen stikstofdioxide (NO_2) en fijn stof (PM10) van belang.

Er is onderzoek gedaan naar het effect van de verschillende ontwikkelingen in het centrumgebied op de concentraties van NO_2 en PM10 in de buitenlucht. Het rapport "Onderzoek luchtkwaliteit Houten Centrum" (d.d. 19 december 2005) beschrijft de resultaten van dit onderzoek

Resultaten onderzoek luchtkwaliteit

De belangrijkste resultaten uit het genoemde onderzoek worden hier kort beschreven. Zowel bij uitvoering van alle ontwikkeling uit het bestemmingsplan als bij autonome ontwikkeling van het centrumgebied verbetert de luchtkwaliteit in 2010 en 2015 ten opzichte van de huidige situatie (2005). Er vinden in 2010 en 2015 geen overschrijdingen plaats van de grenswaarden voor de jaargemiddelde concentratie van NO_2 en PM10 als gevolg van de ontwikkelingen in het centrum.

Wel is er in 2010 en 2015 op verschillende wegvakken een kleine overschrijding van de grenswaarde van de daggemiddelde concentratie van PM10. Ook bij autonome ontwikkeling van het gebied zou er een op een aantal wegvakken een overschrijding van deze grenswaarde plaatsvinden. Gesteld kan worden dat de daggemiddelde concentratie voor fijn stof bepalend is voor de toetsing van de luchtkwaliteit in het plangebied centrum aan het Besluit luchtkwaliteit.

In het plangebied zijn diverse verkeersmaatregelen gepland die plaatsvinden als onderdeel van alle ontwikkelingen die zijn opgenomen in het bestemmingsplan. De belangrijkste maatregelen zijn:

- afsluiting van het Rond voor alle verkeer;
- afsluiting van het Achterom voor autoverkeer;
- afsluiting van de Slinger voor alle verkeer;
- realisatie van een nieuw busstation bij De Slinger en aanpassen van de routes voor het busverkeer.

Door de genoemde verkeersmaatregelen vindt op bepaalde wegvakken een verslechtering (met name de oostelijke Rondweg) van de luchtkwaliteit plaats. Daar staat tegenover dat met name op de wegvakken direct in het centrum een verbetering van de luchtkwaliteit plaatsvindt. De verslechtering op bepaalde wegvakken is van een vergelijkbare omvang als de verbetering direct in het centrum. Dit betekent dat door de geplande ontwikkelingen en verkeersmaatregelen in het centrumgebied - binnen de onzekerheidsmarges van de gebruikte modellen - per saldo geen verslechtering van de luchtkwaliteit plaatsvindt. Hiermee wordt voldaan aan het Besluit luchtkwaliteit 2005.

Daarnaast is het ook nog zo dat de mate waarin de grootste groep mensen wordt blootgesteld aan (te) hoge concentraties fijn stof aanzienlijk daalt. De luchtkwaliteit verbetert namelijk in het centrum waar de meeste mensen verblijven.

7.4. Bodem

Bij de ontwikkeling van bouw en herinrichtingsplannen moet aandacht worden besteed aan de kwaliteit van de bodem en de wijze waarop de bodem geschikt kan worden gemaakt voor het beoogde gebruik

Centrum

Eind 2004 is in Houten Centrum bodemonderzoek uitgevoerd. Hieruit blijkt dat zowel boven- als ondergrond schoon zijn. Op grond van deze resultaten is een bodemkwaliteitskaart met bijbehorend bodembeheerplan voor dit gebied opgesteld. Hierdoor is in dit gebied vrij grondverzet mogelijk. Daarnaast is de bodemkwaliteit in dit gebied vergelijkbaar met die in de spoorzone en die in zone A van de Vinexlocatie, waarvoor in het verleden bodemkwaliteitskaarten zijn opgesteld. Daardoor kan, na indienen van een melding (bij afdeling Milieu), ook vrij grondverzet tussen deze gebieden plaatsvinden.

Spoorlijn

De spoorverdubbeling vindt plaats aan beide zijden van het huidige baanlichaam. Deze benodigde ruimte is – voor wat betreft de eigenschappen van de bodem – onderzocht. Uit dit onderzoek bleek dat er slechts één locatie is die nader onderzocht moest worden; een ernstige verontreiniging met zware metalen en PAK ter plaatse van een voormalige brandstoffenloods iets ten noorden van het oude monumentale stationsgebouw van Houten (km 8.050).

Uit nader onderzoek blijkt dat er sprake is van een ernstige bodemverontreiniging waarvoor – ingevolge de Wet Bodembescherming – een saneringsnoodzaak geldt. In eerste instantie geldt er geen saneringsurgentie daar er géén acute risico's aan deze verontreiniging zijn verbonden. Vanwege het feit dat er vanuit het project grondwerkzaamheden moeten worden verricht ter plaatse van deze verontreiniging, wordt sanering echter toch noodzakelijk. De verontreiniging bevindt zich op voormalig NS-terrein en is veroorzaakt vóór 1995. Dat maakt de Stichting Bodemsanering NS (SBNS) voor wat betreft uitvoering én kosten verantwoordelijk voor de sanering van deze verontreiniging. De SBNS heeft de sanering begin 2006 uitgevoerd.

Naar aanleiding van een extensief verkennend onderzoek is een bodemkwaliteitskaart van de landbodem opgesteld, waarin de milieuhygiënische kwaliteit van de grond binnen het ruimtebeslag van de viersporigheid wordt beschreven voor zowel de toplaag als de onderlaag. Uit de resultaten van dat onderzoek bleek verder dat deze landbodem – voor zowel de toplaag als de onderlaag – voor slechts enkele parameters lichte verontreinigingen bevat. Dit houdt in dat in de spoorzone vrij grondverzet mogelijk is.

Verplaatsingslocatie Oude Station Houten (OSH)

Ten behoeve van de verplaatsing van het oude stationsgebouw is bodemonderzoek uitgevoerd. De conclusie is dat de grond niet geheel vrij is van verontreiniging, maar dat aanvullend onderzoek niet nodig is. De locatie wordt geschikt geacht voor woonbebouwing.

Asbestinventarisatie

In opdracht van NS Railinfrabeheer bv heeft Holland Railconsult een inventariserend milieukundig onderzoek uitgevoerd naar mogelijke asbestverontreinigingen in de bodem. In dit onderzoek ("Inventariserend milieukundig asbestonderzoek", Holland Railconsult, nr. GMV-FU-020026880, d.d. 19 april 2002) zijn binnen het plangebied van dit bestemmingsplan vier locaties (drie voormalige spoorloten en een braakliggende losweg) aangegeven die in aanmerking komen voor verder onderzoek.

Naar aanleiding van de bevindingen uit het inventariserend milieuonderzoek is door Geofox onderzoek uitgevoerd naar de aanwezigheid van asbestverdachte materialen in de bodem op de "verdachte" locaties. Uit dit onderzoek ("Oriënterend asbestonderzoek traject Vleuten-Geldermalsen", Geofox, nr. B8500/FHU/mas, d.d. februari 2003) blijkt dat op geen van de locaties in het plangebied van dit bestemmingsplan sprake is van een overschrijding van de restconcentratienorm. Op basis van het asbestonderzoek is de grond multifunctioneel toepasbaar.

7.5. Water

Sinds november 2003 schrijft het Besluit op de Ruimtelijke Ordening voor dat de gevolgen voor de waterhuishouding in het plan opgenomen dienen te worden. Dit geldt voor zowel de gevolgen voor de waterkwaliteit als voor de gevolgen van de waterkwantiteit. Voor het centrum is door het ingenieursbureau Grontmij een waterhuishoudingsplan opgesteld.

Geomorfologie

De afzettingen in de ondergrond bestaan afwisselend uit klei en veenlagen in de lagere delen, de komgronden, zavelgronden en ziltige zandlagen met grind in de hogere delen, stroomruggen en geulafzettingen. In het kader van de aanleg van de groeikern is een zandpakket aangebracht. Afhankelijk van de aard, gelaagdheid en dikte van de verschillende lagen varieert de hydrologische weerstand in het plangebied, die invloed heeft op de ontwateringmogelijkheden.

Watersysteem

In het kader van het Masterplan Centrum is door het ingenieursbureau Grontmij b.v. onderzoek uitgevoerd naar het oppervlaktewatersysteem. In het rapport "Watersysteem Masterplan Houten Centrum", van beleid naar ontwerp (nr. 181105, 20 april 2005) wordt aangegeven dat de gemeente Houten voornemens is verhard oppervlak af te koppelen van het gemengde rioolstelsel. Als gevolg van klimaatsverandering wordt verwacht dat de hoeveelheid neerslag in de komende eeuw toe zal nemen. Het is vanuit het Masterplan Centrum gewenst dat de peilstijgingen in de watergangen als gevolg van afkoppelen en de toename van neerslag in het centrum minimaal zijn, zodat het straatpeil in de directe omgeving van de watergangen weinig hoger hoeft te zijn dan het waterpeil. Deze wens komt vanuit het stedenbouwkundig ontwerp, en heeft een esthetische en belevingsfunctie.

De drie ontwikkelingen zijn tegenstrijdig: afkoppelen en klimaatsverandering betekent dat meer neerslag naar de watergangen wordt afgevoerd, waardoor de peilstijgingen in de watergangen toenemen, terwijl het Masterplan Centrum juist vraagt om de peilstijgingen sterk te beperken.

In het kader van het onderzoek zijn twee scenario's doorgerekend:

- scenario 1: waarin een gedeelte van het verharde oppervlak wordt afgekoppeld van de riolering en de watergangen in het centrum niet worden geïsoleerd van de overige watergangen;
- scenario 2: waarin een gedeelte van het verharde oppervlak wordt afgekoppeld van de riolering en de watergangen in het centrum wel worden geïsoleerd van de overige watergangen en maatregelen getroffen om de peilstijging met een kans op voorkomen van eens per 100 jaar niet groter dan 10 cm te laten zijn

Uit het rapport blijkt dat in het eerste scenario het watersysteem in principe kan voldoen aan de werknorm voor regionale wateroverlast. Hiervoor is echter een aantal waterhuishoudkundige maatregelen nodig. Deze worden in het rapport beschreven. Wanneer volgens het Masterplan Centrum bij Het Rond een terras wordt ontwikkeld met een minimale drooglegging (circa 10 cm), voldoet het watersysteem niet meer aan de werknorm, aangezien er dan vaker dan eens in de 100 jaar water op straat staat.

Uit het rapport blijkt dat het met technische maatregelen mogelijk is in scenario 2 de peilstijgingen te minimaliseren, zonder dat dit leidt tot een onaanvaardbare kans op wateroverlast elders in Houten. Het watersysteem in het tweede scenario voldoet daarmee aan de werknorm.

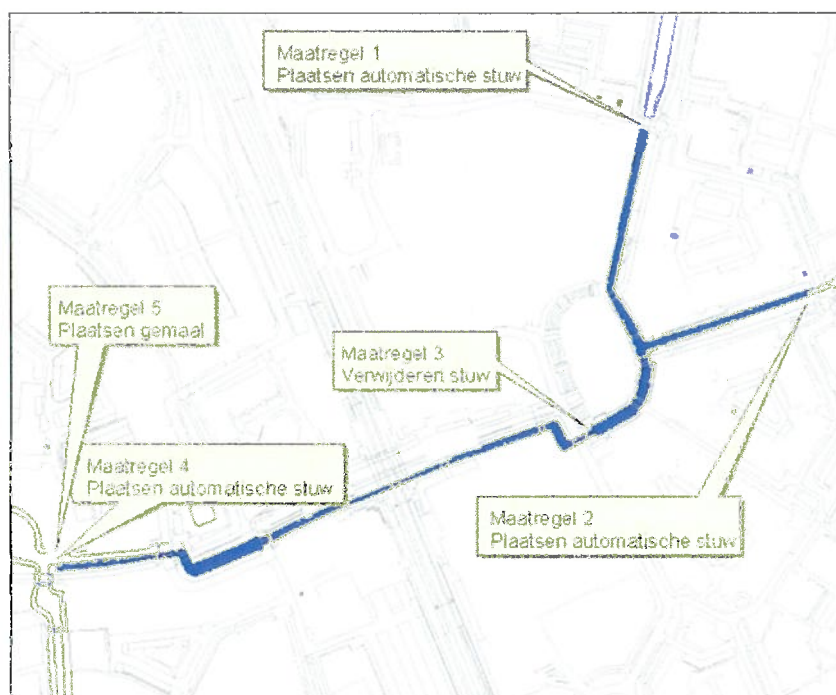
Grontmij adviseert om het ontwerp van de maatregelen nader uit te werken aan de hand van een hydraulische toets van het watersysteem, mocht de gemeente Houten besluiten tot afkoppelen en/of het realiseren van delen met een minimale drooglegging in het centrum. Grontmij vraagt daarbij aandacht voor aspecten van veiligheid en de kosten van technische maatregelen.

Door Grontmij wordt tot slot een derde scenario voorgesteld: geen technische maatregelen nemen en toestaan dat, waar de functie het toelaat, het plaatselijk vaker dan eens per 100 jaar onder water loopt. Voor het plein op Het Rond hoeft het niet bezwaarlijk te zijn dat de laagste delen soms blank komen te staan. Bij een talud van 1:10, gaat het om een strook van 5 m breed, die naar verwachting eens in de 100 jaar onder water komt te staan. In deze 5 m brede strook zouden bijvoorbeeld geen marktkramen geplaatst mogen worden. Verder zou de drooglegging van het terras bij het paviljoen kunnen worden afgestemd op een bepaalde kans op wateroverlast, bijvoorbeeld eens in 25 of 50 jaar. Op die manier wordt aan twee belangen tegemoet gekomen:

- het water in het centrum is beter beleefbaar;
- er zijn geen technische, waterhuishoudkundige maatregelen in het centrum nodig, waardoor het watersysteem duurzaam blijft.

Voorkeursvariant

Mede op basis van de in het waterplan opgenomen informatie heeft de gemeente een definitief voorkeursvariant voor het pakket van maatregelen samengesteld. In deze voorkeursvariant worden de watergangen in Het Rond niet gecompartmenteerd door het plaatsen van stuwen en een gemaal. Het waterpeil in Het Rond wordt NAP + 0,70 m.



afbeelding 20: Mogelijke aanpassingen in het centrum (maatregelen 1 t/m 5)
(bron: "Watersysteem Masterplan Houten Centrum")

De volgende waterhuishoudkundige maatregelen zijn onderdeel van de voorkeursvariant:

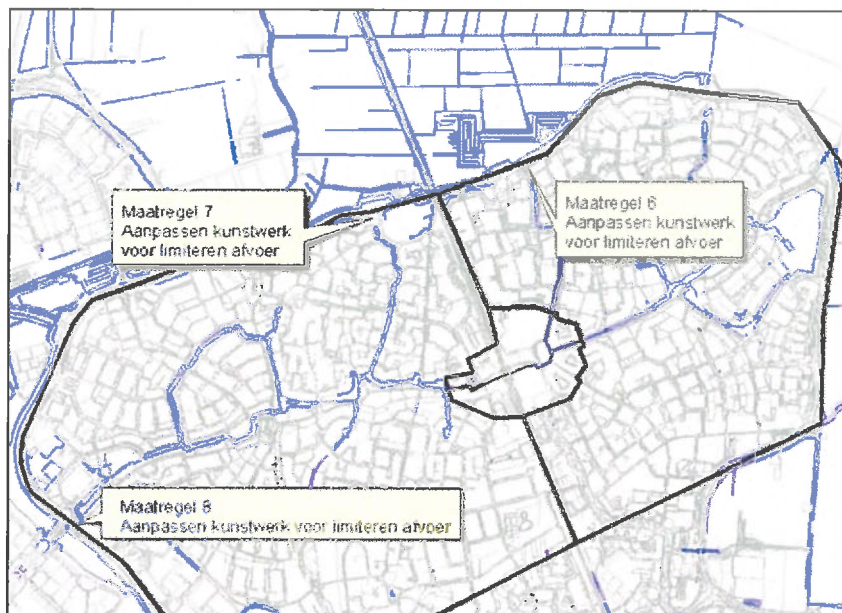
- verwijderen huidige stuw Het Rond (maatregel 3 uit het rapport);
- plaatsen van een nieuwe stuw tussen het centrum en het Imkerspark (maatregel 4 uit het rapport). Dit wordt de peilscheiding tussen het NAP + 0,70 m peilvlak en het NAP + 0,50 m peilvlak;
- maatregelen 6, 7 en 8; het aanpassen van afvoerende kunstwerken voor het limiteren van de afvoer.

Omdat een incidentele peilstijging in zowel het NAP + 0,50 m peilvlak als in het NAP + 0,70 m peilvlak wordt geaccepteerd is er geen gemaal en geen extra waterberging nodig.

In de bestekfase kan worden nagegaan of de te plaatsen stuw een vaste stuw kan zijn, en wat de afmetingen van de stuw moeten zijn. Vervallen zijn de maatregelen 1, 2 (plaatsen automatische stuwen) en 5 (plaatsen gemaal).

Aan deze waterhuishoudkundige maatregelen zijn de volgende maatregelen toegevoegd:

- het aanbrengen van de schotbalksponningen voor compartimentering in Het Onderdoor en Het Rond voor onderhoud en calamiteiten;
- de sloop van de dubbelkerende klepstuwen in Het Onderdoor;
- het plaatsen van een automatische afsluiter tussen het regenwater- en het afvalwaterrioolstelsel in het rioolgemaal van het centrum. Deze afsluiter wordt gesloten zodra het oppervlaktewaterpeil hoger is gestegen dan de overstortdrempel van het regenwaterstelsel.



afbeelding 21: Mogelijke aanpassingen buiten het centrum (maatregelen 6 t/m 8)
(bron: "Watersysteem Masterplan Houten Centrum")

Overige niet-waterhuishoudkundige maatregelen zijn:

- Het Rond wordt niet lager aangelegd dan NAP + 1,05 m, zodat het plein niet vaker dan eens in de 100 jaar zal onderlopen. Terrassen (onder andere bij het geplande horecapaviljoen) langs het water kunnen eventueel lager worden aangelegd. Deze terrassen zullen dan vaker dan eens in de 100 jaar onder water lopen wanneer in Houten 20% van het verhard oppervlak wordt afgekoppeld;
- De betonnen rand van de watergang wordt overal op minimaal NAP + 1,05 m gebracht.

Ook de hoogte van Het Onderdoor en het fietstransferium wordt op NAP + 1,05 m gebracht.

Grondwater(standen)

Houten bezit (nog) geen fijnmazig netwerk van meetpunten voor grondwaterstanden. Het niveau van het grondwater in het plangebied fluctueert sterk als gevolg van de waterstand in de Lek en de neerslaghoeveelheden die vallen op de Utrechtse Heuvelrug. Het Amsterdam-Rijnkanaal is ook van invloed op het grondwaterpeil. Van een constant niveau is geen sprake.

Met betrekking tot het grondwater wordt in het waterhuishoudingsplan per deelgebied de berekende grondwaterstanden aangegeven. De maatregelen hebben geen effect op de grondwaterstand omdat er aansluiting gezocht is bij de huidige waterpeilen. Daarbij verandert de hoeveelheid verhard oppervlak in het centrum nauwelijks. Oude gebouwen worden vervangen door nieuwe. Parkeerterreinen worden bebouwd. De parkeergarages zullen in een gesloten bouwkuip worden gebouwd. Dit zal geen blijvend effect hebben op de grondwaterstand.

Doordat het aantal gegevens beperkt is, blijft het bij een inschatting. Gesteld wordt dat het de verantwoordelijkheid van de ontwikkelaars van de geplande bouwwerken blijft om zelf een aanneme te doen van de ontwerp-grondwaterstand.

Watertoets

De watertoets waarborgt de inbreng van water in de ruimtelijke ordening. Met dit procesinstrument worden ruimtelijke plannen en besluiten op waterhuishoudkundige aspecten aan het geldende ruimtelijke beleid getoetst. De grootste winst ligt bij de vroegtijdige, wederzijdse betrokkenheid en informatievoorziening.

Bij de totstandkoming van dit bestemmingsplan is het waterschap van meet af aan betrokken geweest als lid van de externe begeleidingsgroep. In het kader van het vooroverleg, ex artikel 10 Bro, zal het waterschap in het kader van de watertoets haar formele reactie geven.

7.6. Externe veiligheid

In het kader van dit bestemmingsplan is in opdracht van de gemeente door het adviesbureau DHV een onderzoek uitgevoerd naar de externe veiligheidssituatie langs de spoorzone. Hierbij is zowel rekening gehouden met de spoorverdubbeling als met de geplande ontwikkelingen in Houten Centrum.

De resultaten van dit onderzoek staan beschreven in het rapport "Risicoanalyse spoorzone Houten" (DHV Ruimte en Mobiliteit BV, nr. W1628-69.001, d.d. december 2004). Bij de bepaling van het plaatsgebonden risico (PR) en het groepsrisico (GR) is daarbij uitgegaan van een worst-case benadering.

Uit het onderzoek blijkt dat externe veiligheid geen beperking vormt voor de gewenste ontwikkelingen in het centrumgebied van de gemeente Houten. Zelfs uitgaande van een worst-case benadering wordt er geen plaatsgebonden risico (PR) 10^{-6} -contour berekend en het groepsrisico (GR) blijft onder de oriëntatiewaarde en zelfs onder het ambitieniveau van de Provincie Utrecht.

Plaatsgebonden risico (PR)

De afstand tussen de contour van het plaatsgebonden risico en het spoor is afhankelijk van de transporthoeveelheden en is onafhankelijk van de omgeving. Voor alle scenario's geldt dat er geen PR 10^{-6} -contour wordt aangetroffen.

Dat houdt in dat voor de huidige situatie in het centrumgebied van Houten het plaatsgebonden risico niet wordt overschreden.

Ook na realisatie van de ruimtelijke ontwikkelingen in het gebied, bevinden zich geen kwetsbare bestemmingen binnen de PR 10^{-6} -contour en wordt derhalve de grenswaarde voor het PR **niet** overschreden. De streefwaarde die de provincie graag wil handhaven wordt echter niet gehaald.

Groepsrisico (GR)

Het groepsrisico is afhankelijk van zowel transportgegevens als van de bevolkingsdichtheid in de omgeving. Dit betekent dat ontwikkelingen zoals opgenomen in het Masterplan van invloed zijn op het groepsrisico.

De oriëntatiewaarde van het groepsrisico wordt voor de huidige situatie in het centrumgebied van de gemeente Houten niet overschreden.

Het groepsrisico bedraagt na realisatie van de toekomstige ruimtelijke ontwikkelingen en de spoorverdubbeling $0,092 \cdot OW$. Dit betekent dat de oriëntatiewaarde van het groepsrisico na realisatie van de plannen **niet** wordt overschreden, zelfs niet dicht wordt benaderd.

Aanbevelingen

Hoewel de risico's klein zijn en er geen normen worden overschreden dient de gemeente er zich van bewust te zijn dat de risico's toenemen. Een ongeval kan niet worden uitgesloten. Het is van belang dat de gemeente zich hier in het veiligheidsbeleid rekenschap van geeft. In het onderzoeksrapport wordt de gemeente aangeraden om te onderzoeken welke 'eenvoudige' maatregelen genomen kunnen worden om de kans op een ongeval en de effecten daarvan te beperken, en bij het optreden van een calamiteit de gevolgen hiervan effectief te kunnen bestrijden. Daarbij dienen de specifieke eigenschappen van de getransporteerde stoffen in ogenschouw genomen te worden.

Medio mei 2004 hebben vertegenwoordigers van de vier rampbestrijdingsorganisaties, die ook in de werkgroep Veiligheid zitting hebben (geneeskundige hulp bij ongevallen en rampen (GHOR), politie, gemeente en Brandweer), bij elkaar gezeten. Doel van deze werkbijeenkomst was om aan de hand van de in de Leidraad Maatramp met de daarin gedefinieerde ramptypes naar het Masterplan Centrum te kijken.

De algemene conclusie is dat de bereikbaarheid van het centrum problematisch is:

- ten eerste de tweezijdige bereikbaarheid in het centrum, binnen de grenzen van het Masterplan, voor de hulpverlenende diensten. Met name voor de grote vrachtwagens (haakarmvoertuigen) van GHOR en de brandweer voor transport van materieel en materialen. Het geschikt maken van Het Onderdoor als route voor dit transport is daarbij onmisbaar. Het lange en moeilijk benaderbare gebouw langs het spoor, De Spoorhaag, vormt op dit punt een extra probleem.
- de bereikbaarheid van het centrum vanaf de Rondweg. Daar waar de meeste kwadranten van het centrum redelijk bereikbaar zijn, is de zuidwestelijke sector (ook nu al) erg slecht bereikbaar. Door de opbouw van de wegenstructuur rondom het centrum zal het lastig zijn bijstandverlenende eenheden op de juiste plaats te krijgen.

Ook zijn in het overleg diverse ramptypes de revue gepasseerd met de inschatting van het effect op het centrum van Houten zoals beschreven in het Masterplan. Bij een aantal ramptypes is aangegeven hoe het aantal slachtoffers kan worden verminderd. De voorgestelde maatregelen hebben echter geen betrekking op het bestemmingsplan.

7.7. Trilling

Trillingen veroorzaakt door treinen kunnen door bewoners als (zeer) hinderlijk worden ervaren. Bovendien kunnen zij schade aan gebouwen veroorzaken. Er zijn – afgezien van het plegen van goed baanonderhoud etc. – weinig effectieve technische oplossingen voorhanden om treintrillingen te vermijden c.q. te verminderen. Er bestaat in Nederland geen wet- of regelgeving voor trillingshinder.

Het is mogelijk om de omvang van trillingen, alsook een (globale) prognose van toekomstige trillingshinder, in beeld te brengen. Daarmee kan aan omwonenden in elk geval inzicht verschaft worden in de omvang van de problematiek in de huidige situatie en een inschatting gemaakt worden van de verwachte toekomstige situatie na de spooruitbreiding.

Voor de beoordeling van trillingen worden in Nederland richtlijnen toegepast, die zijn opgesteld door de Stichting Bouwresearch (SBR). Door het AEA Technology Rail BV is, op basis van die SBR-richtlijnen van 1993, in opdracht van Prorail onderzoek verricht naar trillingen in Houten als gevolg van treinverkeer.

Daarbij is, voor een aantal representatief gelegen panden, onderzocht:

- de huidige trillingsintensiteiten (als referentie voor toekomstige ontwikkelingen);
- (vaststelling van) de mate van hinder en de kans op schade in de huidige situatie;
- (opstelling van) een prognose van hinder en kans op schade voor de toekomstige situatie na spooruitbreiding.

Dit onderzoek ("Treintrillingen te Houten, Huidige situatie en prognose i.v.m. spoorverdubbeling", nr NSTO/99/923004/007, d.d. augustus 1999) heeft tot de volgende conclusies geleid.

Hinder

Nadat de spoorverdubbeling heeft plaatsgevonden zal het trillingsniveau enigszins toenemen. Deze lichte toename wordt enerzijds veroorzaakt doordat de sporen als gevolg van de spoorverdubbeling dicht bij de woningen komen te liggen en anderzijds door de (autonome) groei van het aantal reizigers- en goederentreinen.

- In laagbouwpannen, gefundeerd op palen en met betonnen vloeren, treedt geen hinder van treintrillingen op. Dit zal ook na de spooruitbreiding het geval zijn.
- De mate van hinder in laagbouwpannen die niet op palen zijn gefundeerd is afhankelijk van de afstand tot het spoor. Bij houten vloeren neemt de gevoeligheid voor trillingen extra toe. In verreweg de meeste gevallen liggen dergelijke panden in Houten op zodanige afstand tot het spoor dat geen hinder of toelaatbare hinder valt te verwachten. Dit geldt zowel voor als na de spooruitbreiding.
- Voor panden die op staal gefundeerd zijn en die op een afstand van 25 meter of minder van het spoor liggen, geldt dat bij een beperkt aantal treinen de maximum toelaatbare hindergrens volgens de SBR-richtlijn wordt overschreden. De gemiddelde trillingshinder per beoordelingsperiode is bij deze panden in de huidige en toekomstige situatie wel toelaatbaar.
- Voor het appartementencomplex Onderdoor 9 aan het Onderdoor geldt dat de hinder toeneemt met de hoogte. De gemiddelde trillingshinder is en blijft toelaatbaar volgens het onderzoeksbureau AEA Technology Rail BV. In de huidige situatie geldt dat bij een beperkt aantal treinen de maximum toelaatbare hindergrens volgens de SBR-richtlijn op de vierde etage in de nacht wordt overschreden. In de toekomstige situatie geldt dit wellicht ook voor appartementen vanaf de tweede etage.

Door AEA Technology Rail is aanvullend onderzoek uitgevoerd (memo "Trillingen Houten n.a.v. nieuwe prognose (RSS 2010)", nr. AEAT/02/2400089/001, d.d. 24 december 2002). In dit onderzoek wordt geconcludeerd dat door de wijziging in treintensiteiten (RSS 2010) de equivalente trillingsniveaus in woningen in Houten toenemen. De trillingsniveaus blijven echter ruim onder de grenswaarde A3 van de "SBR-richtlijn 2: 1993". De veranderde intensiteiten hebben geen gevolg voor schade; de kans op schade blijft verwaarloosbaar klein.

De laatste wijziging van het spoorontwerp betreft de spoorplaten op kolommen bij Het Onderdoor. Naar de consequenties van een spoorplaat is onderzoek gedaan door Holland Railconsult, in het kader van de mogelijkheid om bij Castellum dichtbij het spoor een kantoor te bouwen. (Holland Railconsult, GP 121601, kenmerk SK-MB-022021403 – concept – versie 0.7 – 28 juni 2002). In dit onderzoek wordt geconcludeerd dat een betonplaat of voldoende dik baanlichaam onder het spoor blijkt voor de gegeven situatie een effectieve methode om trillingen te reduceren. In het geval van

Castellum werd gesteld dat het mogelijk is om op 5 á 6 meter van hart buitenste spoor een kantoor te bouwen zonder verdere maatregelen aan de gebouwen.
Op grond van bovenstaand onderzoek mag voor de situatie bij Het Onderdoor mag de conclusie zijn dat de constructiewijziging bij Het Onderdoor niet zal leiden tot een verslechtering van het trillingsniveau.

7.8. Parkeerbalans

Voor het toekomstige centrum van Houten is door het adviesbureau Goudappel Coffeng een parkeerbalans opgesteld. De parkeerbalans geeft inzicht in de manier waarop wordt omgegaan met de toekomstige parkeervraag als gevolg van de uitbreiding van het centrum en de groei van het autoverkeer. In de parkeerbalans zijn parkeernormen opgenomen voor de nieuwe functies en maatregelen om de parkeerbalans sluitend te maken. De parkeerbalans is opgenomen in de rapportage "parkeerbalans Centrum Houten" (Goudappel Coffeng, nr. HTN300/Brg/5622), d.d. 12 april 2005 en op 18 oktober 2005 vastgesteld). Deze rapportage is door het college vastgesteld als beleids- en toetsingskader voor nieuwe ontwikkelingen in het centrum.

Op het niveau van het gehele centrum zijn, wat betreft het aantal parkeerplaatsen in 2015, onder voorwaarden vraag en aanbod met elkaar in evenwicht.

Planologisch zijn de volgende zaken van belang:

- elke nieuwe functie voorziet in eigen parkeerbehoefte;
- de in de parkeerbalans gehanteerde normen gelden als toetsingskader;
- gecombineerd gebruik van parkeervoorzieningen door werkers, bewoners en bezoekers.

Om er voor te zorgen dat de aanwezige parkeerplaatsen ook gebruikt kunnen worden door doelgroepen (bewoners, bezoekers en werkers) wordt een systeem van parkeerregulering ontwikkeld.

Resultaat parkeerbalans

In de kwadranten ontstaan op verschillende momenten tekorten. Deze kunnen in de naastgelegen kwadranten worden opgelost. Voor de oplossingen is er vanuit gegaan dat eerst de problemen van bewoners worden opgelost, vervolgens bezoekers en dan werkers.

- **Bewoners**

Op de koopavond en de werkdagavond ontstaat in het kwadrant noordoost en zuidoost een tekort voor bewoners. Voor de bewoners van zuidoost worden hiervoor parkeerplaatsen gereserveerd op het parkeerterrein De Fuik. Voor de bewoners in noordoost wordt de mogelijkheid geboden om de auto in de nieuwe parkeergarage van de Spoorhaag te parkeren.

- **Bezoekers**

De tekorten van bezoekers zijn onder te verdelen in tekorten voor winkelbezoek in het noordoost kwadrant en tekorten van het theater/sporthalbezoek in het zuidwest kwadrant. Het tekort voor het winkelbezoek wordt opgelost door op de koopavond en de zaterdagmiddag de parkeergarage van de Spoorhaag A en B open te stellen voor bezoekers. De parkeergarage wordt op die momenten niet gebruikt door de werkers van de kantoren. Op de werkdagmiddag zijn die wel aanwezig en wordt het tekort van winkelbezoekers opgelost in de parkeergarage De Spil. De bezoekers van het theater/sporthal parkeren in de parkeergarage De Spil.

nemers en gebruikers van de openbare ruimte de leefomgeving ervaren als herkenbaar, prettig en aantrekkelijk zodat ze er graag wonen, werken en verblijven.

Voor het realiseren van duurzaamheid bestaat niet één duidelijk recept waaraan een aantal maatregelen is gekoppeld. Veel meer moet het gezien worden als een begrip dat zijn uitwerking krijgt in het, binnen de mogelijkheden, honoreren van wensen en benutten van kansen om een kwalitatief hoogwaardige leefomgeving te creëren. Op alle ruimtelijke schaalniveaus hebben keuzen gevolgen voor de kwaliteit van de leefomgeving. Het concretiseren van duurzaamheidsthema's krijgt echter het meest handen en voeten op gemeentelijk niveau in de stedenbouwkundige plannen. Men spreekt dan van duurzame stedenbouw.

Duurzame stedenbouw is meer dan rekening houden met milieuaspecten. Het gaat om een inrichtingsvraagstuk waarbij enerzijds de ruimtelijke kwaliteit en anderzijds de milieukwaliteit in beschouwing genomen dient te worden genomen. Daarom zijn de duurzaamheidsthema's al in een vroeg stadium van de planperiode in beschouwing genomen. De wijze waarop en de mate waarin dit gebeurd is bepalend voor de mate van duurzaamheid van het plan.

Duurzaam bouwen maakt standaard onderdeel uit van onder andere bestemmingsplannen en programma's van eisen van bouwprojecten. De bestaande pakketten met duurzaamheidsmaatregelen voor woningbouw en utiliteitsbouw worden geactualiseerd. Voor de openbare ruimte wordt een vergelijkbaar pakket opgesteld. Aangesloten wordt op de maatregelen die al zijn opgenomen in de beheerplannen.

Het gemeentelijk streven is erop gericht om de duurzaamheidsmaatregelen bij nieuwbouw, bestaande bouw, utiliteitsbouw en openbare ruimte toe te passen. In de pakketten komen onder andere de punten aan de orde, zoals:

- beperken gebruik PVC; alleen gerecycled PVC met hergebruikgarantie;
- toepassen duurzaam geproduceerd hout (FSC-keur);
- niet gebruik van uitlogende materialen als zink, lood en koper voor daken, dakbedekkingen, dakgoten en regenpijpen, i.v.m. het schoonhouden van hemelwater;
- zoveel mogelijk gebruik maken van granulaatbeton (grindvervanging);
- gebruiken van klinkerarme cementsoorten;
- toepassen van HR++ glas.

Voor alle nieuwbouwprojecten geldt realisatie van een aangescherpte energieprestatie-coëfficiënt (EPC) ten opzichte van de eisen in het Bouwbesluit. De gemeente wil een 10% scherpere EPC dan de huidige wettelijke norm voor nieuwbouw van gemeentelijke gebouwen, nieuwbouw van woningen in bestaand Houten en utiliteitsbouw.

Intensief ruimtegebruik

In het kader van duurzaamheid speelt ook mee dat er zuinig met de beschikbare ruimte omgegaan moet worden. In Houten betekent dit dat er ingezet wordt op het benutten van inbreidingslocaties en op het meervoudig gebruik van ruimten. Dit meervoudig gebruik houdt onder andere in:

- dat verschillende functies worden gestapeld, zoals wonen of kantoren boven winkels, maar ook dubbelgebruik van voorzieningen;
- dat functies ook ondergronds een plaats vinden, bijvoorbeeld parkeergarages.

Het dieper in de grond bouwen kan soms goed gecombineerd worden met een noodzakelijke bodemsanering. Beperkingen in ondergronds bouwen kunnen ontstaan

doordat grondwaterstromen onderbroken worden, of doordat er waardevolle archeologische materialen in de bodem liggen. In dit bestemmingsplan is ondergronds bouwen overal toegestaan, mits er geen onevenredige boven- en ondergrondse effecten ontstaan.

7.11. Integrale veiligheid

In het Masterplan is de noodzaak tot het opstellen van een veiligheidsrapportage aan de orde gesteld. In het kader van het Masterplan is een multidisciplinaire werkgroep veiligheid ingesteld waarin de hulpdiensten (politie, brandweer en GHOR) en betrokkenen uit de gemeente hebben deelgenomen. In deze werkgroep zijn de diverse veiligheidsthema's (externe veiligheid, brandveiligheid, sociale veiligheid en verkeersveiligheid) aan de orde gekomen, het resultaat daarvan is in beeld gebracht in de "Veiligheidsrapportage Masterplan Houten Centrum 2003 - 2015, werkgroep veiligheid, gemeente Houten, d.d. oktober 2004).

Per thema worden door de werkgroep in de rapportage verschillende veiligheidsrisico's gesignaleerd. Tevens worden in de rapportage mogelijke maatregelen benoemd om de gesignaleerde te verkleinen. Voor externe veiligheid verwezen wordt specifiek verwezen naar paragraaf 7.6 "Externe veiligheid" van deze toelichting.

Het merendeel van deze maatregelen heeft geen directe gevolgen voor de opzet van dit bestemmingsplan.

Uit de rapportage blijkt dat de hulpdiensten betrokken blijven worden bij het vervolgtraject.

8. JURIDISCHE PLANBESCHRIJVING

8.1. Algemene juridische opzet

Het doel van dit bestemmingsplan is tweeledig:

1. het verkrijgen van een flexibel juridisch kader voor het centrum. De gewenste ontwikkelingen zoals gepresenteerd in het Masterplan moeten binnen het bestemmingsplan een plaats krijgen, zonder dat in dit stadium beperkingen worden gelegd op bepaalde gebieden.
2. het opnemen van een regeling voor de geplande spoorverdubbeling.

Het bestemmingsplan moet dus enerzijds ruim en flexibel zijn, maar anderzijds ook voldoende sturing en bescherming bieden.

Gelet op deze doelstelling en het karakter van het gebied is gekozen voor de volgende algemene juridische opzet:

- voor de gebieden waar meerdere functies voorkomen, met veel dynamiek, is gekozen voor een ruime verzamelbestemming ("Centrumdoeleinden" en "Gemengde doeleinden"). Functieveranderingen zijn hier, onder bepaalde voorwaarden, vrij gemakkelijk.
- voor de minder dynamische, meer mono-functionele gebieden, zoals de woningen, zijn vrij gedetailleerde bestemmingen gekozen ("Wonen", "Maatschappelijke doeleinden", "Groendoeleinden", "Tuinen" etc.). Naar behoefte is deze bestemming ruimer geformuleerd (bijvoorbeeld "Verblijfsdoeleinden" voor (semi)openbaar gebied, kunstwerken, fiets- en voetpaden, etc.) of flexibel gemaakt door vrijstellingen en andere flexibiliteitsbepalingen.

Het bestemmingsplan bestaat feitelijk uit de volgende, juridisch bindende onderdelen:

- plankaart;
- voorschriften.

Toelichting

Blijkens artikel 12 van het Besluit op de ruimtelijke ordening 1985 (Bro) gaat het plan *vergezeld van* een toelichting. Dat betekent dat deze toelichting formeel geen deel uitmaakt van het plan en geen juridisch bindende werking heeft.

Plankaart

Op de plankaart zijn de bestemmingen aangewezen en zijn diverse bepalingen, o.a. betreffende hoogtematen en functietoedeling, in beeld gebracht. Ook zijn aanduidingen opgenomen, waar dat nodig is om binnen een bestemming een specifieke regeling mogelijk te kunnen maken.

Voorschriften

De voorschriften bestaan globaal uit de volgende delen:

Hoofdstuk I Inleidende bepalingen:

- Begripsomschrijvingen; hierin worden begrippen gedefinieerd die in de voorschriften worden gebruikt en daar een bijzondere betekenis hebben, die afwijkt van of niet voorkomt in het "normale" spraakgebruik.
- Wijze van meten en berekenen; hierin wordt aangegeven hoe de diverse maten worden gemeten en de inhoud en oppervlakte van bouwwerken worden berekend.

- Een anti-dubbeltelbepaling; deze bepaling dient om te voorkomen dat bijvoorbeeld een bepaald grondoppervlak dat in een bepaald geval al eens als berekeningsgrondslag voor de toelaatbare oppervlakte aan bebouwing heeft gediend, later nog eens als berekeningsgrondslag voor een ander bouwwerk wordt gebruikt, maar dat dan tot gevolg heeft dat in het eerste geval een situatie ontstaat die afwijkt van het plan.

Hoofdstuk II Beschrijving in hoofdlijnen

Beschrijving in hoofdlijnen; hierin zijn, aanvullend op de doeleindenomschrijvingen in de diverse bestemmingen, enkele wezenlijke, meer kwalitatieve doelstellingen van het plan beschreven.

Het plan bevat, naast de plankaart en de "normale" voorschriften, een Beschrijving in hoofdlijnen (... van de wijze waarop met het plan doel en doeleinden ... worden nagestreefd., zie art. 12 Bro). Opneming van een Beschrijving in Hoofdlijnen (BiH) is in dit kader nuttig, aangezien daarin doelstellingen kunnen worden geformuleerd met wijzen waarop die worden nagestreefd, die niet in de "normale" voorschriften kunnen worden geplaatst.

In de Beschrijving in Hoofdlijnen (BiH) zijn (zie artikel 4, lid 1, voorschriften) aanvullende doelstellingen geformuleerd die - zowel in de ontwikkelingsfase als in de beheersfase - worden nagestreefd. Deze doelstellingen zijn aanvullend ten opzichte van de doeleinden en andere bepalingen in de "normale" voorschriften. Het gaat daarbij onder meer om doelstellingen met een kwalitatief karakter, die meer "strevingen" zijn, dan "harde" normen". Ook zijn in de BiH bepalingen opgenomen, die naar inhoud en aard niet in de "normale" voorschriften thuishoren.

In de BiH is vervolgens zo concreet mogelijk aangegeven, op welke wijze het "nastreven" plaatsvindt (zie artikel 4, lid 2, voorschriften). Niet alleen het gemeentebestuur, maar ook de "realisatoren" en andere belanghebbenden kunnen daarin lezen, in welke gevallen en op welke wijze getoetst en uitvoering wordt gegeven aan het bepaalde in lid 1.

Maatgevend voor opname van elementen in de BiH is, dat het moet gaan om "hoofdlijnen", met "voldoende relevantie op bestemmingsplanniveau". Daarbij moet worden bedacht dat het bij een BiH gaat om een instrument met juridische binding, het daarin bepaalde dient in acht te worden genomen. In deze BiH betreft de juridische binding hoofdzakelijk "inspanningsverplichtingen".

Hoofdstuk III Bestemmingen:

- Per bestemming worden de doeleinden van deze bestemmingen beschreven en de daarvoor geldende bouw- en andere bepalingen aangegeven.
- Voor gebieden waar ontwikkelingen te verwachten zijn die een integrale aanpak behoeven is gekozen voor een uit te werken bestemming, waarbij uitwerkingsregels aan het college van burgemeester en wethouders worden meegegeven die bij de uitwerking in acht moeten worden genomen.

Hoofdstuk IV Algemene bepalingen:

- Gebruik van gronden en bouwwerken; hierin wordt het gebruik dat in strijd is met het plan als verboden gebruik aangemerkt; in dit artikel is ook opgenomen de zogenaamde "toverformule": burgemeester en wethouders verlenen vrijstelling van het hiervoor bedoeld verbod in een bepaald geval, indien strikte toepassing van dat verbod in dat geval zou leiden tot een beperking van het meest doelmatig ge-

bruik, die niet door dringende redenen wordt gerechtvaardigd. Tevens is een bepaling opgenomen ten behoeve van de uitoefening van beroepsmatige activiteiten aan huis waaronder ook de zogenaamde 'vrije beroepen'.

- Algemene vrijstellingsbepaling; burgemeester en wethouders kunnen vrijstelling verlenen voor onder meer beperkte afwijkingen van in het plan aangegeven maten en percentages, voor beperkte afwijkingen van in het plan aangegeven grenzen met name om discrepanties tussen kaart en werkelijkheid recht te kunnen trekken, voor het realiseren van allerlei nutsvoorzieningen van beperkte omvang en voor het realiseren van verschillende soorten zend- en ontvanginstallaties.
- Algemene wijzigingsbevoegdheid; hierin wordt aan burgemeester en wethouders de bevoegdheid gegeven om op een aantal onderdelen het plan te wijzigen. Binnen de wijzigingsbevoegdheden zijn specifieke bevoegdheden opgenomen ten behoeve van de nieuwvestiging van horeca bedrijven binnen horecaconcentratiegebieden.
- Overgangsrechtelijke bepalingen; samengevat wordt hierin gewaarborgd dat bouwwerken en gebruiksvormen die bij de totstandkoming van het plan reeds bestaan, maar nu in strijd raken met het plan, mogen blijven bestaan. Tevens wordt het hierin mogelijk gemaakt om op te treden tegen eerder ontstaan illegaal gebruik.
- Strafrechtelijke bepaling; hierin wordt overtreding van het verbod op strijdig gebruik als een strafbaar feit aangemerkt.
- Slotbepaling; voor de duidelijkheid, onder andere bij benoeming en verwijzing, is hierin een eenduidige naam voor het gehele plan inclusief de toelichting aangegeven: Bestemmingsplan Houten Centrum.

8.2. Bestemmingen

Centrumdoeleinden 1 en 2 (C1 / C2)

Het kernwinkelgebied is met name geconcentreerd in het gebied rondom Spoorhaag, Het Wed en de Spil. Het kernwinkelgebied is bestemd tot "Centrumdoeleinden 1" en "Centrumdoeleinden 2". Binnen het kernwinkelgebied kan een onderscheid worden gemaakt in:

1. deelgebieden waar boven de winkels uitsluitend mag worden gewoond ("Centrumdoeleinden 1") en
2. deelgebieden waar op de bovenverdiepingen niet wordt gewoond ("Centrumdoeleinden 2").

Op de bovenverdiepingen binnen Centrumdoeleinden 2 zijn als recht alle centrumfuncties van de begane grond toegestaan plus bij deze functies behorende kantoor- en opslagruimten e.d. Om de aaneengesloten, publiekgerichte functie in het kernwinkelgebied te beschermen mogen binnen de bestemmingen "Centrumdoeleinden 1 en 2" op de begane grond geen nieuwe woonfuncties ontstaan; enkel de nog bestaande woningen op de begane grond mogen blijven.

Ter toelichting op die tabel het volgende:

- detailhandel: is binnen beide bestemmingen overal op de eerste bouwlaag (begane grond) toegestaan. Binnen Centrumdoeleinden 2 is deze functie ook op bovenverdiepingen toegestaan;
- publiekgerichte dienstverlening: is binnen beide bestemmingen overal op de eerste bouwlaag (begane grond) toegestaan. Binnen Centrumdoeleinden 2 is deze functie ook op bovenverdiepingen toegestaan;
- horeca: wordt onderverdeeld in een drietal typen:

- winkelondersteunende horeca (horeca A) is binnen beide bestemmingen overal op de eerste bouwlaag (begane grond) toegestaan. Binnen Centrumdoeleinden 2 is deze functie ook op bovenverdiepingen toegestaan
- bestaande (eet)cafés, restaurants, snackbars en dergelijke (horeca B) zijn toegestaan op die plaatsen met op de plankaart de aanduiding "horeca B", enkel in de bestaande omvang. Binnen Centrumdoeleinden 2 kan dit ook op de verdieping zijn. Binnen Centrumdoeleinden 1 (ter hoogte van De Spil) is de aanduiding "h" op de plankaart opgenomen: hier is op de tweede en derde bouwlaag een horeca B-vestiging (grandcafé) toegestaan. In de bouwlagen boven het grandcafé wordt gewoond.
In de voorschriften is een algemene wijzigingsbevoegdheid (artikel 23, lid 2 en 3) opgenomen om binnen de bestemming "Centrumdoeleinden 1 en 2" bestaande horeca-aanduidingen van de plankaart te verwijderen en nieuwe horeca-B vestigingen mogelijk te maken. Het totaal aantal vestigingen in het plangebied is aan een maximum verbonden;
- dancings en discotheken (horeca C) zijn op dit moment niet aanwezig. Binnen het gehele plangebied zijn ten hoogste 2 vestigingen toegestaan. Daartoe is op de plankaart de aanduiding "zoekgebied horeca C" aangegeven;
- maatschappelijke voorzieningen: zijn binnen beide bestemmingen feitelijk niet wenselijk en daarom uitsluitend op de huidige locatie, in de huidige omvang toegestaan. Deze functies zijn binnen beide bestemmingen nergens op de bovenverdiepingen toegestaan;
- kantoren: zijn binnen beide bestemmingen op de begane grond uitsluitend op de huidige locatie, in de huidige omvang toegestaan. Enkel binnen Centrumdoeleinden 2 zijn kantoren ook op bovenverdiepingen toegestaan;
- bedrijven: zijn binnen beide bestemmingen feitelijk niet wenselijk en daarom uitsluitend op de huidige locatie, in de huidige omvang toegestaan. Binnen beide centrumbestemmingen zijn bedrijven nergens op de bovenverdiepingen toegestaan;
- werkplaatsen en praktijk-, kantoor- en opslagruimten (behorende bij niet-woonfuncties): mogen overal op de eerste bouwlaag (begane grond), ook nieuwe vestigingen. Binnen Centrumdoeleinden 2 zijn deze functies ook op bovenverdiepingen toegestaan.

Binnen de bestemmingen "Centrumdoeleinden 1 en 2" zijn overal (ondergrondse) parkeervoorzieningen toegestaan. Boven de supermarkt in De Spil (Albert Heijn) bevinden zich meerdere parkeerdekken (Centrumdoeleinden 2); deze zijn op de plankaart aangeduid. In de voorschriften is geregeld dat boven de eerste bouwlaag uitsluitend geparkeerd mag worden.

Uit te werken Centrumdoeleinden 2 (UC2)

Voor het gebied De Spoorhaag is het wenselijk geacht om een uit te werken bestemming op te nemen. Het gebied is bestemd voor doeleinden als omschreven binnen de bestemming Centrumdoeleinden 2. Aangezien ter plaatse van de supermarkt (C1000) geen veranderingen verwacht worden, is deze locatie buiten het uit te werken gebied gehouden. In de voorschriften zijn specifiek voor deze bestemming uitwerkingsregels opgenomen welke door burgemeester en wethouders in acht genomen dienen te worden.

Gemengde doeleinden (GD)

Deze bestemming is gegeven aan "concentraties" van menging van niet-woonfuncties en wonen, waarbij het wonen nevensgeschikt is aan andere functies. Het gaat om ge-

bieden die niet kunnen worden aangemerkt als "centrumgebied", maar die wel een multifunctionele dynamiek hebben (aanloopgebied), passend in het centrum.

Binnen de bestemming "Gemengde doeleinden" is wonen overal, op de begane grond en in ieder geval op de verdiepingen, mogelijk. Bepaalde niet-woonfuncties zijn overal toegestaan, echter uitsluitend op de benedenverdieping. Het betreft hier: publiekgerichte dienstverlening, maatschappelijke voorzieningen, recreatieve voorzieningen, kantoren en lichte vormen van bedrijvigheid (milieucategorie 1).

Het aantal detailhandelsbedrijven kan in principe niet worden uitgebreid. Detailhandel is uitsluitend toegestaan daar waar reeds aanwezig. In combinatie met deze bestaande detailhandel is ook horeca A toegestaan.

In de bestemming "Gemengde doeleinden" zijn alle bestaande horeca-B vestigingen op de plankaart aangeduid en slechts daar toegelaten. Binnen het gebied met de bestemming "Gemengde doeleinden" zijn geen nieuwe vestigingen wenselijk, met uitzondering van het gebied aan Het Rond en Schonenburgerseind.

In de voorschriften is een algemene wijzigingsbevoegdheid (artikel 23, lid 2 en 3) opgenomen om binnen de bestemming "Gemengde doeleinden" bestaande horeca-aanduidingen van de plankaart te verwijderen en daar waar de aanduiding "h" is opgenomen nieuwe horeca B vestigingen mogelijk te maken. Het totaal aantal vestigingen in het plangebied is aan een maximum verbonden.

Uit te werken Stationsgebied en Gemengde Doeleinden (USGD)

Voor het gebied De Slinger is een uit te werken bestemming opgenomen. De gewenste doeleinden komen voornamelijk overeen met de bestemmingen "Stationsgebied" en "Gemengde doeleinden", met het belangrijke verschil dat op deze locatie niet gewoond mag gaan worden en spoorwegen uitgesloten zijn. Binnen deze bestemming is onder meer plaats voor de bibliotheek, het politiebureau, het nieuwe busstation en een ondergrondse parkeergarage.

In de voorschriften zijn specifiek voor deze bestemming uitwerkingsregels opgenomen welke door burgemeester en wethouders in acht genomen dienen te worden.

Maatschappelijke doeleinden (GD)

Binnen de bestemming "Maatschappelijke doeleinden" wordt per bestemmingsvlak een onderscheid gemaakt in de toegestane functies:

- de meeste voorzieningen krijgen een algemene bestemming Ma: voorzieningen ter zake van religie, verenigingsleven, cultuur, onderwijs, opvoeding, recreatie, gezondheidszorg, bejaardenzorg en openbare en bijzondere dienstverlening, met uitzondering van scholen. Daar wordt een zekere, "vrije" uitwisseling van functies als recht mogelijk gemaakt. De specifieke horecafunctie (maximaal 250 m²) in de foyer van het cultuurcentrum is op de plankaart met de aanduiding "horeca B" aangegeven.
- Door middel van een nadere aanduiding worden de aanwezige sporthal (Msp) en het nutsgebouw (Mn) nader bestemd. De belangrijkste reden om de sporthal uit te zonderen van de algemene Ma-bestemming, is dat een sporthal een niet geluidgevoelige bestemming is. In de geluidszone langs het spoor is de uitbreiding van het Heemlandcollege daarom niet mogelijk gemaakt. Voor de halfverdiepte fietsenstalling (met daarboven een basketbalveld) is de nadere bestemming Mf opgenomen.

Binnen de bestemmingen "Gemengde doeleinden" en "Centrumdoeleinden" zijn eveneens maatschappelijke voorzieningen geregeld. Binnen de bestemming "Gemengde

doeleinden" zijn deze voorzieningen zondermeer mogelijk; binnen de bestemming "Centrumdoeleinden 1 en 2" uitsluitend daar waar deze reeds bestaan.

Kantoordoeleinden (K)

De bestaande kantoren langs de Randhoeve, De Molen en Stellingmolen zijn binnen de bestemming "Kantoordoeleinden" als zodanig bestemd.

Wonen (W)

In het onderhavige bestemmingsplan worden deze aaneengesloten woongebieden gehandhaafd en bestemd als "Wonen". Voor de zorgwoningen met de bijbehorende functies "het Haltnahuis" is een passende aanduiding binnen de bestemming Wonen opgenomen.

Binnen de functie Wonen wordt naast de traditionele vormen van beroepen aan huis, bedrijvigheid toegestaan, mits deze ondergeschikt is aan de woonfunctie en geen hinder veroorzaakt voor het wonen en de leefbaarheid.

Uit te werken Wonen, Gemengde doeleinden en Onderwijs (UWGDO)

Voor de herontwikkelingslocaties De Fuik en De Regenboog is een uit te werken bestemming opgenomen. De gewenste doeleinden komen hoofdzakelijk overeen met de bestemmingen "Wonen", "Gemengde doeleinden" alsmede onderwijs². Binnen deze bestemming is onder meer plaats voor woningbouw diverse vormen van maatschappelijke en commerciële dienstverlening, een (basis-)school, woningbouw en (ondergrondse) parkeervoorzieningen.

In de voorschriften zijn voor deze bestemming per locatie uitwerkingsregels opgenomen welke door burgemeester en wethouders in acht genomen dienen te worden.

Tuinen (T)

Voortuinen zijn bestemd tot "Tuinen". Nieuwe bebouwing is niet toegestaan. Uitzondering hierop vormen erfafscheidingen, tuinmeubilair en vergunningvrije bouwwerken.

Parkeerhof (P)

De parkeerplaatsen op de diverse binnenhoven en de privé-parkeerterreinen aan de Dijkhoeve en aan De Molen zijn bestemd tot "Parkeerhof". Bovendien is in de parkeerhof naast de Spil een aanduiding "parkeergarage ondergronds" opgenomen, zodat ook onder deze bestemming de ondergrondse parkeerruimte kan worden gerealiseerd.

Verkeersdoeleinden (Vv)

Voor zover gelegen in het plangebied krijgen de hoofdroutes voor het autoverkeer de verkeersbestemming. Binnen deze bestemming worden doorgaande wegen en straten mogelijk gemaakt met ten hoogste 2 rijstroken, inclusief de bijbehorende fiets- en voetpaden en bermen.

Verblijfsdoeleinden (Vb)

Voor de overige wegen en het openbare ruimte van het winkelgebied wordt het verblijfskarakter door middel van deze bestemming benadrukt. Binnen deze bestemming zijn met name verhardingen ten behoeve van woon- en winkelstraten, pleinen, auto-,

² Binnen de bestemming "Gemengde doeleinden (artikel 7)" zijn maatschappelijke voorzieningen toegestaan. Uit de begripsomschrijving (artikel 1) blijkt dat onderwijs tot een maatschappelijke voorziening wordt gerekend.

fiets- en voetgangersverkeer en parkeren toegestaan. Daarnaast zijn groen, water en speelplaatsen mogelijk.

Door middel van aanduidingen is de locatie van specifieke (aanvullende) voorzieningen aangegeven:

- het water onder de verschillende bruggen is medebestemd door de aanduiding "water" op de plankaart;
- het horecapaviljoen op het Rond wordt mogelijk gemaakt door de aanduiding "paviljoen";
- ter plaatse van de aanduiding "parkeergarage ondergronds" kan een ondergrondse parkeerruimte worden gerealiseerd;
- ter plaatse van de aanduiding "berging toegestaan" kunnen fietsenbergingen worden gebouwd.

Met vrijstelling kunnen kiosken worden gebouwd.

Spoorwegdoeleinden (Vs)

Het spoor (inclusief spoorverdubbeling) wordt geregeld binnen de spoorwegbestemming "Spoorwegdoeleinden". Onderdoorgangen maken deel uit van deze bestemming. De hoogte van de geluidwerende voorzieningen, zoals opgenomen in het maatregelen-pakket (zie paragraaf 7.2.3. evenals bijlage 1), maken deel van de voorschriften. Per kilometeraanduiding op de plankaart wordt in de voorschriften aangegeven wat de minimale hoogte is van de diverse zij- en middenschermen. De hoogte van de schermen en dergelijke wordt niet ten opzichte van peil gemeten maar vanaf bovenkant spoor.

Het bestaande onderstation en het nieuwe relaishuis annex telecomruimte zijn op de plankaart als "technische ruimte" aangeduid.

Ten behoeve van het geplande poortgebouw op de kop van Randhoeve over de spoorlijn is een wijzigingsbevoegdheid opgenomen. Hiermee kunnen de bestemmingen UC2 (Uit te werken Centrumdoeleinden 2) aan beide zijden van het spoor met elkaar verbonden worden.

Stationsgebied (S)

De gronden ten behoeve van het nieuwe station (inclusief het fietstransferium) zijn bestemd als "Stationsgebied". Binnen de bestemming zijn de perrons, schermen wachtruimten en eventueel ook een kapconstructie mogelijk. Het spoor en het station liggen op een hoogte van 2,75 m ten opzichte van het maaiveld. De hoogte van de schermen en dergelijke wordt niet ten opzichte van peil gemeten, maar vanaf bovenkant spoor. Net als bij spoorwegbestemming wordt in de voorschriften per kilometeraanduiding de minimale hoogte van de geluidschermen aangegeven.

De noord- en zuidtunnel evenals het Onderdoor worden op de plankaart aangeduid. De betreffende gronden dienen een minimale doorgangshoogte te hebben en vrij van bebouwing te zijn. De minimale doorgangshoogte wordt op de plankaart aangegeven. De toegestane centrumvoorzieningen worden op de plankaart aangeduid aan weerszijden van het Onderdoor. De route vanaf het Onderdoor naar het nieuwe busstation wordt op de plankaart aangeduid. Met de aanduiding "water" wordt aangegeven waar het water onder de ondergang doorloopt.

Groen en Water

Openbaar groen is bestemd tot "Groendoeleinden". Wandelpaden zijn binnen de bestemming "Groendoeleinden" toegestaan. Parkeren is niet toegestaan binnen de groenbestemming.

Het bestaande water in het plangebied is specifiek bestemd tot "Waterhuishoudkundige doeleinden". Voor aanpassingen aan water is bovendien de Keur van het Hoogheemraadschap De Stichtse Rijnlanden van toepassing.

9. ECONOMISCHE UITVOERBAARHEID

Voor het bestemmingsplangebied zijn twee gescheiden grondexploitaties opgesteld, te weten voor de locatie Stationserf en voor het gebied van het Masterplan Houten Centrum.

Stationserf

De grondexploitatie Stationserf kent door de uitgifte van gemeentelijk eigendom ten behoeve van woningen een positief saldo. De gemeenteraad heeft besloten op 19 december 2004 om dit positieve saldo aan te wenden voor de gemeentelijke bijdrage aan de verplaatsing van het Oude Stationgebouw naar de locatie Stationserf. De financiële aspecten van de verplaatsing als zodanig maken geen deel uit van deze grondexploitatie.

Houten Centrum

Voor het gebied van het Masterplan is een grondexploitatie opgesteld, waarin het financiële kader voor de realisatie van de verschillende projecten is aangegeven. Binnen het Masterplan worden verschillende deelgebieden onderscheiden: De Slinger, Spoorhaag, Vervoersknooppunt, Het Rond/Openbare ruimte en De Spil. De basis voor de financiële fasering van diverse projecten wordt gevormd door een realistische projectplanning.

- Voor het project De Spil is op 13 januari 2004 een samenwerkingsovereenkomst met Vastned en de Algemene Woningstichting Houten gesloten. In deze overeenkomst zijn het programma en de financiële kaders daarbij vastgelegd. Op 23 januari 2006 is dit bekrachtigd met de ondertekening door betrokken partijen van de Uitvoeringsovereenkomst / grondverkoopovereenkomst De Spil.
- Het deelgebied De Slinger heeft een nader uit te werken bestemming. In dit deelgebied bevindt zich de uitvoering van het busstation op De Slinger en de bebouwing met kantoren erboven. Het Bestuur Regio Utrecht is bereid subsidie te verlenen voor het busstation. De aanvraag hiervoor is ingediend op 21 oktober 2005.
- Het project Cultuurcentrum (ten zuiden van het deelgebied De Slinger) valt qua dekking niet binnen de grondexploitatie Houten Centrum. De dekking is voorzien binnen de Algemene Dienst.
- Het project Viersporigheid wordt uitgevoerd voor rekening en risico van ProRail. De wijze waarop de spoorverbreding in Houten wordt ingepast alsmede de financiële bijdrage van de gemeente is opgenomen in de Projectovereenkomst Viersporigheid die op 8 november 2002 door gemeente en ProRail is ondertekend. De beschikking voor dit project is 2 juli 2004 door het Rijk verleend. Op 14 oktober 2005 is een aanvullende overeenkomst door partijen ondertekend, waarin planwijzigingen in onder meer het Centrum zijn verwerkt.
Het Bestuur Regio Utrecht subsidieert de gemeentelijke bijbestelling van het constructieve deel van het fietstransferium. De beschikking hiervoor dateert van 15 december 2003.
Tevens is een subsidie voor het centrum uit het Investeringsbudget Stedelijke Vernieuwing toegezegd (beschikking 7 juli 2005). Deze subsidie wordt ingezet voor de afbouw en inrichting van het fietstransferium, evenals het budget dat ProRail voor fietsenstalling ter beschikking heeft op grond van de rijksbeschikking.
- Voor het project Het Rond / openbare ruimte is een definitief ontwerp ontwikkeld dat past binnen de beschikbare budgetten.

- Het project Spoorhaag bevindt zich in de opstartfase en omvat de ontwikkeling van kantoorlocaties aan de Spoorhaag. Het gaat hierbij om een ontwikkeling op grotendeels gemeentelijk eigendom.
- Voor de gebieden De Fuik en De Regenboog is een uit te werken bestemming opgenomen in het bestemmingsplan. Op basis van deze bestemming en uitgevoerde volumestudies zijn aannames gedaan in de grondexploitatie.

Op 28 februari 2006 heeft het college de grondexploitatie Houten Centrum vastgesteld. In deze grondexploitatie zijn de gemeentelijke investeringen hoger dan de opbrengsten. Bij de vaststelling van het Masterplan is besloten dat dit geprognosticeerde tekort tot een bepaald maximum gedekt zal worden uit het weerstandsvermogen.

Verder zijn er in de grondexploitatie optimalisatie maatregelen benoemd die het geprognosticeerde tekort zullen beperken tot het voornoemde maximum. Om dit tekort terug te dringen zijn diverse maatregelen benoemd. Het gemeentelijk weerstandsvermogen en het resultaat van de optimalisatiemaatregelen zijn van voldoende omvang om het geprognosticeerde tekort te kunnen opvangen.

Dit leidt tot de conclusie dat dit bestemmingsplan economisch uitvoerbaar is.

10. INSPRAAK EN OVERLEG

10.1. Inspraak in het kader van het Masterplan

Zoals in de inleiding (paragraaf 1.1. onder "Voorgeschiedenis") van dit bestemmingsplan uitgebreid is beschreven heeft het Masterplan al een hele procedure achter de rug. Van "Nota van Uitgangspunten" in 2000, en "Structuurvisie Houten Centrum" in 2001 naar het "Masterplan Houten Centrum 2003 - 2015" in 2003.

Het Masterplan is mede tot stand gekomen door overleg met en inbreng van diverse belangenvertegenwoordigers en belanghebbenden. Met deze partijen is in een vroeg stadium overleg gevoerd om alle belangen in kaart te brengen en daar op in te spelen.

Betrokkenen en belangstellenden hebben de mogelijkheid op het Masterplan te reageren gedurende de daarvoor bestemde inspraakperiode. Tijdens de inspraakperiode was een maquette te bezichtigen, werd een samenvatting van het Masterplan op het internet beschikbaar gesteld. Door middel van nieuwsbrieven, een informatie avond en een inspraakavond is aan iedereen de mogelijkheid geboden om te reageren op het Masterplan. Aansluitend zijn de reacties gebundeld en verwerkt en zijn deze uiteindelijk vergezeld van een voorstel voorgelegd aan het gemeentebestuur ter besluitvorming. Uiteindelijk is het Masterplan op 23 september 2003 door de gemeenteraad vastgesteld.

10.2. Resultaten inspraak

In het kader van de inspraak ex artikel 6a van de Wet op de Ruimtelijke Ordening worden ingezetenen en belanghebbenden in de gelegenheid gesteld hun mening omtrent een voorontwerp van een bestemmingsplan kenbaar te maken. Hiertoe heeft dit bestemmingsplan van 19 mei 2005 tot en met 17 juni 2005 voor een ieder ter inzage gelegen, waarbij de gelegenheid is geboden tot het schriftelijk indienen van inspraakreacties. De inspraakreacties en het gemeentelijk commentaar zijn vervat in de nota vooroverleg en inspraak behorende bij dit bestemmingsplan.

Op 13 juni 2005, tijdens de periode van terinzagelegging, is tevens een inspraakavond gehouden waarbij mondelinge reacties ingebracht konden worden. Van deze inspraakavond is een verslag gemaakt, dat als bijlage bij de "nota vooroverleg en inspraak" is gevoegd.

Bovendien kon vanaf 19 mei 2003 tot uiterlijk vier weken na afloop van de inspraakprocedure bij burgemeester en wethouders een schriftelijke klacht ingediend worden tegen de gevolgde procedure (beklagrecht). Van deze mogelijkheid is geen gebruik gemaakt.

Voor de inhoud van de reacties en het gemeentelijk commentaar wordt korthedshalve verwezen naar "voorontwerp bestemmingsplan Houten Centrum, nota vooroverleg en inspraak". Bij elke gemeentelijke reactie is aangegeven in welke mate de opmerkingen hebben geleid tot wijzigingen op het bestemmingsplan.

10.3. Resultaten vooroverleg ex artikel 10 Bro

In het kader van het vooroverleg, op basis van artikel 10 van het Besluit op de Ruimtelijke Ordening, is het bestemmingsplan toegezonden aan de verschillende overlegpartners. De vooroverlegreacties en het gemeentelijk commentaar zijn vervat in het tweede gedeelte van de nota vooroverleg en inspraak behorende bij dit bestemmingsplan.

Voor de inhoud van de reacties en het gemeentelijk commentaar wordt korthedshalve verwezen naar "voorontwerp bestemmingsplan Houten Centrum, nota vooroverleg en inspraak". Bij elke gemeentelijke reactie is aangegeven in welke mate de opmerkingen hebben geleid tot wijzigingen op het bestemmingsplan.

10.4. Resultaten behandeling Provinciale Planologische Commissie

Op 3 november 2005 is het voorontwerp-bestemmingsplan behandeld in de Provinciale Planologische Commissie (PPC). De PPC heeft een positief advies gegeven met dien verstande dat een aantal wijzigingen/aanvullingen moet worden aangebracht:

- in de voorschriften dient een maximumoppervlakte voor kantoren binnen het plangebied te worden opgenomen;
- de vaststellingsdatum van het beeldkwaliteitplan Houten Centrum dient te worden vermeld;
- het bestemmingsplan moet voor vaststelling zijn aangevuld met de resultaten van het onderzoek luchtkwaliteit en de Wet geluidhinder;
- er dient een goed onderbouwde financieel economische paragraaf te worden opgenomen, waaruit een duidelijk beeld ontstaat van de financieel economische uitvoerbaarheid van dit bestemmingsplan.

10.5 Resultaten behandeling zienswijzen

In het kader van artikel 23 van de Wet op de Ruimtelijke Ordening heeft het bestemmingsplan vanaf 9 maart 2006 voor zes weken ter inzage gelegen. Bovendien is op 23 maart 2006 een inloopavond gehouden. Tijdens de periode van de terinzagelegging zijn 12 zienswijzen ingediend. De indieners zijn tijdens een hoorzitting op 17 mei 2006 in de gelegenheid gesteld hun zienswijze mondeling toe te lichten.

Voor de inhoud van de zienswijzen en het gemeentelijk commentaar wordt korthedshalve verwezen naar "voorontwerp bestemmingsplan Houten Centrum, nota Zienswijzen". Bij elke gemeentelijke reactie is aangegeven in welke mate de opmerkingen hebben geleid tot wijzigingen op het bestemmingsplan.