Bestemmingsplan

Tracébesluit A27 - gemeente Houten

Understanding today.
Improving tomorrow.

Bestemmingsplan

Tracébesluit A27 - gemeente Houten

Projectnummer 0467464
Revisie 0
Datum 8-11-2022

Auteur(s)

Gertjan Leeuw
Maaike Winkel-Bootsma
Karst Keijzers

Opdrachtgever

gemeente Houten
Onderdoor 25
3995 DW Houten

datum vrijgave	beschrijving revisie	goedkeuring	vrijgave
8-11-2022	vastgesteld	G.J. Leeuw	P.F.G.M. Kennes

anteagroup

Inhoudsopgave

Hoofdstuk 1	**Inleiding**	**5**
1.1	Aanleiding	5
1.2	Ligging plangebied	5
1.3	Vigerende plannen Houten	8
1.4	Leeswijzer	8
Hoofdstuk 2	**Planbeschrijving**	**9**
2.1	Huidige situatie	9
2.2	Toekomstige situatie	9
2.3	Gebiedskenmerken	10
Hoofdstuk 3	**Beleidskader**	**11**
3.1	Rijksbeleid	11
3.2	Gemeentelijk beleid	13
Hoofdstuk 4	**Onderzoeken**	**15**
Hoofdstuk 5	**Juridische planbeschrijving**	**19**
5.1	Wettelijke vereisten	19
5.2	Verbeelding	20
5.3	Bestemmingen	20
Hoofdstuk 6	**Uitvoerbaarheid**	**23**
6.1	Economische uitvoerbaarheid	23
6.2	Maatschappelijke uitvoerbaarheid	23
6.3	Vaststellingsprocedure	24

Toelichting

Hoofdstuk 1 Inleiding

1.1 Aanleiding

Op 20 december 2018 is het Tracébesluit A27 Houten - Hooipolder vastgesteld door de minister van Infrastructuur en Waterstaat (Bijlage 1 Tracébesluit A27 Houten - Hooipolder). Het betreft de verbreding van de A27 op het genoemde traject.

Voor de besluitvorming over de maatregelen, die de capaciteit van de A27 vergroten, is op grond van de Tracéwet de Tracéwetprocedure gevolgd. Op basis van de Wet milieubeheer is een Milieueffectrapport A27 Houten - Hooipolder gemaakt.

In artikel 13 lid 10 van de Tracéwet is aangegeven dat de gemeenteraad binnen een jaar nadat het Tracébesluit onherroepelijk is geworden, een bestemmingsplan of beheersverordening als bedoeld in de Wet ruimtelijke ordening overeenkomstig het Tracebesluit vast stelt. Sinds 26 augustus 2020 heeft het Tracebesluit een onherroepelijk status heeft gekregen. Het Tracébesluit is volledig onherroepelijk geworden bij uitspraak van de Afdeling bestuursrechtspraak van de Raad van State van 16 december 2020 (uitspraak bestuurlijke lus).

Eveneens is in artikel 13 lid 10 van de Tracéwet bepaald dat het niet mogelijk is om het Tracébesluit opnieuw ter discussie te stellen via een beroepsprocedure over het bestemmingsplan. Het is dan ook niet mogelijk om zienswijzen in te dienen tegen het ontwerpbestemmingsplan of beroep in te stellen tegen het vastgestelde bestemmingsplan voor zover dat zijn grondslag vindt in een onherroepelijk Tracébesluit.

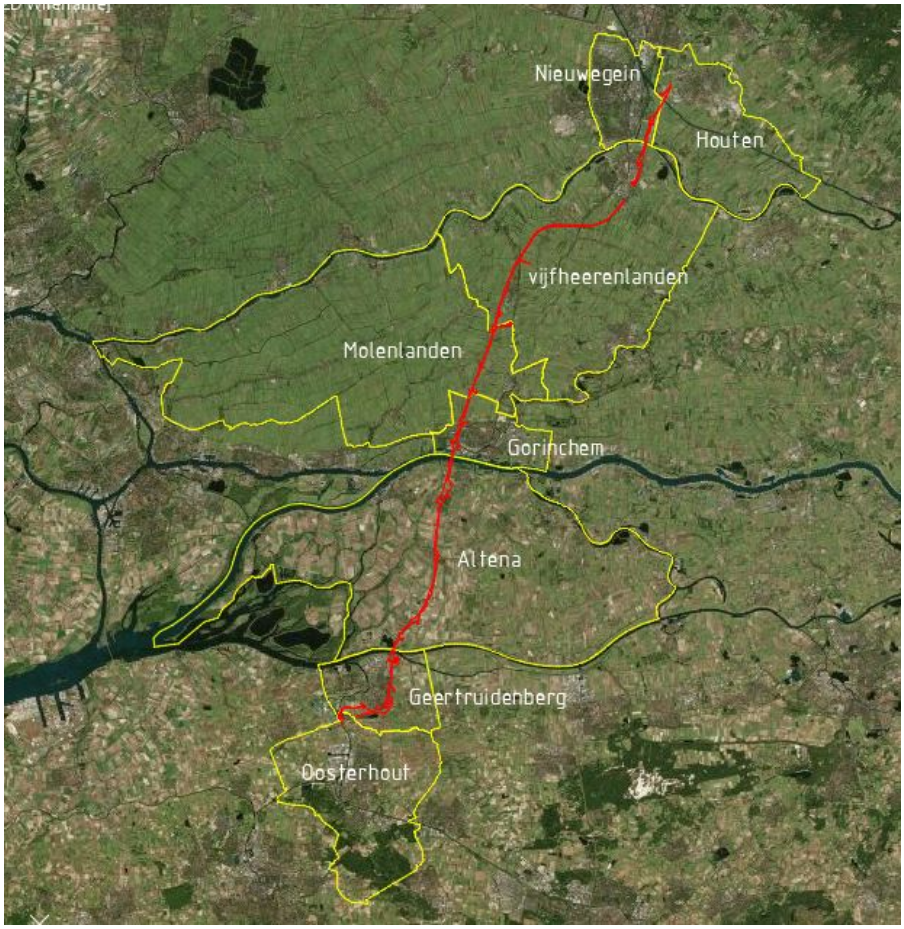
Met het voorliggende bestemmingsplan wordt het tracébesluit juridisch-planologisch vastgelegd, voor het deeltraject gelegen binnen de gemeente Houten. Het betreft een 1-op1 inpassing van het tracébesluit. Het bestemmingsplan maakt geen nieuwe of andere zaken mogelijk dan al in het tracébesluit is toegestaan.

1.2 Ligging plangebied

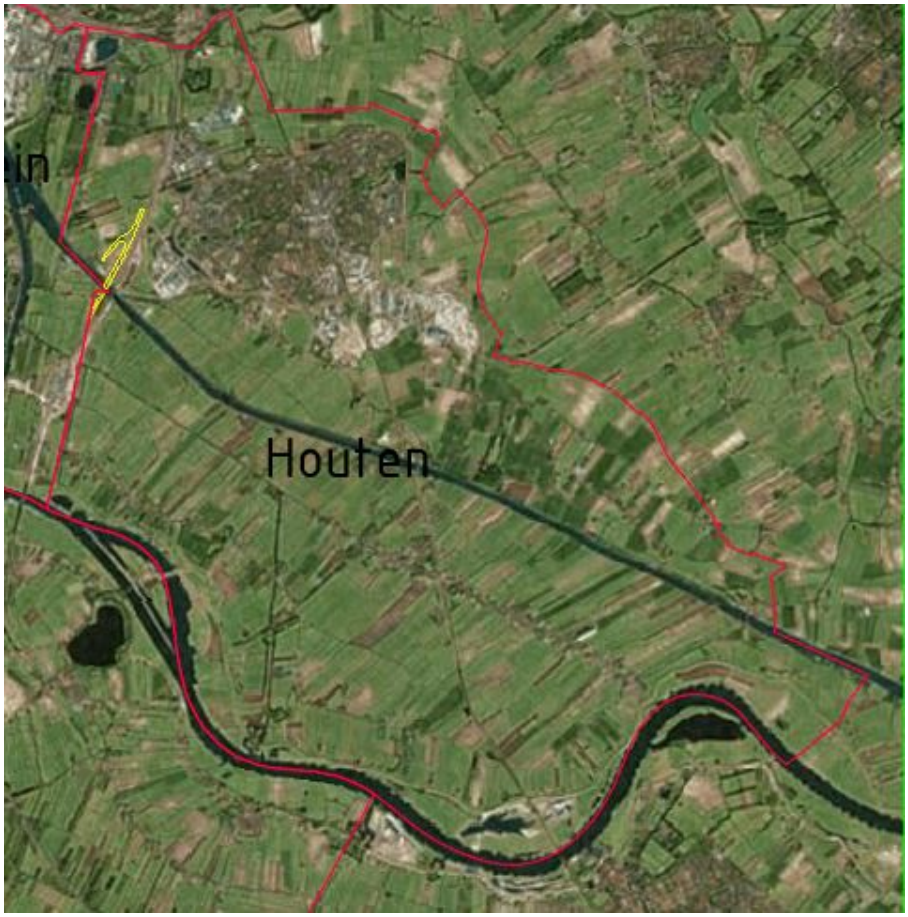
Het plangebied omvat het deel van het Tracébesluit dat binnen de gemeentegrenzen van de gemeente Houten ligt. Het Tracébesluit betreft het traject van de A27 tussen Houten en en Knooppunt Hooipolder, waarbij een deel van de A59 (knooppunt Hooipolder) is meegenomen. Onderhavig plangebied loopt van hectometerpaal 66,8 tot en met hectometerpaal 68,4.



Figuur 1.1: Plangebied Tracébesluit A27 Houten - Hooipolder



Figuur 1.2: Ligging plangebied (Streetsmart, 2021)



Figuur 1.3: Ligging plangebied (Streetsmart, 2021)

1.3 Vigerende plannen Houten

De vigerende bestemmingsplannen die gelden voor het plangebied, zijn Eiland van Schalkwijk 2017 en Laagraven - Oudwulverbroek, incl. herziening 2015. In de volgende tabel is weergegeven wat de geldende bestemmingen en aanduidingen zijn die binnen het plangebied liggen:

Bestemmingsplannen	Enkel- en dubbelbestemmingen	Functieaanduidingen	Gebiedsaanduidingen
Eiland van Schalkwijk	Verkeer – Wegverkeer Water Waarde – Landschap 3 Waterstaat - Waterkering	Specifieke vorm van verkeer - snelweg	
Laagraven – Oudwulverbroek, incl. herziening	Verkeer – Wegverkeer Waterstaat – Waterstaatkundige functie		

Tabel 1.1: Vigerende plannen gemeente Houten

1.4 Leeswijzer

In hoofdstuk 2 is de bestaande situatie van het plangebied omschreven. In dit hoofdstuk is daarnaast ingegaan op de voorgenomen ontwikkeling van het plangebied, die met het Tracébesluit is beoogd. In hoofdstuk 3 is het relevante beleid opgenomen. De uitvoeringsaspecten, zoals archeologie, water en geluid komen terug in hoofdstuk 4. De uitleg van de regels is te vinden in hoofdstuk 5. Tenslotte komt in hoofdstuk 6 de economische en maatschappelijke uitvoerbaarheid ten aanzien van het bestemmingsplan aan bod.

Hoofdstuk 2 Planbeschrijving

2.1 Huidige situatie

Bijna dagelijks staan automobilisten in de file op de A27 tussen Houten en knooppunt Hooipolder. Er is dan ook sprake van bereikbaarheidsproblemen op het hoofdwegennet. De prognoses verwachten een verdere toename van het verkeer door algemene verkeersgroei en stedelijke ontwikkeling.

Het deeltraject van de A27, zoals deze in het Tracébesluit is opgenomen, start vanaf km 18,0 en loopt tot km 68,4. Hierbij loopt de A27 achtereen volgens langs de kernen Raamsdonksveer, Hank, Nieuwendijk, Sleeuwijk, Gorinchem, Hoogblokland, Meerkerk, Lexmond, Vianen, Nieuwegein en Houten. Hierbij varieert het wegprofiel.

In de noordelijke richting verloopt het wegprofiel alsvolgt. Tussen knooppunt Hooipolder (A27 / A59) en knooppunt Everdingen (A2 / A27) bestaat het wegprofiel uit twee rijstroken en een vluchtstrook. Ter hoogte van Gorinchem wordt er een spitsstrook toegevoegd aan het wegprofiel. Deze spitstrook komt bij de aansluiting van de N214 weer te vervallen. Vanaf knooppunt Everdingen (A2 / A27) tot aan Houten bestaat het wegprofiel uit twee rijstroken en een spitsstrook.

In de zuidelijke richting verloopt het wegprofiel alsvolgt. Tot aan Houten bestaat het wegprofiel uit drie rijstroken en een vluchtstrook. Tussen Houten en knooppunt Everdingen (A2 / A27) bestaat het wegprofiel uit twee rijstroken, een spitsstrook en een vluchtstrook. Vanaf knoopunt Everdingen (A2 / A27) tot aan knooppunt Hooipolder (A27 / A59) bestaat het wegprofiel uit twee rijstroken en een vluchtstrook. Ter hoogte van Vianen wordt hier een derde rijstrook aan toegevoegd, deze komt ter hoogte van Lexmond weer te vervallen.

Het deeltraject van de A59, zoals deze in het plangebied is opgenomen, start vanaf km 99,9 en loopt tot km 104,6. Hierbij loopt de A59 achtereen volgens langs de kernen Raamsdonk en Raamsdonksveer. Over de gehele lengte beschikken beide richtingen van de (snel)weg over twee rijstroken en een vluchtstrook.

2.2 Toekomstige situatie

Het Tracébesluit A27 Houten - Hooipolder voorziet in diverse infrastructurele maatregelen aan de A27 tussen km 18,0 en 68,4 en de A59 tussen km 99,9 en km 104,6. Hieronder is per trajectdeel aangegeven wat de aanpassingen zijn, welke met het Tracébesluit mogelijk zijn gemaakt. Op hoofdlijnen bestaan de maatregelen uit:

- Wegvak Houten - Everdingen tussen km 68,4 en km 55,6: De westelijke rijbaan wordt verbreed van twee rijstroken + spitsstrook naar vier rijstroken. De capaciteit en de rijstrookindeling van de oostelijke rijbaan wordt niet aangepast. De bestaande Hagesteinsebrug wordt vervangen door twee nieuwe bruggen. Dat zorgt voor een wijziging van het verticaal en horizontaal alignement van beide rijbanen.
- Wegvak Everdingen – Scheiwijk tussen km 55,6 en km 39,0: In beide richtingen wordt de capaciteit van de weg uitgebreid van twee rijstroken + vluchtstrook naar twee rijstroken

+ spitsstrook.
- Wegvak Scheiwijk - Werkendam tussen km 39,0 en km 31,3: De westelijke rijbaan gaat van twee rijstroken + vluchtstrook naar vier rijstroken, de oostelijke rijbaan van twee rijstroken + vluchtstrook naar drie rijstroken. De bestaande Merwedebruggen worden vervangen door twee nieuwe bruggen. Dat zorgt voor een wijziging van het verticaal en horizontaal alignement.
- Wegvak Werkendam – Hooipolder tussen km 31,3 en km 18,0: Voor het gedeelte Werkendam - Hank wordt de capaciteit in beide rijrichtingen uitgebreid van twee rijstroken + vluchtstrook naar deels drie rijstroken + spitsstrook. Voor het gedeelte Hank – Hooipolder wordt de capaciteit in beide richtingen uitgebreid van twee rijstroken + vluchtstrook naar drie rijstroken + vluchtstrook, met uitzondering van de oostelijke rijbaan tussen de aansluiting Hank (nr. 21) en aansluiting Geertruidenberg (nr. 20) die wordt uitgebreid naar drie rijstroken + spitsstrook. De bestaande Keizersveerbruggen worden vervangen door twee nieuwe bruggen. Dat zorgt voor een wijziging van het verticaal en horizontaal alignement.
- Knooppunt Hooipolder en A59 tussen km 99,9 en km 104,6: Realisatie van een vrij liggende verbindingsboog van de A59 vanuit het westen richting de A27 naar het noorden, het aanpassen van de A59 tussen de aansluiting Oosterhout (nr. 33) en km 104,6 ten oosten van knooppunt Hooipolder en het realiseren van vrije rechtsaffers voor de richtingen ’s Hertogenbosch naar Utrecht en Utrecht naar knooppunt Zonzeel.
- Realisatie van een nieuwe verbindingsweg tussen de aansluiting Oosterhout (nr. 33) / A59 en de Eendrachtsweg in Raamsdonksveer.
- Geluidsmaatregelen: Er wordt een geluidsreducerend wegdek aangebracht. Daarnaast worden bestaande geluidsschermen behouden, vervangen, aangepast of verplaatst. Daarnaast worden nieuwe geluidsschermen gerealiseerd.

Voor meer informatie wordt verwezen naar het Tracébesluit, zie Bijlage 1 Tracébesluit A27 Houten - Hooipolder. Voorliggend bestemmingsplan maakt de aanpassingen op het grondgebied van de gemeente Houten mogelijk.

Vertaling bestemingsplan

Om genoemde maatregelen van het Tracébesluit juridisch-planologisch vast te leggen, wordt dit vertaald in diverse bestemmingsplannen. In het bestemmingsplan wordt er een bestemming 'Verkeer - Rijkswegen' opgenomen voor nagenoeg het gehele plangebied. De vigerende bestemmingen zoals benoemd in de vigerende (bestemmings)plannen worden omgezet in 'Verkeer - Rijkswegen'.

Naast 'Verkeer - Rijkswegen' worden de geldende dubbelbestemmingen en gebiedsaanduidingen uit de geldende bestemmingsplannen allen overgenomen in het voorliggende bestemmingsplan.

2.3 Gebiedskenmerken

Gemeente Houten

Het Tracébesluit leidt tot aanpassing van een belangrijk kunstwerk op het grondgebied van de gemeente Houten, te weten:

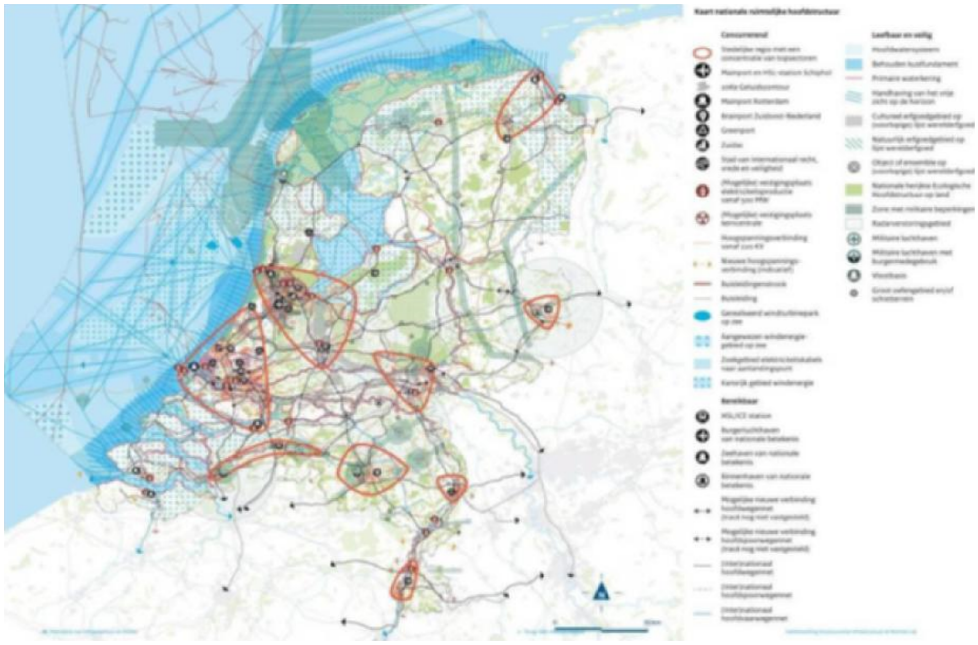
- Kunstwerk 1 op de ontwerptekeningen van het Tracébesluit betreft de Houtsebrug over het Amsterdam-Rijnkanaal.

Hoofdstuk 3 Beleidskader

3.1 Rijksbeleid

3.1.1 Structuurvisie Infrastructuur en Ruimte

Op 13 maart 2012 is de Structuurvisie Infrastructuur en Ruimte in werking getreden. Deze structuurvisie geeft een totaalbeeld van het ruimtelijk en mobiliteitsbeleid op rijksniveau. De Structuurvisie Infrastructuur en Ruimte (SVIR) vervangt de Nota Ruimte, de Structuurvisie Randstad 2040, de Nota Mobiliteit, de MobiliteitsAanpak en de Structuurvisie voor de Snelwegomgeving.



Figuur 3.1: SVIR

De structuurvisie schetst ontwikkelingen en legt de ambities tot 2040 vast. De ambities zijn:

1. Concurrentiekracht;
2. Bereikbaarheid;
3. Leefbaarheid en veiligheid.

Het Rijk kiest drie doelen om Nederland concurrerend, bereikbaar, leefbaar en veilig te houden voor de middellange termijn (2028):

- Het vergroten van de concurrentiekracht van Nederland door het versterken van de ruimtelijk-economische structuur van Nederland;
- Het verbeteren en ruimtelijk zekerstellen van de bereikbaarheid waarbij de gebruiker voorop staat;
- Het waarborgen van een leefbare en veilige omgeving waarin unieke natuurlijke en cultuurhistorische waarden behouden blijven.

De structuurvisie regelt geen specifieke zaken op provinciaal of lokaal niveau. De

verantwoordelijkheid voor de afstemming tussen verstedelijking en groene ruimte op regionale schaal laat het Rijk over aan de provincies.

3.1.2 Besluit algemene regels ruimtelijke ordening

De wetgever heeft in de Wro, ter waarborging van nationale en provinciale belangen, de besluitmogelijkheden van lagere overheden begrensd. Indien nationale of provinciale belangen dat met het oog op een goede ruimtelijke ordening noodzakelijk maken, kunnen bij of krachtens Algemene Maatregel van Bestuur (AMvB) respectievelijk provinciale verordening regels worden gesteld omtrent de inhoud van bestemmingsplannen. In het Besluit algemene regels ruimtelijke ordening (Barro), ook wel bekend als de AMvB Ruimte, zijn de 13 nationale belangen uit de SVIR opgenomen, die juridische borging vereisen. Het Barro is op 30 december 2011 deels in werking getreden en met enkele onderwerpen aangevuld per 1 oktober 2012. Het besluit is gericht op doorwerking van de nationale belangen in gemeentelijke bestemmingsplannen.

In het Barro komen de volgende dertien nationale belangen terug:

1. Rijksvaarwegen;
2. Project Mainportontwikkeling Rotterdam;
3. Kustfundament;
4. Grote rivieren;
5. Waddenzee en waddengebied;
6. Defensie;
7. Hoofdwegen en hoofdspoorwegen;
8. Elektriciteitsvoorziening;
9. Buisleidingen van nationaal belang voor vervoer van gevaarlijke stoffen;
10. Ecologische hoofdstructuur (voormalige Ecologische hoofdstuctuur, nu bekend als Natuur Netwerk Nederland);
11. Primaire waterkeringen buiten het kustfundament;
12. IJsselmeergebied (uitbreidingsruimte);
13. Erfgoederen van uitzonderlijke universele waarde.

Relatie met voorliggend bestemmingsplan

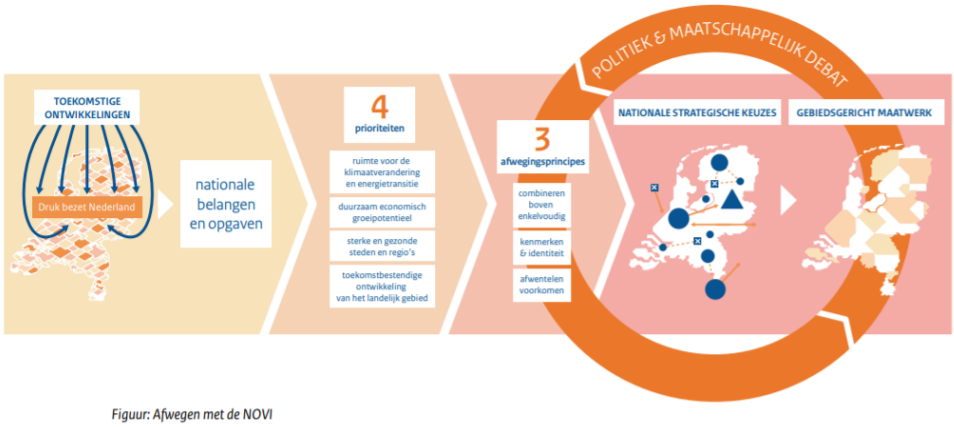
De inpassing van het Tracébesluit A27 Houten - Hooipolder middels het bestemmingsplan 'Tracébesluit A27 - gemeente Houten' is niet in strijd met de bovengenoemde dertien nationale belangen, en voldoet daarmee aan het Barro.

3.1.3 Nationale Omgevingsvisie

De Nationale Omgevingsvisie brengt de langetermijnvisie in beeld voor 2050. De nationale belangen waarop het Rijk wil sturen zijn vertaald in vier prioriteiten:

1. Ruimte voor klimaatadaptatie en energietransitie
2. Duurzaam economisch groeipotentieel
3. Sterke en gezonde steden en regio's
4. Toekomstbestendige ontwikkeling van het landelijk gebied

Het afwegen van de beleidskeuzes wordt helder en voorspelbaar gemaakt aan de hand van drie afwegingsprincipes: Combinaties van functies gaan voor enkelvoudige functies, kenmerken en identiteit van een gebied staan centraal en afwentelen wordt voorkomen.



Figuur: Afwegen met de NOVI

Figuur 3.2: Afwegen met Nationale Omgevingsvisie

De prioriteit 'Sterke en gezonde steden en regio's' ziet toe op het belang van mobiliteit, door in te zetten op de bestaande stadsgrenzen blijft de open ruimten tussen stedelijke regio's behouden. Tegelijk willen we de leefbaarheid en klimaatbestendigheid in steden en dorpen verbeteren. Schonere lucht, voldoende groen en water en genoeg publieke voorzieningen waar mensen kunnen bewegen (wandelen, fietsen, sporten, spelen), ontspannen en samenkomen. Daarbij hoort een uitstekende bereikbaarheid en toegankelijkheid, ook voor mensen met een handicap. We zorgen dat de leefomgevingskwaliteit en -veiligheid verder toeneemt.

Relatie met voorliggend bestemmingsplan

De inpassing van het Tracébesluit A27 Houten - Hooipolder middels het bestemmingsplan 'Tracébesluit A27 - gemeente Houten' draagt bij aan het aspect mobiliteit door de fysieke wijzigingen aan de A27 en de verbeteringen op de aspecten doorstroming en verkeersveiligheid.

3.2 Gemeentelijk beleid

3.2.1 Toekomstvisie Houten 2025

Door de gemeenteraad van Houten is op 9 juni 2015 een toekomsvisie voor het gehele grondgebied van de gemeente Houten vastgesteld. Op basis van deze toekomstvisie wordt invulling gegeven aan het behoud en de verdere versterking van de positie van Houten. De structuurvisie vormt enerzijds een belangrijke inspiratie- en informatiebron, zodat eenieder op adequate wijze kennis kan nemen van de diverse projecten en de samenhang daartussen. Anderzijds geeft de structuurvisie duidelijk richting aan de wijze waarop het gemeentebestuur omgaat met initiatieven op de verschillende beleidsterreinen. De structuurvisie bevat geen verplichtingen naar derden. Bij de beoordeling van initiatieven van derden wordt deze visie als toetsingskader gehanteerd.

De kern van de toekomstvisie kan als volgt worden samengevat:

- We stellen de mens centraal;
- We waarderen verschillen;
- We zijn zuinig op onze omgeving;
- We bouwen voort op ons ruimtelijk DNA;
- We zijn actief in de regio.

Relevantie bestemmingsplan

De onderhavige ontwikkeling sluit aan op de in de visie gestelde ambities.

Hoofdstuk 4 Onderzoeken

De verschillende (milieu)onderzoeken waaraan getoetst dient te worden bij het opstellen van een bestemmingsplan, zijn behandeld in de Milieueffectrapport (MER) behorend bij het Tracébesluit. Zie hiervoor Bijlage 1 Tracébesluit A27 Houten - Hooipolder. De onderzoeksthema's zijn in dit besluit reeds afgewogen en behoeven geen herhaalde toetsing in het bestemmingsplan.

Het Tracébesluit geeft in het kort het volgende beeld van de onderzoeksaspecten:

- MER

In het Milieueffectrapport (MER) is de vergelijking opgenomen van het voorkeursalternatief met de zogenaamde referentiesituatie.

- Verkeer

Als gevolg van de aanpassingen aan de A27 verbetert de doorstroming. Het gevolg van de verbeterde reistijden is ook dat de verkeersdruk op het onderliggende wegennet afneemt door de afname van sluipverkeer. De lagere I/C- verhoudingen zorgen ervoor dat de kans op incidenten en verstoringen kleiner wordt. Per saldo zal hierdoor voor het gehele traject sprake zijn van een positief effect op de betrouwbaarheid van de reistijd. Maar ook na de capaciteitsuitbreiding kan een betrouwbare reistijd niet ter alle tijde worden gegarandeerd.

- Geluid

Voor de geluidsgevoelige bestemmingen, waar op grond van de berekende resultaten sprake is van een overschrijding van de grenswaarde voor aanleg van een nieuwe weg of aanpassing van de weg, is een toets aan de normen van de Wet milieubeheer uitgevoerd om te kunnen bepalen of geluidsreducerende maatregelen moeten worden getroffen om de toekomstige geluidsbelasting van die woningen tot de voorkeurswaarde terug te brengen. Daarnaast is, waar relevant, getoetst een de Wet geluidhinder. Door de toepassing van een geluidsreducerend wegdek is voor veel aanpassings-, sanerings- en aanpassingswoningen de overschrijding van de grenswaarde weggenomen. Ook worden geluidschermen toegepast. Voor enkele woningen en andere geluidsgevoelige bestemmingen is het treffen van maatregelen niet voldoende. Hiervoor is op basis van het Tracébesluit een hogere waarde vastgesteld.

- Luchtkwaliteit

Het traject is opgenomen in het NSL. Uit het Tracébesluit blijkt dat het project wat betreft het onderdeel luchtkwaliteit kan worden gerealiseerd met de grondslag artikel 5.16, eerste lid onder d, juncto artikel 5.16 tweede lid sub d van de Wet milieubeheer.

- Externe veiligheid

Voor het plangebied verandert het Groepsrisico niet ten opzichte van de referentiesituatie, voor de A27. Het vervoer van gevaarlijke stoffen verandert niet ten opzichte van de referentiesituatie, evenmin als de kans op een ongeval. Verantwoording van het Groepsrisico is nodig als de oriëntatiewaarde hoger is dan 1 of als deze ligt tussen 0,1 en 1 maar met meer dan tien procent toeneemt.

Om te bepalen of de oriëntatiewaarde hoger is dan 0,1 en dus toetsing noodzakelijk is, zijn

vuistregels vastgelegd in de Handleiding risicoanalyse transport. Hierbij wordt gekeken naar overschrijding van een drempelwaarde welke gebaseerd is op de dichtheid van de bevolking en de afstand tot de weg. Op basis van deze vuistregels blijkt dat voor de locatie Gorinchem de drempelwaarde wordt overschreden en dus een risicoberekening benodigd is. Voor de resterende locaties geldt dat de oriëntatiewaarde op basis van de vuistregel onder de 0,1 ligt en toetsing niet nodig is. Middels deze risicoberekening is beoordeeld of het groepsrisico met meer dan 10% toeneemt, dit blijkt niet het geval te zijn.

Omdat het Groepsrisico niet verandert en niet boven de oriëntatiewaarde ligt, zijn uit het oogpunt van externe veiligheid geen maatregelen nodig. Het opstellen van een verantwoording Groepsrisico is evenmin nodig.

- Natuur

Uit de uitgevoerde Voortoets en Passende Beoordeling volgt dat er geen sprake is van significant negatieve effecten op de instandhoudingsdoelstellingen voor de aangewezen habitattypen- en soorten en vogelsoorten in het Natura 2000-gebied Zouweboezem. Voor overige Natura 2000-gebieden en Beschermde Natuurmonumenten is er geen sprake van (significant) negatieve effecten.

Er is sprake van significante aantasting van de wezenlijke kenmerken en waarden van Natuurnetwerk Nederland gebied door fysiek ruimtebeslag binnen de provincies Utrecht, Zuid-Holland en Noord-Brabant. Deze fysieke aantasting wordt gecompenseerd. Voor de provincie Noord-Brabant wordt ook de verstoring door toename van geluid op Natuurnetwerk Nederland gebied gecompenseerd.

Er is sprake van significante aantasting van de wezenlijke kenmerken en waarden van belangrijk weidevogelgebied door fysiek ruimtebeslag binnen de provincie Zuid-Holland. Dit wordt gecompenseerd middels kwaliteitsverbetering van bestaand belangrijk weidevogelgebied.

Diverse beschermde soorten komen voor in het plangebied. De effecten op de beschermde soorten zijn beschreven en beoordeeld. Er worden mitigerende en compenserende maatregelen genomen om de effecten weg te nemen of te verzachten en het leefgebied te compenseren. Hiermee wordt zorg gedragen voor een gunstige staat van instandhouding van de populaties

De boscompensatie wordt uitgevoerd volgens de “samenwerkingsovereenkomst EZ-I&M uitvoering boswet Rijkswaterstaat”. Op grond van de Boswet dient in totaal 42,1 hectare bos gecompenseerd te worden.

Binnen de gemeente Altena, Geertruidenberg, Gorinchem, Molenlanden en Vijfheerenlanden worden in totaal 216 bomen gekapt. Deze houtopstanden moeten, afhankelijk van het gemeentelijk beleid, al dan niet gecompenseerd worden. De benodigde compensatie wordt binnen het project gerealiseerd.

- Archeologie

Voorafgaand aan de uitvoering dient archeologisch onderzoek, in de vorm van booronderzoek met eventueel aanvullend proefsleuven te worden uitgevoerd.

- Bodem

Langs het gehele traject is een verkennend bodemonderzoek uitgevoerd om bodemverontreinigingen in kaart te brengen. Daarnaast dient er op enkele locaties waar al verontreiniging is aangetroffen aanvullend onderzoek plaats te vinden. Uitgangspunt is dat er gestreefd wordt naar hergebruik van zo veel mogelijk grond. Ontgraven grond wordt bij voorkeur hergebruikt binnen het project.

- Water

Het plan heeft de volledige instemming van de betrokken waterbeheerders en is de basis voor de benodigde vergunningen. Er worden diverse maatregelen getroffen met het oog op het aspect water. Als gevolg van de wegaanpassing wordt oppervlaktewater gedempt of verlegd en neemt het verhard oppervlak toe. Ter compensatie worden bestaande watergangen verbreed, worden nieuwe watergangen aangelegd en wordt de hoeveelheid beschikbare waterberging uitgebreid.

- Landschap en cultuurhistorie

Door de verbreding van de weg vinden er effecten plaats op de landschappelijke karakteristiek, gebiedskenmerken, patronen en elementen, zichtrelaties vanaf de weg en vanuit het landschap. Er is een landschapsplan opgesteld en er worden maatregelen getroffen, zoals het versterken van de laanbeplanting. Ook wordt rekening gehouden met de Nieuwe Hollandsche Waterlinie door de zichtbaarheid/beleefbaarheid van Fort Altena te versterken.

Hoofdstuk 5 Juridische planbeschrijving

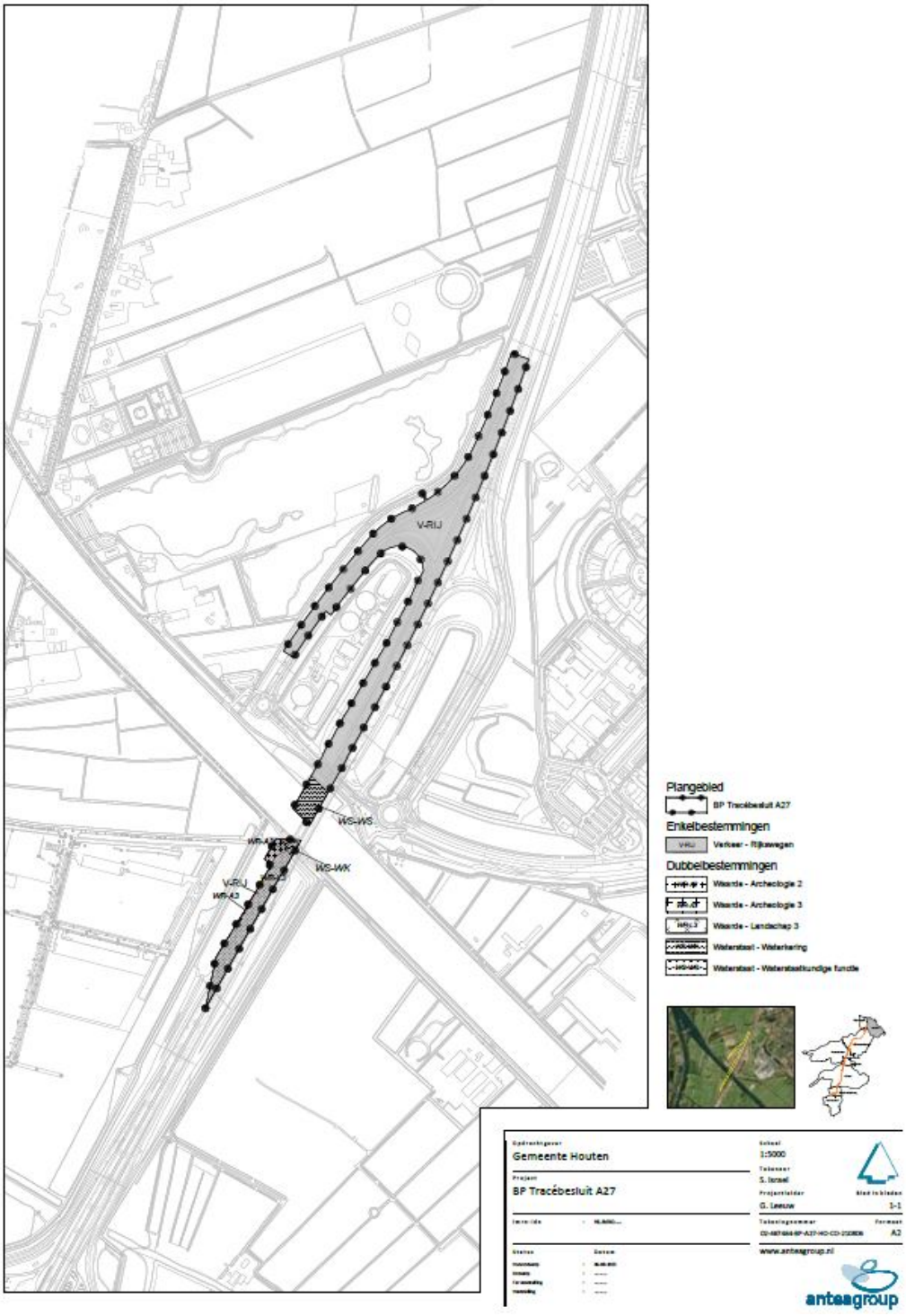
5.1 Wettelijke vereisten

De gehele inpassing van het Tracébesluit A27 Houten – Hooipolder wordt vertaald in diverse bestemmingsplannen. Om de inpassing overzichtelijk te houden is in alle bestemmingsplannen bedoeld om het Tracébesluit A27 Houten – Hooipolder in te passen aangesloten bij één set regels, welke is gebaseerd op het gemeentelijke 'Handboek (digitale) bestemmingsplannen' 2019 van de gemeente Oosterhout. Op deze wijze wordt de inpassing van het Tracébesluit op uniforme wijze verwerkt.

Het handboek bevat een set regels die voor alle nieuwe bestemmingsplannen binnen de gemeente wordt gehanteerd, waardoor sprake is van uniforme regelingen in de diverse plannen. In het Handboek is gestreefd naar standaardisering van bestemmingen en regels zoals aangegeven in de Standaard Vergelijkbare bestemmingsplannen 2012 (SVBP 2012).

De Wet ruimtelijke ordening biedt mogelijkheden voor het opstellen van verschillende bestemmingsplanvormen, van zeer globaal tot gedetailleerd. Het onderhavige bestemmingsplan beschrijft meer dan alleen de hoofdlijnen van het beleid, doch treedt niet al te zeer in details. Uitgangspunt van dit bestemmingsplan is het Tracébesluit A27 planologisch-juridisch te verankeren, waarbij het onherroepelijke Tracébesluit 1-op-1 is overgenomen en het bestemmingsplan dus geen nieuwe of andere zaken mogelijk maakt dan al in het Tracébesluit is toegestaan.

5.2 Verbeelding



Figuur 5.1: Verbeelding Tracé A27 in de gemeente Houten

5.3 Bestemmingen

Hieronder worden de meeste voorkomende bestemmingen kort toegelicht.

5.3.1 Opzet regels

De opbouw van de regels is gelijk aan Standaard Vergelijkbare Bestemmingsplannen 2012. De opbouw is als volgt:

- Betekenis afspraken (Hoofdstuk 1 Inleidende regels);
- De gebruiks- en bouwregels per bestemming (Hoofdstuk 2 Bestemmingsregels);
- Algemene regels (Hoofdstuk 3 Algemene regels);
- Overige regels (Hoofdstuk 4 Overgangs- en slotregels).

Een bestemmingsartikel (Hoofdstuk 2 Bestemmingsregels) wordt uit de volgende leden in deze volgorde opgebouwd:

- Bestemmingsomschrijving;
- Bouwregels;
- Nadere eisen;
- Afwijken van de bouwregels;
- Specifieke gebruiksregels;
- Afwijken van de gebruiksregels;
- Omgevingsvergunning voor het uitvoeren van een werk, geen bouwwerk zijnde, of van
- werkzaamheden;
- Wijzigingsbevoegdheid.

De specifieke nadere eisenregelingen, afwijkingsbevoegdheden en wijzigingsbevoegdheden en mogelijk een omgevingsvergunningstelsel voor werken en werkzaamheden zijn zoveel mogelijk per bestemming opgenomen. Hierdoor wordt direct per bestemming inzicht geboden in de eventuele afwijkingsmogelijkheden en onnodig verwijzen naar andere artikelen voorkomen. Deze werkwijze bevordert de toegankelijkheid van het bestemmingsplan.

5.3.2 Toelichting bestemmingen

Verkeer - Rijkswegen

De tot 'Verkeer - Rijkswegen' bestemde gronden zijn bedoeld voor stroomwegen en ontsluitingswegen, groen- en nutsvoorzieningen, kunstwerken en -objecten, geluidwerende voorzieningen, straatmeubilair, en voor water en waterhuishoudkundige voorzieningen. Op of in deze gronden mogen geen gebouwen worden gebouwd. Er zijn nadere regels opgenomen voor het bouwen van bouwwerken, geen gebouwen zijnde.

Waarde – Archeologie 2

De voor 'Waarde - Archeologie' aangewezen gronden zijn, behalve voor de andere daar voorkomende bestemmingen, mede bestemd voor de bescherming en veiligstelling van archeologische waarden. Voor werkzaamheden waarbij de grond wordt geroerd tot meer dan 0,50 m onder maaiveld en dit over een oppervlakte is van meer dan 500 m^2, dan moet hiervoor een vergunning voor zijn afgegeven. Deze wordt afgegeven indien uit een door de bevoegde overheid goedgekeurd rapport blijkt dat het archeologisch bodemarchief niet wordt verstoord. Al dan niet na het treffen van maatregelen.

Waarde – Archeologie 3

De voor 'Waarde - Archeologie' aangewezen gronden zijn, behalve voor de andere daar voorkomende bestemmingen, mede bestemd voor de bescherming en veiligstelling van archeologische waarden. Voor werkzaamheden waarbij de grond wordt geroerd tot meer dan 1 m onder maaiveld en dit over een oppervlakte is van meer dan 5.000 m^2, dan moet

hiervoor een vergunning voor zijn afgegeven. Deze wordt afgegeven indien uit een door de bevoegde overheid goedgekeurd rapport blijkt dat het archeologisch bodemarchief niet wordt verstoord. Al dan niet na het treffen van maatregelen.

Waarde - Landschap 3

In overeenstemming met de structuurvisie Eiland van Schalkwijk is het plangebied ingedeeld in zones, in dit plangebied is polder Blokhoven en Vuylcop gelegen. Elke zone kent zijn eigen landschappelijke kwaliteiten, welke in het artikel beschreven staan. Bij aanvragen voor een omgevingsvergunning of planwijziging dient de aanvraag getoetst te worden aan de landschappelijke kwaliteiten en randvoorwaarden van de specifieke zone. Een aanvraag kan alleen ingewilligd worden indien de ontwikkeling de kwaliteiten niet onevenredig aantast en bijdraagt aan de versterking ervan.

Waterstaat - Waterkering

De voor 'Waterstaat - Waterkering' aangewezen gronden zijn, behalve voor de andere daar voorkomende bestemmingen, mede bestemd voor hoofdwaterkering en daarbij behorende voorzieningen voor de kering van het water, aanleg, instandhouding en/of bescherming van de hoofdwaterkering, waterhuishouding en voorzieningen ten behoeve van het scheepvaartverkeer en verhardingen ten behoeve van de waterkering. Er mag alleen worden gebouwd na verkregen toestemming van het Waterschap.

Waterstaat – Waterstaatkundige functie

De voor 'Waterstaat – waterstaatkundige functie' aangewezen gronden zijn, behalve voor de andere daar voorkomende bestemmingen, mede bestemd voor water, waterhuishoudkundige en waterstaatkundige voorzieningen, waterwegen, voorzieningen ten behoeve van het scheepvaartverkeer, verhardingen ten behoeve van de waterkering en ligplaatsen voor schepen, steigers en vlonders. Er mag niet worden gebouwd in strijd met de Waterwet en het Binnenvaart Politiereglement en na verkregen toestemming van Rijkswaterstaat.

Hoofdstuk 6 Uitvoerbaarheid

6.1 Economische uitvoerbaarheid

Volgens de Wet ruimtelijke ordening (afdeling 6.4), geldt er een verplichting tot kostenverhaal voor die gevallen die zijn aangewezen in het Besluit ruimtelijke ordening (hierna: Bro). Het bestemmingsplan maakt sec de inpassing van het Tracébesluit mogelijk, kostenverhaal is dan ook niet noodzakelijk.

6.2 Maatschappelijke uitvoerbaarheid

In het kader van het vooroverleg als bedoeld in artikel 3.1.1. van het Besluit ruimtelijke ordening (Bro) is het voorontwerp van het bestemmingsplan toegezonden aan de volgende overleginstanties:

- Rijkswaterstaat;
- Provincie Utrecht;
- Waterschap Rivierenlanden;
- Veiligheidsregio Utrecht;
- Gasunie;
- Dunea;
- Vitens;
- HDSR.

Het voorontwerp bestemmingsplan is aangeboden aan bovenstaande overleginstanties, daarbij is geconstateerd dat de begrenzing van het plangebied op enkele plaatsen afweek van het Tracébesluit. De begrenzing van het plangebied is dan ook bijgesteld en de gewijzigde begrenzing is opgenomen in het ontwerp bestemmingsplan.

Participatie

Ten tijde van het Tracébesluit heeft er participatie plaatsgevonden. Zo was het mogelijk om naast zienswijzen indienen en naast beroep aantekenen tegen het Tracébesluit, mee te denken tijdens het ontwerpproces van het Tracébesluit. Tijdens een 'Denk mee' ronde was het mogelijk voor mensen uit de omgeving hun ideeën, verzoeken of wensen door te geven via een speciale website. Op de website van het Platform Participatie via de A27 Houten Hooipolder website van de Rijkswaterstaat is hier meer informatie over te vinden.

Bovendien is Hoogheemraadschap De Stichtse Rijnlanden tijdens de terinzagelegging van het ontwerpbestemmingsplan nog nadrukkelijk geïnformeerd over deze ontwikkeling.

De communicatie rondom de voortgang van het project A27 Houten-Hooipolder is de verantwoordelijkheid van de Rijkwaterstaat. Sinds 2019 is er een website met interactieve tracé-informatiekaart (zie: www.a27houtenhooipolder.nl). Hiermee is de Rijkswaterstaat in staat om de stakeholders en overige betrokkenen te informeren over het project en de voortgang. Daarnaast zijn er digitale nieuwsbrieven van de Rijkswaterstaat over dit project die circa 4 keer per jaar verschijnen. Ook zal de Rijkswaterstaat met enige regelmaat extra artikelen plaatsen op hun website.

6.3 Vaststellingsprocedure

De procedure van artikel 3.8 en verder van de Wet ruimtelijke ordening is doorlopen. Hierop zijn geen zienswijzen ingediend. De zienswijzen zijn verwerkt in de 'Reactienota zienswijzen inzake ontwerp-bestemmingsplan Tracébesluit A27 - gemeente Houten' welke is bijgevoegd in de bijlage. In het vast te stellen bestemmingsplan zijn wijzigingen en aanvullingen aangebracht die in de reactienota zijn opgenomen.

Het bestemmingsplan regelt strikt de inpassing van het Tracébesluit A27 Houten - Hooipolder. Het Tracébesluit heeft de eigen openbare procedure doorlopen zoals deze wettelijk is bepaald, in dat kader zijn al zienswijzen ingediend en afgehandeld. Het Tracébesluit is inmiddels onherroepelijk geworden bij uitspraken van 26 augustus en 16 december 2020.