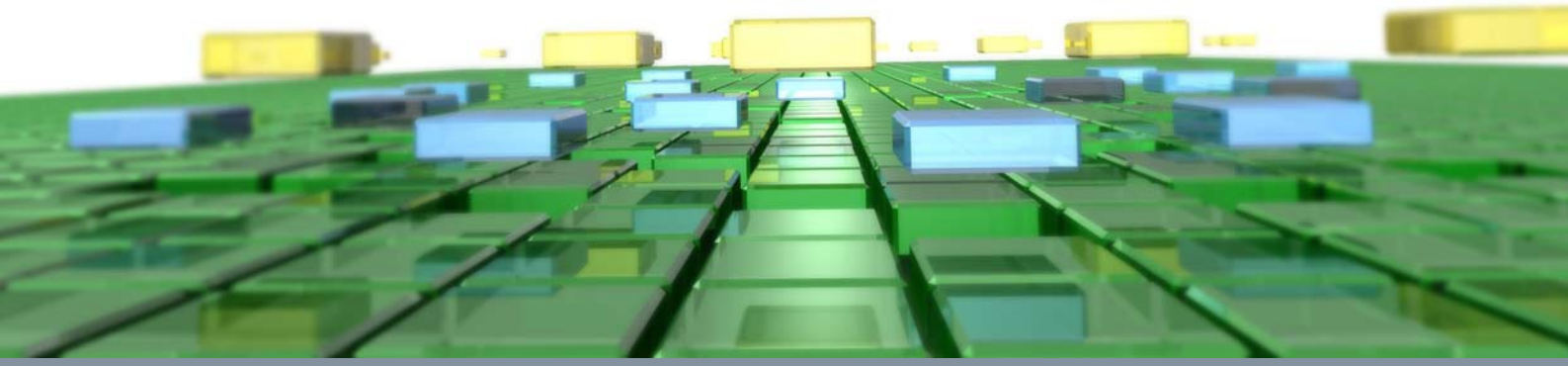
Bestemmingsplan N225, fietspad Grebbeberg

Gemeente Rhenen

Onherroepelijk



BRO
Ruimte | om *in* te leven

Bestemmingsplan N225, fietspad Grebbeberg

Gemeente Rhenen

Onherroepelijk

Rapportnummer:	211x06345.074258_1
Datum:	mei 2014
Contactpersoon opdrachtgever:	de heer W. Spekkink (provincie Utrecht)
Projectteam BRO:	Wim de Ruiter, Chantal Zegers, Ellen van den Oetelaar
Concept:	januari 2013
Voorontwerp:	mei 2013
Ontwerp:	september 2013
Vaststelling:	21 januari 2014
Onherroepelijk:	10 april 2014
Trefwoorden:	-

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

Ruimte | om *in* te leven

Toelichting

Inhoudsopgave

pagina

1. INLEIDING **3**
1.1 Achtergrond 3
1.2 Ligging en begrenzing plangebied 5

2. HUIDIGE SITUATIE **7**
2.1 Ruimtelijke en functionele structuur 7
2.2 Huidige verkeerskundige situatie 8
2.3 Vigerend bestemmingsplan 8

3. BELEID **9**
3.1 Inleiding 9
3.2 Rijksbeleid 9
3.3 Provinciaal beleid 12
3.4 Regionaal beleid 19
3.5 Gemeentelijk beleid 19

4. TOEKOMSTIGE SITUATIE **22**

5. MILIEU- EN WAARDENASPECTEN **25**
5.1 Inleiding 25
5.2 Archeologie 25
5.3 Landschap, cultuurhistorie en aardkundige waarden 28
5.4 Bodem 30
5.5 Externe veiligheid 31
5.6 Natuur 32
5.6.1 Toetsing flora- en faunawet 32
5.6.2 Toetsing Natuurbeschermingswet 35
5.6.3 Ecologische hoofdstructuur 36
5.6.4 Boscompensatie 37
5.7 Geluid 37
5.8 Luchtkwaliteit 38
5.9 Waterhuishouding 38
5.10 Kabels en leidingen 39

6. JURIDISCHE PLANOPZET **41**
6.1 Systematiek 41
6.1.1 Inleidende regels 41
6.1.2 Bestemmingen 42
6.1.3 Algemene regels 43
6.1.4 Overgangs- en slotregels 43
6.2 Systematiek per bestemming 44

7. FINANCIEEL-ECONOMISCHE UITVOERBAARHEID **47**
7.1 Inleiding 47
7.2 Economische uitvoerbaarheid 47

8. MAATSCHAPPELIJKE UITVOERBAARHEID **49**
8.1 Inleiding 49
8.2 Inspraak 49
8.3 Overleg 49
8.4 Vaststellingsprocedure 51

SEPARATE BIJLAGEN
Bijlage 1: Definitief Ontwerp
Bijlage 2: Archeologisch onderzoek wegtracé N225
Bijlage 3: Evaluatie- en selectierapport (metaaldetectie-onderzoek)
Bijlage 4: N225 Grebbeberg archeologie akkoord Omgevingsdienst regio Utrecht
Bijlage 5: PvE Archeologie
Bijlage 6: Bomen Effect Rapportage Grebbeberg Rhenen
Bijlage 7: Bodemonderzoek
Bijlage 8: N225 Ecologisch onderzoek Grebbeberg
Bijlage 9: Soortgericht onderzoek ecologie fietspad N225 Rhenen
Bijlage 10: N225 Geluidsonderzoek Grebbeberg
Bijlage 11: N225 Keurvergunning
Bijlage 12: Vooroverlegreacties

1. INLEIDING

1.1 Achtergrond

De N225 is als voormalige Rijksstraatweg een belangrijke regionale verbindingsweg tussen Utrecht en Arnhem. Al meerdere jaren wordt gewerkt aan een verbetering van de (brom)fietsvoorzieningen langs deze weg.

Daartoe is het project "N225 verbeteren fietsverbinding Candialaan-Provinciegrens" in het leven geroepen. Om redenen van verkeersveiligheid, comfort en fietsgebruik werd besloten vrij liggende (brom)fietspaden langs dit deel van de N225 aan te leggen. Concreet ging het om de volgende maatregelen:

1. Het aanbrengen van een rijrichtingsscheiding binnen de bebouwde kom van Rhenen.
2. Het aanbrengen van een drietal kruisingsplateaus ter hoogte van fietsoversteekplaatsen binnen de bebouwde kom van Rhenen.
3. Het aanleggen van geheel vrij liggende fietspaden vanaf de bebouwde komgrens van Rhenen tot het monument.
4. Het aanleggen van bredere en verhoogde fietspaden vanaf het monument tot en met het kruispunt Cuneraweg-Grebbedijk.
5. Het reconstrueren van het kruispunt Cuneraweg/Grebbedijk (aanleg linksafstroken en een fietsoversteekplaats).
6. Het volgens de recente richtlijnen aanbrengen van wegmarkeringen op het gehele traject.
7. Het aanpassen en vervangen van de wegverlichting.
8. Het beter inpassen van het monument.
9. Een nieuwe parkeerplaats naast de oorlogsbegraafplaats.
10. Een ecobrug.
11. Parkeerplaatsen onder aan de Grebbeberg.

In 2008 is hiertoe een definitief wegontwerp gepresenteerd aan de gemeente Rhenen en andere belanghebbenden.

Volgens dit ontwerp wordt de weg ingericht als een Gebieds Ontsluitings Weg waardoor het verkeer op een veilige manier afgewikkeld kan worden. Dit is noodzakelijk gezien de functie van de weg en de optredende verkeersintensiteiten. De weg wordt voorzien van de Essentiële Herkenbaarheids Kenmerken zodat de weggebruikers een herkenbare weginrichting ervaren en daar ook naar handelen.

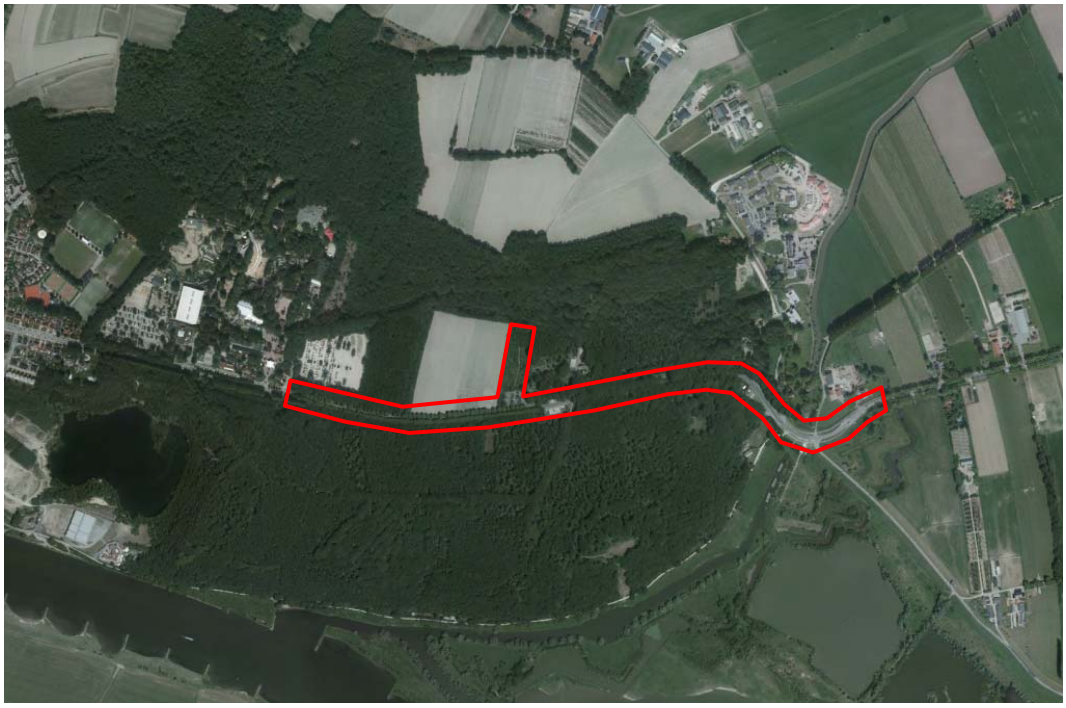
Over het deel van het traject tussen het monument tot aan onderaan de Grebbeberg ontstond verschil van mening. Over dit deel is daarna veel onderzoek en overleg

geweest. Om tegemoet te komen aan de wensen vanuit ecologie, landschap en cultuurhistorie is nu besloten om in de coupure van de Grebbeberg de noordhelling niet af te graven maar de hele weg tot maximaal 50 cm op te hogen waarbij er beduidend minder bomen hoeven te worden gekapt. Op deze wijze wordt er voldoende ruimte gecreëerd om aanliggende fietspaden mogelijk te maken en wordt de waarde van het gesloten bomendak behouden.

Een deel van de gewenste verbeteringen aan de N225 zijn inmiddels uitgevoerd. Kort samengevat dienen de volgende maatregelen nog plaats te vinden:

1. Het aanleggen van geheel vrij liggende fietspaden vanaf de bebouwde komgrens van Rhenen tot het monument.
2. Het aanleggen van bredere en verhoogde fietspaden vanaf het monument tot en met het kruispunt Cuneraweg-Grebbedijk.
3. Het reconstrueren van het kruispunt Cuneraweg/Grebbedijk (aanleg linksafstroken en een fietsoversteekplaats).
4. Een nieuwe parkeerplaats naast de oorlogsbegraafplaats.
5. Een ecobrug.
6. Parkeerplaatsen onder aan de Grebbeberg.

Om dit mogelijk te maken is onderhavig bestemmingsplan opgesteld. Dit plan zal door de gemeenteraad van Rhenen worden vastgesteld.



Afbeelding 1. Luchtfoto plangebied met globale begrenzing van het plangebied

1.2 Ligging en begrenzing plangebied

Het plangebied is gelegen binnen de gemeente Rhenen en is op afbeelding 1 (globaal) aangegeven.

Om een logische plangrens te krijgen is besloten de bestaande N225 mee te nemen in het plangebied.

2. HUIDIGE SITUATIE

2.1 Ruimtelijke en functionele structuur

Het plangebied betreft de N225 ten oosten van Rhenen op de grens van de Utrechtse Heuvelrug en de uiterwaarden van de Neder-Rijn. Ook grenst het plangebied ten hoogte van de Grebbesluis aan het natuurgebied De Blauwe Kamer.

Direct ten oosten van de kern Rhenen is het militair ereveld Grebbeberg gelegen. Op het ereveld staat een aantal herdenkingsmonumenten voor de regimenten infanterie die in mei 1940 op of bij de Grebbeberg waren gelegerd. Centraal staat een monument uit 1952 ter nagedachtenis van 138 Nederlandse militairen die in de meidagen van 1940 zijn gesneuveld en van wie de laatste rustplaats niet aanwijsbaar is. Ten zuiden van de weg strekken de bossen van de Grebbeberg zich uit. Ten noorden van de weg zijn akkers gelegen. Ten westen van het militaire ereveld ligt een parkeerplaats.

Voorbij het militair ereveld daalt de weg af en ligt deze in een diepe insnijding. De taluds langs de weg zijn tot 5 meter hoog. Bij de Grebbesluis kruist de weg de Grift en loopt deze langs natuurgebied de Blauwe Kamer in de richting van Wageningen. Nabij de Grebbesluis zijn enkele woningen gelegen.

De N225 is als voormalige Rijksstraatweg een belangrijke regionale verbindingsweg tussen Utrecht en Arnhem.

De Grebbeberg is een aardkundig monument. Dit betekent dat hier nog duidelijke sporen zichtbaar zijn van het ontstaan van de bodem in de afgelopen tienduizenden jaren.

De Grebbeberg heeft ook belangrijke cultuurhistorische en landschapswaarden, o.a vanwege de Grebbelinie bestaande uit 'Bastions op de Uiterwaarden', een hoornwerk en een inundatiegebied langs het Valleikanaal/de Grift en vanwege de aanwezigheid van landgoederen (op de stuwwallen).

Direct ten oosten van kern Rhenen liggen aan beide zijden van de N225 de Landgoederen Grebbeberg en Laarsenberg.

2.2 Huidige verkeerskundige situatie

De provincie Utrecht beoogt door middel van de realisatie van een verhard en vrij gelegen fietspad de veiligheid van het wegverkeer te vergroten op de provinciale weg N225. Direct ten oosten en westen van het plangebied van onderhavig bestemmingsplan is reeds een vrij gelegen fietspad aanwezig aan beide zijden van de weg.

In het plangebied is dit (nog) niet het geval. Het ontbreken van vrij liggende fietspaden is een probleem, omdat langs een provinciale weg om redenen van veiligheid vrij liggende (brom)fietspaden aanwezig horen te zijn en bovendien dragen deze fietspaden bij aan het compleet maken van het netwerk van fietspaden in de provincie.

Verder zijn er gebrekkige oversteekvoorzieningen voor (brom)fietsers bij de Cuneraweg en de Grebbedijk. Ten slotte is de verlichting langs dit deel van de N225 verouderd.

Het aantal parkeerplaatsen nabij het militair ereveld is onvoldoende om de parkeerbehoefte tijdens herdenkingen e.d. op te kunnen vangen. Dit betekent dat er langs de weg wordt geparkeerd. Dat leidt tot gevaarlijke verkeersituaties.

Onder aan de berg wordt er ook langs de weg geparkeerd door recreanten, die de Grebbeberg of de Blauwe Kamer willen bezoeken. Dit komt de verkeersveiligheid niet ten goede.

2.3 Vigerend bestemmingsplan

Het nu nog geldende bestemmingsplan, waarin het plangebied is gelegen, betreft het bestemmingsplan Buitengebied 2010, dat op 20 september 2011 door de gemeenteraad van Rhenen is vastgesteld. Op basis van dit bestemmingsplan zijn de gewenste maatregelen aan de N225 niet mogelijk.

3. BELEID

3.1 Inleiding

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

3.2 Rijksbeleid

Structuurvisie Infrastructuur en Ruimte (SVIR)
In de Structuurvisie Infrastructuur en Ruimte[1] staan de plannen van de Rijksoverheid voor ruimte en mobiliteit. Het Rijk streeft naar een concurrerend, bereikbaar, leefbaar en veilig Nederland. Om dit te kunnen bewerkstelligen laat het Rijk de ruimtelijke ordening meer over aan de decentrale overheden (provincie en gemeenten) en komt de gebruiker centraal te staan. Het Rijk kiest voor een selectievere inzet van rijksbeleid op slechts 13 nationale belangen. Voor die belangen is het Rijk verantwoordelijk en wil het resultaten boeken. Buiten deze 13 belangen hebben decentrale overheden beleidsvrijheid. Tevens werkt het Rijk aan een eenvoudigere regelgeving. Hierdoor neemt de bestuurlijke drukte af en ontstaat er ruimte voor regionaal maatwerk.

Het Rijk blijft verantwoordelijk voor het systeem van ruimtelijke ordening. Daarnaast kan een rijksverantwoordelijkheid aan de orde zijn indien:

- een onderwerp nationale baten en/of lasten heeft en de doorzettingsmacht van provincies en gemeenten overstijgt. Bijvoorbeeld ruimte voor militaire activiteiten en opgaven in de stedelijke regio's rondom de mainports, brainports, greenports en valleys;
- over een onderwerp internationale verplichtingen of afspraken zijn aangegaan. Bijvoorbeeld voor biodiversiteit, duurzame energie, watersysteemherstel of werelderfgoed;
- een onderwerp provincie- of landsgrensoverschrijdend is en ofwel een hoog afwentelrisico kent ofwel in beheer bij het Rijk is. Bijvoorbeeld de hoofdnetten van weg, spoor, water en energie, maar ook de bescherming van gezondheid van inwoners.

[1] Vastgesteld op 13 maart 2012.

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 zeker stellen van de bereikbaarheid waarbij de gebruiker voorop staat;
- het waarborgen van een leefbare en veilige omgeving waarin unieke natuurlijke en cultuurhistorische waarden behouden zijn.

Uit bovenstaande drie doelen zijn de nationale belangen naar voren gekomen. Voor de regio Utrecht zijn de volgende opgaven van nationaal belang:

- Het goed laten functioneren van de 'draaischijf' Nederland (weg, spoorweg en vaarweg) inclusief een goed regionaal openbaar vervoer en het uitvoeren van het Programma Hoogfrequent Spoorvervoer;
- Versterking van de primaire waterkeringen (hoogwaterbeschermingsprogramma) en het samen met decentrale overheden uitvoeren van het gebiedsgerichte deelprogramma Rivieren (Lek en Neder-Rijn) van het Deltaprogramma;
- Het samenwerken met decentrale overheden in de generieke deelprogramma's Veiligheid, Zoet water en Nieuwbouw en Herstructurering van het Deltaprogramma;
- Het tot stand brengen en beschermen van de (herijkte) EHS, inclusief de Natura 2000-gebieden;
- Het robuust en compleet maken van het hoofdenergienetwerk (380 kV) en het indien nodig ruimtelijk accommoderen van de inzet van de regio op geothermie (waaronder warmtekoudeopslag) in de ondergrond;
- Het op lange termijn stimuleren van regionale ontwikkeling van de A12-zone.

Besluit algemene regels ruimtelijke ordening (Barro)

Het Besluit algemene regels ruimtelijke ordening (Barro) geeft richtlijnen voor de inhoud van bestemmingsplannen voor zover het gaat om ruimtelijke ontwikkelingen van nationaal belang. Deze vorm van normstelling sluit aan op de vroegere planologische kernbeslissingen (pkb's) met concrete beleidsbeslissingen en beslissingen van wezenlijk belang die ook van betekenis waren voor de lagere overheden. Het besluit (eerste tranche) is vastgesteld op 22 augustus 2011 en is op 30 december 2011 in werking getreden. Op 1 oktober 2012 zijn enkele wijzigingen in werking getreden.

In de SVIR is vastgesteld dat voor een beperkt aantal onderwerpen de bevoegdheid om algemene regels te stellen zou moeten worden ingezet door de Rijksoverheid. Het gaat onder meer om de volgende nationale belangen: Rijksvaarwegen, Project Mainportontwikkeling Rotterdam, Kustfundament, Grote Rivieren, Waddenzee en waddengebied, Defensie, Ecologische Hoofdstructuur, Erfgoederen van uitzonderlijke universele waarde, Hoofdwegen en hoofdspoorwegen, elektriciteitsvoorziening, Buisleidingen van nationaal belang voor vervoer van gevaarlijke stoffen, Primaire

waterkeringen buiten het kustfundament en IJsselmeergebied. In het SVIR wordt bepaald welke kaderstellende uitspraken zodanig zijn geformuleerd dat deze bedoeld zijn om beperkingen te stellen aan de ruimtelijke besluitvormingsmogelijkheden op lokaal niveau. Het Barro bevestigt in juridische zin die kaderstellende uitspraken.

De normering uit het Barro werkt zoveel mogelijk direct door op het niveau van de lokale besluitvorming. Bij besluitvorming over bestemmingsplannen moeten de regels worden gerespecteerd. Het merendeel van de regels legt beperkingen op, daarin is een gradatie te onderkennen. Deze zijn geformuleerd als een 'ja-mits', een 'ja, voor zover', een 'nee-tenzij', een 'nee-als' of een stringente 'nee' bepaling.

Doorwerking plangebied
Het bestemmingsplan maakt geen nieuwe ontwikkelingen mogelijk waarbij nationale belangen gemoeid zijn. Het Barro heeft dan ook geen invloed op het bestemmingsplan.

Anders omgaan met water, waterbeleid voor de 21ste Eeuw
Na het hoge water van 1993 en 1995 en de wateroverlast in de jaren daarna, is het besef gekomen dat er in Nederland anders met water om moet worden gegaan. Het klimaat verandert immers en dit heeft veel gevolgen: er komen korte maar hevige regenbuien, meer smeltwater dat via de rivieren ons land binnenkomt, en de zeespiegel stijgt. Om te voorkomen dat dit meer wateroverlast geeft, hebben het Rijk, provincies, gemeenten en waterschappen het Waterbeleid 21ste Eeuw[2] ontwikkeld. Dit beleid springt in op het veranderende klimaat en de wateroverlast die daarvan het gevolg kan zijn, als er niks gebeurt.

De kern van het waterbeleid is dat water de ruimte moet krijgen, voordat het die ruimte zelf neemt. Dit betekent dat er nu al maatregelen worden genomen om overlast in de toekomst te voorkomen. In het landschap en in de stad moet meer ruimte gemaakt worden om water op te slaan, bijvoorbeeld door het aanleggen van vijvers in woonwijken. De beleidsgedachte van Waterbeheer 21ste Eeuw (‘ruimte maken voor water’) is de basis van het waterbeheer op nationaal, regionaal en lokaal niveau.

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

---

[2] December 2000.

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

Doorwerking plangebied
In paragraaf 5.9 wordt nader ingegaan op de wateraspecten voor onderhavig bestemmingsplan.

3.3 Provinciaal beleid

Provinciale Ruimtelijke Structuurvisie 2013-2028
In de Provinciale Ruimtelijke Structuurvisie[3] (PRS) beschrijft de provincie hun ruimtelijk beleid voor de periode tot 2028. Deze periode sluit aan bij die in de Structuurvisie Infrastructuur en Ruimte van het Rijk. Ze geven aan welke doelstellingen zij van provinciaal belang achten, welk beleid bij deze doelstellingen hoort én hoe zij uitvoering geven aan dit beleid. Deels geven zij uitvoering aan hun beleid via de Provinciale Ruimtelijke Verordening (PRV) welke tegelijk met de PRS is opgesteld.

De visie voor de langere termijn heeft de provincie verwoord in de Kadernota Ruimte (Provinciale Staten, december 2010) en in de strategie Agenda2040 (Provinciale Staten, oktober 2010). De kern van de langetermijnvisie in Agenda2040 luidt als volgt: Utrecht kiest voor een strategie van duurzame ontwikkeling en behoud van aantrekkingskracht. We versterken waar we goed in zijn en streven naar uitgebalanceerde groei van de kwaliteit van de regio. We streven naar een provincie waarin ruimte is voor goed wonen, werken en natuur; wonen en werken vooral binnen stedelijk gebied, compact en intensief bij OV-knooppunten; behoud van ruimtelijke en sociale kwaliteiten, zoals gezondheid en leefbaarheid en behoud van kernkwaliteiten landelijk gebied, zoals openheid en biodiversiteit.

1. Met een innovatieve kenniseconomie: inzet op kennisintensieve en diensteneconomie, meer woon-werkcombinaties, bestaande bedrijventerreinen duurzaam maken, intensiveren en functiemenging.
2. Die bereikbaar is, met auto, fiets of OV in een beter milieu: woon- werk en recreatielocaties moeten bereikbaar zijn en blijven, doorstroom bestaande netwerken verbeteren, stimuleren alternatieven.
3. Die klimaatneutraal en klimaatbestendig is: minimaliseren uitstoot broeikasgassen en de omgeving is toegerust op extreme weersomstandigheden, wateropslag, dijkverzwaring, robuuster ecosysteem.

[3] Vastgesteld op 4 februari 2013.

4. Waarin alle mensen meetellen en kunnen meedoen op school, in hun wijk en in hun vak: kleinschalige woonvormen, flexibele woonconcepten, functiemenging, ontmoetingsplekken.
5. Met een mooie natuur en gevarieerd landschap: verbeteren kwaliteit landschap, economisch meer benutten sterke punten landschappen, betere kwaliteit natuur, duurzame en verbrede landbouw.

Bij het concretiseren van het ruimtelijk beleid binnen deze hoofdlijnen heeft de provincie 2 prioritaire keuzes gemaakt; inzetten op binnenstedelijke ontwikkeling en versterken van de kwaliteit van het landelijk gebied. Dit zijn de twee hoofdkeuzes bij de concretisering, omdat deze opgaven het meest bijdragen aan hoe de provincie de leefbaarheid van hun grondgebied wil vergroten. Ze vormen de focus waarmee de provincie de hoofdlijnen van hun ruimtelijk beleid wil insteken.

Vanuit de hoofdlijnen en prioritaire keuzes zijn er drie pijlers voor de ruimtelijke ontwikkeling:
- een duurzame leefomgeving;
- vitale dorpen en steden;
- landelijk gebied met kwaliteit.

Deze pijlers voor de ontwikkeling dragen bij aan de aantrekkelijkheid, leefbaarheid en ruimtelijke kwaliteit van de provincie. De samenhang in de fysieke leefomgeving is groot. Zo heeft de ontwikkeling van de landbouw vaak directe gevolgen voor natuur en landschap, en hebben de stedelijke ontwikkelingen directe gevolgen voor bereikbaarheid. Maar ook tussen de diverse opgaven voor stad, ommelanden en landelijk gebied is directe samenhang. Daar doorheen geweven zit het generieke belang van duurzaamheid. Een duurzame leefomgeving is ook een vestigingsfactor, naar verwachting één van toenemende betekenis. Om binnen deze samenhang een zorgvuldige ruimtelijke afweging te kunnen maken, past de provincie in hun ruimtelijk beleid de lagenbenadering toe.

Naast meer samenhang zal ook sprake zijn van een verschuiving van de ruimtelijke dynamiek. Deze zal zich steeds minder richten op groei en uitbreiding van de nu nog onbebouwde ruimte, en in toenemende mate op hergebruik en aanpassing van de bestaande ruimte. Het realiseren van ruimtelijke kwaliteit zal hier een nog belangrijkere opgave worden.

Fiets- en wandelverkeer
De provincie vindt dat de infrastructuur fiets- en wandelverkeer een belangrijk onderdeel is van een doelmatig verkeer en vervoersysteem. Zij zetten zich in voor het behoud van het bestaande provinciale en landelijke fietsroutenetwerk en de aanpak van knelpunten hierin. Ze vragen aandacht voor het realiseren van utilitaire en recreatieve fietsverbindingen vanuit de stad naar nabijgelegen kernen en (recreatieve)

voorzieningen. Hiermee verbinden zij ook hun ambities voor binnenstedelijke woningbouw met hun recreatieve ambities voor het landelijk gebied. Zij streven ernaar om bij ingrepen in het auto- en spoornetwerk infrastructurele verbeteringen te realiseren en de bestaande langzaam verkeersverbindingen te ontzien.

Voor langzaam verkeer vormen snel-, spoor- en waterwegen vaak barrières. Waar dit speelt zijn stad, kernen en voorzieningen niet altijd optimaal met elkaar verbonden. De provincie streeft ernaar om bij ingrepen in het auto-, spoor- en waternetwerk de bestaande verbindingen voor langzaam verkeer te ontzien en infrastructurele verbeteringen te realiseren. Nieuwe fietsverbindingen – los van bestaande wegen – behoeven een zorgvuldige integrale afweging.

Nationale Landschappen
In de Nota Ruimte zijn door het rijk twintig gebieden in Nederland aangemerkt als Nationaal Landschap. De begrenzing hiervan is globaal aangeduid. De provincies zijn verantwoordelijk voor de nadere uitwerking van het beleid, waaronder de begrenzing. Op 8 april 2008 hebben Gedeputeerde Staten van Utrecht de Streekplanuitwerking Nationale Landschappen vastgesteld. Daarbij is onder andere ook de begrenzing van het Nationaal Landschap Rivierengebied precies vastgelegd. Een deel van het voorliggende plangebied grenst aan dit Nationaal Landschap.

Voor het landschap Rivierengebied wil de provincie de volgende kernkwaliteiten behouden en versterken:
1. schaalcontrast van zeer open naar besloten;
2. samenhangend stelsel van rivier - uiterwaard - oeverwal - kom;
3. samenhangend stelsel van hoge stuwwal - flank - kwelzone - oeverwal - rivier;
4. de Kromme Rijn als vesting en vestiging.

Rivierengebied is een landschap met een langgerekte opbouw. Door de fysieke ondergrond en het menselijk gebruik daarvan, zijn duidelijk verschillende deelgebieden ontstaan, Flank, Langbroek, Kromme Rijn, Nederrijn/Lek en Schalkwijk. Elk deelgebied heeft zich ontwikkeld rondom een centrale ruggengraat. Rond deze ruggengraat is de eigen identiteit het sterkst te ervaren. De overgangen tussen deelgebieden zijn vrijwel overal geleidelijk, zonder scherpe grenzen. De verschillen tussen de deelgebieden zijn goed te beleven door routes dwars op de ruggengraat en kenmerkende vergezichten. De plekken waar ruggengraten beginnen, eindigen of elkaar ontmoeten verdienen extra aandacht. Hier komen ruimtelijke kenmerken en verhalen bij elkaar. Dit zijn de focuspunten van het Rivierengebied. Enkele zijn als aandachtsgebied aangewezen, omdat er veel dynamiek is of omdat behoud extra inzet vraagt. De kernkwaliteiten staan hier onder druk.

Bij ontwikkelingen in het landschap van het Rivierengebied staat het waarborgen, versterken en ontwikkelen van de eigen identiteiten van de vijf deelgebieden cen-

traal. Dit richt zich zowel op het goed tot uiting komen van de karakteristieke kenmerken langs de centrale ruggengraat, als van de geleidelijke overgangen tussen de deelgebieden.

Ecologische hoofdstructuur
De Ecologische Hoofdstructuur (EHS) is een robuust, samenhangend netwerk van natuurgebieden en verbindingen daartussen op nationaal niveau. Natura2000, een Europees netwerk van beschermde natuurgebieden, maakt onderdeel uit van die EHS. De provincie wil de EHS in Utrecht behouden en verder ontwikkelen. Hiervoor beschermen zij deze gebieden en willen zij tot 2021 1.500 ha nieuwe natuurgebieden realiseren. De provincie zorgt er voor dat zich geen nieuwe ruimtelijke ontwikkelingen voordoen die een significant negatief effect hebben op de wezenlijke waarden en kenmerken van de EHS. Dit doen zij via het beschermingsregime "nee, tenzij".

Om te komen tot zowel een ontwikkelingsgerichte omgang met de EHS, als tot een betere ruimtelijke bescherming, benoemt de provincie een aantal instrumenten. Onder voorwaarden worden ruimtelijke ontwikkelingen mogelijk gemaakt, waarbij het functioneren van de EHS niet wordt aangetast of zelfs wordt verbeterd. De volgende instrumenten zijn beschikbaar:

- Uitbreiding van geringe omvang bij bestaande functies. Kleinschalige ontwikkelingen in de EHS zijn mogelijk mits ze aansluiten aan een bestaande andere functie én ze op al verstoord terrein plaats vinden.
- Plussen en minnen / mitigeren. Het negatieve effect van een ontwikkeling kan met voor natuur positieve ingrepen worden opgeheven zodat er geen sprake is van een significante aantasting van de EHS.
- Herbegrenzing van de EHS. Bij kleinschalige ontwikkelingen kan het instrument herbegrenzing worden ingezet, mits dit leidt tot een gelijkwaardige of betere kwaliteit van de EHS.
- Saldobenadering. Toe te passen bij een combinatie van ontwikkelingen die in een gezamenlijk ruimtelijk plan worden opgepakt en die per saldo een meerwaarde voor natuur opleveren.

Cultuurhistorie
De provincie Utrecht kent een grote cultuurhistorische variatie. Dit is mede het gevolg van de diversiteit in de bodemgesteldheid, in combinatie met een lange bewoningsgeschiedenis. De verschillende landschapstypen zijn daarvan het resultaat. De Cultuurhistorische Hoofdstructuur (CHS) bestaat uit samenhangende, historisch waardevolle structuren van bovenlokaal belang. Het zijn ruimtelijk herkenbare, dan wel in de ondergrond aanwezige structuren die kenmerkend zijn voor een bepaalde periode of ontwikkeling. De kwaliteit van de cultuurhistorische hoofdstructuur dient behouden en versterkt te worden (zie ook artikel 2.10 van de Provinciale Ruimtelijke

Verordening). De gemeenten dienen hier in hun bestemmingsplan rekening mee te houden.

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

Overstroombaar gebied
Grote delen van de provincie liggen in overstroombare gebieden van Nederrijn, Lek en het Eemmeer. De provincie wil overstromingen voorkomen. Maar als het toch misgaat, willen ze wel goed voorbereid zijn. Het is belangrijk dat kwetsbare en vitale objecten en grootschalige woonwijken en bedrijventerreinen bestand zijn tegen overstromingen. Voor buitendijkse gebieden geldt dit ook voor kleinschalige woonwijken en bedrijventerreinen. Door een goed doordachte locatiekeuze en inrichting kunnen de gevolgen van een overstroming aanzienlijk beperkt worden. Daarom verplicht de provincie bij nieuwe bouwlocaties en nieuw grondgebruik in het ruimtelijk plan aan te geven hoe rekening gehouden wordt met randvoorwaarden vanuit waterveiligheid (overstromingsrisico's).

Doorwerking plangebied
De voorgestane ontwikkeling die met onderhavig bestemmingsplan mogelijk wordt gemaakt, is in lijn met het provinciale beleid uit de Provinciale Ruimtelijke Structuurvisie. Aangezien het aanpassingen aan een bestaande provinciale weg betreft waarbij vrij gelegen fietspaden worden gerealiseerd, is er sprake van een infrastructurele verbetering ten opzichte van de bestaande situatie.

Het plangebied ligt in de directe nabijheid van Nationaal landschap Rivierenland en de Grebbelinie. Ook doorsnijdt de N225 de EHS. Verder ligt een deel van het plangebied in het aardkundig monument 'De Grebbeberg'. Ten slotte is het plangebied gelegen in twee door de provincie gebieden, die van belang zijn voor de cultuurhistorie: de Grebbelinie en de Utrechtse Heuvelrug.

In het algemeen kan gesteld worden, dat de weg reeds bestaand is en er slechts sprake is van geringe aanpassingen aan deze weg, zodat de ontwikkelingen niet de aardkundige, cultuurhistorische en landschappelijke waarden aantasten. In paragraaf 5.3 wordt hier nader op ingegaan. Door middel van dubbelbestemmingen worden deze waarden ook in de toekomst beschermd (zie ook paragraaf 6.2).

Het plangebied ligt voor een deel in overstroombaar gebied. De aanpassingen aan de weg zijn van dien aard, dat er geen sprake is van een toename van het overstromingsrisico.

Ten slotte: de aanleg van het fietspad betekent een enorme meerwaarde voor het recreatief gebruik en de beleefbaarheid van de Grebbeberg en voor de aanliggende voorzieningen. Ook is het nieuwe fietspad een belangrijke schakel in het fietsknooppuntennetwerk.

Strategisch Mobiliteitsplan Provincie Utrecht 2004-2020 (SMPU+)

Het SMPU+[4] vormt het strategisch kader voor het verkeers- en vervoerbeleid voor de provincie Utrecht voor de komende 10 à 15 jaar. Het verkeers- en vervoerbeleid heeft drie hoofddoelen:

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

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

Doorwerking plangebied

Om de doelstellingen in het SMPU+ te halen, is er een Richtprogramma vastgesteld. Hierin is bepaald hoeveel geld de provincie Utrecht tot 2020 inzet op specifieke onderdelen. Op basis van dit Richtprogramma wordt jaarlijks ook het Uitvoeringsprogramma Mobiliteits Plan (UMP) vastgesteld. Daarin is het project N225, verbeteren fietsverbinding Rhenen/provinciegrens opgenomen. De provincie streeft naar een compleet netwerk van volwaardige (brom)fietspaden. Om redenen van verkeersveiligheid, comfort en bevorderen fietsgebruik behoren langs de N225 vrij liggende (brom)fietspaden aanwezig te zijn.

Wegenverordening Provincie Utrecht 2010

De Wegenverordening provincie Utrecht 2010[5] dient ter bescherming van de bij de provincie Utrecht in beheer zijnde wegen en ter verzekering van het doelmatig en veilig gebruik van die wegen. Daarbij kunnen ook andere belangen aanvullend worden betrokken. Ter nadere uitwerking van de Wegenverordening worden door

---

4 Strategisch Mobiliteitsplan Provincie Utrecht en aanpassing , provincie Utrecht, 2008.

5 Wegenverordening Provincie Utrecht 2010, besluit van Provinciale Staten van Utrecht van 28 juni 2010.

gedeputeerde staten beleidsregels en interne richtlijnen vastgesteld. De hierin opgenomen toetsingscriteria zijn ingegeven onder meer door de in het Strategisch Mobiliteitsplan Provincie Utrecht 2004-2020 (SMPU+) opgenomen beleidskaders verkeersveiligheid en bereikbaarheid, alsmede de daarop gebaseerde wegennetvisie. In de beleidsregels en interne richtlijnen wordt aan het te voeren beleid verdere invulling gegeven.

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

Provinciaal Waterplan 2010 – 2015 Richting Robuust
In het Utrechtse Provinciale Waterplan[6] wordt een toekomstverkenning uitgevoerd naar de ontwikkelingen en trends waarmee rekening gehouden moet worden houden in het Utrechtse waterbeleid.

Samengevat ziet de provincie Utrecht zich geconfronteerd met een sterk toenemende dynamiek. Dynamiek in het klimaat en in de watersystemen. Maar ook een toenemende dynamiek in de maatschappij.

De provincie heeft de volgende opgaven voor de lange en korte termijn geformuleerd:
- Een maatschappelijk acceptabel overstromingsrisico;
- Omgaan met wateroverlast én waterschaarste;
- Een sterkere bijdrage van water aan het leefklimaat.

De provincie zet in op de ontwikkeling van duurzame, robuuste watersystemen. Daarnaast blijft op korte termijn aandacht geboden voor actuele problemen. Bestaande kwaliteiten moeten daarbij worden geborgd. Een goede verdeling van taken en verantwoordelijkheden staat daarbij voorop.

Doorwerking plangebied
In paragraaf 5.9 wordt nader ingegaan op de wateraspecten voor onderhavig bestemmingsplan.

---

[6] Provinciaal Waterplan 2010 – 2015 Richting Robuust, Provincie Utrecht, 29 september 2009.

3.4 Regionaal beleid

Waterbeheersplan 2010-2015
Het Waterbeheerplan 2010-2015 van Waterschap Vallei en Veluwe beschrijft in hoofdlijnen de belangrijkste doelen en maatregelen die zij in die periode wil bereiken en uitvoeren. In het plan staat hoe het waterschap zorgt voor een duurzaam, schoon en veilig watersysteem. De plannen zijn gebundeld in de drie programma's Veilige dijken, Voldoende en schoon water en Zuivering afvalwater. Voor ruimtelijke ontwikkelingen geldt het principe van Duurzaam waterbeheer. Het uitgangspunt voor de planontwikkeling is dat het gebied hydrologisch neutraal moet worden ontwikkeld met als doel dat de planontwikkeling geen gevolgen heeft voor het grond- en oppervlaktewater en de waterkwaliteit. Daarmee wordt geborgd dat de ontwikkeling van het gebied met betrekking tot wateraspecten duurzaam is.

Doorwerking plangebied
In paragraaf 5.9 wordt nader ingegaan op de wateraspecten voor onderhavig bestemmingsplan.

3.5 Gemeentelijk beleid

Stedenbouwkundige structuurvisie Elst / Achterberg / Rhenen woningbouwlocaties tot 2020
De gemeente Rhenen heeft in haar collegeprogramma 2006 - 2010 vastgelegd dat in 2007 een stedenbouwkundige structuurvisie wordt opgesteld, die perspectief biedt voor de woningbouw op de langere termijn. Belangrijk kenmerk is dat het eindresultaat een ontwikkelingsvisie is, die richting geeft aan de gewenste bouwinitiatieven passend bij de schaal en het karakter van de drie kernen Elst, Achterberg en Rhenen. De woningbouwopgave van de gemeente Rhenen, 650 tot 750 woningen in de periode tot 2020 (bron: Visie Wonen, Zorg en Welzijn, 2005), moet op basis van deze stedenbouwkundige structuurvisie kunnen worden gerealiseerd.

De omgeving van de kernen, te weten de rivier, de heuvelrug met bossen, de open weiden en het akkerlandschap omspoelen de kernen van gemeente Rhenen. Het is de grote kwaliteit van het huidige en toekomstige wonen in deze omgeving. Dit goud, het kapitaal van Rhenen, beïnvloedt in grote mate het woongenot van de inwoners. Zorgvuldig en extra zuinig omgaan met het landschap zijn de grootste wensen van de bewoners.

Over het aanzicht van een aantal entrees van de kernen is de mening eensluidend. Zowel de beeldkwaliteit van het bedrijventerrein Remmerden (entree van Elst komende vanuit Rhenen) als die van het bedrijventerrein tussen de Boslandweg en de Achterbergseweg (entree van Achterberg komende vanuit Rhenen) wordt als matig

beoordeeld en doet afbreuk aan het woon- en vestigingsklimaat in deze kernen. Een verbetering van de inrichting van de openbare ruimte kan een oplossing zijn. Een andere doorn in het oog is de entree van Rhenen vanuit het zuiden over de Rijnbrug. Dit is al genoemd bij de beoordeling van de architectonische kwaliteit van de Zwarteweg. Het entree van Rhenen vanuit het noorden, bij de Bergweg en Achterbergsestraatweg is eigenlijk vrij onopvallend, deze zou meer allure mogen hebben.

Doorwerking plangebied

De N225 wordt niet benoemd in de stedenbouwkundige structuurvisie woningbouwlocaties. De weg wordt ook niet benoemd als één van de entrees van de kernen waarvan de inrichting verbeterd moet worden. De stedenbouwkundige structuurvisie is dan ook niet van invloed op de voorgestane ontwikkeling die met onderhavig bestemmingsplan mogelijk wordt gemaakt.

Gebiedsvisie Grebbeberg

Een gebiedsvisie is een verkenning van de ruimtelijke ontwikkelingsmogelijkheden van een gebied, in dit geval de Grebbeberg. De gebiedsvisie vormt een globaal kader dat de ontwikkelingsrichting voor de toekomst van de Grebbeberg voor de periode tot 2020 verwoordt en een strategie voorstelt. De provincie Utrecht onderschrijft het belang van een visie voor de Grebbeberg en daarom zijn provincie en gemeente samen opgetrokken in dit project.

In 2020 is de Grebbeberg:

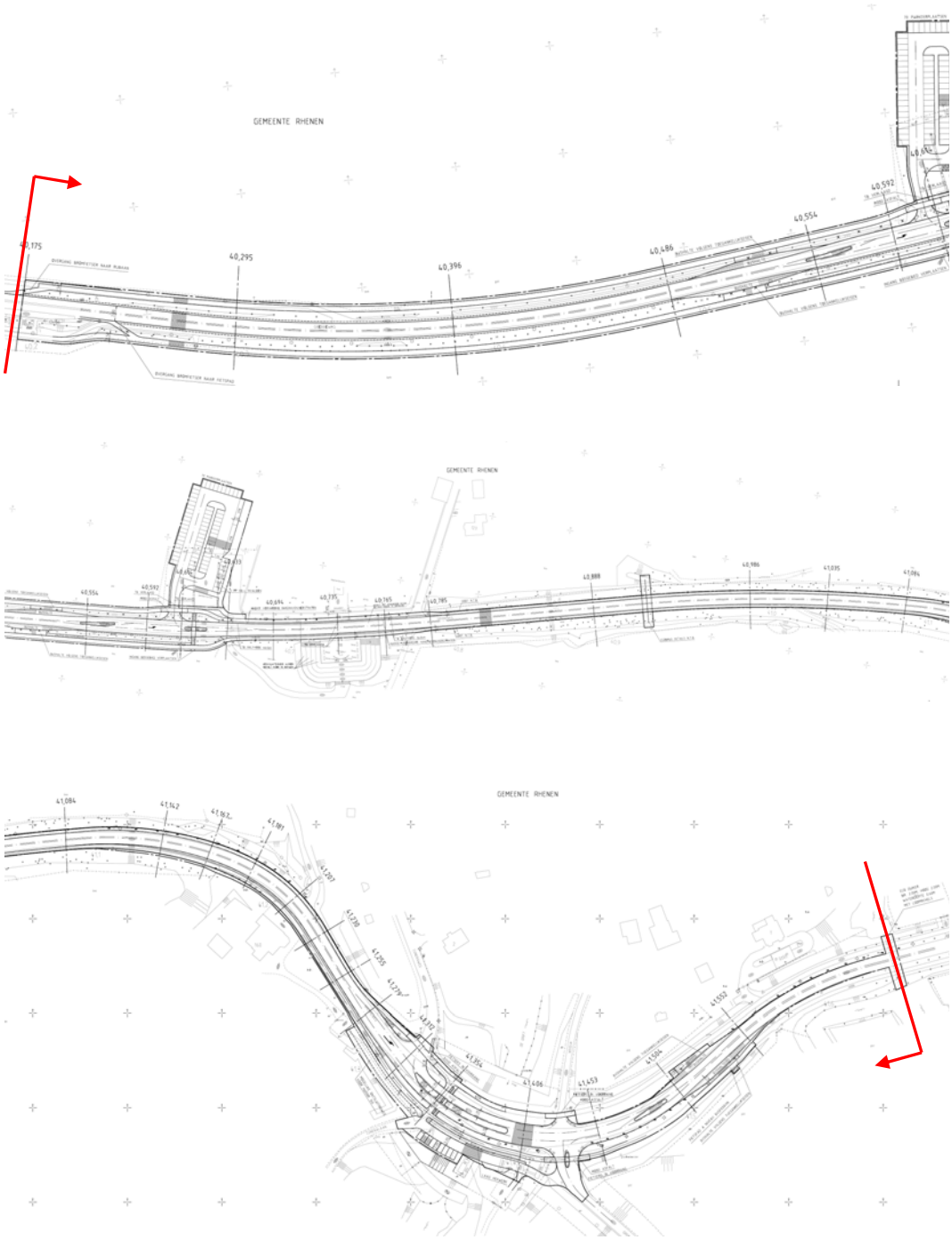
- Een plek waar de bijzondere kwaliteiten op het gebied van cultuurhistorie gewaarborgd zijn voor de toekomst en beleefbaar zijn;
- Een plek waar een uitgebalanceerd cluster aan recreatievoorzieningen is gesitueerd;
- Een plek waar de kwaliteiten op het gebied van natuur gewaarborgd zijn voor de toekomst en beleefbaar zijn;
- Een goed functionerende schakel in de Ecologische Hoofdstructuur (Robuuste Verbindingszone Veluwe-Heuvelrug);
- Een plek waar het prettig wonen is.

In de gebiedsvisie is een visie per thema opgenomen. Een van de thema's is verkeer. De verkeersveiligheid en de verkeersafwikkeling op de Grebbeberg moeten structureel worden verbeterd. De gemeente wil dit bereiken door, in samenwerking met andere overheden:

- Er niet voor te kiezen om binnen haar grondgebied een wegomleiding om de Grebbeberg heen te realiseren;
- De verkeerssituatie op de Grebbeberg zo in te richten dat dit beter past bij de kernkwaliteiten van de Grebbeberg;
- De verkeerssituatie op de Grebbeberg zo in te richten dat dit beter past bij de functies en het gebruik van de Grebbeberg.

Doorwerking plangebied

De voorgestane ontwikkeling die met onderhavig bestemmingsplan mogelijk wordt gemaakt, zorgt voor een verbetering van de verkeerssituatie op de Grebbeberg. De nadere uitwerking door de provincie Utrecht in overleg met gemeente Rhenen heeft ertoe geleid dat de ingrepen aan de Grebbeberg in het coupuredeel van de Grebbeberg geminimaliseerd zijn door de weg te verhogen. Vanuit de provinciale verantwoordelijkheid heeft de provincie besloten om de maximumsnelheid op de Grebbeberg, gelet op de functie van deze weg (gebiedsontsluitingsweg), te houden op 80 km/uur. Door de nu voorgestelde herinrichting is de verkeersveiligheid in voldoende mate gewaarborgd.



Afbeelding 2. Definitief Ontwerp (DO)

4. TOEKOMSTIGE SITUATIE

Als bijlage bij deze toelichting is het definitief ontwerp (DO) van de N225, voor zover gelegen binnen het plangebied, toegevoegd. Zie bijlage 1. Op afbeelding 2 is het DO nog een keer in het klein afgedrukt.

Hieronder wordt het DO kort beschreven.

Fietspad en reconstructie N225 nabij kruising met Grebbedijk
Vanaf hectometerpaal 40.2 tot aan de nieuwe parkeerplaats wordt aan beide zijden van de weg een vrij van de weg gelegen fietspad met een breedte van 2,5 meter aangelegd. Aan de noordzijde dient hiervoor een deel akkerland te wijken, aan de zuidzijde een deel bos.

Vanaf de parkeerplaats snijdt het fietspad naar binnen (richting de weg) en is het nog slechts 1,5 meter breed, vanwege de beperkte ruimte. Nadat het fietspad het monument en het militaire ereveld is gepasseerd wordt het gehele wegvlak nog smaller. Om ruimte te winnen wordt de gehele weg opgehoogd (met 10 – 50 cm). Door deze ophoging wordt het totaal aan ruimte groter omdat een deel van het talud verdwijnt. Hierdoor kunnen veel bomen gespaard blijven. Ter hoogte van de Grebbesluis verbreedt het fietspad zich weer en sluit het aan bij het reeds bestaande fietspad. Hier wordt de breedte van het fietspad weer 2,5 meter.

Aan de voet van de Grebbeberg nabij de Grebbedijk wordt de weg gereconstrueerd. Bestaande rechtsaffers worden verwijderd. Daarvoor komen linksaffers in de plaats. Hierdoor veranderen de rijlijnen iets. Ook komt hier een fietsoversteekplaats. Ten slotte wordt hier een klein aantal parkeerplaatsen aangelegd ten behoeve van bezoekers van de Grebbeberg en de Blauwe Kamer.
De uitrit van Grebbeweg 160 en de Cuneralaan worden niet meer direct op de hoofrijbaan aangesloten maar worden via een parallelweggetje naar de Grebbedijk geleid. Hierdoor verbetert de verkeerveiligheid.

Parkeerplaats nabij militair ereveld
Op de locatie ten westen van het militair ereveld wordt de bestaande parkeerterrein aangepast en vergroot mede omdat over een deel van het huidige terrein een (brom)fietspad komt te liggen. Er worden autoparkeerplaatsen en enkele plaatsen voor bussen gerealiseerd. Na realisatie zijn er in totaal circa 70 autoparkeerplaatsen aanwezig.

Ecoduct

Ten oosten van het militaire ereveld komt een nieuw ecoduct. De huidige doorsnijding van de Grebbeberg door de N225 vormt een barrière voor verschillende grondgebonden diersoorten. De voorgenomen werkzaamheden omtrent het fietspad en de reconstructie van de N225 bieden goede kansen voor de bouw van deze natuurbrug. In eerste instantie werd gedacht dat vanwege mogelijke aantasting van de EHS de aanleg van een dergelijke voorziening ook noodzakelijk zou zijn. Uit nader onderzoek blijkt, dat dit niet het geval is (zie ook paragraaf 5.6). Toch heeft de provincie besloten het ecoduct aan te leggen, omdat dit past in haar algemene natuurbeleid om waar mogelijk en zinvol de actuele en potentiele natuurwaarden in en nabij natuurgebieden te verbeteren.

Het ecoduct betekent een extra ecologische verbinding voor (kleinere) grondgebonden diersoorten tot de grootte van een das.

5. MILIEU- EN WAARDENASPECTEN

5.1 Inleiding

De milieu- en waardenaspecten, die relevant zijn voor de aanleg van het fietspad en parkeerplaatsen, de reconstructie van de kruising met de Grebbedijk en de bouw van een ecoduct.

5.2 Archeologie

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

De gemeente Rhenen heeft een archeologische beleidskaart. Op deze beleidskaart is het plangebied grotendeels aangeduid als 'Dorpskern, historische lintbebouwing'. Daarnaast is het gebied rondom de parkeerplaats ten westen van het militaire ereveld aangeduid als 'Terrein van archeologische waarde'. Dit archeologisch monument betreft een nederzetting uit de prehistorie (laat neolithicum tot ijzertijd) en mogelijk ook een nederzetting uit de vroege middeleeuwen. Gezien deze waarden op de archeologische beleidskaart van de gemeente Rhenen is archeologisch onderzoek uitgevoerd.

Archeologisch vooronderzoek
In een archeologisch (voor)onderzoek[7] is onderzoek gedaan naar (mogelijke) archeologische waarden binnen het plangebied. Het vooronderzoek is als bijlage 2 bij dit bestemmingsplan gevoegd. Hieronder worden enkel de belangrijkste conclusies weergegeven.

[7] Bureauonderzoek en inventariserend veldonderzoek d.m.v. boringen, Wegtracé N225 bij Rhenen, Synthegra, 26 oktober 2007.

In en nabij het plangebied geldt in het algemeen een hoge archeologische verwachting (zie bijlage 3b van het onderzoek).

Uit bijlage 1b van het onderzoek blijkt, dat voor delen van het tracé vervolgonderzoek noodzakelijk is. Nabij de bestaande parkeerplaats bij het militaire ereveld en ten westen van de Grebbesluis. Het overige plangebied behoeft niet nader te worden onderzocht.

Naar aanleiding van bovenstaand onderzoek heeft gemeente Rhenen een selectiebesluit genomen. Dit selectiebesluit heeft betrekking drie archeologische vindplaatsen. Voor onderhavig bestemmingsplan is Archeologische vindplaats 7 relevant. Daarvoor is het volgende besluit genomen: "Archeologische vindplaats 7 betreft een behoudenswaardige vindplaats waar resten zijn te verwachten uit de meidagen van 1940. Hoewel de bodemingrepen niet zullen leiden tot een verstoring van het erfgoed, zal met het oog op toekomstige en flankerende activiteiten het noodzakelijk zijn behoud van deze vindplaats in situ vast te leggen. In het kader van de aanleg van de N225 zal het wel zaak zijn ruimte te bieden aan metaaldetectie op de te ontgraven delen. Waarschijnlijk zullen daar metalen objecten worden aangetroffen die daar zijn achtergelaten door Nederlandse militairen".

Metaaldetectie-onderzoek naar mobilia uit WO II op de Grebbeberg N225
Gelet op de uitkomsten van het archeologisch vooronderzoek heeft een metaaldetectie-onderzoek plaatsgevonden naar mobilia uit de Tweede Wereldoorlog[8]. Het onderzoek is als bijlage 3 bij dit bestemmingsplan gevoegd. Hieronder worden enkel de belangrijkste conclusies weergegeven.

In totaal zijn in het onderzoeksgebied 1954 vondsten gedaan met een totaalgewicht van 76,0 kilogram. Dit is meer dan verwacht. Het aandeel van aan de Tweede Wereldoorlog gerelateerde vondsten daarbinnen is eveneens groot en groter dan verwacht. Een groot deel van het materiaal uit de Tweede Wereldoorlog bestaat uit granaatscherven en lege hulzen. De materiaalcategorieën beslaan een groot deel van alle bekende veelgebruikte metaallegeringen: ijzer en staal, koper en koperlegeringen, zink, tin, aluminium, lood, etc. De conservering van het materiaal is zeer wisselend, van goed tot zeer matig. Ook zijn waarschijnlijk resten van een loopgraaf in het plangebied aanwezig

RAAP adviseert om de loopgraaf langs de N225 door middel een opgraving veilig te stellen en de rest van het plangebied N225 vrij te geven voor de geplande ontwikkelingen.

---

[8] Evaluatie- en selectierapport. Metaaldetactie-onderzoek naar mobilia uit de Tweede Wereldoorlog op de Grebbeberg te Rhenen (N225), gemeente Rhenen, RAAP Archeologisch Adviesbureau, 19 januari t/m 2 maart 2012.

De omgevingsdienst regio Utrecht heeft bij brief van 17 oktober 2012 aangegeven, dat zij dit advies van RAAP onderschrijven[9]. Deze brief is als bijlage 4 bij dit bestemmingsplan gevoegd. Opgemerkt wordt, dat nog een archeologische Programma van Eisen moet worden opgesteld.

Programma van Eisen
Vervolgens heeft RAAP een programma van eisen opgesteld[10]. Dit programma van eisen is als bijlage 5 bij deze toelichting gevoegd.

Het PVE is inmiddels vastgesteld.

Doorwerking plangebied
Uit bovenstaande blijkt, dat voor de geplande aanpassingen aan de N225 het plangebied voor een groot deel is vrijgegeven. Een uitzondering hierop vormt een gebied waar een loopgraaf door middel van een opgraving veilig gesteld dient te worden. Voor deze opgraving is een Programma van Eisen opgesteld.

Om de opgraving ook voldoende veilig te stellen is in de regels een voorwaardelijke verplichting opgenomen, dat voor aanvang van de werkzaamheden de opgravingen moeten hebben plaatsgevonden.

In het geldende bestemmingsplan 'Buitengebied 2010' zijn binnen het plangebied ten behoeve van de bescherming van archeologische waarden twee dubbelbestemmingen opgenomen. Deze dubbelbestemmingen zijn gebaseerd op de verwachtingswaarden die op basis van de gemeentelijke archeologische beleidskaart gelden binnen het plangebied:

1. de dubbelbestemming 'Waarde – Archeologisch monument' ter hoogte van de parkeerplaats ten westen van het militaire ereveld;
2. de dubbelbestemming ' Waarde – Archeologie' over het hele plangebied. Daarbij is de aanduiding 'archeologische waarde' opgenomen ter plaatse van de parkeerplaats ten westen van het militaire ereveld. De aanduiding 'hoge verwachtingswaarde' ligt op de overige gronden binnen het plangebied.

Deze dubbelbestemmingen en aanduidingen zijn overgenomen in onderhavig bestemmingsplan, ondanks het feit dat de gebieden zijn vrijgegeven. Deze vrijstelling geldt immers alleen voor de ingreep die met onderhavig bestemmingsplan mogelijk wordt gemaakt. Op deze wijze zijn de archeologische waarden bij toekomstige ontwikkelingen die nu niet zijn voorzien binnen het plangebied beschermd.

---

[9] Brief Omgevingsdienst regio Utrecht, Advies evaluatie metaaldetectie-onderzoek Grebbeberg te Rhenen (N225), 17 oktober 2012.

[10] Programma van Eisen Archeologische begeleiding en een opgraving. Plangebied Grebbeberg (fietspad N225 en parkeerplaats Erebegraafplaats) te Rhenen, RAAP Archeologisch Adviesbureau, 10- augustus 2012.

Gelet op de uitkomsten van de archeologische onderzoeken is overigens de realisatie van het definitief ontwerp uitgesloten van de beschermingsplicht. Extra omgevingsvergunningen dan wel extra onderzoek ter waarborging van archeologie voor de geplande maatregelen aan de N225 zijn dus niet noodzakelijk.

5.3 Landschap, cultuurhistorie en aardkundige waarden

Landschappelijke waarden
De N225 loopt voor een deel verdiept door een bosgebied. Aan weerszijden van de weg is een steil talud aanwezig waarop voornamelijk beuken groeien, die een gesloten kronendak vormen, dat nauwelijks licht doorlaat. Het hoogteverschil tussen de weg en de bovenzijde van het talud bedraagt maximaal 5 meter.

Het gesloten kronendak levert een uniek landschapsbeeld op. Streven van de provincie Utrecht en de gemeente Rhenen is om dit 'tunneleffect' van de beuken ook in de toekomst te behouden. Voor de noodzakelijke aanleg van de vrij liggende fietspaden dient de bestaande weg maximaal 1 meter te worden verbreed. Om het kronendak te behouden is besloten om de weg te verbreden door deze op te hogen. Hierdoor zullen het kleinste aantal bomen gekapt behoeven te worden. Het kronendak zal binnen 10 tot 15 jaar gedeeltelijk dichtgroeien door de te handhaven bomen en op de lange termijn wordt het weer een grotendeels gesloten kronendak. Een en ander blijkt, uit een bomeneffect rapportage, dat als bijlage 6 bij deze toelichting is gevoegd (zie ook paragraaf 5.6).

Een klein deel van het plangebied (ten oosten van de kern Rhenen) heeft conform het geldende bestemmingsplan 'Buitengebied 2010' een dubbelbestemming 'Waarde – Landgoed' gekregen. Het gaat hier om bescherming van een bestaand landgoed.

Gelet op het geringe extra ruimtebeslag van het nieuwe aan te leggen fietspad en de vergroting van het parkeerterrein ten westen van het militair ereveld zal geen sprake zijn van een onevenredige aantasting van het landgoed. Ten behoeve van de geplande maatregelen zou deze dubbelbestemming dus niet behoeven te worden overgenomen. Dit is toch gedaan voor het geval dat in de toekomst zich ontwikkelingen binnen het plangebied gaan voordoen, die nu niet zijn voorzien.

De realisatie van het definitief ontwerp is uitgesloten van de beschermingsplicht. Extra omgevingsvergunningen dan wel extra onderzoek ter waarborging van het landschap voor de geplande maatregelen aan de N225 zijn dus niet noodzakelijk.

Cultuurhistorische waarden
Een klein deel van het plangebied (nabij de kruising met de Grebbedijk) heeft conform het geldende bestemmingsplan 'Buitengebied 2010' een dubbelbestemming 'Waarde – Cultuurhistorie'. Dit in verband met de aanwezigheid van de Grebbelinie.

Gelet op het geringe extra ruimtebeslag van het nieuwe aan te leggen fietspad, de reconstructie van de kruising en de aanleg van enkele parkeerplaatsen zal geen sprake zijn van een onevenredige aantasting van de aanwezige cultuurhistorie. Ten behoeve van de geplande maatregelen zou deze dubbelbestemming dus niet behoeven te worden overgenomen. Dit is toch gedaan voor het geval dat in de toekomst zich hier ontwikkelingen gaan voordoen, die nu niet zijn voorzien.

De realisatie van het definitief ontwerp is uitgesloten van de beschermingsplicht. Extra omgevingsvergunningen dan wel extra onderzoek ter waarborging van het landschap voor de geplande maatregelen aan de N225 zijn dus niet noodzakelijk.

De provincie is van plan in het kader van de beleving van de cultuurhistorie van de Grebbelinie landschappelijke en 'kunst' elementen in en direct naast het fietspad aan te leggen. Deze elementen zullen informatie bevatten over de strijd tijdens de Tweede Wereldoorlog.

Aardkundige waarden
Een klein deel van het plangebied (ten oosten van de kern Rhenen) heeft conform het geldende bestemmingsplan 'Buitengebied 2010' een dubbelbestemming 'Waarde – Aardkundige waarden' gekregen. Het gaat hier om bescherming van aanwezige aardkundige waarden van de Grebbeberg.
Gelet op het geringe extra ruimtebeslag van het nieuwe aan te leggen fietspad zal geen sprake zijn van een onevenredige aantasting van de aanwezige aardkundige waarden. Ten behoeve van de geplande maatregelen zou deze dubbelbestemming dus niet behoeven te worden overgenomen. Dit is toch gedaan voor het geval dat in de toekomst zich ontwikkelingen binnen het plangebied gaan voordoen, die nu niet zijn voorzien.

De realisatie van het definitief ontwerp is uitgesloten van de beschermingsplicht. Extra omgevingsvergunningen dan wel extra onderzoek ter waarborging van de aardkundige waarden voor de geplande maatregelen aan de N225 zijn dus niet noodzakelijk.

5.4 Bodem

In het kader van de maatregelen aan de N225 zal grondverzet plaatsvinden. In verband met de uitvoering is het belangrijk, inzicht te hebben in de bodemkwaliteit ter plaatse. Aanwezige bodemverontreinigingen kunnen middels bodemonderzoek voorafgaand aan de aanleg van het tracé worden opgespoord.

In een drietal partijkeuringen[11] is onderzoek gedaan naar de bodemkwaliteit binnen het plangebied. De drie keuringen zijn als bijlage 7 bij dit bestemmingsplan gevoegd. Hieronder worden enkel de belangrijkste conclusies weergegeven.

Conclusie
De bemonsterde partij te ontgraven grond ten noorden van de bestaande parkeerplaats ten westen van de militaire begraafplaats aan de Grebbeweg te Rhenen voldoet aan Klasse Wonen.
De bemonsterde partij te ontgraven grond ter plaatse van enkele nabij elkaar gelegen locaties aan weerszijden van De Nude te Rhenen voldoet aan Klasse Industrie van het generieke besluit zoals opgenomen in het Besluit en de Regeling bodemkwaliteit.

De bemonsterde partij te ontgraven grond ter plaatse van aan te leggen fietspaden aan weerszijden van de Grebbeweg te Rhenen voldoet aan Klasse Wonen van het generieke besluit zoals opgenomen in het Besluit en de Regeling bodemkwaliteit.
De grond uit de bermen langs weerszijden van de Grebbeweg op de Grebbeberg te Rhenen (het bemonsterde traject ligt tussen het oorlogsmonument en de Cunerweg) voldoet aan Klasse AW 2000 (achtergrondwaarden) van het generieke besluit zoals opgenomen in het Besluit en de Regeling bodemkwaliteit.

Klasse Wonen grond mag toegepast worden op bodem met bodemfunctieklasse én bodemkwaliteitsklasse wonen of industrie. Er bestaan geen restricties met betrekking tot de toepassingshoogte. AW2000 grond mag in beginsel zonder voorwaarden worden toegepast in de bodemfunctie klasse AW2000 en/of bodemkwaliteitsklasse AW2000 van de ontvangende bodem. Tevens mag AW2000 grond worden toegepast op de bodem in de klassen Wonen en Industrie. Wel dient de toepassing van schone grond vanaf 50 m³ eenmalig gemeld te worden via het E-loket van Senternovembodemplus.

---

[11] Rapport partijkeuring Grebbeberg te Rhenen Fietspaden (projectnr. 20120358). ADCIM B.V., 24 januari 2013.
Rapport partijkeuring De Nude te Rhenen (projectnr. 20120358). ADCIM B.V., 24 januari 2013.
Rapport partijkeuring Grebbeweg te Rhenen Parkeerplaats (projectnr. 20120358). ADCIM B.V. 24 januari 2013.
Indicatief onderzoek (projectnr. 20120358). ADCIM B.V., 24 januari 2013.

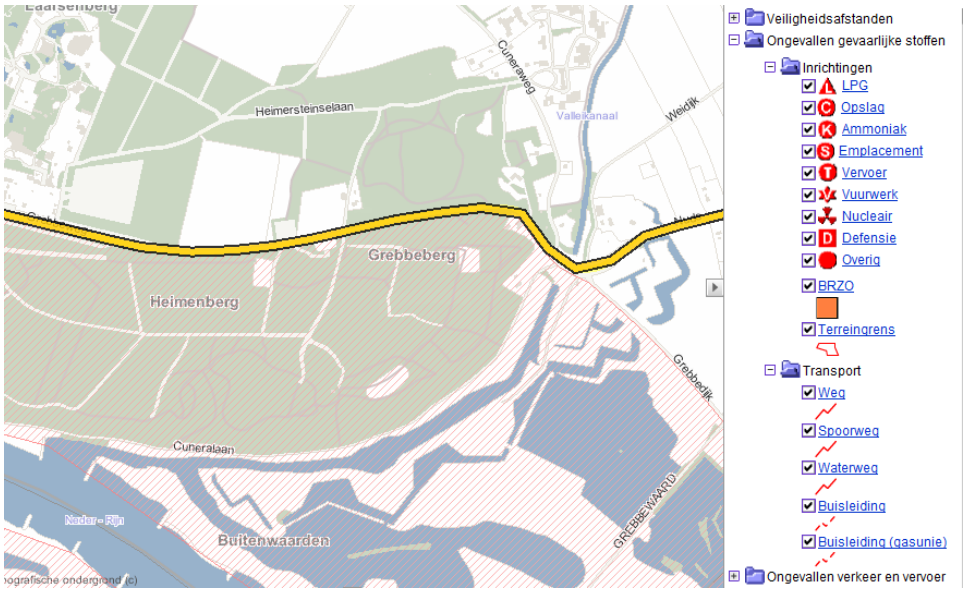
Gezien het bovenstaande leidt het aspect bodem niet tot belemmeringen voor de voorgestane ontwikkelingen.

5.5 Externe veiligheid

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

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

De risicokaart van de provincie Utrecht geeft geen risico's aan (zie ook afbeelding 3). Er bevinden zich geen Bevi-inrichtingen, transportroutes of leidingen voor het vervoer van gevaarlijke stoffen in of nabij het plangebied. Vanuit het aspect externe veiligheid bestaan er dan ook geen beperkingen aan de in hoofdstuk 4 beschreven ontwikkelingen.



Afbeelding 3. Uitsnede uit de Risicokaart

5.6 Natuur

In een ecologisch rapport'[12] is onderzocht wat de gevolgen zijn van de aanleg van maatregelen aan de N225 voor de natuur. Het onderzoek is als bijlage 8 bij dit bestemmingsplan gevoegd.
Hieronder worden enkel de belangrijkste conclusies weergegeven en beschreven wat hiermee is gedaan in het bestemmingsplan.

5.6.1 Toetsing flora- en faunawet

Uit het onderzoek blijkt, dat van een aantal dieren niet kan worden uitgesloten, dat zij geschaad worden door de geplande maatregelen aan de N225. Het gaat om de eekhoorn, boommarter, meerdere vleermuissoorten en meerdere vogels met een jaarrond beschermde nestlocatie (vogels met een vaste verblijfplaats). Naar deze dieren dient een vervolgonderzoek te worden verricht.

De geplande werkzaamheden worden beschouwd als een voor algemene broedvogels verstorende activiteit en dienen hierdoor buiten de broedperiode van vogels plaats te vinden of te starten.

In de periode van winterrust (oktober – maart) kan de aanwezigheid van en effecten op de Poelkikker, Rugstreeppad, Kamsalamander, Hazelworm, Levendbarende hagedis en Zandhagedis niet worden uitgesloten in het plangebied ter hoogte van de parkeerplaats ten westen van het militaire ereveld op basis van dit verkennende onderzoek. Om met zekerheid negatieve effecten te voorkomen wordt geadviseerd, voordat de werkzaamheden starten, de locatie van de parkeerplaats ongeschikt te maken zodat amfibieën en reptielen hier niet willen / kunnen overwinteren. Hierbij moet gedacht worden aan het verwijderen van alle vegetatie en het eventueel 'aanstampen' van de grond in de maanden augustus en september.

Gedurende de werkzaamheden is voor alle in het plangebied aanwezige dier- en plantensoorten de zorgplicht van kracht.

Gelet op het bovenstaande is een aanvullend verricht[13]. Dit onderzoek is als bijlage 9 opgenomen bij deze toelichting. Hieronder worden kort de conclusies beschreven.

Eekhoorn en Boommarter
Er zijn gedurende de veldbezoeken voor de Eekhoorn en Boommarter en alle overige veldbezoeken geen waarnemingen gedaan van (sporen van en/of nesten van) de Eekhoorn en Boommarter in het onderzoeksgebied. De aanwezigheid van nesten van beide soorten in de te kappen bomen wordt daarmee uitgesloten.

---

[12] Ecologische toetsing realisatie fietspad N225 Rhenen, Tauw, 28 maart 2012.
[13] Soortgericht onderzoek ecologie fietspad N225 Rhenen, Tauw, 6 december 2012.

Ondanks dat de bomen geen nesten van beide soorten bevatten, dient wel rekening gehouden te worden met de aaneengeslotenheid van de boomkronen. Deze soorten gebruiken het bos op de Grebbeberg met zekerheid als leefgebied [www.zoogdieratlas.nl]. Om zich te verplaatsen maken de soorten veelal gebruik van de boomkronen. Wanneer de afstand tussen de boomkronen te groot wordt, is er sprake van een onoverbrugbare afstand voor beide soorten. Het leefgebied raakt daardoor versnipperd.

Voor de Eekhoorn en Boommarter kunnen de bomen in het kader van de Flora- en faunawet gekapt worden, mits voldoende rekening wordt gehouden met de aaneengeslotenheid van de boomkronen. Dit is veiliggesteld door de weg te gaan verhogen (zie ook hoofdstuk 4). Nesten van deze soorten worden in ieder geval niet aangetast door de beoogde ontwikkeling. Daarnaast is de realisatie van het ecoduct (zie hoofdstuk 4) een positieve ontwikkeling voor onder meer kleine zoogdieren. Het passeren van de N225 wordt hierdoor eenvoudiger en zorgt waarschijnlijk voor een afname van verkeersslachtoffers.

Broedvogels met een jaarrond beschermde nestlocatie
In de te kappen bomen binnen het onderzoeksgebied zijn geen nesten van Sperwer, Havik, Buizerd, Boomvalk en Ransuil aanwezig. Daarnaast zijn binnen het onderzoeksgebied ook onvoldoende geldige waarnemingen van individuen van deze soorten gedaan. Op basis hiervan wordt de aanwezigheid van nesten / territoria van deze soorten in het plangebied uitgesloten. De waargenomen vogels hebben hoogstwaarschijnlijk wel een verblijfplaats in de nabijheid van het plan- en onderzoeksgebied.

Voor broedvogels met een jaarrond beschermde nestlocatie hoeven in het kader van de Flora- en faunawet geen aanvullende maatregelen te worden getroffen bij doorgang van de werkzaamheden. Nesten en territoria van bovengenoemde soorten zijn niet in het plangebied aanwezig. Eventueel in de nabijheid van het plangebied broedende vogels ondervinden geen effect van de ontwikkelingen in het plangebied.

Vleermuizen
Voor vleermuizen is vastgesteld dat het plangebied onderdeel is van de functionele leefomgeving in de vorm van een vaste zomerverblijfplaats, enkele vliegroutes en foerageergebied. Het betreft een vaste zomerverblijfplaats van de Watervleermuis en vliegroutes en foerageergebied voor de Gewone dwergvleermuis en Watervleermuis.

In het kader van de Flora- en faunawet zijn de volgende punten van belang:

1. De vaste zomerverblijfplaats van de Watervleermuis is in de zomermaanden (mei tot en met juli) van essentieel belang voor deze soort gebleken. Deze verblijfplaats mag niet worden verwijderd of dusdanig worden aangetast dat de soort er hinder van ondervindt. Ook het verwijderen van bomen rondom de verblijfplaats kan leiden tot een aantasting van de verblijfplaats. Indien deze verblijfplaats (of bomen er omheen) toch verwijderd moet worden, is het aanvragen van een ontheffing van de Flora- en faunawet op grond van een wettelijk belang uit de Habitatrichtlijn noodzakelijk, inclusief het treffen van mitigerende maatregelen.
2. De vliegroutes en foerageergebieden van de Watervleermuis rond de verblijfplaats worden (ten dele) aangetast door de beoogde kapwerkzaamheden. Er blijven langs de N225 ruim voldoende bomen behouden, waardoor vliegroutes en foerageergebied parallel aan de N225 (aan beide zijden van de weg) behouden blijven en effecten niet optreden. Dit komt onder meer doordat de watervleermuizen vooral tussen de bomenrij en het bos foerageren (en dus niet aan de wegzijde, waar de meeste bomen verdwijnen). De oversteek(vliegroute) haaks op de N225 wordt door de kap van meerdere bomen mogelijk wel aangetast. De afstand tussen de boomkronen wordt groter, waardoor er een barrière voor de Watervleermuis ontstaat. De afstand tussen de boomkronen ter hoogte van de verblijfplaats van de Watervleermuis, mag niet te groot worden. Een maximale afstand van 25 meter tussen de boomkronen wordt voor de Watervleermuis als overbrugbaar geacht.
3. De vliegroutes en foerageergebieden van de Gewone dwergvleermuis in het plangebied worden (ten dele) aangetast door de beoogde kapwerkzaamheden. Er blijven langs de N225 voldoende bomen behouden, waardoor vliegroute en foerageergebied parallel aan de N225 (aan beide zijden van de weg) behouden blijven en effecten niet optreden. Dit komt ondermeer doordat de gewone dwergvleermuizen vooral tussen de bomenrij en het bos foerageren (en dus niet aan de wegzijde, waar de meeste bomen verdwijnen).
4. Verlichting: er dient voldoende rekening gehouden te worden met eventuele verlichtingseffecten. De Watervleermuis is zeer gevoelig voor licht en kan daardoor verstoord worden. Om negatieve effecten op de Watervleermuis en de zomerverblijfplaats te voorkomen mag de verlichtingsintensiteit ter hoogte van de verblijfplaats niet toenemen en de nieuwe verlichting mag geen zijwaartse en naar boven gerichte uitstraling veroorzaken. Vleermuisvriendelijke verlichting met 'naar beneden gerichte' lampen wordt hierbij sterk aangeraden.

Aanvullend onderzoek

Op 3 december 2012 is, door een ecoloog van Tauw en een drietal werknemers van de Provincie Utrecht, ter plaatse het volgende bekeken:

1. Welke bomen exact weg moeten voor de aanleg van het fietspad.

2. Of er daardoor sprake is van aantasting van de vaste zomerverblijfplaats en functionele leefomgeving van de Watervleermuis.
3. Waar het ecoduct exact gepland is en of dit consequenties heeft in het kader van de Flora- en faunawet.

De resultaten hiervan zijn als volgt:
1. Uitsluitend bomen die zeer laag op het talud staan dienen gekapt te worden. Dit betreft vooral de kleinere (dunnere) exemplaren zonder belangrijke functie voor (beschermde) fauna en/of enkele bomen die gevaarlijk hellen in de richting van de weg (ook zonder belangrijke functie voor (beschermde) fauna). In totaal zullen slechts circa 10-20 bomen gekapt worden.
2. De boom met de zomerverblijfplaats van de Watervleermuis bevindt zich bovenaan het talud en blijft met zekerheid behouden. Er is hierdoor geen sprake van aantasting van de vaste zomerverblijfplaats en functionele leefomgeving van de Watervleermuis.
3. Het ecoduct is gepland ter hoogte van hectometerpaal 40.9. Dit heeft geen consequenties in het kader van de Flora- en faunawet. Ook dienen hiervoor slechts bomen met kleine omvang te wijken.

Conclusie
De volgende mitigerende maatregelen worden in het kader van de flora- en faunawet uitgevoerd om de flora en fauna te beschermen:
1. De geplande werkzaamheden dienen te starten dan wel plaats te vinden buiten de broedperiode van vogels (grofweg buiten half maart – half juli).
2. Indien de aanleg van het parkeerterrein nabij het militaire ereveld in de periode van winterrust (oktober – maart) plaatsvindt dient voor aanvang van de aanleg van het parkeerterrein de gronden ongeschikt gemaakt te worden, zodat amfibieën en reptielen hier niet willen / kunnen overwinteren.
3. Bij vervanging van de bestaande verlichting mag de nieuwe verlichting niet uitstralen naar bomenrijen en boomkronen.
4. De zorgplicht dient in acht te worden genomen.

Bovenstaande mitigerende maatregelen zijn vertaald als voorwaardelijke verplichtingen in de regels. Gelijktijdig met de aanleg of in ieder geval voorafgaand aan de ingebruikname van de aanpassingen aan de N225 moet voldaan worden aan deze voorwaardelijke verplichtingen.

5.6.2 Toetsing Natuurbeschermingswet

Het plangebied ligt in de nabijheid van het Natura 2000-gebied 'Uiterwaarden Neder-Rijn'. De beoogde aanpassingen van de weg kunnen gevolgen hebben voor beschermde habitattypen en –soorten in dit gebied.

In het rapport 'Ecologische toetsing realisatie fietspad N225 Rhenen' (bijlage 8) is onderzocht in hoeverre hier sprake van is.

De conclusie uit dit onderzoek is dat het optreden van (significant) negatieve effecten op de instandhoudingdoelen van kwalificerende habitattypen en Habitat- en/of Vogelrichtlijnsoorten van het Natura 2000-gebied Uiterwaarden Neder-Rijn *met zekerheid* kan worden uitgesloten. Wel dient te worden voldaan aan de uitgangspunten van het onderzoek.

Dit laatste is het geval. De uitgangspunten van het onderzoek, zoals geformuleerd in paragraaf 1.4 van het rapport 'Ecologische toetsing realisatie fietspad N225 Rhenen' zijn volledig van kracht. Wat betreft het lichtaspect wordt verwezen naar paragraaf 5.6.1.

5.6.3 Ecologische hoofdstructuur

Het plangebied ligt voor een groot deel binnen de begrenzing van de provinciale ecologische hoofdstructuur (EHS). Negatieve effecten op de wezenlijke waarden en kenmerken van dit EHS-gebied kunnen daardoor niet op voorhand worden uitgesloten.

In het rapport 'Ecologische toetsing realisatie fietspad N225 Rhenen' (bijlage 8) is dan ook onderzocht in hoeverre de wezenlijke waarden en kenmerken van de EHS aangetast worden door de beoogde werkzaamheden aan de N225.

De conclusies uit dit onderzoek zijn de volgende:
De aanpassingen aan de N225 veroorzaken <u>geen</u> significante aantasting van de kernkwaliteiten van de EHS. Het is niet noodzakelijk om, in het kader van de beoogde ruimtelijke ontwikkelingen, een alternatievenstudie uit te voeren en het groot openbaar belang aan te tonen. De ontwikkeling kan, in het kader van het EHS-beleid, doorgang vinden.

Wel dient rekening gehouden te worden met de volgende zaken:
1. De uitgangspunten van het onderzoek;
2. De geconstateerde beschermde soorten.

Wat betreft het eerste punt kan gesteld worden dat de uitgangspunten van het onderzoek, zoals geformuleerd in paragraaf 1.4 van het rapport 'Ecologische toetsing realisatie fietspad N225 Rhenen' volledig van kracht zijn. Wat betreft het lichtaspect wordt verwezen naar paragraaf 5.6.1.

Ook wat betreft het tweede punt wordt verwezen naar paragraaf 5.6.1. Middels het opnemen van een voorwaardelijke verplichtingen in diverse bestemmingen is voldoende veiliggesteld, dat de aanwezige beschermde soorten worden beschermd.

5.6.4 Boscompensatie

Hoewel de ingreep op het bomenbestand relatief niet groot is zullen er toch bomen gekapt moeten worden. Deze bomen zullen in de directe omgeving van het plangebied dan wel op landgoed Linschoten worden gecompenseerd. In de regels (artikel 3.3.3, 4.3.3 en 5.4.3) is een voorwaardelijke verplichting opgenomen dat het nieuwe fietspad en de andere voorzieningen pas in gebruik mogen worden genomen, nadat de te kappen bomen zijn gecompenseerd. Analoog aan de Boswet is daaraan nog toegevoegd, dat een herbeplanting die niet goed is aangeslagen, binnen 3 jaar na de ingebruikname van de nieuwe (verkeers)voorzieningen, moet worden ingeboet.

5.7 Geluid

De Wet geluidhinder schrijft voor dat bij nieuwe dan wel gewijzigde situaties akoestisch onderzoek uitgevoerd moet worden voor de gevoelige bestemmingen. In dit bestemmingsplan wordt een bestaande weg aangepast. In een akoestisch onderzoek[14] is onderzocht wat de gevolgen zijn van de aanpassing van de N225 voor de omliggende geluidgevoelige bebouwing. Het onderzoek is opgenomen als separate bijlage 10 bij dit plan. Hieronder worden de belangrijkste conclusies weergegeven.

Reconstructie
Uit de berekeningsresultaten blijkt dat de geluidbelasting vanwege het wegverkeer op de N225 zal toenemen met ten hoogste 0,82 dB. De toename bedraagt daarmee minder dan 2 dB en is er geen sprake van een reconstructie in de zin van de Wet geluidhinder. Verdere toetsing kan achterwege blijven.

Sanering
Bij de woning Grebbeweg 160 is sprake van een niet-afgehandelde sanering. De geluidbelasting in 1986 bedroeg 62 dB(A). De woning is opgenomen op de B-lijst van de gemeente Rhenen. Aangezien er ten gevolge van de wijzigingen aan de weg geen sprake is van een reconstructie in de zin van de Wet geluidhinder, bestaat er geen verplichting om deze saneringssituatie in het kader van dit project aan te pakken.

[14] Akoestisch onderzoek reconstructie N225 Grebbeweg te Rhenen provincie Utrecht (projectnr. 0247379.00). Oranjewoud, 13-03-2012.

Uitstraling reconstructie
Indien woningen niet binnen de daadwerkelijke reconstructie volgens de Wet geluidhinder vallen, is toetsing aan de normering van de Wet geluidhinder niet nodig en worden geen maatregelen onderzocht. In het onderstaande zijn derhalve slechts de effecten beschreven.

Voor de woningen langs de Grebbeweg (richting Rhenen) is sprake van een toename van de geluidbelasting van maximaal 0,84 dB inclusief aftrek ex artikel 110g Wgh. Voor de woningen langs de Nude (richting Wageningen) is sprake van een toename van de geluidbelasting van maximaal 0,77 dB inclusief aftrek ex artikel 110g Wgh. Er is derhalve geen sprake van een uitstralingseffect.

5.8 Luchtkwaliteit

De hoofdlijnen voor regelgeving rondom luchtkwaliteitseisen staan beschreven in de Wet milieubeheer. Bij de start van een project moet onderzocht worden of het effect relevant is voor de luchtkwaliteit.

De voorgestane ontwikkeling die met onderhavig bestemmingsplan mogelijk wordt gemaakt, betreft de aanpassing van de N225 ten oosten van Rhenen. Langs het tracé van de weg worden o.a. vrij liggende fietspaden aangebracht.

Het aantal verkeersbewegingen zal niet wijzigingen ten opzichte van de bestaande situatie. Er verandert niets aan de situatie voor wat betreft de luchtkwaliteit. Een onderzoek naar de luchtkwaliteit is dan ook niet nodig en dit aspect vormt geen belemmering voor de voorgestane ontwikkeling.

5.9 Waterhuishouding

Al in een vroeg stadium van de planvorming heeft overleg plaatsgevonden met het Waterschap Vallei & Eem[15]. De provincie Utrecht heeft in 2009 het waterschap om een ontheffing van het Keur gevraagd om de aanpassingen van de N225 mogelijk te maken ter hoogte van de kruising met de Grebbedijk.

Op 21 januari 2010 is deze ontheffing verleend. Deze ontheffing is als bijlage 11 bij deze toelichting gevoegd.

[15] Waterschap Vallei & Eem is vanaf 1 januari 2013 samengegaan met Waterschap Veluwe als Waterschap Vallei en Veluwe.

Op 22 januari 2013 heeft er een gesprek plaatsgevonden tussen een vertegenwoordiger van het Waterschap en de provincie Utrecht. Het waterschap heeft te kennen gegeven, dat de reeds afgegeven vergunning opnieuw aangevraagd moet worden omdat deze verlopen is. Omdat er zich geen wezenlijke wijzigingen hebben voorgedaan in het ontwerp van de kruising zal de ontheffing opnieuw verleend worden. De provincie zal zo spoedig mogelijk een nieuwe aanvraag indienen. Er wordt van uitgegaan, dat deze voor de vaststelling van het bestemmingsplan zal zijn verleend. In het ontwerpbestemmingsplan is de oude ontheffing opgenomen, zodat een ieder kennis kan nemen van de afwegingen van het Waterschap.

Voor het overige zijn tijdens dit gesprek nog de volgende punten besproken.

De toename van het verharde oppervlak is minder dan 2.500 m². Daarom is er geen extra ruimte nodig voor bergings- en infiltratievoorzieningen.

Ter plaatse van de Grebbeberg wordt geloosd op oppervlaktewater. Hiervoor is geen vergunning nodig bij het waterschap. Voor het overige werd en wordt in de berm geïnfiltreerd, zodat het behoud van de waterkwaliteit gewaarborgd is.

Het behoud van de waterkering is voldoende gegarandeerd. Daar is naar gekeken in het kader van de bovenstaande aanvraag om een ontheffing in 2009.

Overleg met het waterschap
In het kader van het vooroverleg wordt dit bestemmingsplan voorgelegd aan het Waterschap.

5.10 Kabels en leidingen

In het plangebied lopen geen hoofdtransportleidingen, die bescherming behoeven in dit bestemmingsplan.

6. JURIDISCHE PLANOPZET

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

6.1 Systematiek

In deze paragraaf wordt de systematiek van de regels en de wijze waarop de regels gehanteerd dienen te worden, uiteengezet. De regels van het plan bestaan uit vier hoofdstukken, waarin achtereenvolgens de inleidende regels, de bestemmingsregels, de algemene regels en de overgangs- en slotregels aan de orde komen.

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

6.1.1 Inleidende regels

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

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

6.1.2 Bestemmingen

In het tweede hoofdstuk komen de bestemmingen aan de orde. De opbouw van de bestemmingen ziet er als volgt uit:

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

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

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

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

Omgevingsvergunning voor het uitvoeren van werken, geen bouwwerken zijnde, of werkzaamheden:
In enkele dubbelbestemmingen is een aanlegvergunningregeling opgenomen voor de gronden gelegen binnen de beschermingszone van enkele leidingen en een hoogspanningslijn. Hierin worden bepaalde werken en/of werkzaamheden vergunningplichtig gesteld. Bij de beoordeling van de vraag of en in welke mate bepaalde werken en/of werkzaamheden toelaatbaar worden geacht gelden enkele maatstaven.

Wijzigingsbevoegdheid
In deze bepaling is burgemeester en wethouders de bevoegdheid gegeven het plan te wijzigen. De criteria, die bij toepassing van de wijzigingsbevoegdheid in acht moeten worden genomen, zijn aangegeven. De wijzigingsbevoegdheid die bij de bestemming zelf is opgenomen, is uitsluitend van toepassing op die bestemming.

6.1.3 Algemene regels

Anti-dubbeltelregel:
Deze bepaling is opgenomen om te voorkomen dat, wanneer volgens een bestemmingsplan bepaalde gebouwen en bouwwerken niet meer dan een bepaald deel van een bouwperceel mogen beslaan, het opengebleven terrein nog eens meetelt bij het toestaan van een ander gebouw of bouwwerk, waaraan een soortgelijke eis wordt gesteld.

Algemene bouwregels
In dit artikel zijn algemene regels opgenomen omtrent bestaande bebouwing.

Algemene gebruiksregels
In dit artikel zijn algemene regels opgenomen ten aanzien van functies die strijdig zijn met het bestemmingsplan.

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

6.1.4 Overgangs- en slotregels

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

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

6.2 Systematiek per bestemming

Hieronder worden de verschillende bestemmingen kort toegelicht.

Algemeen
Bij het opstellen van dit bestemmingsplan is zoveel mogelijk aangesloten bij de regeling zoals opgenomen in bestemmingsplan 'Buitengebied 2010'.

Bos
De uitlopers van het te realiseren ecoduct hebben de bestemming Bos, dit conform het vigerende bestemmingsplan. Deze gronden zijn bestemd voor onder andere bos en bebossing en extensief recreatief medegebruik. Voor het ecoduct is een specifieke aanduiding op de verbeelding (plankaart) opgenomen. Deze aanduiding loopt door via de bestemming Verkeer.

Maatschappelijk - Begraafplaats
De gronden bestemd als Maatschappelijk – Begraafplaats zijn bedoeld voor het parkeerterrein behorend bij het militaire ereveld Grebbeberg. Voor dit parkeerterrein is op de verbeelding (plankaart) een aanduiding opgenomen. Dit geldt ook voor een aan te leggen wadi, direct naast het parkeerterrein.

Op de gronden zijn uitsluitend bouwwerken, geen gebouwen zijnde toegestaan waarvoor in de regels de maximale hoogtes zijn opgenomen.

Verkeer
Deze bestemming is bedoeld voor het nieuw aan te leggen fietspad en de reeds bestaande weg N225. De weg mag bestaan uit maximaal 2 x 1 rijstroken. Een rijstrook is in de regels gedefinieerd als een gemarkeerde strook van een rijbaan, die voldoende breed is voor rijdende voertuigen, met uitzondering van busstroken, op- en afritten, in- en uitvoegstroken, aansluitingen en opstelplaatsen.

De plaats waar de as van de weg moet komen te liggen is aangegeven op de verbeelding (plankaart). Het vastleggen van het aantal rijstroken en de as van de weg is verplicht gelet op artikel 3.3.1., lid 1 onder b Bro.

Voor het ecoduct is een specifieke aanduiding opgenomen.

De watergang (De Grift), die de weg kruist, is door middel van een aanduiding vastgelegd in de bestemming.

Toegestaan zijn bij de wegen behorende voorzieningen bruggen, nutsvoorzieningen en bouwwerken. Op de gronden zijn uitsluitend bouwwerken, geen gebouwen zijn-

de toegestaan waarvoor in de regels de maximale hoogtes zijn opgenomen. Via een afwijkingsbevoegheid zijn gebouwen toegestaan met een maximale oppervlakte van 30 m² en een maximale bouwhoogte van 5 meter.

Waarde – Aardkundige waarden
De voor 'Waarde – Aardkundige waarden' zijn mede bestemd voor de bescherming van aardkundige waarden op grond van de provinciale verordening. Er gelden beperkende bouwregels en een omgevingsvergunningenstelsel voor het uitvoeren van werken, geen bouwwerken zijnde, of werkzaamheden, ten behoeve van de bescherming van deze waarden.

Bouwwerken, werken en werkzaamheden conform het definitief ontwerp vallen niet onder de bescherming van deze dubbelbestemming.

Waarde – Archeologie en Waarde – Archeologisch monument
In het plangebied komt een archeologische monument voor. De rest van het gebied kent een hoge archeologische verwachtingswaarde. Voor deze gebieden zijn de dubbelbestemming 'Waarde – Archeologie' en 'Waarde – Archeologisch monument' opgenomen. Er gelden beperkende bouwregels en een omgevingsvergunningenstelsel voor het uitvoeren van werken, geen bouwwerken zijnde, of werkzaamheden, ten behoeve van de bescherming van deze waarden.

Bouwwerken, werken en werkzaamheden conform het definitief ontwerp vallen niet onder de bescherming van deze dubbelbestemming.

Waarde - Landgoed
Het deel van een landgoederen in het plangebied heeft ook een dubbelbestemming gekregen.

Bouwwerken, werken en werkzaamheden conform het definitief ontwerp vallen niet onder de bescherming van deze dubbelbestemming.

Waterstaat - Waterkering
De gronden bestemd voor 'Waterstaat – Waterkering' zijn bestemd voor waterkering en doeleinden ten behoeve van de waterhuishouding.

Bouwwerken, werken en werkzaamheden conform het definitief ontwerp vallen niet onder de bescherming van deze dubbelbestemming.

7. FINANCIEEL-ECONOMISCHE UITVOERBAARHEID

7.1 Inleiding

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

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

Het voorliggende bestemmingsplan voorziet in de aanleg van een fietspad en parkeerplaatsen. Aangezien hiermee geen sprake is van één van de zaken genoemd in artikel 6.2.1. van het Besluit ruimtelijke ordening, is kostenverhaal niet verplicht. Wel hebben de provincie Utrecht en gemeente Rhenen een anterieure overeenkomst gesloten waardoor mogelijke planschade door de gemeente Rhenen bij provincie Utrecht verhaald kunnen worden.

7.2 Economische uitvoerbaarheid

De kostenraming voor het project 'N225', voor zover gelegen binnen het plangebied van dit bestemmingsplan (inclusief de aanleg van het 'ecoduct') bedraagt circa 2,5 miljoen euro. De dekking daarvan wordt voorzien in de begroting van de provincie Utrecht.

8. MAATSCHAPPELIJKE UITVOERBAARHEID

8.1 Inleiding

In dit hoofdstuk wordt verslag gedaan van de wijze waarop is omgegaan met inspraak en vooroverleg.

8.2 Inspraak

De Wet ruimtelijke ordening (Wro) bevat geen procedurevoorschriften met betrekking tot de inspraak, en is in Wro zelf niet verplicht gesteld. Volgens de gemeentelijke inspraakverordening is ook geen plicht om een voorontwerpbestemmingsplan de inspraak in te brengen.

Over de vormgeving van de geplande maatregelen aan de N225 is in het verleden al veel overleg geweest. Daarom wordt het niet noodzakelijk geacht belanghebbenden gelegenheid te geven om in te spreken op het bestemmingsplan. Deze keuze wordt ook gevoed door de wens om zo spoedig mogelijk te kunnen starten met de uitvoering van de plannen, zodat op zo kort mogelijke termijn de verkeersveiligheid op de N225 kan worden vergroot.

Belanghebbenden krijgen wel de mogelijkheid hun zienswijzen te geven over het ontwerpbestemmingsplan conform de Wro.

8.3 Overleg

Bij de voorbereiding van het bestemmingsplan is overleg gevoerd met de besturen van betrokken gemeenten en waterschappen en met die diensten van de provincies en het Rijk die betrokken zijn bij de zorg voor de ruimtelijke ordening of belast zijn met de behartiging van belangen welke in het plan in het geding zijn. De instanties die in kennis gesteld moeten worden van dit bestemmingsplan zijn geïnformeerd. Er zijn bij de gemeente twee reacties binnengekomen. Deze reacties zijn als bijlage 12 bij deze toelichting gevoegd.

Hieronder worden ze kort samengevat en van een reactie van de gemeente voorzien.

1. Waterschap Vallei en Veluwe	
Samenvatting	**Reactie gemeente**
Bevestigd wordt dat er een watervergunning moet worden aangevraagd voor de werkzaamheden op en nabij de waterkering en de A-Watergang (Valleikanaal).	Deze vergunning zal worden aangevraagd.
2. Provincie Utrecht	
Samenvatting	**Reactie gemeente**
De beoogde ontwikkelingen zijn niet strijdig met het provinciaal belang	Ter kennisgeving aangenomen
In de toelichting moet worden aangegeven op welke wijze concreet invulling gegeven wordt aan de noodzakelijke boscompensatie.	Aan de toelichting is paragraaf 5.6.4 toegevoegd, waarin hier nader op ingegaan wordt. De regels zijn aangevuld met een voorwaardelijke verplichting, zodat de boscompensatie ook is verzekerd.
Het verdient aanbeveling vanuit het oogpunt van cultureel erfgoed en archeologie de toelichting op een aantal punten aan te vullen.	De toelichting is aangevuld in paragraaf: • 3.3 Provinciaal Ruimtelijke Structuurvisie onder het kopje 'cultuurhistorie' en 'doorwerking plangebied' • 5.2 onder het kopje 'archeologisch vooronderzoek' en 'doorwerking plangebied'. In het geldende bestemmingsplan 'Buitengebied 2010' zijn conform het gemeentelijk archeologiebeleid twee dubbelbestemmingen opgenomen. Deze dubbelbestemmingen zijn overgenomen in het nieuwe bestemmingsplan. Voor meer informatie over de geconstateerde archeologische waarden wordt verwezen naar het Programma van Eisen (bijlage 5 van de toelichting).
Het verdient aanbeveling om wat dieper in te gaan op de wijze waarop de beleving van de Grebbelinie zal worden verhoogd.	Verwezen wordt naar paragraaf 3.3 Provinciaal Ruimtelijke Structuurvisie onder het kopje 'doorwerking plangebied', laatste alinea.

8.4 Vaststellingsprocedure

De vaststellingsprocedure van het bestemmingsplan heeft plaatsgevonden volgens de artikelen 3.7 t/m 3.9 van de Wet ruimtelijke ordening. Het bestemmingsplan heeft in dit kader ter visie gelegd gedurende een periode van zes weken. Gedurende deze periode zijn zienswijzen kenbaar gemaakt tegen het plan. De zienswijzennota waarin deze zienswijzen zijn samengevat en van een reactie voorzien, is als bijlage bij het vaststellingsbesluit gevoegd. Indien noodzakelijk is het bestemmingsplan op basis van de zienswijzen aangepast. Het plan is vervolgens ter vaststelling aangeboden aan de gemeenteraad.

SEPARATE BIJLAGEN

Bijlage 1: Definitief Ontwerp
Bijlage 2: Archeologisch onderzoek wegtracé N225
Bijlage 3: Evaluatie- en selectierapport (metaaldetectie-onderzoek)
Bijlage 4: N225 Grebbeberg archeologie akkoord Omgevingsdienst regio Utrecht
Bijlage 5: PvE Archeologie
Bijlage 6: Bomen Effect Rapportage Grebbeberg Rhenen
Bijlage 7: Bodemonderzoek
Bijlage 8: N225 Ecologisch onderzoek Grebbeberg
Bijlage 9: Soortgericht onderzoek ecologie fietspad N225 Rhenen
Bijlage 10: N225 Geluidsonderzoek Grebbeberg
Bijlage 11: N225 Keurvergunning
Bijlage 12: Vooroverlegreacties

Regels

BRO heeft vestigingen in Boxtel | Amsterdam | Tegelen | Oldenzaal | Hasselt (B)
www.BRO.nl