

Uitspraak 201205534/1/R2

DATUM VAN UITSpraak	woensdag 13 februari 2013
TEGEN	Provinciale staten van Utrecht
PROCEDURESOORT	Eerste aanleg - meervoudig
RECHTSGEBIED	Ruimtelijke-orderingskamer - Bestemmingsplannen Utrecht

201205534/1/R2.

Datum uitspraak: 13 februari 2013

AFDELING
BESTUURSRECHTSPRAAK

Uitspraak in het geding tussen:

1. de stichting Stichting Bunnik Let Op Uw Saec en anderen, gevestigd te Bunnik,
2. [appellant sub 2] en anderen, wonend te Bunnik,
3. [appellante sub 3] en ander, gevestigd te Bunnik,
4. [appellant sub 4], wonend te Bunnik,

en

Provinciale staten van Utrecht,
verweerder.

Procesverloop

Bij besluit van 12 maart 2012, kenmerk PS2012RGW04, hebben provinciale staten van Utrecht het inpassingsplan "Verbindingsweg Houten-A12" vastgesteld.

Tegen dit besluit hebben de Stichting en anderen, [appellant sub 2] en anderen, [appellante sub 3] en ander en [appellant sub 4] beroep ingesteld.

Provinciale staten hebben een verweerschrift ingediend.

De Stichting Advisering Bestuursrechtspraak voor Milieu en Ruimtelijke Ordening heeft desverzocht een deskundigenbericht uitgebracht.
[appellant sub 2] en anderen en provinciale staten hebben zienswijzen daarop naar voren gebracht.

Daartoe in de gelegenheid gesteld heeft het college van burgemeester en wethouders van Houten een schriftelijke uiteenzetting gegeven.

De Stichting en anderen, [appellant sub 2] en anderen, [appellante sub 3] en ander en provinciale staten hebben nadere stukken ingediend.

De Afdeling heeft de zaak ter zitting behandeld op 18 december 2012, waar de Stichting en anderen, [appellante sub 3] en ander, [appellant sub 4], allen vertegenwoordigd door mr. A.H. Jonkhoff, advocaat te Haarlem, en bijgestaan door M. Th. Van Kelegom, werkzaam bij VMC Beleids- en Procesmanagement, [appellant sub 2] en anderen, bijgestaan door mr. W. Kattouw, en provinciale staten, vertegenwoordigd door ing. J.G. Kentie, A. Schoon, ing. B.J. van de Puttelaar, ing. W. Spekkink en ing. L.J. Scheffe, allen werkzaam bij de provincie, bijgestaan door mr. J. Gundelach, advocaat te Almelo, zijn verschenen.

Overwegingen

1. Het plan voorziet in de ontsluiting van de gemeente Houten op het rijkswegennet door de aanleg van een provinciale verbindingsweg (N421) vanaf de rondweg Houten naar de A12, het zogenoemde Rijsbruggerweg-tracé (hierna: RWT). De verbindingsweg zal bestaan uit 2x1-rijstrook met een maximumsnelheid van 80 kilometer per uur. De verbindingsweg heeft tot doel de door de groei van de gemeente Houten ontstane verkeersdruk te doen afnemen en de verkeersveiligheid en leefbaarheid in de regio te doen toenemen.

Ten aanzien van de ontvankelijkheid

2. Provinciale staten betwisten dat de vereniging Wijkvereniging Binnen Bunnik, [belanghebbende A], [belanghebbende B], [belanghebbende C], [belanghebbende D] en [belanghebbende E] als belanghebbenden bij het inpassingsplan kunnen worden aangemerkt

2.1. Ingevolge artikel 8.2, eerste lid, aanhef en onder a, van de Wet ruimtelijke ordening (hierna: Wro), zoals dit luidde ten tijde van belang, kan een belanghebbende bij de Afdeling beroep instellen tegen een besluit omtrent de vaststelling van een inpassingsplan.

Ingevolge artikel 1:2, derde lid, van de Algemene wet bestuursrecht (hierna: Awb) worden ten aanzien van rechtspersonen als hun belangen beschouwd de algemene en collectieve belangen die zij krachtens hun doelstellingen en blijkens hun feitelijke werkzaamheden in het bijzonder behartigen.

2.2. Voor de vraag of een rechtspersoon belanghebbende is als bedoeld in artikel 1:2, eerste en derde lid, van de Awb is bepalend of de rechtspersoon krachtens zijn statutaire doelstelling en blijkens zijn feitelijke werkzaamheden een rechtstreeks bij het bestreden besluit betrokken algemeen of collectief belang in het bijzonder behartigt.

2.2.1. Ingevolge artikel 2 van de statuten van de Wijkvereniging Binnen Bunnik, voor zover thans van belang, is het doel van de vereniging het behartigen van de gemeenschappelijke belangen van haar leden in de meest ruime zin genomen, aangaande de wijk. Gelet hierop is de doelstelling van de vereniging beperkt tot het behartigen van de belangen van haar leden aangaande de wijk. Gelet op de afstand van deze wijk tot het plangebied van ongeveer 595 meter, is de Afdeling van oordeel dat het bestreden besluit geen betrekking heeft op een activiteit die valt binnen de reikwijdte van de doelstelling, zodat de vereniging door het plan niet rechtstreeks in haar belangen wordt geraakt. Gelet hierop kan de vereniging niet worden aangemerkt als belanghebbende bij het bestreden besluit als bedoeld in artikel 1:2, eerste en derde lid, van de Awb en kan zij daartegen ingevolge artikel 8.2, eerste lid, van de Wro, zoals dit luidde ten tijde van belang, geen beroep instellen.

2.3. Vaststaat dat [belanghebbende B] op een afstand woont van ongeveer 2640 meter van het plangebied. Eveneens staat vast dat [belanghebbende C] en [belanghebbende D] op een afstand van ongeveer 770 meter wonen. [belanghebbende E] is gevestigd op een afstand van ongeveer 442 meter. Vanuit respectievelijk hun woningen en het bedrijf hebben zij geen zicht op het plan. Mede gelet op de aard en omvang van de ruimtelijke ontwikkelingen die door het plan mogelijk worden gemaakt zijn deze afstanden naar het oordeel van de Afdeling te groot om een rechtstreeks bij het bestreden besluit betrokken belang te kunnen aannemen. Voorts hebben zij geen feiten of omstandigheden aangevoerd in verband waarmee zou moeten worden geoordeeld dat ondanks deze afstand een objectief en persoonlijk belang rechtstreeks door het besluit zou worden geraakt. Een louter subjectief gevoel van betrokkenheid bij een besluit, hoe sterk dat gevoel ook is, is daarvoor niet voldoende. De conclusie is dat [belanghebbende B], [belanghebbende C] en [belanghebbende D] en [belanghebbende E] geen belanghebbenden zijn bij het bestreden besluit als bedoeld in artikel 1:2, eerste lid, van de Awb en dat zij daartegen ingevolge artikel 8.2, eerste lid, van de Wro, zoals dit luidde ten tijde van belang, geen beroep kunnen instellen. Het beroep van de Stichting en anderen, voor zover dit is ingesteld door [belanghebbende B], [belanghebbende C] en [belanghebbende D], en het beroep van [appellante sub 3] en andere (hierna: [appellante sub 3]), voor zover dit is ingesteld door [belanghebbende E], zijn derhalve niet-ontvankelijk.

2.4. Ten aanzien van appellant [belanghebbende A] overweegt de Afdeling als volgt. Tussen partijen is niet in geschil dat ter plaatse van het perceel [locatie 1] te Bunnik, dat eigendom is van [belanghebbende F], gevolgen kunnen worden ondervonden van het inpassingsplan. Nu uit de stukken blijkt dat [belanghebbende A] enig aandeelhouder en enig bestuurder is van [belanghebbende F], is het belang van [belanghebbende A] zo verweven en loopt dit belang zo parallel met dat van [belanghebbende F] dat [belanghebbende A] kan worden aangemerkt als belanghebbende in de zin van artikel 1:2, eerste lid, van de Awb. Het beroep van de Stichting en anderen, voor zover dit is ingediend door [belanghebbende A], is derhalve ontvankelijk.

Ten aanzien van de inhoud

Milieueffectrapportage

3. De Stichting en anderen kunnen zich niet verenigen met het inpassingsplan nu dit volgens hen leidt tot een onaanvaardbare aantasting van de openheid en het afwisselende karakter van het landschap ten zuiden van de A12. Onder verwijzing naar de uitspraak van 28 mei 2008 (nr.

200608226/1) voeren zij aan dat in strijd met artikel 7.23, eerste lid, sub b, van de Wet milieubeheer (hierna: Wm) het in het MER "Ontsluiting Houten, Herijking Alternatieven" (hierna: MER 2010) vervatte alternatievenonderzoek onvolledig is. Zij betogen dat in ieder geval een variant van het zogenoemde Meerpaalalternatief met een tracé strak langs de A27 had moeten worden meegenomen, nu dit volgens het MER A12 SALTO kenbaar minder nadelig is voor het milieu dan het RWT en de kosten hiervan vergelijkbaar zijn. Volgens de Stichting en anderen is ook door de Commissie voor de milieueffectrapportage (hierna: commissie m.e.r.) onderschreven dat dit alternatief dient te worden meegenomen. Ter onderbouwing van hun betoog verwijzen zij naar het advies "Verbindingsweg Houten - A12. De juiste keuze voor het juiste probleem?" van verkeerskundig adviesbureau VMC Beleids- en Procesmanagement (hierna: het VMC-rapport) van 30 mei 2012. De Stichting en anderen voeren voorts aan dat niet is voldaan aan het advies van de commissie m.e.r. onder meer wat betreft het te maken onderscheid tussen lokaal, extern en doorgaand verkeer en het meenemen van de effecten van de planstudie A27 Hooipolder-Lunetten. In het bijzonder wijzen zij op het advies van de commissie m.e.r. om een duidelijke scheiding te maken tussen de onderdelen stap A en stap B in het MER 2010. De Stichting en anderen betogen verder dat het MER 2010 in strijd is met artikel 7.36a, onder b, van de Wm, nu de gegevens in het MER zijn verouderd.

3.1. Provinciale staten stellen, onder verwijzing naar de positieve adviezen van de commissie m.e.r., dat alle relevante realistische en daarmee redelijkerwijs in beschouwing te nemen alternatieven in het MER A12 SALTO en het MER 2010 zijn beschouwd. Volgens provinciale staten is de door de Stichting en anderen voorgestane variant van het Meerpaalalternatief geen reëel alternatief. Hiertoe stellen zij allereerst dat deze variant van het Meerpaalalternatief in het kader van de planstudie A27 Hooipolder-Lunetten is verkend maar mede op basis van het bestuurlijk advies van de Utrechtse regionale partijen is besloten deze variant niet in de 2e fase van de planstudie mee te nemen. Zij verwijzen in dit verband naar de notitie "Reikwijdte en detailniveau" van 19 augustus 2010 en de zienswijzennota. Provinciale staten wijzen daarnaast op brieven van Rijkswaterstaat van 12 november 2010 en 14 mei 2012 waarin Rijkswaterstaat aangeeft dat het RWT in tegenstelling tot de door de Stichting en anderen bedoelde variant van het Meerpaalalternatief op korte termijn een reële oplossing biedt en bovendien een toekomst vaste oplossing voor de ontsluitingsproblematiek van de gemeente Houten. De variant is dan ook, anders dan de Stichting en anderen stellen, niet buiten beschouwing gelaten omwille van kosten. Volgens provinciale staten heeft de commissie m.e.r. niet geadviseerd om de variant toch mee te nemen, maar heeft het in het algemeen geadviseerd om alle kansrijke alternatieven in het kader van de herijking te onderzoeken. Provinciale staten stellen voorts dat wel rekening is gehouden met de planstudie A27 Hooipolder-Lunetten (verbreding van de A27) doordat een Meerpaalalternatief is doorgerekend waarbij de capaciteit van de A27 ter hoogte van Houten wordt vergroot naar 2x4 rijstroken.

Provinciale staten stellen tot slot dat in de omstandigheid dat het inpassingsplan geen oplossing biedt voor alle verkeersproblemen geen aanleiding kan worden gezien voor het oordeel dat de gegevens in het MER 2010 verouderd zijn en om die reden in strijd is gehandeld met artikel 7.36a, onder b, van de Wm.

3.2. Ingevolge artikel 7.23, eerste lid, onder e, van de Wm, zoals dat luidde ten tijde van belang, bevat een milieueffectrapport (hierna: MER) een beschrijving van de gevolgen voor het milieu, die de voorgenomen activiteit, onderscheidenlijk de beschreven alternatieven kunnen hebben, alsmede een motivering van de wijze waarop deze gevolgen zijn bepaald en beschreven.

Ingevolge artikel 7.36a, onder b, zoals dat luidde ten tijde van belang, neemt het bevoegd gezag een besluit niet indien de gegevens die in het MER zijn opgenomen redelijkerwijs niet meer aan het besluit ten grondslag kunnen worden gelegd.

3.3. Uit de stukken volgt dat voor het zogenoemde project A12 SALTO, dat onder meer tot doel had de regionale verkeersproblematiek in het Kromme Rijngebied op te lossen, een milieueffectrapportage is doorlopen. De resultaten hiervan zijn neergelegd in het MER A12 SALTO van 12 oktober 2007. Vervolgens is ten behoeve van het inpassingsplan een nieuwe milieueffectrapportage doorlopen, waarvoor op 19 augustus 2010 een kennisgeving is gedaan als bedoeld in artikel 7.29 van de Wm, en waarvoor de notitie "Reikwijdte en Detailniveau" op dezelfde datum ter inzage is gelegd. De commissie m.e.r. heeft hierover geadviseerd in "Ontsluiting Houten, Advies over reikwijdte en detailniveau van het milieueffectrapport" van 27

oktober 2010. De tegen de notitie ingebrachte zienswijzen zijn samengevat en beantwoord in de notitie "Zienswijzen MER Ontsluiting Houten, Herijking Alternatieven". Vervolgens is het MER 2010 opgesteld. Hierover heeft de commissie m.e.r. geadviseerd in "Ontsluiting Houten. Toetsingsadvies over het milieueffectrapport" van 18 mei 2011.

3.3.1. Het MER 2010 bestaat uit verschillende onderdelen die zijn aangeduid als stappen A tot en met C. In stap A is getoetst of op basis van nieuwe inzichten - waaronder de Planstudie Ring Utrecht - de uit het MER A12 SALTO voortvloeiende keuze voor het RWT de juiste oplossing is voor de bereikbaarheidsproblemen rondom Houten. Hiertoe zijn de meest kansrijke regionale alternatieven zoals die volgen uit project A12 SALTO op basis van de nieuwste verkeerskundige inzichten geanalyseerd. De conclusie die in dit deel van het MER 2010 wordt getrokken is dat de analyse aantoont dat de eerder op basis van het MER A12 SALTO gemaakte keuze voor het RWT, in aanmerking genomen nieuwe verkeersontwikkelingen in de regio, verantwoord is.

In het tweede deel van MER 2010, aangeduid als stap B, is bezien wat de meest geschikte ligging is van het RWT. Er is gekeken naar een oostelijke tracévariant en een westelijke tracévariant. Hieruit volgt dat een oostelijke tracévariant van het RWT minder negatieve milieugevolgen heeft dan een westelijke variant.

Tot slot zijn in stap C inrichtingsvarianten van het RWT geïnventariseerd waarbij onder meer is gekeken naar de uitvoering van de kruising van het RWT met de Achterdijk. Bezien is wat de verschillen zijn tussen een turborotonde met of zonder spitsafsluiting. Hieruit volgt dat er alleen verschillen optreden tussen de varianten als het gaat om het aspect verkeer. Zo zorgt de spitsafsluiting voor minder verkeer op de Achterdijk, wat positieve gevolgen heeft voor nagenoeg alle verkeerskundige aspecten, aldus het MER 2010.

3.3.2. In het advies van de commissie m.e.r. van 27 oktober 2010 wordt provinciale staten onder meer geadviseerd om te motiveren of de keuzes die bij de trechtering in het kader van het MER A12 SALTO zijn gemaakt nog actueel en juist zijn. Kansrijke alternatieven dienen volgens de commissie m.e.r. alsnog bij de herijking van alternatieven te worden onderzocht. Andersom geldt ook dat alternatieven die in de actuele situatie slecht scoren op doelbereik niet verder onderzocht hoeven te worden.

In het advies van de commissie m.e.r. van 18 mei 2011 oordeelt de commissie dat de essentiële informatie voor de besluitvorming over het inpassingsplan in het MER 2010 aanwezig is. Volgens het advies laat het MER 2010 op heldere en navolgbare wijze zien dat het RWT het meeste probleemoplossend vermogen heeft ten opzichte van het Meerpaalalternatief.

3.3.3. In het VMC-rapport wordt geconcludeerd dat het Meerpaalalternatief verkeerskundig de beste oplossing is, onder meer omdat Houten sterk is georiënteerd op noordwestelijke bestemmingen. Verder wordt geconcludeerd dat de aansluiting van het RWT op de A12 gevaarlijke situaties oplevert vanwege de complexe inrichting van de aansluiting. In dit verband wordt genoemd dat automobilisten met een aangepaste lagere snelheid vanaf het RWT aansluiten op de A12 en eerst op snelheid moeten komen om in te kunnen voegen. Daarnaast vindt vlak na de aansluiting een rijrichtingscheiding plaats naar A12 Oudenrijn/Gouda en A27 Gorinchem/Breda. Ook is niet duidelijk welke informatie wel en welke informatie niet uit het MER A12 SALTO is gebruikt in het MER 2010, en welke toekomstplannen van Rijkswaterstaat wel of niet zijn meegenomen in de modelberekeningen.

3.4. Zoals de Afdeling eerder heeft overwogen bij uitspraak van 21 juli 2009 (nr. [200801853/1/R2](#)) is de vraag welke alternatieven in een concrete situatie redelijkerwijs in beschouwing dienen te worden genomen, afhankelijk van de omstandigheden van het geval en moet deze mede worden beantwoord in het licht van artikel 7.23, eerste lid, onder e, van de Wm. Ingevolge die bepaling moet een MER onder meer een beschrijving bevatten van de gevolgen voor het milieu die de voorgenomen activiteit, onderscheidenlijk de beschreven alternatieven kunnen hebben. Uit de genoemde bepalingen, in onderlinge samenhang bezien, volgt dat in een MER uitsluitend alternatieven hoeven te worden beschreven die, wat betreft de gevolgen voor het milieu die daarvan redelijkerwijs zijn te verwachten, mogelijk tot relevante verschillen kunnen leiden.

3.4.1. De Afdeling begrijpt het betoog van de Stichting en anderen aldus dat een variant van het Meerpaalalternatief, inhoudende de aanleg van een weg strak langs de A27 met een aansluiting op de A27, ten onrechte niet is meegenomen in het alternatievenonderzoek van het MER 2010. Hiervoor is in de eerste plaats van belang dat bij een omvangrijk project als het

onderhavige, waarbij vele varianten een rol spelen, een zekere trechtering gedurende het besluitvormingsproces onvermijdelijk en noodzakelijk is. De Afdeling verwijst in dit verband naar haar uitspraak van 7 december 2011, nr. [201011757/1/R1](#) en [201012728/1/R1](#). Uit de stukken en de toelichting ter zitting volgt dat de door de Stichting en anderen gewenste variant niet is meegenomen omdat Rijkswaterstaat hiermee niet kon instemmen. Dit blijkt volgens provinciale staten uit de planstudie Hooipolder-Lunetten. Daarnaast is van belang geacht dat de door de Stichting en anderen gewenste variant niet uitgaat van een rechtstreekse verbinding met de A27. Nu het realiseren van een rechtstreekse verbinding met de A27 voor de doelstelling van het project evenwel van belang is, is gekozen voor de variant van het Meerpaalalternatief die voorziet in de meest rechtstreekse verbinding. Hetgeen is aangevoerd geeft geen aanleiding voor het oordeel dat deze zogenoemde trechtering van alternatieven onredelijk is. Hiertoe is van belang dat de stukken van de Stichting en anderen, waaronder het VMC-rapport, niet met feiten en omstandigheden onderbouwen dat de door hen gewenste variant verschilt van de variant van het Meerpaalalternatief die wel is meegenomen in die zin dat deze variant tot relevante verschillen in milieuevoluties kan leiden.

Nu voorts uit het advies van de commissie m.e.r. van 18 mei 2011 volgt dat zij kan instemmen met het MER 2010, valt niet in te zien dat het eerdere advies van de commissie m.e.r. op onjuiste of onvolledige wijze is meegenomen door provinciale staten. Hierbij is van belang dat de commissie m.e.r., anders dan de Stichting en anderen betogen, niet heeft geadviseerd de door hen gewenste variant te beschrijven. De commissie m.e.r. heeft slechts in het algemeen aangegeven dat kansrijke alternatieven in het MER 2010 alsnog dienen te worden onderzocht.

Voor zover de Stichting en anderen betogen dat het MER 2010 onvoldoende actueel is, is van belang dat de enkele omstandigheid dat na de voltooiing van het MER 2010 nieuwe infrastructurele ontwikkelingen hebben plaatsgevonden op zichzelf niet tot de conclusie kan leiden dat het MER 2010 reeds daarom aan actualiteit heeft ingeboet. Dat niet alle verkeersproblemen zijn meegenomen in het MER 2010 biedt op zichzelf evenmin aanknopingspunten voor het oordeel dat het MER 2010 in strijd is met artikel 7.36a van de Wm.

Gelet op het voorgaande geeft hetgeen is aangevoerd geen aanleiding voor het oordeel dat het alternatieven onderzoek van het MER 2010 onvolledig, dan wel onzorgvuldig tot stand is gekomen. Het betoog faalt.

4. De Stichting en anderen betogen voorts, onder verwijzing naar het VMC rapport, zoals hiervoor onder 3.3.3 is weergegeven, dat het MER 2010 onjuistheden kent. Provinciale staten hebben volgens hen dan ook niet kunnen volstaan met dit MER. Verder stellen zij dat de onderbouwing van de keuze voor het RWT niet transparant is onder meer door de rolverschuiving van initiatiefnemer Bestuur Regio Utrecht naar de provincie.

4.1. Provinciale staten stellen dat uit verschillende onderzoeken volgt dat het RWT niet leidt tot verkeersonveilige situaties. Volgens provinciale staten is de aansluiting van de toerit naar de A12 ontworpen op basis van de Richtlijnen voor het ontwerpen van autosnelwegen, hoofdstuk IV Knooppunten en aansluitingen van het (toenmalige) Ministerie van Verkeer en Waterstaat (hierna: Richtlijnen). Dat sprake is van een verkeersveilig ontwerp wordt ook, zo stellen provinciale staten, nadrukkelijk bevestigd in de brief van de Minister van Infrastructuur en Milieu. Provinciale staten weerspreken dat de rolverschuiving van initiatiefnemer ertoe heeft geleid dat de keuze voor het RWT niet transparant is. Volgens provinciale staten is in verschillende documenten neergelegd welke informatie is overgenomen en waarom, en is de rolverschuiving gemarkeerd door het besluit van provinciale staten van 26 april 2010 waarbij is besloten een inpassingsplan vast te stellen voor het RWT. Welke gegevens van Rijkswaterstaat zijn meegenomen blijkt volgens provinciale staten uit het MER 2010 alsmede de notitie "Reikwijdte en detailniveau".

4.2. In hetgeen de Stichting en anderen in dit verband hebben aangevoerd ziet de Afdeling geen aanleiding voor het oordeel dat het MER 2010 in strijd moet worden geacht met de bepalingen hiervoor in de Wm, noch dat provinciale staten zich anderszins hierop niet hebben mogen baseren. Hiertoe is allereerst van belang dat niet aannemelijk is gemaakt dat onvoldoende zorgvuldig onderzoek is gedaan naar de verkeersintensiteiten of de verkeersveiligheid. Hieromtrent hebben provinciale staten ter zitting verduidelijkt dat het ontwerp van het RWT weliswaar op een ondergeschikt punt afwijkt van de Richtlijnen, maar dat dit niet betekent dat het inpassingsplan leidt tot een verkeersonveilige situatie. Dit blijkt volgens provinciale staten ook uit de instemmingen van het ministerie van Infrastructuur en

Milieu en van Rijkswaterstaat. Verder ziet de Afdeling in de omstandigheid dat provinciale staten uiteindelijk een inpassingsplan hebben vastgesteld in plaats van de gemeenten een bestemmingsplan, geen aanknopingspunten aan te nemen dat het MER 2010 daarom onzorgvuldig tot stand is gekomen. Daarbij is van belang dat provinciale staten weliswaar gebruik hebben gemaakt van gegevens uit het MER A12 SALTO maar dat zij ook opnieuw een milieueffectrapportage hebben doorlopen. Welke gegevens uit het MER A12 SALTO zijn gebruikt blijkt volgens de Afdeling voldoende uit de verschillende dossierstukken. Dat ten gevolge van deze verschuiving het aantal onderzoeksrapporten en onderliggende documenten toenam, is evenmin een omstandigheid die tot het oordeel kan leiden dat sprake is van een onzorgvuldige besluitvorming. Het betoog van de Stichting en anderen dat onduidelijk is welke gegevens van Rijkswaterstaat zijn gebruikt is voorts niet overtuigend nu zowel in de notitie "Reikwijdte en Detailniveau", waarop de Stichting en anderen zienswijzen hebben ingediend, als in het MER 2010 is aangegeven welke ontwikkelingen zijn meegenomen om de situatie in 2020 te bepalen die zou zijn ontstaan bij uitvoering van vastgesteld of voorgenomen beleid, maar zonder de realisatie van het RWT. In dit verband is aangegeven dat alleen ontwikkelingen zijn meegenomen waarvoor besluitvorming heeft plaatsgevonden of in voorbereiding is. Gelet op het voorgaande bestaat er geen grond voor het oordeel dat de onderbouwing van de keuze voor het RWT niet transparant is. Het betoog faalt.

5. Ten slotte voeren de Stichting en anderen in dit verband aan dat in strijd met artikel 7.39, eerste lid, van de Wm geen evaluatieprogramma is opgesteld.

5.1. Ingevolge artikel 7.39, eerste lid, van de Wm, zoals dat luidde ten tijde van belang, onderzoekt het bevoegd gezag dat een plan heeft vastgesteld of een besluit heeft genomen, de gevolgen die de uitvoering van dat plan, dan wel van dat besluit heeft voor het milieu, wanneer de in het plan, dan wel in het besluit voorgenomen activiteit wordt ondernomen of nadat zij is ondernomen.

Ingevolge het tweede lid, zoals dat luidde ten tijde van belang, berust, indien een in een plan opgenomen activiteit slechts kan worden ondernomen nadat daarvoor een besluit is genomen, de verplichting, bedoeld in het eerste lid, bij het gezag dat dat besluit heeft genomen.

5.2. Hetgeen door de Stichting en anderen in dit verband is aangevoerd heeft betrekking op de in paragraaf 7.9 van de Wm voorgescreven evaluatie, die moet plaatsvinden na het nemen en uitvoeren van een besluit. In het onderhavige geding staat echter niet een evaluatie, maar het inpassingsplan ter beoordeling. De wijze waarop dit besluit wordt geëvalueerd, is niet van invloed op de rechtmatigheid van dit besluit. De Afdeling verwijst hiervoor naar haar uitspraak van 20 juli 2011, nr. [200908736/1/M2](#). Dat in de betreffende stukken staat vermeld dat er een evaluatieprogramma zou zijn op het moment van vaststelling van het inpassingsplan, wat daar ook van zij, kan dan ook niet tot een andere conclusie leiden. Het betoog faalt.

Provinciaal belang

6. De Stichting en anderen betogen dat met de planontwikkeling geen provinciaal belang is gemoeid, zodat provinciale staten niet bevoegd waren een inpassingsplan vast te stellen. Zij stellen dat het hier gaat om een belang van de inwoners van de gemeente Houten bij het oplossen van hun fileprobleem naar het hoofdwegennet. Het inpassingsplan mag volgens hen niet worden gebruikt als juridisch breekijzer. In dit verband verwijzen zij naar kamerstukken II 2002/03, 28 916, nr. 3.

6.1. Provinciale staten stellen dat de realisering van het inpassingsplan van provinciaal belang is. Hiertoe stellen zij dat het RWT een provinciale gebiedsontsluitingsweg zal worden en als zodanig deel zal uitmaken van de provinciale infrastructuur, dat het gelegen is op het grondgebied van zowel de gemeente Houten als de gemeente Bunnik, dat de grond in eigendom is van de provincie en dat de provincie als wegbeheerder zal optreden. Provinciale staten stellen voorts dat het RWT als zodanig in de Structuurvisie 2005-2015 (hierna: de Structuurvisie) en het Strategische Mobiliteitsplan provincie Utrecht 2004-2020 (SMPU+) (hierna: het Strategisch Mobiliteitsplan) is genoemd.

6.2. In artikel 3.26 van de Wro is bepaald dat indien sprake is van provinciale belangen, provinciale staten, de betrokken gemeenteraad gehoord, voor de daarbij betrokken gronden een inpassingsplan kunnen vaststellen met uitsluiting van de bevoegdheid van de gemeenteraad om voor die gronden een bestemmingsplan vast te stellen.

6.3. Onder verwijzing naar de uitspraak van 16 februari 2011 in zaak nr. [201005138/1/R3](#) overweegt de Afdeling dat voor het antwoord op de vraag of een belang een provinciaal belang is, bepalend is of het belang zich leent voor behartiging op provinciaal niveau vanwege de daaraan verbonden bovengemeentelijke aspecten. In dit verband is van belang dat het RWT tot doel heeft de verkeersdruk te doen afnemen en de verkeersveiligheid en leefbaarheid in de regio te doen toenemen. Ook is van betekenis dat de ontsluiting van Houten onderwerp is van provinciaal beleid. Zo is in de Structuurvisie vermeld dat onderzoek wordt gedaan naar een extra ontsluiting van Houten richting de A12 bij Bunnik. Een verbindingsweg is in dit kader opgenomen als gewenste ruimtelijke ontwikkeling. Verder is in het Strategisch Mobiliteitsplan vermeld dat provinciale staten verkeerskundig gezien een voorkeur hebben voor een meerzijdige ontsluiting van Houten op het stroomwegennet, nu dit de bereikbaarheid van de bestaande ontsluiting De Staart en de N409 ten goede komt. Om die reden willen provinciale staten, zo volgt uit het Strategisch Mobiliteitsplan, de mogelijkheid voor een verbeterde verbinding met de huidige, eventueel aan te passen aansluiting op de A12 bij Bunnik openhouden en onderzoeken. Voorts is van belang dat het RWT op het grondgebied van de gemeente Houten en de gemeente Bunnik ligt, zodat ook hieruit een bovengemeentelijke betekenis volgt. De Afdeling is dan ook van oordeel dat provinciale staten zich de met het plan gemoeide belangen als provinciaal belang hebben mogen aantrekken. Het betoog faalt.

Provinciaal beleid

7. De Stichting en anderen betogen dat het inpassingsplan is vastgesteld in strijd met de provinciale ruimtelijke verordening Provincie Utrecht 2009 (hierna: de provinciale verordening) waarin het plangebied de aanduiding "Eisen stellen cultuurhistorische waarden" heeft. Zij stellen daarnaast dat het gebied als "Landelijk gebied 2" is aangemerkt, waarvoor ingevolge artikel 4 van de verordening geldt dat verstedelijking niet is toegestaan. Tot slot stellen zij in dit verband dat de ligging van het plangebied in een nationaal landschap ten onrechte niet is onderkend.

7.1. Provinciale staten stellen dat het inpassingsplan in overeenstemming is met de provinciale verordening. Volgens hen geldt de aanduiding "Eisen stellen cultuurhistorische waarden" slechts voor een klein deel van het plangebied. Onder verwijzing naar de plantoelichting stellen zij dat archeologisch vooronderzoek heeft plaatsgevonden. Gelet hierop is aan alle gronden in het plangebied de dubbelbestemming "Waarde-Archeologie" toegekend. Volgens provinciale staten is hiermee een adequate planologische bescherming gegarandeerd. Provinciale staten stellen voorts dat de aanduiding "Landelijk gebied 2" niet in de weg staat aan de realisering van het plan nu met verstedelijking wordt bedoeld op nieuwe woon-, bedrijfs- dan wel kantoorbebouwing en niet op de aanleg van infrastructuur, zoals hier aan de orde.

7.2. Ingevolge artikel 1, sub s, van de provinciale verordening wordt onder verstedelijking verstaan: nieuwe vestiging van niet-agrarische bedrijven en woningen, detailhandel, kantoren en voorzieningen. Onder verstedelijking wordt mede verstaan uitbreiding van bestaande bedrijfsbebouwing van aan het landelijk gebied gebonden functies die niet wordt gerechtvaardigd door een op de eigen bedrijfsvoering gerichte economische en functionele noodzaak.

Ingevolge artikel 3.2, eerste lid, bevat een bestemmingsplan voor een gebied dat is aangeduid als "Eisen stellen cultuurhistorische waarden" bestemmingen en regels die zijn gericht op het in stand houden van en het voortbouwen op de in het plangebied voorkomende cultuurhistorische waarden.

Ingevolge het tweede lid, bevat de toelichting op een bestemmingsplan als bedoeld in het eerste lid een beschrijving van de in het plangebied aanwezige cultuurhistorische waarden, de daaraan toe te kennen waardering, het door de gemeente te voeren beleid ter zake en de wijze waarop met eventuele veranderingen wordt omgegaan.

Ingevolge artikel 4.1, derde lid, bevat een bestemmingsplan voor een gebied dat is aangeduid als 'Landelijk gebied' geen bestemmingen en regels die verstedelijking toestaan.

7.3. In de plantoelichting is over de cultuurhistorische waarden onder meer vermeld dat het plangebied volgens de archeologische beleidskaart van het buitengebied van Bunnik, ARCHIS-waarnemingen en de archeologische monumentenkaart bijna geheel in een gebied ligt met een hoge verwachting op archeologische waarden. Het Rijsbruggerwegtracé ligt volgens de plantoelichting zodanig dat het vrijwel geen percelen met hoge archeologische waarden

doorsnijdt. In de plantoelichting is verder vermeld dat in het archeologisch vooronderzoek voor een drietal gebieden proefsleuvenonderzoek wordt voorgesteld. Door een verlegging van het tracé in oostelijke richting (ten zuiden van de Achterdijk) gelden nu nog twee gebieden: bij de Achterdijk en bij de aansluiting bij Houten. Hier zal volgens de plantoelichting gegraven gaan worden. Dit geldt ook voor die gronden waar een nieuwe primaire watergang zal worden aangelegd, aldus de plantoelichting.

7.4. Vaststaat dat het plangebied in de provinciale verordening is aangemerkt als "Eisen stellen cultuurhistorische waarden" en "Landelijk gebied 2". In de eerste plaats hebben provinciale staten hieraan gevolg gegeven door in de plantoelichting de aanwezige cultuurhistorische waarden te bespreken aan de hand van het hiervoor verrichte archeologisch vooronderzoek "SALTO A12, "Rijsbruggerwegtraject" gemeenten Bunnik en Houten" van Vestigia van 16 december 2009. Provinciale staten hebben hieromtrent ter zitting toegelicht dat voor twee gebieden de verwachting bestaat dat er archeologische waarden in de gronden zitten. Hiervoor zal proefsleuvenonderzoek worden gedaan. Dit onderzoek staat onder archeologische begeleiding. Voorts is aan alle gronden in het plangebied de dubbelbestemming "Waarde - Archeologie" toegekend, waarvoor ingevolge artikel 9.3.1 van de planregels onder meer geldt dat het verboden is op of in deze gronden zonder of in afwijking van een omgevingsvergunning werken, geen bouwwerken zijnde, of werkzaamheden uit te voeren als bedoeld in het artikel. Onder deze werkzaamheden valt onder andere het verlagen, het vergraven of egaliseren van de bodem. De omgevingsvergunning kan volgens artikel 9.3.3 van de planregels worden verleend indien is gebleken dat de werken en werkzaamheden dan wel de directe of indirecte gevolgen van deze werken en werkzaamheden niet zullen leiden tot een verstoring van archeologisch materiaal. Tevens kunnen op grond van dit artikel voorschriften worden verbonden aan de omgevingsvergunning. Gelet hierop valt niet in te zien dat provinciale staten in het inpassingsplan onvoldoende hebben voorzien in bestemmingen en regels die zijn gericht op het in stand houden van en het voortbouwen op de in het plangebied voorkomende cultuurhistorische waarden, als bedoeld in artikel 3.2, eerste lid, van de provinciale verordening. Te meer nu op grond van artikel 9.2.2. ook een soortgelijke toets geldt in het geval van een omgevingsvergunning voor het bouwen. Provinciale staten hebben in zoverre dan ook geen aanleiding behoeven te zien dat de provinciale verordening aan de vaststelling van het inpassingsplan in de weg staat. Evenmin hebben provinciale staten aanleiding hoeven te zien dat de aanduiding "Landelijk gebied 2" aan de vaststelling van het inpassingsplan in de weg staat. Hiertoe is van belang dat provinciale staten zich in redelijkheid op het standpunt hebben kunnen stellen dat de realisering van de weg niet kan worden aangemerkt als verstedelijking in de zin van artikel 4.1, derde lid, in relatie gezien tot artikel 1, sub s, van de provinciale verordening. Hieromtrent hebben provinciale staten ter zitting verduidelijkt dat bedoeld is het zogenoemde rode contouren beleid, dat in hoofdzaak betrekking heeft op stedelijke bebouwing, door te trekken en dat de term verstedelijking in dat licht moet worden uitgelegd. Hetgeen is aangevoerd geeft geen aanleiding deze uitleg onredelijk te achten. Tot slot geeft hetgeen is aangevoerd geen aanleiding te oordelen dat gelet op de gestelde ligging in nationaal landschap het inpassingsplan niet kon worden vastgesteld. Het betoog faalt.

8. [appellant sub 2] en anderen stellen voorts dat het inpassingsplan is vastgesteld in strijd met de Structuurvisie, waarin is bepaald dat het gebied open dient te blijven, en met het Strategisch Mobiliteitsplan.

8.1. Provinciale staten stellen dat zowel in het Streekplan Utrecht 2005-2015 als in het Strategisch Mobiliteitsplan rekening is gehouden met de aanleg van het RWT, zodat het inpassingsplan hiermee niet in strijd is. Provinciale staten stellen daarnaast dat het RWT in het toekomstig beleid van de provincie is vertaald door middel van de aanduiding "Regionaal wegennet" op de kaart "Verkeer en vervoer" bij de Structuurvisie.

8.2. Zoals hiervoor onder 6.3 is overwogen is in de Structuurvisie en het Strategisch Mobiliteitsplan rekening gehouden met een verbindingsweg als waarin het plan voorziet. Dat het RWT niet tot een verbeterde verbinding leidt, zodat daarom geoordeeld moet worden dat het inpassingsplan in strijd is met het Strategisch Mobiliteitsplan, acht de Afdeling mede gelet op hetgeen hiervoor is overwogen niet aannemelijk gemaakt. Gelet hierop valt niet in te zien dat provinciale staten in de Structuurvisie of het Strategisch Mobiliteitsplan aanleiding had moeten zien het inpassingsplan niet vast te stellen. Het betoog faalt.

Woon- en leefklimaat/bedrijfsvoering

9. [appellant sub 2] en anderen betogen dat zij ten gevolge van het plan onevenredig in hun bedrijfsvoering worden gehinderd. Zij vrezen voor aantasting van het uitzicht en geluidsoverlast. Met name de toename van geluid zal volgens hen negatieve gevolgen hebben voor de bedrijfsvoering, nu dit van invloed is op het gedrag van de paarden. Verder voeren zij aan dat de bereikbaarheid van hun percelen tijdelijk afneemt door de aanleg van de weg en dat zij last zullen hebben van bouwverkeer. Voorts vrezen zij voor de gevolgen van het verwijderen van de sloot die grenst aan hun percelen. Zij stellen onder meer dat de percelen daardoor kwetsbaar zijn voor onder andere diefstal. Voorts stellen zij dat door de realisering van het inpassingsplan een waardevol deel van hun percelen moet worden verkocht aan de provincie, waarop zich bovendien een waardevolle boom bevindt. De gedwongen verkoop van de betreffende gronden heeft volgens hen zeer negatieve gevolgen voor hun bedrijfsvoering, onder andere in verband met de regels voor mestboekhouding. Tot slot stellen [appellant sub 2] en anderen, onder verwijzing naar de gedaalde WOZ-waarde van hun percelen, dat het inpassingsplan leidt tot een onevenredige waardedaling van hun percelen.

9.1. Provinciale staten stellen dat het meewegen van de belangen van [appellant sub 2] en anderen in de besluitvorming ertoe heeft geleid dat het RWT ten noorden van de Achterdijk en toeleidend naar de A12 zo lang mogelijk op maaiveldniveau wordt gerealiseerd. Pas op 825 meter vanaf de A12 begint de oprit van het RWT richting de A12. Provinciale staten lichten toe dat het RWT daarmee op 2,8 meter NAP wordt gerealiseerd, waarmee het lager ligt dan de Rondweg Houten en de Achterdijk die beide op een hoogte van 3 meter NAP zijn aangelegd. Ook is met het "Landschapsplan A12 SALTO" van Royal Haskoning van 9 maart 2010 (hierna: het Landschapsplan) voorzien in een landschappelijke inpassing van de weg teneinde de openheid van het landschap zoveel mogelijk te behouden.

Provinciale staten stellen verder dat de toekomstige geluidssituatie op de percelen van [appellant sub 2] en anderen aanvaardbaar is vanuit een oogpunt van een goede ruimtelijke ordening. In dit verband wijzen provinciale staten erop dat het paardenpension geen hinder ondervindt van de geluidbelasting afkomstig van de A12. Volgens provinciale staten zal de geluidbelasting ten gevolge van het RWT de voorkeursgrenswaarde niet overschrijden.

Voor de aanvaardbaarheid van de veranderingen in de hydrologische situatie verwijzen provinciale staten naar het rapport "Ontwerp aanpassing waterhuishoudkundig systeem wegtracé A12 Salto" van Royal Haskoning van 30 oktober 2009 (hierna: het hydrologisch rapport). Hierbij merken zij op dat in het kader van het minnelijk grondverwervingstraject kan worden afgesproken dat een watergang op het (resterende) perceel van appellanten wordt aangelegd. Zij stellen voorts dat het inpassingsplan er niet toe leidt dat de bestaande relevante toeleidende verkeerswegen worden afgesloten.

Provinciale staten merken tot slot op dat er thans gesprekken plaatsvinden over de minnelijke verwerving van een deel van de percelen van [appellant sub 2] en anderen en over compensatie van de door hen gestelde schade, waaronder de waardevermindering van het te behouden deel van hun percelen.

9.2. Uit het deskundigenbericht volgt dat het RWT een negatief effect heeft op het landschap, doch dat dit tot een minimum wordt beperkt doordat is gekozen voor de aanleg van de weg volgens het zogenoemde maaiveldmodel waarbij de weg zo dicht mogelijk op het maaiveld ligt. De weg zal ter hoogte van het perceel [locatie 2] op een hoogte van 2,8 meter boven NAP worden aangelegd, hetgeen een maximale hoogte van 1,3 meter boven het huidige maaiveld betekent. Volgens het deskundigenbericht is dit de minimale hoogte die mogelijk is.

Ten aanzien van geluidhinder ten gevolge van het RWT ter plaatse van het perceel [locatie 3] is in het deskundigenbericht vermeld dat de geluidbelasting ten gevolge van het RWT fors lager is dan de voorkeursgrenswaarde van 48 dB(A). Het deskundigenbericht concludeert dat mede gezien het huidige geluidniveau als gevolg van de A12 en de onderschrijding van de voorkeursgrenswaarde als gevolg van het RWT, het inpassingsplan niet leidt tot negatieve gevolgen voor het paardenpension.

Wat betreft de gevolgen voor de waterhuishouding vermeldt het deskundigenbericht dat afwateringsproblemen niet zijn te verwachten. Dat in de nieuwe situatie het paardenpension niet meer grenst aan een sloot is volgens het deskundigenbericht negatief voor de bedrijfsvoering van [appellant sub 2] en anderen, in die zin dat de berekening van het land wordt bemoeilijkt, de paarden niet meer kunnen drinken uit de sloot en dat de paarden minder goed kunnen worden beschermd tegen diefstal en uitbraak. In het deskundigenbericht is

hieromtrent opgemerkt dat de provincie bereid is een waterplaats te realiseren en dat hierover gesprekken plaatsvinden met [appellant sub 2] en anderen. Tevens wordt gesproken over andere vormen van compensatie voor negatieve gevolgen voor de bedrijfsvoering.

Het inpassingsplan voorziet volgens het deskundigenbericht voorts niet in verkeersmaatregelen ten gevolge waarvan de bereikbaarheid van het perceel [locatie 2] afneemt.

9.3. Het Landschapsplan is het resultaat van onderzoek naar de landschappelijke inpassing van het RWT. Met het Landschapsplan is beoogd het negatief effect van de aanleg van het RWT te minimaliseren. Uitgangspunt van het Landschapsplan om dit te realiseren is het zo anoniem mogelijk aanleggen van de weg en het versterken van de bestaande elementen en structuren in het landschap. Hiertoe zijn twee inpassingsmodellen uitgewerkt: het model 'ingelegd' en het model 'maaiveld'. De conclusie van het Landschapsplan is dat het model 'maaiveld' het meest gunstig is. Dit model houdt in dat de weg zo dicht mogelijk op het maaiveld ligt. De inpassing wordt niet zo zeer gezocht in het wegplanten van de weg of het verbergen van de weg in een tunnelbak, maar in het versterken van het landschap in de omgeving. Door de landschapsstructuren en elementen rond de weg te versterken wordt de impact van de weg verminderd, aldus het Landschapsplan.

9.4. Ingevolge artikel 3.1, sub a, onder 4, van de planregels zijn de voor "Verkeer" aangewezen gronden bestemd voor wegen met een verkeersfunctie, met dien verstande dat de hoogte van de weg van het RWT en de A12 (incl. de aansluitingen) niet meer mag bedragen dan de hoogte, zoals aangegeven op de lengteprofielen, die als bijlage 1 bij deze regels zijn gevoegd.

9.5. Tussen partijen is niet in geschil dat ten gevolge van het realiseren van het inpassingsplan het uitzicht vanaf de percelen van [appellant sub 2] en anderen verslechtert. Deze verslechtering wordt evenwel, zo volgt onder meer uit het deskundigenbericht, geminimaliseerd door de aanleg van het RWT volgens het zogenoemde maaiveldmodel dat is vertaald in artikel 3.1, sub a, onder 4, van de planregels. De aanleg volgens dit model betekent dat de weg alleen zichtbaar is op het moment dat er auto's op rijden. Dit komt door de lage ligging die, naar provinciale staten onweersproken stellen, lager is dan de ligging van de Achterdijk en de Rondweg Houten. Daarbij komt dat de percelen in een verstedelijkt en sterk verkeerskundig intensief gebruikt gebied liggen. Naar het oordeel van de Afdeling hebben provinciale staten in het licht gezien van de met het inpassingsplan gemoeide belangen en in aanmerking genomen de hiervoor genoemde omstandigheden, de vermindering van het uitzicht aanvaardbaar kunnen achten.

Vaststaat dat het perceel [locatie 2] niet binnen de geluidzone ligt als bedoeld in artikel 74 van de Wet geluidhinder (hierna: Wgh), zodat die wet niet verplicht tot het doen van akoestisch onderzoek. Dit laat evenwel onverlet dat provinciale staten vanuit een oogpunt van goede ruimtelijke ordening moeten bezien of de geluidbelasting op de percelen van [appellant sub 2] en anderen aanvaardbaar is. Hieromtrent is van belang dat uit het akoestisch onderzoek kan worden afgeleid, hetgeen ook volgt uit het deskundigenbericht, dat de geluidbelasting op de percelen ten gevolge van het RWT de voorkeursgrenswaarde niet overschrijdt. De Afdeling ziet in hetgeen is aangevoerd geen aanleiding voor het oordeel dat dit onjuist is of anderszins een onrealistisch beeld geeft van de toekomstige geluidbelasting ten gevolge van het RWT. Nu ook anderszins niet aannemelijk is gemaakt dat de geluidssituatie na realisering van het plan onaanvaardbaar moet worden geacht, hebben provinciale staten in zoverre in redelijkheid een groter belang kunnen toekennen aan de realisering van het RWT. Hierbij betreft de Afdeling dat niet aannemelijk is gemaakt dat provinciale staten, in het licht gezien van de met het plan gemoeide belangen, onvoldoende rekening heeft gehouden met de door [appellant sub 2] en anderen gestelde gevoeligheid van de paarden voor geluid.

Over de bereikbaarheid van de percelen van [appellant sub 2] en anderen tijdens de aanleg van de weg overweegt de Afdeling dat dit een uitvoeringsaspect betreft dat in de onderhavige procedure niet aan de orde kan komen. Bovendien is niet gebleken dat de gevolgen van de aanleg van het RWT voor de bereikbaarheid onevenredig bezwarend zijn. Hetzelfde geldt voor de eventuele tijdelijke hinder van bouwactiviteiten.

Wat de eventueel nadelige invloed van het plan op de waarde van hun bedrijf betreft onder meer in verband met de sloot die wordt verwijderd en het deel van de percelen dat moet worden afgestaan, overweegt de Afdeling tot slot dat geen grond bestaat voor de verwachting dat die waardevermindering zodanig zal zijn dat provinciale staten bij de afweging van de

belangen hieraan een groter gewicht had moeten toekennen dan aan de belangen die met de realisering van het plan aan de orde zijn. Hierbij is van belang dat niet aannemelijk is dat de belangen van [appellant sub 2] en anderen onvoldoende zijn onderkend. Daarbij wordt mede in aanmerking genomen dat ter zitting is bevestigd dat indien de onderhandelingen die plaatsvinden over compensatie voor de waardedaling van hun bedrijf niet slagen, schadeloosstelling in het kader van een onteigeningsprocedure aan de orde zal zijn. Het betoog faalt.

10. [appellante sub 3] vreest dat de bereikbaarheid van haar bedrijf ernstig zal verminderen indien de diverse ontwikkelingen in het gebied niet integraal worden aangepakt. Zij voert daarnaast aan dat provinciale staten ten onrechte hebben gekozen voor een ongelijkvloerse kruising in plaats van een turbotonde. Een turbotonde is vanuit een oogpunt van een goede ruimtelijke ordening, in het bijzonder gelet op de bereikbaarheid van de bedrijven in het gebied, een betere keuze, aldus [appellante sub 3].

10.1. Provinciale staten stellen, onder verwijzing naar het rapport "Ontsluiting Houten, Beschouwing effecten ongelijkvloerse kruising Rijsbruggerwegtracé en Achterdijk" van Grontmij van 27 juli 2011 (hierna: Beschouwing effecten ongelijkvloerse kruising), dat onder meer is gekozen voor een ongelijkvloerse kruising omdat een ongelijkvloerse kruising een afname van verkeersintensiteiten met zich brengt. Zij lichten toe dat door de aanleg van een ongelijkvloerse kruising er geen uitwisseling van verkeer plaatsvindt, waardoor er minder sprake zal zijn van sluipverkeer uit de richting van Wijk bij de Duurstede. Volgens provinciale staten is een ongelijkvloerse kruising daarnaast veiliger omdat er geen uitwisseling tussen weggebruikers op de Achterdijk plaatsvindt.

10.2. Uit het onderzoek Beschouwing effecten ongelijkvloerse kruising volgt dat zowel een turbotonde als een ongelijkvloerse kruising leiden tot afname van de verkeersintensiteit. De verkeersafname en het ongelijkvloers kruisen tezamen hebben een positief effect op de meeste verkeerscriteria. Voor geluid en lucht is het effect per saldo gelijk aan dat van de variant met een turbotonde. Op een aantal wegen neemt de verkeersintensiteit dusdanig af dat er minder hinder is te verwachten terwijl dit op andere wegen andersom is, aldus het onderzoek.

10.3. In hetgeen [appellante sub 3] heeft aangevoerd ziet de Afdeling geen aanleiding voor het oordeel dat het inpassingsplan leidt tot een vermindering van de bereikbaarheid van het bedrijf. Daarbij is van belang dat het inpassingsplan geen wijzigingen met zich brengt voor de thans bestaande relevante toeleidende verkeerswegen. Voor zover [appellante sub 3] vreest dat de tunnel de bereikbaarheid voor vrachtverkeer in het gebied doet afnemen, overweegt de Afdeling dat deze tunnel een lengte heeft van 20 meter en een hoogte van 4,6 meter. Niet valt in te zien dat dit tot hinder leidt voor vrachtverkeer. Dat de andere verkeersontwikkelingen wellicht wel gevolgen zullen hebben voor de bereikbaarheid, staat thans niet ter discussie. De Afdeling acht voorts op zich zelf niet onredelijk dat niet alle verkeersontwikkelingen in het achterland, waarover nog geen besluitvorming heeft plaatsgevonden, zijn meegenomen in de afweging. [appellante sub 3] heeft niet aannemelijk gemaakt dat zich in het onderhavige geval bijzondere omstandigheden voordoen die aanleiding geven hierover anders te oordelen. Voor zover zij stelt dat de bereikbaarheid afneemt door de keuze van provinciale staten voor een ongelijkvloerse kruising in plaats van een turbotonde overweegt de Afdeling als volgt. Gezien bovenvermeld onderzoek naar de effecten van een ongelijkvloerse kruising, bestaat geen aanleiding voor het oordeel dat provinciale staten onvoldoende hebben onderzocht welke gevolgen zijn te verwachten van de keuze voor een ongelijkvloerse kruising ten opzichte van een turbotonde. Dat de resultaten van dit onderzoek onjuist zijn of anderszins een onvolledig beeld geven heeft [appellante sub 3] bovendien niet aannemelijk gemaakt. Hiertoe is van belang dat zij hun stelling dat een turbotonde beter is voor de bereikbaarheid van bedrijven in het gebied niet met feiten en omstandigheden hebben onderbouwd. Voor het oordeel dat provinciale staten niet in redelijkheid hebben kunnen kiezen voor een ongelijkvloerse kruising bestaat in zoverre dan ook geen aanleiding. Het betoog faalt.

11. [appellant sub 4] voert aan dat het plan leidt tot een toename van de geluidbelasting op camping de Boomgaard. Hij stelt dat in de beoordeling van de geluidbelasting er ten onrechte vanuit is gegaan dat de bestaande geluidbelasting van de A12 maatgevend is. Volgens hem wordt thans door de windrichting op het campingterrein geen overlast ondervonden van de A12. [appellant sub 4] vreest inkomensderving en stelt dat de hierdoor te verwachten schade onvoldoende wordt ondervangen door het treffen van maatregelen. [appellant sub 4] noemt in

dit verband het plaatsen van een geluidwal alsmede het gebruik van geluiddempend asfalt. [appellant sub 4] stelt daarnaast dat het uitzicht vanaf de camping onevenredig afneemt.

11.1. Provinciale staten stellen dat de voorkeursgrenswaarde van 48 dB niet wordt overschreden, zodat de geluidbelasting op de camping aanvaardbaar is vanuit een oogpunt van een goede ruimtelijke ordening. Provinciale staten stellen dat, nu de geluidbelasting aanvaardbaar is, er geen aanleiding bestaat voor het treffen van verdere geluidbeperkende en -werende voorzieningen. Daarbij stellen zij dat uit het akoestisch onderzoek volgt dat de aanleg van geluidreducerend asfalt op het gedeelte tussen de Achterdijk en de A12 niet financieel doelmatig is. Wat betreft een geluidwal aan de zuidzijde van de A12 stellen provinciale staten dat gelet op de positionering van de percelen van [appellant sub 4] er geen sprake is van een toename van verkeersintensiteit afkomstig van het RWT op de A12 richting Arnhem, zodat de geluidbelasting ten gevolge van het RWT op de A12 ter hoogte van de percelen van [appellant sub 4] niet toeneemt. Verder stellen provinciale staten, onder verwijzing naar het Reken- en meetvoorschrift geluidhinder 2006, dat in het akoestisch onderzoek wel rekening is gehouden met windinvloeden. Ten aanzien van het gestelde verlies aan uitzicht stellen provinciale staten dat vanaf de percelen van [appellant sub 4] het uitzicht naar de Rietsloot behouden blijft, en dat alleen het uitzicht in westelijke richting verandert. De vermindering van het uitzicht is volgens provinciale staten aanvaardbaar gelet op de landschappelijke inpassing van het RWT en de afstand tussen de percelen van [appellant sub 4] en het RWT.

11.2. Uit het deskundigenbericht volgt dat de kortste afstand tussen de percelen van [appellant sub 4] en het plangebied ongeveer 210 meter bedraagt. Dit betreft een klein deel van de camping. Voor het overige bedraagt de afstand tussen de 240 en 260 meter. De tussengelegen percelen kennen een agrarisch gebruik. Volgens het deskundigenbericht ligt slechts een deel van de camping binnen de geluidzone van het RWT. Het overige deel van de camping alsmede de woning liggen buiten de geluidzone van het RWT. De geluidbelasting op de gevel van de woning en op de camping ligt - zo volgt uit het deskundigenbericht - ruim onder de voorkeursgrenswaarde. Dit wordt in het deskundigenbericht afgeleid uit de in het akoestisch onderzoek berekende geluidbelasting op de woning aan de [locatie 4] die 90 meter westelijker ligt van de camping en op een afstand van 140 meter tot het RWT. Ook komt in het deskundigenbericht naar voren dat de verkeersintensiteiten op de A12 ter hoogte van de percelen van [appellant sub 4] niet toenemen, zodat in zoverre geen geluidtoename is te voorzien. In het akoestisch onderzoek is bovendien rekening gehouden met de windrichtingen. In het deskundigenbericht wordt geconcludeerd dat geen sprake is van een akoestisch onaanvaardbare verblijfs- en leefsituatie en dat dientengevolge geen noodzaak bestaat tot het treffen van geluidbeperkende en -werende voorzieningen.

Ten aanzien van de gevolgen voor het uitzicht vanaf de camping wordt in het deskundigenbericht geconcludeerd dat waar het betreft het viaduct over de Parallelweg, de fly-over over de A12 en de bijbehorende op- en afrit, sprake zal zijn van een nadelige wijziging van het uitzicht. Voor het overige wordt, doordat het RWT volgens het zogenoemde maaiveldmodel wordt aangelegd zoals hiervoor onder 9.3 is beschreven, aangesloten bij het bestaande half open landschap.

11.3. In hetgeen is aangevoerd ziet de Afdeling geen aanleiding voor het oordeel dat provinciale staten zich niet hebben mogen baseren op het akoestisch onderzoek. Daarbij is van betekenis dat anders dan [appellant sub 4] stelt windrichtingen wel zijn betrokken in het onderzoek. Uit het akoestisch onderzoek is af te leiden, en zo volgt ook uit het deskundigenbericht, dat de geluidbelasting op de percelen van [appellant sub 4] lager is dan 48 dB(A). Provinciale staten hebben zich dan ook terecht op het standpunt gesteld dat de realisering van het plan niet in strijd is met de Wgh. [appellant sub 4] heeft voorts geen omstandigheden aangevoerd op basis waarvan moet worden geoordeeld dat deze geluidbelasting desondanks onaanvaardbaar is vanuit een oogpunt van een goede ruimtelijke ordening. Nu provinciale staten zich derhalve op het standpunt hebben kunnen stellen dat de geluidbelasting voldoet aan de normen uit de Wgh en aanvaardbaar is vanuit een oogpunt van een goede ruimtelijke ordening, hebben zij in deze geluidbelasting geen aanleiding hoeven te zien de door [appellant sub 4] gewenste geluidbeperkende en -werende voorzieningen in het plan mogelijk te maken.

Niet kan worden ontkend dat het uitzicht vanaf de percelen van [appellant sub 4] ten gevolge van de aanleg van het RWT verslechtert. Deze verslechtering is naar het oordeel van de

Afdeling evenwel niet dusdanig bezwarend dat provinciale staten hierin aanleiding hadden moeten zien het inpassingsplan niet vast te stellen. Hiertoe is van belang dat de weg volgens de planregels, zoals hiervoor onder 9.4 is weergegeven, wordt aangelegd volgens het maaiveldmodel. Zoals hiervoor is overwogen betekent dit dat de weg alleen zichtbaar is op het moment dat er verkeer overheen rijdt. De aansluiting op de A12 wordt bovendien zo vorm gegeven dat deze geleidelijk oploopt. De nadelige visuele gevolgen worden, zo hebben provinciale staten ter zitting opnieuw verklaard, geminimaliseerd doordat de Parallelweg ter plaatse van het viaduct zo dicht mogelijk tegen de snelweg aan wordt gelegd, alsmede door het planten van onder andere bomen langs de Parallelweg.

Gelet op hetgeen hiervoor is overwogen bestaat ook geen aanleiding voor de verwachting dat de door [appellant sub 4] gestelde waardevermindering zodanig zal zijn dat provinciale staten bij de afweging van de belangen hieraan een groter gewicht had moeten toekennen dan aan de belangen die met de realisering van het plan aan de orde zijn. Het betoog faalt.

Overige

12. [appellant sub 2] en anderen stellen dat het inpassingsplan in strijd is met de bestuursovereenkomst van 5 juni 2009 waarin volgens hen is bepaald dat de in het gebied noodzakelijke verkeerskundige wijzigingen in één keer worden aangepakt. Tevens stellen zij dat er geen draagvlak is voor het inpassingsplan in de gemeente Bunnik.

12.1. Provinciale staten hebben ter zitting onweersproken gesteld dat in de bestuursovereenkomst een taakverdeling is opgenomen met betrekking tot de te realiseren wijzigingen in de verkeersstructuur. Met het inpassingsplan wordt hieraan gevolg gegeven. Hieruit leidt de Afdeling af dat, daargelaten de status en verdere interpretatie van de overeenkomst, het inpassingsplan niet in strijd is met de overeenkomst of dat de overeenkomst anderszins aan de uitvoering van het inpassingsplan in de weg staat. Provinciale staten hebben in de bestuursovereenkomst derhalve geen aanleiding hoeven zien het inpassingsplan niet vast te stellen. Voorts overweegt de Afdeling dat provinciale staten zich in redelijkheid op het standpunt hebben kunnen stellen dat de voorziene ontsluitingsweg in een behoefte voorziet. Of al dan niet voldoende draagvlak voor het plan bij de omwonenden bestaat is in dit verband niet doorslaggevend. Het betoog faalt.

13. [appellant sub 2] en anderen voeren aan dat in strijd met de rechtszekerheid niet in het plan is bepaald of er een twee- of een vierbaansweg wordt gerealiseerd.

13.1. Provinciale staten stellen dat in het inpassingsplan is vastgelegd dat het RWT slechts kan bestaan uit maximaal 2x1 rijstroken. Op de verbeelding is daartoe ter plaatse van de nieuwe verbindingsweg de as van de weg aangegeven. In artikel 3.1, sub a, onder 1, van de planregels is hiervoor bepaald dat de weg van de nieuwe verbindingsweg en de Rijksweg A12 uitsluitend mag worden gesitueerd ter plaatse van de aanduiding "as van de weg". Voorts is in artikel 3.1, sub a, onder 2, bepaald dat de nieuwe verbindingsweg niet meer dan 2x1 rijstroken mag bevatten. Provinciale staten wijzen in dit verband tot slot op de definitie van rijstrook in artikel 1.12 van de planregels.

13.2. Ingevolge artikel 1.12 van de planregels wordt onder rijstrook verstaan: 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.

Ingevolge artikel 3.1, sub a, onder 2, mag de nieuwe verbindingsweg niet meer dan 2x1 rijstroken bevatten.

13.3. Anders dan [appellant sub 2] en anderen betogen is blijkens bovenstaande planregels wel vastgelegd dat de verbindingsweg uit maximaal 2x1 rijstroken mag bestaan. Het betoog mist in zoverre feitelijke grondslag.

14. De Stichting en anderen hebben zich in het beroepschrift voor het overige beperkt tot het verwijzen naar de inhoud van de zienswijzen.

In de overwegingen van het bestreden besluit is ingegaan op deze zienswijzen. De stichting en anderen hebben in het beroepschrift, noch ter zitting redenen aangevoerd waarom de weerlegging van de desbetreffende zienswijzen in het bestreden besluit onjuist zou zijn. Het betoog faalt.

Conclusie

15. In hetgeen de Stichting en anderen, [appellant sub 2] en anderen, [appellante sub 3] en [appellant sub 4] hebben aangevoerd ziet de Afdeling geen aanleiding voor het oordeel dat provinciale staten zich niet in redelijkheid op het standpunt hebben kunnen stellen dat het inpassingplan strekt ten behoeve van een goede ruimtelijke ordening. In het aangevoerde wordt evenmin aanleiding gevonden voor het oordeel dat het bestreden besluit anderszins is voorbereid of genomen in strijd met het recht. De beroepen zijn, voor zover ontvankelijk, ongegrond.

Proceskosten

16. Voor een proceskostenveroordeling bestaat geen aanleiding.

Beslissing

De Afdeling bestuursrechtspraak van de Raad van State

Recht doende in naam der Koningin:

I. verklaart het beroep van de stichting Stichting Bunnik Let Op Uw Saeck en anderen, voor zover dit is ingesteld door de vereniging Wijkvereniging Binnen Bunnik, [belanghebbende B], [belanghebbende C] en [belanghebbende D], en het beroep van [appellante sub 3] en ander, voor zover dit is ingesteld door [belanghebbende E], niet-ontvankelijk;

II. verklaart de beroepen van [appellant sub 2] en anderen en [appellant sub 4] geheel, en de beroepen van de stichting Stichting Bunnik Let Op Uw Saeck en anderen en de vennootschap onder firma VOF Westeneng's Koel-en Fruitbedrijf en ander voor het overige, ongegrond.

Aldus vastgesteld door mr. J.A.W. Scholten-Hinloopen, voorzitter, en drs. W.J. Deetman en mr. G. van der Wiel, leden, in tegenwoordigheid van mr. L.A. van Heusden, ambtenaar van staat.

w.g. Scholten-Hinloopen w.g. Van Heusden
voorzitter ambtenaar van staat

Uitgesproken in het openbaar op 13 februari 2013

647.