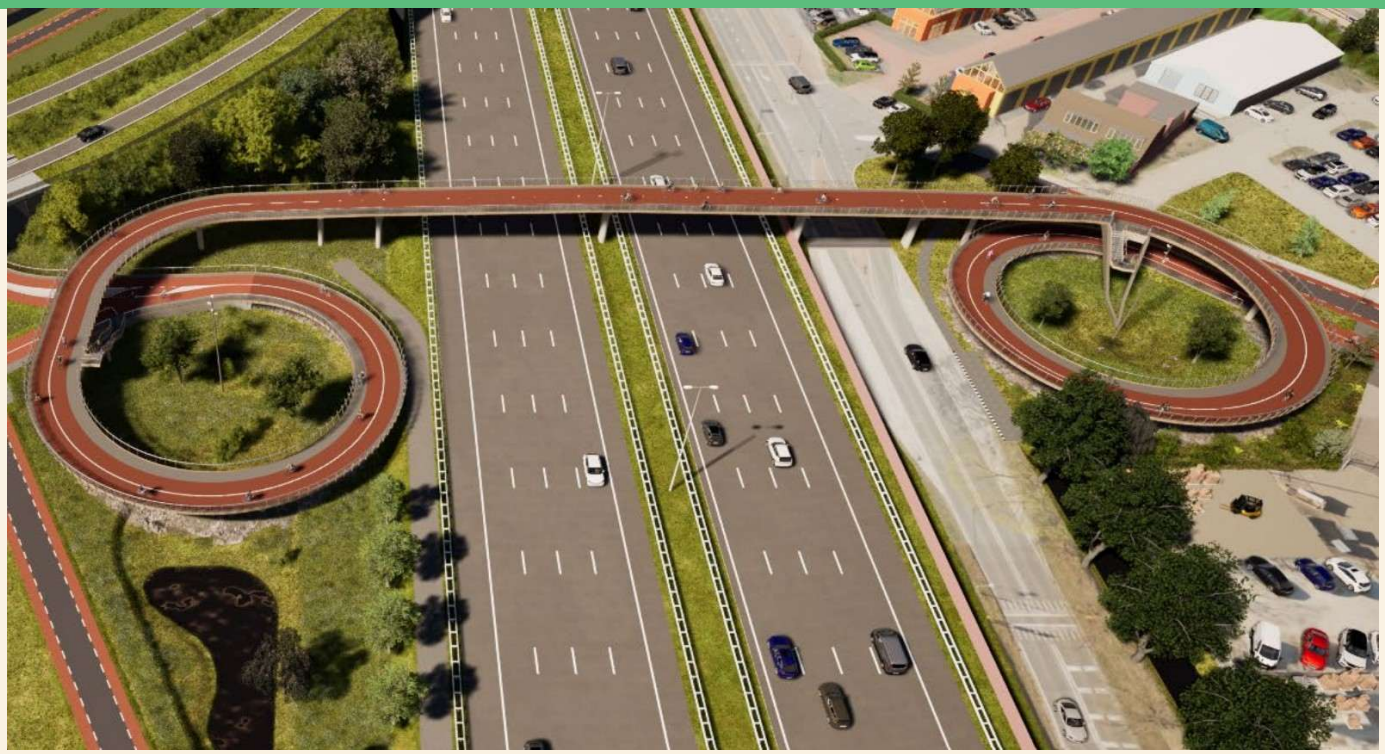


RAPPORT

BOPA motivering nieuwe fiets- en voetgangersbrug A12 Bunnik

Klant:	Provincie Utrecht
Referentie:	BK5669-RHD-XX-XX-RP-X-0001
Status:	Definitief/1
Datum:	12 juni 2026

Haskoning
Enhancing Society Together

HASKONING NEDERLAND B.V.

Laan 1914 no.35
3818 EX Amersfoort
Netherlands
Mobility & Infrastructure
Trade register number: 56515154

Telefoon: +31 88 348 20 00
Fax: +31 33 463 36 52
E-mail: info@haskoning.com
Website: haskoning.com

Titel document:	BOPA motivering nieuwe fiets- en voetgangersbrug A12 Bunnik
Ondertitel:	
Referentie:	BK5669-RHD-XX-XX-RP-X-0001
Uw kenmerk	Click or tap here to enter text.
Status:	Definitief/1
Datum:	12 juni 2026
Projectnaam:	Onderzoeken en ruimtelijke onderbouwing Fietsbrug A12
Projectnummer:	BK5669
Auteur(s):	CK
Opgesteld door:	Click here to enter text.
Gecontroleerd door:	F.B.
Datum:	21-11-2025
Goedgekeurd door:	F.B.
Datum:	21-11-2025
Classificatie:	Vertrouwelijk

Behoudens andersluidende afspraken met de Opdrachtgever, mag niets uit dit document worden verveelvoudigd of openbaar gemaakt of worden gebruikt voor een ander doel dan waarvoor het document is vervaardigd. Haskoning Nederland B.V. aanvaardt geen enkele verantwoordelijkheid of aansprakelijkheid voor dit document, anders dan jegens de Opdrachtgever.

Let op: dit document bevat mogelijk persoonsgegevens van medewerkers van Haskoning Nederland B.V. Voordat publicatie plaatsvindt (of anderszins openbaarmaking), dient dit document te worden geanonimiseerd of dient toestemming te worden verkregen om dit document met persoonsgegevens te publiceren. Dit hoeft niet als wet- of regelgeving anonimiseren niet toestaat. Dit document kan zijn opgesteld met behulp van kunstmatige intelligentie (AI); alle door AI gegenereerde inhoud is beoordeeld en gevalideerd door onze experts.

Inhoud

1 Inleiding 1
1.1 Aanleiding 1
1.2 Aanduiding plangebied 1
1.3 Omgevingsvergunning buitenplanse omgevingsplanactiviteit (BOPA) 2
1.4 Leeswijzer 3

2 Huidige situatie 4

3 Toekomstige situatie 5

4 Toetsing aan het omgevingsplan 7
4.1 Huidige bouw- en gebruiksmogelijkheden 7
4.1.1 Bestemming ‘Bedrijventerrein’ (noordzijde – Dorp Bunnik 2012) 7
4.1.2 Bestemming ‘Agrarisch’ (zuidzijde – Buitengebied Bunnik 2011) 8
4.1.3 Bestemming ‘Water’ 9
4.1.4 Bestemming ‘Verkeer’ 9
4.2 Beoordeling afwijkingen van het omgevingsplan 10
4.3 Conclusie toetsing 10

5 Beleidskader 12
5.1 Rijksbeleid 12
5.1.1 Besluit kwaliteit leefomgeving (Bkl) 13
5.2 Provinciaal beleid 14
5.3 Gemeentelijk beleid 15
5.4 Bestuurlijke afspraken en besluitvorming 17

6 Beoordeling aspecten fysieke leefomgeving en milieu 18
6.1 Mer-beoordeling 18
6.2 Archeologie 20
6.3 Omgevingsveiligheid 22
6.4 Luchtkwaliteit 24
6.5 Stikstofdepositie 25
6.6 Geluid 26
6.7 Landschap en cultuurhistorie 28
6.8 Trillingen 29
6.9 Geur 31
6.10 Lichthinder 32
6.11 Natuur 35

6.12 Bomeneffectenanalyse 36
6.13 Water 38
6.14 Duurzaamheid en gezondheid 39

7 Financiële haalbaarheid 40

8 Participatie 40
8.1 Kader en uitgangspunten participatie 40
8.2 Informatievoorziening en informatieavond 41
8.3 Afstemming met direct belanghebbenden 42
8.4 Beperkingen in beïnvloedbaarheid 42
8.5 Afweging proportionaliteit participatie 42
8.6 Conclusie participatie 42

9 Conclusie evenwichtige toedeling en functies aan locaties 43

Bijlagen

1 Inleiding

1.1 Aanleiding

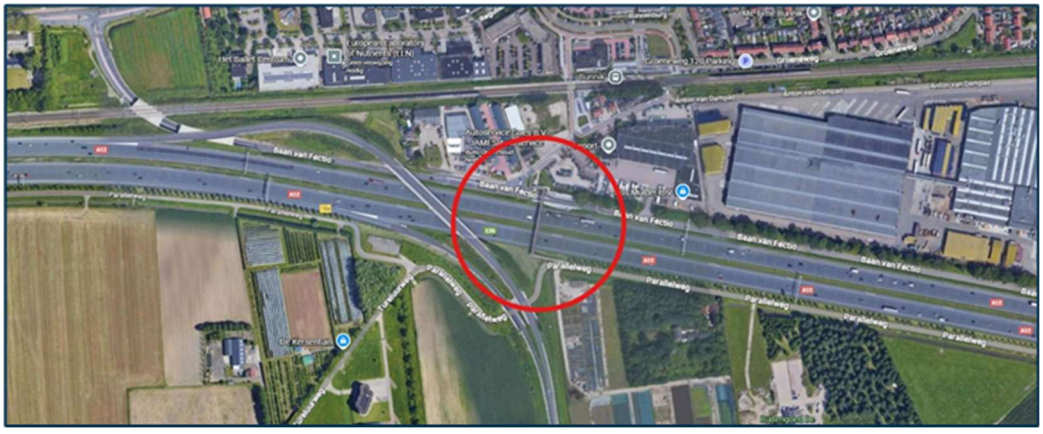
De Provincie Utrecht is voornemens de bestaande fiets- en voetgangersbrug (hierna fietsbrug) over de Rijksweg A12 te vervangen door een nieuwe brug op dezelfde locatie. De huidige brug is verouderd en voldoet niet meer aan de huidige eisen op het gebied van verkeersveiligheid, toegankelijkheid en gebruiksgemak. De nieuwe fietsbrug vormt een belangrijke schakel in de doorfietsroute Houten Castellum - Utrecht Science Park. Voor deze doorfietsroute hebben de gemeenten Houten en Bunnik en de provincie Utrecht een samenwerkingsovereenkomst (SOK) gesloten. Voorwaarde van het kunnen afsluiten van de SOK was dat de financiering van de brug geregeld was. Met het verkrijgen van aanvullende Rijkssubsidies werd daaraan voldaan. Eerder is er een bestuurlijke afspraak gemaakt over de bereikbaarheid van het gebied Houten-Bunnik, waarin het verbeteren van de fietsbrug was opgenomen.

1.2 Aanduiding plangebied

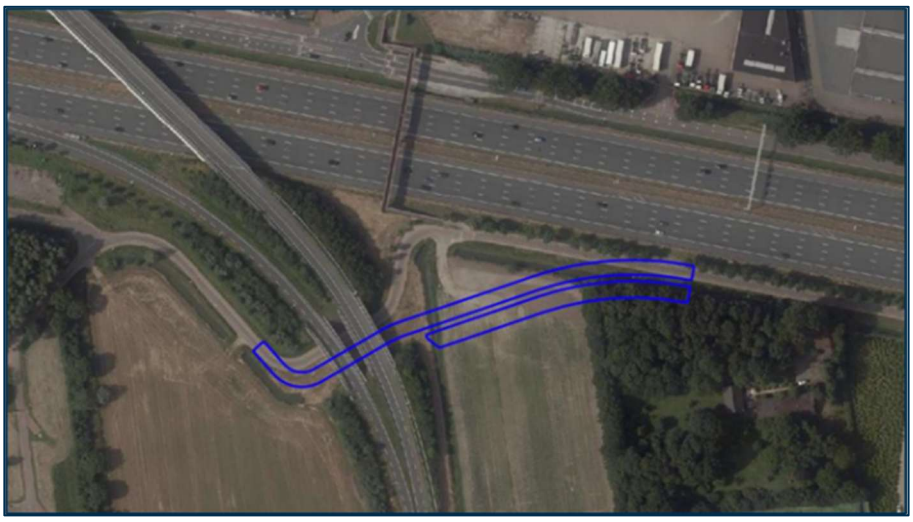
De bestaande fietsbrug bevindt zich aan de oostzijde van de kern Bunnik, in de gemeente Bunnik. De brug overspant de Rijksweg A12 en vormt een verbinding tussen het dorpsgebied van Bunnik naar Houten en de uitbreiding van Odijk aan de westelijke kant. In mindere mate is er ook sneller verkeer mogelijk van Bunnik naar het oostelijke buitengebied richting Zeist en de Utrechtse Heuvelrug. De brug maakt onderdeel uit van het regionale fietsnetwerk en wordt intensief gebruikt door scholieren, recreatieve fietsers en woon-werkverkeer.

Aan de noordzijde sluit de brug aan op de Groeneweg, nabij de aansluiting met de Parallelweg en de Stationsomgeving Bunnik.

Het projectgebied ligt binnen een landschappelijk waardevolle zone waar het open rivierenlandschap van de Kromme Rijn overgaat in het meer beboste gebied van de Utrechtse Heuvelrug. De omgeving is overwegend groen van karakter, met verspreide bebouwing, agrarische gronden en infrastructuur. Direct ten zuiden van de brug bevindt zich het talud van de A12 met bijbehorende geluidsschermen en onderhoudsstroken die in verbinding staan met de N421. Om ruimte te maken voor de wokkel aan de zuidzijde wordt de parallelweg wat verlegd (zie afbeelding 2).



Afbeelding 1. Locatie fietsbrug en omliggende omgeving



Afbeelding 2. Verlegging Parallelweg aan de zuidzijde

1.3 Omgevingsvergunning buitenplanse omgevingsplanactiviteit (BOPA)

Na inwerkingtreding van de Omgevingswet op 1 januari 2024 heeft elke gemeente een omgevingsplan, zo ook de gemeente Bunnik. Dit omgevingsplan bestaat uit een tijdelijk deel en een nieuw deel. Het nieuwe deel mag door de gemeente geleidelijk worden ingevuld in de overgangsperiode tot 1 januari 2032. Het tijdelijk deel van het omgevingsplan bestaat uit (ruimtelijke) regels uit verschillende vervallen instrumenten, zoals bestemmingsplannen, gemeentelijke verordeningen en Rijksregels over activiteiten die zijn gedecentraliseerd naar gemeenten (aangeduid als de bruidsschat). De gemeente Bunnik heeft op 17 juli 2024 de laatste wijzigingen aangebracht in het omgevingsplan

Voor een buitenplanse omgevingsplanactiviteit (BOPA) gelden de beoordelingsregels uit het Besluit kwaliteit leefomgeving (Bkl). Dat betekent dat een vergunning alleen kan worden verleend:

- 1. Met het oog op een evenwichtige toedeling van functies aan locaties (artikel 8.0a, tweede lid van het Bkl);
- 2. Als daarbij voldaan wordt aan de beoordelingsregels uit artikel 8.0b tot en met 8.0e van het Bkl. Deze beoordelingsregels komen overeen met de regels die gelden voor het opstellen van een omgevingsplan. Dat betekent dat ook de instructieregels uit hoofdstuk 5 (Omgevingsplannen) van het Bkl gelden.

De afwijking van de relevante regels uit het geldende omgevingsplan wordt mogelijk gemaakt door middel van een vergunning voor een buitenplanse omgevingsplanactiviteit (BOPA), op grond van artikel 5.1, eerste lid, onder a, in samenhang met de artikelen 5.18 en 5.21 van de Omgevingswet. Op basis van deze artikelen kan het bevoegd gezag een vergunning verlenen voor activiteiten die afwijken van het omgevingsplan, indien deze passen binnen een evenwichtige toedeling van functies aan locaties. Gezien het voornemen voor de fietsbrug moet worden afgeweken van het omgevingsplan (zie hoofdstuk 4). Het toetsingskader voor de ontwikkeling wordt gevormd door het tijdelijke deel van het omgevingsplan. Dit zijn van rechtswege de bruidsschat (hoofdstuk 1 en 22 van het omgevingsplan) en de relevante bestemmingsplannen.

In deze motivatie wordt onderbouwd dat voldaan wordt aan de vereisten om een omgevingsvergunning te kunnen verlenen voor de buitenplanse omgevingsplanactiviteit.

1.4 Leeswijzer

Na deze inleiding volgt in hoofdstuk 2 een beschrijving van de huidige situatie en in hoofdstuk 3 de toekomstige situatie. Daarbij wordt een inhoudelijke toelichting gegeven op het planvoornemen. Daarna volgt in hoofdstuk 4 de toetsing van het planvoornemen aan het omgevingsplan. In hoofdstuk 5 wordt het planvoornemen getoetst aan het huidige beleidskader van het Rijk, de Provincie Utrecht en de gemeente Bunnik. In hoofdstuk 6 worden diverse omgevingsaspecten nagelopen om te onderbouwen in hoeverre het planvoornemen invloed heeft op de omgeving en andersom. Vervolgens wordt in hoofdstuk 7 de wijze van bekostiging beschreven. In hoofdstuk 8 wordt het participatietraject beschreven. In hoofdstuk 9 wordt geconcludeerd of het planvoornemen voldoet aan een evenwichtige toedeling van functies aan locaties.

2 Huidige situatie

Aan de zuidwestzijde van de kern Bunnik bevindt zich een bestaande voetgangersbrug die zowel de Rijksweg A12 als de parallel gelegen Baan van Fectio kruist. Deze brug vormt een verbinding tussen de Parallelweg aan de zuidzijde van de A12 en de Baan van Fectio en Groeneweg aan de noordzijde. De brug ligt in een gebied waar infrastructuur, bedrijvigheid en waterstructuren samenkomen en speelt een belangrijke rol in de lokale bereikbaarheid. In bijlage 5 is een overzichtstekening te zien van de bestaande situatie (Slopen bestaand, PROUT, datum 13-03-2026).
De brug is uitgevoerd als een trogconstructie, waarbij tussen de verticale wanden een vrije ruimte van circa 2,0 meter beschikbaar is voor voetgangers. Aan beide zijden van de trapopgangen zijn voorzieningen aangebracht in de vorm van een fietsgoot en een leuning, waarmee ook fietsers de brug kunnen gebruiken, zij het beperkt. Voor fietsers met een verminderde mobiliteit, zoals veel ouderen, is dit een obstakel om de brug goed te kunnen gebruiken. De overspanning over de zuidelijke rijbaan van de A12 bedraagt ongeveer 31,7 meter, terwijl de overspanning over de noordelijke rijbaan van de A12 en de Baan van Fectio gezamenlijk circa 43,5 meter beslaat. Deze afmetingen maken de brug tot een aanzienlijke constructie binnen het lokale netwerk.
De oorspronkelijke ontwerptekeningen van de brug dateren uit 1998 en zijn beschikbaar als brondocument. De eigendom van de brug is via een uitvoeringsovereenkomst overgedragen van Rijkswaterstaat aan de provincie Utrecht.
Aan de noordzijde sluit de toekomstige fiets- en voetgangersbrug aan op het bestaande fiets- en voetpad tussen de Runnenburg en de Groeneweg. Direct ten noorden van de brug ligt een tijdelijk parkeerterrein, met daarnaast enkele bedrijfspanden langs de Groeneweg. Tussen het bedrijventerrein en de Baan van Fectio bevindt zich een watergang, die medebepalend is voor de inrichting van het gebied. Aan de zuidzijde sluit de brug aan op de Parallelweg, ten zuidwesten van de N421. Deze weg wordt onderlangs gekruist via een bestaand viaduct dat deel uitmaakt van de doorfietsroute. Onder dit viaduct loopt een duiker die de watergangen aan weerszijden van de N421 met elkaar verbindt.



Afbeelding 3. Luchtfoto huidige situatie fietsbrug met trappen (Street Smart, 2025)

3 Toekomstige situatie

De werkzaamheden omvatten aan de zuidkant het aanbrengen van steunpalen, het verleggen van de Parallelweg en het graven van een nieuwe watergang tot circa 1,5 meter onder maaiveld.
In de gewenste eindsituatie wordt de huidige voetgangersbrug omgebouwd tot een volwaardige fiets- en voetgangersbrug. Deze aanpassing maakt onderdeel uit van de doorfietsroute tussen Houten (vooral rondom Castellum) en het Utrecht Science Park (USP), en draagt bij aan een comfortabele, veilige en toekomstbestendige fietsverbinding. De brug wordt verbreed en voorzien van hellingbanen, zodat deze ook toegankelijk is voor
gebruikers met een verminderde mobiliteit, zoals veel ouderen en met een kinderwagen, scootmobiel of rolstoel. De aansluiting op de omliggende fietsinfrastructuur en parallelwegen wordt geoptimaliseerd, waarmee het gebruik van de fiets actief wordt gestimuleerd.



Afbeelding 4.Sfeerimpressie nieuwe fietsbrug



Afbeelding 5. Sfeerimpressie nieuwe fietsbrug -noordzijde



Afbeelding 6. Sfeerimpressie fietsbrug zuidzijde vanuit de fietser

De relevante bijlagen hiervoor zijn:

- Bijlage 1 VO - Ontwerpnota (50240012-001054 – versie 2.0, PROUT, 13-03-2026)
- Bijlage 2 DO RO – Ontwerpnota – Oplegnotitie (50240012-001054 – versie 1.0, PROUT, 10-06-2026)
- Bijlage 3 VO - Ontwerpnota vormgeving (50240012-001068 – Versie 1.0, PROUT, 13-02-2026)
- Bijlage 4 DO RO Ontwerpnota vormgeving – Oplegnotitie (50240012-001068, - versie 1.0, PROUT, 09-06-2026)
- Bijlage 6 VO - Brug – Overzichtstekening nieuwe situatie tekening 1 (Overzichtstekening (1/2), Dura Vermeer, 13-03-2026)
- Bijlage 7 VO – Brug – Overzichtstekening nieuwe situatie tekening 2 (Overzichtstekening (2/2), Dura Vermeer, 13-03-2026)

4 Toetsing aan het omgevingsplan

4.1 Huidige bouw- en gebruiksmogelijkheden

Het plangebied van de nieuwe fietsbrug over de A12 bij Bunnik ligt deels binnen de begrenzing van het bestemmingsplan '*Dorp Bunnik 2012'* en deels binnen het bestemmingsplan '*Buitengebied Bunnik 2011'*. Deze plannen zijn onderdeel van het tijdelijke deel van het omgevingsplan van de gemeente Bunnik zoals bedoeld in artikel 22.1 Omgevingswet.
Binnen deze plannen gelden verschillende bestemmingen en aanduidingen die van belang zijn voor de beoogde werkzaamheden.

4.1.1 Bestemming 'Bedrijventerrein' (noordzijde – Dorp Bunnik 2012)

De noordelijke landingszone van de fietsbrug en de aansluitende hellingbaan liggen binnen de bestemming 'Bedrijventerrein'.
Volgens artikel 4.1 van de planregels zijn deze gronden bestemd voor:

- bedrijfsactiviteiten tot en met milieucategorie 3.2;
- bijbehorende voorzieningen zoals groen, water, parkeren en laad-/losvoorzieningen.



Afbeelding 7. Plekinfo noordkant fietsbrug waar de wokkel in de bestemming 'Bedrijventerreinen' komt.

Afwijkingen:

- Op grond van artikel 4.4 is het verboden zonder omgevingsvergunning de gronden te gebruiken voor doeleinden die niet met het bedrijfsdoel samenhangen.
- Alleen binnen het bouwvlak mogen gebouwen en bouwwerken worden opgericht ten dienste van het bedrijf.
- Civieltechnische werken of infrastructurele voorzieningen ten dienste van het openbaar verkeer vallen hier niet onder.

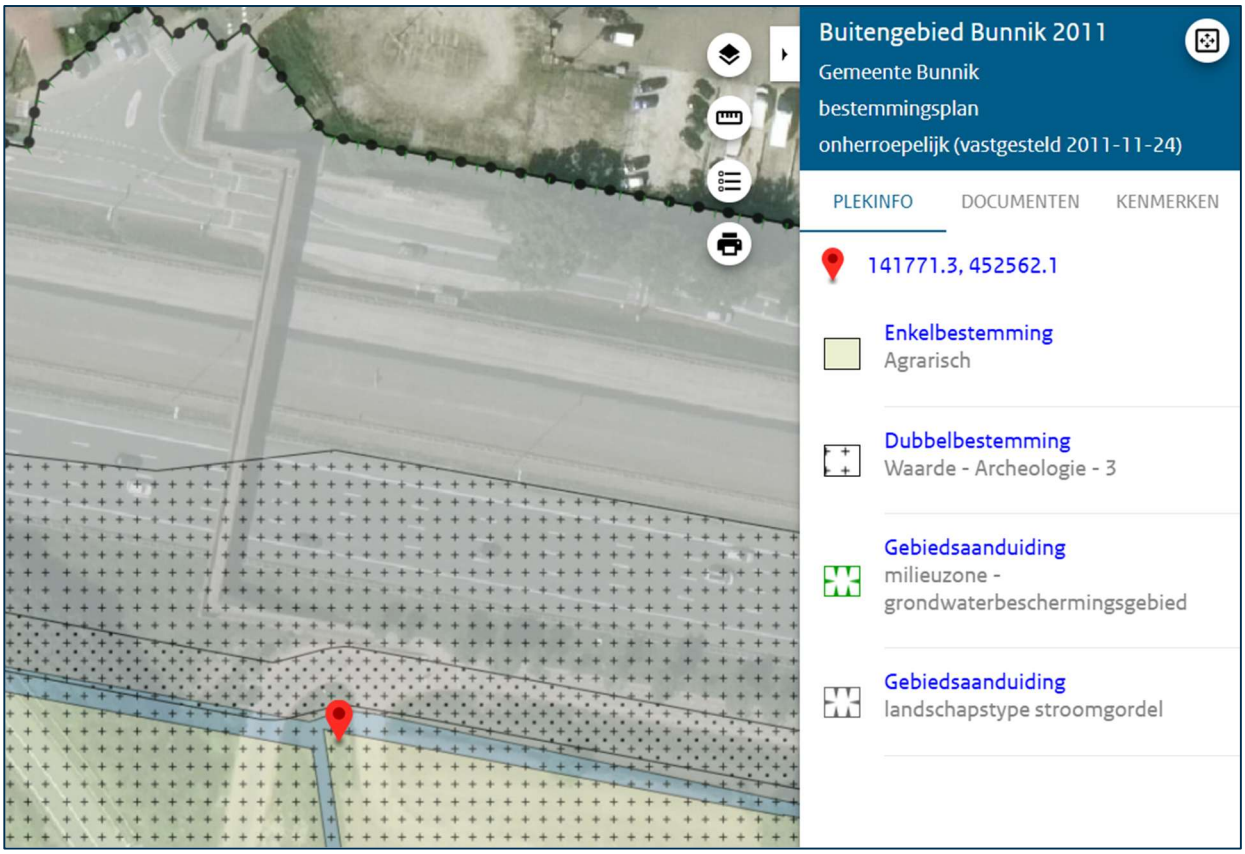
Conclusie

De aanleg van een openbaar fietspad met hellingbaan en brugfundering is geen toegelaten voorziening onder de bestemming ‘Bedrijventerrein’.
Er moet worden afgeweken van het toegestane gebruik en de toegestane bouwmogelijkheden in het bestemmingsplan Dorp Bunnik 2012.

4.1.2 Bestemming ‘Agrarisch’ (zuidzijde – Buitengebied Bunnik 2011)

De zuidelijke aansluiting van de brug bevindt zich in het gebied met de bestemming ‘Agrarisch’ (artikel 3 planregels).
Deze bestemming is bedoeld voor:

- agrarisch grondgebruik, teelt en beweiding;
- instandhouding van landschappelijke waarden;
- beperkte waterhuishoudkundige voorzieningen.



Afbeelding 8. Plekinfo zuidkant fietsbrug waar de Parallelweg verlegd wordt in de zones ‘Agrarisch’, ‘Water’.

Afwijkingen:

- Volgens artikel 3.4, sub a geldt een omgevingsvergunningplicht voor het aanleggen van wegen, paden of andere oppervlakteverhardingen.
- Op grond van artikel 3.5 kan het college toestaan dat ondergeschikte niet-agrarische voorzieningen worden gerealiseerd, mits deze de agrarische functie ondersteunen.
- Het gebruik voor infrastructurele werken ten behoeve van openbaar verkeer is niet toegestaan zonder afzonderlijke vergunning.

Conclusie:
De verlegging van de Parallelweg en de aanleg van de zuidelijke hellingbaan vallen buiten de agrarische bestemming.
Een afwijking van de bestemming ‘agrarisch’ is vereist om het openbaar gebruik planologisch te legaliseren.

4.1.3 Bestemming ‘Water’

Binnen het plangebied bevindt zich tevens een aangewezen watergang (secundair oppervlaktewaterlichaam) met de bestemming ‘Water’ volgens *Buitengebied Bunnik 2011, artikel 5*.
Deze bestemming is bedoeld voor:

- watergangen, sloten, bergings- en afvoerfuncties;
- bijbehorende voorzieningen zoals bruggen, duikers en beschoeiingen.

Afwijkingen:

- Binnen de bestemming ‘Water’ mogen civieltechnische kunstwerken zoals bruggen en duikers worden gerealiseerd, mits zij ten dienste staan van de waterfunctie of van het verkeer.
- Voor het dempen, verleggen of graven van watergangen geldt op grond van artikel 5.4 een omgevingsvergunningplicht.
- Het plan voorziet in een beperkte verlegging van de bestaande watergang om ruimte te maken voor de hellingbaan.
  Deze ingreep is toelaatbaar mits een afzonderlijke watervergunning wordt verleend door het Hoogheemraadschap De Stichtse Rijnlanden.

Conclusie:
De functie past binnen de bestemming ‘Water’ omdat de functie slechts wordt verschoven. De ingreep past binnen de regels mits vergunningverlening en afstemming met het waterschap plaatsvinden.

4.1.4 Bestemming ‘Verkeer’

Aan de randen van het plangebied sluiten bestaande verkeersbestemmingen aan (Parallelweg, Groeneweg, Baan van Fectio).
Volgens artikel 10 Dorp Bunnik 2012 en artikel 7 Buitengebied Bunnik 2011 zijn deze gronden bestemd voor:

- wegen, fiets- en voetpaden, bermen en bijbehorende groen- en waterstructuren;
- civieltechnische kunstwerken en voorzieningen voor verkeersveiligheid.

Afwijkingen:

- Binnen deze bestemming zijn bruggen, duikers en fietsvoorzieningen toegestaan;
- Voor het aanleggen van nieuwe verhardingen of het wijzigen van wegprofielen geldt een vergunningplicht (aanlegvergunningstelsel).
- Het plan sluit qua functie en inrichting aan op deze bestemming.

Conclusie
De voorziene brug en hellingbanen zijn ruimtelijk functioneel verbonden met de bestaande verkeersbestemmingen.

4.2 Beoordeling afwijkingen van het omgevingsplan

De ontwikkeling omvat:

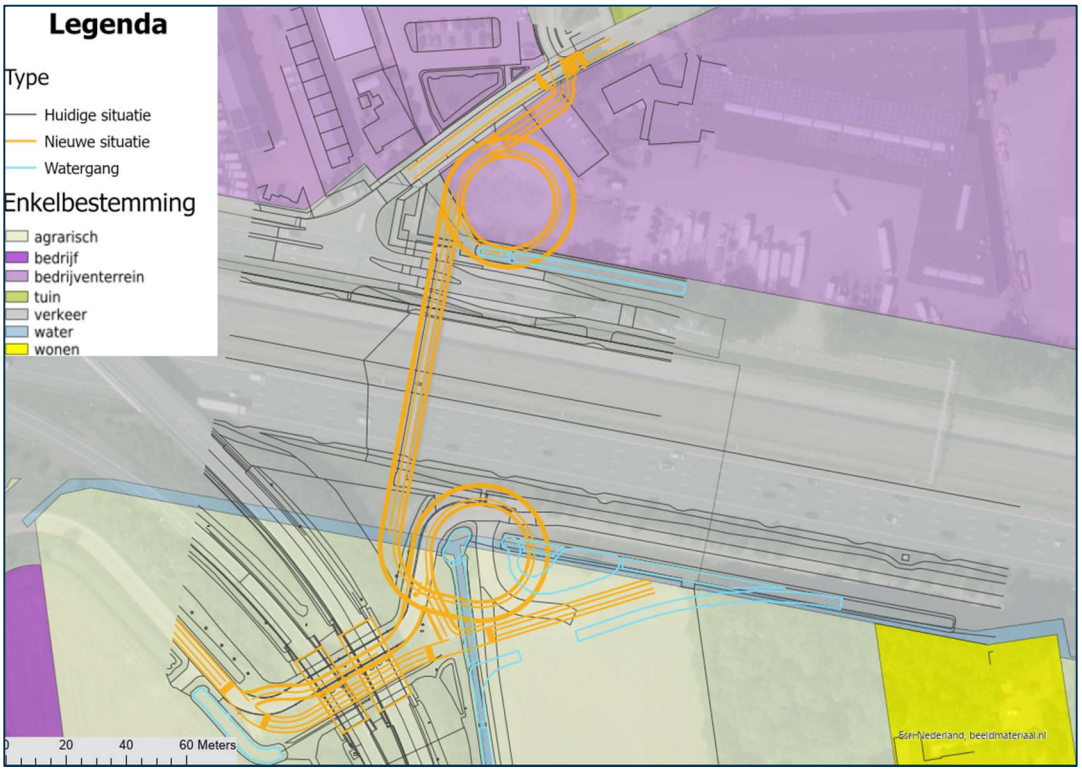
1. De vervanging van de bestaande voetgangersbrug over de A12 door een bredere fietsbrug met spiraalvormige hellingbanen;
2. Omgevingsvergunning om af te wijken van de gebruiks- en bouwregels.

Deze onderdelen zijn strijdig met de bestaande bestemmingen maar passen binnen de doelstellingen van de Omgevingswet voor een evenwichtige toedeling van functies aan locaties.
De activiteit kan daarom worden toegestaan als buitenplanse omgevingsplanactiviteit conform artikel 5.1 lid 1 sub a jo. artikelen 5.18 en 5.21 Omgevingswet.
Op grond van artikel 8.0a t/m 8.0e Bkl wordt beoordeeld dat:

- de milieueffecten beperkt en aanvaardbaar zijn;
- de ontwikkeling niet leidt tot aantasting van water-, natuur- of cultuurwaarden;
- de veiligheid van weg- en watergebruikers is geborgd;
- het plan bijdraagt aan een duurzame, veilige fietsverbinding tussen Bunnik, Houten en het Utrecht Science Park.

4.3 Conclusie toetsing

Op basis van bovenstaande toetsing kan geconcludeerd worden dat de fietsbrug strijdig is met de regels uit het omgevingsplan. Om het planvoornemen mogelijk te kunnen maken is een omgevingsvergunning voor de buitenplanse omgevingsplanactiviteit nodig.



Afbeelding 9. Nieuwe fietsbrug over huidig bestemmingsplan

Op basis van de bovenstaande toetsing wordt geconcludeerd dat:

- De ontwikkeling in strijd is met de huidige bestemmingen *Bedrijventerrein* en *Agrarisch*, en gedeeltelijk met de bestaande begrenzingen van *Verkeer* en *Water*;
- De verlegging van *Water* planologisch noodzakelijk en inhoudelijk verdedigbaar is;
- De aangewezen vrijstellingen en vergunningplichten uit de bestemmingsplannen correct worden toegepast;
- De ingreep voldoet aan de beoordelingsregels uit het Besluit kwaliteit leefomgeving en de zorgplichten van de Omgevingswet;
- De activiteit bijdraagt aan de beleidsdoelen van gemeente Bunnik en provincie Utrecht voor duurzame mobiliteit, verkeersveiligheid en klimaatadaptieve infrastructuur.

Het plan is daarmee juridisch uitvoerbaar en vormt de grondslag voor het verlenen van een omgevingsvergunning voor een buitenplanse omgevingsplanactiviteit (BOPA).

5 Beleidskader

5.1 Rijksbeleid

Nationale Omgevingsvisie (NOVI)
Op 11 september 2020 heeft het Rijk vooruitlopend op de inwerkingtreding van de Omgevingswet de Nationale Omgevingsvisie (NOVI) vastgesteld. De NOVI vervangt de Structuurvisie Infrastructuur en Ruimte.

De NOVI omvat een langetermijnvisie op de toekomstige ontwikkeling van de leefomgeving in Nederland. De intentie van het Rijk is om met de NOVI een perspectief te bieden om grote maatschappelijke opgaven aan te pakken. Bij die opgaven kan worden gedacht aan grote en complexe opgaven met betrekking tot klimaatverandering, energietransitie, circulaire economie, bereikbaarheid en woningbouw. Een centraal aspect van de NOVI is de focus op een nieuwe aanpak van vraagstukken in de fysieke leefomgeving. Werken op basis van integraliteit met betrekking tot verschillende vraagstukken in plaats van sectorale aanpakken voor individuele vraagstukken vormt de kern van deze nieuwe aanpak.

Het streven naar integraliteit dat onderdeel is van de NOVI valt samen in vier verschillende prioriteiten waartussen een onderscheid wordt gemaakt in de NOVI, te weten:

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

Als het gaat om de fysieke leefomgeving zijn gemeente, waterschappen, provincies en het Rijk samen verantwoordelijk. In bepaalde situaties wordt het lokale, regionale en/of provinciale niveau overstegen en is sprake van nationaal belang. Zoals hiervoor aangegeven is voor een aantal belangen het Rijk zelf eindverantwoordelijk, maar voor een groot aantal nationale belangen zijn de medeoverheden hiervoor verantwoordelijk. De NOVI richt zich op die ontwikkelingen waarin meerdere nationale belangen bij elkaar komen en waarbij keuzes in samenhang gemaakt moeten worden.

Voor dit project relevante nationale belangen zijn:

- Waarborgen en bevorderen van een gezonde en veilige fysieke leefomgeving.
- In stand houden en ontwikkelen van de hoofdinfrastructuur voor mobiliteit.
- Waarborgen van een goede toegankelijkheid van de leefomgeving.

Conclusie
Vastgesteld kan worden dat met de beoogde ontwikkeling geen nationale belangen in het geding zijn. Realisering borgt de instandhouding van de bestaande fietsverbinding. De NOVI staat de beoogde ontwikkeling niet in de weg.

Ontwerp Nota Ruimte
Met de Ontwerp Nota Ruimte, die sinds 6 oktober 2025 ter inzage ligt, wordt richting gegeven aan de inrichting van Nederland. De Nota is zelfbindend voor het Rijk en richtinggevend voor provincies, gemeenten en waterschappen. Binnen de nota wordt ingegaan op de thema's wonen, werken, bereikbaarheid, energie, landbouw, natuur, water en bodem. Uiteindelijk vervangt de Nota Ruimte de NOVI.
Op basis van de Ontwerpnota wordt de vervanging van de fietsbrug over de A12 bij Bunnik gezien als een meer dan lokaal infrastructureel project. In relatie tot de Ontwerpnota zijn voor de fietsbrug vier centrale beleidsdoelen relevant. Het gaat hierbij om:

1. Wonen, werken en bereikbaarheid.
2. Overbruggen van Rijksbarrières.
3. Sterke en gezonde regio's.
4. VISTA-strategie: accommoderen van groei.

Hierna wordt per onderdeel even ingegaan op de genoemde beleidsdoelen, in relatie tot de fietsbrug, zoals opgenomen binnen de Nota.

1. Wonen, werken en bereikbaarheid

De brug vormt een essentiële schakel in de verbinding tussen de nieuwe woonwijk Kersenweide en economische centra zoals het Utrecht Science Park en Houten. Door deze verbinding te vervangen en te verbeteren, wordt duurzame bereikbaarheid gewaarborgd en wordt de afhankelijkheid van de auto verminderd. Voorgaande sluit aan bij het Rijksbeleid om woningbouwlocaties te ontsluiten via hoogwaardige fiets- en OV-verbindingen, zodat wonen en werken op een gezonde en efficiënte manier gecombineerd kunnen worden. De fietsbrug ligt daarnaast vlakbij treinstation Bunnik.

2. Overbruggen van Rijksbarrières

De A12 is een typische Rijksbarrière: een infrastructuur die essentieel is voor autoverkeer, maar tegelijkertijd een fysieke en sociale scheiding veroorzaakt tussen gebieden. De Ontwerpnota onderschrijft het belang van het overbruggen van dergelijke barrières om daarmee de ruimtelijke samenhang te versterken. De nieuwe fietsbrug voldoet hieraan, doordat zij de verbinding tussen Bunnik en Houten en ook de regio toegankelijker maakt voor langzaam verkeer. In feite een instandhouding van een bestaande fietsverbinding.

3. Sterke en gezonde regio's

De regio Utrecht is aangewezen als een dynamisch groeigebied waar verstedelijking hand in hand moet gaan met de leefbaarheid. De fietsbrug draagt bij aan een gezonde leefomgeving door actieve mobiliteit te stimuleren. Fietsers, voetgangers, rolstoelgebruikers en ouders met kinderwagens krijgen een veilige, comfortabele en toekomstbestendige oversteek. Het bevordert niet alleen de gezondheid van bewoners, maar ook de sociale toegankelijkheid en verkeersveiligheid.

4. **VISTA-strategie: accommoderen van groei**

Binnen de VISTA-strategie (versterken, initiëren, stimuleren, transformeren en accommoderen) voor Utrecht kiest het Rijk voor het "accommoderen" van groei. Daarmee wordt ruimte geboden aan bevolkingsgroei en economische ontwikkeling door de infrastructuur en de voorzieningen te versterken. De fietsbrug is een voorbeeld van zo'n versterking. Door de fietsbrug breder en toegankelijker te maken dan voorheen, wordt niet alleen voldaan aan de huidige mobiliteitsbehoefte, maar wordt ook geanticipeerd op toekomstige groei van het fietsverkeer en de diversiteit aan gebruikers.

Conclusie

Vastgesteld kan worden dat het project op lokaal niveau bijdraagt aan nationale ruimtelijke doelen. Het verbindt wonen en werken, overbrugt een Rijksbarrière, versterkt de regio en past binnen de strategie om groei te faciliteren. Van strijdigheid met het Rijksbeleid is geen sprake.

5.1.1 Besluit kwaliteit leefomgeving (Bkl)

De instructieregels worden door het Besluit Kwaliteit Leefomgeving (Bkl) gesteld voor het omgevingsplan. Daarnaast zijn deze ook van toepassing op het verlenen van een omgevingsvergunning voor een BOPA. De regels zijn onderdeel van de beoordeling van de BOPA. In de naderende hoofdstukken wordt hierop dieper ingegaan. Voor het plangebied gelden drie gebiedsaanwijzingen:

- 1. “Gebieden waar bouwwerken het militaire radarbeeld kunnen verstoren”. Deze gebiedsaanwijzing vormt geen belemmering, omdat met het planvoornemen geen bouwwerken worden gerealiseerd die het radarbeeld kunnen verstoren;

- 2. “Gebieden waar bouwwerken het militaire radarbeeld kunnen verstoren RG”. Deze gebiedsaanwijzing vormt geen belemmering, omdat met het planvoornemen geen bouwwerken worden gerealiseerd die het radarbeeld kunnen verstoren;

- 3. “Uitsluitingsgebieden hyperscale datacentra”. Deze gebiedsaanwijzing vormt geen belemmering, omdat met het planvoornemen geen hyperscale datacentra wordt gerealiseerd.

Conclusie
Vastgesteld kan worden dat deze instructieregels geen belemmering vormen voor onderliggende BOPA.

5.2 Provinciaal beleid

Vastgesteld kan worden dat de vervanging van de fietsbrug stevig is verankerd in het provinciale beleid van Utrecht. Binnen het provinciaal beleid zijn er een aantal beleidsdocumenten, die het belang van duurzame mobiliteit, het verbeteren van de regionale bereikbaarheid en het overbruggen van fysieke barrières, zoals Rijkswegen, onderstrepen. Voor wat betreft de beleidsdocumenten gaat het om de volgende zaken, waarbij zoveel mogelijk de betekenis van het fietspad wordt aangegeven.

1. **Omgevingsvisie provincie Utrecht**
   De Omgevingsvisie van de provincie Utrecht schetst, vanuit de fietsbrug geredeneerd, een toekomstbeeld waarin mobiliteit, verstedelijking en leefomgeving in balans zijn. Een van de centrale uitgangspunten is het “slim combineren en concentreren” van functies, waarbij infrastructuurprojecten worden gekoppeld aan woningbouw en aan duurzame bereikbaarheid. De fietsbrug over de A12 past hier perfect in als verbinding tussen de nieuwe woonwijk Kersenweide met station Bunnik en het Utrecht Science Park, waardoor duurzame verplaatsingen mogelijk zijn. Ook draagt de fietsbrug bij aan het provinciale streven naar een gezonde en veilige leefomgeving. Een leefomgeving waarin actieve mobiliteit wordt gestimuleerd en daarmee de afhankelijkheid van de auto wordt verminderd.

2. **Omgevingsverordening provincie Utrecht**
   De Omgevingsverordening is feitelijk de juridische uitwerking aan de visie en bevat regels voor de fysieke leefomgeving. Voor infrastructuurprojecten is binnen de regels onder meer vastgelegd dat deze moeten bijdragen aan verkeersveiligheid, duurzaamheid en ruimtelijke samenhang. Zoals al eerder gesteld wordt de A12 beschouwd als een Rijksbarrière, een fysieke scheiding, die de verbinding tussen gebieden belemmert. Uit de verordening blijkt dat deze het overbruggen van dergelijke barrières ondersteunt. In het bijzonder als deze verbindingen leiden tot een betere bereikbaarheid van nieuwe woonlocaties en economische knooppunten. De vervanging van de bestaande brug door een bredere en meer toegankelijke fietsbrug sluit aan bij deze doelstellingen en voldoet aan de eisen van die aan een toekomstbestendige infrastructuur worden gesteld.

3. **Provinciaal mobiliteitsbeleid – Doorfietsroutes**
   De provincie Utrecht heeft een programma opgesteld, gericht op doorfietsroutes, genaamd ‘Doorfietsroutes – provincie Utrecht’ Met het programma investeert de provincie actief in een netwerk van doorfietsroutes, met als doel de fiets als volwaardig vervoermiddel te positioneren binnen de provincie. De fietsbrug vormt onderdeel van de route F27, die loopt van Houten Castellum naar het Utrecht Science Park. Deze route vormt één van de strategische verbindingen binnen dit netwerk. Gesteld kan worden dat de fietsbrug een essentiële schakel vormt in deze

route. Zonder deze brug is een veilige, snelle en comfortabele fietsverbinding niet (meer) mogelijk.
Binnen het overkoepelend Uitvoeringsprogramma Gezonde en Veilige Mobiliteit 2025–2029 is de brug aangemerkt als een randvoorwaarde voor het functioneren van de doorfietsroute F27. Hierin hanteert de provincie een adaptieve programmering, waarbij projecten worden geselecteerd op basis van regionale spreiding, cofinanciering en strategische waarde. Vastgesteld kan worden dat de fietsbrug hiervan onderdeel is en aan alle criteria voldoet.

4. **Bestuursovereenkomst provincie – gemeente Bunnik (Kersenweide)**
   Binnen de gemeente Bunnik wordt de nieuwe woonwijk Kersenweide ontwikkeld. Ten behoeve hiervan is een bestuursovereenkomst afgesloten tussen de provincie Utrecht en de gemeente Bunnik. Afspraken zijn hierbij gemaakt over de ontsluiting van de wijk, waarbij onder meer duurzame mobiliteit centraal staat. De fietsbrug vormt daarbij een cruciaal onderdeel voor ontsluiting. De brug maakt het mogelijk om de wijk te verbinden met het treinstation en andere voorzieningen, zonder daarbij extra autoverkeer te genereren. Hiermee dient de brug meerdere doelen, namelijk de leefbaarheid van de wijk en sluit ook aan bij de provinciale ambitie om woningbouwlocaties te ontwikkelen met hoogwaardige fiets- en OV-verbindingen.

5. **Regionaal Toekomstbeeld Fiets (RTF)**
   Het Regionaal Toekomstbeeld Fiets is een gezamenlijk beleidsdocument van de provincie, Utrecht, de gemeenten binnen de provincie en het Rijk. Het stelt de ambitie om de fiets als volwaardig vervoermiddel te integreren in het mobiliteitssysteem. De vervanging van de fietsbrug over de A12 draagt direct bij aan deze ambitie. Er wordt immers een veilige, toegankelijke en toekomstbestendige verbinding gerealiseerd. Verder kan worden vastgesteld dat een belangrijke barrière wordt weggenomen en dat het fietsgebruik wordt gestimuleerd. Voorgaande sluit aan bij de bredere doelstelling van het RTF om de regio Utrecht bereikbaar, gezond en duurzaam te houden.

Conclusie
Vastgesteld kan worden dat de fietsbrug aansluit bij de strategische doelen van de provincie Utrecht op het gebied van ruimtelijke ontwikkeling, mobiliteit en leefbaarheid. De fietsbrug wordt binnen meerdere beleidsdocumenten benoemt en draagt bij aan een toekomstbestendige infrastructuur die de regio verbindt, versterkt en verduurzaamt. De fietsbrug wordt gezien als passend binnen het provinciaal beleid.

5.3 Gemeentelijk beleid

Op basis van het gemeentelijke beleid, kan worden gesteld dat de vervanging van de fietsbrug over de A12 een project is dat binnen verschillende beleidsdocumenten benoemd is. Er wordt zelfs gesteld dat de nieuwe fietsbrug niet enkel een fysieke verbinding is, maar ook een strategische investering in de toekomst van de gemeente Bunnik.
Hierna wordt puntsgewijs in het kort ingegaan op de verschillende beleidsdocumenten en wordt waar mogelijk een directe relatie gelegd met de fietsbrug.

1. **Omgevingsvisie Bunnik 2040**
   De Omgevingsvisie is vastgesteld in oktober 2025. De visie schetst een toekomstbeeld waarin Bunnik groeit met behoud van haar landschappelijke kwaliteiten en dorpskwaliteiten. Een van de drie genoemde centrale pijlers van de visie vormt ‘mobiliteit en bereikbaarheid’. De visie geeft aan dat de gemeente streeft naar een compacte groei nabij OV-knooppunten, waarbij duurzame vervoersvormen zoals fietsen en wandelen de voorrang krijgen boven autoverkeer. Nu de fietsbrug de nieuwe wijk Kersenweide met station Bunnik en het Utrecht Science Park verbindt en bijdraagt aan een leefbare, bereikbare en klimaatneutrale gemeente wordt dit gezien als passend

binnen de omgevingsvisie. De noordelijke wokkel zal demontabel zal worden aangebracht zodat in de toekomst eventuele andere aansluitingen op de brug mogelijk zijn.

2. **Programma Mobiliteit en Visie op Mobiliteit 2035**
   Het Programma Mobiliteit wordt gezien als een vervolg op de Visie op Mobiliteit 2035. Hierin worden duidelijke doelen gesteld. Het gaat hierbij om een gezonde mobiliteit, veilig verkeer, en een prettige leefomgeving. De gemeente hanteert hierbinnen het STOMP-principe (Stappen, Trappen, Openbaar vervoer, Mobiliteitsdiensten, Privéauto), waarbij de fiets een prominente rol speelt in de inrichting van nieuwe wijken, zoals bij de wijk Kersenweide.
   Vastgesteld kan worden dat de fietsbrug over de A12 hierin een cruciale schakel vormt. De fietsbrug zorgt voor veilig en comfortabel fietsverkeer tussen woonwijken, voorzieningen en werklocaties, waarbij men niet afhankelijk is van de auto.
   Daarnaast is in het Programma expliciet aandacht voor het verbeteren van bestaande infrastructuur en het realiseren van doorfietsroutes. De fietsbrug wordt breder aangelegd en beter toegankelijk gemaakt als onderdeel van de route F27 (Houten – Utrecht Science Park). De vervanging van de fietsbrug sluit aan bij de ambitie zoals opgenomen binnen het Programma Mobiliteit.

3. **Mobiliteitsvisie Traverse Bunnik**
   Binnen deze mobiliteitsvisie wordt de Traverse Bunnik – bestaande uit de Provincialeweg, Stationsweg en Schoudermantel – benoemd en wordt gezien als de belangrijke verkeersader door het dorp. Binnen de Mobiliteitsvisie is voor de traverse, qua mobiliteit, vastgesteld dat de prioriteit verschuift naar voetgangers en fietsers. De fietsbrug sluit hier naadloos aan op deze visie. Het geeft een veilige, directe verbinding tussen de traverse en het Utrecht Science Park. De brug draagt in dit kader bij aan het realiseren van een groene, verkeersveilige en leefbare dorpskern.

4. **Project Kersenweide**
   In aansluiting op de beleidsdocumenten speelt ook de wijk Kersenweide een belangrijke rol als het gaat om fietsmobiliteit. De wijk Kersenweide vormt een grootschalige woningbouwontwikkeling met 1.200 woningen, waarvan 70% in de betaalbare categorie valt. De wijk wordt ontwikkeld met een eigentijds dorps karakter, waarbij de fiets centraal staat in de mobiliteitsoplossingen. De gemeente Bunnik heeft in haar plannen expliciet gekozen voor een duurzame ontsluiting van de wijk via fietsverbindingen, waar de nieuwe brug onderdeel van vormt. Deze brug is zoals eerder gesteld essentieel om de wijk te verbinden met het treinstation Bunnik en andere voorzieningen. De fietsverbinding moet zoveel mogelijk een toename van het autoverkeer voorkomen.

5. **Materplan Stationsomgeving Bunnik**
   Hierbij wordt het ruimtelijke en programmatische kader voor de transformatie van het gebied rondom station Bunnik beschreven. Ingezet wordt op de ontwikkeling van een gemengd woon-werkgebied. De stationsomgeving ontwikkelt zich hierbij tot een belangrijke entree van Bunnik en een schakel tussen het dorp en de regio. Een belangrijk uitgangspunt binnen het masterplan is het versterken van duurzame mobiliteit en het beter benutten van het station als regionaal knooppunt. Er wordt ingezet op hoogwaardige verbindingen voor fiets, openbaar vervoer en voetgangers, evenals op het verminderen van barrières in de huidige infrastructuur en het verbeteren van de ruimtelijke samenhang binnen het gebied.
   De fietsbrug over de A12 wordt in het masterplan expliciet genoemd en vormt in dit verband een essentiële schakel. Deze brug verbindt de stationsomgeving met de wijk Kersenweide, het buitengebied en het Utrecht Science Park en draagt bij aan een directe, veilige en aantrekkelijke

fietsroute.

Conclusie
De vervanging van de fietsbrug over de A12 bij Bunnik is niet alleen een praktische oplossing voor een fysieke barrière, maar een beleidsmatig goed onderbouwd project dat aansluit op alle relevante gemeentelijke beleidsdocumenten en de duurzame ontwikkeling van de nieuwe wijk Kersenweide en de ontwikkeling van de stationsomgeving.

5.4 Bestuurlijke afspraken en besluitvorming

Uit de Bestuurlijke Overeenkomst Oostelijke Ontsluiting Houten A12-N421 van 14 maart 2017 (zie bijlage) blijkt dat er rekening gehouden moet worden met een eventuele oostelijke ontsluiting van Houten op de A12 via de N421. Zie m.n. de in de bijlage weergegeven kaart, waaruit blijkt dat de huidige ligging van de voetgangersbrug deze ruimtereservering respecteert.

In een bestuurlijk overleg op 2 november 2017 zijn afspraken gemaakt voor een integraal maatregelenpakker voor het buitengebied tussen Bunnik en Houten.

Tussen 21-6-2021 en 9-7-2021 ondertekenden de Provincie Utrecht en de gemeenten Utrecht, De Bilt, Zeist en Bunnik de Bestuursovereenkomst “No Regret-maatregelen Programma U Ned. Tot de No Regret maatregelen behoort onder andere de Fietsbrug over de A12. De Fietsbrug maakt echter geen deel uit van deze bestuursovereenkomst. Afgesproken wordt dat hiervoor afzonderlijke afspraken gemaakt worden tussen de betrokken partijen.

Ten behoeve van een bestuurlijk overleg tussen Bunnik en de provincie is 26 juni 2023 door de gemeente en de provincie een memorandum opgesteld over de afstemming van de doorfietsroute en fietsbrug met de gebiedsontwikkeling van de stationsomgeving van Bunnik (zie tweede bijlage). De figuren 1 en 2 uit dit memorandum maken duidelijk dat het ontwerp van een volwaardige fietsbrug rekening houdt met een mogelijke toekomstige aansluiting van de N421 op de A12.

Uit het Investeringsbesluit van de provincie Utrecht, 11 maart 2024:
De provincie Utrecht voert het project ‘Fietsbrug A12’ uit dat onderdeel is van het No Regret pakket van U Ned (bijlage 1). Op basis van de bestuursovereenkomst ‘Integraal maatregelenpakket Bunnik-Houten’ (bijlage 2) met de gemeente Bunnik en gemeente Houten is het plan voor het aanpassen van de huidige voetgangersbrug over de A12 te Bunnik naar een volwaardige fiets- en voetgangersbrug vastgesteld. Het project Fietsbrug A12 is in het UP Fiets opgenomen als een belangrijke schakel in de fietsverbinding Houten-Bunnik-USP. Met de gemeenten Bunnik en Houten is een voorlopig ontwerp gemaakt voor een doorfietsroute tussen Houten-Castellum en USP. Ondertekening van een Samenwerkingsovereenkomst voor de realisatie van deze doorfietsroute is afhankelijk gemaakt van het dóórgaan van het verbeteren van de voetgangersbrug over de A12 tot een volwaardige fiets- en voetgangersbrug. De brug gaat daarmee onderdeel uitmaken van een veilig, comfortabel en snel regionaal fietsnetwerk Houten-USP.

Op 24 maart 2025 hebben de Provincie Utrecht en de gemeenten Houten en Bunnik de Samenwerkingsovereenkomst (SOK) voor de aanleg van de Doorfietsroute F27 Houten Castellum – Utrecht Science Park ondertekend (zie derde bijlage). Hierin is aangegeven (art. 3, lid 3) dat de fietsbrug over A12 een cruciaal element is voor deze doorfietsroute, maar geen onderdeel is van de SOK. Realisatie van de brug is een apart project wat betreft planning en financiering en wordt uitgevoerd door de provincie Utrecht in overleg met Rijkswaterstaat en de gemeente Bunnik. Afgesproken is dat de gemeente Bunnik zich inspant voor de planologische inpassing van de fietsbrug (art. 3, lid 4).

6 Beoordeling aspecten fysieke leefomgeving en milieu

6.1 Mer-beoordeling

Voor de mer-beoordeling is opgeleverd: “Mer-beoordeling nieuwe fiets- en voetgangersbrug A12 Bunnik” (rapportnr. BK5669-RHD-XX-XX-RP-X-0001, datum 12-06-2026), bijlage 8.

Wanneer is sprake van een mer-plicht?
Om het milieubelang volwaardig mee te kunnen nemen in de besluitvorming over projecten die (mogelijke) aanzienlijke milieueffecten kunnen hebben, moet in Nederland in bepaalde gevallen een milieueffectrapportage (mer).
procedure worden doorlopen. In sommige situaties moet eerst beoordeeld worden of het opstellen van een milieueffectrapport (MER) noodzakelijk is.
Er bestaan drie hoofdsporen die bepalen of een project mer-(beoordelings)plichtig is:

1. Het project staat vermeld in kolom 1 van Bijlage V bij het Omgevingsbesluit.
   Daarbij wordt voldaan aan de gevallen zoals aangegeven in kolom 2 of kolom 3 én dient er een plan of vergunning te worden vastgesteld of gewijzigd, zoals opgenomen in kolom 4. In dat geval is sprake van een project-mer-plicht. Wanneer een kaderstellend plan of programma voor een dergelijk project wordt vastgesteld, geldt een plan-mer-plicht.
2. Er is sprake van een passende beoordeling op grond van de Omgevingswet (Aanvullingswet Natuur), omdat mogelijk significante effecten kunnen optreden op de instandhoudingsdoelen van een Natura 2000-gebied. In dat geval is er sprake van een plan-mer-plicht.
3. Het project is niet opgenomen in kolom 1 van Bijlage V, maar kan naar verwachting wel aanzienlijke milieueffecten veroorzaken. Dan kan sprake zijn van een plan- of project-mer-beoordeling.

Wanneer is sprake van een project-mer-plicht of project-mer-beoordelingsplicht?
Artikel 16.43 van de Omgevingswet regelt wanneer een project-mer verplicht is. De activiteiten die mogelijk onder een mer-plicht of mer-beoordelingsplicht vallen, zijn opgenomen in Bijlage V van het Omgevingsbesluit. Deze bijlage bevat vier kolommen:

- kolom 1 beschrijft het type activiteit (zoals wegen, waterbouwkundige werken, energievoorzieningen),
- kolom 2 bepaalt wanneer sprake is van een project-mer-plicht,
- kolom 3 geeft aan wanneer een project-mer-beoordelingsplicht geldt,
- kolom 4 noemt de besluiten waarbij de mer-plicht aan de orde is (zoals een omgevingsvergunning of omgevingsplan).

Wanneer een project voldoet aan de omschrijving in kolom 1 en aan de voorwaarden in kolom 2, is er sprake van een project-mer-plicht.
Wanneer het project niet voldoet aan de voorwaarden van kolom 2, maar wel aan die van kolom 3, geldt een project-mer-beoordelingsplicht.
Bij een mer-beoordeling bepaalt het bevoegd gezag of het project aanzienlijke milieueffecten kan veroorzaken.

Wanneer is sprake van een plan-mer-plicht of plan-mer-beoordelingsplicht?
De regels voor plan-mer zijn vastgelegd in hoofdstuk 16.4 van de Omgevingswet en hoofdstuk 11 en Bijlage V van het Omgevingsbesluit.
Artikel 16.36 Omgevingswet bepaalt de hoofdregel: het bevoegd gezag stelt bij de voorbereiding van een plan of programma een milieueffectrapport op als dat plan het kader vormt voor besluiten over mer-(beoordelings)plichtige projecten (zoals bedoeld in artikel 16.43 Ow).

Daarnaast geldt op grond van het tweede lid van artikel 16.36 Ow dat een plan-mer verplicht is wanneer een passende beoordeling noodzakelijk is.
Onder bepaalde voorwaarden kan worden volstaan met een plan-mer-beoordeling (artikel 16.36, derde en vierde lid, Ow en artikel 11.1 Omgevingsbesluit). Dit is bijvoorbeeld het geval bij plannen voor kleine gebieden op lokaal niveau of bij kleine wijzigingen van bestaande plannen.

Welke mer-(beoordelings)plicht is van toepassing op de vervanging van de fietsbrug over de A12 bij Bunnik?
Vereiste planologische afwijking
Met de inwerkingtreding van de Omgevingswet zijn de voorheen geldende bestemmingsplannen overgegaan in het zogenoemde omgevingsplan van rechtswege (ook wel: tijdelijk deel van het omgevingsplan).
De gemeente Bunnik zal dit tijdelijke deel op termijn omzetten naar een definitief omgevingsplan.
De voorgenomen vervanging van de fietsbrug over de A12 past niet volledig binnen de bouw- en gebruiksmogelijkheden van het huidige omgevingsplan van rechtswege.
Daarom is een omgevingsvergunning voor afwijken van het omgevingsplan nodig om de ontwikkeling juridisch-planologisch mogelijk te maken.
Deze afwijking zal worden aangevraagd als een buitenplanse omgevingsplanactiviteit (BOPA) in de zin van de Omgevingswet.

Mer-(beoordelings)plicht
De vervanging van de fietsbrug over de A12 bij Bunnik betreft een wijziging van bestaande infrastructuur.
De activiteit valt onder categorie J1 (‘Wegen’) van Bijlage V van het Omgevingsbesluit, waarin het volgende is opgenomen:
“De aanleg, wijziging of uitbreiding van een weg, niet zijnde een hoofdweg als bedoeld in de Wegenverkeerswet 1994, of van een fiets- of voetgangersverbinding.”
Voor deze categorie geldt dat sprake is van een project-mer-plicht wanneer wordt voldaan aan de gevallen genoemd in kolom 2 (zoals een weg met vier of meer rijstroken of een lengte groter dan 10 km). Dat is bij dit project niet aan de orde.
Omdat echter wel sprake is van de wijziging en uitbreiding van bestaande infrastructuur (het vervangen van de brug en het realiseren van nieuwe opgangen in de vorm van wokkels), valt het project onder kolom 3 van deze categorie.
Daarmee geldt de project-mer-beoordelingsplicht.
Het project heeft directe werking via een buitenplanse omgevingsplanactiviteit, waardoor een project-mer-beoordeling moet worden uitgevoerd conform artikel 16.43 Omgevingswet en Bijlage V van het Omgevingsbesluit.

Nr.	Kolom 1 Projecten	Kolom 2 Gevallen waarin de mer-plicht geldt (artikel 16.43, eerste lid, aanhef en onder a, van de wet)	Kolom 3 Gevallen waarin de mer-beoordelingsplicht geldt (artikel 16.43, eerste lid, aanhef en onder b, van de wet)	Kolom 4 Besluiten als bedoeld in artikel 11.6, derde lid, onder c, van dit besluit
J1	Wegen	Als sprake is van: 1°. de aanleg van een autosnelweg of autoweg; 2°. de aanleg, wijziging of uitbreiding van een nieuwe weg met vier of meer rijstroken die betrekking heeft op een ononderbroken tracélengte van 10 km of meer; of 3°. de verlegging of verbreding van een bestaande weg met twee rijstroken of minder tot een weg met vier of meer rijstroken die betrekking heeft op een ononderbroken tracélengte van 10 km of meer	Aanleg, wijziging of uitbreiding	Het omgevingsplan

Afbeelding 10. Categorie J1 uit bijlage V van het Omgevingsbesluit

Wat zijn de vereisten voor de project-mer-beoordeling?
De initiatiefnemer van een project waarvoor een mer-beoordeling geldt, dient het voornemen schriftelijk te melden bij het bevoegd gezag (artikel 11.4 Omgevingsbesluit).
In dit project wordt deze melding vormgegeven in de vorm van een aanmeldnotitie mer-beoordeling.
De aanmeldnotitie bevat de informatie die nodig is om te beoordelen of het project aanzienlijke milieueffecten kan veroorzaken en of een volledige milieueffectrapportage noodzakelijk is.
Hierbij wordt aangesloten bij de beoordelingscriteria uit bijlage III van Richtlijn 2011/92/EU (de Europese mer-richtlijn, zie hiervoor ook hoofdstuk 3), te weten:

- de kenmerken van het project,
- de plaats van het project, en
- de kenmerken van de potentiële effecten.

Op basis van deze criteria kan het bevoegd gezag (de gemeente Bunnik) besluiten of voor het project een volledige milieueffectrapportage (MER) moet worden opgesteld of dat kan worden volstaan met de aanmeldnotitie. Voor dit project is een aanmeldnotitie mer-beoordeling geschreven. Het resultaat is dat er geen aanzienlijke milieueffecten zijn waardoor een MER niet benodigd is.

6.2 Archeologie

Voor het aspect archeologie is door Vestigia een inventariserend veldonderzoek (IVO-O) uitgevoerd: “Archeologisch vooronderzoek plangebied Fietsbrug A12/Parallelweg te Bunnik” (rapportnr. V2833, datum 11-06-2026), bijlage 9.
Het onderzoek is uitgevoerd conform de Kwaliteitsnorm Nederlandse Archeologie (KNA 4.2) en het gemeentelijk archeologiebeleid van Bunnik.

Uitgevoerde onderzoeken
Het onderzoek is uitgevoerd in twee fasen:

1. Bureauonderzoek (Greenhouse Advies, 2024) – inventarisatie van bekende vondstlocaties, bodemopbouw, landschappelijke ligging en eerdere onderzoeken.
2. Inventariserend veldonderzoek (Vestigia, 2025) – uitgevoerd op 7 oktober 2025, bestaande uit verkennende boringen om de bodemopbouw en intactheid van archeologische lagen te bepalen.

Het plangebied beslaat circa 0,25 hectare en bevindt zich deels op agrarische gronden en deels in bermgebied langs de Parallelweg, ten oosten van Bunnik.

Landschappelijke en bodemkundige context

De bodem bestaat uit rivierafzettingen van de Oude Rijn, meer specifiek beddingzanden, restgeulafzettingen en oeverafzettingen (Formatie van Echteld). De locatie ligt op de overgang van een lage oeverwal naar een restgeul van de Kromme Rijn. In grote delen van het plangebied is de oorspronkelijke bodemopbouw echter verstoord of afgegraven, onder andere door de aanleg van de A12 en latere ophogingen met zand en puin.
Bij slechts één boring (boring 1) is nog een intacte poldervaaggrond aangetroffen, direct onder het ophoogpakket. In de overige boringen (2 t/m 11) is de bodem grotendeels verstoord; oeverafzettingen komen voor op dieptes tussen 0,6 en 0,9 m -mv, maar zijn vaak afgetopt of verdwenen.

Archeologische indicatoren
Er zijn tijdens het booronderzoek nauwelijks archeologische indicatoren aangetroffen. Alleen in boring 1 is een klein stukje houtskool gevonden in de Ah-horizont. Er zijn geen cultuur- of laklagen vastgesteld die wijzen op menselijke bewoning of activiteit. Wel wordt geconstateerd dat het gebied door eerdere ingrepen grotendeels geroerd is.

Archeologische verwachting
Op basis van de landschappelijke context werd oorspronkelijk een middelhoge archeologische verwachting aangenomen (voor de periode Late Steentijd – Nieuwe Tijd). De resultaten van het veldonderzoek leiden echter tot een bijstelling naar een lage verwachting.
De reden hiervoor is dat het gebied een relatief laag en nat deel vormt binnen het rivierenlandschap, minder geschikt voor langdurige bewoning. Daarnaast zijn veel lagen verstoord door eerdere werkzaamheden.

Wel ligt het gebied in een historisch waardevolle context: het ligt in het hart van het Romeinse Limesgebied, nabij het castellum *Fectio (Vechten)*, de Romeinse limesweg en een mogelijke wachttorenlocatie bij de Schoudermantel. Er is dus kans op zogenoemde off-site archeologie – verspreide resten of vondsten die verband houden met Romeinse militaire activiteit, maar geen nederzettingssporen vormen.

De onderzoekers concluderen dat:
- de bodem grotendeels is verstoord en slechts beperkt intact is;
- geen aanwijzingen zijn gevonden voor vindplaatsen binnen het plangebied;
- de kans op behoudenswaardige resten laag is;
- maar dat gezien de archeologische gevoeligheid van het bredere Limesgebied, enige voorzichtigheid geboden blijft.

Aanbevolen wordt om geen uitgebreid proefsleuvenonderzoek uit te voeren, maar om wel te voorzien in de vorm van archeologische begeleiding tijdens de graafwerkzaamheden. Bijvoorbeeld middels archeologische begeleiding met metaaldetectie bij het uitgraven van het wegcunet. Hiervoor dient eerst in overleg met het bevoegd gezag een Programma van Eisen te worden opgesteld.

Deze begeleiding kan gericht zijn op:
- visuele inspectie van vrijkomende grondlagen;
- metaaldetectie van eventueel Romeins vondstmateriaal;
- directe melding bij toevalsvondsten (conform Erfgoedwet, artikel 5.10).

De uiteindelijke beslissing over vervolgonderzoek ligt bij de gemeente Bunnik als bevoegd gezag.

Naschrift
Het conceptrapport is namens het bevoegd gezag beoordeeld door de Omgevingsdienst Utrecht. In het ‘ROM Integraal Advies’ d.d. 10 april 2026, kenmerk Z/26/2005949 / D2026-1030621, wordt ten aanzien

van het aspect Archeologie als volgt gereageerd: “Op basis van het advies van het onderzoeksbureau hebben wij een ander besluit genomen, zie ROM-advies archeologie d.d. 23 december 2025 met kenmerk Z-2025-123367 / D2025-00167761. Wij achten een archeologisch vervolgonderzoek niet noodzakelijk. Hoewel archeologische resten binnen het plangebied niet volledig kunnen worden uitgesloten, is de kans dat deze worden aangetroffen in vrijwel het hele plangebied laag. Wij adviseren daarom om archeologische waarnemingen tijdens het ontgraven te laten doen door de lokale archeologische werkgroep. Hiertoe moet tijdig contact opgenomen worden met de archeologisch adviseur van de gemeente Bunnik bij de Omgevingsdienst. Dit moet middels vergunningvoorschriften worden geborgd, zie punt 3.1. De laatste paragrafen van de BOPA-motivering moeten hierop worden aangepast.”
Vervolgens wordt in een bijlage als volgt aangegeven:
“Voorschriften • omgevingsvergunning voor archeologie

- Ter plaatse van het plangebied zijn bij het archeologische booronderzoek voornamelijk oude geulen aangetroffen in de ondergrond. Gezien de ligging van het plangebied in een voormalig Romeins militair landschap is er een kans op vondsten uit de Romeinse tijd in deze geulen, bijvoorbeeld resten van fuiken, beschoeiingen, aanlegplaatsen, afvaldumps, enz. Dergelijke vondsten zijn niet eenvoudig op te sporen met regulier archeologisch vooronderzoek (boringen of proefsleuvenonderzoek). Een regulier archeologisch vervolgonderzoek is daarom een te zwaar middel. In plaats daarvan willen wij de archeologische werkgroep Leen de Keijzer uit Houten waarnemingen laten doen tijdens de graafwerkzaamheden voor wegcunet en nieuwe watergang.

- U dient de start van de werkzaamheden minimaal 2 weken van tevoren te melden bij de archeologisch adviseur van de gemeente Bunnik bij de Omgevingsdienst Utrecht via archeologie@odu.nl en info@odu.nl.
- U dient vrijwilligers van de archeologische werkgroep Leen de Keijzer uit Houten toegang te verschaffen tot het werkterrein, zodat zij de graafwerkzaamheden kunnen volgen en foto’s kunnen maken.
- Bij het aantreffen van archeologische vondsten tijdens de werkzaamheden dient u daarvan een melding te doen (conform artikel 5.10 uit de Erfgoedwet) bij de gemeente Bunnik of de Omgevingsdienst Utrecht (tel. 030 – 702 3200, vragen naar de adviseur archeologie van Bunnik). Vondsten mogen niet worden verplaatst of verstoord totdat de gemeente Bunnik een besluit heeft genomen wat er met de vondst moet gebeuren. Wij kunnen u vragen om een foto van de vondst en om een beschrijving van de exacte locatie van de vondst. Het niet melden van archeologische toevalsvondsten is een economisch delict.”

Conclusie:
De bodem is grotendeels verstoord in het verleden en er zijn geen behoudenswaardige resten gevonden. Het risico op toevalsvondsten is klein en met lichte begeleiding beheersbaar. Dit aspect leidt niet tot aanzienlijke milieueffecten en vormt geen belemmering voor de BOPA.

6.3 Omgevingsveiligheid

Voor omgevingsveiligheid is het rapport “Fietsbrug A12 Onderzoek omgevingsveiligheid” (Haskoning, ref. BK5669-IB-RP-D03-250708-1433, datum 16-10-2025), bijlage 10, opgesteld. Het onderzoek is uitgevoerd conform de Omgevingswet en het Besluit kwaliteit leefomgeving (Bkl).

Doel en reikwijdte van het onderzoek
Het onderzoek beoordeelt in welke mate het project invloed heeft op de veiligheid van de omgeving en of de omgeving mogelijke risico’s vormt voor de gebruikers van de brug. Hierbij is onderzocht:

- of het project leidt tot risicovolle activiteiten in de zin van de Omgevingswet;
- of zich binnen of nabij het plangebied risicobronnen bevinden (zoals transport van gevaarlijke stoffen, buisleidingen of opslag van brandstoffen);

- of toetsing aan de wettelijke normen voor plaatsgebonden risico (PR) en aandachtsgebieden noodzakelijk is.

De analyse is gebaseerd op de landelijke wetgeving, provinciale beleidskaders van de Provincie Utrecht en gemeentelijk beleid van de gemeente Bunnik (ODRU-beleid).

Wettelijk kader
De Omgevingswet regelt de bescherming van de fysieke leefomgeving, waaronder externe veiligheid. Het toetsingskader is vastgelegd in vier algemene maatregelen van bestuur:

- Besluit activiteiten leefomgeving (Bal): bevat regels voor milieubelastende activiteiten en de beheersing van externe veiligheidsrisico's.
- Besluit kwaliteit leefomgeving (Bkl): bevat regels over omgevingswaarden, beoordelingsregels en de indeling van risicogebieden.
- Besluit bouwwerken leefomgeving (Bbl): stelt aanvullende eisen aan bouwwerken binnen voorschriftengebieden (zoals brand- of explosiegevoelige zones).
- Omgevingsbesluit en Omgevingsregeling: regelen procedures, bevoegdheden en rekenmethodieken.

Binnen dit stelsel worden twee hoofdcriteria onderscheiden:

- Plaatsgebonden risico (PR): de kans per jaar dat een persoon overlijdt door een incident met gevaarlijke stoffen;
- Aandachtsgebieden: zones rond risicovolle activiteiten waar effecten van brand, explosie of giftige wolken kunnen optreden.

Voor ruimtelijke plannen geldt dat binnen de $PR10^{-6}$-contour geen (zeer) kwetsbare objecten mogen worden gerealiseerd. Gemeenten kunnen voor aandachtsgebieden voorschriftengebieden aanwijzen waarin bouwkundige maatregelen verplicht zijn.

Provinciale en gemeentelijke beleidskaders
De provincie Utrecht hanteert de Handreiking Omgevingsveiligheid (2024). Deze is niet juridisch bindend, maar biedt richtlijnen voor gemeenten.

Volgens deze handreiking:

- is binnen de $PR10^{-6}$-contour geen realisatie van kwetsbare gebouwen toegestaan;
- geldt binnen aandachtsgebieden een verplichting tot kwalitatieve afweging van het groepsrisico;
- kunnen voorschriftengebieden worden ingesteld bij zeer kwetsbare functies.

De gemeente Bunnik volgt het gemeentelijke externe-veiligheidsbeleid van de Omgevingsdienst Regio Utrecht (ODRU). Dit beleid bevat een stapsgewijs afwegingskader:

- Zoek een alternatieve locatie buiten aandachtsgebieden;
- Beperk de personendichtheid;
- Beoordeel de effectiviteit van bestaande veiligheidsmaatregelen;
- Onderzoek aanvullende maatregelen;
- Beoordeel de haalbaarheid daarvan;
- Wijs eventueel voorschriftengebieden aan;
- Bevorder zelfredzaamheid en bestrijdbaarheid.

Deze richtlijnen gelden echter uitsluitend voor ruimtelijke plannen die kwetsbare of risicovolle functies mogelijk maken.

Beoordeling van het planvoornemen
Het plan omvat de vervanging van een bestaande brug over de A12. Er worden geen nieuwe gebouwen met verblijfsfunctie gerealiseerd en geen risicovolle activiteiten toegevoegd. De brug is uitsluitend bestemd voor langzaam verkeer (fietsers en voetgangers).
Er wordt geen gebruik gemaakt van gevaarlijke stoffen, geen opslag of transport daarvan voorzien en er vindt geen activiteit plaats die onder de risicocategorieën van bijlage VII t/m X van het Bkl valt. De brug ligt boven de rijksweg, maar vormt geen directe relatie met transport van gevaarlijke stoffen over de A12.
De A12 is een basisnetroute voor vervoer van gevaarlijke stoffen. De brug bevindt zich echter boven deze route en is geen verblijfsruimte. Daarom wordt zij volgens het Bkl niet beschouwd als een kwetsbaar object. Het plan brengt ook geen toename van personen binnen het risicogebied van de snelweg met zich mee.

Resultaten en analyse
Uit de analyse blijkt dat:

- er geen toetsing aan het plaatsgebonden risico (PR) nodig is, omdat de brug geen verblijfsfunctie heeft;
- er geen aandachtsgebieden of voorschriftengebieden binnen het plangebied liggen;
- het plan niet valt onder de risicovolle activiteiten van bijlage VII t/m X van het Bkl;
- het plan geen invloed heeft op bestaande risicobronnen;
- de brug geen extra risico introduceert voor omwonenden of gebruikers.

De artikelen 5.11 tot en met 5.15 van het Bkl (instructieregels voor omgevingsveiligheid) zijn daarom niet van toepassing.

Conclusie
De vervanging van de fietsbrug heeft geen invloed op externe veiligheidsrisico's. Het aspect omgevingsveiligheid vormt geen belemmering voor de uitvoerbaarheid en leidt niet tot belemmering van de BOPA.

6.4 Luchtkwaliteit

Voor luchtkwaliteit is het onderzoek "Luchtkwaliteit Fietsbrug A12 Bunnik" (Haskoning, BK5669-MI-ME-250723-1017, 23-07-2025), bijlage 11, uitgevoerd.

Door de vervanging van de bestaande fietsbrug over de A12 bij Bunnik blijft het heersende verkeersbeeld op de omliggende wegen ongewijzigd. De vervanging van de brug leidt slechts tot een beperkte verandering in de routering van brom- en snorfietsen, maar gezien het geringe aantal voertuigen, de snelle elektrificatie en de kortere routes die hierdoor ontstaan, zijn de effecten op de luchtkwaliteit minimaal.

Tijdens de uitvoering kan er sprake zijn van tijdelijke emissies door bouwmaterieel en transportbewegingen, maar deze effecten zijn tijdelijk en van beperkte omvang. Voor de beoordeling van de luchtkwaliteit is het project getoetst aan het Besluit kwaliteit leefomgeving (Bkl), waarin de wettelijke omgevingswaarden voor stikstofdioxide (NO_2), fijnstof (PM_{10} en $PM_{2.5}$) en ultrafijnstof zijn vastgelegd. De toetsing richt zich met name op gebieden waar sprake kan zijn van overschrijdingen, de zogenaamde aandachtsgebieden. De gemeente Bunnik ligt buiten dergelijke aandachtsgebieden voor NO_2 en PM_{10}, waardoor geen formele berekening vereist is.

De berekende achtergrondconcentraties zijn ontleend aan het Centraal Instrument Monitoring Luchtkwaliteit (CIMLK), waarin de luchtkwaliteit jaarlijks wordt gemonitord. Uit deze gegevens blijkt dat de jaargemiddelde concentraties rond de A12 ver onder de geldende grenswaarden liggen en de komende

jaren verder zullen dalen door strengere emissie-eisen voor verkeer, scheepvaart en industrie. In 2025 bedroegen de concentratiewaarden respectievelijk 21,8 µg/m³ voor NO_2, 16,3 µg/m³ voor PM_{10} en 8,7 µg/m³ voor $PM_{2.5}$. Voor 2030 wordt een verdere daling verwacht tot 17,6 µg/m³, 15,5 µg/m³ en 7,9 µg/m³. Daarmee blijven de concentraties ruim onder zowel de huidige wettelijke grenswaarden (40 µg/m³ voor NO_2 en PM_{10}, 25 µg/m³ voor $PM_{2.5}$) als de toekomstige strengere normen van de nieuwe EU-richtlijn luchtkwaliteit (vanaf 2030), waarin 20 µg/m³ geldt voor NO_2 en PM_{10} en 10 µg/m³ voor $PM_{2.5}$.

Hoewel de concentraties de gezondheidskundige advieswaarden van de Wereldgezondheidsorganisatie (WHO) (10 µg/m³ voor NO_2, 15 µg/m³ voor PM_{10} en 5 µg/m³ voor $PM_{2.5}$) nog niet bereiken, laten de cijfers een duidelijke trend van verbetering zien. Omdat het project niet leidt tot extra verkeersintensiteit of blijvende emissiebronnen, draagt het niet “in betekenende mate” bij aan een verslechtering van de luchtkwaliteit.

Conclusie
De ontwikkeling draagt niet “in betekenende mate” bij aan verslechtering van de luchtkwaliteit. Alle concentraties blijven onder de geldende normen. Het aspect luchtkwaliteit vormt geen belemmering voor de uitvoerbaarheid van de BOPA.

6.5 Stikstofdepositie

Het aspect stikstofdepositie is onderzocht in *“Notitie stikstofdepositie Fietsbrug A12 Bunnik”* (Haskoning, BK5669-MI-ME-260609-1504, Notitie stikstofdepositie Fietsbrug A12 Bunnik, datum 9-06-2026), bijlage 12. De berekening is uitgevoerd met AERIUS Calculator 2025.0.2. De AERIUS berekeningen staan in bijlagen:

- 13 AERIUS aanlegfase (kenmerk S23ZVW48MCVJ, datum 09-06-2026)
- 14 AERIUS aanlegfase herstel hexagonen (kenmerk S23ZVW48MCVJ, datum 09-06-2026)

Aanleiding en doelstelling
De nieuwe fietsbrug vervangt de bestaande brug met trapopgang. Door de toevoeging van hellingbanen neemt het ruimtebeslag iets toe, maar de brug blijft bestemd voor langzaam verkeer. De werkzaamheden omvatten sloop, fundering, montage en afwerking.
Tijdens de aanlegfase worden brandstof aangedreven machines gebruikt. In de gebruiksfase verandert het verkeersbeeld niet, omdat geen autoverkeer over de brug wordt toegestaan. De hoeveelheid gemotoriseerd fietsverkeer (brom/snorfietsen) blijft beperkt en zal door elektrificatie verder afnemen. Daardoor is geen structurele toename van stikstofdepositie in de gebruiksfase te verwachten.
Het onderzoek richt zich uitsluitend op de aanlegfase, waarin emissies optreden door bouwmaterieel en transport.

Wettelijk kader en beoordelingsmethode
Volgens artikel 5.1, lid 1, onder e van de Omgevingswet is voor een zogenoemde Natura 2000-activiteit een vergunning vereist indien een project aanzienlijke milieueffecten kan hebben voor een Natura 2000-gebied.
De beoordeling volgt de beslisboom waarin onderscheid wordt gemaakt een aantal stappen.

Daarnaast is rekening gehouden met:

- het Besluit bouwwerken leefomgeving (Bbl), artikel 7.19a, dat verplicht tot beperking van stikstofuitstoot bij bouw- en sloopwerkzaamheden;
- en het Convenant Schoon en Emissieloos Bouwen (SEB), dat de provincie Utrecht in 2023 heeft ondertekend.

Uitgangspunten en maatregelen
De werkzaamheden vinden plaats in 2026 en duren ongeveer één jaar. Het werkgebied ligt aan de Parallelweg in Bunnik. De dichtstbijzijnde Natura 2000-gebieden liggen op meer dan 10 km afstand (onder andere Oostelijke Vechtplassen, Kolland & Overlangbroek en de Utrechtse Heuvelrug).
Het project valt onder de SEB-routekaart en wordt uitgevoerd als koploperproject, waarbij 50% van het gebruikte materieel Zero-Emissie (ZE) is. Het overige materieel voldoet aan de Stage IV-emissienorm of hoger. De provincie Utrecht heeft aanvullende duurzaamheidsambities vastgelegd in het koersdocument “Samen op koers naar duurzame infra in 2030” en stimuleert het gebruik van elektrisch materieel, biobrandstoffen en emissieloze logistiek.

De berekeningen zijn gebaseerd op de inzet van:
- graafkraan, funderingsmachine, hydraulische kraan, telekraan, betonpomp en asfaltmachine (deels ZE);
- vrachtwagens voor transport;
- personenverkeer (bouwpersoneel);
- korte periodes van stationair draaien (laden/lossen) en koude start;
- Omleidingsroutes (twee nachtelijke afsluitingen van de A12).

Resultaten AERIUS-berekening
Belangrijkste uitkomsten:
- Totale berekende emissie: 46,4 kg NOx/j en 2,7 kg NH_3/j;
- Geen toename van stikstofdepositie (> 0,00 mol/ha/jaar) binnen enig Natura 2000-gebied;
- De hoogste berekende bijdrage in de omgeving van Bunnik is 0,00 mol/ha/jaar;
- Geen hexagonen met hersteldoel vertonen enige toename van depositie.
- Ook in de AERIUS-herstelanalyse zijn geen relevante bijdragen gevonden.

Conclusie
Er is geen toename van stikstofdepositie en geen effect op Natura 2000-gebieden. Een vergunning voor een Natura 2000-activiteit is niet vereist. Het aspect stikstofdepositie vormt geen belemmering voor de BOPA.

6.6 Geluid

Voor het aspect geluid is een notitie opgesteld van het uitgevoerde akoestische onderzoek: “Akoestisch onderzoek fietsbrug A12 Bunnik” (Haskoning, BK5669-RHD-XX-XX-ME-X-0001, datum 10-06-2026), bijlage 15. In dit onderzoek is het niveau van het geluid vanwege de verschillende geluidbronsoorten in zowel de situatie zonder als met de fietsbrug bepaald en is het cumulatieve geluid in beide situaties met elkaar vergeleken.

Aanleiding en projectkader
De bestaande voetgangersbrug over de A12 wordt vervangen door een bredere fietsbrug met hellingbanen aan beide zijden. Aan de noordzijde sluit de brug aan op het fietspad tussen de Groeneweg en Runnenburg ten noorden van de spoorlijn.

Wettelijk kader
Het onderzoek is uitgevoerd op basis van de regelgeving van de Omgevingswet en de Regeling voertuigen.
De wijzigingen aan de bestaande wegen bestaan in dit project uit:
- Een wijziging van de ligging van de Parallelweg ten zuiden van de A12;
- De aanleg van een verkeersdrempel in de Groeneweg.

Beide wegen zijn echter niet onderzoeksplichtig, omdat de etmaalintensiteit lager is dan 2.500 motorvoertuigen per etmaal.

Het wettelijk kader voor geluid van wegverkeer richt zich bovendien uitsluitend op motorvoertuigen (lichte voertuigen en vrachtvoertuigen) en niet op bromfietsen of scooters. De waarde van het geluid wordt bepaald op basis van het jaargemiddelde geluidniveau over het etmaal (Lden), waarbij avond- en nachtperioden zwaarder worden gewogen.

Het geluid van bromfietsen en scooters valt formeel buiten de systematiek van de Wet geluidhinder. Desondanks is in de notitie een aanvullende inschatting gemaakt op basis van bekende emissiegegevens uit de Regeling voertuigen, artikel 5.6.11 lid 4, waarin een maximaal geluidsniveau van 97 dB(A) op 0,5 meter afstand van de bromfiets is vastgesteld.

Cumulatief geluid in de situatie zonder de fietsbrug
In de omgeving van de fietsbrug is sprake van twee belangrijke geluidbronnen:

- De rijksweg A12, een van de drukste verkeersaders van de regio, en direct ten noorden passeert de spoorlijn Utrecht–Arnhem.

Ten noorden van de A12 ligt de ontsluitingsweg Baan van Fectio.
In deze situatie bedraagt het cumulatieve geluid maximaal 66 dB bij de woning aan de Groeneweg 160 en 64 dB bij de woning aan de Groeneweg 25.

Cumulatief geluid in de situatie met de fietsbrug
In de situatie met de fietsbrug komt er een geluidbron bij: de bromfietsen over de fietsbrug. Op een totaal van 176 passages per dag rijden er ongeveer 20 bromfietsen over de brug. Het geluid dat deze bromfietsen produceren bedraagt maximaal 52 dB op de westgevel van de woning aan de Groeneweg 25.

Aangezien het niveau van het geluid in de situatie zonder de fietsbrug al hoog is, leidt de veel lagere bijdrage van de bromfietsen op een enkele locatie tot een toename van afgerond 1 dB. Een dergelijke toename is voor de omwonenden niet merkbaar.

Piekgeluiden bromfietsen en scooters
Om inzicht te krijgen in de mogelijke effecten van het piekgeluid van bromfietsen die over de fietsbrug rijden is op basis van het maximaal toegestane bronvermogen van bromfietsen (97 dB(A) op 0,5 meter afstand) bepaald wat het niveau van het geluid op de westgevel van de Groeneweg 25 is. Deze ligt op een afstand van ten minste 16 meter, zodat het geluid bij een passage van een brommer niet hoger zal zijn dan 67 dB.

Conclusie
Het geluid vanwege bromfietsers over de fietsbrug is aanzienlijk lager dan het geluid dat door de rijksweg A12 en de Baan van Fectio wordt veroorzaakt. De bijdrage van het geluid door deze bromfietsen leidt daardoor tot een beperkte, niet merkbare toename van het geluid op de omliggende geluidgevoelige gebouwen.

Bij een passage van een bromfiets treedt gedurende een korte periode een piek op die als hinderlijk kan worden ervaren. Naar verwachting zal het merendeel van het verkeer bestaan uit (elektrische) fietsen, waardoor de kans op hinder aanzienlijk lager is.

6.7 Landschap en cultuurhistorie

De landschappelijke en cultuurhistorische beoordeling is vastgelegd in “Onderzoek naar landschappelijke en cultuurhistorische waarden” (Haskoning, BK5669-RHD-XX-XX-RP-X-0002, 24-09-2025), bijlage 16.

Historische achtergrond en karakter van het gebied
Het landschap rond Bunnik is gevormd door de Kromme Rijn en kent een rijke bewoningsgeschiedenis. In de Romeinse tijd vormde de rivier de noordgrens van het Romeinse Rijk: de Neder-Germaanse Limes. Belangrijke archeologische resten van deze grens en de militaire infrastructuur liggen in de directe omgeving, onder andere bij Fort Vechten (Fectio).
Tijdens de middeleeuwen ontwikkelden zich langs de Kromme Rijn verschillende brinkdorpen, waaronder Bunnik en Odijk. Vanaf de negentiende eeuw veranderde het landschap door de aanleg van spoorlijnen (1844) en de autosnelweg A12 (jaren 1950). Deze infrastructuur vormt sindsdien een harde grens tussen dorp en buitengebied. Zichtlijnen vanaf historische buitenplaatsen, zoals de voormalige zichtlijn van landgoed Weerdesteyn richting de Domtoren, liggen buiten het plangebied.

Beleidskaders
Nationaal:
De Omgevingswet en het Besluit kwaliteit leefomgeving (Bkl) stellen dat landschappelijke en cultuurhistorische waarden moeten worden behouden of versterkt bij ruimtelijke ontwikkelingen.

Provinciaal:
Volgens de Omgevingsverordening Utrecht (2024) ligt het projectgebied binnen twee belangrijke cultuurhistorische zones:

Neder-Germaanse Limes, militair erfgoed en de Attentiezone Hollandse Waterlinies (onderdeel van UNESCO Werelderfgoed).
Daarnaast maakt het gebied deel uit van het stroomruggenlandschap Kromme Rijn, dat behoort tot het Rivierenlandschap met kernkwaliteiten als afwisseling tussen open en besloten ruimten, herkenbaar reliëf, en het samenspel van rivier, oeverwal en komgronden.

Gemeentelijk:
De Ontwerp-Omgevingsvisie Bunnik 2040 benadrukt het belang van sterke fietsverbindingen, landschappelijke kwaliteit en het behoud van cultuurhistorie. Het zuidelijke buitengebied is aangeduid als ontwikkelzone voor natuur, recreatie en verbrede landbouw. De Groene Koers Bunnik 2024–2040 zet in op behoud van openheid, versterking van biodiversiteit en herkenbare laan- en erfbeplanting.

Cultuurhistorische waarden
Het plangebied ligt binnen een regio waar twee werelderfgoederen elkaar raken:
- de Neder-Germaanse Limes (Romeinse grens, UNESCO Werelderfgoed sinds 2021);
- Nieuwe Hollandse Waterlinie, onderdeel van de Hollandse Waterlinies (eveneens UNESCO sinds 2021).

Het knooppunt van deze werelderfgoederen ligt westelijk van het plangebied, nabij Fort Vechten. De bruglocatie zelf ligt echter buiten de beschermde zones, maar binnen de UNESCO-attentiezone (bufferzone) van de Hollandse Waterlinie. Deze zone waarborgt de visuele integriteit van het werelderfgoed — dat wil zeggen dat nieuwe objecten geen schaalverstorende werking mogen hebben.

De visuele relaties in het landschap zijn al grotendeels bepaald door bestaande infrastructuur zoals de A12 en begeleidende beplanting. De brug komt in dit bestaande beeld te liggen en tast de zichtrelaties of het open landschap niet merkbaar aan.

Waardevol landschap
Ten zuiden van de A12 ligt het agrarisch cultuurlandschap van de Kromme Rijn, dat wordt gekenmerkt door fruitteelt, open percelen en zichtlijnen richting de Utrechtse Heuvelrug. De locatie van de brug ligt op een hoger gelegen stroomrug, wat zorgt voor enige openheid in zuidelijke richting. Deze openheid is een kernkwaliteit van het landschap.

De aanleg van de nieuwe brug heeft hierop nauwelijks invloed, omdat:
- de brug grotendeels op de bestaande fundering wordt geplaatst;
- de vorm en hoogte aansluiten bij het bestaande profiel van de infrastructuur.

Om de landschappelijke beleving te behouden, wordt aanbevolen geen hoog opgaande beplanting te plaatsen binnen de ruimte van de hellingbaan. Beplanting tot circa 4 meter (struweel) is passend en versterkt de biodiversiteit zonder het weidse uitzicht te beperken.

Ontwerpprincipes en aanbevelingen
Uit de analyse volgt dat de nieuwe fietsbrug past binnen de landschappelijke en cultuurhistorische context, mits rekening wordt gehouden met de volgende ontwerpprincipes:
- Vermijd verticale en verlichte accenten op de brug (zoals lichtmasten of landmarks), om verstoring van de visuele integriteit te voorkomen.
- Pas ingetogen kleurgebruik en materiaal toe dat aansluit bij het bestaande infrastructuurlandschap (donkere aardtinten en matte materialen).
- Behoud het halfopen karakter van het landschap door alleen lage beplanting toe te voegen.

Ontwerp de brug als onderdeel van het landschap, niet als een opzichzelfstaand object.

Conclusie
De brug past binnen de landschappelijke en cultuurhistorische context. Er is geen aantasting van de openheid, zichtlijnen of waarden van het werelderfgoed. Het aspect landschap en cultuurhistorie vormt geen belemmering voor de BOPA.

6.8 Trillingen

Voor het aspect trillingen is onderzoek uitgevoerd “Fietsbrug A12 Trillingsonderzoek sloop- en bouwwerkzaamheden” (BK5669-100-100, Haskoning, datum 11-05-2026), bijlage 17.

Het onderzoek richt zich op de effecten van trillingen tijdens de sloop van de bestaande brug en de bouw van de nieuwe fietsbrug, inclusief funderings- en grondwerkzaamheden. Doel is het inschatten van mogelijke risico’s op hinder en schade voor de omgeving tijdens de aanlegfase, en het vaststellen of aanvullende maatregelen of monitoring noodzakelijk zijn.

Uitgangssituatie
De bestaande fietsbrug is een betonnen constructie opgebouwd uit geprefabriceerde gewapend betonelementen die de A12 overspant tussen de Baan van Fectio en de Parallelweg. De brug is voorzien van trappen en smalle fietsgeulen. In de nieuwe situatie wordt deze vervangen door een bredere brug met twee spiraalvormige hellingbanen, waardoor fietsers en voetgangers veilig en comfortabel kunnen oversteken. De aanleg vindt grotendeels plaats op dezelfde locatie, direct aangrenzend aan bestaande bedrijventerreinen aan de noordzijde en enkele woningen aan de zuidzijde van de A12.

Beoordelingskader
Het juridisch kader voor trillingen tijdens bouw- en sloopwerkzaamheden is vastgelegd in de Omgevingswet en het Besluit bouwwerken leefomgeving (Bbl). Voor de beoordeling van hinder wordt

verwezen naar de SBR-richtlijn B – Hinder voor personen in gebouwen (2006) en voor schade naar de SBR-richtlijn A – Schade aan gebouwen (2002, herzien 2017).
Volgens artikel 7.18 van het Bbl moet bij bouwwerkzaamheden worden voldaan aan de streefwaarden uit tabel 4 van de SBR B-richtlijn. Deze richtlijn geeft grenswaarden voor trillingsgevoelige ruimten in woon-, zorg-, onderwijs- en kinderopvangfuncties. De richtlijn onderscheidt drie parameters:

- A1: maximale trillingssterkte (Vmax)
- A2: maximale waarde gedurende korte perioden
- A3: gemiddelde trillingssterkte over de beoordelingsperiode (Vper).

De streefwaarden variëren, afhankelijk van de duur van de werkzaamheden. Voor werkzaamheden tussen 6 en 26 dagen gelden waarden van A1 = 0,4; A2 = 6 en A3 = 0,1. Wanneer aan A1 wordt voldaan, wordt hinder uitgesloten geacht. In dit onderzoek is uitgegaan van de worstcasesituatie (A1 = 0,4) om het maximale effect op de omgeving te bepalen.

Voor schadebeoordeling volgens de SBR A-richtlijn wordt gekeken naar de topwaarde van de trillingssterkte (Vtop), uitgedrukt in mm/s. De richtlijn maakt onderscheid tussen drie categorieën bouwwerken:

- Categorie 1: gewapend beton of staalconstructies in goede staat (laag risico);
- Categorie 2: gebouwen van metselwerk in goede staat (gemiddeld risico);
- Categorie 3: oude of monumentale gebouwen met lage constructieve kwaliteit (hoog risico).

De gebouwen in de omgeving van de brug vallen onder categorie 2 (metselwerk). De grenswaarden uit SBR A voor deze categorie zijn 3,33 mm/s bij herhaald kortdurende trillingen (sloopfase) en 2,0 mm/s bij continue trillingen (bouwfase).

Onderzoeksopzet en rekenmethode
Het onderzoek richt zich op de trillingsbronnen tijdens de sloop- en bouwfase en gebruikt de formule van Barkan om de overdracht van trillingen in de bodem te berekenen. Hierbij is rekening gehouden met de materiaaldemping (α) en de geometrische demping van Rayleigh-golven (oppervlaktegolven), die de grootste invloed hebben op de trillingsintensiteit op afstand. Voor de berekeningen is uitgegaan van een opslingerfactor (vloerresonantie) van maximaal 3.

De volgende machines en installaties zijn beschouwd als relevante bronnen: trilplaat/trilwals, hydraulische kraan, shovel, vrachtwagen/dumper en hydrohamer. Omdat voor de fundatie schroefpalen worden toegepast – een trillingsarme techniek – is deze activiteit niet maatgevend. De hydrohamer (bij sloopwerkzaamheden) en de trilwals (bij aanleg en verdichting) zijn de maatgevende bronnen.

De invloedssfeer voor risico op schade is de afstand waarbij voldaan wordt aan de rekenwaarde van de grenswaarde voor een categorie 2 object. Dit zijn in goede staat verkerende gebouwen met een draagconstructie die bestaat uit metselwerk.

In de sloopfase is er voor de eerstelijnsbebouwing geen verhoogde kans op schade en er liggen 2 trillingsgevoelige objecten (Groeneweg 25 en Groeneweg 160) binnen de invloedsfeer voor hinder.

In de bouwfase is er voor de eerstelijnsbebouwing een verhoogde kans voor 2 objecten (Groeneweg 25 en Groeneweg 160) op schade en er liggen 2 objecten (Groeneweg 25 en Groeneweg 160) binnen de invloedsfeer voor hinder. Samenvattend wordt gesteld dat de omgeving ten gevolge van het project in de bouwfase 2 objecten een verhoogde kans op schade geeft en er 2 trillingsgevoelige objecten binnen de invloedssfeer voor hinder liggen. Voor de gebruiksfase zijn op basis van expert judgement geen relevante trillingen te verwachten.

Conclusie
Tijdens zowel sloop- als bouwfase treden geen schade of hinder op. Trillingswaarden blijven onder de norm; dit aspect leidt niet tot aanzienlijke milieueffecten en daarmee geen belemmering voor de BOPA.

6.9 Geur

Het aspect geur is beoordeeld in “Kwalitatief geuronderzoek vervanging fietsbrug A12 Bunnik” (Haskoning, BK5669-1.08 (1), 30-09-2025), bijlage 18. Het onderzoek richt zich op tijdelijke emissies van bouwmaterieel en asfaltverwerking.

Doel en aanleiding van het onderzoek
Het onderzoek richt zich op mogelijke tijdelijke geurbelasting tijdens de uitvoeringsfase van het project. Omdat bij infrastructurele werkzaamheden geen continue emissies optreden, is gekozen voor een kwalitatieve beoordeling. Hierbij is gekeken naar de aard, duur en intensiteit van mogelijke geuremissies, de afstand tot geurgevoelige objecten (zoals woningen) en de heersende meteorologische omstandigheden. De analyse is uitgevoerd in samenhang met het luchtkwaliteitsonderzoek Fietsbrug A12 Bunnik (Haskoning, juli 2025).

Wettelijk beleidskader
Per 1 januari 2024 is het landelijke geurbeleid opgenomen onder de Omgevingswet, specifiek in paragraaf 5.1.4.6 van het Besluit kwaliteit leefomgeving (Bkl). Dit beleid is gericht op het voorkomen of beperken van geurhinder tot een aanvaardbaar niveau bij geurgevoelige objecten. Het omgevingsplan van de gemeente Bunnik bevat geurregels voor agrarische activiteiten, veehouderijen en zuiveringstechnische installaties, maar niet voor tijdelijke bouwactiviteiten. Hierdoor zijn enkel de algemene zorgplicht (artikel 1.6) en het algemene verbod (artikel 1.7a) van de Omgevingswet van toepassing.
Deze bepalingen verplichten initiatiefnemers om maatregelen te nemen die redelijkerwijs kunnen worden gevraagd om milieuschade, hinder of verontreiniging te voorkomen, en – indien dat niet volledig mogelijk is – de effecten zoveel mogelijk te beperken.

Beoordeling van geuremissies tijdens de werkzaamheden
Vebrandingsemissie
Tijdens de uitvoering van het project worden diverse mobiele werktuigen ingezet, zoals graafmachines, vrachtwagens, hijskranen, asfalteermachines en transportvoertuigen. Deze verbruiken brandstoffen (diesel of benzine) waarbij rookgassen met een olieachtige geur vrijkomen. Uit het eerdergenoemde luchtkwaliteitsonderzoek blijkt dat de emissies beperkt blijven tot kortdurende en verspreide momenten gedurende de bouwfase. De emissies blijven ruimschoots onder de wettelijke grenswaarden voor luchtkwaliteit.
De rookgassen hebben een relatief hoge temperatuur waardoor zij in verticale richting opstijgen en zich snel mengen met de omgevingslucht. Hierdoor neemt de geurconcentratie op leefniveau sterk af. De kans op merkbare geurhinder door verbrandingsgassen wordt daarom zeer gering geacht.

Emissie door het asfalteringsproces
De asfalteringsfase vormt de belangrijkste potentiële geurbron binnen het project. Tijdens het aanbrengen van asfalt komen dampen vrij die vluchtige organische stoffen (VOS) en bitumendampen bevatten. Bitumen is een aardolieproduct met een sterke, rubberachtige geur die door omwonenden vaak als onaangenaam wordt ervaren. De emissies zijn echter van korte duur en niet continu.

Kenmerken van de emissie tijdens asfalteren:
- De emissie treedt alleen op tijdens het leggen van asfalt en neemt snel af na afkoeling;
- De bron is mobiel (de asfalteermachine verplaatst zich over het werkterrein);
- De duur van het asfalteren bedraagt maximaal enkele dagen.

Het Nederlandse geurbeleid (Bkl) gaat uit van langdurige bronnen waarbij de geurbelasting wordt getoetst aan de 98-percentielwaarde (geur mag 2% van de tijd per jaar worden overschreden). Omdat het asfalteren aanzienlijk korter duurt dan 175 uur per jaar, is deze methodiek hier niet van toepassing. Een kwantitatieve toetsing met verspreidingsmodellen is daarom niet zinvol of mogelijk.
Vanwege het tijdelijke karakter van de werkzaamheden wordt geen significante geurhinder verwacht.

Hoewel geen overschrijding of significante hinder wordt verwacht, kunnen preventieve maatregelen worden toegepast om de tijdelijke overlast verder te beperken:

- Toepassen van lage-temperatuurasfalt (LTA): door een lagere productietemperatuur van circa 100 °C in plaats van 160 °C dalen emissies van vluchtige stoffen met 30–50%;
- Gebruik van minder geur intensieve bindmiddelen: vervanging van sterk ruikende hulpstoffen of bitumensoorten door alternatieven met lagere emissie;
- Afstemming op weersomstandigheden: plan werkzaamheden bij windrichting van de bebouwing af en vermijd uitvoering bij windstil weer of nevel;

Conclusie
Geurhinder blijft beperkt tot korte perioden tijdens de aanleg. Er is geen overschrijding van wettelijke normen en geen structurele hinder. Het aspect geur vormt geen belemmering voor de uitvoerbaarheid van de BOPA.

6.10 Lichthinder

Het aspect licht is onderzocht in twee rapporten:

- “Fietsbrug A12 onderzoek lichthinder” (BK5669-1.09 (1), Haskoning, datum 26-09-2025) – bijlage 19
- “Aanvullende vraag lichthinder fietsbrug A12” (BK5669-1.09a-02, Haskoning, 16-10-2025) – bijlage 20

Naar aanleiding van vragen van omwonenden heeft Haskoning een aanvullend onderzoek uitgevoerd naar mogelijke lichthinder als gevolg van de nieuwe fietsbrug over de A12 bij Bunnik. De twee onderzoeken zijn in deze paragraaf verdeeld in twee sub paragrafen (‘hoofdonderzoek’ en ‘aanvullend onderzoek licht op woningen’) om de uitkomsten van beide onderzoeken te onderscheiden.

6.10.1 Hoofdonderzoek

Beleidskader
Er bestaat in Nederland geen wettelijk kader met vaste normen voor lichthinder. Daarom is voor dit onderzoek aangesloten bij de NSVV Richtlijn Lichthinder (Nederlandse Stichting voor Verlichtingskunde), die algemeen wordt gehanteerd als toetsingskader bij ruimtelijke ontwikkelingen. Deze richtlijn bevat grenswaarden voor onder meer verlichtingssterkte op gevels, lichtsterkte van armaturen, het aandeel licht dat naar boven wordt uitgestraald (ULR), en de gemiddelde luminantie van oppervlakken.

Situatie
Het plangebied bevindt zich in een al sterk verlicht gebied, met bestaande lichtbronnen van de A12, het spoor, het bedrijventerrein aan de Baan van Fectio en het station Bunnik. De brug vormt feitelijk een overgang tussen stedelijke en landelijke verlichting. De dichtstbijzijnde woningen bevinden zich aan de Parallelweg en Groeneweg op enkele tientallen tot honderden meters afstand. Voor flora en fauna zijn er aan de zuidzijde van het plangebied enkele waarnemingen van foeragerende vleermuizen gedaan, maar er zijn geen verblijfplaatsen of vaste vliegroutes vastgesteld. De invloed van de brugverlichting op deze soorten wordt gering geacht, aangezien het gebied reeds wordt beïnvloed door de verlichting van de snelweg. De locatie van de fietsbrug ligt in een gebied met een gemiddelde omgevingshelderheid (zone

E3), wat betekent dat een beperkte hoeveelheid verlichting passend is binnen de bestaande situatie. Onder de fietsbrug door loopt de A12. De verlichting op de fietsbrug mag geen hinder veroorzaken voor de weggebruikers op de A12. Het is belangrijk dat de lichtbronnen voldoende afgeschermd zijn richting de weg.

Uitgangspunten ontwerp
Er is nog geen definitief lichtontwerp voor de fietsbrug. Het idee is dat de fietsburg wordt verlicht met strooilicht van lichtmasten die op de middenberm van de A12 staan. Dat geld met name voor het middelste deel van de fietsbrug. Aan de uiteinden bij de wokkels vindt de verlichting plaats doormiddel van een centrale lichtmast met vier armaturen. Er is in de nadere uitwerking van het verlichtingsplan aandacht voor verlichting voor de onderdoorgangen. De verlichting wordt uitgevoerd met warme kleurtemperaturen (2700K) en afgeschermde armaturen, zodat licht uitsluitend op het brugdek schijnt en niet naar de omgeving. Dit principe voorkomt strooilicht richting watergangen en beplanting, waardoor negatieve effecten op flora en fauna worden beperkt.

Beoordeling
Het onderzoek beoordeelt de brugverlichting in de context van de bestaande omgeving. Omdat reeds sprake is van aanzienlijke verlichting door infrastructuur en bedrijvigheid, is de bijdrage van de brug zelf zeer beperkt. De verlichting voldoet aan de grenswaarden voor zone E3 uit de NSVV-richtlijn: maximaal 10 lux op gevels bij dag en avond, 2 lux ’s nachts, en een maximale lichtsterkte van 1000 candela. Bij naleving van deze waarden wordt geen lichthinder voor omwonenden of weggebruikers verwacht. Wel wordt aanbevolen om lichtuitstraling naar de snelweg te voorkomen door armaturen goed af te schermen en automatische schakelingen of dimmers toe te passen om het lichtniveau buiten gebruiksuren te beperken.

6.10.2 Aanvullend onderzoek licht op woningen
De vraag richtte zich met name op de verlichting van fietskoplampen en de mogelijke visuele hinder voor bewoners van de appartementen aan de Groeneweg 25, die direct zicht hebben op de noordelijke aansluiting van de brug. Dit onderzoek is aanvullend op het eerdere onderzoek naar algemene lichthinder van de brugverlichting zelf.

De aanleiding voor dit aanvullende onderzoek was een specifieke bewonersvraag over het mogelijke effect van fietskoplampen van passerende fietsers op de zichtlijn vanuit de appartementen aan Groeneweg 25. In deze appartementen bevindt zich aan de zijkant van het gebouw een klein raam op de tweede verdieping met direct uitzicht op de fietsbrug. Omdat dit raam uitkijkt in de richting van de nieuw te realiseren hellingbaan (“wokkel”), is onderzocht of het licht van passerende fietsen mogelijk hinderlijk kan zijn voor de bewoners.

Er zijn twee ontwerpvarianten beoordeeld:
- De 90-graden variant, waarbij de brug haaks aansluit op de Groeneweg;
- De 45-graden variant, waarbij de brug schuin richting de Groeneweg is georiënteerd.

Uit beelden (zie figuren 3 en 4 in het rapport) blijkt dat de zichtlijn vanuit het raam vergelijkbaar is voor beide varianten.

Wettelijk kader en richtlijnen
In Nederland bestaat geen formeel wettelijk kader voor lichthinder door fietskoplampen. In de praktijk wordt daarom aansluiting gezocht bij de Richtlijn Lichthinder (NSVV, 2020) van de Nederlandse Stichting voor Verlichtingskunde. Deze richtlijn biedt handvatten voor het beperken van lichthinder door verlichtingsinstallaties, maar bevat geen specifieke aanbevelingen of grenswaarden voor fietskoplampen.

De richtlijn gaat vooral in op overlast door autokoplampen, waarbij hinder optreedt als de lichtbundel direct in een gebouw schijnt of wanneer er sprake is van bewegend of knipperend licht dat de aandacht trekt.

Hoewel deze richtlijn niet direct van toepassing is op fietskoplampen, is de beoordeling wel op dezelfde principes gebaseerd: directe inkijk van lichtbundels, intensiteit van de lichtbron en het effect van bewegend licht.

Beoordeling
Vanuit het zijraam van de appartementen is zicht op de hellingbaan van de brug. Dit betekent dat het licht van fietskoplampen in theorie waarneembaar kan zijn. De beoordeling richt zich op twee aspecten:

- Directe lichtinval door de bundel van fietskoplampen
- Indirecte hinder door knipperend of stroboscopisch effect

Directe lichtinval
De lichtsterkte van fietskoplampen is aanzienlijk lager dan die van autokoplampen. Waar een autokoplamp vaak een lichtsterkte van 800–1.200 lumen heeft, ligt dit bij standaard fietskoplampen meestal tussen de 50 en 300 lumen. Bovendien bevindt de hoogte van de reling van de brug zich op circa 1,30 meter boven het brugdek, wat gelijk is aan of iets hoger ligt dan de gemiddelde hoogte van fietskoplampen (1,0–1,2 meter). Hierdoor komen de lichtbundels niet boven de reling uit en kunnen ze dus niet rechtstreeks op het raam van de appartementen schijnen.
Op basis hiervan wordt directe lichtinval op het raam uitgesloten.

Indirecte hinder – stroboscopisch effect
Een mogelijke vorm van hinder kan ontstaan door het knipperend lichtbeeld dat zichtbaar wordt wanneer fietskoplampen door de spijlen van de reling schijnen. Dit kan, afhankelijk van de kijkrichting en snelheid van passerende fietsers, een tijdelijk stroboscopisch effect veroorzaken.
Dit effect is alleen zichtbaar voor iemand die uit het raam kijkt en treedt slechts gedurende enkele seconden op bij het passeren van een fietser. Het betreft bovendien licht van lage intensiteit dat niet de binnenruimte binnendringt. Hoewel het visueel waarneembaar kan zijn, wordt het effect niet als hinderlijk beoordeeld.

Aanbevelingen en mitigerende maatregelen
Hoewel hinder in de huidige ontwerpsituatie zeer onwaarschijnlijk is, bevat het rapport enkele aanbevelingen om eventuele klachten in de toekomst te voorkomen. Deze betreffen eenvoudige fysieke of visuele maatregelen die de zichtlijn tussen het raam en de brug kunnen onderbreken:

- Plaatselijk dichtmaken van de reling ter hoogte van de zichtlijn om het doorkijkeffect te beperken;
- Aanplant van groenblijvende struiken of bomen tussen de brug en de appartementen;
- Plaatsing van een licht- of zichtscherm (transparant of ondoorzichtig) aan de zijde van de brug of op het perceel van de bewoners.

Omdat de kans op hinder klein is, worden deze maatregelen pas aanbevolen als reactieve maatregel mocht in de toekomst hinder worden ervaren.

Conclusie
De verlichting voldoet aan de NSVV-richtlijnen. Er is geen lichthinder voor bewoners, weggebruikers of fauna. Dit aspect vormt geen belemmering voor de uitvoerbaarheid van de BOPA.

6.11 Natuur

Het aspect natuur is onderzocht in de “Update natuurtoets Fietsbrug Bunnik” (kenmerk BK5669-1.10 (1), Haskoning, Update natuurtoets Fietsbrug Bunnik, datum 11-06-2025, bijlage 21). De beoordeling is uitgevoerd conform de Omgevingswet en de Aanvullingswet natuur Omgevingswet (voorheen bekend als Wet Natuurbescherming). Deze notitie vormt een actualisatie van eerdere onderzoeken van/ en in opdracht van GRAS Advies (2024) en aanvullende soortenonderzoeken uit hetzelfde jaar, zie hiervoor:

- Bijlage 22 (Rapportage Quickscan flora en fauna, GRAS advies, P06500, datum 22-04-2024)
- Bijlage 23 (Rapportage Aanvullend soortenonderzoek, GRAS advies, P06500, datum 17-10-2024)
- Bijlage 24 (eDNA onderzoek grote modderkruiper te Bunnik, Datura, RA24163, datum 21-08-2024)

Doel en achtergrond van het onderzoek
De oorspronkelijke bureaustudie uit 2024 gaf aan dat in en rondom het plangebied mogelijk leefgebied aanwezig was voor de rugstreeppad, grote modderkruiper en ringslang. Nader veldonderzoek heeft destijds geen verblijfplaatsen of essentieel habitat van deze soorten aangetoond.
Sinds 2024 geldt echter de specifieke zorgplicht uit de Omgevingswet, en daarnaast zijn enkele soorten – waaronder de kleine marterachtigen, haas en konijn – niet langer vrijgesteld van bescherming in de provincie Utrecht. Ook moet rekening worden gehouden met soorten die op de Rode Lijst staan. Om deze redenen is een aanvullende beoordeling uitgevoerd.

Het onderzoek had tot doel te bepalen of de voorgenomen werkzaamheden kunnen leiden tot overtredingen van de verboden uit de Omgevingswet en of mitigerende maatregelen of vergunningen noodzakelijk zijn.

Onderzoeksmethode
Het aanvullende veldonderzoek is uitgevoerd op 10 juni 2025 door een erkend ecoloog. De weersomstandigheden waren bewolkt met een temperatuur van circa 19°C en een matige wind. Tijdens het veldbezoek zijn visuele waarnemingen gedaan en sporen gezocht van beschermde diersoorten, zoals uitwerpselen, graafsporen, nesten of holen. Daarnaast zijn gegevens uit de Nationale Databank Flora en Fauna (NDFF) gebruikt om de aanwezigheid van soorten in de directe omgeving te beoordelen.

Resultaten per soortgroep
<u>Haas en konijn</u>
Uit de NDFF blijkt dat de haas recent (2023) is waargenomen in de weilanden rond het projectgebied en dat het konijn in 2021 nog langs het spoor en op de camping ten zuidoosten van Bunnik is gesignaleerd. Tijdens het veldbezoek zijn geen sporen (uitwerpselen, holen, vraatplekken) aangetroffen. Het terrein bestaat grotendeels uit ongeschikte habitat (verharding, bermen, intensief beheerd grasland).
Het voorkomen van beide soorten binnen het plangebied wordt uitgesloten.

<u>Kleine marterachtigen (bunzing, hermelijn, wezel)</u>
In de ruimere omgeving van het projectgebied zijn diverse waarnemingen van kleine marterachtigen bekend. Bunzing komt hier relatief veel voor, terwijl de wezel is waargenomen in het kleinschalige landschap rond Vechten. Voor de hermelijn zijn geen concrete waarnemingen bekend, maar gezien de brede verspreiding van deze soort als gevolg van uitzettingen en ontsnappingen kan aanwezigheid in de omgeving niet worden uitgesloten.
Tijdens het veldbezoek zijn geen sporen van kleine marterachtigen aangetroffen. Het projectgebied omvat echter een groenstrook met bomen en struiken op het talud, waar dichte vegetatie en (muizen)holen aanwezig zijn. Deze elementen bieden in potentie geschikt habitat als tijdelijk verblijf- en foerageergebied en kunnen mogelijk als verblijfplaats worden gebruikt.

Aangezien deze beplanting behouden blijft, is er geen sprake van het aantasten of vernielen van verblijfplaatsen. Een omgevingsvergunning voor kleine marterachtigen is daarom niet vereist. Wel dienen passende maatregelen te worden opgenomen in een ecologisch werkprotocol (EWP) om verstoring en daarmee het mogelijk permanent verlaten van verblijfplaatsen te voorkomen.

Ringslang
De ringslang is bekend uit de bossen ten zuidwesten van het projectgebied (richting Fort bij Vechten). Binnen het projectgebied zijn twee sloten aanwezig: één aan de noordzijde (tussen bedrijventerrein en snelweg) en één aan de zuidzijde, nabij de groenstrook.
De noordelijke sloot is geïsoleerd en bevat geen verbinding met andere watergangen. De zuidelijke sloot valt periodiek droog en heeft beperkte ecologische waarde. Hierdoor wordt de aanwezigheid van een populatie uitgesloten, al kan incidenteel een passeer-individu voorkomen. Door het volgen van voorzorgsmaatregelen uit de zorgplicht is verstoring uitgesloten.

Rode Lijst-soorten
Binnen het projectgebied is volgens NDFF slechts één relevante Rode Lijst-soort mogelijk: de korenbloem (Centaurea cyanus). Deze komt voor op open, zandige of braakliggende bodems. Tijdens het veldbezoek zijn geen exemplaren waargenomen, maar de omstandigheden in het terrein zijn in principe geschikt. Het is wenselijk om bij de herinrichting groeiplaatsen voor deze soort te behouden of opnieuw te realiseren.

Overige beschermde soorten
De eerdere beoordelingen voor vleermuizen, vogels, vissen en amfibieën blijven ongewijzigd.
Refererend naar het in aanvullend soortenonderzoek van GRAS Advies van 17-10-2024 staat onderstaande geconcludeerd:
Gelet op de afwezigheid van essentiële verblijfplaatsen, vliegroutes en foerageergebied binnen het projectgebied is er geen sprake van een negatief effect op vleermuizen als gevolg van de beoogde ontwikkeling. Een omgevingsvergunning op basis van een flora- en fauna-activiteit is voor de uitvoering van de werkzaamheden niet vereist.

Invasieve exoten

Aan de noordzijde van het projectgebied is de Japanse duizendknoop (Fallopia japonica) aangetroffen, op drie locaties:
- Onder de trap van de bestaande brug;
- Aan de westzijde van de noordelijke sloot;
- Langs de Baan van Fectio, direct onder de brug.

Conclusie
Er zijn geen significante effecten op beschermde soorten of natuurgebieden. Met naleving van de zorgplicht en het Ecologisch Werkprotocol is het aspect natuur aanvaardbaar en vormt het geen belemmering voor de BOPA.

6.12 Bomeneffectenanalyse

In opdracht van Haskoning heeft Boomtotaalzorg een Bomen Effect Analyse (BEA) uitgevoerd (rapportnummer 260229_v2, Aanvulling BEA 250236 Royal Haskoning DHV BEA vervanging fietsbrug A12 bij Bunnik en verlegging van watergang, datum 02-06-2026, bijlage 25) voor de vervanging van de bestaande fietsbrug over de A12 bij Bunnik. Doel van de analyse is het vaststellen van de huidige kwaliteit en toekomstverwachting van de aanwezige bomen en het bepalen van de effecten van de voorgenomen werkzaamheden op hun duurzame instandhouding. Het rapport vormt een onderbouwing bij de besluitvorming over de uitvoering van het project en het al dan niet kappen of behouden van de bomen.

Onderzoeksmethode en beoordelingskader
De beoordeling is uitgevoerd volgens de Richtlijn BEA van de Bomenstichting/CROW, opgebouwd uit twaalf bouwstenen verdeeld over vier onderdelen: voorstudie, veldonderzoek, analyse en advies. Tijdens het veldonderzoek zijn alle bomen visueel beoordeeld op boomsoort, stamdiameter, kroon- en hoogteklasse, conditie, kwaliteit, toekomstverwachting en eventuele gebreken of ziekten (volgens de methodiek van Dr. A. Roloff).

De analyse omvatte zowel de bovengrondse als ondergrondse invloedsfeer van de werkzaamheden. Daarbij is gekeken naar de kwetsbare boomzone (kroonprojectie + 1,5 m) en de minimale graafafstand, afhankelijk van de stamdiameter. Daarnaast is een KLIC-melding gedaan om de ligging van kabels en leidingen vast te stellen.

Resultaten veldonderzoek
In totaal zijn 45 bomen beoordeeld, waarvan het merendeel essen (Fraxinus excelsior) en zomereiken (Quercus robur) betreft. Daarnaast komen enkele wilgen, berken, lindes, sierappels, sierkersen en een amberboom voor. De algemene conditie en kwaliteit van de bomen is overwegend goed tot redelijk. Slechts een beperkt aantal bomen (voornamelijk knotwilgen) vertoont een matige kwaliteit en toekomstverwachting.

Alleen boom nr. 2 heeft een matige conditie en toekomstverwachting

Analyse van de effecten per fase van het project
Sloopfase bestaande brug
Bij het verwijderen van de bestaande brug is voor het grootste deel van de bomen geen impact te verwachten. Voor drie bomen (nrs. 8, 9 en 10) is de impact echter onhoudbaar, omdat de bestaande trap aan de zuidzijde moet worden gesloopt en deze bomen binnen de directe werkruimte staan.

Bouwfase nieuwe brug
Tijdens de realisatie van de nieuwe fietsbrug is een werkruimte van circa 10 meter rondom de brug benodigd voor materieel, bouwketen en depots.
Binnen de projectie van de brug zelf en de omliggende ruimtelijke ingrepen zoals het fietspad en Parralelweg bevinden zich 20 bomen (nrs. 4 t/m 11, 29 t/m 32 en 34 t/m 41). Deze bomen kunnen niet behouden blijven en moeten worden verwijderd.
Daarnaast staan drie bomen (nrs. 1, 12 en 13) binnen de beoogde werkruimte. Voor deze bomen wordt de impact als aanzienlijk beoordeeld, aangezien de exacte inrichting van het werkterrein nog niet definitief is en behoud in principe mogelijk is.
Verder liggen zes bomen (waaronder een grote zomereik) in de directe werkzone, waarvoor de impact eveneens als aanzienlijk wordt beoordeeld.

Ter aanvulling: bij de BEA van 2 juni 2026 staat dat boom 29 gespaard kan blijven, dat is echter niet het geval gebleken. Bovenstaande tekst is daarop al aangepast.

Kabels, leidingen en bouwverkeer
Binnen het plangebied liggen meerdere kabels en leidingen die mogelijk verlegd moeten worden. Een deel van de tracés loopt door kwetsbare boomzones, wat risico op wortelschade met zich meebrengt. De exacte impact hiervan is nog niet volledig vastgesteld.
De route voor bouwverkeer verloopt voornamelijk via de Parallelweg, waar bomen op korte afstand van de rijbaan staan. Omdat deze route reeds gebruikt wordt door vrachtverkeer, wordt de impact als beperkt ingeschat, mits maatregelen worden getroffen tegen bodemverdichting en takschade.

Effectbeoordeling en maatregelen
De BEA onderscheidt vier categorieën van impact: geen, beperkt, aanzienlijk en onhoudbaar.
Van de 45 beoordeelde bomen vallen:

- 20 bomen onder onhoudbaar (moeten worden gekapt, o.a. essen en wilgen binnen brugprojectie);
- 7 bomen onder aanzienlijk (mogelijk te behouden met extra beschermingsmaatregelen);
- 14 bomen onder beperkt effect (hoofdzakelijk langs de bouwroutes, te beschermen met bouwhekken en snoei);
- 5 bomen onder geen impact.

Aanbevelingen en randvoorwaarden
De BEA adviseert verschillende maatregelen om schade aan te behouden bomen te voorkomen:

- Bouwhekken plaatsen rond kwetsbare zones (kroonprojectie + 1,5 m);
- Stambescherming aanbrengen met verticale latten en afstandhouders;
- Niet graven binnen de minimale graafafstand (afhankelijk van stamdiameter 1,25–2,25 m);
- Voorkomen van grondverdichting door opslag of parkeren in de boomzone te verbieden;
- Werkzaamheden onder begeleiding van een erkend European Tree Worker (ETW'er) uitvoeren;
- Werk buiten het broedseizoen plannen (vuistregel: 15 maart – 15 juli vermijden).

Bovendien wordt aanbevolen om bij de herinrichting nieuwe aanplant te realiseren ter compensatie van de verwijderde bomen, bij voorkeur inheemse soorten passend binnen de gemeentelijke groenstructuur.

Conclusie
Met toepassing van beschermings- en herplantmaatregelen zijn de effecten lokaal en beheersbaar. Het aspect bomen vormt geen belemmering voor de uitvoerbaarheid van de BOPA.

6.13 Water

Het wateraspect is beoordeeld in "Weging van het waterbelang nieuwe fietsbrug A12" (referentie BK5669-WM-RP-250923-0959, Haskoning, datum 13-11-2025, bijlage 26). Het onderzoek sluit aan op de Kaderrichtlijn Water (KRW), het Bodem- en Waterprogramma provincie Utrecht 2022–2027 en het Waterbeheerplan HDSR 2022–2027.

Beleid en wetgeving
Het onderzoek sluit aan op de kaders uit de Kaderrichtlijn Water (KRW), het Nationaal Waterprogramma 2022-2027, het Bodem- en Waterprogramma provincie Utrecht 2022-2027 en het Waterbeheerplan 2022-2027 van het Hoogheemraadschap De Stichtse Rijnlanden (HDSR).
Het landelijke beleid "Water en bodem sturend" en de drietrapsstrategie vasthouden–bergen–afvoeren vormen het uitgangspunt. De provincie en het waterschap streven naar een klimaatbestendig en circulair watersysteem waarin verharding niet leidt tot afwenteling van wateroverlast of verdroging. Voor ruimtelijke plannen gelden de principes van waterneutraal bouwen, infiltratieneutraliteit en bescherming van de grondwaterkwaliteit. Het plangebied ligt binnen het grondwaterbeschermingsgebied Bunnik, waarvoor specifieke regels uit de Omgevingsverordening Utrecht gelden: risicovolle of diepborende activiteiten (> 40 m-mv) zijn verboden en materialen die uitlogen of verontreiniging kunnen veroorzaken (zoals menggranulaat) mogen niet worden toegepast.

Huidige situatie en hydrologische kenmerken
Het plangebied bevindt zich direct ten zuidwesten van de kern Bunnik, tussen de Parallelweg aan de zuidzijde en de Baan van Fectio/Groeneweg aan de noordzijde van de A12. De omgeving bestaat uit agrarische percelen, bermen en watergangen in beheer van HDSR.

De maaiveldhoogte varieert van circa +2 m NAP aan de zuidzijde tot +4 m NAP aan de noordzijde. De bodem bestaat hoofdzakelijk uit rivierafzettingen van de Oude Rijn (Formatie van Echteld) met een toplaag van zware, siltige klei. De infiltratiecapaciteit is laag (< 0,1 m/dag).

Volgens het Bodemkundig Informatiesysteem ligt het gebied in grondwatertrap, met een gemiddeld hoogste grondwaterstand (GHG) van 0,8-1,4 m-mv en een gemiddeld laagste grondwaterstand (GLG) van 1,2-1,8 m-mv. De ontwatering is voldoende voor de voorgenomen functie; ophoging of drainage is niet nodig. Het projectgebied ligt binnen het peilbesluit Groenraven-Oost Zuid, waar het waterpeil wordt beheerd door HDSR. Een duiker onder de A12 verbindt de noordelijke en zuidelijke watergangen en vormt een belangrijk element voor de afwatering. Daarnaast is een stuw aanwezig op de peilscheiding; deze wordt in de nieuwe situatie aangepast maar blijft functioneel behouden.

Ontwerpuitgangspunten waterhuishouding
Het ontwerp van de nieuwe brug volgt de uitgangspunten voor een waterneutraal en klimaatadaptief plan. Tijdens de voorbereiding is overleg gevoerd met HDSR (juli 2025) over de randvoorwaarden.
De ontwikkeling leidt tot een beperkte toename van verhard oppervlak (154 m²). Het deel van de brug boven de A12 wordt beschouwd als bestaand verhard gebied. Alleen de aansluitende hellingbanen (“wokkels”) veroorzaken een beperkte toename aan verharding; hiervoor wordt berging gerealiseerd in de vorm van een wadi aan de noordzijde en zuidzijde. Zie voor het meest recente watersysteemontwerp de Oplegnotitie Ontwerpnota Ruimtelijke Ordening van PROUT, datum 10-06-2026 in bijlage 2.

De infiltratiecapaciteit van de bodem is beperkt, maar de wadi fungeert effectief als tijdelijke berging met een vertraagde afvoer. De kleilaag in de bodem mag niet worden doorbroken vanwege de ligging in het grondwaterbeschermingsgebied; hierdoor wordt infiltratie tot geringe diepte toegestaan, zonder risico op grondwaterverontreiniging.
Het watersysteem blijft volledig functioneren zoals in de huidige situatie. De bestaande duiker onder de A12 wordt behouden en slechts deels verlegd. De stuw en overstort worden gehandhaafd en aangepast conform de eisen van HDSR. Tijdens de bouwfase kunnen tijdelijk afsluitingen van duikers of watergangen plaatsvinden, mits afgestemd met het waterschap en voor een maximale duur van 24-48 uur.

Waterkwaliteit en waterveiligheid
Er worden geen materialen toegepast die kunnen uitlogen of het grondwater kunnen verontreinigen. Afstromend hemelwater van het brugdek en de hellingbanen wordt via bermpassages geleid, waardoor natuurlijke filtering optreedt. De duiker en watergangen blijven bereikbaar voor onderhoud. De nieuwe inrichting voldoet aan de eisen van een klimaat adaptieve en robuuste waterstructuur. De maatregelen dragen bij aan de principes van de drietrapsstrategie en de provinciale ambitie om verharding niet af te wentelen op het omringende watersysteem.

Conclusie
Het project is waterneutraal en voldoet aan provinciale en waterschappelijke randvoorwaarden. Er treden geen nadelige effecten op voor waterkwaliteit of waterveiligheid. Het aspect water vormt geen belemmering voor de uitvoerbaarheid voor de BOPA.

6.14 Duurzaamheid en gezondheid

Artikel 1.3, sub a van de Omgevingswet bepaalt dat het bereiken en in stand houden van een veilige en gezonde fysieke leefomgeving en een goede omgevingskwaliteit een belangrijk maatschappelijk doel is van de wet. Conform artikel 2.1, lid 4 Ow houdt het bevoegd gezag bij de evenwichtige toedeling van functies in het omgevingsplan in ieder geval rekening met het belang van bescherming van de

gezondheid. Tevens biedt artikel 5.32 Ow de mogelijkheid om een omgevingsvergunning te weigeren indien bijzondere omstandigheden kunnen leiden tot ernstige nadelige gevolgen voor de gezondheid.

De gemeente Bunnik en de provincie Utrecht hechten grote waarde aan een gezonde, veilige en duurzame leefomgeving. In de provinciale Omgevingsvisie “Utrecht Nabij” en de gemeentelijke koersdocumenten voor mobiliteit en duurzaamheid wordt ingezet op het bevorderen van gezonde verplaatsingen, een schone leefomgeving en het terugdringen van milieubelasting door verkeer. De vervanging van de fietsbrug over de A12 past binnen deze beleidsdoelstellingen: het project stimuleert actieve en emissievrije mobiliteit, verbetert de verkeersveiligheid en draagt bij aan een betere luchtkwaliteit en lagere CO_2-uitstoot in de regio doordat bromfietsverkeer tussen Houten en Bunnik minder ver hoeven om te rijden.

De brug wordt gerealiseerd met toepassing van duurzame ontwerpprincipes. Waar mogelijk worden circulaire materialen en energiezuinige bouwmethoden toegepast, in lijn met het provinciale programma Samen op koers naar duurzame infra in 2030. Tijdens de aanleg wordt gewerkt met deels zero-emissie bouwmaterieel, conform het Convenant Schoon en Emissieloos Bouwen (SEB), waardoor de uitstoot van stikstofoxiden en fijnstof aanzienlijk wordt beperkt. In de gebruiksfase veroorzaakt de brug geen noemenswaardige emissies en levert zij een blijvende bijdrage aan duurzame mobiliteit en de gezondheid van gebruikers.

De beoordeling van de relevante omgevingsaspecten (zie voorgaande paragrafen) toont aan dat geen nadelige effecten voor mens en milieu worden verwacht. Integendeel, de fietsbrug draagt bij aan een gezondere leefomgeving door het stimuleren van fietsgebruik, het verminderen van autoverkeer en het verbeteren van de verkeersveiligheid. Het ontwerp en de uitvoering sluiten aan bij de ambities van de gemeente Bunnik en de provincie Utrecht om de fysieke leefomgeving klimaatbestendig, veilig en toekomstgericht in te richten.

Conclusie
Het aspect gezondheid en duurzaamheid vormt geen belemmering voor de uitvoering van het project. De vervanging van de fietsbrug over de A12 bij Bunnik draagt bij aan de doelstellingen van de Omgevingswet en sluit aan bij de provinciale en gemeentelijke ambities op het gebied van gezonde mobiliteit, leefkwaliteit, circulaire economie en duurzame infrastructuur.

7 Financiële haalbaarheid

De kosten voor de procedure en realisatie van het planvoornemen zijn voor rekening van de initiatiefnemer, de provincie Utrecht dat hier projectbudget voor heeft gereserveerd. Na zorgvuldig afwegen is een risicoanalyse op planschade of nadeelcompensatie niet nodig geacht voor dit project.

8 Participatie

8.1 Kader en uitgangspunten participatie

De Omgevingswet hecht belang aan participatie van belanghebbenden bij ruimtelijke ontwikkelingen. Daarbij geldt geen algemene verplichting tot het doorlopen van een uitgebreid participatietraject, maar wordt van de initiatiefnemer verwacht dat een passende vorm van participatie wordt toegepast, afgestemd op de aard, schaal en impact van het project.

De voorgenomen ontwikkeling betreft de vervanging van een bestaande voetgangersbrug door een bredere en beter toegankelijke fiets- en voetgangersbrug op dezelfde locatie. Het project leidt tot een

verbetering van een bestaande infrastructurele verbinding. De ruimtelijke inpassing wordt in sterke mate bepaald door de bestaande situatie, de ligging van de Rijksweg A12 en de beperkte beschikbare ruimte in het plangebied.

Gelet op deze omstandigheden is gekozen voor een gericht en informerend participatieproces, waarbij belanghebbenden tijdig worden geïnformeerd en in de gelegenheid worden gesteld vragen te stellen en aandachtspunten mee te geven, zonder dat sprake is van een uitgebreid co-creatief traject. In bijlage 27 Sjabloon participatieverslag (gemeente Bunnik) is een overzicht van de belanghebbenden opgenomen. Aanvullend is er ten behoeve van het ontwerpproces een klanteisenspecificatie opgesteld met eisen en wensen waar het ontwerp zo goed mogelijk aan tracht te voldoen. In bijlage 28 Verificatierapport (PROUT, 50240012-001055, 12-02-2026) is opgenomen hoe de eisen in het ontwerp zijn verwerkt.

8.2 Informatievoorziening en informatieavond

Ter invulling van de participatie is er een informatieavond georganiseerd, die plaatsvond op 11 februari 2026. Tijdens deze bijeenkomst zijn omwonenden, gebruikers van de brug en andere belangstellenden geïnformeerd over:

- de aanleiding voor het project;
- de huidige situatie en de noodzaak tot vervanging van de bestaande brug;
- het voorlopige ontwerp en de ruimtelijke inpassing;
- de effecten op de omgeving tijdens de aanlegfase;
- de planning en vervolgstappen, waaronder de vergunningprocedure.

De informatieavond had primair een informerend karakter, waarbij ruimte was voor het stellen van vragen en het delen van aandachtspunten. Er zijn circa 35 belangstellenden op de inloopavond gekomen. De reacties waren in het algemeen positief. Met name de impressies van Nota Voorlopig Ontwerp Vormgeving maakten duidelijk hoe de brug eruit komt te zien. Ook waren vertegenwoordigers aanwezig van partijen, waarmee we in overleg zijn over grondaankoop, die vooral geïnteresseerd zijn in de verdere planning. Ook is door één belangstellende verzocht tijdens de bouwfase bij voorkeur niet of zo min mogelijk tijdens de zomermaanden wegen af te sluiten met het oog op agrarische activiteiten. Reacties uit deze bijeenkomst worden meegenomen in de verdere uitwerking van het project, voor zover deze passen binnen de technische, ruimtelijke en wettelijke randvoorwaarden.



Afbeelding 11. Sfeerimpressie bewonersbijeenkomst

8.3 Afstemming met direct belanghebbenden

Naast de algemene informatievoorziening vindt gerichte afstemming plaats met grondeigenaren waarvan tijdelijk of permanent gronden benodigd zijn voor de realisatie van het project. Deze afstemming richt zich met name op:

- de benodigde gronden en tijdelijke werkruimte;
- de planning van werkzaamheden;
- eventuele afspraken over bereikbaarheid en gebruik tijdens de uitvoeringsfase.

Deze gesprekken hebben een functioneel karakter en zijn noodzakelijk voor de uitvoerbaarheid van het project. Zij worden separaat gevoerd en staan los van de bredere participatie met omwonenden en andere belanghebbenden. Deze afstemming zal voortgezet worden tot en met de oplevering van het project.

8.4 Beperkingen in beïnvloedbaarheid

Bij het project is sprake van een beperkte beïnvloedbaarheid door participatie. De ligging van de brug, de aansluitingen op bestaande infrastructuur en de noodzakelijke ontwerprichtlijnen worden in hoge mate bepaald door:

- de bestaande locatie van de brug over de A12;
- veiligheids- en ontwerpeisen voor fiets- en voetgangersbruggen;
- beschikbare ruimte binnen het plangebied;
- Knelpunten met fysieke objecten en kabels en leidingen binnen het plangebied;
- randvoorwaarden vanuit Rijkswaterstaat en andere beheerders.

Hierdoor is de ruimte voor alternatieven of fundamentele ontwerpkeuzes beperkt. Participatie richt zich daarom met name op het toelichten van keuzes, het beantwoorden van vragen en het signaleren van aandachtspunten, bijvoorbeeld ten aanzien van de uitvoeringsfase of de tijdelijke hinder.

8.5 Afweging proportionaliteit participatie

Gelet op:

- het vervangende karakter van het project;
- het ontbreken van functiewijziging van de brug;
- de beperkte ruimtelijke en milieukundige impact op omwonenden;
- de geringe beleidsvrijheid in ontwerp en ligging;

wordt een informerend participatietraject als passend en proportioneel beschouwd. Met de informatieavond en de gerichte afstemming met direct betrokkenen wordt voldaan aan de eisen van zorgvuldigheid en transparantie die de Omgevingswet stelt.
Belanghebbenden behouden daarnaast de mogelijkheid om zienswijzen in te dienen in het kader van de formele vergunningprocedure.

8.6 Conclusie participatie

De participatie rond de vervanging van de fietsbrug over de A12 is afgestemd op de aard en omvang van het project. Door het ophalen van wensen en eisen bij partijen in het voortraject, tijdige informatievoorziening, het organiseren van een informatieavond en gerichte afstemming met direct belanghebbenden wordt op zorgvuldige wijze invulling gegeven aan participatie.

Zie bijlage 27 – Participatieverslag
Zie bijlage 28 – Verificatie nota wensen en eisen van stakeholders

9 Conclusie evenwichtige toedeling en functies aan locaties

Het planvoornemen is in strijd met de regels uit het omgevingsplan. In deze motivering is aangetoond dat:

- Het beoogde gebruik passend is in het vigerende beleidskader;
- Het beoogde gebruik niet leidt tot nadelig aantoonbare milieu- en omgevingseffecten;
- Het beoogde gebruik en de afwijking van het omgevingsplan maatschappelijk en economisch uitvoerbaar is.

Dit project is getoetst aan de evenwichtige toedeling van functies aan locaties in de zin van de Omgevingswet. Er kan worden geconcludeerd dat het planvoornemen op deze locatie ruimtelijk en milieukundig aanvaardbaar is en dus mogelijk gemaakt kan worden middels deze BOPA.

Bijlagen

De bijlagen zijn niet in dit document maar in de vergunningaanvraag op volgorde van de onderstaande lijst.

1. VO - Ontwerpnota
2. DO RO - Ontwerpnota - Oplegnotitie
3. VO - Ontwerpnota vormgeving
4. DO RO- Ontwerpnota vormgeving - Oplegnotitie
5. VO - Brug - Overzichtstekening bestaande situatie
6. VO - Brug - Overzichtstekening nieuwe situatie tekening 1
7. VO - Brug - Overzichtstekening nieuwe situatie tekening 2
8. Mer-beoordeling
9. Archeologie
10. Omgevingsveiligheid
11. Luchtkwaliteit
12. Stikstofdepositie
13. Stikstofdepositie – AERIUS aanlegfase
14. Stikstofdepositie – AERIUS aanlegfase herstel hexagonen
15. Geluid
16. Landschap en Cultuurhistorie
17. Trillingen
18. Geur
19. Lichthinder
20. Lichthinder - aanvulling
21. Natuurtoets
22. Quickscan flora en fauna - 2024
23. Aanvullend soortenonderzoek - 2024
24. Onderzoek modderkruiper - 2024
25. Bomeneffectenanalyse
26. Weging van waterbelang
27. Participatieverslag
28. Verificatienota