

Milieueffectrapportage A12-Salto 2010 (eerste fase)

Startnotitie

voor de aansluiting van de knoop Bunnik -Houten op de A12

Definitief

Bestuur Regio Utrecht
Postbus 14107
3508 SE UTRECHT

Grontmij Nederland bv
Houten, 14 februari 2006

Verantwoording

Titel : Milieueffectrapportage A12-Salto 2010 (eerste fase)
Projectnummer : 200188
Documentnummer : 13/99065398/HO
Versie : D2
Datum : 14 februari 2006

Auteur(s) : ing. H.C.W. van Voorden- van Oorschot
e-mail adres : hetty.vanvoorden@grontmij.nl
Gecontroleerd : drs. R.J. Jonker
Paraaf gecontroleerd :
Goedgekeurd : drs. R.J. Jonker
Paraaf goedgekeurd :
Contact : De Molen 48
3994 DB Houten
Postbus 119
3990 DC Houten
T +31 30 634 47 00
F +31 30 637 94 15
E midwest@grontmij.nl

Inhoudsopgave

1	Inleiding.....	4
1.1	Aanleiding voor de startnotitie.....	4
1.2	M.e.r.-procedure en bestemmingsplan.....	5
1.3	Plan- en studiegebied.....	5
1.4	Hoe te reageren op startnotitie.....	6
1.5	Leeswijzer.....	7
2	Probleem- en doelstelling.....	8
3	Omgevingsanalyse.....	10
3.1	Algemeen.....	10
3.2	Beleidskader.....	10
3.2.1	Streekplan Utrecht 2005-2015.....	10
3.2.2	Strategische Mobiliteitsplan Provincie Utrecht.....	11
3.2.3	Regionaal Structuurplan 2005-2015.....	11
3.2.4	Landinrichtingsplan herinrichting Groenraven-oost.....	12
3.2.5	Nieuwe Hollandse Waterlinie.....	13
3.2.6	Bestemmingsplannen Bunnik en Houten.....	13
3.3	Beschrijving van de huidige situatie en autonome ontwikkeling binnen het studiegebied.....	15
4	Voorgenomen activiteit en alternatieven.....	18
4.1	Algemeen.....	18
4.2	Alternatieven haalbaarheidsstudie A12 Salto (2004).....	18
4.2.1	Indicatieve tracés.....	18
4.2.2	Aansluitingsvarianten.....	20
4.3	Alternatieven MER A12 Salto.....	22
5	Effecten.....	26
6	Besluiten en beleidskader.....	28
6.1	Rol initiatiefnemer en Bevoegd Gezag.....	28
6.2	Besluit waarvoor MER wordt opgesteld.....	28
6.3	Procedure in hoofdlijnen.....	28
7	Literatuurlijst.....	31

Bijlage 1 Matrix analyse tracés en aansluitingen

1 Inleiding

1.1 Aanleiding voor de startnotitie

De regio Utrecht is door de ontwikkeling van de woningbouw (onder andere de VINEX-locaties Leidsche Rijn en Houten-Zuid), de uitbreiding van de bedrijvigheid en de groei van de landelijke mobiliteit in de loop der jaren steeds meer geconfronteerd met verkeersafwikkelingsproblemen.

Door de ontwikkelingen in de regio zijn onder andere op het Houtense wegennet meer files ontstaan en worden de wegen in het buitengebied van Bunnik en Houten extra belast met verkeer. Daarnaast is er sprake van filevorming op het omliggende wegennet vanuit Wijk bij Duurstede.

In december 2001 zijn door het rijk financiële middelen ter beschikking gesteld aan de regio Utrecht in het kader van het BOR (Bereikbaarheidsoffensief Regio Utrecht), onder meer voor een betere ontsluiting van Houten naar het autosnelwegennet. Om de aansluiting op het omliggende wegennet te verbeteren, heeft de gemeente Houten het BOR-project Kanaaldijk Zuid-A27 onderzocht.

Uit een gemeentelijke studie bleek echter dat deze aansluiting nauwelijks zou bijdragen aan een oplossing van de hiervoor genoemde problemen. Een aansluiting op rijksweg A12 bleek echter voldoende mogelijkheden te bieden. Deze laatste optie is in de studie A12 Salto¹ nader uitgewerkt.

De doelstelling van de studie A12 Salto is tweeledig:

1. Uitvoering van een duurzame aansluiting van de knoop Bunnik-Houten op de A12, uiterlijk in 2010.
2. Opstelling van een integrale verkeerskundige visie voor het invloedsgebied van deze aansluiting, het Kromme Rijngebied, voor de periode tot 2015.

Het onderzoek naar een duurzame, haalbare aansluiting van de knoop Bunnik-Houten op de A12 is, in opdracht van de deelnemende partijen, uitgevoerd door Grontmij. De resultaten van dat onderzoek zijn neergelegd in een hoofdrapport en bijlagenrapport met de naam “A12 Salto Haalbaarheidsstudie aansluiting Houten / Bunnik op de A12”, die op 31 augustus 2004 zijn afgerond en aangeboden aan de stuurgroep A12-Salto.

De stuurgroep heeft op 26 november 2004 een voorkeur uitgesproken voor die variant waarbij uiterlijk in 2010 een nieuwe verbindingsweg wordt aangelegd tussen de Rondweg Houten en de rijksweg A12, aangeduid als het Rijsbruggerwegtracé. De aansluiting van de knoop Bunnik-Houten op de A12 beperkt zich tot de richting Utrecht en is gepland ter hoogte van station Bunnik. Aan de nieuwe aansluiting van de knoop Bunnik-Houten op de A12 is de uitvoering gekoppeld van een aanvullend maatregelenpakket in de kern Bunnik en het buitengebied, bedoeld om negatieve gevolgen van deze infrastructurele maatregelen te voorkomen.

¹ Salto staat voor Samenwerken Aan Langere Termijn Ontwikkeling. In A12 Salto werken Rijkswaterstaat directie Utrecht, Provincie Utrecht, Bestuur Regio Utrecht en de gemeenten Bunnik, Houten, Driebergen-Rijsenburg, Zeist, Wijk bij Duurstede, Nieuwegein en Utrecht samen.

De stuurgroep heeft zich op 27 oktober 2005 uitgesproken om de aansluiting van de knoop Bunnik-Houten op de A12 te be-MER-en.

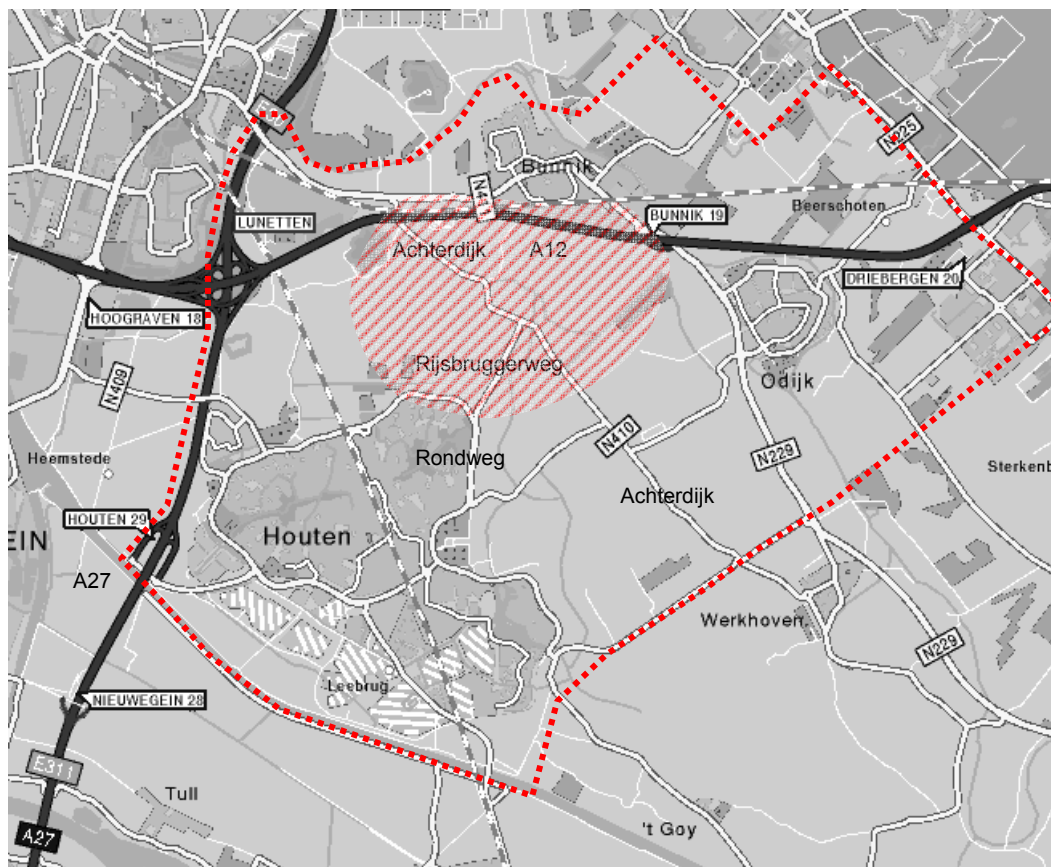
1.2 M.e.r.-procedure en bestemmingsplan

Voor het buitengebied tussen Houten en Bunnik (ten noorden van Houten en ten zuiden van de kern Bunnik) worden of zijn nieuwe bestemmingsplannen opgesteld. In dit buitengebied wordt de nieuwe aansluiting van de knoop Bunnik-Houten op de A12 geprojecteerd. Aangezien het bij de aansluiting van de knoop Bunnik-Houten op de A12 om een autoweg² gaat, is de voorgenomen activiteit in het kader van het opstellen van het bestemmingsplan m.e.r.-plichtig.

Het doel van de m.e.r.-procedure is het verkrijgen van inzicht in de relevante milieueffecten die het gevolg zijn van het realiseren van de aansluiting van de knoop Bunnik-Houten op de A12. De milieueffecten krijgen daarmee een volwaardige rol in de besluitvorming over het vaststellen van de bestemmingsplannen. Mede op basis van het MER zal een keuze worden gemaakt voor het definitieve wegtracé.

1.3 Plan- en studiegebied

Het plangebied ten behoeve van de aansluiting van de knoop Bunnik-Houten op de A12 ligt in het gebied ten noorden van de gemeente Houten en ten zuiden van de kern Bunnik en is globaal gelegen rondom de bestaande Rijsbruggerweg.



Figuur 1.1 Het studiegebied (globaal aangegeven door middel van de stippellijn) en het plangebied (globaal weergegeven door middel van het gearceerde vlak)

² Volgens het besluit m.e.r. 1994 is de aansluiting van Houten op de A12 (Rijsbruggerwegtracé) bestempeld als autoweg. Conform de definitie van de wegenverkeerswet is de aansluiting echter geen autoweg.

Het studiegebied wordt begrensd door:

- het Amsterdam-Rijnkanaal en het Oostromsdijkje aan de zuidzijde;
- de A27 aan de westzijde;
- de Kromme Rijn en de meest zuidelijk gelegen bebouwing van de gemeente Zeist aan de noordzijde;
- de N225 aan de oostzijde.

Het overgrote deel van het plangebied (rondom het Rijsbruggerwegtracé) in gemeente Bunnik, heeft in het vigerend bestemmingsplan “Landelijk gebied Gemeente Bunnik” (vastgesteld d.d. 14 juni 1982 en goedgekeurd d.d. 13 januari 1984) een bestemming agrarisch gebied I. Op dit moment werkt de gemeente Bunnik aan het opstellen van een nieuw bestemmingsplan voor het buitengebied. Het deel van het plangebied (rondom het Rijsbruggerwegtracé) in de gemeente Houten valt onder het bestemmingsplan “Oudwulverbroek” (goedgekeurd door GS d.d. 11 januari 2005). In dit bestemmingsplan hebben de gronden een bestemming landelijk gebied en multifunctioneel bosgebied. Aangezien de vigerende bestemmingsplannen niet voorzien in de beoogde ontwikkeling, is een herziening van deze plannen noodzakelijk.

In figuur 1.1 is het studiegebied voor het MER aangegeven. Het studiegebied is het gebied waarin effecten mogelijkserwijs kunnen optreden. Dit wordt in het MER zelf nader gedefinieerd.

1.4 Hoe te reageren op startnotitie

Deze startnotitie voor de aansluiting van de knoop Bunnik / Houten op de A12 ligt zes weken ter inzage, op een nader door de Gemeenten te bepalen en bekend te maken data, op de volgende locaties:

- Wooninformatiecentrum gemeente Houten, Het Onderdoor 23, Houten, open maandag t/m vrijdag van 09:00 uur tot 17:00 uur en zaterdag van 10:00 uur tot 14:00 uur;
- Gemeentehuis Bunnik, Singelpark 1, Odijk, open maandag t/m vrijdag van 08:30 uur tot 12:30 uur, woensdag van 14:00 uur tot 16:00 uur en donderdag van 18:00 uur tot 20:00 uur;
- Bestuur Regio Utrecht, Maliebaan 34, Utrecht, open maandag t/m vrijdag van 09:00 uur t/m 17:00 uur.

Daarnaast is de startnotitie in te zien in de vestigingen van de openbare bibliotheken:

- Openbare bibliotheek Bunnik, Pastoor Heggelaan 2, Bunnik, geopend, dinsdag van 14:30 uur tot 17:00 uur en van 18:30 uur tot 20:30 uur, woensdag en donderdag van 14:30 uur tot 17:00 uur en zaterdag van 10:00 uur tot 13:00 uur;
- Openbare bibliotheek Odijk, Zeisterweg 44, Odijk, geopend maandag van 14:30 uur tot 17:00 uur en van 18:30 uur tot 20:30 uur, woensdag en vrijdag van 14:30 uur tot 17:00 uur en donderdag van 18:30 uur tot 20:30 uur.

Tijdens de inspraakperiode kunt u uw mening geven over de studie ten aanzien van de te beschrijven milieueffecten en de vraag of de voorgestelde alternatieven een goede oplossing kunnen bieden voor het geconstateerde probleem. De reacties worden door de Gemeenten betrokken bij het vaststellen van de Richtlijnen.

De inspraakreacties kunnen gedurende deze inspraakprocedure onder vermelding van de inspraakreactie “Startnotitie m.e.r. A12 Salto 2010” worden ingediend bij:

Gemeente Houten t.a.v. mevrouw M. Creemer Postbus 30 3990 DA HOUTEN	Gemeente Bunnik t.a.v. mevrouw T. Dreve Postbus 5 3980 CA BUNNIK
--	---

U kunt verzoeken uw persoonlijke gegevens niet door de overheidsinstellingen bekend te laten maken. Mocht u een reactie voor zowel de gemeente Houten als Bunnik hebben, dan kunt u de reactie naar één van de hierboven genoemde partij- en sturen. De partijen zullen onderling zorgen voor een uitwisseling van de inspraakreacties.

Indien u dit wenst, kunt u tevens mondeling uw reactie kenbaar maken. Hiervoor kunt u contact opnemen met:

- Gemeente Houten, mevrouw. M. Creemer, 030 6392611;
- Gemeente Bunnik, mevrouw T. Dreve, 030 659 4848.

In hoofdstuk 6 wordt verder op de m.e.r.-procedure en de relatie met het bestemmingsplan ingegaan.

1.5 Leeswijzer

In hoofdstuk 2 wordt nader ingegaan op de achtergronden van het project A12 Salto en worden de probleem- en doelstelling weergegeven. In hoofdstuk 3 wordt een analyse van de omgeving van het plangebied gegeven. In hoofdstuk 4 worden de voorgenomen activiteit en de alternatieven beschreven. Hoofdstuk 5 behandelt kort de effecten die nader onderzocht moeten worden in het MER. In hoofdstuk 6 wordt een nadere uitwerking gegeven van de besluiten en het beleidskader.

2 Probleem- en doelstelling

In de regio Utrecht heeft de afgelopen jaren de ontwikkeling van woningen en bedrijven niet stilgestaan. Zo is bijvoorbeeld in Houten de afgelopen jaren door de VINEX-taak het aantal woningen en het aantal bedrijven verdubbeld. De uitbreiding van deze gemeente, maar ook de ontwikkeling van de regio heeft tot gevolg gehad dat het verkeer rondom Houten sterk toegenomen is. De aanwezige infrastructuur in de regio kan dit aanbod aan verkeer in de huidige situatie niet meer goed afwikkelen.

In de regio (het Kromme Rijngebied) doen zich, door de uitbreiding van Houten reeds de volgende problemen voor:

- Vertraging in de ochtend- en avondspits op de Utrechtseweg en De Staart westelijk van Houten (alleen ochtendspits).
- Doorgaand verkeer door het centrum van Bunnik via de Koelaan, de Juliana-laan, de traverse en de Schoudermantel.
- Doorgaand verkeer tussen Houten en Zeist via de ring van Odijk.
- Doorgaand verkeer door het buitengebied van Bunnik en Houten, via Oostromsdijkje, de N410 en de Achterdijk. Hierdoor ontstaat een onveiligheidsgevoel bij fietsers en aanwonenden.
- Een afwikkelingsprobleem op de huidige aansluiting N229/A12.
- Lokale vertraging op het kruispunt N410 / N229.
- Vertraging op N229 in de ochtendspits richting de A12 en de avondspits richting Wijk bij Duurstede.
- Afwikkelingsprobleem ter hoogte van de huidige spoorkruising in Bunnik met de Schoudermantel.
- Doorstromingsproblemen op de A27.
- Afwikkelingsproblemen bij de huidige aansluiting N225 / A12 (Driebergen-Zeist).
- Afwikkelingsproblemen bij de huidige spoorkruising N225 (Station Driebergen).



Figuur 2.1 Achterdijk

De partijen in A12 Salto zijn het er over eens dat niets doen geen optie is. Indien er niets gebeurt aan de ontsluitingsproblematiek van de kern Houten zal de leefbaarheid, de veiligheid en de bereikbaarheid van de regio rondom Houten en Bunnik de komende jaren nog verder achteruitgaan. Naar aanleiding van deze conclusie hebben de partijen adviesbureau Grontmij opdrachtgegeven een onderzoek uit te voeren naar een “Haalbaarheidsstudie van de knoop Bunnik / Houten op de A12”. Uit dit onderzoek is naar voren gekomen dat een tracé vanuit Houten-noord naar de A12 (Rijsbruggerwegtracé) in combinatie met een tweede aansluiting van de knoop Bunnik-Houten op het rijkswegennet veel verkeerproblemen in de regio op kan lossen. In hoofdstuk 4 wordt verder ingegaan op de resultaten van de haalbaarheidsstudie.

Met de tweede aansluiting van de knoop Bunnik / Houten op de A12 wordt beoogd:

- de veiligheid en de leefbaarheid in het buitengebied van Houten en Bunnik en in de kernen Houten, Bunnik en Odijk te verbeteren;
- de bereikbaarheid van de regio te verbeteren.

3 Omgevingsanalyse

3.1 Algemeen

In het MER vormt de beschrijving van de huidige situatie en de autonome ontwikkeling van het studiegebied het referentiekader waaraan de effectbeschrijving van de voorgenomen activiteit wordt gerelateerd (nulalternatief). In dit hoofdstuk wordt het relevante beleidskader nader toegelicht en is een zeer globale beschrijving van het studiegebied gegeven.

3.2 Beleidskader

3.2.1 Streekplan Utrecht 2005-2015

De gronden in het buitengebied tussen Houten en Bunnik behoren tot het landelijk gebied 2. Dit is een karakteristiek Agrarisch gebied met zowel grondgebonden als niet-grondgebonden landbouw. Veel gebieden met grondgebonden landbouw hebben landschappelijke, ecologische en cultuurhistorische waarden en worden gekenmerkt door recreatief medegebruik. Binnen deze zone bevinden zich ook kleine recreatie- en natuurgebieden en ecologische verbindingzones.

In het streekplan is melding gemaakt van de aansluiting van de knoop Bunnik-Houten, als zijnde nieuwe infrastructuur waar studie naar plaats vindt.

Bunnik (conform Streekplan Utrecht 2005-2015)

De kern Bunnik, ingeklemd tussen de Kromme Rijn en de A12, heeft zich in de loop van de tijd vanuit zuidelijke richting naar de Kromme Rijn uitgebreid. Tussen Bunnik en Rhijnauwen is er een open ruimte die de rivier en het fort goed tot hun recht laat komen. De A12 is een duidelijke scheiding en markeert de te handhaven open ruimte naar het zuidelijk gelegen Houten. De stedelijke mogelijkheden voor Bunnik zijn beperkt. Uitgegaan wordt van een woningbouwprogramma van in totaal 300 woningen voor de gehele gemeente. Dit programma komt voor het grootste deel tot stand door middel van inbreiden, benutten van restcapaciteiten en transformeren.

Het voormalige MOB-complex Burgweg wordt getransformeerd in een terrein met een bedrijfsfunctie voor agrarische loonwerkbedrijven en vergelijkbare bedrijfstvormen, die uit het Kromme Rijngebied worden verplaatst.

Odijk (conform Streekplan Utrecht 2005-2015)

De ligging en de vorm van Odijk worden bepaald door de loop van de rivier de Kromme Rijn en de Schoudermantel (N229). De kern wordt hierdoor duidelijk begrensd en daarmee zijn uitbreidingen niet mogelijk zonder het omringende gebied ingrijpend aan te spreken voor verstedelijking. Gelet op de beleidslijn van concentratie en terughoudende verstedelijking zijn er voor Odijk geen uitbreidingen gepland en is benutting van de aanwezige restcapaciteit de aangewezen weg voor het realiseren van het woningbouwprogramma.

Houten (conform Streekplan Utrecht 2005-2015)

De kern Houten heeft een aflopende opvangtaak voor het stadsgewest. Na de ontwikkeling van het noordelijke deel van Houten is de VINEX-locatie Houten-Zuid gestart als voortzetting van de opvangfunctie. Het grootste deel daarvan is inmiddels gerealiseerd. Daarmee is een belangrijke bijdrage geleverd aan een uitgebalanceerde en een in ruimtelijk opzicht geconcentreerde verstedelijking in het stadsgewest, als tegenhanger van een terughoudend verstedelijkingsbeleid in gebieden elders waar verstedelijking minder wenselijk is.

Uitgegaan wordt van een woningbouwprogramma van 2300 woningen voor de hele gemeente. Het grootste deel daarvan betreft restcapaciteit in Houten-Zuid, waar een verhoging van de bebouwingsdichtheid ten opzichte van de oorspronkelijke opzet nog extra capaciteit oplevert.

3.2.2 Strategische Mobiliteitsplan Provincie Utrecht

In deel III van het Strategisch Mobiliteitsplan Provincie Utrecht (SMPU) 2004-2015, het zo geheten Meerjaren Actie Programma (MAP) staat het volgende over A12 SALTO opgenomen:

"In het SMPU en de Koepelnotitie is aangegeven dat nieuwe doorsnijdingen van het landschap in principe niet aan de orde zijn. Voor zover in het SMPU nieuwe infrastructuur wordt voorgesteld gaat het om kleinschalige projecten om het auto-netwerk af te ronden. Voorbeelden zijn de aansluiting van de rondweg Harmelen op de parallelstructuur van de A12-West en de ontsluiting van Houten op de A12 (studieproject). Wij hanteren het bestaande infrastructurele netwerk als uitgangspunt. Nieuwe doorsnijdingen achten wij uitsluitend aanvaardbaar voor het completeren van het (wegen)netwerk alsmede ter ontlasting van de kernen."

In deel II van het SMPU, Beleidsdocument, staat vermeld dat de provincie Utrecht voor de langere termijn verkeerskundig gezien een voorkeur heeft voor een meerzijdige ontsluiting van Houten op het stroomwegennet. Dit komt de bereikbaarheid van de bestaande aansluiting De Staart en de N409 ten goede. Daarom wil de provincie Utrecht de mogelijkheid voor een verbeterde verbinding met de huidige, eventueel aan te passen, aansluiting op de A12 bij Bunnik als alternatief open houden en onderzoeken³.

3.2.3 Regionaal Structuurplan 2005-2015

De regio Utrecht onderscheidt zich van de andere stedelijke regio's in de Randstad door de aantrekkelijke groene omgeving en de grote variatie aan landschappen. Het gebied tussen Houten, Bunnik en Werkhoven bestaat uit het cultuurlandschap Kromme Rijngebied. De cultuurhistorische kwaliteiten in dit gebied zullen moeten worden benut voor versterking van de identiteit en de kwaliteit van de leefomgeving.

Specifiek hiervoor zal een strategische verbindingsszone worden ontwikkeld ten oosten van de stad Utrecht richting Nieuw Wulven (Houten), Laagraven en verder via de Nieuwe Hollandse Waterlinie naar Vianen en ten oosten van de stad Utrecht naar het Kromme Rijngebied en het gebied ten zuiden en zuidoosten van Bunnik. Binnen de strategische verbindingsszones wordt de groenblauwe structuur en de recreatieve verbindingstructuur verbeterd en wordt een impuls gegeven aan een vitaal landelijk gebied.

³ Dit onderzoek naar de bestaande aansluiting N229/A12 heeft plaats gevonden in de door Grontmij uitgevoerde Haalbaarheidsstudie A12 SALTO. Gebleken is dat een nieuwe halve aansluiting benodigd is. Op termijn moet ook de bestaande aansluiting N229/A12 geheel worden vervangen.

Het BRU staat ook voor een woningbouwopgave om de groei van de bevolking in de eigen regio op te vangen. Er zullen 52.500 nieuwe woningen gebouwd moeten worden. De bouw van de woningen moet gezamenlijk opgaan met de ontwikkeling van recreatieve voorzieningen en infrastructuur. In het RSP wordt onder andere de driehoek Bunnik-Houten-Werkhoven genoemd als locatie voor een integrale ontwikkelingsopgave.

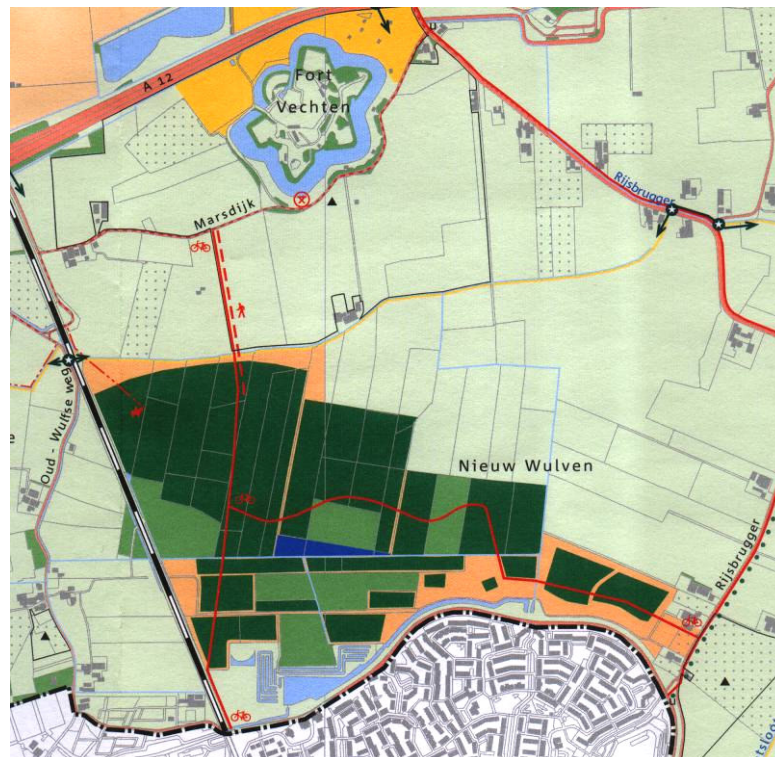
In het RSP is in het kader van het streven naar verbetering van de bereikbaarheid van de (inter)nationale als ook de regionale kerngebieden (waaronder Houten-centrum) opgenomen dat “realisatie van de knoop Bunnik / Houten op de A12 (SALTO)” plaats zal vinden.

Het RSP is op 21 december 2005 vastgesteld door het algemeen bestuur van het BRU en zal ter goedkeuring aan Gedeputeerde Staten worden aangeboden.

3.2.4 Landinrichtingsplan herinrichting Groenraven-oost

Het gebied tussen Utrecht, De Bilt, Zeist en Houten is belangrijk als recreatief uitlooph gebied. In het kader van de Herinrichting Groenraven-oost worden de recreatieve gebruiksmogelijkheden van dit gebied vergroot. Na afronding van de herinrichting zal sprake zijn van een recreatief evenwichtig gebied. Daarnaast wordt vanuit het landinrichtingsplan ook gestreefd naar natuurontwikkeling en het versterken van de agrarische structuur van de overblijvende landbouwgebieden door verbetering van de verkaveling en bedrijfsvergroting.

In dit kader wordt onder andere ten noorden van Houten een bosgebied gerealiseerd (zie figuur 3.1).



Figuur 3.1 Uitsnede uit het landinrichtingsplan herinrichting Groenraven-oost

Verstedelijking van het recreatieve uitloopgebied is volgens de provincie Utrecht niet aanvaardbaar. Dit doet te zeer afbreuk aan de recreatieve waarden van het gebied.

3.2.5 Nieuwe Hollandse Waterlinie

Fort Vechten en fort Rhijnauwen zijn de speerpunten in het beleid voor de Nieuwe Hollandse Waterlinie. De Nieuwe Hollandse Waterlinie is een imposant monument, verspreid over vijf provincies, met het grootste deel in de provincie Utrecht. Natuur, landschap en cultuur ontmoeten elkaar op vele verrassende manieren. Als verdedigingslinie heeft de Waterlinie zijn functie verloren, maar de unieke aaneenschakeling van forten, waterlopen en landschapselementen verdient het om behouden en hersteld te worden. De Nieuwe Hollandse Waterlinie is daarom voorgedragen voor plaatsing op de Werelderfgoedlijst.

De provincie Utrecht maakt zich sterk voor het behoud en herstel van de Linie in Utrecht. Ze wil samen met Staatsbosbeheer, de gemeente Bunnik en andere partners een nationaal centrum opzetten voor de Nieuwe Hollandse Waterlinie én de Limes, de grens van het oude Romeinse rijk. Deze beide verdedigingslinies kruisen elkaar bij Fort bij Vechten (zie figuur 3.2) een unieke plek dus voor het Liniecentrum.



Figuur 3.2 Functie Fort bij Vechten

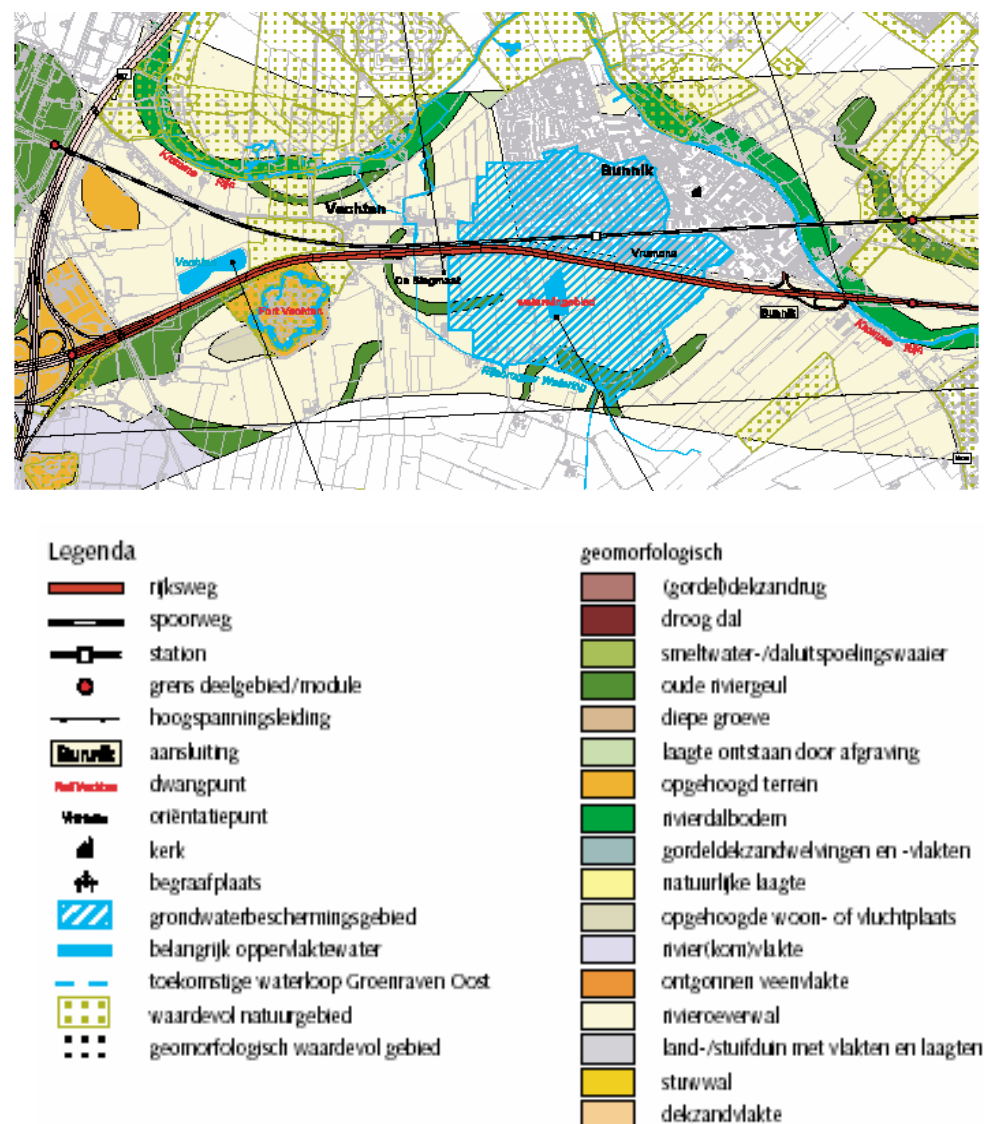
3.2.6 Bestemmingsplannen Bunnik en Houten

Bunnik

Zoals reeds in paragraaf 1.3 aangegeven is heeft het overgrote deel van het gebied in de gemeente Bunnik, in het vigerend bestemmingsplan “Landelijk gebied Gemeente Bunnik” (vastgesteld d.d. 14 juni 1982 en goedgekeurd d.d. 13 januari 1984) een bestemming agrarisch gebied I. De gronden die zijn aangewezen als agrarisch gebied I zijn bestemd voor de uitoefening van het agrarisch bedrijf, met

uitzondering van glastuinbouwbedrijven. Op dit moment wordt door de gemeente Bunnik een nieuw bestemmingsplan voor het buitengebied opgesteld. Nabij de A12 is een grondwaterbeschermingsgebied gelegen (zie figuur 3.3). De aansluiting op de A12 doorsnijdt het grondwaterbeschermingsgebied. Wegvervoer wordt in het kader van het beleid rondom grondwaterbeschermingsgebieden (Uitwerkingsplan Grondwaterbeschermingsgebieden Provincie Utrecht 1993-1997) gezien als een risicovolle activiteit. In het bestemmingsplan is aangegeven dat de gronden binnen het grondwaterbeschermingsgebied bestemd zijn voor het winnen en / of opslaan van water. Op deze gronden mogen ten dienste van die bestemming, gebouwen en bouwwerken geen gebouw zijnde, worden opgericht ten behoeve van het winnen en opslaan van water.

De gemeente Bunnik heeft op 29 september 2005 op basis van de Wet Voorkeursrecht Gemeenten het voorkeursrecht gevestigd op het gebied ten westen van de kern Odijk en het gebied ten westen van de kern Werkhoven. Voor het project A12 Salto is met name het gebied Odijk-west relevant. Dit is globaal begrensd door de A12, de Burgweg, de N229 en de Achterdijk. In het plangebied stelt de gemeente zich ten doel het realiseren van wonen, werken en voorzieningen, waaronder groen, water en verkeersvoorzieningen, alle nader uit te werken.



Figuur 3.3 Ligging grondwaterbeschermingsgebied

Houten

Het deel van het plangebied (rondom het Rijsbruggerwegtracé) in de gemeente Houten valt onder het bestemmingsplan “Oudwulverbroek” goedgekeurd door GS d.d. 11 januari 2005. In dit bestemmingsplan hebben de gronden een bestemming landelijk gebied en multifunctioneel bosgebied.

3.3 Beschrijving van de huidige situatie en autonome ontwikkeling binnen het studiegebied

In deze paragraaf wordt zeer globaal ingegaan op de huidige situatie en de autonome ontwikkeling van het studiegebied. De volgende thema's zijn hierbij beschreven:

- Ruimtegebruik, inclusief landbouw
- Bodem en (grond)water
- Landschap, cultuurhistorie en archeologie
- Natuur
- Verkeer
- Lucht
- Sociale aspecten

Ruimtegebruik

In het gebied is met name akkerbouw, fruitteelt, grasland en kleinschalige recreatie aanwezig. De meeste bebouwing in het gebied is te vinden langs de Rijsbruggerweg en de Achterdijk.

In de autonome ontwikkeling zal de huidige agrarische bestemming van het plangebied gehandhaafd blijven en worden voortgezet. Daarnaast zal wel de recreatieve functie van het gebied verstrekt worden door een nationaal bezoekerscentrum bij Fort Vechten en de aanleg van een bos ten noorden van Houten.

Bodem en (grond)water

Het plangebied is gelegen in het rivierkleigebied. Het rivierkleigebied is vanaf circa 10.000 jaar geleden, tijdens het Holoceen, opgebouwd. In de periode vóór de bedijkingen konden de voorlopers van de huidige Lek en Nederrijn bij hoogwater ongestoord buiten de natuurlijke oevers treden. Ze vormden hierbij uitgestrekte stroomstelsels. Tot op grote afstand van de rivierbedding werd klei afgezet. Het rivierkleigebied strekt zich met name uit over het Kromme Rijngebied en het zuidwesten van de provincie Utrecht.

De bodemopbouw bestaat uit jonge rivierkleigronden, bestaande uit zware klein of matig zandige en lichte klei. In het gebied liggen diverse morfologische elementen zoals oeverwallen en rivierkommen.

In het plangebied is een grondwaterbeschermingsgebied gelegen. In het grondwaterbeschermingsgebied gelden extra strenge regels met betrekking tot het indringen van hemelwater.

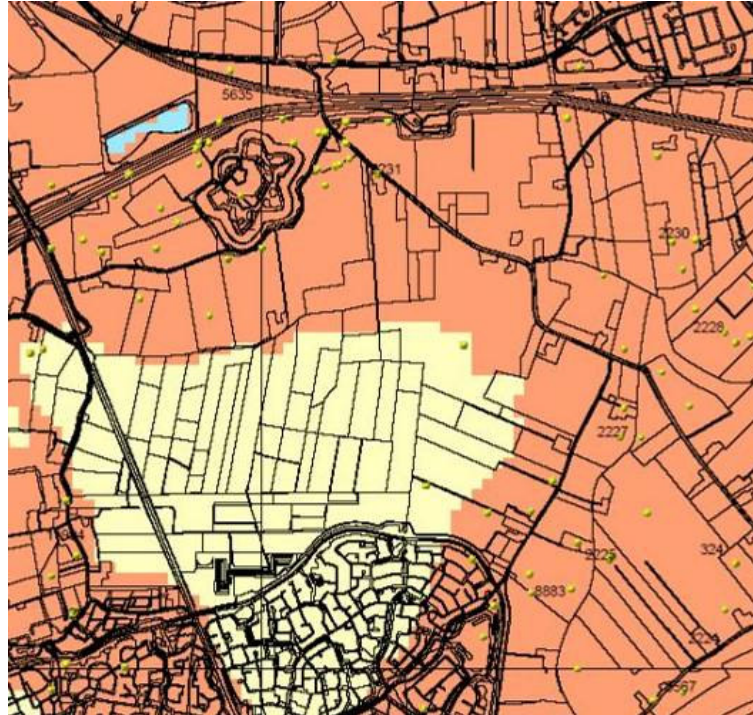
In de (autonome) ontwikkeling zal niets wijzigen ten opzichte van de huidige situatie.

Landschap, cultuurhistorie en archeologie

Het Kromme Rijngebied is één van de meest waardevolle gebieden in Nederland. Het cultuurhistorisch karakter van het gebied wordt bepaald door de gave landschapstypen die zich er bevinden; de natte overgangszone van de Langbroekerwetering en het zwak golvende rivierenlandschap van de onbedijkte Kromme Rijn. Het rivierenlandschap wordt getypeerd door de karakteristieke morfologische elementen, de onregelmatige verkaveling (mozaïeklandschap) en de typische dorpen.

Omdat het plangebied doorsneden wordt door de Limes (zie ook figuur 3.2) is de kans op het vinden van archeologische waardevolle elementen hoog (zie figuur 3.4). Rondom de Rijsbruggerweg zijn in het verleden waarnemingen gedaan.

Wat betreft de (autonome) ontwikkeling staat in het streekplan dat de landschapelijke en cultuurhistorische kenmerken van het landschap gehandhaafd moeten blijven.



Figuur 3.4 Archeologische trefkanskaart (oranje = hoge trefkans) (geel = lage trefkans) (punt = waarneming)

Natuur

In het gebied begrensd door de kernen Houten en Bunnik en de N229 is enige bestaande natuur aanwezig. Deze natuur is geconcentreerd rondom fort Vechten, het bos Nieuw Wulven en een klein gebiedje iets ten zuiden van de A12 en ten westen van de N229. In dit laatste gebied is de natuurbeschermingswet van kracht. Ten oosten van de N229 tussen Odijk en Driebergen-Rijsenburg is een groene corridor gelegen. Daarnaast is het stroomgebied van de Kromme Rijn en het gebied langs de Langbroekerwetering en de noordelijke rondweg te Houten aangewezen aan ecologische verbindingszone.

Verkeer

Het buitengebied tussen Houten en Bunnik wordt door de vertraging op de N229 en De Staart, in de huidige situatie belast door doorgaand verkeer. De wegen in het buitengebied (Achterdijk, N410, Rijsbruggerweg en Oostromsdijkje) zijn niet bestemd voor de afwikkeling van dit extra doorgaand verkeer. Het hoge aandeel doorgaand verkeer resulteert in (subjectieve) verkeersonveiligheid, welke met name door de fietsers in het buitengebied ervaren wordt.

Lucht

In de huidige situatie voldoet de luchtkwaliteit in het buitengebied aan de normstelling. Direct langs de A12 wordt de normconcentratie voor NO₂ en fijn stof (pm₁₀) in de huidige situatie overschreden worden (zie ook jaarrapport luchtkwaliteit van de Provincie Utrecht uit 2004). In de toekomst zal de luchtkwaliteit geleidelijk verbeteren door het gebruik van schonere brandstoffen, betere en zuinigere motoren en schonere industrie. In het MER wordt inzicht gegeven in de situatie van de luchtkwaliteit voor 2010 / 2015.

Sociale aspecten

In de huidige situatie staat de leefbaarheid in het buitengebied door het hoge aantal doorgaand verkeer op smalle wegen onder druk.

4 Voorgenomen activiteit en alternatieven

4.1 Algemeen

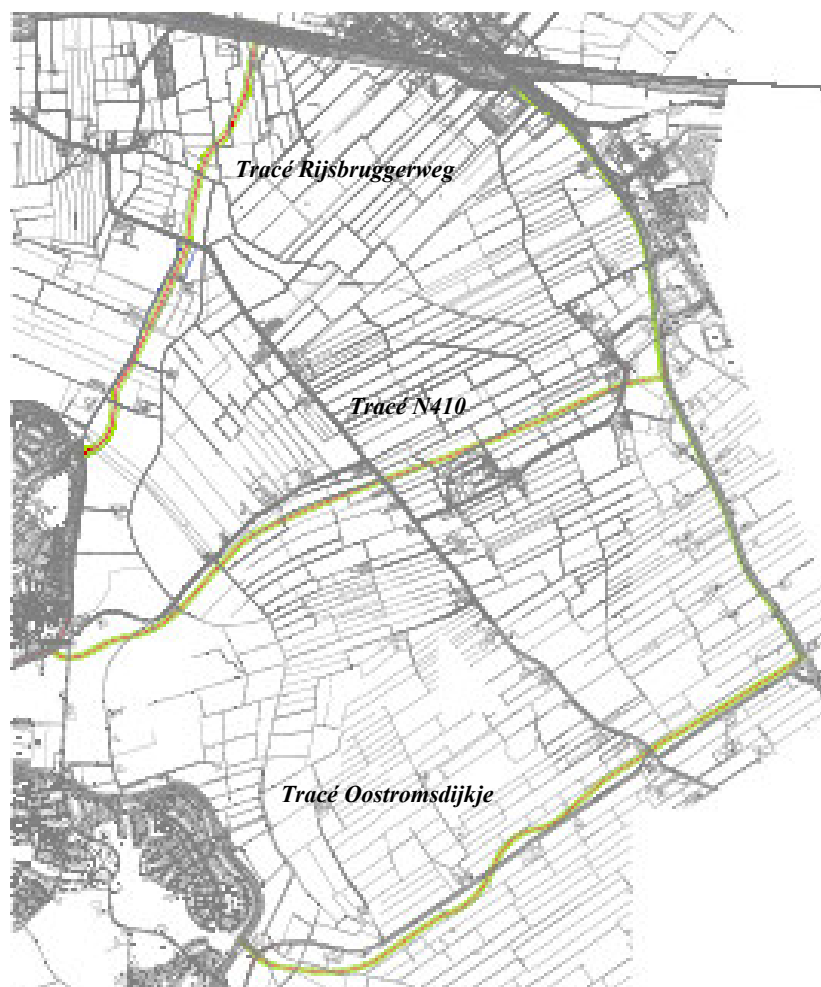
De voorgenomen activiteit voor deze MER is de realisatie van de aansluiting van de knoop Bunnik-Houten op de A12. Mede omdat de huidige aansluiting Bunnik op dit moment het verkeer niet goed meer af kan wikkelen, en dit in 2010 alleen maar verslechterd, is gezocht naar alternatieven om de situatie te verbeteren. Het oplossend vermogen van deze alternatieven is onderzocht in de “A12 Salto Haalbaarheidsstudie aansluiting Houten / Bunnik op de A12” d.d. 31 augustus 2004. In dit hoofdstuk wordt in paragraaf 4.2 kort aandacht geschonken aan de in de haalbaarheidsstudie onderzochte alternatieven. Vervolgens worden de alternatieven aangegeven die in het MER nader onderzocht zullen worden.

4.2 Alternatieven haalbaarheidsstudie A12 Salto (2004)

Voor het realiseren van een duurzame aansluiting op de A12 is een drietal tracés en een aantal aansluitingsvarianten onderzocht.

4.2.1 Indicatieve tracés

De zoekrichtingen voor de tracés naar de aansluiting Bunnik-Houten op de A12 zijn via of in de directe omgeving van het Oostromsdijkje, de N410 of de Rijsbruggerweg gelegen. Deze zoekrichtingen zijn in de haalbaarheidsstudie uitgebreid onderzocht.



Figuur 4.1 Tracés uit haalbaarheidsstudie

Andere tracés dan in figuur 4.1 aangegeven, zijn globaal onderzocht maar deze bleken niet realistisch of hadden geen probleemoplossend vermogen. Een tracé via de Mereveldseweg biedt geen mogelijkheden voor de aansluiting op de A12, omdat zo'n aansluiting binnen het invloedsgebied van knooppunt Lunetten ligt. Een tracé via de Kanaaldijk-zuid naar de A27 biedt ook geen mogelijkheden, omdat uit onderzoek gebleken is dat zo'n tracé onvoldoende verkeer aantrekt om het probleem op te lossen. Bovendien blijft de verkeersdruk in het buitengebied van Bunnik en de westrand van Houten bij dit tracé aanwezig blijft (geen probleemoplossend vermogen). En een tracé van de Rondweg van Houten dwars door het buitengebied naar de huidige aansluiting A12 / Bunnik blijkt eveneens onvoldoende verkeer aan te trekken om het verkeersprobleem op te lossen en resulteert daarentegen in een nog complexere verkeerstechnische oplossing bij de aansluiting die de verkeersafwikkeling ter plaatse niet ten goede komt.

De drie tracés uit figuur 4.1 zijn (in de haalbaarheidsstudie) getoetst op de onderstaande criteria:

- Effect op verkeersstromen:
 - buitengebied Houten en Bunnik;
 - Houten;
 - rijkswegennet A12 en A27;
 - N229;
 - Bunnik;
 - Wijk bij Duurstede.
- Effect op vervoerwijze Openbaar Vervoer en fiets.
- Verkeersveiligheid.
- Probleemoplossend vermogen.
- Aanvullende maatregelen.
- Draagvlak.
- Handhaving huidige infrastructuur.

In de matrix in bijlage 1 is de toetsing inzichtelijk gemaakt. Uit de matrix blijkt dat de voorkeur uitgaat naar de realisatie van het Rijsbruggerwegtracé. Het Rijsbruggerwegtracé is onder andere het meest gunstig voor:

- verkeersveiligheid op de wegen in het buitengebied;
- terugdringen van doorgaand verkeer op de wegen in het buitengebied van Bunnik;
- verbeterde ontsluiting van de huidige aansluiting van Houten op de rijksweg 27;
- verbeterde doorstroming op de aansluiting N229 / A12;
- vermindering van de verkeersdruk in het centrum van Bunnik en de ring van Odijk;
- geen vertraging voor openbaar vervoer via de N229;
- een kans voor het realisatie van een directe, comfortabele fietsverbinding tussen Houten en Bunnik-station.

Conclusie: Conform de voorkeur van de stuurgroep A12 Salto d.d. 26 november 2004 zal het tracé gelegen in de directe omgeving van de Rijsbruggerweg gezien de bovenstaande voordelen als basis dienen voor de diverse alternatieven in het kader van deze MER.

4.2.2 Aansluitingsvarianten

Ten aanzien van de aansluiting van de knoop Bunnik-Houten op de A12, zijn diverse mogelijkheden onderzocht (zie “A12 Salto Haalbaarheidsstudie aansluiting Houten / Bunnik op de A12” d.d. 31 augustus 2004). De oplossingsrichtingen in deze nota zijn gebaseerd op de situatie 2015 (tweede fase). Het MER gaat uit van een situatie in 2010 (eerste fase). Hiervan uitgaande en uitgaande van het Rijsbruggerwegtracé zijn er echter maar twee mogelijke locaties waar het tracé aan kan sluiten op de A12:

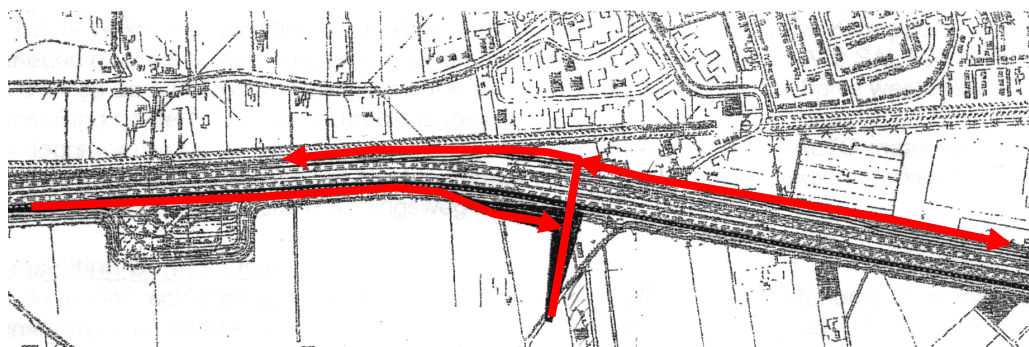
- ter hoogte van het station Bunnik (zie figuur 4.2);
- ten westen van de kern Bunnik.



Figuur 4.2 Station Bunnik en de A12

De Stuurgroep A12 Salto heeft op 11 mei 2005 opdracht gegeven “te bezien welke mogelijkheden er zijn om de **eerste** fase van het project uiterlijk in 2010 te kunnen uitvoeren binnen het beschikbare taakstellende budget € 28 miljoen (versobering van de maatregel is nodig), waarbij ook de verwerving van alle benodigde gronden is gedekt en de ontwikkeling van het station Bunnik mogelijk blijft”. Naar aanleiding van onderzoek in het kader van de voorgaande vraag is gebleken dat bij een aansluiting ten westen van de kern Bunnik het taakstellende budget niet toereikend is in verband met twee spoorkruisingen en een groot aantal te verwerven gronden. Daarnaast is een aansluiting aan de westzijde van de kern Bunnik zeer ingrijpend voor dit gebied.

Uit het onderzoek kwam naar voren dat een aansluiting van de knoop Bunnik-Houten op de A12 in 2010 uitgevoerd kan worden als een compacte halve Haarlemmermeeroplossing⁴ (zie figuur 4.3) ter hoogte van het station Bunnik, waarbij men bij het brandstofverkooppunt de Slagmaat de A12 kan verlaten en nabij Bunnik centrum alleen richting Utrecht de A12 op kan rijden.



Figuur 4.3 Halve Haarlemmermeeroplossing zoals vastgesteld door de stuurgroep A12 Salto d.d. 15 juni 2005

Bij deze aansluitingsvorm kan de aanwezige bedrijfsvoering gehandhaafd blijven, blijven de mogelijkheden voor de ontwikkeling van het stationsgebied open en hoeven minder gronden verworven te worden.

⁴ Voor het uitwerken van de halve compacte Haarlemmermeeroplossing zal rekening moeten worden gehouden met plannen van de gemeente Bunnik om de spoorwegovergang ter hoogte van het station als ongelijkvloerse kruising uit te voeren en / of de Baan van Fectio verder door te trekken vanaf de nieuwe aansluiting naar de Koningsweg.

De **tweede** fase van het project behelst de situatie in 2015. Rondom die periode zal ook aandacht worden geschonken aan een verbetering van de bestaande aansluiting van Bunnik, een koppeling tussen de nieuwe aansluiting ter hoogte van Bunnik centrum (realisatie tijdens de eerste fase) en de bestaande aansluiting Bunnik en een verbetering van de verkeersleefbaarheid van de kern Bunnik (bijv. door verlenging van de Koelaan).

Conclusie: Conform de voorkeur van de stuurgroep A12 Salto d.d. 15 juni 2005 zal in deze MER uitgegaan worden van het aansluiten van het tracé (gelegen in de directe omgeving van de Rijsbruggerweg) op de A12 ter hoogte van het stationsgebied (iets ten westen van het voetgangersviaduct), met behulp van een compacte halve Haarlemmermeer. Het MER richt zich op de besluitvorming van de eerste fase.

4.3 Alternatieven MER A12 Salto

Nulalternatief

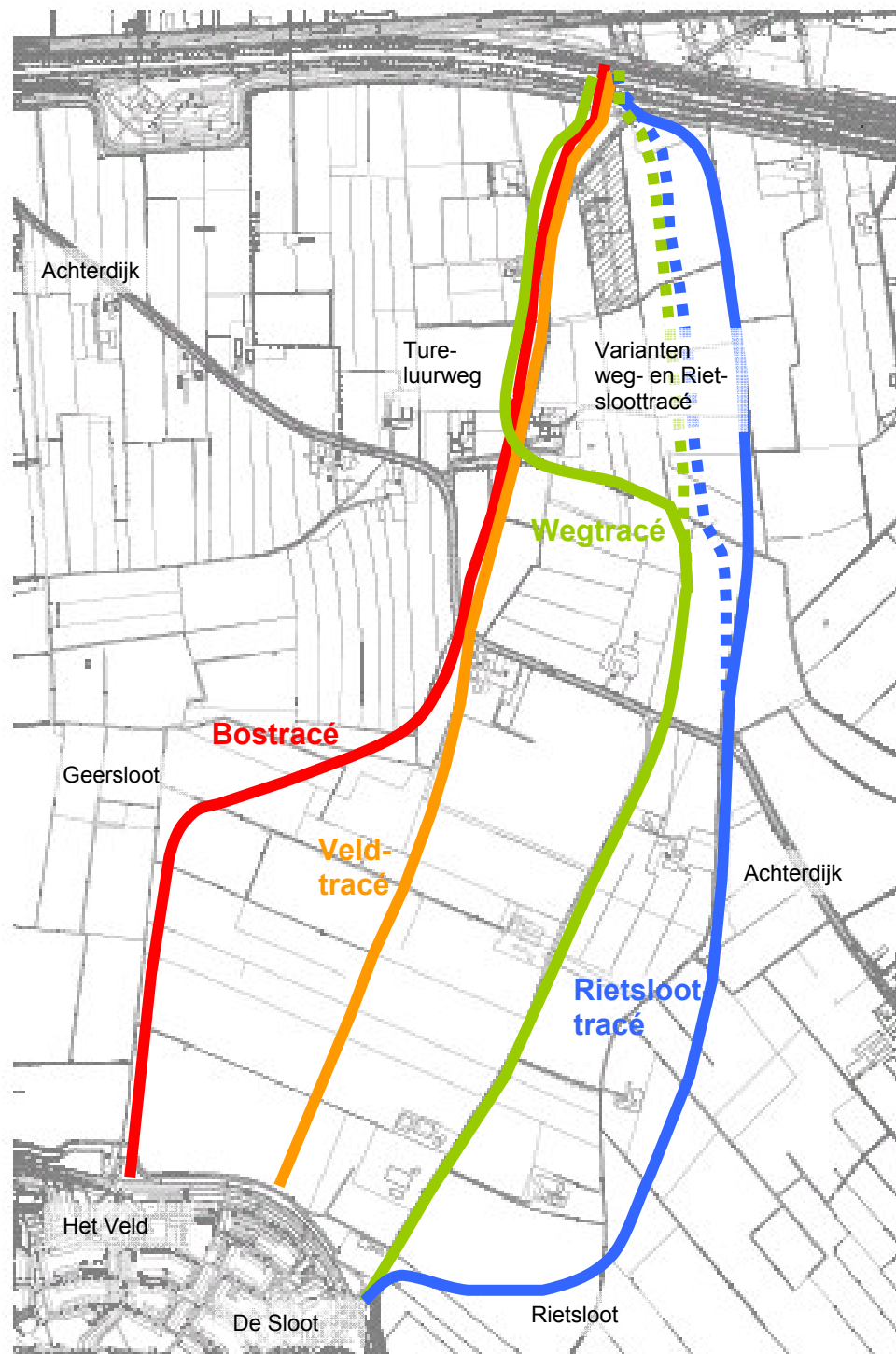
Het nulalternatief komt overeen met de autonome ontwikkeling tot het jaar 2010: Houten sluit aan op het rijkswegennet via De Staart (A27) en de wegen in het buitengebied N410 en N229 (A12). De overige alternatieven worden met dit nulalternatief vergeleken. Het nulalternatief is geen reëel alternatief. Immers als er niets in de regio gedaan wordt om het groeiende aanbod aan verkeer goed af te wikkelen zullen de problemen zoals beschreven in hoofdstuk 2 alleen maar verder toenemen.

Alternatieven

De alternatieven die in het MER uitgewerkt zullen worden, zijn ontwikkeld op basis van:

- landschappelijke kenmerken;
- bestaande bebouwing;
- bestaande infrastructuur.

Aan de hand van deze elementen zijn vier alternatieven ontwikkeld (zie figuur 4.4), die in het MER nader uitgewerkt zullen worden.



Figuur 4.3 Alternatieven MER A12 Salto

Bostracé

Voor dit alternatief is gekozen omdat met name het meest zuidelijk deel zo min mogelijke doorsnijding van bestaande percelen met zich meebrengt. Het tracé is gelegen op een natuurlijke scheiding (de Geersloot en de Tureluurweg) van percelen. Omdat het zuidelijk deel van dit alternatief het, in ontwikkeling zijnde, bosgebied Nieuw Wulven doorkruist, wordt dit alternatief het bostracé genoemd.

Bij dit alternatief sluit het tracé van de aansluiting van de knoop Bunnik-Houten naar de A12 aan op de Rondweg van Houten tegenover Het Veld. Het bostracé is gelegen direct langs de Geersloot en buigt na circa 700 meter af richting het oosten om de Achterdijk te kruisen nabij de Tureluurweg, het pompgebied wordt aan de westzijde voorbij gegaan en het bostracé sluit aan op de A12 ten westen van het voetgangersviaduct. In figuur 4.3 is alternatief op kaart weergegeven.

Veldtracé

Voor dit alternatief is gekozen omdat het één van de (twee) meest directe tracés naar de A12 vormt. Het tracé is gelegen aan de westzijde van de bestaande bebouwing langs de Rijsbruggerweg, zodat zo min mogelijk overlast voor deze bestaande bebouwing wordt gecreëerd. Voor de woningen langs de Tureluurweg geldt wel dat er overlast zal ontstaan. Het tracé doorsnijdt enkele percelen in het open veld en wordt derhalve veldtracé genoemd.

Het veldtracé (zie figuur 4.3) start op de Rondweg van Houten halverwege tussen de bestaande aansluiting met Het Veld en De Sloot. Het tracé kruist de Achterdijk nabij nummer 30 en volgt vervolgens de Tureluurweg richting de A12, alwaar het veldtracé aansluit ten westen van het voetgangersviaduct.

Wegtracé

Dit alternatief vormt het tweede meest directe tracé naar de A12 en volgt zo veel mogelijk de bestaande infrastructuur (de Rijsbruggerweg en Tureluurweg). Het tracé heet derhalve het wegtracé. Een positieve bijkomstigheid van het volgen van de bestaande infrastructuur is dat de open ruimte zo min mogelijk aangetast wordt.

Het wegtracé start op de Rondweg van Houten tegenover de bestaande aansluiting met De Sloot. Het tracé is aan de oostzijde van de bestaande Rijsbruggerweg gelegen. Het wegtracé buigt na het kruispunt met de Achterdijk af richting het westen en de Tureluurweg, om het pompgebied aan de westzijde voorbij te gaan. Bij dit tracé is één variant te onderscheiden. De variant is meer direct en gaat het pompgebied aan de oostzijde voorbij en buigt nabij de A12 af richting het westen om aan te sluiten op de A12 ten westen van het voetgangersviaduct.

Rietsloottracé

Voor dit alternatief is gekozen omdat de aantasting van de bestaande bebouwing, de bestaande infrastructuur en het bosgebied Nieuw Wulven tot een minimum blijft beperkt. Er vindt enkel doorsnijding van de open ruimte plaats. Het tracé volgt zoveel mogelijk de Rietsloot en heet derhalve het rietsloottracé.

Dit tracé start op de Rondweg van Houten tegenover de bestaande aansluiting met De Sloot. Het rietsloottracé buigt vrijwel direct af in oostelijke richting en volgt de Rietsloot richting de A12. Het tracé volgt zoveel mogelijk de bestaande perceelsgrenzen en gaat hierdoor het pompgebied op een afstand van circa 150 meter voorbij. Het rietsloottracé buigt vlak voor de aansluiting met de A12 af in westelijke richting en sluit aan op de A12 ten westen van het voetgangersviaduct. Bij dit alternatief is tevens een variant te onderscheiden. De variant buigt na het kruispunt met de Achterdijk af richting het westen om het pompgebied aan de oostzijde voorbij te gaan, conform de variant van het wegtracé.

Meest milieuvriendelijk alternatief (MMA)

Dit alternatief is een wettelijk verplicht onderdeel van iedere MER. Volgens de Wet milieubeheer is het meest milieuvriendelijk alternatief (MMA) “dat alternatief waarbij nadelige gevolgen voor het milieu worden voorkomen danwel, zover dat niet mogelijk is, deze met gebruikmaking van de best bestaande mogelijkheden ter bescherming van het milieu, zoveel mogelijk worden beperkt”.

Vooralsnog zal het MMA bestaan uit één van de Rijsbruggerwegvarianten, aangevuld met maatregelen die de nadelige effecten voor het milieu zo veel mogelijk reduceren. Te denken valt aan stiller asfalt, aan aanvullende geluidschermen, aan snelheidsbeperking, landschappelijke en ecologische maatregelen. Op basis van de effectanalyse in het MER wordt (in overleg met de opdrachtgever) een MMA opgesteld.

Fietsverkeer

In alle varianten, dus ook in het MMA wordt expliciet aandacht besteed aan de inpassing van recreatief en utilitair fietsverkeer. Hiervoor worden hetzij bestaande wegen benut die door de nieuwe verbinding rustiger worden, of er worden nieuwe voorzieningen gecreëerd.

Aanvullend maatregelenpakket

Bij de realisatie van de aansluiting van de knoop Bunnik-Houten op de A12 heeft de stuurgroep d.d. 27 oktober 2005 aangegeven dat om de leefbaarheid en de verkeersveiligheid in Bunnik en Odijk en het buitengebied te garanderen, uiterlijk in 2010 een aanvullend pakket maatregelen wordt doorgevoerd. De maatregelen betreffen onder andere:

- spitsmaatregelen op de Sportlaan en op de ring Odijk;
- fysieke afsluiting van de Achterdijk;
- verbetering van de verkeersveiligheid in de wegen in het buitengebied;
- verleggen van de route Schoudermantel naar Kosterijland;
- duurzaam veilige inrichting van de N411 / Koningslaan;
- snelheidremmende maatregelen op de N410.

Voor alle alternatieven geldt dat rekening wordt gehouden met de uitvoering van dit maatregelenpakket.

5 Effecten

In het MER worden de milieueffecten tot 2010 van de alternatieven van de voorgenomen activiteit beschreven. Voor het studiegebied zijn daarbij de volgende aspecten van belang.

Ruimtegebruik, inclusief landbouw

Ten aanzien van het ruimtegebruik zal in het MER worden aangegeven:

- de omzetting van ruimtelijke functies (in hectare);
- de te amoveren woningen en (agrarische)bedrijven.

Bodem en (grond)water

Realisatie van een weg in het landelijk gebied heeft in potentie een negatieve invloed op bodem en (grond)water. In het MER zal worden aangegeven wat de gevolgen zijn voor:

- bodemopbouw en geologische kenmerken;
- bodemverontreiniging/bodemkwaliteit;
- grondbalans (kwantiteit).

De weg kan in alle alternatieven zo gerealiseerd worden dat er geen effecten zijn op de waterhuishouding en de (grond)waterkwaliteit.

In het kader van de bestemmingsplannen is tijdige afstemming met het waterschap noodzakelijk (watertoets). Belangrijk aandachtspunt is de doorsnijding van grondwaterbeschermingsgebied.

Landschap, cultuurhistorie en archeologie

Voor dit aspect wordt de bestaande toestand en de autonome ontwikkeling beschreven aan de hand van:

- ruimtelijke opbouw van het gebied, uiteengelegd in abiotische, biotische en antropogene factoren/processen;
- visueel ruimtelijke karakteristieken;
- aanwezigheid van archeologische, cultuurhistorische en geomorfologische/aardwetenschappelijke waarden.

Natuur

In het MER zal worden aangegeven wat de invloed is van de weg op flora en fauna. Het gaat hierbij om zowel bestaande als potentiële natuurwaarden. Aspecten die hierbij een rol spelen zijn:

- aanwezige en potentiële natuurwaarden;
- positie van het gebied in ecologische verbindingen en of gebieden op regionale schaal;
- ontwikkelingsmogelijkheden voor nieuwe natuur.

Toetsing van de effecten aan beleid en wetgeving

De effecten zullen worden getoetst aan relevant beleid en wetgeving, met name de internationale Vogel- en Habitatrichtlijn en de nationale Natuurbescherming- en Flora & Faunawet. In het kader van de Flora en Faunawet zijn (nagenoeg) alle inheemse vogelsoorten beschermd. Dit betekent dat deze soorten en hun vaste rust-, dan wel broed- of verblijfplaatsen niet opzettelijk mogen worden verstoord of aangetast. Indien verstoring of vernietiging onvermijdelijk is dan dient ontheffing te worden aangevraagd en dient compensatie plaats te vinden.

In dit kader wordt aangegeven of - en zo ja - welke ontheffingsaanvragen aan de orde zijn en op welke wijze de compensatie dan kan worden vormgegeven.

Verkeer

In het MER zal aangegeven worden wat de invloed is van de wegomlegging op:

- de verkeersstromen in en rondom het studiegebied;
- de bereikbaarheid voor openbaar vervoer, landbouwverkeer en langzaam verkeer (fietsers en voetgangers).

Geluid

Ten aanzien van het aspect geluid zal in het MER inzicht gegeven worden in:

- de geluidsbelasting op representatieve waarneempunten;
- het aantal geluidsbelaste woningen (aan de hand van contouren);
- het aantal aan te vragen hogere grenswaarden ingevolge de Wet geluidhinder.

De alternatieven worden op basis van Standaard Rekenmethode I (SRM1) geanalyseerd en vergeleken. Alleen voor het voorkeursalternatief wordt een schermvoorstel ontwikkeld en worden contourberekeningen met schermen uitgevoerd (SRM2).

Lucht

Naar aanleiding van de berekening van de te verwachten luchtkwaliteit in de directe omgeving van de aan te leggen gedeelten van het Rijsbruggerwegtracé, wordt in het MER aangegeven hoe de gegevens zich verhouden ten opzichte van de waarden zoals die genoemd zijn in het Besluit luchtkwaliteit.

Veiligheid

In het MER zal inzicht gegeven worden in:

- de verkeersveiligheid in het buitengebied van de gemeenten Houten en Bunnik;
- de veiligheid voor bewoners van het buitengebied ten aanzien van de route voor gevaarlijke stoffen door dit gebied.

Sociale aspecten

In het MER zal inzicht gegeven worden in:

- de leefbaarheid in het buitengebied van de gemeenten Houten en Bunnik. Het betreft onder andere de beleving van inwoners/omwonenden van het plangebied. Hierbij speelt ook het verwijderen van woningen een grote rol;
- de relaties tussen het plangebied en de omgeving (barrièrewerking);
- invloed van de ontwikkeling op de relaties tussen de bestaande bebouwing en het buitengebied (barrièrewerking).

6 Besluiten en beleidskader

6.1 Rol initiatiefnemer en Bevoegd Gezag

De wettelijke regelgeving over de milieueffectrapportage is opgenomen in de Wet Milieubeheer en het Besluit milieueffectrapportage.

De regelgeving onderscheidt twee rollen:

- de (coördinerende) initiatiefnemer, te weten Bestuur Regio Utrecht (BRU);
- het bevoegd gezag, te weten de gemeenteraden van Houten en Bunnik.

Initiatiefnemer is degene die een activiteit gaat ondernemen. Bevoegd Gezag is het overheidsorgaan dat een besluit moet nemen over de m.e.r.-plichtige activiteit van de initiatiefnemer.

6.2 Besluit waarvoor het MER wordt opgesteld

Het Besluit m.e.r. 1994 (gewijzigd in 1999) schrijft voor dat voor de aanleg van een autoweg een milieueffectrapportage verplicht is bij de voorbereiding van het eerste ruimtelijke plan waarin de weg opgenomen wordt (Bijlage bij besluit m.e.r. onderdeel c, lid 1.2).

In figuur 6.1 zijn de procedures voor het MER en het /de Bestemmingsplan(nen) naast elkaar gezet.

6.3 Procedure in hoofdlijnen

De procedure begint met het opstellen van de startnotitie door de initiatiefnemer. In februari 2006 is de startnotitie door het dagelijks bestuur van de BRU vastgesteld en ingediend en ter visie gelegd bij de gemeenten Houten en Bunnik. In de periode na februari 2006 heeft een ieder de mogelijkheid om binnen zes weken schriftelijk te reageren.

Gelijktijdig met de ter visie legging is de startnotitie door de Gemeente naar de Commissie voor de milieueffectrapportage (Cie-m.e.r.) en de andere wettelijke adviseurs (inspecties Ruimtelijke Ordening & Milieu, de regionale directie Landschap, Natuur en Visserij en het ROB) om advies gestuurd. Binnen 11 weken na de ter visie legging maakt de Cie-m.e.r. haar Advies voor de Richtlijnen bekend. De gemeenteraden van Houten en Bunnik zullen daarna, mede op basis van de inspraakreacties, de definitieve richtlijnen vaststellen.

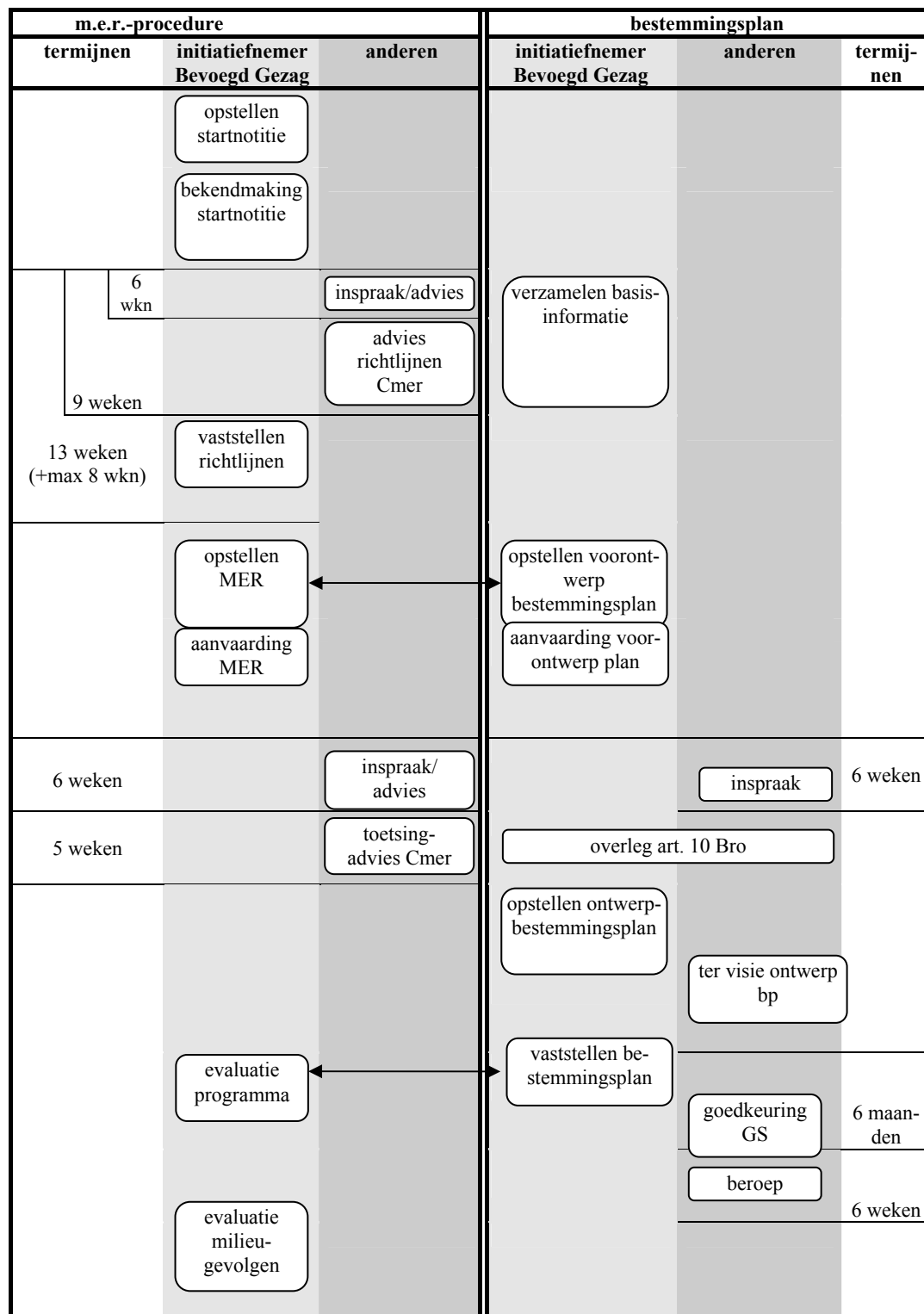
Aan de hand van de definitieve richtlijnen wordt het MER opgesteld. Het MER wordt gevoegd bij het (voor)ontwerpbestemmingsplan en vormt hiermee een belangrijk document voor de beoordeling. De gemeenteraad zal het milieueffectrapport beoordelen op aanvaardbaarheid.

Hierbij dient antwoord te worden gegeven op de volgende vragen:

- voldoet het rapport aan de wettelijke eisen;
- voldoet het rapport aan de vastgestelde richtlijnen;
- bevat het rapport geen onjuistheden.

Na beoordeling en aanvaarding van het milieueffectrapport door de gemeenteraad, kan de inspraakprocedure worden ingegaan. De mogelijkheid tot inspraak wordt bekend gemaakt, volgens de daartoe in de wet opgenomen voorschriften. In dat kader wordt een openbare hoorzitting georganiseerd, waar insprekers hun opmerkingen mondeling kunnen toelichten. Tevens wordt door de gemeenteraad een exemplaar van het rapport aan de Cie-m.e.r. en de overige wettelijke adviseurs gestuurd.

Het milieueffectrapport wordt binnen 11 weken na binnenkomst door de Cie-m.e.r. getoetst op de wettelijke eisen, juistheid en volledigheid. Bij de beoordeling worden de binnengekomen inspraakreacties betrokken. Als uitgangspunt voor de toetsing geldt dat het milieueffectrapport voldoende gegevens moet bevatten om tot besluitvorming met betrekking tot het plan over te kunnen gaan. Het eindoordeel van de Cie-m.e.r. wordt, nadat dit is besproken met Bevoegd Gezag en initiatiefnemer, neergelegd in een toetsingsadvies.



Figuur 6.1 Procedure voor de vaststelling van een bestemmingsplan en de m.e.r.-procedure

7 Literatuurlijst

- A12 SALTO, Haalbaarheidsstudie aansluiting Houten / Bunnik op de A12, Grontmij Advies & Techniek bv, 31 augustus 2004;
- A12 SALTO Bijlagendocument, Haalbaarheidsstudie aansluiting Houten / Bunnik op de A12, Grontmij Advies & Techniek bv, 31 augustus 2004;
- A12 SALTO, Samenwerken is samen werken, op weg naar een tijdige uitvoering, BRU, november 2005;
- Bestemmingsplan Landelijk gebied, Voorschriften en plankaart, gemeente Bunnik, mei 1982;
- Bestemmingsplan Oudwulverbroek, Voorschriften en plankaart, gemeente Houten, november 2003;
- Jaarrapport luchtkwaliteit 2004, provincie Utrecht;
- Ontwerp-Regionaal Structuurplan 2005-2015, BRU, 27 juni 2005;
- Streekplan Utrecht 2005-2015, provincie Utrecht, 13 december 2004;

Bijlage 1

Matrix analyse tracés en aansluitingen

Bijlage 1

Matrix analyse tracés en aansluitingen

Toetsing tracés				
	Referentie (dus geen maatregelen voor 2015)	Oostromsdijkje	N410	Rijsbruggerweg
Effect op verkeersstromen buitengebied Houten en Bunnik	Het Oostromsdijkje, de N410, de Achterdijk en de Rijsbruggerweg bevatten relatief veel oneigenlijk verkeer. De Achterdijk is een parallelroute van de N229, het Oostromsdijkje wikkelt verkeer af uit de richting Wijk bij Duurstede via Houten naar de A27. De Rijsbruggerweg vormt een sluiproute naar Utrecht.	- Het tracé Oostromsdijkje is ten opzichte van verkeer uit Houten-noord, met een bestemming A12 en verder, zeer excentrisch gelegen. Verkeer vanuit Houten-noord richting A12 moet eerst naar het zuiden rijden om vervolgens weer naar het noorden te gaan (psychologische omrijdbeweging). Dit verkeer zal daarom nog steeds de wegen van het buitengebied (de Rijsbruggerweg (3) en de N410 (2)) belasten; - Het Oostromsdijkje zal wel verkeer verwerken afkomstig van Houten-zuid richting A12 of richting Wijk bij Duurstede. De intensiteit op het nieuwe tracé bedraagt in de ochtendspits 1.700 mvt / 2 uur wat overeenkomt met circa 9.500 mvt/etm voor het tracé Oostromsdijkje. - De route via de Rijsbruggerweg (3) naar Utrecht blijft populair. - De mate van doorgaand verkeer op de Achterdijk is sterk afhankelijk van enerzijds de verkeersafwikkeling op de N229 en anderzijds de keuze van het tracé. Echter er zal altijd een spanningsveld blijven tussen de Achterdijk en de N229. Dit impliceert dat na monitoring bezien zal moeten worden of aanvullende maatregelen noodzakelijk zijn.	- Dit tracé is vrij direct gelegen naar de N229 en ligt ten opzichte van Houten noordelijker dan het tracé Oostromsdijkje. Het tracé trekt hierdoor meer verkeer aan vanuit Houten (circa 14.000 mvt/etm). Echter een deel zal nog steeds via de noordelijker gelegen wegen in het buitengebied rijden (Rijsbruggerweg), omdat dit nog steeds de meest directe verbinding blijft (andere bestemming namelijk Koningslaan). Om dit te voorkomen zijn aanvullende maatregelen noodzakelijk; - Verkeersdruk op Oostromsdijkje neemt af ten opzichte van de situatie waarbij geen maatregelen getroffen worden. In 2015 bedraagt de intensiteit op het Oostromsdijkje 4.500 mvt/etm. - Opmerking Achterdijk (zie Oostromsdijkje)	- Dit tracé trekt het meeste verkeer aan dat nu via andere wegen door het buitengebied richting de A12 rijdt. In totaal zullen over het tracé circa 22.000 mvt/etm afwikkelen; - Afname van verkeer met circa 6.000 mvt/etm op de N410 (2) ten opzichte van de referentie naar circa 3.300 mvt/etm; - Het Oostromsdijkje (1) zal bij dit tracé ongeveer 3.000 mvt/etm verwerken. Dit verkeer is onder andere bestemmingsverkeer en verkeer richting Wijk bij Duurstede. - Bij congestie van het knooppunt Lunetten is er een kans op sluisverkeer tussen Bunnik en de A27 via de nieuwe ontsluitingsweg en de Rondweg van Houten. - Opmerking Achterdijk (zie Oostromsdijkje)
Effect op verkeersstromen Houten	De noord-westzijde van de Rondweg van Houten, De Staart en de Utrechtseweg zijn overbelast.	Omdat het tracé Oostromsdijkje weinig verkeer aantrekt, afkomstig van Houten-noord, zal de druk op de Rondweg (21, 22) van Houten (met name aan de westzijde) en de Utrechtseweg hoog blijven. De capaciteit van deze wegen was in 1998 op sommige plaatsen reeds kritisch. Door de toename van het autogebruik en de groei van Houten zullen met name De Staart (5), de Utrechtseweg/Houtenseweg (N408) (4) en de Rondweg-west overbelast raken.	- Toename van het verkeer op de Rondweg noordoost (23). De Rondweg-noordoost is nu 1 x 2 rijstroken en heeft geen geregelde kruispunten. De toekomstige intensiteit wordt circa 11.000 mvt/etm (toepassen geregelde kruispunten) - De intensiteiten op De Staart (5) de Rondweg-west (21, 22) en de Utrechtseweg (4) nemen licht af. Dit heeft nauwelijks effect op de verkeersafwikkeling, waardoor kans op congestie blijft.	- Substantiële toename van het verkeer op de Rondweg noordoost (23) (circa 8.000 mvt/etm extra) In 2015 (referentie) bedraagt de intensiteit hier 10.000 mvt/etm. Deze extra intensiteit kan over 1 x 2 rijstroken afgewikkeld worden. De ongeregelde kruispunten zullen echter met VRI's geregeld moeten worden. - Afname van verkeer op De Staart (5) en de Utrechtseweg (4) met daardoor een betere afwikkeling en doorstroming naar Utrecht en de A27. Er ontstaat een evenwichtigere verdeling van het verkeer op de Rondweg van Houten.
Effect op verkeersstromen	De A27 is vanaf de afrit Nieuwegein Het Klooster tot en met de afrit van Houten	Nauwelijks toename van de intensiteiten op de A12 en een blijvende druk op de A27;	Een blijvende druk in de richting van de A27, omdat de intensiteiten op de Rond-	Toename van verkeer op de A12 ten oosten en ten westen van de aansluiting met de

Bijlage 1 (vervolg 1)

Toetsing tracés				
	Referentie (dus geen maatregelen voor 2015)	Oostromsdijkje	N410	Rijsbruggerweg
Rijkswegennet A12 en A27	overbelast. In avondspits file op A27 tussen Lunetten en afrit Houten. De noordzijde van de A12 vanaf de afslag Bunnik tot aan knooppunt Lunetten is in de ochtendspits overbelast. - Zuidzijde A12 is overbelast in de avondspits bij afrit A12 Bunnik. - In de ochtendspits is de noordelijke rijbaan van de A12 nabij Bunnik zwaar belast.		weg maar beperkt afnemen als gevolg van de beperkte werking van de N410.	N229. De A12 kan deze druk verwerken vanwege de uitbreiding (Spoedwet 1) naar 2 x4 en 2 x3 rijstroken (en plusstroken). Verkeer vanuit Houten naar Utrecht rijdt via het tracé Rijsbruggerweg en de A12 naar Utrecht. Het verdeelt zich beter tussen De Staart, de Utrechtseweg en het tracé Rijsbruggerweg. - Afname op de A27 tussen Houten en Lunetten. - Er vindt een verschuiving plaats op Rijkswegennet (in de marges). De richtingen noord en zuid (A27) nemen af, de richting oost en west (A12) nemen toe.
Effect op de N229	De N229 richting de A12 is overbelast, met name het deel onder de viaduct van de A12 kan het toestromende verkeer niet afwikkelen (congestie).	- Lichte toename van de verkeersdruk op de N229 (16) ten opzichte van de referentie naar circa 26.000 mvt/etm. Verkeer vanuit Houten blijft via de N410 en het Oostromsdijkje, de N229 belasten. Het huidige dwarsprofiel van 1 x 2 rijstroken kan dit verkeer nog net afwikkelen. Vooralsnog is gekozen voor een profiel van 2 x 2. - De kruispunten van de N229 en de aansluiting met de A12 zullen moeten worden aangepast.	- Sterke toename van de intensiteit op de N229 (16) naar 27.000 mvt/etm. Het huidige dwarsprofiel van 1 x 2 rijstroken kan dit verkeer nog net afwikkelen. Vooralsnog is gekozen voor een profiel van 2 x 2. - De kruispunten van de N229 en de aansluiting met de A12 zullen moeten worden aangepast.	De intensiteit op de N229 (16) nabij de A12 neemt af tot circa 21.000 mvt/etm in 2015. Dit resulteert in een betere doorstroming op de N229. De intensiteit op de N229 zal rond de 21.000 mvt/etm blijven, door afwikkeling van verkeer uit de richting Wijk bij Duurstede, Odijk, Houten-zuid en de kleine kernen in het buitengebied. 2 x 1 kan worden gehandhaafd of moet over een korte lengte nabij de aansluiting met de A12 2 x 2 toegepast worden.
Effect op verkeersstromen kern Bunnik	De Schoudermantel richting de A12, ten noorden van de aansluiting met de Koelaan, is zwaar belast.	- Vermindering van de verkeersdruk in het centrumgebied bij het doortrekken van de Baan van Fectio. - De Koningslaan / N411 (10a) trekt ten opzichte van de referentievariant (met een doorgetrokken Baan van Fectio) minder verkeer aan.	- Vermindering van de verkeersdruk in het centrumgebied van Bunnik bij het doortrekken van de Baan van Fectio of het omleggen van de N229 naar een ligging ten zuiden van de A12. - Route voor doorgaand verkeer via N410, Ring van Odijk (13, 14 en 15) naar Zeist wordt versterkt. - De Koningslaan / N411 (10a) trekt ten opzichte van de referentievariant (met een doorgetrokken Baan van Fectio) minder verkeer aan.	- Vermindering van de verkeersdruk in het centrumgebied bij het doortrekken van de Baan van Fectio. - Vermindering van de verkeersdruk op de ring van Odijk (13, 14 en 15), omdat de route naar Driebergen via de N410 en de Ring van Odijk nu vervangen is door de route via het tracé Rijsbruggerweg en de A12. De kans op het gebruik van deze route blijft bestaan. - Toename van het verkeer op de Koelaan (9) richting de A12, met name omdat verkeer gemakkelijker de A12 kan bereiken. Dit verkeer moet in principe via de aansluiting A12/Driebergen afwikkelen. Aanvullende maatregelen zijn dus noodzakelijk. - De Koningslaan / N411(10a) trekt ten opzichte van de referentievariant (met een doorgetrokken Baan van Fectio) minder verkeer aan.
Effect op verkeersstromen Wijk bij Duurstede	Verkeer vanuit de richting Wijk bij Duurstede belast in de ochtendspits de N229. Door de zware belasting op de N229 zijn de	Kans op extra sluipverkeer uit de richting Wijk bij Duurstede en de A27 via het tracé van het Oostromsdijkje (1) en de Rondweg	- Verminderde doorstroming door toename van de verkeersdruk op de N229. - De route via het Oostromsdijkje blijft popu-	Indien de verkeersafwikkeling van de huidige aansluiting N229/A12 niet voldoet, bestaat de kans op sluipverkeer vanaf Wijk bij Duurstede

Bijlage 1 (vervolg 2)

Toetsing tracés				
	Referentie (dus geen maatregelen voor 2015)	Oostromsdijkje	N410	Rijsbruggerweg
stede	routes via het buitengebied (Achterdijk) populair.	van Houten(20) naar de aansluiting A27 Het Klooster of De Staart. De verbeterde doorstroming op het Oostromsdijkje werkt licht verkeersaantrekkend. Verminderde doorstroming door toename van de verkeersdruk op de N229.	lair.	naar de A12 via de N410, de Achterdijk, de Rondweg Houten en de Rijsbruggerweg (marginaal). Verbeterde doorstroming ten opzichte van de huidige situatie door vermindering van de verkeersdruk op de N229.
Effect op Openbaar vervoer en fiets	- De N229 wordt overbelast. Openbaar vervoer via de N229 richting de A12 kan deels gebruik maken van busstroken. Door de hoge verkeersbelasting op de N229 richting de A12 kan het voorkomen dat het openbaar vervoer deze busstroken niet meer kan bereiken; - Fietsers in het buitengebied ondervinden hinder van verkeer dat de N229 probeert de omzeilen.	- Openbaar vervoer op de N229 loopt vertraging op bij de aansluiting van de N229 met de A12, omdat de intensiteit op de N229 (16) licht toe zal nemen, ten opzichte van een situatie zonder maatregelen. Er moet worden gestreefd naar het toepassen van maatregelen die doorstroming van het OV op de N229 garanderen; - Fietsgebruik wordt nauwelijks beïnvloed. Omdat voor bestemmingsverkeer en langzaam verkeer een parallelstructuur aanwezig is, wordt fietsen via Oostromsdijkje aantrekkelijker. - Goede doorstroming OV bij 2 x 2 N229.	- Openbaar vervoer op de N229 loopt vertraging op bij de aansluiting van de N229 met de A12, omdat de intensiteit op de N229 (16) toe zal nemen, ten opzichte van een situatie zonder maatregelen. Er moet worden gestreefd naar het toepassen van maatregelen die doorstroming van het OV op de N229 garanderen; - Fietsgebruik wordt nauwelijks beïnvloed. Omdat voor bestemmingsverkeer en langzaam verkeer een parallelstructuur aanwezig is, wordt fietsen via de N410 aantrekkelijker. - Goede doorstroming OV bij 2 x 2 N229.	- OV op de N229 zal geen vertraging oplopen er is zelfs kans op een betere doorstroming omdat de intensiteit van het verkeer op de N229 afneemt. Kansen voor OV; - Langs het tracé van de nieuwe verbinding kan er voor fietsers tussen Houten en Bunnik een snelle verbinding ontstaan. Dit kan het fietsgebruik tussen beide kernen en verder stimuleren. Vooralsnog gaan we uit van afwikkeling van fietsverkeer via bestaande routes in het buitengebied (Achterdijk...) - Via dit tracé kan voor OV een zeer directe verbinding tussen Bunnik en Houten gecreëerd worden (eventueel in combinatie met de ontwikkeling van het stationsgebied Bunnik).
Verkeersveiligheid	Door de druk op de wegen in het buitengebied, is de situatie met name voor langzaam verkeer onveilig.	- De afname van het verkeer op de overige wegen in het buitengebied (N410 en Rijsbruggerweg) is gering. Situatie blijft met name voor langzaam verkeer onveilig, indien geen aparte fietsvoorzieningen toegepast worden. Op deze wegen zullen aanvullende maatregelen getroffen moeten worden om het oneigenlijk gebruik tegen te gaan en de snelheid te reduceren. - Langs tracé verbetert de verkeersveiligheid in verband met parallelstructuur.	- De wegen in het buitengebied wikkelen iets minder verkeer af, maar voor langzaam verkeer blijft de situatie (subjectief) onveilig. Voor het Oostromsdijkje zal gelden dat er aparte fietsvoorzieningen en aanvullende snelheidsremmende maatregelen toegepast moeten worden. - Langs tracé verbetert de verkeersveiligheid in verband met parallelstructuur.	- Veel verkeer van het buitengebied gaat via het nieuwe tracé. Hierdoor wordt het voor langzaam verkeer veiliger op overige wegen in het buitengebied. Met name de intensiteiten op de N410 (2) en het Oostromsdijkje (1) zijn sterk afgenomen ten opzichte van handhaving van de huidige structuur zonder maatregelen. Deze wegen zullen met name gebruikt worden door bestemmingsverkeer en verkeer richting Wijk bij Duurstede. - Langs tracé verbetert de verkeersveiligheid in verband met parallelstructuur.
Probleemoplossend vermogen		- Druk op de Staart (5), de Rondweg-west (21, 22), de A27 en de Utrechtseweg / Houtenseweg (4) blijft hoog; - Druk op het buitengebied blijft bestaan, veel aanvullende maatregelen noodzakelijk.	- Druk op de Staart (5), de Rondweg-west (21,22), de A27 en de Utrechtseweg / Houtenseweg (4) neemt licht af. - Druk op het buitengebied blijft bestaan, veel aanvullende maatregelen noodzakelijk.	- Druk op de Staart (5), de Rondweg-west (21,22), de A27 en de Utrechtseweg / Houtenseweg (4) neemt bij twee hele aansluitingen op de A12 substantieel af; - Afname van gebiedsvreemd verkeer in het buitengebied van Bunnik; - Goede kans voor ontsluiting van het opgevaardeerde fort Vechten vanaf A12.
Aanvullende maatregelen	Voor het toepassen van aanvullende maatregelen geldt dat eerst faciliteren in goede hoofdinfrastructuur de noodzaak van het treffen van aanvullende maatregelen op	Voor het toepassen van aanvullende maatregelen geldt dat eerst faciliteren in goede hoofdinfrastructuur de noodzaak van het treffen van aanvullende maatregelen op het	Voor het toepassen van aanvullende maatregelen geldt dat eerst faciliteren in goede hoofdinfrastructuur de noodzaak van het treffen van aanvullende maatregelen op	Voor het toepassen van aanvullende maatregelen geldt dat eerst faciliteren in goede hoofdinfrastructuur de noodzaak van het treffen van aanvullende maatregelen op het on-

Bijlage 1 (vervolg 3)

Toetsing tracés				
	Referentie (dus geen maatregelen voor 2015) het onderliggend wegennet vermindert.	Oostromsdijkje	N410	Rijsbruggerweg
		onderliggend wegennet vermindert. - Opwaarderen van de kruispunten N229 en de wegvakken N229 naar 2 x 2 (gunstig voor Wijk bij Duurstede); - Aansluiting A12 / N229 moet opgewaardeerd worden; - Opwaarderen van de Staart en de Utrechtseweg en de Rondweg-west; - Maatregelen op de N410 en andere wegen in het buitengebied om oneigenlijk gebruik tegen te gaan (verkeer moet in principe zo veel mogelijk via Oostromsdijkje afwikkelen); - Een nieuwe aansluiting op een andere locatie kan alleen in combinatie met een parallelstructuur via de Baan van Fectio langs de A12; - De intensiteiten op het tracé Oostromsdijkje resulteren in geluidsoverlast. Wellicht moeten enkele woningen hierdoor geamoveerd worden.	het onderliggend wegennet vermindert. - Opwaarderen van de N410 ; - Opwaarderen van de kruispunten N229 en de wegvakken N229 naar 2 x 2 (gunstig voor Wijk bij Duurstede); - Aansluiting A12 / N229 moet opgewaardeerd worden; - Opwaarderen van de Rondweg-oost van Houten; - De bestaande N410 zal blijven liggen ten behoeve van ontsluiting van de aangrenzende percelen; - Een nieuwe aansluiting op een andere locatie kan alleen in combinatie met een parallelstructuur via de Baan van Fectio langs de A12 of het verleggen van de N229 ten zuiden van de A12; - De intensiteiten op het tracé N410 resulteren in geluidsoverlast. Wellicht moeten enkele woningen hierdoor geamoveerd (met name aan westelijk deel N410) worden - Ingrijpende maatregelen nodig om doorgaand verkeer te weren.	derliggend wegennet vermindert. - Combinatie met doortrekken van de Baan van Fectio of het verleggen van de N229 ten zuiden van de A12; - Opwaardering van de Rondweg-oost (alleen VRI's); - De bestaande Rijsbruggerweg zal blijven liggen ten behoeve van de ontsluiting van de aangrenzende percelen; - Nieuwe aansluiting ter hoogte van de voetgangersbrug op de A12 is logisch; - De intensiteiten op het tracé Rijsbruggerweg resulteren in geluidsoverlast. Wellicht moeten enkele woningen met name aan de bestaande Rijsbruggerweg hierdoor geamoveerd worden
Draagvlak	Bewoners van de N410 en Oostromsdijkje klagen over het vele verkeer over deze wegen. Zij willen graag zien dat het verkeer over deze wegen afneemt.	Bezwaren aanwonenden mede omdat de verkeersveiligheid en de leefbaarheid (lucht en geluid) afnemen.	- Bezwaren aanwonenden - De luchtkwaliteit langs de N410/N229 zal afnemen.	- Bezwaren aanwonenden - De luchtkwaliteit langs de Rijsbruggerweg zal ten opzichte van de huidige situatie sterk afnemen.
Handhaving huidige structuur	Zie tracés Oostromsdijkje, N401 en Rijsbruggerweg.	- De toekomstige etmaalintensiteit in 2015 zonder maatregelen bedraagt voor het Oostromsdijkje circa 5.000 mvt/etm. Deze intensiteiten kunnen over het huidige Oostromsdijkje afgewikkeld worden, mits vrijliggende fietspaden toegepast worden ⁵ en het wegprofiel wordt aangepast; - Zonder nieuwe aansluiting bedraagt de intensiteit op de N229 in 2015 circa 25.000 mvt/etm en moet de N229 opgewaardeerd worden;	- Intensiteit in 2015 bedraagt circa 9.500 mvt/etm. Bij deze intensiteit zijn vrijliggende fietspaden benodigd en moet het wegprofiel worden aangepast. - Zonder nieuwe aansluiting bedraagt de intensiteit op de N229 in 2015 circa 25.000 mvt/etm en moet de N229 opgewaardeerd worden;	De Rijsbruggerweg / Achterdijk (3) zal doorgaand verkeer van en naar Utrecht blijven afwikkelen. In 2015 7.000 mvt/etm (referentie. Om dit tegen te gaan zijn aanvullende maatregelen noodzakelijk.)

⁵ Afbeelding 4.3 uit Tekenen voor de fiets bij snelheid van 60 km/uur en 5.000 tot 8.000 mvt/etm zijn vrijliggende fietspaden noodzakelijk.

Bijlage 1

Matrix analyse tracés en aansluitingen