

RICHTLIJNEN VOOR HET MILIEU-EFFECTRAPPORT A12 SALTO

VASTGESTELD DOOR DE :

GEMEENTERAAD VAN BUNNIK DD 16 NOVEMBER 2006

GEMEENTERAAD VAN HOUTEN DD 14 NOVEMBER 2006

Deze Richtlijnen zijn opgesteld in het kader van de m.e.r.-procedure ten behoeve van de vaststelling van Bestemmingsplannen in de gemeenten Bunnik en Houten voor het project A12-SALTO, Aansluiting Knoop Bunnik-Houten.
In deze procedure vormen de gemeenteraden van Bunnik en Houten het Bevoegd Gezag. Bestuur Regio Utrecht treedt namens de in het project A12-Salto samenwerkende overheden op als initiatiefnemer.

23 NOV 2006

VERSIE DEF3

INHOUDSOPGAVE

1.	INLEIDING.....	1
1.1	Aanleiding tot het project.....	1
1.2	De m.e.r.-procedure	2
2.	ACHTERGROND EN BESLUITVORMING.....	3
2.1	Probleemanalyse en doel.....	3
2.2	Beleidskader en besluiten	4
3.	VOORGENOMEN ACTIVITEIT EN ALTERNATIEVEN	4
3.1	Langere en korte termijn	4
3.2	Het nulalternatief	5
3.3	Het trechterproces	5
3.4	Meest milieuvriendelijk alternatief.....	8
4.	BESTAANDE SITUATIE, AUTONOME ONTWIKKELING EN MILIEUGEVOLGEN.....	8
4.1	Verkeer.....	8
4.2	Gevolgen voor woon- en leefmilieu.....	9
4.2.1	Luchtkwaliteit	9
4.2.2	Geluid.....	10
4.2.3	Veiligheid, lichthinder en trillingen	10
4.2.4	Bereikbaarheid en voorzieningen.....	10
4.2.5	Gezondheid en welzijn.....	10
4.3	Gevolgen voor landschap, cultuurhistorie en archeologie	11
4.4	Gevolgen voor de natuur.....	11
4.5	Gevolgen voor bodem en water	12
4.6	Gevolgen voor de landbouw	12
4.7	Gevolgen voor de recreatie	12
5.	OVERIGE HOOFDSTUKKEN VAN HET MER	13
6.	VORM EN PRESENTATIE	13

BIJLAGEN

1. Verslagen informatiebijeenkomsten 21 maart 2006 (Bunnik) en 3 april 2006 (Houten)
2. Lijst van inspraakreacties en adviezen
3. Toelichting verwerking inspraakreacties
4. Advies Cie m.e.r.

1. INLEIDING

1.1 Aanleiding tot het project

De regio Utrecht is door de ontwikkeling van de woningbouw, de uitbreiding van de bedrijvigheid en de groei van de landelijke mobiliteit in de loop der jaren steeds meer geconfronteerd met problemen in de afwikkeling van het verkeer.

Door de ontwikkelingen in de regio (met name de ontwikkeling van Houten-Zuid) zijn onder andere op het Houtense wegennet meer files ontstaan. Daarnaast is er sprake van toenemende filevorming op de N229 ten gevolge van de groei van Wijk bij Duurstede. Door beide ontwikkelingen worden de wegen in het buitengebied van Bunnik en Houten extra belast met verkeer.

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 Houten, Tweede aansluiting op het rijkswegennet opgestart. In dit kader is een extra aansluiting via de Kanaaldijk Zuid op de 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 wel voldoende mogelijkheden te bieden. Deze laatste optie is in de studie A12 Salto¹ nader uitgewerkt. Aanvullend aan de BOR-gelden heeft ook de regio gelden voor deze verbinding gereserveerd.

De doelstelling van de studie A12 Salto is tweeledig:

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

Over het project A12 Salto wordt met regelmaat overleg gevoerd tussen bestuurders van de deelnemende overheden. Dit gebeurt in de Stuurgroep Salto. De Stuurgroep SALTO 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. Koppeling met de Baan van Fectio maakt ook een beweging naar het oosten mogelijk.

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.

Deze verbinding is door de provincie en door het Bestuur Regio Utrecht indicatief in het Streekplan 2005-2015 respectievelijk het Regionaal Structuurplan 2005-2015 opgenomen.

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

1.2 De m.e.r.-procedure

Het vastleggen van deze oplossing in bestemmingsplannen van de gemeenten Bunnik en Houten is een m.e.r.-plichtig besluit (Wet milieubeheer; Besluit m.e.r.). De in het project A12 SALTO deelnemende partijen hebben in de stuurgroep van 27 oktober 2005 afgesproken om de m.e.r.-procedure voor de aansluiting van de knoop Bunnik-Houten op de A12 te starten.

In de m.e.r.-procedure vormen de gemeenteraden van Bunnik en Houten het bevoegd gezag. Bevoegd gezag stelt de Richtlijnen vast, en toetst het opgestelde MER aan de Richtlijnen alvorens het MER ter visie wordt gelegd. De ter visie legging van het MER kan gecombineerd te worden met de ter visie legging van een (voor)-ontwerpbestemmingsplan.

Binnen de Stuurgroep SALTO is afgesproken dat BRU als initiatiefnemer in de m.e.r.-procedure optreedt. De initiatiefnemer stelt de Startnotitie en het MER op. Afgesproken is dat dit gebeurt in nauwe samenwerking met de betrokken gemeenten, en de andere SALTO-partijen.

Inspraak

Deze m.e.r.-procedure is van start gegaan met de kennisgeving van de Startnotitie in het AD-UN (edities Oost en Zuid) van 15 maart 2006. Vervolgens heeft de Startnotitie 6 weken ter inzage gelegen. In deze periode zijn twee informatieavonden gehouden, te weten op 21 maart 2006 in Bunnik voor omwonenden van de mogelijke tracévarianten, en op 3 april 2006 in Houten voor alle belangstellenden. Verslagen van deze bijeenkomsten zijn opgenomen in bijlage 1.

In (en kort na) de inspraakperiode zijn 33 inspraakreacties binnengekomen. In bijlage 2 is een lijst met insprekers opgenomen. De reacties zijn kort samengevat in bijlage 3. Hierin is ook aangegeven of de vragen van de insprekers in de Richtlijnen zijn meegenomen, en zo nee, waarom niet.

In deze Richtlijnen is met nummers tussen [] gerefereerd aan de inspraakreacties waarin het betreffende onderwerp aan de orde wordt gesteld. Bij de inspraak in deze periode gaat het alleen om de vraag welke alternatieven, varianten en onderwerpen in het MER aan de orde moeten komen. Er zijn ook opmerkingen gemaakt voor of tegen een mogelijke oplossing; dergelijke opmerkingen zijn in deze fase nog niet aan de orde.

In de relevante opmerkingen zijn twee groepen reacties te onderkennen. Een deel van de insprekers vraagt om meer inzicht in de alternatieven en varianten die eerder in het SALTO-project zijn onderzocht en zijn afgefallen. Gevraagd wordt om een verbreding van het MER opdat het trechterproces volledig inzichtelijk is. Daarbij zijn ook in enkele reacties nieuwe varianten aangedragen. Een tweede groep reacties is gericht op de specificatie van de in het MER te analyseren effecten. Beide groepen reacties zijn in hoofdlijnen gehonoreerd in de opgestelde Richtlijnen; in bijlage 3 is terug te vinden in hoeverre.

Naast, en mede gebaseerd op, de inspraakreacties hebben de gemeenten een advies inzake de Richtlijnen ontvangen van de Commissie voor de milieu-effectrapportage. Dit advies bedoelt aan te geven welke informatie het MER moet bieden om het milieubelang volwaardig in de besluitvorming mee te wegen. De Cie m.e.r. is een onafhankelijke commissie van m.e.r.-deskundigen die bevoegd gezag in dergelijke procedures adviseert. Het advies van de Cie m.e.r. is opgenomen als bijlage 4. Dit advies is inhoudelijk volledig overgenomen in deze Richtlijnen.

2. ACHTERGROND EN BESLUITVORMING

2.1 Probleemanalyse en doel

Probleemanalyse

Er dient een bredere probleemanalyse in het MER te worden gemaakt dan waarin de startnotitie van is uitgegaan. Kern van de analyse is de regionale verkeersproblematiek zoals deze ondermeer verwoord is in de haalbaarheidsstudie A12 SALTO (31 augustus 2004).

De in genoemde haalbaarheidsstudie genoemde problemen zijn ondermeer:

- ontsluiting van Bunnik;
- ontsluiting van Houten op het rijkswegennet;
- doorgaand verkeer Zeist-Utrecht en Driebergen-Utrecht, beide via de gemeente Bunnik;
- doorgaand verkeer in het buitengebied van Bunnik en Houten;
- doorstroming op de N229;
- verkeersbelasting van het centrumgebied van Bunnik en N411/Koningslaan.

De probleemanalyse uit de Haalbaarheidsstudie moet in het MER geactualiseerd worden op basis van recente ontwikkelingen en inzichten, zoals de Verkenning Ring Utrecht. [19;28]

In het MER moet duidelijk worden aangegeven wat het feitelijke probleem is, c.q. welke de feitelijke problemen zijn ten aanzien van bereikbaarheid, veiligheid en leefbaarheid. Hierbij dient zoveel mogelijk in kwantitatieve zin te worden ingegaan op de aard van de problemen en de (concrete) doelen die hiervoor gesteld worden, zoals bijvoorbeeld:

- herkomst/bestemmingrelaties: oriëntaties en de vertaling ervan in intensiteiten (pieken en gemiddeld) op verschillende delen van het wegennet;
- de intensiteits/capaciteitsverhouding op de wegen: op welke locaties wordt de weg- en/of kruispuntcapaciteit overschreden en in welke mate;
- hoeveel mensen worden blootgesteld aan overschrijding van grenswaarden t.a.v. geluid en emissie van NO₂ en fijn stof;
- de bestaande OV-verbindingen;
- de huidige verkeersveiligheidssituatie in termen van ongevallen (de aard van de ongevallen, op welke locaties hebben deze plaatsgevonden en wat is de omvang ervan) op de te beschouwen wegen;
- het aantal gehinderden door barrièrewerking langs de verschillende delen van de onderhavige wegen.

Doelstelling

In de doelstelling van het project moet de oplossing van alle benoemde problemen een plek krijgen. Daarbij kan onderscheid worden gemaakt tussen doelen die rond 2010 kunnen zijn gerealiseerd (waar de Startnotitie zich vooral op richt), en doelen die pas op langere termijn gerealiseerd kunnen worden. De reden van prioritering moet daarbij aangegeven worden.

Ontwikkeling van oplossingen

Niet alle oplossingen hoeven in even veel detail worden uitgewerkt. Er is sprake van een trechterproces. Het MER moet dit proces inzichtelijk beschrijven, opdat duidelijk wordt:

- welke alternatieven en varianten in principe mogelijk zijn;
- wat het probleemoplossend vermogen van deze alternatieven is;
- met welke argumenten alternatieven en varianten afvallen. [16] Hierin moeten niet alleen verkeerskundige, maar ook ruimtelijke en milieuarargumenten worden betrokken.

Hierbij kan ondermeer gebruik gemaakt worden van de rapportage A12 SALTO, Nader verkeerskundig onderzoek in het kader van de besluitvorming voor de Richtlijnen van het MER (29 augustus 2006).

De opzet van dit trechterproces is nader beschreven in hoofdstuk 3.

2.2 Beleidskader en besluiten

Het MER moet een overzicht geven van de besluiten die inmiddels zijn genomen, en wat de status van deze besluiten is.

Hierbij dienen de relevante beleidsdocumenten (Rijk, provincie, regio, gemeenten) betrokken te worden, waarbij ook toekomstige ontwikkelingen zoveel mogelijk vermeld dienen te worden, waaronder de besluiten met een voldoende mate van concreetheid die nog in de pijplijn zitten (potentieel autonome ontwikkelingen). Ga hierbij ook in op de mogelijke woningbouw in het gebied tussen Bunnik en Houten [15;33], en het beleid ten aanzien van de landbouw [18].

Aandacht dient tevens uit te gaan naar het beleidskader met betrekking tot de beide relevante nationale landschappen (Nieuwe Hollandse Waterlinie en Rivierengebied, deelgebied "Kromme Rijn"). [3; 15]

3. VOORGENOMEN ACTIVITEIT EN ALTERNATIEVEN

3.1 Langere en korte termijn

De voorgenomen activiteit in de termen van het MER is de activiteit zoals die in de op te stellen bestemmingsplannen wordt vastgelegd. Dit betreft dat deel van de integrale oplossing waar voor de periode tot rond 2010 budget en overeenstemming over is.

Het MER dient inzichtelijk te maken hoe deze oplossing past in de mogelijke lange termijn ontwikkelingen (het eindbeeld), wat de status van de besluitvorming inzake het eindbeeld is, welke besluiten genomen dienen te worden om ook het eindbeeld te realiseren, en wat de verkeerskundige (kwantitatief) en milieueffecten (kwalitatief) van het eindbeeld zijn.

[4;5;27;28]

3.2 Het nulalternatief

Het nulalternatief bestaat uit de bestaande infrastructuur en ruimtelijke situatie, inclusief die maatregelen en ontwikkelingen op het gebied van ruimtegebruik, infrastructuur en verkeer en vervoer die op de peildatum 1 oktober 2006 in formele besluitvorming zijn vastgelegd. De al vastgelegde maar nog niet gerealiseerde ontwikkeling van Houten-zuid en de viersporigheid tussen Houten en Utrecht maken derhalve deel uit van het nulalternatief. Het nulalternatief dient als referentie-situatie voor de effectanalyse van de oplossingen die in het MER worden onderzocht.

3.3 Het trechterproces

In het in het MER te beschrijven trechterproces moeten de volgende stappen herkenbaar terugkomen.

1. Nulplusalternatief: kleine maatregelen, optimalisaties bestaande structuur, optimalisatie OV;
2. Maatregelen richting A27; alternatieven
3. Maatregelen richting A12: alternatieven;
4. Maatregelen richting A12: varianten.

Bij de stappen 1 t/m 3 is een aantal oplossingen benoemd vanuit de inspraak op de Startnotitie. De reacties [2;15;25;27] vragen zonder nadere specificatie om alle tracés uit de haalbaarheidsstudie volledig in het MER mee te nemen. Die referenties zijn dan niet steeds bij de afzonderlijke opties aangegeven.

De termen alternatief en variant worden vaak door elkaar heen gebruikt. In deze richtlijn wordt de term alternatief gebruikt voor de primair onderscheidende keuze; nulplusalternatief (geen/ zeer beperkte nieuwe infrastructuur); A27-alternatief (uitbreiding infrastructuur richting A27; A12-alternatief (uitbreiding infrastructuur richting A12). De term varianten wordt gebruikt voor verschillende mogelijke oplossingen binnen die alternatieven. Er kan verder sprake zijn van tracévarianten (een andere route) of inpassingsvarianten (kleine lokale verschillen in wegligging of -hoogte binnen een tracévariant). De hiërarchie is dus:

- alternatief;
- variant;
- tracévariant;
- inpassingsvariant.

Stap 1 Nulplusalternatief: nadere uitwerking van alternatieven die geen nieuwe weginfrastructuur toevoegen, hooguit kleine optimalisaties, voortbordurend op huidig beleid.

Dit betreft:

- maatregelen in het buitengebied om daar doorgaand verkeer verder te belemmeren, in combinatie met een logische set fietsvoorzieningen om het conflict tussen fiets- en autoverkeer op deze wegen te verminderen; [15;17;22;28]
- variant waarbij de veiligheid voor langzaam verkeer wordt gewaarborgd door vrijliggende fietspaden langs de bestaande wegen, en deze wegen verder blijven zoals ze zijn; [3;28]
- optimalisatie van mogelijkheden aan de westkant in de bestaande aansluiting op de A27 (inclusief een verbinding vanaf de ring langs de noordoever van het kanaal naar de Staart) en in de route Utrechtse Weg – Laagraven – A12; [22;24;28]
- analyse van de intensiveringsmogelijkheden voor het openbaar vervoer (wat doet Randstadspoor, en wat zou dan nog extra kunnen?) en vervoersmanagement; [9;22;24;33]
- optimalisatie van aansluiting N229 op A12 om los van de Houtense maatregelen de stroom vanuit Wijk bij D. langs Werkhoven/Odijk beter te faciliteren [14;27].

Onderdeel van het nulplusalternatief is het Maatregelenpakket Bunnik 2010 zoals dit binnen het project A12SALTO is besloten. Dit maatregelenpakket behelst de volgende ingrepen om de verkeersveiligheid en de leefbaarheid in het buitengebied te vergroten:

- Achterdijk, fysieke afsluiting m.u.v. bewoners en belanghebbenden;
- N410, snelheidsremmende maatregelen;
- verbetering verkeersveiligheid in het buitengebied van Bunnik en Houten;
- Odijkerweg/Zeisterweg (incl. Rijnseweg), spitsmaatregelen;
- Julianalaan/Sportlaan, spitsmaatregelen;
- N411/Koningslaan, duurzaam veilige inrichting;
- Schoudermantel, omrijdroute via Kosterijland.

Dit maatregelenpakket kan met elke ontsluitingsvariant voor Houten worden gecombineerd. De uitwerking hiervan kan per variant verschillen.

In één reactie [9] wordt gevraagd om tolheffing als optie mee te nemen om het verkeer op de landelijke wegen in het buitengebied te ontmoedigen. Regionale tolheffing kan echter niet als een realistisch alternatief worden gezien vanwege de hoge uitvoeringskosten, en hoeft derhalve niet nader te worden geanalyseerd.

Stap 2/3 : Nadere uitwerking van varianten die resulteren in een toevoeging van capaciteit richting A27 dan wel richting A12.

A27 alternatief:

Dit betreft de volgende varianten:

- De Kanaaldijk-zuid variant (vanaf brug Schalkwijk) naar aansluiting het Klooster; [17;22;28];
- Een meer rechtstreekse variant vanaf de Meerpaal naar het Klooster met een nieuwe brug over het kanaal;
- Kanaaloplossing regionaal: vanaf Wijk bij Duurstede langs het kanaal naar de aansluiting bij het Klooster; [9; 17;25;27;28];

- Nieuwe aansluiting op de A27 vanaf de N409 (Utrechtse Weg) tussen de huidige aansluiting en knooppunt Lunetten; [25;28].

A 12 alternatief:

Dit betreft de volgende varianten:

- Oostro(u)msdijkje/N229 (omleggen bij Odijk)/ aansluiting A12;
- N410/Burgweg/ N229 (omleggen bij Odijk)/ aansluiting A12;
- Omlegging N229 (Bewonersvariant) [12; 13];
- Rijsbruggerweg ;
- Mereveldseweg [28];
- Utrechtse weg /N409-N408- aansluiting Laagraven/A12.

Het gaat om een integrale afweging op verkeerskundige, ruimtelijke, landschappelijke en milieucriteria.

Stap 2/3 leidt tot een overzichtstabel met afweging in hoofdlijnen, maar op alle aspecten tussen deze varianten.

Tussenconclusie na stap 1 en 2/3

Maatregelen uit stap 2/3 kunnen gecombineerd worden met maatregelen uit stap 1.

De meerwaarde van die combinaties moet worden onderzocht.

De meest kansrijke varianten worden in stap 4 meegenomen in de uitwerking op bestemmingsplanniveau. De uitwerking van de varianten in stap 4 moet zodanig zijn dat het voor de gemeenteraden Houten en Bunnik mogelijk is hier een voorkeursvariant op te baseren en dit in een bestemmingsplan vastgelegd kan worden.

Stap 4: Nadere uitwerking varianten Houten - A12

In stap 4 worden de uit de voorgaande stappen naar voren gekomen alternatieven uitgewerkt in een beperkt aantal varianten. De varianten moeten in het MER worden gemotiveerd op basis van een actueel en volledig beeld van omgevingsfactoren (milieu, natuur en landschap, landbouw, recreatie, waterwinning).

Stap 4 omvat in ieder geval² de volgende varianten:

- Rijsbruggerwegvariant;
- N410/Burgwegvariant;
- Bewonersvariant;
- Mereveldsewegvariant

De Rijsbruggerwegvariant omvat minimaal twee tracévarianten, oostelijk en westelijk van het waterwingebied. De in de Startnotitie aangegeven tracévarianten kunnen daarbij als uitgangspunt van de ontwikkeling van tracévarianten worden beschouwd maar uit de nadere analyse van gebiedswaarden in het MER kunnen de uiteindelijk op te nemen varianten hiervan afwijken. De N410/Burgwegvariant moet worden uitgewerkt in combinatie met de uitwerking van de Structuurvisie Bunnik.

² Het toevoegen aan stap 4 van varianten die buiten de zoekruimte van de varianten in de Startnotitie vallen leidt tot de noodzaak om een aanvullende Startnotitie uit te brengen, aangezien in dat geval nieuwe direct belanghebbenden ontstaan. Indien deze nieuwe varianten deels in een derde gemeente liggen (Utrecht, danwel Nieuwegein) zal de betreffende gemeente ook als mede-bevoegd gezag moeten gaan optreden.

De variant Mereveldseweg hoeft niet te worden meegenomen in stap 4 als uit de analyse in stap 3 voldoende overtuigend blijkt dat dit geen kansrijk alternatief is. Indien deze conclusie na stap 3 niet kan worden getrokken zal een aanvullende Startnotitie worden ingediend om het meenemen van deze variant in stap 4 ook daadwerkelijk mogelijk te maken.

Uitgegaan kan worden van varianten met een maaiveldligging. Inpassingsvarianten in een tunnelbak [24;28] zijn op basis van kosten (in relatie tot de te verwachten effecten) niet realistisch en hoeven niet te worden uitgewerkt.

3.4 Meest milieuvriendelijk alternatief

Het Meest Milieuvriendelijk Alternatief kan worden gebaseerd op één van de alternatieven/varianten die in stap 4 worden uitgewerkt. Daarbij zijn de volgende aandachtspunten [22] van belang:

- Een goede landschappelijke inpassing en op de lange termijn meest duurzame oplossing ten aanzien van minimalisering van doorsnijdingen, beperking ruimtebeslag en minimale aantasting landschapsstructuur en cultuurhistorische en archeologische waarden [32];
- Een natuurvriendelijke inpassing met speciale aandacht voor beschermde soorten, zoals vleermuizen en ringslangen;
- Geen of minimale gevolgen voor het archeologische en cultuurhistorische erfgoed;
- Het begeleiden van de weg door sloten/houtwallen/poelen om zo een ecologische zone mogelijk te maken, met gebruikmaking van aanwezige (basische) kwel.

4. BESTAANDE SITUATIE, AUTONOME ONTWIKKELING EN MILIEUGEVOLGEN

De bestaande situatie van het milieu in het studiegebied, inclusief de autonome ontwikkeling hiervan, moet beschreven worden als referentie voor de te verwachten milieueffecten van de verschillende alternatieven.

Het studiegebied moet op kaart worden aangegeven en omvat de verschillende tracés c.q. alternatieven en de omgevingen daarvan, voor zover daar effecten van de voorgenomen activiteit kunnen gaan optreden. Per milieuaspect (lucht, bodem, water et cetera) kan de omvang van het studiegebied verschillen. Tevens moet op kaart een overzicht worden gegeven van de in het studiegebied (geluid en anderszins) gevoelige gebieden en objecten.

Bijzondere aandacht dient uit te gaan naar mitigerende en compenserende maatregelen alsmede de effecten daarvan (inclusief kwantitatieve onderbouwing).

4.1 Verkeer

Presenteer in het MER een analyse van het huidige verplaatsingspatroon van het verkeer op basis van ondermeer de volgende vragen. Voor welke verplaatsingen bieden openbaar vervoer en fiets thans reeds goede alternatieven op basis van de geconstateerde modal split? Hoe verlopen de belangrijkste autovervoerstromen in het studiegebied? Ga hierbij in het bijzonder in op de situatie tijdens de spitsuren. Op welke kruispunten en wegvakken treedt congestie op? Waar speelt vrachtverkeer een belangrijke rol in de verkeersafwikkeling? Geef voor de

toekomstige situatie dezelfde analyse voor de gekozen alternatieven en varianten ten opzichte van de referentie, dit gerelateerd aan de probleemstelling.

In stap 4 bij de modelberekening van de verkeerskundige toedeling rekening houden met de invloed van congestie. In het in stap 4 te gebruiken model dient reistijd bepalend te zijn voor de keus die verkeer maakt. Dit is het zogenaamde dynamische model.

Hanteer als studiegebied niet alleen het wegennet van de gemeenten Bunnik en Houten maar ook het hoofdwegennet, de Ring Utrecht, de Waterlinieweg en de invalswegen vanuit Bunnik/Houten/Nieuwegein naar en in Utrecht. [2; 5;12;14; 15;17;26;27;28]

4.2 Gevolgen voor woon- en leefmilieu

4.2.1 Luchtkwaliteit

Het MER moet inzicht geven in de huidige en toekomstige situatie van de luchtkwaliteit bij autonoom beleid en bij realisatie van het initiatief. [5;15;16;17; 22; 26;27;31]

Beschrijf in het MER de gevolgen van het initiatief voor de luchtkwaliteit, onafhankelijk of sprake zal zijn van normoverschrijding of niet. Voer een modelberekening uit voor de toetsing aan de eisen van het Besluit Luchtkwaliteit (Blk) 2005. De keuze voor een specifiek rekenmodel moet worden gemotiveerd. De beperkingen verbonden aan de gekozen methode en de representativiteit van gebruikte modelinput (zoals activiteitsgegevens, emissiefactoren en meteorologische gegevens) en modelaannames (t.a.v. bijvoorbeeld verspreiding en omzetting van luchtverontreiniging in de atmosfeer) moet beschreven worden. Onzekerheidsmarges in de eindresultaten, alsook in de berekende achtergrondconcentraties en de effecten van mitigerende maatregelen moeten gepresenteerd worden.

In het MER moet voor fijn stof (PM_{10}) en NO_2 , middels contourenkaarten op basis van modelberekeningen, inzicht in de concentratieniveaus en overschrijdingen van grenswaarden (en plandrempels³ voor NO_2), zowel bij autonome ontwikkeling en uitvoering van de voorgenomen activiteit. Beschreven moet worden:

1. de ligging en grootte (in ha) van eventuele overschrijdingsgebieden;
2. de hoogste concentraties binnen de overschrijdingsgebieden;
3. de hoeveelheid woningen en andere gevoelige bestemmingen gelegen binnen de verschillende overschrijdingsgebieden;
4. de mate van overschrijding van grenswaarden ter hoogte van woningen en andere gevoelige bestemmingen.

Bij toepassing van de saldobenadering bij normoverschrijding moet het saldo bepaald worden, bijvoorbeeld door de verschillen tussen autonome ontwikkeling en voorgenomen activiteit aan te geven qua:

- totale emissies;
- oppervlakte overschrijdingsgebied en/of gemiddelde concentratie⁴;
- aantallen woningen en gevoelige bestemmingen gelegen binnen het overschrijdingsgebied;
- mate van overschrijdingen ter hoogte van woningen en andere gevoelige bestemmingen.

³ Overschrijding van plandrempels is toegestaan, maar verplichten wel tot het opstellen van een verbeterplan.

⁴ Dit kan bijvoorbeeld door concentraties, gewogen naar wegvaklengte, te middelen. Het bepalen van wegvaklengte gewogen gemiddelde concentraties kan nuttig zijn in bebouwd gebied waar het oppervlakte overschrijdingsgebied niet nauwkeurig bepaald kan worden.

Aannemelijk moet worden gemaakt, dat voldaan wordt aan de gestelde beperkingen naar inhoud, plaats en tijd voor saldering.⁵ Geef tenminste de volgende informatie:

- een omschrijving en de exacte ligging (op kaart) van het plangebied en het salderingsgebied⁶;
- een beschrijving van de verandering van de emissies, concentraties en aantallen blootgesteld in het plan- en salderingsgebied en een beschrijving van de autonome ontwikkeling die daarbij als uitgangspunt is gebruikt;
- een beschrijving van de maatregelen waardoor de emissies, concentraties en/of aantal blootgesteld verminderen, daaronder mede inbegrepen eventuele maatregelen in het plangebied zelf⁷;
- het tijdstip waarop, of de termijn waarbinnen, deze maatregelen worden uitgevoerd⁸.

4.2.2 Geluid

Het MER dient inzicht te verschaffen in de geluidbelasting ten gevolge van wegverkeer ter hoogte van bestaande en toekomstige geluidgevoelige bestemmingen. Hierbij dient men zich niet te beperken tot uitsluitend het gebied direct rond de nieuw aan te leggen weg, maar alle wegen mee te nemen waar een toename van 30% of afname 20% van het verkeer te verwachten is. Geef de geluideffecten weer in geluidcontouren en geef ook aan wat de geluidsniveaus bij afzonderlijke woningen in het buitengebied zullen zijn [8;17;21;26;27;31;33]

Ga hierbij in op eerder vastgestelde hogere waarden. [7]

Houd waar relevant rekening met afscherming door en reflectie van opstallen [5].

De Wet geluidhinder wordt in het kader van de modernisering instrumentarium geluidbeleid, fase 1 gewijzigd. Dit impliceert dat de geluidbelasting in de nabije toekomst in de uniforme Europese dosismaat L_{den} moet worden uitgedrukt. Houd hier rekening mee.

4.2.3 Veiligheid, lichthinder en trillingen

Voor het initiatief dient aangegeven te worden wat daarvan de gevolgen zijn voor wat betreft de verkeersveiligheid (ook voor fietsers en wandelaars), de externe veiligheid, de lichthinder en trillingen. Al deze aspecten dienen te worden afgezet tegen de huidige situatie. [5;8;17; 24]

4.2.4 Bereikbaarheid en voorzieningen

Het MER dient in te gaan op mogelijke effecten op de bereikbaarheid van woningen voor hulpdiensten, en op mogelijke effecten van de bereikbaarheid van voorzieningen voor bewoners van het buitengebied. [5; 15; 26; 31]

4.2.5 Gezondheid en welzijn

Het MER moet op basis van de hiervoor aangegeven aspecten kwalitatief ingaan op de mogelijke gevolgen van de voorgenomen activiteit en varianten op gezondheid en welzijn van de bewoners van het plangebied. Betrek hierbij ook te amoveren woningen [9; 26;31]

⁵ Zoals gesteld in het Bk 2005 en de Ministeriële regeling voor de uitwerking van de saldobenadering.

⁶ Geef aan welke functionele of geografische samenhang er bestaat tussen plangebied en salderingsgebied.

⁷ Aannemelijk moet worden gemaakt dat qua luchtkwaliteit per saldo minimaal sprake is van een stand-stijl situatie.

⁸ Geef daarbij aan welke waarborgen getroffen worden opdat de maatregelen daadwerkelijk worden uitgevoerd. Daarbij kan gedacht worden aan de verankering van de maatregelen in bijvoorbeeld een lopende begroting.

4.3 Gevolgen voor landschap, cultuurhistorie en archeologie

Het studiegebied behoort tot 'de tuin van Utrecht' waarin twee nationale landschappen worden ontwikkeld (Nieuwe Hollandse Waterlinie en Rivierengebied). [17] Tevens zijn de Romeinse limes en het liniecentrum op het Fort bij Vechten aanwezig. De voorgenen activiteit voegt een nieuwe ruimtelijke structuur aan het landschap toe. Aangegeven dient te worden hoe door middel van inpassing de te verwachten negatieve effecten van de ingreep (per alternatief) op de huidige landschapsstructuur kunnen worden gemitigeerd. Visualiseer de verwachte effecten en mogelijke inpassingsmaatregelen met behulp van enkele fotomontages of schetsen vanuit verschillende relevante richtingen. Houd daarbij rekening met noodzakelijke geluidschermen. [22]

Een ruimtelijke opgave in dit gebied is het zichtbaar en beleefbaar maken van het Waterlinielandschap. In het MER dient te worden aangegeven:

- Wat de opbouw ter plekke is van het linielandschap: weerstandslijn, inundatielijn, accessen, etcetera en wat kunnen de gevolgen van de activiteit hierop zijn?
- Wat zijn de plannen voor de robuuste ecologische verbindingszone die aan de linie gekoppeld is?
- Welke concrete voorstellen zijn er voor het linielandschap ontwikkeld binnen dit traject (enveloppe 6, Rijnauwen-Vechten-'t Hemeltje, binnen Panorama Kraijenhof)? [22]

Hierbij dient ingegaan te worden op de mogelijke effecten op de ruimtelijke karakteristiek van de waterlinie, het schootsveld van Fort Vechten, op de ruimtelijke kwaliteit van het gebied en op de ontsluitingsmogelijkheden van de gebiedsenveloppe en het Fort. [21; 32]

Ook dienen vanwege mogelijke gevolgen voor de bodem, de gevolgen voor het archeologisch erfgoed geïnventariseerd te worden. Daarbij dient te worden uitgegaan van wat daarover door de ROB is gemeld. [20; 21; 22; 27] Het Kromme Rijngebied staat bekend vanwege de vele nederzettingen uit de IJzertijd tot de vroege Middeleeuwen en de infrastructuur van de Romeinse Limes.

4.4 Gevolgen voor de natuur

Soorteninformatie

Op grond van de Flora- en faunawet (art. 3 en 4) zijn de meeste gewervelde diersoorten en een groot aantal plantensoorten in het studiegebied beschermd. Ga voor ieder alternatief na of dit zal leiden tot in de Flora- en faunawet genoemde verboden gedragingen. [14; Indien dat het geval is, zal een ontheffing op grond van artikel 75 van de Flora- en faunawet moeten worden aangevraagd. Voor het ontheffingsverzoek dient een inventarisatie van de ruimtelijke verspreiding van alle in het gebied voorkomende soorten conform Flora- en faunawet te worden gemaakt. In het MER kan worden volstaan met het aangeven van de gevolgen voor de doelsoorten⁹ (of een gemotiveerde selectie van de belangrijkste voorkomende soorten).

⁹ In het Handboek Natuurdoeltypen, LNV 2001 staan alle doelsoorten.

Gebiedsinformatie

Het gebied 'de Raaphof' is een essenhakhout. De status van dit gebied dient in het MER aangegeven te worden, alsmede de mogelijke gevolgen en de consequenties daarvan vanwege de status. [17]

Beschrijf de effecten op de landschapecologische relaties, de natuurwaarde van landschappelijke elementen en watergangen in het gebied en op de potenties van het gebied als verblijfsruimte en voor ecologische verbindingen. Kijk daarbij ook naar de effecten op het functioneren van bestaande faunapassages [15;17; 22; 27;29]

4.5 Gevolgen voor bodem en water

De eventuele gevolgen voor bodem en (grond)water dienen in beeld gebracht te worden. In het MER dient voldoende informatie over de gevolgen voor het water gegeven te worden, dat op basis daarvan de Watertoets uitgevoerd kan worden. [3; 22] Tevens dient de relatie gelegd te worden met het Grondwaterbeschermingsgebied en de eisen die voortvloeien uit de Grondwaterwet. [15]

De aanwezigheid van het Waterwingebied in het plangebied, maakt dat mogelijk extra maatregelen nodig zijn om dit initiatief te realiseren. In het MER dient aangegeven te worden – wanneer dit onderscheidend is, zo nodig per variant – welke maatregelen getroffen kunnen en zullen worden en wat daarvan de effectiviteit zal zijn. Ook moet ingegaan worden op eventuele gevolgen voor de waterwinning [11; 27].

4.6 Gevolgen voor de landbouw

In het MER moet ingegaan worden op de gevolgen van een nieuwe doorsnijding van het agrarische gebied en de gevolgen van geluidhinder en luchtverontreiniging die samenhangt met het gebruik van de weg voor de (ontwikkelingsmogelijkheden van de) landbouw. Het gaat daarbij ondermeer om:

- het ruimtebeslag op agrarische gronden, gerelateerd aan de functie van die gronden;
- te slopen agrarische woningen en bedrijfsgebouwen;
- de bereikbaarheid van agrarische bedrijven voor bewoners, werknemers en klanten;
- de bedrijfsvoering van de agrarische bedrijven, bijvoorbeeld door barrièrewerking van de weg;
- de ontwikkelingsmogelijkheden van bedrijven onder invloed van door de weg gewijzigde milieuomstandigheden;
- de invloed op de reconstructie.

[1;6;8;12; 13; 14;17;18;21; 22; 25; 26;33]

4.7 Gevolgen voor de recreatie

In het MER moet worden ingegaan op de gevolgen van een nieuwe weg op recreatieve voorzieningen en routes in het plangebied. Het gaat hierbij niet alleen om aantasting van bestaande en geplande voorzieningen, maar ook om de kansen die de weg kan bieden voor de ontsluiting van voorzieningen of voor nieuwe routes. [3;9;17; 21;]

5.

OVERIGE HOOFDSTUKKEN VAN HET MER

Voor de onderdelen "vergelijking van alternatieven", "leemten in milieu-informatie" en "samenvatting van het MER" zijn er geen aanvullende richtlijnen naast de wettelijke voorschriften.

6.

VORM EN PRESENTATIE

In het MER dient recent kaartmateriaal met een duidelijke legenda te worden gebruikt. Op minstens één kaart moeten alle topografische namen, die in het MER worden gebruikt, goed leesbaar zijn weergegeven. Het kaartmateriaal waarop de (varianten van) tracés worden weergegeven moet een zodanige schaal hebben dat zij voldoende informatief zijn, maar dat e.e.a. ook na/opgemeten kan worden. De relatie tussen de regio, studiegebied en activiteit moet duidelijk zijn.



Verslag van Informatieavond A12 SALTO, gehouden op 21 maart 2006. Locatie: gemeentehuis Bunnik.

Aanwezig: de wethouders Lubberdink (gemeente Houten) en Hoitink (gemeente Bunnik), H. Bosch, secretaris-directeur van het BRU, voorzitter.
Genodigden: zie presentielijst.

De heer Hoitink, wethouder van de gemeente Bunnik, heet de aanwezigen welkom. Hij geeft een korte toelichting op deze avond. Het gaat hier om een bijeenkomst voor de meest belanghebbenden: de bewoners van het gebied. Graag had hij gezien dat deze groep eerder geïnformeerd had kunnen worden. Doordat er meerdere partijen betrokken zijn was dat echter niet mogelijk. Hij wijst op de diverse inspraakmogelijkheden: naast deze avond is er op 3 april een algemene informatieavond. Daarnaast kan er tot en met 26 april schriftelijk gereageerd worden bij de gemeenten Bunnik en Houten.

Vervolgens geeft de heer Hoitink het woord aan de voorzitter van deze avond: Harrie Bosch. Deze geeft aan dat deze avond gericht is op informatieoverdracht over A12 SALTO en de startnotitie m.e.r. Over beide onderwerpen zal een inleiding worden gegeven, waarna de mogelijkheid bestaat tot het stellen van vragen.

De heer Linschoten van de Grontmij geeft een toelichting op het project A12 SALTO (zie bijgaande presentatie).

Naar aanleiding van deze presentatie worden de onderwerpen en vragen aan de orde gesteld.

V: Als er een aansluiting komt van Zeist op de A12 via de Rumpsterweg, dan zit je met het kruisen van het spoor.

A: Er zal dus gekeken moeten worden hoe dat spoor gepasseerd kan worden.

V: Is er onderzoek gedaan naar de verkeersdruk op de Achterdijk en omgeving? De indruk bestaat dat de Achterdijk minder druk is geworden, sinds Houten-Zuid erbij gekomen is.

A: Er zijn veelvuldig tellingen gedaan op de Achterdijk. Het gaat in de huidige situatie om zo'n 3500 à 4000 motorvoertuigen per etmaal. Het zou kunnen dat de Achterdijk minder druk is geworden, de oorzaak daarvan is niet bekend. Het Oostromsdijkje en de N229 zijn echter wel drukker geworden. Mogelijk speelt de verbeterde doorstroming op de A27 een rol, daardoor zou een tijdelijke verschuiving naar de westrand van Houten kunnen hebben plaatsgevonden.

V: Vanuit Houten-Zuid rijd je sneller via het Oostromsdijkje/Werkhoven naar de A12. Kan er niet beter aandacht worden besteed aan verbetering daarvan?

A: Daar is naar gekeken, het heeft echter minder effect omdat de aansluiting helemaal in het zuidelijkste deel van Houten zit.

V: Er is veel aandacht voor het Houtens verkeer, maar Bunnik heeft meer last van verkeer uit Wijk bij Duurstede. De A12 SALTO zal niet meer verkeer afleiden dan de N229.

A: Uit berekeningen blijkt dat het verkeer op de N229 toeneemt. Als je de verbinding naar de N229 legt, betekent dat die verbreed zou moeten worden tussen de A12 en de N410 of het Oostromsdijkje.

V: De meeste mensen die de Rijsbruggerweg nemen rijden niet naar de A12, maar naar Utrecht of De Uithof.

A: Onderzoek toont aan dat er ook veel verkeer door het gebied gaat om naar de A12 te gaan, al dan niet om de congestie op de A27 te vermijden.

V: Is er onderzocht of het verkeer naar de A12 richting Utrecht of richting Arnhem gaat?

A: Zowel de herkomst als de bestemming van het verkeer is onderzocht, inclusief doorgaande stromen. De meesten rijden richting Utrecht en verder.

V: Naar aanleiding van de planning, wat gaat er daarna komen? Hoe wilt en kunt u uitkomen op de einddatum 2010?

A: In de presentatie over de m.e.r. zal daarop nader worden ingegaan.

V: Je gaat verkeer om laten rijden, moet vaak aan de andere kant van de stad zijn.

A: Klopt, het verkeer eerst naar A27 brengen en dan via Lunetten naar westkant, laat het grootste pijnpunt zien. Ook Lunetten zelf is een knelpunt. Er ontstaan problemen op het onderliggend wegennet als de rijkswegen "vol" zitten. De route naar de A12 is het meest direct.

V: Waarom valt de route via de Kanaaldijk op A27 af?

A: Omdat die nauwelijks verkeer van de Achterdijk e.o. trekt.

V: Een optie is het verkeer te leiden naar de Utrechtseweg. Nu er een aansluiting van Het Klooster op de A27 is, is er daar meer ruimte gekomen.

A: De Utrechtseweg is in het verleden onderzocht. Onder andere of het mogelijk is om die rechtstreeks aan te sluiten op de A27. Dat blijkt volgens Rijkswaterstaat niet mogelijk. Ook de bestaande route via Laagraven naar de A12 is al een knelpunt.

V: Wat moeten we ons voorstellen bij een fysieke afsluiting van de Achterdijk? Wat zijn de effecten daarvan voor de bewoners?

A: Er zijn verschillende systemen denkbaar. Het kan een volledige afsluiting worden, maar omdat het een gebied is met veel agrarisch verkeer zal daarvoor een oplossing gevonden moeten worden, zoals bijvoorbeeld beweegbare elementen.

V: Er komen nu ook veel hulpdiensten op weg naar Houten-Zuid voorbij via de Achterdijk.

A: De routes voor hulpdiensten zullen nader onderzocht moeten worden, welke aanvullende maatregelen getroffen moeten worden.

V: Is bekend waar het verkeer over het Oostromsdijkje heen gaat? Een paar jaar geleden is er onderzoek gedaan, daaruit bleek dat het verkeer bijna allemaal via Doorn naar de A12 gaat.

A: Als er een volwaardige verbinding komt op de plek van het Oostromsdijkje, trekt die veel minder verkeer dan rechtstreeks naar de A12. De druk blijft dan aan de westkant en daarbij gaat het dan om verkeer richting de A12. Als je dat tracé zou kiezen, heeft dat nauwelijks betekenis voor de verkeersproblematiek van Houten en bovendien als extra nadeel dat er een nieuwe sluiproute via die route gaat ontstaan.

Na de koffiepauze merkt de voorzitter op dat veel opmerkingen gaan over de verkeersmodellen, waarvan de resultaten soms haaks staan op de waarnemingen van de aanwezigen. Als daar behoefte aan is, kan inzage gegeven worden in de verkeerscijfers. Hiervoor zal dan een aparte bijeenkomst worden georganiseerd.

Vervolgens geeft hij het woord aan de heer Jonker van de Grontmij die een toelichting geeft op de startnotitie m.e.r. A12 SALTO (zie bijgaande presentatie).

Naar aanleiding van deze presentatie worden de onderwerpen en vragen aan de orde gesteld.

V: Ligt het al vast dat de aansluiting in dit gebied komt?

A: Dat is vooralsnog uitgangspunt van de stuurgroep A12 SALTO. In het kader van de inspraak kunt u aangeven dat u vindt dat u dat ook andere varianten onderzocht moeten worden.

V: Naar aanleiding van de procedure: er wordt al lang gesproken over een aansluiting, er is veel inspraak beloofd. Het eerste station lijkt echter al gepasseerd: het tracé is al gekozen. Hoe wil men aan grondverwerving gaan werken, daar is in verhouding slechts korte tijd voor gereserveerd, realisatie voor 2010 lijkt niet haalbaar. Denkt men gronden in een half jaar te kunnen verwerven, op vrijwillige basis? Welk instrument wil men daarvoor gebruiken? Het is onaanvaardbaar dat, nadat er eerst vijf jaar binnenskamers is gewerkt, er nu besloten wordt om de weg via een tracébesluit te realiseren.

A: De samenwerking tussen de tien partijen dateert van eind 2003. Deels kunnen de procedures parallel laten lopen. Er is echter een bestemmingsplan nodig om tot grondverwerving over te gaan. Intussen kan wel verder worden gewerkt aan het ontwerpen van de weg. Overigens is het een keuze van de gemeenteraden zelf, welke instrumenten men wil inzetten voor de grondverwerving. De basis is minnelijke schikking.

V: Het project is gericht op autoverkeer, moeten we ons niet meer richten op verbetering van fietsverbindingen?

A: Juist de verkeersdruk van auto's op de buitenwegen zorgt voor onveiligheid, waardoor het gebruik door fietsers geremd wordt. In het kader van het project A12 SALTO wordt wel gekeken naar verbetering van de fietsverbindingen, bijvoorbeeld Houten-Bunnik-De Uithof.

V: Hoe dicht mag een weg bij een huis liggen? Zijn daar wettelijke richtlijnen voor?

A: Dat is afhankelijk van de intensiteit, geluidsbelasting, luchtkwaliteit en dergelijke. Buiten de bebouwde kom geldt een grenswaarde van 50 dB(A) op de gevel en een ontheffingswaarde tot 55 dB(A). Binnen mag sprake zijn van maximaal 35 dB(A). Het geluid is bepalend, er zijn geen wettelijke normen in meters. Voor de nieuwe aansluiting wordt uitgegaan van 15.000 à 20.000 verkeersbewegingen per etmaal. De geluidseffecten daarvan zullen in de m.e.r. nader beschreven worden.

V: Hoe breed wordt de weg, met berm en sloten?

A: Uitgegaan wordt van 2x1 rijstrook, dat is 7,5 meter asfalt. Met bermen, bermsloten (2x2 meter) en fietspaden moet gerekend worden op 20 à 25 meter. Dat is dan in het model zonder ventweg.

V: Als gevolg van de zuidwestenwind zal het fijnstof over Bunnik komen, er moet dus in een groter gebied gekeken worden dan alleen de weg zelf.

A: De luchtkwaliteit wordt in het kader van de m.e.r. in een veel groter gebied bekeken dan naar het gebied waar naar de inpassing van de varianten gekeken wordt.

V: De gevolgen van de ontsluiting Zeist, voorzien in de situatie 2015, zouden nu meegenomen moeten worden, kan milieutechnisch gunstiger zijn.

A: Uit de netwerkanalyse kan naar voren komen dat een verbreding van de A12 of een vergroting van knooppunt Lunetten nodig is. Die zou je ook mee moeten nemen. De impact van verkeersontwikkelingen die op ons afkomen is enorm. Het is ook nog niet duidelijk wat de effecten zullen zijn van kilometerheffing, beprijzing, verblijfsbeprijzing op de automobiliteit. Er wordt dus niet alleen het autoverkeer gefaciliteerd, maar er wordt ook gekeken hoe we de automobiliteit kunnen terugdringen.

V: In het gebied zit een aantal fruittelers. Die worden in hun bedrijfsvoering beperkt door het waterwingebied. In hoeverre hebben de milieueisen daar invloed op? En wat is de invloed van uitlaatgassen op grondwater en fruitgewassen?

A: In verband met het grondwaterbeschermingsgebied zal riolering langs de weg aangelegd moeten worden. De invloed van de aanleg van de weg en de milieueffecten daarvan op de fruitteelt, zou een aanvullende wens kunnen zijn van wat onderzocht moet worden in het kader van het MER. Dit zal meegenomen worden als inspraakreactie op startnotitie.

V: De tracés lopen door nu nog agrarisch gebied, in hoeverre wordt de bedrijfsontwikkeling van de huidige agrarische bedrijven beperkt?

A: In de startnotitie is al aangegeven dat dit nader onderzocht moet worden.

V: Het BRU heeft toch geen rechtskracht. Ziet de provincie dit ook als gewenste ontwikkeling en wie gaat de aanleg van de weg betalen.

A: Het initiatief tot de aansluiting op de A12 kwam van de provincie. Er is door partijen gezamenlijk onderzocht welke mogelijkheden er zijn. Financiering zal gebeuren in een combinatie van gemeenten, BRU en provincie, die elk hun bijdrage leveren. In juridische zin moeten de zaken geregeld worden in het bestemmingsplan, dat is een bevoegdheid van de gemeenten.

In het VINEX-contract is vastgelegd dat de gemeente Houten bij de groeitaakstelling ook een tweede aansluiting op het rijkswegennet moet krijgen. De financiën zijn toen echter niet geregeld. De gemeente Houten heeft in april 2004 aan het BRU gevraagd om het voortouw te nemen, omdat het om een project gaat over grondgebied van twee gemeenten en door verschillende partijen betaald moet worden. De provincie zat daar nadrukkelijk bij.

V: Is het niet eerlijker om te zeggen dat het gaat om de ontsluiting van de VINEX-locatie Houten op de A12, dat daarom voor de kortste weg gekozen wordt?

A: Het gaat om de oplossing van een gezamenlijk probleem. De gemeente Houten heeft een regionale woningbouwtaakstelling gekregen. De infrastructuur wordt aangelegd om bewoners en ook anderen de mogelijkheid te geven naar de A12 te gaan. Er is sprake van twee grote belangen, naast de ontsluiting van Houten gaat het ook om de bescherming van het buitengebied. Als er niets gebeurt heeft ook Bunnik een probleem.

V: Is er in het VINEX-contract geen geldbedrag vastgelegd voor de 2^e ontsluiting van Houten op het rijkswegennet?

A: Nee, er hebben de laatste twee jaren stevige discussies plaatsgevonden over hoe de financiering rond te krijgen. BRU, provincie en gemeente Houten zullen het grootste deel van de kosten dragen.

V: Waarom wordt er gekozen voor een tracé door het waterbeschermingsgebied als doorsnijding daarvan extra kosten met zich meebrengt? Kan er niet beter gekozen worden voor een tracé vanaf de Houtenseweg rechtdoor?

A: Dat is geen goede oplossing als er gekeken wordt naar de verkeersstromen. Bovendien is dan een reconstructie nodig van de Houtenseweg en van de N229 tot aan Brothers. Op termijn kan niet volstaan worden met één aansluiting op de A12.

V: Is er sprake van een volledige landbouweffectrapportage? Wat zijn de gevolgen van de weg op de bedrijfsvoering van de landbouwsector? Hoort dat in een m.e.r. of moet de gemeente apart een onderzoek doen?

A: Een landbouweffectrapportage is geen standaardonderdeel van een milieueffectrapportage. Het kan als afzonderlijk rapport worden opgesteld, of geïntegreerd met een MER. Er zijn geen formele eisen ten aanzien van een landbouweffectrapportage. In het kader van het MER zal aandacht besteed worden aan de landbouwkundige structuur en de effecten op individuele bedrijven.

V: Heet Houten wel voldoende gedaan om een goede infrastructuur aan te leggen?

A: Houten heeft zich ingespannen en het nodige onderzocht. Diverse oplossingen zijn voor Rijkswaterstaat onbespreekbaar doordat ze bijvoorbeeld te dicht op andere knooppunten zitten of een verzwaring bestaande aansluitingen betekenen. A12 SALTO is de enige werkbare, haalbare oplossing.

Overigens is op meer VINEX-locaties de nadruk gelegd op het bouwen en minder op de ontsluiting. Naar aanleiding van de daaruit voortgekomen problemen is in het kader van de Nota Ruimte daarom het uitgangspunt "eerst bewegen, dan bouwen" geïntroduceerd.

V: Is het onderzocht om de weg zoveel mogelijk op Houtens grondgebied te leggen?

A: Dan wordt het een erg lange, dure weg. Ook de Mereveldseweg is onderzocht, dan komen we echter binnen de invloedssfeer en weefvakken van Lunetten terecht en dat kan

niet. Er wordt nogmaals op gewezen dat Houten een regionale opgave heeft gekregen en dat de ontsluiting ook een regionaal probleem is.

V: In recente krantenartikelen wordt gesteld dat de fileproblemen in 2010 zijn opgelost.

A: Er zijn andere economen die het tegenovergestelde beweren. Er zal weliswaar sprake zijn van een bevolkingsafname, maar dat zal het probleem niet oplossen.

V: Er zijn vier alternatieven gepresenteerd, welke daarvan heeft de voorkeur van de verschillende partijen?

A: Er is nog geen voorkeur uitgesproken. Het is de bedoeling om in het kader van het MER de effecten te onderzoeken en de kosten, pas daarna zullen partijen een voorkeur uitspreken en hopelijk gaat het dan om dezelfde voorkeur.

V: Er is ook sprake van spoorverdubbeling of Randstadspoor, die wordt in de startnotitie gemist. Dit zal namelijk tot gevolg hebben dat Bunnik maar één spoorwegovergang over houdt.

A: Van spoorverdubbeling is voorlopig geen sprake. Niet alles wat in de regio speelt kan in het MER worden meegenomen. Dit staat ook los van de problematiek van de A12.

De voorzitter sluit de discussie af. Hij zegt toe dat degenen die hun naam en adres hebben ingevuld op de presentielijst het verslag en de hand-outs toegezonden zullen krijgen. Hij attendeert de aanwezigen op de mogelijkheid om tot en met 26 april te reageren op de startnotitie en op de algemene informatieavond van 3 april 2006.

De heer Hoitink peilt de interesse voor een toelichting op de verkeerscijfers en – onderzoeken. Aangezien zo'n 15 tot 20 personen hun belangstelling tonen, zegt hij toe dat er een bijeenkomst over de cijfers georganiseerd zal worden.

De voorzitter dankt de aanwezigen voor hun komst en uithoudingsvermogen en wenst iedereen wel thuis.

Inspreekverslag van de informatiebijeenkomst inzake de startnotitie voor de milieueffectrapportage van het Saltoproject A12, gehouden op 3 april 2006 in het gemeentehuis te Houten

Aanwezig: H. Bosch, voorzitter van de avond (BRU)
R. Lubberdink, wethouder (gemeente Houten)
H. Hoitink, wethouder (gemeente Bunnik)
R. Linschoten, externe adviseur (Grontmij)
R. Jonker, externe adviseur (Grontmij)

Ca. 30-40 belangstellenden

1. Opening.

Wethouder Lubberdink opent de bijeenkomst en heet de aanwezigen welkom. De druk op het wegennet tussen Houten en Bunnik is de afgelopen jaren fors toegenomen. De ontsluiting van Houten moet worden verbeterd en er moet iets gebeuren met het knelpunt bij de ontsluiting van Bunnik op de A12. Tien partijen, waaronder Houten, Bunnik, provincie, BRU en Rijkswaterstaat hebben een aantal jaren geleden de handen ineen geslagen om tot een oplossing te komen.

De heer Bosch merkt op dat bewoners uit het gebied een alternatief zullen presenteren.

2. Het Saltoproject.

Toelichting op het project:

De heer Linschoten zegt dat de bereikbaarheid van de zuidoostkant van Utrecht onder druk staat, het wegennet zwaar is belast en het centrum van Bunnik te maken heeft met veel doorgaand verkeer. Naast de verkeersaspecten spelen ook de verkeersveiligheid en de leefbaarheid in het buitengebied een rol. De ontsluitingsproblemen rondom Houten en Bunnik moeten worden verbeterd, want niets doen is geen optie. Het ontwikkelen van een duurzame aansluiting op de A12 uiterlijk in 2010 is een hoofddoelstelling van de samenwerking. Hiervoor zijn zogenaamde BOR-gelden beschikbaar gesteld. Daarnaast moeten aanvullende maatregelen worden getroffen in het Kromme Rijngebied, met name ten aanzien van de Achterdijk, Oostromsdijkje en N410. Het onderzoeksgebied is ruim genomen omdat eventuele maatregelen onmiddellijk tot effecten elders leiden. Het is belangrijk om inzicht te hebben in de knelpunten en de verkeersstromen. De verbinding naar de A12 is gezocht in de omgeving van de Rijsbruggerweg, de N410, het Oostromsdijkje, het spoor, in de richting van de A27 en bij de bestaande wegen naar Bunnik. Het computerverkeersmodel geeft inzicht in de effecten van de diverse varianten op de verkeersstromen rondom Utrecht. Het referentiemodel geeft inzicht in de infrastructuur van 2015, inclusief de goedgekeurde plannen voor woningbouw- en werkgelegenheidslocaties. Voor het Oostromsdijkje, de Rijsbruggerweg en de N410 zijn de ontwikkelingen met betrekking tot de verkeersstromen inzichtelijk gemaakt. Zo ontstaat een totaalbeeld van de verkeerseffecten van de verschillende maatregelen. De stuurgroep heeft voorkeur voor een variant waarbij er uiterlijk in 2010 een nieuwe verbindingsweg tussen de Rondweg en de A12 is aangelegd. Voorkeur krijgt het Rijsbruggerwegtracé omdat deze variant de meeste toekomstvast effecten heeft. Er komt een halve aansluiting op de A12 van en naar Utrecht, omdat het grootste verkeersaanbod op de stad Utrecht en het knooppunt Oudenrijn is georiënteerd. De realisatie moet worden gekoppeld aan de uitvoering van aanvullende verkeersmaatregelen in Bunnik en het buitengebied. De haalbaarheid van een fietsverbinding tussen Houten en Bunnik moet worden

onderzocht. Een aansluiting langs de Kanaaldijk Zuid naar de A27 heeft geen oplossend vermogen. De route langs het spoor naar Mereveld valt af omdat een aansluiting op de A12 hier onmogelijk is vanwege de nabijheid van knooppunt Lunetten. Het tracé van Houten naar de A12 moet zorgvuldig worden ingepast waarvoor een inrichtingsmilieueffectrapport (MER) wordt opgesteld. Voor deze aansluiting zijn diverse varianten doorgerekend op de effecten. De stuurgroep kiest voor een halve aansluiting aan de westkant van Bunnik ter hoogte van het station. Het verkeer in oostelijke richting wordt tijdelijk afgewikkeld via de bestaande aansluiting bij Bunnik Oost. De ZSM-maatregelen (zichtbaar, snel, meetbaar) van Rijkswaterstaat op de snelwegen betreffen vooral de spits- en de plusstroken voor het vergroten van de wegcapaciteit tijdens de spitsperiodes. Deze maatregelen bevorderen de doorstroming op de A12 tot 2010. De bestaande afwikkeling via de aansluiting van de N229 op de A12 zal in 2010 nog niet optimaal zijn. De aansluiting aan de westkant van Bunnik heeft onmiddellijk een relatie met de weefvakken van het knooppunt Lunetten en vereist de nodige infrastructurele voorzieningen. De aantakking nabij het station van Bunnik op de A12 biedt tevens een goede aansluiting op het spoornetwerk. De landschappelijke inpassing is goed. Er zijn ook nadelen verbonden aan de lus, zoals de doorsnijding van het stationsgebied en de hoge kosten van grondverwerving. De stuurgroep kiest derhalve voor een verbeterde aansluitingvorm waarbij de noordelijke op- en afritten strak tegen de A12 worden gesitueerd. Vrijwel de hele provincie Utrecht wordt op basis van een netwerkanalyse verkeerskundig doorgelicht door het rijk. Deze analyse laat zien dat de druk op de rijkswegen en het onderliggende wegennet in de periode tot 2030 zal toenemen. Aanvullende maatregelen in en om de stad Utrecht zijn dan ook noodzakelijk. Ook Salto kent een vervolgfase. Onderzoek naar aanvullende maatregelen in de periode na 2010 is noodzakelijk, omdat infrastructuur alleen onvoldoende is voor het opvangen van de mobiliteitsbehoefte. Na 2010 zal bijvoorbeeld de capaciteit van de N229 onvoldoende zijn en dat betekent verdubbeling van het aantal rijstroken tot Odijk. Nader onderzoek is noodzakelijk, waarbij gekeken wordt naar de koppeling tussen de nieuwe aansluiting aan de westkant en de bestaande aansluiting aan de oostkant van Bunnik. Mogelijk moet de capaciteit van de oostelijke aansluiting op de A12 worden vergroot in combinatie met een verbindingsweg waardoor niet meer via de Julianalaan door Bunnik hoeft te worden gereden.

In de eerste fase van Salto, de aansluiting van de knoop Houten-Bunnik op de A12, zijn ook aanvullende maatregelen nodig. Gedacht kan worden aan spitsmaatregelen op de Sportlaan en de ring Odijk, een fysieke afsluiting van de Achterdijk bij het tunneltje voor autoverkeer, verbetering van de verkeersveiligheid in het buitengebied door middel van snelheidsremmende maatregelen, bijvoorbeeld op de N410 en het verleggen van de Schoudermantel naar Kosterijland.

De planning van Salto is als volgt. In het najaar 2005 zijn principebesluiten genomen. In mei 2006 is de Verkenning Ring Utrecht bekend. In juni 2006 moeten de raden definitieve besluiten nemen als het om de voortgang van het Saltoproject gaat.

Vragen en opmerkingen over het project:

De heer Van Stralen merkt op dat een comfortabele fietsverbinding tussen Houten en Bunnik over de A12 moet liggen, parallel liggend aan de nieuwe weg.

De heer Linschoten zegt dat een dergelijke optie denkbaar is. De kwaliteit van een fietsroute neemt al enorm toe als het gebruik van deze route door gemotoriseerd verkeer fors afneemt. Het is een logische opgave om een directe fietsverbinding te realiseren tussen Bunnik en Houten langs de nieuwe verbinding. Een dergelijk onderzoek moet worden gehouden.

De heer Koolhaas mist aandacht voor de bestaande ontsluiting via de Laagravenseweg. Waarom moet eerst enige kilometers naar het oosten worden gereden om naar Utrecht te gaan? Is verbetering van de Laagravenseweg niet een betere optie?

De heer Linschoten zegt dat uitvoerig onderzoek is gedaan naar de mogelijkheden van de Utrechtseweg in de richting van de A12 en de A27. Al snel bleek dat de druk op deze verbinding enorm hoog is en geen oplossing biedt voor de ontsluitingsproblematiek. Deze studie is al eerder afgerond en maakt geen onderdeel uit van het onderzoek in het kader van het Saltoproject. De kern van het onderzoeksresultaat inzake de Utrechtseweg zal in het vervolgtraject nader worden toegelicht.

Wethouder Lubberdink zegt dat de fysieke ruimte aanwezig is om de Utrechtseweg te verdubbelen. Rijkswaterstaat is niet bereid om medewerking te verlenen aan een oplossing waarbij de Utrechtseweg een aansluiting krijgt op de A27 vanwege de korte afstand tot het knooppunt Lunetten. Rijkswaterstaat heeft zorgen over de doorstroming op het knooppunt Lunetten en is van mening dat moet worden aangetakt nabij een bestaande aansluiting en niet nabij het knooppunt Lunetten.

De heer Van Kooten vraagt zich af of het Oostromsdijkje in de toekomst als een soort wisselstrook gaat functioneren voor het verkeer tussen Wijk bij Duurstede en de A12.

De heer Linschoten zegt dat onderzoek is gedaan naar de effecten van een nieuwe route nabij het Oostromsdijkje. Feitelijk blijft het Oostromsdijkje ongewijzigd. Met de komst van de nieuwe aansluiting aan de westkant van Bunnik ontstaat verlichting bij de bestaande aansluiting van Bunnik op de A12, waardoor de doorstroming op de N229 verbetert en de N229 aantrekkelijk blijft voor de mensen uit Wijk bij Duurstede.

De heer Jansen merkt op dat de NS een tunnel onder het spoor willen financieren. Deze tunnel komt echter niet in het verhaal voor. Hopelijk wordt deze tunnel meegenomen in de verdere studie.

De heer Linschoten zegt dat tijdens de Salto-studie al is gesproken over de tunnel die mogelijk zal worden aangelegd in het kader van de verbetering van het spoor Utrecht-Arnhem. Bij de vervolgactiviteiten, zoals het feitelijk ontwerpen, wordt de mogelijkheid van deze tunnel meegenomen. De gemeente Bunnik ziet de plannen integraal.

De heer Vermeulen merkt op dat Hydron grondeigenaar in het gebied is en niet op de hoogte is van de ontwikkelingen rondom het Saltoproject.

Wethouder Lubberdink zegt dat onderzocht wordt waarom Hydron nog van niets weet. De Landinrichtingscommissie zou ook van niets weten, maar in 2005 hebben gesprekken plaatsgevonden. Wellicht geldt hetzelfde voor Hydron.

De heer Van Gemert zegt dat het zeer jammer is dat natuur moet worden opgeofferd voor automobilititeit. Is er wel eens nagedacht over de aanleg van een metro rondom de stad Utrecht? Met de voorgestelde maatregelen worden de problemen alleen maar verschoven en niet opgelost.

De heer Linschoten zegt dat een investering in een metro gigantisch is en alleen kan worden gedaan als er rendement kan worden gehaald. Uit alle studies en modelberekeningen blijkt dat met openbaar vervoer maar een geringe verschuiving in de mobiliteit kan worden gerealiseerd. Een fijnmazig railnet heeft niet alleen financiële gevolgen maar ook ruimtelijke consequenties.

Wethouder Lubberdink zegt dat in de regio Randstadspoor wordt ontwikkeld. Het treinverkeer tussen de grote kernen in de regio Utrecht wordt geïntensiveerd waardoor de mensen hopelijk de auto minder gaan gebruiken. Houten is optimaal ontsloten met het spoor

en kan de kwaliteit van de trein verder verhogen door de frequenties te verhogen. Ondanks de potenties van het openbaar vervoer zal de automobiliteit blijven toenemen en om maatregelen blijven vragen.

De heer Nienhuis vraagt of bij het voorkeustracé het verkeer via de route van de huidige spoorwegovergang en Groeneweg wordt afgewikkeld. Handhaving van de huidige situatie leidt tot een rampzalige situatie. De spoorovergang bij de Schoudermantel is minder druk dan bij het station.

De heer Linschoten zegt dat de huidige route vooralsnog wordt gehandhaafd. ProRail studeert op een onderdoorgang, maar het resultaat is nog niet bekend. Het is de bedoeling om te zijner tijd de Baan van Fectio door te trekken. Het Saltoproject is gericht op de periode tot 2010 (eerste fase) en de periode erna (tweede fase). Een eventuele doortrekking kan worden betrokken bij de doorkijk naar 2015 (tweede fase).

De heer Jansen van de Werkgroep P60 vraagt waarom het BRU het echte knelpunt van de N229 niet eerder heeft aangepakt. De Laan van Maarschalkerweerd is verkeersarm aangelegd en dat betekent toename van de problematiek.

De heer Linschoten zegt dat de infrastructuur niet is meegegroeid met de toename van het aantal inwoners in bijvoorbeeld Wijk bij Duurstede. Het aantal inwoners in het achterland groeit, maar de infrastructuur groeit niet mee. Het rijk heeft geleerd van deze situatie door nu uit te gaan van "eerst bewegen en dan pas bouwen". Grote bouwlocaties worden pas ontwikkeld als helder is dat ook de infrastructuur wordt aangepakt.

De effecten van een oplossing mogen niet negatief zijn voor de N411. Het mag niet zo zijn dat de N411 zodanig aantrekkelijk wordt dat het verkeer onmiddellijk vast loopt. De A2 wordt uitgebreid naar 2x5 rijstroken om de bereikbaarheid aan de westkant van Utrecht te kunnen garanderen. Een verschuiving van de verkeersproblematiek en beschikbare capaciteit heeft onmiddellijk effecten in de regio.

Toelichting op de startnotitie voor de milieueffectrapportage (m.e.r.)

De heer Jonker zegt dat het de bedoeling is dat de milieuaspecten die samenhangen met het project inzichtelijk worden gemaakt. Gedacht kan bijvoorbeeld worden aan water, lucht en natuur. Het milieu heeft naast het verkeer en de kosten een belangrijke plek binnen het besluitvormingsproces. Het m.e.r. is gekoppeld aan het besluit van het vast te stellen bestemmingsplan dat Salto planologisch zal gaan regelen.

De m.e.r. geeft niet aan wat er moet gebeuren, maar wat er kan gebeuren. De procedure is wettelijk voorgeschreven in de wet Milieubeheer en begint met een startnotitie, zoals is opgesteld door het BRU. De inspraakperiode loopt tot eind april 2006. De verplichte adviezen worden ingewonnen. De commissie voor de m.e.r. zal begin juni 2006 op basis van de adviezen, een locatiebezoek en de inspraakreacties een advies geven over de richtlijnen voor het opstellen van het Milieueffectrapport (MER). De richtlijnen worden medio 2006 vastgesteld door de gemeenteraden van Bunnik en Houten en vormen een spoorboekje voor het op te stellen MER. Het gaat in het MER om: wat (het voornemen), waarom, de alternatieven en de toetsingscriteria. De gemeenteraden toetsen het MER aan de gestelde richtlijnen waarna er weer inspraak wordt geboden. Uiteindelijk toetst de commissie voor de m.e.r. of wordt voldaan aan de te stellen eisen. Na afronding van de m.e.r.-procedure start de RO-procedure met het ontwerpbestemmingsplan. Ontwerpbestemmingsplan en het MER hebben betrekking op elkaar in de besluitvorming.

Tijdens de richtlijnenfase gaat het om een aantal hoofdvragen. Welke alternatieven en varianten moeten worden onderzocht? Welke effecten zijn belangrijk en moeten in het MER

aan de orde komen? Welke gegevens mogen niet worden vergeten? Iedereen kan een en ander aangeven door inspraak op de voorliggende startnotitie m.e.r.

In het kader van het Saltoproject is onderzoek gedaan naar de aansluiting van de knoop Houten-Bunnik op de A12 en het mogelijke tracé. Op basis van het MER kunnen de verschillende varianten worden afgewogen, zoals het Bostracé, Wegtracé, Veldtracé en Rietsloottracé. Moet er een tracé bij of worden geschrapt?

Het is wettelijk verplicht om onderzoek te doen naar het meest milieuvriendelijke alternatief. Een dergelijke oplossing moet wel een bijdrage leveren aan de doelstelling van een betere bereikbaarheid van Houten. Dat betekent dat een volledig OV-model niet in aanmerking komt als meest milieuvriendelijke alternatief. Maatregelen kunnen zijn: geluidsarm asfalt, beperking van de maximumsnelheid, meer aandacht voor inpassing van de weg. De commissie voor de m.e.r. zal aangeven welke elementen belangrijk zijn. Aan de orde komen volgens de startnotitie: woon- en leefmilieu; luchtkwaliteit; veiligheid; barrièrewerking; de beleving van het gebied door de bewoners; natuur- en landschap; cultuurhistorie; archeologie; bodem en water; landbouw en recreatie.

De MER is eind 2006 gereed, waarna de inspraak en de planologische procedures starten. De RO-procedure wordt in 2007 afgerond, waarna in 2008 met de grondverwerving kan worden gestart. Realisatie kan in 2010 plaatsvinden.

Een alternatief tracé:

De heer Van de Grift geeft namens een aantal bewoners van het gebied een toelichting op een alternatief tracé. Het alternatief is ingegeven door de vele veranderingen die het gebied ondergaat of nog zal ondergaan. Het amendement van de gemeente Bunnik is meegenomen in het RSP. Dat betekent: geen grootschalige woningbouw bij Odiijk, maar wel het omleggen van de N229. De N229 moet vanaf het kruispunt bij de voormalige Kodak achter het bos worden gelegd in de richting van de A12 waar een nieuwe ontsluiting moet komen met parallelbanen. Bij deze variant wordt uitgegaan van de bestaande provinciale weg, N410, aangeknoopt aan de nieuwe N229. Op deze manier ontstaat een afgekaderd gebied, geschikt voor woningbouw en bedrijfsvestiging. Op deze manier kan het gebied bij de Raaphof worden aangesloten op de Koelaan. De voordelen zijn groot: Houten krijgt een snelle verbinding naar de A12; de problemen van het doorgaande verkeer worden voor Bunnik opgelost; Rijkswaterstaat krijgt een beperkt aantal op- en afritten; Bunnik kan afgekaderd groeien; het landschap rondom fort Vechten kan behouden blijven; het Raaphorster bos zorgt voor een scheiding van de gebieden en biedt de mogelijkheid van een ecologische verbinding tussen fort Vechten en de Kromme Rijn; uitwisseling van kavels is niet nodig met een wegstructuur aan de rand van het gebied.

De heer Bosch zegt dat hij blij verrast is door het ingediende alternatief. Het verhaal klinkt niet onlogisch, maar een lijntje is snel geplaatst op de kaart. Studie moet de effecten uitwijzen.

Wethouder Hoitink van de gemeente Bunnik zegt dat de discussie over het RSP het alternatief interessant maakt. Op dit moment is niet bekend of het alternatief haalbaar en uitvoerbaar is.

Wethouder Lubberdink van de gemeente Houten zegt dat het meedenken door de groep burgers een compliment verdient. Inhoudelijk gezien kan nog geen reactie worden gegeven.

Vragen en opmerkingen:

De heer Van Stralen merkt op dat de verkeersstroom van en naar Wijk bij Duurstede kan worden geleid via de N229. Het verkeer van Wijk bij Duurstede naar de A27 kan ook worden geleid via de zogenaamde kanaalroute. Is onderzoek gedaan naar deze route?

Wethouder Lubberdink zegt dat hij niet bekend is met de route tussen Wijk bij Duurstede en de weg langs het kanaal. Sinds de overdracht van de kanaalweg voert de gemeente Houten overleg met Rijkswaterstaat over de kosten van onderhoud. De weg is instabiel en is vanaf 1996 afgesloten. De weg verkeert in technisch slechte staat en kan helaas niet worden toegevoegd aan het wegennet. Vooral het achteraf funderen van de damwand van het kanaal is heel duur.

De heer Van Wijk zegt namens LTO Bunnik/Houten dat het opvalt dat een Landbouweffectrapportage ontbreekt.

De heer Jonker antwoordt dat een Landbouweffectrapportage geen verplicht instrument is. Op basis van de inspraakreacties kan worden besloten door de gemeenteraden dat een aparte Landbouweffectrapportage wordt opgesteld. Dit aspect zal onder de aandacht worden gebracht van de beide gemeenten. Thans is sprake van een voorbereiding van het MER.

De heer Van de Vecht vraagt zich af wat er met het alternatief van de bewoners wordt gedaan. Wordt de m.e.r.-procedure aangepast?

De heer Jonker zegt dat de m.e.r.-procedure en het onderzoek naar het alternatief parallel kunnen lopen. Het alternatief wordt thans naar voren gebracht en is dus formeel een inspraakreactie. De commissie voor de m.e.r. zal ongetwijfeld nagaan of er iets is gedaan met het alternatief. Ook de gemeenteraden van Bunnik en Houten zullen benieuwd zijn naar wat er is gebeurd met het alternatief. De beide raden kunnen in de richtlijnen aangegeven dat het alternatief nader moet worden onderzocht. In dat laatste geval wordt het alternatief onderdeel van de m.e.r.-procedure.

De heer Van Wijk zegt namens de buurtvereniging van het buitengebied van Bunnik dat de MER moet worden uitgebreid met het gepresenteerde alternatief. De plannen voor de perioden voor en na 2010/2015 zijn sterk met elkaar verweven, zodat er bij de tracékeuze al rekening moet worden gehouden met toekomstige plannen, zoals die in het RSP zijn opgenomen. De mensen uit Wijk bij Duurstede staan bij Bunnik in de file en dat betekent dat een en ander gekoppeld moet worden aangepakt. Voor het gebied moet één project worden ontwikkeld.

De heer Jonker zegt dat het verzoek helder is. Het is denkbaar dat in de MER een doorkijkje wordt gegeven naar de toekomst, zonder dat tot een zeer gedetailleerde uitwerking moet worden gekomen.

Wethouder Lubberdink zegt dat de stuurgroep, bestaande uit tien partijen, ook graag het totaalplaatje op tafel wil hebben, voordat knopen worden doorgehakt. Toch is besloten om het project te knippen om te voorkomen dat alles op alles moet wachten waardoor de uitwerkingsfase veel te lang gaat duren. Er moet gewoon snel iets gebeuren aan de verkeersstromen in het buitengebied. Een deel van de BOR-gelden is beschikbaar gesteld onder de voorwaarde dat voor 2010 wordt gestart met de werkzaamheden. De zorgen van het gebied worden gedeeld door het gemeentebestuur van Wijk bij Duurstede.

De heer Van Bentum merkt op dat drie varianten gebruik maken van de route via de Tureluurweg. Aan die weg wonen zes gezinnen. Weegt natuur zwaarder dan de leefomgeving van deze bewoners?

De heer Jonker zegt dat bij het aanleggen van nieuwe infrastructuur ook gekeken wordt naar het benutten van bestaande wegen. Uiteindelijk zullen de gemeentebesturen een afweging moeten maken.

De heer Van Bentum zegt dat met de nieuwe verbinding de Ring Oost aantrekkelijker wordt voor autoverkeer. Worden de knelpunten niet naar elders verschoven?

De heer Linschoten zegt dat aan de oost- en westkant van Utrecht maatregelen worden getroffen. Ook de capaciteit bij Lunetten en Driebergen/Zeist wordt tegen het licht gehouden. Met het aanbrengen van een derde rijstrook kan de capaciteit bij Lunetten worden vergroot. Naast het Saltoproject worden nog meer projecten in de regio gerealiseerd. Het is onmogelijk om binnen een samenhangend gebied een probleem geïsoleerd op te pakken. Infrastructurele activiteiten moeten in samenhang worden bekeken.

De heer Vermeulen wijst er op dat de waarden voor de luchtkwaliteit in tijd enorm kunnen fluctueren. De gemiddelde waarde over een periode van 3 jaar is vanaf 2004 overschreden. Dat betekent dat bedrijfsontwikkelingen zijn uitgesloten. Door de lage waarde in 2005 ontstaat er weer enige ruimte voor activiteiten. Met hoge waarden in 2006 en 2007 zit het gebied weer gewoon op slot voor de agrarische bedrijven. Zonder groei gaat een bedrijf kapot. De agrarische sector is op de lange termijn gedoemd om te verdwijnen.

De heer Jonker zegt dat in het MER wordt uitgegaan van berekeningen van de waarden voor 2010 en 2015, waarbij wordt uitgegaan van veronderstellingen met betrekking tot de verkeersintensiteiten en achtergrondconcentraties. Deze waarden worden landelijk per regio aangeduid. Deze berekeningen zijn transparant en aanvaard door de Raad van State. De gemeenteraad zal de informatie over de luchtkwaliteit betrekken bij de definitieve afweging. In het MER zal aandacht worden besteed aan de luchtkwaliteit in relatie tot de agrarische bedrijfsvoering.

De heer Van Bentum vraagt of LTO als adviseur betrokken kan worden bij de planvorming. De landbouw is tot op heden nimmer gehoord over het Saltoproject.

De heer Jonker zegt dat het denkbaar is dat een vertegenwoordiging van LTO lopende het proces af en toe wordt geconsulteerd. Het LTO heeft een andere positie dan bijvoorbeeld het BRU of de gemeente Bunnik, maar met belangengroepen kunnen gesprekken worden gevoerd. Deze belangenvertegenwoordigers kunnen ook de formele inspraakmomenten benutten voor het naar voren brengen van een standpunt of visie.

Wethouder Lubberdink zegt dat actiever met belangenorganisaties om de tafel moet worden gezeten.

3. Sluiting.

De voorzitter sluit de bijeenkomst om 22.15 uur.

Lijst van insprekers startnotitie m.e.r. A12-Salto.

Nr.	Naam/adres/woonplaats	Datum indiening	Code
1	Heer J. van Bentum, Achterdijk 27, 3981 HA Bunnik	29-03-2006	JvB
2	Gemeente Utrecht, Mevrouw M.A. van den Bergh, Postbus 16200, 3500 CE Utrecht	07-04-2006	Utr
3	Ministerie van Landbouw Natuur en Voedselkwaliteit, R.P. van Brouwershaven, Postbus 19143, 3501 DC Utrecht	10-04-2006	LVN
4	Gemeente Wijk bij Duurstede, J. Veenstra, Postbus 83, 3960 BB Wijk bij Duurstede	12-04-2006	Wijk
5	Jan/Karin van Bentum, Tureluurweg 5, 3981 HX Bunnik	16-04-2006	JkvB
6	Wakkerendijk Makelaardij, W.G. Rigter RT, Wakkerendijk 172, 3755 DH Eemnes	18-04-2006	Wam
7	B. Jansen, Hoefijzerlaan 23, 3981 GK Bunnik	18-04-2006	Ja
8	De heer en mevrouw Van Bentum, Tureluurweg 1, 3981 HX Bunnik	19-04-2006	Vbt
9	E. Schreuder, Ds Pasmastraat 15, 3981 CW Bunnik	19-04-2006	Esc
10	Dienst Landelijk Gebied (Regio West), ir. S.T. Hofstra, Postbus 20030, 3502 LA Utrecht	19-04-2006	Lic
11	Hydron, d.r.s. N.A.M. Rigter, Postbus 40205, 3504 AA Utrecht	20-04-2006	Hy
12	Paters Fruitbedrijf, Jan Mijndert Pater, Achterdijk 22A, 3961 HB Bunnik	21-04-2006	Pa
13	AJW de heer en PE van der Grift, Rijsbruggerweg 4, 3981 HN Bunnik	22-04-2006	HG
14	Bewoners Overleg Verkeer, Dirk Hengeveld, Arie v.d. Heuvelstraat 19, 3981 CT Bunnik	22-04-2006	BOV
15	Stichting Milieuzorg Zeist, B. de Wolf, Kometenlaan 70, 3721 VJ Bilthoven	23-04-2006	SMZ
16	G.M. van der Wilk, Hoenderkopershoek 15, 3981 TD Bunnik	24-04-2006	Wi
17	L. Brinkman, Van Beesdelaan 4, 3981 ED Bunnik	24-04-2006	Bri
18	Land- en Tuinbouw Organisatie Noord, A.F. van Rozen, Postbus 441, 3990 GE Houten	24-04-2006	Lto
19	Rijkswaterstaat, G. van den Berg, Postbus 650, 3430 AR Nieuwegein	24-04-2006	Rob
20	Rijksdienst voor het Oudheidkundig Bodemonderzoek, drs. E. Romeijn, Postbus 1600, 3800 BP Amersfoort	24-04-2006	Rob
21	Provincie Utrecht, Gedeputeerde Staten, Postbus 80300, 3508 TH Utrecht	25-04-2006	Put
22	Natuur- en milieufederatie Utrecht, Ir J.A.C. Hogenboom, Emmalaan 41, 3581 HP Utrecht	25-04-2006	MNU
23	Kamer van Koophandel Utrecht, mr. drs. E.S. Rijnders, Postbus 48, 3500 AA Utrecht	25-04-2006	KvK
24	Milieu Werkgroep Houten, Ben Hermans, Appelgaarde 17, 3992 JA Houten	25-04-2006	MWH
25	P.J. Lekkerkerker, Parallelweg 7, 3981 HG Bunnik	25-04-2006	Lek

26	W.M.N.J. van Bentum, Tureluurweg 3, 3981 HX Bunnik	25-04-2006	VBP
27	Buurt-/belangenvereniging " Bunnik Buiten", C.J.M. van Wiggen, Provincialeweg 98, 3981 AS Bunnik	25-04-2006	BB
28	Bunnik Let Op Uw Saeck, Ir. C.J. Visser, Grunoplantsoen 18, 3981 GT Bunnik	25-04-2006	Lus
29	Werkgroep Natuurlijk Zeist-West, E. Schuler, Couwenhoven 4612, 3703 EM Zeist	26-04-2006	NZW
30	H.A. de Vries, Prins Hendrikweg 13, 3991 BS Houten	27-04-2006	Hdv
31	Familie van Rijn, Tureluurweg 25A, Bunnik	25-04-2006	Vrg
32	Enveloppecie Rijnauwen-Vechten, J.G.P. van Bergen, provinciehuis	27-04-2006	NHW
33	Loonbedrijf Nico van Bentum BC, Nico van Bentum, Tureluurweg 16, 3981 HW Bunnik	Niet gedateerd	Nvb
34			
35			
36			

Overzicht vragen uit de inspraak op Startnotitie SALTO

In veel reacties zijn ook meningen opgenomen; voorkeur voor, of afkeer van een tracé; mening over problematiek nu of in een toekomstige situatie, e.d. ; deze meningen die samenhangen met een mening over het al dan niet realiseren van de voorgenomen verbinding zijn niet in onderstaand overzicht opgenomen; dergelijke meningen zijn relevant bij de ter visie legging van en de besluitvorming over de daadwerkelijke plannen; in deze fase gaat het om de onderwerpen die in het op te stellen MER aan de orde zouden moeten komen.

De meeste vragen vallen binnen de thema's die in de Startnotitie en in het advies van de Commissie m.e.r. als te onderzoeken aspecten en criteria zijn aangegeven. Voor deze opmerking is onder reactie "meenemen" aangegeven. Dat betekent dat in het MER aandacht aan deze vragen zal moeten worden geschonken. In de Richtlijnen is op relevante plekken een verwijzing naar deze reacties opgenomen.

Een aantal reacties vraagt om het meenemen van andere alternatieven. Deze zijn (met verwijzing naar de reacties) meegenomen in de beschrijving van het trechterproces in de Richtlijnen.

Code	Opmerking	Verwerking in Richtlijnen
	J. van Bentum, Bunnik (Achterdijk) (29 maart 2006)	
JvB 1	Aandacht voor effecten verkoop aan huis door afsluiting achterdijk	Bereikbaarheid bedrijven betrokken bij aspect landbouw
	Gemeente Utrecht (7 april 2006)	
Utr 1	MER moet inzicht geven in: - ontlasting ring Utrecht bij Laagraven vs verhoogde druk op knooppunt Lunetten; - Verkeerdruk Koningsweg/Gansstraat en effect van toename verkeer op doorstroming HOV bij Maarschalkerweerd;	Meenemen bij verkeerseffecten
Utr 2	Alle tracés uit haalbaarheidsstudie integraal meenemen	Meenemen in trechterproces
	LVN, directie West, Utrecht (10 april 2006)	
Lnv 1	MER moet ingaan op recent rijksbeleid	Meenemen bij beleidskader
Lnv 2	Door provincie op te stellen gebiedsvisie nationale landschappen als kaderstellend element beschouwen	Meenemen bij beleidskader
Lnv 3	Koppeling met nieuwe stedelijke ontwikkeling in gebied tussen	Meenemen in beleidsanalyse

Code	Opmerking	Verwerking in Richtlijnen
	Houten en Bunnik betrekken	
Lnv 4	Watertoets opnemen in MER	Meenemen bij aspect water
Lnv 5	Effecten weg op recreatief uitloopegebied en Groenraven-oost aangeven	Meenemen bij aspect recreatie
Lnv 6	Nulalternatief meenemen	Nulalternatief als referentie beschrijven;
Lnv 7	Alternatief met alleen vrijliggende fietspaden meenemen	Meenemen als element nulplusalternatief
	Gemeente Wijk bij Duurstede (12 april 2006)	
	Geen opmerkingen	
	J. en K. van Bentum (Tureluurweg 5) (16 april 2006)	
JKvB 1	Geluidhinder beschrijven, ook als weg 4-baans wordt ipv 2-baans	Meenemen, wegbreedte afhankelijk van intensiteiten
JKvB 2	Toekomstige aansluiting richting Arnhem in berekeningen meenemen	Globaal meenemen in effecten eindbeeld
JKvB 3	Weerkaatsing loods in geluidanalyse meenemen	Meenemen waar relevant
JKvB 4	Rekening houden dat woning van twee kanten geluidhinder kan krijgen	Meenemen waar relevant
JKvB5	Bij analyse luchtverontreiniging rekening houden met mogelijk hogere intensiteiten	Luchtanalyse uitvoeren op basis van door het model berekende intensiteiten
JKvB 6	Bij analyse luchtverontreiniging specifiek aandacht besteden aan kleine fracties PM2,5 en PM0,1	Niet meenemen; er is geen normgeving apart voor kleine fracties
JKvB 7	Aandacht voor lichthinder (koplampen passerende auto's)	Meenemen bij aspect woon- en leefmilieu
JKvB 8	Aandacht voor trillingen	Meenemen bij aspect woon- en leefmilieu
JKvB 9	Aandacht voor bereikbaarheid hulpdiensten	Meenemen bij aspect woon- en leefmilieu
JKvB 10	Aandacht voor bereikbaarheid scholen en andere voorzieningen	Meenemen bij aspect woon- en leefmilieu
JKvB 11	Hoeveel verkeer op de parallelweg tussen de nieuwe en de bestaande aansluiting ?	Meenemen bij verkeerseffecten
JKvB 12	Onderzoek naar de effecten op en van het plaatselijk verkeer in het Bunnikse buitengebied	Meenemen bij verkeerseffecten

Code	Opmerking	Verwerking in Richtlijnen
	Wakkerendijk Makelaardij, Eemnes (18 april 2006)	
Wam 1	Effecten afsluiting Achterdijk	Meenemen bij verkeerseffecten
Wam 2	Effecten op percelen, ontsluiting, en bedrijfsvoering agrarische bedrijven	Meenemen bij effecten op de landbouw
	B. Jansen, Bunnik (18 april 2006)	
Ja 1	Geluidswaarden die zijn vastgesteld bij de verbreding van de A12 als maximale waarden handhaven	In MER vastgestelde waarden aangeven; nu nog geen besluit over eventuele aanpassing
	Van Bentum, Bunnik (Tureluurweg 1) (19 april 2006)	
Vbt 1	Verkeersveiligheid (fietsers) ook in eerste fase en gedurende aanleg van belang	Meenemen bij verkeersveiligheid
Vbt 2	Te slopen woningen en bedrijven per alternatief	Meenemen bij woon- en leefmilieu
Vbt 3	Effect op kwaliteit van het gras	Meenemen bij effecten op de landbouw
Vbt 4	Compensatie voor gezinnen en bedrijven	Geen onderdeel MER; compensatie is afhankelijk van de besluiten in het RO-traject
Vbt 5	Niet alleen contouren, maar concrete gegevens per woning	Meenemen bij aspect geluid
Vbt 6	Invloed van fijn stof op mogelijkheden voor agrarische bedrijven om te groeien	Meenemen bij effecten op de landbouw
Vbt 7	Sociale aspecten; gezinssituatie en overerving	Geen onderdeel van het MER
	E. Schreuder, Bunnik (19 april 2006)	
Sch 1	Tracé Kanaaldijk-zuid meenemen	Meenemen in het trechterproces
Sch 2	Tolheffing op lokale wegen meenemen	Niet meenemen; niet realistisch
Sch 3	Effecten op recreatie, ook jaagpad Kromme Rijn	Meenemen bij aspect recreatie
Sch 4	Effecten op gezondheid en welzijn bewoners en recreanten	Meenemen, vormt onderdeel van woon- en leefmilieu
Sch 5	Alternatief met openbaar vervoer en vervoersmanagement	Meenemen als element nulplusalternatief

Code	Opmerking	Verwerking in Richtlijnen
	meenemen	
	Hydron, Utrecht (20 april 2006)	
Hy 1	Effecten voor waterwinning, nu en in toekomst	Meenemen bij aspect water
	J.M. Pater, Bunnik (21 april 2006)	
Pa 1	Aan welke normen moet het milieu voldoen bij de aanleg van de weg; en hoe is die situatie nu ?	In MER per aspect vigerende normstelling aangeven.
Pa 2	Verkeerstellingen en –stromingen afgelopen jaren	Meenemen bij aspect verkeer
Pa 3	Oplossing met verlegging N229 in combinatie met 1000 nieuwe woningen meenemen	Meenemen in het trechterproces
Pa 4	Invloed afsluiting Achterdijk op bereikbaarheid bedrijven	Meenemen bij aspect landbouw
	AJW de Heer , PE van der Grift (22 april 2006)	
HG1	Verzoek om landbouweffectrapportage aan het MER toe te voegen	Effecten op de landbouw in MER beschrijven;
HG2	Alternatief waarbij SALTO aansluit op omgelegde N229 meenemen	Meenemen in het trechterproces
	Bewoners Overleg Verkeer (22 april 2006)	
BOV1	Vraagt uitleg over betekenis term autoweg	Meenemen in begrippenlijst
BOV 2	Gehele woonkern Bunnik beschouwen als studiegebied	Meenemen voorzover relevant voor effecten
BOV3	Effecten op rust en barrièrewerking buitengebied en EHS onderzoeken	Meenemen bij aspect natuur
BOV4	Effecten op economische perspectieven agrarische bedrijven onderzoeken	Meenemen bij aspect landbouw
BOV5	Alternatief waarin de bestaande aansluiting Bunnik wordt vergroot, eventueel door deze richting Driebergen te verschuiven.	Beschrijven en globaal analyseren als onderdeel van het eindbeeld
BOV6	Als studiegebied het gehele Kromme Rijngebied hanteren, en ook de routes naar het westen (Kanaaldijk-zuid, Laagraven, N411)	Meenemen voorzover relevant voor effecten
BOV7	Ook de periode na 2010 in MER behandelen	Meenemen als element van het eindbeeld

Code	Opmerking	Verwerking in Richtlijnen
	Stichting Milieuzorg Zeist e.o. (23 april 2006)	
Smz 1	Plan – en studiegebied ruimer bezien vanuit landschapsecologisch effecten; deze in kaart brengen	Meenemen bij aspect natuur
Smz 2	Variant doorgaand verkeer weren door aanvullende maatregelen als selectieve afsluiting, en afwikkelen via A27; in combinatie met nieuwe fietsroutes	Meenemen als onderdeel van nulplusalternatief
Smz 3	Aandacht besteden aan rijksbeleid	Meenemen bij beleidskader
Smz 4	Inzicht geven in invloed ontwikkeling Bunnik-zuid op de te maken keuze	Meenemen bij beleidskader
Smz 5	Nieuw bestemmingsplan Bunnik-buitengebied meenemen	Meenemen bij beleidskader
Smz 6	Ontwikkeling watergebiedsplan Groenraven-oost en EKW-pilot Kromme Rijn meenemen	Meenemen bij beleidskader
Smz 7	Aandacht voor waternatuur (oa. Rietsloot) en natuurwaarde landschappelijke elementen	Meenemen bij aspect natuur
Smz 8	Alle alternatieven uit de haalbaarheidsstudie integraal in de MER meenemen	Meenemen in trechterproces
Smz 9	Effecten op grondwaterstand meenemen	Meenemen bij aspect water
Smz 10	Historische waterlopen in kaart brengen, en verstoring in patronen beschrijven	Meenemen bij aspect water
Smz 11	Aandacht voor landschappelijke elementen	Meenemen bij aspect landschap
Smz 12	Archeologie	Meenemen bij aspect archeologie
Smz 13	Effecten van verstoring, o.a. op weidevogels	Meenemen bij aspect natuur
Smz 14	Cumulatieve effecten in combinatie met effecten van de A12	Meenemen bij aspect natuur
Smz 15	Effecten van veranderende verkeersstromen elders	Meenemen voorzover intensiteiten met 10% of meer veranderen door het voornemen
Smz 16	Invloed op congestie op A12	Meenemen bij aspect verkeer
Smz 17	Bijzondere aandacht voor luchtkwaliteit	Meenemen bij aspect lucht
Smz 18	Veiligheid mede in relatie tot grondwaterwingebied	Meenemen bij aspect water
Smz 19	Sociale aspecten: barrièrewerking	Meenemen bij aspect woon-en leefmilieu
Smz 20	In Richtlijnen uitgebreid aandacht aan toetsingskader	Toetsing is met name aan de vigerende normen, en aan de effecten van de autonome ontwikkeling;

Code	Opmerking	Verwerking in Richtlijnen
		toetsingskader moet in MER worden beschreven.
Smz 21	Alle alternatieven uit de haalbaarheidsstudie integraal in het MER meenemen	Meenemen in trechterproces
	Van der Wilk, Bunnik (24 april 2006)	
Wi 1	Duidelijk aangeven waarom alternatieven zijn afgefallen	Meenemen in trechterproces
Wi 2	Luchtverontreiniging nader onderzoeken, m.n. voor wijk Kromme Rijn-west	Meenemen bij aspect lucht
Wi 3	Geluid nader onderzoeken, m.n. voor wijk Kromme Rijn west	Meenemen bij aspect geluid
	L. Brinkman, Bunnik (24 april 2006)	
Br1	Is ambitie 2010 nog haalbaar ?	In MER actuele planning opnemen
Br2	Tweede aansluiting Houten op A27 meenemen	Meenemen in trechterproces
Br3	Aandacht voor Nationaal Landschap Rivierengebied	Meenemen bij beleidskader
Br 4	Geluid en veranderingen in geluidbelasting meenemen	Meenemen bij aspect geluid
Br 5	Wijzigingen grondgebruik door herinrichting Groenraven-oost meenemen	Meenemen bij beschrijving autonome ontwikkeling
Br 6	(effecten op) Raaphofse Bos beschrijven	Meenemen bij aspect natuur
Br 7	Provinciale maatregelen N229 meenemen	Meenemen bij beleidskader
Br 8	Leefbaarheid en andere effecten op kernen Bunnik en Odijk meenemen	Meenemen bij aspect woon- en leefmilieu
Br9	Meer uiteenlopende alternatieven (Kanaaldijk-A27 e.d) meenemen	Meenemen in trechterproces
Br 10	Alternatief met kleine maatregelen aan bestaande infrastructuur en verkeerswerende maatregelen meenemen (nulplusalternatief)	Meenemen in trechterproces
Br 11	Potentiële trillinggevoelige bestemmingen in kaart brengen	Meenemen bij aspect woon- en leefmilieu
Br 12	Verkeerseffecten in Odijk, Bunnik en het buitengebied opnemen	Meenemen bij aspect verkeer
Br 13	Mogelijkheden reconstructie bestaande aansluiting meenemen	Meenemen in trechterproces
Br 14	Barrièrewerking voor ecologie meenemen ivm PEHS en verbindingen tussen Fort Vechten, Nieuw Wulven en Kromme Rijn	Meenemen bij aspect natuur
Br 15	Effecten op luchtkwaliteit, ook in Bunnik	Meenemen bij aspect lucht

Code	Opmerking	Verwerking in Richtlijnen
Br 16	Risico's vervoer gevaarlijke stoffen voor bewoners en het waterwingebied	Meenemen bij aspect water
	LTO Noord (24 april 2006)	
LTO1	Ingaan op ruimtelijk beleid Utrecht mbt landbouwkerngebieden	Meenemen bij beleidskader
LTO2	Alle recente ontwikkelingen en ideeën , zoals woningbouw bij Bunnik en omleiding N229 meenemen	Meenemen bij beleidskader
LTO3	Landbouweffectrapportage opstellen waarin wordt ingegaan op bereikbaarheid van percelen, gevolgen voor de waterhuishouding, aantasting van huiskavels, ontsluiting en ontwikkelingsmogelijkheden.	Effecten op de landbouw meenemen;
LTO4	Huidige situatie concreter beschrijven, voorbeeld ontwerp Bestemmingsplan Buitengebied Bunnik	Meenemen bij beleidskader
LTO5	Meer alternatieven en varianten nodig om een goede afweging te kunnen maken	Meenemen in trechterproces
	Rijksdienst Oudheidkundig Bodemonderzoek (24 april 2006)	
ROB1	Niet specifiek op LIMES richten; er zijn rivierstroomruggen met een hoge verwachtingswaarde vanuit verschillende periodes	Meenemen bij aspect archeologie
ROB2	ARCHIS waarnemingen in onderzoek betrekken	Meenemen bij aspect archeologie
	Rijkswaterstaat Utrecht (24 april 2006)	
RWS1	Relatie met Verkenning Ring Utrecht aangeven	Meenemen bij probleemanalyse en beleidskader
	Provincie Utrecht (25 april 2006)	
Put1	Aandacht geven aan schootsveld Fort Vechten en ambitie om dit open te houden	Meenemen bij aspect landschap & cultuurhistorie
Put2	Ruimtelijke kwaliteit Nieuwe Hollandse WaterLinie in project betrekken; ruimtelijke karakteristiek als criterium opnemen	Meenemen bij aspect landschap & cultuurhistorie
Put3	Verkeerstroom naar Nationaal Liniecentrum in Fort Vechten in onderzoek betrekken	Meenemen bij aspect verkeer

Code	Opmerking	Verwerking in Richtlijnen
Put 4	Onderzoek naar gebiedsontsluiting enveloppe Rijnauwen-Vechten in het MER betrekken, en als criterium meenemen	Meenemen bij aspect verkeer
Put 5	Landbouw als zelfstandig aspect bij analyse benoemen	Meenemen als apart aspect
Put 6	Bos Nieuw Wulven actuele situatie betrekken	Meenemen bij aspect recreatie
Put 7	Gevolgen voor bekende en verwachte archeologische waarden beschrijven	Meenemen bij aspect archeologie
Put 8	Niet alleen langs nieuwe weg, maar ook veranderingen langs bestaande routes berekenen	Meenemen voorzover de veranderingen relevant zijn
Put 9	Geluidberekeningen voor alle woningen waarvoor door het nieuwe tracé een verandering in de gevelbelasting optreedt	Meenemen bij aspect geluid
	Natuur- en milieufederatie Utrecht (25 april 2006)	
NMU1	Alternatieven vanuit de zuidkant van Houten richting A27 meenemen	Meenemen in trechterproces
NMU 2	Opwaardering aansluiting op A27 onderzoeken	Meenemen in trechterproces
NMU 3	Extra mogelijkheden openbaar vervoer onderzoeken	Meenemen in trechterproces
NMU 4	MMA vooral baseren op natuur, milieu en landschap, en niet op voorhand beperken tot omgeving Rijsbruggerweg	Meenemen bij ontwikkeling MMA; MMA wel richten op de varianten die in stap 4 overblijven
NMU 5	Aanvullende maatregelen om sluipverkeer dor buitengebied te beperken onderzoeken	Meenemen in trechterproces
NMU 6	Nulalternatief als reëel alternatief onderzoeken	Nulalternatief alleen als referentiesituatie onderzoeken
NMU 7	Aandacht voor inpassing langzaam verkeer in alle varianten	Meenemen bij aspect verkeer
NMU8	Luchtkwaliteit; ook PM 2,5 berekenen	Afwijzen; geen beoordelingskader voor
NMU 9	Lucht; niet alleen toetsen aan grenswaarden, maar ook hoogste waarden rapporteren	Meenemen bij aspect lucht
NMU 10	Ingaan op Gebiedsprogramma ambities Rijnauwen-Vechten	Meenemen bij beleidskader
NMU11	Landschap; effecten op beleving open ruimte beschrijven	Meenemen bij aspect landschap
NMU 12	Landbouw; ook doorsnijden van landbouwkundige structuur en functioneren van agrarische bedrijven beschrijven	Meenemen in kader LER
NMU 13	Effect op waterhuishouding meenemen	Meenemen bij aspect water

Code	Opmerking	Verwerking in Richtlijnen
NMU 14	Cultuurhistorie en archeologie: effecten beschrijven en visueel maken	Meenemen bij aspect landschap
NMU 15	Natuur: verstoring en barrièrewerking analyseren	Meenemen bij aspect natuur
NMU 16	Schermborststellen in relatie brengen met de landschappelijke effecten en de open ruimte	Meenemen bij aspect landschap
	Kamer van Koophandel Utrecht (25 april 2006)	
	Geen opmerkingen ten behoeve van de Richtlijnen	
	Milieuwerkgroep Houten (25 april 2006)	
MWH 1	Nulalternatief bestaand uit opkrikken ontsluiting Staart/A27; verkeersluw Rijsbruggerweg en extra HOVnaar Utrecht	Meenemen in trechterproces
MWH2	Onderzoek maximale inpassing, bijvoorbeeld in een tunnelbak	In- en ondergrondse varianten niet noodzakelijk
MWH3	Onderzoek hoe belevingswaarde van het gebied op andere manier kan worden verhoogd; Rijsbruggerweg voor recreatie- en fietsverkeer.	Gecombineerd met SALTO-varianten meenemen; niet afzonderlijk
MWH 4	Onderzoek compensatie met natuurontwikkeling (plassen/moerassen) aansluitend aan Bos Nieuw Wulven.	Compensatie wordt onderzocht op basis van analyse van effecten.
MWH5	Fietsveiligheid als criterium betrekken	Meenemen bij aspect woon- en leefmilieu
	P.J. Lekkerkerker (25 april 2006)	
Lek 1	Eerder afgewezen alternatieven in het MER beschouwen	Meenemen in trechterproces
Lek 2	Alternatief Kanaaldijk vanuit Wijk bij Duurstede betrekken	Meenemen in trechterproces
Lek 3	Aansluiting vanaf de Fortweg op A27 meenemen	Meenemen in trechterproces
Lek 4	Situatie in 2010 in MER onderzoeken/beschrijven	2010 is basisjaar voor de effectanalyse
Lek 5	Effecten op/beperkingen voor de agrarische sector bestuderen	Meenemen bij aspect landbouw
	Van Bentum/Puijk , Tureluurweg 3, Bunnik (25 april 2006)	
Vbp 1	Welke verkeersintensiteiten worden verwacht ?	Meenemen bij aspect verkeer
Vbp 2	Wat is het geluidsniveau, en wat gebeurt er als dit de normen	Meenemen bij aspect geluid

Code	Opmerking	Verwerking in Richtlijnen
	overschrijdt	
Vpb 3	Hoe breed wordt de weg ?	Meenemen bij beschrijving van de varianten
Vbp 4	Is er genoeg ruimte tussen de woningen 1,3,5,16 voor een weg ?	Meenemen bij beschrijving van de varianten
Vbp 5	Gevolgen voor bewoners van een weg zo vlakbij ?	Meenemen bij aspect geluid
Vbp 6	Gevolgen voor luchtkwaliteit ?	Meenemen bij aspect lucht
Vbp 7	Hoe dicht mag de weg op de woningen komen ?	Meenemen bij beschrijving van de varianten
Vbp 8	Wat zijn de consequenties voor landbouwdieren en producten ?	Meenemen bij aspect landbouw
Vbp 9	Aanleg effecten op bestaande bebouwing	Meenemen bij aspect woon- en leefmilieu
Vbp 10	Bereikbaarheid van omliggende dorpen en voorzieningen	Meenemen bij aspect woon- en leefmilieu
Vbp 11	Effect op files op de A12 , en filekansen op de nieuwe weg zelf ?	Meenemen bij aspect verkeer
	Buurt/belangenvereniging Bunnik Buiten (25 april 2006)	
BB1	Aandacht gevraagd voor geluid en lucht	Meenemen bij aspect geluid
BB2	Aandacht gevraagd voor uitbreidingsmogelijkheden agrarische bedrijven	Meenemen bij aspect landbouw
BB3	Ingaan op betekenis definitie autoweg voor de oplossing	Meenemen in begrippenlijst
BB4	Ingaan op invloed van weg op rust in het bos (voor mensen en dieren)	Meenemen bij aspecten natuur en recreatie
BB5	Rekening houden met archeologische waarden	Meenemen bij aspect archeologie
BB6	Gevolgen voor waterwingebied beschrijven.	Meenemen bij aspect water
BB7	Andere, eerder afgevalen alternatieven alsnog meenemen	Meenemen in trechterproces
BB8	Aandacht gevraagd voor bereikbaarheid woningen/bedrijven in het buitengebied	Meenemen bij aspecten woon- en leefmilieu en landbouw
BB9	Aandacht gevraagd voor variant op bestaand aansluiting N229/A12	Meenemen in trechterproces
BB10	Ook Wijk bij Duurstede en Kanaaldijk –optie betrekken	Meenemen in trechterproces
BB11	Effecten op N411 en de aansluiting op de Waterlinieweg / Herculesplein analyseren	Meenemen bij aspect verkeer
BB12	Maatregelen na 2010 ook meenemen	Meenemen in beschrijving en analyse Eindbeeld
BB13	Eén en tweezijdige (via Baan van Fectio) nieuwe aansluiting meenemen	Meenemen in trechterproces

Code	Opmerking	Verwerking in Richtlijnen
	Fam. van Rijn (25 april 2006)	
vRij1	Hoe blijft woning/bedrijf bereikbaar bij afsluiting Achterdijk en tunneltje Vechten ?	Meenemen bij aspect woon- en leefmilieu
vrij 2	Hoe blijft loopbrug A12 bereikbaar ?	Meenemen bij aspect woon- en leefmilieu
vRij3	Hoe zit het met de geluidsoverlast ?	Meenemen bij aspect geluid
vRij4	Wat wordt de afstand tussen de nieuwe weg en woningen	Meenemen bij aspect woon- en leefmilieu
vrij 5	Wat is het effect qua stank en uitlaatgassen	Meenemen bij aspect lucht
vrij 6	Is er aandacht voor de psychische consequenties voor bewoners	Ja, maar geen MER-onderwerp; aandacht door communicatie en open informatie
	Stichting Bunnik Let op Uw Saeck (25 april 2006)	
LUW1	In het MER moet rekening gehouden worden met ontwikkelingen na het gereed komen van de haalbaarheidsstudie SALTO	Meenemen bij beleidskader
LUW2	Naast beoogde aansluiting moeten ook andere alternatieven worden bekeken, o.a. naar het westen en de Kanaaldijk vanaf Wijk bij Duurstede	Meenemen in trechterproces
LUW3	Studiegebied verruimen	Studiegebied wordt per aspect bepaald door het gebied waarin effecten kunnen optreden
LUW4	Variant via N409/N408 /verkeersplein Laagraven/A12 meenemen	Meenemen in trechterproces
LUW5	Nulalternatief zou met inzet BORgelden op aansluiting A27 moeten zijn	Meenemen in trechterproces
LUW 6	Toekomstige ontwikkelingen aansluiting N229 meenemen (na 2010)	Meenemen bij beleidskader
LUW7	Aanpassing A27 als variant meenemen	Meenemen in trechterproces
LUW8	Verbinding langs spoorlijn naar Mereveldseweg en aansluiting aldaar meenemen	Meenemen in trechterproces
LUW9	Onderzoek wat de meest duurzame oplossing is, los van knelpunt in kasstromen (budget wat besteed moet worden uiterlijk 2010)	Meenemen in analyse eindbeeld
LUW 10	Ga in op de doorstroming vanaf de nieuwe weg op de verstopte A12 (ochtendspits) en de milieugevolgen daarvan, alsmede op de invloed	Meenemen bij aspect verkeer

Code	Opmerking	Verwerking in Richtlijnen
	van stagnatie op de nieuwe weg op sluipverkeer door het buitengebied.	
LUW11	Wat zijn de gevolgen in termen van verstedelijking rond station Bunnik, ook vanuit de financiële koppeling die de gemeente Bunnik gelegd heeft tussen de verstedelijking en de financiële bijdrage aan de nieuwe verbinding	Er zijn geen gekoppelde ruimtelijke ontwikkelingen; is geen onderdeel van het MER.
LUW12	Beschouw een meer westelijk gelegen aansluiting (gunstiger voor leefmilieu in Bunnik)	Meenemen in trechterproces
LUW13	Beschouw een tunnelvariant onder de A12 door in combinatie met een tunnel onder het spoor in Bunnik	In- en ondergrondse varianten niet noodzakelijk
LUW 14	Ga in op het effect van de verkeersmaatregelen op het buitengebied; wordt dit inderdaad (veel) minder?	Meenemen bij aspect verkeer
LUW 15	Ga in op mogelijkheden van tijdsspecifieke afsluitingen	Meenemen, onderdeel nulplusalternatief.
LUW 16	Ga in op mogelijkheden afzonderlijke fietspaden, bijv. langs N410	Meenemen, onderdeel nulplusalternatief
	Werkgroep Natuurlijk Zeist West (26 april 2006)	
NZW 1	Betrek faunapassage over/onder A12 bij Fort Vechten	Meenemen bij aspect natuur
NZW 2	Betrek landgoederenzone met belangrijke natuurkernen ten noorden van de Kromme Rijn (Rijnwijck, Wulperhorst, Nienhof)	Meenemen bij aspect landschap
NZW3	Niet beperken tot Rode Lijstsoorten, maar alle relevante natuurwaarden vermelden	Meenemen bij aspect natuur
	H.A. de Vries (27 april 2006)	
	Geeft bezwaren aan tegen 2 varianten, maar geen opmerkingen ten behoeve van de Richtlijnen	
	Nieuwe Hollandse Waterlinie, enveloppecommissie Rijnauwen-Vechten (27 april 2006)	
NHW1	Betrek ambitie om bereikbaarheid van Fort Vechten te verbeteren in de criteria voor de toetsing van de alternatieven	Meenemen bij beleidskader
NHW2	Betrek het streven naar een maximale ruimtelijke kwaliteit van het	Meenemen bij aspect landschap

Code	Opmerking	Verwerking in Richtlijnen
	open schootsveld voor het fort bij de uitwerking van het meest milieuvriendelijk alternatief	
NHW3	Betrek de ruimtelijke karakteristiek van de NHWL als toetsingscriterium voor de beoordeling van de varianten	Meenemen bij aspect landschap
	Loonbedrijf Nico van Bentum (ongedateerd)	
NvB1	Mist aandacht voor landbouw; vraagt landbouweffectrapportage naast MER	Landbouweffecten in MER opnemen
NvB2	Betrek nieuwe bestuurlijke/ruimtelijke ontwikkelingen in Bunnik	Meenemen bij beleidskader
NvB3	Geef effecten op de bedrijfsvoering aan als effecten van de afsluiting van de Achterdijk	Meenemen bij aspect landbouw
NvB4	Ga in op de effecten op de luchtkwaliteit in relatie tot de uitbreidingsmogelijkheden van de landbouw	Meenemen bij aspect landbouw
NvB5	Vraagt aandacht voor effecten geluid	Meenemen bij aspect geluid
NvB6	Vraagt aandacht voor mogelijkheden fiets en tram	Meenemen in kader nulplusalternatief
NvB7	Vraagt inzicht in effecten toekomstig Schalkstad	Schalkstad maakt geen onderdeel uit van vastgesteld beleid en is dus geen element in het MER
NvB 8	Vraagt inzicht in relatie met het klooster, Nieuwegein	Meenemen bij beleidskader
	Dienst landelijk gebied, Landinrichtingscommissie Groenraven-oost	
LIC1	Vraagt aandacht voor de economische gevolgen voor de landbouw, en de bereikbaarheid van bedrijven en veldkavels	Meenemen bij aspect landbouw
LIC2	Vraagt onderzoek naar effecten op de recreatie, de beleving van de recreant, de aantrekkelijkheid van Bos Nieuw Wulven	Meenemen bij aspect recreatie
LIC3	Vraagt aandacht voor de ontsluiting van het bos vanaf de Rijsbruggerweg.	Meenemen bij aspect recreatie
LIC4	Vraagt aandacht voor landschap, cultuurhistorie en archeologie, en de effecten op het agrarische landschap	Meenemen bij aspect landschap e.a.
LIC5	Vraagt aandacht voor de sociale gevolgen voor de bewoners van het	Meenemen bij aspect woon- en leefmilieu

Code	Opmerking	Verwerking in Richtlijnen
	buitengebied	

Samenwerken Aan Langere Termijn Ontwikkeling (SALTO) aansluiting knoop Bunnik- Houten op de A12 2010, 1e fase

Advies voor richtlijnen voor het milieueffectrapport

2 juni 2006 / rapportnummer 1732-23



commissie voor de milieueffectrapportage

Aan de gemeenteraden van Bunnik en Houten

uw kenmerk

uw brief
14 maart 2006

ons kenmerk
1732-24/Pi/hb

onderwerp
Advies voor richtlijnen voor het MER
Salto

doorkiesnummer
(030) 234 76 34

Utrecht,
2 juni 2006

Geachte Raadsleden,

Met bovengenoemde brief stelde u de Commissie voor de milieueffectrapportage (m.e.r.) in de gelegenheid een advies voor richtlijnen uit te brengen voor een milieueffectrapport (MER) ten behoeve van de besluitvorming over Samenwerking Aan Langere Termijn Ontwikkeling (SALTO) aansluiting knoop Bunnik-Houten op de A12 2010, 1^e fase. Overeenkomstig artikel 7.14 van de Wet milieubeheer (Wm) bied ik u hierbij het advies van de Commissie aan.

De Commissie hoopt met haar advies een constructieve bijdrage te leveren aan de totstandkoming van de richtlijnen voor het MER. Zij zal graag vernemen hoe u gebruik maakt van haar aanbevelingen. Dit houdt in dat de Commissie graag de vastgestelde richtlijnen krijgt toegestuurd.

Hoogachtend,

mr. F.W.R. Evers
Voorzitter van de werkgroep m.e.r.
A12 SALTO 2010 (1^e fase)

Postadres Postbus 2345
3500 GH UTRECHT
Bezoekadres Arthur van Schendelstraat 800
Utrecht

telefoon (030) 234 76 66
telefax (030) 233 12 95
e-mail mer@eia.nl
website www.commissiemer.nl

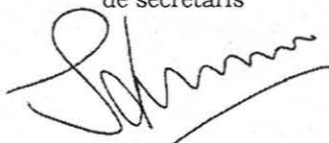
Advies voor richtlijnen voor het milieueffectrapport
Samenwerken Aan Langere Termijn Ontwikkeling (SALTO)
aansluiting knoop Bunnik-Houten op de A12 2010, 1e fase

Advies op grond van artikel 7.14 van de Wet milieubeheer voor het milieueffectrapport over de Samenwerking Aan Langer Termijn Ontwikkeling (SALTO) aansluiting knoop Bunnik-Houten op de A12 2010, 1e fase,

uitgebracht aan de gemeenteraad van Bunnik en de gemeenteraad van Houten door de Commissie voor de milieueffectrapportage; namens deze

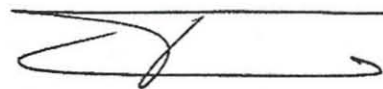
de werkgroep m.e.r.
A12 SALTO 2010, 1e fase,

de secretaris



mr. S. Pieters

de voorzitter



mr. F.W.R. Evers

Utrecht, 2 juni 2006

INHOUDSOPGAVE

1. INLEIDING	1
2. HOOFDPUNTEN VAN HET ADVIES.....	2
3. ACHTERGROND EN BESLUITVORMING.....	2
3.1 Probleemanalyse en doel	2
3.2 Beleidskader en besluiten.....	3
4. VOorgenomen ACTIVITEIT EN ALTERNATIEVEN	3
4.1 Alternatieven	3
4.2 Bewonersalternatief.....	4
4.3 Voorgenomen activiteit (gefaseerde aanpak)	4
4.4 Meest milieuvriendelijk alternatief	4
5. BESTAANDE SITUATIE, AUTONOME ONTWIKKELING EN MILIEUGEVOLGEN	4
5.1 Verkeer	5
5.2 Gevolgen voor woon- en leefmilieu	5
5.2.1 Luchtkwaliteit	5
5.2.2 Geluid	6
5.2.3 Veiligheid, lichthinder en trillingen.....	7
5.3 Gevolgen voor landschap, cultuurhistorie en archeologie.....	7
5.4 Gevolgen voor de natuur.....	7
5.5 Gevolgen voor bodem en water	8
6. OVERIGE HOOFDSTUKKEN VAN HET MER.....	8
7. VORM EN PRESENTATIE.....	8

BIJLAGEN

1. Brief van het bevoegd gezag d.d. 14 maart 2006 waarin de Commissie in de gelegenheid wordt gesteld om advies uit te brengen
2. Kennisgeving in het AD, Utrecht-Oost d.d. 15 maart 2006
3. Projectgegevens
4. Lijst van inspraakreacties en adviezen

1. INLEIDING

De gemeenten Bunnik en Houten hebben het voornemen om een aansluiting op de A12 te realiseren voor de knoop Bunnik/Houten. Hiervoor dient milieueffectrapportage (m.e.r.) te worden doorlopen. Het bevoegd gezag zijn de beide gemeenteraden van deze gemeenten. Voor de realisatie van de weg en het knooppunt zullen de bestaande bestemmingsplannen worden gewijzigd.

Bij brief van 14 maart 2006 is de Commissie voor de m.e.r. in de gelegenheid gesteld om advies uit te brengen over de richtlijnen voor het milieueffectrapport (MER)¹. De m.e.r.-procedure ging van start met de kennisgeving van de startnotitie in het AD Utrecht-Oost van 15 maart 2006².

Dit advies is opgesteld door een werkgroep van de Commissie voor de m.e.r. – verder aangeduid als ‘de Commissie’³. Het bedoelt aan te geven welke informatie het MER moet bieden om het milieubelang volwaardig in de besluitvorming mee te wegen.

Via de gemeenten Bunnik en Houten heeft de Commissie kennis genomen van de inspraakreacties en adviezen⁴. Dit advies verwijst naar een reactie als die nieuwe inzichten naar voren brengt over specifieke lokale milieumomstandigheden, te onderzoeken alternatieven of belangrijke onjuistheden bevat die ter voorkoming van misverstanden weerlegd dienen te worden.

¹ Zie bijlage 1.

² Zie bijlage 2.

³ Zie voor de samenstelling bijlage 3.

⁴ Zie bijlage 4.

2. HOOFDPUNTEN VAN HET ADVIES

De Commissie beschouwt de volgende punten als essentiële informatie in het milieueffectrapport. Dat wil zeggen dat het MER onvoldoende basis biedt voor het meewegen van het milieubelang in de besluitvorming, als de volgende informatie ontbreekt:

Trechtering om te komen tot een uiteindelijk voorkeurstracé

In de Startnotitie wordt aangegeven dat het tracé Rijsbruggerweg de voorkeur heeft en dat alleen op basis van varianten bekeken zal worden welk tracé de definitieve voorkeur zal krijgen.

Om tot een bredere overweging te komen dient in het MER echter eerst een afweging gemaakt te worden tussen aansluitingen gericht op de A12 en de A27. Vervolgens kan op basis van verschillende tracé-alternatieven een afweging gemaakt worden ten gunste van een definitieve tracékeuze. Deze dient in het MER nader onderbouwd te worden en vooral dient te worden aangegeven welke milieuarargumenten daarbij een rol hebben gespeeld.

Gefaseerde aanpak

In het MER dient de gehele ontwikkeling om te komen tot een definitieve aansluiting op het rijkswegennet beschreven te worden. Dit kan per fase beschreven worden.

Samenvatting

De samenvatting is het deel van het MER dat vooral wordt gelezen door besluitvormers en insprekers. Daarom verdient dit onderdeel bijzondere aandacht. De samenvatting moet als zelfstandig document leesbaar zijn en een goede afspiegeling zijn van de inhoud van het MER.

3. ACHTERGROND EN BESLUITVORMING

3.1 Probleemanalyse en doel

Er dient een bredere probleemanalyse in het MER te worden gemaakt dan waarin de startnotitie van is uitgegaan. Naast het creëren van een oplossing voor het bereikbaarheidsprobleem van Houten – het forensenverkeer richting Utrecht – dient er ook een oplossing gevonden te worden voor de verkeersproblematiek in het buitengebied tussen Houten en Bunnik. Een oplossing voor de bereikbaarheid van Houten zal tegelijkertijd ertoe kunnen leiden dat het buitengebied als sluiproute minder zal worden belast. De beperkte capaciteit van de aansluiting van de N229 op de A12 staat in feite los van de bereikbaarheidsproblematiek van Houten.

Allereerst dient gekeken te worden naar aansluitingsmogelijkheden richting zowel de A12 (gedeelte Laagraven – Bunnik) als ook de A27. Op hoofdlijnen kan daarbij een afweging gemaakt worden, waarbij naast verkeerskundige overwegingen ook andere aspecten (landschap, cultuurhistorie, recreatie, natuur en waterwinning) een rol dienen te spelen. Bij deze afweging dienen ook de mogelijkheden en de knelpunten van de N409 en de N229 betrokken te worden. Daarnaast dient de lopende netwerkanalyse voor de ring Utrecht,

zoals ingegeven vanuit de Nota Mobiliteit, betrokken te worden, voor zover relevant voor deze studie.

In het MER moet duidelijk worden aangegeven wat het feitelijke probleem is, c.q. welke de feitelijke problemen zijn ten aanzien van bereikbaarheid, veiligheid en leefbaarheid. Hierbij dient zoveel mogelijk in kwantitatieve zin te worden ingegaan op de aard van de problemen en de (concrete) doelen die hiervoor gesteld worden, zoals bijvoorbeeld:

- herkomst/bestemmingrelaties: oriëntaties en de vertaling ervan in intensiteiten (pieken en gemiddeld) op verschillende delen van het wegennet;
- de intensiteits/capaciteitsverhouding op de wegen: op welke locaties wordt de weg- en/of kruispuntcapaciteit overschreden en in welke mate;
- hoeveel mensen worden blootgesteld aan overschrijding van grenswaarden t.a.v. geluid en emissie van NO₂ en fijn stof;
- de bestaande OV-verbindingen;
- de huidige verkeersveiligheidssituatie in termen van ongevallen (de aard van de ongevallen, op welke locaties hebben deze plaatsgevonden en wat is de omvang ervan) op de te beschouwen wegen;
- het aantal gehinderden door barrièrewerking langs de verschillende delen van de onderhavige wegen.

Bij de probleemanalyse dient op hoofdlijnen ook het oplossend vermogen van de alternatieven in beeld gebracht te worden.

3.2 Beleidskader en besluiten

Hierbij dienen de relevante besluiten en beleidsdocumenten betrokken te worden, waarbij ook toekomstige ontwikkelingen zoveel mogelijk vermeld dienen te worden, waaronder de besluiten met een voldoende mate van concreetheid die nog in de pijplijn zitten (potentieel autonome ontwikkelingen). Aandacht dient tevens uit te gaan naar het beleidskader met betrekking tot de beide relevante nationale landschappen (NHWL⁵ en Rivierengebied, deelgebied "Kromme Rijn").

4. VOORGENOMEN ACTIVITEIT EN ALTERNATIEVEN

4.1 Alternatieven

Afhankelijk van de uitkomsten van de afweging zoals aangegeven bij de probleemanalyse (zie hiervoor paragraaf 3.1) kan ingezoomd worden op alternatieve oplossingen. Wanneer die aantakken op de A12, volgens de opzet van de startnotitie, dan dient daarbij in het MER een bredere afweging gemaakt te worden van de in de startnotitie beschreven tracé-alternatieven (tracé Oostromsdijkje, tracé N410 en tracé Rijsbruggerweg), alsmede het bewonersalternatief. Ook deze tracé-afweging kan op hoofdlijnen plaatsvinden.

Hierbij kunnen andere verkeersaspecten betrokken worden, zoals oplossingen voor de N229 en de aansluiting daarvan op de A12 of de randvoorwaarde dat er zo min mogelijk aansluitingen worden gemaakt (combinatie van aansluitingen).

⁵ NHWL = Nieuwe Hollandse Waterlinie.

zoals ingegeven vanuit de Nota Mobiliteit, betrokken te worden, voor zover relevant voor deze studie.

In het MER moet duidelijk worden aangegeven wat het feitelijke probleem is, c.q. welke de feitelijke problemen zijn ten aanzien van bereikbaarheid, veiligheid en leefbaarheid. Hierbij dient zoveel mogelijk in kwantitatieve zin te worden ingegaan op de aard van de problemen en de (concrete) doelen die hiervoor gesteld worden, zoals bijvoorbeeld:

- herkomst/bestemmingrelaties: oriëntaties en de vertaling ervan in intensiteiten (pieken en gemiddeld) op verschillende delen van het wegennet;
- de intensiteits/capaciteitsverhouding op de wegen: op welke locaties wordt de weg- en/of kruispuntcapaciteit overschreden en in welke mate;
- hoeveel mensen worden blootgesteld aan overschrijding van grenswaarden t.a.v. geluid en emissie van NO₂ en fijn stof;
- de bestaande OV-verbindingen;
- de huidige verkeersveiligheidssituatie in termen van ongevallen (de aard van de ongevallen, op welke locaties hebben deze plaatsgevonden en wat is de omvang ervan) op de te beschouwen wegen;
- het aantal gehinderden door barrièrewerking langs de verschillende delen van de onderhavige wegen.

Bij de probleemanalyse dient op hoofdlijnen ook het oplossend vermogen van de alternatieven in beeld gebracht te worden.

3.2 Beleidskader en besluiten

Hierbij dienen de relevante besluiten en beleidsdocumenten betrokken te worden, waarbij ook toekomstige ontwikkelingen zoveel mogelijk vermeld dienen te worden, waaronder de besluiten met een voldoende mate van concreetheid die nog in de pijplijn zitten (potentieel autonome ontwikkelingen). Aandacht dient tevens uit te gaan naar het beleidskader met betrekking tot de beide relevante nationale landschappen (NHWL⁵ en Rivierengebied, deelgebied "Kromme Rijn").

4. VOORGENOMEN ACTIVITEIT EN ALTERNATIEVEN

4.1 Alternatieven

Afhankelijk van de uitkomsten van de afweging zoals aangegeven bij de probleemanalyse (zie hiervoor paragraaf 3.1) kan ingezoomd worden op alternatieve oplossingen. Wanneer die aantakken op de A12, volgens de opzet van de startnotitie, dan dient daarbij in het MER een bredere afweging gemaakt te worden van de in de startnotitie beschreven tracé-alternatieven (tracé Oostromsdijkje, tracé N410 en tracé Rijsbruggerweg), alsmede het bewonersalternatief. Ook deze tracé-afweging kan op hoofdlijnen plaatsvinden.

Hierbij kunnen andere verkeersaspecten betrokken worden, zoals oplossingen voor de N229 en de aansluiting daarvan op de A12 of de randvoorwaarde dat er zo min mogelijk aansluitingen worden gemaakt (combinatie van aansluitingen).

⁵ NHWL = Nieuwe Hollandse Waterlinie.

Indien uit de voorselectie een tracé elders als vergelijkbaar gunstig naar voren komt, dan dient dat tracé met dezelfde mate van detaillering te worden uitgewerkt.

4.2 Bewonersalternatief

Tijdens de inspraakavond zijn bewoners van de buurt Rijsbruggerweg/Achterweg/Tureluurweg met een eigen alternatief gekomen. De voor- en nadelen van dit alternatief zullen gelijkwaardig in het MER worden meegenomen, zo heeft het bevoegd gezag aangegeven.

4.3 Voorgenomen activiteit (gefaseerde aanpak)

De gehele aanpak om te komen tot een definitieve aansluiting op de A12 dient in het MER beschreven te worden en niet slechts de eerste fase. Voorkomen moet worden dat de keuze voor de eerste fase bepaalde mogelijk milieuvriendelijker alternatieven voor fase 2 bemoeilijkt. Wel mogen de fasen afzonderlijk behandeld worden. In het MER dient zowel de precieze ligging van de verbindingsweg, maar vooral ook de wijze van aansluiten beschreven te worden. Gelet op de inspraak⁶, dient enerzijds aangegeven te worden voor welke periode de gekozen oplossing zal werken. Daarnaast dient een doorkijk gegeven te worden – voor zover mogelijk – richting de vervolgfase. Daarbij kan worden aangegeven in welke mate iedere fase probleemoplossend is.

4.4 Meest milieuvriendelijk alternatief

De Commissie adviseert voor het meest milieuvriendelijk alternatief (MMA) aandacht te besteden aan de volgende aspecten. Uitgaande van een meest milieuvriendelijk tracé:

- Een goede landschappelijke inpassing en op de lange termijn meest duurzame oplossing ten aanzien van minimalisering van doorsnijdingen, beperking ruimtebeslag en minimale aantasting landschapsstructuur en cultuurhistorische en archeologische waarden;
- Een natuurvriendelijke inpassing met speciale aandacht voor beschermde soorten, zoals vleermuizen en ringslangen;
- Geen of minimale gevolgen voor het archeologische en cultuurhistorische erfgoed;
- Het begeleiden van de weg door sloten/houtwallen/poelen om zo een ecologische zone mogelijk te maken, met gebruikmaking van aanwezige (basische) kwel.

5. BESTAANDE SITUATIE, AUTONOME ONTWIKKELING EN MILIEU-GEVOLGEN

De bestaande situatie van het milieu in het studiegebied, inclusief de autonome ontwikkeling hiervan, moet beschreven worden als referentie voor de te verwachten milieueffecten van de verschillende alternatieven.

Het studiegebied moet op kaart worden aangegeven en omvat de verschillende tracés c.q. alternatieven en de omgevingen daarvan, voor zover daar effecten

⁶ Zie bijlage 4, inspraakreactie nummer 2 (college van B&W van Utrecht), laatste alinea betreffende de tijdelijke situatie.

van de voorgenomen activiteit kunnen gaan optreden. Per milieuaspect (lucht, bodem, water et cetera) kan de omvang van het studiegebied verschillen. Tevens moet op kaart een overzicht worden gegeven van de in het studiegebied (geluid en anderszins) gevoelige gebieden en objecten. Bijzondere aandacht dient uit te gaan naar mitigerende en compenserende maatregelen alsmede de effecten daarvan (inclusief kwantitatieve onderbouwing).

5.1 Verkeer

Geef een analyse van het huidige verplaatsingspatroon van het verkeer. Voor welke verplaatsingen bieden openbaar vervoer en fiets thans reeds goede alternatieven op basis van de geconstateerde modal split? Hoe verlopen de belangrijkste autovervoerstromen in het studiegebied? Ga hierbij in het bijzonder in op de situatie tijdens de spitsuren. Op welke kruispunten en wegvakken treedt congestie op? Waar speelt vrachtverkeer een belangrijke rol in de verkeersafwikkeling? Geef voor de toekomstige situatie dezelfde analyse voor de gekozen alternatieven en varianten ten opzichte van de referentie, dit gereleerd aan de probleemstelling.

5.2 Gevolgen voor woon- en leefmilieu

5.2.1 Luchtkwaliteit

Het MER moet inzicht geven in de huidige en toekomstige situatie van de luchtkwaliteit bij autonoom beleid en bij realisatie van het initiatief. Beschrijf in het MER de gevolgen van het initiatief voor de luchtkwaliteit, onafhankelijk of sprake zal zijn van normoverschrijding of niet. Voer een modelberekening uit voor de toetsing aan de eisen van het Besluit Luchtkwaliteit (Blk) 2005. De keuze voor een specifiek rekenmodel moet worden gemotiveerd. De beperkingen verbonden aan de gekozen methode en de representativiteit van gebruikte modelinput (zoals activiteitsgegevens, emissiefactoren en meteorologische gegevens) en modelaannames (t.a.v. bijvoorbeeld verspreiding en omzetting van luchtverontreiniging in de atmosfeer) moet beschreven worden. Onzekerheidsmarges in de eindresultaten, alsook in de berekende achtergrondconcentraties en de effecten van mitigerende maatregelen moeten gepresenteerd worden.

In het MER moet voor fijn stof (PM_{10}) en NO_2 , middels contourenkaarten op basis van modelberekeningen, inzicht in de concentratieniveaus en overschrijdingen van grenswaarden (en plandrempels⁷ voor NO_2), zowel bij autonome ontwikkeling en uitvoering van de voorgenomen activiteit. Beschreven moet worden:

1. de ligging en grootte (in ha) van eventuele overschrijdingsgebieden;
2. de hoogste concentraties binnen de overschrijdingsgebieden;
3. de hoeveelheid woningen en andere gevoelige bestemmingen gelegen binnen de verschillende overschrijdingsgebieden;
4. de mate van overschrijding van grenswaarden ter hoogte van woningen en andere gevoelige bestemmingen.

Opgemerkt kan worden dat in de regel de grenswaarden voor de overige stoffen uit het Blk 2005 (SO_2 , CO, Pb en benzeen) niet zullen worden overschre-

⁷ Overschrijding van plandrempels is toegestaan, maar verplichten wel tot het opstellen van een verbeterplan.

den. Gezien recente jurisprudentie beveelt de Commissie echter toch aan de concentraties van deze stoffen en de toetsing daarvan aan de grenswaarden op te nemen in het MER. Deze beoordeling kan ook eventueel kwalitatief worden uitgevoerd.

Bij toepassing van de saldobenadering bij normoverschrijding moet het saldo bepaald worden, bijvoorbeeld door de verschillen tussen autonome ontwikkeling en voorgenomen activiteit aan te geven qua:

- totale emissies;
- oppervlakte overschrijdingsgebied en/of gemiddelde concentratie⁸;
- aantallen woningen en gevoelige bestemmingen gelegen binnen het overschrijdingsgebied;
- mate van overschrijdingen ter hoogte van woningen en andere gevoelige bestemmingen.

Aannemelijk moet worden gemaakt, dat voldaan wordt aan de gestelde beperkingen naar inhoud, plaats en tijd voor saldering.⁹ Geef tenminste de volgende informatie:

- een omschrijving en de exacte ligging (op kaart) van het plangebied en het salderingsgebied¹⁰;
- een beschrijving van de verandering van de emissies, concentraties en aantallen blootgestelden in het plan- en salderingsgebied en een beschrijving van de autonome ontwikkeling die daarbij als uitgangspunt is gebruikt;
- een beschrijving van de maatregelen waardoor de emissies, concentraties en/of aantal blootgestelden verminderen, daaronder mede inbegrepen eventuele maatregelen in het plangebied zelf¹¹;
- het tijdstip waarop, of de termijn waarbinnen, deze maatregelen worden uitgevoerd¹².

5.2.2 Geluid

Het MER dient inzicht te verschaffen in de geluidbelasting ten gevolge van wegverkeer ter hoogte van bestaande en toekomstige geluidgevoelige bestemmingen. Hierbij dient men zich niet te beperken tot uitsluitend het gebied direct rond de nieuw aan te leggen weg, maar alle wegen mee te nemen waar een toename van 30% of afname 20% van het verkeer te verwachten is. Geef de geluideffecten weer in geluidcontouren.

De Wet geluidhinder wordt in het kader van de modernisering-instrumentarium geluidbeleid, fase 1 gewijzigd. Dit impliceert dat de geluidbelasting in de nabije toekomst in de uniforme Europese dosismaat L_{den} moet worden uitgedrukt. Houd hier rekening mee.

⁸ Dit kan bijvoorbeeld door concentraties, gewogen naar wegvaklengte, te middelen. Het bepalen van wegvaklengte gewogen gemiddelde concentraties kan nuttig zijn in bebouwd gebied waar het oppervlakte overschrijdingsgebied niet nauwkeurig bepaald kan worden.

⁹ Zoals gesteld in het Blk 2005 en de Ministeriële regeling voor de uitwerking van de saldobenadering.

¹⁰ Geef aan welke functionele of geografische samenhang er bestaat tussen plangebied en salderingsgebied.

¹¹ Aannemelijk moet worden gemaakt dat qua luchtkwaliteit per saldo minimaal sprake is van een stand-still situatie.

¹² Geef daarbij aan welke waarborgen getroffen worden opdat de maatregelen daadwerkelijk worden uitgevoerd. Daarbij kan gedacht worden aan de verankering van de maatregelen in bijvoorbeeld een lopende begroting.

5.2.3 Veiligheid, lichthinder en trillingen

Voor het initiatief dient aangegeven te worden wat daarvan de gevolgen zijn voor wat betreft de verkeersveiligheid, de externe veiligheid, de lichthinder en trillingen. Al deze aspecten dienen te worden afgezet tegen de huidige situatie.

5.3 Gevolgen voor landschap, cultuurhistorie en archeologie

Het studiegebied behoort tot 'de tuin van Utrecht' waarin twee nationale landschappen worden ontwikkeld (NHWL en Rivierengebied). Tevens zijn de Romeinse limes en het liniecentrum op het Fort bij Vechten aanwezig. De voorgenomen activiteit voegt een nieuwe ruimtelijke structuur aan het landschap toe. Aangegeven dient te worden hoe door middel van inpassing de te verwachten negatieve effecten van de ingreep (per alternatief) op de huidige landschapsstructuur kunnen worden gemitigeerd. Visualiseer de verwachte effecten en mogelijke inpassingsmaatregelen met behulp van enkele fotomontages of schetsen vanuit verschillende relevante richtingen¹³.

Een ruimtelijke opgave in dit gebied is het zichtbaar en beleefbaar maken van het Waterlinielandschap. In het MER dient te worden aangegeven:

- Wat de opbouw ter plekke is van het linielandschap: weerstandslijn, inundatielijn, accessen, etcetera en wat kunnen de gevolgen van de activiteit hierop zijn?
- Wat zijn de plannen voor de robuuste ecologische verbindingzone die aan de linie gekoppeld is?
- Welke concrete voorstellen zijn er voor het linielandschap ontwikkeld binnen dit traject (enveloppe 6, Rijnauwen-Vechten-'t Hemeltje, binnen Panorama Kraijenhof)?

Ook dienen vanwege mogelijke gevolgen voor de bodem, de gevolgen voor het archeologisch erfgoed geïnventariseerd te worden. Daarbij dient te worden uitgegaan van wat daarover door de ROB¹⁴ is gemeld. Het Kromme Rijngebied staat bekend vanwege de vele nederzettingen uit de IJzertijd tot de vroege Middeleeuwen en de infrastructuur van de Romeinse Limes.

5.4 Gevolgen voor de natuur

Soorteninformatie

Op grond van de Flora- en faunawet (art. 3 en 4) zijn de meeste gewervelde diersoorten en een groot aantal plantensoorten in het studiegebied beschermd. Ga voor ieder alternatief na of dit zal leiden tot in de Flora- en faunawet genoemde verboden gedragingen. Indien dat het geval is, zal een ontheffing op grond van artikel 75 van de Flora- en faunawet moeten worden aangevraagd¹⁵. Voor het ontheffingsverzoek dient een inventarisatie van de ruimtelijke verspreiding van alle in het gebied voorkomende soorten conform Flora- en faunawet te worden gemaakt. In het MER kan worden volstaan met

¹³ Zie bijlage 4, inspraakreactie .. van het Ministerie van LNV.

¹⁴ Zie bijlage 4, inspraakreactie nummer .. van de Rijksdienst voor het Oudheidkundig Bodemonderzoek.

¹⁵ Daarbij dient bedacht te worden dat niet voor alle vogelsoorten ontheffing mogelijk is.

het aangeven van de gevolgen voor de doelsoorten¹⁶ (of een gemotiveerde selectie van de belangrijkste voorkomende soorten).

Gebiedsinformatie

Het gebied 'de Raaphof' is een essenhakhout. De status van dit gebied dient in het MER aangegeven te worden, alsmede de mogelijke gevolgen en de consequenties daarvan vanwege de status.

5.5 Gevolgen voor bodem en water

De eventuele gevolgen voor bodem en water dienen in beeld gebracht te worden. In het MER dient voldoende informatie over de gevolgen voor het water gegeven te worden, dat op basis daarvan de Watertoets uitgevoerd kan worden. Tevens dient de relatie gelegd te worden met het Grondwaterbeschermingsgebied en de eisen die voortvloeien uit de Grondwaterwet.

De aanwezigheid van het Waterwingebied in het plangebied, maakt dat mogelijk extra maatregelen nodig zijn om dit initiatief te realiseren. In het MER dient aangegeven te worden – wanneer dit onderscheidend is, zo nodig per variant – welke maatregelen allemaal getroffen kunnen en zullen worden en wat daarvan de effectiviteit zal zijn.

6. OVERIGE HOOFDSTUKKEN VAN HET MER

Voor de onderdelen "vergelijking van alternatieven", "leemten in milieu-informatie" en "samenvatting van het MER" heeft de Commissie geen aanbevelingen naast de wettelijke voorschriften.

7. VORM EN PRESENTATIE

In het MER dient recent kaartmateriaal met een duidelijke legenda te worden gebruikt. Op minstens één kaart moeten alle topografische namen, die in het MER worden gebruikt, goed leesbaar zijn weergegeven. Het kaartmateriaal waarop de (varianten van) tracés worden weergegeven moet een zodanige schaal hebben dat zij voldoende informatief zijn, maar dat e.e.a. ook na/opgemeten kan worden. De relatie tussen de regio, studiegebied en activiteit moet duidelijk zijn.

¹⁶ In het Handboek Natuurdoeltypen, LNV 2001 staan alle doelsoorten.

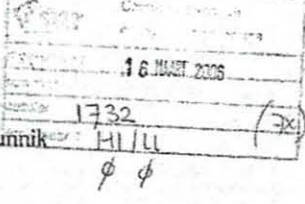
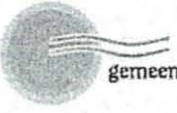
BIJLAGEN

bij het advies voor richtlijnen voor het milieueffectrapport
Samenwerking Aan Langere Termijn Ontwikkeling (SALTO)
aansluiting knoop Bunnik-Houten op de A12 2010
(1^e fase)

(bijlagen 1 t/m 4)

BIJLAGE 1

Brief van het bevoegd gezag d.d. 14 maart 2006 waarin de Commissie
in de gelegenheid wordt gesteld om advies uit te brengen



Aan de commissie voor de m.e.r.
Postbus 2345
3500 GH Utrecht

Datum: 14 maart 2006

Onderwerp: Startnotitie milieueffectrapportage A12 SALTO 2010 (1^e fase)

Geachte heer/mevrouw,

Bij deze bieden wij u de startnotitie milieueffectrapportage A12 SALTO 2010 (1^e fase) aan, alsmede een kopie van de kennisgeving die op 15 maart aanstaande in het Houtens Nieuws, het Bunniks Nieuws en in het Utrechts Nieuwsblad gepubliceerd wordt.

Door middel van deze brief verzoeken wij u advies uit te brengen ten behoeve van de richtlijnen voor de inhoud van het milieuraapport. Wij verzoeken u dit advies te sturen aan het secretariaat van het project A12 SALTO, postbus 14107, 3508 SE te Utrecht.

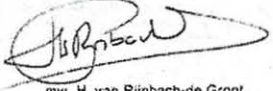
Wij gaan ervan uit dat wij uw reactie binnen de wettelijke termijn tegemoet kunnen zien. Voor nadere informatie, afspraken over het locatiebezoek en dergelijke, kunt u terecht bij mevrouw R. Oriessen van het Bestuur Regio Utrecht tel. 030-2862583.

Hoogachtend,

burgemeester en wethouders van Bunnik,

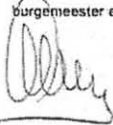


mr. G. Veenhof,
secretaris



mw. H. van Rijnbach-de Groot,
burgemeester

burgemeester en wethouders van Houten,



L.W.M. Jansen,
secretaris



C.H.J. Lammers,
burgemeester

BIJLAGE 2

Kennisgeving van de startnotitie in het Algemeen Dagblad, sectie Utrecht-Zuid d.d. 15 maart 2006

Kennisgeving

Startnotitie milieueffectrapportage A12 SALTO 2010 (1e fase)

De regio Utrecht is door alle ontwikkelingen op het gebied van woningbouw en bedrijvigheid en door de groei van de landelijke mobiliteit in de loop der jaren steeds meer geconfronteerd met verkeersontwikkelingsproblemen. Onder andere op het Houtense wegennet zijn meer files ontstaan en de wegen in het buitengebied van Bunnik en Houten worden extra belast met verkeer.

De betrokken overheden (waaronder provincie Utrecht, Bestuur Regio Utrecht, Rijkswaterstaat en de gemeenten Bunnik en Houten) hebben geconstateerd dat een verbetering van de aansluiting van Bunnik op de A12 en een directe verbinding tussen de Ring Houten en de A12 tot verbetering van de situatie kan leiden. Daarom hebben zij een stuurgroep A12 SALTO opgericht, die als doel heeft 'de aanleg van een duurzame aansluiting van de knoep Bunnik-Houten op de A12, uiterlijk in 2010' nader te onderzoeken. Bij het nader onderzoek hoort ook het opstellen van een milieueffectrapport (MER), waarin de milieugevolgen van de verschillende oplossingsmogelijkheden zo goed mogelijk in beeld worden gebracht, zodat die bij de besluitvorming betrokken kunnen worden.

De eerste stap in de m.e.r.-procedure is de startnotitie. Hierin staan de voorgenomen activiteit en de alternatieven beschreven. Daarbij is aangegeven welke effecten men ten behoeve van het milieueffectrapport (MER) voornemens is te onderzoeken. Deze startnotitie ligt met ingang van 16 maart gedurende zes weken ter visie.

U wordt verzocht uw mening te geven over de onderwerpen die in het MER aan de orde zouden moeten komen: welke milieuaspecten zijn naar uw mening relevant, welke alternatieven/varianten voor de inrichting verdienen nadere aandacht e.d. U kunt uw mening geven over de studie ten aanzien van de te beschrijven effecten en de vraag of de voorgestelde alternatieven een goede oplossing kunnen bieden voor het geconstateerde probleem. Het gaat nadrukkelijk nog niet over de vraag of u het al dan niet eens bent met het voornemen, die vraag komt aan de orde bij de inspraak over de voorontwerpbestemmingsplannen.

Mede op basis van inspraakreacties en adviezen worden vervolgens de richtlijnen vastgesteld door de gemeenten Bunnik en Houten. In de richtlijnen wordt aangegeven welke onderwerpen in het MER onderzocht moeten worden. Vervolgens wordt het MER opgesteld, dat te zijner tijd samen met de voorontwerpbestemmingsplannen ter inzage zal worden gelegd. Ook in die fase is inspraak mogelijk.

U kunt de startnotitie insien van 16 maart tot en met 26 april 2006 in de gemeentehuis van Bunnik (Singelpark 1 te Odiijk, ma t/m vr van 8.30 tot 12.30 uur, ook wo van 14 tot 16.00 uur en do van 18.00 tot 20.00 uur), het Wooninformatiecentrum (WIC) van de gemeente Houten (aan het Onderdoor, ma t/m vr van 9.00 tot 17.00 uur en za van 10.00 tot 14.00 uur) en ten kantore van het BRU, Malsbeaan 34 te Utrecht (ma t/m vr van 9.00 tot 17.00 uur). Op 3 april 2006 om 20.00 uur vindt er in het gemeentehuis van Houten een informatieavond plaats.

Als u opmerkingen of wensen hebt over de richtlijnen voor het op te stellen MER, dan kunt u die van 16 maart tot en met 26 april 2006 schriftelijk of mondeling indienen bij het gemeentebestuur van Bunnik (postbus 6, 3980 CA Bunnik) of het gemeentebestuur van Houten (postbus 30, 3990 DA Houten). Als u niet wilt dat uw persoonlijke gegevens bekend worden kunt u dat meeleen aangeven. Wens u de opmerkingen of wensen over de richtlijnen mondeling in te dienen dan kunt u om een gesprek vragen. Dat moet u vóór 26 april 2006 doen bij Trudi Drevé, gemeente Bunnik tel. 030-6594250 of Manneke Cremer, gemeente Houten tel. 030 6392723.

De colleges van Burgemeester en Wethouders van de gemeenten Bunnik en Houten,

burgemeester en wethouders van Bunnik,
mr. G. Veenhof,
secretaris

mr. H. van Rijnbech-de Groot,
burgemeester

 gemeente Bunnik

burgemeester en wethouders van Houten,
L.W.M. Jansen,
secretaris

C.H.J. Lamers,
burgemeester

 gemeente Houten

BIJLAGE 3

Projectgegevens

Initiatiefnemer: Bestuur Regio Utrecht (BRU)

Bevoegd gezag: de gemeenteraden van Bunnik en Houten

Besluit: wijziging bestemmingsplannen

Categorie Gewijzigd Besluit m.e.r. 1994: C1.3

Activiteit: aanleg van een ontsluitingsweg, alsmede aansluiting op of de A12 of de A27

Procedurele gegevens:

kennisgeving startnotitie: 15 maart 2006
richtlijnenadvies uitgebracht: 2 juni 2006

Bijzonderheden: de gemeenten Bunnik en Houten nemen het initiatief om een aansluiting op de A12 of A27. De Commissie vraagt in het richtlijnenadvies speciale aandacht voor:

- de brede afweging tussen aansluitingen gericht op de A12 of de A27;
- de gefaseerde ontwikkeling van de aansluiting.

Samenstelling van de werkgroep:

Mr. F.W.R. Evers (voorzitter)
Drs. A. van Leerdam
Ir. J.A. Nuesink
Ir. J. Termorshuizen

Secretaris van de werkgroep:

Mr. S. Pieters

BIJLAGE 4

Lijst van inspraakreacties en adviezen

nr.	datum	persoon of instantie	plaats	datum van ontvangst Cie. m.e.r.
1.	20060329	J. van Bentum	Bunnik	20060522
2.	20060407	College van B&W gemeente Utrecht	Utrecht	20060522
3.	20060412	College van B&W gemeente Wijk bij Duurstede	Wijk bij Duurstede	20060522
4.	20060419	Dienst landelijk gebied voor ont- wikkeling en beheer	Utrecht	20060522
5.	20060410	Ministerie van Landbouw, Natuur en Voedselkwaliteit	Utrecht	20060522
6.	20060416	J. en K. van Bentum	Bunnik	20060522
7.	20060418	Wakkerendijk Makelaardij	Eemnes	20060522
8.	20060418	B. Jansen	Bunnik	20060522
9.	20060419	Dhr. en Mw. Van Bentum	Bunnik	20060522
10.	20060419	E. Schreuder	Bunnik	20060522
11.	20060420	Hydron Midden-Nederland	Utrecht	20060522
12.	20060421	Paters Fruitbedrijf	Bunnik	20060522
13.	20060423	B. de Wolf, namens Stichting Milieuzorg Zeist	Bilthoven	20060522
14.	20060424	G.M. van der Wilk	Bunnik	20060522
15.	20060424	Land- en Tuinbouw Organisatie Noord	Houten	20060522
16.	20060424	Rijksdienst voor het Oudheidkun- dig Bodemonderzoek	Amersfoort	20060522
17.	20060424	L. Brinkman	Bunnik	20060522
18.	20060425	Provincie Utrecht, College van Gedeputeerde Staten	Utrecht	20060522
19.	20060425	B. Hermans, namens Milieu Werk- groep Houten	Houten	20060522
20.	20060425	J.A.C. Hogenboom, namens Na- tuur en Milieufederatie Utrecht	Utrecht	20060522
21.	20060425	W.M.N.J. van Bentum en W.W. Puijk	Bunnik	20060522
22.	20060427	H.A. de Vries	Houten	20060522
23.	20060425	Kamer van Koophandel Utrecht	Utrecht	20060522
24.	20060427	Nieuwe Hollandse Waterlinie Rijnauwen-Vechten	Utrecht	20060522
25.	20060425	Familie van Rijn	Bunnik	20060531
26.	geen datum	Loonbedrijf Van Bentum	Bunnik	20060531
27.	20060425	Stichting Bunnik Let Op Uw Saeck	Bunnik	20060531
28.	20060426	Werkgroep Natuurlijk Zeist-West	Zeist	20060531
29.	20060425	Buurt-/belangenvereniging 'Bun- nik-Buiten	Bunnik	20060531
30.	20060424	Rijkswaterstaat Utrecht	Nieuwegein	20060531
31.	20060422	A.J.W. de Heer en P.E. van der Grift	Bunnik	20060531
32.	20060425	P.J. Lekkerkerker	Bunnik	20060531
33.	20060422	Bewoners Overleg Verkeer	Bunnik	20060531

**Advies voor richtlijnen voor het milieueffectrapport
Samenwerking Aan Langere Termijn Ontwikkeling (SALTO)
aansluiting knoop Bunnik-Houten op de A12 2010, 1e fase**

De gemeenten Bunnik en Houten hebben het voornemen om een aansluiting op de A12 te realiseren voor de knoop Bunnik / Houten. Hiervoor dient milieueffectrapportage (m.e.r.) te worden doorlopen. Het bevoegd gezag zijn de beide gemeenteraden van deze gemeenten. Voor de realisatie van de weg en het knooppunt zullen de bestaande bestemmingsplannen worden gewijzigd.

ISBN 90-421-1794-x