
**Startnotitie m.e.r.
omlegging N229 / Odijk-West
Gemeente Bunnik**

12 april 2010

Verantwoording

Titel	Startnotitie m.e.r. omlegging N229 / Odijk-West
Opdrachtgever	Gemeente Bunnik
Projectleider	Marlies Verspui
Auteur(s)	Martijn Gerritsen en Marlies Verspui
Projectnummer	4701765
Aantal pagina's	32 (exclusief bijlagen)
Datum	12 april 2010
Handtekening	



Colofon

Tauw bv
afdeling Ruimte
Australiëlaan 5
Postbus 3015
3502 GA Utrecht
Telefoon (030) 282 48 24
Fax (030) 288 94 84

Dit document is eigendom van de opdrachtgever en mag door hem worden gebruikt voor het doel waarvoor het is vervaardigd met inachtneming van de rechten die voortvloeien uit de wetgeving op het gebied van het intellectuele eigendom. De auteursrechten van dit document blijven berusten bij Tauw. Kwaliteit en verbetering van product en proces hebben bij Tauw hoge prioriteit. Tauw hanteert daartoe een managementsysteem dat is gecertificeerd dan wel geaccrediteerd volgens:

- NEN-EN-ISO 9001.

Inhoud

Verantwoording en colofon.....	2
1 Inleiding.....	7
1.1 Wat is m.e.r.?	7
1.2 M.e.r.-procedure.....	7
1.3 M.e.r.-procedure.....	8
1.4 Plan- en studiegebied.....	9
1.5 Initiatiefnemer en bevoegd gezag.....	10
1.6 Inspraak op de startnotitie	10
1.7 Leeswijzer.....	10
2 Voorgenomen activiteit.....	11
2.1 Probleem- en doelstelling.....	11
2.1.1 Probleemanalyse.....	11
2.1.2 Doelstelling.....	14
2.2 Voornemen.....	14
2.3 Relatie omlegging N229 en andere verkeersplannen.....	16
3 Te onderzoeken alternatieven.....	19
3.1 Algemeen.....	19
3.2 Nulalternatief (referentiesituatie).....	19
3.3 Alternatieven.....	20
3.3.1 Uitgangspunten.....	20
3.3.2 Nulplusalternatief.....	20
3.3.3 Ruime omlegging.....	21
3.3.4 Krappe omlegging.....	21
4 Het milieuonderzoek.....	23
4.1 Milieuonderzoek en wijze van effectbeoordeling.....	23
4.1.1 Verkeer en vervoer.....	23
4.1.2 Woon- en leefmilieu.....	24
4.1.3 Bodem en water.....	24
4.1.4 Ecologie.....	25
4.1.5 Landschap en cultuurhistorie.....	26
4.1.6 Klimaat en duurzaamheid	27
4.1.7 Overige aspecten	28

4.2 Beoordelingstabel.....	28
----------------------------	----

5 Hoe nu verder?.....	30
------------------------------	-----------

Bijlage(n)

1 Inleiding

- 1.1 Wat is m.e.r.?
- 1.2 M.e.r.-procedure
- 1.3 M.e.r.-procedure
- 1.4 Plan- en studiegebied
- 1.5 Initiatiefnemer en bevoegd gezag
- 1.6 Inspraak op de startnotitie
- 1.7 Leeswijzer

2 Voorgenomen activiteit

- 2.1 Probleem- en doelstelling
 - 2.1.1 Probleemanalyse
 - 2.1.2 Doelstelling
- 2.2 Voornemen
- 2.3 Relatie omlegging N229 en andere verkeersplannen

3 Te onderzoeken alternatieven

- 3.1 Algemeen
- 3.2 Nulalternatief (referentiesituatie)
- 3.3 Alternatieven
 - 3.3.1 Uitgangspunten
 - 3.3.2 Nulplusalternatief
 - 3.3.3 Ruime omlegging
 - 3.3.4 Krappe omlegging

4 Het milieuonderzoek

- 4.1 Milieuonderzoek en wijze van effectbeoordeling
 - 4.1.1 Verkeer en vervoer
 - 4.1.2 Woon- en leefmilieu
 - 4.1.3 Bodem en water
 - 4.1.4 Ecologie
 - 4.1.5 Landschap en cultuurhistorie

4.1.6 Klimaat en duurzaamheid

4.1.7 Overige aspecten

4.2 Beoordelingstabel

5 Hoe nu verder?

1. Literatuur

1 Inleiding

Voor u ligt het startdocument milieueffectrapportage (m.e.r.¹) omlegging N229/ Odijk-West. Omdat de omlegging van de N229 gezien kan worden als het aanleggen van een nieuwe autoweg is het doorlopen van een m.e.r.-procedure noodzakelijk. De startnotitie is de eerste stap in deze m.e.r.-procedure.

1.1 Wat is m.e.r.?

De centrale doelstelling van het instrument milieueffectrapportage is om het milieubelang een volwaardige plaats te geven in de besluitvorming (in dit geval over het bestemmingsplan) over activiteiten met mogelijke nadelige gevolgen voor het milieu. Het doel van de m.e.r. is het integreren van milieuoverweging in de voorbereiding en vaststelling van plannen en programma's. De resultaten van de beoordeling moeten worden vastgelegd in een milieueffectrapport. In het Besluit milieueffectrapportage is vastgesteld welke activiteiten m.e.r.-plichtig of m.e.r.-beoordelingsplichtig zijn. Dit is mede afhankelijk van het type activiteit, het soort besluit en de omvang van de activiteit. Daarnaast is er een onderscheid tussen planm.e.r. (voor kaderstellende plannen) en besluitm.e.r. (voor besluiten op basis waarvan realisatie mogelijk is).

1.2 M.e.r.-procedure

De m.e.r.-procedure wordt gevolgd ten behoeve van het bestemmingsplan Odijk-West (ruimtelijk besluit). In dit bestemmingsplan wordt de bouw van 1.000 woningen mogelijk gemaakt samen met de omlegging van de N229 om de te nieuwe te bouwen woonwijk.

De omlegging van de N229 moet worden gezien als de aanleg van een nieuwe weg. Relevant voor de beoordeling van een m.e.r.-plicht is de vraag of er binnen het kader van het Besluit m.e.r. sprake is van een autoweg zoals aangegeven in Categorie 1.2 van Onderdeel C van het Besluit m.e.r.. Het is de intentie voor de omgelegde N229 om de aansluitingen van de N410 en van de doorgetrokken Singel met een Verkeersregelinstallatie (VRI) uit te voeren. Wanneer er geen andere ontsluitingen op deze weg zijn (bijvoorbeeld voor landbouwpercelen), en het inderdaad ook wordt verboden te stoppen en te parkeren, is in de toekomstige situatie sprake van een autoweg. Daarom moet de procedure van besluit m.e.r. worden doorlopen. Voor de besluitvorming over de aanleg van het woongebied Odijk-West is geen sprake van een m.e.r.-plicht.

¹ M.e.r. = milieueffectrapportage, of wel het traject wat doorlopen moet worden om milieueffecten in beeld te brengen, ook wel m.e.r.-procedure genoemd

MER = het milieueffectrapport, het document dat als onderdeel van de m.e.r.-procedure wordt opgesteld

1.3 M.e.r.-procedure

De Wet modernisering van de regelgeving over de milieueffectrapportage treedt waarschijnlijk op 1 juli 2010 in werking. De datum van vaststelling van de richtlijnen is bepalend voor de vraag of de huidige wetgeving of de nieuwe wetgeving van toepassing is. Als de richtlijnen niet voor 1 juli 2010 worden vastgesteld, dan is de nieuwe wetgeving van toepassing. Voor deze m.e.r.-procedure geldt dat, bij inwerkingtreding van de wet op 1 juli 2010, de nieuwe wetgeving van toepassing is.

In de nieuwe besluitm.e.r.-procedure zijn enkele onderdelen niet meer verplicht. Zo is het bijvoorbeeld niet meer verplicht om de Commissie voor de m.e.r. vooraf om advies te vragen (advies voor richtlijnen). Ook is het niet meer verplicht om een startnotitie op te stellen. Wel is raadpleging van bestuursorganen en adviseurs over reikwijdte en het detailniveau verplicht. Verder moeten stukken vooraf ter inzage liggen en moet er gelegenheid worden geboden zienswijzen over het voornemen naar voren te brengen.

Omdat de inwerkingtreding van de wet per 1 juli 2010 nog niet geheel zeker is, heeft het gemeentebestuur ervoor gekozen om geen risico's te lopen als de wet later in werking treedt dan nu is voorzien. Daarom is de voorliggende startnotitie m.e.r. opgesteld. Conform de huidige wetgeving zal de Commissie voor de m.e.r. gevraagd worden om advies over de inhoud van het MER uit te brengen.

De m.e.r.-procedure bestaat uit twee fasen:

1. Participatiefase

- Publicatie startdocument
- Inspraak en advies (inclusief een advies van de Commissie voor de m.e.r.)

2. De m.e.r.-fase

- Opstellen MER
- Inspraak op het MER (ter inzage samen met het ontwerp bestemmingsplan)
- Evaluatie

De voorliggende startnotitie is de eerste stap in de m.e.r.procedure. De startnotitie is bedoeld om het bevoegd gezag, de Commissie voor de m.e.r., de wettelijke adviseurs, betrokken overheden, burgers, belangengroepen en toekomstige gebruikers te informeren over het initiatief, de procedure en de te verwachten milieugevolgen. Hoofdstuk 5 gaat nader in op de verschillende te doorlopen procedurestappen.

1.4 Plan- en studiegebied

Het plangebied is het gebied waar de omlegging van de N229 en de ontwikkeling van Odijk-West mogelijk worden gemaakt en komt overeen met het gebied waarvoor het nieuwe bestemmingsplan Odijk-West wordt opgesteld (zie figuur 1.1). Het studiegebied is een gebied waarover de milieueffecten zich kunnen uitstrekken. De omvang van het studiegebied kan per milieuaspect verschillen en wordt in het MER nader uitgewerkt.

De oostzijde van het plangebied grenst in de huidige situatie aan de N229 met daarachter de woonbebouwing van Odijk. De N229 fungeert als gebiedsontsluiting van het ten zuiden van Odijk gelegen Kromme Rijngebied (Werkhoven, Cothen, Wijk bij Duurstede) richting Utrecht. In oost-westrichting vormt de N410 (Burgweg-Houtenseweg-Kruisweg) een belangrijke verbinding tussen Odijk en Houten.

Het plangebied maakt deel uit van het Utrechtse rivierenlandschap. De rivierprocessen (erosie, sedimentatie, doorbraken) hebben geleid tot een gevarieerd landschap wat wordt bepaald door een afwisseling tussen openheid (vooral weilanden) en opgaande beplanting. De opgaande beplanting omvat boomgaarden, bos(jes) en landgoederen, hagen en andere lijnvormige beplanting. Ten noordwesten van het gebied ligt het Beschermd natuurmonument Raaphof. Het plangebied wordt doorsneden door een aantal hoofdwatergangen (zoals de Vlowijkerwetering) die voor de afwatering zorgen.



Figuur 1.1 Indicatie plangebied omlegging N229 en ontwikkeling Odijk-West

1.5 Initiatiefnemer en bevoegd gezag

Het gemeentebestuur van Bunnik is in deze procedure zowel initiatiefnemer voor de plannen voor de omlegging van de N229 als bevoegd gezag. De gemeente Bunnik is daarmee verantwoordelijk voor het opstellen van de rapporten in de m.e.r.-procedure: de startnotitie en het MER. In het nieuwe bestemmingsplan legt het bevoegd gezag tevens de ruimtelijke kaders vast voor de toekomstige inrichting en het gebruik van het gebied.

1.6 Inspraak op de startnotitie

De nu voorliggende startnotitie informeert u over de start van de m.e.r.-procedure voor de ontwikkeling van de omlegging van de N229 om Odijk-West. De startnotitie bevat de basisgegevens van het project en geeft aan wat de gemeente in het MER wil gaan onderzoeken. Iedereen wordt uitgenodigd zijn of haar mening over de startnotitie te geven en aan te geven welke milieuaspecten in het MER aan de orde moeten komen.

Waar kunt u de startnotitie inzien:

De startnotitie ligt gedurende zes weken ter inzage. In deze periode kunt u de startnotitie inzien op het gemeentehuis in Odijk. Uw schriftelijke zienswijze kunt u in deze periode sturen aan:

Gemeente Bunnik
Ter attentie van: Mevr. T. Meijer
Postbus 5
3980 CA Odijk

1.7 Leeswijzer

Hoofdstuk 2 gaat nader in op de voorgenomen activiteit, de omlegging van de N229 en de ontwikkeling van Odijk-West. Hoofdstuk 3 gaat in op de verschillende alternatieven die in het MER onderzocht worden. Hoofdstuk 4 geeft aan hoe de (milieu)effecten onderzocht gaan worden. Ter afsluiting vindt u in hoofdstuk 5 hoe de verdere procedure van dit onderzoek eruit ziet.

2 Voorgenomen activiteit

Dit hoofdstuk staat in het kader van het voornemen. Ingegaan wordt op de probleem- en doelstelling en het voornemen. Verder wordt ingegaan op de relatie tussen de omlegging van de N229 en andere verkeersplannen (Rijsbruggerwegtracé en oost-westverbinding).

2.1 Probleem- en doelstelling

2.1.1 Probleemanalyse

Op 31 januari 2008 heeft de gemeenteraad van Bunnik het Structuurplan gemeente Bunnik 2007 - 2015 vastgesteld. Het structuurplan is de ruimtelijke uitwerking van de Toekomstvisie Bunnik 2004 en van het coalitieakkoord voor de bestuursperiode 2006 - 2010. In het structuurplan wordt voorzien in de ontwikkeling van de woningbouwlocatie Odijk-West met 1.000 woningen en de omlegging van de provinciale weg N229 in de periferie van Odijk-West. Het structuurplan dient als onderlegger voor de uitwerking van de woningbouwlocatie en wegomlegging in een nieuw bestemmingsplan.

De bestemmingsplanprocedure en de m.e.r.-procedure voor Odijk-West zullen parallel lopen. Het MER wordt samen met het (voor)ontwerpbestemmingsplan ter inzage gelegd.

In de Structuurvisie (voorheen Streekplan) van de provincie Utrecht is de uitbreiding van Odijk niet opgenomen. Er zal een aanpassing van de provinciale Structuurvisie moeten plaatsvinden. In hun reactie op het Structuurplan van de gemeente Bunnik hebben Gedeputeerde Staten van Utrecht op 15 juli 2008 aangegeven positief te staan tegenover de ontwikkeling van Odijk-west met 1.000 woningen. De ontwikkeling van 1.000 woningen geeft invulling aan de regionale opgave voor woningbouw. Wel worden er door de provincie voorwaarden aan de ontwikkeling gesteld. Het plan moet ruimtelijk en landschappelijke inpasbaar zijn, en er moet rekening worden gehouden met het Nationaal Landschap Rivierengebied.

De provincie Utrecht maakt op dit moment de herziening Structuurvisie Utrecht 2015 - 2030 om de uitbreiding van Odijk mogelijk te maken. Onderdeel van de uitbreiding van Odijk is de omlegging van de provinciale weg N229. Voor deze herziening wordt separaat een planm.e.r.-procedure uitgevoerd.

Locatiekeuze

De afgelopen jaren hebben in het kader van de Toekomstvisie, het Regionaal Structuurplan en het Structuurplan Bunnik diverse alternatieven voor woningbouw de revue gepasseerd. Daarbij gaat het vooral om vier alternatieve mogelijkheden:

- Vierde kern (een geheel nieuwe nederzetting)
- Kleine nederzettingen in het landschap
- Inbreiden in de kernen
- Niet uitbreiden

Een vierde kern (in het gebied tussen Werkhoven, Houten en Odijk) is afgewezen om het aaneengroeien van de bebouwing in de gemeente en Houten te voorkomen. Daarnaast zullen door een vierde kern voorzieningen in de bestaande kernen concurrentie ondervinden in plaats van versterkt worden. Verder laten de ontsluitingswegen in het gebied geen grootschaliger groei toe.

Bij de keuze voor kleine nederzettingen geldt het bezwaar dat dit leidt tot een verdere versnippering van het buitengebied, een toename van de verkeersdruk in het buitengebied, en kleine nederzettingen niet bijdragen aan de versterking van de voorzieningenstructuur in de bestaande kernen.

Onder het motto 'inbreiden voor uitbreiden' heeft de gemeente in zowel het structuurplan als in haar gemeentelijk beleid nadrukkelijk aandacht besteed aan het benutten van inbreidingslocaties, alvorens de uitbreiding van Odijk-West in beeld is gekomen.

Niet uitbreiden heeft eveneens een keerzijde, namelijk dat er geen nieuwe huisvestingsmogelijkheden worden geboden ten behoeve van de eigen bevolkingsaanwas en/of ten aanzien van (boven-)lokale behoeften. Dat haalt de basis weg om ook op langere termijn te kunnen spreken van een vitale gemeente.

De keuze voor de locatie Odijk-West kent volgens de gemeente bezwaren zoals de nabijheid van het nationaal landschap rivierengebied en de aanpassingen die nodig zijn aan de verkeersstructuur in en nabij Odijk, maar het biedt ook kansen om op die onderdelen een win - winsituatie te creëren:

- Bouwen aansluitend aan Odijk geeft geen verdere versnippering van het buitengebied en leidt niet tot het aan elkaar groeien van Odijk en Houten en/of Bunnik
- De positie van voorzieningen in Odijk wordt versterkt. Met het bouwen aan de westkant van Odijk wordt het evenwicht hersteld. Dat geldt ook voor de scholenconcentratie op het Rijneland en de sportvelden aan de noordkant. Odijk-West kan daarom gezien worden als een 'natuurlijke' afronding

- De Kromme Rijn vormt aan de noord-, oost-, en zuidzijde van het dorp een logische, landschappelijke begrenzing met ecologische en cultuurhistorische waarden. Uitbreiden buiten deze begrenzing is niet logisch en onwenselijk
- De westzijde van Odijk biedt goede mogelijkheden om de reeds bestaande barrièrewerking van de provinciale weg N229 op te lossen. Door deze opnieuw te ontwerpen kan, meer dan nu het geval is, recht gedaan worden aan de (letterlijk haaks daarop staande) belangen, zoals fiets- en wandelverbindingen tussen het dorp en het buitengebied, cultuurhistorische en landschappelijke lijnen en verbindingen tussen het buitengebied ten westen van de N229 en de Kromme Rijn
- Odijk-West biedt goede mogelijkheden voor een landschappelijke inpassing, rekening houdend met de aanwezige waarden in het landschap. Zo vormen de aanwezige landgoederen, fruitboomgaarden, watergangen en boerderijcomplexen goede basisingrediënten voor een aantrekkelijke woonwijk

Omlegging

Met de keus voor het woongebied op deze locatie is het noodzakelijk de provinciale weg N229 om te leggen. Belangrijkste argument hiervoor is de eis uit het Regionaal Verkeer- en Vervoersplan (RVVP) van het BRU (2008) dat aangeeft dat wegen binnen de bebouwde kom bij voorkeur ingericht moeten worden als erftoegangsweg (30 km zones). Dit strookt niet met de huidige functie van gebiedsontsluitingsweg. Ook in relatie met de kwaliteit van de leefomgeving (stof, luchtkwaliteit, geluid) en de externe veiligheid (de N229 is een route voor gevaarlijke stoffen) is de lijn dat doorgaande verkeerswegen bij voorkeur buiten het woongebied moeten worden omgelegd. Daarnaast wordt door het omleggen voorkomen dat een sociaal - maatschappelijke barrière ontstaat tussen de kern van Odijk en de nieuwe wijk Odijk - West.

Het Strategisch Mobiliteitsplan provincie Utrecht (provincie Utrecht, 2008) geeft eveneens als beleidsuitgangspunten aan om de negatieve effecten van verkeer en vervoer op de kwaliteit van de leefomgeving in de provincie Utrecht te verminderen. Voor geluid, luchtkwaliteit, bodem en water, energie en externe veiligheid zijn wettelijke grenswaarden vastgesteld. Op dit moment worden die grenswaarden op diverse plaatsen in de provincie niet gehaald. De provincie is van mening dat overschrijding van de wettelijke normen niet (langer) kan worden gedoogd.

Tenslotte geeft de Integrale Verkeer- en Vervoervisie gemeente Bunnik (2002) aan dat zowel de verkeersveiligheid als de leefbaarheid in de dorpen zoveel mogelijk dient te worden verbeterd. In het RVVP is aangegeven dat Bunnik het hoogste scoort binnen het Bestuursregio Utrecht (BRU) gebied van de BRU-gemeenten als het gaat om het aantal letselongevallen bij de diverse gemeenten.

2.1.2 Doelstelling

Met het ontwikkelen van Odijk-West wordt een aantrekkelijke leefomgeving gemaakt, die de bestaande landschappelijke, stedenbouwkundige en cultuurhistorische kwaliteiten van het plangebied en de directe omgeving gebruikt. Hiermee wordt voor de komende jaren een gevarieerd woningbouwprogramma gecreëerd voor vooral ouderen en starters, en gezinnen met jonge kinderen. Om een aantrekkelijk woon- en leefmilieu te creëren en te voorkomen dat het huidige tracé van de N229 een barrière gaat vormen tussen Odijk en Odijk-West, wordt het tracé van de N229 omgelegd.

2.2 Voornemen

Het voornemen bestaat uit twee hoofdcomponenten: de ontwikkeling van de woningbouwlocatie Odijk-West en de omlegging van het huidige tracé van de provinciale weg N229.

Woningbouw

In het gebied Odijk-West, met een oppervlakte van circa 120 hectare, is de bouw van 1.000 woningen voorzien. Het streefbeeld bestaat uit landelijk/ dorpswonen. Dat houdt in dat in een relatief lage bruto dichtheid van gemiddeld 20 woningen per hectare gebouwd gaat worden. Aan de randen van het gebied is ruimte voor inpassing van bestaande semi-agrarische functies. De bouw zal gefaseerd plaatsvinden over een periode van acht jaar, waarbij per jaar gemiddeld 125 woningen worden gebouwd. Uitgangspunt is een gevarieerd woningbouwprogramma met aandacht voor ouderen en starters, en gezinnen met jonge kinderen. Het streven is een verdeling van 30 % sociale sector, 40 % vrije sector middelduur en 30 % vrije sector duur.

In het ontwerp wordt speciale aandacht besteed aan verschillende waardevolle landschappelijke- en cultuurhistorisch waardevolle structuren en elementen. Verder wordt ruimte geboden voor verschillende recreatieve routestructuren.

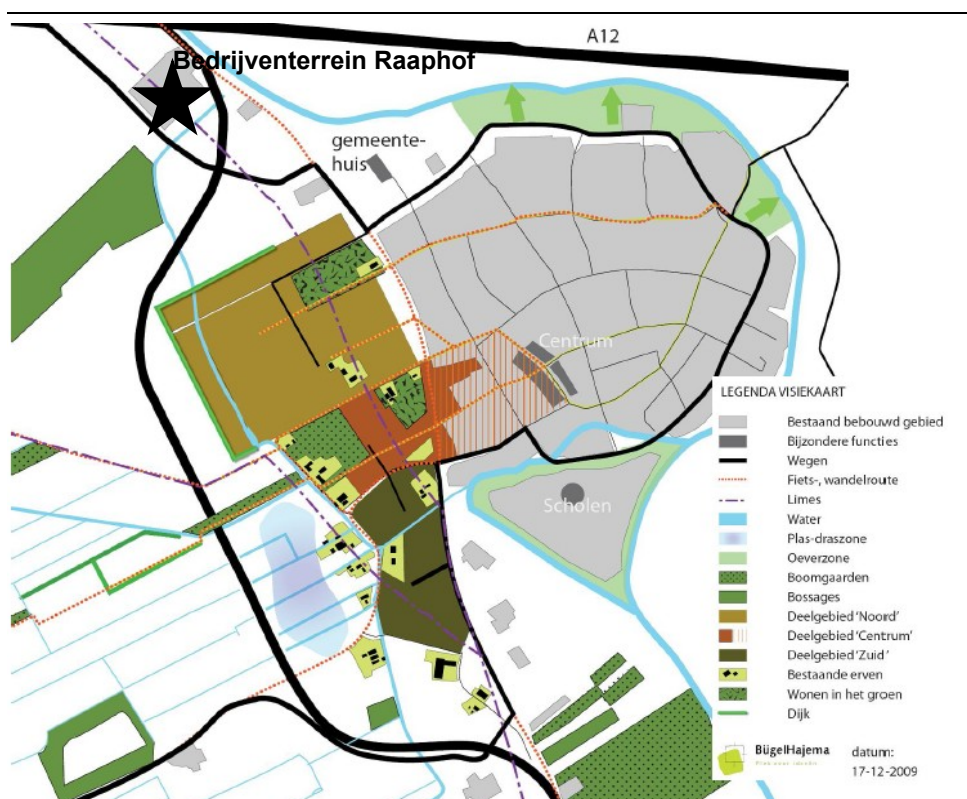
Voor de ontwikkeling is inmiddels veel milieuonderzoek uitgevoerd (ondermeer in het kader van het Visiedocument Odijk-West), waarin het voorlopige voorkeursontwerp voor het woongebied is vastgelegd.

Omlegging N229

De huidige N229 zal worden omgelegd naar de westzijde van de nieuw te bouwen woonwijk Odijk-West. Uitgangspunt is een gebiedsontsluitingsweg met een maximum snelheid van 80 km/uur. Op basis van ontwerpeisen van de wegbeheerder (provincie Utrecht) en een uitgevoerde verkeersstudie blijkt dat het vanuit het oogpunt van verkeersveiligheid wenselijk is de weg over de gehele lengte uit te voeren met twee keer twee rijstroken. De N229 heeft momenteel twee aansluitingen bij Odijk: een noordelijke en een zuidelijke aansluiting. Het aantal aansluitingen zal niet worden uitgebreid.

De locatie van de nieuwe noordelijke aansluiting zal mede bepaald worden door het voornemen van de gemeente om 7,5 hectare bedrijventerrein te realiseren nabij De Raaphof. Ook verkeerskundige randvoorwaarden, zoals voldoende opstellengte voor de nabijgelegen aansluiting op de A12, spelen een rol bij de locatie van de noordelijke aansluiting. Bij de zuidelijke aansluiting zal de N410 (Burgweg) een nieuwe aansluiting krijgen op de omgelegde N229.

Voor het ontsluiten van de agrarische percelen zal mogelijk een ventweg naast de omgelegde N229 worden aangelegd. De noodzaak voor deze weg wordt nog nader onderzocht.



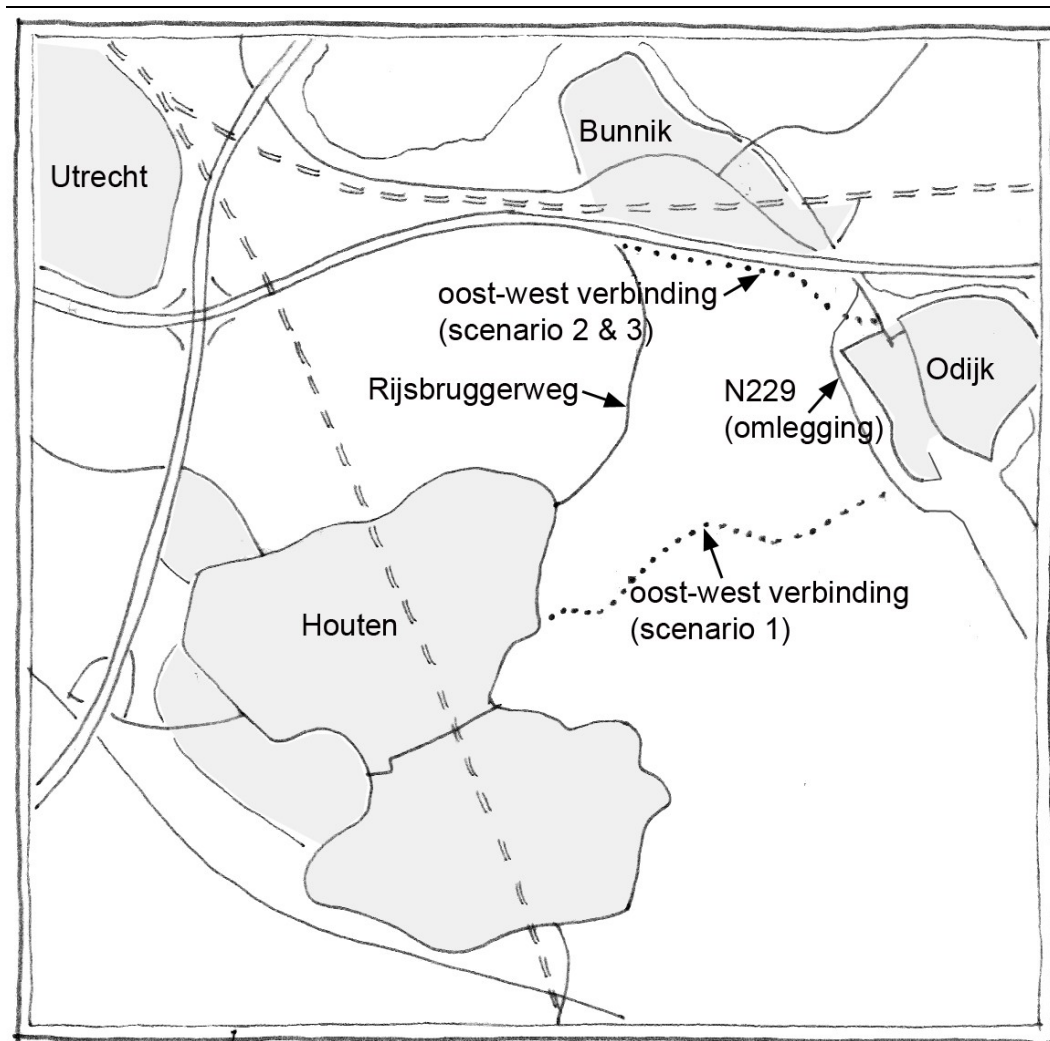
Figuur 2.1 Visiekaart Odijk-West met ruime omlegging N229

2.3 Relatie omlegging N229 en andere verkeersplannen

In het kader van het project A12 SALTO (Samenwerken Aan Langere Termijn Ontwikkeling) wordt gezocht naar oplossingen in 2020 voor de verkeersproblematiek in het Kromme Rijngebied. Eén van de onderdelen is een nieuwe aansluiting van Houten op het rijkswegennet. Door de ontwikkelingen in de regio, vooral de groei van Houten en Wijk bij Duurstede, zijn onder andere op het Houtense wegennet meer files ontstaan en worden de wegen in het buitengebied van Bunnik en Houten extra belast met verkeer. Daarnaast is er sprake van filevorming op het omliggende wegennet vanuit Wijk bij Duurstede. Een betere aansluiting van Houten naar het rijkswegennet moet een oplossing voor dit probleem bieden.

Ten behoeve van de besluitvorming over een nieuwe aansluiting van Houten op het rijkswegennet is het MER A12 SALTO opgesteld. Op basis van de resultaten heeft de Stuurgroep A12 SALTO een voorkeur uitgesproken voor het tracé Rijsbruggerweg met nieuwe halve aansluiting op de A12 (Bunnik - West) ter hoogte van het NS-station Bunnik. Onderdeel van dit tracé is een toekomstige oost-westverbinding tussen Houten en de aansluiting van de N229 op de A12. Hiervoor zijn drie scenario's van toepassing:

1. Opwaarderen van de N410 tussen de Rondweg Houten en de N229, inclusief opwaardering van het kruispunt van de N410 met de omgelegde N229
2. Een verbindingsweg direct ten zuiden van en parallel aan, Rijksweg A12. Deze verbindingsweg verbindt de nieuwe halve aansluiting Bunnik-west met de bestaande aansluiting A12-N229 (Bunnik - Oost). Van de parallelweg maakt alleen het verkeer vanuit Houten in de richting van het oosten (Arnhem) gebruik
3. Ook bij dit scenario is sprake van een verbindingsweg parallel aan en ten zuiden van de A12. Naast het gebruik van verkeer vanuit Houten richting het oosten kan ook het verkeer vanuit Bunnik richting Utrecht en vice versa gebruik maken van de parallelweg en de nieuwe aansluiting Bunnik - West



Figuur 2.2 Scenario's oost-westverbinding

Kenmerk R001-4701765EMG-kmn-V05-NL

3 Te onderzoeken alternatieven

Op grond van de m.e.r.-regeling in de Wet milieubeheer dient in een MER een aantal alternatieven onderzocht te worden. In dit hoofdstuk wordt onderbouwd welke alternatieven in dit MER onderzocht worden en welke bouwstenen aan de alternatieven ten grondslag liggen.

3.1 Algemeen

In het kader van een m.e.r.-procedure dienen minimaal de volgende alternatieven beschreven te worden:

- Het nulalternatief (de huidige situatie en autonome ontwikkeling, ook wel de referentiesituatie)
- De voorgenomen ontwikkeling waarbij drie alternatieven worden beschouwd:
 - Nulplusalternatief (geen omlegging van de N229, wel ontwikkeling woonwijk Odijk-West)
 - Een ruime omlegging van de N229
 - Een krappe omlegging van de N229

In de 'oude' m.e.r.-procedure is het opstellen van een meest milieuvriendelijke alternatief (realistisch alternatief met de best bestaande mogelijkheden ter bescherming en/of verbetering van het milieu) verplicht. In de nieuwe wetgeving is dit alternatief niet meer verplicht. In het MER voor de omlegging van de N229 / Odijk-West zal in ieder geval aandacht besteed worden aan de verschillende optimalisatiemogelijkheden van het voornemen om negatieve milieueffecten zoveel mogelijk te beperken. Deze mogelijkheden kunnen betrekking hebben op bouwhoogten, geluidsschermen, ontsluitingsmogelijkheden, et cetera.

3.2 Nulalternatief (referentiesituatie)

Het nulalternatief wordt in het MER opgenomen als referentiekader. De milieueffecten van de voorgenomen ontwikkelingen worden beoordeeld ten opzichte van de milieusituatie in het geval dat de ontwikkelingen niet plaatsvinden. In het nulalternatief wordt de huidige situatie beschreven en wordt aangegeven welke ontwikkelingen in het plangebied plaats zullen vinden indien de voorgenomen activiteit niet wordt uitgevoerd: de autonome situatie.

Op dit moment is het inpassingsplan voor het Rijsbruggerwegtracé in voorbereiding. Ook de plannen omtrent de oost-westverbinding zijn nog in voorbereiding (zie paragraaf 2.3). Omdat de aanleg van het Rijsbruggerwegtracé en de oost-westverbinding omstreden is, is nog onzeker of, hoe en wanneer deze verbindingen worden aangelegd.

Omdat de aanleg van deze verbindingen belangrijke consequenties kan hebben voor het gebied Odijk-West en de omgelegde N229 wordt voorgesteld om in het MER te werken met vier scenario's voor de autonome ontwikkeling, om zodoende in het MER de effecten van het voornemen ten opzichte van alle mogelijkheden ontwikkelingen in het studiegebied beeld te brengen:

1. Geen Rijsbruggerweg en geen oost -westverbinding
2. Rijsbruggerweg met opwaardering N410 / Burgweg (noordelijke aansluiting)
3. Rijsbruggerweg met parallelverbinding langs de A12. Alleen verkeer van Houten naar het oosten maakt gebruik van de parallelverbinding
4. Rijsbruggerweg met parallelverbinding langs de A12 'plus'. Zowel verkeer vanuit Houten naar het oosten als verkeer vanaf de N229 richting Utrecht en vice versa maakt gebruik van de parallelverbinding

3.3 Alternatieven

3.3.1 Uitgangspunten

De alternatieven hebben vooral betrekking op de m.e.r.-plichtige activiteit, het omleggen van de N229. De ontwikkeling van de woonwijk Odijk-West kan echter niet los worden gezien van de omlegging van de weg. De ontwikkeling van het woongebied Odijk-west is immers de reden voor de geplande omlegging van de N229. Woongebied en verlegde N229 worden opgenomen in één bestemmingsplan. Het woongebied kan daarom niet als autonome ontwikkeling worden gezien. Verder genereert het woongebied verkeer dat onder andere via de N229 wordt afgewikkeld. In het MER worden daarom ook de milieueffecten van de aanleg en het gebruik van het woongebied onderzocht. De milieueffecten van de N229 worden zoveel mogelijk kwantitatief in beeld gebracht (verkeer, geluid, lucht, verstoring natuurwaarden etc.). De effecten van het woongebied worden vooral kwalitatief beschreven. Bij het woongebied wordt daarbij vooral onderzocht hoe eventuele negatieve effecten verminderd kunnen worden (optimalisatiemogelijkheden).

3.3.2 Nulplusalternatief

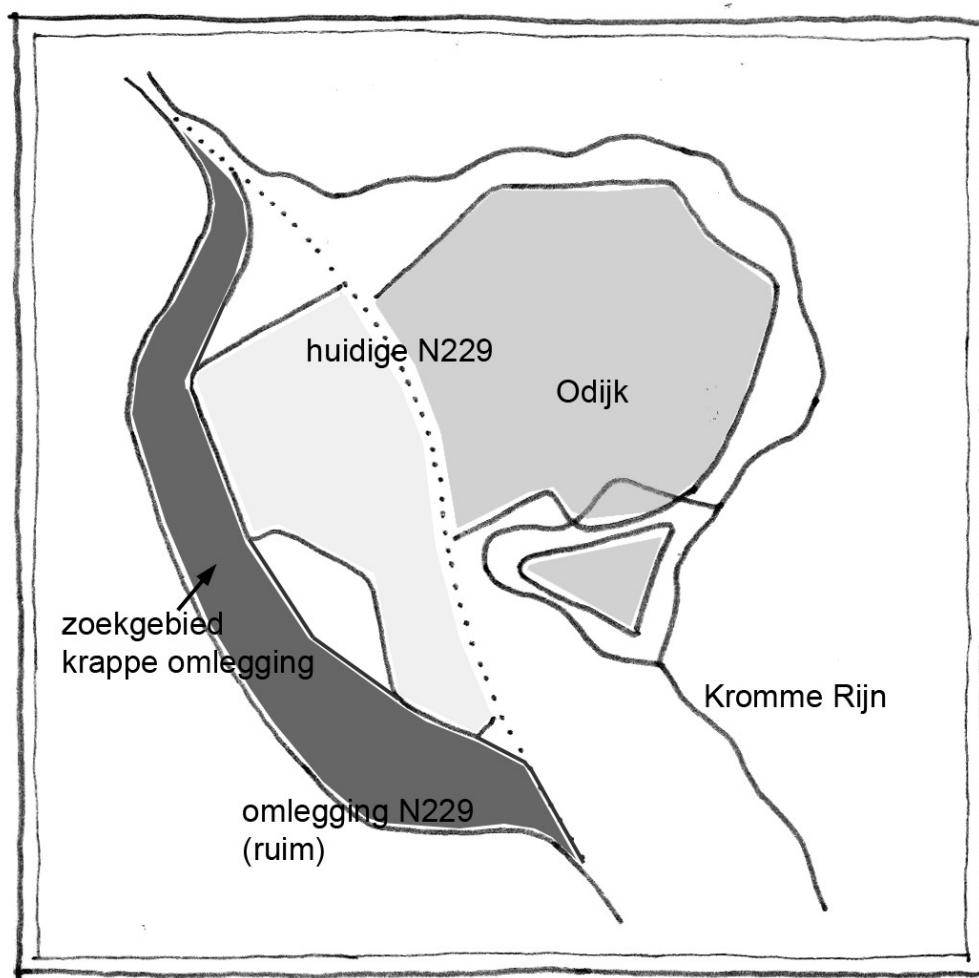
In dit alternatief wordt het huidige tracé van de N229 gehandhaafd en worden maatregelen genomen om de barrièrewerking tussen Odijk en de nieuwe wijk Odijk-West te verminderen.

3.3.3 Ruime omlegging

Dit alternatief gaat uit van een ruime omlegging van het tracé van de N229 conform het Visiedocument Odijk-West. De weg komt op zodanige afstand van Odijk-West te liggen dat er niet of slechts in beperkte mate geluidswerende voorzieningen nodig zijn. Hierdoor ontstaat een meer natuurlijke overgang tussen Odijk-West en het landelijk gebied. Voor het landbouwverkeer en overig langzaam verkeer wordt mogelijk een ventweg aangelegd. De noodzaak van deze weg wordt nog nader onderzocht. Uitgegaan wordt van 1.000 woningen.

3.3.4 Krappe omlegging

Dit alternatief gaat uit van een nieuwe tracé van de N229 dat 'krapper' om de uitbreiding Odijk-West komt te liggen dan bij de ruime omlegging het geval is. De ligging van de weg wordt in het MER nader uitgewerkt. In de startnotitie wordt volstaan met een zoekgebied. Ten behoeve van de ontsluiting van agrarische percelen door landbouwverkeer en voor overig langzaam verkeer wordt een ventweg aangelegd. Omdat het nieuwe tracé dichterbij de bebouwing van Odijk-West komt te liggen moeten mogelijk maatregelen worden getroffen om het woongebied af te schermen voor het geluid van het verkeer op de omgelegde N229 (bijvoorbeeld een geluidsscherm of geluidwal). Hierdoor ontstaat een harde begrenzing tussen Odijk-West en het landelijke gebied. Ook bij dit alternatief wordt uitgegaan van de bouw van 1.000 woningen.



Figuur 3.2 Alternatieven voor de omlegging van de N229

3.3.4. Voorkeursalternatief

Het voorkeursalternatief is het alternatief dat wordt vastgelegd in het nieuwe bestemmingsplan. Bij de keuze voor het voorkeursalternatief spelen naast milieubelangen ook andere belangen een rol. In het bestemmingsplan moet het bevoegd gezag aangegeven hoe met de informatie uit het MER is omgegaan bij de besluitvorming.

4 Het milieuonderzoek

Doel van het MER is om integraal de milieueffecten van de omlegging van de N229 en de aanleg van het woongebied Odijk-West inzichtelijk te maken. In dit hoofdstuk wordt inzicht gegeven in de te onderzoeken milieuaspecten.

4.1 Milieuonderzoek en wijze van effectbeoordeling

De omlegging van de N229 en de ontwikkeling van Odijk-West hebben effecten op de omgeving. In het MER wordt voor elk van de milieuaspecten inzichtelijk gemaakt welke effecten zijn te verwachten. Hierbij wordt gekeken naar de volgende (milieu)thema's:

- Verkeer en vervoer
- Woon- en leefmilieu
- Bodem en water
- Ecologie
- Landschap en cultuurhistorie
- Duurzaamheid en klimaat
- Overige aspecten

4.1.1 Verkeer en vervoer

De voorgenomen activiteit zal de verkeersrelaties in de omgeving beïnvloeden. Als gevolg hiervan kunnen de verkeersstromen op het omliggende wegennet veranderen. In het MER wordt beschreven welke effecten de voorgenomen activiteit heeft op het omliggende wegennet. Hierbij worden de verschillende scenario's voor de autonome ontwikkeling (wel of geen Rijsbruggerweg met de bijhorende scenario's) eveneens in beschouwing genomen. Het aspect verkeer en vervoer wordt in het MER beoordeeld op de volgende criteria:

Bereikbaarheid en verkeersafwikkeling

De invloed van de verschillende alternatieven op de bereikbaarheid is kwantitatief inzichtelijk te maken door de toename van de verkeersbewegingen af te zetten tegen de beschikbare capaciteit en daaraan gerelateerde maximale intensiteiten van de wegen. Het MER maakt de wijzigingen in de verkeersstromen en de verkeersintensiteiten kwantitatief inzichtelijk. Hierbij wordt gekeken naar de N229 en naar het omliggende wegennet. Op deze manier wordt voor de wegen inzichtelijk gemaakt wat de verkeerstoename dan wel -afname zal zijn.

Verkeersveiligheid

In het MER wordt op kwalitatieve wijze bepaald wat de invloed is van het nulplusalternatief en van de omleggingsalternatieven van de N229 op de verkeersveiligheid. Dit gebeurt zowel voor de N229 als voor de relevante omliggende wegen. Ook wordt ingegaan op de barrièrewerking van de N229.

4.1.2 Woon- en leefmilieu

Woon- en leefmilieu is in dit verband een verzamelterm voor aspecten die samenhangen met de milieuhinder als gevolg van de voorgenomen activiteit. Relevante onderzoeksaspecten zijn luchtkwaliteit, geluid en externe veiligheid.

Luchtkwaliteit

Twee belangrijke stoffen die de luchtkwaliteit van een locatie bepalen zijn stikstofdioxide (NO₂) en fijn stof (PM₁₀). Daarnaast wordt een kwalitatieve beschrijving van de effecten op PM_{2,5} gegeven. In het MER worden de effecten op luchtkwaliteit op basis van de Wet luchtkwaliteit berekend. Het gaat zowel om het effect van de(omgelegde) N229 als de effecten van verandering in de verkeerssituatie (toe- of afname) op de relevante omliggende wegen.

Geluid

Voor geluidsgevoelige objecten en gebieden zal worden bekeken of de hinder verandert ten opzichte van de referentiesituatie. Het is van belang de geluidhinder middels geluidscontouren kwantitatief in beeld te brengen, waarbij ook rekening wordt gehouden met cumulatie van het wegverkeerslawai met andere geluidsbronnen. Aan de hand van de geluidscontouren en de geluidsgevoelige objecten in het studiegebied wordt het aantal geluidgehinderden bepaald.

Externe veiligheid

Op kwalitatieve wijze wordt beoordeeld of de N229 en de ontwikkeling van Odijk-West invloed hebben op de externe veiligheid (het groeps- en plaatsgebondenrisico) ter plaatse. Door het plangebied lopen verder een hoogspanningsverbinding en een aardgasleiding.

4.1.3 Bodem en water

Het onderdeel bodem en water maakt de effecten van de voorgenomen activiteit op de bodem (opbouw en kwaliteit), grondwater en oppervlaktewater inzichtelijk.

Bodem

De ontwikkeling van Odijk-West en de eventuele omlegging van de N229 hebben invloed op de bodemopbouw ter plaatse. Aangegeven zal worden in hoeverre zettingen optreden. In het MER wordt het effect van de voorgenomen activiteit op de bodem kwalitatief bepaald. Dit geldt ook voor de beschrijving van de effecten die het voornemen mogelijkserwijs heeft op de kwaliteit van de bodem ter plaatse door onder andere verwaaiing van emissies en afstroming.

Grondwater

Naast de kwalitatieve beschrijving van de effecten op de grondwaterkwaliteit wordt ook op kwalitatieve wijze beschreven wat de effecten van het voornemen zijn op de grondwaterstand. Mocht blijken dat er in negatieve zin een belangrijk effect te verwachten is, dan zal dit effect kwantitatief gemaakt worden door middel van berekeningen.

Oppervlaktewater

Met het oog op het oppervlaktewater worden de effecten op de oppervlaktewaterkwaliteit kwalitatief beschreven, gerelateerd aan de doelstellingen uit de Kaderrichtlijn Water. Hierin zijn eisen voor de waterkwaliteit opgenomen die beogen om in 2015 zowel een goede chemische als ecologische toestand te bereiken.

Daarnaast wordt het effect op de waterkwantiteit kwalitatief beschreven. Ingegaan wordt op de effecten van het voornemen op de waterafvoer van het plangebied. In het kader van de bestemmingsplanprocedure wordt een watertoets doorlopen.

4.1.4 Ecologie

In het MER worden de effecten van de verschillende alternatieven op beschermde soorten en gebieden onderzocht. Ten behoeve van het MER worden de natuurwaarden in het beschermde natuurmonument Raaphof geïnventariseerd. Voor de ontwikkeling van Odijk-West is in het kader van de Flora- en faunawet een onderzoek² uitgevoerd naar de aanwezige natuurwaarden in het gebied.

Beschermde gebieden

Het dichtstbijzijnde gebied dat beschermd is in het kader van de Natuurbeschermingswet ligt direct ten noorden van het plangebied; het Beschermd natuurmonument Raaphof. Overige gebieden die onder de Natuurbeschermingswet vallen, liggen op ruime afstand van het plangebied. Het Beschermd natuurmonument Raaphof en de Kromme Rijn zijn onderdeel van de Ecologische Hoofdstructuur (EHS). Bij het aspect natuur wordt ingegaan op de invloed die de woningbouwlocatie en omgelegde N229 hebben op het beschermde natuurmonument Raaphof.

Beschermde soorten

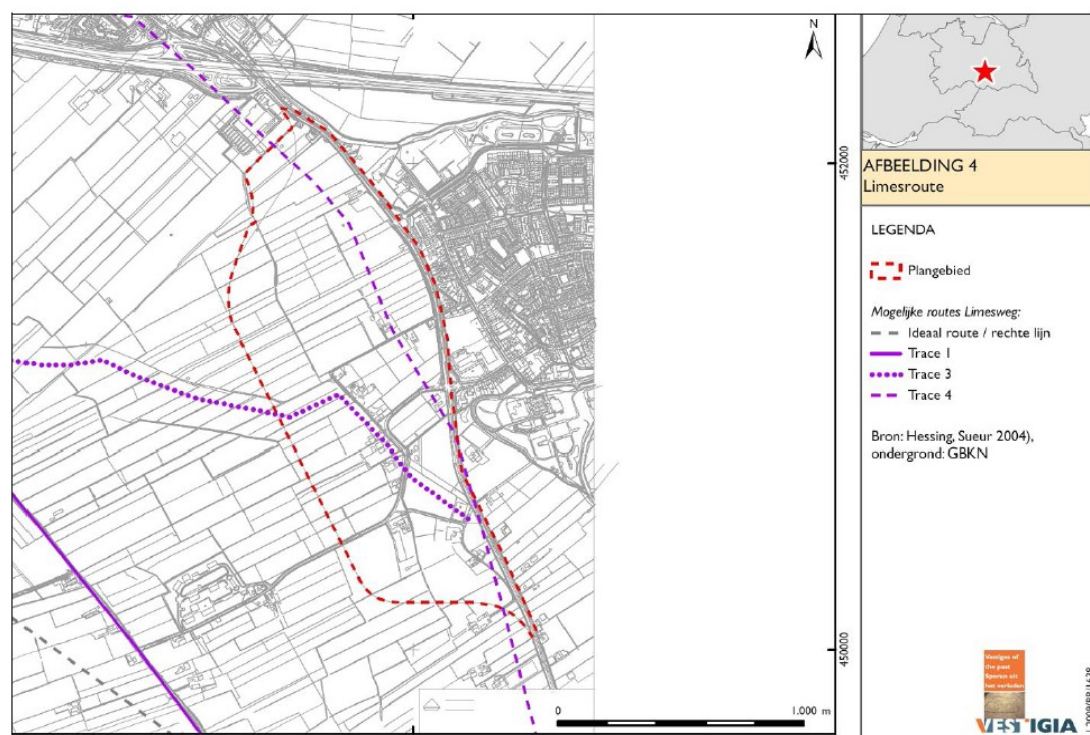
In de m.e.r.-procedure worden de verstorende effecten op (door de Flora- en faunawet) beschermde soorten bepaald. Hierbij wordt kwalitatief ingegaan op de effecten op de flora en fauna als gevolg van het ruimtebeslag van de omlegging en de ontwikkeling van Odijk-West (waarbij gebruik wordt gemaakt van inmiddels uitgevoerde onderzoek) en de verstoring die optreedt door geluid, barrièrewerking, licht of beweging.

² BugelHajema, advies natuurwaarden Odijk-West (2009)

4.1.5 Landschap en cultuurhistorie

Archeologie

De verstorende effecten van de voorgenomen ontwikkeling op de archeologische waarde wordt kwalitatief, op basis van de reeds uitgevoerde archeologische studies, in beeld gebracht. Bij de effecten op archeologie wordt onder andere ingegaan op de mogelijke invloed op twee tracés van de Romeinse Limes (voormalige grens van Romeinse Rijk) ter plaatse.



Figuur 4.1 Mogelijke ligging van de Limes

Historische geografie en bouwhistorie

Het effect van de voorgenomen activiteit op de historische geografisch waardevolle objecten, patronen en structuren wordt kwalitatief beschreven in het MER. Dit geldt ook voor de effecten van de activiteit op eventuele bouwhistorisch waardevolle objecten.

Landschappelijke identiteit en structuren

Het effect van de omlegging van de N229 en de ontwikkeling van Odijk-West op de landschappelijke identiteit van de omgeving (en de verschillende landschapselementen daarin) en de consequenties daarvan met het oog op bestaande landschappelijke structuren worden in het MER kwalitatief beschreven. Hierbij wordt gebruik gemaakt van visualisaties.

4.1.6 Klimaat en duurzaamheid

Gezien de verandering van het klimaat is het gewenst zo klimaatvriendelijk en dus ook duurzaam te ontwikkelen. Bij de ontwikkeling van Odijk - West is ondermeer het voornemen om gebruik te maken van Warmte- en Koudeopslag (WKO) en mestvergisting. Naast deze duurzaamheidsvoornemens is het goed om na te gaan wat de verdere milieueffecten zijn en wat verdere optimalisatiemogelijkheden zijn op het vlak van duurzaamheid. Toetsingscriteria die bij het aspect duurzaamheid aan de orde komen zijn materiaalgebruik en technieken (bijvoorbeeld het gebruik van led - verlichting). Deze criteria worden kwalitatief beschreven.

De klimaatopgave is in twee delen uit te splitsen, mitigatie en adaptatie. Bij mitigatie wordt erop gericht om de uitstoot van broeikasgassen te reduceren, om zodoende verdere opwarming van de aarde tegen te gaan. Adaptatie is van belang om aan te passen aan de effecten van klimaatverandering en te voorkomen dat onze kwetsbaarheid ten opzichte van deze effecten toeneemt. In het MER wordt aan beide zaken aandacht besteed door middel van de volgende toetsingscriteria:

Energie- en CO2-uitstoot

Het MER biedt inzicht in de bijdrage die voorgenomen activiteit levert aan de volgende punten:

- Energie-efficiency (kwalitatieve beoordeling van de mogelijkheden die het initiatief biedt om de energie-efficiency te vergroten)
- Uitstoot van broeikasgassen
- Realiseren van beleidsdoelstellingen (beoordeling van de bijdrage die het initiatief levert aan het realiseren van nationale, provinciale en gemeentelijke beleidsdoelstellingen ten aanzien van mitigatie)

Bijdrage aan adaptatieopgave

In de effectbeoordeling wordt allereerst bekeken welke adaptatieopgave er in het plangebied ligt. Aan de hand van deze opgave wordt op kwalitatieve wijze beoordeeld welke bijdrage de voorgenomen ontwikkeling aan deze adaptatieopgave levert. Het gaat hierbij bijvoorbeeld om het beperken van de kans op schade en het handhaven of vergroten van de veiligheid.

Effecten op kwetsbaarheid voor klimaatverandering

Een ruimtelijke ontwikkeling heeft mogelijk effecten op de kwetsbaarheid voor klimaatverandering. Denk bijvoorbeeld aan het vergroten van het verhard oppervlak waardoor het waterbergend vermogen van een gebied vermindert. In de effectbeoordeling wordt op kwalitatieve wijze beoordeeld welke mogelijke effecten de voorgenomen ontwikkeling op de kwetsbaarheid voor klimaatverandering heeft.

4.1.7 Overige aspecten*Effecten landbouw*

De invloed van de voorgenomen activiteit op het agrarische gebruik van het gebied wordt in dit MER kwalitatief beoordeeld. Onder andere het verlies aan areaal, de versnippering en bereikbaarheid van gronden (ontsluiting landbouwverkeer) worden hierin meegenomen.

Effecten recreatieve

In het MER wordt op kwalitatieve wijze beoordeeld op welke wijze het voornemen bestaande recreatieve routes aantast of verbetert.

4.2 Beoordelingstabel

In onderstaande tabel zijn de in de vorige paragraaf beschreven beoordelingscriteria weergegeven.

Tabel 4.1 Beoordelingscriteria

Aspecten	Toetsingscriteria	Wijze van effectbepaling
Verkeer en vervoer		
Bereikbaarheid en verkeersafwikkeling	Toename / afname verkeer in relatie tot intensiteit en capaciteit	Kwantitatief
Verkeersveiligheid	Beïnvloeding verkeersveiligheid (kans op ongevallen, barrièrewerking)	Kwalitatief
Woon- en leefmilieu		
Luchtkwaliteit	Beïnvloeding luchtkwaliteit als gevolg effect emissies wegverkeer	Kwantitatief
Geluid	Beïnvloeding geluidhinder als gevolg toename of afname verkeersbewegingen	Kwantitatief
Externe veiligheid	Effect op Groeps- en Plaatsgebondenrisico	Kwalitatief
Bodem en water		
Bodem	Beïnvloeding bodemopbouw, optreden van zettingen	Kwalitatief

Aspecten	Toetsingscriteria	Wijze van effectbepaling
Grondwater	Beïnvloeding van de grondwaterkwaliteit	Kwalitatief
	Beïnvloeding hydrologische relaties (infiltratie, grondwateraanvulling)	Kwantitatief
Oppervlaktewater	Beïnvloeding oppervlaktewaterkwaliteit	Kwantitatief
	Beïnvloeding oppervlaktewaterbeheer	Kwalitatief
Ecologie		
Gebiedsbescherming	Beïnvloeding Natura-2000gebied	Kwalitatief / kwantitatief
Soortbescherming	Beïnvloeding areaal	Kwalitatief / kwantitatief
	Beïnvloeding door geluid	Kwalitatief
	Beïnvloeding door verkeersbeweging	Kwalitatief
	Beïnvloeding door barrièrewerking	Kwalitatief
	Beïnvloeding door lichtuitstraling	Kwalitatief
Landschap en Cultuurhistorie		
Archeologie	Beïnvloeding van archeologische (verwachtings)waarden	Kwalitatief
Historische geografie en bouwhistorie	Beïnvloeding van historisch geografische elementen, structuren en patronen	Kwantitatief / kwalitatief
	Beïnvloeding bouwhistorische waarden	Kwantitatief / kwalitatief
Landschap	Beïnvloeding landschappelijke identiteit	Kwalitatief
	Beïnvloeding landschappelijke structuren	Kwalitatief
Klimaat en duurzaamheid		
Duurzaamheid	Technieken	Kwalitatief
	Materiaalgebruik	Kwalitatief
Klimaatmitigatie	Uitstoot van broeikasgassen	Kwalitatief
	Energie - efficiency	Kwalitatief
Klimaatadaptatie	Realiseren beleidsdoelstellingen	Kwalitatief
	Bijdrage aan adaptatieopgave	Kwalitatief
	Effecten op kwetsbaarheid voor klimaatverandering	Kwalitatief
Overige aspecten		
Landbouw	Beïnvloeding agrarisch gebruik	Kwalitatief
Recreatie	Beïnvloeding recreatieve routes	Kwalitatief

5 Hoe nu verder?

In dit hoofdstuk leest u hoe de m.e.r.-procedure verder gaat en hoe de koppeling tussen m.e.r. en ruimtelijke planvorming wordt vormgegeven. Hierbij wordt uitgegaan van de 'nieuwe wetgeving' die op 1 juli 2010 ingaat.

Publicatie startnotitie

De gemeente Bunnik verzorgt de publicatie van het startnotitie. De publicatie van dit document is onder andere bedoeld om derden (burgers en belangengroepen), wettelijke adviseurs en de Commissie voor de m.e.r. te informeren over de start van de m.e.r. voor de omlegging van de N229 en ontwikkeling van de Odijk-West. Het raadplegen van de Commissie m.e.r. is in de nieuwe m.e.r.-proceure niet verplicht, maar is op vrijwillige basis mogelijk. In deze m.e.r.-procedure wordt de Commissie door het gemeentebestuur om advies gevraagd.

Inspraak en advies

Nu het startdocument bekend is gemaakt, heeft iedereen in het kader van de inspraak de mogelijkheid om aan te geven welke onderwerpen naar zijn / haar mening in het MER aan de orde moeten komen. De termijn die hiervoor staat is zes weken. Tijdens deze periode vraagt het gemeentebestuur van Bunnik ook aan de Commissie voor de m.e.r. en andere adviseurs en overheidsorganen advies over de inhoud van het op te stellen MER.

Op basis van het startnotitie, het advies van de Commissie voor de m.e.r., de overige adviezen en de inspraakreacties besluit het gemeentebestuur welke vragen in het MER moeten worden beantwoord.

Opstelling MER

In het MER zal worden ingegaan op de (beleids)achtergronden van het initiatief, alternatieven voor de uitwerking van het initiatief en de te verwachten milieueffecten in vergelijking met de autonome ontwikkeling van het gebied.

Parallel aan de m.e.r.-procedure loopt de bestemmingsplanprocedure. In het bestemmingsplan wordt rekening gehouden met de resultaten uit het MER. In het ruimtelijke plan wordt gemotiveerd welke rol het MER heeft gespeeld in de uitwerking.

De inhoud van het MER wordt enerzijds bepaald door de eisen die de wet aan de inhoud van het rapport stelt en anderzijds door de richtlijnen die voor het milieueffectrapport zullen worden opgesteld. In wezen vormen de wettelijke eisen het brede kader voor de inhoud van het rapport en zijn de richtlijnen een specifieke invulling van dat kader voor het project. De richtlijnen en de wettelijke eisen vullen elkaar dan ook aan.

Inspraak

Het bevoegde gezag geeft kennis van het MER en het (voor)ontwerpbestemmingsplan en legt beide ter inzage. Hiervoor geldt een termijn van zes weken. Tevens vraagt het gemeentebestuur advies over het MER aan de Commissie voor de m.e.r. en de wettelijk adviseurs.

Toetsingsadvies Commissie m.e.r. De Commissie m.e.r. brengt een toetsingsadvies uit aan het bevoegd gezag.

Vervolgtraject ruimtelijk plan

Het bevoegd gezag neemt het besluit over het project. Het houdt daarbij rekening met de milieugevolgen, inspraakreacties en adviezen. Het motiveert in het besluit wat er met de resultaten van het MER is gedaan.

Evaluatie MER

De Wet milieubeheer schrijft voor dat als de activiteit wordt ondernomen of is uitgevoerd, een evaluatie dient te worden uitgevoerd. Doel van de evaluatie is om na te gaan in hoeverre de daadwerkelijk optredende effecten overeenstemmen met de voorspellingen uit het MER.

Mocht nu in de praktijk blijken dat de daadwerkelijk optredende effecten sterk afwijken van wat is voorspeld, kan de gemeente Bunnik deze effecten trachten ongedaan te maken.

Daarnaast is de evaluatie te gebruiken om meer inzicht te krijgen in de leemten in kennis, die bij het besluit een rol hebben gespeeld.

Bijlage

1

Literatuur

BügelHajema Adviseurs (december 2007), Structuurplan gemeente Bunnik 2007 - 2015

BügelHajema Adviseurs (december 2009), Visiedocument Odijk-West.

Gemeente Bunnik (2009), Odijk-West onderbouwing ruimtebehoefte structuurplan.

Gemeente Bunnik (2009), Plan van Aanpak Project Odijk-West

Grontmij (februari 2010), Notitie Reikwijdte en detailniveau plan-MER Odijk-West (concept).

Grontmij (2009), Presentatie Odijk-West varianten omlegging N229 c.a.

Grontmij (april 2009), Verkeerskundige studie oost-westverbinding
(Houten - A12 v.v. / inclusief aansluiting A12-N229)

Tauw (2007), Milieueffectrapportage A12 SALTO

Vestigia (oktober 2009) Uitbreidingswijk Odijk-West te Odijk, Een Bureauonderzoek en
Onderzoeksvoorstel