



# Nota Zienswijzen



Ontwerpinpassingsplan Verbindingsweg Houten - A12



# **Nota zienswijzen**

## **Ontwerpinpassingsplan Verbindingsweg Houten-A12**

**Behorend bij het besluit tot vaststelling van het inpassingsplan Verbindingsweg Houten-A12 door  
Provinciale Staten van Utrecht d.d. 12 maart 2012**

## Inhoudsopgave

### Inleiding

|                    |   |           |
|--------------------|---|-----------|
| <b>Hoofdstuk 1</b> | <b>Anonimisering</b>  | <b>4</b>  |
| <b>Hoofdstuk 2</b> | <b>Ingekomen zienswijzen</b>                                    | <b>5</b>  |
| <b>Hoofdstuk 3</b> | <b>Ontvankelijkheid en gegrondverklaring</b>                    | <b>9</b>  |
|                    | <b>3.1 Ontvankelijkheid</b>                                     | <b>9</b>  |
|                    | <b>3.2 Gegrondverklaring</b>                                    | <b>9</b>  |
| <b>Hoofdstuk 4</b> | <b>Reactie op de zienswijzen</b>                                | <b>10</b> |
|                    | <b>4.1 Algemene thema's met reactie</b>                         | <b>10</b> |
|                    | <b>4.1.1 MER</b>  | <b>10</b> |
|                    | <b>4.1.1.a MER-studies en hun status</b>                        | <b>10</b> |
|                    | <b>4.1.1.b Integrale afweging MER-resultaten</b>                | <b>11</b> |
|                    | <b>4.1.1.c Andere voorkeursoplossing</b>                        | <b>11</b> |
|                    | <b>4.1.1.d Robuustheid</b>                                      | <b>12</b> |
|                    | <b>4.1.2 Tunnel Achterdijk</b>                                  | <b>12</b> |
|                    | <b>4.1.3 Afsluiting Binnenweg</b>                               | <b>12</b> |
|                    | <b>4.1.4 Verkeersdruk N410</b>                                  | <b>13</b> |
|                    | <b>4.1.5 Hoogteligging</b>                                      | <b>13</b> |
|                    | <b>4.1.5.a Terminologie</b>                                     | <b>14</b> |
|                    | <b>4.1.5.b Modelkeuze</b>                                       | <b>14</b> |
|                    | <b>4.1.5.c Hoogtebepaling van de weg</b>                        | <b>15</b> |
|                    | <b>4.1.5.d Hoogtebeschrijving van de weg</b>                    | <b>15</b> |
|                    | <b>4.1.6 Geluid</b>   | <b>16</b> |
|                    | <b>4.2 Individuele zienswijzen met reactie</b>                  | <b>18</b> |
| <b>Hoofdstuk 5</b> | <b>Wijzigingen</b>  | <b>78</b> |
|                    | <b>5.1 Wijzigingen van de onderbouwing</b>                      | <b>78</b> |
|                    | <b>5.2 Wijzigingen van het inpassingsplan</b>                   | <b>81</b> |
| <b>Bijlage 1</b>   | <b>Lijst met veel gebruikte afkortingen</b>                     |           |
| <b>Bijlage 2</b>   | <b>verslag hoorzitting d.d. 27 september 2011</b>               |           |
| <b>Bijlage 3</b>   | <b>verslag hoorzitting gemeenteraden d.d. 27 september 2011</b> |           |

## Inleiding

Het ontwerp van het inpassingsplan Verbindingsweg Houten-A12 (hierna: IP) is vanaf 31 augustus gedurende een periode van zes weken voor een ieder ter inzage gelegd, overeenkomstig het bepaalde in artikel 3.26 van de Wet ruimtelijke ordening en Afdeling 3:4 van de Algemene wet bestuursrecht.

Het ontwerp inpassingsplan (OIP) heeft ter inzage gelegen bij de provincie Utrecht en de gemeenten Bunnik en Houten. Een ieder is in de periode van terinzageligging in de gelegenheid gesteld zijn of haar zienswijze naar voren te brengen. Op 27 september 2011 is een informatiemarkt georganiseerd en zijn hoorzittingen voor zowel het gebied als voor de beide gemeenteraden gehouden. Van het bovenstaande is op 29 augustus 2011 kennisgeving gedaan in de Staatscourant. De kennisgeving is tevens gepubliceerd in enkele regionale dagbladen en enkele huis-aan-huisbladen.

In deze Zienswijzennota wordt ingegaan op de volgende onderwerpen:

Anonimisering van zienswijzen

Ingekomen zienswijzen (overzicht)

Formele ontvankelijkheid van de zienswijzen

Reactie op de zienswijzen, inclusief gegrond- dan wel ongegrondverklaring  
Themagewijs (4.1)  
Per ingediende zienswijze (4.2)

Wijzigingen naar aanleiding van de zienswijzen, dan wel ambtshalve.

Bijlage 1 bevat een lijst met gebruikte afkortingen.

Bijlage 2 bevat het verslag van de hoorzitting d.d. 27 september 2011.

Bijlage 3 bevat het verslag van de hoorzitting die is gehouden voor de gemeenteraden van Bunnik en Houten d.d. 27 september 2011.

## **Hoofdstuk 1 Anonimisering**

Op grond van de *Wet bescherming persoonsgegevens* is het niet toegestaan om persoonsgegevens (zogenaamde NAW-gegevens: naam, adres en woonplaats) van natuurlijke personen te verwerken zonder bijvoorbeeld een wettelijke grondslag, dringende noodzaak of toestemming van de betreffende personen. In voorliggende Zienswijzennota wordt hieraan voldaan door de indieners van de zienswijzen niet bij naam te noemen. Ook gemachtigden, rechtspersonen of bestuursorganen zijn geanonimiseerd weergegeven.

## Hoofdstuk 2 Ingekomen zienswijzen

Op het ontwerpinpassingsplan Verbindingsweg Houten-A12 zijn de volgende zienswijzen ingekomen:

**Indiener 1** in een zienswijze d.d. 03092011, ingekomen e-mailbericht Provincie Utrecht d.d. 01092011;

**Indiener 2** in een zienswijze d.d. 04092011, ingekomen e-mailbericht Provincie Utrecht d.d. 04092011;

**Indiener 3** in een zienswijze d.d. , ingekomen e-mailbericht Provincie Utrecht d.d. 19092011;

**Indiener 4** in een zienswijze d.d. 25092011, ingekomen e-mailbericht Provincie Utrecht d.d. 26092011, aangevuld middels ingekomen e-mailbericht Provincie Utrecht d.d. 06102011;

**Indiener 5** in een zienswijze d.d. 27092011, ingekomen Provincie Utrecht d.d. 27092011, zienswijze tevens via e-mailbericht ingediend;

**Indiener 6**, in een zienswijze d.d. 2809 2011, ingekomen Provincie Utrecht d.d. 29092011;

**Indiener 7** in een zienswijze d.d. 27092011, ingekomen Provincie Utrecht d.d. 28 september 2011;

**Indiener 8** in een zienswijze d.d. 07102011, ingekomen e-mailbericht Provincie Utrecht d.d. 07102011;

**Indiener 9** in een zienswijze d.d. 07102011, ingekomen e-mailbericht Provincie Utrecht d.d. 07102011 alsmede zienswijze per post d.d. 10102011;

**Indiener 10** in een zienswijze d.d. 07102011, ingekomen e-mailbericht Provincie Utrecht d.d. 07102011;

**Indiener 11** in een zienswijze d.d. 07102011, ingekomen e-mailbericht Provincie Utrecht d.d. 07102011;

**Indiener 12** in een zienswijze d.d. 10102011, ingekomen e-mailbericht Provincie Utrecht d.d. 10102011;

**Indiener 13** in een zienswijze d.d. 10102011, ingekomen e-mailbericht Provincie Utrecht d.d. 10102011;

**Indiener 14** in een zienswijze d.d. 07102011, ingekomen e-mailbericht Provincie Utrecht d.d. 07102011;

**Indiener 15** in een zienswijze d.d. 07102011, ingekomen e-mailbericht Provincie Utrecht d.d. 07102011;

**Indiener 16** in een zienswijze d.d. 07102011, ingekomen e-mailbericht Provincie Utrecht d.d. 07102011;

**Indiener 17** in een zienswijze d.d. 07102011, ingekomen e-mailbericht Provincie Utrecht d.d. 26092011;

**Indiener 18** in een zienswijze d.d. 06102011, ingekomen e-mailbericht Provincie Utrecht d.d. 06102011;

**Indiener 19** in een zienswijze d.d. 07102011, ingekomen e-mailbericht Provincie Utrecht d.d. 08102011;

**Indiener 20** in een zienswijze d.d. 08102011, ingekomen e-mailbericht Provincie Utrecht d.d. 08102011;

**Indiener 21** in een zienswijze d.d. 10102011, ingekomen e-mailbericht Provincie Utrecht d.d. 10102011;

**Indiener 22** in een zienswijze d.d. 07102011, ingekomen e-mailbericht Provincie Utrecht d.d. 08102011;

**Indiener 23** in een zienswijze d.d. 07102011, ingekomen e-mailbericht Provincie Utrecht d.d. 08102011;

**Indiener 24** in een zienswijze d.d. 07102011, ingekomen e-mailbericht Provincie Utrecht d.d. 09102011;

**Indiener 25** in een zienswijze d.d. 07102011, ingekomen e-mailbericht Provincie Utrecht d.d. 09102011;

**Indiener 26** in een zienswijze d.d. 09102011, ingekomen e-mailbericht Provincie Utrecht d.d. 09102011;

**Indiener 27** in een zienswijze d.d. 07102011, ingekomen e-mailbericht Provincie Utrecht d.d. 09102011;

**Indiener 28** in een zienswijze d.d. 09102011, ingekomen e-mailbericht Provincie Utrecht d.d. 09102011;

**Indiener 29** in een zienswijze d.d. 09102011, ingekomen e-mailbericht Provincie Utrecht d.d. 09102011;

**Indiener 30** in een zienswijze d.d. 07102011, ingekomen e-mailbericht Provincie Utrecht d.d. 09102011;

**Indiener 31** in een zienswijze d.d. 09102011, ingekomen e-mailbericht Provincie Utrecht d.d. 09102011;

**Indiener 32** in een zienswijze d.d. 09102011, ingekomen e-mailbericht Provincie Utrecht d.d. 09102011;

**Indiener 33** in een zienswijze d.d. 09102011, ingekomen e-mailbericht Provincie Utrecht d.d. 09102011;

**Indiener 34** in een zienswijze d.d. 09102011, ingekomen e-mailbericht Provincie Utrecht d.d. 09102011;

**Indiener 35** in een zienswijze d.d. 07102011, ingekomen e-mailbericht Provincie Utrecht d.d. 09102011;

**Indiener 36** in een zienswijze d.d. 09102011, ingekomen e-mailbericht Provincie Utrecht d.d. 10102011;

**Indiener 37** in een zienswijze d.d. 10102011, ingekomen e-mailbericht Provincie Utrecht d.d. 10102011;

**Indiener 38** in een zienswijze d.d. 09102011, ingekomen e-mailbericht Provincie Utrecht d.d. 10102011;

**Indiener 39** in een zienswijze d.d. 09102011, ingekomen e-mailbericht Provincie Utrecht d.d. 09102011;

**Indiener 40** (namens 7 wijkverenigingen in de gemeente Bunnik) in een zienswijze d.d. 10102011, ingekomen e-mailbericht Provincie Utrecht d.d. 10102011 alsmede zienswijze per post;

**Indiener 41** in een zienswijze d.d. 10102011, ingekomen e-mailbericht Provincie Utrecht d.d. 10102011 alsmede per post d.d. 10102011;

**Indiener 42** in een zienswijze d.d. 10102011, ingekomen e-mailbericht Provincie Utrecht d.d. 10102011;

**Indiener 43** in een zienswijze d.d. 09102011, ingekomen e-mailbericht Provincie Utrecht d.d. 10102011;

**Indiener 44** in een zienswijze d.d. 10102011, ingekomen e-mailbericht Provincie Utrecht d.d. 10102011;

**Indiener 45** (mede namens een andere familie) in een zienswijze d.d. 10102011, ingekomen e-mailbericht Provincie Utrecht d.d. 10102011;

**Indiener 46** in een zienswijze d.d. 07102011, ingekomen e-mailbericht Provincie Utrecht d.d. 10102011;

**Indiener 47** in een zienswijze d.d. 06102011, ingekomen e-mailbericht Provincie Utrecht d.d. 10102011 alsmede per post 06102011;

**Indiener 48** in een zienswijze d.d. 10102011, ingekomen e-mailbericht Provincie Utrecht d.d. 11102011;

**HIndiener 49** in een zienswijze d.d. 10102011, ingekomen e-mailbericht Provincie Utrecht d.d. 10102011;

**Indiener 50** in een zienswijze d.d. 10102011, ingekomen e-mailbericht Provincie Utrecht d.d. 10102011;

**Indiener 51** (mede namens 17 anderen) in een zienswijze d.d. 10102011, ingekomen e-mailbericht Provincie Utrecht d.d. 10102011;

**Indiener 52** in een zienswijze d.d. 09102011, ingekomen e-mailbericht Provincie Utrecht d.d. 10102011;

**Indiener 53** (mede namens 5 anderen) in een zienswijze d.d. 10102011, ingekomen e-mailbericht Provincie Utrecht d.d. 10102011;

**Indiener 54** in een zienswijze d.d. 10102011, ingekomen e-mailbericht Provincie Utrecht d.d. 10102011;

**Indiener 55** in een zienswijze d.d. 10102011, ingekomen e-mailbericht Provincie Utrecht d.d. 10102011;

**Indiener 56** in een zienswijze d.d. 10102011, ingekomen e-mailbericht Provincie Utrecht d.d. 10102011;

**Indiener 57** in een zienswijze d.d. 10102011, ingekomen e-mailbericht Provincie Utrecht d.d. 10102011;

**Indiener 58** in een zienswijze d.d. 11102011, ingekomen e-mailbericht Provincie Utrecht d.d. 10102011;

**Indiener 59** in een zienswijze d.d. 10102011, ingekomen e-mailbericht Provincie Utrecht d.d. 10102011;

**Indiener 60** in een zienswijze d.d. 07102011, ingekomen e-mailbericht Provincie Utrecht d.d. 10102011;

**Indiener 61** in een zienswijze d.d. 11102011, ingekomen e-mailbericht Provincie Utrecht d.d. 11102011;

**Indiener 62** (mede namens 3 anderen) in een zienswijze d.d. 10102011, ingekomen e-mailbericht Provincie Utrecht d.d. 11102011; alsook per post d.d. 10102011;

**Indiener 63** in een zienswijze d.d. 07102011, ingekomen e-mailbericht Provincie Utrecht d.d. 11102011;

**Indiener 64** in een zienswijze d.d. 11102011, ingekomen e-mailbericht Provincie Utrecht d.d. 11102011;

**Indiener 65** (mede namens 6 anderen (5 adressen)) in een zienswijze d.d. 11102011, ingekomen e-mailbericht Provincie Utrecht d.d. 11102011;

**Indiener 66** in een zienswijze d.d. 11102011, ingekomen e-mailbericht Provincie Utrecht d.d. 11102011;

**Indiener 67** in een zienswijze vermeld in een ingekomen e-mailbericht Provincie Utrecht d.d. 11102011;

**Indiener 68** in een zienswijze d.d. 07102011, ingekomen e-mailbericht Provincie Utrecht d.d. 11102011;

**Indiener 69** in een zienswijze d.d. 11102011, ingekomen e-mailbericht Provincie Utrecht d.d. 11102011;

**Indiener 70** in een zienswijze d.d. 11102011, ingekomen e-mailbericht Provincie Utrecht d.d. 11102011;

**Indiener 71** in een zienswijze d.d. 07102011, ingekomen e-mailbericht Provincie Utrecht d.d. 10102011;

**Indiener 72** in een zienswijze d.d. 07102011, ingekomen brief Provincie Utrecht d.d. 10102011;

**Indiener 73** in een zienswijze d.d. 07102011, ingekomen brief Provincie Utrecht d.d. 10102011;

**Indiener 74** (namens een ander) in een zienswijze d.d. 10102011, ingekomen brief Provincie Utrecht d.d. 10102011;

**Indiener 75** (namens een ander) in een zienswijze d.d. 04102011, ingekomen brief Provincie Utrecht d.d. 04102011;

**Indiener 76** in een zienswijze d.d. 08102011, ingekomen brief Provincie Utrecht d.d. 08102011;

**Indiener 77** in een zienswijze d.d. 07102011, ingekomen brief Provincie Utrecht d.d. 07102011;

**Indiener 78** in een zienswijze d.d. 07102011, ingekomen brief Provincie Utrecht d.d. 11702011;

**Indiener 79** in een zienswijze d.d. 07102011, ingekomen brief Provincie Utrecht d.d. 11102011;



**Indiener 80** in een zienswijze d.d. 07102011, ingekomen brief Provincie Utrecht d.d. 11102011;  
**Indiener 81** in een zienswijze d.d. 08102011, ingekomen brief Provincie Utrecht d.d. 11102011;  
**Indiener 82** in een zienswijze d.d. 07102011, ingekomen brief Provincie Utrecht d.d. 11102011;  
**Indiener 83** in een zienswijze d.d. 07102011, ingekomen brief Provincie Utrecht d.d. 11102011;  
**Indiener 84** in een zienswijze d.d. 09102011, ingekomen brief Provincie Utrecht d.d. 11102011;  
**Indiener 85** in een zienswijze d.d. 07102011, ingekomen brief Provincie Utrecht d.d. 10102011;  
**Indiener 86** in een zienswijze d.d. 07102011, ingekomen brief Provincie Utrecht d.d. 11102011;  
**Indiener 87** in een zienswijze d.d. 07102011, ingekomen brief Provincie Utrecht d.d. 11102011;  
**Indiener 88** in een zienswijze d.d. 07102011, ingekomen brief Provincie Utrecht d.d. 10102011;  
**Indiener 89** in een zienswijze d.d. 10102011, ingekomen brief Provincie Utrecht d.d. 12102011;  
**Indiener 90** in een zienswijze d.d. 08102011, ingekomen brief Provincie Utrecht d.d. 11102011;  
**Indiener 91** in een zienswijze d.d. 07102011, ingekomen brief Provincie Utrecht d.d. 11102011;  
**Indiener 92** in een zienswijze d.d. 09102011, ingekomen brief Provincie Utrecht d.d. 11102011;  
**Indiener 93** in een zienswijze d.d. 09102011, ingekomen brief Provincie Utrecht d.d. 11102011;  
**Indiener 94** in een zienswijze d.d. 09102011, ingekomen brief Provincie Utrecht d.d. 11102011;  
**Indiener 95** in een zienswijze d.d. 07102011, ingekomen brief Provincie Utrecht d.d. 10102011;  
**Indiener 96** in een zienswijze d.d. 07102011, ingekomen brief Provincie Utrecht d.d. 11102011;  
**Indiener 97** in een zienswijze d.d. 07102011, ingekomen brief Provincie Utrecht d.d. 11102011;  
**Indiener 98** in een zienswijze d.d. 07102011, ingekomen e-mailbericht Provincie Utrecht d.d. 16102011;  
**Indiener 99** in een zienswijze d.d. 07102011, ingekomen brief Provincie Utrecht d.d. 11102011;  
**Indiener 100** in een zienswijze d.d. 07102011, ingekomen brief Provincie Utrecht d.d. 11102011.  
**Indiener 101** in een zienswijze d.d. 09102011, ingekomen brief Provincie Utrecht d.d. 13102011;  
**Indiener 102** in een zienswijze d.d. 07102011, ingekomen brief Provincie Utrecht d.d. 17102011;  
**Indiener 103** in een zienswijze d.d. 03102011, ingekomen brief Provincie Utrecht d.d. 06102011.

Ter voldoening aan het bepaalde in artikel 3.26 juncto artikel 3.8 van de *Wet ruimtelijke ordening* is de kennisgeving van de terinzagelegging van het ontwerp inpassingsplan toegezonden aan die diensten van Rijk en provincie die belast zijn met de behartiging van belangen die in het plan in het geding zijn, aan de betrokken waterschapsbesturen en aan de besturen van bij het plan een belang hebbende gemeenten.

Op het ontwerp inpassingsplan zijn 38 verschillende zienswijzen binnengekomen. Hiervan is er 1 door 65 verschillende indiener(s) ingediend. Voorts heeft een indiener twee verschillende zienswijzen ingediend.

## Hoofdstuk 3 Ontvankelijkheid en grondverklaring

### 3.1 Ontvankelijkheid

Volgens artikel 3.16 van de *Algemene wet bestuursrecht* dienen zienswijzen binnen de daarvoor gestelde termijn van zes weken te zijn ingediend. De termijn liep van woensdag 31 augustus tot en met dinsdag 11 oktober 2011. Algemene hoofdregel is dat belanghebbenden zelf zorg dienen te dragen voor het op tijd indienen van hun zienswijzen.

Bij de formele ontvankelijkheid wordt bij de verzending per post de zogenaamde “verzendingstheorie” gehanteerd: hierbij is afstempeling door TNT-Post in beginsel bepalend voor de vraag of een zienswijze tijdig per post is bezorgd. Het poststempel is hierbij het uitgangspunt. Ingevolge artikel 6:9, lid 2 van de *Algemene wet bestuursrecht* is bij verzending per post een zienswijze tijdig ingediend indien het voor het einde van de termijn ter post is bezorgd, mits het niet later dan een week na afloop van de termijn is ontvangen.

Het kan voorkomen - ook in deze procedure - dat er twijfel kan ontstaan over de dag waarop de zienswijze op de post is gegaan. Terwijl de zienswijze zelf een datum binnen de tijd aangeeft (tot en met 11 oktober 2011) kan de afstempeling op de envelop een latere datum aangeven.

De Afdeling Bestuursrechtspraak van de Raad van State stelt zich hieromtrent veelal streng op: appellants moet aantonen dat hij/zij de zienswijze eerder op de post heeft gedaan dan op de dag van de poststempel. Anderzijds kunnen eventuele vertragingen in de postbezorging niet voor rekening van de indiener van de zienswijze worden gebracht. Daarnaast kunnen wij zelf een afweging maken in situaties waar de zienswijze binnen de termijn is ingediend, maar toch buiten de termijn is gekomen.

Met het oog daarop het volgende. Zienswijzen van indieners 98, 101 en 102 zijn na de sluitingsdatum binnengekomen. Mede in acht genomen de verzendingstheorie achten wij het redelijk om betrokkenen te ontvangen in hun zienswijze.

### 3.2 Gegrondverklaring

Een inpassingsplan bestaat uit een verbeelding (kaart) en regels. Het plan wordt vergezeld door een toelichting.

Elke zienswijze wordt gegrond of ongegrond verklaard. Indien onze reactie niet leidt tot een wijziging van het inpassingsplan, dan wordt de zienswijze ongegrond verklaard. Een zienswijze die leidt tot een wijziging van de toelichting (of bijlagen) van het plan, wordt eveneens ongegrond verklaard. Indien een zienswijze leidt tot een wijziging van het inpassingsplan, dan zal deze gegrond worden verklaard.

In hoofdstuk 5 worden alle wijzigingen ten opzichte van het OIP weergegeven, waarbij onderscheid is gemaakt naar zienswijzen en ambtshalve wijzigingen die hebben geleid tot wijzigingen van de onderbouwing van het plan (paragraaf 5.1) en tot wijzigingen van het plan zelf (paragraaf 5.2).

## Hoofdstuk 4 Reactie op de zienswijzen

### 4.1. Algemene thema's met reactie

Bij een overzicht van de ingediende zienswijzen komen enkele thema's meerdere malen terug. Zij hebben te maken met de principiële uitgangspunten die aan dit provinciaal inpassingsplan ten grondslag liggen en/of met de effecten op de omgeving. Eerst wordt themagewijs een algemene reactie op deze zienswijzen gegeven. Vervolgens wordt afzonderlijk op de individuele zienswijzen ingegaan.

#### 4.1.1 MER

##### 4.1.1.a MER-studies en hun status

De studie naar een aanvullende ontsluiting voor Houten naar het autosnelwegennet heeft in de afgelopen jaren een groot aantal onderzoeken opgeleverd waaronder meerdere milieu-effect-rapportages. Uit de ingebrachte zienswijzen blijkt dat de status van de verschillende mer-rapportages niet altijd helder is. Ter verduidelijking hiervan het volgende:

Er zijn 2 typen merren, een zogeheten planmer en een projectmer. De planmer richt zich op de keuze tussen diverse alternatieven, resulterend in een voorkeursalternatief, in dit geval het Rijsbruggerwegtracé. Het projectmer gaat uit van dat gekozen voorkeursalternatief.

##### PLANMER-procedure

De formele, juridische planmer-procedure voor dit project wordt gevormd door de NRD (Notitie Reikwijdte en Detailniveau) en het MER, herijking Alternatieven stap A en B van 12 november 2010 (verder aangeduid als MER 2010). Dit MER 2010 vervangt in formeel juridische zin het MER 2007. De overweging hierbij is dat uit de ingediende zienswijzen is gebleken dat de meeste indieners het MER 2010 als vervanging van het MER 2007 beschouwen. Zekerheidshalve hebben wij degenen die destijds een zienswijze hebben ingediend op het MER 2007 een brief gestuurd (22 november 2010) waarin we melding hebben gemaakt van de nieuw opgestarte MER-procedure. Bij deze brief was de Zienswijzennota op de NRD die in het kader van deze nieuwe procedure was opgesteld, meegezonden. Op basis hiervan heeft iedereen kunnen beoordelen of de eerder ingediende zienswijze al betrokken zou worden bij de nieuwe MER-procedure danwel is men geattendeerd op de mogelijkheid tot het indienen van een zienswijze in het kader van de nieuwe procedure.

In de NRD is aangegeven welke alternatieven onderzocht gaan worden en welke aspecten daarbij in beeld worden gebracht. Deze NRD heeft voor een ieder ter inzage gelegen. De NRD inclusief de daarop ingebrachte zienswijzen is voorgelegd aan de onafhankelijke commissie voor de milieu-effectrapportage (cie-mer). Op basis van zowel de zienswijzen als het advies van de cie-mer zijn wijzigingen op de NRD aangebracht. De aangepaste NRD vormt het kader voor de op te stellen planmer.

Waar mogelijk is voor het opstellen van het planmer gebruik gemaakt van de informatie die in het kader van het MER 2007 al was ingewonnen. In het MER 2010 is onderzocht of de Planstudie Ring Utrecht tot een ander voorkeursalternatief zou leiden dan zonder deze Planstudie zoals in het MER 2007 was aangehouden.

Op grond van het aldus opgestelde MER A en B, heeft het bevoegd gezag (Provinciale Staten) de eerdere voorkeur voor het Rijsbruggerwegtracé bekrachtigd.

Het MER 2010 is vervolgens ter inzage gelegd in het kader van het VOIP. Op dit MER 2010 zijn zienswijzen ingebracht die samen met het MER zijn voorgelegd aan de cie-mer voor een

toetsingsadvies. De cie-mer heeft geoordeeld dat alle relevante informatie in dit MER 2010 aanwezig is.

#### PROJECTMER

Het projectmer wordt gevormd door MER stap C. Dit projectmer behandelt de gevolgen van de keuze voor het Rijsbruggerwegtracé op de aspecten zoals in de NRD benoemd. Hierbij gaat het dus niet meer om nadere keuzes die gemaakt moeten worden maar om de opsomming van uitsluitend de gevolgen op die aspecten.

#### **4.1.1.b Integrale afweging MER-resultaten**

Diverse indieners van een zienswijze zijn het niet eens met de MER-resultaten. Daarbij kan onderscheid worden gemaakt tussen zienswijzen die betrekking hebben op de afweging met andere aspecten en zienswijzen die betrekking hebben op de totstandkoming van de beoordeling. De laatste categorie is beantwoord bij de desbetreffende zienswijze. Voor de eerste categorie geldt het volgende.

Relevant daarbij is op te merken dat de eindbeoordeling niet uitsluitend plaatsvindt op bijvoorbeeld de verkeerskundige criteria, ondanks dat het wel een verkeerskundig probleem betreft maar dat ook de gevolgen voor het woon-en leefmilieu, landschap en archeologie van belang zijn. Maar ook het omgekeerde is het geval, dus niet uitsluitend milieu- maar ook verkeerskundige aspecten zijn van belang. Juist die afweging van onvergelijkbare grootheden (verkeer versus milieu) maakt de keuze complex en lastig. Het is aan de diverse politieke partijen in Provinciale Staten, samen het bevoegd gezag vormend, om bij de besluitvorming rond het voorkeursalternatief, hun eigen accenten te leggen. Uiteindelijk hebben Provinciale Staten besloten de keuze voor het Rijsbruggerwegtracé als aanvullende ontsluitingsstructuur voor Houten te bekrachtigen alsmede het oostelijke tracé van dit alternatief. Aan dit besluit liggen diverse rapportages ten grondslag namelijk de Milieueffectrapportage Ontsluiting Houten, de Herijking Alternatieven, de bijbehorende rapportage over de modelberekeningen en de zienswijzennota op de Notitie Reikwijdte en Detailniveau.

#### **4.1.1.c Andere voorkeursoplossing**

Als alternatief voor het RWT zijn door indieners van zienswijzen de volgende opties, al dan niet in combinatievorm, bepleit:

1. Verbreiding A27: Indieners wijzen op de verwachte verbreding van de A27 in het kader van de Planstudie Lunetten-Hoopolder. De besluitvorming over deze Planstudie heeft echter nog niet plaatsgevonden en vormt dus nog geen vaststaand beleid waarvan zou kunnen worden uitgegaan. Overigens is in het kader van de herijking van het MER wel het effect van een mogelijke verbreding van de A27 verkend. Deze bleek onvoldoende oplossend vermogen te bevatten voor de ontsluitingsproblematiek van Houten.
2. Nulplusalternatief. In het MER stap A is een verkenning uitgevoerd naar mogelijkheden om de capaciteit van de huidige ontsluiting via De Staart te vergroten, een zogeheten Nulplusalternatief dat bestaat uit diverse capaciteitsvergroten elementen op De Staart. Dit nulplusalternatief bleek onvoldoende oplossend vermogen te bevatten.
3. Meerpaalalternatief. Dit alternatief scoort op hoofdlijnen vergelijkbaar met het RWT. Vergelijkbaar betekent dat de onderlinge verschillen marginaal zijn en niet dat het Meerpaalalternatief beter is. Beide alternatieven hebben hun voor- en nadelen. Het bevoegd gezag (Provinciale Staten) heeft op basis van deze voor- en nadelen besloten de keuze voor het Rijsbruggerwegtracé als aanvullende ontsluitingsstructuur voor Houten te bekrachtigen alsmede het oostelijke tracé van dit alternatief. Verder is in enkele zienswijzen een variant van het Meerpaalalternatief voorgesteld waarbij gebruik gemaakt wordt van een regionale verbinding naast de A27. Een dergelijke regionale verbinding is in het kader van de Planstudie A27 Lunetten-Hoopolder verkend maar mede op basis van het bestuurlijke advies van de Utrechtse regionale partijen ( Provincie, BRU, gemeenten Utrecht, Houten en Nieuwegein) is besloten deze variant in de 2<sup>e</sup> fase van het MER van deze Planstudie niet mee te nemen. Overigens is in de

Zienswijzennota op de NRD al aangegeven dat een dergelijke verbinding niet is opgenomen in het advies van de bestuurlijke en maatschappelijke klankbordgroep voor de Planstudie A27 en om die reden niet wordt meegenomen in het planmer voor de ontsluiting Houten, tenzij de Minister in de tussentijd alsnog beslist om dit alternatief in de MER 2<sup>e</sup> fase voor het planmer A27 in beeld te houden. Zo'n beslissing heeft de minister vooralsnog niet genomen.

4. N409/Utrechtseweg: De capaciteit van de N409/Utrechtseweg kan mogelijk nog wel worden vergroot maar dat geldt niet voor de N408 en aansluiting N408/A12 (verkeerscirculatieplein) die onderdeel vormen van de verbinding met de A12.
5. N410: De N410 heeft vooral de functie voor ontsluiting van Houten in oostelijke richting terwijl het zwaartepunt van de problematiek ligt op de ontsluiting in noord-westelijke richting.

#### **4.1.1.d Robuustheid**

Robuustheid is gedefinieerd als de mate waarin het netwerk kan omgaan met incidentele situaties zoals extra drukte, ongevallen, calamiteiten, bijzondere weersomstandigheden en wegwerkzaamheden. Deze bijzondere omstandigheden mogen niet een zodanige invloed hebben dat het netwerk niet meer kan functioneren.

Diverse indieners van een zienswijze hebben er op gewezen dat Houten, ook bij een keuze voor het Meerpaalalternatief nog altijd bereikbaar blijft als zich één van bovengenoemde bijzondere omstandigheden zou voordoen. Daarbij wordt gewezen op bijv. de route via de N408 en N409. Deze route wordt echter gekenmerkt door structurele filevorming waardoor deze route niet geschikt is om extra verkeer op te vangen of aanrijtijden van spoedeisende hulpdiensten te garanderen. Verder is van belang dat Houten sterk georiënteerd is op noord-westelijke bestemmingen waardoor vooral de bereikbaarheid uit die richting bepalend is. Dus van belang is of Houten bereikbaar blijft als zich bijzondere omstandigheden voordoen op de A27 ten noorden van Lunetten danwel op de A12 ten westen van dit knooppunt. In die gevallen is Houten beter bereikbaar als er naast De Staart een alternatieve route beschikbaar is via de A12 zoals het Rijsbruggerwegtracé. Om bovengenoemde redenen is het Rijsbruggerwegtracé in het MER stap A beoordeeld met een dubbele “++” en het Meerpaalalternatief met “0/+”.

#### **4.1.2 Tunnel Achterdijk**

Naar aanleiding van de zienswijzen op het VOIP én de informele hoorzitting voor de gemeenteraden van Houten en Bunnik is afgezien van een turbo-rotonde op de kruising RWT/Achterdijk. Belangrijkste overweging daarbij was dat een turbo-rotonde een verkeersaantrekkende werking zou hebben op nieuw sluipverkeer en daarmee de leefbaarheid en verkeersveiligheid op met name de Achterdijk zou verslechteren. Dit nieuwe sluipverkeer wordt gevormd door verkeer vanuit de richting Wijk bij Duurstede dat via de Achterdijk en het noordelijke deel van het RWT een snellere verbinding zou krijgen naar de A12 dan via de N229. Het huidige sluipverkeer wordt met een dergelijke tunnel niet voorkomen. Dit sluipverkeer is met name gericht op de Achterdijk richting Vechten. Verkeersmaatregelen om dit huidige sluipverkeer te weren vallen buiten het kader van het IP. Verder is de optie onderzocht om in plaats van een tunnel in de Achterdijk, een tunnel in het RWT te realiseren. Daarbij gaat het RWT dus onder de Achterdijk door. Van deze optie is op grond van kosten afgezien. De hogere maximum snelheid op de RWT ten opzichte van de Achterdijk betekent dat andere ontwerpeisen moeten worden toegepast (bijv. boogstralen) waardoor een groter ruimtegebruik nodig is en de kosten navenant toenemen.

#### **4.1.3 Afsluiting Binnenweg**

Door de aanleg van het Rijsbruggerwegtracé zal de Binnenweg worden gekruist. De gemeente Houten heeft in dat kader aangegeven de Binnenweg te willen afsluiten voor gemotoriseerd verkeer. De kruising van het RBW-tracé met de Binnenweg zou daarmee beperkt blijven tot fietsverkeer. De gemeente heeft daarbij een voorkeur uitgesproken voor een ongelijkvloerse kruising (fietstunnel). Deze fietstunnel is in het (V)OIP opgenomen.

Bij de terinzagelegging van het voorontwerp Inpassingsplan is door agrariërs gewezen op de gevolgen van dit voornemen voor hun bedrijfsvoering. Op grond daarvan heeft de provincie besloten in het OIP een gelijkvloerse kruising voor agrarisch verkeer toe te staan. Het overige gemotoriseerde verkeer kan dan geen gebruik maken van deze oversteek.

Aanwonenden van de Binnenweg en Rijsbruggerweg wijzen in het kader van de terinzagelegging van het OIP op de negatieve gevolgen van dit voorstel voor hun ontsluiting en bereikbaarheid, met name van/naar Houten, wat een belangrijke oriëntatie is. In overleg met de gemeente Houten is besloten ook dit bestemmingsverkeer toe te staan van deze oversteek gebruik te maken. Daaronder valt ook het verkeer van/naar het recreatiegebied Nieuw Wulven. Voor al dit bestemmingsverkeer geldt dat het uitsluitend gaat om een oversteek van het RWT dus zonder uitwisseling tussen Binnenweg en RWT. Met Houten zijn afspraken gemaakt om oneigenlijk gebruik tegen te gaan als hiervan sprake zou zijn. Houten dient als wegbeheerder van de Binnenweg de maatregel te handhaven.

De maatregel zal worden toegepast op de Binnenweg die in beheer is van de gemeente Houten maar het effect ervan zal doorwerken naar de Rijsbruggerweg die in beheer is van de gemeente Bunnik. Bestemmingsverkeer van zowel de Binnenweg als de Rijsbruggerweg kan dus gebruik maken van de oversteek over het RWT. Dat geldt ook voor het agrarische verkeer ongeacht of het bestemmingsverkeer is of niet.

#### **4.1.4 Verkeersdruk N410**

Indieners, in het bijzonder aanwonenden van de Kruisweg (N410), wijzen op de forse verkeerstoename op deze verbinding. Deze verkeerstoename is niet zozeer het gevolg van de aanleg van het RWT maar van het verkeersbesluit dat Houten gaat nemen om gemotoriseerd verkeer over de Binnenweg/Rijsbruggerweg te weren. Het verkeer dat nu over de Binnenweg/Rijsbruggerweg rijdt zal als gevolg van dit verkeersbesluit dan vooral kiezen voor de N410.

Deze verkeersdruk zal enigszins worden beperkt door het besluit om ook bestemmingsverkeer van de Binnenweg/Rijsbruggerweg gebruik te laten maken van de oversteek van de Binnenweg over het RWT. Dit bestemmingsverkeer hoeft dus niet meer over de N410 te rijden. Met Houten zijn afspraken gemaakt om te voorkomen dat ook ander, niet bestemmingsverkeer via de Binnenweg/Rijsbruggerweg blijft reden. Hoewel dit een positief effect zou hebben op de verkeersdruk van de N410 zou dit het verkeersbesluit van Houten ontkrachten.

Meer effect wordt verwacht van een maatregel die buiten het kader van het IP zal worden opgestart. Dit betreft een studie naar de oostelijke ontsluiting van Houten die binnen kort zal worden opgestart. Deze studie is nog niet uitgevoerd aangezien:

- De financiën voor een dergelijke studie aanvankelijk ontbraken. Hierin is inmiddels voorzien door financiering vanuit het programma VERDER, een regionaal project voor het verbeteren van de doorstroming en verkeersveiligheid;
- Het toevoegen van dit project aan het Salto-project, op het moment dat hiervoor financiële dekking beschikbaar was, zou betekenen dat de totale doorlooptijd van het RWT-project zodanig toe zou nemen dat met zekerheid gesteld kan worden dat de financiële middelen die voor het RWT zijn gereserveerd, zouden komen te vervallen. Zie ook blz 84 van MER stap A voor wat betreft robuustheid.

#### **4.1.5 Hoogteligging**

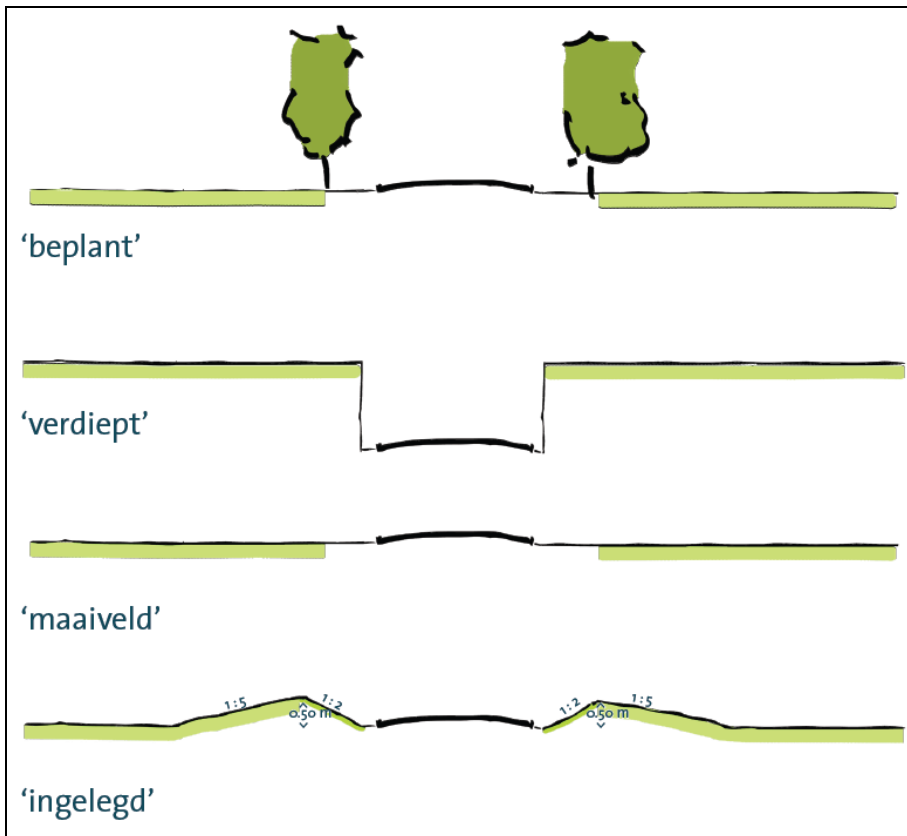
Er blijkt onduidelijkheid te bestaan over de hoogte van de weg en de overwegingen die t.a.v. deze hoogte zijn gemaakt. Hierover het navolgende.

Het RWT is een weg die conform technische eisen en hoogteligging wordt aangelegd op een wijze als dat overal in Nederland wordt gedaan. Zo zijn de wegen in het gebied waar het RWT op aansluit of overheen gaat op een gelijke hoogte gelegen als het RWT.

Daar er in de onderzoeksrapporten en in het OIP wordt gesproken over model, niveau en NAP geven wij allereerst een uitleg hiervan.

#### **4.1.5.a Terminologie**

Modellen zijn principes van hoe de weg uitgevoerd zou kunnen worden. Ze zijn dan ook theoretisch en dienen, ingeval van een weg, als hoofdinpassingsvorm opgevat te worden. Voor het RWT zijn in het Landschapsplan A12 SALTO vier modellen benoemd; beplant, verdiept, maaiveld en ingelegd. Gekozen is voor het model 'maaiveld'.



1. Bron: Landschapsplan A12 SALTO, 9 maart 2009

Maaiveld(niveau) is een aanduiding voor de hoogte van de omliggende gronden (omgeving). Het maaiveldniveau is niet gelijk met het NAP, maar met de huidige hoogte van het maaiveld in het gebied waar het RWT komt te liggen. Anders dan het maaiveld' model', dat een principe is, refereert de term maaiveldniveau aan de hoogte van de weg i.r.t. de omgeving.

NAP = Normaal Amsterdams Peil. Dit is de referentiehoogte waaraan hoogtemetingen in Nederland worden gerelateerd. Het NAP is dan ook niet de hoogte van het maaiveld van het gebied. Ter indicatie; de Achterdijk en de Rondweg Houten zijn beide gelegen op een hoogte van 3,00 m. boven NAP. In 4.1.5.d wordt aangegeven hoe het RWT zich tot het NAP verhoudt.

#### **4.1.5.b Modelkeuze**

Het maaiveldmodel is een aanduiding waarbij de weg zo dicht mogelijk op het maaiveld is gelegen. Bij dit model wordt de inpassing niet zo zeer gezocht in het "verbergen" van de weg door beplanting (model beplant) of het verbergen van de weg in een tunnelbak (model verdiept), maar in het versterken van het omliggende landschap. Door de bestaande landschapsstructuren en elementen rond (niet langs!) de weg te versterken wordt de impact van de weg verminderd. Verwezen wordt hiervoor naar het Landschapsplan A12 SALTO, blz 23, bijlage 17 van het OIP.

Anders dan met het model 'ingelegd' is er met het model 'maaiveld' ook geen sprake van het aanbrengen van taluds/dijkachtige elementen langs het tracé, om op die wijze de weg uit het zicht te onttrekken. In het inpassingsplan is aangegeven dat met het model 'maaiveld' de weg zichtbaarder is, maar het landschap domineert ten tijde dat er geen verkeer is. Dat de weg ten opzichte van het omliggende maaiveld hoger is gelegen, vormt geen aanleiding om aan weerszijde van de weg taluds aan te brengen. De keuze van het model 'maaiveld' is conform de conclusie van het hierboven genoemde Landschapsplan.

De modelkeuze voor de weg zal om bovengenoemde redenen niet worden aangepast.

#### **4.1.5.c Hoogtebepaling van de weg**

Specifiek voor het RWT is al in het OIP aangegeven dat het uitgangspunt is dat de weg zo laag mogelijk wordt aangelegd. De weg komt te liggen op minimaal 2,8 meter boven NAP (noordelijke helft) en ligt daarmee lager dan de Rondweg Houten en de Achterdijk (beide op ca. 3,0 meter boven NAP). De ligging is daarmee enigszins hoger dan het omliggende maaiveld. In de volgende subparagraaf wordt de weg in hoogte beschreven.

Verschillende indieners hebben aangegeven dat de weg te hoog ligt, danwel lager moet komen te liggen. Hiervoor is niet gekozen, vanwege de droogleggingseis, archeologie en ecologie:

- **Drooglegging:** Voldaan dient te worden aan de technische eis van 1 meter boven het hoogste grondwaterpeil. Deze technische eis heeft betrekking op de drooglegging van de weg. Onvoldoende drooglegging kan resulteren in verzakkingen van de fundering.
- **Archeologie:** Uitgangspunt is het behouden en beschermen van archeologische waarden (in situ). Hoe lager de weg wordt aangelegd, des te meer roering van de grond plaatsvindt. E.e.a. resulteert in noodzaak tot opgraving, wat tegen het wettelijke uitgangspunt van behoud en bescherming indruist.
- **Faunapassages:** Om iedere 250 meter wordt een onderdoorgang van de weg gerealiseerd omwille van de fauna. Deze faunapassages dienen voor de fauna een doorgang te verschaffen. Uitgaande van een onderdoorgang van 80 centimeter is al snel een minimale hoogte van 1 meter van het RWT noodzakelijk.

Dat de weg niet op maaiveldniveau is gelegen, heeft als meerwaarde dat de weg bij overstroming kan blijven functioneren als ontsluiting- en evacuatieroute.

De hoogte van de weg zal om bovengenoemde redenen niet worden aangepast.

#### **4.1.5.d Hoogtebeschrijving van de weg**

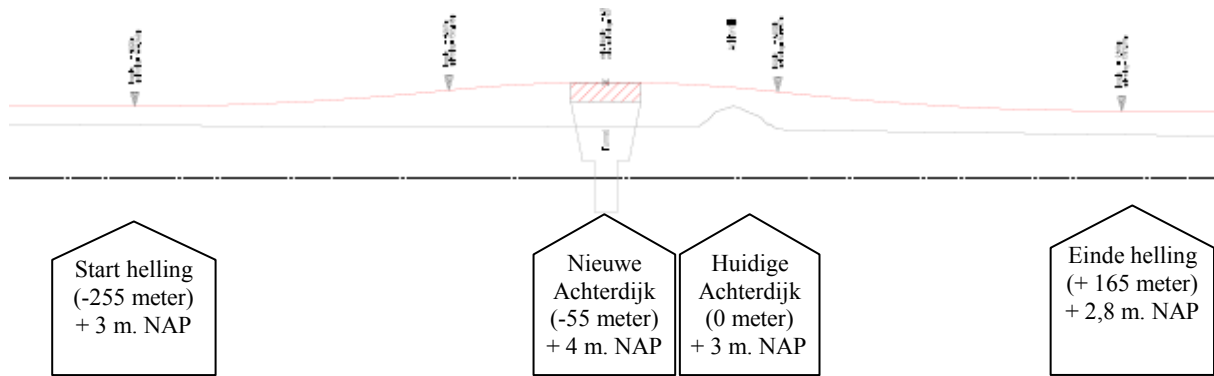
Alle wegen in Nederland worden hoger aangelegd dan het omliggende maaiveld. In het gebied is dit zichtbaar bij ondermeer de Achterdijk en de Rondweg Houten. Ter verduidelijking van de beschrijving van het RWT die in het inpassingsplan is gegeven, het navolgende.

Het RWT sluit aan op de Rondweg Houten, die ligt op 3 meter boven NAP. Deze hoogte van het RWT blijft gelijk tot ca. 250 meter vóór de huidige Achterdijk. Het RWT is voor het zuidelijke gedeelte dan ook gelegen op 3 meter boven NAP, wat betekent dat de weg hier ca. 0,5 tot 1,20 boven het huidige maaiveld komt te liggen.

De ongelijkvloerse kruising komt 55 meter ten zuiden van de huidige Achterdijk te liggen. 200 meter voor de ongelijkvloerse kruising begint de helling. Vanaf het hoogste punt van de ongelijkvloerse kruising loopt de helling vervolgens naar het noorden af over een lengte van 215 meter, vanwaar de weg op een hoogte van 2,8 meter boven NAP komt te liggen.

Vanaf 255 meter voor de huidige Achterdijk tot ca. 160 meter na de huidige Achterdijk is het RWT op het hoogste punt 1 meter hoger gelegen, omdat hier sprake is van een ongelijkvloerse kruising. Daar waar de Achterdijk met het RWT kruist, is het RWT 4,0 meter boven NAP en daarmee 1,85 meter boven het huidige maaiveld en 1 meter boven de huidige hoogte van de Achterdijk. In onderstaande afbeelding wordt dit verduidelijkt.





Gekozen is voor een combinatie van verlaging van de Achterdijk en een lichte verhoging van het RWT bij de ongelijkvloerse kruising. Reden van deze combinatie is met name dat verdere verlaging van de Achterdijk er toe zou leiden dat er een langere helling voor de Achterdijk gerealiseerd moet worden, waarvoor meer gronden noodzakelijk zijn en de kosten aanzienlijk toenemen. Voorts is er voor gekozen om het RWT niet onder de Achterdijk te laten kruisen, omdat dit voor een langere en duurdere tunnel zou zorgen door de hogere snelheid en de bijbehorende wegontwerpen. Vanaf 165 meter ten noorden van de Achterdijk is het RWT over een lengte van ca. 660 meter gelegen op 2,8 meter boven NAP en daarmee tot maximaal 1,3 meter boven het huidige maaiveld. Vanaf dat punt begint de helling naar het viaduct over de A12. Alhoewel de hoogte van de weg niet zal worden aangepast, is ambtelijk geconstateerd dat in het OIP abusievelijk is aangegeven dat het traject ligt op 2,8 meter boven NAP tot 1,2 kilometer voorbij de kruising met de (huidige) Achterdijk. Deze 1,2 kilometer dient vervangen te worden door 825 meter. Vanaf deze 815 meter begint de helling (oprit) naar het viaduct over de A12.

#### **4.1.6 Geluid**

Verschillende zienswijzen hebben betrekking op de geluidhinder van het RWT in relatie tot het geluid(onderzoek) van de A12 (en andere geluidsbronnen). Deze zienswijzen spitsen zich in een groot aantal gevallen toe op de vermeende verschillen in de uitkomsten van het akoestisch onderzoek van het RWT en de geluidbelasting die in het kader van de verbreding van de A12 is berekend.

Uit de reacties blijkt dat niet altijd duidelijk is hoe de Wet Geluidhinder moet worden toegepast in het geval er sprake is van meerdere bronnen van geluid. Zo wordt er in veel reacties een verband gelegd tussen het geluidniveau van A12 en spoorlijn enerzijds en het geluid ten gevolge van het RWT anderzijds.

De Wet Geluidhinder geeft aan dat bij reconstructie van een bestaande weg of bij aanleg van een nieuwe weg, zoals het RWT, een akoestisch onderzoek moet worden uitgevoerd. Volgens diezelfde wet dient iedere nieuwe weg of iedere reconstructie afzonderlijk te worden beschouwd.

Pas als uit dit onderzoek blijkt dat er geluidgevoelige bestemmingen zijn die ten gevolge van de aanleg van die nieuwe weg een geluidbelasting krijgen die hoger ligt dan 48 dB (voorkeursgrenswaarde) moet er gekeken worden naar andere geluidbronnen die die bestemming met geluid belasten.

In 2011 is de A12 ter hoogte van Bunnik door Rijkswaterstaat verbreed tot 2 x 4 rijstroken. Daarvoor heeft Rijkswaterstaat een akoestisch onderzoek uitgevoerd. Voor de A12 geldt dat er pas sprake is van een reconstructie in de zin van de wet geluidhinder als er een toename is van 2 dB of meer (t.o.v. de bestaande situatie). Rijkswaterstaat heeft ervoor gekozen bij Bunnik de toename van het geluid ten gevolge van de verbreding te compenseren door het toepassen van dubbel-laags zeer open asfaltbeton. Met die maatregel voldoet het Rijk aan de Wet Geluidhinder.

Zoals hierboven toegelicht behoeven voor de geluidberekeningen in het kader van het RWT de A12 en de spoorlijn niet te worden betrokken, tenzij als gevolg van het RWT-tracé woningen een hogere geluidbelasting krijgen dan 48 dB. In dat geval wordt voor het bepalen van de maatregelen aan de betreffende woningen een onderzoek gedaan naar de cumulatie van het geluid waarbij ook andere geluidbronnen worden betrokken zoals in dit geval de A12 en de spoorlijn.

Uit het akoestisch onderzoek voor het inpassingsplan van het RWT blijkt dat er, nabij de A12, bij toepassing van een geluidsscherm van 1 m hoog op de fly-over over de A12, drie woningen aan de Groeneweg (nummers 168, 170 en 172) resteren waarvoor geluidbelastingen gelden boven de 48 dB. Voor deze woningen wordt dus de cumulatieve geluidbelasting ten gevolge van alle geluidbronnen berekend. Deze cumulatieve waarde is nodig om te kunnen bepalen of, en zo ja welke, isolatiemaatregelen nodig zijn om aan de wettelijke binnenwaarde voor de woningen te voldoen. Hieronder ter illustratie een tabel met deze woningen aan de Groeneweg en de geluidbelasting t.g.v. A12 en RWT. De cumulatieve waarde van nr. 172 is lager dan de door Rijkswaterstaat berekende geluidbelasting van de A12, omdat het noordelijke baanlichaam van de fly-over van het RWT deze woning deels afschermt van de A12.

| Straat    | Nr        | Rijkswaterstaat                        |  | RWT (onderzoek Grontmij)  |           |
|-----------|-----------|--|--|---|-----------|
|           |           | Geluidsbelasting in dB met alleen ZOAB | Geluidsbelasting in dB met tweelaags ZOAB) | Geluidsbelasting in dB met geluidsscherm op flyover<br>7,5= 2 <sup>e</sup> verdieping<br>4,5 =1 <sup>e</sup> verdieping |           |
|           |           | dB                                     | dB   | tgv RWT   | Cumulatie |
| Groeneweg | 168 - 170 | 61,90                                  | 59,93                                      | 52 (7,5m)   | 64 (7,5m) |
|           | 172       | 66,73                                  | 64,80                                      | 49 (4,5 m)  | 57 (4,5m) |

De uitkomsten van het akoestisch onderzoek van de Grontmij voor het RWT liggen globaal 2 dB lager dan de uitkomsten van het onderzoek van Rijkswaterstaat voor de A12 Utrecht - Maarsbergen. Laatstgenoemd onderzoek is namelijk uitgevoerd op basis van het oude reken- en meetvoorschrift. Voor het RWT is het huidige reken- en meetvoorschrift toegepast.

#### **4.2. Individuele zienswijzen met reactie**

Hieronder wordt ingegaan op de individuele zienswijzen. Waar nodig zal worden terugverwezen naar de reacties onder de algemene thema's. Onder verwijzing naar de integrale zienswijzen worden deze individuele zienswijzen eerst zakelijk samengevat en vervolgens van een reactie voorzien. Tot slot wordt een besluit genomen over de zienswijzen (gegrond- dan wel ongegrondverklaring) en of dit leidt tot wijziging van het inpassingsplan en/of onderbouwing.

##### **Ad 1. Indiener 1**

1. Aangegeven wordt dat met de aanleg van de weg natuur en landschap zullen verslechteren en extra autogebruik aangetrokken wordt, incl. de bijbehorende hoeveelheid extra energie. Het maakt de beloften van Ministeries, parlement, provincie en regering om te streven naar natuurbehoud en duurzaamheid volkomen belachelijk en zal het vertrouwen in politici en de belastingmoraal verder ondermijnen. Rust, natuurschoon en stilte zullen in ons land steeds schaarser worden door dit foute, kostbare en gevaarlijke inpassingsplan. Extra autogebruik bedreigt tevens de volksgezondheid in brede zin, o.a. door stijging van geluidsoverlast en verhoogde kans op longziekten en ongevallen.
2. De kosten van het project worden afgewenteld op de belastingbetaler. De staatsschuld zal stijgen bij voornoemde aanleg. Belastinggeld kan en dient nuttiger besteed te worden.

##### Standpunt Gedeputeerde Staten

1. Het nut en de noodzaak van het RWT zijn aangetoond. Reeds in het MER 2007 en het MER A is geconstateerd dat het RWT gevolgen heeft voor natuur en landschap. Dit is dan ook een continu punt van aandacht. Omwille van deze aspecten zijn er gedurende het proces ontwerpaanpassingen verricht. Zo is met betrekking tot het aspect landschap de weg lager komen te liggen dan aanvankelijk in het inpassingsplan was opgenomen en worden er geen gebiedsvreemde elementen aan toegevoegd, zoals dijklichamen of nieuwe groenstructuren. Bestaande elementen en structuren in het landschap worden versterkt, zoals te lezen valt in hoofdstuk 5.3 van de toelichting van het IP. Ten aanzien van het aspect natuur worden ondermeer mitigerende maatregelen uitgevoerd. Van de hierboven geschetste mondiale ontwikkelingen nemen wij kennis.
2. Hiervan nemen wij kennis.

##### Voorstel aan Provinciale Staten

De zienswijzen *ongeground* verklaren.

##### **Ad 2. Indiener 2**

Indiener geeft aan verbaasd te zijn over de ontsluiting van de Binnenweg tussen de Rijsbruggerweg en het nieuwe Rijsbruggerwegtracé. Dit gedeelte wordt bewoond door burgers van Houten en veel Houtenaren maken gebruik van het stukje recreatiegebied. Volgens het inpassingsplan is de ontsluiting (met auto) van dit gedeelte alleen maar te bereiken via de gemeente Bunnik. Dit wordt opmerkelijk gevonden, met name omdat landbouwverkeer en fietsverkeer wel de Binnenweg kan bereiken, maar normaal gemotoriseerd verkeer niet. Het oversteken van het Rijsbruggerwegtracé moet, desnoods middels een tunnel, inpasbaar zijn zonder dat een sluipteg geïmplementeerd wordt. Dit belang mag niet vanwege het kostenaspect worden vergeten.

##### Standpunt Gedeputeerde Staten

Zie 4.1.3 "Afsluiting Binnenweg".

##### Voorstel aan Provinciale Staten

De zienswijze *ongeground* verklaren. De gevolgen van het verkeersbesluit van de gemeente Houten worden meegenomen in de onderbouwing van het plan.

### **Ad 3. Indiener 3**

1. De Kruisweg (N410) kent momenteel al een zware verkeersbelasting. Doordat de Binnenweg wordt afgesloten voor autoverkeer, zal sluipverkeer dat binnendoor naar Utrecht gaat de N410 nemen.

De ervaring uit het verleden leert dat indien sprake is van afsluiting van de Binnenweg a.g.v. werkzaamheden, het verkeer op de N410 verdubbeld, hetgeen resulteerde in files en de onmogelijkheid voor fietsers om door te stromen, omdat auto's op het fietspad stonden.

*In de stukken wordt aangegeven dat een 'aantal routes door het opheffen van de gelijkwaardige kruising op de Achterdijk komt te vervallen. Verkeer zal daardoor voor een deel andere routes zoeken' en 'Zo neemt de intensiteit op de N410 weliswaar toe maar dit is mede het gevolg van de verkeersmaatregel die Houten op de bestaande Rijsbruggerweg gaat nemen waardoor het verkeer niet meer van deze weg gebruik kan maken. Ook de toename van het zuidelijke deel van de Achterdijk is een belangrijk deel te verklaren'. Indiener is echter van mening dat onvoldoende is gekeken naar wat het effect is op de N410, omdat aangegeven wordt: 'de bestaande vormgeving van de Rondweg, Achterdijk en de N410 is van dien aard, dat relatief beperkte verhoging van de verkeersintensiteit op delen van deze wegen niet tot problemen leidt wat betreft doorstroming en bereikbaarheid en verkeersveiligheid'.*

Indiener ziet een nadelige doorstroming, omdat de N410-Kruisweg smal en onoverzichtelijk is. Ook komen er veel meer jongeren langsfietsen, omdat Houten een nieuw VMBO onderwijsgebouw heeft op de Kruisboog. E.e.a. leidt tot onveilige situaties als er nog meer automobilisten en vrachtverkeer over de N410 moeten. Een rotonde bij de kruising met de Achterdijk zou beter tot zijn recht komen dan een ongelijkvloerse kruising. De nieuwe weg wordt dan optimaal gebruikt en andere kleinere wegen worden ontlast.

2. Het is onduidelijk of het landbouwverkeer dat over de Binnenweg mag rijden en over kan steken bij de nieuwe weg, ook over de Rijsbruggerweg mag rijden, omdat in de stukken staat dat de Rijsbruggerweg alleen voor bestemmingsverkeer wordt. Als het landbouwverkeer niet meer over deze weg mag rijden dan zal dat over de N410 gebeuren en daardoor zal de overbelasting van het landbouwverkeer ook nog eens verdubbelen.

Standpunt Gedeputeerde Staten

1. zie 4.1.4 "Verkeersdruk N410" en 4.1.2 "Tunnel Achterdijk".
2. zie 4.1.3 "Afsluiting Binnenweg".

Voorstel aan Provinciale Staten

De zienswijze *ongegron*d verklaren. De gevolgen van het verkeersbesluit van de gemeente Houten worden meegenomen in de onderbouwing van het plan.

### **Ad 4. Indiener 4**

1. In het verleden is Houten als groeikern benoemd (Tweede Nota op de Ruimtelijke Ordening en Vinex). Houten wordt een extra aansluiting op het autosnelwegennet (ASN) beloofd en krijgt daar geld voor. De voorkeur van Houten gaat naar een aansluiting op de A12, temeer daar duidelijk wordt dat de A27 in de spits verstopt gaat raken. Het komt goed uit, dat in het streekplan een ontsluiting van Houten naar het Oosten indicatief staat aangegeven. Echter zal de verstopping van de A27 binnen enkele jaren zijn opgeheven en de ontsluiting van Houten naar het oosten kan ook door een rechtgetrokken N410, tevens prettig voor de aanwonenden en de fietsers tussen Houten en Odijk v.v.. De noodzaak om de ontsluiting van Houten naar de A12 te realiseren is verdwenen. Provinciale Staten kunnen kiezen. Zelfs als GS suggereert, dat de keuze voor het Rijsbruggerweg tracé (RWT) een voldongen feit is.

2. Het keuzeproces is vanaf het begin gekenmerkt door een toedeneren naar het RWT. Allerlei negatieve aspecten van het RWT werden verzwegen. Dat de weg in een fossiele Rijnbedding komt te liggen wordt nu eindelijk in de laatste Zienswijzennota ruiterlijk toegegeven. Maar dat de weg een forse barrièrewerking voor de natuur heeft, dat de Rietsloot een ecologische verbinding is, dat er bijzondere planten en dieren voorkomen, het wordt bij andere tracés breed uitgemeten en komt bij het RWT pas nu aan de orde.
3. Er worden allerlei mooie dingen beloofd, die na de besluitvorming uit de plannen verdwijnen. Over een fietspad van Odijk langs het Raaphofse Pad wordt niets meer vernomen.
4. De waarde van de Meerpaalvariant is pas goed te schatten als er meer duidelijkheid is gekomen over de plannen voor de A27. Indiener ziet twee mogelijkheden. (1) Een regionale weg tussen Houten langs Nieuwegein naar Vianen (een vorm van de Meerpaalvariant). Houten krijgt via de huidige aansluiting A28, Het Klooster de beloofde extra aansluiting op het ASN. Deze regionale verbinding met twee rijbanen vergt bruggen over het Amsterdam-Rijnkanaal en de Lek. De weg wordt zo strak mogelijk gekoppeld aan de A27. (2) Identieke bruggen bouwen naast de bestaande bruggen, zoals nu bij Ewijk gebeurt.  
 In beide gevallen zal veel verkeer naar Nieuwegein van deze Meerpaalachtige verbinding gebruik maken. De bestaande verbindingen met Nieuwegein worden ontlast. Er ontstaat meer ruimte voor het verkeer naar het Noorden en Westen, 80% van al het uitgaande verkeer. Maar in het tweede geval blijft er het probleem met de Staart. De analyse en bijgevolg ook de gekozen oplossing is zwak. Het kernprobleem bij een dergelijke aansluiting is dat verkeersstromen elkaar gelijkvloers kruisen en dus voor vertraging zorgen. De nu bestaande oplossing met rotondes heeft een beperkte capaciteit. Drie rijbanen in plaats van twee lossen het probleem van het gelijkvloers kruisen niet op. Een ongelijkvloerse kruising is moeilijk te realiseren.  
 Het gaat om vier stromen. Er zouden twee wegen naast elkaar moeten komen. De Zuidelijke tweebaansweg verwerkt het verkeer van Utrecht en naar Nieuwegein, Vianen en Breda. De Noordelijke tweebaansweg verwerkt het verkeer naar Utrecht en vanuit de richting Breda. Bij de Rede en bij de Rondweg zijn twee opstelvakken nodig. Daar moet het verkeer met verkeerslichten geregeld worden.
5. Indien een Meerpaalvariant zo strak mogelijk gekoppeld wordt met de inmiddels verbrede A27, dan vervalt het bezwaar van de aantasting van een maagdelijk Linielandschap. Een op zich hoge brug valt bij een zo breed kanaal nauwelijks op.
6. Uit alle cijfers blijkt, dat de Meerpaalvariant beter scoort wat betreft het ontlasten van het ASN en het ontlasten van de Staart en de Rondweg tussen de Koppeling en de Staart dan het RWT. De Utrechtseweg wordt door beide weinig ontlast, maar door het RWT iets meer. De verklaring is, dat de Meerpaalvariant een alternatieve route naar Nieuwegein en naar het Zuiden biedt. Zo krijgt het verkeer naar het Noorden en Westen meer ruimte.
7. De ontsluiting naar de A12 zou robuuster zijn. Houten zou bij een calamiteit op de A27 bereikbaar blijven. Is dat zo? Voor het verkeer uit de richting Arnhem verandert er niets. Het kan via de N229 en de N410 blijven rijden. Het RWT is vanuit de richting Arnhem niet te bereiken. Vanuit het Westen en Noorden blijft Houten bereikbaar via verkeersplein Laagraven en de N409, maar ook via het RWT. Vanuit het Zuiden blijft Houten bereikbaar via een mogelijke regionale weg Vianen – Nieuwegein – Houten met twee aansluitingen. Als de afsluiting zuidelijker is, moet er via Leidsche Rijn worden omgereden. Voor verkeer uit het Zuiden neemt de robuustheid toe bij de Meerpaalvariant, voor verkeer uit het Noorden en Westen is het RWT een extra bijdrage aan de robuustheid en voor het verkeer uit het oosten verandert er niets. Het is een non-argument.
8. Voor wat betreft het verkeer in het buitengebied van Bunnik en Houten is onduidelijk of bij de berekeningen nog steeds is uitgegaan van spitsafsluitingen. Bij eerdere berekeningen ontstond de verkeersvermindering vooral door een spitsafsluiting. Nu de kruising met de Achterdijk ongelijkvloers wordt, neemt het verkeer op de N410 schrikbarend toe, maar op andere wegen is er zelfs een afname ten opzichte van de autonome ontwikkeling. Het maakt verbetering van de

- N410 des te meer noodzakelijk. Maar als voor de ontsluiting naar het oosten gekozen zou worden voor een route via het RWT, de parallelweg en de aansluiting op de A12 bij Bunnik zou veel verkeer niet meer voor de N410 kiezen. Hier wreekt zich de weigering om de ontsluiting naar het oosten bij de plannen te betrekken.
9. De Meerpaalvariant scoort beter dan het RWT wat betreft ontlasting van de huidige ontsluitingswegen van Houten, de Staart en de Utrechtseweg samen, wat betreft de ontlasting van het ASN en wat betreft het verkeer in het buitengebied tussen Houten en Bunnik moet er eerst duidelijkheid komen over de oostelijke ontsluiting van Houten en over mogelijke spitsafsluitingen, wil men tot verantwoorde besluitvorming kunnen komen. Wat betreft de robuustheid zijn de verschillen eigenlijk irrelevant.
  10. Helaas is een normale aansluiting in Oostelijke richting niet mogelijk. De afrit Bunnik ligt te dichtbij. Wanneer we het RWT laten aansluiten op de Parallelweg ontstaan er ongewenst verkeersstromen. Er komt zo een mogelijkheid naar Bunnik en verder te rijden. Eerder beschrijft indiener de mogelijkheid een verbindingsweg tussen het RWT en de A12 naast de Parallelweg te leggen en vervolgens over de Parallelweg en de verlaagde afrit te leiden naar de oprit in oostelijke richting. Uit een oostelijke richting is een rechtstreekse verbinding van A12 met het RWT alleen mogelijk via een extra viaduct – nogal kostbaar – over de A12. Beter zou zijn de N410 recht te trekken. Hierdoor wordt de verbinding naar het oosten verbeterd, de veiligheid van aanwonenden en fietsers wordt verbeterd en de weg kan het toenemende verkeer beter verwerken.
  11. De keuze voor een tunnel in de Achterdijk onder de geplande weg door is verbazend. Indiener ziet twee verklaringen. De provincie wil de weg zo lang mogelijk kunnen gebruiken als evacuatiweg en een verlaagde weg komt al snel onder water. In het ontwerp is een onderhoudspad voorzien. Een noodweg naar de Achterdijk vanaf het punt, waar de weg omlaag gaat en voorbij de Achterdijk tot het punt waar de weg weer op hoogte is, tevens bruikbaar als onderhoudspad, is de oplossing voor dit probleem. Wenselijker is een betonnen bak onder de Achterdijk door te maken, maar dan is de weg moeilijker vierbaans te maken. Voorziet men wellicht, dat dit nodig zal zijn? Maak de bak dan nu al vierbaans. Het is duidelijk, dat een hier dieper gelegen drukke autoweg het landschap minder verstoort en de oude bedding zichtbaar houdt. Bovendien hoeft je in de laaggelegen bedding minder te dalen dan op de hoger gelegen Achterdijk. Er rijden nogal wat fietsers over de Achterdijk. Een brug over de nieuwe weg is sociaal veiliger dan een tunnel.
  12. Indiener heeft er bezwaar tegen om de Achterdijk via een tunnel onder de nieuwe weg door te leiden. De onder punt 11. voorgestelde oplossing zou tijdverlies opleveren omdat dan bij de Achterdijk archeologisch onderzoek nodig zou zijn. Onder de Achterdijk is mogelijk de limesweg verborgen, maar ook het Raaphofsepad is een mogelijkheid. Het verlengde hiervan loopt achter een boomgaard langs en komt in de bocht op de Achterdijk uit. Aangezien hier een pad en een brede watergang komen te liggen is archeologisch onderzoek nodig. De sloten aan weerszijden van de nieuwe weg worden onder de Achterdijk door geleid. Daar zal een sleuf voor moeten worden gegraven, waarin een duiker wordt neergelaten. De sleuven bieden een bijzondere mogelijkheid om te achterhalen of de restanten van de limesweg daar inderdaad onder de huidige Achterdijk verborgen liggen. Ook daar dient een zorgvuldig en tijdrovend onderzoek plaats te vinden.
  13. Indiener vraagt zich af hoe de situatie nabij de kruising Achterdijk in de Romeinse tijd was. Aangezien er na deze tijd veel sediment is afgezet verwacht indiener dat archeologische waarden goed beschermt zijn en duidelijk kan worden hoe de oude bedding met hun weg gekruist werd. Voorgesteld wordt daarom de nieuwe weg in een betonnen bak onder de Achterdijk door te voeren. Het biedt een unieke kans om antwoord op al deze vragen te krijgen. Welke oplossing ook gekozen wordt, er zal archeologisch onderzoek moeten plaats vinden. Dat is de consequentie van de keuze voor dit tracé.

#### Standpunt Gedeputeerde Staten

1. zie 4.1.1.c “Andere voorkeursoplossing” .
2. zie 4.1.1.a “MER-studies en hun status” en 4.1.1.b “Integrale afweging MER-resultaten”.
3. Een dergelijk fietspad valt buiten het kader van het OIP. Provincie is bekend met afspraken over een dergelijk fietspad maar is daarbij geen partij.
4. zie 4.1.1.c “Andere voorkeursoplossing” (antwoord bij A27).
5. zie 4.1.1.c “Andere voorkeursoplossing”.
6. zie 4.1.1.c “Andere voorkeursoplossing”.
7. Zie 4.1.1.d “Robuustheid”.
8. In de berekeningen voor het “MER, Herijking alternatieven” is uitgegaan van spitsafsluitingen om de effecten van eventuele toekomstige maatregelen inzichtelijk te maken. In het MER voor het OIP is NIET uitgegaan van spitsafsluitingen aangezien deze nog geen bestaand beleid betreffen. V.w.b. de verkeersdruk op de N410; zie 4.1.4 “Verkeersdruk N410”.
9. Zie 4.1.1.b “Integrale afweging MER-resultaten”, 4.1.4 “Verkeersdruk N410” en 4.1.1.d “Robuustheid”.
10. Zie 4.1.4 “Verkeersdruk N410” en 4.1.1.c “Andere voorkeursoplossing”.
11. Het RWT gaat bij de kruising met de Achterdijk over de Achterdijk heen. Het RWT komt ter hoogte van deze kruising een meter hoger te liggen dan de huidige hoogte van de Achterdijk ter plaatse van 3,00 m boven NAP, dus op 4,00 m boven NAP. De Achterdijk komt zelf in de tunnel circa 4 m lager te liggen dan de huidige hoogte van de Achterdijk. De keuze voor het Rijsbruggerwegtracé met de Achterdijk in een onderdoorgang (tunnel) is gelegen in de robuustheid (bereikbaarheid bij overstroming) en in de hoogte van de kosten. De kosten van de oplossing waarbij het Rijsbruggerwegtracé onder de Achterdijk wordt doorgevoerd zijn vanwege de grotere breedte en grotere lengte van deze tunnel aanzienlijk hoger dan bij de in het inpassingsplan opgenomen oplossing. Zie voorts 4.1.5 “Hoogteligging”.
12. Bij de verdere uitwerking van het plan wordt het archeologisch onderzoek verricht. Het project is zo ingericht dat tijdsverlies hierdoor niet wordt verwacht en in ieder geval zoveel mogelijk wordt beperkt.
13. Door het graven van een watergang evenwijdig aan het Rijsbruggerwegtracé en door de ontgraving voor de bouw van de tunnelbak in de Achterdijk wordt ook inzicht gekregen in de archeologische situatie. Er zal in ieder geval een archeologisch vervolgonderzoek worden gedaan zoals in het inpassingsplan is aangegeven.

#### Voorstel aan Provinciale Staten

De zienswijze *ongegrond* verklaren.

#### **Ad 5. Indiener 5**

1. Met de komst van het Rijsbruggerwegtracé wordt het milieu en het landschap in het buitengebied van Bunnik aangetast.
2. Dicht bij de bebouwing van Bunnik en ook in het buitengebied vindt toename van geluidshinder en luchtvervuiling plaats.
3. De fly-over in de aansluiting op de A12 veroorzaakt extra geluidshinder voor de nabij gelegen woningen.
4. Omdat het Rijsbruggerwegtracé ‘leidend’ is, zullen voor de aansluiting van de N411 op de Baan van Fectio extra concessies moeten worden gedaan, welke tot een onveiligere oplossing en aanzienlijke meerkosten zullen leiden.
5. Omdat de geluidberekeningen zijn gemaakt op basis van maaiveldhoogte van de weg, zal voor de hooggelegen fly-over het geluid veel verder dragen, waardoor de geluidsbelasting op een groter aantal woningen onaanvaardbaar zal toenemen.
6. In het OIP is bewust niet aangegeven hoe de aansluiting van de N411 op de Baan van Fectio wordt ingepast.

#### Standpunt Gedeputeerde Staten

- 1 Enige aantasting van het landschap door de aanleg van het Rijsbruggerwegtracé is niet te vermijden. De gevolgen voor het landschap worden zoveel mogelijk beperkt door de wijze van landschappelijke inpassing. Ook de aantasting van het milieu wordt zoveel mogelijk voorkomen door de te treffen maatregelen.
- 2 De toename van de geluidhinder blijft binnen de normen van de wet geluidhinder. Op het deel van het tracé ten zuiden van de Achterdijk wordt geluid-reducerend asfalt toegepast, waardoor het aantal woningen waarvoor de voorkeursgrenswaarde van 48 dB wordt overschreden beperkt wordt tot één woning op dit deel van het tracé. Ten aanzien van luchtvervuiling kan worden opgemerkt dat er geen overschrijding plaatsvindt van de normen als bedoeld in de Wet Luchtkwaliteit.
- 3 Zie 4.1.6. "Geluid". Op het noordelijke deel van het tracé is het aantal woningen waarbij sprake is van een overschrijding van de voorkeursgrenswaarde beperkt tot drie woningen. Voor alle andere woningen ten noorden van de A12 blijft de geluidbelasting ten gevolge van het verkeer op de fly-over en de (noordelijke) toerit naar de A12, onder de voorkeursgrenswaarde van 48 dB.
- 4 Er hoeven geen concessies te worden gedaan voor de aansluiting van de baan van Fectio op de N411. Ontwerptechnisch kunnen beide projecten gecombineerd worden.
- 5 De geluidberekeningen zijn ter plaatse van de A12 niet gedaan op basis van de maaiveldhoogte maar op basis van de werkelijke hoogte van het tracé en dus ook de werkelijk ontworpen hoogte van de fly-over. Behoudens voor de drie woningen aan de Groeneweg is er ten noorden van de A12 geen aanleiding tot het nemen van verdere maatregelen aan woningen op basis van de normen volgens de Wet geluidhinder.
- 6 In de toelichting bij het OIP is het precieze tracé van de baan van Fectio nog niet aangegeven omdat het technisch en bestuurlijk nog niet definitief is vastgesteld.

#### Voorstel aan Provinciale Staten

De zienswijze *ongeground* verklaren.

#### **Ad 6. Indiener 6**

1. Op pagina 32 (nr. 6.38) van de ZWN staat dat de gemeente Bunnik een voorstel om een tweezijdige aansluiting van de verbindingsweg op de A12 heeft afgewezen. De gemeente Bunnik heeft destijds een aansluiting op de Baan van Fectio afgewezen in verband met een mogelijke aanzuigende werking op verkeer dat via Bunnik naar Zeist rijdt. De werkelijke aanleiding echter om geen tweezijdige aansluiting op de A12 te realiseren vormde de afwijzing van Rijkswaterstaat. De negatieve effecten op de doorstroming en verkeersafwikkeling op de iets oostelijker gelegen afslag Odijk/Wijk bij Duurstede vormden daarvoor het argument.
2. De provincie geeft aan in de ZWN onder 6.36 en 6.37 dat rekening wordt gehouden met het spoortunnel-project ten noorden van de A12 en dat dit project mogelijk blijft. Het spoortunnelproject is voor de gemeente Bunnik en Prorail van groot belang. Beide projecten beïnvloeden elkaar ruimtelijk, technisch en ook financieel. Indiener verwacht een actieve en constructieve bijdrage van de provincie in de samenwerking respectievelijk de afstemming tussen beide projecten zodanig, dat de doortrekking van de Baan van Fectio inclusief de spoortunnel gerealiseerd kan worden.
3. De ongelijkvloerse kruising leidt er toe dat de aanzuigende werking op doorgaand verkeer in vergelijking met de rotonde minder wordt. Ook de verkeersveiligheid wordt met een tunnel goed gewaarborgd. Het sluipverkeer dat door het buitengebied rijdt, is en blijft ook met deze oplossing onveranderd aanwezig. Daar staat tegenover dat de bereikbaarheid voor bewoners en bedrijven in het gebied met een tunnel ten opzichte van de rotonde afneemt. Na afweging van de voor- en nadelen van beide varianten, kan indiener zich vinden in aanleg van een ongelijkvloerse kruising. Verzocht wordt om de detaillering in nauwe samenspraak met de gemeente Bunnik uit te werken in het verdere planproces.



4. Ten behoeve van de planuitwerking pleit indiener ervoor om de bestemmingsgrenzen voor de functie verkeersdoeleinden wat ruimer te nemen dan op grond van het huidige ontwerp nodig is. Dat maakt het (planologisch) mogelijk om het ontwerp bij nadere uitwerking nog bij te stellen.
5. Op blz. 33 van het hoofdrapport wordt aangegeven dat een ongelijkvloerse kruising voor fietsers veiliger is dan een gelijkvloerse kruising. Deze stelling wordt onderschreven. In het VOIP was echter al een ongelijkvloerse kruising voor fietsers opgenomen. Beide oplossingen zijn dus voor de fietsveiligheid gelijkwaardig.
6. De term maaiveldligging suggereert dat de weg niet verhoogd wordt aangelegd maar op het niveau van het omliggende maaiveld. Uit het lengteprofiel blijkt dat het zuidelijk van de Achterdijk gelegen tracédeel op 3.0 + m NAP wordt aangelegd. De weg ligt daarmee variërend van ca. 70 tot 120 cm boven het huidige maaiveld. Op het tracé tussen de Achterdijk en de A12 ligt de weg op 3.0 + m NAP en daarmee variërend van 90 tot 150 cm boven het maaiveld. Op blz. 18 van het waterhuishoudkundige plan geeft u aan dat de drooglegging op basis van deze gegevens varieert van 130 tot 190 cm. Indiener streeft ernaar om de visuele barrière in het landschap te beperken en daarmee de weg landschappelijk zo goed mogelijk in de omgeving in te passen. Gepleit wordt voor een verlaging van het aanlegpeil zoals dat nu in het ontwerp is opgenomen. Op basis van de vermelde drooglegging zou een peilverlaging verantwoord kunnen worden doorgevoerd. In datzelfde kader pleit indiener ervoor om het aanlegpeil van de tunnel in de Achterdijk te verlagen waardoor het peil van de aansluitende wegdelen niet hoeft te worden verhoogd.
7. Een belangrijke aanbeveling uit het Landschapsplan is om de weg zoveel mogelijk op maaiveldniveau aan te leggen. Verzocht wordt om de bestaande groenstructuren en landschapselementen zoveel mogelijk in stand te houden, omwille van de bestaande flora en fauna, waarbij het opgestelde landschapsplan de leidraad vormt.
8. Geconstateerd wordt dat voor de locaties met 'waarde 2' de aanbevelingen uit het archeologisch vooronderzoek niet zijn gevolgd. De onderbouwing is onvoldoende. Voorafgaand aan de werkzaamheden dient de volledige AMZ (Archeologische Monumentenzorg Cyclus) van waardering en selectie te zijn voltooid. De verkregen resultaten dienen te worden afgezet tegen de resultaten van een bureauonderzoek naar de te verwachten zetting, verblauwing en vergraving. Op basis daarvan zal het college van burgemeester en wethouders een afweging moeten maken inzake het eventuele behoud van archeologische waarden (*in situ of ex situ*). Het slechts opnemen van een begeleiding in de zones met de aanduiding 'waarde archeologie 2' gaat voorbij aan de AMZ-cyclus en ontnemt het bevoegd gezag de mogelijkheid om op een onderbouwde manier keuzes te maken die de archeologie recht doet. In de zones met 'waarde archeologie 2' dient dus ook de volledige AMZ-cyclus te worden uitgevoerd. Verder staat in de planregels dat het College van burgemeester en wethouders in het kader van de omgevingsvergunning advies moet inwinnen bij de Rijksdienst voor het Cultureel Erfgoed te Amersfoort. Omdat in het gehele traject geen wettelijk beschermde archeologische monumenten aanwezig zijn, wordt verzocht dit aan te passen.
9. De provincie heeft een reactie gestuurd in het kader van de terinzagelegging van het bestemmingsplan Buitengebied Bunnik 2011. Als commentaar op dit schrijven is aangegeven dat het de verwachting is dat het bestemmingsplan Buitengebied eerder wordt vastgesteld dan dat het inpassingsplan wordt vastgesteld. De vaststelling voor het plan Buitengebied is voorzien op 24 november 2011. Vanwege de latere vaststelling van het inpassingsplan vervangt dit plan de relevante delen uit het bestemmingsplan.
10. Artikel 1 van de regels: In de begripsbepalingen ontbreekt het aspect "as van de weg" en "wegas". Voor de juridische houdbaarheid en uitvoering is het nodig om deze begrippen eenduidig te definiëren o.a. inzake de breedte van de as. In paragraaf 5.12 van de ZWN is aangegeven dat dit zal worden verwerkt. Echter in het OIP is dit niet gedaan.
11. Artikel 2 van de regels: Indiener verzoekt de regels inzake meetvoorschriften niet alleen te koppelen aan bouwwerken, maar ook aan andere onderdelen die niet onder het begrip

- "bouwwerken" ressorteren. Dit in verband met het mogelijk verlenen van onder andere een omgevingsvergunning als bedoeld in artikel 2.1, eerste lid, onder b Wabo respectievelijk de handhaving.
12. Artikel 3.3 van de regels: In het plan wordt gesproken over "voorwaardelijke verplichtingen". De toevoeging "voorwaardelijk" suggereert dat deze alleen onder bepaalde voorwaarden van toepassing zijn. Echter, wij zijn van mening dat deze altijd van toepassing moeten zijn. Verder verzoekt indiener de aanhef als volgt te wijzigen: "Vanaf het moment van de aanleg inclusief de ingebruikname van de nieuwe verbindingsweg moet voldaan worden aan:"
  13. Artikel 3.4.1 van de regels: Onduidelijk is wat wordt bedoeld met "strijdigheid met de Wet geluidhinder". De vraag is of hier bedoeld wordt op een verbod tot afwijken van eerder vastgestelde "hogere waarden" (of niet) of dat na toepassing van een "hogere waardeprocedure" de maximale grenswaarden niet overschreden mogen worden. Verzocht wordt om een en ander nader te specificeren.
  14. Artikel 3.4.2 van de regels: Bij de beoordeling van een eventueel afwijkingsverzoek, zou voldaan moeten worden aan de verplichtingen als bedoeld in artikel 3.3.1. Gewezen wordt op wat hiervoor in artikel 3.3 is aangegeven.
  15. Onder 5.13 van de Zienswijzennota staat de zienswijze vermeld inzake het wegprofiel. Indiener is het niet eens met de reactie daarop. Voor artikel 3.4.1 geldt dat ook een procedure gevolgd moet worden als bedoeld artikel 2.12, eerste lid, onder a, onder 1°, Wabo. Volgens artikel 13.1 (thans 15.1) dient ook een procedure gevolgd te worden als bedoeld in artikel 3.6, eerste lid, sub a WRO. Op beide procedures is de Awb van toepassing.
  16. Artikel 5.1, 6.1, 7.1, 8.1, 9.1 en 10.1 van de regels: In deze artikelen komt de zinsnede voor: 'behalve de daar voorkomende bestemming'. Onduidelijk is wat hiermee wordt bedoeld. Het inpassingsplan geeft immers aan de gronden een gedefinieerde nieuwe bestemming.
  17. Artikel 5.2.2, 6.2.2., 7.2.2 en 8.2.2 van de regels: Er ontbreekt een toelichting op wat wordt verstaan onder de beschrijving: "bij andere bestemmingen".
  18. Artikel 5.3, 6.3, 7.3 en 8.3 van de regels: Onduidelijk is wat bedoeld wordt met de zinsnede "en toestaan dat in de andere bestemming bouwwerken worden gebouwd". Indiener pleit er voor om de (eventuele) afwijking direct te koppelen aan de bestemming waarvoor de afwijking wordt toegestaan, dit in verband met de juridische houdbaarheid.
  19. Artikel 5.4.3 sub a en b, 6.4.3 sub a en b, 7.4.3 sub a en b en 8.4.3 sub a en b van de regels: Onduidelijk is wat wordt verstaan onder het begrip "onevenredige aantasting". Verzocht wordt om aan te geven wat daaronder wordt verstaan. Verder wordt verzocht de tekst onder b aan te passen zodanig dat sprake is van "het verkrijgen van instemming".
  20. Artikel 9.2.3 en 10.2.3 van de regels: In deze bepaling(en) wordt gesproken over voorwaarden. In artikel 2.22 Wabo staat echter dat het bevoegde gezag voorschriften kan verbinden aan een omgevingsvergunning. Geadviseerd wordt om dit begrip te volgen.
  21. Artikel 16 van de regels: Dit artikel betreft een herhaalde normstelling. De Wet op de economische delicten bepaalt wanneer sprake is van een overtreding of een misdrijf, zie de artikelen 1 en 2 van deze wet.

#### Standpunt Gedeputeerde Staten

1. Zowel de gevolgen voor de gemeentelijke verkeersstructuur als de afwijzing van Rijkswaterstaat waren aanleiding om af te zien van een tweezijdige aansluiting op A12.
2. Provincie en ProRail voeren constructief overleg om tot een goede afstemming te komen tussen beide projecten.
3. De gemeente Bunnik zal bij de uitwerking van de maatregelen op haar grondgebied worden betrokken.
4. Het ruimer nemen van bestemmingsgrenzen heeft als voordeel dat aanpassingen van het ontwerp sneller mogelijk zijn dan wanneer er sprake is van een precieze begrenzing. De bestemmingsgrens is echter tevens de grens van de gronden die zullen worden verworven. Het ontwerp is momenteel in een vergevorderd stadium en het ruimtebeslag zal niet veranderen.

5. Terecht wordt gesteld dat zowel in het VOIP, als in het OIP een fietstunnel is opgenomen. Echter hoeven de fietsers de Achterdijk nu niet over te steken, omdat de fietsrichtingen zijn gescheiden en aan weerszijde van de rijbaan een fietsstrook is gelegen. Om deze reden kan gesteld worden dat de fietsveiligheid ten opzichte van het VOIP is verbeterd.
6. Zie 4.1.5 “Hoogteligging”.
7. Zie 4.1.5 “Hoogteligging”. Voorts merken wij op dat de bestaande elementen en structuren van het landschap waar het Landschapsplan op wijst (Rietsloot en Achterdijk) behouden blijven. In het ecologisch onderzoek is hieraan aandacht besteed en worden aanbevelingen gedaan, welke zijn overgenomen in het inpassingsplan.
8. De AMZ-cyclus wordt voor beide aanduidingen doorlopen. Echter wordt terecht geconstateerd dat dit niet is geborgd in het OIP. Het inpassingsplan wordt daarom aangepast op basis van deze zienswijze. De AMZ-cyclus is opgenomen in de aanduiding ‘Waarde-Archeologie 1’. Deze aanduiding wordt veranderd in ‘Waarde-Archeologie’ en vervangt de twee aanduidingen m.b.t. archeologie van het OIP. De verbeelding wordt hierop aangepast. Artikel 10 van het OIP komt te vervallen (Waarde-Archeologie 2) en de laatste alinea op pagina 40 van de toelichting van het OIP wordt verwijderd. Voorts zullen de passages over de adviesaanvraag bij de Rijksdienst voor het Cultureel Erfgoed uit de planregels van artikel 9 worden verwijderd.
9. Het bestemmingsplan Buitengebied Bunnik 2011 is op 24 november 2011 vastgesteld. Met de vaststelling van het inpassingsplan zullen de relevante delen uit dat bestemmingsplan inderdaad vervangen worden. Op grond van artikel 3.26 lid 5 moeten Provinciale Staten in het besluit tot vaststelling van het IP bepalen tot welk tijdstip de bevoegdheid van de gemeenteraden is uitgesloten om voor het plangebied van het IP een bestemmingsplan vast te stellen. Voorgesteld wordt om dit te doen voor de periode van 10 jaar.
10. In het OIP is verduidelijkt met wat wordt bedoeld met de wegas. Echter is niet in de begripsbepalingen opgenomen dat dit de middellijn van de weg is. Een definitie (middellijn van de weg) zal worden opgenomen. Echter t.a.v. de breedte van de wegas is dit niet van belang. De wegas is het midden van de (asfalt)weg.
11. In de ruimtelijke ordening bestaan er werken, geen bouwwerken zijnde, en werkzaamheden (zie bijvoorbeeld artikel 5.4 van de regels). In de Wabo staat dat deze werken en werkzaamheden niet in strijd met een bestemmingsplan uitgevoerd mogen worden. Nu kennen de artikelen 5, 6, 7, 8, 9 en 10 een aanlegvergunningstelsel met verwijzing naar werken en werkzaamheden. Echter hier worden verder geen maten e.d. gebruikt. Het opnemen van een wijze van meten is dan ook niet zinvol.
12. ‘Voorwaardelijke verplichting’ is een algemeen gebruikelijke term. Het geeft aan, dat alleen de weg mag worden aangelegd en gebruikt als voldaan wordt aan bepaalde voorwaarden. Deze voorwaarden zijn verplicht. Wij stellen daarom voor de terminologie niet te wijzigen. De redactie van de aanhef is voldoende duidelijk. Het voorstel van indiener levert juist onduidelijkheden op. Zo wordt begonnen met ‘vanaf het moment van de aanleg...’. Sommige maatregelen kunnen pas na aanleg van de weg gerealiseerd worden. Bij een procedure om af te wijken van het IP zal getoetst moeten worden aan het IP. Dan zal ook getoetst moeten worden aan de voorwaardelijke verplichtingen (zie ook 3.4.1 en 3.4.2). Wel zal in de regels een lid worden toegevoegd dat toeziet op het voldoen aan de voorwaardelijke verplichtingen bij aanvragen om een omgevingsvergunning (zie 5.2 van deze nota).
13. Bedoeld wordt hier de gehele Wet geluidhinder. Indien er geen hogere grenswaarde is vastgesteld geldt de voorkeursgrenswaarde en anders de hogere grenswaarde. Daarnaast kan in het kader van de afwijkingsprocedure nog een hogere grenswaarde worden vastgesteld. Dan gelden ook bepaalde artikelen uit de Wet geluidhinder.
14. Zie hiervoor het standpunt als verwoord onder ad. 6, punt 12.
15. In artikel 15.1 gaat het om wijzigen van bestemmingen. Dat mag alleen via een wijzigingsbevoegdheid. Conform artikel 3.9a van de Wro geldt voor een wijzigingsplan afdeling 3.4. van Awb. In 3.4.1 gaat het om een afwijking binnen een bestemming: daarvoor geldt de reguliere Wabo-procedure.

16. Met "behalve de daar voorkomende bestemming" wordt bedoeld dat dit artikel van toepassing is naast de (enkel)bestemming die aan de locatie is verbonden. Het gaat hier dan ook om dubbelbestemmingen. De zinsnede wordt aangepast conform SVBP2008, en luidt daarmee als volgt; 'De voor '....' aangewezen gronden, zijn behalve voor de *andere* daar voorkomende bestemming(en), *mede* bestemd voor ....' Deze aanpassing geldt voor de artikelen 5.1., 6.1, 7.1, 8.1 en 9.1 van de regels.
17. Met "bij de andere bestemming" wordt bedoeld de enkelbestemming die op dezelfde locatie is gelegen als de dubbelbestemming van het artikel waarin deze zinsnede staat.
18. Een eventuele afwijking kan inderdaad gekoppeld worden aan de bestemming waarvoor de afwijking wordt toegestaan. Echter is het ons inziens voor de lezer en vergunningverlener duidelijker om de afwijkingsmogelijkheid per bestemming weer te geven. De juridische houdbaarheid wordt hierdoor niet negatief beïnvloed.
19. De formulering aangaande het begrip 'een onevenredige aantasting' is gebruikelijk. Hiervoor is geen eenduidige meetbare definitie te geven. Het bevoegd gezag zal in elke casus gemotiveerd moeten aangeven in hoeverre er wel of niet sprake is van een onevenredige aantasting. Aan de voorwaarde dat vooraf schriftelijk advies wordt ingewonnen bij de betreffende leidingbeheerder' voegen wij niet de voorwaarde toe dat deze leidingbeheerder in moet stemmen, daar dit de uitvoerbaarheid van het plan nadelig beïnvloed. Overigens wordt reeds met leidingbeheerder overleg gevoerd.
20. Het begrip 'voorwaarden' zal in artikel 9.2.3 worden vervangen door het begrip 'voorschriften'.
21. Dit is een gebruikelijke bepaling.

Voorstel aan Provinciale Staten

De zienswijzen 1, 2, 3, 4, 5, 6, 7, 9, 11, 12, 13, 14, 15, 17, 18, 19 en 21 *ongegron*d verklaren.

De zienswijzen 8, 10, 16 en 20 *gegron*d verklaren;

#### **Ad 7. Indiener 7**

Binnen de bestemming "Water" kunnen watergangen aangelegd worden. Binnen deze bestemming is een hoge druk gastransportleiding gelegen. De boogde ontwikkelingen boven onze gastransportleiding en binnen de belemmeringenstrook kunnen ernstige gevolgen hebben. De aanleg van watergangen kan de bescherming van deze leiding aantasten. Tevens kunnen de nieuwe ontwikkelingen consequenties hebben voor de toegankelijkheid van de gastransportleiding. De belemmeringenstrook is noodzakelijk voor het veilig kunnen bedienen van de leiding en voor inspectie- en onderhoudsdoeleinden. Het is dan ook van groot belang dat de leiding en de belemmeringenstrook te allen tijde obstakelvrij blijft.

Verzocht wordt met de tracébeheerder contact op te nemen en een KLIC-melding te doen.

Standpunt Gedeputeerde Staten

Omwille van deze transportleiding is artikel 6 reeds in de planregels opgenomen. Dit artikel ziet er op toe dat er geen aantasting plaatsvindt van het doelmatig functioneren van de leiding. Met de tracébeheerder is contact opgenomen en een KLIC-melding wordt gedaan.

Voorstel aan Provinciale Staten

De zienswijze *ongegron*d verklaren.

#### **Ad 8. Indienen 8, 9, 10, 11, 13, 14, 15, 17, 18, 19, 22, 23, 24, 25, 26, 27, 28, 29, 30, 31, 32, 33, 34, 35, 36, 38, 39, 41, 43, 46, 50, 52, 56, 57, 58, 60, 63, 68, 72, 73, 76, 77, 78, 79, 80, 81, 82, 83, 84, 85, 86, 87, 89, 90, 91, 92, 93, 94, 95, 96, 97, 98, 100, 101, 102**

1. Indienen zijn het eens met de standpunten van de Bunnikse wijkverenigingen en de vraagtekens die ze stellen bij de juistheid en de vergelijkbaarheid van gegevens waarop het besluit voor het RWT is genomen.

2. Het aspect leefbaarheid is geen onderdeel geweest bij de besluitvorming. Verzocht wordt Bunnik leefbaar te houden en te kiezen voor aanpassingen aan De Staart in Houten in combinatie met de Meerpaalvariant. De gevolgen voor leefbaarheid zijn bij Houten beperkter omdat in die omgeving veelal bedrijfspanden liggen en er weinig bewoning is.
3. Verkeerslawaai is schadelijk voor de gezondheid.
4. Uit gegevens van Rijkswaterstaat (Verbreiding A12 Maarsbergen) blijkt dat er nu al meer dan 450 woningen in Bunnik een geluidsbelasting hebben tussen de 51 en 60 dB. Ook stelt Rijkswaterstaat dat een toename van 10 dB een verdubbeling van geluid betekent. Bij enkele woningen aan de Groeneweg tussen de A12 en het spoor wordt een toename van 8 dB voorzien.
5. Door de veelal (zuid)westen- en zuidenwind is er nu al veel geluidsoverlast in Bunnik afkomstig van de A12. Dit neemt door de aanleg van de RWT alleen maar toe. Immers waar de RWT via een ca. 8-10 meter hoog viaduct over de A12 komt is er nauwelijks sprake van geluidsdemping, omdat het geluid a.g.v. de aanwezige bebouwing niet wordt opgenomen. Er is hier sprake van een "akoestisch harde omgeving".
6. In het akoestisch onderzoek voor het RWT worden de geluidseffecten te rooskleurig voorgesteld. Het akoestisch onderzoek van Rijkswaterstaat t.b.v. de verbreding A12 laat andere (=hogere) waarden zien.

#### Standpunt Gedeputeerde Staten

1. Verwezen wordt naar de zienswijze van indiener 18. De zienswijze van indiener 18 verschilt echter van die van indiener 61, welke dezelfde persoon is. Omdat de zienswijze ad. 18 naar indieners is gezonden, omvat de zienswijze de navolgende 5 punten. Daarop gaan we hieronder in.
2. Het onderdeel leefbaarheid komt in het MER tot uitdrukking in de aspecten lucht en geluid. Deze aspecten zijn onderzocht.
3. Hiervan wordt kennis genomen.
4. Zie 4.1.6. "Geluid".
5. Het geluidonderzoek is uitgevoerd volgens de regels van het Reken- en meetvoorschrift dat deel uitmaakt van de Wet geluidhinder.
6. Zie 4.1.6. "Geluid".

#### Voorstel aan Provinciale Staten

De zienswijze *ongegron*d verklaren.

#### **Ad 12. Indiener 12**

1. Indieners zullen meer geluidsoverlast ondervinden dan momenteel van de Rijsbruggerweg.
2. De afsluiting van de Kruisweg/Rijsbruggerweg heeft tot gevolg dat veel verkeer over de Houtenseweg/Achterdijk richting Bunnik/Utrecht rijdt. Hierdoor ondervinden wij meer geluidshinder, drukte en luchtvervuiling dan momenteel.
3. Noodzaak van het RWT wordt betwijfeld. Verzocht wordt eerst de verbreding van de A27 af te wachten.
4. Indien de weg er toch komt, wordt als oplossing voorgesteld om de Achterdijk af te sluiten voor gemotoriseerd verkeer, uitgezonderd landbouwverkeer/brommers en bestemmingsverkeer. Als dit niet mogelijk is een spitsafsluiting en 30 km zone (om automobilisten te ontmoedigen) voor het stukje Achterdijk en geluidsreducerend asfalt. Voorts dient de extra geluidshinder van het RWT geminimaliseerd te worden door een geluidswal te plaatsen aan de oost-zijde van de tracé.

#### Standpunt Gedeputeerde Staten

1. Het geluidsniveau ten gevolge van het RWT is in het akoestisch onderzoek bepaald. De berekende waarden blijven binnen de wettelijke normen. De gevolgen hiervan zijn onderzocht.

De geluidhinder op Houtense weg/Kruisweg zijn onderzocht. Wettelijk zijn hier geen maatregelen vereist.

2. zie 4.1.4 “Verkeersdruk N410 “ en 4.1.6 “Geluid”. Ten aanzien van luchtvervuiling kan worden opgemerkt dat er geen overschrijding plaatsvindt van de normen als bedoeld in de Wet Luchtkwaliteit.
3. Zie 4.1.1.c “Andere voorkeursoplossing”.
4. Een spitsafsluiting op de Achterdijk voor gemotoriseerd verkeer en de overige genoemde maatregelen zijn een bevoegdheid van de wegbeheerder. Voorts past een geluidwal niet in de landschappelijke visie om de weg zo anoniem mogelijk aan te leggen en versterkt bovendien de structuur van de weg in het landschap.

Voorstel aan Provinciale Staten

De zienswijze *ongegrond* verklaren.

#### **Ad 16. Indiener 16**

1. Indiener heeft bezwaren tegen de afsluiting van de Binnenweg voor bestemmingsverkeer. Dit omdat nu moet worden omgeden, hetgeen geldt voor zowel indiener zelf, als voor diens klanten. De Achterdijk en de N410 zal dan meer worden gebruikt.
2. Het punt bij Vagenvuur (kruising Houtenseweg en Achterdijk) is onoverzichtelijk.
3. Door het ontbreken van de in het voorontwerp opgenomen turbotronde moet nog verder worden omgeden om in Houten te komen.
4. Indiener draagt als oplossing aan een gelijkvloerse kruising ter hoogte van de Binnenweg met een koude oversteek voor uitsluitend agrarisch en bestemmingsverkeer. Dit heeft geen verkeersaantrekkende werking voor andere auto's, temeer daar de rotonde de doorstroming bevordert. Voorts is het middels een VRI goed te regelen en wordt de milieubelasting gereduceerd, omdat minder wordt omgeden. Hiervoor wordt verwezen naar de situatie op de Rede (kruising Veerwagenweg met de Rede).

Standpunt Gedeputeerde Staten

1. zie 4.1.3 “Afsluiting Binnenweg”.
2. Kruising Houtenseweg/Achterdijk valt buiten het kader van het IP. Dit punt zal zo mogelijk worden betrokken bij het reguliere overleg tussen de provincie en de gemeente Bunnik .
3. zie 4.1.3 “Afsluiting Binnenweg”.
4. zie 4.1.3 “Afsluiting Binnenweg”.

Voorstel aan Provinciale Staten

De zienswijze *ongegrond* verklaren. De gevolgen van het verkeersbesluit van de gemeente Houten worden meegenomen in de onderbouwing van het plan.

#### **Ad 18. Indiener 18**

Indiener 18 betreft dezelfde persoon als indiener 61, waarbij de zienswijze eensluidend is met Ad 8. Derhalve wordt voor ons standpunt en het voorstel aan Provinciale Staten verwezen naar Ad 8.

#### **Ad 20. Indiener 20**

1. De ondertunneling van de Achterdijk voldoet niet aan het principe Herkenbaarheid en de bijbehorende uitgangspunten van de visie Duurzaam Veilig.
2. De leefbaarheid van Bunnik wordt geschaad. Het RWT kent geen enkel voordeel voor Bunnik. Bewoners hebben te maken met geluidsoverlast, toename van fijnstof en allerlei inperkingen van het leefgebied.

Standpunt Gedeputeerde Staten

1. De ondertunneling van de Achterdijk past juist wel binnen het principe van herkenbaarheid en de bijbehorende uitgangspunten van de visie duurzaam veilig. Een ongelijkvloerse kruising is de meest veilige oplossing voor een kruising tussen twee wegen omdat er geen conflicten kunnen optreden tussen de kruisende verkeerstromen.
2. De verschillende waarden voor de luchtkwaliteit blijven binnen de wettelijke normen. Ten aanzien van de geluidhinder zal op het deel van het RWT ten zuiden van de Achterdijk geluidreducerend asfalt toegepast. Deze maatregel betekent dat voor slechts één woning een hogere grenswaarde behoeft te worden vastgesteld. Op het noordelijk deel van het tracé is, door het plaatsen van een geluidsscherm op de fly-over over de A12, het aantal woningen dat ten gevolge van het RWT een geluidbelasting van meer dan de voorkeursgrenswaarde ondervindt, beperkt tot drie.

Voorstel aan Provinciale Staten  
De zienswijze *ongegron*d verklaren.

#### **Ad 21. Indiener 21**

De auto-ontsluiting van Nieuw-Wulven kent vanuit Houten nu al een flinke omweg en wordt middels de afsluiting Binnenweg per auto vrijwel onbereikbaar. Staatsbosbeheer werkt aan realisatie van een horecavestiging in Nieuw Wulven. Een auto-ontsluiting is een voorwaarde voor een levensvatbare horecavestiging. Indiener verzoekt daarom de autobereikbaarheid van Nieuw Wulven te waarborgen, bij voorkeur door de (onderdoorgang van) de Binnenweg toegankelijk te houden voor bestemmingsverkeer.

Standpunt Gedeputeerde Staten

Zie 4.1.3 "Afsluiting Binnenweg". Momenteel is een horecavestiging nog niet toegestaan. Bij de planontwikkeling van deze horecavestiging zullen de gevolgen voor de autobereikbaarheid op het autoluw maken van de Binnenweg worden beoordeeld.

Voorstel aan Provinciale Staten

De zienswijze *ongegron*d verklaren. De gevolgen van het verkeersbesluit van de gemeente Houten worden meegenomen in de onderbouwing van het plan.

#### **Ad 37. Indiener 37**

1. Indiener vraagt zich af of, gelet op de 'Kracht van Utrecht 2.0', indien een vergelijkbaar verdergaand pakket ook voor Houten zou worden doorgerekend, of dan een nieuwe aansluiting nog steeds dringend noodzakelijk zou zijn. (met pakket wordt hierbij verwezen naar 'Kracht van Utrecht 2.0 – Analyse van het effect van het maatregelenpakket Kracht van Utrecht 2.0 op de regio Utrecht, AGV Movares, 2011).
2. Het RWT en de Meerpaalvariant komen in de verkeersmodelberekeningen qua effectscore overeen. Dat er een zestal toetsingscriteria zijn gehanteerd, doet de noodzakelijke integrale toetsing te kort.
3. De te verwachten positieve effecten op het verkeer in Houten en de regio van zowel het RWT als de Meerpaalvariant moeten beperkt worden geacht.
4. De zgn. Nulplusvariant (optimalisatie van de Staart) heeft wel degelijk op de verkeersdruk in Houten als het OWN een (licht) positief effect. Zeker als dit wordt gedaan in combinatie met maatregelen op de N410.
5. De verkeersdruk in het buitengebied van Bunnik blijft relatief groot met de aanleg van het RWT, zeker nu een ongelijkvloerse kruising wordt beoogd i.p.v. een turborotonde.
6. Een directe ontsluiting van Houten via het RWT is niet robuuster dan nog een aansluiting van Houten op de A27 via de Meerpaalvariant. De aansluiting van Houten op het rijkswegennet is door haar aansluiting via de N409/Utrechtseweg op de A12 al robuust. Dus behoeft een incident op de A27 Houten niet direct kwetsbaar te maken.

7. De keuze voor het RWT is niet vanzelfsprekend, nu de kosten voor de Meerpaalvariant ook lager blijkt te zijn dan werd voorzien ten tijde van de MER A12 SALTO.
8. De negatieve effecten van het RWT op de natuur en het landschap (incl. archeologie, aardkundige waarden, cultuurhistorie, etc.) kunnen als significant worden aangemerkt.
9. Vanuit duurzaamheidsoverwegingen spreekt indiener zich uit voor de 'Nulplusvariant', eventueel aangevuld met aanpassing aan de N-410 en mogelijk ook de N-409/Utrechtseweg. Pas als duidelijk is wat de te verwachten positieve effecten op de doorstroming van het verkeer zijn van de plannen voor de A-27 die al in de pijplijn zitten, zoals de beoogde verbredingen tussen de Hooijpolder en Lunetten (dus ZSM2) én ook die tussen het Knooppunt Lunetten en Rijsweerd, zou moeten worden gezien of eventueel nog aanvullende maatregelen voor Houten wenselijk/noodzakelijk zijn.

#### MER stap A

10. Het toekennen van een groter gewicht aan de criteria verkeersdruk Houten, de effecten op het OWN, als ook de robuustheid van de gekozen variant is arbitrair.
11. Aan de veronderstelling dat de aansluiting van Houten via het RWT op de A12 meer robuust is dan een extra aansluiting op de A27 via de Meerpaalvariant worden betwijfeld, aangezien het alternatief van het RWT uiteindelijk (zoals voorspeld) tot congestie op de A12 in de richting Utrecht zal leiden (zie ook het 'MER Ontsluiting Houten, Herijking alternatieven - Stap A en B, Tabel 6.3: 'Effect op Hoofdwegennet', pag. 80), met daardoor naar verwachting ook negatieve gevolgen voor het verkeer op het OWN.
12. Indien zou worden gekozen voor de Meerpaalvariant, zou ook deze oplossing wel degelijk robuust worden geacht. In dat geval kunnen automobilisten immers bij incidenten op de A-27 altijd nog via de (verbeterde) N-410/Utrechtseweg (NB: wij gaan er van uit dat indiener hier N409 in plaats van N-410 bedoelt) en de N-229 de A-12 bereiken en zo naar de Randstad rijden.
13. De Meerpaalvariant zal tot de grootste afname van de verkeersdruk in Houten leiden.
14. Bij de Meerpaalvariant zijn wel degelijk ook positieve effecten te verwachten op het onderliggende wegennet, zeker als deze ook zouden worden gecombineerd met maatregelen op de N-410 (zie ook 'MER Ontsluiting Houten, Herijking alternatieven - Stap A en B, Tabel 6.5: Effect afname van het verkeer door het buitengebied', pag. 81). In die zin zou, in tegenstelling tot wat in het inpassingsplan is aangegeven, vanuit verkeersoverwegingen de Meerpaalvariant in meerdere opzichten als een betere variant moeten worden beschouwd dan het RWT.
15. Aangevraagd wordt of bij de thans uitgevoerde Herijking MER uitgegaan mag worden van de effectenstudie uit 2007, ook al omdat een aantal van de eerder veronderstelde positieve effecten van te nemen maatregelen uiteindelijk toch minder positief zijn uitgedrukt (zie o.a. 'Beleidsgericht onderzoeksprogramma fijn stof - Resultaten op hoofdlijnen en beleidsconsequenties (PBL, 2010)'). Bovendien zullen de maatregelen in kader Ring Utrecht uiteindelijk toch ook op de gegeven verkeersstromen hun weerslag hebben en dus ook op bijbehorende effecten op zowel geluid als lucht. Nu heeft weliswaar door de Grontmij alsnog een nader deelonderzoek luchtkwaliteit plaatsgevonden (zie ook de rapportage: 'Verbindingsweg Houten-A12, deelonderzoek luchtkwaliteit (Grontmij, 2011)'), maar deze rapportage richt zich alleen op de nieuwe Rijsbruggerweg en maakt dus feitelijk een goede vergelijking van de verschillende varianten onmogelijk.
16. Het Meerpaalalternatief zou meer confronteren met het ter plaatse aanwezige Nationaal Landschap Rivierengebied dan het RWT met het Nationaal Landschap Rivierengebied. Dat het RWT minder negatief zou zijn dan de Meerpaalvariant wordt betwijfeld, zeker waar het voorkeursalternatief Rijsbruggerweg-Oost betreft. Zo liggen er over het ARK al meerdere bruggen, zodat het negatieve ruimtelijk-visuele effect van een nieuwe brug hier toch beperkt moet worden geacht. Verder doorsnijdt het RWT en dan zeker de voorkeursvariant RWT-Oost een nog tamelijk gaaf gedeelte van het Kromme Rijnlandschap (inclusief oude rivierbeddingen van de zogenaamde Houtense Stroomrug), zeker daar waar het parallel aan de Rietsloot is geprojecteerd. Ook doorbreekt het hier aanwezige landschappelijke historische structuren, zoals wegen, maar ook het aanwezige verkavelingspatroon. Ook kruist het RWT de Romeinse Limes



en loopt het door/terzijde van enkele gebieden met een hoge archeologische verwachtingswaarde. Bezien we dan ook de effecten op criteria landschap (inclusief aardkundige waarden), cultuurhistorie en archeologie, dan kan niet anders worden geconcludeerd dat uiteindelijk de Meerpaalvariant toch nog iets slechter scoort dan het Rijsbruggerwegtracé (zie hiertoe ook 'MER Ontsluiting Houten, Herijking alternatieven - Stap A en B, Tabel 6.7.5: 'Effectbeoordeling landschap, cultuurhistorie en archeologie', pag. 91). (NB: Wij gaan er van uit dat indiener in laatstgenoemde zin RWT en Meerpaalvariant abusievelijk heeft verwisseld.)

17. Vanwege de aanwezigheid van het grondwaterbeschermingsgebied en het 100-jaarsaandachtsgebied van de waterwinning Bunnik, worden de risico's van het RWT als negatief beoordeeld, zij het wel dat de Meerpaalvariant negatief scoort ten aanzien van de kans op overstromingen en de daar (mogelijk) mede gepaard gaande evacuatie. Indiener ziet dat laatste als een afgeleid risico.
18. De nulplusvariant is het meest gunstig voor wat betreft natuur, als ook de variant N-410/A-27, zij het dat bij deze laatste variant afhankelijk van de tracékeuze mogelijk wel een negatief effect op Fort 't Hemeltje uitgaat. (NB: wij gaan er van uit dat indiener hier N409/A27 bedoelt). Zowel het RWT, als de Meerpaalvariant doorsnijden de EVZ en hebben daarom een negatief effect. Aangezien mag worden verwacht dat van het RWT daarnaast ook een negatief effect op het Natuurmonument de Raaphof zal uitgaan, moet de Meerpaalvariant ook hier als meer negatief worden beoordeeld. (NB: Wij gaan er van uit dat indiener in laatstgenoemde zin RWT en Meerpaalvariant abusievelijk heeft verwisseld.)
19. Gelet op alle alternatieven dient het nulplusalternatief en een verbeterde N410 als de meest optimale oplossing te worden gezien. In ieder geval moet, het RWT toch als negatiever worden beoordeeld dan de Meerpaalvariant, zodat een keuze voor die variant sowieso niet voor de hand ligt.

#### MER stap B

20. Doordat MER stap B direct na stap A is uitgevoerd, zonder dat daaraan voorafgaand een keuze voor een alternatief is gemaakt, is er voorgesorteerd op de uitkomsten van het MER stap A.
21. Mede gelet op aspecten natuur en landschap is de vraag waarom gekozen is voor variant oost. Het oostelijk tracé betekent een inbreuk op de karakteristieken van het Nationaal Landschap Rivierengebied, loopt het dwars door het leefgebied van de poelkikker en zal de verblijfplaats en ook het leefgebied van de steenuil worden aangetast. Ook zal het nadeliger dan de westelijke variant zijn voor natuurmonument de Raaphof.
22. Stikstofeffecten kunnen niet geheel worden uitgesloten, met name op bepaalde mossen die op de Raaphof voorkomen, ook al worden die effecten minimaal geacht.

#### MER stap C

23. Onduidelijk blijft in bepaalde gevallen wat de uiteindelijke vorm is van mitigerende maatregelen.
24. Het is de vraag of er een ontheffing in het kader van de Flora- en Faunawet kan worden verkregen voor de poelkikker en de steenuil.
25. Het blijft de vraag of de voorgestelde mitigerende maatregelen, ook gezien de combinatie met een (fiets)tunnel voor de Binnenweg, uiteindelijk wel voldoende zijn, ook gezien de eisen die betreffende doelsoorten aan een ecologische verbinding/faunapassage stellen.
26. Stikstofeffecten kunnen niet geheel worden uitgesloten, met name op bepaalde mossen die op de Raaphof voorkomen, ook al worden die effecten dan minimaal geacht.

#### Beleid

27. Met de aanleg van een nieuwe ontsluitingweg is geen provinciaal belang gemoed. Daarom is er voor de provincie ook geen grond om op basis van de Wro een inpassingsplan voor het RWT op te stellen. Er is namelijk een lokaal belang mee gemoed, namelijk dat van Houten. Bovendien kan de weg niet als provinciaal belang worden aangemerkt, althans niet op basis van het gegeven dat de weg in het Streekplan/Streekplankaart/SMPU als zodanig zou zijn aangegeven, aangezien daarbij de nadruk toch vooral ligt op een 'nader onderzoek/studie' naar de effectiviteit van de betreffende nieuwe weg.

28. Indiener is het oneens met de stelling dat de ligging van (een gedeelte) van het tracé binnen het Nationaal Landschap Rivierengebied de aanleg van de weg niet in de weg zou staan, aangezien ten tijde van de vaststelling van de Streekplanuitwerking Nationale Landschappen de weg reeds in het Streekplan/Structuurvisie was opgenomen. In het Streekplan was aan de weg evenwel geen officiële planologische status gegeven, zodat de toetsing aan de betreffende toetsingskaders nog relevant moet worden geacht. De nieuwe weg is in strijd met de gegeven kernkwaliteiten. Geduid wordt op de hoogteligging, de ongelijkvloerse kruising en de oorspronkelijke rivierbedding van de Houtense Stroomrug.
29. Er wordt geen aandacht gegeven aan het Provinciaal Waterplan 2010-2015 Richting Robuust.  
Milieu- en waardeaspecten
30. Ter bescherming van (mogelijk) aanwezige archeologische waarden is in het inpassingsplan aan gebieden waar een hoge archeologische waarde wordt verwacht de dubbelbestemming: 'Waarde archeologie 1', dan wel 'Waarde archeologie 2' gegeven, maar de vraag blijft dan toch als uit het graven van bijvoorbeeld proefsleuven blijkt dat die waarden hier ook daadwerkelijk voorkomen, of dat dan betekent dat alsnog van de aanleg van de nieuwe weg zal worden afgezien.
31. Gezien de geomorfologische ontstaansgeschiedenis, evenals historische ontginninggeschiedenis van het gebied komen er hoge aardkundige waarden, evenals cultuurhistorische waarden voor. Met de nieuwe weg worden, ook al komt deze dan grotendeels nabij het maaiveld te liggen, de betreffende waarden sterk aangetast.
32. Door de nieuwe weg wordt het leefgebied van de poelkikker, een strikt beschermde soort, doorsneden, evenals het habitat van de steenuil en ook vliegroutes van diverse vleermuissoorten. Ook zal met de nieuwe weg mogelijk een primair voedselgebied van de das worden doorsneden, die althans tot voor kort een burcht had in het Natuurmonument de Raaphof.
33. Het is de vraag of een ontheffing voor de das mogelijk is, ook al is daarvoor dan wel een ontheffing voor een ruimtelijke ontwikkeling mogelijk. Wat betreft de effecten op de das dient immers om te bepalen of met de aanleg van de weg de overeenkomstig de FFW vereiste gunstige staat van instandhouding niet in gevaar is, zo mogelijk ook rekening te worden gehouden met zogenaamde cumulatieve effecten en dan in het bijzonder de nieuwe wijk 'Odijk-West' die naar verwachting ook ten koste van primair leefgebied van de betreffende soort gaat. Niet kan worden uitgesloten dat door alle ruimtelijke ontwikkelingen tezamen, zo dat niet reeds door de aanleg van de weg zal optreden, de gunstige staat van instandhouding van deze soort wel degelijk in gevaar zal komen.
34. Indiener vraagt zich af of de faunapassage die zal worden ingepast in de eveneens ter plaatse te realiseren fietstunnel wel aan de eisen zal voldoen die de voor de betreffende EVZ aangewezen doelsoorten daaraan stellen. De ervaring leert immers dat een multifunctioneel gebruik van faunapassages, niet altijd succesvol moet worden geacht. Behalve de afmetingen van een dergelijke tunnel is het gebruik door dieren daarbij immers een belangrijke factor.
35. Gelet op de 'externe effecten' op het monument de Raaphof zal er sprake zijn van extra belasting met stikstof t.g.v. de te verwachten toename van het verkeer in de nabije omgeving. Het gaat hierbij weliswaar om een toename van 4 mol per ha (in 2015) en 5 mol (in 2025), maar als evenwel de kritische waarde reeds wordt overschreden, zoals bij het Natuurmonument de Raaphof naar verwachting het geval is, mede gezien de ligging nabij A12, dan is het nog maar de vraag of voor de aanleg van de nieuwe weg überhaupt wel een ontheffing in het kader van de Natuurbeschermingswet mogelijk is.
36. Het is de vraag of de maximaal te verlenen geluidswaarde waarde van 58 db niet bij een veel groter aantal woningen in Bunnik dan de enkele woning aan de Groeneweg wordt overschreden, zeker als ook cumulatief met andere bronnen rekening wordt gehouden. Indiener verwijst naar de geluidsonderzoeken zoals deze eerder door RWS in kader van de verbreding van de A12 zijn uitgevoerd veel meer overschrijdingen van de voorkeursgrenswaarde (48 db)

- werden berekend dan in het onderzoek zoals dat in het kader van de aanleg van het RWT heeft plaatsgevonden.
37. Het is de vraag of er rekening is gehouden met het gegeven dat veel van de eerder in de (lucht)modellen verdisconteerde maatregelen, zoals de verplichte toepassing van roetfilters, uiteindelijk niet tot nauwelijks effectief zijn gebleken.
  38. Indiener vraagt zich af of rekening is gehouden met de effecten op de luchtkwaliteit van de terugslag en dus filevorming die ten gevolge van de aanleg van het RWT op de A12 mag worden verwacht.
  39. Het is opvallend dat er overeenkomstig het luchtkwaliteitsonderzoek in het kader van de 'MER A12-Salto (Tauw, 2007)' nog wel op veel plekken een overschrijding in 2011 van de grenswaarden werd geconstateerd, maar dat daarvan thans dan geen sprake meer zou zijn.
  40. Indiener vraagt zich af of ook de waterkwaliteit van de sloten zoals deze in de directe omgeving van het RWT voorkomen uiteindelijk niet negatief door het van de nieuwe weg afstromende water zal worden beïnvloed, ook al aangezien hier beschermde soorten als de bittervoorn en de kleine modderkruiper zijn waargenomen.
  41. Indiener gaat er vanuit dat ondanks de maatregelen (artikel 3, lid3 van de regels) de overeenkomstig de Flora- en Faunawet vereiste gunstige staat van instandhouding van voorkomende soorten met de aanleg van de weg wel degelijk in het geding is.

#### Standpunt Gedeputeerde Staten

1. In het MER stap A en B van 12 november 2010 is een beschouwing opgenomen over de effecten van de mobiliteitsladder van Verdaas (blz 73). De samenvattende conclusie luidt dat deze onvoldoende oplossend vermogen heeft. De alternatieven zijn in het MER beoordeeld op de kansen die zij bieden om OV en langzaam verkeer in de toekomst te optimaliseren mede op basis van de voorstellen uit De Kracht van Utrecht 2.0.
2. Zie 4.1.1.b "Integrale afweging MER-resultaten".
3. Zie 4.1.1.c "Andere voorkeursoplossing".
4. Zie 4.1.1.c "Integrale afweging MER-resultaten" en 4.1.1.c "Andere voorkeursoplossing".
5. Zie 4.1.2 "Tunnel Achterdijk". Juist de keuze voor een ongelijkvloerse kruising Achterdijk voorkomt een verdere verzwaring van de verkeersdruk van het buitengebied. Het voorkomt immers dat nieuw verkeer via de Achterdijk en het RWT naar de A12 kan rijden. Uit de resultaten van het MER stap A (tabel 6.3.7) blijkt overigens dat het RWT positief scoorde op dit aspect, zelfs beter dan het Meerpaalalternatief.
6. Zie 4.1.1.d "Robuustheid".
7. Zie 4.1.1.b "Integrale afweging MER-resultaten". De lagere kosten voor het Meerpaalalternatief zijn betrokken bij de afweging. Zie ook 4.1.1.c "Andere voorkeursoplossing", punt 2.
8. Zie 4.1.1.b "Integrale afweging MER-resultaten". Negatieve effecten van het RWT worden zoveel mogelijk geminimaliseerd of gemitigeerd.
9. Zie 4.1.1.c "Andere voorkeursoplossing".
10. Zie 4.1.1.b "Integrale afweging MER-resultaten".
11. Zie 4.1.1.d "Robuustheid".
12. Zie 4.1.1.d "Robuustheid".
13. Zie 4.1.1.b "Integrale afweging MER-resultaten" en 4.1.1.c "Andere voorkeursoplossing".
14. Zie 4.1.1.b "Integrale afweging MER-resultaten".
15. Ja, dat mag. De studie uit 2007 is gericht op de afweging tussen verschillende tracés. In de studie uit 2010 is ingezoomd op het bestuurlijk vastgestelde Rijsbruggerwegtracé en is nogmaals onderbouwd dat de afweging uit 2007 ook nu nog valide is. Daarbij zijn ook de maatregelen in het kader van Ring Utrecht in verschillende scenario's betrokken. Indien de luchtkwaliteit zich anders ontwikkelt dan in 2007 is voorzien geldt dit voor de gehele regio. Dat heeft dan geen gevolgen voor de afweging tussen de varianten.
16. Zie 4.1.1.b "Integrale afweging MER-resultaten". Voorts is gesteld dat, gelet op de hoogte van het gebied, het Meerpaaltracé met daarbij het viaduct over het Amsterdam Rijnkanaal, hoger

- liggen dan het omliggende landschap. Het Meerpaalalternatief is gelegen in de meest gave, onaangetaste landschappelijke eenheid binnen de Nieuwe Hollandsche Waterlinie.
17. Van dit standpunt wordt kennis genomen. Zie voorts 4.1.1.b “Integrale afweging MER-resultaten”.
  18. Zie 4.1.1.b “Integrale afweging MER-resultaten”.
  19. Zie 4.1.1.c “Andere voorkeursoplossing”.
  20. De stappen A en B zijn bedoeld om de eerdere keuze voor het RWT uit 2007 te herijken met name als gevolg van de opgestarte PRU. Met de conclusie dat ook dán een voorkeur uit gaat naar het RWT, is ook de eerdere voorkeur voor een oostelijke ligging van het RWT direct meegenomen. De eerdere afweging blijft dan dezelfde.
  21. Zie 4.1.1.b “Integrale afweging MER-resultaten”.
  22. De achtergronddepositie van stikstof is op dit moment volgens de beschikbare gegevens nog deels boven de Kritische Depositiewaarde (KDW) van 2000 mol/ha/jaar van essen/iepenbos. Er van uitgaande dat het milieubeleid voor stikstof wordt gerealiseerd, daalt de achtergronddepositie ter plaatse van de Raaphof in het geplande jaar van openstelling van het RWT tot beneden de KDW.
  23. Niet geheel duidelijk is waar indiener op doelt met ‘bepaalde gevallen’. De precieze vorm van mitigerende maatregelen zal ten tijde van de vergunningverlening worden bepaald. Het gaat hier bijvoorbeeld om type verlichting en de plaats van mitigatiemaatregelen voor de steenuil.
  24. Voor de poelkikker geldt dat een activiteitenplan wordt opgesteld om in aanmerking te komen voor een ontheffing van de Flora- en Faunawet. Uit overleg met de vergunningverlener blijkt dat ontheffing verkregen kan worden. Ten aanzien van de steenuil is in het onderzoek door Tauw aangegeven dat er geen nesten verstoord of vernietigd worden. Voor zowel de poelkikker, als de steenuil geldt dat gewerkt wordt volgens protocollen die gebaseerd zijn op de in 2007 door de minister van LNV goedgekeurde Gedragscode Provinciale Infrastructuur, waardoor zorgvuldig handelen gezekerd is.
  25. De aanbevelingen van het ecologisch onderzoek zijn overgenomen en in het plan verwerkt. Ten aanzien van de eisen die doelsoorten stellen aan faunapassages/ecologische verbindingen doet indiener met name op de combinatie van fietstunnel met ecologische verbinding bij de Binnenweg. Een tunnel waar fietsers doorheen rijden wordt ook gebruikt door reeën. De frequentie waarmee reeën hier gebruik van zullen maken hangt samen met de intensiteit van het gebruik van de tunnel door fietsers en de verdeling daarvan over het etmaal.
  26. In het MER stap C is de bijdrage van het RWT als vrijwel te verwaarlozen beoordeeld, waardoor de invloed op de Raaphof als neutraal is beoordeeld. Aangegeven is in het ecologisch onderzoeksrapport dat “Hoewel van de beperkte toename van depositie gelet op de eigenschappen van de betreffende mossoorten geen effecten worden verwacht op de wezenlijke kenmerken van het Beschermde Natuurmonument, wordt aangeraden samen met de provincie Utrecht te bepalen in hoeverre voor de depositie die wordt veroorzaakt door het nieuwe wegvak een Nbw-vergunning ex artikel 16 noodzakelijk is.” Gebleken is dat een vergunning aangevraagd dient te worden, maar dat gezien de beperkte toename van stikstofdepositie deze verleend kan worden.
  27. Op basis van artikel 3.26 Wro is het mogelijk dat Provinciale Staten een inpassingsplan vaststellen indien sprake is van een provinciaal belang. Het college van Gedeputeerde Staten heeft voorgesteld het project ‘Rijsbruggerwegtracé’ te benoemen tot project van provinciaal belang als bedoeld in de Wet ruimtelijke ordening. Dit gelet op het bovenlokale karakter van het project, de Bestuursvereenkomst VINEX en de daaruit voortvloeiende verantwoordelijkheid voor een tijdige en adequate ontsluiting van de VINEX-locatie Houten-Zuid. Het benoemen van dit project als een project van provinciaal belang komt overeen met de sturingsfilosofie, zoals vastgelegd in de Beleidslijn nieuwe Wro. Provinciale Staten hebben destijds gemeend dat waar de provinciale verantwoordelijkheid (vanuit provinciaal belang en structuurvisie) groot is evenals het belang van de ruimtelijke opgave, het ontwikkelinstrument ‘inpassingsplan’ passend is.

28. In de streekplanuitwerking 'Nationale Landschappen' wordt aangegeven dat een wegverbinding tussen Houten en rijksweg A12 in onderzoek is. Aangegeven wordt dat de beoordeling van de wegverbinding binnen nationale landschappen, waar grootschalige ruimtelijke ingrepen in beginsel zijn uitgesloten, in dit geval niet plaats hoeft te vinden. Dit omdat de wegverbinding immers al *"in het streekplan is opgenomen als gewenste ruimtelijke ontwikkeling, zodat het beleidsregiem van nationale landschappen daarvoor niet via een uitwerking in de plaats kan treden"*. (Streekplanuitwerking Nationale Landschappen, blz. 19)
- Het gegeven dat er een wegverbinding tussen Houten en rijksweg A12 in onderzoek was ten tijde van de begrenzing van de nationale landschappen is niet richtinggevend geweest voor de overwegingen bij de begrenzing, *"omdat in het streekplan al is voorzien in de aanleg van de bewuste wegverbinding. Weliswaar is op de streekplankaart een indicatief tracé aangegeven tussen de rondweg van Houten en de aansluiting op de A12 bij Bunnik, maar de bijbehorende tekst maakt melding van een studiefase, die dus ruimte biedt voor een ander tracéverloop. Met een uitwerkingsplan kan streekplanbeleid niet worden gewijzigd. Dit betekent dat de ruimtelijke aanvaardbaarheid van een eventueel concreet wegontwerp niet meer aan het streekplan getoetst hoeft te worden"*. (Streekplanuitwerking Nationale Landschappen, blz. 77)
29. In hoofdstuk 3 van de toelichting van het inpassingsplan is het Provinciaal Waterplan 2010-2015 Richting Robuust inderdaad niet genoemd en toegelicht. Wel wordt hieraan in paragraaf 5.9 van de toelichting gerefereerd. In 5.9 wordt o.a. ingegaan op het grondwaterbeschermingsgebied, de 100-jaarsaandachtszone en het overstromingsrisico. Volledigheidshalve zal in hoofdstuk 3 van de toelichting een passage gewijd worden aan het Provinciaal Waterplan 2010-2015 Richting Robuust.
30. De archeologische waarden in het gebied volgen de AMZ-cyclus (Archeologische Monumenten Zorg). Als zaken die het behoud waard zijn worden aangetroffen zullen passende maatregelen worden getroffen. Het niet aanleggen van de weg is daarbij echter geen optie.
31. Hiervan nemen wij kennis. De aantasting van genoemde waarden zijn ons bekend.
32. Verwezen wordt hiervoor naar het ecologisch onderzoek 'Achtergrondrapport ecologie ten behoeve van inpassingsplan verbindingsweg Houten-A12'. Hierin is o.a. aangegeven dat ten aanzien van effecten op het beschermde natuurmonument Raaphof de doorsnijding van het 'inpassingsplan'gebied niet relevant is en dat als gevolg van de verkeersbewegingen geen effecten optreden.
- Voorts wordt in het ecologisch rapport aangegeven dat de wegaanleg leidt tot habitatversnippering voor beoogde doelsoorten. De aanbeveling om het gebied in de toekomst nog geschikt te maken voor deze soorten door passagemogelijkheden te creëren wordt overgenomen. Hierdoor blijft het huidige ambitieniveau in de toekomst realiseerbaar. In het plan wordt de verbindende functie van de EVZ gewaarborgd.
- De aanbevelingen die in dit ecologisch onderzoek worden gedaan zijn in het inpassingsplan overgenomen. Ten aanzien van de dassenburcht; zie ad.37, punt 33 hieronder.
33. Er zijn in de omgeving van de Raaphof enkele jaren geleden sporen gevonden die met zekerheid wijzen op een aldaar verblijvende das. Een dassenburcht is er echter nooit gevonden, dit in tegenstelling tot hetgeen mondeling is medegedeeld en in het Achtergrondrapport ecologie van 17 augustus 2011 is aangegeven. Het is echter niet uit te sluiten dat de vossenburcht in de Raaphof tijdelijk (ook) gebruikt is als verblijfplaats door een das. Vanwege de tijdelijkheid van dit voorkomen is het aannemelijk dat het hier een migrerend dier betreft en geen definitieve vestiging. Het gebied nabij de Raaphof maakt daarom ook geen deel uit van de provinciale dassenleefgebiedenkaart uit 2009. Een ontheffing is dan ook niet aan de orde.
- In de voorgestelde plannen worden overigens wel voorzieningen gemaakt die migratie van dassen toelaten.
34. De Provincie heeft op basis van de uitkomsten van het ecologisch onderzoek wel die verwachting.
35. Zie 4.1.6. "Geluid".
36. Zie 4.1.6. "Geluid".

37. De berekeningen zijn gemaakt volgens de meest recente wettelijke richtlijnen/inzichten.
38. Er wordt op basis van het verkeersmodel geen filevorming ten gevolge van het RWT op de A12 verwacht.
39. De berekeningen voor de luchtkwaliteit zijn gebaseerd op het meest recente verkeersmodel en er is conform voorschrift rekening gehouden met de nu geldende achtergrondwaarden .
40. Het hemelwater buiten het grondwaterbeschermingsgebied wordt niet direct op de sloot geloosd maar geïnfiltreerd via de berm. In het grondwaterbeschermingsgebied wordt het hemelwater met riolering opgevangen en buiten bovengenoemd gebied geïnfiltreerd in de bodem.
41. De Provincie heeft die verwachting op basis van het ecologisch onderzoek niet.

Voorstel aan Provinciale Staten

De zienswijze *ongeground* verklaren. Naar aanleiding van punt 29 zal de toelichting van het plan uitgebreid worden.

#### **Ad 40. Indiener 40**

1. In algemene zin ageert indiener tegen het voorliggende inpassingsplan omdat de onderliggende berekeningen op onderdelen innerlijk tegenstrijdig en onvolledig zijn, dat vandaar uit onjuiste conclusies zijn getrokken waardoor varianten niet juist zijn gewogen en het nu in het geding zijnde tracé niet als voorkeurstracé kan worden aangemerkt ten koste van het Meerpaaltracé in combinatie met het nulplusalternatief. Voorts leidt de aansluiting van het gekozen tracé met de A12 tot onaanvaardbare toename van geluidhinder en fijnstof in de kern Bunnik.

#### Effecten RWT op ontsluiting Houten

2. Uit de MER fase A blijkt dat de Meerpaalvariant beter is voor de ontsluiting van Houten. Door de gekozen waarderingsschaal zijn beide varianten gelijk beoordeeld hetgeen onjuist is.
3. Het nulplusalternatief is, in strijd met de startnotitie, alleen kwalitatief beoordeeld en niet kwantitatief zoals de andere alternatieven. Daarnaast zijn voor dit alternatief verkeerde conclusies getrokken. Uitgaan van de Intensiteit/Capaciteit (I/C) verhouding is in deze veel maatgevender. Door dit niet te doen zijn beoordelingen van de alternatieven nulplus en 6 veel ongunstiger uitgevallen hetgeen onjuist is.
4. Meenemen van intensiteiten in 2020 op alternatieven Meerpaal en RWT is onjuist omdat dit niets zegt over de ontsluiting van Houten.
5. De conclusie dat afname op de Utrechtseweg bij het Meerpaaltracé nihil is, is onjuist want variant 9 geeft wel een positief effect te zien.
6. De weergave van GS dat door de aanleg van de RWT de intensiteiten op de N409 en de Staart afnemen met 11 % t.o.v. de autonome ontwikkeling, waardoor voor RWT kan worden gekozen, is suggestief. Mede afhankelijk van de oplossing voor de Ring Utrecht is het effect van de Meerpaalvariant veel groter.
7. Intensiteiten is niet een goed criterium om effecten aan te geven. Verlies/winst reistijd is een veel beter criterium. BRU en RWS hanteren dit criterium ook. Op basis van dit criterium wordt er in de ochtendspits op beide ontsluitingswegen van Houten geen enkele winst in reistijd verwacht door aanleg van de RWT. In de avondspits is de winst in enkele minuten uit te drukken.

#### Effecten op het hoofdwegennet

8. Toename van de intensiteit op de A12 vanwege het RWT is veel hoger dan is weergegeven. Hierdoor moet de waardering negatief uitvallen en niet 0/-.
9. Niet gedeeld wordt de conclusie dat de resulterende beoordeling neutraal is wat betreft de intensiteit op de rijkswegen. Deze moet negatief zijn.
10. Voor het RWT moet een extra aansluiting op de rijksweg worden gemaakt hetgeen verstoringen van het verkeersbeeld (o.a. snelheid) tot gevolg heeft. Dit effect heeft de Meerpaalvariant niet omdat hiervoor al een aansluiting aanwezig is. Beoordeling van de snelheid(seffecten) kan de keuze voor een variant beïnvloeden.

11. Omdat de capaciteit van de rijkswegen wordt uitgebreid is overigens ook de intensiteit een onjuist criterium.

#### Effecten op het verkeer in het buitengebied

12. In de berekeningen is er van uitgegaan dat de Achterdijk een spitsafsluiting krijgt. Hierover is nog geen besluit genomen. Daarom kunnen alternatieven op dit aspect niet goed beoordeeld worden.
13. Uit de effecten van varianten op de spitsperiode blijkt dat het RWT in de ochtendspits een grote toename te zien geeft van de intensiteiten in het buitengebied (waardering: -). In combinatie met de waardering voor de avondspits kan de conclusie slechts een neutrale (0) waardering zijn en niet een positieve (+).
14. De conclusie dat het RWT een substantiële afname laat zien op Oosteromdijkje, N410 en Binnenweg is onjuist. Alleen op N410 is sprake van een afname.

#### Beoordelingscriteria

15. Niet is aangegeven hoe de samenvoeging is gebeurd per variant van de alternatieven voor de Ring Utrecht. Daarnaast ontbreekt een variant (6) in de betreffende tabel.
16. Vanwege een aantal onjuiste aannames en beoordelingen resulteert Meerpaal uiteindelijk in een duidelijk positievere beoordeling in vergelijking met het RWT.
17. Toevoeging van beoordelingscriteria die niet zijn genoemd in de startnotitie of advies cie. MER is niet geoorloofd. De indruk wordt gewekt dat deze criteria zijn toegevoegd om het te kiezen alternatief alsnog zo positief mogelijk te presenteren.
18. Ook de toevoeging van het criterium "advies van RWS" is onheus. Dat RWS aangeeft dat het RWT voor de korte termijn voor de ontsluiting van Houten het meest adequaat is, is achterhaald en in tegenspraak met de uitkomsten van de MER A. Het advies is van vóór de herijking, houdt geen rekening met PRU en het RWT wordt niet voor de korte maar voor de lange termijn aangelegd.
19. Het argument in de statenbrief van 16 november 2010 dat RWS zich uitspreekt tegen het Nulplusalternatief is niet valide. RWS geeft slechts aan dat dit alternatief elementen bevat die vanwege de spitsstrook op de A27 onmogelijk zijn. Welke elementen dat zijn wordt niet aangegeven. Bovendien geldt dit argument maar voor de korte termijn omdat ca 5 jaar na de geplande aanleg van het RWT al de verbreding van de A27 plaatsvindt.

#### Robuustheid

20. Om een alternatieve ontsluiting te hebben als op A27 ter hoogte van Lunetten een knelpunt ontstaat, is het RWT nodig. Dit criterium legt daarom groot gewicht in de schaal. Het houdt er echter geen rekening mee dat ca 5 jaar na de geplande aanleg van het RWT de A27 wordt verbreed en doorgaand en plaatselijk verkeer wordt gescheiden, waardoor het ontstaan van een knelpunt sterk wordt verminderd. Het argument robuustheid zou dus ook maar voor 5 jaar gelden. Rekening houdend met planstudie Ring Utrecht zou voor robuustheid het voordeel van het RWT t.o.v. Meerpaal niet dan wel veel minder gelden.

#### Effecten Rijsbruggerweg

21. In de berekeningen in MER A is er van uitgegaan dat de Achterdijk een spitsafsluiting krijgt. Hierover is nog geen besluit genomen. Deze is dus ten onrechte als autonome ontwikkeling meegenomen.
22. Uit bijlage 14 blijkt dat de geraamde intensiteiten in 2020 op de Achterdijk in de situatie met de rotonde en zonder spitsafsluiting fors lager zijn dan in de MER, stap C zijn genoemd. Onduidelijk is welke cijfers juist zijn. Als bijlage 14 juist is, is een spitsafsluiting minder aantrekkelijk en zou het reëler zijn geweest in MER stap A de alternatieven zonder spitsafsluiting van de Achterdijk met elkaar te vergelijken. In dat geval zou de Meerpaalvariant, met name wat betreft de verkeersdruk in het buitengebied, een groter effect hebben gehad dan de Rijsbruggerweg. In MER stap A staat juist het omgekeerde.
23. Het effect van het RWT met ongelijkvloerse kruising op de intensiteit van de Achterdijk is veel geringer dan een spitsafsluiting alleen. Daarom scoort het RWT voor het verkeer in het buitengebied slechter dan enkel een spitsafsluiting van de Achterdijk.

24. Doordat de intensiteit van het RWT in geval van ongelijkvloerse kruising veel lager is dan met een rotonde zonder spitsafsluiting is het effect van de RBW op het buitengebied dan waarvoor in MER A, bij de keuze van het RWT is uitgegaan. Daardoor zal de Meerpaal relatief beter scoren op dit aspect dan het RWT.
25. De berekende intensiteiten t.a.v. autonome ontwikkeling bij "Effecten ongelijkvloerse kruising Achterdijk" verschillen een factor 8,5 t.o.v. de berekende intensiteiten t.a.v. autonome ontwikkeling MER A. Welk cijfer is nu juist. Tevens worden daardoor ook de beoordelingen in MER A onbetrouwbaar.

#### Kosten

26. In tegenstelling tot het gestelde in MER A (Meerpaal is duurder dan RWT) blijkt thans dat het RWT de duurste is van alle onderzochte varianten. Ook om deze reden dient het RWT te worden heroverwogen.

#### Onderzochte varianten

27. De nulplusvariant is in MER A vergeleken met een andere referentiesituatie dan de overige varianten. Daardoor is de nulplusvariant niet vergelijkbaar met de andere varianten en is ook de score van deze variant niet duidelijk.

#### Geluid

28. De berekende geluidbelastingen voor dezelfde woningen in Bunnik zijn onverklaarbaar veel lager dan de berekende geluidbelastingen in het akoestisch onderzoek van september 2009 door RWS t.b.v. de verbreding van de A12. Hetgeen duidt op grote verschillen in aannamen van het toegepaste rekenmodel.
29. De geluidbelastingen in het akoestisch rapport van RWS liggen ver boven de voorkeursgrenswaarde resp. de maximale ontheffingswaarde. Uitgaande van deze belastingen zijn de voorgestelde maatregelen ver onvoldoende om op de kritische locaties te kunnen voldoen aan de voorgestelde voorkeursgrenswaarde. Een herberekening van de geluidbelasting is gewenst. Hierbij dient betrokken te worden dat door de hoge ligging van het viaduct van het RWT over de A12 het geluidniveau op de kritische locaties extra wordt beïnvloed.
30. Onduidelijk is voorts waarom de resultaten van het akoestisch onderzoek t.b.v. het voorontwerp IP 1 á 2 dB(A) hoger zijn dan t.o.v. het ontwerp IP. Het enige verschil in uitgangspunten is de ondertunneling van de Achterdijk, doch dit heeft geen effect op de geluidbelasting van de kritische locaties.
31. Voor de modellering van de verkeersintensiteiten op de Achterdijk is uitgegaan van een toename van de intensiteit van totaal 5%. Uit vergelijking van de huidige situatie in MER A met de referentiesituatie in 2020 blijkt sprake van een toename van 53 % in tien jaar. Dit betekent dat intensiteiten en geluidbelasting op de Achterdijk veel hoger is dan aanvankelijk is aangenomen. Daarom moeten de berekeningen worden overgedaan om te bezien of sprake is van een toename van de belasting van meer dan 2 dB(A).
32. Ook voor de modellering van de intensiteiten van 2020 - 2025 voor de Achterdijk is een te lage inschatting gemaakt van de stijging. Hetzelfde geldt voor het RWT. Onduidelijk is waarom in de periode 2020 – 2025 de groei een factor 3 á 4 lager zal zijn dan de periode 2010 – 2020. Doorzetting van de groei van 2010 – 2020 over de vervolgperiode betekent een toename van de intensiteit en derhalve een hogere geluidbelasting dan nu is berekend.
33. In MER A is aangegeven dat vóór 2013 voor de Achterdijk de intensiteit op het deel Marsdijk-Binnenweg een factor 3 hoger is dan op het deel Binnenweg-N401. Uit het akoestisch onderzoek blijkt dat deze factor 18 is. Dit heeft grote invloed op de berekende geluidbelasting op de Achterdijk.
34. Duidelijkheid is gewenst m.b.t. deze aannames om de resultaten van de geluidberekeningen goed te kunnen beoordelen.
35. De aangehouden intensiteiten in bijlage 23 voor 2025 voor de Rijsbruggerweg zijn slechts 9% hoger dan die voor de Achterdijk. Uit bijlage 14 blijkt echter dat in 2020 de intensiteit op het RWT 143% hoger is dan op de Achterdijk. Dit verschil is onduidelijk. Niet verwacht wordt dat tussen 2020 en 2025 het verschil zal veranderen. Dit betekent dat de gehanteerde intensiteiten



voor het RWT in 2025 voor de akoestische berekeningen veel te laag zijn. En daarmee ook de berekende geluidniveaus.

36. De modelberekeningen t.b.v. het IP van juni 2011 zijn niet aangetroffen. Daarom kan niet worden nagegaan of rekening is gehouden met de verlenging van de baan van Fectio.
37. Niet is na te gaan waarom m.b.t. de geluidbelasting van de spoorlijn de gegevens uit 2007 zijn opgehoogd met 1,5 dB.
38. Onduidelijk is waarom is gekozen voor één geluidsschermbaan van 1 meter hoog en niet voor een deel van het traject voor een scherm van 2 meter, hetgeen volgens de berekeningen zou moeten.
39. Ook rijst de vraag waarom slechts voor het zuidelijk gedeelte van het traject is gekozen voor geluidarm asfalt en niet ook voor het noordelijk deel. Wat zijn daarvan de extra kosten en het effect op de geluidbelasting?
40. Aanvragen van hogere grenswaarden mag slechts indien de gecumuleerde geluidbelastingen niet leiden tot een onaanvaardbare geluidbelasting. De cumulatieve geluidbelasting voor de panden Groeneweg 168 en 170 is ook, na aftrek hoger dan het wettelijk toegestane maximum. Er kan dus geen hogere grenswaarde worden aangevraagd. Welke maatregelen worden daarvoor genomen? Deze ontbreken in de onderbouwing.
41. Uit een vergelijking van de rekenresultaten van enkele punten blijken er niet-logische verschillen te zijn. Dit duidt op rekenfouten. Het is daarom gewenst meer duidelijkheid te geven over de uitgangspunten in de berekeningen.
42. Vanwege de aansluiting van de Rijsbruggerweg op de A12 vindt op de A12 een reconstructie plaats. Als de toename van het geluidniveau vanwege deze reconstructie meer is dan 2 dB dient volgens de Wet een toetsing aan de grenswaarden plaats te vinden. Is dat gebeurd?

#### Lucht

43. Wat betreft luchtonderzoek is uitgegaan van een koude aansluiting tussen Achterdijk en Rijsbruggerweg. Dit is onjuist omdat ten tijde van het onderzoek al bekend was dat er een ongelijkvloerse kruising zou komen. Hierdoor zijn de onderzoeken ten aanzien van de Achterdijk onbetrouwbaar.
44. In tegenstelling tot het geluidonderzoek wordt bij het luchtonderzoek als peiljaren 2015 en 2020 gehanteerd. Waarom is niet hetzelfde jaar als bij het geluidonderzoek (2025) genomen?
45. Uit de gegevens blijkt dat voor de berekeningen van de luchtkwaliteit geen rekening is gehouden met de verlenging van de baan van Fectio, die in dezelfde periode plaatsvindt. Waarom dat niet is gebeurd is onduidelijk.
46. Niet verklaard wordt waarom de concentraties NO<sub>2</sub> in de autonome situaties in 2015 en 2020 lager zijn dan in 2010.
47. Aangegeven is dat de concentraties moeten worden afgerond op 1 cijfer achter de komma. Dat betekent dat de concentratie NO<sub>2</sub> in 2015 van 40,4 hoger is dan de normwaarde van 40,0.

#### Lengteprofiel

48. In het lengteprofiel is ter plaatse van de noordelijke oprit op de A12 geen rekening gehouden met de baan van Fectio. Het ontwerp zoals het er nu ligt is onuitvoerbaar en dus onjuist. Omdat er geen rekening is gehouden met een extra kunstwerk ten behoeve van de baan van Fectio en het spoor zullen de kosten hoger zijn dan de nu reeds geraamde € 33.6 miljoen.

#### Standpunt Gedeputeerde Staten

1. De vermeende innerlijke tegenstrijdigheid en onvolledigheid van de onderliggende berekeningen is niet expliciet gemaakt waardoor een inhoudelijke reactie niet mogelijk is. In de navolgende punten zal meer specifiek op deze zienswijze worden ingegaan.
2. Voor de beoordeling van de uitkomsten van het MER wordt verwezen naar het thema "integrale afweging mer-resultaten". Ten aanzien van de gehanteerde waarderingsschalen wordt opgemerkt dat elke indeling arbitrair is. Om die reden zijn ook de absolute waarden opgenomen zodat een ieder een eigen afweging kan maken.
3. In de startnotitie (vermoedelijk is hier de NRD bedoeld) is geen nulplusalternatief benoemd. Wel is in de zienswijzennota op deze NRD toegezegd een nadere analyse uit te voeren van een

dergelijke nulplusalternatief. Deze analyse is als bijlage 2 van het document “Ontsluiting Houten, herijking alternatieven, rapportage verkeersmodelberekeningen tbv het mer, Grontmij 11 november 2010” opgenomen. Dit nulplusalternatief is zoveel mogelijk op dezelfde wijze beoordeeld als de overige alternatieven en als zodanig ook in de desbetreffende tabellen opgenomen. Onderkend is dat de beoordeling van varianten op basis van afname van de intensiteit niet opgaat voor het nulplusalternatief vanwege de capaciteit die in dit alternatief wordt toegevoegd (zie hoofdstuk 6.3.1. van het MER A). Om die reden is dit alternatief kwalitatief beoordeeld. Uit deze kwalitatieve analyse blijkt dat het oplossend vermogen van dit nulplusalternatief niet zozeer bepaald wordt door intensiteiten maar door de beperkte ruimte voor het invoegend verkeer vanaf De Staart naar de A27 als gevolg van maatregelen op de A27 in het kader van de Planstudie Ring Utrecht. Variant 6 is in tabel 6.3.7 opgenomen onder het kopje “N409/A27”.

4. De intensiteiten 2020 van de alternatieven Meerpaal en RWT vormen samen met de intensiteiten van de andere uitvalswegen (N409 en De Staart) een beeld van de totale ontsluiting van Houten. Daarnaast zijn de intensiteiten voor 2020 opgenomen zónder aanvullende ontsluitingsstructuur (tabel 6.1 onder A van het MER A).
5. Het gestelde is juist. Om die reden is in het MER opgemerkt dat *“het Meerpaalalternatief bij nulalternatief 2 meer effect heeft dan in nulalternatief 1”*. Dit geldt in het bijzonder voor variant 9.
6. De aangehaalde toelichting in de Statenbrief heeft betrekking op uitsluitend het RWT, aangezien PS eerder haar voorkeur voor dit tracé heeft uitgesproken. Overigens vormt deze Statenbrief geen onderdeel van het IP. Zienswijzen op deze Statenbrief vallen dan ook buiten het kader van deze terinzagelijking.
7. In de berekende intensiteiten is de capaciteit verwerkt. Het verkeersmodel legt namelijk een relatie tussen capaciteit en rijsnelheid. Wanneer de intensiteit de capaciteit van een wegvak nadert zal het verkeersmodel het betreffende wegvak een lagere rijsnelheid toekennen waardoor alternatieve routes aantrekkelijker kunnen worden. Op deze wijze is de capaciteit verdisconteerd in het gehanteerde verkeersmodel. In de uiteindelijke, geprognostiseerde intensiteiten is de capaciteit van wegvakken dus verwerkt. Het voorgestelde alternatief van winst/verlies in reistijden heeft als nadeel dat routes moeten worden geselecteerd waarvan de keuze arbitrair is. De genoemde resultaten uit de aangehaalde studie naar de oostelijke ontsluiting van Houten kunnen niet zonder meer van toepassing worden verklaard op de studie naar de ontsluiting van Houten vanwege verschillende uitgangspunten. Overigens zijn in de NRD de criteria voor deze studie vastgelegd. Daarbij is voor het aspect verkeer o.a. gekozen voor het criterium “afname verkeersdruk Houten (De Staart en Utrechtseweg). Bij de terinzagelijking van deze NRD zijn hierop geen zienswijzen ontvangen.
8. Het effect van de RWT op de A12 betreft zowel de toename op het gedeelte tussen Lunetten en de nieuwe aansluiting RWT als de afname op het gedeelte tussen de nieuwe aansluiting RWT en de bestaande aansluiting Bunnik. Verder zijn ook de effecten van het verkeer op de A27 in de beoordeling betrokken. Het gestelde dat de intensiteit op A27 in variant 7 licht toeneemt (0,1 %) is juist.
9. Zie het antwoord onder indiener ad 40, punt 8.
10. Het feit dat voor het Meerpaalalternatief geen nieuw viaduct nodig is, komt tot uitdrukking in de kosten. Deze komen in zijn totaliteit uit op eenzelfde niveau als het RWT. De snelheidseffecten op het hoofdwegennet kunnen inderdaad van belang zijn bij de keuze voor een alternatief. In dat verband is onderkend dat de toename van het verkeer op de A12 tot lichte verstoring kan leiden. Anderzijds beschouwt RWS de Meerpaal niet als een reële oplossing zolang sprake is van een spitsstrook op de A27. Op dit moment is nog geen zicht op de lange termijn oplossing voor dit deel van de A27.
11. Zie het antwoord onder indiener ad 40, punt 7.
12. In het kader van de herijking van de alternatieven zijn de effecten van mogelijke toekomstige maatregelen zoals deze spitsafsluitingen en de PRU inzichtelijk gemaakt (MER stap A en B). Op

basis van deze inzichten is beoordeeld of de aanvankelijke keuze die is gebaseerd op het MER uit 2007 nog steeds van kracht is. Voor het Inpassingsplan zelf is een MER opgesteld (stap C) dat NIET van deze spitsafsluitingen uitgaat, evenmin als van de PRU. Deze vormen inderdaad nog geen vastgesteld beleid.

13. Bij de effectbeoordeling zijn niet de spitsperiodes gehanteerd, maar de etmaalwaarden. In dat geval scoort het RWT een '+' bij de gehanteerde waarderingsschalen.
14. Deze conclusie heeft betrekking op het volledige buitengebied dus zowel Tureluurweg, Binnenweg, Achterdijk, N410 en Oostromsdijkje. De betreffende intensiteiten voor al deze wegen staan onder "B" in tabel 6.4 en de bijbehorende percentages op etmaalniveau in tabel 6.5. Op het niveau van de afzonderlijke wegen kunnen de effecten groter of kleiner zijn.
15. De samenvoeging van de uitkomsten van dezelfde varianten uit de 2 nulalternatieven van de PRU heeft plaatsgevonden door deze bij elkaar op te tellen. Overigens is die uitkomst in de meeste gevallen voor beide varianten gelijk. Variant 6 is in tabel 6.3.7 opgenomen onder de kop "N409/A27".
16. In hierboven gegeven beantwoording van deze indiener is de stelling dat het Meerpaalalternatief beter scoort dan het RWT van commentaar voorzien.
17. De criteria "Bijdrage aan tangentiële OV-verbindingen, gewenste hoofdfietsroutes en robuustheid" zijn toegevoegd op basis van de zienswijzen op de NRD. Het standpunt van RWS is van belang omdat de ontsluiting van Houten mogelijk gevolgen heeft voor de autosnelwegen waarvan RWS wegbeheerder is. RWS heeft voor haar advies kennis genomen van het concept-MER en dus ook van de lange termijn effecten van de varianten. Het gestelde dat RWS het RWT voor de lange termijn niet de meest voor de hand liggende variant beschouwt, kan niet uit de brief worden afgeleid.
18. In de desbetreffende brief van RWS staat onder resumé "... dat een toekomstvaste oplossing voor de ontsluitingsproblematiek van Houten moet worden gekozen. Het Nulplusalternatief valt daarmee direct af." Het is aan RWS om haar standpunt al dan niet nader te onderbouwen.
19. Zie het antwoord onder indiener ad 40, punt 18. Verder wordt opgemerkt dat de besluitvorming over een mogelijke verbreding van de A27 ter hoogte van Houten nog niet is genomen.
20. Bij de beoordeling van het aspect 'robuustheid' is uitgegaan van de PRU. De verwachte capaciteitsuitbreiding bij deze Planstudie betekent echter niet automatisch dat zich geen calamiteiten op de Ring Utrecht kunnen voordoen. Bovendien is vooral de situatie ten oosten en zuiden van Lunetten van belang. Daar is geen onderscheid in hoofd- en parallelbanen voorzien. Zie ook 4.1.1.d "Robuustheid".
21. Het gestelde dat een combinatie van het RWT zonder spitsafsluiting op de Achterdijk tot een ongunstige score zou leiden voor het buitengebied is juist. Daarnaast is echter ook de kruisingsvorm van de RWT met de Achterdijk van belang. In het MER A is van een turbo-rotonde uitgegaan die nieuw, oneigenlijk verkeer door het gebied introduceert. Mede om die reden is nu gekozen voor een ongelijkvloerse kruising waardoor dit ongunstige effect wordt voorkomen. Per saldo wijzigt de situatie voor het buitengebied daarmee niet of nauwelijks.
22. In de rapportage "Ontsluiting Houten, Herijking Alternatieven" van 18 februari 2011 zijn voor de Achterdijk foutieve intensiteiten vermeld. In de rapportage "Ontsluiting Houten, beschouwing effecten ongelijkvloerse kruising Rijsbruggerwegtracé en Achterdijk" (bijlage 14 OIP) zijn de juiste intensiteiten weergegeven. Onderaan tabel 2.2 van deze rapportage wordt melding gemaakt van deze omissie in de andere rapportage. Wat het effect in MER A zou zijn geweest als in dit MER gerekend zou zijn zónder spitsafsluiting op de Achterdijk is onduidelijk. Het trachten af te leiden van deze effecten uit onderzoeken met verschillende uitgangspunten (bijv. ook de Planstudie Ring Utrecht) is onderzoekkundig niet verantwoord. In MER A is gekozen voor berekeningen mét een spitsafsluiting vanwege de doelstelling de leefbaarheid in het buitengebied te bevorderen.
23. Indiener geeft een analyse weer die zich richt op de vraag of het RWT dan wel een spitsafsluiting op de Achterdijk beter scoort voor het buitengebied. Primair gaat het echter om de ontsluiting van Houten naar het autosnelwegennet. Daarbij zijn de gevolgen voor het buitengebied

- betrokken. Een spitsmaatregel op de Achterdijk kan daarbij een bijdrage leveren. Opgemerkt wordt dat een dergelijke spitsmaatregel vooral gevolgen heeft voor oneigenlijk verkeer vanuit Wijk bij Duurstede en Werkhoven richting Vechten. De keuze voor het RWT of Meerpaal heeft op dit oneigenlijke verkeer nauwelijks invloed.
24. Het MER A vergelijkt de effecten van de alternatieven op de onderzochte criteria op basis van gelijkblijvende uitgangspunten zodat een objectieve vergelijking mogelijk is. Bij de uitwerking van het gekozen voorkeustracé is op basis van de zienswijzen op de VOIP en hoorzitting gekozen voor een ongelijkvloerse kruising. De effecten uit het MER A kunnen daardoor verschillen met die uit het MER C. Deze verschillen zijn echter niet doorslaggevend voor de keuze van het voorkeursalternatief.
  25. Indiener maakt een vergelijking tussen uitkomsten uit MER A en MER C. Een dergelijke vergelijking is echter niet mogelijk doordat beide MER-ren op andere uitgangspunten zijn gebaseerd bijv. de PRU.
  26. Het gestelde op blz. 97 van MER A dat de kosten voor het Rijsbruggerwegtracé gunstiger zijn dan het Meerpaalalternatief is inderdaad onjuist en had nog betrekking op de kostenraming uit het MER 2007. Een nadere vergelijking van beide alternatieven had tot resultaat dat de kosten voor de Meerpaal naar beneden zijn bijgesteld waardoor beide alternatieven op eenzelfde kostenniveau liggen. De bijgestelde kostenraming voor het Meerpaalalternatief zijn verder in de afweging betrokken.
  27. Het Nulplusalternatief is primair vergeleken met de maatregelen uit het vervolg op de Spoedwet Wegverbreding om de haalbaarheid voor de korte termijn te kunnen bepalen. Later is een analyse uitgevoerd voor de situatie waarbij de maatregelen uit de Planstudie Ring Utrecht zijn toegevoegd (zie verkeersrapport). Overigens is in de NRD (bijlage 9 van het OIP) geen Nulplusalternatief benoemd. Dat heeft pas plaatsgevonden in de Zienswijzennota op deze NRD.
  28. Zie 4.1.6. "Geluid".
  29. Zie 4.1.6. "Geluid".
  30. De resultaten van het akoestisch onderzoek ten behoeve van het VOIP vallen hoger uit dan de resultaten van het OIP. Dit is een logisch gevolg van het verschil in de verkeersintensiteiten op RWT dat veroorzaakt wordt doordat in het VOIP een rotonde ligt op het kruispunt van het RWT met de Achterdijk waarbij uitwisseling van verkeer tussen het RWT en de Achterdijk mogelijk is. In het OIP is bij de Achterdijk een ongelijkvloerse kruising met het RWT opgenomen, waarbij geen uitwisseling van verkeer tussen beide wegen mogelijk is. Dit heeft tot gevolg dat de verkeersintensiteit op het RWT in het OIP lager zijn dan in het VOIP; het resultaat van deze lagere verkeersintensiteiten is dat de berekende waarden voor de geluidsniveaus gemiddeld circa 1 à 1,5 dB lager uitvallen dan in het VOIP.
  31. De groei tussen 2010 en 2020 is een resultante van een modelberekening waarbij alle bekende ruimtelijke ontwikkelingen zijn verdisconteerd. Voor geluidberekeningen zijn de geluidniveau's van het jaar vóór openstelling (ca 2013) en 10 jaar na openstelling van belang (2025). Voor het bepalen van de intensiteiten voor deze beide jaren is gebruik gemaakt van de modelresultaten van 2020. Voor het jaar vóór openstelling zijn de intensiteiten van 2020 met 1 % per jaar in mindering gebracht. Deze werkwijze is arbitrair maar voorkomt dat bij een grotere reductiefactor een te lage intensiteit zou worden gehanteerd. Voor de intensiteiten voor 2025 (10 jaar na openstelling) is een factor van 1 % per jaar gehanteerd omdat voor 2025 nog geen vastgesteld ruimtelijk beleid is ontwikkeld. Om die reden is uitgegaan van een groeifactor die globaal overeenkomt met een autonome groei van het verkeer dus zonder ruimtelijke ontwikkeling.
  32. Zie antwoord op indiener ad 40, punt 31.
  33. De groeifactor van het verkeer tussen genoemde wegvakken van de Achterdijk kunnen niet met elkaar worden vergeleken omdat ze zijn gebaseerd op verschillende uitgangspunten, met name wat betreft de PRU. Tabel 4.1 MER stap A is gebaseerd op de autonome situatie met spitsafsluiting. Tabel 4.2 van MER stap C is gebaseerd op de intensiteiten in 2020 zonder spitsafsluiting. De groei van het verkeer kan daarom niet worden afgeleid uit de vergelijking van

- deze beide tabellen. De voor het akoestisch onderzoek gebruikte verkeersintensiteiten zijn in het onderzoeksrapport vermeld (zie bijlage 24 van het IP).
34. Bij het akoestisch onderzoek is uitgegaan van de intensiteiten van het verkeersmodel ten behoeve van het inpassingsplan. Dit is het model met een ongelijkvloerse kruising bij de Achterdijk (zie tabel 2.2 van bijlage 14 van het IP).
  35. De vergelijking van de groeifactor voor de Achterdijk ten opzichte van de groeifactor voor het RWT is onjuist geïnterpreteerd. In de betreffende bijlage 2 van het akoestisch onderzoek (bijlage 23) geldt de intensiteit van de Achterdijk voor beide rijrichtingen samen terwijl voor het RWT de rijrichtingen afzonderlijk zijn weergegeven.
  36. De geluidberekeningen zijn uitsluitend gebaseerd op de intensiteiten van het RWT. De gevolgen van een doorgetrokken Baan van Fectio op het gebied van geluid zullen in het kader van dat project worden bepaald.
  37. De gegevens van het geluid veroorzaakt door de spoorlijn zijn afkomstig uit het Akoestisch spoorboekje (ASWIN). ProRail stelt zelf geen prognoses meer op voor de toename van het railverkeer, maar heeft deze taak uitbesteed aan Deltarail. Deltarail is een onderzoeks- en adviesbureau dat in opdracht en onder verantwoording van ProRail zorg draagt voor de gegevensbestanden van ASWIN, waaronder gegevens voor geluidberekeningen. In ASWIN wordt aangegeven dat voor de toename van geluid voor de toekomst uit moet worden gegaan van 1,5 dB t.o.v. de situatie in 2007.
  38. Er is niet gekozen voor een scherm van twee meter hoog. Het toepassen van een scherm van een meter zorgt ervoor dat het aantal woningen aan de noordzijde van de A12 dat ten gevolge van de fly-over over het RWT een hogere geluidbelasting ontvangt dan 48 dB beperkt wordt tot drie. Het betreft hierbij alleen de bovenste verdieping. Op de begane grond voldoen de drie woningen (ten gevolge van geluid van het RWT) aan de voorkeursgrenswaarde van 48 dB. De extra kosten van een scherm van twee meter over een lengte van 115 meter zijn economisch niet verantwoord ten opzichte van de geringe vermindering van de geluidbelasting op de drie woningen. Wettelijk is het niet verplicht een scherm van twee meter te plaatsen.
  39. Op het noordelijk deel van het RWT is niet gekozen voor geluidreducerend asfalt (GRA), omdat er geen woningen zijn tussen de Achterdijk en de A12 die een geluidbelasting ontvangen van meer dan 48 dB. Geluidbelastingen gelijk aan of minder dan de 48 dB –grens zijn volgens de Wet geluidhinder altijd toelaatbaar. Het toepassen van GRA is hier dus niet nodig. De vraag over de meerkosten van GRA tegenover een standaard deklaag is daarmee niet meer opportuun.
  40. De woningen Groeneweg 168 en 170 hebben een in het verleden vastgestelde grenswaarde van 63 dB (volgens oude Wet geluidhinder). Deze waarde wordt door het RWT niet overschreden.
  41. Zie 4.1.6. "Geluid". Het verschil in rekenresultaten voor enkele punten die zowel in het akoestisch onderzoek van het RWT zijn berekend, alsook in het onderzoek van RWS voor het wegaanpassingsbesluit A12, zijn een logisch gevolg van het feit dat het twee verschillende wegen en twee verschillende onderzoeken betreft. De berekende resultaten voor de A12 zijn bovendien uitgedrukt in L-etmaal (oude reken- en voorschrift) en voor het RWT in L-den. Het gebruik van L-den wordt sinds 2007 voorgeschreven in een EU-richtlijn voor omgevingsgeluid. L-den valt gemiddeld ongeveer 2 dB lager uit dan L-etm.
  42. Het akoestisch onderzoek heeft het RWT in aansluiting op de A12 beschouwd als 'nieuwe weg'. Er geldt dan een lagere drempel om noodzakelijke maatregelen te treffen voor direct omwonenden dan wanneer de in/uitvoegstrook op de A12 zou worden gekenmerkt als een reconstructie van de snelweg vallend onder Rijkswaterstaat. In dit laatste geval zou sprake zijn van de zogenaamde salamitactiek, waarbij de weg in stukken opgeknipt wordt en de integraliteit van het geheel onderkend wordt. Er is hierbij dus uiteindelijk gekozen ten gunste van de direct omwonenden.
  43. In het luchtonderzoek is niet uitgegaan van een koude aansluiting maar van een ongelijkvloerse kruising bij de Achterdijk.
  44. De jaren 2015 en 2020 zijn jaren waarvoor volgens de Wet luchtkwaliteit de berekening gemaakt moet worden. 2015 is een belangrijk jaar omdat per 1 januari 2015 voldaan moet

worden aan de grenswaarden voor NO<sub>2</sub>. Ook dient getoetst te worden 1 jaar na openstelling van de weg, hetgeen eveneens 2015 is. Voor de noodzakelijke doorkijk naar de toekomst is gekozen voor het jaar 2020, omdat de tendens is dat auto's schoner worden en dat op de korte termijn de luchtvervuiling groter is dan op de langere termijn.

45. De verlenging van de Baan van Fectio en het RWT zijn onafhankelijk van elkaar staande en opeenvolgende trajecten. Daarom is de Baan van Fectio geen onderdeel van dit inpassingsplan. Daar zal door het bevoegd gezag een aparte procedure voor moeten worden doorlopen.
46. De concentraties voor NO<sub>2</sub> nemen af door het schoner worden van het wegverkeer doordat nieuwe generaties auto's en vrachtauto's steeds minder schadelijke stoffen waaronder ook NO<sub>2</sub> uitstoten. Deze ontwikkeling is verwerkt in de berekeningsmodellen voor de luchtkwaliteit.
47. Volgens het rekenvoorschrift van de Wet luchtkwaliteit wordt 40,4 naar beneden afgerond op 40. Er is derhalve geen sprake van overschrijding van een grenswaarde.
48. Het ontworpen lengteprofiel van de noordelijke toerit is uitgangspunt voor de hoogteligging van de Baan van Fectio ter plaatse. Uit de schetsontwerpen blijkt dat een verlenging van de Baan van Fectio qua hoogte inpasbaar is. Over de hogere kosten ten gevolge van de kruising met de Baan van Fectio vindt apart overleg plaats met ProRail.

Voorstel aan Provinciale Staten  
De zienswijze *ongeground* verklaren.

#### **Ad 42. Indiener 42**

1. De benaming van de drinkwaterproductielocatie Bunnik is niet altijd consequent. Voorgesteld wordt om de benaming 'drinkwaterproductielocatie Bunnik' te hanteren.
2. De benaming van de verschillende beschermingsgebieden rond de drinkwaterproductielocatie Bunnik is niet eenduidig. Voorgesteld wordt om de officiële benaming vanuit de Provinciale Milieuverordening te gebruiken; waterwingebied, grondwaterbeschermingsgebied en 100-jaarsaandachtsgebied.
3. Het wordt op prijs gesteld als rond de infiltratievoorziening een monitoringspunt wordt gemaakt teneinde de grondwaterkwaliteit te monitoren. Middels monitoring kan de invloed van infiltratie van wegwater op de grondwaterkwaliteit worden bepaald. Verwacht wordt dat er nadere maatregelen worden getroffen om de waterkwaliteit te borgen.
4. Bij calamiteiten op de weg in het grondwaterbeschermingsgebied dienen direct noodzakelijke maatregelen te worden getroffen ter bescherming van de grondwaterkwaliteit. Infiltratie van wegwater via het infiltratiepunt dient dan direct te worden stopgezet en Vitens dient direct op de hoogte gesteld te worden.
5. Verzocht wordt de twee aanwezige drinkwatertransportleidingen, inclusief een bijbehorende strook van 7 meter ter weerszijden van de hartlijn van de beide leidingen op de plankaart weer te geven en tevens planregels op te nemen voor de genoemde transportleidingen, die de leidingen beschermen tegen activiteiten waarbij binnen de genoemde strook de grond wordt geroerd zoals bij bouwen.
6. Indien verplaatsing van de bestaande waarnemingsputten van Vitens noodzakelijk blijkt te zijn, dan dienen de kosten daarvan voor rekening van de provincie Utrecht te komen.

Standpunt Gedeputeerde Staten

1. Terecht wordt gesteld dat er in de diverse onderzoeksrapportages en het OIP diverse benamingen worden gehanteerd voor de drinkwaterproductielocatie Bunnik. Hoewel er geen misverstand kan zijn welk object wordt bedoeld, vergroot uniforme naamgeving de leesbaarheid en duidelijkheid. De uitgevoerde onderzoeken en zowel het MER 2007, als het MER, stap A, B en C zijn echter definitief. In de verdere communicatie en het vast te stellen inpassingsplan zal de voorgestelde benaming worden gehanteerd.
2. In het inpassingsplan zijn de benamingen 'waterwingebied', grondwaterbeschermingsgebied' en '100-jaarsaandachtsgebied' uniform gehouden. Zoals opgemerkt onder indiener 42, punt 1 is de

benaming in onderliggende (definitieve) rapporten echter niet altijd eenduidig. Daar deze rapporten reeds definitief zijn en er o.i. geen onduidelijkheden ontstaan, worden deze hierop niet aangepast. In het inpassingsplan zullen de benamingen conform de Provinciale Milieuverordening wordt gebruikt.

3. In overleg met indiener wordt gekeken naar de mogelijkheden voor het maken van een monitoringspunt.
4. Hiervoor zullen beheerafspraken worden gemaakt met Vitens.
5. De drinkwatertransportleidingen zullen op de plankaart worden opgenomen met een beschermingszone van 7 meter. De regels hoeven hiervoor niet aangepast te worden.
6. Dit maakt dan onderdeel uit van de aanpassingen en is voor rekening van de provincie.

Voorstel aan Provinciale Staten

Zienswijze 5 *gegrond* verklaren en het inpassingsplan (verbeelding) hierop aan te passen. Voor het overige de zienswijzen *ongeground* te verklaren. De toelichting van het inpassingsplan zal worden aangepast, zodat wordt gesproken over 'drinkwaterproductielocatie Bunnik', 'waterwingebied', grondwaterbeschermingsgebied' en '100-jaarsaandachtsgebied'.

#### **Ad 44. Indiener 44**

1. Indiener vraagt zich af hoe het sluipverkeer dat nu via de Rijsbruggerweg naar Bunnik/Zeist gaat straks zal gaan rijden. Gevreesd wordt voor sluipverkeer via de Houtenseweg –via de tunnel.
2. Meer verkeer dat via de Houtenseweg rijdt, levert gevaarlijkere situaties op de Achterdijk op voor (fietsende) kinderen.
3. Indiener adviseert om het gedeelte van de Achterdijk tussen de Houtenseweg en de Rijsbruggerweg tijdens de spits af te sluiten, zodat het voor de kinderen/buurtkinderen een betere weg is om naar hun school in Houten te fietsen.

Standpunt Gedeputeerde Staten

1. De route via de N410 zou een alternatief kunnen zijn voor de route via de Binnenweg/Rijsbruggerweg. Zie ook 4.1.3 "Afsluiting Binnenweg".
2. Onderkend wordt dat de intensiteit op de Houtenseweg toeneemt maar daar staat tegenover dat de Binnenweg autoluw wordt. Per saldo zal de verkeersveiligheidssituatie voor de fietser nauwelijks wijzigen.
3. Onderkend wordt dat de intensiteit op de Houtenseweg tot die tijd relatief hoog is. De huidige verkeersmaatregelen (chicanes) zijn bedoeld om de snelheid te reduceren en daarmee de verkeersveiligheid te bevorderen. Specifieke verkeersmaatregelen om de veiligheid voor kwetsbare deelnemers te vergroten zijn een bevoegdheid van de wegbeheerder. Het wegvak tussen Houtenseweg en Rijsbruggerweg is in beheer van de gemeente Bunnik.

Voorstel aan Provinciale Staten

De zienswijze *ongeground* verklaren.

#### **Ad 45. Indiener 45**

1. Nut en noodzaak van het RWT ontbreken. Beweringen over grote hoeveelheden sluipverkeer door het gebied wordt door indiener niet bevestigd. Het toekomstige aanzicht, de doorsnijding van de regio en percelen hebben een negatiever impact op de regio dan het huidige sluipverkeer.
2. Het plan wordt niet gedragen door de omgeving.
3. Indiener is voorstander voor een turbotonde. Dit vergroot toegankelijkheid naar het noorden (Bunnik/A12) en zuiden (Houten). Ook is het bedrijf, de winkel en de woning beter bereikbaar. Een rotonde wikkelt het vrachtverkeer en de bezoekers van Fort Vechten efficiënt af. Voorts is bos Nieuw Wulven beter bereikbaar en hebben bewoners meer bewegingsvrijheid.

4. Door de tunnel worden we op een eiland in het gebied geplaatst, zeker als in de toekomst andere verkeersbelemmerende maatregelen zullen worden getroffen.
5. Een tunnel is duurder. Dat geld kan beter worden besteed aan wegenonderhoud en het verbeteren van de totale verkeersveiligheid in het gebied.
6. Het gebied kent geen totaalvisie.
7. Indiener maakt bezwaar tegen (het advies voor) spitsafsluitingen en verzoekt om duidelijkheid hierover. Gevraagd wordt wat het standpunt van de provincie is t.a.v. de locatie van de spitsafsluitingen, het isolement van het bedrijf van indiener en welke route in de spits het landbouwverkeer, bedrijven en omwonenden moeten nemen.
8. Gewezen wordt op het belang van veilig fietsverkeer en doorfietsbaarheid.
9. Indiener vraagt of de Provincie kan aangeven op welke manier de Tureluurweg en Parallelweg wordt ontwikkeld in de komende jaren tbv de verkeersafwikkeling. Ook wordt gevraagd op welke manier dit in samenspraak gaat met de gemeente Bunnik.
10. Voor het gehele gebied zijn er diverse opties mogelijk, waarover gemeenten een verkeersbesluit moeten nemen. Er zijn veel ideeën, maar geen besluiten, waardoor de gevolgen niet zijn te voorzien. Voorstellen en argumenten vanuit de directe omgeving zijn onvoldoende meegenomen en/of afgewogen bij de planvorming. Daarom wordt bezwaar gemaakt tegen de aanleg van een tunnel.
11. Indiener wijst op de aanduiding als agrarisch kerngebied en recreatief uitloopgebied van de stedelijke gebieden. Het kan niet de bedoeling zijn van de Provincie om door voorzieningen te treffen voor een verbindingsweg tussen Houten en de A12, de bestaande bedrijvigheid te vernietigen.
12. Indiener verwacht dat eerst met bewoners, lokale overheid en provincie het totale gebied wordt besproken.

#### Standpunt Gedeputeerde Staten

1. De noodzaak van een aanvullende ontsluiting van Houten naar het autosnelwegennet is genoegzaam onderbouwd in de toelichting. Kort samengevat ligt deze in de structurele filevorming op de huidige uitvalswegen van Houten als gevolg van de woningbouwtaak (VINEX). Van het waardeoordeel van indiener over de omvang van het sluipverkeer versus het effect van het RWT wordt kennis genomen.
2. Het is ons bekend dat de standpunten verdeeld zijn m.b.t. het RWT.
3. Zie 4.1.2 "Tunnel Achterdijk". Zowel een turbo-rotonde als een ongelijkvloerse kruising Achterdijk hebben voor- en nadelen. De uiteindelijke keuze is mede tot stand gekomen op basis van inbreng vanuit het gebied als ook zienswijzen op het VOIP waaronder van LTO én uit hoorzittingen voor de gemeenteraden van Bunnik en Houten.
4. Zie 4.1.3 "Afsluiting Binnenweg". Door de tunnel Achterdijk blijft de huidige wegenstructuur intact. Eventuele toekomstige verkeersbelemmerende maatregelen vallen buiten het kader van dit project en kennen hun eigen procedures.
5. De kosten voor de tunnel hebben geen invloed op de kosten van het wegonderhoud en verkeersveiligheid in het gebied.
6. Er is geen formele vastgestelde visie, maar de lijnen waarlangs nu gewerkt wordt zijn wel duidelijk. In het kort komen deze neer op:
  - 1) de aanleg van een aanvullende ontsluiting voor Houten, RWT;
  - 2) een studie naar een alternatieve route voor de N410;
  - 3) verkeersbeperkende maatregelen om oneigenlijk verkeer te weren.
 Van deze onderdelen is punt 1 nu het meest uitgewerkt, punt 2 zal op korte termijn worden opgestart en de gemeenten Bunnik en Houten beraden zich op punt 3.
7. In het (O)IP zijn geen spitsafsluitingen voorzien. Wel zal Houten een verkeersmaatregel nemen (zie 4.1.3 "Afsluiting Binnenweg"). Verder is bekend dat Bunnik de mogelijkheid onderzoekt om vanwege de leefbaarheid en verkeersveiligheid in het gebied, oneigenlijk verkeer door het gebied te weren. Daarbij wordt



gedacht aan spitsafsluitingen. Het gaat om een afweging tussen enerzijds het voordeel van het weren van oneigenlijk verkeer en anderzijds het nadeel dat ook bewoners van het gebied hier door getroffen worden. Het is aan de wegbeheerder, in dit geval de gemeente Bunnik, om hiertoe te besluiten. Provincie heeft hierin geen rol maar onderkent de overlast van "oneigenlijk" verkeer door het gebied en ziet in de toepassing van spitsafsluitingen een geschikt middel om de overlast in te perken. Voor zover nu valt te overzien zou onzes inziens een locatie ten noorden van de aansluiting Rijsbruggerweg/Achterdijk hierbij geschikt kunnen zijn.

8. Het belang van veilig fietsverkeer wordt onderkend. Om die reden is gekozen voor een fietstunnel in de Binnenweg en zijn in de tunnel Achterdijk tweezijdige fietsstroken voorzien.
9. Zie 4.1.4 "Verkeersdruk N410" en het antwoord onder ad. 45, punt 6. Terzijde wordt opgemerkt dat de ontwikkeling van de Tureluurweg en de Parallelweg buiten het kader van dit IP valt.
10. De keuze voor een tunnel in de Achterdijk is het directe gevolg van de inspraak op het VOIP en de in dat kader gevoerde hoorzittingen voor gemeenteraden.
11. zie 4.1.1.b "Integrale afweging van MER-resultaten".
12. Het overleg met bewoners en lokale overheden t.b.v. dit inpassingsplan verloopt via formele, vastgestelde procedures die in dit kader ook zijn gevolgd. Ook zijn er een aantal niet-formele processtappen gezet, waaronder een informele hoorzitting voor gemeenteraden.

Voorstel aan Provinciale Staten

De zienswijze *ongegron*d verklaren. De gevolgen van het verkeersbesluit van de gemeente Houten worden meegenomen in de onderbouwing van het plan.

#### **Ad 47. Indiener 47**

1. Het tracé tast het landschap aan en de weg is niet in te passen.
2. Opwaardering van bestaande wegen zoals de Utrechtseweg en aansluiten bij de Ring Utrecht is de beste oplossing voor de ontsluiting van Houten.
3. Indiener maakt zich zorgen om de toename van het autoverkeer door de aantrekkende werking van de nieuwe weg. De luchtvervuiling (fijn stof, stikstofoxiden) neemt toe en overschrijdt zelfs de normen.
4. Indiener verzoekt om een nadere toelichting op wat wordt bedoeld met de term 'voorwaardelijk' als bedoeld bij de voorwaardelijke verplichting (worden minimaal deze maatregelen uitgevoerd?).
5. Indiener gaat er van uit dat de mitigerende maatregelen gelijktijdig of voorafgaand aan de aanleg van het RWT worden uitgevoerd.

Standpunt Gedeputeerde Staten

1. Zie ons standpunt hierover onder ad. 1, punt 1.
2. Zie 4.1.1.c "Andere voorkeursoplossing".
3. Dit is niet het geval volgens het onderzoek. Het luchtkwaliteitsonderzoek wijst uit dat de concentraties van fijn stof (PM10) en stikstof (NOx) binnen de norm blijven en dat die na 2015 verder afnemen als gevolg van schonere motoren.
4. Zie beantwoording indiener ad. 6, antwoord 12.
5. In het inpassingsplan is reeds aangegeven dat dit gebeurt.

Voorstel aan Provinciale Staten

De zienswijze *ongegron*d verklaren.

#### **Ad 48. Indiener 48**

1. Nut en noodzaak van het RWT ontbreken. Beweringen over grote hoeveelheden sluipverkeer door het gebied wordt door indiener niet bevestigd. Het toekomstige aanzicht, de doorsnijding van de regio en percelen hebben een negatievere impact op de regio dan het huidige sluipverkeer.

2. Het plan wordt niet gedragen door de omgeving.
3. Indiener heeft begrepen dat het uitgangspunt is: maximale bereikbaarheid, minimaal doorrijdbaarheid. Met de huidige voorgenoemde maatregelen is het eerste niet langer het geval en het laatste speelt een te grote rol. Immers, in de huidige situatie is er niet echt veel sluipverkeer en zeker niet enorm grote aantallen Houten-Bunnik. De nadelige effecten zijn ons inziens groter dan de voordelen.
4. Indiener is voorstander voor een turbotronde. Dit vergroot toegankelijkheid naar het noorden (Bunnik/A12) en zuiden (Houten). Ook is het bedrijf, de winkel en de woning beter bereikbaar. Een rotonde wikkelt het vrachtverkeer en de bezoekers van Fort Vechten efficiënt af. Voorts is bos Nieuw Wulven beter bereikbaar en hebben bewoners meer bewegingsvrijheid.
5. Door de tunnel worden we op een eiland in het gebied geplaatst, zeker als in de toekomst andere verkeersbelemmerende maatregelen zullen worden getroffen.
6. Een tunnel is duurder. Dat geld kan beter worden besteed aan wegenonderhoud en het verbeteren van de totale verkeersveiligheid in het gebied.
7. Een rotonde is goedkoper dan een tunnel en heeft minder invloed op het zicht en de omgeving.
8. Het voert te ver om te stellen dat “de meeste” agrarische bewoners voor een tunnel zijn omwille van de verkeersveiligheid.
9. Het gebied kent geen totaalvisie.
10. Indiener maakt bezwaar tegen (het advies voor) spitsafsluitingen en verzoekt om duidelijkheid hierover. Gevraagd wordt wat het standpunt van de provincie is t.a.v. de locatie van de spitsafsluitingen, het isolement van het bedrijf van indiener en welke route in de spits het landbouwverkeer, bedrijven en omwonenden moeten nemen.
11. Gevreesd wordt dat het verkeer dat toch in het gebied komt in- en afstroomt via de Marsdijk en Mereveldseweg. De Marsdijk is erg ongeschikt voor een verkeerstoename en zeker van groter verkeer vanwege de monumentale eiken erlangs. De Mereveldseweg is een zeer belangrijke fietsader en de Fortweg en Oud Wulfseweg zijn al afgesloten voor (spits)verkeer.
12. Gewezen wordt op het belang van veilig fietsverkeer en doorfietsbaarheid.
13. Indiener maakt zich zorgen over de aanrijdtijden als er sprake is van een ongeval of ander incident. De normen voor de acute zorgverlening worden met de afsluiting van het gebied overschreden. Bovendien gaat op Europees niveau de norm naar beneden.
14. Indiener vraagt of de Provincie kan aangeven op welke manier de Tureluurweg en Parallelweg wordt ontwikkeld in de komende jaren t.b.v. de verkeersafwikkeling. Ook wordt gevraagd op welke manier dit in samenspraak gaat met de gemeente Bunnik.
15. Voor het gehele gebied zijn er diverse opties mogelijk, waarover gemeenten een verkeersbesluit moeten nemen. Er zijn veel ideeën, maar geen besluiten, waardoor de gevolgen niet zijn te voorzien. Voorstellen en argumenten vanuit de directe omgeving zijn onvoldoende meegenomen en/of afgewogen bij de planvorming. Daarom wordt bezwaar gemaakt tegen de aanleg van een tunnel.
16. Indiener wijst op de aanduiding als agrarisch kerngebied en recreatief uitloopgebied van de stedelijke gebieden. Het kan niet de bedoeling zijn van de Provincie om door voorzieningen te treffen voor een verbindingsweg tussen Houten en de A12 de bestaande bedrijvigheid te vernietigen.
17. Verzocht wordt de aanleg van het RWT te heroverwegen en toch minstens de aanleg van een tunnel te heroverwegen.
18. Indiener verwacht dat eerst met bewoners, lokale overheid en provincie het totale gebied wordt besproken.

#### Standpunt Gedeputeerde Staten

1. Zie ons standpunt hierover onder ad. 45, punt 1.
2. Zie ons standpunt hierover onder ad. 45, punt 2.
3. De primaire doelstelling van dit project is de ontsluiting van Houten naar het autosnelwegennet. De genoemde uitgangspunten (maximale bereikbaarheid en minimale doorrijdbaarheid) zijn

geformuleerd door Houten en Bunnik en hebben betrekking op het buitengebied. Van het standpunt van indiener inzake de omvang van het sluipverkeer en de beoordeling van de nadelen ten opzichte van de voordelen wordt kennis genomen.

4. Zie ons standpunt hierover onder ad. 45, punt 3.
5. Zie ons standpunt hierover onder ad. 45, punt 4.
6. Zie ons standpunt hierover onder ad. 45, punt 5.
7. De keuze voor een tunnel is een afweging van meerdere aspecten. Zwaarwegend aspect is dat met een tunnel voorkomen wordt dat nieuw, oneigenlijk verkeer wordt aangetrokken.
8. Zowel een turbo-rotonde als een ongelijkvloerse kruising Achterdijk hebben voor- en nadelen. De uiteindelijke keuze is mede tot stand gekomen op basis van zienswijzen op het Voorontwerp Inpassingsplan waaronder van LTO én van hoorzittingen voor gemeenteraden van Bunnik en Houten.
9. Er is geen formele, vastgestelde visie maar de lijnen waarlangs nu gewerkt wordt zijn al wel duidelijk, dat wil zeggen:
  - de aanleg van een aanvullende ontsluiting voor Houten, RWT
  - een studie naar een alternatieve route voor de N410
  - verkeersbeperkende maatregelen om oneigenlijk verkeer te weren.Van deze onderdelen is punt 1 nu het meest uitgewerkt, punt 2 zal op korte termijn worden opgestart en de gemeenten Bunnik en Houten beraden zich op punt 3.
10. Zie ons standpunt hierover onder ad. 45, punt 7.
11. Uit het onderzoek is niet gebleken dat genoemde effecten zullen optreden.
12. Zie ons standpunt hierover onder ad. 45, punt 8.
13. Door het toevoegen van een nieuwe verbinding zullen de aanrijtijden juist verbeteren. Voor het overige geldt dat dergelijke voertuigen ontheffing hebben voor eventuele verkeersmaatregelen. Zie ook 4.1.1.d "Robuustheid".
14. Zie ons standpunt hierover onder ad. 45, punt 9.
15. Zie ons standpunt hierover onder ad. 45, punt 10.
16. Zie ons standpunt hierover onder ad. 45, punt 11.
17. Zie 4.1.1.b "Integrale afweging MER-resultaten".
18. Zie ons standpunt hierover onder ad. 45, punt 12.

Voorstel aan Provinciale Staten

De zienswijze *ongeground* verklaren. De gevolgen van het verkeersbesluit van de gemeente Houten worden meegenomen in de onderbouwing van het plan.

#### **Ad 49. Indiener 49**

Indiener vindt een ongelijkvloerse kruising beter dan de oorspronkelijke turborotonde. Het ontwerp van de kruising is echter te smal voor het veilig en onbelemmerd laten passeren van de landbouwvoertuigen. Menging van twee landbouwvoertuigen en fietsers in de tunnel leidt tot onveilige situaties.

Standpunt Gedeputeerde Staten

De tunnel wordt breder gemaakt (7 meter i.p.v. 6,0 meter). De fietsveiligheid is niet in het geding omdat de fietsers gescheiden van het overige verkeer rijden in de tunnel. Deze wijziging heeft geen gevolgen voor de plangrens van het inpassingsplan.

Voorstel aan Provinciale Staten

De zienswijze *ongeground* verklaren. Het ontwerp (bijlage 15) wordt hierop aangepast.

#### **Ad 50. Indiener 50**

1. Zie de zienswijzen genoemd onder indiener ad. 8

2. Indiener vraagt zich af hoe het mogelijk is dat er langs veel snelwegen grote geluidswallen worden aangelegd en bij Bunnik niet, of heel beperkt.

Standpunt Gedeputeerde Staten

1. Zie ons standpunt hierover onder ad. 8.
2. Op de autosnelwegen zijn de geluidemissies vaak zo hoog dat zonder wallen of schermen niet aan de normen van de wet geluidhinder kan worden voldaan. De A12 bij Bunnik is onlangs gereconstrueerd. Hiervoor is een akoestisch onderzoek uitgevoerd aan de hand waarvan de maatregelen zijn bepaald om aan de Wet geluidhinder te voldoen. De uitkomst hiervan was dat andere maatregelen volstonden om aan de Wet geluidhinder te voldoen.

Voorstel aan Provinciale Staten

De zienswijze *ongegrond* verklaren.

#### **Ad 51. Indiener 51**

1. Indiener geeft aan dat bewoners van de Binnenweg en Rijsbruggerweg tegen afsluiting van de Binnenweg voor gemotoriseerd verkeer (m.u.v. landbouwverkeer) zijn. Er moet nu circa 4,5 km enkele reis worden omgereden. Bewoners worden hierdoor extra benadeeld. De agrarische oversteek dient daarom ook geschikt en toegankelijk te zijn voor bestemmingsverkeer.
2. Tijdens de insprekavond van 27 september 2011 is er door meerdere leden van de provincie aangegeven dat het openstellen voor bestemmingsverkeer geen belemmering oplevert voor het verkeer op het RWT. Indiener vertrouwt er dan ook op dat de bewoners gerespecteerd worden.

Standpunt Gedeputeerde Staten

1. Zie 4.1.3 "Afsluiting Binnenweg".
2. Zie 4.1.3 "Afsluiting Binnenweg".

Voorstel aan Provinciale Staten

De zienswijze *ongegrond* verklaren. De gevolgen van het verkeersbesluit van de gemeente Houten worden meegenomen in de onderbouwing van het plan.

#### **Ad 53. Indiener 53**

1. Indiener geeft aan dat bewoners van de Binnenweg en Rijsbruggerweg tegen afsluiting van de Binnenweg voor gemotoriseerd verkeer (m.u.v. landbouwverkeer) zijn. Er moet nu circa 4,5 km enkele reis worden omgereden. Bewoners worden hierdoor extra benadeeld. De agrarische oversteek dient daarom ook geschikt en toegankelijk te zijn voor bestemmingsverkeer.
2. In het akoestisch onderzoek wordt geen rekening gehouden met de berekende groei van het verkeer over de periode 2020-2025 met 5%; iedere groei zal direct leiden tot een overschrijding van de voorkeursgrenswaarde van 48 dB aan de gevel van aanwonenden van Rijsbruggerweg 3-5-7 (deze is reeds 48 dB). Er wordt gesteld dat zonder maatregelen de geluidbelasting in de toekomst zou afnemen met 5dB; dit lijkt niet geheel in lijn met de geprognostiseerde groei.
3. Het geluiddempende effect van geluidreducerend asfalt loopt na enkele jaren terug, waardoor de voorkeursgrenswaarde wordt overschreden. Dit is niet in de cijfers verdisconteerd.
4. In het akoestisch onderzoek is gesteld dat voor de Achterdijk de autonome ontwikkeling wordt gereduceerd met 5%; dit zonder enige onderbouwing. Verkeer wat thans de Achterdijk gebruikt wordt beperkt minder vanaf het deel van de Rijsbruggerweg dat aansluit op de Binnenweg. Deze reductie kan mede gelet op de afstand niet worden verdisconteerd in de geluidscijfers voor Rijsbruggerweg 3-5-7.
5. In eerdere scenario's is uitgegaan van een verkeersintensiteit van circa 20.000 auto's per etmaal (met alleen een ontsluiting naar Utrecht). Thans is dat teruggebracht naar 9.100 auto's. Ondanks deze zeer sterke reductie schommelt de geluidbelasting (met name voor Rijsbruggerweg nummer 3-5-7) reeds rond de voorkeursgrenswaarde van 48 dB.

6. In het verleden is reeds gesteld dat indien gekozen wordt voor het RWT, hiermee impliciet ook gekozen wordt voor een aansluiting van het RWT naar het Oosten (richting Arnhem). Dit is tijdens de inspraakavond d.d.27-9-2011 ook vanuit de Gedeputeerde Staten aangegeven. Er zijn reeds geluidscijfers voorhanden over een ontsluiting in oostelijk richting. Deze zijn echter niet meegenomen en zorgen voor een toekomstige overschrijding van de geluidsbelasting.
7. Met de te verwachten toekomstige aansluiting in oostelijke richting zal de kritische grens worden overschreden. Dit temeer daar hier reeds uitspraken zijn gedaan, wat tijdens de zitting van 27 september 2011 nog eens werd gememoreerd.
8. Ten aanzien van de berekening van de geluidsbelasting van het RWT is het zeer opvallend te noemen dat de berekening van RWS significant hogere geluidswaarden geeft dan de waarden opgenomen in de beschikbaar gestelde rapportages tijdens de insprekavond d.d.27-9-2011. Er lijkt hier met twee maten te worden gemeten als het gaat om de verkeersintensiteit.
9. Om de geluidsbelasting voor de bewoners van de Rijsbruggerweg 3-5-7 te verminderen en te anticiperen op de toekomstige ontsluiting van het RWT wordt in overweging gegeven om een geluidswal te voorzien langs de weg; anders gezegd te kiezen voor de 'ingelegde' wegvariant. Naast geluidsreductie voor de aanwonenden van de Rijsbruggerweg wordt tevens een zeer aanzienlijke kostenreductie gerealiseerd.
10. Het ingelegde model, zoals in het Landschapsplan staat beschreven, verdient de voorkeur, omdat de weg al hoger dan het omliggende maaiveld is gelegen.
11. Het ingelegde model, zoals in het Landschapsplan staat beschreven, verdient de voorkeur, omdat een geluidwal dan gemaakt kan worden die geluidreducerend werkt op de gevels van de woningen.
12. Het ingelegde model, zoals in het Landschapsplan staat beschreven, verdient de voorkeur, omdat dit aansluit op de geluidwal van de Rondweg Houten. Een dergelijke geluidwal is tevens kostenbesparend.
13. Een voorkeur geven aan de 'maaiveld variant' met feitelijk als enige reden dat in de tijd dat er geen verkeer is, het landschap domineert suggereert de overbodigheid van het RWT: immers waarom zou een weg worden aangelegd welke weinig wordt gebruikt? De weg wordt gezien als noodzaak om een betere verkeersafwikkeling te krijgen voor de gemeente Houten. Thans met een aansluiting naar Utrecht en in de toekomst tevens een ontsluiting naar oostelijke richting.
14. Voorgesteld wordt te kiezen voor de ingelegde variant, omdat, zoals in het landschapsplan ook is vermeld, deze variant de visuele- en geluidhinder beperkt.
15. Indiener wenst vastgelegd te hebben dat de bomenhaag aan de oostzijde van de Rietsloot ter hoogte van Rijsbruggerweg 5 en 7 in stand blijft.

#### Standpunt Gedeputeerde Staten

1. Zie 4.1.3 "Afsluiting Binnenweg".
2. In het akoestisch onderzoek is rekening gehouden met een groei van het verkeer van 2020-2025 van 5%. De berekende geluidsniveaus aan de gevels Rijsbruggerweg 3-5-7 blijven voor 2025 onder de voorkeursgrenswaarde van 48 dB. Met de toepassing van geluidreducerend asfalt worden de geluidsniveaus nog lager (39 -43 dB). De conclusie is dat de voorkeursgrenswaarde van 48 dB ook in 2025 niet wordt overschreden op basis van de gehanteerde invoergegevens.
3. Dit is wel in de cijfers verdisconteerd. Bij het bepalen van de wegdekcorrectie (vermindering van geluid door toepassing geluidreducerend asfalt) is namelijk rekening gehouden met de akoestische achteruitgang in de loop der tijd. Dit is verankerd in de Wet geluidhinder en het bijbehorende Reken- en meetvoorschrift.
4. Er is een akoestisch model gemaakt met daarin de locatie van de woningen en de wegen. Met behulp van dit model wordt het juiste geluidniveau op de woningen berekend, rekening houdend met de berekende verkeersintensiteiten en de afstand van de woningen tot de weg. Om de autonome situatie in 2015 te kunnen bepalen zijn de verkeersintensiteiten met 1% per jaar verminderd t.o.v. de modeluitkomsten van 2020. Dit percentage is een aanname, gebaseerd op de gemiddelde verkeersontwikkeling. Met dit relatief lage percentage wordt voorkomen dat

een te positief beeld wordt geschetst van de mate van geluidhinder in de autonome situatie in 2015. De plaats van woningen in relatie tot de wegen is uitgangspunt voor de geluidberekeningen.

5. De vermindering van 20.000 naar 9100 auto's levert in de berekeningen een verschil op van ca. 3 dB. Door het toepassen van een geluidreducerende deklaag worden de geluidbelastingen voor Rijsbruggerweg 3-5-7 ruim beneden de grens van 48 dB.
6. Omdat het inpassingsplan geldt voor alleen een ontsluiting in westelijke richting is met de verkeersintensiteiten voor die situatie gerekend.
7. Als de aansluiting in oostelijke richting in procedure komt zal opnieuw een akoestisch onderzoek moeten worden gedaan.
8. Zie 4.1.6 "Geluid".
9. De weg dient zo anoniem mogelijk in de omgeving ingepast te worden. Zie ook onderstaande beantwoording bij indiener ad 53, punt 12 en 13 en 4.1.5 "Hoogteligging".
10. Zie 4.1.5 "Hoogteligging".
11. Zie 4.1.5 "Hoogteligging".
12. Hiervoor is niet gekozen, aangezien een dergelijke geluidwal landschappelijk niet te verklaren valt. Het is een gebiedsvreemd element en wordt om die reden als niet wenselijk beschouwd. Vanuit de Wet geluidhinder zijn aanpassingen op deze plek niet kosteneffectief en niet noodzakelijk gebleken.
13. Terecht wordt gesteld dat de keuze voor het model maaiveld is gelegen in de dominantie van het landschap ten tijde dat er geen verkeer is gelegen. Dit sluit aan op het Landschapsplan dat als uitgangspunt hanteert het versterken van het omliggende landschap en het niet benadrukken van de weg. Voorts is bij de keuze voor het maaiveldmodel betrokken het nadeel van model 'ingelegd', zoals hierboven onder punt 12 is verwoord.
14. Zie 4.1.5 "Hoogteligging".
15. De bomenhaag aan de oostzijde van de Rietsloot ter hoogte van Rijsbruggerweg 5 en 7 blijft in stand. Dit gedeelte is overigens niet in het inpassingsplangebied gelegen.

Voorstel aan Provinciale Staten

De zienswijze *ongegron*d verklaren. De gevolgen van het verkeersbesluit van de gemeente Houten worden meegenomen in de onderbouwing van het plan.

#### **Ad 54. Indiener 54**

1. Indiener geeft aan dat als afgezien zou worden van de Rijsbruggerweg-variant en voor een variant ten westen van Houten zou worden gekozen, de inpassing minder overlast op naburige woonkernen zou veroorzaken en de oplossing dicht bij de probleemeigenaar (gemeente Houten) gerealiseerd worden. Daarom wordt gepleit voor een herziening van het tracébesluit.
2. De overlast voor de woonkern van Bunnik dient op een consistentere wijze in kaart gebracht te worden en daar vervolgens naar behoren maatregelen tegen te treffen. U kunt bij de inpassing hieraan tegemoet komen door (a) de berekeningen van de geluidshinder nogmaals uit te voeren of te herijken en (b) daar in samenspraak met Rijkswaterstaat, ProRail en de Gemeente Bunnik afdoende maatregelen tegen te treffen.
3. De gevelbelastingen komen aanzienlijk lager uit dan in de studie van Rijkswaterstaat voor de A12. Indiener vraagt zich af of van dezelfde parameters is uitgegaan en welke berekeningen nu vertrouwd moeten worden. Bovendien lijkt de cumulatie van geluidsbronnen in het gebied niet goed meegenomen te zijn. Zo is onduidelijk wat de totale gevelbelasting wordt door combinatie van de drie geluidsbronnen bij elkaar: de verbrede A12, het viaduct van de Verbindingsweg vanuit Houten en de doorgetrokken Baan van Fectio. Deze drie bronnen liggen dicht bij de bebouwde kom van Bunnik en ongunstig ten aanzien van de gemiddeld overheersende zuidelijke/westelijke windrichting. De hamvraag is dus hoe groot de totale gevelbelasting t.g.v. deze drie werken voor het zuidelijke deel van Bunnik nu echt wordt en of die onder de wettelijke normen te houden is c.q. terug te brengen is.

4. In de geluidsmodellen is met bronnen op maaiveld gerekend terwijl het Rijsbruggerwegtracé hier dicht bij de bebouwde kom over een viaduct loopt, hetgeen tot een grotere impact zal leiden dan nu is berekend.
5. Als duidelijk is hoe groot de totale gevelbelasting t.g.v. de onder punt 3 genoemde werken is voor het zuidelijke deel van Bunnik, zal duidelijk gemaakt moeten worden welke maatregelen nu door welke partijen getroffen worden om de geluidsoverlast op duurzame wijze te beperken.

#### Standpunt Gedeputeerde Staten

1. Bepalend is het oplossend vermogen van het feitelijke verkeersprobleem afgezet tegen de anders aspecten die in beschouwing zijn genomen. De mate waarin de probleemveroorzaker overlast ondervindt van de oplossing is niet van relevant voor de voorkeursoplossing.
2. De huidige berekeningen zijn uitgevoerd volgens het Reken- en meetvoorschrift van de Wet Geluidhinder en voldoen daarmee aan de wettelijke eisen. Dit geldt ook voor de voorgestelde maatregelen.
3. Zie 4.1.6 "Geluid". Op basis van de wet geluidhinder is er geen reden om de totale geluidbelasting ten gevolge van de A12 de spoorlijn en het RWT nogmaals te onderzoeken. Voor de 3 woningen waar de geluidbelasting t.g.v. het RWT hoger is dan de voorkeursgrenswaarde van 48 dB is de cumulatieve waarde van de verschillende geluidbronnen (spoor, rijksweg en RWT) berekend. Voor de woningen met een lagere waarde dan 48 dB is volgens de Wet geluidhinder geen onderzoek naar de cumulatieve geluidbelasting voorgeschreven.
4. De werkelijk ontworpen hoogte van de weg op het viaduct is uitgangspunt voor de geluidberekening geweest.
5. Volgens de Wet Geluidhinder dienen de maatregelen in beginsel per weg te worden bepaald. Alleen in geval er voor een woning sprake is van overschrijding van de voorkeursgrenswaarde wordt er naar de cumulatieve effecten van meerdere aanwezige bronnen van geluid gekeken. Dit is ook zo gebeurd in het akoestisch onderzoek voor het RWT. Zie voorts 4.1.6. "Geluid".

#### Voorstel aan Provinciale Staten

De zienswijze *ongegron*d verklaren.

#### **Ad 55. Indiener 55**

1. Kavelruil is onderdeel van het plan. Met de uitkomst van de LER wordt niets gedaan. Er worden geen oplossingen aangedragen voor de schade, terwijl deze wel beschreven zijn. Vrijwillige kavelruil zonder ruilgrond betekent dat de gronden onteigend zullen moeten worden. Dit is een sterke achteruitgang van de landbouwstructuur en verkleining van de bedrijven in ha. grond, welke in de nieuwe mestwet de basis van de bedrijven wordt. Een achteruitgang in bedrijf oppervlakte betekent direct omzetverlies doordat in het mineralenbeleid straks de hectaren bepalend zijn voor het aantal te houden dieren. Met de kosten van de LER had een kavelruil opgezet kunnen worden.
2. De aanloop naar de mogelijke kavelruil is voor indiener lastig, daar de aankoper tevens de inventarisatie voor een eventuele ruiling uitvoert. Deze taken zijn tegenstrijdig. Voor kavelruil is vertrouwelijkheid en openheid de basis. Bij onderhandeling voor verkoop, met het risico op onteigening, staan partijen in een andere verhouding tot elkaar. Bezwaar wordt gemaakt tegen het ontbreken van een vertrouwelijke inventarisatie voor een kavelruil onder tijdsdruk.
3. Bij de keuze voor een tunnel bij de kruising van de Achterdijk hoort het vrij bereikbaar zijn van het gebied via Vechten, Binnenweg en de Parallelweg voor alle bestemmingsverkeer op alle momenten van de dag.
4. Het is voor indiener onaanvaardbaar dat de Binnenweg alleen voor landbouwverkeer open blijft. Indiener is sociaal op Houten georiënteerd en moeten bij een afsluiting van de Binnenweg ca. 5 km. omrijden, hetgeen bij een rotonde niet het geval is.

#### Standpunt Gedeputeerde Staten

1. Kavelruil is geen onderdeel van het inpassingsplan. Voor zover mogelijk en op vrijwillige basis, wordt getracht om de bedrijven die worden getroffen door de nieuwe weg, te compenseren in grond en zo een achteruitgang in bedrijfsoppervlakte zoveel mogelijk te voorkomen dan wel te beperken. Er bestaat echter geen verplichting tot het leveren van vervangende grond.
2. Vrijwillige kavelruil kan een hulpmiddel zijn bij de grondverwerving. Kavelruil is in dit verband geen doel op zich.
3. Met een keuze voor een tunnel in de Achterdijk blijft de verkeersstructuur gelijk. Wel zal de bereikbaarheid van de Binnenweg/Rijsbruggerweg worden beperkt doordat Houten een verkeersbesluit voor de Binnenweg gaat nemen dat gemotoriseerd verkeer weert met uitzondering van bestemmingsverkeer. De bereikbaarheid van de andere genoemde wegen (Vechten en Parallelweg) valt buiten het kader van dit inpassingsplan.
4. Zie 4.1.3 "Afsluiting Binnenweg".

#### Voorstel aan Provinciale Staten

De zienswijze *ongeground* verklaren. De gevolgen van het verkeersbesluit van de gemeente Houten worden meegenomen in de onderbouwing van het plan.

#### **Ad 59. Indiener 59**

1. Zie indiener ad 53; punt 1 t/m 9.
2. Bij de grondtransacties die nodig zijn om het RWT te realiseren, zullen er ook gronden zijn die overblijven. Dit kunnen stukken grond zijn die heel klein of incourant zijn. Deze gronden zijn minder interessant voor agrarische bedrijven die grond kwijt raken. Mogelijk kunnen deze stukjes gebruikt worden voor inplanting van stukjes begroeiing. Ook bij het perceel tussen Rijsbruggerweg 3 en het RWT zou mogelijk ruimte vrijgemaakt kunnen worden om hier een groenstrook aan te leggen. Dit zou voor dit perceel het zicht en geluid kunnen weg nemen, wat mogelijke planschade kan verminderen.

#### Standpunt Gedeputeerde Staten

1. Zie ons standpunt hierover onder indiener ad 53, punt 1 t/m 9.
2. Wij sluiten op voorhand niet uit dat restpercelen die na realisatie van het RWT niet meer geschikt zijn voor agrarisch gebruik, kunnen worden benut voor landschappelijke inpassing.

#### Voorstel aan Provinciale Staten

De zienswijze *ongeground* verklaren. De gevolgen van het verkeersbesluit van de gemeente Houten worden meegenomen in de onderbouwing van het plan.

#### **Ad 61. Indiener 61**

##### Leefbaarheid

1. Indiener zet vraagtekens bij de juistheid en de vergelijkbaarheid van gegevens waarop het besluit voor het RWT is genomen.
2. Indien leefbaarheid bij Bunnik van ondergeschikt belang is en toch gekozen wordt voor aanleg van het RWT dan zullen er duidelijke en consistente berekeningen vervaardigd moeten worden die tevens voorzien moeten zijn van te nemen geluidsreducerende maatregelen. Voor deze te vervaardigen berekeningen zal rekening gehouden moeten worden met de cumulatie van geluid veroorzaakt door de A12, spoorverbinding Utrecht-Arnhem, Baan van Fectio en het RWT (incl. de oostelijke aansluiting). Voorts neemt het geluiddempende effect van ZOAB in de jaren af door kwaliteitsverslechtering.
3. Het aspect leefbaarheid is geen onderdeel geweest bij de besluitvorming. Verzocht wordt Bunnik leefbaar te houden en te kiezen voor aanpassingen aan De Staart in Houten in combinatie met de Meerpaal variant. De gevolgen voor leefbaarheid zijn bij Houten beperkter omdat in die omgeving veelal bedrijfspanden liggen en er weinig bewoning is.



4. Verkeerslawaai is schadelijk voor de gezondheid.
  5. Uit gegevens van Rijkswaterstaat (Verbreiding A12 Maarsbergen) blijkt dat er nu al meer dan 450 woningen in Bunnik een geluidsbelasting hebben tussen de 51 en 60 dB. Ook stelt Rijkswaterstaat dat een toename van 10 dB een verdubbeling van geluid betekent. Bij enkele woningen aan de Groeneweg tussen de A12 en het spoor wordt een toename van 8 dB voorzien.
  6. Door de veelal (zuid)westen- en zuidenwind is er nu al veel geluidsoverlast in Bunnik afkomstig van de A12. Dit neemt door de aanleg van het RWT alleen maar toe. Immers waar het RWT via een ca. 8-10 meter hoog viaduct over de A12 komt is er nauwelijks sprake van geluidsdemping, omdat het geluid a.g.v. de aanwezige bebouwing niet wordt opgenomen. Er is hier sprake van een "akoestisch harde omgeving".
  7. In het akoestisch onderzoek voor het RWT worden de geluidseffecten te rooskleurig voorgesteld. Het akoestisch onderzoek van Rijkswaterstaat t.b.v. de verbreding A12 laat andere (=hogere) waarden zien.
  8. Een ontsluiting naar het oosten via het RWT ligt voor de hand (via de Parallelweg bij Bunnik). Dit heeft ook gevolgen voor de leefbaarheid bij Bunnik. Allereerst vanwege een toename van geluid bij Bunnik a.g.v. het verkeer over de Parallelweg bij Bunnik. Door de cumulatie van geluid leiden de verschillende projecten tot heel veel geluid.
  9. De oostelijke ontsluiting (zie punt hiervoor) via het RWT leidt tot extra sluipverkeer in de kern Bunnik voor verkeer dat kiest om binnendoor via de Julianalaan naar Zeist te gaan;
  10. In het onderzoek stikstofdepositie staat een onjuiste constatering. Op pag. 14 staat het volgende over het natuurgebied Raaphof: "Gesteld moet worden dat een overschrijding van de kritische depositiewaarde nog geen negatief significant effect op het natuurgebied betekent." Dat is niet correct. De kritische depositiewaarde is in principe de grenswaarde waar als je er boven komt negatieve effecten verwacht voor de natuur.
  11. Verzocht wordt om te kiezen voor aanpassingen aan De Staart in Houten i.c.m. de Meerpaalvariant. T.a.v. de oostelijke ontsluiting dient gekozen te worden voor het rechttrekken van de N410.
  12. Er dienen afdoende geluidswerende maatregelen getroffen te worden die de leefbaarheid bij Bunnik ten goede komen. Zoals uit de cijfers van RWS blijkt, liggen deze geluidswaarden ver boven de voorkeursgrenswaarde (48 dB) en boven de maximale ontheffingswaarde (58 dB).
- Onjuistheden en onduidelijkheden in documenten t.b.v. besluitvorming
13. In de MER-rapportage is het nulplusalternatief uitsluitend kwalitatief beoordeeld, terwijl de andere varianten kwantitatief zijn beoordeeld. Dit is in strijd met hetgeen in de startnotitie (bijlage 9) is aangegeven;
  14. Uit tabel 6.1 blijkt dat de geraamde intensiteit van het RWT in 2020 12.100 resp. 9.700 zullen bedragen. De geraamde intensiteit voor de A12 bedraagt in 2020 126.200 resp. 123.700. Omdat het verkeer op het RWT alleen maar van en naar de A12 kan, betekent dit dat dit resulteert in een toename van de intensiteit met  $12.110/126.200=9,6\%$  resp.  $9.700/123.700=7,8\%$ . Deze percentages zijn veel hoger dan die genoemd worden in tabel 6.3. De effecten op de A12 van het RWT moeten dan ook als negatief (-) worden gewaardeerd en niet als 0/- zoals in het rapport;
  15. In de berekeningen is er bij iedere variant van uitgegaan dat de Achterdijk een spitsafsluiting krijgt. Dit is echter een aanname die onjuist is. Hierover is geen besluit genomen noch in voorbereiding, en valt dus buiten de definitie van "autonome ontwikkeling" (zie bijlage 9, blz. 17). Door deze onjuiste aanname kunnen de alternatieven onderling op dit aspect niet goed beoordeeld worden op basis van de cijfers uit tabel 6.4.
  16. De conclusie dat het RWT "resulteert in een substantiële afname van het verkeer op het Oostromsdijkje, de N410 en de Binnenweg" (blz. 82) blijkt in het geheel niet uit tabel 6.4 en tabel 6.5. Er is alleen een afname te zien op de N410. Deze conclusie is dus onjuist.
  17. Uit bijlage 2 (Gehanteerde verkeersgegevens) van het akoestisch onderzoek (bijlage 23) blijkt dat voor 2013 (voordat de weg wordt aangelegd) de aangehouden intensiteit op de Achterdijk deel 5 (Marsdijk-Binnenweg) een factor 3 hoger is dan op het deel Binnenweg-N410. Dit is

- onjuist omdat uit tabel 4.1 MER, stap A blijkt dat de intensiteit in 2010 op het deel Marsdijk-Binnenweg een factor 18 hoger is dan op het deel Binnenweg-N410.
18. In de MER stap A is een aantal beoordelingscriteria toegevoegd die niet genoemd zijn in de startnotitie voor deze MER (bijlage 9) en ook niet in het advies van de cie.mer.  
Het betreft de criteria “Bijdrage aan tangentiële OV-verbindingen”, “gewenste hoofdfietsroutes en “robuustheid”. Dit is niet geoorloofd en wekt de indruk dat deze zijn toegevoegd om het te kiezen alternatief (=RWT) alsnog zo positief mogelijk te presenteren. Deze indruk wordt temeer gewekt omdat alle criteria, ook degene die zijn toegevoegd, even zwaar worden gewogen.
  19. Uit de MER stap C blijkt dat t.b.v. de oostelijke ontsluiting (richting Arnhem) de opwaardering van de N410 niet onderdoet voor de aanleg van een oost-west verbinding langs de A12 vanaf het RWT. Terwijl bij de besluitvorming in december 2010 verondersteld werd dat er nieuwe doorsnijding van het landschap nodig was voor deze oostelijke ontsluiting, tenzij voor het RWT werd gekozen. Uit de MER deel C blijkt dat van een nieuwe doorsnijding geen sprake is.
  20. Uit de MER stap A (tabel 6.1) blijkt dat de Meerpaalvariant beter is voor de ontsluiting van Houten dan de RWT-variant. Variant 9 is zelfs het beste van alle varianten in dit opzicht. Dit komt echter niet tot uitdrukking in de waardering, vanwege de gekozen waarderingsschaal. Per saldo zijn beide varianten gelijk beoordeeld (zie tabel 6.3.7). Dit is onjuist gezien het bovenstaande.
  21. In alle rapportages wordt gesproken over de intensiteit, maar dat is niet het juiste criterium om het absolute effect aan te geven. Intensiteit zegt niets over het oplossend vermogen als ook niet de capaciteit van de betreffende wegen in beschouwing wordt genomen. Daarom is het verlies/winst in reistijd een veel beter criterium. Dit wordt ook toegepast bij projecten ter verbetering van de doorstroming op de autosnelwegen (zie de rapportages over Ring Utrecht). In het rapport “Verkeerskundige studie oost-west verbinding (Houten - A12 v.v. / inclusief aansluiting A12-N229)” d.d. 22-04-2009, dat in opdracht van het BRU is opgesteld, worden de effecten van de RBW vergeleken op basis van rijtijden tijdens spitsperioden (blz. 32 e.v.). Uit deze berekeningen blijkt dat er in de ochtendspits op beide ontsluitingswegen van Houten naar Utrecht (via de Staart en via N409) op het traject tussen de Rondweg en Lunetten, geen enkele winst in reistijd wordt verwacht door de aanleg van de RBW. In de avondspits varieert het effect van 3 minuten (via de Staart) tot maximaal 9 minuten (richting Utrecht via de N409). Kortom de gemiddelde winst in reistijd tijdens de maatgevende spitsperioden is niet meer dan 5 minuten.
  22. Op de A12-zuidbaan tussen afrit RWT en de afrit Bunnik treedt een verbetering op. Het is niet duidelijk hoe groot die verbetering is. Bovendien blijkt dit ook niet uit de cijfers van tabel 6.3.
  23. Op blz. 79 onder paragraaf 6.3.2 is aangegeven dat ook de snelheid een beoordelingscriterium is. Echter in tabel 6.3 wordt alleen het effect op de intensiteit op de A27 en de A12 beoordeeld en niet de snelheid. Zoals hiervoor al genoemd kan beoordeling van de snelheid de keuze voor een variant beïnvloeden. Dit is een omissie in het rapport.
  24. Bij de berekeningen t.a.v. lucht wordt de huidige situatie (2011) vergeleken met de jaren 2015 en 2020. In het geluidsonderzoek is als peiljaar 2025 genomen voor de toekomstige situatie. In het rapport wordt niet verklaard waarom de concentraties NO<sub>2</sub> in de autonome situaties in 2015 en 2020 lager zijn dan in 2011. Door de toename van het verkeer mag toch een toename van de concentraties verwacht worden.  
Voorts merkt indiener t.a.v. de gehanteerde gegevens op dat de prognose voor het verkeer vanuit Houten voor de periode 2010-2020 is geraamd op 30-40% (zie blz. 41, MER, fase A). Dat betekent een stijging van ca. 3-4% per jaar. Over de periode 2020 – 2025 wordt echter uitgegaan van een stijging van 1% per jaar. Er is geen onderbouwing van het feit dat de groei na 2020 plotseling een factor 3 á 4 lager zal zijn. Een toename van 4% per jaar in de periode 2020-2025 resulteert in een aanzienlijk hogere intensiteit in 2025 en dus in een hogere geluidbelasting in dat jaar dan nu is berekend.
  25. Uit het rapport ‘Beschouwing effecten ongelijkvloerse kruising Rijsbruggerwegtracé en Achterdijk’, tabel 2.2 blijkt dat de geraamde intensiteiten in 2020 op de Achterdijk, in de situatie

- met rotonde en zonder spitsafsluiting, fors lager zijn (6400/6700) dan in het MER, stap C (tabel 4.2) zijn genoemd (7900/8300). Een verklaring voor dit verschil wordt niet gegeven. Indien de cijfers uit bijlage 14 juist blijken te zijn, dan is het effect van een spitsafsluiting lager dan aanvankelijk is voorgesteld (in MER stap C).
26. Doordat in een later stadium is gekozen voor een ongelijkvloerse kruising is het effect van het RWT op het verkeer in het buitengebied geringer dan waarvan in de MER stap A, bij de keuze voor de RWT, van uit is gegaan. Dit betekent dat de beoogde effecten dus niet gerealiseerd worden en dat de Meerpaal daardoor relatief beter zal scoren op dit aspect dan het RWT.
  27. Indiener geeft aan te betwijfelen of de ontsluiting naar de A12 robuuster is. Aangegeven is dat Houten bij een calamiteit op de A27 bereikbaar zou blijven. Echter voor verkeer afkomstig uit de oostelijke richting (Arnhem) blijf de situatie ook zonder RWT ongewijzigd. Het kan via de N229 en de N410 blijven rijden. Uit westelijke en noordelijke richting blijft Houten zonder RWT bereikbaar via verkeersplein Laagraven en de N409. Uit zuidelijke richting is de Houten bereikbaar via de A27 en eventueel een mogelijke regionale weg Vianen – Nieuwegein – Houten. En mocht er een calamiteit zijn tussen Everdingen en Houten dan kan er via de A2 en daarna via A12 en vervolgens N229 en de N410 of A27 worden omgereden. Indiener concludeert daarom dat Houten altijd bereikbaar blijft, ook zonder RWT.
  28. Het criterium robuustheid wordt voor het RWT als zeer positief beoordeeld, vanwege het feit dat in de situatie dat een knelpunt op de A27 ter hoogte van Lunetten zou ontstaan er een alternatieve ontsluitingsmogelijkheid vanuit Houten naar Utrecht via de A12 zou zijn. Echter bij de beoordeling van de robuustheid is blijkens het rapport MER stap A, blz. 84 op geen enkele wijze rekening gehouden met de plannen voor de PRU. In de PRU wordt een forse uitbreiding van de capaciteit van zowel de A27 als knooppunt Lunetten voorzien. Deze uitbreiding heeft als doel om knelpunten (filevorming) met name bij knooppunt Lunetten in de toekomst te voorkomen. In die plannen wordt ook voorzien in aparte parallelbanen voor doorgaand en plaatselijk verkeer. Dat betekent ook dat de kans op het ontstaan van een knelpunt sterk zal afnemen. Robuustheid is om deze reden niet of lang niet zo zwaar wegend als is gepresenteerd bij de besluitvorming.
  29. Het RWT is duurder dan de Meerpaalvariant. In MER fase A, blz. 97 is aangegeven dat het RWT-tracé ook qua kosten gunstiger is dan het Meerpaaltracé. Maar dat is later bijgesteld, zodat de kosten voor de Meerpaal ca. € 28 mln. bedroegen. Dat bedrag is vrijwel gelijk aan die voor het RWT. Uit de samenwerkingsovereenkomst tussen de provincie Utrecht, BRU en gemeente Houten blijkt dat de kosten voor het RWT totaal € 33,6 mln. zullen bedragen. Daarmee is het RWT de duurste van alle onderzochte varianten.

#### Standpunt Gedeputeerde Staten

1. Zie ons standpunt hierover onder ad. 8.
2. Zie beantwoording indiener ad. 54, punt 3. In het Reken en meetvoorschrift is rekening gehouden met een zekere terugloop van de geluidreducerende eigenschappen van het toegepaste geluidreducerende asfalt.
3. Zie ons standpunt hierover onder ad. 8.
4. Zie ons standpunt hierover onder ad. 8. De mate van verkeerslawaaï is aangegeven in de Wet geluidhinder. Bij het vaststellen van de normen in de Wet geluidhinder zijn de gezondheidsaspecten meegenomen.
5. Zie ons standpunt hierover onder ad. 8.
6. Zie ons standpunt hierover onder ad. 8.
7. Zie ons standpunt hierover onder ad. 8 en 4.1.6 1. "Geluid".
8. Een ontsluiting naar het oosten maakt geen deel uit van de procedure van dit inpassingsplan. Een ontsluiting naar het oosten is een nieuw project waarvoor opnieuw wettelijke procedures waaronder procedures voor de Wet geluidhinder moeten worden doorlopen.

9. De ontsluiting van Houten in oostelijke richting valt buiten het kader van het OIP. De studie naar deze oostelijke ontsluiting zal op korte termijn worden opgestart. In dat kader zullen ook de effecten in beeld worden gebracht.
10. De geringe bijdrage van het RWT aan de stikstofdepositie levert geen significant effect op. Daarbij komt dat de kritische depositiewaarde slechts één aspect is dat meegenomen moet worden. De achtergronddepositie van stikstof is op dit moment volgens de beschikbare gegevens nog deels boven de Kritische Depositiewaarde (KDW) van 2000 mol/ha/jaar van essen/iepenbos. Er van uitgaande dat het milieubeleid voor stikstof wordt gerealiseerd daalt de achtergronddepositie ter plaatse van de Raaphof na openstelling van het RWT tot beneden de KDW.
11. Zie 4.1.1.c "Andere voorkeursoplossing".
12. Zie 4.1.6 "Geluid".
13. Het nulplusalternatief is zoveel mogelijk op dezelfde wijze beoordeeld als de overige alternatieven en als zodanig ook in de desbetreffende tabellen opgenomen.
14. Het effect van de RWT op de A12 betreft zowel de toename op het gedeelte tussen Lunetten en de nieuwe aansluiting RWT als de afname op het gedeelte tussen de nieuwe aansluiting RWT en de bestaande aansluiting Bunnik. Verder zijn ook de effecten van het verkeer op de A27 in de beoordeling betrokken.
15. In het kader van de herijking van de alternatieven zijn de effecten van mogelijke toekomstige maatregelen zoals deze spitsafsluitingen en de PRU inzichtelijk gemaakt. Op basis van deze inzichten is beoordeeld of de aanvankelijke keuze die is gebaseerd op het MER uit 2007 nog steeds van kracht is. Voor het Inpassingsplan zelf is een projectMER opgesteld dat NIET van deze spitsafsluitingen uitgaat, evenmin als van de PRU. Deze vormen inderdaad nog geen vastgesteld beleid.
16. Deze conclusie heeft betrekking op het volledige buitengebied dus zowel Tureluurweg, Binnenweg, Achterdijk, N410 en Oostromsdijkje. De betreffende intensiteiten voor al deze wegen staan onder "B" in tabel 6.4 en de bijbehorende percentages op etmaalniveau in tabel 6.5. Op het niveau van de afzonderlijke wegen kunnen de effecten groter of kleiner zijn.
17. De intensiteiten kunnen niet met elkaar worden vergeleken want ze zijn afkomstig uit verschillende bronnen. Zo is de intensiteit voor 2013 bepaald uit modelgegevens en de intensiteiten voor 2010 zijn afkomstig uit verkeerstellingen.
18. De genoemde criteria zijn toegevoegd naar aanleiding van de ter inzage legging van de NRD.
19. In stap C is geen studie gedaan naar een oostelijke ontsluiting via de parallelweg ten zuiden van A12. Wel zijn de uitkomsten voor de N410 opgenomen. Deze uitkomsten kunnen echter niet worden vergeleken met de uitkomsten zoals opgenomen in stap A waar wél een verkenning is opgenomen naar een mogelijke oostelijke ontsluiting via de parallelweg. In stap A is namelijk gerekend met andere uitgangspunten dan in stap C, met name de PRU die wél in stap A maar niet in stap C is opgenomen. Voorts; zie 4.1.1.c "Andere voorkeursoplossing"
20. Waarderingschalen blijven arbitrair. Het meest positieve Meerpaalalternatief (variant 9) resulteert in een verkeersafname van de verkeersdruk Houten van 14,8 % en het meest positieve RWT (variant 3) van 10,2 %. Bij een waarderingsschaal van bijvoorbeeld 10-15 % zouden beide alternatieven ook dan een '+' scoren. Overigens is het aspect 'afname verkeersdruk Houten' één van de verkeerskundige aspecten waar op de afweging heeft plaatsgevonden. Voorts; zie 4.1.1.b "Integrale afweging MER-resultaten".
21. In de berekende intensiteiten is de capaciteit verwerkt. Het verkeersmodel legt namelijk een relatie tussen capaciteit en rijsnelheid. Wanneer de intensiteit de capaciteit van een wegvak nadert zal het verkeersmodel het betreffende wegvak een lagere rijsnelheid toekennen waardoor alternatieve routes aantrekkelijker kunnen worden. Op deze wijze is de capaciteit verdisconteerd in het gehanteerde verkeersmodel. In de uiteindelijke, geprognostiseerde intensiteiten is de capaciteit van wegvakken dus verwerkt. Het voorgestelde alternatief van winst/verlies in reistijden heeft als nadeel dat routes moeten worden geselecteerd waarvan de keuze arbitrair is. De genoemde resultaten uit de aangehaalde studie naar de oostelijke ontsluiting van Houten kunnen niet zonder meer van toepassing worden verklaard op de studie

naar de ontsluiting van Houten vanwege verschillende uitgangspunten. Overigens zijn in de NRD de criteria voor deze studie vastgelegd. Daarbij is voor het aspect verkeer o.a. gekozen voor het criterium "afname verkeersdruk Houten" (De Staart en Utrechtseweg). Bij de ter inzage legging van deze NRD zijn hierop geen zienswijzen ontvangen.

22. In het MER, stap A, bedraagt deze afname 2,3 % bij variant 3 en 0,9 % bij variant 7. Varianten 3 en 7 betreffen het RWT in combinatie met respectievelijk nulalternatief 1 en 2 van de PRU.
23. De snelheid is zelf geen beoordelingscriterium maar gebruikt om samen met de intensiteit de invloed van het RWT op het hoofdwegennet in beeld te brengen. Uiteindelijk is de waardering voor dit criterium uitgevoerd op basis van de invloed op de intensiteiten.
24. Door het Europese beleid voor emissienormen voor motorvoertuigen zijn de emissies sterk gedaald. De komende jaren zullen die emissies verder dalen ondanks de groei van het wegverkeer.  
Voor de periode 2010-2020 is gerekend met de verwachte ruimtelijke ontwikkelingen. De toename van het verkeer van 3-4% per jaar is een resultante van een berekening en geen ingevoerde groefactor. Dat is wel het geval voor de periode 2020-2025 aangezien nu nog niet duidelijk is wat de verwachte ruimtelijke ontwikkelingen in de periode zijn.
25. De juiste intensiteiten staan in de notitie "Beschuwing effecten ongelijkvloerse kruising Rijsbruggerwegtracé en Achterdijk". Onder aan tabel 2.2 van deze notitie wordt gewezen op de onjuistheid in het MER stap C.
26. Primair gaat het om de ontsluiting van Houten naar het autosnelwegennet. Daarbij zijn de gevolgen voor het buitengebied betrokken. Een latere keuze voor een ongelijkvloerse kruising Achterdijk heeft effecten op het buitengebied maar die zijn niet doorslaggevend voor de keuze van het voorkeursalternatief.
27. Zie 4.1.1.d "Robuustheid". In geval van calamiteiten is de route via het RWT directer dan via de N409/Utrechtseweg. Bovendien wordt de route N409/Utrechtseweg, in het bijzonder de N408, gekenmerkt door structurele filevorming.
28. zie 4.1.1.d "Robuustheid".
29. De fietstunnel bij de Binnenweg onder het RWT hangt samen met het plan van de gemeente Houten om een snelfietsroute te realiseren tussen Houten en de gemeenten Bunnik en de Bilt. Op basis van de door Houten gestelde kwaliteitseisen is hier gekozen voor een fietstunnel. De fietstunnel wordt uit een ander budget (van de gemeente Houten) bekostigd dan het RWT en is daarom niet in de kostenvergelijking met de Meerpaalvariant betrokken. De kosten van deze tunnel zijn geraamd op circa € 3,2 mln. Bij de detailuitwerking van het gekozen Rijsbruggerwegtracé zijn extra kostenposten noodzakelijk gebleken. Dit is inherent aan een meer gedetailleerde uitwerking en zou ook bij uitwerking van het Meerpaalalternatief het geval zijn geweest. Het Meerpaalalternatief wordt niet verder op detailniveau uitgewerkt omdat dit alternatief niet gekozen is.

Voorstel aan Provinciale Staten  
De zienswijze *ongeground* verklaren.

#### **Ad 62. Indiener 62**

1. Indiener geeft aan dat, ondanks al de argumenten die zijn neergelegd in het streekplan en in het mobiliteitsplan om het betreffende gebied open en onbebouwd te laten, de afspraken die zijn vastgelegd in de voornoemde bestuursovereenkomst en de wil van de bevolking van de gemeente Bunnik, de provincie er nu toe overgaat een inpassingsplan te maken ten behoeve van het RWT. Hiertoe worden allerlei onderzoeken aangedragen die zijn gestoeld op voorgaande onderzoeken. Indiener heeft echter de indruk dat deze onderzoeken politiek zijn beïnvloedt. Het RWT is namelijk heel duidelijk een politieke keuze en geen logische. Vanaf het begin af aan is er doelbewust op dit tracé aangestuurd en goochelt men met cijfers.
2. De zienswijze die indiener op de NRD heeft ingediend is een aanvulling op deze zienswijze.

3. Indiener wenst inzichtelijk te krijgen hoe schadelijk deze weg, de toekomstige verkeersbewegingen en alles wat daarbij hoort, is voor de gezondheid van de bewoners van dit gebied. Nu wordt uitsluitend aangegeven dat de gezondheidsschade aanvaardbaar is, echter dat wordt onvoldoende onderbouwd. Indien het aanvaardbaar wordt geacht, betekent dit dat er onderzoek naar is gedaan en dat daar uitkomsten uit zijn gekomen waaraan deze conclusies zijn verbonden. Graag wil indiener dan ook weten hoeveel schade zijn gezondheid loopt en hoeveel tijd indiener statistisch gezien eerder zal overlijden.
4. Indiener betwijfeld of er sprake is van een provinciaal belang. Er is geen sprake van een integraal plan dat onder meer naar het verkeer uit de richting van Wijk bij Duurstede kijkt. Uitsluitend het Houtense verkeer staat centraal. Het provinciale belang wordt voorts pas ter sprake gebracht ten tijde dat het Saltoproject "vastgelopen" is.
5. Naast het aansluiten van Houten op de A12 is ook één van de doelstellingen van dit project altijd geweest om het buitengebied van Bunnik autoluw te maken en minder aantrekkelijk voor sluipverkeer. Op pagina 10 van het OIP is echter aangegeven dat de doelstelling van het project de verbetering van de bereikbaarheid van Houten is, maar dit is onjuist. Uit alle voorgaande stukken komt naar voren dat ook het weren van het sluipverkeer en de verbetering van de verkeersveiligheid in het buitengebied een even grote doelstelling is. De ongelijkvloerse kruising komt weliswaar meer tegemoet aan deze doelstelling dan een turbotonde, echter in het VOIP staat op pagina 33 nog steeds het volgende opgenomen: "Op basis van de resultaten uit het MER gaat de voorkeur uit naar het Rijsbruggerwegtracé waarbij de kruising met de Achterdijk wordt uitgevoerd als turbotonde in combinatie met een spitsafsluiting."
6. De provincie geeft aan dat gemeente Bunnik zorg draagt voor overige maatregelen om het sluipverkeer in het buitengebied tegen te gaan. Bunnik heeft echter onvoldoende mankracht om te handhaven.
7. Daar de provincie ook de bestuursovereenkomst heeft ondertekend, vraagt indiener hoe de provincie denkt om te gaan met het weren van het overige sluipverkeer uit het buitengebied, waaronder het sluipverkeer uit de richting van Wijk bij Duurstede.
8. Het antwoord op de eerder ingediende zienswijze m.b.t. tot het aantal rijbanen is in de ZWN OIP als volgt geformuleerd; "De regels maken het mogelijk dat het RWT 1 rijbaan met 2 rijstroken mag bevatten, maar de breedte is niet vastgelegd (zie artikel 3, lid 1 onder a). De weg wordt ingericht als 80 km/u weg en dat de oost-westverbinding niet onmogelijk wordt gemaakt. Voor de oost-westverbinding dient echter wel een separaat bestemmingsplan gemaakt te worden, als uit studie blijkt dat deze verbinding er moet komen." Het voorliggende IP is kennelijk een opmaat voor de oost-westverbinding. Hier maakt indiener bezwaar tegen.
9. Indiener geeft aan dat het uitzicht en de beleving van diens percelen compleet zal veranderen. In de ZWN VOIP is aangegeven dat er geen recht op uitzicht bestaat. De verwachtingswaarde van het aanleggen van een weg door een nog volledig groen gebied is echter zeer klein. Ter hoogte van ons perceel is de hoogte van de nieuwe verbindingsweg aangeduid als 2,8 meter boven NAP, en zal daardoor ruim één meter boven onze percelen uitkomen.
10. In de toelichting op het OIP staat op pagina 35 "Het streven is om de weg zo laag mogelijk te leggen, maar de weg kan vanwege archeologische, grondwatertechnische en ecologische redenen niet lager worden aangelegd dan 2,80 meter boven NAP." Onduidelijk is waarom de rondweg van Houten bijvoorbeeld wel echt op maaiveldniveau is gelegen en is omgeven door aarden wallen met bomen erop.
11. Indiener geeft aan dat het akoestisch rapport diens percelen niet noemt. De geluidsrapporten worden erg rooskleurig gevonden vergeleken met die van RWS met betrekking tot de A12.
12. Aangegeven wordt dat de Wereld Gezondheids Organisatie onlangs heeft geconcludeerd dat niet alleen milieuvervuiling, maar ook geluid dat gemaakt wordt, een desastreus effect heeft op de volksgezondheid.
13. Indiener heeft een paardenpension en geen boerderij. Verkeerslawaai heeft effect op paarden en paarden zijn schrikdieren. Het toekomstige verkeerslawaai brengt extra risico's met zich mee.

Als de gewenste verbinding richting het oosten wordt gerealiseerd, wordt het probleem nog ernstiger.

14. Indiener wijst op de continue geluidbelasting van de weg, terwijl momenteel uitsluitend sprake is van geluid(belasting) als er een landbouwvoertuig in de weilanden rijdt.
15. De belemmering voor het uitzicht van indiener is gelegen in de aanwezigheid van de weg, de hoogte van de weg en de verlichting van de weg.
16. Indiener verwacht een afname van diens klantenbestand, omdat de recreatiewaarde van het landschap verminderd. Dit vanwege de aanwezigheid van de weg straks, maar ook door de activiteiten die plaatsvinden ten tijde van de aanleg van de weg.
17. Een ingelegd model verdient de voorkeur. Dit is geluidreducerend en levert een "rustig" aanzien op van het landschap als er geen auto's rijden en een beperkt zicht op rijdende auto's.
18. Voor de realisatie van de weg is minimaal 0,5 ha van de beste bedrijfsgrond nodig. Deze grond is waardevol vanwege de hogere ligging (droog in natte periode).
19. De grond die de provincie wil verwerven is voor het bedrijf nodig, omdat er nu al te weinig grond is voor een goede bedrijfsvoering en de mestboekhouding strenger wordt met als gevolg dat we in de toekomst minder stallen kunnen verhuren.
20. Indiener geeft aan dat er geen sloot aan diens kant van het RWT is voorzien. Dit heeft tot gevolg dat de achterste percelen 's zomers in droge periodes niet kan worden beregend. In de winter kan juist het teveel aan water niet weg als er geen sloot is. Verder is de sloot ook een bron van water voor als de paarden in de zomer buiten staan. Bovendien komt dit perceel dadelijk langs een openbare weg te liggen. Een sloot zou een obstakel vormen voor diefstal van de paarden en pony's en tevens een barrière voor als voertuigen van de weg geraken.
21. Onze onroerende zaken zullen in waarde dalen. Verwezen wordt naar de gewijzigde WOZ waarde van de woning.
22. Een gedeelte van onze grond die nodig is voor het tracé bevat een waardevolle boom. Dit is een verlies van eigendom van indiener van vele duizenden euro's.
23. De Tureluurweg is nog slechts via de Achterdijk te bereiken. Dit betekent dat indiener moet omrijden. Dit is niet klantvriendelijk en kost ook meer.
24. Indiener maakt zich zorgen over het vrachtverkeer dat langs de woning moet gaan rijden tijdens de aanleg, aangezien momenteel al dagelijks de woning schud door al het vrachtverkeer.
25. Indiener wenst in grond gecompenseerd te worden en ziet hiertoe mogelijkheden.
26. Indiener verzoekt om het vruchtgebruik van diens grond welke wordt geworven voor zolang er geen werkzaamheden op verricht worden.

#### Standpunt Gedeputeerde Staten

1. Het RWT is gekozen op basis van het MER 2007. Deze keuze is bekrachtigd door Provinciale Staten op basis van het MER, stap A en B. Laatstgenoemde keuze is gemaakt, omdat duidelijk moest worden of het RWT nuttig en noodzakelijk is, gelet op de PRU.
2. Deze zienswijzen zijn samengevat en beantwoord in de "Notitie Zienswijzen MER ontsluiting Houten", welke als bijlage 10 is opgenomen bij het IP.
3. Toetsing vindt plaats aan de hand van de normen van de Wet Luchtkwaliteit. Bij de vaststelling van deze normen heeft de afweging van de aanvaardbaarheid van de gezondheidsrisico's een belangrijke rol gespeeld.
4. Verwezen wordt naar ons standpunt, zoals verwoord bij indiener ad. 37, punt 27. Provincie Utrecht is gedurende het gehele SALTO-project betrokken, vanwege het belang dat de provincie hierbij heeft. Daar een inpassingsplan kan worden vastgesteld door Provinciale Staten indien sprake is van een provinciaal belang, heeft er toe geleid dat deze aanleiding in de besluitvorming door Provinciale Staten als zodanig is uitgesproken.
5. Alhoewel de verbetering van de bereikbaarheid van Houten tot de primaire doelstelling van het project behoort, is daarmee niet gesteld dat het weren van sluipverkeer en de verbetering van de verkeersveiligheid in het buitengebied niet van belang zijn. Van de zes criteria die in het OIP zijn genoemd, is aangegeven dat de verkeerdruk Houten, verkeersdruk buitengebied en

- robuustheid van de ontsluiting op het HWN zwaarwegende criteria zijn. Voorts wijzen wij er op dat uitgegaan dient te worden van het OIP dat in de plaats treedt van het VOIP.
6. De noodzaak en wijze waarop gehandhaafd wordt is afhankelijk van te nemen verkeersbesluiten en fysieke maatregelen die daar al dan niet mee samenhangen.
  7. Het weren van sluipverkeer uit het buitengebied is een verantwoordelijkheid van de desbetreffende wegbeheerders van de wegen waarover dit sluipverkeer plaatsvindt, in casu de gemeenten Houten en Bunnik. Het RWT en de N229 vervullen in dit gebied de functie van gebiedsontsluiting, het RWT voor Houten en de N229 voor Wijk bij Duurstede e.o. Hiermee wordt het mogelijk om door middel van verkeersmaatregelen op de overige wegen het sluipverkeer door het gebied te weren.
  8. Een eventuele oostelijke ontsluiting wordt in dit inpassingsplan niet mogelijk gemaakt. Evenzo biedt het voorliggend inpassingsplan geen ruimte voor een extra rijbaan. Dit wordt dan ook niet planologisch mogelijk gemaakt in het voorliggende plan.
  9. In de zienswijzennota m.b.t. het VOIP is aangegeven dat aan een vrij uitzicht geen blijvende rechten kunnen worden ontleend. De verwachtingswaarde of de kans op uitzichtbeperkingen doet hieraan niets af. Voorts verwijzen wij naar 4.1.5.c "Hoogtebepaling van de weg".
  10. Zie 4.1.5.c "Hoogtebepaling" en 4.1.5.d "Hoogtebeschrijving van de weg". Aan het ontwerp van de Rondweg Houten heeft andere ontwerpfilosofie ten grondslag gelegen met andere ontwerpuitgangspunten Deze weg is zo dicht mogelijk bij de bebouwing van de groeikern Houten gesitueerd. De wal is in die situatie nodig om in de bebouwde kern aan de Wet geluidhinder te voldoen. De verhoogde buitenberm met bomen is onderdeel van het stedenbouwkundig ontwerp. Het RWT is een weg door het open landschap en dat stelt andere eisen aan de landschappelijke inpassing.
  11. In het akoestisch onderzoek worden alleen de woningen aangeduid die binnen de geluidszone liggen, behorend bij het RWT. Deze zone heeft voor een weg van 2 rijstroken een breedte van 250 m aan weerskanten van het tracé van de weg. De woning van indiener ligt buiten deze zone. Buiten deze zone ligt het geluidniveau t.g.v. het RWT in ieder geval beneden de voorkeursgrenswaarde van 48 dB.
  12. Het gaat daarbij om de hoogte van het geluidniveau. Behoudens de 4 woningen waarvoor een hogere grenswaarde moet worden vastgesteld zijn er geen overschrijdingen bij woningen van de voorkeursgrenswaarde.
  13. De Wet geluidhinder stelt eisen aan onder andere woningen wat betreft de geluidbelasting. De woning en andere opstallen van indiener liggen buiten de zone van 250 m uit de as van de nieuwe weg waarbinnen volgens de Wet geluidhinder onderzoek moet worden verricht. De percelen van indiener die gebruikt worden voor de paarden van het pension zijn geen geluidgevoelige bestemming volgens de Wet geluidhinder. Er kunnen dan ook geen wettelijke eisen aan de geluidbelasting worden gesteld. Indiener wijst op risico's van toekomstig verkeerlawaai. Op deze percelen is nu een geluidniveau ten gevolge van de A12 aanwezig van tussen de 48 en 53 dB (zie geluidscontouren in het akoestisch onderzoek bij het MER).
  14. De continue geluidbelasting van het RWT is voor de woning van indiener beneden de voorkeursgrenswaarde van de Wet geluidhinder van 48 dB ligt (zie ook antwoord ad 62-13).
  15. De weg is zo laag mogelijk gehouden en de lichtuitstraling zal zo beperkt mogelijk gehouden worden. Voorts verwijzen wij naar 4.1.5 "Hoogteligging".
  16. Op grond van artikel 6.1 Wro kan degene die (aantoonbaar) schade lijdt als gevolg van een planologisch besluit, verzoeken om een tegemoetkoming in de schade. Dit geldt overigens niet voor werkzaamheden die verband houden met de uitvoering van de weg.
  17. Zie 4.1.5.b "Modelkeuze".
  18. Verwerving van de tracégronden geschiedt op basis van volledige schadeloosstelling, conform de Ontheffingswet.
  19. Verwerving van tracégronden geschiedt op basis van volledige schadeloosstelling, zoals vastgelegd in de Ontheffingswet.



20. Ten behoeve van een gewenste watergang vindt vanuit het project geen grondverwerving plaats. Het is echter wel mogelijk om op basis van het vigerende bestemmingsplan "buitengebied" en het in november 2011 vastgestelde bestemmingsplan "Buitengebied Bunnik 2011" een watergang te graven. Voorts is in het inpassingsplan de mogelijkheid gegeven om pompputten te realiseren ten behoeve van de drinkwatervoorziening voor het vee.
21. Verwerving van de tracégronden geschiedt op basis van volledige schadeloosstelling conform de Ontheeningswet. Eventuele waardedalingen van onroerend goed ten gevolge van het RWT worden bij de vaststelling van de schadeloosstelling bepaald.
22. Verwerving van de tracégronden geschiedt op basis van volledige schadeloosstelling, conform de Ontheeningswet.
23. Dit wordt voor kennisgeving aangenomen. Overigens is er geen sprake van omrijden ten opzichte van de huidige situatie. Indien het plan een gelijkwaardige uitwisseling zou hebben met de Achterdijk, dan zou het bedrijf bereikbaarder zijn.
24. Hiervan wordt kennis genomen. Overigens is deze zienswijze gericht op de uitvoering en ligt buiten de sfeer van het inpassingsplan.
25. Ruiling van gronden op vrijwillige basis en passend binnen de kaders sluiten wij op voorhand niet uit. Er bestaat echter geen verplichting tot het leveren van vervangende grond.
26. Bij minnelijke verwerving bestaat de mogelijkheid om nadere afspraken te maken over het voort- gezet gebruik van de betrokken gronden tot het moment waarop de werkzaamheden aanvangen.

Voorstel aan Provinciale Staten  
De zienswijze *ongegrond* verklaren.

#### **Ad 64. Indiener 64**

1. Indiener is teleurgesteld over de geringe inzet om de schade aan de landbouwstructuur te herstellen. De provincie wil weinig moeite doen om een goede kavelruil mogelijk te maken. Er is geen onafhankelijke inventarisatie geweest en er is niet gekeken naar de mogelijkheden van het verwerven van ruilgronden.
2. Indiener vindt dat er een onafhankelijke kavelruilcoördinator moet worden aangesteld die de belangen van de grondeigenaren en gebruikers in kaart brengt en zoekt naar mogelijkheden voor een goede kavelruil. Ook moet gezocht worden naar strategische gronden die de verkaveling kunnen verbeteren en het proces kunnen versnellen. Het uitplaatsen van een bedrijf, om de verkaveling van de anderen te verbeteren, moet ook niet worden uitgesloten.
3. De gemeente Bunnik heeft aangegeven de tunnel bij Vechten gedurende bepaalde delen van de dag te willen afsluiten. Het doorgaande landbouwverkeer wordt hierdoor ernstig belemmerd. Dit past ook niet in de gedachte om stad en landbouw te verbinden, temeer daar verschillende ondernemers in het gebied actief bezig zijn met verbreding.
4. Het agrarisch verkeer kan nu via de Binnenweg blijven rijden. Als een koude oversteek i.c.m. een bussluis wordt gerealiseerd, schiet dit echter zijn doel voorbij, aangezien een groot deel van het verkeer dat hier passeert tractoren voor de fruitteelt zijn (smalspoor-tractoren).
5. De omwonenden moeten volgens indiener ook via de koude kruising aan de Binnenweg Houten kunnen bereiken, omdat ze al genoeg benadeeld worden door de aanleg van het RWT. Dit voorkomt omrijdbewegingen.
6. Het argument om een koude aansluiting Binnenweg niet toegankelijk te maken voor autoverkeer (bestemmingsverkeer) omwille van de verkeersveiligheid vindt indiener onterecht, omdat de aansluiting van de huidige Kruisweg en de nieuwe aansluiting RWT dicht bij elkaar liggen. Het voordeel van het niet rechtmatig gebruiken van de koude aansluiting is dan ook verwaarloosbaar.
7. Naar alle waarschijnlijkheid wordt de parallelweg opgewaarderd voor de ontsluiting van fort Vechten. Indiener pleit ervoor dat deze weg ook gebruikt kan gaan worden om het

vrachtverkeer van en naar de bedrijven in het gebied zo snel mogelijk van en naar de snelweg te laten rijden.

#### Standpunt Gedeputeerde Staten

1. Kavelruil is geen onderdeel van het inpassingsplan. Voor zover mogelijk en op vrijwillige basis, wordt getracht om de bedrijven die worden getroffen door de nieuwe weg, te compenseren in grond en zo een achteruitgang in bedrijfsoppervlakte zoveel mogelijk te voorkomen dan wel te beperken. Er bestaat echter geen verplichting tot het leveren van vervangende grond.
2. Vrijwillige kavelruil kan een hulpmiddel zijn bij de grondverwerving. Kavelruil is in dit verband geen doel op zich.
3. Het eventueel afsluiten van de tunnel bij Vechten valt buiten het kader van het IP.
4. Hiermee wordt rekening gehouden. De keuze om bestemmingsverkeer toe te staan betekent dat autoverkeer moet kunnen oversteken. Dit impliceert dat alle voertuigsoorten van de oversteek gebruik moeten kunnen maken, dus ook smalspoortractoren.
5. Zie 4.1.3 "Afsluiting Binnenweg".
6. Zie 4.1.3 "Afsluiting Binnenweg".
7. Provincie Utrecht is geen beheerder van de betreffende wegen, dat is de gemeente Bunnik.

#### Voorstel aan Provinciale Staten

De zienswijze *ongegron*d verklaren. De gevolgen van het verkeersbesluit van de gemeente Houten worden meegenomen in de onderbouwing van het plan.

#### **Ad 65. Indiener 65**

1. Verwezen wordt naar de eerder ingediende zienswijzen, welke als bijlagen bij deze zienswijze zijn toegevoegd. Aangesloten wordt op de zienswijzen en inspraakreacties van derden (een inspraaknotitie d.d. 29-11-2010, de zienswijze op het VOIP, nr. 35 in de ZWN VOIP, de inbreng tijdens de hoorzitting (zie verslag, eerste inspreker) en de zienswijze van indiener nr. 40 in deze ZWN).
2. De (juridische) status van de documenten is vaak niet duidelijk. Bijvoorbeeld: geldt de MER A12 Salto 2007 nu wel of niet.
3. De opwaardering van de bestaande aansluiting Houten – A12 (Laagraven) werd aanvankelijk niet meegenomen vanwege ambities van Nieuwegein. Thans is deze variant wel onderzocht, maar wel zodanig dat deze er niet gunstig uitkwam.
4. Twijfels bestaan over de financiële haalbaarheid c.q. onderbouwing van het project, mede omdat een begroting van de kosten en de dekking ontbreekt. Volgens het Besluit ruimtelijke ordening moet de financiële uitvoerbaarheid worden aangetoond.
5. Dat de kosten van de Meerpaalvariant met een factor 2 zijn verminderd ten opzichte van de kosten in de MER A12 Salto 2007 (MER 2007) waardoor deze nu ongeveer even duur is als het RWT, is ongeloofwaardig. Hierdoor heeft geen eerlijke afweging plaats gevonden tussen de alternatieven in MER 2007.
6. Voorts bestaan twijfels over een eerlijke kostenvergelijk tussen beide alternatieven, toen en nu. Immers, nadat aanvankelijk voorzien was in een ongelijkvloerse kruising (MER 2007) kwam er een goedkopere oplossing, nl. een turbotronde, maar vervolgens werd deze weer vervangen door een duurdere ongelijkvloerse kruising.
7. Tevens is de aanvankelijke halve Haarlemmermeeraansluiting met de A12 vervangen door een fly-over die ingewikkeld kruist met een spoortunnel en die de spoorverbreding niet in de weg mag staan. Een Meerpaalvariant met brug strak tegen de A27, zeker in combinatie met verbredingswerkzaamheden voor de A27 zal leiden tot een aanzienlijke kostenbesparing voor deze variant.
8. Waar Meerpaalvariant en Rijsbruggerwegvariant nu ongeveer even duur zijn zal dan een kostenreductie moeten leiden tot een keuze voor de Meerpaalvariant.

9. Tevens zal een Meerpaalvariant bezien op aspecten als landschap, ecologie, archeologie, agrarisch en bedrijfseconomisch gunstiger uitvallen dan het nu voorliggende tracé.
10. Nut en noodzaak worden ernstig betwijfeld. Aanvankelijk zou het Rijsbruggerwegtracé een oplossing bieden voor ca. 20000 voertuigen/etmaal. Dit aantal is gedaald tot ca. 9000 v/e. Tevens vindt er grootschalige vergroting plaats van de capaciteit van het snelwegenstelsel rond Utrecht. De nu voorgestelde oplossing heeft geen duurzaamheid. Het is beter om de effecten op “de Staart” af te wachten dan wel voor relatief geringe kosten de nulplusvariant (opwaardering Staart) uit te voeren.
11. De samenhang met andere plannen in de omgeving ontbreekt ten onrechte. Gewezen wordt op de Parallelweg, de oost-west verbinding, uitbreiding Odijk, omlegging N229, integrale studie verkeersafwikkeling tussen Houten – Bunnik – Werkhoven. Voorts is in het plan geen rekening gehouden met de verlenging van de Baan van Fectio en de spoortunnel.
12. Op door ons genoemde fouten en tekortkomingen in MER A12 Salto 2007 (MER 2007) met betrekking tot het VOIP wordt onvoldoende en niet deugdelijk gereageerd. Verwijzen naar het advies van de cie MER is niet juist. De cie MER is een adviesorgaan. De cie doet geen uitspraken over onjuistheden en fouten. Een positief advies van de cie MER betekent niet dat de MER zelf geen fouten en onjuistheden kan bevatten. Mede omdat wij de onjuistheden/fouten goed hebben gedocumenteerd dienen deze in de beoordeling te worden betrokken.
13. Aanvankelijk heeft de raad van de gemeente Bunnik (als bevoegd gezag) de MER 2007 verworpen. Nadien heeft de raad alsnog onder grote politieke druk de MER 2007 met errata aanvaard. Het gegeven dat het bevoegd gezag de MER 2007 heeft aanvaard betekent niet dat de inhoud daarvan niet alsnog aan een beoordeling kan worden onderworpen.
14. Het erratum bij MER 2007 is niet gepubliceerd. Daarom is de ter inzage legging niet correct gebeurd. Daarnaast hebben verschillende weggedeelten in het erratum eenzelfde wegnummer gekregen, hetgeen weer consequenties heeft voor (foutieve) invoergegevens. Onduidelijk is wat de gevolgen zijn van deze foutieve invoergegevens en in hoeverre het achterliggende verkeersmodel foutief is.
15. Hoewel het erratum onderdeel is van de bestuurlijke samenvatting, is aan de bron van de fouten, namelijk de verkeersrapporten deel 1 en 2, niets gedaan.
16. Ten onrechte zijn alternatieven, die redelijkerwijs in beschouwing genomen dienen te worden, buiten beschouwing gebleven. Varianten van het Meerpaaltracé, zoals een brug strak tegen de A27, dienen alsnog in de afweging te worden betrokken, zeker nu is gebleken dat het Meerpaaltracé vrijwel even duur is als het Rijsbruggerwegtracé en het eerstgenoemde tracé het landschap niet doorsnijdt.
17. Het begrip “robuust”, wat kennelijk de doorslag geeft bij de keuze, is niet nader gedefinieerd. Overigens heeft Houten al een aansluiting met de A12, nl. bij Laagraven, waardoor “robuust” betrekkelijk wordt. Daarnaast schrijft Rijkswaterstaat (12-11-2010) dat de Meerpaalvariant geografisch de meest logische is (en dus de meest toekomstvaste) en dat het RWT een oplossing is voor de korte termijn. Tevens zal onzes inziens de aansluiting van het RWT op de A12 leiden tot complexe en gevaarlijke verkeerssituaties. Immers, het verkeer uit Houten moet dan over een korte afstand meerdere malen weven/invoegen in de richting Utrecht. Bij een aansluiting op de A27 ten zuiden van het kanaal is de situatie veel minder complex.
18. Dat PS de bevoegdheid hebben keuzes te maken ten aanzien van het inpassingsplan, betekent niet dat de keuzes niet behoeven te worden gemotiveerd.
19. De verwijzing naar het Streekplan Utrecht 2005-2015 is onjuist. In het streekplan staat het RWT niet als zodanig genoemd maar alleen een Studie A12 Salto. Voorts betreft het hier een westelijk georiënteerde ontsluiting van Houten en niet een oostelijk zoals genoemd wordt in de provinciale plannen. In tegenstelling tot het Meerpaaltracé betekent het RWT een nieuwe doorsnijding van het landschap ten zuiden van de A12 dat volgens het streekplan vrij moet blijven.
20. De aanleg van de nieuwe weg Houten – A12 is geen zaak van provinciaal belang. Het betreft hier slechts het belang van de inwoners van Houten om hun fileprobleem op te lossen. Het gaat

derhalve om een puur lokaal belang en niet om een provinciaal belang. Het project is daarom niet in overeenstemming met de Wro.

#### Standpunt Gedeputeerde Staten

1. Met het MER 2010 heeft het MER 2007 geen formele status meer. Dat geldt ook voor de op het MER 2007 ingediende zienswijzen. Zie ook "MER studies en hun status". De inspraaknotitie is betrokken bij de behandeling van het desbetreffende agendapunt van de commissie RGW uit PS en vormt geen formele zienswijze in het kader van de tervisielegging van het OIP. De zienswijzen die zijn ingebracht op het VOIP zijn beantwoord in de Zienswijzennota op dit VOIP. Zienswijzen van derden zullen in deze nota worden behandeld bij de desbetreffende indiener.
2. Zie 4.1.1.a "MER studies en hun status".
3. Zie 4.1.1.c "Andere voorkeursoplossing".
4. De gemeente Houten, het Bestuur Regio Utrecht en Provincie Utrecht hebben een uitvoeringsovereenkomst (d.d. 3 oktober 2011) ondertekend die onder meer afspraken bevat over de financiering van het project. In het inpassingsplan is in paragraaf 7.2 aangegeven dat deze partijen de dekkingen voorzien in de begrotingen voorafgaand aan de vaststelling van het inpassingsplan. Daar dit is gebeurd, is de economische uitvoerbaarheid van het project verzekerd.
5. In het kader van de herijking van de alternatieven (2010) heeft deze afweging alsnog plaats kunnen vinden.
6. Voor het aspect 'kosten' zijn de dekkingsmogelijkheden bepalend. In dat opzicht zijn de alternatieven niet onderscheidend. Voor beide alternatieven is dekking mogelijk. De extra kosten voor een ongelijkvloerse kruising Achterdijk zijn gedekt uit de post 'onvoorzien'.
7. Er wordt een vergelijking gemaakt tussen het RWT en een alternatief dat niet is onderzocht. Uitsluitend de alternatieven volgens het NRD zijn in het MER 2010 in beschouwing genomen. De ruimtelijke inpassing van de aansluiting op de A12 is inderdaad complex. Kostenverhogend is met name de schuine kruising van het viaduct ten opzichte van een haakse kruising. De extra kosten zijn echter marginaal ten opzichte van de totale kosten. Zie ook het antwoord op indiener ad 65, punt 6.
8. Zie "Integrale afweging MER-resultaten".
9. Zie "Integrale afweging MER-resultaten".
10. De intensiteit op het RWT wordt bepaald door de gehanteerde uitgangspunten. Zo is in het MER 2007 het effect onderzocht van een verbinding van het RWT met de parallelweg ten zuiden van de A12. Dan blijkt dat de intensiteit op het RWT toeneemt tot ca. 20.000 mvt/etmaal. Het OIP beperkt zich echter tot een verbinding met de A12 zonder verbinding met de parallelweg. De intensiteit op het RWT ligt dientengevolge fors lager (9500 mvt/etmaal). Zie ook 4.1.1.c "Andere voorkeursoplossing".
11. In de studie is uitgegaan van een uitbreiding Odijk met een mogelijke omlegging N229. Ook een verlenging van de Baan van Fectio met ongelijkvloerse spoorkruising is meegenomen. Een studie naar een oostelijke ontsluiting van Houten ter vervanging van de N410 zal op korte termijn worden opgestart.
12. Met het MER 2010 heeft het MER 2007 geen formele status meer. Inhoudelijk is het MER 2007 vervangen door het MER 2010. Zie ook 4.1.1.a "MER studies en hun status".
13. Een dergelijke nieuwe beoordeling heeft plaatsgevonden met het opstellen van een herijking van de eerder onderzochte alternatieven. Vanwege het besluit van Provinciale Staten om een inpassingsplan op te stellen is PS, en niet langer de gemeente Bunnik, bevoegd gezag voor de afweging tussen de alternatieven.
14. Met het MER 2010 heeft het MER 2007 geen formele status meer. Dat geldt daarmee ook voor het erratum als onderdeel van het MER 2007. Inhoudelijk is het MER 2007 vervangen door het MER 2010. Zie ook "MER studies en hun status".

15. Met het MER 2010 heeft het MER 2007 geen formele status meer. Dat geldt daarmee ook voor het erratum als onderdeel van het MER 2007. Inhoudelijk is het MER 2007 vervangen door het MER 2010. Zie ook "MER studies en hun status".
16. Zie 4.1.1.c "Andere voorkeursoplossing".
17. zie 4.1.1.d "Robuustheid".
18. Motivatie voor de keuze van het RWT is weergegeven in het verslag van de desbetreffende vergadering van Provinciale Staten. Dit betreft niet één uiteindelijke motivatie maar de motivatie van elk van de politieke partijen die samen het bevoegd gezag vormen (PS).
19. Ten tijde van de vaststelling van het Streekplan Utrecht 2005-2015, wat met de komst van de nieuwe Wro is verworpen tot de Structuurvisie Utrecht 2005-2015, in 2004 was het RWT nog niet bekend. Onderzocht moest worden of een extra ontsluiting van Houten in e richting van de A12 bij Bunnik voldoende oplossend vermogen heeft (blz 129 Structuurvisie Utrecht 2005-2015).
20. Provinciale Staten hebben de bevoegdheid om een inpassingsplan vast te stellen indien sprake is van een provinciaal belang. Daar het project door Provinciale Staten is benoemd tot een project van provinciaal belang, wordt gehandeld in overeenstemming met de Wro.

#### Voorstel aan Provinciale Staten

De zienswijze *ongegron*d verklaren. Volledigheidshalve zal het erratum (punt 14 van deze zienswijze) als bijlage aan het inpassingsplan worden toegevoegd.

#### **Ad 66. Indiener 66**

1. Nut en noodzaak van het RWT ontbreken. Beweringen over grote hoeveelheden sluipverkeer door het gebied wordt door indiener niet bevestigd. Het toekomstige aanzicht, de doorsnijding van de regio en percelen hebben een negatievere impact op de regio dan het huidige sluipverkeer.
2. Het plan wordt niet gedragen door de omgeving.
3. Indiener heeft begrepen dat het uitgangspunt is: maximale bereikbaarheid, minimaal doorrijdbaarheid. Met de huidige voorgenomen maatregelen is het eerste niet langer het geval en het laatste speelt een te grote rol. Immers, in de huidige situatie is er niet echt veel sluipverkeer en zeker niet enorm grote aantallen Houten-Bunnik. De nadelige effecten zijn ons inziens groter dan de voordelen.
4. Indiener is voorstander voor een turborotonde. Dit vergroot toegankelijkheid naar het noorden (Bunnik/A12) en zuiden (Houten). Ook bedrijven, winkels en woningen beter bereikbaar. Een rotonde wikkelt het vrachtverkeer en de bezoekers van Fort Vechten efficiënt af. Voorts is bos Nieuw Wulven beter bereikbaar en hebben bewoners meer bewegingsvrijheid.
5. Door de tunnel wordt indiener op een eiland in het gebied geplaatst, zeker als in de toekomst andere verkeersbelemmerende maatregelen zullen worden getroffen.
6. Een tunnel is duurder. Dat geld kan beter worden besteed aan wegenonderhoud en het verbeteren van de totale verkeersveiligheid in het gebied.
7. Een rotonde is goedkoper dan een tunnel en heeft minder invloed op het zicht en de omgeving.
8. Het voert te ver om te stellen dat "de meeste" agrarische bewoners voor een tunnel zijn omwille van de verkeersveiligheid.
9. Het gebied kent geen totaalvisie.
10. Indiener maakt bezwaar tegen (het advies voor) spitsafsluitingen en verzoekt om duidelijkheid hierover. Door de tunnel in de Achterdijk en een spitsafsluiting bij tunnel Vechten komt het gebied in een isolement te liggen en moet er veel omgereden worden.
11. De gemeenteraad van Bunnik ziet voordelen in de tunnel Achterdijk om het verkeer geheel te weren. Indiener vraagt zich af waarom er dan nog een spits- of andere sluiting nodig is.
12. Gevreesd wordt dat het verkeer dat toch in het gebied komt in- en afstroomt via de Marsdijk en Mereveldseweg. De Marsdijk is erg ongeschikt voor een verkeerstoename en zeker van groter verkeer vanwege de monumentale eiken erlangs. De Mereveldseweg is een zeer belangrijke fietsader en de Fortweg en Oud Wulfseweg zijn al afgesloten voor (spits)verkeer.

13. Gewezen wordt op het belang van veilig fietsverkeer en doorfietsbaarheid.
14. Indiener maakt zich zorgen over de aanrijdtijden als er sprake is van een ongeval of ander incident. De normen voor de acute zorgverlening worden met de afsluiting van het gebied overschreden. Bovendien gaat op Europees niveau de norm naar beneden.
15. Indiener vraagt of de Provincie kan aangeven op welke manier de Tureluurweg, de Parallelweg en de ventweg ten westen van Pompstation de Forten worden ontwikkeld in de komende jaren t.b.v. de verkeersafwikkeling. Ook wordt gevraagd op welke manier dit in samenspraak gaat met de gemeente Bunnik.
16. Het is indiener niet duidelijk in hoeverre de Tureluurweg/Parallelweg geschikt blijft voor verkeersafwikkeling richting Bunnik/Odijk. Dit is belangrijk voor bedrijven in de regio.
17. Voor het gehele gebied zijn er diverse opties mogelijk, waarover gemeenten een verkeersbesluit moeten nemen. Er zijn veel ideeën, maar geen besluiten, waardoor de gevolgen niet zijn te voorzien. Voorstellen en argumenten vanuit de directe omgeving zijn onvoldoende meegenomen en/of afgewogen bij de planvorming. Daarom wordt bezwaar gemaakt tegen de aanleg van een tunnel.
18. Indiener wijst op de aanduiding als agrarisch kerngebied en recreatief uitloopgebied van de stedelijke gebieden. Het kan niet de bedoeling zijn van de Provincie om door voorzieningen te treffen voor een verbindingsweg tussen Houten en de A12 de bestaande bedrijvigheid te vernietigen.
19. Verzocht wordt de aanleg van het RWT te heroverwegen en toch minstens de aanleg van een tunnel te heroverwegen.
20. Indiener verwacht dat eerst met bewoners, lokale overheid en provincie het totale gebied wordt besproken.

#### Standpunt Gedeputeerde Staten

1. Zie ons standpunt hierover bij indiener ad 45, punt 1.
2. Zie ons standpunt hierover bij indiener ad 45, punt 2.
3. Zie ons standpunt hierover bij indiener ad 48, punt 3.
4. Zie 4.1.2 "Tunnel Achterdijk".
5. Zie 4.1.3 "Afsluiting Binnenweg".
6. Zie ons standpunt hierover bij indiener ad 45, punt 5.
7. Zie ons standpunt hierover bij indiener ad 48, punt 7.
8. Zie ons standpunt hierover bij indiener ad 48, punt 8.
9. Zie ons standpunt hierover bij indiener ad 48, punt 9.
10. Zie ons standpunt hierover bij indiener ad 45, punt 7.
11. Zie 4.1.2 "Tunnel Achterdijk".
12. Zie ons standpunt hierover bij indiener 48, punt 11.
13. Zie ons standpunt hierover bij indiener 45, punt 8.
14. Zie ons standpunt hierover bij indiener 48, punt 13.
15. Zie ons standpunt hierover bij indiener 45, punt 9.
16. In het kader van het voorliggende OIP verandert er niets aan de genoemde wegenstructuur.
17. Zie ons standpunt hierover bij indiener 45, punt 10.
18. Zie 4.1.1.b "Integrale afweging MER-resultaten".
19. Zie 4.1.1.b "Integrale afweging MER-resultaten".
20. Zie ons standpunt hierover bij indiener 45, punt 12.

#### Voorstel aan Provinciale Staten

De zienswijze *ongegron*d verklaren. De gevolgen van het verkeersbesluit van de gemeente Houten worden meegenomen in de onderbouwing van het plan.

#### **Ad 67. Indiener 67**

Indiener onderschrijft de zienswijzen van indiener 65 (ad. 65)

#### **Ad 69. Indiener 69**

1. Indiener is tegen nieuwe doorsnijdingen van landschappen. Bestudering van het inpassingsplan heeft niet geleid tot wijziging van dit standpunt.
2. De MER-studies hebben geen recht gedaan aan een eerlijke afweging tussen het RWT en bijvoorbeeld de Meerpaalvariant. De op p. 16 genoemde drie doorslaggevende overwegingen zijn volgens indiener allen discutabel. Omdat de verschillen tussen de varianten beperkt waren en het RWT protesten ocriep, heeft de provincie onterecht het project als provinciaal belang genoemd. Dit terwijl het uitsluitend het (overigens beperkt) Houtens belang dient. Van regionale en dus provinciale verkeersoplossingen is geen sprake. Op voorhand wil indiener nogmaals benadrukken dat de procedure foutief is gevolgd.
3. Ten aanzien van Vleermuizen-trekroute's wordt in de toelichting van het inpassingsplan gesproken over *“behoud van de bestaande bomenrijen langs de Achterdijk tot aan het talud van de nieuwe verbindingsweg. Als dat niet mogelijk is mag daarvan afgeweken worden.”* Indiener geeft aan dat weliswaar vervangende aanplant wordt toegezegd (*“doorbreking van de bestaande bomenrij van ten hoogste 50 m.”*), maar de eerste jaren kan kleine aanplant de functie van bestaande, hoge bomen voor vleermuizentrek absoluut niet vervangen. Indiener wenst een harde toezegging van het behoud van de bestaande bomenrij tot aan het toekomstig talud. Indiener is tegen kap om de aanleg te vergemakkelijken. Ook op andere plaatsen moet een toezegging komen dat bestaande bomen buiten het toekomstig talud behouden blijven. Zinnen als *“zoveel mogelijk bomen dienen gespaard te blijven”* geven wat dat aangaat geen vertrouwen en bieden geen garanties voor maximaal behoud van de bestaande bomenpopulatie.
4. Maatregelen die vermenging van met olieresten vervuild, afstromend regenwater vanaf de nieuwe weg met het bestaande oppervlaktewater moeten voorkomen, zijn niet/onvoldoende uitgewerkt. In de sloten leven nu padden en voorns. Volledige scheiding van afwatering van asfalt met enig bestaande watergang moet zijn geborgd.
5. Een aantal teksten vindt indiener – ook voor een ontwerpdocument - onnodig onduidelijk. In het document is bijvoorbeeld regelmatig sprake van *“ruim”* (6), *“voldoende”* (6) en *“meer (> 10)*. Zo wordt een *“ruime onverlichte opening bij overgang A12”* genoemd (p.51). Deze gegevens dienen gekwantificeerd te worden. Om wild voldoende passagemogelijkheden te geven dient deze vlakke, verduisterde zone minimaal een breedte te hebben van 10 m. Hetzelfde geldt voor het aantal, en locaties van onderdoorgangen ten behoeve van in het bijzonder amfibieën (hoeveel en waar?), als ook de onderdoorsteek van de passage Wetering. Daar wordt een *‘voldoende’* brede vlakke oever toegezegd aan beide zijden. Een onderbouwde breedte in meters acht indiener hier op zijn plaats.
6. Verlichting is, naast de fysieke barrière, de grootste zorg. De nieuwe doorsnijding van het plangebied beïnvloedt de oost-west migratie zeer nadelig. Dit wordt in de toelichting van het inpassingsplan onderkend. Het nieuwe natuurgebied Nieuw-Wulven is al in zuidelijke en westelijke richting geïsoleerd. Nu wordt ook de oostelijke migratierichting afgesloten. Ook het Raaphofse bosje, dat de status geniet van Beschermd Natuurmonument, wordt nagenoeg volledig geïsoleerd bij voortgang van de plannen. Indiener meent dat als het hele traject net zo overdadig verlicht gaat worden als bijvoorbeeld het geval is bij de, enkele kilometers oostelijk gelegen en in 2009 aangepaste N229, dat rampzalige gevolgen zou hebben voor de nachtelijke dierlijke trek. Indiener wenst toezeggingen voor minimale verlichting. De mogelijkheid van noodverlichting tussen 23.00 uur en 06.00 uur (*“kleinere lampen aan, lantaarns uit”*) dient te worden overwogen.
7. Indiener geeft aan dat het geluidsonderzoek uitwijst dat een significant deel van Bunnik te maken krijgt met sterk toenemende geluidswaarden. Deze zijn op sommige plaatsen met > 50

dB nu al te hoog. Naast dagelijkse invloeden, heeft extra geluid 's nachts ook een negatieve invloed op slaapgedrag. Door de verhoogde nieuwe weg nemen de geluidseffecten ontoelaatbaar toe.

8. Daarnaast zal ook de luchtkwaliteit in Bunnik (stikstofoxiden en fijnstof) verslechteren door aanleg van de nieuwe weg. Hier staat geen compensatie tegenover.
9. Indiener is van oordeel van dat het inpassingsplan weliswaar met de nodige zorg tot stand is gekomen, maar dat de nadelige milieueffecten niet opwegen tegen de geringe verkeerskundige voordelen en op een aantal punten (nog) onvoldoende duidelijk gecompenseerd worden. Indiener doet daarom een beroep om het besluit tot aanleg van het RWT te heroverwegen.

#### Standpunt Gedeputeerde Staten

1. Hiervan nemen wij kennis.
2. PS hebben het project RWT benoemt tot project van provinciaal belang, mede omdat het vraagstuk een regionaal beslag kent. Zie ook 4.1.1.b "Integrale afweging MER-resultaten".
3. De bestaande bomen buiten het talud van het RWT zullen behouden blijven. Het RWT gaat over de Achterdijk heen. Daardoor wordt het gat in de bomenrij van de Achterdijk zoveel mogelijk beperkt. Ook voor andere bomen langs het tracé geldt dat er zal worden bekeken of deze zoveel mogelijk behouden kunnen worden.
4. Dit vindt plaats door de weg in het grondwaterbeschermingsgebied op te nemen in de kolken en het water naar een infiltratievoorziening af te voeren. Buiten het grondwaterbeschermingsgebied wordt de neerslag in de berm gefilterd en komt vervolgens in de berm-sloot.
5. De toelichting is niet juridisch bindend. Dat geldt wel voor de regels en de verbeelding. In de regels is gezocht naar een goede balans tussen flexibiliteit en rechtszekerheid. Het is niet noodzakelijk om alles exact in getallen vast te leggen. Wel dient het behoud en waar nodig de ontwikkeling van bijvoorbeeld natuur- en landschapswaarden in voldoende mate te zijn zeker gesteld. Dat is met name gebeurd in artikel 3 onder 3.1. Hier staan allerlei voorwaardelijke verplichtingen opgesomd, waaraan de uitvoerder van de plannen moet voldoen. Verder is door de dubbelbepaling 'waarde – archeologie' voldoende vastgelegd, dat op een verantwoorde manier zal worden omgegaan met archeologische waarden in het plangebied.
6. Er komt alleen verlichting bij de aansluiting op de Rondweg te Houten, bij de aansluiting op de A12 en in de tunnels.
7. Zie 4.1.6 "Geluid".
8. De luchtkwaliteit blijft binnen de gestelde normen van de wet.
9. Provinciale Staten hebben de keuze voor het RWT bekrachtigd op basis van een volledige herijking van het MER van 2007. Wij zien geen aanleiding om tot een heroverweging te komen.

#### Voorstel aan Provinciale Staten

De zienswijze *ongegron*d verklaren.

#### **Ad 70. Indiener 70**

Indiener geeft aan dat onvoldoende rekening is en wordt gehouden met de leefbaarheid voor de bewoners van Bunnik die in de nabijheid ervan wonen. De geluidsoverlast wordt vermeerderd, zonder dat hiertegen passende maatregelen zullen worden genomen. Indiener verzoekt daarom de leefbaarheid te onderzoeken.

#### Standpunt Gedeputeerde Staten

Zie 4.1.6 "Geluid".

#### Voorstel aan Provinciale Staten

De zienswijze *ongegron*d verklaren.



#### **Ad 71. Indiener 71**

1. In het OIP wordt geen rekening gehouden met een toename van de geluidshinder naar onze camping aan de Parallelweg 9 in Bunnik. Het uitgangspunt bij de berekeningen ten behoeve van de geluidshinder is dat de A12 ten alle tijden het geluid van de mogelijke nieuwe weg zal overschrijden. Waar bij de berekeningen geen rekening mee wordt gehouden is dat de windrichting voornamelijk uit het zuidwesten komt, waardoor indiener bij het campingterrein nauwelijks overlast ondervindt van het geluid van de A12. Gezien de veelvuldige windrichting vanuit het zuidwesten zal het RWT echter wel degelijk een geluidstoename betekenen voor de camping.
2. De doelgroep van de camping zal wegblijven door de gevolgen van de weg m.b.t. rust en landschappelijk karakter, waardoor inkomstendering wordt voorzien door indiener.
3. Indien de wind uit het noorden komt heeft het bedrijf van indiener ook geluidoverlast van het RWT, aangezien de op- en afrit verhoogd komen te liggen. Ter voorkoming van deze geluidshinder wordt in het inpassingsplan alleen aan de noordzijde van de A12 een geluidswal neergezet. Indiener wenst dat er ook geluidbeperkende maatregelen worden getroffen aan de zuidzijde van de A12.
4. Indiener wenst geluidreducerend asfalt voor het weggedeelte tussen de Achterdijk en de aansluiting met de A12.
5. Het uitzicht van indiener wordt bedreigd. De hoogte van de weg dient niet hoger te zijn dan het huidige maaiveld.
6. Indiener geeft aan dat de camping c.q. de grond minder waard wordt.
7. Indiener vraagt zich af hoe deze weg in het landschap mogelijk wordt gemaakt, terwijl indiener zelf al geruime tijd bezig is om een vergunning te krijgen, maar deze stuit op onmogelijkheden rondom de landschapsinpassing.
8. Omdat de Meerpaalvariant een beter alternatief blijkt te zijn dat het RWT, dient de keuze voor een tracé opnieuw te worden gemaakt.
9. De gedeputeerde heeft toegezegd tijdens de informatieavond van 16 maart 2011 dat er bij het OIP rekening wordt gehouden met de ingediende zienswijze van indiener. Echter in de ZWN wordt hierop niet ingegaan en worden al de aangegeven punten als niet relevant beschouwd.

#### **Standpunt Gedeputeerde Staten**

1. De betreffende camping heeft ten gevolge van de A12 een geluidbelasting van 57 dB ( 2009). De geluidbelasting op de camping ten gevolge van het RWT blijft ruim onder de 48 dB. Een camping is geen geluidgevoelige bestemming voor de Wet geluidhinder.
2. Op grond van art 6.1 Wet ruimtelijke ordening kan degene die aantoonbaar schade leidt als gevolg van een planologisch besluit verzoeken om een tegemoetkoming in de schade.
3. Een camping wordt in de Wet geluidhinder niet aangemerkt als een geluidsgevoelige bestemming en er gelden daarom ook geen geluidsnormen voor een camping.
4. Geluidreducerend asfalt is niet kosteneffectief gebleken. Voorts blijkt uit het akoestisch onderzoek dat er geen overschrijding voor de woning en het bedrijf van de voorkeursgrenswaarde plaatsvindt. Er is voor de camping sprake van een geluidbelasting van minder dan de wettelijke voorkeurswaarde van 48 dB (t.g.v. het RWT). Daardoor is er ook geen reden om geluidreducerend asfalt op het gedeelte tussen Achterdijk en A12 aan te brengen. Zie verder antwoord onder ad 71, punt 3.
5. Aan een vrij uitzicht kunnen geen blijvende rechten worden ontleend. Zie voorts 4.1.5.c.
6. Zie ons standpunt bij indiener ad 71, punt 2.
7. Landschappelijke inpassing is voor het RWT een belangrijk punt van aandacht. Het plan heeft omwille van dit aspect dan ook verschillende aanpassingen gekend. Voorts is in het ruimtelijk beleid met deze doorsnijding, welke overigens een maatschappelijke belang kent, rekening gehouden. De reden dat indiener stuit op onmogelijkheden rondom landschappelijke inpassing is vermoedelijk gelegen in de mogelijkheden binnen het gemeentelijk en/of provinciaal beleid. Het RWT is in het provinciaal beleid mogelijk gemaakt (Structuurvisie Utrecht 2005-2015).

8. Zie 4.1.1.b “Integrale afweging MER-resultaten”.
9. De gedeputeerde heeft aangegeven dat de provincie Utrecht bereid is extra maatregelen te nemen tegen geluidsoverlast, zelfs meer dan strikt noodzakelijk is. *“Zoveel mogelijk wordt in de provincie Utrecht gebruik gemaakt van geluidsarm asfalt. Hij neemt het signaal van indiener mee en zegt toe te zullen nagaan welke maatregelen er mogelijk zijn om bij de camping geluidshinder tegen te gaan. Het is belangrijk dat dergelijke knelpunten vroegtijdig bij de provincie Utrecht gemeld worden zodat er waar mogelijk naar oplossingen kan worden gezocht. De gedeputeerde heeft indiener geadviseerd een zienswijze op het VOIP in te dienen om de geluidshinder bij de camping nadrukkelijk onder de aandacht van de provincie te brengen.”* Al de zienswijzen van indiener zijn beoordeeld en beantwoord. Alle zienswijzen zijn op deze wijze behandeld, waarna een integrale afweging door het college is gemaakt.

Voorstel aan Provinciale Staten  
De zienswijze *ongegrond* verklaren.

#### **Ad 74. Indiener 74**

1. Met de komst van een ongelijkvloerse kruising ter hoogte van de Achterdijk heeft het plan nu grote gevolgen voor de bereikbaarheid van de bedrijfslocatie van indiener en tevens voor de bereikbaarheid van diens overige landbouwgrond in het gebied van de Rijsbruggerweg, de Binnenweg en de Achterdijk.
2. Het tracé doorsnijdt een gedeelte van de huiskavel ter grootte van circa 5 ha.
3. Het reeds bestaande betonpad, welke nu rechtstreeks aansluit op de Achterdijk verliest zijn functie als ontsluitingsweg voor het bedrijf.
4. Het recht oversteken over de Achterdijk, vanaf de huiskavel naar de andere kant van de Achterdijk gelegen perceel en weer terug word onmogelijk door de verdiepte tunnelopstelling ter plaatse.
5. De twee aanwezige, in de grond gelegen hoofdleidingen, t.b.v. de beregeningsinstallatie vanaf de boerderij naar het perceel aan de overzijde van de Achterdijk kunnen door de aanleg van de tunnelbak niet gehandhaafd blijven.
6. De complexwaarde van de huiskavel wordt door dit plan zwaar afgewaardeerd vanwege de slechte bereikbaarheid voor vrachtverkeer van en naar het bedrijf. Dit geldt ook voor privédoeleinden.
7. Omwille van bovenstaande (punt 6) dient de Binnenweg en de Rijsbruggerweg open te blijven voor het plaatselijk verkeer.
8. Door de extra geluidsoverlast en onrust voor het bedrijf en de woning van indiener, wordt er inbreuk gedaan op de huidige woon- en privacybeleving van deze woon- en bedrijfslocatie ten aanzien van de woning, de tuin, het bedrijfserf en het omliggende terrein.
9. Indiener verwijst ter ondersteuning naar de zienswijze op het VOIP d.d. 21 maart 2011.
10. De grotere landbouwmachines hebben steeds meer ruimte nodig. Doordat er een flinke groei in de omzet is en grote vrachtwagens komen is er de noodzaak tot een goede bereikbaarheid van het bedrijf en de percelen.

#### **Standpunt Gedeputeerde Staten**

1. De bedrijfslocatie is niet minder bereikbaar dan in de huidige situatie het geval is. Dit is ons inziens uitsluitend het geval met de huiskavels die aan de andere zijde van het tracé komen te liggen. De Binnenweg en de Achterdijk zijn en blijven toegankelijk voor landbouwverkeer en bestemmingsverkeer.
2. In het kader van de vrijwillige kavelruil wordt hiervoor gezocht naar een passende oplossing. Schade als gevolg van doorsnijding van een perceel komt, op basis van de Onteigeningswet, voor vergoeding in aanmerking.

3. Indien blijkt dat dit pad niet als ontsluitingsweg kan fungeren vanwege de ongelijkvloerse kruising, zal deze verlegd moeten worden. Met indiener zal worden gezocht naar een passende oplossing.
4. Het bereiken van de andere kant van de Achterdijk zal mogelijk blijven via een in overleg met indiener te realiseren voorziening om de tunnel heen.
5. In overleg met indiener zal voorafgaand aan de vergunningverlening een oplossing worden geboden.
6. Verwerving van de tracégronden geschiedt op basis van volledige schadeloosstelling, conform de onteigeningswet.
7. Zie 4.1.3 "Afsluiting Binnenweg".
8. Op grond van artikel 6.1 Wro kan degene die aantoonbaar schade lijdt als gevolg van een planologisch besluit, verzoeken om een tegemoetkoming in de schade. Overigens kunnen aan een vrij uitzicht geen blijvende rechten ontleend worden.
9. De zienswijzen van indiener welke zijn ingebracht op het VOIP zijn samengevat en beantwoord in de ZWN VOIP.
10. De bereikbaarheid van het bedrijf en de percelen zal op het huidige peil gehandhaafd blijven. Bij noodzakelijke aanpassingen van de ontsluiting van het bedrijf op de openbare weg zal de bereikbaarheid van het bedrijf voor vrachtauto's en landbouwvoertuigen die toegestaan zijn op de openbare weg worden gewaarborgd.

#### Voorstel aan Provinciale Staten

De zienswijze *ongegrond* verklaren. De gevolgen van het verkeersbesluit van de gemeente Houten worden meegenomen in de onderbouwing van het plan.

#### **Ad 75. Indiener 75**

1. Indiener vreest dat met name als gevolg van het toenemende gebruik van moderne verlichtingstechnieken i.c.m. de bocht ter hoogte van de woning lichthinder wordt ondervonden van het autoverkeer. Aangezien het gebied nu aardedonker is, wordt dat een grote verslechtering van het woon- en leefklimaat.
2. Hierboven genoemde lichthinder had beperkt kunnen worden door een aarden wal ter hoogte van de woning, hetgeen licht- en zicht beperkend is. Ook zou de strook langs de weg tot aan de randweg Houten voorzien kunnen worden van bosschages, hetgeen niet alleen fraaier is, maar ook de overlast tot een acceptabel niveau terugbrengt.
3. Indiener vreest geluidhinder te ondervinden van het wegverkeer. Dit kan worden beperkt met bovengenoemde aarden wal (punt 2).
4. De geluidsoverlast voor woning van indiener is niet onderzocht en daarom strijdig met daarvoor geldende normen.
5. Indiener wijst op filevorming op het RWT, aangezien woning dicht bij de Rondweg Houten ligt. Hierdoor neemt geluidsoverlast toe.
6. Aanleg van een aarden wal is niet duurder, wellicht zelfs goedkoper aangezien de grond dan niet afgevoerd hoeft te worden.
7. Indiener meent dat er sprake is van waardedaling van diens landelijk gelegen boerderij. Hiervoor is geen compensatie geboden. Daarom is het besluit dat nu genomen is onzorgvuldig voorbereid. Gewezen wordt hierbij op artikel 3:4, lid 2 Awb.
8. De medewerking aan de grondverwerving en deze zienswijzen op het inpassingsplan geven aanleiding voor indiener om tot een passend compromis te komen, waarbij verlangd wordt dat de provincie tegemoet komt aan deze zienswijzen van indiener.

#### Standpunt Gedeputeerde Staten

1. Verwacht wordt dat deze situatie zich niet zal voordoen. Indien de situatie zich wel blijkt voor te doen zal er worden gezocht naar een oplossing binnen de kaders van het inpassingsplan.

2. Zowel een aarden wal, als bosschages zijn vanuit landschappelijk oogpunt niet wenselijk, vanwege de vorm en het toevoegen van een ongewenste groenstructuur. Het gaat ten koste van de dominantie van het omliggende landschap, omdat de weg er mee wordt benadrukt.
3. Aarden wallen passen niet in de landschapsvisie die als uitgangspunt heeft dat de weg zo anoniem mogelijk in het landschap wordt ingepast (zie indiener ad. 75, punt 2). Daarom heeft de provincie gekozen voor geluidreducerend asfalt als maatregel om de geluidoverlast op het zuidelijk deel van het RWT te beperken.
4. De geluidbelasting op de woning van indiener is in het akoestisch onderzoek onderzocht. De geluidbelasting t.g.v. het RWT ligt beneden de voorkeursgrenswaarde van de Wet geluidhinder en er zijn daarom geen extra maatregelen nodig.
5. De berekeningen voldoen aan het reken- en meetvoorschrift van de wet geluidhinder. Overigens wordt de conclusie van indiener dat de geluidoverlast bij de woning toeneemt bij filevorming niet onderschreven omdat de snelheid die bij de productie van geluid een belangrijke factor is bij filevorming zeer laag is.
6. Een geluidwal past niet in de landschappelijke visie om de weg zo anoniem mogelijk in het landschap in te passen.
7. Op grond van art. 6.1 Wro kan degene die schade lijdt als gevolg van een planologisch besluit, verzoeken om een tegemoetkoming in de schade.
8. Het grondverwervingstraject en het inpassingsplantraject zijn gescheiden trajecten die elk een eigen afweging kennen. De medewerking van indiener aan de grondverwerving kan geen onderdeel zijn van de planologische afweging.

Voorstel aan Provinciale Staten  
De zienswijze *ongegron*d verklaren.

#### **Ad 88. Indiener 88**

1. Indiener wijst op de in de MER van 14 februari 2006 beoogde oplossingen waaraan een tweede aansluiting van de kern Houten aan moet voldoen, te weten; (1) de veiligheid en de leefbaarheid in het buitengebied van Bunnik en Houten en in de kernen van Bunnik, Odijk en Houten verbeteren, (2) de bereikbaarheid van de regio te verbeteren, en (3) de verkeersdruk in het buitengebied beperken of in ieder geval niet vergroten (MER 12 oktober 2007). Hieraan wordt niet voldaan, omdat het verkeer in de kernen niet afneemt, het verkeer uit Wijk bij Duurstede blijft via het buitengebied naar de A12 rijden, de verkeersdrukte over bijvoorbeeld de Achterdijk neemt niet af (eerder toe) en ook de bereikbaarheid van de regio neemt af.
2. Als besloten wordt om de sluiproutes af te sluiten neemt de bereikbaarheid met de variant RWT nog verder af.
3. Lucht en geluidhinder nemen in Bunnik en het Bunnikse gebied toe.
4. Indiener onderbouwt de zienswijze met de verwijzing naar de samenvatting MER a12 Salto van 12 oktober 2007, waarin aangegeven wordt dat variant 2 (Meerpaal/Nieuwe brug) van de A27 varianten vanuit verkeersoogpunt het beste is. Ook omdat pas later bleek dat de A27 verbreed moest worden, is deze variant het beste. In de LER heeft deze variant de meest gunstige score.
5. Voorts wijst indiener op de negatieve milieugevolgen van de A12 varianten t.o.v. de A27 varianten. Aangegeven wordt dat het gebied tussen Houten en Bunnik vanwege archeologie, cultuurhistorie en ecologie dermate waardevol is, dan iedere ingreep als negatief moet worden beoordeeld.
6. Indiener geeft aan dat uitsluitend de ontsluiting van Houten als doel wordt gehaald en andere gestelde probleem genegeerd worden. Voor de ontsluiting van Houten kan beter gekozen worden voor een aangepaste versie van variant 2, door gebruik te maken van de Schalkwijkse brug om het ARK over te steken. Deze variant is ook goedkoper, omdat geen nieuwe brug aangelegd hoeft te worden. Voorts kan ook het verkeer vanuit Wijk bij Duurstede hiervan gebruik maken.

#### Standpunt Gedeputeerde Staten

1. Verbetering van de ontsluiting van Houten is het primaire doel. Wat betreft het beperken van de verkeersdruk in het buitengebied is voldaan aan de doelstelling om deze verkeersdruk in ieder geval niet te vergroten. Ondermeer om laatstgenoemde reden is gekozen voor een tunnel in de Achterdijk. Zie 4.1.1.b "Integrale afweging MER-resultaten".
2. Met de aanleg van het RWT wordt voldaan aan de primaire doelstelling dwz het verbeteren van de ontsluiting van Houten. Het afsluiten van sluiproutes is bedoeld om de leefbaarheid en verkeersveiligheid op deze sluiproutes te verbeteren en kan, afhankelijk van de maatregel, ook bijdragen in het verminderen van de verkeersdruk in het buitengebied. Dergelijke maatregelen vallen echter buiten het kader van het IP.
3. De luchtkwaliteit blijft na aanleg van het RWT binnen de in de wet gestelde wettelijke normen. Dit geldt ook voor de geluidhinder.
4. Zie 4.1.1.b "Integrale afweging MER-resultaten".
5. Zie 4.1.1.b "Integrale afweging MER-resultaten".
6. Zie 4.1.1.c "Andere voorkeursoplossing" en 4.1.1.b "Integrale afweging MER-resultaten".

#### Voorstel aan Provinciale Staten

De zienswijze *ongegron*d verklaren.

#### **Ad 99. Indiener 99**

De tunnel onder het RWT ter hoogte van de Achterdijk is gepland op 6,5 meter. Dit is te smal, aangezien de machines van indiener een breedte hebben van 3,3 meter. Indiener is in het bezit van een ontheffing voor 3,5 meter. Indien twee gelijke machines elkaar zonder probleem zouden moeten passeren, dan zou de tunnel minimaal 7 meter moeten zijn.

#### Standpunt Gedeputeerde Staten

Het ontwerp zal worden aangepast. In het ontwerp van de tunnel wordt de breedte van de rijbaan tussen de tunnelwanden effectief 7,0 m. Dit past binnen de bestemming 'Verkeer' in het inpassingsplan.

#### Voorstel aan Provinciale Staten

De zienswijze *ongegron*d verklaren. Het ontwerp (bijlage 15) wordt hierop aangepast.

#### **Ad 103. Indiener 103**

1. Ik heb mijn woning omwille van het uitzicht 24 jaar geleden betrokken en navraag bij de gemeente heeft mij toen geleerd dat er niets gebouwd zou gaan worden.
2. Ik ben pas sinds enkele weken op de hoogte van het plan.
3. Er wordt meer rekening gehouden met dieren dan met mensen.
4. Het geluidsniveau alsook andere verontreinigingen nemen toe.
5. Er is sprake van waardevermindering van mijn woning.

#### Standpunt Gedeputeerde Staten

1. Ten tijde van deze navraag waren er geen voornemens om het gedeelte ten noorden van de A12, waar nu het RWT en de doorgetrokken BvF komen, te bebouwen. De keuze voor het RWT is naderhand gemaakt.
2. Over het project is de laatste jaren veel gecommuniceerd en zijn er verschillende bijeenkomsten georganiseerd. Van zowel het VOIP, als het OIP is een bekendmaking gepubliceerd in de huis-aan-huisbladen en een regionaal dagblad. De terinzageleggingen zijn conform artikel 3.8, lid 1 Wro uitgevoerd. Ook zijn alle grondeigenaren en zakelijk rechthebbenden benaderd. Indiener is aangeschreven vanwege diens belangen in het kader van de hogere grenswaarden procedure.
3. Alle belangen worden in het plan en het proces betrokken.

4. De situatie van indiener wordt betrokken in het hogerewaardenbesluit. De luchtkwaliteit blijft na aanleg van het RWT binnen de in de wet gestelde normen. Dit geldt ook voor geluidhinder.
5. Op grond van artikel 6.1 Wro kan degene die aantoonbaar schade lijdt als gevolg van een planologisch besluit, verzoeken om een tegemoetkoming in de schade. Overigens kunnen aan een vrij uitzicht geen blijvende rechten ontleend worden.

Voorstel aan Provinciale Staten  
De zienswijze *ongegron*d verklaren.

## Hoofdstuk 5 Wijzigingen

Als gesteld in 3.2 zijn de zienswijzen die hebben geleid tot wijziging al dan niet gegrond verklaard (zie hoofdstuk 4). In het navolgende wordt onderscheid gemaakt naar zienswijzen en ambtshalve wijzigingen die hebben geleid tot wijzigingen van de onderbouwing van het plan (paragraaf 5.1) en tot wijzigingen van het plan zelf (paragraaf 5.2).

### 5.1 Wijzigingen van de onderbouwing (bijlagen en/of toelichting)

#### Overstromingsrisico (ambtshalve)

In de toelichting van het OIP, blz. 58 is de volgende alinea opgenomen:

*“Voor de hoogte van de weg is het maaiveldmodel aangehouden, zie paragraaf 4.2, waarbij ecologie en archeologie bepalend zijn. Doordat de weg enigszins hoger ligt zal de weg functioneel zijn bij overstroming. Dit is niet nader onderzocht, daar het hoger aanleggen van de weg vanuit landschappelijk oogpunt als onwenselijk wordt geacht.”*

De laatste zin kan worden opgevat alsof overstromingsrobuust bouwen/inrichten om landschappelijke redenen niet mogelijk hoeft te zijn. Bedoeld is hier dat de landschappelijke impact zo gering mogelijk dient te zijn. Voorts is de voorgestelde hoogte van de weg het resultaat van een integrale afweging, waarbij ook de zienswijzen van indieners en het standpunt van beide gemeenten zijn betrokken.

Voorstel aan Provinciale Staten

De toelichting aan te passen door de laatste zin van de hierboven geciteerde alinea te verwijderen.

#### Uniformiteit naamgeving Water (indiener 42)

De benaming van de drinkwaterproductielocatie Bunnik is duidelijker dan ‘waterwinstation’.

Voorstel aan Provinciale Staten

Het begrip ‘waterwinstation’ in de toelichting vervangen door ‘drinkwaterproductielocatie Bunnik’.

#### Archeologie (indiener 6)

De AMZ-cyclus (bureauonderzoek – booronderzoek – proefsleuven – besluit bevoegd gezag) wordt voor het gehele tracé uitgevoerd. ‘Waarde-Archeologie 2’ bevat in het OIP deze cyclus niet en vervalt daarom, zodat deze cyclus overal planologisch van toepassing zal zijn en de archeologische waarden voldoende geborgd worden.

Voorstel aan Provinciale Staten

De toelichting aan te passen. ‘Waarde-Archeologie 1’ en ‘Waarde-Archeologie 2’ worden ‘Waarde-Archeologie’ en de laatste alinea op blz 40 van het OIP wordt verwijderd. Voorts komen de passages over het advies van de Rijksdienst voor Cultureel Erfgoed uit Artikel 9 te vervallen. De regels en de verbeelding van het inpassingsplan worden gewijzigd als beschreven onder paragraaf 5.2 van deze nota.

#### Bestemmingsplan Buitengebied Bunnik 2011 (ambtshalve)

Op 24 november 2011 heeft de gemeenteraad van Bunnik het bestemmingsplan ‘Buitengebied Bunnik 2011’ gewijzigd vastgesteld. In de toelichting van het inpassingsplan is reeds melding gemaakt van dit plan, dat ten tijde van het OIP nog als ontwerp ter inzage lag.

Voorstel aan Provinciale Staten

De toelichting aanpassen middels actualisatie van de voetnoot onder de eerste tabel van paragraaf 2.3.

Weging criteria MER A (ambtshalve)

In de toelichting van het IP is aangegeven dat de criteria 'verkeersdruk Houten', 'verkeersdruk buitengebied van Bunnik en Houten' en 'Robuustheid' zwaarder wegen. Dit is bij de keuze voor het RWT niet expliciet uitgesproken, maar zo gesteld in het MER stap A. Omdat de suggestie wordt gewekt dat deze criteria door Provinciale Staten daadwerkelijk zwaarder wegen, terwijl dit niet expliciet is aangegeven in de besluitvorming, wordt deze passage uit het inpassingsplan gehaald. Er aan toegevoegd wordt de conclusie van Rijkswaterstaat dat het RWT (zeker voor de korte termijn) het meest adequaat is.

Voorstel aan Provinciale Staten

De toelichting aan te passen door de weging van criteria achterwege te laten en het standpunt van Rijkswaterstaat te vermelden.

Lengte tracégedeelte dat op 2,8 meter boven NAP ligt (ambtshalve)

Abusievelijk is aangegeven dat het traject ten noorden van de Achterdijk ligt op 2,8 meter boven NAP tot 1,2 kilometer voorbij de kruising met de (huidige) Achterdijk. Deze 1,2 kilometer dient vervangen te worden door 825 meter. Vanaf deze 825 meter begint de helling (oprit) naar het viaduct over de A12.

Voorstel aan Provinciale Staten

De toelichting aan te passen door 1,2 kilometer te vervangen door 825 meter.

Luchtkwaliteit (ambtshalve)

Gesproken wordt over afgeronde grenswaarden m.b.t. luchtkwaliteit. Het woord 'afgeronde' kan worden weggelaten, aangezien er geen afgeronde grenswaarden bestaan. Voorts

Voorstel aan Provinciale Staten

De toelichting aan te passen door het woord 'afgeronde' te verwijderen uit paragraaf 5.8 Luchtkwaliteit.

Verkeer Binnenweg (ambtshalve)

Het verkeersbesluit van gemeente Houten ten aanzien van de Binnenweg behelst een geslotenverklaring voor gemotoriseerd verkeer, met uitzondering van landbouw- en bestemmingsverkeer. Het inpassingsplan zal dit niet frustreren.

Wel is als gevolg van dit verkeersbesluit gekeken naar wat de effecten hiervan zijn voor de aspecten lucht, geluid en ecologie. Als gevolg hiervan is het ecologisch Achtergrondrapport aangepast. De conclusies hiervan zijn echter onveranderd gebleven. Ten aanzien van lucht en geluid zijn geen berekeningen noodzakelijk.

Voorstel aan Provinciale Staten

De toelichting aanpassen en aangeven wat de gevolgen zijn van het verkeersbesluit Binnenweg, ondermeer met betrekking tot ecologie, geluid en lucht. Voorts het ecologisch onderzoek van Tauw (Achtergrondrapport ecologie ten behoeve van inpassingsplan verbindingsweg Houten-A12' d.d. 17 augustus 2011) aanpassen. Bijlage 20 van het OIP wordt daarmee vervangen door het gelijknamige rapport d.d. 21 november 2011.



#### Aanvullend onderzoek: Vleermuizeninventarisatie (ambtshalve)

In het ecologische onderzoek van Tauw (17 augustus 2011) is het noordelijk deel van de A12 niet meegenomen, terwijl daar wel een deel van de aansluiting wordt gerealiseerd. Omdat er bomen gekapt gaan worden en vleermuizen hier mogelijk hiervan gebruik maken is een onderzoek uitgevoerd door Tauw in het voorjaar, de zomer en het najaar van 2011. Geconcludeerd wordt dat de beoogde ontwikkeling in het plangebied geen consequenties heeft voor de vleermuizen en dat er geen aantasting plaatsvindt van individuen en de functionele leefomgeving. Ook worden negatieve effecten met zekerheid uitgesloten. Wel wordt aanbevolen om de verlichtingsintensiteit te beperken ten opzichte van de huidige situatie. Een tweede aanbeveling is om de kap van bomen buiten de broedperiode van algemene vogelsoorten plaats te laten vinden.

#### Voorstel aan Provinciale Staten

Melding maken in de toelichting van het IP over de vleermuizeninventarisatie en de bijbehorende conclusies. Voorts het onderzoek 'Vleermuizeninventarisatie Bunnik, toekomstige verbinding A12, d.d. 28 november 2011' als bijlage toevoegen (bijlage 23). De aanbevelingen hoeven niet aan de voorwaardelijke verplichtingen van de regels toegevoegd te worden (artikel 3.3.1). De aanbeveling t.a.v. verlichtingsintensiteit is reeds geborgd middels lid d van artikel 3.3.1. De aanbeveling om de kap van bomen bij de aansluiting met de A12 op het noordelijke gedeelte van het tracé buiten de broedperiode van algemene vogelsoorten plaats te laten vinden is door de wetgever reeds verplicht gesteld in de Flora- en Faunawet.

#### Nieuwe bijlagen (indiener 65 en ambtshalve)

Enkele indieners verwijzen naar het MER van 2007. De meeste daarvan hebben betrekking tot de inhoud. Indiener 65 heeft echter te kennen gegeven dat een erratum behorende tot het MER 2007 ontbreekt bij de ter inzage gelegde stukken. Alhoewel dit erratum destijds niet heeft geleid tot een andere motivatie van de gemeente Houten, Bunnik en het BRU om destijds te kiezen voor het RWT zal dit erratum aan de stukken worden toegevoegd. Wij zijn van mening dat door het niet ter inzage leggen van deze stukken bij het OIP niemand in zijn of haar belang is geschaad. Ondanks het gestelde in 4.1.1.a "MER-studies en hun status", zal ter completering en volledigheidshalve aan de stukken toegevoegd:

1. Milieueffectrapportage A12-Salto 2010 (eerste fase) Startnotitie voor de aansluiting van de knoop Bunnik-Houten op de A12, Grontmij, 14 februari 2006;
2. Erratum MER A12SALTO, Goudappel Coffeng en Tauw, 17 december 2007
3. Samenwerken Aan Langere Termijn Ontwikkeling (SALTO) aansluiting knoop Bunnik-Houten op de A12 2010, 1<sup>e</sup> fase, Advies voor richtlijnen voor het milieueffectrapport, 2 juni 2006.
4. A12 SALTO, gemeenten Bunnik en Houten, Toetsingsadvies over het milieueffectrapport, 23 april 2008.

Deze stukken zullen gezamenlijk een nieuwe bijlage vormen.

#### Voorstel aan Provinciale Staten

Bovengenoemde onderdelen behorend bij het MER 2007 volledigheidshalve toevoegen in een bijlage bij het inpassingsplan.

#### Ontwerptekening (indieners 49 en 99)

De onderdoorgang van de Tunnel Achterdijk dient volgens enkele indieners minimaal effectief 7 meter te zijn (effectief = netto). Op de ontwerptekening, bijlage 15 van het OIP, is deze onderdoorgang 6,00 meter. Het ontwerp zal hierop worden aangepast. Overigens heeft deze aanpassing geen betrekking op de bestemming 'Verkeer', aangezien deze aanpassing binnen dit bestemmingsvlak kan worden uitgevoerd.

Voorstel aan Provinciale Staten

Het principedwarsprofiel Tunnel Achterdijk (bijlage 15, tekening dwarsprofielen, blad 1 van het OIP) aan te passen van effectief 6 meter naar effectief 7,0 meter.

N410/oostelijke ontsluiting (ambtshalve)

De toenemende verkeersdruk op de N410 als gevolg van de afsluiting van de Binnenweg voor doorgaand gemotoriseerd verkeer vormt aanleiding om hier naar te kijken in de studie naar de oostelijke ontsluiting van Houten die op korte termijn zal worden opgestart.

Voorstel aan Provinciale Staten

In de toelichting van het IP onder paragraaf 4.4 Verkeerseffecten aangeven dat in de studie naar de oostelijke ontsluiting van Houten die op korte termijn zal worden opgestart, in het bijzonder de N410 zal worden betrokken.

Provinciaal Waterplan 2010-2015 Richting Robuust (indiener 37)

In de toelichting van het inpassingsplan is geen beschrijving van het Provinciaal Waterplan 2010-2015 Richting Robuust gegeven. Dit terwijl hiernaar wel wordt verwezen en het raakvlakken heeft met het RWT.

Voorstel aan Provinciale Staten

In paragraaf 3.4 Regionaal beleid op hoofdlijnen een beschrijving geven van de inhoud van het Provinciaal Waterplan 2010-2015 Richting Robuust.

Leidingen (indiener 42)

De aanwezige drinkwatertransportleidingen zijn niet (volledig) in het OIP opgenomen. Deze dienen beschermd te worden tegen activiteiten waarbij de grond wordt geroerd, zoals bij bouwen.

Voorstel aan Provinciale Staten

In de toelichting melding maken van deze transportleidingen met bijbehorende beschermingszone van 7 meter. Voorts ook de hoogspanningsleiding benoemen die reeds in de verbeelding is opgenomen met bijbehorende beschermingszone van 5 meter.

Maatschappelijke uitvoerbaarheid (ambtshalve)

In paragraaf 8.3 dient melding te worden gedaan van de zienswijzen en hoe deze bij de vaststelling worden betrokken.

Voorstel aan Provinciale Staten

Aan paragraaf 8.3 'Overleg' een tekstpassage toevoegen waarin melding wordt gemaakt van het aantal zienswijzen en op welke manier deze zienswijzen worden betrokken bij de besluitvorming.

## **5.2 Wijzigingen van het inpassingsplan (verbeelding en/of planregels)**

Artikel 1 Begrippen (1) (ambtshalve)

Onder bestaande bebouwing dient ook een verleende vergunning te worden verstaan en niet een aangevraagde vergunning.

Voorstel aan Provinciale Staten

Het begrip 'bestaand' onder 1.4 van artikel 1 aanpassen dusdanig dat een *verleende* vergunning hier ook onder valt.

Artikel 1 Begrippen (2) (ambtshalve)

De IDN-code van het OIP veranderd voor de nieuwe vastgestelde versie van het inpassingsplan.

Voorstel aan Provinciale Staten  
de IDN code NL.IMRO.9926.IP11A12Houten-OW01 onder 1.9 van artikel 1 veranderen in de IDN code NL.IMRO.9926.IP11A12Houten-VA01.

Artikel 1 Begrippen (3) (indiener 6)  
De wegas dient gedefinieerd te worden.

Voorstel aan Provinciale Staten  
Opnemen van 1.16 'Wegas' onder artikel 1. De wegas wordt gedefinieerd als de middellijn van de weg.

Artikel 2 Wijze van meten (ambtshalve)  
Toegevoegd dient te worden op welke wijze dient te worden gemeten bij de diepte van een werk en/of werkzaamheid.

Voorstel aan Provinciale Staten  
Aan artikel 2, lid 1 toevoegen sub d. 'diepte van een werk en/of werkzaamheid' en hierbij aangeven dat dit dient te worden gemeten vanaf het peil tot aan het diepste punt in de ondergrond van de ingreep.

Artikel 3 Verkeer (1) (ambtshalve)  
Het geluidsschermbord dat zal worden gerealiseerd op de oprit naar de A12 is niet specifiek in de regels opgenomen. Omwille van de duidelijkheid zullen de regels en de verbeelding dit specifiek mogelijk maken.

Voorstel aan Provinciale Staten  
De regels als volgt aan te passen:

- Toevoegen nieuw sub (k) aan artikel 3, lid 1: ter plaatse van de aanduiding 'geluidsschermbord' een geluidwerende voorziening;
- artikel 3.2.2 onder a komt als volgt te luiden:  
Voor het bouwen van bouwwerken, geen gebouwen zijnde, gelden de volgende bepalingen:
  - de bouwhoogte van bouwwerken, geen gebouwen zijnde, mag maximaal 5 meter bedragen, met uitzondering van kunstwerken, *het geluidsschermbord als bedoeld in lid 3.1 onder k*, en werken van beeldende kunst. Voor de kunstwerken geldt de hoogte van de weg als maximale hoogte, zoals weergegeven op de lengteprofielen, als bedoeld in lid 3.1 sub a onder 4. *Voor het geluidsschermbord geldt een hoogte van 1 meter. Deze hoogte mag met maximaal 1 meter worden verhoogd of verlaagd, onder de voorwaarde, dat er geen strijdigheid is met de Wet geluidshinder. Als voldaan wordt aan deze voorwaarde mag het geluidsschermbord ook worden verlengd dan wel ingekort dan wel gesitueerd worden naast de op de verbeelding aangegeven aanduiding 'geluidsschermbord'.*

De verbeelding als volgt aan te passen:

- Op de verbeelding wordt de aanduiding 'geluidsschermbord' opgenomen.

Artikel 3 Verkeer (2) (ambtshalve)

Om zeker te stellen dat aan de voorwaardelijke verplichtingen wordt voldaan bij aanvragen om een omgevingsvergunning nadat de nieuwe verbindingsweg in gebruik is genomen, dient een apart lid toegevoegd te worden aan artikel 3.3. Specifieke gebruiksregels.

Voorstel aan Provinciale Staten  
Toevoegen aan artikel 3.3 Specifieke gebruiksregels de navolgende planregel:

### 3.3.2 Voorwaardelijke verplichtingen na ingebruikname weg

*Aan de voorwaardelijke verplichtingen, zoals opgenomen in 3.3.1, moet ook worden voldaan bij aanvragen om een omgevingsvergunning, nadat de nieuwe verbindingsweg in gebruik is genomen.*

#### Artikel 3 Verkeer (3) (ambtshalve)

Het woord 'minstens' in de artikelen 3.4.1 en 3.4.2 voegen niets toe en suggereren dat er aan meer voorwaarden dient te worden voldaan, terwijl dit niet het geval is.

Voorstel aan Provinciale Staten

Het woord 'minstens' in de artikelen 3.4.1 Wegas en 3.4.2 Hoogteligging van het OIP verwijderen.

#### Artikel 5, 6, 7, 8 en 9 (indiener 6)

Omwille van de duidelijkheid bij vergunningverlening is verzocht de zinsnede 'behalve de daar voorkomende bestemming' (artikel 5.1, 6.1, 7.1, 8.1 en 9.1) te verduidelijken. Voorgesteld wordt om dit te doen conform de Standaard Vergelijkbare Bestemmingsplannen (SVBP) 2008.

Voorstel aan Provinciale Staten:

Conform SVBP2008 de zinsnede 'De voor'.... 'aangewezen gronden zijn, behalve de daar voorkomende bestemming, bestemd voor...' in de artikelen 5.1, 6.1, 7.1, 8.1 en 9.1 vervangen door 'De voor '....' aangewezen gronden zijn, behalve voor de *andere* daar voorkomende bestemming(en), mede bestemd voor ....'

#### Archeologie (indiener 6)

De AMZ-cyclus (bureauonderzoek – booronderzoek – proefsleuven – besluit bevoegd gezag) wordt voor het gehele tracé uitgevoerd. 'Waarde-Archeologie 2' bevat deze cyclus niet en vervalt daarom, zodat deze cyclus overal planologisch van toepassing zal zijn en de archeologische waarden voldoende geborgd worden.

Omdat er geen wettelijk beschermde monumenten aanwezig zijn, hoeft de Rijksdienst voor Cultureel Erfgoed niet om advies gevraagd te worden. Voorgesteld wordt om de passage in de regels hierover te laten vervallen.

Voorstel aan Provinciale Staten

De regels als volgt aan te passen:

- Artikel 10 van het OIP 'Waarde-Archeologie 2' vervalt;
- 'Waarde-Archeologie 1' wordt 'Waarde-Archeologie' (artikel 9 van het OIP);
- De passages over een advies van de Rijksdienst voor Cultureel Erfgoed in Artikel 9 (Waarde-Archeologie 1) komen te vervallen (art. 9.2.2 laatste alinea, art. 9.3.3, lid b onder 3 laatste alinea en laatste zin van artikel 9.3.3 onder c.

De verbeelding als volgt aan te passen:

- De aanduidingen 'Waarde-Archeologie 1' en 'Waarde-Archeologie 2' dienen vervangen te worden door de aanduiding 'Waarde-Archeologie'.

#### Artikel 9 (1) (indiener 6)

Omwille van de uniformiteit en duidelijkheid bij vergunningverlening is verzocht het begrip 'voorwaarden' in artikel 9.2.3 te vervangen door het begrip 'voorschriften'.

Voorstel aan Provinciale Staten

De regels aan te passen, zodat het begrip 'voorwaarden' in artikel 9.2.3 wordt vervangen door het begrip 'voorschriften'.

#### Artikel 9 (2) (ambtshalve)

Omdat ten behoeve van de gehele weg archeologisch onderzoek zal worden verricht en een omgevingsvergunning zal worden aangevraagd, is artikel 9.3.2 onder d overbodig geworden. Dit artikel zorgt er voor dat buiten een omgevingsvergunning om werken en werkzaamheden uitgevoerd kunnen worden die betrekking hebben op het afgraven van de bovenste grondlaag (tot 30 cm. Diep) noodzakelijk voor de aanleg van de verbindingsweg.

Voorstel aan Provinciale Staten

De planregel die in artikel 9.3.2 onder d. in het OIP is opgenomen, laten vervallen.

#### Leidingen (indiener 42)

De aanwezige drinkwatertransportleidingen zijn niet (volledig) in het OIP opgenomen. Deze dienen beschermd te worden tegen activiteiten waarbij de grond wordt geroerd, zoals bij bouwen.

Voorstel aan Provinciale Staten

De verbeelding als volgt aan te passen:

De aanwezige drinkwatertransportleidingen in de verbeelding opnemen, inclusief een bijbehorende strook van 7 meter ter weerszijden van de hartlijn van de beide leidingen.

#### Lengteprofiel (ambtshalve)

Naar aanleiding van de recent uitgevoerde landmeetkundige werkzaamheden zijn nieuwe hoogtes van het bestaande maaiveld verkregen. Deze verkregen hoogtes zijn nauwkeuriger dan de hoogtes in het eerder gebruikte lengteprofiel (bijlage bij de regels van het OIP), die waren bepaald op basis van Algemene Hoogtekaart Nederland (AHN).

Voorstel aan Provinciale Staten

De nieuwe hoogtes van het bestaande maaiveld verwerken in het lengteprofiel (bijlage 1 van de planregels).

#### Verbeelding (ambtshalve)

De bestemming 'Water' ten oosten van het RWT, ten noorden van de Achterdijk dient gewijzigd te worden in de bestemming 'Verkeer'. Dit om een gronddam met duiker mogelijk te maken in verband met de bereikbaarheid van de infiltratievoorziening.

Voorstel aan Provinciale State

De bestemming 'Water' ten oosten van het RWT, ten noorden van de Achterdijk te wijzigen in de bestemming 'Verkeer'.

#### Verbeelding (ambtshalve)

De nieuwe primaire watergang ten noorden van de Achterdijk dient qua bestemming met circa 3 meter verbreed te worden, aangezien deze van bovenkant insteek talud tot bovenkant insteek talud dient te lopen.

Voorstel aan Provinciale Staten

De bestemming 'Water' van de nieuwe primaire watergang ten noorden van de Achterdijk te verbreden.

#### Verbeelding (ambtshalve)

Bij de Rondweg Houten dient ter hoogte van de aansluiting van de Binnenweg met de oprijlaan naar nr. 19 en 21 de grens van de bestemming Verkeer recht getrokken te worden. In het OIP is deze grens onlogisch en niet vloeiend.

---

Voorstel aan Provinciale

Het bestemmingsvlak met de bestemming 'Verkeer' ter hoogte van de aansluiting van de Binnenweg met de oprijlaan naar nr. 19 en 21 recht te trekken.

**Bijlage 1 Verklaring van veel gebruikte afkortingen:**

|          |  |
|----------|--|
| AMZ      | Archeologische Monumenten Zorg   |
| ARK      | Amsterdam Rijnkanaal   |
| BP       | Bestemmingsplan  |
| Bro      | Besluit ruimtelijke ordening   |
| CHS      | Cultuurhistorische Hoofdstructuur  |
| EHS      | Ecologische Hoofdstructuur   |
| EVZ      | Ecologische Verbindingszone  |
| GS       | Gedeputeerde Staten  |
| IP       | inpassingsplan   |
| LER      | Landbouweffectrapportage   |
| MER A    | Eerste gedeelte van het rapport 'Ontsluiting Houten, Herijking Alternatieven, Milieueffectrapportage, Grontmij, stap A en B, 12 november 2010. |
| MER B    | Tweede gedeelte van het rapport 'Ontsluiting Houten, Herijking Alternatieven, Milieueffectrapportage, Grontmij, stap A en B, 12 november 2010. |
| MER C    | Ontsluiting Houten, Herijking Alternatieven, Milieueffectrapportage, Grontmij, stap C, februari 2011   |
| MER 2010 | MER A en B   |
| MER 2007 | MER A12 SALTO van 12 oktober 2007  |
| MME      | (statencommissie) Mobiliteit, Milieu en Economie   |
| mvt/etm  | motorvoertuigen per etmaal   |
| NHW      | Nieuwe Hollandse Waterlinie  |
| NRD      | Notitie Reikwijdte en Detailniveau   |
| OIP      | Ontwerpinpassingsplan  |
| OWN      | Onderliggende wegennet   |
| PS       | Provinciale Staten   |
| PU       | Provincie Utrecht  |
| PHS      | Programma Hoogfrequent Spoorvervoer  |
| PRU      | Planstudie Ring Utrecht  |
| RGW      | (Statencommissie) Ruimte, Groen en Water   |
| RWN      | Rijkswegennet  |
| RWS      | Rijkswaterstaat  |
| RWT      | Rijsbruggerwegtracé  |
| SU       | Structuurvisie Utrecht 2005-2015   |
| SMPU     | Strategisch Mobiliteitsplan Provincie Utrecht  |
| VIP      | Vastgesteld inpassingsplan   |
| VOIP     | Voorontwerpinpassingsplan  |
| VRI      | Verkeersregelininstallatie   |
| ZWN VOIP | Zienswijzennota Voorontwerpinpassingsplan  |

**Bijlage 2      verslag hoorzitting d.d. 27 september 2011**



## VERSLAG van de Hooravond d.d. 27 september 2011 voor betrokkenen en belanghebbenden over het Ontwerp Inpassingsplan Verbindingsweg Houten-A12 in het Provinciehuis van Utrecht

Aanwezig:

### **Namens Provinciale Staten:**

Mw. E.J. Broere (PVV), drs. P.W. Duquesnoy (SP), J. Fastl (GroenLinks), ir. H. Graaff (CDA), ir. N.J.P. Hoefnagels (D66), ing. D. Kilic (PvdA), drs. A.H.L. Kocken (voorzitter), G.A. de Kruif (CDA), A.J. Schaddelee (ChristenUnie), ing. H.N. Scherer (PVV), ir. H. IJssennagger (PVV), G.H.J. Weierink (VVD), W. van Wikselaar (SGP) alsmede Z.el Yassini (VVD);

### **Namens Gedeputeerde Staten:**

Drs. R.W. Krol en J.W.R. van Lunteren;

### **Insprekers:**

### **Van ambtelijke zijde:**

Drs. H. Schoen (adjunct-griffier), mevrouw L. Mieszczyński en mevrouw G. van Weerd (verslag).

---

De voorzitter, de heer Kocken, heet de aanwezigen welkom.

Tijdens deze hooravond, georganiseerd door Provinciale Staten en Gedeputeerde Staten, zullen betrokkenen en belanghebbenden worden gehoord over het Ontwerp Inpassingsplan Verbindingsweg Houten-A12. De voorzitter memoreert dat er eerder dit jaar een bewonersavond en een informele hooravond over dit onderwerp is georganiseerd. Voor zover mogelijk zijn de eerdere reacties op het Voorontwerp Inpassingsplan in voorliggend Ontwerp verwerkt.

Voorts is er naar aanleiding van de inspraak een nota met zienswijzen opgesteld.

Na afronding van de twee hoorzittingen van deze avond, enerzijds voor betrokkenen en belanghebbenden, anderzijds voor de gemeenteraden van Houten en Bunnik, zullen G.S. een besluit nemen over het definitieve Inpassingsplan. Dat plan zal in januari 2012 door P.S. worden vastgesteld.

Op 10 oktober a.s. zal de commissie RGW zich in politieke zin over het Ontwerp Inpassingsplan gaan beraden. Belangstellenden kunnen die vergadering bijwonen.

Tijdens deze hooravond zullen de politieke fracties geen meningen en opvattingen naar voren brengen. Zij zullen slechts vragen aan de insprekers stellen om zo in hun informatiebehoefte te voorzien.

De voorzitter geeft eerst het woord aan de heer

De heer  voorzitter van de Bunnikse Buurt- en belangenvereniging De Engboogerd, spreekt namens de samenwerkende Bunnikse wijkverenigingen.

“In 2009 hebben duizenden inwoners uit Bunnik zich in de Bunnikse Volksraadpleging uitgesproken tegen de aanleg van de Rijsbruggerweg en de hierbij gehanteerde uitgangspunten. Tot op heden is er in deze uitgangspunten niets veranderd. We ontkomen nog steeds niet aan de indruk dat de

bestuurders niet willen afzien van een in het streekplan begin 2000 ingetekende mogelijke weg vanuit Houten naar de A12. We plaatsen grote vraagtekens bij de juistheid van informatie en de vergelijkbaarheid van gegevens waarop uiteindelijk het besluit voor de RBW is genomen. En het aspect "leefbaarheid" is geen onderdeel geweest. Bij Bunnik is sprake van cumulatie van geluid: A12, spoor en Baan van Fectio (rondweg). De Wereldgezondheidsorganisatie (WHO) stelt: "Lawaaï is een ernstige bedreiging van de gezondheid van mensen en verstoort de dagelijkse activiteiten van mensen op school, op het werk, thuis en in hun vrije tijd." Verkeerslawaaï alleen al schaadt de gezondheid van bijna één op de drie Europeanen. Wegverkeer is in Nederland de belangrijkste lawaaïbron. Ongeveer driekwart van Nederlandse woningen heeft een jaargemiddelde geluidbelasting boven de 48 dB. Uit gegevens van Rijkswaterstaat (verbreding A12 Maarsbergen) blijkt dat er nu al meer dan 450 woningen in Bunnik een geluidsbelasting hebben tussen de 51 en 60 dB. Ook blijkt uit gegevens van Rijkswaterstaat dat toename van 10 dB wordt ervaren als een verdubbeling van geluid. Voor woningen aan de Groeneweg tussen de A12 en het spoor wordt een toename van 8 dB voorzien; En het geluid houdt niet op na de Groeneweg. Als gevolg van (zuid)westen- en zuidenwind is er veel geluidsoverlast in Bunnik afkomstig van de A12. Gebouwen vormen een zgn. "akoestisch harde bodem", er is weinig sprake van geluidsdemping. Voorbeeld: in een huiskamer zonder inrichting klinkt het geluid harder dan in een ingerichte huiskamer. Het RBWT komt bij de A12 ca. 8 meter hoog te liggen. Omdat er aldaar sprake is van een "akoestisch hardere bodem" draagt het geluid veel verder over de omgeving. In het akoestisch onderzoek voor het RBWT zijn zaken veel te rooskleurig voorgesteld.

Gegevens uit akoestisch onderzoek Rijkswaterstaat ten behoeve van de verbreding A12 laten hele andere hogere waarden zien. Zie onderstaande voorbeelden.

| Straat                                       | Nr        | Rijkswaterstaat                           |   | RBW Grontmij                              |
|--|-----------|---|---|---|
|  |           | Geluidsbelasting in dB zonder maatregelen | Geluidsbelasting in dB met maatregelen(ZOAB) <sup>1</sup> | Geluidsbelasting in dB zonder maatregelen |
| Groeneweg<br>zuidgevel                       | 160       | 61,65 2 <sup>e</sup> verd                 | 59,66   | 49 2 <sup>e</sup> verd                    |
|  | 168 - 170 | 61,90 2 <sup>e</sup> verd                 | 59,93   | 55 2 <sup>e</sup> verd                    |
|  | 172       | 66,73 2 <sup>e</sup> verd                 | 64,80   | 56 2 <sup>e</sup> verd                    |
| Provinciale weg<br>2 <sup>e</sup> verdieping | 78        | 57,80                                     | 55,88   | 42  |
|  | 80        | 58,40                                     | 56,47   | 43  |
|  | 82        | 59,60                                     | 57,69   | 44  |
|  | 84        | 59,60                                     | 57,69   | 44  |
|  | 86        | 59,78                                     | 57,88   | 45  |
|  | 88        | 59,78                                     | 57,88   | 45  |
|  | 90        | 60,09                                     | 58,19   | 44  |
| Hoefsmedenhof                                | 7         | 52  | 50  | 37  |

Zie aparte bijlage met geluidskaat Bunnik.

Spreker meent dat de documenten over de Rijsbruggerweg onjuistheden bevat. In de rapportage is het nulplusalternatief (vergroten van de capaciteit van de Staart en de N409) alleen kwalitatief beoordeeld, terwijl de andere varianten kwantitatief zijn beoordeeld. Dit is in strijd met hetgeen in de startnotitie (bijlage 9) is aangegeven. Uit tabel 6.1 blijkt dat de geraamde intensiteit van de RBW in 2020 12.100 resp. 9.700 zullen bedragen. De geraamde intensiteit voor de A12 bedraagt in 2020 126.200 resp. 123.700. Omdat het verkeer op de RBW alleen maar van en naar de A12 kan

<sup>1</sup> Effect ZOAB neemt echter op termijn af door kwaliteitsverslechtering in de jaren (a.g.v. vuil etc.)

betekent dit dat dit resulteert in een toename van de intensiteit met  $12.110/126.200= 9,6\%$  resp.  $9.700/123.700=7,8\%$ . Deze percentages zijn veel hoger dan die welke genoemd worden in tabel 6.3.

De effecten op de A12 van de RBW moeten dan ook als negatief (-) worden gewaardeerd en niet als 0/- zoals in het rapport. In de berekeningen is er bij iedere variant van uitgegaan dat de Achterdijk een spitsafsluiting krijgt. Dit is echter een aanname die onjuist is. Hierover is geen besluit genomen noch in voorbereiding, en valt dus buiten de definitie van “autonome ontwikkeling” (zie bijlage 9, blz. 17).

Door deze onjuiste aanname kunnen de alternatieven onderling op dit aspect niet goed beoordeeld worden op basis van de cijfers uit tabel 6.4. Uit bijlage 2 (gehanteerde verkeersgegevens) van het akoestisch onderzoek (bijlage 23) blijkt dat voor 2013 (voordat de weg wordt aangelegd) de aangehouden intensiteit op de Achterdijk deel 5 (Marsdijk-Binnenweg) een factor 3 hoger is dan op het deel Binnenweg-N410. Dit is onjuist omdat uit tabel 4.1 MER, fase A blijkt dat de intensiteit in 2010 op het deel Marsdijk-Binnenweg een factor 18 hoger is dan op het deel Binnenweg-N410. Voorts is er naar de mening van de heer Van Elst sprake van onduidelijke vergelijkbaarheid van gegevens. Uit de MER fase A, tabel 6.1 blijkt dat de Meerpaalvariant beter is voor de ontsluiting van Houten dan de RBW-variant (vergelijk 4 met 3 en 9 met 7). Variant 9 is zelfs het beste van alle varianten in dit opzicht. Maar vanwege de gekozen waarderingsschaal komt dit niet tot uitdrukking in de waardering. Per saldo zijn beide varianten gelijk beoordeeld (zie tabel 6.3.7). Dit is dus onjuist gezien het bovenstaande.

In de MER worden nl. op pagina's 78 t/m 80 de diverse varianten vergeleken op enerzijds de effecten op de afname verkeersdruk Houten en anderzijds op de effecten op het hoofdwegennet. Maar in de gehanteerde vergelijking voor de effectbeoordeling voor verkeersdruk Houten / Buitengebied (tabel 6.2) wordt een andere schaal gehanteerd dan voor effecten Hoofdwegennet (tabel 6.3). Doordat de schaalverdeling bij tabel 6.2 “verkeersdruk Houten / Buitengebied” erg groot is, vallen verschillen niet meer op. Bij een gelijke schaalverdeling ziet een en ander er als volgt uit.

|   | Vergelijking uitkomsten tabel 6.2 en tabel 6.3 o.b.v. gelijke schaalverdeling |            |            |              |
|---|---|------------|------------|--------------|
| Varianten Ochtendspits %<br>Avondspits % Etmaal % | Afname<br>verkeersdruk<br>Houten  | HWN<br>A27 | HWN<br>A12 | Buitengebied |
| Nulplusalternatief                                |   |            |            | 0/+          |
| 1 (Sorteren in de knoop)                          | 0   | 0          | 0          | 0            |
| 3 (1 + Rijsbruggerweg)                            | ++ (-11,3%)   | 0/+        | 0/-        | +            |
| 4 (1 + Meerpaal)                                  | ++ (-12,6%)   | 0/+        | 0          | 0/+          |
| 5 (1 + N410 opwaarderen)                          | 0   | 0          | 0          | ++           |
| 8 (4 + A27 2x4 rijstroken)                        | ++ (-9,9%)  | 0/+        | 0          | 0/+          |
|   |   |            |            |              |
| 2 (Sorteren voor de knoop)                        | 0   | 0          | 0          | 0            |
| 6 (2 + N409)                                      |   | 0/-        | 0/-        | +            |
| 7 (2 + Rijsbruggerweg)                            | + (-7,5%)   | 0          | 0/-        | +            |
| 9 (2 + Meerpaal)                                  | ++ (-17,4%)   | 0/+        | 0          | 0/+          |
| 10 (2 + N410 opwaarderen)                         | 0/+ (-2,4)  | 0          | 0          | ++           |

Toename intensiteiten >10%

--

|                               |     |
|-------------------------------|-----|
| Toename tussen 5% en 10%      | -   |
| Toename tussen 1% en 5%       | 0/- |
| Toe- of afname kleiner dan 1% | 0   |
| Afname tussen 1 en 5%         | 0/+ |
| Afname tussen 5% en 10%       | +   |
| Afname > 10%                  | ++  |

Uit bovenstaande blijkt dat de Meerpaalvariant beter scoort op de onderdelen “afname verkeersdruk” en de “effecten op het Hoofdwegennet”.

Wat betreft het effect op het hoofdwegennet merkt de heer Van Elst het volgende op:

Op de A12-zuidbaan tussen afrit Rijsbruggerweg en de afrit Bunnik treedt een verbetering op. Niet duidelijk is hoe groot die verbetering is (cijfers zijn niet genoemd in het rapport). Bovendien blijkt dit ook niet uit de cijfers uit tabel 6.3.

Luchtkwaliteit: bij de berekeningen wordt de huidige situatie (2011) vergeleken met de jaren 2015 en 2020. In het geluidsonderzoek is als peiljaar 2025 genomen voor de toekomstige situatie. In het rapport wordt niet verklaard waarom de concentraties NO2 in de autonome situaties in 2015 en 2020 lager zijn dan in 2011. Door de toename van het verkeer mag toch een toename van de concentraties verwacht worden. De prognose voor het verkeer vanuit Houten is voor de periode 2010-2020 geraamd op 30-40% (zie blz. 41, MER, fase A). Dat betekent een stijging van ca. 3-4% per jaar. Maar over de periode 2020 – 2025 wordt uitgegaan van een stijging van 1% per jaar. Er is geen enkele onderbouwing van het feit dat de groei na 2020 plotseling een factor 3 à 4 lager zal zijn. Een toename van 4% per jaar in de periode 2020-2025 resulteert in een aanzienlijk hogere intensiteit in 2025 en dus in een hogere geluidbelasting in dat jaar dan nu is berekend.

De conclusie is dat de besluitvorming die geleid heeft tot keuze van het RBWT is gebaseerd op verkeerde gegevens en onduidelijke gegevens t.b.v. de vergelijkbaarheid. De aanpassingen aan de Staart i.c.m. Meerpaal variant dragen veel beter bij aan verbeterde ontsluiting van Houten. Het gevolg van de keuze voor het RBWT is dat de leefbaarheid bij Bunnik verder verslechtert (zie akoestisch onderzoek). Uit gegevens van Rijkswaterstaat blijkt dat toename van 10 dB wordt ervaren als een verdubbeling van geluid.

Spreker doet een dringend beroep op P.S. om het besluit tot aanleg RBWT te heroverwegen ten gunste van aanpassingen aan De Staart i.c.m. Meerpaal variant. Deze keuze heeft veel minder impact op de leefbaarheid bij Houten. Het gebied rond de Staart heeft veel kantoren en het gebied rond de Meerpaal is beduidend minder bewoond dan het gebied rond de aansluiting van de RBW op A12 (zie separate bijlage “kaartje Houten”). Ook vraagt hij van P.S. een kritische blik op de gehanteerde gegevens wat betreft juistheid en vergelijkbaarheid.”

De heer [ ] overhandigt de voorzitter een leesbrilletje zodat een ieder de rapporten nog eens goed kan bestuderen alsmede “herriestoppers” (=gehoordopjes) voor als P.S. er toch voor kiezen de RBW aan te leggen.

Tabel 6.2 zoals gehanteerd in de MER met ongelijke schaalverdeling.

|   | Vergelijking uitkomsten tabel 6.2 en tabel 6.3 o.b.v. ongelijke schaalverdeling zoals in MER opgenomen |            |            |              |
|---|--|------------|------------|--------------|
| Varianten Ochtendspits %<br>Avondspits % Etmaal % | Afname<br>Verkeersdruk<br>Houten   | HWN<br>A27 | HWN<br>A12 | Buitengebied |
| Nulplusalternatief                                | 0/+  | 0          | 0          | 0/+          |
| 1 (Sorteren in de knoop)                          | 0  | 0          | 0          | 0            |

|                             |     |     |     |     |
|-----------------------------|-----|-----|-----|-----|
| 3 (1 + Rijsbruggerweg)      | +   | 0/+ | 0/- | +   |
| 4 (1 + Meerpaal)            | +   | 0/+ | 0   | 0/+ |
| 5 (1 + N410 opwaarderen)    | 0   | 0   | 0   | ++  |
| 8 (4 + A27 2x4 rijstroken)  | +   | 0/+ | 0   | 0/+ |
|                             |     |     |     |     |
| 2 (Sorteren voor de knoopp) | 0   | 0   | 0   | 0   |
| 6 (2 + N409)                |     | 0/- | 0/- | +   |
| 7 (2 + Rijsbruggerweg)      | +   | 0   | 0/- | +   |
| 9 (2 + Meerpaal)            | +   | 0/+ | 0   | 0/+ |
| 10 (2 + N410 opwaarderen)   | 0/+ | 0   | 0   | ++  |

Gehanteerde schaalverdeling Verkeersdruk Houten en buitengebied

|                               |     |
|-------------------------------|-----|
| toename > 25 %                | --  |
| toename tussen de 5 en 25 %   | -   |
| toename tussen de 1 en de 5 % | 0/- |
| toe- of afname kleiner dan 1% | 0   |
| afname tussen de 1 en 5 %     | 0/+ |
| afname tussen de 5 en 25 %    | +   |
| afname groter dan 25 %        | ++  |

Gehanteerde schaalverdeling hoofdwegennet

|                               |     |
|-------------------------------|-----|
| Toename intensiteiten >10%    | --  |
| Toename tussen 5% en 10%      | -   |
| Toename tussen 1% en 5%       | 0/- |
| Toe- of afname kleiner dan 1% | 0   |
| Afname tussen 1 en 5%         | 0/+ |
| Afname tussen 5% en 10%       | +   |
| Afname > 10%                  | ++  |

De heer [ ] wonend aan de Rijsbruggerweg 5, spreekt in namens alle bewoners van de Rijsbruggerweg. Bij de kruising Binnenweg/Rijsbruggerweg wordt in de toekomst uitsluitend agrarisch verkeer toegestaan, zo hebben de bewoners vernomen. De omwonenden worden daardoor zeer gedupeerd. Zij moeten daardoor 4,5 km gaan omrijden (enkele reis), omdat zij sterk op Houten gericht zijn wat betreft sociale contacten, werk, winkels en scholen. Het steeds moeten omrijden zal een forse schadepost met zich meebrengen. De omwonenden roepen P.S. op om de oversteek aldaar ook geschikt te maken voor bestemmingsverkeer.

Mevrouw [ ] heeft met haar man een fruitteelt bedrijf aan de Achterdijk 25 in Bunnik. Zij zal vanavond haar zienswijze mondeling toelichten.

“Dit is niet alleen onze zienswijze maar ook die van de familie [ ] van de Marsdijk in Bunnik. Wij zijn beide grote agrarische bedrijven gericht op de toekomst. En liggen aan de Utrechtse kant van de nieuwe weg vlakbij Fort Vechten. [ ] heeft een bedrijf van 80 hectare en 250 dieren, met groeipotentie. Wij hebben een bedrijf van 26 hectare fruitteelt, waarvan de productie de komende jaren nog flink gaat stijgen aangezien de bomen nog jong zijn.

In het voorontwerp Inpassingsplan dat begin dit jaar ter inzage lag, waren wij blij dat er gekozen was voor een turbotonde met fietstunnel. Door de komst van de Salto A12 weg wordt het

buitengebied toch al doorsneden en met een rotonde zou het gebied voor de bewoners zijn open karakter behouden. Zorgpunt was toen voor ons met name het landbouw verkeer.

*NB (de meeste agrariërs wilden alleen geen rotonde vanwege de verkeersveiligheid voor het landbouw verkeer. Nu is de indruk gewekt dat ze sowieso geen rotonde wilden. Maar nu er een landbouwroute komt is dat niet terecht)*

Wat schetst onze verbazing. De provincie wil nu een tunnel! Gedeputeerde Remco van Lunteren zegt in het begeleidend schrijven "Wij nemen signalen uit het gebied serieus". Nu hebben wij regelmatig aangegeven dat wij graag in gesprek gaan met provincie en gemeenten, maar tot op heden hebben we niemand op het erf gezien. Dus hoe serieus is dat? Logistiek is voor grote agrarische bedrijven essentieel. Aanvoer van fust en voer, transport van fruit en de melkwagens zijn daar onderdelen van. Als de Salto A12 weg er toch komt, kijk dan direct naar de bedrijven die transport bewegingen hebben met vrachtverkeer. En zorg dat je zo'n weg optimaal benut. Voor ons betekent dat, dat ons vrachtverkeer niet meer een hele weg af hoeft te leggen door het buitengebied, maar direct via de nieuwe weg de A12 op kan. Uit eigen onderzoek blijkt dat 99% van al ons verkeer vanaf de Utrechtse kant komt. Dus een grote plus voor het gebied. Zeker nu er een oplossing is gemaakt voor het landbouw verkeer, dan hoeft dat een turborotonde niet in de weg te staan.

Daarnaast storen wij er ons aan dat we, ook na herhaaldelijk vragen, geen totaalplaatje kunnen inzien. Wat ik bedoel is de aan- en afvoer van publiek bij Fort Vechten, de oostelijke variant van de Salto A12 weg en de toekomst van het tunneltje bij Vechten. Wij, [redacted], willen niet dat onze bedrijven geïsoleerd raken en dat er onvoldoende zicht is op de afwikkeling van verkeer. Ook voor dagen met topdrukte rond het Fort en het Nationaal Linie Centrum, kan een rotonde een uitkomst bieden. Bezoekers komen naar verwachting uit het hele land en zullen dat doen per auto via de rijksnelweg. Wij zien de donkere wolken zich al samentrekken als er niet wordt voorzien in een goede aansluiting op de nieuwe weg, wanneer het tunneltje wordt afgesloten bij Vechten en er geen goede verkeersmaatregelen rondom het fort worden genomen. Een helder, goed doordacht beleid is nodig, waarin wij de toekomst in kunnen. Zowel provincie als gemeenten zeggen dat ze de ontwikkeling en groei van agrarische ondernemers niet in de weg willen staan. En dat het gebied zo dicht bij de stad zich zeker goed leent voor verbrede landbouw. Zowel [redacted] als wij zijn intensief bezig om een stukje platteland dicht bij de bewoners te brengen. [redacted] door boerderij educatie en wij door de Plattelandwinkel met fruit en streekproducten. Daar is van uit de inwoners van Bunnik, Houten en Utrecht-Oost veel belangstelling voor maar dan moeten de bedrijven wel goed bereikbaar zijn per auto en per fiets. Ons gebied wordt een agrarisch buitengebied genoemd met een open karakter. Dit willen wij zo houden en we willen niet beperkt worden in onze bewegingsvrijheid.

Samengevat:

- Wij willen een open buitengebied
- Wij willen dus geen tunnel!
- Wij willen een goede ontsluiting voor het landbouw verkeer
- Een totaalplaatje voor het verkeer in het buitengebied is nodig
- En nu de weg er toch komt: optimaal gebruik van de Salto A12 weg voor ons als ondernemers. Een turborotonde lijkt de beste oplossing.

De voorzitter geeft G.S. en P.S. gelegenheid te reageren c.q. vragen te stellen aan de insprekers.

Gedeputeerde Van Lunteren komt terug op de woorden van mevrouw [redacted] ng over de rotonde. G.S. hebben goed geluisterd naar de bezwaren van het gebied. Collega-agrariërs en de LTO hebben

juist voor de aanleg van een tunnel gepleit terwijl mevrouw [ ] nu laat weten daar op tegen te zijn. G.S. stemmen in met de aanleg van de tunnel vanuit de visie dat daarmee de belangen van de agrariërs worden ~~gediend~~. Het gaat hier om een kostbare investering. Graag hoort hij een reactie van mevrouw [ ].

De heer Duquesnoy vraagt mevrouw [ ] namens welke bewoners zij hier inspreekt. Is er overleg geweest?

De heer Schaddelee begrijpt de zorg van de wijkverenigingen over de geluidsoverlast waardoor de leefbaarheid in Bunnik onder druk zou komen te staan. Conform de wens van de wijkverenigingen wordt er nu voor een groot deel geluidswerend asfalt aangelegd. Hij vraagt hoe men daar tegen aan kijkt.

Voorts komt hij terug op de woorden van de heer [ ] dat er 4,5 km. enkele reis moet worden omgedreden naar Houten. Van een bewoner begreep de heer Schaddelee dat het zelfs om 36 km. per dag kan gaan, wanneer kinderen twee keer naar en van school gehaald en gebracht moeten worden. Hij vraagt of dat juist is. Voorts vraagt hij hoe de gemeente Houten op dat punt heeft gereageerd, immers, die is als eerste aan zet om daar voor een goede aansluiting te zorgen.

Mevrouw [ ] beaamt dat er tussen de verschillende partijen in het gebied overleg is geweest. In eerste instantie waren de loonwerkers bang dat hun grote machines wegens onoverzichtelijkheid tot gevaarlijke situaties op een turbotonde zouden kunnen leiden. Om die reden vinden zij een rotonde geen goede zaak. Vervolgens is er gesproken over een goede landbouwroute. Dat zou ook voor de loonwerkers een goede oplossing kunnen zijn. De agrarische productiebedrijven voor fruit of melk zijn het echter niet eens met het standpunt van LTO. De kleinere bedrijven hebben een voorkeur uitgesproken, maar de stem van de grote agrarische productiebedrijven is niet gehoord. De twee grote agrarische productiebedrijven bevinden zich aan de Utrechtse kant (in de driehoek tussen de Rijsbruggerweg, de Nieuweweg en Fort Vechten); hun geluid is echter niet gehoord.

De heer [ ] beaamt dat het, alleen al wat betreft het twee keer halen en brengen van kinderen van en naar school, om 36 km. extra reistijd per dag gaat, los van bezoek aan winkels, werk, sociale verplichtingen in Houten. Alle bewegingen richting Houten brengen 4,5 km. enkele reis met zich mee. Het was spreker niet eerder bekend dat omwonenden zich tot de gemeente Houten moesten wenden. Hij heeft zojuist de heer Tiemens van de gemeente Houten gesproken en de heer Tiemens heeft toegezegd de opmerking van de bewoners van de Rijsbruggerweg mee te zullen nemen naar de gemeente Houten.

De heer [ ] bevestigt dat er deels wordt voorzien in geluidsdempend asfalt maar niet op het deel van de weg dat voorafgaat aan de aansluiting op de A12. Daar worden technische redenen voor aangevoerd. In het akoestisch onderzoeksrapport staat dat het asfalt de druk niet aan kan van het remmend verkeer dat de bocht moet maken en dat het asfalt daardoor kapot zou worden gereden. Voorts wordt het geluidsscherm om kostentechnische redenen slechts 1 meter hoog in plaats van 2 meter hoog.

De voorzitter constateert dat er geen vragen meer zijn.

Hij dankt de aanwezigen voor hun inbreng en gaat over tot sluiting van deze hoorzitting.

**Bijlage 3      verslag hoorzitting gemeenteraden d.d. 27 september 2011**



## **VERSLAG van de hooravond d.d. 27 september 2011 voor de gemeenteraden van Bunnik en Houten over het Ontwerp Inpassingsplan Verbindingsweg Houten-A12 in het Provinciehuis van Utrecht**

### Aanwezig:

#### ***Namens Provinciale Staten:***

Mw. E.J. Broere (PVV), drs. P.W. Duquesnoy (SP), J. Fastl (GroenLinks), ir. H. Graaff (CDA), ir. N.J.P. Hoefnagels (D66), ing. D. Kilic (PvdA), drs. A.H.L. Kocken (voorzitter), G.A. de Kruif (CDA), A.J. Schaddelee (ChristenUnie), ing. H.N. Scherer (PVV), ir. H. IJssennagger (PVV), G.H.J. Weierink (VVD); W. van Wikselaar (SGP), Z.el Yassini (VVD);

#### ***Namens Gedeputeerde Staten:***

Drs. R.W. Krol en J.W.R. van Lunteren;

#### ***Namens gemeenteraad Houten:***

A. van Dijk, T. Uijttewaal en B. Verhagen;

#### ***Namens gemeenteraad Bunnik:***

J. Buzepot (Liberalen), J. Gijsbers (P21) en mevrouw L. Visser (CDA);

#### ***Van ambtelijke zijde:***

Drs. H. Schoen (adjunct-griffier), mevrouw L. Mieszczynski en mevrouw G. van Weerd (verslag).

---

De voorzitter, de heer Kocken, heet de aanwezigen welkom.

Tijdens deze hooravond, georganiseerd door Provinciale Staten en Gedeputeerde Staten, worden de gemeenteraden gehoord over het Ontwerp Inpassingsplan Verbindingsweg Houten –A12. Hij geeft vervolgens het woord aan de gemeenteraden van Houten en Bunnik.

#### **Inbreng gemeenteraad Houten over het Ontwerp Inpassingsplan**

De heer Verhagen voert het woord namens de gemeenteraad van Houten. Na de informele hooravond van 25 mei jl. is de gemeenteraad van Houten erg verrast door voorliggend VO Inpassingsplan. Houten en Bunnik hebben toen gezamenlijk gepleit voor een ongelijkvloerse kruising met de Achterdijk en daar wordt nu in voorzien. Beide gemeenten wezen op de bezwaren voor flora en fauna; ook daar wordt aan tegemoet gekomen. Ook is gesproken over de ruilverkaveling en er worden nu stappen gezet, zo heeft hij begrepen, om tot een vrijwillige ruilverkaveling te komen. Beide gemeenten voelen zich door de provincie op hun wenken bediend. Daarvoor willen zij de provincie van harte bedanken.

Vervolgens wil spreker de volgende aandachtspunten naar voren brengen:

1. Uit de stukken blijkt dat de ongelijkvloerse kruising voordelen heeft, maar op sommige wegen zoals de N410 (Houten-Odijk) zal dat wel gaan leiden tot een toename van de verkeersintensiteit. Tijdens de hooravond d.d. 25 mei jl. sprak de heer Heijmerink over zijn droom inzake een verkeersluw buitengebied. Om die droom te kunnen realiseren zullen er op de N410 gezamenlijk maatregelen moeten worden genomen om de verkeersintensiteit terug te brengen. Het gaat hier om een provinciale weg met aantakende wegen van de

gemeenten. Het is van belang dat de provincie Utrecht en de gemeenten Bunnik en Houten dienaangaande gezamenlijk stappen gaan zetten, ook wanneer het om een tijdelijke situatie gaat.

2. Omwonenden van de Rijsbruggerweg vragen om meer mogelijkheden voor het bestemmingsverkeer. De gemeente Houten is bekend met die wens en buigt zich over de verzoeken dienaangaande. Er komt een landbouwpassage en technisch liggen er geen problemen maar voorkomen moet worden dat er een sluiproute gaat ontstaan. Daarover moet goed worden nagedacht maar de gemeente Houten wil voor de bewoners zeker met een oplossing komen.
3. Eén bewoner aan de Binnenweg, gesitueerd in de bocht rondweg/start tracé, zal waarschijnlijk zeer veel lichthinder gaan ondervinden. Daarvoor moet in het inrichtingsplan een oplossing worden opgenomen.

Spreeker heeft het vertrouwen dat de provincie Utrecht en de gemeente Houten deze drie punten in gezamenlijkheid kunnen oplossen.

Nadrukkelijk geeft de heer Verhagen voorts aan dat de verbindingsweg A12-Houten voor de gemeente Houten een bijzonder belangrijk project is. Al sedert halverwege de jaren '90 wordt daarover gediscussieerd. De gemeente Houten is erg blij dat de provincie dit project nu voortvarend heeft opgepakt en dat dit niet ten koste is gegaan van de kwaliteit van het plan. Het is juist gebleken dat snelheid maken én goed luisteren heel goed te combineren zijn. Hij wil de provincie Utrecht daar graag voor bedanken.

### **Inbreng gemeenteraad Bunnik over het Ontwerp Inpassingsplan**

Mevrouw Visser memoreert dat de gemeente Bunnik eerder aandacht vroeg voor de landschappelijke inpassing van de weg, de moeite met de turbotonde en de zorg over de samenhang met andere projecten zoals de spoortunnel en de Baan van Fectio.

Zij constateert nu dat de provincie Utrecht op een aantal punten tegemoet is gekomen aan de wensen en bezwaren. Ook de gemeente Bunnik is positief over de ontwikkelingen rond de ongelijkvloerse kruising. Uit de zienswijze van het college van B&W van Bunnik wil zij enkele punten aanhalen:

- Aandacht wordt gevraagd voor het niveau en de maaiveldligging van het nieuwe tracé. De wens is deze weg toch nog wat lager aan te leggen voor een goede landschappelijke inpassing.
- Zij begrijpt dat er nog wordt gekeken naar de afsluiting bij de Houtense Binnenweg; de impact daarvan is inderdaad moeilijk voor te stellen. Zij begrijpt dat afsluiting van de weg voor de omwonenden bezwaarlijk is, wanneer zij van de auto gebruik maken. Echter, een dergelijke afsluiting zal voor fietsers geen belemmering zijn.
- Een aantal omwonenden hebben zorgen over het geluidsniveau. Zij begrijpt dat het geluidswerende asfalt uitsluitend tussen de rondweg en de kruising met de Achterdijk wordt aangelegd. Spreekster verwijst naar een brief met een verzoek om een hogere grenswaarde. Haar vraag is wat daarvan de betekenis is: is de geluidswaarde wellicht te hoog? Het college van B&W van Bunnik gaf ook aan dat "onduidelijk is wat u bedoeld met strijdigheid met de Wet Geluidshinder." Dienaangaande vraagt zij om meer uitleg.

De heer J. Buzepol laat weten dat de fractie van de Liberalen nog steeds geen voorstander is van de gekozen oplossing voor de tweede ontsluiting van Houten op het rijkswegennet. Hij ondersteunt grotendeels de argumenten die eerder voor het voetlicht zijn gebracht door de Bunnikse wijkverenigingen. Voor de Bunnikse politiek is dit inmiddels een gepasseerd station en dient men

zich te richten op de realiteit van vandaag, nl. het Ontwerp Inpassingsplan en de latere uitvoering daarvan.

Tijdens de informele hoorzitting van 25 mei is gewezen op het prachtige buitengebied en de mogelijkheden voor fietsende en wandelende recreanten. Een doorsnijding van het buitengebied door het RBWT kan een visuele en fysieke barrière vormen en daarmee het prachtige landschap verstoren. Dat moet voorkomen worden. De Liberalen vinden het verheugend dat G.S. de bezwaren tegen de rotonde bij de Achterdijk hebben erkend en dat deze kruising nu middels een ondertunneling zal worden gerealiseerd. Ook het openhouden van de Binnenweg voor het agrarische verkeer en hopelijk ook voor het bestemmingsverkeer blijft aandacht verdienen. De nieuwe weg mag geen barrière vormen in het landschap. Het ontwerp Inpassingsplan zegt dat de weg op maaiveldniveau wordt aangelegd maar niets is minder waar. Uit het lengteprofiel blijkt dat de weg tussen de 70 cm. en 1.50 meter boven het maaiveld wordt aangelegd. Zijn fractie kan zich daar niet in vinden en pleit voor een verlaging van het aanleg peil. Het huidige ontwerp van de weg betekent wel degelijk een visuele barrière. Terzake verwijst hij ook naar de zienswijze die door het college van B&W van Bunnik is ingebracht.

Voorts vraagt spreker aandacht voor de relatie met het spoorwegtunnelproject, Baan van Fectio. Dit project is voor Bunnik en voor Prorail van groot belang. Het verzoek is daarmee bij de aanleg van het RBWT rekening te houden zodat het spoorwegtunnelproject conform planning doorgang kan vinden.

De ontsluiting van Houten op de A12 is zodanig ontworpen dat alleen verkeer richting het Westen hiervan gebruik kan maken. Voor het verkeer naar het Oosten vanuit Houten is er nog geen goede oplossing. De Liberalen dringen aan op een spoedige goede oplossing.

Door de ontwikkeling van Fort Vechten zal het toeristische verkeer toenemen.

De verkeersafwikkeling van Fort Vechten gecombineerd met de oost/west verbinding moet zo dicht mogelijk langs de A12 plaatsvinden, met gebruikmaking van de parallelweg die reeds aanwezig is. Hiermee wordt een verdere verstoring van het landschap in grote mate voorkomen.

De voorliggende plannen hebben veel emoties opgeroepen in Bunnik. Spreker roept P.S. en G.S. op rekening te houden met deze emoties en in gesprek te blijven. Ook verzoekt hij P.S. en G.S. de Bunnikse plannen om het buitengebied autoluw te maken actief te steunen inclusief de ontwikkelingen rondom de N229.

De heer Gijsbers van de fractie Perspectief 21 haalt, evenals de heer Verhagen, het toekomstbeeld aan zoals dat destijds geschetst is door de heer Heijmerink, nl. een autoluw buitengebied en het RBWT verzonken in het landschap waardoor deze weg niet opvalt. Zo kan het autoluwe buitengebied van Bunnik voorzien in recreatiemogelijkheden voor inwoners uit omliggende steden en de gemeente Bunnik. De heer Heijmerink pleitte ervoor het verkeer zo dicht mogelijk in de buurt van de A12 af te handelen en geen verbinding vanaf het RBWT met het buitengebied toe te staan. Zo eindigde zijn droom. P21 is blij te horen dat P.S. en de woordvoerders van de gemeente Houten positief op deze droom hebben gereageerd. Zijn dromen dan toch geen bedrog? Op 25 mei jl. werden drie belangrijke punten van aandacht uitgesproken:

- Het RBWT moet zo laag mogelijk in het landschap worden aangelegd en het talud naar het viaduct over de A12 moet zo kort mogelijk zijn.
- Het RBWT mag geen verbinding hebben met het buitengebied.
- De ontsluiting van Fort Vechten en van Houten naar het Oosten dient via de parallelwegen/ A12 te worden gerealiseerd en niet door het buitengebied.

P21 is zeer te spreken over het feit dat er geluisterd is naar de omwonenden en dat de wensen van de gemeenten Bunnik zijn gehonoreerd. Het is verheugend dat de turborotonde van de baan is en

dat bij de kruising Achterdijk/RBWT een tunnel wordt aangelegd. Overigens realiseert spreker zich dat het niet iedereen naar de zin kan worden gemaakt, zoals vanavond ook is gebleken. Het heeft de voorkeur van P21 om het RBWT zo laag mogelijk in het landschap aan te leggen. Het zou mooi zijn als de tunnel het verkeer dusdanig afhandelt dat het verkeer op de RBW onder en niet boven de Achterdijk kruist. Hoe denkt Houten hierover? Wil de provincie overwegen de RBW onder de Achterdijk te laten kruisen? Voorts is zijn vraag of er is nagedacht over een ecologische verbinding tussen het gebied ten noorden en ten zuiden van de RBW. Door de RBW onder de Achterdijk te laten kruisen kan dat worden ingepast. Zijn vraag is of de provincie daarnaar wil kijken. P21 wijst erop dat de aansluiting van het RBWT op de A12 de aanleg van de tunnel/Baan van Fectio niet in de weg mag zitten. Er moet voldoende ruimte blijven om deze tunnel aan te kunnen leggen. Waar de RBW samenkomt met de A12 is er sprake van cumulatie van geluid als gevolg van het spoor, de A12 en de baan van Fectio. Daar komt nu extra geluid bij, afkomstig van het RBWT. Is de provincie Utrecht bereid hier extra aandacht aan te geven en rekening te houden met de gezondheid van omwonenden? Kan het geluid op enige wijze gereduceerd worden? P21 vraagt gedeputeerde Van Lunteren hoe de Oost/West verbinding door het buitengebied van de gemeente Bunnik gestalte gaat krijgen.

De voorzitter licht toe dat vragen van insprekers, bestemd voor leden van G.S., nu niet beantwoord zullen worden. Het gaat hier specifiek om een hoorzitting van P.S. Wellicht dat er in de commissievergadering RGW nader op dit punt zal worden teruggekomen of dat G.S.-leden bilateraal contact opnemen met insprekers.

Voorts geeft de voorzitter de statenleden gelegenheid vragen te stellen.

De heer Schaddelee begrijpt van de heer Verhagen dat de bezwaren van de bewoners wat betreft het bestemmingsverkeer over de RBW zullen worden meegenomen naar de Houtense gemeenteraad. Dat is positief.

De heer Buzepol sprak over een Oost/West verbinding vanaf Fort Vechten. Zijn vraag is hoe dat zich verhoudt met een ontsluiting van de gemeente Houten. Ook werd er gesproken over dromen: spreker hoopt echter dat men snel aan de slag kan.

De heer Duquesnoy vraagt of de heer Buzopol kans ziet het fietsers in het gebied gemakkelijker te maken om vanuit de Bunnikse regio het achterland in te gaan: nu moeten ze naar beneden fietsen, dan omhoog wandelen en dan weer onder de RBW naar beneden fietsen. Is er daar voor fietsers een oplossing zonder barrières mogelijk?

De heer Kilic vraagt beide gemeenten of er overleg plaatsvindt met de buurtbewoners over het tegengaan van sluipverkeer. Voorts vraagt hij de heer Verhagen naar de verkeersintensiteit van de N410; zijn de gemeente Houten en de provincie Utrecht daarover al met elkaar in overleg gegaan?

De heer Verhagen komt terug op de Oostelijke ontsluiting. De N410, de weg tussen Houten en Odijk, zal door een turbotonde rustiger worden dan door de nu gekozen ondertunneling. Dat komt omdat het verkeer in Oostelijke richting deze weg als sluiproute gebruikt. Dat blijft te lang bestaan. Wanneer er niets wordt ondernomen, komt er extra verkeer bij uit de tunnel bij Fort Vechten via de Achterdijk over de N410 richting Houten. Het gaat hier om een tijdelijk probleem. Dat wordt met de Oostelijke aansluiting opgelost. Hij is blij dat Bunnik nu ook pleit voor een snelle oplossing van dit probleem. Hij pleit ervoor niet te wachten totdat de N410 wordt aangepakt.

Het overleg tussen provincie en gemeenten op dit punt is nog niet formeel gestart. De gemeenten zijn wel met de buurtbewoners in gesprek. Al die punten volgen op de aanleg van het RBWT in 2014. Het had weinig zin daar in de afgelopen periode veel tijd en energie aan te besteden. Nu is het proces begonnen en dat heeft mede de inbreng van Houten gekleurd. De landbouwpassage bij de RBW is daarin een belangrijke sleutel.

De heer Buzepol komt terug op de Oostelijke ontsluiting. Er zijn twee mogelijkheden om het West/Oost verkeer van Houten richting Arnhem af te wikkelen. Eén daarvan is het opwaarderen van de N410. Deze weg heeft gevaarlijke bochten en waarschijnlijk zal er een geheel nieuwe weg naast gelegd moeten worden. De tweede mogelijkheid is via een aftakking van het nieuwe RBWT het Oostelijk verkeer af te wikkelen langs de A12 richting de huidige aansluiting van de N229 op de A12. Men is nu geconfronteerd met één doorsnijding van het buitengebied, zijnde het RBWT, en men zit absoluut niet op een tweede doorsnijding te wachten omdat dit het buitengebied zeer zal aantasten. Zijn fractie pleit voor de afwikkeling van het Oost/West verkeer van Houten langs de A12 middels een aftakking van het nieuwe RBWT, zodat de N410 kan blijven zoals deze nu is. Vragen zijn er gesteld over het fietsverkeer van Zuid naar Noord en viceversa met een groot obstakel, nl. de A12. Spreker weet daarvoor wel een oplossing, nl. ondertunneling van de A12, echter, de gemeente Bunnik heeft daar geen geld voor. Wellicht dat provincie soulaas kan bieden en zijn vraag is of P.S. daarover een motie kan indienen. De gemeente Bunnik heeft er al voor gezorgd dat de fietsers onder het spoor door kunnen gaan. Hij verwacht van P.S. en de provincie dat zij de A12 fietsbarrière voor hun rekening nemen.

Gevraagd is of er met bewoners overleg plaatsvindt over het sluipverkeer. Het A12 salto project is destijds juist in gang gezet, in samenwerking met alle betrokkenen, om de problemen met het sluipverkeer in het buitengebied op te lossen. Nu is het 10 jaar later en de oplossing is daadwerkelijk in zicht.

De heer Schaddelee hoort nu een geheel nieuwe casus, nl. een Oostelijke aftakking van het RBWT terwijl er in het geluidsonderzoek geen rekening is gehouden met extra verkeer. Hij vraagt hoe de heer Buzepol en de gemeente Bunnik daar tegenaan kijken. Hij is het eens met hetgeen over de N410 werd gesteld; dat moet geen nieuwe doorkruising van het buitengebied worden.

De heer Hoefnagels vraagt of de gemeenten ervan op de hoogte zijn dat de vorige P.S. een motie van D66 hebben aangenomen, dat, wanneer er voor de RBWT wordt gekozen, daarmee ook wordt gekozen voor een Oostelijke verbinding via een parallelstructuur langs de A12 en niet via het opwaarderen van de N410. Mocht men daar niet van op de hoogte zijn, dan wil spreker benadrukken dat het hier reeds om een genomen besluit gaat.

De heer Buzepol maakte een opmerking over de kruising van de fietsroute met de A12. In het kader van de fietsfilevrije verbindingen Houten/Uithof/Breukelen heeft het BRU van het ministerie een budget ontvangen. De heer Hoefnagels meent dat nog niet is besloten dat geld in te zetten voor de verbinding over de A12. Hij vraagt of gemeenten weten dat het BRU geld heeft ontvangen voor die fietsfilevrije verbinding, aangezien er zojuist werd gevraagd om actie van P.S. Wellicht gaat het hier om een BRU aangelegenheid.

De heer Buzepol is op de hoogte van het feit dat P.S. destijds een motie hebben aangenomen over de Oost-West ontsluiting van Houten. Hij weet echter niet of die motie ook wordt uitgevoerd. Om die reden heeft hij benadrukt te kiezen voor de Oost-West ontsluiting.

De gemeente Bunnik weet dat het BRU wat geld heeft ontvangen maar hij weet niet of dat specifiek bedoeld is voor de fietskruising met de A12. Het geld is, meent hij, bestemd voor de zgn. snelweg voor fietsers. De gemeenten zullen dit bij het BRU moeten navragen. Toch vraagt hij ook om inschakeling van P.S., immers, hij weet niet hoelang het BRU nog zal blijven bestaan.

De heer Verhagen geeft aan dat de motie van D66 hem zeker bekend is. Het is aan P.S. hoe met die motie wordt omgegaan. Hij begrijpt de voorkeur om de verkeersafwikkeling parallel langs de A12 te doen, maar dan nog zijn er varianten mogelijk.

Voorts geeft spreker aan dat de fietssnelweg betrekking heeft op de route Houten, Nieuwegein, Breukelen. Een andere route gaat richting de Uithof. Bij de Uithof ligt er nog een andere tunnel bij Fort Vechten die een barrière vormt richting Bunnik. Hij weet dat het BRU daar geld voor heeft gereserveerd. Er zijn wat problemen met het bedrijventerrein Nieuwegein en met het spoor rondom Bunnik. Daarover is nu discussie gaande.

De gemeente Bunnik heeft voorkeur, zo begreep hij, om de tunnel onder de Achterdijk te doen. Naarmate er grotere wegen ondergronds worden gelegd, zal het alleen maar duurder worden. Het is belangrijk de ecologische verbindingsstructuur in stand te houden en het is een goede zaak dat dit in de plannen is meegenomen. Wanneer ondertunneling onder de Achterdijk extra geld vraagt, zou het wellicht beter zijn dat geld rechtstreeks uit te geven aan het doel dat de heer Gijsbers wil bereiken, nl. een verdere verbetering van de ecologische verbindingsstructuur. Hij is dan ook geen voorstander van de omgekeerde ondertunneling.

De voorzitter dankt alle aanwezigen voor hun inbreng en sluit de hoorzitting.

