

NOTITIE ZIENSWIJZEN MER ONTSLUITING HOUTEN, HERIJKING ALTERNATIEVEN

1 Inleiding

Naar aanleiding van het besluit van PS om een Inpassingsplan voor het Rijsbruggerwegtracé in de gemeenten Houten en Bunnik op te stellen is besloten een nieuwe m.e.r.-procedure op te starten. Deze procedure is aangevangen middels een kennisgeving dd. 19 augustus 2010 en de gelijktijdige ter visielegging van een Notitie Reikwijdte en Detailniveau Herziening Ontsluiting Houten (NRD). Op de NRD zijn 40 zienswijzen binnengekomen. Daarnaast is vrijwillig advies gevraagd m.b.t. de NRD aan de Commissie voor de milieu-effectrapportage (Cie. m.e.r.). In bijlage 1 is een lijst opgenomen met de namen van de indieners van de zienswijzen.

In onderhavige notitie is beschreven op welke wijze de provincie omgaat met de zienswijzen en het advies. Daartoe is deze notitie als volgt opgebouwd.

In hoofdstuk 2 wordt ingegaan op enkele algemene opmerkingen en vragen die in meerdere zienswijzen naar voren kwamen. Het gaat om issues als de mee te nemen alternatieven en vragen over de relatie met het MER A12 SALTO uit 2007. Deze issues en vragen zijn in dit hoofdstuk ook in algemene zin uitgelegd en beantwoord.

In hoofdstuk 3 zijn de zienswijzen afzonderlijk samengevat in specifieke punten, en is per punt kort aangegeven wat ermee gebeurt. Daarbij wordt waar relevant verwezen naar de algemene antwoorden in hoofdstuk 2. De samenvatting van de zienswijzen en het antwoord richten zich op het doel van de zienswijzeprocedure in deze fase. Dat doel is: welke alternatieven en effecten moeten in het MER worden behandeld en met welke diepgang. In een aantal zienswijzen zijn opmerkingen gemaakt over de procedure. Deze procedurele opmerkingen zijn niet in de samenvattingen opgenomen, maar in hoofdstuk 2 bij de algemene issues behandeld.

In hoofdstuk 4 tenslotte is opgenomen hoe de provincie het advies van de Cie m.e.r. interpreteert en uitwerkt.

2 Issues/ Algemene antwoorden

A Wat is de relatie met het MER A12 SALTO uit 2007 en het besluit van PS om een Inpassingsplan voor de Rijsbruggerweg op te stellen? Is er niet eerst een nieuw besluit over het te kiezen alternatief nodig?

Uitgangspunt voor het MER Ontsluiting Houten is het PS-besluit van 26 april 2010 om een Inpassingsplan voor het Rijsbruggerwegtracé op te stellen, alsmede de bestuursovereenkomst A12 SALTO (5 juni 2009) waarin de betrokken overheden de keuze voor dit tracé bestuurlijk hebben vastgelegd. Het MER wordt derhalve een project-MER, ter ondersteuning van een besluit dat realisatie van de weg mogelijk maakt.

De aanleiding voor het opnemen van de stappen A en B (zie NRD) in dit project-MER is de vraag vanuit Provinciale Staten om nogmaals, en nu ook rekening houdend met recente ontwikkelingen als de Planstudie Ring Utrecht, na te gaan of het Rijsbruggerwegtracé inderdaad de beste oplossing voor de ontsluitingsproblematiek van Houten is. Deze conclusie is eerder getrokken in 2004 (op basis van de Verkenning A12 SALTO) en in 2007 (op basis van het MER A12 SALTO) en bestuurlijk ook beide keren bevestigd.

Om te voorkomen dat vanuit een tunnelvisie wordt doorgewerkt zonder oog te hebben voor nieuwe ontwikkelingen worden naar aanleiding van de aangehaalde vraag vanuit PS de alternatieven in het op te stellen MER nu opnieuw op een rij gezet en vergeleken. Formeel juridisch is deze stap niet nodig, en had kunnen worden volstaan met een actualisatienotitie om aan te geven wat er is veranderd na gereed komen van het MER A12 SALTO (2007).

De alternatieven zoals in de NRD beschreven worden in het MER vergeleken op basis van een analyse met een nieuw verkeersmodel en een analyse van de relevante (milieu-) effecten. Van andere alternatieven die eerder in het A12 SALTO-proces zijn afgevallen wordt in het MER uitgelegd waarom deze ook in de huidige context als niet realistisch worden beschouwd. Ter onderbouwing van deze analyse wordt mede het MER A12 SALTO uit 2007 gebruikt.

De analyse in de stappen A en B uit de NRD is te zien als een analyse op planMER niveau, ten behoeve van een definitief besluit van PS (voorzien: december 2010) om door te gaan met het opstellen van het Inpassingsplan Rijsbruggerweg. Het is echter geen formeel planMER omdat er geen formeel RO-besluit wordt genomen waaraan een planMER ten grondslag ligt. Ook dit in december 2010 te nemen besluit van PS is een bestuurlijk besluit zonder directe rechtsgevolgen.

Er is niet gekozen voor een aparte consultatieronde over stap A of stap A en B. Immers, de context is de bestuursovereenkomst A12 Salto en het april-besluit van PS. De aangegeven PS-vergadering in december 2010 is openbaar, alsmede de agenda en de te behandelen stukken. In de voorbereidende commissievergadering kan door belangstellenden worden ingesproken. In die zin kan gesproken worden van een informele consultatiemogelijkheid op vrijwillige basis.

Op basis van de inspraak, consultatie en zienswijzen vanuit het eerdere MER A12 SALTO-proces en de reacties op de ter visie gelegde NRD zijn de relevante belangen en de standpunten van de betrokkenen voldoende in beeld.

Stap C gaat in op het in het Inpassingsplan uitgewerkte tracé en kleinere lokale varianten die daarbij zijn beschouwd. Stap C vormt de kern van het project-MER dat bij het ontwerp-Inpassingsplan ter visie wordt gelegd; de stappen A en B dienen ter onderbouwing en verantwoording van de tracékeuze en worden daarom in dit MER opgenomen. Het MER A12 SALTO wordt hierbij als onderbouwende informatie ook ter visie gelegd, evenals enkele nadere aspectstudies die in het kader van de uitwerking zijn uitgevoerd.

Met deze stappen is de provincie ervan overtuigd een transparante en zorgvuldige procedure te volgen waarin aan alle belangen recht kan worden gedaan.

B Er wordt meer aandacht gevraagd voor oplossingen middels intensivering openbaar vervoer en fietsverkeer, ondermeer zoals uitgewerkt in de Kracht van Utrecht 2.0.

In een aantal zienswijzen is aandacht gevraagd voor extra investeringen in het openbaar vervoer en fietsverkeer en de bijdrage hiervan aan de oplossing van het bereikbaarheidsprobleem van Houten. Vaak is daarbij verwezen naar de ontwikkeling van Randstadspoor, een intensivering van de spoordiensten op de as Geldermalsen-Utrecht en elders in de regio na afronding van de spoorverdubbeling welke in uitvoering is. Deze ontwikkeling is echter al volledig meegenomen in het verkeersmodel voor 2020; niet alleen in dit onderzoek, maar ook al ten tijde van de Verkenning en het MER A12 SALTO. Hier wordt dus al terdege rekening mee gehouden.

In dit kader wordt ook enkele keren verwezen naar het rapport De Kracht van Utrecht 2.0 (KvU2), waarin een alternatief voor de Ring Utrecht is uitgewerkt. Ook KvU2 gaat uit van Randstadspoor. Aanvullend stelt KvU2 de volgende maatregelen op het gebied van openbaar vervoer voor:

1. hoogwaardig tramnet op belangrijke corridors die niet door spoorwegen worden bediend
2. tangentiële relaties via lightrail en bus
3. spoorlijn Utrecht-Breda.

Ad 1: De corridor Utrecht –Houten wordt wel door spoorwegen bediend. KvU2 voegt hier dus geen voorzieningen toe;

Ad 2: De alternatieven worden in het MER (stap A) kwalitatief beoordeeld op de mogelijke meerwaarde voor tangentiële OV-relaties;

Ad 3: In KvU2 biedt deze lijn een mogelijkheid een voorstadhalte met transferium bij Houten aan te leggen. Op rijksniveau is echter geen budget voor deze verbinding gereserveerd. Het is dus slechts een theoretische mogelijkheid die geen oplossing biedt voor de ontsluiting van Houten in de periode die kan worden overzien.

Voor het fietsverkeer verwijst KvU2 naar de rapportage de Fietskracht van Utrecht in 2020 (in concept ter beschikking gesteld door de Fietsersbond) . In deze rapportage worden de volgende verbindingen genoemd die een relatie hebben met de ontsluiting van Houten:

1. Fiets filevrij Bilthoven-de Bilt- Uithof-Bunnik-Houten-Utrecht-Maarssen;
2. Houten – Utrecht;
3. Vianen- Houten;
4. Nieuwegein-Houten.

Een substantiële verbetering van het gebruik van OV en fiets leidt tot een reductie van de automobiliteit met enkele procenten. OV en fiets leiden er dus niet tot dat de vervoersvraag zodanig afneemt dat het probleem daarmee is opgelost. Wel leiden deze zienswijzen ertoe dat aanvullend aan hetgeen opgenomen in de NRD de alternatieven in stap A kwalitatief worden

beoordeeld op basis van de meerwaarde voor tangentiële OV-relaties en de genoemde fietsrelaties.

Naast OV en fietsverkeer zet KvU2 sterk in op prijsbeleid. Prijsbeleid is echter voor de komende jaren politiek-bestuurlijk geen realistische optie. De provincie kan niet een eigen systeem voor prijsbeleid in de regio invoeren.

C Betrek ook de verbinding met de A12 in oostelijke richting in de studie

Uit het A12 SALTO-project is gebleken dat het Rijsbruggerwegtracé een meerwaarde heeft als er ook een verbinding naar de A12-oost kan worden gemaakt. Op de locatie van de aansluiting op de A12 is dat fysiek niet mogelijk. De verbinding kan wel gemaakt worden via de huidige aansluiting Bunnik op de A12. Voor de verbinding tussen Houten en de bestaande aansluiting zijn verschillende varianten in onderzoek, waaronder een via het Rijsbruggerwegtracé. Er is echter nog geen planologische procedure opgestart voor deze verbinding. Ook daarbij zal weer een m.e.r.-procedure aan de orde zijn.

De provincie kent ook eigenstandig waarde toe aan de realisatie van het Rijsbruggerwegtracé. De ontsluiting naar de A12 in westelijke richting levert de belangrijkste bijdrage aan de ontsluiting van Houten op het snelwegennet en voegt daadwerkelijk een verbinding toe. De verbinding naar het oosten betreft een optimalisatie van een verbinding die er op dit moment ook is, via N410 en N229. Gezien het belang van een spoedige realisatie is besloten om de besluitvorming in deze fase niet nader te belasten met de discussies over de oplossing van de oostelijke verbinding.

D Ga niet zondermeer uit van de resultaten van het vorige MER

Zoals onder punt A is aangegeven wordt mede gebruik gemaakt van de uitkomsten van het MER A12 SALTO. Maar voor alle aspecten is en wordt getoetst of de informatie en de overwegingen met betrekking tot de beoordeling van effecten ook in het licht van de kennis van nu nog valide is. Naast de nieuwe modelberekeningen voor verkeer gaat het dan bijvoorbeeld ook om verdergaande planvorming rond de Nieuwe Hollandse Waterlinie en het Eiland van Schalkwijk, om nieuwe wet- en regelgeving en om nieuw beleid van de betrokken overheden.

E Beschouw ook de alternatieven die in een eerste stadium in MER A12 SALTO zijn afgefallen en alle alternatieven die in de tweede fase van dat MER zijn meegenomen.

In verschillende zienswijzen is aandacht gevraagd voor wellicht nieuwe mogelijkheden voor de alternatieven N408/N409, N409/hoofdrijbaanA27, Mereveldseweg en Raaphof-oost/west uit het MER A12 SALTO. In de NRD is een eerste schifting gemaakt in de in onderhavige studie mee te nemen varianten. In het MER zal bij stap A worden beoordeeld of het alsnog meenemen van de andere genoemde alternatieven meerwaarde voor de besluitvorming biedt.

F Beschouw een alternatief waarin de oplossing wordt gevonden via uitbreidingen op het bestaande wegennet

In verschillende zienswijzen is gevraagd om nader te kijken naar mogelijkheden van aanpassing van bestaande infrastructuur, als stap voorafgaand aan het analyseren van de effecten van nieuwe infrastructuur. In MER-termen wordt een dergelijk alternatief vaak een nulplusalternatief genoemd.

Binnen de te onderzoeken alternatieven is het alternatief N409/A27 parallelstructuur te zien als een mogelijke invulling van dit nulplusalternatief. Andere denkrichtingen zijn:

- vergroting van de capaciteit op de route De Staart-A27;
- vergroting van de capaciteit op de route N408/N409/verkeersplein Laagraven/A12.

Mede op basis van de zienswijzen is een nadere analyse uitgevoerd naar de mogelijkheden om de capaciteit van de route via De Staart te optimaliseren. Dit nulplusalternatief wordt in Stap A opgenomen.

Vergroting van de capaciteit via de route via verkeersplein Laagraven is niet mogelijk. Uit de MER Ring Utrecht fase 1 blijkt dat dit plein en de toeleidende wegen (A12, Waterlinieweg, N409) zeer zwaar belast blijft. Het oplossen van dit probleem valt buiten de reikwijdte van onderzoek naar de ontsluiting van Houten.

3 Samenvatting zienswijzen en reactie op de zienswijzen

In de eerste kolom zijn de zienswijze genummerd. Het eerste cijfer is de sleutel naar de tabel insprekers in bijlage 1. De tweede kolom bevat de samenvatting van de zienswijze en de derde kolom de reactie van de provincie hierop. Waar relevant wordt hierbij verwezen naar de voorgaande algemene antwoorden op de issues A t/m F.

In veruit de meeste gevallen vragen insprekers om onderzoek wat ook al in de NRD is aangekondigd. Dan leidt de zienswijze niet tot een aanpassing van de voorziene inhoud van het MER.

In de vierde kolom is aangegeven waar het om een expliciete toevoeging (T) gaat, op basis van de reactie.

Nr	Samengevatte zienswijze	Reactie Provincie	T?
1.1	Rijsbruggerweg niet als enige alternatief beschouwen	In het MER worden meerdere alternatieven geanalyseerd, zie de NRD	
1.2	Rijsbruggerweg geen goede oplossing	De beoordeling of er sprake is van een goede oplossing vindt mede plaats op basis van het MER	
1.3	Aansluiting op A27 beschouwen	Deze wordt in de studie meegenomen	
1.4	Nieuwe weg vanuit Wijk bij Duurstede naar A27 beschouwen	Deze wordt niet in de studie meegenomen. De ontsluiting van Wijk bij Duurstede is geen onderdeel van dit project. Een weg langs het kanaal past niet in beleid en visie van de provincie.	
2.1	Kan capaciteit op huidige aansluiting worden verhoogd	Dit wordt in het MER toegelicht	
2.2	Meerpaalalternatief meenemen	Is in de studie opgenomen	
2.3	Houd rekening met regionale verbinding uit planstudie A27 Lunetten-Hoopolder	Deze verbinding is niet opgenomen in het advies van de bestuurlijke en maatschappelijke klankbordgroep. Vooralsnog wordt dit niet meegenomen, tenzij de Minister in de tussentijd alsnog beslist om dit alternatief in de MER 2 ^e fase voor de A27 in beeld te houden.	
2.4	Bereikbaarheid voor hulpdiensten beschouwen	Dit wordt meegenomen in stap A (kwalitatief)	T
2.5	Risico's van overstroming en mogelijkheden voor evacuatie beschouwen.	Dit wordt meegenomen in stap A (kwalitatief)	T
2.6	Geef inzicht in herkomsten en bestemmingen van de automobilisten uit Houten	Is in de studie opgenomen	
2.7	Houd rekening met de plannen voor de Ring Utrecht	Is in de studie opgenomen	

2.8	Kijk specifiek naar de verbinding tussen Houten en Utrecht-Stad	Is in de studie opgenomen	
2.9	Kijk naar mogelijkheden OV	Is in de studie opgenomen, zie algemeen antwoord B	
2.10	Kijk naar mogelijkheden (elektrische) fiets	Is in de studie opgenomen, zie algemeen antwoord B	
2.11	Houdt rekening met de verbinding naar het oosten;	Niet in de studie opgenomen; zie algemeen antwoord C	
2.12	Maak duidelijk wat er gebeurt met de Achterdijk	In het MER worden verschillende varianten voor de aansluiting RBW-Achterdijk geanalyseerd.	
2.13	Ga voor geluid uit van metingen in plaats van berekeningen	Berekeningen zijn nodig op basis van formele richtlijnen. Metingen geven geen voorspelling van de toekomstige situatie	
2.14	Ga voor luchtkwaliteit uit van metingen in plaats van berekeningen	Zie 2.13	
2.15	Geef aandacht aan barrièrewerking ecologie en andere ecologische effecten, zoals te kappen bomen	Is in de studie opgenomen	
2.16	Breng landschappelijke effecten in beeld	Is in de studie opgenomen	
2.17	Breng effecten op aardkundige waarden in beeld	Is in de studie opgenomen	
2.18	Breng archeologische verwachtingswaarde in beeld	Is in de studie opgenomen	
2.19	Neem resultaten van het vorige MER niet zonder meer over.	Zie algemeen antwoord D	
2.20	Beschouw de verbinding utrechtse weg-laaggravenseweg	Is in de studie opgenomen	
2.21	Beschouw alternatief Mereveldseweg	Zie algemeen antwoord E	
2.22	Beschouw onderdoorgang A12 ipv viaduct	In MER wordt uitgelegd waarom dit geen realistische optie is (stap C)	
3.1	Ga in op sluipverkeer door het landelijk gebied	Is in de studie opgenomen	
3.2	Neem ook oostelijke ontsluiting mee	Niet in de studie opgenomen; zie algemeen antwoord C	
3.3	Geef aan voor welke verkeersbewegingen de verbinding nodig is	Is in de studie opgenomen	
3.4	Gebruik niet de term "bewonersalternatief"	In het MER zal conform het A12 Salto MER de term Raaphof-oost worden gebruikt	
4.1	Ga in op de cumulatieve milieubelasting voor de inwoners van Bunnik van alle maatregelen die op dit gebied afkomen	De effecten worden afgezet tegen de autonome ontwikkeling. Hierin zijn de andere vastgestelde ontwikkelingen rondom Bunnik opgenomen.	
5.1	Betrek ook de meerpaalvariant	Is in de studie opgenomen	

5.2	Ga in op de effecten op de leefbaarheid, met name geluid en luchtkwaliteit	Is in de studie opgenomen	
5.3	Beschouw de doorsnijding van de “groene driehoek”	Is in de studie opgenomen	
6.1	Koppel het MER niet aan het inpassingsplan Rbw, maar start een nieuwe afweging	Zie algemeen antwoord A	
6.2	Financiële haalbaarheid zou geen criterium mogen zijn	Dit is geen criterium in het MER, maar wel een criterium voor de bestuurlijke afweging	
6.3	Beschouw alle alternatieven in relatie tot Ring Utrecht en Kracht van Utrecht	Zie algemeen antwoord B	
6.4	Werk de variant N409/A27 verder uit met verschillende opties voor ontweving.	Uitwerking van nadere varianten voor knooppunt Lunetten valt buiten de scope van deze studie maar is onderdeel van de Planstudie Ring Utrecht	
6.5	Bekijk ook combinaties van alternatieven	In het MER wordt een analyse opgenomen over de zin van het combineren van alternatieven	T
6.6	Betrek de lange termijn visies van de provincie en van de gemeente Houten	Is in de studie opgenomen	
6.7	Pas de mobiliteitsladder toe	In het MER zal hierop worden ingegaan.	T
6.8	Neem de effecten van nieuwe OV-ontwikkelingen mee	Is in de studie opgenomen	
7.1	Ga in op effecten milieu, landschap en NHL	Is in de studie opgenomen	
7.2	Ga in op geluid en luchtkwaliteit	Is in de studie opgenomen	
7.3	Ga in op de wijze van kruisen van de Achterdijk	Is in de studie opgenomen (stap C)	
7.4	Betrek de toekomstige verbreding van de A27	Is in de studie opgenomen	
7.5	Betrek de maatregelen uit de Kracht van Utrecht 2.0	Zie algemeen antwoord B	
8.1	Neem N410 mee in combinatie met omgelegde N229	Is in de studie opgenomen	
8.2	Neem ook de Raaphof-varianten uit het SALTO-MER mee	Zie algemeen antwoord E	
8.3	Neem de oostelijke ontsluiting integraal mee	Zie algemeen antwoord C	
8.4	Beschouw varianten mbt het afsluiten van de Achterdijk	Is in de studie opgenomen	
8.5	Beschouw beide nulalternatieven voor Ring Utrecht	Is in de studie opgenomen	
8.6	Analyseer alle alternatieven op alle	De analyse per stap is gericht op het	

	aangegeven beoordelingscriteria, dus op het niveau van stap C	niveau van de besluitvorming per stap; in stap A is het een analyse op planMER-niveau; in stap C een analyse op inrichtingsniveau. Het is niet noodzakelijk en geen zinnige inzet van middelen om alle opties tot in detail te onderzoeken	
8.7	Neem ook de kosten van de alternatieven op	Is in de studie opgenomen	
8.8	Ga in op de effecten op de landbouw	Is in de studie opgenomen	T
8.9	Ga in op de wijze waarop de +/- beoordeling wordt opgebouwd	Wordt in het MER toegelicht	
8.10	Ga in op de weging van de verschillende criteria	In het MER wordt geen weging toegepast. Dit is het domein van de bestuurlijke afweging.	
8.11	Ga ook in op gezondheid en welzijn	Wordt in het MER opgenomen	T
9.1	Neem varianten uit Planstudie Ring Utrecht op in de autonome ontwikkeling	Is in de studie opgenomen (stap A)	
9.2	Betrek de OV-projecten uit het VERDER-programma	Is in de studie opgenomen	
9.3	Onderzoek een mogelijkheid om vanaf de by-pass A27 ook de A12-west te bereiken	Complexiteit van het toekomstige knooppunt Lunetten maakt een dergelijke oplossing niet mogelijk	
9.4	Onderzoek de mogelijkheid om de N409 direct op de hoofdrijbaan van de A27 aan te sluiten;	Zie algemeen antwoord E	
9.5	Betrek in de huidige situatie ook de aansluiting via de N409/knooppunt Laagraven	Deze route is in alle alternatieven aanwezig, en derhalve volledig in de studie betrokken.	
9.6	Ontwikkel een nulplusalternatief	Zie algemeen antwoord F	
9.7	Onderzoek ook het Mereveldsewegalternatief	Zie algemeen antwoord E	
9.8	Werk de gevoeligheidsanalyse uit voor alle alternatieven	De essentie van een gevoeligheidsanalyse is dat je door een selectie van berekeningen inzicht krijgt in de consequenties van scenario's. Het is daarvoor niet nodig om alle alternatieven hierin door te rekenen.	
9.9	Kijk ook naar de effecten op het verkeer door de kernen Bunnik/Odijk	De informatie is in de verkeerstudie bij het MER beschikbaar	
9.10	Kijk in stap B ook naar effecten op de verkeersveiligheid, op landbouw verkeer en op langzaam verkeer	Dit wordt meegenomen in het MER in stap B.	T
9.11	Betrek de alternatieven die in het vorig MER zijn afgevallen	Zie algemeen antwoord E	
9.12	Betrek het aspect gezondheid	Wordt in het MER opgenomen	T
10.1	Betrek maatregelen die nodig zijn om het	Is in de studie opgenomen	

	drinkwatergebied te beschermen		
10.2	Betrek de regionale waterkering bij het ARK	Wordt in het MER opgenomen	T
10.3	Betrek het risico op overstromingen	Wordt in het MER opgenomen	T
10.4	Kijk bij natuur ook naar verdroging	Is in de studie opgenomen	
10.5	Betrek provinciaal beleid als PMV, Waterplan en handreiking overstromingsrobuust inrichten	Is in de studie opgenomen	
11.1	Analyseer ook verkeersverandering op waterliniedok	Is in de studie opgenomen	
12.1	Onderzoek varianten die voor Houten-zuid helpen zonder dat ze voor extra verkeer aan de noord- en oostkant leiden	Zie algemeen antwoord E	
12.2	Ga in op de effecten van de nieuwe verbinding op de bedrijven en bedrijvigheid in de regio	Wordt in de studie opgenomen	T
12.3	Ga in op de effecten van de (spits)afsluiting van de Achterdijk op de bereikbaarheid van de bedrijven rond de Marsdijk	Wordt in de studie opgenomen	T
13.1	Betrek ook de ontsluiting naar het oosten in de analyse	Zie algemeen antwoord C	
13.2	Analyseer een combinatie van de N410 en N409/N408	In het alternatief N410 is de N409/N408 altijd aanwezig; de route N409/N408 heeft voor wat betreft de N408 en verkeersplein Laagraven de maximale capaciteit bereikt.	
13.3	Alle toekomstige ruimtelijke ontwikkelingen moeten in de afweging een rol krijgen	Alle ontwikkelingen tot 2020 zijn uitgangspunt van de analyse	
14	Zie 12		
15.1	Betrek nieuwe en lopende projecten op het gebied van openbaar vervoer	Is in de studie opgenomen	
15.2	Neem ook de alternatieven mee die in de vorige MER in fase 1 zijn afgevallen	Zie algemeen antwoord E	
15.3	Neem ook een nulplusalternatief mee; uitbreiding van de bestaande infrastructuur	Zie algemeen antwoord F	
16	Zie 15		
17	Zie 9		
18	Zie 9		

19	Zie 15		
20	Zie 15		
21	Zie 9		
22.1	Niet alleen verkeer , maar alle aspecten meenemen	Is in de studie opgenomen	
22.2	Alle eerder afgefallen alternatieven opnieuw bekijken	Zie algemeen antwoord E	
22.3	Opname RBW in Ring Utrechtstudie niet correct	Deze opmerking is gericht op het MER Ring Utrecht. Wordt voor kennisgeving aangenomen.	
22.4	Uitgangspunten verkeersmodel inzichtelijk maken	Is in de studie opgenomen	
23.1	Ook Meerpaalvariant onderzoeken	Is in de studie opgenomen	
23.2	Ingaan op CO2-emissies	Wordt in de studie opgenomen	T
23.3	Ontsluiting Wijk bij Duurstede langs kanaal meenemen	Deze wordt niet in de studie meegenomen. De ontsluiting van Wijk bij Duurstede is geen onderdeel van dit project. Een weg langs het kanaal past niet in beleid en visie van de provincie.	
23overig	Zie 9		
24	Zie 22		
25.1	Betrek ontwikkelingen Randstadspoor en overige lopende OV-projecten	Is in de studie opgenomen	
25.2	Onderzoek ook de eerder afgefallen alternatieven	Zie algemeen antwoord E	
25.3	Onderzoek in N409/A27alternatief mogelijkheid om wel naar A12-west te komen	De complexiteit van het toekomstige knooppunt Lunetten maakt een dergelijke variant niet mogelijk	
25.4	Onderzoek een alternatief op basis van verbetering/uitbreiding bestaande infrastructuur	Zie algemeen antwoord F	
26.1	Niet alleen verkeer , maar alle aspecten meenemen	Is in de studie opgenomen	
26.2	Alle eerder afgefallen alternatieven opnieuw bekijken	Zie algemeen antwoord E	
26.3	Beschouw ook de mogelijkheden van Kracht van Utrecht	Zie algemeen antwoord B	
27	Zie 15		
28	Zie 9		

29.1	Kijk breder dan automobilititeit , ook in het licht van Utrecht2040	Is in de studie opgenomen	
29.2	Pas mobiliteitsladder toe	Wordt toegelicht in het MER	T
29.3	Beschouw impact Kracht van Utrecht2.0	Zie algemeen antwoord B	
29.4	Kijk naar combinaties als N410 en N408/N409	Is in de studie opgenomen	
29.5	Neem alle infra-ontwikkelingen tot 2020 mee	Is in de studie opgenomen	
30.1	Beschouw ongelijkvloerse kruising met de Achterdijk	Is in de studie opgenomen	
30.2	Neem kruising met de Binnenweg mee	Is in de studie opgenomen	
30.3	Ga in stap B ook in op de landbouwkundige structuur	Is in de studie opgenomen	
30.4	Houdt bij meerpaalalternatief rekening met geplande ontwikkelingen op eiland van schalkwijk	Is in de studie opgenomen	
30.5	Ga bij N409/A27 alternatief in op maakbaarheid/realiteit	Is in de studie opgenomen	
31.1	Houd rekening met Odijk-west en omlegging N229	Is in de studie opgenomen	
31.2	Ga in op verschillen tussen huidige en eerdere verkeersprognoses	Is in de studie opgenomen	
31.3	Houd rekening met ontsluiting in oostelijke richting	Zie algemeen antwoord C	
31.4	Toets de varianten kruising RBP-Achterdijk op het verkeersluw maken van het buitengebied Bunnik/Houten	Is in de studie opgenomen	
32	Zie 15		
33	Zie 15		
34	Zie 15		
35	Zie 9		
36	Zie 9		
37	Vraagt aandacht voor verkeerskundige en ruimtelijke knelpunten voor de variant Utrechtseweg/parallelbaan A27	Is in de studie opgenomen	
38	Zie 9		
39.1	In de NRD zijn geen andere alternatieven onderzocht	De NRD geeft aan welke alternatieven in het MER onderzocht gaan worden. Het onderzoek zelf vindt plaats in het	

		kader van het MER.	
39.2	PRU biedt meer mogelijkheden om probleem via De Staart op te lossen	Zie algemeen antwoord F	
39.3	Opname RBW in Ring Utrecht studie niet correct	Deze opmerking is gericht op het MER Ring Utrecht. Wordt voor kennisgeving aangenomen.	
40	Zie 9		

4 Reactie op advies Cie m.e.r.

De Commissie voor de milieueffectrapportage heeft in haar advies dd 27 oktober 2010 de volgende punten als essentieel aangemerkt:

De Commissie voor de m.e.r.1 (hierna 'de Commissie') beschouwt de volgende punten als essentiële informatie in het milieueffectrapport (MER). Dat wil zeggen dat voor het meewegen van het milieubelang in de besluitvorming het MER in ieder geval onderstaande informatie moet bevatten:

- een toets of alternatieven die eerder in de onderzoeken voor A12 SALTO zijn afgevallen nog steeds onvoldoende perspectief bieden om de problemen op te lossen;
- een vergelijking van de alternatieven op basis van de probleemanalyse en de mate waarin ze de doelen bereiken die daaruit volgen;
- een beschrijving van de effecten van kansrijke alternatieven;
- een zelfstandig leesbare samenvatting.

Het eerste punt is behandeld in algemene opmerking E.

In de analyse van stap A wordt expliciet ingegaan op de mate waarin de alternatieven aan de doelstellingen voldoen. De beoordeling is zoveel mogelijk gebaseerd op kwantitatieve gegevens.

De effecten van de kansrijke alternatieven zijn opgenomen in de analyses in stap A, B en C.

In het uiteindelijke MER zal een zelfstandig leesbare samenvatting worden opgenomen.

BIJLAGE 1 Lijst van indieners zienswijzen

1. Marcel Brugmans
2. J. Ch. M. Jorna
3. Dick Juffermans
4. S.A. Kerkhof van Hout en H.J. Kerkhof
5. Ing. G.M. van der Wilk
6. Milieuwerkgroep Houten / Ben Hermans en Fietsersbond afd. Houten / Harry van Straalen
7. Dhr. Ir. H.L.M. Hanssen
8. B & W van de Gemeente Bunnik
9. Mw. W.W. van Bentum – Puijk en Dhr. W.M.N.J. van Bentum
10. Hoogheemraadschap De Stichtse Rijnlanden / Dhr. Ir. C.J.M. van Vliet
11. Gemeente Nieuwegein / Alex de Bree
12. Mevr. van der Maat
13. NMU / Joris Hogendoorn
14. Mevr. Archbold
15. Dhr. Rademaker
16. Mevr. Staatsen
17. Dhr. Ruijg
18. J.H. van Aalst
19. Sophieke Nijhuis-Bouma
20. M.J. Zwaga-Van den Bos
21. Wijkvereniging Kromme Rijn Bunnik
22. Bunnik Let Op Uw Saeck (BLOUS)
23. H. van den Ham
24. Bunnik Let Op Uw Saeck (BLOUS)
25. A.G. Th. Van Elst
26. Milieugroep Bunnik
27. J. Bosschert
28. Jim van Ophem
29. Stichting Milieuzorg Zeist e.o.
30. Gem. Houten
31. BRU / Rudo Verhoef
32. T.H. Albers
33. E.M. Derissen- van de Meer
34. T.J. Nijboer
35. T.C. De Laat- Köhne
36. Wim en Anneke Visscher
37. Rijkswaterstaat – R. Splitthoff
38. W.C.J. Kramer
39. Th.M. Coffeng
40. S.W. Groot