

MER A12 SALTO

12 oktober 2007

MER A12 SALTO

Verantwoording

Titel	MER A12 SALTO
Opdrachtgever	Bestuur Regio Utrecht
Projectleider	Esther van Rosmalen en Marlies Verspui
Auteur(s)	Martijn Gerritsen, Marlies Verspui, Esther van Rosmalen, Frank Aarts Janna van der Meer, Maaïke Teunissen, Gerwin de Boer (Goudappel) Wilfried Hessing (Vestigia)
Projectnummer	4498720
Aantal pagina's	194 (exclusief bijlagen)
Datum	12 oktober 2007
Handtekening	

Colofon

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



Postbus 161
Snipperlingsdijk 4
7417 BJ Deventer
T (0570) 666 222
F (0570) 666 888

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

- NEN-EN-ISO 9001.

Kenmerk R002-4498720EMG-pla-V01-NL

Inhoud

Verantwoording en colofon	5
1 Inleiding.....	11
1.1 M.e.r. voor A12 SALTO	11
1.2 Richtlijnen en MER	12
1.3 Plan- en studiegebied.....	12
1.4 Procedurele aspecten	13
1.5 Opbouw milieueffectrapport	14
2 Kader van het MER.....	15
2.1 Voorgeschiedenis.....	15
2.2 Probleemstelling en doel	16
2.3 Beleid en wet- en regelgeving	18
3 Huidige situatie en autonome ontwikkelingen	23
3.1 Ruimtelijke situatie	23
3.1.1 Huidige situatie	23
3.1.2 Autonome ontwikkelingen	23
3.2 Verkeer en vervoer.....	25
3.2.1 Beschrijving huidig verkeerssysteem	25
3.2.2 Autonome ontwikkelingen	29
3.2.3 Gebruik infrastructuur huidige en toekomstige situatie	31
3.3 Bodem en water	42
3.3.1 Huidige situatie bodemsysteem	42
3.3.2 Huidige situatie watersysteem.....	45
3.4 Archeologie en cultuurhistorie	52
3.4.1 Archeologie	52
3.4.2 Cultuurhistorie	54
3.5 Landschap.....	57
3.5.1 Huidige situatie.....	57
3.5.2 Autonome ontwikkeling	60
3.6 Ecologie.....	62
3.6.1 Huidige situatie.....	62
3.7 Woon- en leefmilieu.....	70
3.7.1 Huidige situatie verkeersveiligheid	70
3.7.2 Huidige situatie luchtkwaliteit	73

3.7.3	Geluidhinder	75
3.7.4	Externe veiligheid	76
3.7.5	Autonome ontwikkelingen verkeersveiligheid.....	81
3.7.6	Autonome ontwikkeling luchtkwaliteit	81
3.7.7	Autonome ontwikkeling Externe veiligheid	83
3.8	Landbouw	84
3.9	Recreatie	85
3.9.1	Huidige situatie	85
3.9.2	Autonome ontwikkelingen	86
3.10	Overige aspecten	87
4	Trechtering: van fase 1 naar fase 2	89
4.1	Onderzoeksopzet	89
4.2	Tracévarianten fase 1.....	89
4.3	Effecten fase 1	91
4.4	Trechtering	96
5	Tracévarianten fase 2.....	99
5.1	Tracévarianten fase 2.....	99
5.2	Tracévariant 1: Meerpaal / Nieuwe brug	101
5.3	Tracévariant 2: Rijsbruggerweg	101
5.4	Tracévariant 3a: Raaphof west	102
5.5	Tracévariant 3b: Raaphof oost	103
5.6	Tracévariant 4a: N410 - bestaande N229	103
5.7	Tracévariant 4b: N410 - omgelegde N229	105
6	Effecten verkeer	107
6.1	Toelichting op effectbeschrijving	107
6.2	Verkeer en vervoer.....	107
6.3	Gebruik van de infrastructuur	108
6.4	Effecten van de verkeersafwikkeling in het studiegebied.....	108
6.4.1	Beoordelingscriteria.....	108
6.4.2	Effecten op het rijkswegennet	109
6.4.3	Effecten op het onderliggende wegennet.....	112
6.4.4	Waardering van de varianten	114
6.5	Effecten in het buitengebied.....	115
6.6	Effecten in de kernen van Bunnik en Odijk	115

7	Milieueffecten	117
7.1	Bodem en water	117
7.1.1	Beoordelingscriteria.....	117
7.1.2	Effecten bodem en water	119
7.1.3	Waardering bodem en water	122
7.2	Landschap.....	122
7.2.1	Beoordelingscriteria.....	122
7.2.2	Effecten landschap.....	124
7.2.3	Waardering landschap	134
7.3	Archeologie en cultuurhistorie	134
7.3.1	Beoordelingscriteria.....	134
7.3.2	Effecten Archeologie en cultuurhistorie.....	135
7.3.3	Waardering archeologie en cultuurhistorie.....	139
7.4	Ecologie.....	139
7.4.1	Beoordelingscriteria.....	139
7.4.2	Effecten ecologie.....	140
7.4.3	Waardering ecologie	154
7.5	Luchtkwaliteit.....	156
7.5.1	Beoordelingskader	156
7.5.2	Effecten	156
7.5.3	Waardering Luchtkwaliteit	161
7.6	Geluidhinder	162
7.6.1	Beoordelingskader	162
7.6.2	Effecten	165
7.6.3	Waardering geluidhinder	166
7.7	Externe veiligheid	167
7.7.1	Beoordelingscriteria.....	167
7.7.2	Effecten	168
7.7.3	Waardering externe veiligheid.....	168
7.8	Trillingshinder	168
7.8.1	Beoordelingscriterium.....	168
7.8.2	Beschrijving effecten	168
7.8.3	Waardering trillingshinder.....	169
7.9	Effecten op gezondheid en welzijn.....	169
7.10	Recreatie	170
7.10.1	Beoordelingscriteria.....	170
7.10.2	Effecten recreatie	170
7.10.3	Waardering recreatie.....	171
7.11	Mitigerende en compenserende maatregelen.....	171

8	Vergelijking tracévarianten en MMA.....	175
8.1	Vergelijking van de milieueffecten van de tracévarianten	175
8.2	Overige effecten	178
8.3	Meest milieuvriendelijk alternatief (MMA).....	179
9	Overige effecten	181
9.1	Landbouw.....	181
9.1.1	Beoordelingscriteria.....	181
9.1.2	Effecten landbouw.....	181
9.2	Bereikbaarheid voorzieningen.....	182
9.3	Kosten	183
9.3.1	Beoordelingscriteria.....	183
9.3.2	Kosteneffecten	183
10	Eindbeelden	185
10.1	Kansrijke eindbeelden	185
10.2	Effecten verkeer	186
10.3	Milieueffecten eindbeelden.....	189
11	Leemten in kennis en evaluatie	193
11.1	Leemten in kennis	193
11.2	Evaluatie achteraf.....	194

Bijlagenrapport

1. Literatuurlijst
2. Begrippenlijst
3. Ontwerpen
4. Beschrijving varianten en effecten fase 1
5. A. Effecten variant 'Mereveldseweg verlengde noordboog'
B. Onderbouwing tracévariant 2 Rijsbruggerweg
6. Archeologie en cultuurhistorie
7. Ecologie
8. Geluid
9. Luchtkwaliteit
10. Gevoeligheidsanalyse MMA

1 Inleiding

De regio Utrecht is door de ontwikkeling van de woningbouw (onder andere de VINEX-locaties Leidsche Rijn en Houten Zuid), de uitbreiding van de bedrijvigheid en de groei van de landelijke mobiliteit in de loop der jaren steeds meer geconfronteerd met verkeersafwikkelingsproblemen. Deze groeitrend zet zich de komende jaren door. Door de ontwikkelingen in de regio zijn onder andere op het Houtense wegennet meer files ontstaan en worden de wegen in het buitengebied van Bunnik en Houten extra belast met verkeer. Daarnaast is er sprake van filevorming op het omliggende wegennet vanuit Wijk bij Duurstede. Een betere aansluiting van Houten naar het rijkswegennet moet een oplossing voor dit probleem bieden. De afgelopen jaren zijn al diverse studies naar de betere aansluiting uitgevoerd.

Ter ondersteuning van de besluitvorming over een betere aansluiting wordt de procedure van milieueffectrapportage (m.e.r.) gevoerd.

1.1 M.e.r. voor A12 SALTO

De aan het project A12 SALTO¹ deelnemende partijen hebben in 2005 afgesproken om de m.e.r.-procedure voor een betere aansluiting van Houten op het rijkswegennet te starten. De m.e.r. is gekoppeld aan de vaststelling van bestemmingsplannen door de gemeenten Bunnik en Houten. Voor u ligt milieueffectrapport (MER) A12 SALTO.

Het doel van deze m.e.r.-procedure is het krijgen van inzicht in de relevante verkeers- en milieueffecten die het gevolg zijn van het realiseren van een betere aansluiting van Houten op de A12 of A27. De milieueffecten krijgen daarmee een volwaardige rol in de besluitvorming over het vaststellen van de bestemmingsplannen. Mede op basis van het MER zal een keuze worden gemaakt voor het definitieve wegtracé.

Het MER richt zich op de situatie 2010, waarbij een verbeterde aansluiting van Houten op het rijkswegennet wordt gerealiseerd. Om de kansrijke varianten uit het MER in een breder kader c.q. op langere termijn te plaatsen, zijn zogeheten 'eindbeelden' opgesteld. Hierin staat per kansrijke variant beschreven welke aanvullende verkeersmaatregelen nodig zijn in het Kromme Rijngebied, om een duurzame oplossing te bieden voor de regionale verkeersproblematiek (zie hoofdstuk 10).

¹ SALTO staat voor Samenwerken aan Langere Termijn Ontwikkeling. In A12 SALTO werken Rijkswaterstaat Directie Utrecht, provincie Utrecht, Bestuur Regio Utrecht en de gemeenten Bunnik, Houten, Zeist, Utrechtse Heuvelrug, Wijk bij Duurstede, Nieuwegein en Utrecht samen

Initiatiefnemer en bevoegd gezag

In deze m.e.r.-procedure vormen de gemeenteraden van Bunnik en Houten het bevoegd gezag. Het bevoegd gezag heeft richtlijnen voor het MER vastgesteld, en toetst het opgestelde MER aan de richtlijnen. Binnen de Stuurgroep SALTO is afgesproken dat het BRU (Bestuur Regio Utrecht) als initiatiefnemer in de m.e.r.-procedure optreedt. De initiatiefnemer stelt het MER op, in nauwe samenwerking met de betrokken gemeenten en andere SALTO-partijen.

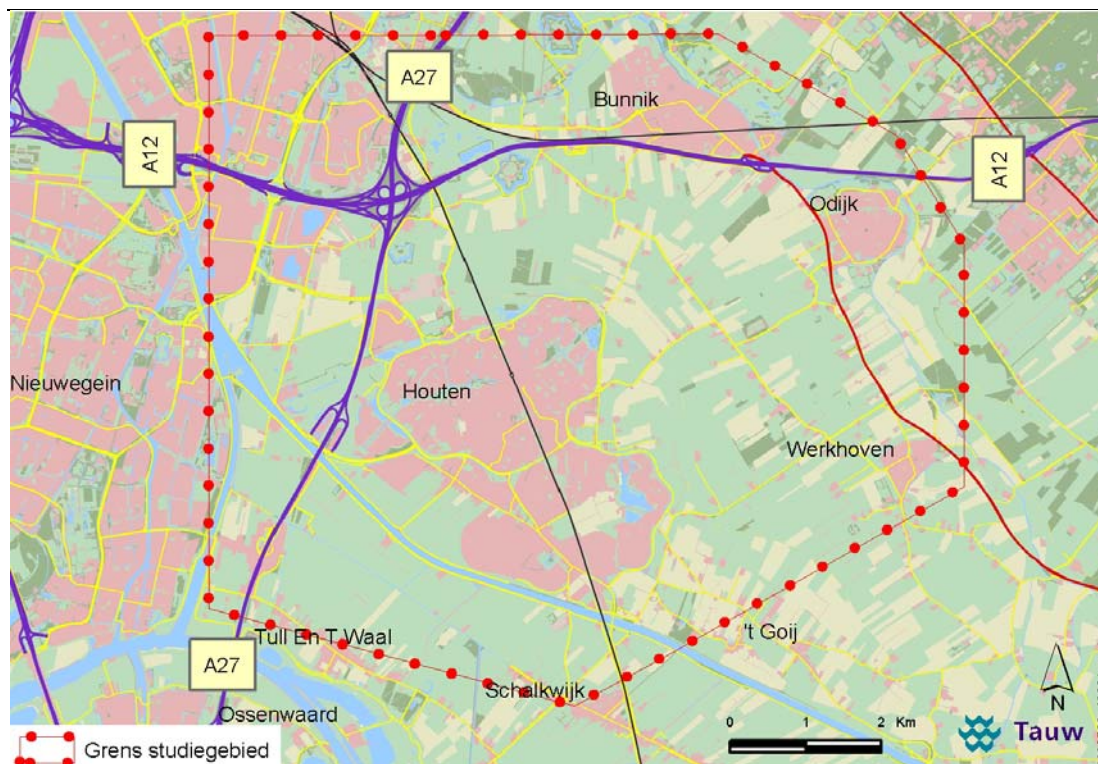
1.2 Richtlijnen en MER

Dit MER geeft antwoord op de in de richtlijnen opgenomen vragen en aandachtspunten. In de richtlijnen voor het MER is aangegeven welk onderzoek in het kader van het MER moet worden uitgevoerd. Het MER is conform deze richtlijnen in twee fasen tot stand gekomen:

- Fase 1: Om tot een brede overweging te komen is in fase 1 van het MER eerst een afweging gemaakt tussen alle reële aansluitingen gericht op de A12 en de A27. Ook het nulplusalternatief (het oplossen van het probleem met andere maatregelen dan aanleg van nieuwe wegeninfrastructuur) is aangegeven. De effecten van deze tracévarianten voor verkeer en milieu zijn beschreven ten behoeve van een eerste globale vergelijking. De informatie over fase 1 is opgenomen in hoofdstuk 4 van het MER en in het bijlagenrapport (bijlage 4)
- Fase 2: De meest kansrijke varianten uit fase 1 en de effecten voor verkeer, milieu, landbouw en de kosten van deze varianten zijn in fase 2 van het MER gedetailleerd uitgewerkt. Op basis van deze uitwerking kunnen de gemeenteraden van Bunnik en Houten een definitieve tracékeuze maken. De informatie over fase 2 is opgenomen in hoofdstuk 5 en de volgende hoofdstukken

1.3 Plan- en studiegebied

In dit MER wordt onderscheid gemaakt tussen het plangebied en het studiegebied. Het plangebied is het gebied waar de voorgenomen activiteit wordt gerealiseerd. Het plangebied is weergegeven in figuur 1.1.


Figuur 1.1 Studiegebied

Het studiegebied kan betrekking hebben op een groter gebied dan het plangebied, namelijk het gebied waar waarneembare milieueffecten kunnen optreden als gevolg van de voorgenomen activiteit. De omvang van het studiegebied kan per milieuaspect (verkeersgerelateerde hinder, ecologie, archeologie et cetera) verschillen.

1.4 Procedurele aspecten

De m.e.r.-procedure is geregeld in hoofdstuk 7 van de Wet milieubeheer. Daarin worden de volgende fasen onderscheiden:

- **Startnotitie en richtlijnen:** met het uitbrengen van de startnotitie in maart 2006 is de m.e.r.-procedure officieel gestart. De startnotitie is ter inzage gelegd en ter beoordeling aan de Commissie voor de m.e.r. gezonden. Op basis van de inspraakreacties en het advies voor richtlijnen van de Commissie voor de m.e.r. hebben de gemeenteraden van Bunnik en Houten richtlijnen voor het MER opgesteld. De richtlijnen zijn vastgesteld op 14 november 2006 (gemeenteraad van Houten), respectievelijk op 16 november 2006 (gemeenteraad van Bunnik). De richtlijnen geven aan welke onderwerpen in het MER moeten worden behandeld en welke alternatieven en effecten moeten worden onderzocht

- Opstellen MER: aan de hand van de richtlijnen wordt het MER door de initiatiefnemer opgesteld. In het MER wordt in twee fasen onderzocht welke kansrijke tracévarianten in beeld zijn. Op het moment dat bekend is welk alternatief de voorkeur verdient, kan worden gestart met het opstellen van het voorontwerpbestemmingsplan. Wanneer het MER gereed is, beoordeelt het bevoegd gezag of het MER aanvaardbaar is
- Inspraak, advies en besluitvorming: het MER wordt (al dan niet gelijktijdig met het / (de) voorontwerpbestemmingsplan(nen) voor het gekozen tracé) bekendgemaakt. Tijdens de inspraakperiode kan iedereen opmerkingen maken over het MER; daarnaast wordt advies gevraagd aan de wettelijke adviseurs (waaronder de onafhankelijke Commissie voor de m.e.r. en de Regionale inspecteur milieuhygiëne) en vindt overleg ex. artikel 10 Besluit op de ruimtelijke ordening plaats. Het MER, de inspraakreacties en de adviezen worden gebruikt bij de verdere besluitvorming over het project
- Evaluatie: tijdens en na realisering van de verbeterde aansluiting van Houten op het rijkswegennet wordt onderzocht of de optredende milieugevolgen overeenkomen met de voorspelde milieugevolgen. Als de milieugevolgen veel ernstiger blijken te zijn dan in dit MER is voorspeld, moet het bevoegd gezag maatregelen nemen. Een en ander zal worden vastgelegd in een nader op te stellen evaluatieprogramma

1.5 Opbouw milieueffectrapport

Het MER A12 SALTO is als volgt opgebouwd. Hoofdstuk 2 schetst het kader voor dit MER: de probleemstelling, de doelstelling, het beleidskader en de voorgeschiedenis. In hoofdstuk 3 wordt ingegaan op de huidige situatie in het plangebied en omgeving voor verkeer en milieu.

Hoofdstuk 4 gaat in op de afweging tussen alle reële aansluitingen gericht op de A12 en de A27, die in fase 1 van dit MER zijn onderzocht, en beschrijft het doorlopen trechteringsproces. De meest kansrijke varianten worden gedetailleerd beschreven in hoofdstuk 5. In hoofdstuk 6 worden de effecten van deze varianten voor verkeer beschreven, inclusief de effecten van de eindbeelden. Hoofdstuk 7 gaat in op de milieueffecten. In hoofdstuk 8 wordt een vergelijking van de varianten gemaakt, en wordt het MMA uitgewerkt.

De effecten voor landbouw, recreatie en de kosten van de varianten worden in hoofdstuk 9 in beeld gebracht. Hoofdstuk 10 beschrijft de eindbeelden en hun (verkeers- en milieu)effecten. Tot slot beschrijft hoofdstuk 11 de leemten in kennis en geeft een voorzet voor het evaluatieprogramma. Achterin dit rapport vindt u (losbladig) een kaart van het gebied met relevante aanduidingen van wegen, watergangen en dergelijke.

2 Kader van het MER

In dit hoofdstuk wordt het kader geschetst van het onderzoek naar de verbeterde aansluiting van Houten op het rijkswegennet. Paragraaf 2.1 geeft een beschrijving van de voorgeschiedenis van het project. Daarna wordt ingegaan op de probleemstelling en het doel van het project A12 SALTO. Paragraaf 2.3 geeft een overzicht van het beleidskader.

2.1 Voorgeschiedenis

De aansluiting van de knoop Bunnik - Houten op de A12 kent een voorgeschiedenis. In 2001 zijn door het rijk financiële middelen ter beschikking gesteld aan de regio Utrecht in het kader van het BOR (Bereikbaarheidsoffensief Regio Utrecht), onder meer voor een betere ontsluiting van Houten naar het rijkswegennet. Om de aansluiting op het omliggende wegennet te verbeteren heeft de gemeente Houten het BOR-project Houten - Tweede aansluiting op het rijkswegennet - opgestart. In dit kader is een extra aansluiting via de Kanaaldijk Zuid op de A27 onderzocht. Uit een gemeentelijke studie bleek echter dat deze aansluiting nauwelijks bijdraagt aan een oplossing van de problemen.

Een aansluiting op A12 bleek wel voldoende mogelijkheden te bieden. Deze laatste optie is in de studie A12 SALTO nader uitgewerkt. De doelstelling van de studie A12 SALTO was tweeledig:

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

Het onderzoek naar een duurzame, haalbare aansluiting van de knoop Bunnik- Houten op de A12 is uitgevoerd door Grontmij. De resultaten van dat onderzoek zijn neergelegd in het rapport "A12 SALTO Haalbaarheidsstudie aansluiting Houten / Bunnik op de A12" (Grontmij 2004).

Over het project A12 SALTO wordt met regelmaat overleg gevoerd tussen bestuurders van de deelnemende overheden. Dit gebeurt in de stuurgroep A12 SALTO. De stuurgroep A12 SALTO heeft in november 2004 een voorkeur uitgesproken voor de variant waarbij uiterlijk in 2010 een nieuwe verbindingsweg wordt aangelegd tussen de Rondweg Houten en de A12, aangeduid als het Rijsbruggerwegtracé. De aansluiting van de knoop Bunnik - Houten op de A12 beperkt zich hierbij tot de richting Utrecht en is gepland ter hoogte van station Bunnik. Koppeling met de Baan van Fectio maakte (in deze voorkeur in 2004) ook een beweging naar het oosten mogelijk.

Aan de nieuwe aansluiting van de knoop Bunnik - Houten op de A12 is de uitvoering van een aanvullend maatregelenpakket² in 2010 in de kern Bunnik en het buitengebied gekoppeld. Deze maatregelen zijn bedoeld om negatieve gevolgen van deze infrastructurele maatregelen te voorkomen. De nieuwe verbinding is door de provincie Utrecht en door het Bestuur Regio Utrecht indicatief in het Streekplan 2005-2015 respectievelijk het Regionaal Structuurplan 2005-2015 opgenomen. De stuurgroep heeft zich in oktober 2005 uitgesproken om de m.e.r.-procedure te starten voor de aansluiting van de knoop Bunnik - Houten op de A12.

In maart 2006 is de startnotitie m.e.r. voor de aansluiting van de knoop Bunnik - Houten in 2010 openbaar gemaakt. De Commissie voor de m.e.r. heeft in haar advies voor richtlijnen gevraagd om een brede scope. Ten behoeve van het vaststellen van de richtlijnen voor het MER door de gemeenteraden van Bunnik en Houten is een nader verkeerskundig onderzoek uitgevoerd (Grontmij, 2006). Doel van dit onderzoek was meer inzicht te geven in varianten die eerder zijn onderzocht en afgefallen, om kansrijke oplossingen voor de verkeerskundige problemen op eenzelfde uitwerkingniveau onderling te kunnen vergelijken.

Uit dit onderzoek komen de volgende kansrijke varianten voor 2010 naar voren:

- Rijsbruggerwegtracé met een nieuwe halve aansluiting op A12 ter hoogte van station Bunnik
- Bewonersalternatief³ met een omgelegde N229 en een nieuwe halve aansluiting op de A12 ter hoogte van station Bunnik
- Mereveldsewegtracé met een nieuwe aansluiting op de A12 ten oosten van knooppunt Lunetten

Op basis van dit onderzoek wordt in de richtlijnen gevraagd om een brede en integrale aanpak van het MER A12 SALTO.

2.2 Probleemstelling en doel

De ontwikkelingen in de regio Utrecht hebben tot gevolg dat de autoverplaatsingen in de toekomst zullen toenemen. De ontwikkeling van Houten VINEX met een verdubbeling van het aantal woningen en bedrijven maakt daar een belangrijk deel van uit. De aanleg van nieuwe infrastructuur blijft echter achterwege. De aanwezige infrastructuur in de regio kan het verkeer dan ook niet verwerken. In het studiegebied ontstaan hierdoor verschillende problemen, die voor een groot deel zijn te herleiden naar onvoldoende capaciteit van het wegennet in de toekomst.

² Dit maatregelpakket behelst een aantal ingrepen om de verkeersveiligheid en leefbaarheid in het buitengebied te vergroten, zoals: afsluiting van de Achterdijk (m.u.v. bewoners en belanghebbenden); spitsmaatregelen Odijker-/ Zeisterweg/ Julianalaan en Sportlaan; N411/ Koningslaan duurzaam veilig inrichten; Schoudermantel, omrijroute via Kosterijweg

³ In de Richtlijnen en in fase 1 wordt deze variant aangeduid als Bewonersalternatief, in fase 2 is de naam gewijzigd in Raaphof-

Kenmerk R002-4498720EMG-pla-V01-NL

In de richtlijnen zijn op basis van de haalbaarheidsstudie A12 SALTO problemen benoemd. In het MER is de probleemanalyse geactualiseerd op basis van de nieuwste inzichten. De knelpunten uit de haalbaarheidsstudie komen hiermee overeen maar worden in een andere volgorde behandeld. Onderstaand zijn de knelpunten kort samengevat.

In de autonome situatie nemen de verkeersintensiteiten in het studiegebied op bijna alle wegvakken toe. Belangrijke bereikbaarheidsproblemen ontstaan op:

- Ontsluitingswegen van Houten op de rijkswegen
- De ontsluiting van Bunnik
- De doorstroming op de N229
- Leefbaarheidsknelpunten in Bunnik en Odijk

In de autonome situatie ontstaan problemen met de verkeersafwikkeling op de ontsluitingswegen van Houten. Er is te veel verkeer dat over te weinig wegcapaciteit moet worden afgewikkeld. De verhouding tussen de intensiteit en de capaciteit op de twee ontsluitingswegen is in beide spitsperiodes groter dan 1. Als gevolg van de overbelasting ontstaat filevorming op de ontsluitingswegen. In de ochtendspits is de vertraging voor het verkeer Houten uit groter dan in de avondperiode en ontstaan lange wachtrijen. De wachtrijen op De Staart veroorzaken terugslag op de Rondweg van Houten, waardoor de interne verkeerscirculatie (verkeer tussen wijken onderling) van Houten ook vertraging oploopt.

Als gevolg van de overbelasting van de ontsluitingswegen van Houten wijkt het verkeer uit naar routes die daarvoor niet zijn bedoeld. De wegen in het buitengebied van Bunnik en Houten (Achterdijk, N410, Oostro(u)msdijkje) zijn in de huidige situatie al belast met teveel verkeer en worden in de toekomst als gevolg van het ontbreken van een goede ontsluiting van Houten nog zwaarder belast. De gewenste verkeersintensiteiten die passen bij dergelijk smalle wegen worden in de autonome situatie met een factor 2 tot 3 overschreden. Als gevolg van de toename van het verkeer in het buitengebied nemen de verkeersveiligheids- en leefbaarheidsproblemen toe.

Voor de aansluiting N229/A12 (afslag Bunnik 19) staan in de huidige situatie al lange files. Aangevoerd is dat de aansluiting na 2015 het verkeer van Bunnik en vanaf de N229 (verkeer uit Wijk bij Duurstede, Odijk, Werkhoven, Houten) niet meer kan verwerken. Door de slechte doorstroming op de N229 worden alternatieve routes door het buitengebied gezocht. Dit kunnen routes zijn door het buitengebied (de Achterdijk) maar ook routes door Odijk.

Bunnik is aan de snelweg A12 gelegen. Verkeer dat in de oostelijke delen van Utrecht moet zijn of vanuit Zeist naar de A12 in de richting van Utrecht wil maakt gebruik van het wegennet van de kern Bunnik. Dit leidt tot verkeersveiligheids- en leefbaarheids knelpunten binnen de kern.

Doelstelling

In de doelstelling van het MER moet een oplossing van alle benoemde problemen een plek krijgen. Daarbij wordt onderscheidt gemaakt tussen doelen die rond 2010 zijn gerealiseerd en doelen die pas op langere termijn gerealiseerd worden. Het MER richt zich op de periode tot 2010, waarbij de verbetering van de bereikbaarheid van Houten centraal staat. Door het verbeteren van de bereikbaarheid van Houten is het mogelijk het buitengebied van Bunnik en Houten te ontlasten. Daarnaast dient te worden voorkomen dat er als gevolg van maatregelen meer verkeer door de kernen van Bunnik en Odijk gaat rijden en bestaande knelpunten verslechteren.

Voor de periode na 2010 dient een oplossing te worden gezocht voor de knelpunten op de N229 en de aansluiting van de N229 op de A12. Hierbij wordt tevens de bereikbaarheid van Bunnik en Odijk en de verkeersafwikkeling in de kern van Bunnik betrokken.

2.3 Beleid en wet- en regelgeving

De voorgenomen activiteiten worden in het MER geplaatst tegen de achtergrond van het vigerend beleid. In deze paragraaf wordt een overzicht gegeven van het huidige beleid en regelgeving, inclusief beleidsvoornemens op Europees, Rijks-, provinciaal, regionaal en gemeenteniveau, voor zover van invloed op de voorgenomen activiteit.

Beleidsplan / nota	Doel beleid	Relevantie voor deze m.e.r.
Europa		
Verdrag van Malta	Het beschermen van archeologisch erfgoed.	In het gebied aanwezige archeologische waarden moeten expliciet worden meegewogen bij de besluitvorming over ruimtelijke ingrepen.
Rijk		
Nota Ruimte	In de Nota Ruimte zijn de uitgangspunten voor de ruimtelijke ontwikkeling van Nederland vastgelegd.	De nota heeft een aantal nationale landschappen aangewezen met internationaal zeldzame of unieke en nationaal kenmerken de landschapskwaliteiten die behouden moeten blijven. Het studiegebied valt grotendeels binnen het nog te begrenzen nationaal landschap Rivierengebied of de Nieuwe Hollandse Waterlinie.

Kenmerk R002-4498720EMG-pla-V01-NL

Beleidsplan / nota	Doel beleid	Relevantie voor deze m.e.r.
Nota Belvédère	Cultuurhistorische identiteit sterker richtinggevend te laten zijn voor de inrichting van Nederland.	In het kader van de Nota Belvédère is een aantal gebieden aangewezen die speciale aandacht krijgen i.v.m. de bijzondere cultuurhistorische waarden. Een groot deel van het studie- en plangebied maken onderdeel uit van Belvédèregebied Kromme Rijngebied en Heuvelrug of de Hollandse Waterlinie.
Nota Mobiliteit	Geven van hoofdlijnen van het nationale verkeers- en vervoersbeleid voor de komende decennia.	De betrouwbaarheid, snelheid en veiligheid van een reis moeten toenemen binnen de (inter)nationale wettelijke en beleidsmatige kaders van veiligheid en kwaliteit leefomgeving.
Nationaal milieubeleidsplan 4	In het Nationale Milieubeleidsplan 4 schetst het kabinet het te voeren milieubeleid voor de komende decennia.	Bepaalt de doelstellingen die voor de verschillende milieuthema's (onder andere luchtkwaliteit, externe veiligheid, leefomgeving) worden nagestreefd.
4 ^e Nota Waterhuishouding	Beleid met betrekking tot waterbeheer voor 1998 – 2006. Hoofddoelstelling van de Nota is het hebben en houden van een veilig en woonbaar land.	Belangrijk uitgangspunt is dat er zoveel mogelijk op een natuurlijke wijze moet worden omgegaan met het water en de watersystemen.
Waterbeleid 21 ^{ste} Eeuw	Geeft uitgangspunten waterbeleid in de 21 ^{ste} eeuw.	Voor de plannen over A12 SALTO moet de watertoets worden doorlopen.
Provinciaal / regionaal		
Streekplan Utrecht 2005 - 2015	Het plan geeft de hoofdlijnen van het provinciaal ruimtelijk beleid weer.	In het streekplan wordt de aansluiting van de knoop Bunnik - Houten vermeld als nieuwe infrastructuur in studie.
Strategisch Mobiliteitsplan Utrecht 2004 - 2015 (SMPU) en actualisatie	Een actueel, realistisch en concreet beleidsplan voor de komende tien tot vijftien jaar op het gebied verkeer en vervoer.	In het SMPU staat vermeld dat voor de korte termijn extra doorsnijdingen van het landschap niet wenselijk zijn. Op de lange termijn is er verkeerskundig gezien een voorkeur voor meervoudige ontsluiting van Houten op het stroomwegennet.
Programma ecologische	In het programma staat hoe ver de	In het studiegebied bevinden zich

Beleidsplan / nota	Doel beleid	Relevantie voor deze m.e.r.
verbindingzones	uitvoering van verbindingzones is gevorderd, en hoe de provincie de komende periode gaat werken aan de verdere realisatie.	verschillende ecologische verbindingzones en kerngebieden. Bij het ontwerp van het tracé dient rekening te worden gehouden met de instandhouding en goed blijven functioneren van deze verbinding.
Waterhuishoudingsplan Provincie Utrecht	Geeft de hoofdlijnen weer van het waterbeleid voor de periode 2005 tot en met 2010.	De plannen voor A12 SALTO moeten rekening houden met de ambities die zijn neergelegd in dit plan.
Regionaal structuurplan 2005 - 2015	Het Regionaal Structuurplan (RSP) geeft een visie op de ruimtelijke ordening in de regio voor tien jaar.	In het RSP is in het kader van het streven naar verbetering van de bereikbaarheid opgenomen dat de realisatie van de knoop Bunnik / Houten op de A12 plaats zal vinden.
Landinrichtingsplan herinrichting Groenraven oost	Vergroten van de recreatieve gebruiksmogelijkheden van het gebied tussen Utrecht, De Bilt en Houten. Natuurontwikkeling en het versterken van de agrarische structuur.	De verschillende tracévarianten dienen afgestemd te worden op de plannen zoals beschreven in dit plan.
Gebiedsvisie Linieland	Een actieve versterking van de museale functie van het hele ensemble van de voormalige Hollandse Waterlinie.	Het plangebied overlapt voor een groot deel met de voormalige waterlinie. Indien er ingegrepen wordt in het landschap dient er afstemming te worden gezocht met de in de visie uitgewerkte plannen.
Gemeente		
Waterplan Houten	Het waterplan heeft als doel een integrale visie op water op te stellen ten behoeve van een praktisch gerichte uitvoeringsprogramma voor de korte en lange termijn.	De plannen voor A12 SALTO moeten rekening houden met de ambities die zijn neergelegd in dit plan.
Landschapsbeleidsplan Houten	Het verwoorden van de gemeentelijke visie en een instrument om nieuwe ontwikkelingen op het gebied van natuur en landschap te sturen.	De plannen voor A12 SALTO dienen afgestemd te worden op de visie en de plannen zoals beschreven in dit plan.
Meerjarenprogramma Milieu 2005 - 2008 Gemeente Houten	Het programma beschrijft per milieuthema de doelstellingen en ambities voor de komende jaren.	De plannen voor A12 SALTO moeten rekening houden met de ambities die zijn neergelegd in dit plan.

Kenmerk R002-4498720EMG-pla-V01-NL

Beleidsplan / nota	Doel beleid	Relevantie voor deze m.e.r.
IVVP Bunnik (Verkeersbeleidplan Bunnik)	Integrale verkeer en vervoersvisie voor de gemeente Bunnik 2002 - 2012.	De plannen voor de A12 SALTO dienen afgestemd te worden op de verschillende streefbeelden per vervoerstype zoals genoemd in het beleidsplan.
Milieubeleidsplan Gemeente Bunnik 2002 - 2006	De gemeente tracht met het plan bij te dragen aan een duurzame ontwikkeling.	De plannen voor de A12 SALTO dienen afgestemd te worden op de verschillende doelen per milieuthema die in het plan beschreven staan.

Kenmerk R002-4498720EMG-pla-V01-NL

3 Huidige situatie en autonome ontwikkelingen

Dit hoofdstuk beschrijft de huidige situatie van het plangebied en omgeving voor de aspecten ruimtelijke situatie, verkeer en vervoer, bodem en water, landschap, cultuurhistorie en archeologie, ecologie, landbouw, recreatie en woon- en leefmilieu. Ook wordt een overzicht gegeven van de autonome ontwikkelingen. Dit zijn de ontwikkelingen in het plangebied waarover besluitvorming heeft plaatsgevonden, en die zonder de aanleg van een verbeterde ontsluiting voor Houten ook al zouden plaatsvinden. De beschrijving van de huidige situatie inclusief autonome ontwikkelingen dient als basis voor de uitwerking van de tracévarianten en als referentiekader voor de beschrijving van de gevolgen van het voornemen.

3.1 Ruimtelijke situatie

3.1.1 Huidige situatie

Het plangebied is het landelijke gebied rond de kern Houten. Het gebied wordt doorsneden door een aantal grote infrastructurele lijnen: het Amsterdam-Rijnkanaal, de A12 en A27 en de spoorlijn Utrecht - Den Bosch. Infrastructuur van lagere orde is de N409, de N410, de N411 en de N229.

Het gebied maakt onderdeel uit van het zogenaamde stroomruggen- en kommengebied van de Kromme Rijn en is naast de bebouwingskernen van Houten, Werkhoven, Bunnik en Odijk een half open en open gebied. Langs de wegen in het gebied is verspreide bebouwing aanwezig. Het betreft vooral agrarische bedrijven en burgerwoningen. De gronden in het gebied zijn voornamelijk in agrarisch gebruik als weidegrond, akkerland en boomgaard.

De Kromme Rijn stroomt aan de noord- en oostzijde van het gebied. Aan de westzijde van het gebied, nabij knooppunt Lunetten, zijn twee forten te vinden die onderdeel uit maken van de Nieuwe Hollandse Waterlinie, namelijk Fort Vechten en Fort 't Hemeltje.

3.1.2 Autonome ontwikkelingen

Op basis van vastgesteld beleid zijn er de komende jaren diverse ontwikkelingen in het studiegebied te verwachten. Daar waar deze van invloed zijn op verkeers- en milieuaspecten, worden ze beschreven bij het betreffende aspect, zie de paragrafen hierna.

De gemeente Bunnik is bezig met een structuurvisie. Onderdeel daarvan is een nieuwe woningbouwlocatie, ten westen van de kern Odijk. Hierover heeft nog geen formele besluitvorming plaatsgevonden, zodat deze ontwikkeling niet als autonoom kan worden beschouwd. Bij de ontwikkeling van de varianten is hier echter toch rekening mee gehouden. Dit wordt toegelicht in hoofdstuk 4.

Op termijn wordt de A12 verbreed. Hoewel hier nog geen formele besluitvorming over heeft plaatsgevonden, wordt hiermee alvast rekening gehouden bij de tracé-uitwerking.



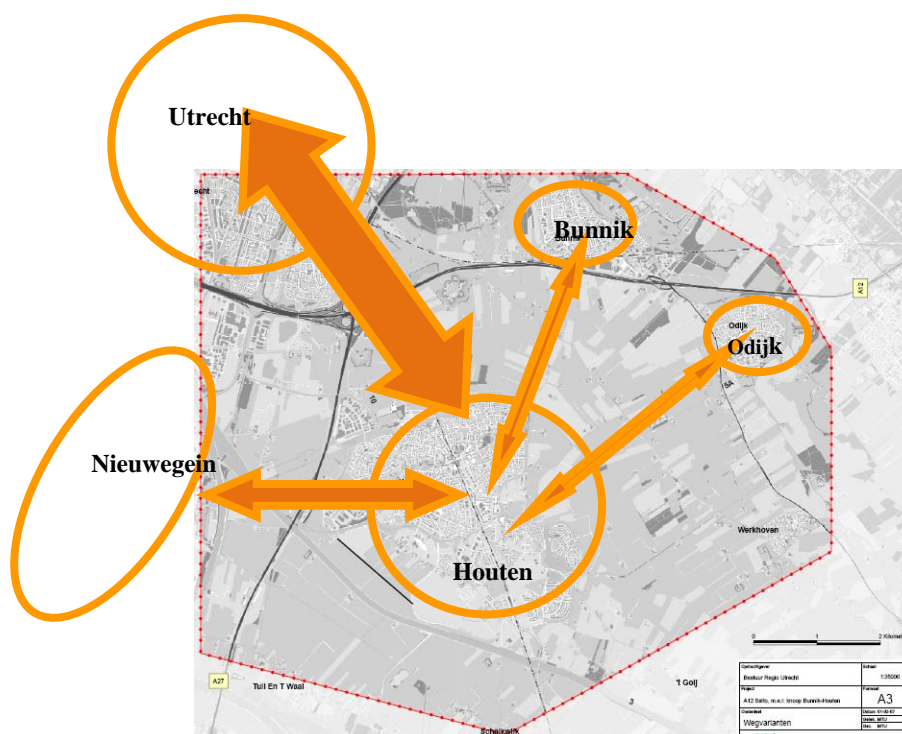
Figuur 3.1 Toponiemen studiegebied

3.2 Verkeer en vervoer

3.2.1 Beschrijving huidig verkeerssysteem

Binnen de kernen Houten en Bunnik is de fiets het belangrijkste vervoermiddel. De meeste verplaatsingen tussen Houten en Bunnik vinden met de auto plaats (70 %). Er is geen rechtstreekse bus- of treinverbinding tussen Houten en Bunnik. Slechts 10 % van de verplaatsingen tussen Houten en Bunnik wordt met het openbaar vervoer afgelegd.

Externe ritten vanuit zowel Houten als Bunnik worden voornamelijk met de auto afgelegd. Vanuit Houten zijn de meeste autoverplaatsingen gericht op het noordwesten, vooral naar Utrecht en A12-west. Figuur 3.2 geeft een overzicht van de voornaamste autoverbindingen vanuit Houten.

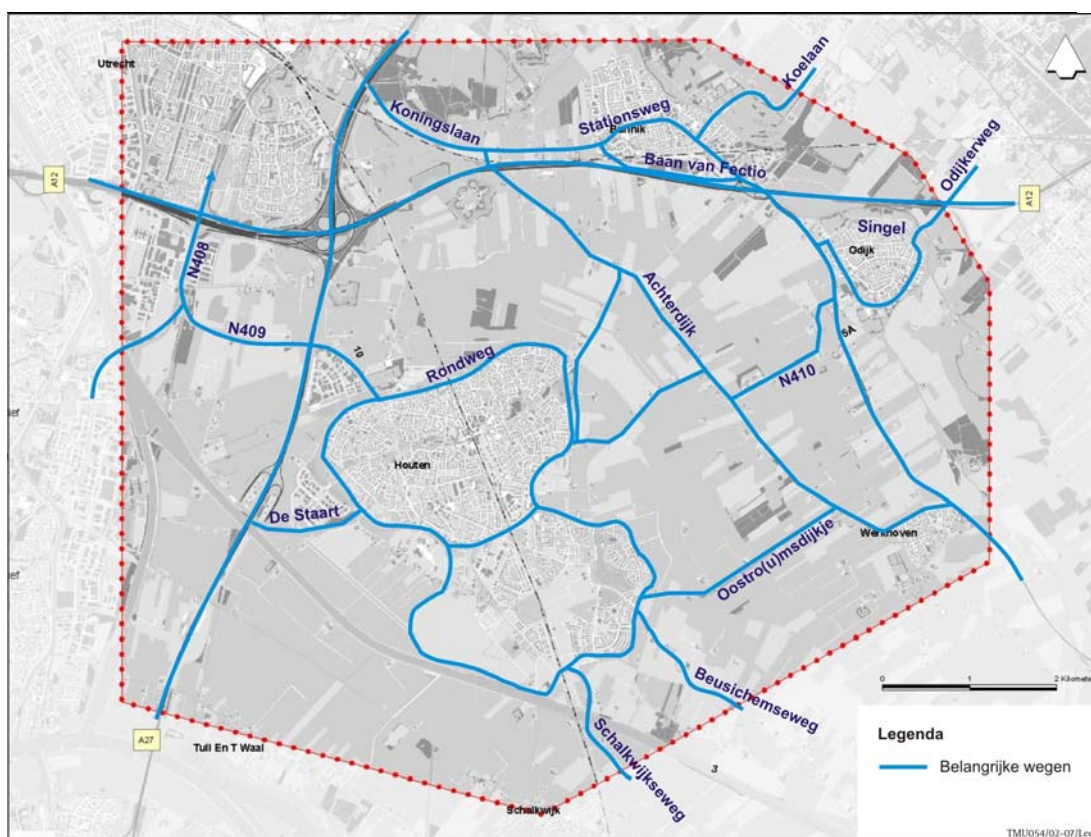


Figuur 3.2 Autoverplaatsingen vanuit Houten

Infrastructuur autoverkeer

Door het studiegebied loopt in noord-zuidrichting de A27. In oost-westrichting doorsnijdt de A12 het studiegebied. Ten noorden van de A12 ligt de kern Bunnik met een directe aansluiting op de A12 (aansluiting Bunnik).

In westelijke richting heeft Bunnik via de Koningslaan (N411) een verbinding via het onderliggende wegennet met Utrecht. In zuidelijke richting is Bunnik verbonden met de andere twee gemeentelijke kernen Odijk en Werkhoven door middel van de provinciale weg N229. Vanaf Werkhoven buigt de N229 richting het zuidoosten naar Wijk bij Duurstede. Door de kern Bunnik rijdt "sluip"verkeer, dat met name bestaat uit verkeer tussen Zeist en Utrecht en Wijk bij Duurstede en Utrecht.



Figuur 3.3 Belangrijke wegen

Tussen de A27 en de A12 in ligt Houten, ten zuidoosten van knooppunt Lunetten. Houten heeft momenteel één directe aansluiting op het rijkswegennet; via De Staart sluit de Houtense Rondweg aan op de A27 (Almere / Breda). Daarnaast is het mogelijk om via de in het noorden gelegen Utrechtseweg (N409), die Houten ontsluit in de richting van Nieuwegein en Utrecht, de A12 (Den Haag / Arnhem) te bereiken.

Kenmerk R002-4498720EMG-pla-V01-NL

Tussen Houten, de A12 en de N229 ligt het buitengebied van Bunnik. In dit gebied is een aantal wegen te onderscheiden:

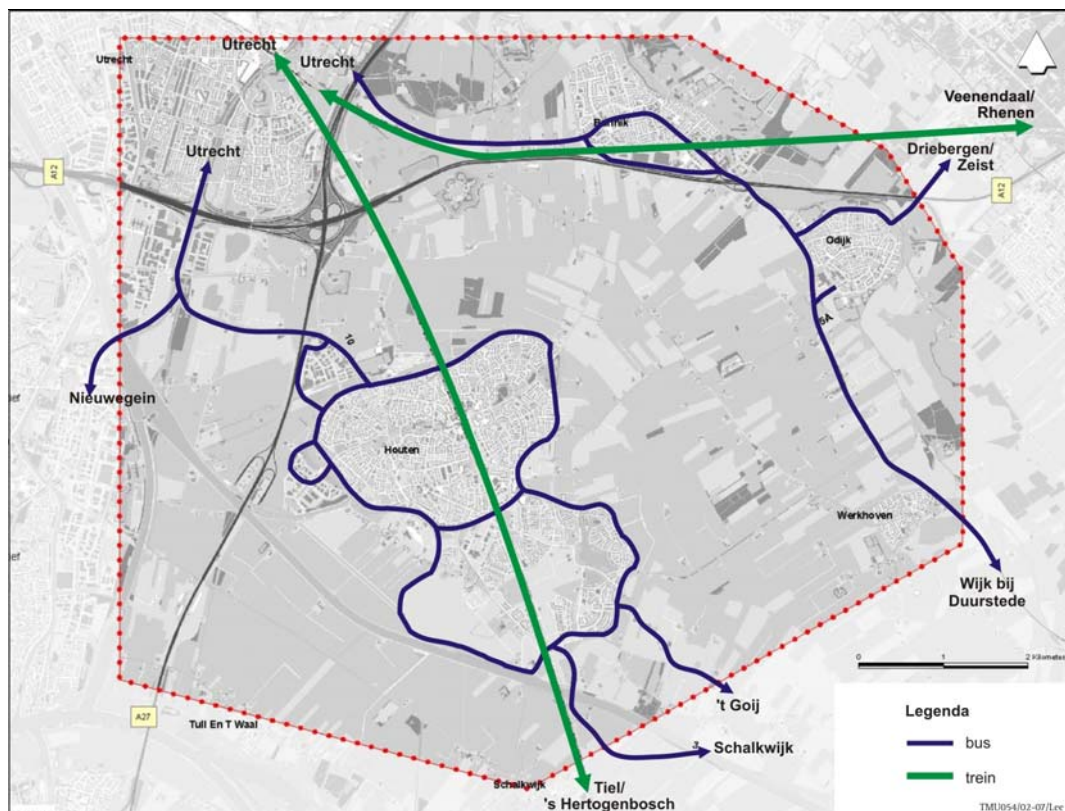
- De Achterdijk die parallel is gelegen aan de N229 en onder de A12 doorgaat om vervolgens aan te sluiten op de Koningslaan
- De Binnenweg en de Rijsbruggerweg die vanaf de aansluiting Rondweg N410 in noordelijke richting loopt en aansluit op de Achterdijk
- De Tureluurweg - Parallelweg die de verbinding vormt tussen de Achterdijk en de N229;
- De N410 (Houtenseweg / Burgweg)
- De Beusichemseweg van Houten richting 't Goy
- Het Oostro(u)msdijkje, de verbinding tussen de N229 en Houten

De wegen in het buitengebied worden als sluiproutes gebruikt wanneer vertragingen optreden op de aansluiting met het rijkswegennet en de N229.

Infrastructuur openbaar vervoer

Twee treinverbindingen doorkruisen het studiegebied. Ten eerste de noord-zuidverbinding tussen Utrecht en Tiel / Den Bosch. Deze treinen stoppen bij station Houten. Een light rail verbindt station Houten met station Houten Castellum. De tweede treinverbinding (oost-west) loopt door de kern Bunnik. In Bunnik stoppen treinen van en naar Utrecht / Arnhem en Veenendaal / Rhenen.

Houten en Bunnik zijn ook voorzien van busverbindingen van en naar Utrecht en omliggende kernen. Vanuit Houten gaan er bussen naar Nieuwegein, De Uithof, Utrecht CS en Schalkwijk. Tevens heeft Houten een lokale stadslijn. De bussen in Bunnik rijden onder andere van en naar Wijk bij Duurstede, Utrecht en Driebergen. Er is geen directe busverbinding tussen Houten en Bunnik. Zowel Houten als Bunnik liggen in het gebied van de regiotaxi Utrecht.



Figuur 3.4 Bus- en treinverbindingen

Infrastructuur fietsverkeer

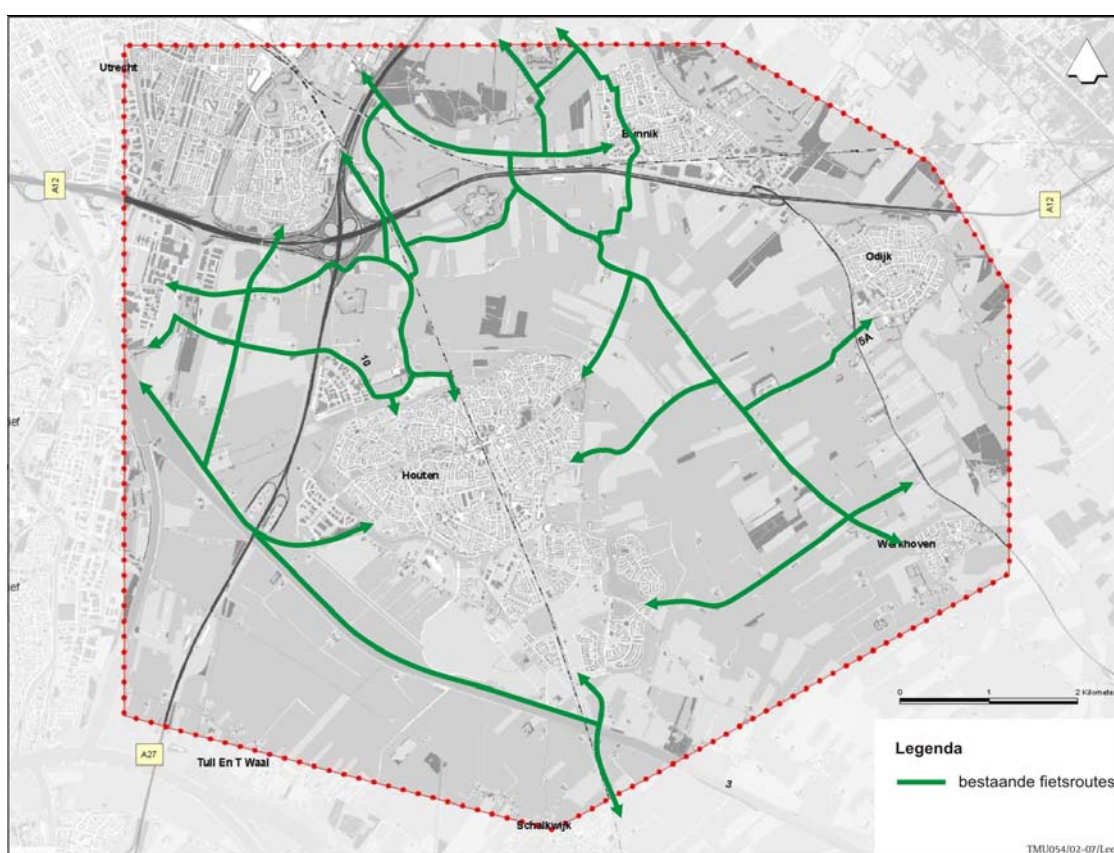
Een belangrijke kwaliteit van Houten is de fietspadenstructuur, er zijn goede snelle verbindingen, waardoor de fiets een aantrekkelijk alternatief is voor verplaatsingen binnen Houten en naar omliggende plaatsen. Belangrijke fietsroutes zijn de Houtensewetering en de Binnenweg voor intern gebruik. Externe routes zijn Heemsteedseweg, Kruisweg, Schalkwijkseweg, Beusichemseweg, Oud Wulfseweg en Utrechtseweg. Bunnik kent geen gesloten fietsnetwerk. Op een aantal locaties zijn wel fietsvoorzieningen aanwezig, maar deze zijn kwalitatief onvoldoende voor een volwaardig fietsnetwerk. In het buitengebied zijn geen voorzieningen voor fietsers getroffen. De wegen in het buitengebied worden dan ook vaak als onveilig beschouwd.

De Fietsersbond heeft in samenwerking met Bestuur Regio Utrecht, gemeente Utrecht en provincie Utrecht een plattegrond voor fietsers uitgegeven (Citoplan, 2006).

Kenmerk R002-4498720EMG-pla-V01-NL

Hierop staan onder andere aanbevolen fietsroutes aangegeven, die worden omschreven als wegen waar vrijwel overal veilig, plezierig en snel gefietst kan worden. Voor het buitengebied van Bunnik - Houten staan onder andere de volgende aanbevolen fietsroutes op de kaart:

- Oud Wulfseweg - Fortweg - Marsdijk
- Rijsbruggerweg - Achterdijk - Tureluurweg
- Burgweg



Figuur 3.5 Overzicht fietsroutes

3.2.2 Autonome ontwikkelingen

Infrastructuur autoverkeer

In het kader van het fileplan ZSM (Zichtbaar, Slim en Meetbaar) zijn er voor het studiegebied rondom Houten en Bunnik de volgende projecten gepland:

- Extra spits- en plusstroken A12 Utrecht - Duitse grens
- Spitsstrook A2 / A27 Everdingen - Lunetten

Tevens is een planstudie voor de A12 Utrecht - Maarsbergen in het Meerjarenprogramma Infrastructuur Transport (2007) opgenomen. De planstudie richt zich op een toekomstvast benuttingsalternatief. Dit alternatief houdt in dat tussen Utrecht en Bunnik de A12 wordt verbreed van 2x3 naar 2x4 rijstroken. Tussen Bunnik en Driebergen wordt de weg verbreed van 2x2 naar 2x3 rijstroken en er komt een spitsstrook in beide richtingen. Ook tussen Driebergen en Maarsbergen wordt een spitsstrook in beide richtingen aangelegd. Vanaf 2012 wordt ook het weggedeelte tussen Maarsbergen en Veenendaal verbreed.

In aanvulling op bovenstaande maatregelen is de aanbeveling uit de netwerkanalyse⁴ om de volgende twee gebiedsgerichte en integrale pakketstudies te starten:

- Een pakketstudie voor de Ring Utrecht
- Een pakketstudie voor de driehoek A1, A27 en A28 (Utrecht, Hilversum, Amersfoort)

Beide studies zijn inmiddels gestart.

In Bunnik zijn er ontwikkelingen ten aanzien van een nieuwe spoortunnel en de hoofdwegenstructuur. De plannen met betrekking tot de spoortunnel zijn nog niet definitief maar kunnen wel van belang zijn voor deze MER-studie. Er zijn twee varianten in beeld: een spoortunnel ter plaatse van het station Bunnik of een spoortunnel ten westen van Bunnik. In beide gevallen is het de bedoeling de Baan van Fectio aan te sluiten op de Provincialeweg N411. Er heeft nog geen besluitvorming plaatsgevonden. In het MER wordt uitgegaan van de variant waarbij de spoortunnel ten westen van de kern Bunnik is gelegen.

Ook vindt er een onderzoek naar de hoofdwegenstructuur in Bunnik plaats. De aanleiding hiervoor is het doorgaande verkeer van en naar Zeist dat voor overlast zorgt op onder andere de Koningin Julianalaan. Het plan van aanpak voor de hoofdwegenstructuur in Bunnik richt zich onder andere op de verbinding tussen de kern Bunnik en de A12 en op maatregelen op de Koningin Julianalaan en Sportlaan.

Infrastructuur openbaar vervoer

Op termijn (2015) zal station Houten Castellum een volwaardig station worden. Daarnaast wordt het spoor naar Houten viersporig gemaakt en het station Houten vernieuwd.

⁴ Naar aanleiding van de Nota Mobiliteit heeft de regio Utrecht een netwerkanalyse uitgevoerd waarin de verwachte mobiliteitsproblemen in het jaar 2020 zijn onderzocht. De Nota Mobiliteit hanteert de benadering van reële routes van reizigers als uitgangspunt te gebruiken. Zo worden de snelwegen en de regionale wegen in samenhang (netwerk) geanalyseerd. Oplossingsmogelijkheden en de verwachte effectiviteit is hiervan beschreven en gerapporteerd in het "Eindrapport MIT-Verkenning en Netwerkanalyse regio Utrecht"

Infrastructuur fietsverkeer

De provincie Utrecht heeft twee fietsprojecten in de omgeving Bunnik - Houten opgenomen in de prioriteitenlijst Op de Fiets:

- Fietspad Houten - Nieuwegein – Vianen: deze nieuwe fietsverbinding loopt parallel aan de rijkswegenstructuur met passages over het Amsterdam-Rijnkanaal en de Lek. Het is nog onbekend wanneer deze verbinding gerealiseerd wordt
- Wulfsepad: een nieuwe fietsverbinding vanuit woonwijk de Hagen in Houten, via het bos Nieuw Wulven naar Marsdijk en Fort bij Vechten, realisatie is gepland in 2007

De Ruimtelijke Visie Houten 2015 stelt dat een nieuwe fietsverbinding tussen Houten en Bunnik bij voorkeur gekoppeld wordt aan de nieuwe autoverbinding van Houten naar de A12.

3.2.3 Gebruik infrastructuur huidige en toekomstige situatie

Het verkeersmodel

Met het verkeersmodel VRU 1.4 is de autonome situatie met vaststaand beleid berekend. In de autonome situatie zijn de ruimtelijke en infrastructurele ontwikkelingen opgenomen die zijn vastgesteld voor 1 oktober 2006. De ontwikkelingen zijn overeenkomstig de ontwikkelingen die zijn opgenomen in het model VRU 1.4 met als aanvulling dat alle ZSM 1-maatregelen op het Rijkswegennet zijn uitgevoerd. ZSM 2 is niet opgenomen in de autonome situatie. ZSM 2 heeft betrekking op de verbreding van de A12 tussen Maarsbergen-Veenendaal en de A27/A28 tussen knooppunt Lunetten en Rijnsweerd.

Tabel 3.1 Relevante ZSM1-projecten

ZSM 1-project	Maatregel
A12 Utrecht-Bunnik	verbreding 2*4 ASW
A12 Bunnik-Driebergen	verbreding 2*4 ASW
A12 Driebergen-Maarsbergen	verbreding 2*3 ASW
A12 Veenendaal-Ede	verbreding 2*3 ASW
A27 Gorinchem-Noordeloos	verbreding 1*3 ASW
A27 Everdingen-Lunetten	verbreding 1*3 ASW
A27 Utrecht Noord-Eemnes	verbreding 1*3 ASW
A28 Utrecht-Leusden Zuid	verbreding 1*3 ASW
A28 Leusden Zuid-Hoevelaken	verbreding 1*3 ASW

Ook de drie ongelijkvloerse spoor kruisingen Maarsbergen, Driebergen - Zeist en Bunnik zijn uitgevoerd. De kruising in Bunnik bevindt zich aan de westzijde in het stationsgebied of in het verlengde van de Baan van Fectio. In het verkeersmodel is uitgegaan van de Baan van Fectio.

Het bovengenoemde verkeersmodel is een statisch multimodaal verkeersmodel dat inzicht geeft in de verschuivingen tussen bestemmingskeuze en vervoerwijzekeuze en dat de gevolgen van ruimtelijke ontwikkelingen en mobiliteitsmaatregelen in beeld brengt. Bij het opstellen van het verkeersmodel is de modal split per motief voor de etmaalperiode voor het basisjaar (1998) en de referentiesituatie (2015) bepaald. Hiervoor is gebruik gemaakt van de regio-specifieke kencijfers uit het Onderzoek Verplaatsingsgedrag (OVG) waarin het verplaatsingsgedrag van inwoners van de regio over meerdere jaren is gemonitord.

Nu de verkeersvraagstukken complexer worden, is echter ook inzicht nodig in de verkeersafwikkeling op het wegennet. Dit is alleen mogelijk als in het verkeersmodel rekening wordt gehouden met de dynamiek van het verkeer, omdat hiermee de effecten van filevorming, terugslag van doorstromingsknelpunten op het verkeersnetwerk (blocking back) en vertraging op kruispunten in beeld kunnen worden gebracht. Daartoe is het statische verkeersmodel van de regio Utrecht uitgebreid met de dynamische toedelingstechniek MADAM.

Met de dynamische toedelingstechniek is het mogelijk reistijden, snelheden en vertragingen te modelleren en de congestie op wegvakken te visualiseren.

Voor deze studie is een dergelijk verkeersmodel van fundamenteel belang gezien de congestiegevoelige situatie.

Het gebruik van de infrastructuur in 2015

Met het verkeersmodel zijn de verkeersintensiteiten op de wegvakken in het studiegebied voor de autonome situatie (2015) berekend. In figuur 3.6 zijn de belangrijkste wegen in het studiegebied in blauw weergegeven en van nummering voorzien. In tabel 3.1 is af te lezen welke verkeersintensiteiten in de etmaalperiode aanwezig zijn op een weg in 2015. De verkeersintensiteiten van de huidige situatie zijn afgeleid uit verschillende verkeersstellingen van de perioden van 2002 tot en met 2006. De waarden zijn opgenomen om een beeld te krijgen van de te verwachten groei van het verkeer in het studiegebied. De waarden uit de autonome situatie zijn berekend met het verkeersmodel.

Rijkswegen en de ontsluitingswegen van Houten

Op het Rijkswegennet worden (logischerwijs) de meeste voertuigen berekend. De A27 is met circa 172.000 mvt/etmaal op doorsnede (1) drukker dan de A12 met circa 137.000 mvt/etmaal (doorsnede 4). De Staart trekt als hoofdontsluiting van Houten tweemaal zoveel verkeer als de Utrechtseweg (N409), respectievelijk 60.000 om 30.000 mvt/etmaal. Vervolgens verdeelt dit verkeer zich over de Rondweg van Houten waarbij de grootste verkeersdruk optreedt in de noordwestkant (18) van de Rondweg. De Rondweg noord ter plaatse van de spoorbrug en De Koppeling is met circa 17.000 mvt/etmaal ook erg druk. Op de zuidelijke ring van de Rondweg rijden de minste voertuigen (circa 14.000 mvt/etmaal).

Kenmerk R002-4498720EMG-pla-V01-NL

Ten opzichte van de huidige situatie nemen de verkeersintensiteiten op De Staart en de Utrechtseweg (N409) fors toe.

Het verkeer in het buitengebied

In het buitengebied van Bunnik (N410, Oostro(u)msdijkje, Achterdijk) bedragen de verkeersintensiteiten tussen de 5.000 tot 10.000 mvt/etmaal. Voor een buitengebied zijn dit grote aantallen, aangezien de wegen over het algemeen smal zijn. Ten opzichte van de huidige situatie wordt op deze wegvakken een sterke toename van het verkeer berekend.

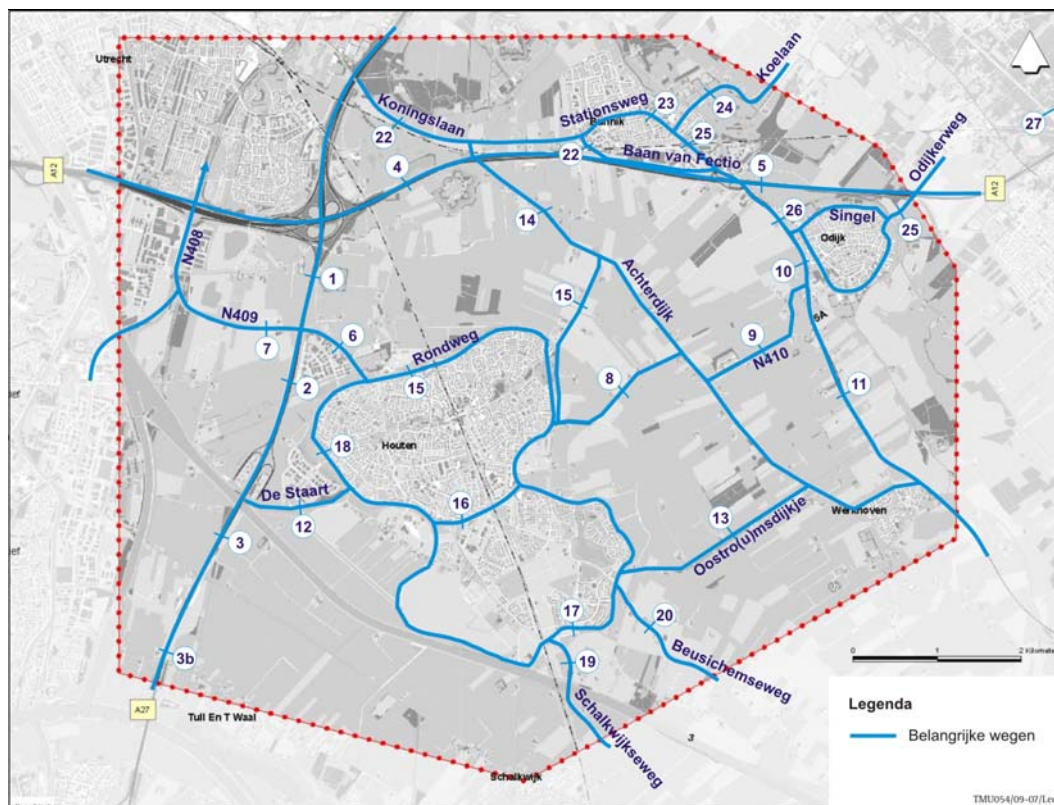
Op de Achterdijk verschillen de verkeersintensiteiten per deel. Op het deel ten noorden van de Rijsbruggerweg en ten zuiden van de N410-west bedragen de verkeersintensiteiten ongeveer 5.000 mvt/etmaal. Op het wegvak tussen de Rijsbruggerweg rijden de minste auto's (circa 1.500 mvt/etmaal). Op het wegvak tussen de N410-oost en N410-west rijden de meeste voertuigen (circa 10.000 mvt/etmaal). Dit wegvak wordt gebruikt door verkeer dat gebruik maakt van de route over de N410 (relatie Odijk – Houten) en verkeer vanuit Wijk bij Duurstede en Werkhoven naar het noordelijke deel van Houten. Deze laatste groep maakt hiervoor gebruik van het Oostro(u)msdijkje, de Achterdijk en de N410-west.

Verkeer door de kern van Bunnik en Odijk

In de autonome situatie is er in de kern van Bunnik uitgegaan van een doorgetrokken Baan van Fectio. De Baan van Fectio wordt meer gebruikt dan in de huidige situatie. Dit komt ten goede aan de Stationsweg die hierdoor minder verkeer krijgt te verwerken. Op de Stationsweg nemen de verkeersintensiteiten af met circa 3.000 mvt/etmaal. Op de toegangswegen van Bunnik (Koningslaan en de Koningin Julianalaan en de Schoudermantel) nemen de verkeersintensiteiten toe. Met name voor het deel Koelaan – Koningin Julianalaan - Schoudermantel heeft dit nadelige gevolgen voor de leefbaarheid in de kern.

Odijk is ontsloten aan de N229 en door de Odijkerweg. Binnen de kern van Odijk verdeelt het verkeer zich over de Singels die als een ring om de kern heen liggen.

De N229 loopt dicht langs de kern van Odijk en wordt beïnvloed door de maatregelen die in dit MER worden onderzocht. In de autonome situatie rijden hier circa 20.000 mvt/etmaal. De Odijkerweg vormt een verbinding tussen Driebergen/Zeist en Houten die als sluiproute wordt gebruikt. In de autonome situatie maken circa 7.300 mvt/etmaal gebruik van de Odijkerweg.



Figuur 3.6 Belangrijke wegen in het studiegebied

Tabel 3.2 Verkeersintensiteiten mv/etmaal huidige situatie en in 2015

Nr.	Naam	Huidig	Autonome situatie	Vershil
1	A27 ten noorden van de N409	115.200	172.700	+57.500
2	A27 N409 - De Staart	115.200	172.700	+57.500
3	A27 De Staart - Nieuwegein	112.000	167.500	+55.000
	A27 ten zuiden van aansluiting			
3b	Nieuwegein	96.400	158.000	+61.600
4	A12 Lunetten - Achterdijk	109.900	137.900	+28.000
5	A12 ten oosten van Bunnik	95.900	118.600	+22.700
6	Utrechtseweg (N409) oost	20.400	27.000	+6.600
7	Utrechtseweg (N409) west	20.400	31.100	+10.700
8	N410 west	3.600	8.600	+5.000
9	N410 oost	3.200	6.600	+3.400

Kenmerk R002-4498720EMG-pla-V01-NL

Nr.	Naam	Huidig	Autonome situatie	Vershil
10	N229 Odijk	19.400	19.500	+100
11	N229 Werkhoven	14.200	18.600	+4.400
12	De Staart	35.000	61.600	+26.600
13	Oostro(u)msdijkje	4.300	6.500	+2.200
14	Achterdijk	5.300	5.100	-200
15	Rondweg noord	15.800	17.200	+1.400
16	De Koppeling	20.200	17.600	-2.600
17	Rondweg zuid	Nb.	14.400	Nb.
18	Rondweg noordwest	16.300	21.500	+5.200
19	Schalkwijkseweg	2.300	6.300	+4.000
20	Beusichemseweg	Nb.	2.800	Nb.
21	Koningslaan	12.400	18.900	6.500
22	Baan van Fectio	8.100	9.900	+1.800
23	Stationsweg midden	9.000	6.000	-3.000
24	Stationsweg zuid	11.300	10.900	-400
25	Stationsweg west	10.500	7.500	-2.800
26	Koelaan	11.200	14.200	+3.000
27	Odijkerweg	nb.	7.700	Nb.

Verkeersafwikkeling in het studiegebied

De doorstroming op het wegennet wordt bepaald door de verkeersafwikkeling op de kruispunten. De ochtendspits (07.00-09.00 uur) en de avondspits (16.00-18.00 uur) zijn de maatgevende perioden voor de verkeersafwikkeling. Met het verkeersmodel is daarom de verkeersafwikkeling in beide perioden gesimuleerd. De verkeersafwikkeling van de wegen in het studiegebied laat zich het beste verklaren aan de hand van een plaatje afkomstig uit de dynamische toedeling uit het verkeersmodel.

De dynamische toedeling voor de ochtend- en avondspits om 08.30 uur en om 17.50 uur is weergegeven in figuur 3.7. In de figuur wordt in kleur de relatieve rijnsnelheid van het verkeer aangegeven. Donkerrood geeft een rijnsnelheid aan van 0 % van de maximaal toelaatbare snelheid (het verkeer staat stil) en lichtgroen geeft aan waar de maximale snelheid (100 %) kan worden gereden.

In de volgende paragrafen is de verkeersafwikkeling op het wegennet beschreven.



Figuur 3.7 Verkeersafwikkeling nulalternatief in de ochtend- en avondspits in 2015

Rijkswegennet

Uit figuur 3.7 blijkt duidelijk dat er ernstige problemen ontstaan in de verkeersafwikkeling op het rijkswegennet. Zowel in de ochtend- en avondspits ontstaan er lange files op de A27 en de A12. Op basis van het aantal voertuigverliesuren in de beide spitsen kan geconcludeerd worden dat de avondspits de meest problematische spitsperiode is.

In de ochtendspits staat de file op de A27 in noordelijke richting van vòòr de aansluiting Hagestein tot aan knooppunt Lunetten. Op de A27 is het fileprobleem groter dan op de A12. De file is namelijk langer dan de file op de A12 en blijft over een langere periode staan. Op de A12 staat de file op de noordelijke rijbaan tussen Bunnik en knooppunt Lunetten. De file ontstaat bij de splitsing van de hoofdrijbaan en de parallelbaan.

De ring van Utrecht, de hoofdrijbaan en parallelbanen van de A12 ten westen van knooppunt Lunetten blijven in de ochtendspits vrij van files.

In de avondspits staat op de A27 een file vanaf knooppunt Everdingen tot aan de aansluiting Houten. Op de A27 vanuit noordelijke richting staat tussen knooppunt Rijnsweerd en knooppunt Lunetten een file. De file loopt door naar de parallelbaan van de A12 in de richting van Utrecht. Op de A12 ontstaat in de avondspits een file die ongeveer een kwartlengte bedraagt van de file in de ochtendspits. In de avondspits ontstaat file op de hoofdrijbaan van de A12 ten oosten van knooppunt Lunetten.

In het MER A12 SALTO is niet de totale Ring Utrecht in beschouwing genomen. Alleen de wegvakken op de rijkswegen ter hoogte van Bunnik en Houten (A12 aansluiting Laagraven – Driebergen en A27 knooppunt Everdingen – en knooppunt Rijsweerd) zijn geanalyseerd. In het kader van de studie Netwerkanalyse/Verkenning Ring Utrecht⁵ zijn berekeningen uitgevoerd waarin de totale Ring van Utrecht is geanalyseerd. In deze studie zijn de effecten onderzocht voor de realisatie van een nieuwe aansluiting van Houten op de A12 of op de A27. De berekeningen zijn uitgevoerd voor de periode 2020 en tonen met betrekking tot de locaties en lengte van de files een vergelijkbaar beeld. In de referentiesituatie 2020 van genoemde studie wordt alleen op de A27 in zuidelijke richting voor de aansluiting Houten een file geconstateerd. In de ochtendspits is dit een betrekkelijk korte file. In de avondspits is de file langer en tot voorbij het knooppunt Lunetten. Vergelijkbaar met onze autonome situatie staan de files in de ochtendspits op de toeleidende wegen naar de Ring Utrecht (A12 Bunnik – Lunetten, A27 Everdingen – Lunetten en Maarssen – Ouderij). In de avondspits die zwaarder belast is ontstaat de file juist op de Ring Utrecht (A12 knooppunt Ouderij – Lunetten op hoofd- en parallelbaan).

Ontsluiting Houten

De ontsluiting van Houten is in de autonome situatie een groot probleem. De hoofdontsluitingswegen van Houten, de Utrechtseweg N409 en De Staart, kunnen in de autonome situatie het verkeer niet verwerken. Uit de statische toedeling van het verkeersmodel blijkt dat de capaciteit op de beide routes (in de ochtendspits Houten uit en in de avondspits Houten in) fors wordt overschreden ($I/C > 1,0$ of $1,25$). In de praktijk zal het verkeer dat ergens vertraging ondervindt een alternatieve route kiezen. In het verkeersmodel wordt hiermee rekening gehouden en wordt naar een optimum van minimale reistijden gezocht. Het feit dat de overschrijdingen op de hoofdontsluitingswegen groter zijn dan 1 geeft duidelijk aan dat er geen alternatieve routes voor de ontsluiting van Houten beschikbaar zijn. Deze routes zijn óf ook overbelast óf vormen een te grote omweg. Uit de resultaten van het verkeersmodel blijkt dat op de overige ontsluitingsroutes van Houten (N410, Oostro(u)msdijkje, Achterdijk, Schalkwijkseweg) de verkeersintensiteiten fors toenemen (zie verkeerssituatie buitengebied Bunnik). In de praktijk zal de overbelasting van de hoofdontsluitingswegen van Houten leiden tot grote vertragingen op die wegvakken. De spitsperioden zullen langer worden en er ontstaan lange wachtrijen die de interne verkeerscirculatie van Houten zullen beïnvloeden. Uit de resultaten van de dynamische toedeling in het verkeersmodel blijkt dat er op De Staart vooral in de ochtendspits (Houten uit) lange wachtrijen ontstaan. De wachtrijen staan tot op de Rondweg Houten en ontstaan door de stagnatie van kruispunten op De Staart en doordat de hoofdstroom richting Utrecht niet de A27 kan oprijden.

⁵ Netwerkanalyse / Verkenning Ring Utrecht, Deelrapportage A12-Salto, 15 augustus 2006

Op de Utrechtseweg ontstaan korte wachtrijen op de kruispunten op de Laagravenseweg en de aansluiting Laagraven. De kruispunten op de Utrechtseweg en de Laagravenseweg zijn zwaar belast waardoor de ontsluitingsroute niet meer verkeer kan verwerken. Ook in de avondspits wordt de capaciteit van de hoofdontsluitingswegen van Houten overschreden.

Op De Staart ontstaan wachtrijen voor de aansluiting met de A27. De wachtrijen zijn minder lang dan in de ochtendspits. De vertraging ontstaat doordat de aansluiting Houten het verkeer vanuit het zuiden niet kan verwerken. Het verkeer Houten uit richting de A27 zuid kruist het verkeer dat vanaf de A27 zuid Houten inrijdt. De rotonde onder aan de aansluiting kan het verkeer niet verwerken waardoor er een wachtrij op de A27 ontstaat. In de richting Utrecht ontstaan minder grote problemen omdat dit verkeer conflictvrij over de aansluiting Houten kan binnenrijden.

In de avondspits ontstaat er vertraging op de kruispunten van de Laagravenseweg en de kruispunten op de Utrechtseweg (N409).

Ontsluiting Bunnik en Odijk

Bunnik heeft een directe aansluiting op de A12. De aansluiting is complex en de opstelruimtes zijn beperkt. De afwikkelingsproblemen op de aansluiting zijn het grootst in de ochtendspits. Het kruispunt ten noorden van de A12 (op- en afritten van de A12 met de Schoudermantel en de N229) en het kruispunt N229 – Rumpsterweg liggen te dicht bij elkaar om het verkeer goed af te wikkelen. In de huidige situatie ontstaan in de ochtendspits voor de aansluiting op de N229 vanuit zuidelijke richting lange wachtrijen. In het dynamische verkeersmodel worden (nog) geen wachtrijen berekend voor de aansluiting tot dat er file ontstaat op de A12. De oorzaak hiervan is dat het verkeersmodel deze complexe kruispunten vereenvoudigd berekent en dat verkeer wordt opgehouden door het slecht functioneren van het kruispunt Burgweg/Odijkerweg.

Verkeersafwikkeling op de N229

Op de N229 is het kruispunt met de Burgweg / Odijkerweg zwaar belast. De weg zit in de autonome situatie aan zijn grenzen wat betreft de hoeveelheid te verwerken verkeer. In het dynamische verkeersmodel ontstaan in de ochtendspits wachtrijen voor het kruispunt met de Burgweg/Odijkerweg. Het feit dat er geen wachtrij bij de aansluiting van Bunnik wordt berekend komt mede doordat het verkeer bij dit kruispunt met de Odijkerweg wordt opgehouden. Het kruispunt werkt in die zin als een doseerpunt. Wanneer deze locatie meer verkeer kan verwerken zullen de wachtrijen ook bij de aansluiting Bunnik ontstaan.

Kenmerk R002-4498720EMG-pla-V01-NL

Verkeerssituatie in het buitengebied van Bunnik en Houten

In het buitengebied van Bunnik en Houten worden knelpunten benoemd met betrekking tot de verkeersveiligheid en de verkeersleefbaarheid. In het buitengebied zijn de wegen over het algemeen niet breed (breedte tot 5,5 meter) en dus niet gedimensioneerd voor het afwikkelen van grote hoeveelheden verkeer. De wegen in het buitengebied zijn hiervoor ook niet bedoeld. De wegen hebben een functie voor het ontsluiten van aanliggende woon- en bedrijfspercelen en de ontsluiting en verbinding van kernen (bijvoorbeeld Werkhoven, Odijk) voor het auto- en fietsverkeer.



Figuur 3.8 Wegen in het buitengebied van Bunnik en Houten

De problemen die ontstaan op de wegen laten zich niet uitdrukken in termen van een slechte verkeersafwikkeling. De problemen zijn over het algemeen een hoge snelheid van het verkeer, stuk gereden bermen en verkeersonveiligheid (subjectief of objectief) voor het langzame verkeer. Vooral de verkeersonveiligheid is in het buitengebied van Bunnik en Houten aan de orde door de grote verschillen in snelheid tussen het langzaam en het snelverkeer.

In het buitengebied zijn twee specifieke (hoofd) fietsroutes aangewezen. De route Houten - Binnenweg - Rijsbruggerweg - Achterdijk - Tureluurweg - Groeneweg - station Bunnik en de N410. Op beide routes zijn geen aparte fietsvoorzieningen aanwezig; op de N410 fietsuggestiestroken. Op de overige wegen komen ook fietsers. Dit is zowel dagelijks (utilitair) fietsverkeer als recreatief fietsverkeer.

In het Handboek Wegontwerp Erftoegangswegen (CROW 164d) zijn normen opgenomen voor de hoeveelheid verkeer op een erftoegangsweg buiten de bebouwde kom, ter voorkoming van bermschade. Hierbij worden de maximaal toelaatbare verkeersintensiteiten afhankelijk gesteld van de breedte van de weg. Bij een wegbreedte van 5,5 meter (de breedte van de N410, Achterdijk en het Oostro(u)msdijkje) wordt een etmaalintensiteit van 3.000 tot 4.000 mvt/etmaal acceptabel geacht. De Rijsbruggerweg is smaller waardoor een streefwaarde van 1.000 mvt/etmaal acceptabel is.

Daarnaast wordt in de Ontwerpwijzer Fietsverkeer (CROW 230) aangegeven, dat het wenselijk is op wegen buiten de bebouwde kom fietsvoorzieningen toe te passen op wegvakken waar meer dan 2.500 mvt/etmaal rijden. Bij het toepassen van fietsstroken kan worden uitgegaan van 3.000 mvt/etmaal, mits de snelheid van het verkeer 60 km/h bedraagt. Daarboven worden vrijliggende fietspaden geadviseerd. Bovengenoemde maximale verkeersintensiteiten worden gehanteerd als streefwaarde voor het oplossen van de verkeersonveiligheid op de wegvakken in het buitengebied van Bunnik en Houten.

Tabel 3.3 Verkeersintensiteiten op wegen in het buitengebied

Nr.	Wegvak	Streefwaarde	Huidig	Autonoom	Verschil met capaciteit
8	N410 west	3.000	3.600	8.600	+5.600
9	N410 oost	3.000	3.200	6.600	+3.600
13	Oostro(u)msdijkje	2.500	4.300	6.400	+3.900
14	Achterdijk	2.500	5.300	5.000	+2.500
15	Rijsbruggerweg	1.000	3.500	3.800	+2.800
20	Beusichemseweg	2.500	Nb.	2.800	+300

Uit tabel 3.2 blijkt dat in de huidige situatie de verkeersintensiteiten op de N410 redelijk in de buurt blijven van de capaciteit. Een nadelig aspect van deze weg is dat er veel spitsverkeer aanwezig is. Gecombineerd met de bochtige weg en de vele obstakels is een aanpassing van de weg met de huidige verkeersintensiteiten ook al gewenst. Op de Achterdijk en het Oostro(u)msdijkje worden de waarden in de huidige situatie al overschreden. In de autonome situatie nemen de verkeersintensiteiten op de N410 (route A12 met Houten) en het Oostro(u)msdijkje sterk toe en voldoen niet meer aan de gewenste waarden. Op de Achterdijk blijven de waarden te hoog.

Verkeerssituatie in de kern van Bunnik en langs Odiijk

Bunnik

De kern van Bunnik ligt ten noorden van de A12. Bunnik heeft een directe aansluiting op de A12 en in westelijke richting een aansluiting met de ring van Utrecht (Waterlinieweg) via de Koningslaan. Daarnaast is Bunnik door middel van de Koningin Julianalaan verbonden met Zeist. Aan de zuidkant van de A12 sluit de N229 (richting Wijk bij Duurstede) aan op de aansluiting Bunnik.

Kenmerk R002-4498720EMG-pla-V01-NL

Naast het feit dat Bunnik profiteert van een goede aansluiting op het rijkswegennet en het provinciale wegennet brengt de ligging van Bunnik met zich mee dat de routes door de kern ook aantrekkelijk zijn voor doorgaand verkeer. Te denken valt aan de route tussen de aansluiting Bunnik en het oostelijk deel van Utrecht (bijvoorbeeld Rijnsweerd), de route Zeist met de A12 in westelijke richting, de route Zeist met de A27 in zuidelijke richting en de relatie tussen het verkeer uit Zeist en Houten. Deze drie routes maken alle gebruik van het wegennet van Bunnik. Vooral de Koningin Julianalaan en de Schoudermantel (deel tussen de Koningin Julianalaan en de aansluiting Bunnik) worden hierdoor zwaar belast. In de huidige situatie zijn op deze wegen al knelpunten in de verkeersveiligheid en leefbaarheid benoemd. In de autonome situatie zullen op beide wegvakken, ondanks de doortrekking van de Baan van Fectio, de verkeersintensiteiten toenemen. De toename bedraagt op de Koningin Julianalaan circa 3.800 mvt/etmaal.

Ten opzichte van de huidige situatie nemen de verkeersintensiteiten in de kern van Bunnik op de Stationsweg af. Dit effect ontstaat door de doortrekking van de Baan van Fectio.

Odijk

De situatie van Odijk is vergelijkbaar met die in Bunnik. Via Odijk loopt een gewilde route van Zeist naar Houten en een route van Houten naar de aansluiting Driebergen op de A12. Het verkeer dat gebruik maakt van deze route rijdt over de Odijkerweg. Doordat de N229 en de aansluiting N229/A12 zwaar onder druk staan wordt de route over de Odijkerweg en de Singels door Odijk aantrekkelijk. Een alternatief voor de route door Odijk voor verkeer op de relatie Houten – Zeist is de route door Bunnik. De keuze van de route is afhankelijk van de situatie op de weg op dat moment.

Samenvatting knelpunten

In de autonome situatie nemen de verkeersintensiteiten in het studiegebied op bijna alle wegvakken toe. Belangrijke bereikbaarheidsproblemen ontstaan op de:

- Ontsluitingswegen van Houten op de rijkswegen
- Ontsluiting van Bunnik
- Doorstroming op de N229
- Verkeersveiligheids- en leefbaarheidsknelpunten in het buitengebied van Bunnik en Houten

Voorals de overbelasting van de ontsluitingswegen van Houten zorgt ervoor dat het verkeer uitwijkt naar routes die daarvoor niet zijn bedoeld. De wegen in het buitengebied van Bunnik (Achterdijk, N410, Oostro(u)msdijkje) zijn in de huidige situatie al belast met teveel verkeer en worden in de toekomst nog zwaarder belast. Als gevolg van de toename van het verkeer in het buitengebied nemen de verkeersveiligheidsproblemen en leefbaarheidsproblemen toe.

De ontsluiting van Bunnik en de doorstroming van de N229 zijn problemen van een kleiner schaalniveau die lokaal gericht door het opwaarderen van een wegvak of aansluiting opgelost kunnen worden.

3.3 Bodem en water

3.3.1 Huidige situatie bodemsysteem

Bodemopbouw

De globale bodemopbouw in het onderzoeksgebied is weergegeven in tabel 3.4.

Tabel 3.4 Geschematiseerde bodemopbouw onderzoeksgebied

Diepte (m -mv)	Bodemopbouw	Geohydrologische eenheid
0,0-1,0 à 2,0	leem, (zandige) klei	deklaag
1,0 à 2,0 – 50,0 à 60,0	matig grof tot uiterst grof zand met plaatselijk in de diepte fijnzandige bijmengingen en/of kleibrokken	eerste watervoerende pakket

In het gehele studiegebied komt een dunne deklaag voor, die bestaat uit leem en/of (zandige) klei. De dikte van de deklaag bedraagt in het grootste deel van het onderzoeksgebied 1 à 2 m, maar lokaal is deze deklaag dikker. Ten zuiden van de kern Houten, tussen Houten Zuid en het Amsterdam-Rijnkanaal is de dikte van de deklaag 4 tot 6 m evenals in het noorden en ten noorden van Houten (tevens een gebied met een dikkere deklaag (2 - 6 m dikte)). Uit de provinciale grondwateratlas blijkt dat hier zogenaamde komgronden aanwezig zijn. Onder de deklaag bevindt zich het eerste watervoerende pakket. Dit watervoerende pakket is opgebouwd uit matig grof tot uiterst grof zand. Plaatselijk komen in de diepe ondergrond bijmengingen voor met fijn zand en kleibrokken.

Bodentypes

Uit de Bodemkaart van Nederland blijkt dat de deklaag, zogenaamde polder- en ooivaaggronden betreft. Deze bodentypes vallen onder de zogeheten rivierkleigronden. Ze bestaan hoofdzakelijk uit zavels en lichte tot zware klei. De term vaaggronden houdt in dat in deze bodems nog geen specifieke horizonten zijn gevormd, omdat de bodems relatief jong zijn (minder dan 10.000 jaar oud).

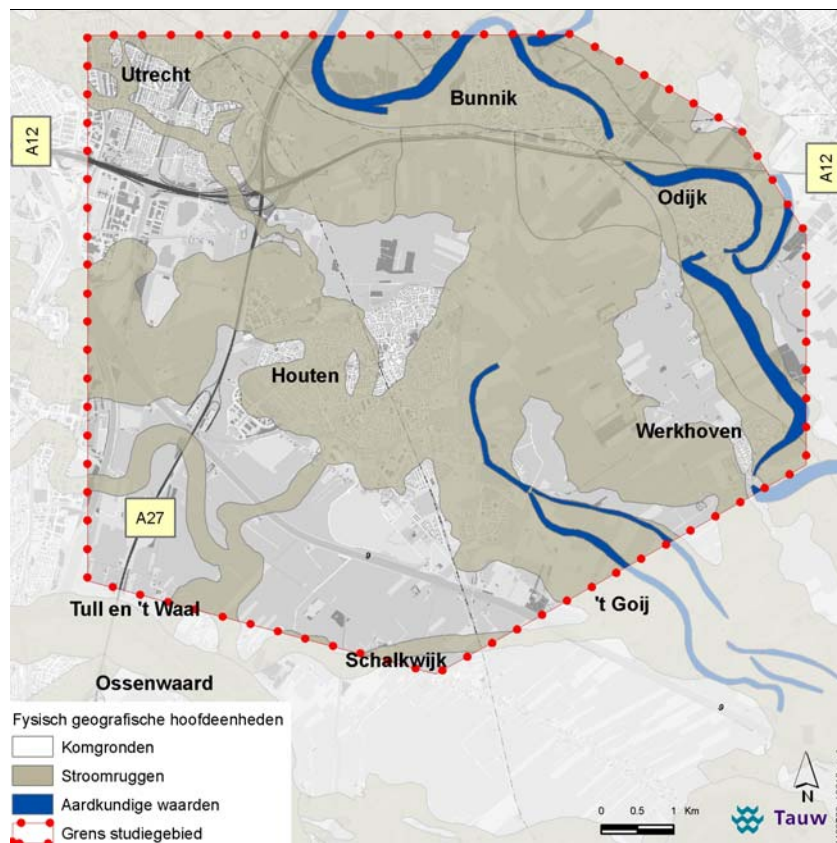
Geomorfologie ondergrond

De fysisch geografische hoofdeenheden binnen het studiegebied zijn komgronden en (oude) riviersystemen. Deze hoofdeenheden zijn in het studiegebied als volgt onder te verdelen:

Tabel 3.5 Hoofd- en subfysische geografische eenheden

Komgronden	(Oude) riviersystemen
kleiige komgronden	oeverwallen / crevasseruggen
venige komgronden	oeverwallen met kleidek
	kronkelwaardgeulen met verlande of oude beddingen

Over het algemeen is sprake van oeverwalafzettingen, welke plaatselijk doorsneden worden door kleine kronkelwaardgeulen. Volgens de Geomorfologische kaart van Nederland komen er in dit gebied diverse rivierafzettingen voor, zoals rivieroeverwallen (stroomruggen), rivierkomvlaktes (komgronden) en meanderende afwateringen. Deze geomorfologische verschijnselen zijn aan het maaiveld niet als zodanig te onderscheiden. Tevens betreffen het geen bijzondere aardkundige waarden. Figuur 3.9 geeft een beeld van de fysisch geografische eenheden en de aardkundige waarden in het studiegebied.



Figuur 3.9 Fysisch geografische eenheden en aardkundige waarden

Maaiveldhoogte

In en direct rondom de kernen Houten, Bunnik en Odijk bedraagt de gemiddelde maaiveldhoogte ten minste NAP +1,5-2,0 m. Dit is ook het geval in het gebied ten oosten van Houten, tussen grofweg de spoorlijn, Houten, Bunnik, Odijk en Werkhoven.

In bepaalde delen van het onderzoeksgebied zijn ook lagere maaiveldhoogtes aanwezig:

- Ten zuiden van de kern Houten: tussen Houten en het Amsterdam-Rijnkanaal, ten westen van het spoor
- Direct ten noorden van Houten: ten oosten van het spoor
- Een klein deel ten oosten van Houten, tussen Houten en Werkhoven

De maaiveldhoogte bedraagt op bovengenoemde deelgebieden circa NAP 0,0 à 1,0 m. Deze gebieden corresponderen met de ligging van de voorkomende komgronden in het studiegebied.

Waarschijnlijk zijn deze komgronden als gevolg van maaiveld daling lager in het landschap komen te liggen. De komgronden zijn namelijk opgebouwd uit zettingsgevoelige klei- en veenlagen. Bij de oude riviersystemen daarentegen zijn vaak zavel en meer zandige afzettingen aanwezig, die minder of niet zettingsgevoelig zijn.

3.3.2 Huidige situatie watersysteem

Grondwaterstanden

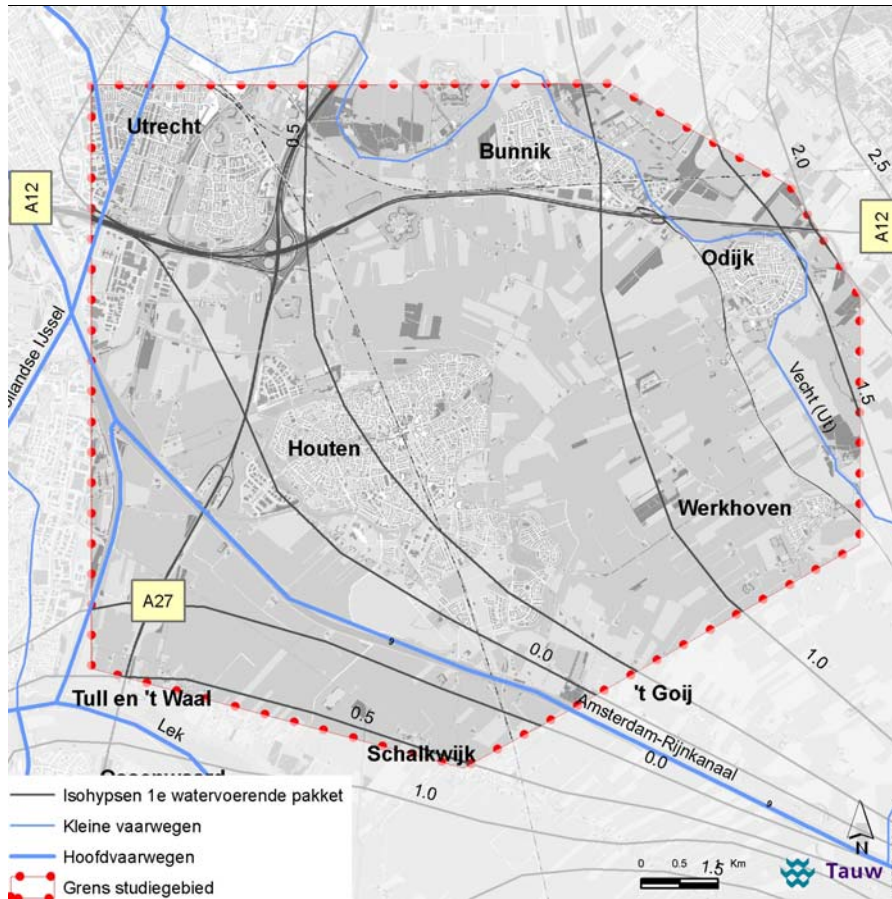
Volgens De Bodemkaart van Nederland en de provinciale Grondwateratlas liggen de hoogste grondwaterstanden in de deklaag van het gebied lager dan 0,4 m -mv en de laagste grondwaterstanden lager dan 1,2 m -mv (grondwatertrappen V tot en met VII).

Op locaties met een dunne deklaag (< 2 m), is de grondwaterstand ofwel de stijghoogte in het eerste watervoerende pakket bepalend voor de aan te treffen grondwaterstand vanaf maaiveld. In het eerste watervoerende pakket bedraagt de stijghoogte tussen NAP +0,0 en +1,0 m (circa 1 à 2 m -mv). Bij een maaiveldhoogte van gemiddeld NAP +1,5 à 2,0 betekent dit dat de grondwaterstand gemiddeld op 0,5 à 2,0 m -mv voorkomt.

Grondwaterstroming

De grondwaterstromingsrichting is in de deklaag gericht naar de lokale afwateringseenheden (nabij gelegen watergangen).

In het eerste watervoerende pakket is de hoofdstromingsrichting van oost naar west (1995). Ten zuiden van Houten is de grondwaterstromingsrichting in het eerste watervoerende pakket gericht naar het zuidwesten, naar het Amsterdam-Rijnkanaal. Het Amsterdam-Rijnkanaal werkt drainerend op de grondwaterstanden. Ten zuiden van het Amsterdam-Rijnkanaal stroomt het grondwater in het eerste watervoerende pakket globaal van zuid naar noord. De globale grondwaterstroming in het eerste watervoerend pakket is te zien in figuur 3.10.



Figuur 3.10 Grondwaterstanden en stromingsrichting eerste watervoerende pakket

Verder is in het gehele studiegebied sprake van een infiltratiesituatie. Dit betekent dat er sprake is van inzijging van regenwater in de bodem, en dus niet van een opwaartse beweging (kwel).

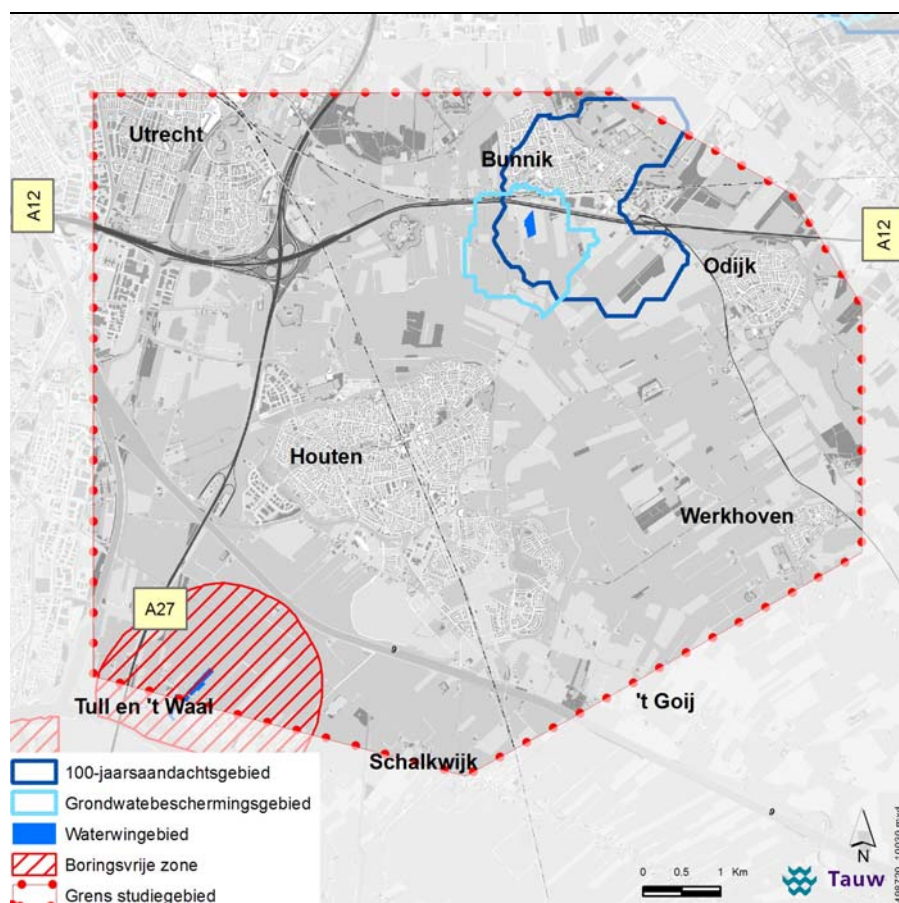
Grondwaterbeschermingsgebieden

Milieubeschermingsgebieden voor grondwater zijn aangewezen in de provinciale milieuverordening. Binnen het studiegebied ligt het waterwingebied Bunnik met een kwetsbaar grondwaterbeschermingsgebied en een 100-jaarsaandachtsgebied ten behoeve van drinkwaterwinning door Vitens. De A12 doorsnijdt het grondwaterbeschermingsgebied. En deel van de kern van Bunnik ligt binnen het 100-jaarsaandachtsgebied. Figuur 3.11 geeft de ligging van de beschermingszones weer.

Kenmerk R002-4498720EMG-pla-V01-NL

Het grondwater wordt gewonnen op een diepte van 75 tot 135 m beneden maaiveld. De leeftijd (verblijftijd) van het water bedraagt gemiddeld 75 jaar. Door de provincie is een vergunning afgegeven voor het onttrekken van circa 3,5 miljoen m³ grondwater per jaar. Drinkwaterbedrijf Vitens heeft plannen om op het perceel ten westen van het huidige puttenveld in de toekomst een wateronthardingsinstallatie te bouwen.

Daarnaast is in het studiegebied nog een grondwaterbeschermingsgebied aanwezig, namelijk de drinkwaterwinning Tull en 't Waal. Tull en 't Waal is een niet kwetsbare winning. Dit houdt in dat er minder extra regels zijn voor dit gebied. Deze drinkwaterwinning is in 1935 aangelegd. Er is een vergunning om circa 6 miljoen m³ grondwater te onttrekken op een diepte van 90 - 168 m -mv. De leeftijd of verblijftijd van het grondwater is 400 jaar. In figuur 3.11 is, naast de Bunnikse waterwinning, de ligging van de drinkwaterwinning van Tull en 't Waal weergegeven.



Figuur 3.11 Waterwingebied

Omdat grondwaterbeschermingsgebieden kwetsbare gebieden zijn en niet verontreinigd mogen worden, gelden hier bepaalde strenge of minder strenge regels voor het grondgebruik. Hieronder zijn de regels in het kort beschreven. Hierbij wordt onderscheid gemaakt in:

- Waterwingebied
- Grondwaterbeschermingsgebied
- 100-jaaraandachtsgebied
- Boringsvrije zone

Deze zijn onder andere overgenomen uit het Besluit Waterwingebieden en het Besluit Verhardingen en Gebouwen van de provincie Utrecht. Hierbij is nagegaan welke regels gelden ten aanzien van de aanleg / aanwezigheid van wegen. De wetgeving voor waterwingebieden is in lijn met het beleid van de Europese Kaderrichtlijn Water.

In een waterwingebied (het gebied waar de winningsputten liggen) is het verboden om constructies of werken van welke aard dan ook op of in de bodem op te richten, tot stand te brengen, aan te leggen, te hebben of te gebruiken, als daarmee verspreiding van schadelijke stoffen in de bodem of aantasting van de beschermende werking van bodemlagen kan ontstaan of ontstaat. Wegen vallen hier onder. Het infiltreren van verontreinigd hemelwater wordt in het geheel niet toegestaan.

Bij grondwaterbeschermingsgebieden wordt een onderscheid gemaakt in niet kwetsbare, kwetsbare en zeer kwetsbare gebieden. De grondwaterwinning bij Bunnik is aangeduid als kwetsbaar. In een kwetsbaar grondwaterbeschermingsgebied geldt dat verharding deugdelijk vloeistofkerend bestraat of verhard moet zijn en de verharding een afwaterende ligging moet hebben. Verhardingen binnen de bebouwde kom moeten zodanig geconstrueerd zijn dat het hemelwater via een voorziening wordt afgevoerd naar het openbare riool. In het 'Besluit verhardingen en gebouwen' zijn nog geen bepalingen opgenomen betreffende de opvang van afspoelend wegwater van verhardingen in grondwaterbeschermingsgebieden buiten de bebouwde kom. Volgens KIWA zijn de risico's daarvan beperkt.

In grondwaterbeschermingsgebieden geldt dat hemelwater afgekoppeld mag worden als er geen verontreinigingen in de bodem terechtkomen. Is er wel risico op verontreinigingen, dan moeten extra voorzieningen worden getroffen, bijvoorbeeld door van de weg afstromend water af te voeren via goten. De eisen zijn verwoord in het 'Besluit verhardingen en gebouwen' van de provincie Utrecht.

In het 100-jaarsaandachtsgebied gelden geen regels ten aanzien van verhardingen en gebouwen. Wel wordt aan gemeenten gevraagd het lozen van verontreinigd hemelwater te voorkomen in deze gebieden.

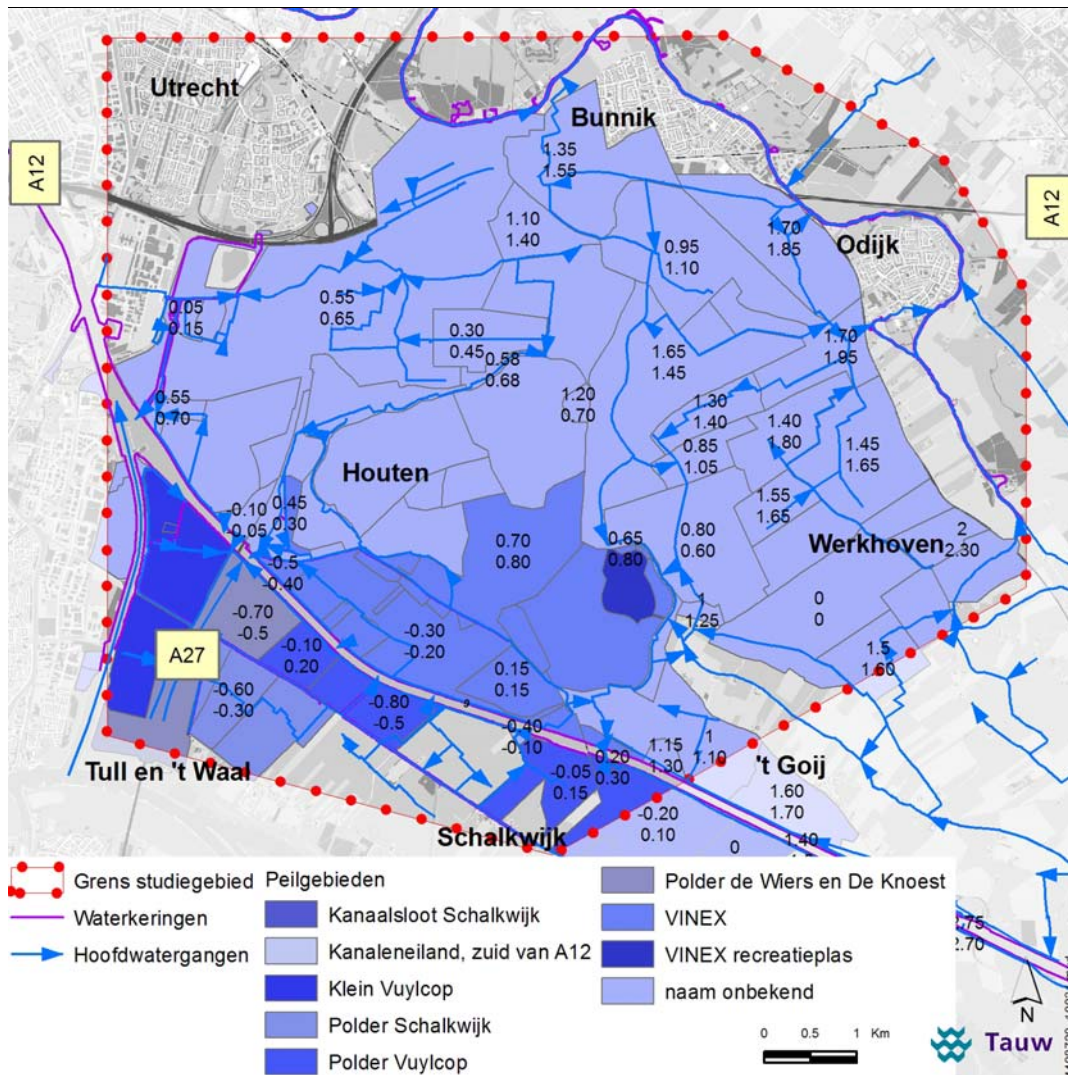
Kenmerk R002-4498720EMG-pla-V01-NL

In de boringsvrije zone gelden regels voor het maken van boorputten, grond- en funderingswerken op een diepte van 40 meter of meer. Deze regels zijn bedoeld om de kleilaag in stand te houden die het grondwater beschermt tegen verontreinigingen. Onder deze kleilaag wordt water gewonnen. Er gelden geen aparte regels voor de infiltratie van hemelwater.

Oppervlaktewater

De oppervlaktewaterbeheerder in het onderzoeksgebied is het Hoogheemraadschap De Stichtse Rijnlanden (HDSR).

In figuur 3.12 is het hoofdwatersysteem binnen het grootste deel van het studiegebied weergegeven. Dit figuur geeft de peilgebieden, de hoofdwatgangen, en de stromingsrichting van het oppervlaktewater in de hoofdwatgangen weer.



Figuur 3.12 Watergangen en peilgebieden

De waterpeilen in het studiegebied zijn afgestemd op het, in de peilgebieden, aanwezige landgebruik. Ten oosten van de kern Houten zijn de waterpeilen afgestemd op de landbouw. Direct ten noorden worden hogere waterpeilen gehanteerd vanwege ecologische waarden die hier aanwezig zijn (bij de waterpeilen wordt bedoeld de waterpeilen ten opzichte van maaiveld).

Kenmerk R002-4498720EMG-pla-V01-NL

Bodem- en (grond)waterkwaliteit

Uit het bodemloket van de provincie Utrecht blijkt dat diverse bodem- en grondwaterverontreinigingen in het onderzoeksgebied voorkomen. In figuur 3.13 is een overzicht opgenomen met de bodemverontreinigingslocaties uit het Bodemloket van de provincie Utrecht.

Het betreft zogenaamde 'puntverontreinigingen', die plaatselijk voorkomen.

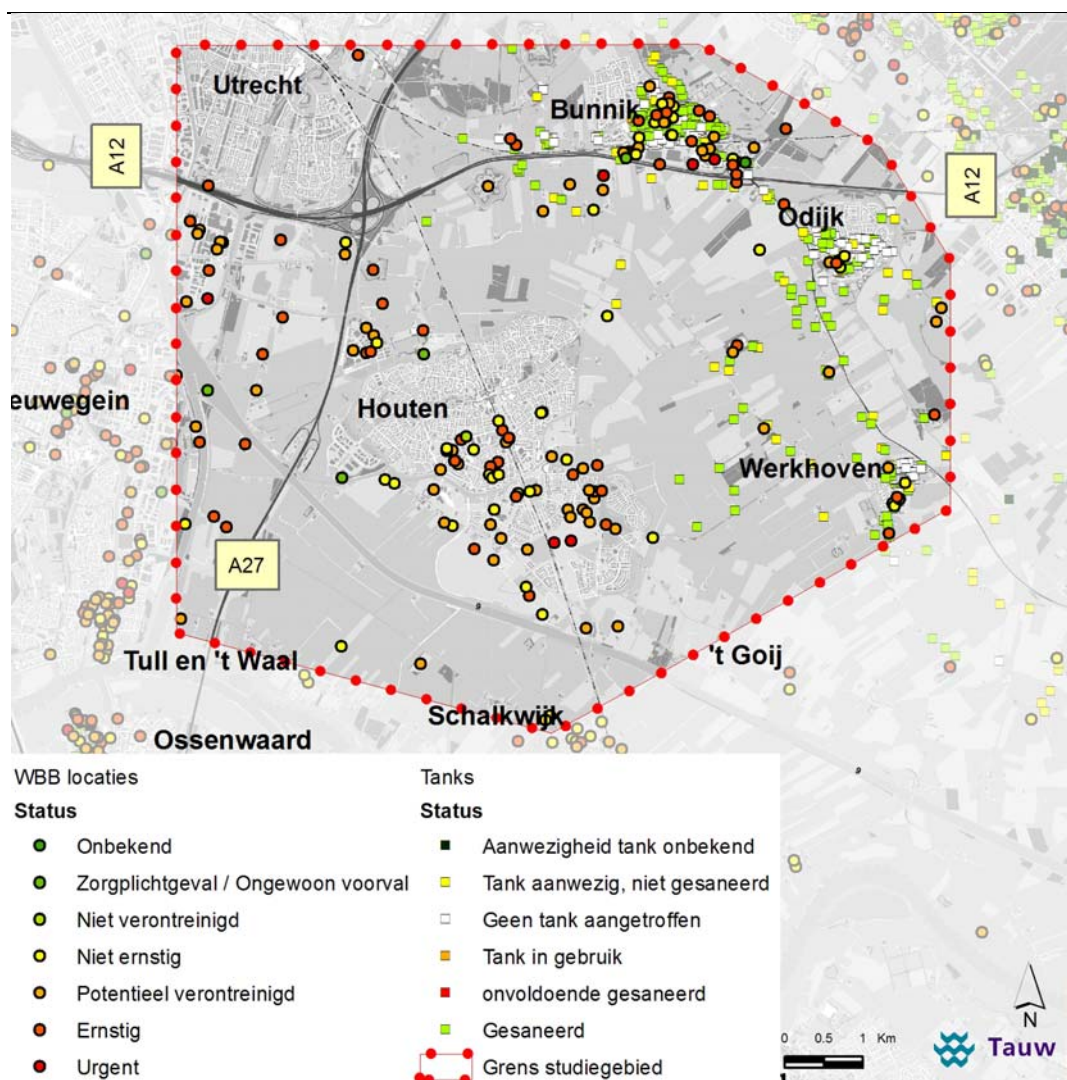
De bodem en het grondwater kunnen dus zowel schoon als licht tot sterk verontreinigd zijn. Voor sommige verontreinigingen geldt een saneringsplicht en voor andere locaties geldt dat geen nader bodemonderzoek noodzakelijk is, ondanks dat er plaatselijk een verontreiniging in de grond en/of het grondwater aanwezig is.

De in figuur 3.13 weergegeven tanks zijn locaties waar een tank aanwezig is of is geweest. Op deze locaties kan de grond of het grondwater verontreinigd zijn met aromaten en/of minerale olie (zowel op locaties waar nog een tank aanwezig is als waar de tank verwijderd is).

Grootschalige en omvangrijke bodemverontreinigingen zijn niet bekend en worden niet verwacht.

Autonome situatie

Er zijn geen relevante autonome ontwikkelingen voor water en bodem.



Figuur 3.13 Bodemverontreiniging

3.4 Archeologie en cultuurhistorie

3.4.1 Archeologie

Huidige situatie

Het plangebied is de laatste 4000 jaar over het algemeen zeer aantrekkelijk geweest voor bewoning. Vooral de hogere stroomruggen, die in de loop der tijd door de Rijn zijn gevormd, waren aantrekkelijk voor agrarische gemeenschappen.

Kenmerk R002-4498720EMG-pla-V01-NL

Op de zogenaamde Werkhovense stroomrug (langs de huidige Kromme Rijn ten zuiden van Odijk) zijn in dit kader al archeologische vindplaatsen bekend vanaf het Neolithicum en de Bronstijd, de Houtense stroomrug (ten zuiden en ten westen van Houten) bevat vooral vindplaatsen vanaf de IJzertijd en de Romeinse tijd en op de Kromme Rijnstroomrug (langs de huidige Kromme Rijn ter hoogte van Odijk) zijn juist weer veel vindplaatsen uit de Vroege en Late middeleeuwen aangetroffen.

Tabel 3.6 Archeologische tijdschaal

Periode	Datering
Nieuwe tijd	1500 - heden
Late middeleeuwen	1050 - 1500 na Chr.
Vroege middeleeuwen	450 - 1050 na Chr.
Romeinse tijd	12 voor Chr. - 450 na Chr.
IJzertijd	800 - 12 voor Chr.
Bronstijd	2000 - 800 voor Chr.
Neolithicum	5300 - 2000 voor Chr.
Mesolithicum	8800 - 4900 voor Chr.
Paleolithicum	300000 - 8800 voor Chr.

Tijdens Romeinse tijd heeft gedurende drie eeuwen, langs de Kromme Rijn, de Romeinse Rijksgrens met de Romeinse grensweg gelopen. Deze oude grens wordt ook wel de Limes genoemd. Aan het begin van de jaartelling is de Limesweg weinig meer geweest dan een zandpad. De uitbreiding tot een volwaardige 'via militaris' door wegverharding en de aanleg van forten vond plaats rond het midden van de 1e eeuw na Christus. De weg vormde de verbinding tussen verschillende forten. Eén van deze forten, fort Vechten (Fectio) ligt in het plangebied en was, naast Nijmegen, het belangrijkste grensfort in het Nederlandse deel van de Limeszone. Het fort met de naastgelegen kampdorpen en grafvelden is grotendeels wettelijk beschermd en opgenomen op de voorlopige lijst van werelderfgoedmonumenten van Unesco.

De Archeologische verwachtingenkaart in bijlage 6 van het bijlagenrapport geeft een overzicht van de vastgestelde en te verwachten archeologie in het gebied. Daarbij wordt een onderscheid gemaakt tussen concrete archeologische vindplaatsen en monumenten, en zones met een lage, middelhoge en hoge trefkans op dit soort vindplaatsen, wanneer grondwerkzaamheden plaatsvinden.

Autonome ontwikkeling

Archeologie krijgt een steeds belangrijkere rol in het beleid van verschillende overheden. Hiermee wordt aangesloten bij de gedachten van het Verdrag van Malta (1992). Per 1 september 2007 is de nieuwe Wet op de Archeologische Monumentenzorg van kracht geworden, waarmee het instrumentarium van overheden om archeologische waarden in het kader van ruimtelijke ontwikkelingen te beschermen, is verbeterd.

Binnen de provincie Utrecht is het streven om bij bodemingrepen, zoals nieuwbouw of bodemsanering, zorgvuldig met archeologische vindplaatsen om te gaan en deze zoveel mogelijk te behouden. De provincie Utrecht ondersteunt initiatieven om archeologie zichtbaar en aanschouwelijk te maken.

Een voorbeeld hiervan is de ontwikkeling rond het Limesproject, waarin het gebruik van de Limes in ruimtelijke ontwerpen, het creëren van recreatieve routes en andere vormen van bewustwording worden gestimuleerd.

Vanwege de grote archeologische potentie staat het Kromme Rijngebied volop in de belangstelling van archeologische instanties en onderzoeksinstellingen.

Behalve de provincie ontwikkelen ook de gemeenten eigen archeologiebeleid en scherpen in bestemmingsplannen het regime voor terreinen van archeologische waarde, of met een hoge archeologische verwachting zonodig aan. In de gemeente Houten is onlangs een gemeentelijke archeologische beleidskaart opgesteld, die als uitgangspunt zal gaan dienen bij het maken van afwegingen omtrent de archeologie bij ruimtelijke plannen. In de gemeente Bunnik is een vergelijkbare kaart in de maak die verwerkt zal worden in het nieuwe bestemmingsplan buitengebied dat in procedure is.

Een en ander betekent dat naast concrete bedreigingen voor de archeologie, zoals de intensivering van de landbouw, daling van de grondwaterstand en de voortdurende druk op de groene ruimte, er ook kansen bestaan om binnen de toekomstvisies archeologische en cultuurhistorisch belangrijke terreinen en zones beter te beschermen en in te passen.

3.4.2 Cultuurhistorie

Huidige situatie

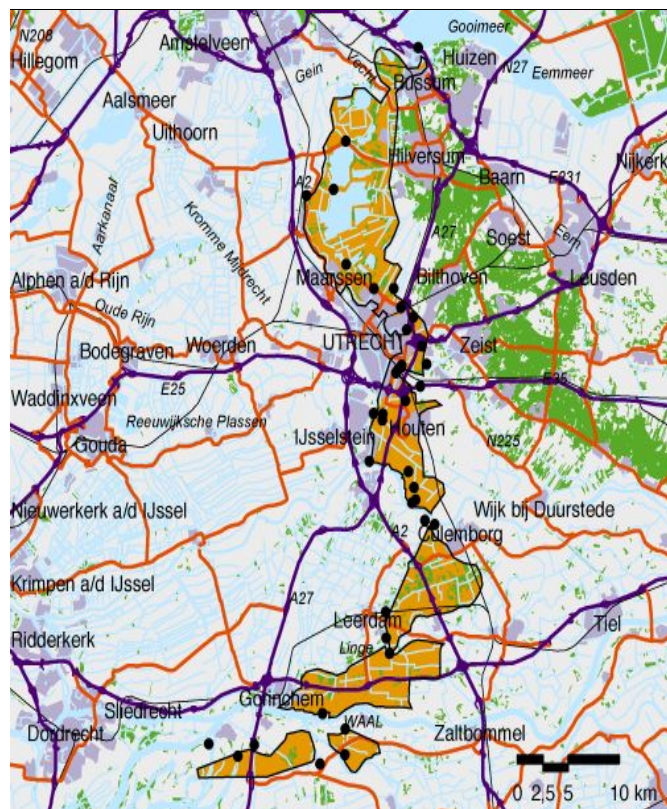
Hoewel het plangebied al lang voor de 8e eeuw bewoond is geweest stammen de meeste grootschalige ontginningen, die nog in het huidige landschap herkenbaar zijn, van na de 8^e en 9^e eeuw. Een voorbeeld hiervan zijn de kenmerkende blokvormige kavels op de stroomruggen. Om de akkers en nederzettingen te beschermen tegen het indringende water vanuit de Lek zijn haaks op de natuurlijke afwatering in het gebied al vroeg diverse dwarsdijkjes aangelegd. Een voorbeeld hiervan is het Oostro(u)msdijkje.

Kenmerk R002-4498720EMG-pla-V01-NL

Vanaf de elfde eeuw worden ook de lagere kommen tussen de stroomruggen ontgonnen in een regelmatige strokenverkaveling. Verschillende ontginningsassen die vanuit de oude kern van Houten de komengebieden in lopen zijn nog steeds herkenbaar. Voorbeelden hiervan zijn de Loerikseweg, Odijkerweg, Koedijk en de Wulfsedijk.

De verschillende kastelen, landhuizen en versterkte boerderijen op de stroomruggen zijn gebouwd vanaf het midden van de 13e eeuw. In zeventiende en achttiende eeuw werden de kastelen en landhuizen omgeven door landgoederen. Het gebied kent een groot aantal, deels wettelijk beschermde, monumenten die vooral in verband staan met de agrarische ontwikkeling (boerderijen, molens) en het adellijk bezit (kastelen, landhuizen, koetshuizen en andere bijgebouwen).

De verbetering van de Nieuwe Hollandse Waterlinie rond 1870 vormt, met uitzondering van de aanleg van de spoorlijn Arnhem - Utrecht in 1845, na lange tijd de eerste structurele ingreep in het gebied. Het gebied aan de oostzijde van Houten kent vele tastbare herinneringen aan deze linie (inundatievlakten en kanalen, forten en bunkers).



Figuur 3.14 Nieuwe Hollandse Waterlinie (Bron: www.nationalelandschappen.nl)

De aanleg van grote infrastructurele werken, zoals het Amsterdam-Rijnkanaal en de A12 en A27, en de stedelijke uitbreiding van de verschillende kernen in het gebied hebben veel oorspronkelijke structuren doorsneden en doen verdwijnen. Desondanks wordt het gebied nog steeds gekenmerkt door een grote variatie aan hoge, samenhangende cultuurhistorische waarden. Dit heeft mede geleid tot aanwijzen van een groot deel van het plangebied als Belvédèregebied.

De cultuurhistorische waardekaart in bijlage 5 van het bijlagenrapport geeft een overzicht van de verschillende cultuurhistorische elementen en waarden, waaronder de verschillende elementen van de Nieuwe Hollandse Waterlinie, in het plangebied.

Autonome ontwikkeling

De aandacht voor cultuurhistorie heeft de laatste twee decennia een nationale opleving doorgemaakt. Dit heeft onder andere geleid tot het aanwijzen van Belvédèregebieden en het op de kaart zetten van zogenaamde nationale landschappen.

Door dit beleid wordt er mede door lagere overheden steeds bewuster met de cultuurhistorische kwaliteiten omgegaan. Op verschillende vlakken heeft het beleid zijn doorwerking. Voorbeelden hiervan zijn de plannen tot het beter zichtbaar maken van de Limesweg, het opwaarderen van de voormalige Nieuwe Hollandse Waterlinie (zie verder paragraaf 3.5.2) en het op archeologie geïnspireerde ontwerp van de VINEX-locatie Houten Zuid. Vanwege de groeiende behoefte aan (dag)recreatiegebieden aan de rand van de stedelijke woongebieden in Houten en Utrecht zullen in de toekomst rond het thema historisch landschap, historische gebouwen en archeologie ook meer kleinschalige fiets- en wandelroutes worden gecreëerd. Een recent voorbeeld hiervan is de kunstfietsroute in Houten, waar archeologische en historische locaties via kunstobjecten met elkaar zijn verbonden.

3.5 Landschap

3.5.1 Huidige situatie

Het plan- en studiegebied zijn onderdeel van het zogenaamde Kromme Rijngebied. Dit gebied bestaat uit in het verleden door de Kromme Rijn gevormde stroomruggen en bijhorende kommen. Dit fysieke verschil heeft een duidelijk effect gehad op de huidige landschappelijke karakteristieken van het gebied.

Op de glooiende, drogere stroomruggen vindt men een halfopen landschap met onregelmatig blokvormige verkaveling in min of meer rechthoekige percelen, met fruitteelt, houtwallen, bebouwing (dorpskernen) en de belangrijkste wegen. De vochtiger en lager gelegen vlakke komgronden, zoals polder de Hoon aan de zuidzijde van Houten, zijn grotendeels open gebieden gekenmerkt door een rationele strokenverkaveling.



Figuur 3.15 Landschap studiegebied en omgeving

Een belangrijke kwaliteit van het gebied is het contrast tussen enerzijds het kleinschalige karakter op de oeverwallen / stroomruggen en anderzijds het open karakter in de kommen met bijhorende vergezichten (zie figuur 3.15 en 3.16).

Daarnaast wordt het studiegebied doorsneden door verschillende zichtbare bijzondere historische en landschappelijke elementen en patronen. Van bijzondere waarde zijn de forten, inundatiekanalen, bunkers en linedijken van de Nieuwe Hollandse Waterlinie. De forten bevinden zich vooral in het noordwesten van het studiegebied tussen Houten, Bunnik en Utrecht.

Verder wordt het gebied doorsneden door een aantal beeldbepalende historische wegen, dijkjes en waterwegen die met beplanting (lanen) en in een aantal gevallen met bebouwing worden begeleid. Voorbeelden hiervan zijn de Achterdijk, het Oostro(u)mdijkje, de Rietsloot en Tureluurweg.

Landgoederen bevinden zich in de noordoosthoek, landgoed Amelisweerd, en langs de oostkant van het studiegebied, de Langbroekerwetering.

Kenmerk R002-4498720EMG-pla-V01-NL

Daarnaast bevindt zich ten westen van de A27 het kasteel Heemstede met bijhorende tuin en laan. Ten zuiden van Houten vormt het Amsterdam-Rijnkanaal met begeleidende beplanting een beeldbepalende structuur.

De belangrijkste knelpunten voor het landschap zijn de verdere groei van bebouwing in het gebied.

Langs de zuidostrand van de kern van Houten zijn al dan niet door de verstedelijkingsdruk diverse boerenbedrijven gestopt. Het kleinschalige karakter van het landbouwgebied komt hiermee in het gedrang.

De openheid in het gebied ten zuiden van de kern Houten is aangetast door grootschalige infrastructuur zoals de A27. Door schaalvergroting in de landbouw (vooral de fruitteelt) zijn in de afgelopen jaren veel elementen als hagen, bomenrijen en bosjes in het gebied verdwenen, waardoor het kleinschalige karakter van de stroomruggen en oeverwallen wordt bedreigd.



Figuur 3.16 Het landschap in de 'kommen'



Figuur 3.17 Het landschap op de stroomruggen / oeverwallen

3.5.2 Autonome ontwikkeling

De Nieuwe Hollandse Waterlinie

Een groot deel van het noordelijk en westelijk deel van het studiegebied maakt deel uit van de Nieuwe Hollandse Waterlinie (NHW). Voor het behoud, versterken en beleefbaar maken van de voormalige verdedigingslinie heeft het projectbureau Nieuwe Hollandse Waterlinie in samenwerking met verschillende partijen een toekomstvisie opgesteld: Panorama Krayenhoff. Begin 2005 is deze visie opgenomen in de Nota Ruimte en het streekplan Utrecht.

De NHW is in de Nota Ruimte opgenomen als nationaal landschap. Begrenzing en invulling dienen door de provincie nog nader te worden uitgewerkt.

Gekoppeld aan de visie is een uitvoeringprogramma opgesteld. Hierin staan maatregelen en aanbevelingen om de doelstellingen uit de visie te verwezenlijken. Enkele maatregelen die relevant zijn voor het landschap in het studiegebied: forten en andere elementen van de NHW zichtbaar maken vanaf wegen, het 'open houden van schootsvelden' en mogelijk het weer gebruik maken van de inundatievlakte voor waterberging bij Laagraven en Nieuw Wulven. Inmiddels is een gebiedsvisie (november 2006) opgesteld, en door de gemeenteraden van de betrokken gemeenten vastgesteld, voor de zogenaamde projectenveloppe Linieland waarin een verdere uitwerking wordt gegeven aan het Panorama Krayenhoff. De visie wordt als onderlegger gebruikt bij de verdere ruimtelijke planvorming in het gebied.

Kenmerk R002-4498720EMG-pla-V01-NL

Landinrichtingsplan herinrichting Groenraven-Oost (1998)

In het kader van het landinrichtingsplan Groenraven-Oost worden in de noordelijke helft van het plangebied de recreatieve gebruiksmogelijkheden vergroot. Onderdeel van dit plan is de realisatie van een bosgebied ten noorden van Houten, Nieuw Wulven. Dit heeft een verdichting van het landschap in dit gebied tot gevolg.



Figuur 3.18 Kaartfragment Landinrichtingsplan herinrichting Groenraven-Oost

Nationaal landschap Rivierenland

In de Nota Ruimte heeft het rijk twintig Nationale Landschappen aangewezen en daarbij in het kort weergegeven wat de kernkwaliteiten per gebied zijn.

De provincies werken deze kwaliteiten uit in hun streekplannen. Hierin worden ook de exacte grenzen van de Nationale Landschappen aangegeven.

Bij ruimtelijke ontwikkelingen in Nationale Landschappen zijn de kernkwaliteiten van het gebied bepalend. Uitgangspunt van het beleid is dat deze kernkwaliteiten in het specifieke landschap worden behouden of worden versterkt.

Een groot deel van het plangebied is onderdeel van het Nationaal landschap Rivierenland (zie figuur 3.19). De kernkwaliteiten van dit gebied zijn het schaalcontrast van: zeer open naar besloten, het samenhangend stelsel van rivier-uiteerwaard-oeverwal-kom en het samenhangend stelsel van hoge stuwwal-flank-kwelzone-oeverwal-rivier.

De provincie en de gemeenten hebben het behoud van de kernkwaliteiten opgenomen in hun beleid. Overigens moet de begrenzing van het Nationaal landschap nog worden vastgesteld, het kaartje (figuur 3.19) is dus indicatief.



Figuur 3.19 Nationaal landschap Rivierenland (Bron: www.nationalelandschappen.nl)

3.6 Ecologie

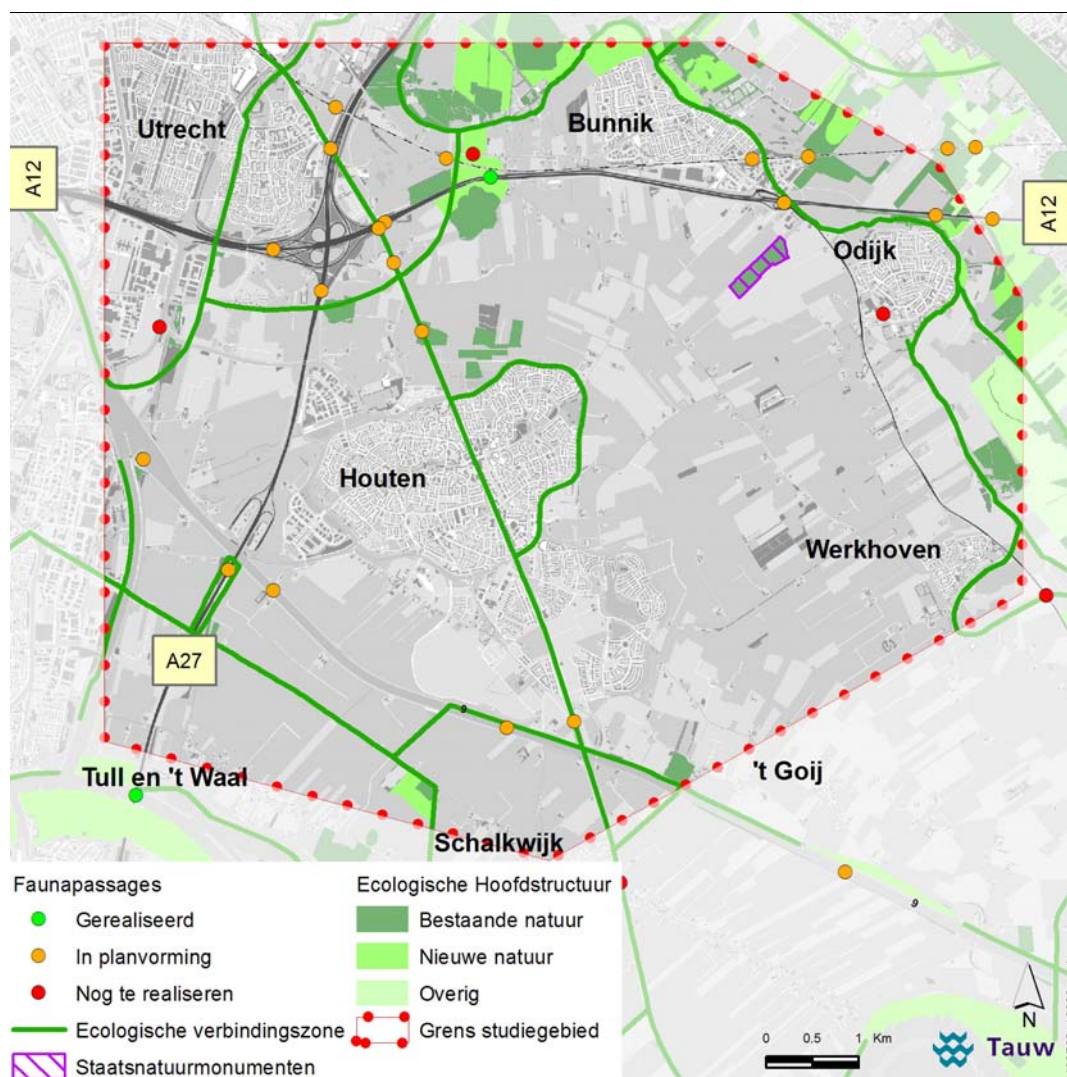
3.6.1 Huidige situatie

Beschermde gebieden

Bij de beschrijving van de beschermde gebieden wordt doorgaans onderscheid gemaakt in de Ecologische Hoofdstructuur (EHS), Staatsnatuurmonumenten en de Natura-2000 gebieden. Aangezien Natura-2000 gebieden niet binnen of nabij het studiegebied liggen, wordt hieraan geen aandacht besteed. De Ecologische Hoofdstructuur en Staatsnatuurmonumenten zijn wel binnen het studiegebied aanwezig.

Het wettelijke kader voor de EHS wordt gevormd door de Wet op de Ruimtelijke Ordening (WRO), voor het Staatsnatuurmonument geldt de Natuurbeschermingswet 1998. In deze wet wordt onderscheid gemaakt in Tabel 1-soorten (algemene soorten), Tabel 2-soorten (meer schaarse soorten) en Tabel 3-soorten en vogels (Europees beschermde soorten, aangevuld met enkele voor Nederland relevante soorten). Een uitgebreidere beschrijving van het wettelijk kader is opgenomen in bijlage 6 van het bijlagenrapport. Een kaart met de beschermde natuurgebieden in en nabij het plangebied is weergegeven in figuur 3.19. Hierin zijn tevens de varianten van de verschillende tracés weergegeven.

Kenmerk R002-4498720EMG-pla-V01-NL



Figuur 3.20 Ligging Provinciale Ecologische Hoofdstructuur en faunapassages

Ecologische Hoofdstructuur

De Ecologische Hoofdstructuur bestaat uit kerngebieden (veelal bestaande natuur), natuurontwikkelingsgebieden (veelal nieuwe natuur) en ecologische verbindingzones. Op de kaart in figuur 3.21 staat ook 'overige natuur' aangegeven. Dit zijn agrarische gebieden met een hoge ecologische potentie. Aan de ene kant betreft het in het verleden begrensde beheer- en reservaatgebieden en aan de andere kant gebieden die in de natuurgebiedsplannen zijn opgenomen als zoekgebied voor nieuwe natuur en ecologische verbindingzones (provincie Utrecht, Streekplan 2005 - 2015).

In het plangebied lopen vier belangrijke ecologische verbindingzones. Deze zijn uitgewerkt in het werkdocument 'Ecologische verbindingzones provincie Utrecht' (1994). De meest oostelijke is de noord-zuid lopende ecologische verbindingzone langs de Kromme Rijn. Dit is een hoofdzakelijk natte verbindingzone met de biotooptypen vochtige loofbossen, vochtige schraallanden en stroomdalgraslanden. Deze verbindingzone moet functioneren voor de volgende gidssoorten: bittervoorn, bierpje, poelkikker, kamsalamander, ringslang, dwergmuis, ree, hermelijn, vleermuizen, groene glazenmaker, zilveren maan, oranjetip, blauwborst, patrijs en kwartelkoning.

Een tweede verbinding loopt eveneens noord-zuid langs de spoorlijn Utrecht - Den Bosch. Dit is een multifunctionele zone voor zowel droge als natte biotooptypen. Deze verbindingzone moet functioneren voor de volgende gidssoorten: bittervoorn, dwergmuis, hermelijn, ree, vleermuizen, ringslang, zandhagedis, rugstreepad, kamsalamander, groene glazenmaker, blauwborst en patrijs.

De derde ecologische verbindingzone is het oost-west lopende traject langs het Amsterdam-Rijnkanaal en de Schalkwijkse Wetering. Gidssoorten waarvoor deze verbindingzone moet functioneren zijn: dwergmuis, ree, hermelijn, vleermuizen, ringslang, kamsalamander, oranjetip, blauwborst en patrijs.

De laatste ecologische verbindingzone die voor een klein deel in het studiegebied ligt, is de zone rondom knooppunt Lunetten die zowel de A27 als de A12 snijdt. Deze zone dient te functioneren voor dwergmuis, boommarter, ree, hermelijn, vleermuizen, ringslang, kamsalamander, oranjetip, patrijs en blauwborst.

In het noordwestelijk deel van het plangebied liggen nog enkele gebieden die behoren tot de Ecologische Hoofdstructuur. Het betreft natuurontwikkelingsgebied Oud en Nieuw-Wulven en het tot de Hollandse Waterlinie behorende voormalige fort Vechten.

Staatsnatuurmonument

Ten westen van Odijk ligt Staatsnatuurmonument 'de Raaphof'. Dit natuurmonument wordt beschermd via de Natuurbeschermingswet 1998 (zie bijlage 6 van het bijlagenrapport). De Raaphof bestaat voornamelijk uit essenhakhout met enkele struwelen van sleedoorn en meidoorn. De grote botanische waarde heeft de Raaphof te danken aan het voorkomen van karakteristieke soorten van het Elzen - Vogelkersverbond, zoals bosandoorn, bosaardbei, brede wespenorchis en vogelmelk. Tevens kent het natuurmonument een rijke mossenvegetatie op oude essenstobben. In faunistisch opzicht is het gebied van betekenis voor broedvogels als ransuil, steenuil, torenvalk en diverse zangvogels (Ministerie van Landbouw en Visserij, 1982; aanwijzingsbesluit).

In de 'Raaphof' ligt ook een dassenburcht. Hier wordt bij de beschrijving van de zoogdieren nader op in gegaan.

Beschermde soorten

Voor de beschrijving van de flora en fauna die voorkomt in het gebied is voornamelijk gebruik gemaakt van de provinciale inventarisatiegegevens en gebiedskennis. Tevens is gebruik gemaakt van verspreidingsatlassen van verschillende soortgroepen (Bos et al, 2006) (Kalkman et al, 2002) (Broekhuizen, 1992) (Limpens et al, 1997) (SOVON, 2002). In 2005 is door de provincie Utrecht een inventarisatie uitgevoerd in het plangebied naar vissen, amfibieën, reptielen, grondgebonden zoogdieren, insecten en planten (Hoffmann, F en Timmers, W., 2006). Daarbij is onderscheid gemaakt in volgens de Flora- en faunawet beschermde soorten en op de Rode lijst geplaatste bedreigde soorten. Niet alle Rode lijstsoorten zijn wettelijk (via de Flora- en faunawet) beschermd, maar zij wel een goede indicatie van de natuurwaarden in het plangebied. Een overzicht met soorten in het studiegebied is opgenomen in bijlage 6 van bijlagenrapport. Naast deze gegevens is ook gebruik gemaakt van gegevens uit de inventarisatieatlassen en de gegevens van het Natuurloket.

Vaatplanten

Het plangebied is volgens het natuurloket goed onderzocht op het voorkomen van beschermde vaatplanten. Er zijn vijf soorten waargenomen, die worden beschermd via tabel 1 uit de Flora- en Faunawet. Het betreffen de aardaker, brede wespenorchis, gewone dotterbloem, grasklokje en de grote kaardenbol. Er zijn geen tabel 2-of 3-soorten waargenomen.

Naast de door de Flora-en Faunawet beschermde soorten komen negen Rode lijstsoorten in het plangebied voor. Het betreft bochtige klaver, gewone agrimonie, goudhaver, kamgras, kattendoorn, korenbloem, moerasspirea, veldgerst en witte waterlelie.

Zoogdieren

In het plangebied komen twee tabel 3-soorten voor. In staatsnatuurmonument de Raaphof ligt een dassenburcht. Er zijn tijdens de provinciale inventarisatie in 2005 latrines gevonden, wat er op wijst dat de burcht bewoond is. Dassen maken gebruik van een groot, gevarieerd gebied om te foerageren. Alleen de Raaphof is niet voldoende. Een andere tabel 3-soort die mogelijk in het plangebied voorkomt, is de boommarter. Nabij Odijk is in 2005 van deze soort een verkeersslachtoffer gevonden. De boommarter staat tevens op de Rode lijst als een kwetsbare soort. Waarschijnlijk komt ook de eekhoorn in het studiegebied voor.

De eekhoorn is een tabel 2-soort. Tabel 1-soorten die in het plangebied voorkomen zijn huisspitsmuis, rosse woelmuis, woelrat, aardmuis, veldmuis, dwergmuis, bosmuis, konijn, haas, egel, wezel, bunzing, hermelijn, ree en vos (Hoffmann en Timmers, 2006; Broekhuizen, 1992).

In het plangebied ligt een belangrijke overwinteringsplaats voor vleermuizen: Fort Vechten. Een klein deel van dit fort, de reduit, is geschikt als winterverblijfplaats voor verschillende soorten vleermuizen, waaronder baardvleermuis, watervleermuis en gewone grootoorvleermuis. Naast dit winterverblijf zijn ook kolonieplaatsen in of nabij het studiegebied bekend van watervleermuis, rosse vleermuis en gewone dwergvleermuis. Hoogstwaarschijnlijk bevinden zich in het studiegebied ook kolonieplaatsen van gewone dwergvleermuis en laatvlieger. Beide soorten hebben hun verblijfplaats hoofdzakelijk in gebouwen. Ook is het plangebied geschikt als jachtgebied voor vleermuizen. Uit het plangebied zijn waarnemingen bekend van gewone dwergvleermuis, ruige dwergvleermuis, laatvlieger, rosse vleermuis, watervleermuis en meervleermuis (Limpens et al., 1997). Het Amsterdam-Rijnkanaal en de Kromme Rijn zijn geschikte lijnvormige elementen die kunnen dienen als vliegroute of foerageergebied voor de meervleermuis en de watervleermuis. De bomenrijen in het plangebied, bijvoorbeeld langs het Oostromsdijkje, zijn zeer geschikte vliegroutes voor gewone en ruige dwergvleermuis en laatvlieger. Alle elementen van het leefgebied van de vleermuis (verblijfplaats, jachtgebied, vliegroute) zijn beschermd volgens de Flora- en Faunawet. Alle vleermuizen zijn tabel 3-soorten.

Vogels

Het studiegebied is zeer geschikt voor diverse broedvogels. Diverse soorten zangvogels, zoals kleine karekiet, bosrietzanger, rietgors, tuinfluiter, sprinkhaanzanger en blauwborst broeden in de gedeelten met opgaand riet en struikachtige begroeiing. In de weilanden broeden onder andere Kievit, tureluur, grutto en graspieper.

Tevens worden de weilanden in de wintermaanden vaak gebruikt als foerageergebied voor overwinterende ganzen. Alle broedvogels zijn beschermd tijdens het broedseizoen. Daarnaast zijn van bepaalde soorten de nesten jaarrond beschermd.

Dit geldt onder andere voor spechten, roofvogels en uilen. Spechten, met name de grote bonte specht en de groene specht, komen op diverse plaatsen in het studiegebied voor. Onder andere de verschillende landgoederen zijn geschikt voor de groene specht.

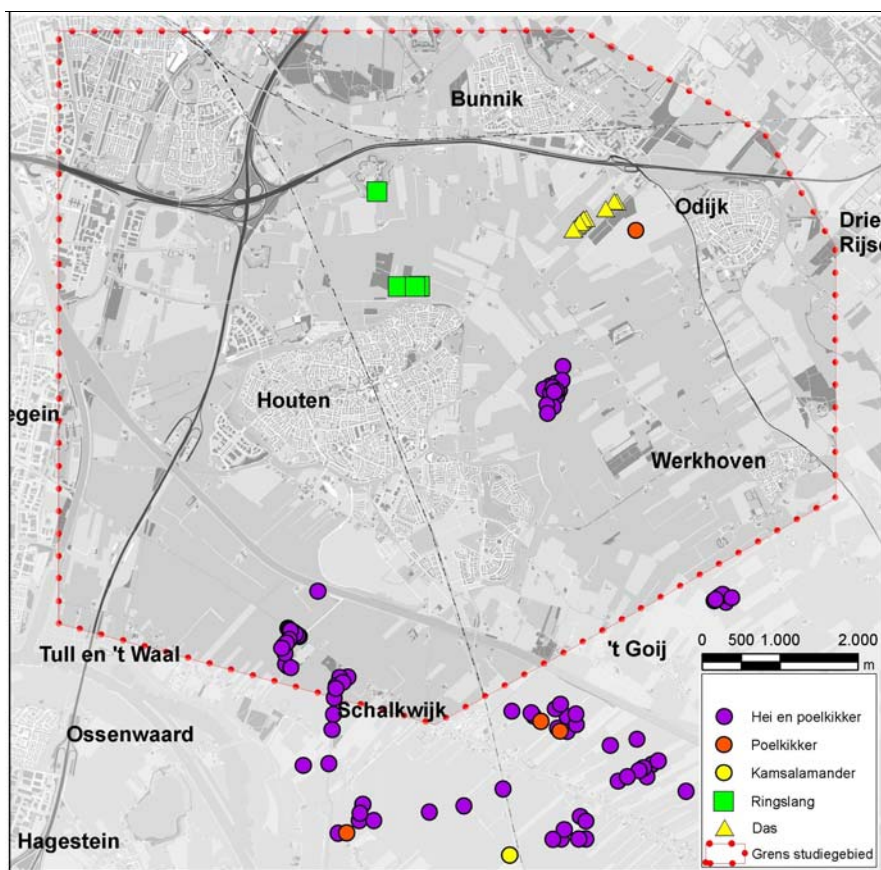
Ook roofvogels (buizerd, boomvalk, torenvalk, sperwer, havik) en uilen (steenuil, ransuil, bosuil) broeden op diverse plaatsen in het studiegebied.

Kenmerk R002-4498720EMG-pla-V01-NL

Amfibieën

In het plangebied komen vier tabel 3-soorten voor: de heikikker, poelkikker, rugstreeppad en kamsalamander. De verspreiding van deze soorten is weergegeven in figuur 3.21.

Natuurontwikkelingsgebied Nieuw Wulven is ook een bekende locatie waar zich heikikkers bevinden. Naast de tabel 3-soorten komen ook diverse tabel 1-soorten in het plangebied voor. Tijdens de provinciale inventarisatie zijn bastaardkikker, meerkikker, bruine kikker, gewone pad en kleine watersalamander waargenomen.



Figuur 3.21 Verspreiding amfibieën, ringslang en das (Hoffmann en Timmers, 2006)

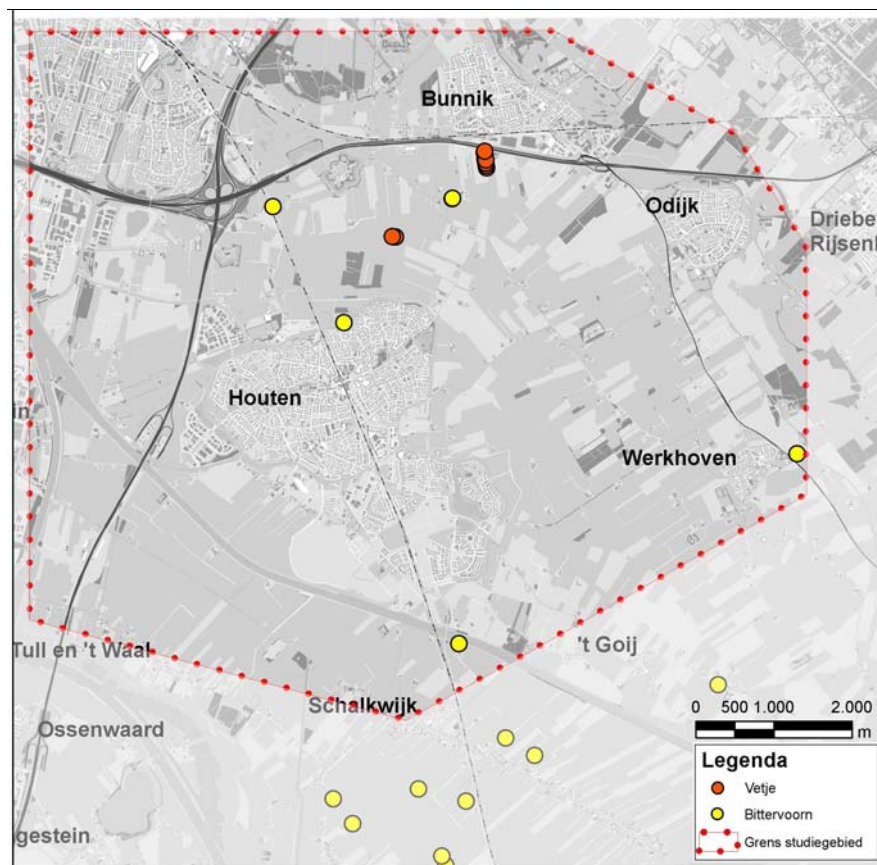
Reptielen

In het plangebied komt de ringslang voor. De ringslang is een tabel 3-soort en staat tevens op de Rode lijst. Met name natuurontwikkelingsgebied Nieuw Wulven is een belangrijk leefgebied voor de ringslang. Zie figuur 3.21 voor de verspreiding van de ringslang in het plangebied, afgeleid uit het onderzoek van de provincie Utrecht in 2005. Waarschijnlijk maken ze gebruik van een groter deel van het studiegebied, zoals sloten, akkers en de spoorzone langs het traject Utrecht - Den Bosch.

Vissen

Tijdens de provinciale inventarisatie (Hoffmann en Timmers, 2006) zijn in het studiegebied twee volgens de Flora en faunawet beschermde vissoorten waargenomen. Het betreft de bittervoorn (tabel 3) en de kleine modderkruiper (tabel 2). De bittervoorn staat op de Rode lijst. Een andere Rode lijstsoort die in het plangebied is aangetroffen is het vetje. Het vetje en de bittervoorn zijn op specifieke plaatsen in het plangebied waargenomen (zie figuur 3.18). De kleine modderkruiper is wijder verspreid in het plangebied. Naast deze soorten wordt in de Atlas van de Utrechtse vissoorten (De Jong et al., 2003) ook melding gemaakt van het biermpje in het studiegebied. Deze soort komt onder andere voor in de parallelsloten van het Amsterdam-Rijnkanaal en in de Goyer- en Ameronger Wetering in het Kromme Rijngebied. Deze is echter tijdens de bemonstering van 2005 niet aangetroffen.

Kenmerk R002-4498720EMG-pla-V01-NL



Figuur 3.22 Verspreiding van de bittervoorn en het vetje in het studiegebied (Hoffmann en Timmers, 2006)

Insecten

In het studiegebied zijn geen volgens de Flora- en faunawet beschermde insecten waargenomen. Wel zijn drie libellensoorten waargenomen die op de Rode lijst staan. Dat zijn de bruine korenbout, glassnijder en de vroege glazenmaker. Alle drie deze soorten worden als kwetsbaar vermeld.

Autonome ontwikkelingen

Een deel van het studiegebied ligt in de PEHS (zie figuur 3.20). Het streekplan 2005 - 2015 (provincie Utrecht, 2005) stelt dat de inrichting van deze zones voor 2018 voltooid moet zijn. Daarbij wordt ingezet op een zo spoedig mogelijke realisatie van een ruimtelijk stabiele en duurzame structuur. De realisatie van deze ecologische hoofdstructuur brengt tevens een toename van de plant- en dierenrijkdom met zich mee.

Ten noorden van Odijk, tussen de Kromme Rijn en de A12, heeft Rijkswaterstaat een stuk grond aangekocht voor de natuurcompensatie van de verbreding van de A12. Een inrichtingsplan is opgesteld.

3.7 Woon- en leefmilieu

3.7.1 Huidige situatie verkeersveiligheid

De beschrijving van de verkeersveiligheid is gebaseerd op informatie uit de Verkeersveiligheidsrapportage 2001 tot en met 2005 van het Regionaal Orgaan Verkeersveiligheid (ROV) Utrecht en data verkregen via ViaStat - Online, de internetapplicatie die door de Regio Utrecht gebruikt wordt voor het analyseren van ongevallen.

Onderstaande tabel geeft per wegbeheerder en wegnummer het aantal ongevallen aan voor de periode 2001 tot en met 2005, verdeeld naar slachtofferongevallen en ongevallen met uitsluitend materiële schade (UMS).

Tabel 3.7 Aantal ongevallen in de gemeente Bunnik en Houten naar wegbeheerder (Bron: Viastat - online, 2001 - 2005, gemeente Houten en Bunnik)

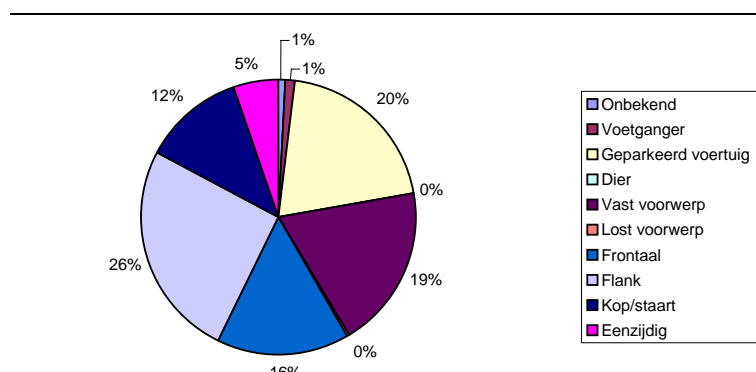
Wegbeheerder	Wegnummer	Slachtoffer	UMS	Ongevallen
				Totaal
Rijk	A12	34	264	298
	A27	20	99	119
gemeente Houten	-	158	450	608
gemeente Bunnik	-	80	343	423
provincie Utrecht	N229	39	108	147
	N409	18	27	45
	N410	7	16	23
	N411	23	38	61

Op de N229 vonden in totaal 147 ongevallen plaats, waarvan ongeveer de helft (51 %) op een kruispunt en de andere helft op een wegvak. De meeste van deze ongevallen bestonden uit flank (28 %) en kop / staart- (30 %) botsingen, gevolgd door frontale botsingen (14 %) en ongevallen met een vast voorwerp (14 %).

Voor het vervolg van de analyse zijn alleen de ongevallen met als wegbeheerder de gemeente Houten en Bunnik en de N410 meegenomen. Van deze ongevallen vond 74 % binnen de bebouwde kom plaats en 26 % buiten de bebouwde kom.

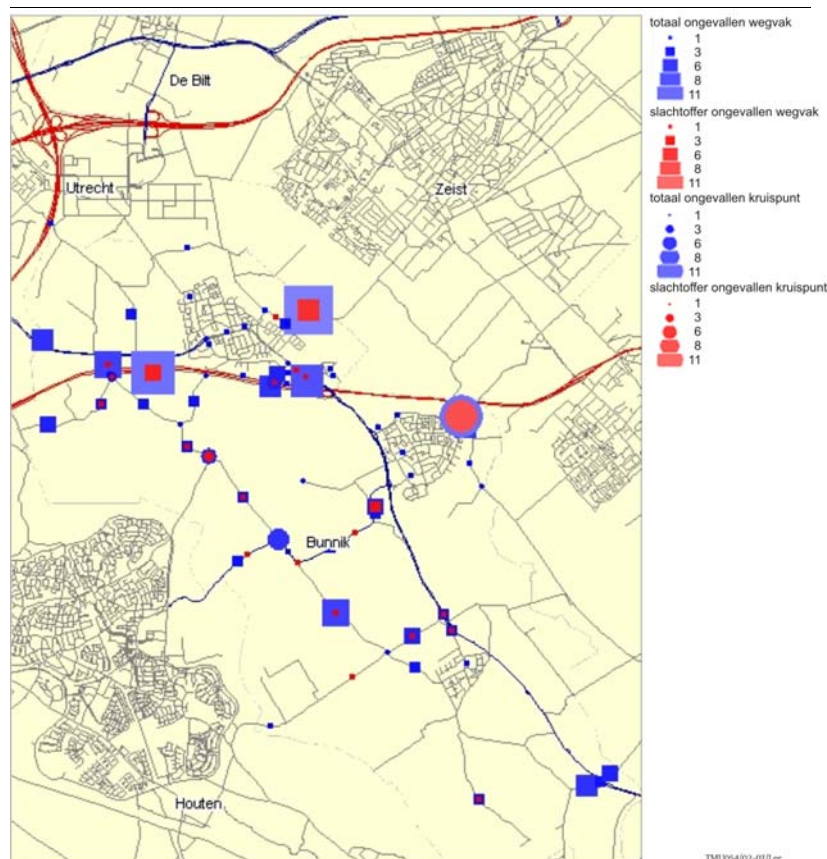
Kenmerk R002-4498720EMG-pla-V01-NL

Van het totaal aantal ongevallen vond 34 % plaats op een kruispunt en dus 66 % op een wegvak. Figuur 3.19 geeft een overzicht van de aard van ongevallen op deze gemeentelijke wegen (en N410). De meeste van deze ongevallen bestaan uit flankbotsingen (26 %), gevolgd door botsingen met een geparkeerd voertuig (20 %) of vast voorwerp (19 %).



Figuur 3.23 verdeling ongevallen naar aard

Het buitengebied van Bunnik wordt als onveilig ervaren, daarom is een verdere verfijning uitgevoerd door alleen de wegen buiten de bebouwde kom van Bunnik te selecteren (inclusief N410 binnen gemeente Bunnik). Figuur 3.24 geeft een overzicht van deze ongevallen, totaal 158 ongevallen over een periode van vijf jaar waarvan 37 slachtofferongevallen (waarvan 2 een dodelijk ongeval).



Figuur 3.24 Overzicht ongevallen (Bron: Viastat - online, 2001 - 2005, gemeente Bunnik buiten de bebouwde kom)

Buiten de bebouwde kom van Bunnik vindt 19 % van de ongevallen op een kruispunt plaats. Van het totaal aantal ongevallen bestaat 28 % uit flankbotsingen en 25 % is een ongeval waarbij een vast voorwerp betrokken is. Met name de Achterdijk en het Oostro(u)msdijkje worden als onveilig ervaren.

Blackspots

De rapportage van het ROV gaat in op het aantal blackspots en VOC's in de provincie Utrecht. Een black spot wordt gedefinieerd als een locatie waar in een periode van drie jaar zes of meer letselongevallen zijn gebeurd. Een VOC (verkeersongevallenconcentratie) is een locatie waar in een periode van drie jaar minstens 12 ongevallen zijn gebeurd maar minder dan zes letselongevallen. Er bevindt zich één blackspot in de gemeente Bunnik bij Odijk op het kruispunt Rijnseweg / Odijkerweg.

Kenmerk R002-4498720EMG-pla-V01-NL

Er worden acht VOC's onderscheiden in de gemeente Bunnik, waarvan zes op de A12 en twee op het onderliggende wegennet:

- Baan van Fectio - Schoudermantel (N229)
- Schoudermantel (N229) ter hoogte van Bunnik (zuidelijke toe- en afrit A12)

In de gemeente Houten komen geen blackspots en/of VOC's voor over de periode 2001 tot en met 2005.

3.7.2 Huidige situatie luchtkwaliteit

De belangrijkste wet- en regelgeving voor luchtkwaliteit is vastgelegd in het Besluit luchtkwaliteit 2005 (hierna te noemen: BLK 05). Met dit Besluit zijn de richtlijnen voor luchtkwaliteit van de Europese Unie geïmplementeerd in de Nederlandse wetgeving. In het BLK 05 zijn regels en grenswaarden opgenomen voor zwaveldioxide, stikstofdioxide (NO₂) en stikstofoxiden, zwevende deeltjes (PM₁₀), lood, koolmonoxide en benzeen, waarvan de belangrijkste zijn weergegeven in tabel 3.5. Voor NO₂ zijn voor de jaren 2006 tot en met 2010 plandrempels gegeven (zie tabel 3.6). In het BLK 05 is artikel 5.2 van de Wet Milieubeheer (standstill-beginsel) niet van toepassing verklaard. Dit maakt nieuwe ruimtelijke ontwikkelingen mogelijk in gebieden waar de grenswaarde niet wordt overschreden en ook niet overschreden zal worden als gevolg van nieuwe ontwikkelingen.

Tabel 3.7 Grenswaarden Besluit luchtkwaliteit 2005

Stof	Type norm	Concentratie (µg/m ³)	Max. aantal overschrijdingen per jaar
NO ₂	jaargemiddelde	40	
	uurgemiddelde	200	18
PM ₁₀	jaargemiddelde	40	
	24-uurgemiddelde	50	35
benzeen	jaargemiddelde	5	
SO ₂	24-uurgemiddelde	125	3
	uurgemiddelde	350	24
CO	8-uurgemiddelde	10.000	
lood	jaargemiddelde	0,5	

Tabel 3.8 Plandrempels stikstofdioxide

Stof	Type norm	2006	2007	2008	2009	2010
NO ₂	jaargemiddelde	48	46	44	42	40
	uurgemiddelde	240	230	220	210	200

In dit onderzoek wordt de luchtkwaliteit berekend met het programma CAR-II-versie 6.0. CAR-II berekent de concentratie van luchtverontreinigende stoffen langs straten als gevolg van gemotoriseerd wegverkeer conform het Meet- en rekenvoorschrift bevoegdheden luchtkwaliteit. In fase 1 is met CAR-versie 5.1 inzicht gegeven in de verschillen tussen de varianten. Het rijk heeft sindsdien gewerkt aan de vaststelling van nieuwe emissiefactoren, achtergrondconcentraties en meteorologische gegevens. De besluiten welke na 14 maart 2007 genomen worden waarbij de luchtkwaliteit van belang is, dienen volgens dit Meet- en rekenvoorschrift bevoegdheden luchtkwaliteit uit te gaan van deze nieuwe cijfers. Daarom is in fase 2 van dit MER met de nieuwe cijfers van het rijk gewerkt.

De berekeningen worden uitgevoerd voor een tweetal stoffen: stikstofdioxide (NO₂) en fijn stof (PM₁₀). Voor de overige Blk-stoffen (zwaveldioxide, koolmonoxide, lood en benzeen) is met behulp van het CAR-II-model een screening uitgevoerd. Uit deze analyse blijkt dat de grenswaarden van de overige onderzochte stoffen in het studiegebied niet worden overschreden.

Zoals eerder aangegeven is het wegverkeer in het studiegebied de belangrijkste bron van luchtverontreiniging. Ten aanzien van het wegverkeer vormen de A12, de A27 en het onderliggend wegennet een belangrijke bron van de uitstoot van stikstofdioxide (NO₂) en fijn stof (PM₁₀).

Voor de analyse voor de huidige situatie van de rijkswegen is gebruik gemaakt van het Voorspellingsysteem Luchtkwaliteit Wegverkeer (VLW-model). Met het VLW-model kunnen de jaargemiddelde concentratie NO₂, de jaargemiddelde concentratie PM₁₀ en de 24-uursgemiddelde concentratie PM₁₀ worden bestudeerd. Voor een beschrijving van de luchtkwaliteit van het onderliggend wegennet is gebruik gemaakt van het milieumodel van de gemeente Houten. De achtergrondconcentraties voor stikstofdioxide in 2006 bedragen (afhankelijk van de locatie in het studiegebied) ongeveer 29 µg/m³. In tabel 3.7 is een overzicht gegeven van de luchtkwaliteit in het studiegebied voor de huidige situatie.

Tabel 3.9 Overzicht luchtkwaliteit studiegebied huidige situatie

Locatie	Jaar NO ₂ (plandrempel = 48 µg/m ³)	Jaar PM ₁₀ (grenswaarde = 40 µg/m ³)	24-uur PM ₁₀ (grenswaarde = 35 dagen)	Bron
A12	overschrijding tot 50 meter van wegrand	geen overschrijding (max. 32,0 µg/m ³)	overschrijding tot 50 meter van wegrand	VLW-model
A27	geen overschrijding (max. = 47 µg/m ³)	geen overschrijding (max. 31,0 µg/m ³)	overschrijding tot 100 meter van wegrand	VLW-model
Utrechtseweg	geen overschrijding (max = 42,6 µg/m ³)	geen overschrijding	geen overschrijding	CAR-model
De Staart	geen overschrijding (max = 41,1 µg/m ³)	geen overschrijding	geen overschrijding	CAR-model
Laagravenseweg	geen overschrijding	geen overschrijding	geen overschrijding	CAR-model
Rondweg Houten	geen overschrijding	geen overschrijding	geen overschrijding	CAR-model

Ook in de kern van Bunnik bestaan aanwijzingen dat op sterk door verkeer belaste locaties mogelijk knelpunten ten aanzien van luchtkwaliteit aanwezig zijn. Er kunnen knelpunten aanwezig zijn langs de Stationsweg, Schoudermantel en Koningin Julianalaan. De gemeente Bunnik heeft in december 2006 (TNO 2006) onderzoek gedaan naar de luchtkwaliteit in de kern van Bunnik. Uit de rapportage komt naar voren dat er wel een duidelijke invloed van verkeer op de concentraties luchtkwaliteit voor stikstofdioxide aanwezig is in Bunnik, maar dat de grenswaarden op geen van de meetpunten worden overschreden. De hoogste (meet)concentratie bedraagt 36 µg/m³, daarbij aangetekend dat de jaargemiddelde concentratie NO₂ maximaal 40 µg/m³ mag bedragen.

3.7.3 Geluidhinder

Met het Verkeersmilieumodel en het programma PROMILspatial zijn de relevante wegen in het studiegebied doorgerekend om de geluideffecten van de autonome situatie te bestuderen. Voor deze autonome situatie is gekeken naar het aantal geluidgevoelige bestemmingen waarop een geluidbelasting aanwezig is die hoger is dan de voorkeursgrenswaarde van 48 dB.

Als uitgangspunt voor de geluidberekeningen is gebruik gemaakt van het verkeersmodel VRU 1.4. Hierin zijn de verkeersintensiteiten, vrachtpercentages en de verdeling van het verkeer over het etmaal opgenomen. In bijlage 8 van het bijlagenrapport zijn de gehanteerde wettelijke maximumsnelheid, wegdekverharding en de schermen langs de wegen weergegeven.

Er is gerekend met Standaard Rekenmethode II uit het Reken- en Meetvoorschrift Geluidhinder (RMG2006) en er is een correctie conform art. 110g van de Wet geluidhinder toegepast op de rekenresultaten.

In de autonome situatie bevinden zich gevoelige panden met een geluidbelasting hoger dan de voorkeursgrenswaarde langs alle hoofdwegen in het gebied en op de Rondwegen Houten en Odijk. De hoogste geluidwaarden (meer dan 63 dB) bevinden zich langs de N408 ten noorden van de A12, langs de N408 in Nieuwegein, rond knooppunt Lunetten, langs de N411 ten westen van Bunnik, langs de A12 nabij Bunnik en langs de N229 ter hoogte van Odijk en het Oostr(u)omsdijkje. In bijlage 8 van het bijlagenrapport zijn de geluidcontouren voor de autonome situatie weergegeven.

3.7.4 Externe veiligheid

Bij onderzoek in het kader van externe veiligheid ten gevolge van gevaarlijke stoffen wordt onderscheid gemaakt in twee grootheden. Het betreft het plaatsgebonden risico (PR), en het groepsrisico (GR). Met het GR en PR kan de relatie worden uitgedrukt tussen activiteiten met gevaarlijke stoffen en hun omgeving. De beoordeling van het risico vindt onder meer plaats op de gevolgen die ontstaan voor (beperkt) kwetsbare bestemmingen (wonen, werken, recreëren). Het PR en het GR worden hieronder nader omschreven.

Plaatsgebonden risico

Het PR is gedefinieerd als de plaatsgebonden kans, per jaar, op overlijden voor een onbeschermd individu ten gevolge van ongevallen met een bepaalde activiteit. Het PR wordt weergegeven met contouren.

De normering voor het plaatsgebonden risico wordt gegeven in het 'Besluit externe veiligheid inrichtingen' van oktober 2004 en de 'circulaire Risiconormering vervoer gevaarlijke stoffen' van augustus 2004. Voor het plaatsgebonden risico geldt een getalsnorm die de maximaal toelaatbare overlijdenskans inhoudt voor een individu van:

- 1 op 100.000 per jaar (10-5/j) voor bestaande situaties
- 1 op 1.000.000 per jaar (10-6/j) voor nieuwe situaties

De normstelling betekent voor nieuwe situaties dat de grenswaarde wordt overschreden indien zich woningen of andere kwetsbare objecten bevinden tussen de 10-6 risicocontour en de rand van de risicobron. Voor bestaande situaties is de grenswaarde gesteld op 10-5 per jaar, doch voor een bepaalde datum (2010) dient ook het risiconiveau in bestaande situaties te zijn teruggedrongen tot 10-6 per jaar. Deze grenswaarden zijn juridisch harde normen. De normen voor het plaatsgebonden risico gelden binnen het Nederlandse veiligheidsbeleid als een 'basisbeschermingsniveau'.

Groepsrisico

Het groepsrisico (GR) is de cumulatieve kans per jaar dat tenminste een aantal mensen het slachtoffer wordt van een ongeval. Het GR valt niet grafisch weer te geven met risicocontouren, maar wordt weergegeven in een grafiek met een zogenaamde fN-curve. In deze grafiek wordt het overlijden van een groep van tenminste een bepaalde omvang afgezet tegen de kans daarop per jaar. Het groepsrisico wordt gezien als een indicatie van de maatschappelijke ontwrichting als gevolg van een calamiteit.

Binnen het GR wordt geen verschil gemaakt tussen bestaande en nieuwe situaties. Het GR wordt bepaald binnen het invloedsgebied van een risicovolle activiteit. Dit gebied wordt doorgaans begrensd door de 1 %-letaliteitsgrens (effectafstand). Het GR kent geen vaste norm maar een oriëntatiewaarde die als een soort ijkpunt dient. Het bevoegd gezag heeft de mogelijkheid om gemotiveerd op basis van een belangenafweging van de oriëntatiewaarde af te wijken. In de belangenafweging dienen belangen op zowel lokaal, regionaal als landelijk niveau te worden betrokken.

Het GR is afhankelijk van:

- De kans dat zich een ongeval voordoet waarbij gevaarlijke stoffen vrijkomen
- De effecten van die stof op de gezondheid van personen
- Het aantal personen (potentiële slachtoffers) binnen het invloedsgebied van de risicobron

Verantwoordingsplicht

In het 'Besluit externe veiligheid inrichtingen', dat in oktober 2004 van kracht is geworden, en de 'circulaire Risiconormering vervoer gevaarlijke stoffen' is de verantwoordingsplicht opgenomen. Deze verantwoordingsplicht houdt in dat iedere verandering van het groepsrisico die optreedt ten gevolge van een ruimtelijk besluit moet worden onderbouwd én verantwoord door het bevoegd gezag. Dit geldt ook wanneer het resultaat onder de oriëntatiewaarde blijft. De werking van de verantwoordingsplicht is toegelicht in de Handreiking Verantwoordingsplicht Groepsrisico (versie 1, oktober 2004). Door de aanvullende eisen aangaande onder andere zelfredzaamheid en bestrijdbaarheid heeft de verantwoordingsplicht invloed op het ruimtelijk ontwerp van een gebied.

Externe veiligheid in het kader van de A12 SALTO

Ten behoeve van het MER A12 SALTO dient rekening gehouden te worden met alle risicobronnen in het gebied en tevens met risicobronnen die buiten het plangebied liggen, maar waarvan de risicocontouren of het invloedsgebied zich binnen het plangebied uitstrekken. In de volgende paragraaf worden deze afzonderlijk besproken.

De hiervoor besproken grootheden 'plaatsgebonden risico' en (de verantwoordingsplicht van) het 'groepsrisico' hebben beide een geheel eigen invloed.

- Het plaatsgebonden risico resulteert in harde contouren rondom de betreffende risicobron. Voor zover deze risicocontouren over het plangebied vallen levert dat beperkingen op voor de ontwikkelingsmogelijkheden. Kwetsbare objecten binnen de 10-6/jaar-contour zijn niet mogelijk, tenzij het risico van de betreffende risicobronnen wordt teruggebracht. Beperkt kwetsbare objecten zijn in principe ook niet mogelijk, tenzij hiervoor voldoende argumenten zijn aan te dragen
- Het groepsrisico resulteert in een grafiek. Voor het groepsrisico geldt een 'oriëntatiewaarde', wat betekent dat de uiteindelijke afweging of een situatie verantwoord is door het bevoegd gezag dient te worden gemaakt

Huidige situatie

Op basis van bovenstaande informatie, zijn ten behoeve van dit MER analyses uitgevoerd voor een drietal modaliteiten n.l.

- Spoor; binnen het studiegebied zijn de spoorverbindingen Utrecht - Den Bosch en Utrecht - Arnhem aanwezig
- Weg; zowel de A12 als de A27 doorkruisen het studiegebied. Op beide wegen vindt vervoer van gevaarlijke stoffen plaats
- Binnenvaart; ten zuiden van Houten ligt het Amsterdam-Rijnkanaal. Het Lekkanaal verbindt de Lek met het Amsterdam-Rijnkanaal en bevindt zich ook in het studiegebied

De bovenstaande modaliteiten worden hieronder toegelicht voor zowel de huidige situatie als de autonome situatie. Voor de exacte bronnen wordt verwezen naar de literatuurlijst.

Spoorlijn Utrecht - Den Bosch

Uit de inventarisatie EV-risico's bij het vervoer van gevaarlijke stoffen van het Ministerie van Verkeer en Waterstaat blijkt dat er in de huidige situatie geen knelpunten zijn (overschrijdingen van het groeps-, dan wel het plaatsgebonden risico) op/langs de spoorlijn.

Spoorlijn Utrecht - Arnhem

Uit de inventarisatie EV-risico's bij het vervoer van gevaarlijke stoffen van het Ministerie van Verkeer en Waterstaat blijkt dat er in de huidige situatie geen knelpunten (overschrijdingen van het groeps-, dan wel het plaatsgebonden risico) zijn op/langs de spoorlijn.

Kenmerk R002-4498720EMG-pla-V01-NL

Wegvervoer

Blijkens de 'Risicoatlas wegvervoer' uit 2002 en de "inventarisatie van EV-risico's bij het vervoer van gevaarlijke stoffen (Ministerie van Verkeer en Waterstaat)" worden over de A12 en A27 gevaarlijke stoffen vervoerd. Voor het aantal transporten zie tabel 3.10.

Tabel 3.10 Aantal volle transporten per jaar op de in 2002 (Bron Risicoatlas)

Stof	Voorbeeldstof	A12 tussen knooppunt Lunetten en Driebergen	A27 tussen knooppunt Lunetten en Everdingen	A27 tussen knooppunt Lunetten en Rijnsweerd
LF1	Diesel	3.230	4.977	5.775
LF2	Benzine	3.920	5.801	14.999
LT1	Acrylnitril	-	463	1.097
LT2	Toxische vloeistof	-	234	247
GF2	Butaan	-	-	7.172
GF3	Propaan	1.386	2.324	49
GT4	Toxisch tot vloeistof verdicht gas	-	-	49

In tabel 3.11 is het plaatsgebonden risico van de wegvakken opgenomen (Bron Risicoatlas).

Tabel 3.11 Plaatsgebonden risico in 2002 (Bron: Risicoatlas)

Stof	A12 tussen knooppunt Lunetten en Driebergen	A27 tussen knooppunt Lunetten en Everdingen	A27 tussen knooppunt Lunetten en Rijnsweerd
10^{-6} /jaar	-	-	39
10^{-7} /jaar	110	130	180
10^{-8} /jaar	190	210	270

De hoeveelheden vervoerde stoffen leveren op basis van de risicoatlas alleen langs de A27 tussen het knooppunt Lunetten en Rijnsweerd een plaatsgebonden risico van 10^{-6} . De 10^{-6} contour ligt op circa 39 meter vanuit de weg.

Groepsrisico

De risicoatlas geeft voor de onderzochte wegvakken de mate van afwijking van de oriëntatie waarde aan. Voor de A12 bedraagt deze afwijking 0,32 tot 0,84 maal de oriënterende waarde. Voor de A27 bedraagt deze afwijking 0,36 tot 0,78 maal de oriënterendewaarde voor de relatie Lunetten - Everdingen.

Voor de relatie Lunetten - Rijsweerd bedraagt de afwijking in de huidige situatie 0,83 maal de oriëntatiewaarde. Dit betekent dat in de huidige situatie de normen voor het groepsrisico niet worden overschreden.

Overige bronnen gerelateerd aan het wegverkeer op het wegennet:

Uit de risicokaart van de provincie Utrecht komt naar voren dat in het studiegebied een drietal puntbronnen een relatie heeft met het vervoer (over de weg) van gevaarlijke stoffen. Het betreft Garagebedrijf Oostveen (Elzenkade, Houten), Texaco Station De Poort (De Poort, Houten) en Total Station De Staart (De Staart, Houten). Daarnaast is een tankstation naast de A12 gelegen op de verzorgingsplaats De Forten. Het verkeer van en naar het tankstation is meegenomen in de analyse van de rijkswegen.

Binnenvaart

In de 'risicoatlas hoofdvaarwegen' is het netwerk van hoofdtransportassen en hoofdvaarwegen in Nederland beschreven. Uit verkeersregistraties valt af te leiden welke gevaarlijke stoffen de tankvaart over deze vaarwegen vervoert. Voor het overgrote deel zijn dit stoffen met brandbaarheid als voornaamste gevaarskenmerk. Het vervoer van giftige stoffen in de tankvaart beperkt zich vrijwel tot de vaarroutes Rotterdam - Duitsland en Rotterdam - Antwerpen. Op het Amsterdam Rijnkanaal is voor het traject geen PR-contour aanwezig. Het lekkkanaal heeft wel een 10^{-6} contour.

De resultaten voor het plaatsgebonden en groepsrisico (PR en GR) zijn samengevat in tabel 3.12.

Tabel 3.12 Locaties met PR 10^{-6} contour op de oever. De afstand van de PR 10^{-6} contour ten opzichte van het midden van de vaarweg is tussen haakjes vermeld (Bron: Ministerie van Verkeer en Waterstaat)

Locatie	Afstand tot PR 10^{-6} contour op de oever (meters)	
	2001	2010
Amsterdam-Rijnkanaal	-	-
Lekkanaal	1 (30)	5 (36)

Groepsrisico

Er zijn geen overschrijdingen van de oriëntatiewaarde aanwezig in het studiegebied (Bron: Inventarisatie van EV-risico's bij het vervoer van gevaarlijke stoffen, Ministerie van Verkeer en Waterstaat, november 2005, pag. 58)

3.7.5 Autonome ontwikkelingen verkeersveiligheid

Het rijk heeft in de Nota Mobiliteit een doelstelling opgenomen die uitgaat van een reductie van het aantal verkeersdoden en ziekenhuisgewonden in 2010 en 2020 ten opzichte van het referentiejaar 2002.

De verkeersveiligheidsrapportage van het Regionaal Orgaan Verkeersveiligheid ROV geeft een overzicht van het aantal doden en ziekenhuisgewonden in 2002 (referentiejaar), 2005 (meest recente gegevens) en het aantal doden en ziekenhuisgewonden volgens een aangescherpte doelstelling in 2010 en 2020, deze gegevens zijn overgenomen in tabel 3.13.

Tabel 3.13 Doelstellingen Nota Mobiliteit toegepast op gemeenten Bunnik en Houten (Bron: Verkeersveiligheidsrapportage ROV (2006))

Slachtoffers per gemeente per jaar	2002		2005		doelstelling 2010		doelstelling 2020	
	doden	zkh gew	doden	zkh gew	doden	zkh gew	doden	zkh gew
	Bunnik	1	9	1	4	1	8	1
Houten	3	13	1	14	2	12	2	9

Tabel 3.13 laat zien dat beide gemeenten op de goede weg zijn om aan de doelstellingen van 2010 en 2020 te voldoen.

Beide gemeenten Bunnik en Houten zijn voornemens de wegen binnen hun gemeente Duurzaam Veilig in te richten. De realisatie hiervan vindt tot op heden voornamelijk plaats binnen de bebouwde kommen. Wanneer er meer duidelijkheid is over de functie van wegen in het buitengebied tussen Houten en Bunnik is het voornemen deze wegen conform die functie Duurzaam Veilig in te richten en daarmee de verkeersveiligheid te verbeteren.

3.7.6 Autonome ontwikkeling luchtkwaliteit

Ten behoeve van het MER is een nieuw milieumodel opgesteld waarbinnen rekening wordt gehouden met de meest recente inzichten. Het resultaat is een combinatie van het Pluim Snelwegmodel en het CAR - II model voor het onderliggend wegennet (wegen zijnde niet snelwegen). Een nadere toelichting van het milieumodel en de gehanteerde uitgangspunten zijn opgenomen in bijlage 9. Belangrijk is te vermelden dat voor de berekeningen is uitgegaan van de meest recent beschikbare gegevens: dat wil zeggen Pluim versie 1.2 (uit 2007) voor de rijkswegen en CAR - II model versie 6.0 voor het onderliggend wegennet.

De analyse heeft conform het BLK 05 plaatsgevonden voor de situatie 2011. Het jaar 2011 is onderzocht aangezien dat jaar naar alle waarschijnlijkheid het jaar van realisatie van de nieuwe infrastructuur betreft. Uit de berekeningen blijkt dat er geen overschrijdingen zijn van de grenswaarden van benzeen, benz(a)pyreen, koolmonoxide, zwaveldioxide en de jaargemiddelde concentratie van PM₁₀.

Wel zijn er overschrijdingen van de grenswaarde van de jaargemiddelde concentratie voor stikstofdioxide (NO₂) en de 24-uurs gemiddelde concentratie fijn stof (PM₁₀). De resultaten van de analyse van deze twee stoffen zijn in tabel 3.14 toegelicht.

Tabel 3.14 Overzicht overschrijdingen luchtkwaliteit studiegebied autonome situatie

Locatie	Overschrijding		Bron
	jaar NO ₂ (grenswaarde = 40 µg/m ³)	24-uur PM ₁₀ (grenswaarde = 35 dagen)	
A12 (Lunetten - Voetgangersbrug Bunnik)	ja	nee	Pluim Snelweg
A12 oostelijk van aansluiting Bunnik	ja	nee	Pluim Snelweg
A27 (geheel)	ja	ja	Pluim Snelweg
Utrechtseweg (N409)	ja	nee	CAR
De Staart	ja	nee	Pluim Snelweg/CAR
Laagravenseweg	ja	nee	CAR
Waterlinieweg	ja	ja	CAR

De achtergrondconcentraties voor stikstofdioxide bedragen in 2011 (afhankelijk van de locatie in het studiegebied) tussen de 20,0 tot 23,0 µg/m³.

Een relevante ontwikkeling is dat Rijkswaterstaat in 2004 luchtkwaliteitsberekeningen heeft laten uitvoeren langs de A12 in het kader van de aanleg van plusstroken en extra rijstroken tussen Utrecht en Veenendaal. De conclusie van het onderzoek is dat bij één woning langs de A12 de grenswaarde van NO₂ in 2010 wordt overschreden. De wegaanpassing als zodanig leidt niet tot overschrijding van de grenswaarden het BLK 05 bij woningen en/of andere gevoelige bestemmingen. Als gevolg hiervan worden ten aanzien van de luchtkwaliteit geen aanvullende maatregelen genomen. Uit de analyse in het kader van dit MER is naar voren gekomen dat er geen woningen zijn, waar overschrijdingen plaatsvinden. De conclusies van de berekeningen van Rijkswaterstaat liggen dus in lijn met de resultaten in het kader van dit MER.

3.7.7 Autonome ontwikkeling Externe veiligheid

In de autonome situatie blijft sprake van drie risicobronnen voor externe veiligheid. Voor het transport over het spoor worden net als in de huidige situatie geen overschrijdingen van het plaatsgebondenrisico (PR) en groepsrisico (GR) verwacht (Bron: Inventarisatie van EV-risico's bij het vervoer van gevaarlijke stoffen, Ministerie van Verkeer en Waterstaat, november 2005, pag. 58).

Wegverkeer

Het is moeilijk in te schatten hoe de transportstromen gevaarlijke stoffen zich in de toekomst gaan ontwikkelen. Belangrijke aspecten hierbij zijn:

- De toename van het transport over de weg in het algemeen
- De (wenselijke) verschuiving van het vervoer van gevaarlijke stoffen van de weg naar water en spoor
- De mogelijkheid van het instellen van een routing gevaarlijke stoffen

Door het Ministerie van Verkeer en Waterstaat is een schatting gemaakt van de toekomstige knelpunten (2010) van het PR. Hieruit blijkt dat de 10-6 contour aanwezig blijft op de A27 op de relatie Lunetten - Rijnsweerd op een afstand van 19 tot maximaal 35 meter. Op de overige (hoofd)wegen wordt het PR in de autonome situatie niet overschreden.

In de autonome situatie in 2010 bedraagt de afwijking op de A27 op de relatie Lunetten - Rijnsweerd 1,26 maal de oriëntatiewaarde (uitgaande van de meest aannemelijke ontwikkeling van het vervoer tot 2010). Het GR wordt hierdoor overschreden. Op de overige (hoofd)wegen wordt het GR in de toekomstige situatie niet overschreden.

Rijkswaterstaat heeft in 2004 in het kader van de A12 bij aanleg van plusstroken en extra rijstroken in het kader van de SpoedWet wegverbreding, onderzoek gedaan naar de externe veiligheid. Conclusie is dat de grenswaarden van het plaatsgebonden risico (PR) en de oriëntatiewaarde van het groepsrisico (GR) niet worden overschreden. Uit het onderzoek komt naar voren dat derhalve uit het oogpunt van externe veiligheid geen maatregelen hoeven te worden genomen.

Overige bronnen gerelateerd aan het wegverkeer op onderliggend wegennet
Hierin worden ten opzichte van de huidige situatie geen veranderingen voorzien.

Binnenvaart

Langs de oever van het Lekkanaal wordt ook in de autonome situatie het plaatsgebonden risico overschreden. Er zijn geen overschrijdingen van de oriëntatiewaarde van het GR aanwezig in het studiegebied.

Windturbines

Langs de noordzijde van het Amsterdam-Rijnkanaal is een drietal windturbines gepland. De milieu- en bouwvergunningen voor deze turbines zijn verleend. Ten aanzien van wegen moet rekening gehouden worden met het gevaar van vallend ijs.

Samenvatting huidige en autonome situatie

Een overzicht van de belangrijkste conclusies van de verschillende modaliteiten wordt gegeven in tabel 3.15.

Tabel 3.15 Conclusies externe veiligheid

Modaliteit	Huidige situatie	Autonome situatie (2010)
Weg		
PR	A27 (Lunetten - Rijnsweerd, 15 m)	A27 (Lunetten - Rijnsweerd, 19 - 35 m)
GR	geen knelpunten	A27 (Lunetten - Rijnsweerd, 1.26 * OW)
Spoor		
PR	geen knelpunten	geen knelpunten
GR	geen knelpunten	geen knelpunten
Binnenvaart		
PR	Lekkanaal (30)	Lekkanaal (36)
GR	geen knelpunten	geen knelpunten

3.8 Landbouw

Huidige situatie

In het onderzoeksgebied zijn voornamelijk agrarische bedrijven uit drie sectoren gevestigd, te weten veehouderij, fruitteelt en akkerbouw.

Om de effecten van A12 SALTO op de agrarische sector in kaart te kunnen brengen is in het kader van dit MER een Landbouweffectrapport opgesteld. In het kader van dit onderzoek is een enquête gehouden onder de agrariërs in het onderzoeksgebied om inzicht te krijgen in de huidige situatie in het gebied en de plannen en wensen van de agrarische ondernemers. In totaal zijn de gegevens van 26 onderzochte hoofd- en nevenberoepsbedrijven in deze beschrijving meegenomen. Van deze bedrijven bevinden zich drie bedrijven in het onderzoeksgebied ten zuiden van Houten. Het grootste deel van deze bedrijven zijn veehouderij en fruitteeltbedrijven.

De enquête heeft uitgewezen dat de ondernemers in het gebied perspectief zien voor hun bedrijven. Verder is gebleken dat de agrarische structuur door de landinrichtingen die hebben plaatsgevonden als goed wordt aangemerkt. De bedrijven beschikken over relatief veel grond op korte afstand van de huiskavel, en relatief weinig veldkavels.

Autonome ontwikkelingen

Gezien de leeftijd van de agrarische ondernemers, de opvolgingssituatie en de plannen voor bedrijfsontwikkeling zal het aantal bedrijven afnemen.

De autonome ontwikkeling van de agrarische sector wordt verder bepaald door een aantal externe factoren. Deels zijn dit ontwikkelingen binnen de sector en deels ontwikkelingen in de omgeving (water en ruimtelijke ordeningsbeleid). Externe factoren die van grote invloed zijn op de landbouw- en tuinbouw in het plangebied zijn het EU markt- en prijsbeleid, mest en mineralen, gewasbescherming, stankhinder en milieuvergunningen, de ontwikkelingen in de veehouderij en de fruitteelt en het beleid op het gebied van water en ruimtelijke ordening. Het sectorale Europese en landelijk beleid en de marktontwikkelingen zullen er toe leiden dat de schaalvergroting binnen de agrarische sector doorgaat. Voor het studiegebied betekent dit een kleiner aantal agrarische bedrijven van een grotere omvang. Daarmee zal de grondbehoefte naar verwachting niet verminderen (dit is ook gebleken uit de grondbalans die is gemaakt aan de hand van de ontwikkelingswensen van de geënquêteerde ondernemers). Het waterbeleid en het ruimtelijke ordeningsbeleid betekenen dat het gebied grotendeels agrarisch blijft. De productieruimte voor de sector binnen het onderzoeksgebied zal dus beperkt afnemen.

3.9 Recreatie

3.9.1 Huidige situatie

Het studiegebied kent een aantal vrijliggende fietspaden en wandelroutes, zoals het wandelpad over het jaagpad van de Kromme Rijn en het Elpad. Daarnaast is er een aantal recreatieve gebieden, waarvan een drietal golfterreinen en een aantal campings (zie figuur 3.26). Door de toenemende bebouwingsdruk, grotendeels te wijten aan de VINEX-locatie Houten Zuid, is er een grote vraag naar recreatieve ontwikkelingen in het buitengebied. Door de hoge kwaliteit van het landschap en zijn karakteristieke landschappelijke elementen leent het buitengebied zich hiervoor uitstekend. De wegen in het buitengebied van Houten en Bunnik worden dan ook intensief gebruikt door recreatieverkeer. Door het gebied lopen verschillende uitgezette fietsroutes- en (langeafstands)wandelroutes zoals de Kromme Rijnroute, Hollandse Waterlinieroute en de route Rondom de Domstad. Het Amsterdam-Rijnkanaal wordt gebruikt voor de recreatievaart.

Eind 2006 is op de parkeerplaats van benzinestation De Forten langs de A12, voorheen Slagmaat, een Toeristisch Overstappunt (TOP) gecreëerd. Vanaf de parkeerplaats is een doorgang in het achterliggende hek gekomen, van waaruit verschillende recreatieve plekken en routes bereikbaar zijn. In totaal zijn ca. 20 parkeerplaatsen gereserveerd.



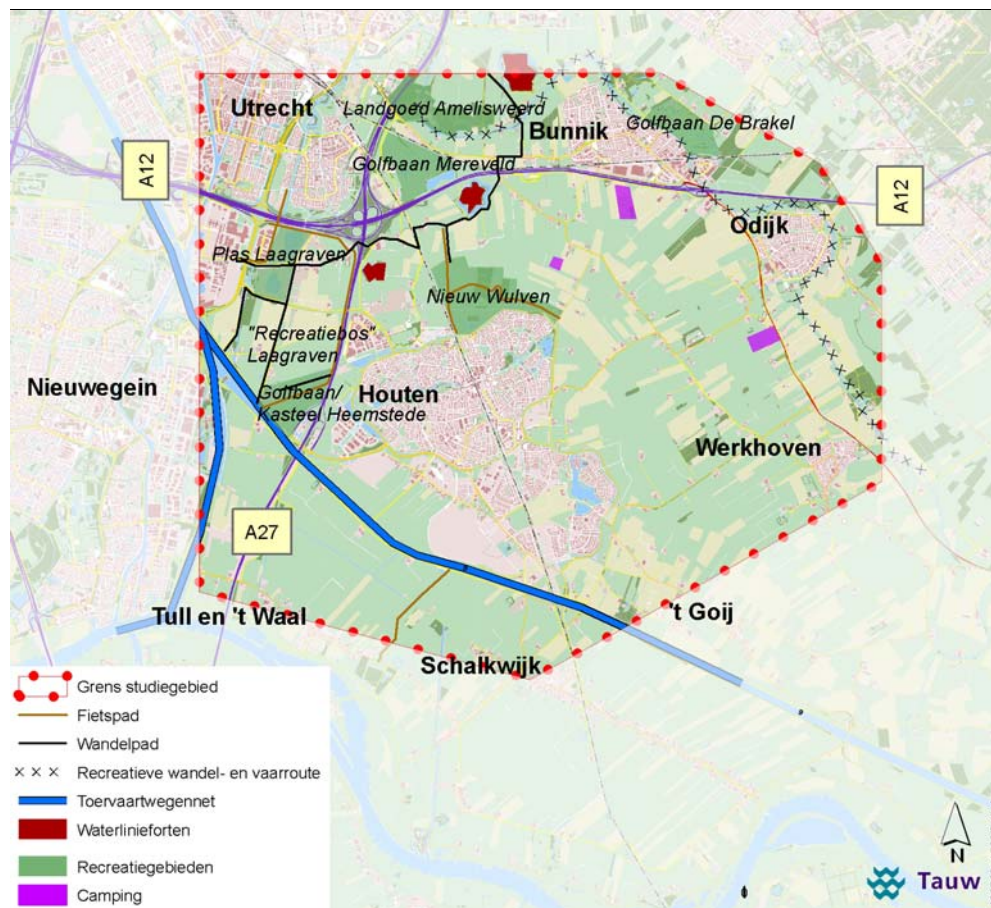
Figuur 3.25 Uitsnede Waterlinieroute (bron: www.waterlinieroute.nl)

3.9.2 Autonome ontwikkelingen

Het groen / recreatiegebied Nieuw Wulven is op dit moment in ontwikkeling. In 2007 wordt begonnen met de aanleg van het Nieuw Wulfsepad door het Nieuw Wulvensebos te Houten. Daarnaast wordt de plas Laagraven ingericht als recreatieplas.

In de Gebiedsvisie Linieland is aan de westzijde van Houten, ter hoogte van kasteel Heemstede, een nieuw recreatief landgoed gesitueerd. Tevens worden in deze visie nieuwe wandelpaden voorgesteld door zowel Laagraven als de Schalkwijkse kom, wat een aanzienlijke verbetering van de langeafstands-waterlinieroute met zich meebrengt. De verschillende aanwezige forten (zie paragraaf cultuurhistorie) zullen worden omgevormd tot recreatieve / museale attracties, waarbij fort Vechten wordt ingericht als Waterlinie-informatiecentrum met een nationale aantrekkingskracht.

Kenmerk R002-4498720EMG-pla-V01-NL

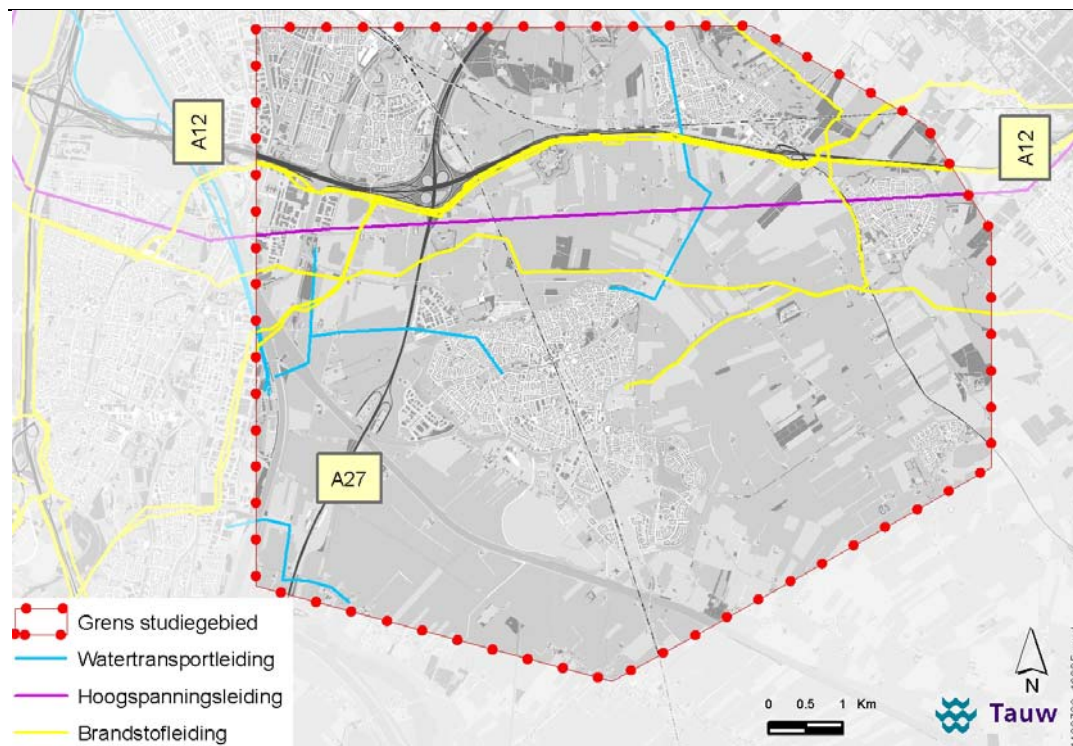


Figuur 3.26 Recreatieve routes en gebieden

3.10 Overige aspecten

Kabels en leidingen

Langs de A12 en in het buitengebied ten noorden van Houten ligt een aantal brandstofleidingen. Daarnaast is er een aantal tracés te vinden van watertransportleidingen. Min of meer parallel aan de A12 loopt een hoogspanningsleiding (150 KV). Langs de brandstofleidingen gelden in verband met de veiligheid zones waarin uitsluitend werken mogen plaatsvinden voor de aanleg en instandhouding van de betreffende leiding. Het gaat hierbij om enkele meters.



Figuur 3.27 Belangrijkste kabels en leidingen

Bij het ontwikkelen van varianten is rekening gehouden met de ligging van deze, planologisch relevante leidingen.

4 Trechtering: van fase 1 naar fase 2

In dit hoofdstuk wordt ingegaan op de trechtering van de tracévarianten. In fase 1 van dit MER zijn in totaal 10 tracévarianten met een aantal subvarianten voor een betere aansluiting van Houten op het rijkswegennet op globaal niveau uitgewerkt. Hiervan zijn de verkeers- en milieueffecten bepaald. Doel hiervan is om de meest kansrijke varianten te selecteren. De kansrijke tracévarianten zijn in fase 2 van dit MER gedetailleerd uitgewerkt.

4.1 Onderzoeksopzet

De nieuwe aansluiting van Houten op het rijkswegennet moet een substantiële bijdrage leveren aan het oplossen van de verkeersknelpunten. De gehanteerde beoordelingscriteria zijn dus ook direct terug te voeren op de geformuleerde probleem- en doelstelling. Alleen varianten die voldoende bijdragen aan het oplossen van de verkeersproblematiek zijn kansrijk en zijn meegenomen naar fase 2 van het MER.

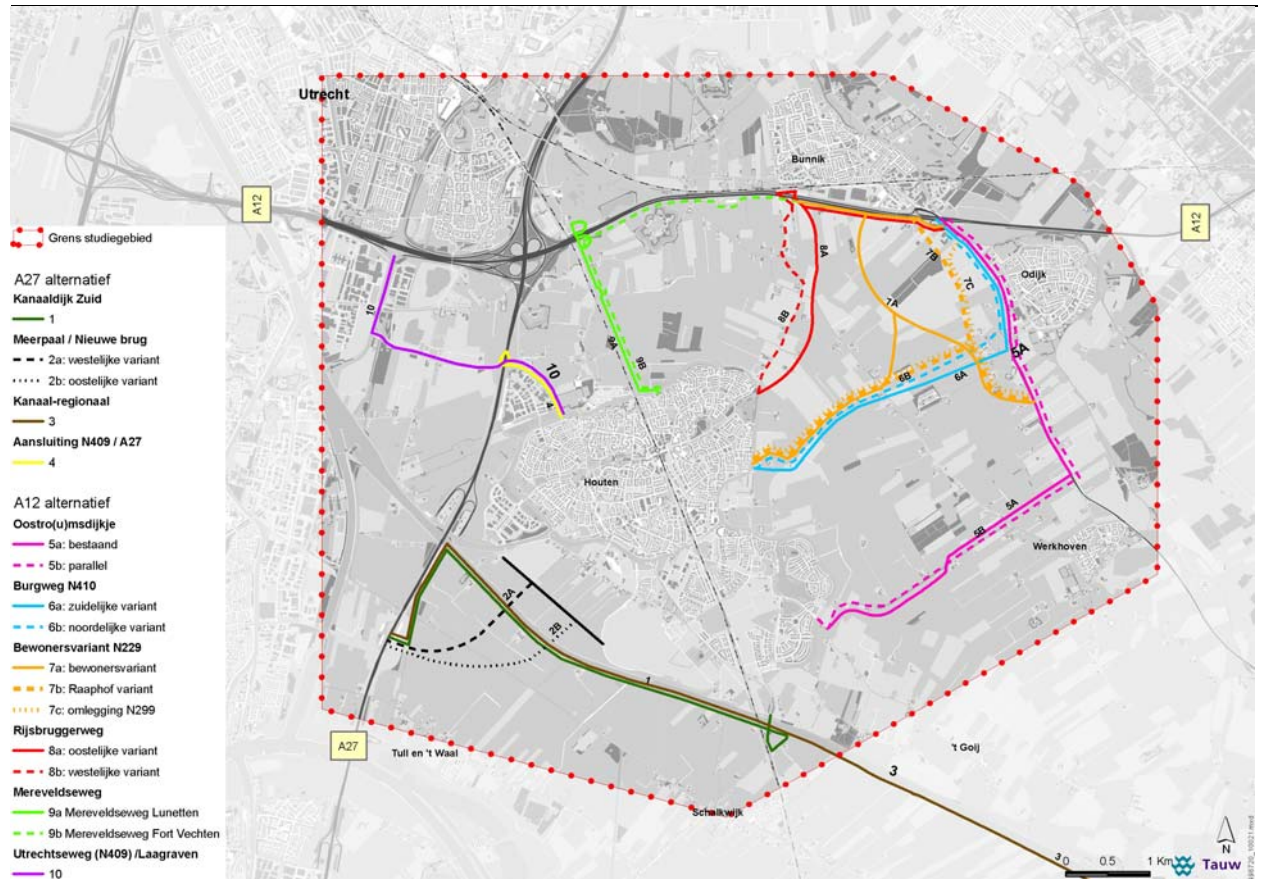
4.2 Tracévarianten fase 1

Fase 1 van het MER staat in het teken van het trechteren van een groot aantal tracévarianten voor een betere aansluiting van Houten op het rijkswegennet tot een aantal realistische varianten in fase 2 van het MER. Om tot een brede afweging te komen zijn conform de richtlijnen voor dit MER alle realistische tracévarianten voor aansluiting van Houten op de A12 en de A27 in beeld gebracht.

De termen alternatief en variant worden vaak door elkaar heen gebruikt. In dit MER wordt de term alternatief gebruikt voor de primair onderscheidende keuze:

- Nulplusalternatief: aanleg van geen of zeer beperkte nieuwe infrastructuur, de situatie verbeteren door treffen van maatregelen
- A27-alternatief: uitbreiding infrastructuur richting A27
- A12-alternatief: uitbreiding infrastructuur richting A12

In figuur 4.1 zijn de in fase 1 onderzochte tracévarianten aangegeven. Voor gedetailleerde informatie over de tracés wordt verwezen naar bijlage 3 van het bijlagenrapport.



Figuur 4.1 Onderzochte varianten fase 1

Kenmerk R002-4498720EMG-pla-V01-NL

De volgende tracévarianten zijn onderzocht:

Tracévarianten A27-alternatief

- Variant 1 Kanaaldijk Zuid
- Variant 2 Meerpaal / Nieuwe brug, variant 2a (westelijk) en 2b (oostelijk)
- Variant 3 Kanaal-regionaal
- Variant 4 Aansluiting N409 / A27

Tracévarianten A12-alternatief

- Variant 5 Oostro(u)msdijkje (variant 5a bestaande weg, 5b nieuwe parallelweg)
- Variant 6 Burgweg N410(6a zuidelijk, 6b noordelijk)
- Variant 7 Bewonersvariant (7a, west van Raaphof, 7b en 7c, oostelijk van Raaphof met verschillende aansluiting op de A12)
- Variant 8 Rijsbruggerweg (8a oostelijke variant, 8b westelijke variant)
- Variant 9 Mereveldseweg (9a en 9b met verschillende aansluiting op A12)
- Variant 10 Utrechtseweg(N409) / Laagraven

Nulplusalternatief

Daarnaast is het zogenoemde nulplusalternatief uitgewerkt. Dit alternatief is een nadere uitwerking van een alternatief waarin geen nieuwe weginfrastructuur wordt toegevoegd. Het nulplusalternatief bestaat uit meerdere oplossingsrichtingen die aanvullend kunnen worden toegepast op de A27- en A12- alternatieven. Het nulplusalternatief bestaat uit de volgende onderdelen:

- Maatregelen in het buitengebied om daar doorgaand verkeer verder te belemmeren, in combinatie met een logische set fietsvoorzieningen om het conflict tussen fiets- en autoverkeer op deze wegen te verminderen
- Optimalisatie van mogelijkheden in de route Utrechtseweg (N409) - Laagraven - A12
- Optimalisatie van aansluiting N229 op A12

Onderdeel van het nulplusalternatief is ook het maatregelenpakket Bunnik 2010.

Variant Mereveldseweg met verlengde noordboog

Naar aanleiding van de presentatie van de resultaten aan belangstellenden (25 april 2007) is besloten een extra subvariant van variant 9 (Mereveldseweg) te onderzoeken. De onderzoeksresultaten treft u aan in bijlage 4.

4.3 Effecten fase 1

Onderstaand wordt ingegaan op de verkeers- en milieueffecten van de tracévarianten uit fase 1. De volledige beschrijving is terug te vinden in het bijlagenrapport.

In deze fase van het MER zijn de effecten globaal bepaald. Doel van het onderzoek was voldoende informatie te verzamelen om de kansrijke varianten te kunnen selecteren, dus om de varianten met elkaar te kunnen vergelijken.

Dat houdt in dat nog geen concrete uitspraken worden gedaan over bijvoorbeeld de te verwachten geluidbelasting op een bepaalde woning, of de luchtkwaliteit op een bepaalde plek⁶.

Verkeer

Het nulplusalternatief heeft onvoldoende probleemoplossend vermogen. Een nieuwe weg is dus echt nodig om de verkeersproblemen het hoofd te kunnen bieden.

Om de vraag te kunnen beantwoorden in hoeverre de tracévarianten een oplossing bieden voor de in 2010 te verwachten verkeersproblemen, is getoetst aan de volgende criteria:

1. Afname verkeersdruk op De Staart en de Utrechtseweg
2. Geen grote nadelige effecten op de rijkswegen
3. Afname van verkeer door het buitengebied van Bunnik en Houten
4. Geen toename van verkeer door de kernen van Bunnik en Odijk

De belangrijkste conclusies zijn:

- Uit het onderzoek blijkt dat er geen varianten zijn die op alle beoordelingscriteria goed scoren
- Doorgaand verkeer door de kernen van Bunnik en Odijk blijkt zonder aanvullende maatregelen niet of nauwelijks te verminderen. Dit geldt voor alle varianten
- De varianten 4 (nieuwe aansluiting op de A27 via de Utrechtseweg) en 9a (nieuwe aansluiting op de A12 via de Mereveldseweg) zijn vanuit verkeersoogpunt ongewenst omdat de nieuwe aansluitingen té dicht bij het zeer drukke knooppunt Lunetten zouden komen. Rijkswaterstaat heeft in een brief aangegeven aan deze varianten dan ook geen medewerking te willen verlenen. Deze varianten kunnen daarom niet door naar fase 2
- Van de A27-varianten is variant 2 (Meerpaal / Nieuwe brug) vanuit verkeersoogpunt het beste. Hier wordt een directe, snelle route van Houten naar de snelweg gemaakt, waardoor deze variant op het criterium "afname verkeersdruk op De Staart en de Utrechtseweg" goed scoort. De andere A27-varianten dragen niet of nauwelijks bij aan het oplossen van de gestelde problemen. Dit komt vooral doordat een nieuwe aansluiting op de A27 weinig toegevoegde waarde heeft voor mensen die vanuit Houten naar het oosten moeten; zij zullen de bestaande routes blijven volgen om zo het knooppunt Lunetten te mijden
- Van de A12-varianten zijn de varianten 5 (Oostro(u)msdijkje) en 10 (aansluiting op A12 via Utrechtseweg /Laagraven) het minst gunstig. De route via het Oostromsdijkje naar de A12 ligt aan de rand van het studiegebied en zal als te lang ervaren worden. Daardoor zullen veel mensen de bestaande routes naar de A27 en de A12 blijven volgen.

⁶ In dit hoofdstuk worden de subvarianten (bijvoorbeeld 6a of 6b) alleen genoemd als er een duidelijk onderscheid in de beoordeling van de subvarianten is. Is dat niet het geval, dan wordt volstaan met het noemen van de 'hoofdvariant' (bijvoorbeeld 6)

Kenmerk R002-4498720EMG-pla-V01-NL

Dit geldt overigens ook voor variant 9b (Mereveldseweg / Fort Vechten). Variant 10 vormt een kleine verbetering voor de ontsluiting van Houten, maar levert geen bijdrage aan een verbetering van de situatie in het buitengebied

- Een route die door het midden van het buitengebied loopt, zoals variant 6 (N410/N229) 'trekt' veel verkeer weg van de omliggende wegen in het buitengebied. Langs die nieuwe weg is er natuurlijk een grote toename van verkeer, maar voor het buitengebied als totaal ontstaat er een gunstiger beeld. Voor de ontsluiting van Houten heeft variant 6 ook een licht positief effect
- Ook de bewonersvarianten (7a, 7b en 7c) zorgen voor een verbetering van de aansluiting van Houten op de A12 en trekken verkeer van de andere wegen in het buitengebied weg
- Variant 8 (Rijsbruggerweg) vormt de meest directe en korte route van Houten naar de snelweg. Voor de ontsluiting van Houten is deze variant dan ook het gunstigst. Op het buitengebied van Bunnik heeft deze variant een licht positief effect

Milieu en ruimte

Het gebied rondom Bunnik en Houten, tussen het rijkswegennet, kent een aantal bijzondere waarden. Zo lopen er verschillende ecologische verbindingzones door het gebied, die een beschermde status hebben. Ook zijn er diverse beschermde diersoorten aanwezig, zoals ringslangen, dassen en weidevogels. Daarnaast heeft het gebied een rijke historie, wat zowel ondergronds (archeologie) als bovengronds (cultuurhistorie, landschap) herkenbaar is. De varianten zijn beoordeeld op de volgende (milieu- en ruimte)aspecten:

- Bodem en water
- Archeologie en cultuurhistorie
- Natuur
- Geluid
- Luchtkwaliteit
- Recreatie
- Landbouw (op basis van landbouweffectrapportage)

De belangrijkste conclusies worden hieronder weergegeven. Het nulplusalternatief blijft verder buiten beschouwing; dit alternatief kent alleen lokale milieueffecten.

A27-varianten

De A27-varianten lopen grotendeels op of direct langs bestaande infrastructuur. Bovendien liggen ze vooral in stedelijk gebied. De effecten op het milieu zijn daarom in het algemeen neutraal tot licht negatief. Variant 2 (Meerpaal / Nieuwe brug) doorsnijdt open gebied; uit cultuurhistorisch en landschappelijk oogpunt scoort deze variant daarom slechter. Deze variant leidt wél tot een verbetering van de luchtkwaliteit.

A12-varianten

De A12-varianten hebben vanwege de waarde van het gebied waarin de tracés liggen, grotere negatieve milieugevolgen dan de A27-varianten. De varianten 5a (bestaande Oostro(u)msdijkje) en 10 (Utrechtseweg / Laagraven) volgen grotendeels bestaande weginfrastructuur. Van deze varianten zijn de milieugevolgen dan ook het minst negatief.

Archeologisch, cultuurhistorisch en ecologisch is het buitengebied tussen Houten en Bunnik dermate waardevol, dat iedere ingreep als negatief moet worden beoordeeld. Vanuit landschappelijk oogpunt geldt dit ook, zij het dat de varianten die bestaande infrastructuur of bestaande landschappelijke lijnen volgen beter scoren. Het betreft de varianten 5a (bestaande Oostro(u)msdijkje), en 6a (N410 / Burgweg / N229).

Voor lucht en geluid is onderzocht welke knelpunten er in de autonome situatie (de situatie waarin geen nieuwe verbindingsweg wordt aangelegd) voorkomen en in welke mate deze knelpunten worden beïnvloed. Daarnaast is onderzocht of in de betreffende varianten nieuwe knelpunten voor de beide onderdelen (lucht en geluid) ontstaan. Gesteld kan worden dat voor zowel de geluidssituatie als de luchtsituatie in het studiegebied er plaatselijke verslechtingen en verbeteringen optreden, maar dat nergens nieuwe overschrijdingen van de grenswaarden voor de luchtkwaliteit of extreem hoge geluidswaarden optreden.

Er zijn ook enkele positieve effecten. De ontlasting van de wegen in het buitengebied van Bunnik zorgt voor veiligere en aantrekkelijkere fietsroutes over die wegen. Dit geldt vooral voor de varianten 6 (N410 / Burgweg - N229) en 7 (Bewonersvarianten). De varianten 8 (Rijsbruggerweg) en 9a (Mereveldseweg Lunetten) hebben een positief effect op de luchtkwaliteit in het totale studiegebied, omdat een aantal bestaande knelpunten kleiner wordt.

Conclusies

Vanwege de gunstige effecten op de ontsluiting van Houten en het buitengebied van Bunnik / Houten zijn vanuit verkeersoogpunt de volgende varianten relatief het beste:

- Variant 2 (Meerpaal / Nieuwe brug)
- Variant 6 (N410 / Burgweg - N229)
- Variant 7 (Bewonersvarianten)
- Variant 8 (Rijsbruggerweg)

Vanuit milieuoogpunt kan worden gesteld dat de A27-varianten minder nadelig zijn voor het milieu dan de A12-varianten. De meest nadelige milieugevolgen worden veroorzaakt door de varianten 5b (Oostrumsdijkje), 6 (N410/Burgweg) en 7 (Bewonersvarianten N229).

Kenmerk R002-4498720EMG-pla-V01-NL

Samenvattende tabellen
A27-alternatief

	Kanaaldijk Zuid	Meerpaalweg / Nieuwe brug	Meerpaalweg / Nieuwe brug	Kanaal regionaal	Aansluiting N409 / A27
Effecten / variant	1	2a	2b	3	4
Geluid	0	0	0	0	0/-
Luchtkwaliteit	0	+	+	0/+	0/-
Bodem en water	0	0	0	0	0
Archeologie	0	0	0	--	0/-
Cultuurhistorie	0	--	--	0/-	0
Landschap	0/-	-	-	0/-	0
Ecologie	0/-	0/-	0/-	0/-	0
Recreatie	0	0	0	0/+	0/+

A12-alternatief

	Oostro(u)msdijkje / N229	Oostro(u)msdijkje / N229	N410 / Burgweg / N229	N410 / Burgweg / N229	Bewonersvariant N229	Bewonersvariant N229	Bewonersvariant N229	Rijsbruggerweg	Rijsbruggerweg	Merelveldseweg / Lunetten	Merelveldseweg / Fort Vechten	Aansluiting Utrechtseweg / Laagraven
Effecten / variant	5a	5b	6a	6b	7a	7b	7c	8a	8b	9a	9b	10
Geluid	0	0	0	0	0/+	0/+	0/+	0	0	0/+	0	0
Luchtkwaliteit	0	0	0	0	0/+	0/+	0/+	+	+	+	0/+	0/-
Bodem en water	0	0	0	0	0/-	0	0	0/-	0/-	0	0	0
Archeologie	-	-	-	-	--	-	-	--	-	-	--	-
Cultuurhistorie	0	--	--	--	--	-	-	--	--	-	--	-
Landschap	0/-	--	-	0/-	-	--	--	-	-	0	0	0
Ecologie	-	-	-/-	-/-	--	--	--	-/-	-/-	-	-	0/-
Recreatie	0/+	0/+	+	+	+	+	+	0/+	0/+	0/-	0/-	0

4.4 Trechtering

De stuurgroep heeft ermee ingestemd dat alle varianten die verkeerskundig gezien het beste scoren, mee te nemen naar de tweede fase. Andere zaken, zoals de kosten of de milieueffecten, heeft de stuurgroep dus in dit stadium nog niet laten meewegen.

Het betreft de volgende zes varianten:

- Meerpaal / Nieuwe brug
- Rijsbruggerweg
- Raaphof west
- Raaphof oost
- N410 - bestaande N229
- N410 - omgelegde N229

Relatie met de richtlijnen

In de richtlijnen voor het MER hebben de raden van Bunnik en Houten in november 2006, als bevoegd gezag, op voorhand aangegeven welke varianten meegenomen moeten worden in de tweede fase, te weten:

- Rijsbruggerweg
- N410 / N229
- 'Bewonersvariant'
- Mereveldseweg.

In de richtlijnen is aangegeven dat voor de Rijsbruggerweg twee tracévarianten onderzocht moeten worden in fase 2 van het MER. Om onderstaande redenen is besloten is om van het Rijsbruggerwegtracé alleen de oostelijke variant (8a) verder uit te werken.

- Variant 8b leidt tot knelpunten voor de bereikbaarheid van de woningen en bedrijven langs de Rijsbruggerweg en de Tureluurweg. Er zouden aanvullende onderliggende wegen nodig zijn om woningen en bedrijven goed te ontsluiten. In variant 8a worden de bestaande wegen rustiger, en dus veiliger voor fietsers, en blijven woningen en bedrijven goed bereikbaar
- Variant 8b loopt op kortere afstand van een aantal woningen langs genoemde wegen, variant 8a is vanuit het lokale woon- en leefmilieu veel gunstiger
- De aansluiting van variant 8a kan beter wat zuidelijker op de Rondweg van Houten aansluiten dan in fase 1 van het MER is aangegeven, om de weg om een waardevol archeologisch gebied in de hoek van de Binnenweg te leiden
- Daarnaast is van invloed dat het waterbedrijf vergevorderde plannen heeft voor investeringen aan de westzijde van het huidige puttenveld

Bij de Mereveldseweg-variant is daarbij aangegeven, dat deze alleen bij 'voldoende kansrijk' hoeft te worden meegenomen.

Kenmerk R002-4498720EMG-pla-V01-NL

Uit de resultaten van de eerste fase MER blijkt nu dat de 'Mereveldseweg-variant' verkeerskundig niet kansrijk is. Met name vanwege de ligging in het invloedsgebied van knooppunt Lunetten. De resultaten van het onderzoek worden ondersteund door Rijkswaterstaat Utrecht. De 'Mereveldseweg-variant' wordt niet verder meegenomen in de tweede fase van het MER A12 SALTO. Daarentegen is de variant Meerpaal / Nieuwe brug uit verkeerskundig oogpunt juist wél kansrijk gebleken. Deze is toegevoegd.

De onderzochte extra variant (aansluiting op de A12 met een verlengde noordboog verder van knooppunt Lunetten) blijkt beter te functioneren dan de variant met een aansluiting dichterbij Lunetten. De vertragingen die worden opgelopen op de A12 treden echter op in beide spitsen en zijn aanmerkelijk hoger dan in de overige varianten. De variant is daarom niet meegenomen in fase 2.

Kenmerk R002-4498720EMG-pla-V01-NL

5 Tracévarianten fase 2

5.1 Tracévarianten fase 2

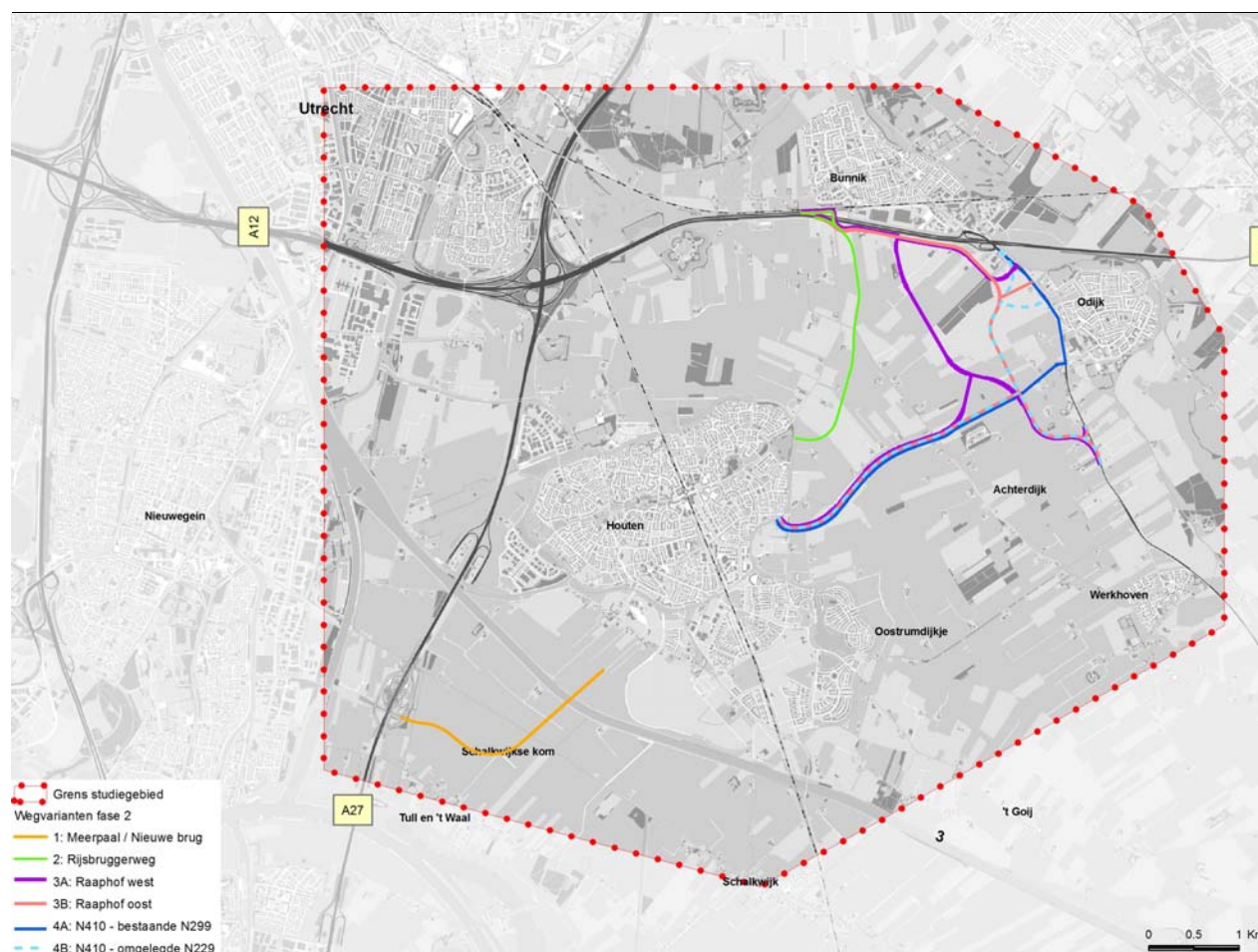
Als resultaat van fase 1 is een zestal varianten benoemd die in fase 2 nader zijn uitgewerkt. De naamgeving en nummering van de varianten is aangepast en is als volgt:

1. Meerpaal / Nieuwe brug
2. Rijsbruggerweg
- 3a. Raaphof west
- 3b. Raaphof oost
- 4a. N410 - bestaande N229
- 4b. N410 - omgelegde N229

De verschillende varianten zijn weergegeven in figuur 5.1. Voor de varianten zijn schetsontwerpen opgesteld en is een globale kostenraming gemaakt. Voorafgaand hieraan zijn in een workshop met de projectgroep A12 SALTO de tracés van de varianten geoptimaliseerd. Onderstaand is een verkeerskundige beschrijving van de varianten opgenomen. Let wel: het is een beschrijving van de tracévarianten en niet van de werkelijke uitvoeringssituatie. In het bijlagenrapport zijn de schetsontwerpen opgenomen. In de uitwerking van een voorkeursvariant in het kader van het bestemmingsplan wordt er vanuit gegaan dat het tracé maximaal 50 meter aan weerszijden kan verschuiven.

De schetsontwerpen zijn nog geen definitieve ontwerpen voor de weg en zijn primair bedoeld om de verschillende milieueffecten inzichtelijk te maken. De gekozen variant zal in het kader van het bestemmingplan worden uitgewerkt tot een definitief ontwerp.

In tegenstelling tot hetgeen in de richtlijnen is aangegeven is in dit MER ervan uitgegaan dat de nieuwe weg onder de Achterdijk doorloopt (ongelijkvloers), onder andere vanwege hoogteligging en verkeersveiligheid. Bij de uitwoning in bestemmingsplannen moet de keuze nog definitief gemaakt worden. Naar verwachting zullen de effecten bij ongelijkvloerse kruising minder groot zijn.



Figuur 5.1 Overzicht tracévarianten fase 2

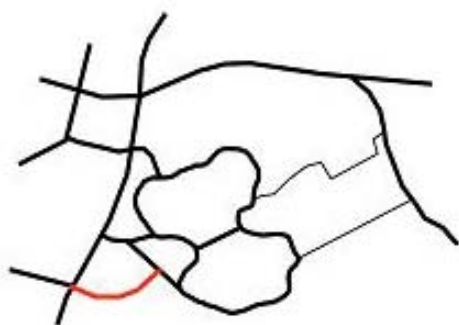
Voor alle varianten geldt ten aanzien van de nieuwe weg een aantal algemene uitgangspunten:

- De 'nieuwe weg' is uitgevoerd als gebiedsontsluitingsweg 80 km/h
- De weg heeft twee rijstroken (één per richting)
- Landbouwverkeer maakt geen gebruik van de nieuwe weg, maar van (bestaande) parallelwegen
- Langs de weg worden fietspaden aangelegd, tenzij het fietsverkeer op parallelle wegen kan worden afgewikkeld
- Een nieuwe weg wordt in principe niet gekoppeld aan de bestaande wegen in het buitengebied om het ontstaan van nieuwe kortsluitingen (sluiproutes) te voorkomen
- Erven worden ontsloten op de parallelwegen. Op de nieuwe ontsluitingswegen wordt het aantal aansluitingen geminimaliseerd.

5.2 Tracévariant 1: Meerpaal / Nieuwe brug

De variant Meerpaal/Nieuwe brug is een variant vanaf De Rede in Houten naar de bestaande aansluiting Het Klooster/A27 met een nieuwe brug over het Amsterdam- Rijnkanaal. De nieuwe weg wordt aangesloten op de meest oostelijk gelegen rotonde op De Rede.

Langs de nieuwe weg wordt een fietspad gerealiseerd. Voor fietsers ontstaat hierdoor een directe fietsverbinding tussen Nieuwegein en Houten. Het fietspad sluit in Houten aan op de hoofdfietsroute (Veerwagenweg).



Figuur 5.2 Tracévariant Meerpaal / Nieuwe brug

5.3 Tracévariant 2: Rijsbruggerweg

De Rijsbruggerweg-variant ligt ten noordoosten van Houten en heeft een nieuwe halve aansluiting op de A12 tussen knooppunt Lunetten en aansluiting Bunnik. Verkeer kan bij deze aansluiting van en naar Utrecht. In de variant is geen verbindingsweg ten zuiden van de A12 opgenomen en de bestaande parallelweg is niet aangesloten op het nieuwe tracé. Tevens is geen verbinding met De Baan van Fectio gemaakt.

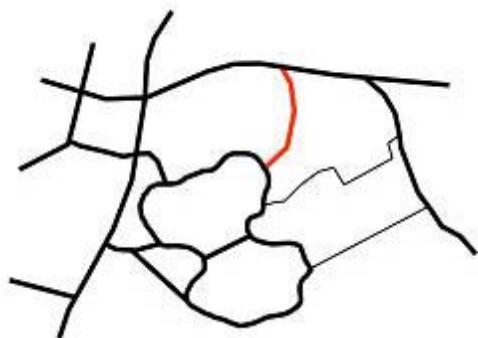
Als uit te werken variant is uitgegaan van een oostelijke ligging ten opzichte van het waterbergingsgebied⁷. De nieuwe weg is een directe verbinding tussen de Rondweg van Houten en de A12. De bestaande wegen in het buitengebied (Achterdijk, Rijsbruggerweg, Tureluurweg, Parallelweg) worden niet aangesloten om het aantal aansluitingen op de weg te beperken en om te voorkomen dat er nieuwe sluiproutes door het buitengebied ontstaan. De kruising met de Achterdijk wordt ongelijkvloers opgelost.

De aansluiting van de nieuwe weg op de Rondweg en de A12 moet voldoende capaciteit hebben.

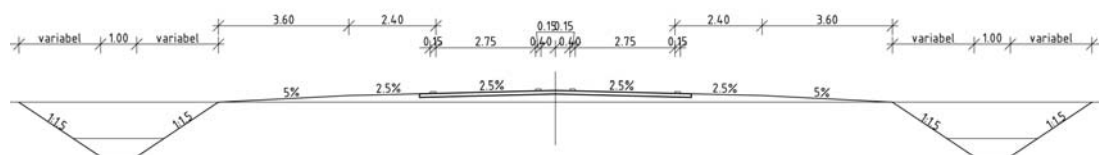
⁷ Voor deze tracévariant zijn meerdere opties onderzocht. In bijlage 5b zijn deze beschreven en is onderbouwd hoe de keuze voor deze variant tot stand is gekomen

Op de aansluiting met de Rondweg is daarom rekening gehouden met een door verkeerslichten geregelde kruising. Voor de aansluiting met de A12 is voor een conflictvrije aansluiting gekozen. De verkeersstromen van en naar Houten kruisen elkaar niet, waardoor er voor de verkeersafwikkeling geen probleem ontstaat.

Op de aansluiting A12 wordt rekening gehouden met een fietspad in twee richtingen om de A12 te kruisen. Fietsers hoeven geen gebruik meer te maken van de bestaande loopbrug over de A12. Deze is dan overbodig en komt wellicht te vervallen. Tussen de A12 en Houten maken de fietsers gebruik van de bestaande wegen (Achterdijk, Rijsbruggerweg, Tureluurweg). Langs de nieuwe weg worden dan ook geen fietspaden aangelegd.



Figuur 5.3 Tracévariant Rijsbruggerweg



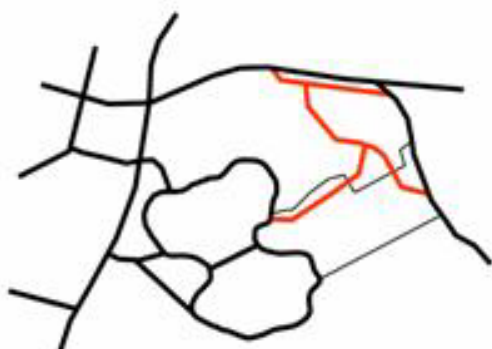
Figuur 5.4 Principedwarsprofiel (maatvoering in meters) tracévariant Rijsbruggerweg (Meerpaal/ Nieuwe brug, Raaphof oost en N410 – omgelegde N229)

5.4 Tracévariant 3a: Raaphof west

Variant 3a volgt het tracé van de N410-varianten voor het deel tussen de Rondweg Houten en de Achterdijk. De weg sluit aan op een verlegde N229 die ten westen van het Raaphofse bos aansluit op een parallelweg ten zuiden van de A12.

Kenmerk R002-4498720EMG-pla-V01-NL

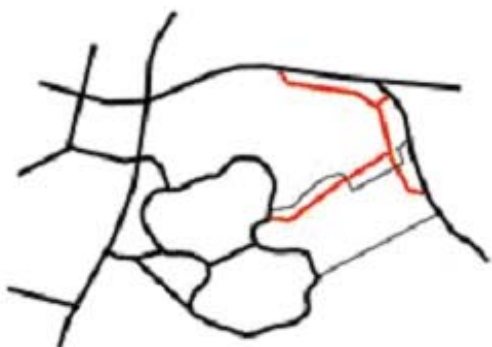
De parallelweg is een verbinding tussen een nieuwe halve aansluiting op de A12 (conform variant 2) en de bestaande aansluiting van de N229 op de A12 (afslag Bunnik 19). Ook in deze variant wordt de kruising met de Achterdijk en de Burgweg ongelijkvloers opgelost.



Figuur 5.5 Tracévariant Raaphof west

5.5 Tracévariant 3b: Raaphof oost

De variant 3b is vergelijkbaar met variant 3a, met het verschil dat de nieuwe weg in deze variant ten oosten van het Raaphofse Bos wordt gerealiseerd. Voor de overige delen is de variant gelijk aan de variant Raaphof west.

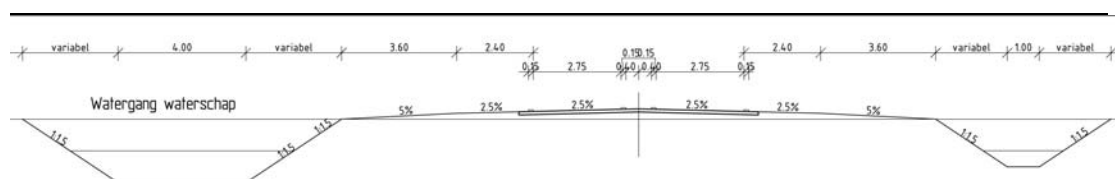


Figuur 5.6 Tracévariant Raaphof oost

5.6 Tracévariant 4a: N410 - bestaande N229

De variant 4a N410 - bestaande N229 verbindt de N410 met de N229 richting de A12. Uitgangspunt voor de uitwerking is een nieuwe weg ten zuiden van de Houtenseweg en noordelijk van de Burgweg. De bestaande wegen blijven in gebruik voor het ontsluiten van de aansluitende percelen, het landbouwverkeer en het fietsverkeer.

De nieuwe weg wordt aangesloten op de Rondweg Houten ten zuiden van de fietstunnel in de Binnenweg. Op zowel de aansluiting met de Rondweg als de aansluiting op de N229 wordt uitgegaan van een verkeersregelinstallatie. Op de aansluiting van de nieuwe weg met de N410 wordt de capaciteit op het kruispunt uitgebreid door de aanleg van extra opstelstroken.

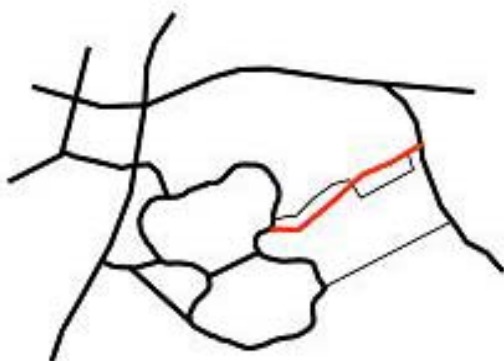


Figuur 5.7 Principedwarsprofiel (maatvoering in meters) tracévariant N410 - bestaande N229 (en Raaphof west)

Voor de aansluiting van de nieuwe weg op de Rondweg Houten worden voor het auto- en fietsverkeer ook extra maatregelen getroffen:

- Het bestaande kruispunt Rondweg - Kruisweg komt te vervallen
- De Kruisweg en de Binnenweg worden zuidelijker aangesloten op de nieuwe weg
- In de Binnenweg wordt een fietstunnel gemaakt onder de nieuwe weg door

De kruisingen van de Achterdijk wordt ongelijkvloers uitgevoerd om het aantal aansluitingen op de nieuwe weg te beperken en fietsers en landbouwverkeer de weg ongelijkvloers te laten kruisen. De Burgweg wordt gelijkvloers op de nieuwe weg nabij de aansluiting op de N229 aangesloten met een tweerichtingsfietspad aan de zuidzijde van de nieuwe weg.

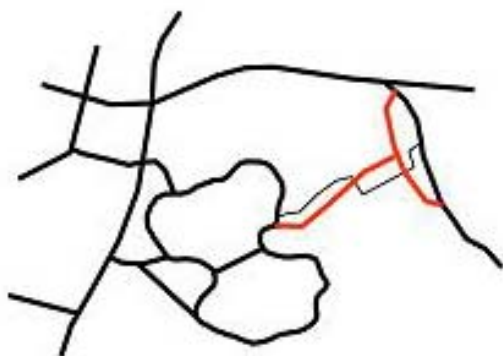


Figuur 5.8 Tracévariant N410 - bestaande N229

Kenmerk R002-4498720EMG-pla-V01-NL

5.7 Tracévariant 4b: N410 - omgelegde N229

De variant 4b is voor het deel van de N410 vanaf de Rondweg Houten tot aan de Achterdijk gelijk aan variant 4a. Het verschil is dat de N229 ten zuidwesten van Odijk in westelijke richting omgelegd wordt. De doorgaande verkeersstroom op de N229 wordt omgeleid en de bestaande route langs de kern van Odijk verandert in een interne wijkontsluitingsweg (50 km/h) met voornamelijk Odijks verkeer. De omgelegde N229 sluit voor de aansluiting met de A12 (afslag Bunnik 19) weer aan op het huidige tracé. De Burgweg kruist de nieuwe weg ongelijkvloers.



Figuur 5.9 Tracévariant N410 - omgelegde N229

Kenmerk R002-4498720EMG-pla-V01-NL

6 Effecten verkeer

Dit hoofdstuk beschrijft de effecten van de zes tracévarianten voor de verbeterde aansluiting van Houten op het rijkswegennet voor verkeer ten opzichte van de referentiesituatie (huidige situatie met autonome ontwikkelingen). Doel van de effectbeschrijving is om het probleemoplossend vermogen van de varianten voor verkeer in beeld te brengen.

6.1 Toelichting op effectbeschrijving

De beschreven effecten zijn afgezet tegen de referentiesituatie (huidige situatie en autonome ontwikkeling). Voor elk van de aspecten wordt de beschrijving afgerond met een tabel waarin de gevolgen van de alternatieven zijn samengevat en gewaardeerd. Hierbij worden de volgende waarderingscijfers gebruikt:

- - belangrijk negatief effect
- negatief effect
- 0/- licht negatief effect
- 0 geen effect (neutraal)
- 0/+ licht positief effect
- + positief effect
- ++ belangrijk positief effect

In de verschillende effectbeschrijvingen staan de relevante effecten centraal. Aan de neutrale effecten zal minder aandacht worden besteed.

6.2 Verkeer en vervoer

Conform de richtlijnen wordt aandacht geschonken aan de verkeersstromen in het studiegebied en de belangrijkste autovervoersstromen. Verder wordt ingegaan op de effecten die optreden voor de verkeersafwikkeling tijdens de spitsuren en wordt beschreven op welke wegvakken en kruispunten congestie optreedt.

Uit de probleemanalyse (autonome situatie) is naar voren gekomen dat de verkeersdruk in het buitengebied te hoog is, waardoor verkeersveiligheids- en leefbaarheidsknelpunten ontstaan. Daarnaast worden verkeersleefbaarheids- en verkeersveiligheidsknelpunten geconstateerd in de kernen van Bunnik en Odijk als gevolg van een te hoge verkeersdruk op wegen die daarvoor niet zijn ingericht (bijvoorbeeld de Koningin Julianalaan). De effecten hiervan zijn in de varianten onderzocht.

In paragraaf 6.3 wordt ingegaan op het gebruik van de infrastructuur en de veranderde verkeersstromen in de varianten ten opzichte van de autonome situatie. Vervolgens worden in paragrafen 6.4, 6.5 en 6.6 de effecten op de verkeersafwikkeling, de effecten in het buitengebied en de kernen van Bunnik en Odijk beschreven. Een uitgebreide beschrijving van de effecten is terug te lezen in het (afzonderlijke) bijlagerapport 'Verkeersonderzoek deel 2'.

6.3 Gebruik van de infrastructuur

Verbeteringen van het openbaar-vervoernetwerk en het fietsnetwerk bieden geen oplossing voor het verkeersprobleem in het studiegebied. Wel zijn er in alle varianten maatregelen benoemd voor een optimalisatie van de netwerken. De grote verschillen tussen de varianten treden op voor het autoverkeer.

De varianten Meerpaal / Nieuwe brug (1) en Rijsbruggerweg (2) hebben significante verschillen op de rijkswegen, de ontsluitingswegen van Houten en op de hoofdwegenstructuur van Houten (Rondweg en de Koppeling). De verschillen op de N229 en de wegen in het buitengebied zijn ten opzichte van de andere varianten klein. In de kernen van Bunnik en Odijk treden zeer beperkte verschillen op.

Bij de varianten Raaphof west (3a), Raaphof oost (3b), N410-bestaande N229 (4a) en N410 - omgelegde N229 (4b) treden voornamelijk verschillen op in het buitengebied van Bunnik en op de N229. Dit komt vooral door de aanleg van alternatieve verbindingen voor de N410 en de N229, waardoor verkeer onttrokken wordt aan parallelroutes, zoals het Oostro(u)msdijkje. De verschillen in verkeersintensiteiten in de kernen van Bunnik en Odijk zijn relatief klein en komen voor op de Koningin Julianalaan en de Odijkerweg.

6.4 Effecten van de verkeersafwikkeling in het studiegebied

6.4.1 Beoordelingscriteria

De verkeersafwikkeling wordt beoordeeld op basis van:

- Effecten op het hoofdwegennet
- Effecten op het onderliggende wegennet
- De reistijden op vier routes

Effecten op het rijkswegennet

De varianten sluiten op verschillende manieren aan op het rijkswegennet. Verstoring van de verkeersstromen op het hoofdwegennet kan leiden tot ernstige filevorming. Dit zou grote effecten hebben op de bereikbaarheid van de regio en het verkeer dat de A12 en A27 vanuit de regio wil oprijden. Het effect op het hoofdwegennet wordt beoordeeld op basis van de files die worden geconstateerd in de varianten. Beoordeeld wordt in hoeverre de files zich oplossen en/of er nieuwe files ontstaan.

Kenmerk R002-4498720EMG-pla-V01-NL

Hiervoor wordt gebruik gemaakt van het aantal voertuigverliesuren dat op de hoofdwegen ten gevolge van de filevorming ontstaat. Voertuigverliesuren worden berekend door de extra reistijd te vermenigvuldigen met het aantal voertuigen dat de extra reistijd ondervindt.

Effecten op het onderliggende wegennet

In de autonome situatie is op verschillende plaatsen filevorming geconstateerd. Beoordeeld wordt in hoeverre de files zich oplossen en/of er nieuwe files ontstaan. De beoordeling vindt plaats op basis van de filelengte uit de dynamische toedeling van het verkeersmodel. In ieder geval worden de bestaande knelpunten (de ontsluitingswegen van Houten, de Rondweg van Houten en de verkeersproblematiek op de N229) beschouwd.

De reistijden op routes

Door filevorming treedt vertraging op voor het verkeer. Op basis van reistijden is bepaald in welke mate de file voor vertraging zorgt. De reistijd wordt vervolgens beoordeeld op verbeteringen of verslechtingen in minuten ten opzichte van de autonome situatie.

Maatgevende periode voor de verkeersafwikkeling

De beoordeling is uitgevoerd voor het hoofdwegennet in de ochtendspits en de avondspits. Voor het onderliggende wegennet is alleen de ochtendspits onderzocht, omdat in die periode de grootste vertragingen optreden op de ontsluitingswegen van Houten en op de aansluiting N229/A12. Daarnaast staan in de ochtendspits de files op de A12 en de A27 ter hoogte van Bunnik en Houten (in de avondspits staan de files op de Ring).

In figuur 6.1 en 6.2 zijn de effecten op het hoofdwegennet in respectievelijk de ochtend- en avondspits inzichtelijk gemaakt. In figuur 6.3 zijn de effecten op het onderliggende wegennet in de ochtendspits weergegeven. De oranje balk geeft de locatie en lengte aan waar filevorming optreedt. Met een groene cirkel is een positief effect van de variant ten opzichte van de autonome situatie aangegeven en met een rode cirkel een negatief effect.

6.4.2 Effecten op het rijkswegennet

In de variant Meerpaal/ Nieuwe brug (1) treedt er een lichte verbetering op in de filelengte, maar neemt tegelijkertijd het aantal voertuigverliesuren beperkt toe. De oorzaak hiervan is dat de file op de A27 in de ochtendspits verschuift van voor de aansluiting Houten naar een intensere file voor het knooppunt Lunetten. In de avondspits treedt in deze variant geen verschil op met de autonome situatie, waardoor de effecten over beide spitsperioden vergelijkbaar zijn aan de autonome situatie.

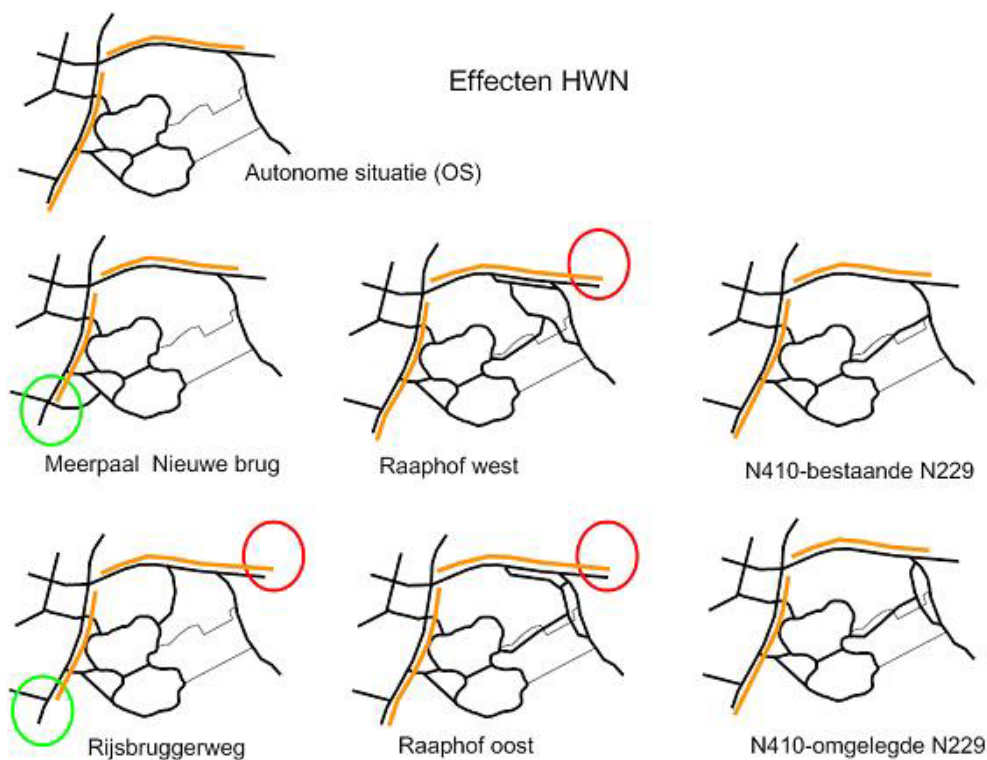
In de variant Rijsbruggerweg (2) ontstaat in de ochtendspits een lange file op de A12 en een kortere file op de A27 (resultaat 65% meer voertuigverliesuren).

In de avondspits treedt in tegenstelling tot de overige varianten een verbetering op. De verbetering ontstaat doordat de file op de A27 in zuidelijke richting voor knooppunt Lunetten oplost. Tevens wordt de file op de A12 beperkt korter.

Bij de variant Raaphof west (3a) ontstaat een langere file op de A12 wat een grote toename van het aantal voertuigverliesuren tot gevolg heeft. In de avondspits wordt de file op de A27 langer, met als gevolg een beperkte toename van het aantal voertuigverliesuren.

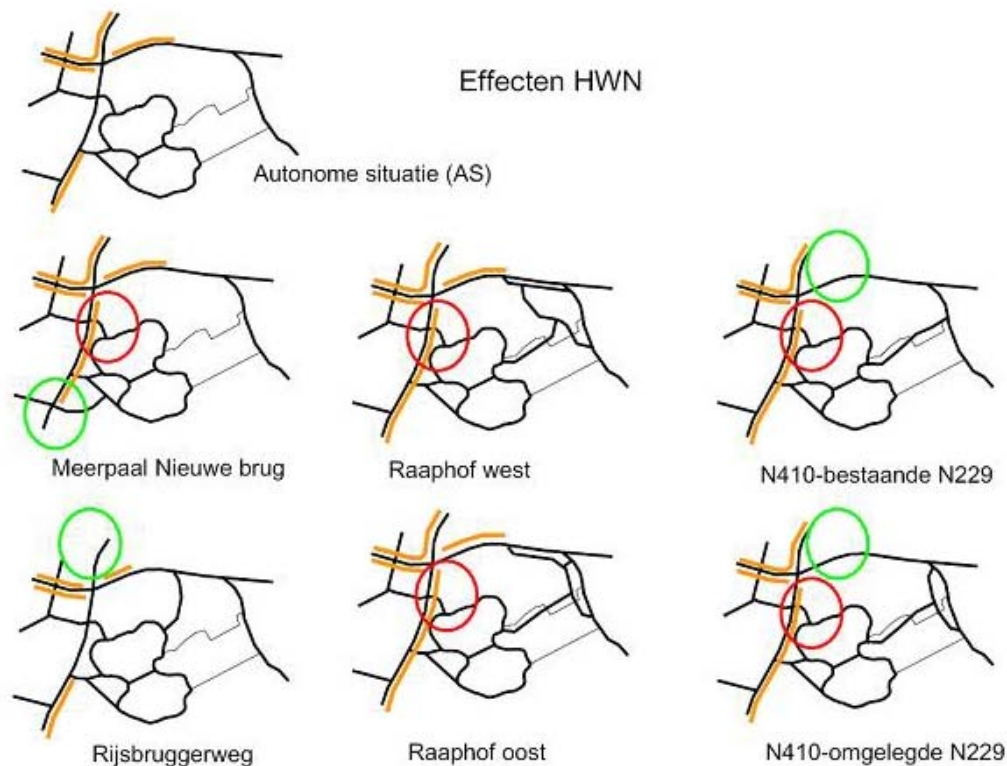
In de varianten N410-bestaande N229 (4a) en N410-omgelegde N229 (4b) ontstaat in de avondspits op de A27 een verschuiving van de file. Dit heeft een beperkte toename van het aantal voertuigverliesuren tot gevolg. In de ochtendspits ontstaat geen verslechtering.

In het kader van A12 SALTO zijn in een eerdere studie 'Netwerkanalyse/Verkenning Ring Utrecht' de effecten van een nieuwe ontsluitingsweg van Houten op de A27 (aansluiting Nieuwegein) en op de A12 (tussen Bunnik en knooppunt Lunetten) onderzocht. Uit dit onderzoek, met het planjaar 2020, blijkt dat een aansluiting op de A12 een groot positief effect heeft op de netwerkprestatie in de avondspits en een klein negatief effect in de ochtendspits. Uit een vergelijking van de onderzoeksresultaten uit het MER blijkt dat deze resultaten in lijn liggen met de conclusie van de studie. Dit houdt in dat verwacht mag worden dat de negatieve effecten die in het MER worden berekend voor de varianten met een nieuwe halve aansluiting op de A12 (varianten 2, 3a en 3b) in de toekomst waarschijnlijk elders op de Ring Utrecht wordt gecompenseerd. Dit effect wordt niet meegenomen in de beoordeling van de varianten in het MER.



Figuur 6.1 Vertragingen op het hoofdwegennet in de ochtendspits

In de varianten N410-bestaande N229 (4a) en N410-omgelegde N229 (4b) ontstaat een verbetering op de A12. De korte file voor knooppunt Lunetten lost in de autonome situatie op.



Figuur 6.2 Vertragingen op het hoofdwegennet in de avondspits

6.4.3 Effecten op het onderliggende wegennet

Op het onderliggend wegennet is duidelijk onderscheid te maken waar de effecten optreden. In de varianten Meerpaal / Nieuwe brug (1) en Rijsbruggerweg (2) treden de effecten op het Houtense wegennet op. In de overige varianten ontstaan de effecten op de N229. Hiermee wordt tevens de vraag beantwoord welke effecten een oplossend vermogen hebben voor de ontsluitingsproblematiek van Houten en welke voor de N229.

Variant Meerpaal / Nieuwe brug (1)

In de tracévariant Meerpaal / Nieuwe brug (1) nemen de vertragingen op De Staart toe en wordt de file op de Rondweg langer. Het functioneren van de Rondweg Houten komt onder druk te staan, en daarmee het verkeerssysteem van Houten. De variant heeft alleen maar een effect voor het verkeer van Houten naar het zuiden. Dit blijkt uit de analyse van de reistijden. De reistijden van Houten richting Utrecht worden in deze variant (beperkt) langer.

Variant Rijsbruggerweg (2)

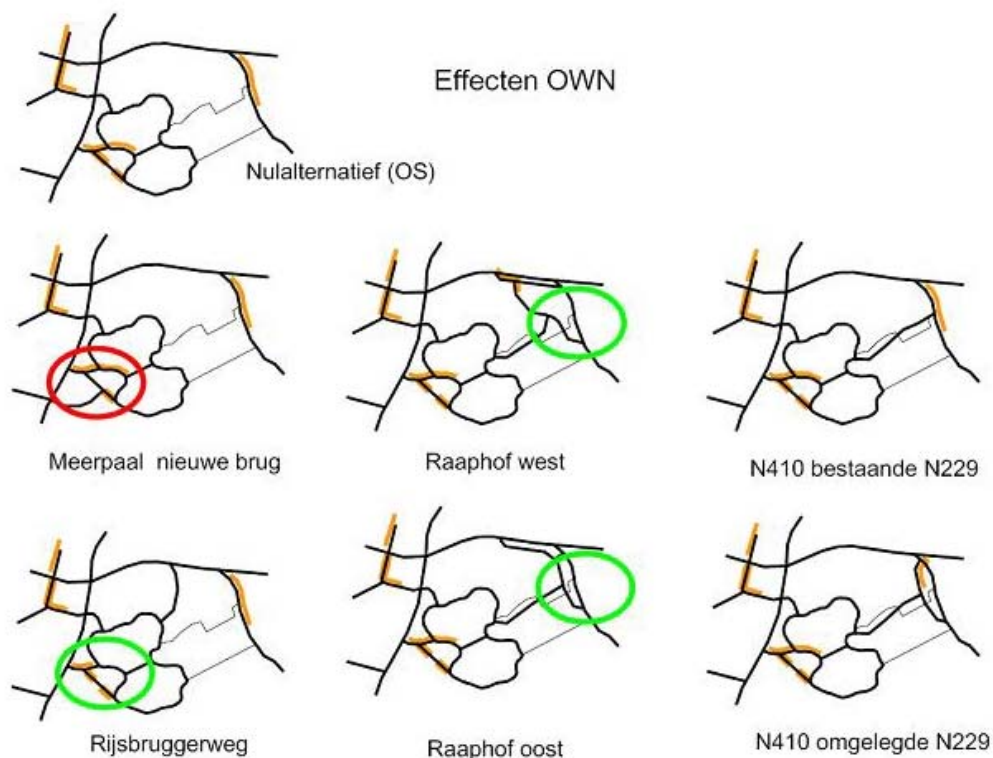
De tracévariant Rijsbruggerweg (2) heeft een positief effect op de verkeersafwikkeling op de Rondweg en de ontsluitingswegen van Houten. Het verkeer vanuit Houten oost (ten oosten van het spoor) krijgt een alternatieve route richting Utrecht, waardoor de verkeersdruk op De Staart en de Utrechtseweg en de noordelijke delen van de Rondweg afnemen. Belangrijk effect is dat de file op de Staart korter wordt, waardoor de terugslag op de Rondweg, die in de autonome situatie bestaat, wordt opgelost. Uit de reistijden blijkt dat op alle routes vanuit Houten een verbetering van de reistijd optreedt. Dit geldt dus niet alleen voor de routes naar Utrecht, maar bijvoorbeeld ook voor de route naar Nieuwegein (over De Staart).

Varianten Raaphof west (3a) en Raaphof oost (3b)

De varianten 3a en 3b hebben positieve effecten op de verkeersafwikkeling. Deze treden echter niet op het Houtense wegennet op, maar op de N229. Door het omleiden van drukke verkeersstroom op de N229 naar een nieuwe aansluiting wordt de bestaande aansluiting Bunnik ontlast. De vertragingen bij deze aansluitingen komen dan niet meer voor (in variant 3a ontstaat een vertraging voor de nieuwe aansluiting op de A12). De verbeteringen komen ook tot uitdrukking in de reistijden tussen de N229 en Utrecht. In de variant Raaphof west (3a) ontstaat een verbetering van de reistijd voor het verkeer vanuit Houten oost naar Utrecht.

Varianten N410 - bestaande N229 (4a) en N410-opgewaardeerde N229 (4b)

In de tracévarianten N410 - bestaande N229 (4a) en N410-opgewaardeerde N229 (4b) ontstaan geen effecten op het wegennet van Houten (eerder toename van reistijden dan een afname). Wel wordt de verkeersafwikkeling op de N229 verbeterd als gevolg van het opwaarderen van kruispunten of de wegvakken van de N229. De aansluiting Bunnik is nog niet aangepast, waardoor vertragingen blijven bestaan bij de aansluiting.



Figuur 6.3 Vertraging op het onderliggende wegennet en de ochtendspits

6.4.4 Waardering van de varianten

Geconcludeerd moet worden dat geen enkele variant alle afwikkelingsknelpunten in het studiegebied oplost. Gezien de doelstelling van het MER worden voor de waardering van de varianten de effecten op de ontsluitingswegen van Houten -met uitzondering van de effecten op het hoofdwegennet- zwaarder meegeteld. Met andere woorden de vertragingen op de N229 worden minder zwaar gewaardeerd dan de vertragingen op de ontsluitingswegen van Houten. Ongeacht de keuze voor een tracévariant zijn, op basis van de verkeersafwikkeling en de leefbaarheid, aanvullende maatregelen nodig voor het oplossen van de overige verkeersknelpunten.

In de tabel 6.1 is de waardering voor de verkeersafwikkeling in het studiegebied opgenomen.

Kenmerk R002-4498720EMG-pla-V01-NL

Tabel 6.1 Waardering effecten verkeersafwikkeling

Toetsingskader:	1	2	3a	3b	4a	4b
hoofdwegennet (HWN)	0	0/-	-	0/-	0/-	0/-
onderliggend wegennet (OWN)	0	+	0/+	0/+	0	0
reistijd vanuit Houten	0	+	0	0/+	0	0

6.5 Effecten in het buitengebied

Het buitengebied tussen Bunnik en Houten en de N229 wordt belast met verkeer zonder een bestemming in het gebied zelf. Verkeer tussen Houten, Odijk, Werkhoven, Zeist, Wijk bij Duurstede en de A12 in oostelijke richting maakt gebruik van de bestaande wegen.

In de huidige situatie is gebleken dat de wegen in het buitengebied dit verkeer niet meer kunnen verwerken (verkeersveiligheidsproblemen en stuk gereden bermen). Eén van de doelstellingen van het project is de verkeersdruk (het aantal voertuigkilometers) in het buitengebied te beperken of in ieder geval niet te vergroten. Uit de analyse blijkt dat vooral de varianten met effecten in het oostelijke deel van het studiegebied (3a, 3b, 4a, 4b) zorgen voor een grote afname van de verkeersintensiteiten in dit gebied. De overige varianten hebben geen groot effect en aanvullende maatregelen zijn zeker nodig. Verder wordt opgemerkt dat in alle varianten de streefwaarde niet wordt gehaald en aanvullende maatregelen nodig zijn. De varianten (3a, 3b, 4a, 4b) worden licht positief beoordeeld. In de eindbeelden zijn hiervoor voorstellen gedaan.

Tabel 6.2 Waardering verkeersveiligheid in het buitengebied

Effect/ Tracé	1	2	3a	3b	4a	4b
	Meerpaal / Nieuwe brug	Rijsbruggerweg	Raaphof west	Raaphof oost	N410- bestaande N229	N410- omgelegde N229
Verkeersveiligheid in het buitengebied	0	0	0/+	0/+	0/+	0/+

6.6 Effecten in de kernen van Bunnik en Odijk

Ten gevolge van de tracévarianten kunnen veranderingen optreden in het gebruik van het wegennet van Bunnik en Odijk. Onderzocht is (op basis van het aantal voertuigkilometers op de hoofdwegen binnen de bebouwde kom) in welke mate de verkeersbewegingen binnen de kernen toe- of afnemen. Daarnaast is onderzocht welke effecten op de Koningin Julianalaan in Bunnik (route N229 – Bunnik – Zeist) en de Odijkerweg in Odijk (route N229 – Odijk – Zeist) optreden.

Geconcludeerd moet worden dat de effecten klein zijn en niet onderscheidend voor de varianten. Er worden kleine veranderingen van de verkeersintensiteiten verwacht (toename < 10%) op de Koningin Julianalaan en op de Odijkerweg, waardoor lokaal de situatie kan verslechteren. Over het algemeen kan worden gesteld dat wanneer op de Koningin Julianalaan het verkeer toeneemt het verkeer op de Odijkerweg afneemt en andersom. In de eindbeelden (zie hoofdstuk 10) wordt de problematiek in Bunnik nader onderzocht. De varianten worden neutraal beoordeeld.

Tabel 6.3 Waardering verkeerseffecten in de kern van Bunnik en Odijk

Effect/ Tracé	1 Meerpaal / Nieuwe brug	2 Rijsbruggerweg	3a Raaphof west	3b Raaphof oost	4a N410- bestaande N229	4b N410- omgelegde N229
Verkeersleefbaarheid in Bunnik en Odijk	0	0	0	0	0	0

7 Milieueffecten

In dit hoofdstuk worden de milieueffecten van de tracévarianten in beeld gebracht. De waardering vindt op een wijze plaats die vergelijkbaar is met die van de verkeerseffecten.

7.1 Bodem en water

7.1.1 Beoordelingscriteria

De onderstaande beoordelingscriteria worden voor bodem en water gehanteerd.

Optreden van zettingen

De in het gebied aanwezige deklaag kan zorgen voor zettingen, als grote gewichten op de onderliggende bodem gepositioneerd worden. Door middel van voorbelasting van de grond vóór aanleg van de weg of door afgraving van de deklaag, kunnen de grootste zettingen worden voorkomen. Het grootste risico op zettingen bestaat ter plaatse van de zogenaamde komgronden. Hier is de deklaag (klei en veen) over het algemeen dikker.

Ter plaatse van deze komgronden ligt het maaiveld relatief lager, en de grondwaterstand hoger, waardoor de kans op bijvoorbeeld vorstschade aan de weg groter is, omdat de minimaal benodigde ontwateringsdiepte voor de weg van 0,7/0,8 m niet gehaald wordt. De weg moet daarom ter plaatse van komgronden ook extra worden opgehoogd. Opgemerkt moet worden dat de zettingen alleen ter plaatse van de toekomstige wegen zullen optreden en niet of nauwelijks in het gebied rondom de wegen.

Bodemkwaliteit

Verkeer veroorzaakt verontreiniging van de bodem als gevolg van de verbranding van autobrandstof en slijtage van de rubberbanden en de voertuigen. Via van de weg afstromend hemelwater (runoff) kan dit leiden tot verontreiniging van de bodem langs de wegen. De bovenste 0,3 à 0,5 m van de bodem direct langs de weg zal verontreinigd raken met minerale olie, polycyclische aromatische koolwaterstoffen (PAK's) en zware metalen. Wanneer nieuwe tracés door locaties met bodemverontreinigingen lopen, moeten deze gesaneerd te worden. De tracés mogen niet door het waterwingebied lopen. Ter plaatse van de omliggende beschermingszones zijn extra maatregelen nodig om de runoff op te vangen in speciale infiltratievoorzieningen.

Hierbij kan gedacht worden aan:

- Het opvangen van het hemelwater in wadi's in de berm en vervolgens het hemelwater afvoeren via een drain die onderin de wadi ligt. De drain kan worden aangesloten op de dichtstbijzijnde riolering

- Goten aan weerszijden van de weg, die het hemelwater opvangen en vervolgens afvoeren naar een afgesloten infiltratievoorziening binnen het gedefinieerde grondwaterbeschermingsgebied of infiltreren buiten het grondwaterbeschermingsgebied (zonder afgesloten infiltratievoorziening)

Grondwaterkwantiteit

Het beleid van de provincie Utrecht en het Hoogheemraadschap De Stichtse Rijnlanden (HDSR) is erop gericht om zoveel mogelijk (hemel)water te bergen en te infiltreren in de bodem om het grondwater aan te vullen. Het hemelwater dat afkomstig is van de weg moet, indien mogelijk, nabij de weg in de bodem infiltreren, al dan niet via infiltratievoorzieningen.

Er worden geen permanente grondwateronttrekkingen aangebracht, dus de aanleg van de verbindingsweg tussen Houten en de A27 of A12 heeft in geen van de varianten verdroging rondom de weg tot gevolg. Dit beoordelingscriterium komt daarom bij de effectbeoordeling niet meer aan de orde. Mogelijk is tijdelijk bemaling nodig bij de aanleg van de ongelijkvloerse kruising van het wegtracé ter plaatse van de kruising met de Achterdijk in de varianten 3a, 3b, 4a en 4b.

Grondwaterkwaliteit

De verwachting is dat het grondwater langs geen van de wegtracés verontreinigd zal raken. Uit onderzoeken is gebleken dat de verontreinigingen met minerale olie, zware metalen en PAK's in de eerste 0,3 à 0,5 m door de bodem worden gezuiverd en het grondwater niet wordt belast. Ter plaatse van het grondwaterbeschermingsgebied moeten wel extra maatregelen worden genomen om het risico op verontreiniging van het grondwater door van de weg afstromend hemelwater te minimaliseren. Omdat er geen relevante effecten worden verwacht, komt dit criterium bij de effectbeoordeling niet meer aan de orde.

Oppervlaktewaterkwantiteit

Voor het realiseren van alle wegvarianten zijn plaatselijk omleggingen en/of doorkruisingen van het oppervlaktewatersysteem nodig. Uitgangspunt bij de wegontwerpen is dat de waterafvoer in alle gevallen gewaarborgd wordt. Hiervoor wordt gezorgd door de aanleg van duikers, onderleiders, bruggen, et cetera. Verdere detailuitwerking hiervan vindt plaats nadat een keuze is gemaakt voor één van de tracés. Een positief punt is dat ook enkele bestaande knelpunten in de waterhuishouding kunnen worden opgelost.

Door het verbreden van bestaande wegen, kan het voorkomen dat mogelijk aanwezige watergangen moeten worden gedempt. Het HDSR eist compensatie van de hoeveelheid oppervlaktewater. Dit betekent dat elders binnen het studiegebied extra oppervlaktewater moet worden gegraven.

Oppervlaktewaterkwaliteit

Hemelwater van de weg mag vanwege aanwezige verontreiniging niet direct afgevoerd worden naar het oppervlaktewater, maar moet geïnfiltreerd worden in de berm(en) langs de weg of afgevoerd worden via riolering / kolken langs de weg. Negatieve effecten van de toekomstige wegen op de oppervlaktewaterkwaliteit worden daarom in geen van de tracévarianten verwacht. Dit beoordelingscriterium komt daarom bij de effectbeoordeling niet meer aan de orde.

7.1.2 Effecten bodem en water

Hierna zijn de relevante effecten per variant aangegeven. Neutrale effecten zijn niet vermeld. De waarderingstabel 7.1.3 geeft een overzicht van de score van de verschillende toetsingscriteria voor bodem en water.

Variante 1: Meerpaal / Nieuwe brugOptreden van zettingen

De variant Meerpaal / Nieuwe brug loopt grotendeels over komgronden. De kans op zettingen ter plaatse van deze gronden is groot, zeker ter plaatse van het op te brengen grondlichaam dat nodig is voor de aanleg van de brug over het Amsterdam-Rijnkanaal en de verhoogde aansluiting op de A27. Met voorbelasting kunnen deze zettingen worden versneld, waardoor de restzetting na aanleg van de weg minder zal zijn. Om voldoende drooglegging van de weg te waarborgen en vanwege de zettingsgevoeligheid van het gebied, is vanwege de hoge grondwaterstanden fors extra ophoging van het grondlichaam ter plaatse van de weg nodig. Dit is negatief gewaardeerd. Weg en brug zullen tot grote diepte onderheid moeten worden. Bekend is dat de huidige wegen gefundeerd zijn op palen die ruim 15 meter onder het maaiveld reiken.

Bodemkwaliteit

De bovenste 0,3 à 0,5 m van de bodem direct langs de weg zal verontreinigd raken met minerale olie, polycyclische aromatische koolwaterstoffen (PAK's) en zware metalen. Dit is licht negatief gewaardeerd.

Oppervlaktewaterkwantiteit

Bij het tracé Meerpaal / Nieuwe brug is een brug nodig over het Amsterdam-Rijnkanaal. Er wordt van uitgegaan dat er geen pijlers in het kanaal komen te staan, en er dus geen consequenties zijn voor de waterafvoer. Het wegtracé kruist de Schalkwijkse Wetering. Ook hier is een brug nodig om het water te passeren. De Schalkwijkse Wetering moet doorvaarbaar blijven met een doorvaarhoogte van tenminste 2,5 m.

Variant 2: Rijsbruggerweg

Bodemkwaliteit

Het verkeer op de weg veroorzaakt een lichte verontreiniging van de bodem langs het tracé. Waar het tracé door het grondwaterbeschermingsgebied en het 100-jaars aandachtsgebied van de waterwinning loopt, worden infiltratievoorzieningen aangelegd, zodat verontreiniging van de bodem en grondwater wordt voorkomen.

Oppervlaktewaterkwantiteit

Het HDSR geeft aan dat bij de aanleg van deze variant een knelpunt in het oppervlaktewatersysteem kan worden opgelost. De werkzaamheden voor de aanleg van de weg kunnen gecombineerd worden met de verbreding / vervanging van de duiker onder de snelweg A12. Dit is licht positief gewaardeerd. Wellicht moet voor de aanleg van de weg wel een stuw verplaatst worden. Het HDSR wil de stuw in het kader van het Watergebiedsplan verplaatsen in verband met het verbeteren van de waterafvoer. Door langs de weg een nieuwe sloot te graven kan de waterafvoer in dit gebied verbeteren.

Variant 3a: Raaphof west

Bodemkwaliteit

Ook dit tracé leidt tot een lichte verontreiniging van de bodem. De variant loopt deels door het grondwaterbeschermingsgebied en het 100-jaars aandachtsgebied van de drinkwaterwinning Bunnik. Hier moeten maatregelen genomen worden om het afspoelende hemelwater van de weg op te vangen in speciaal aangelegde infiltratievoorzieningen, zodat op dit deel van de tracés geen verontreiniging van de bodem optreedt.

Oppervlaktewaterkwantiteit

Het HDSR geeft aan dat bij de aanleg van deze variant een knelpunt in het oppervlaktewatersysteem kan worden aangepakt. Het betreft de aanleg van een grotere duiker onder de A12 en een grotere duiker onder de Kromme Rijn. Dit is licht positief gewaardeerd.

Variant 3b: Raaphof oost

Bodemkwaliteit

Ook dit tracé leidt tot een lichte verontreiniging van de bodem. De variant loopt deels door het grondwaterbeschermingsgebied en het 100-jaars aandachtsgebied van de drinkwaterwinning Bunnik.

Kenmerk R002-4498720EMG-pla-V01-NL

Hier moeten maatregelen genomen worden om het afspoelende hemelwater van de weg op te vangen in speciaal aangelegde infiltratievoorzieningen, zodat op dit deel van de tracés geen verontreiniging van de bodem optreedt.

Oppervlaktewaterkwantiteit

Ook voor deze variant geldt dat bij de aanleg een knelpunt in het oppervlaktewatersysteem kan worden aangepakt. Het betreft de aanleg van een grotere duiker onder de A12 en onder de Kromme Rijn. Dit is licht positief gewaardeerd.

Variant 4a: N410 - bestaande N229

Bodemkwaliteit

In de bermen treedt verontreiniging van de bodem op met minerale olie, polycyclische aromatische koolwaterstoffen (PAK's) en zware metalen. Dit is licht negatief gewaardeerd.

Oppervlaktewaterkwantiteit

Het HDSR geeft aan dat bij de aanleg van deze variant een knelpunt in het oppervlaktewatersysteem kan worden aangepakt. Het betreft een aanvoerknelpunt voor het oppervlaktewater. Dit is licht positief gewaardeerd.

Variant 4b: N410- omgelegde N229

Bodemkwaliteit

Ook dit tracé leidt tot een lichte verontreiniging van de bodem.

In het 100-jaars aandachtsgebied van de drinkwaterwinning Bunnik wordt gevraagd om het lozen van verontreinigd hemelwater te voorkomen. Hiertoe worden voorzieningen getroffen.

Oppervlaktewaterkwantiteit

Ook hier zijn directe mogelijkheden voor het oplossen van een aanvoerknelpunt in de oppervlaktewaterhuishouding. Dit is licht positief gewaardeerd.

7.1.3 Waardering bodem en water

Tabel 7.1 Waardering bodem en water

Effect/ Tracé	1 Meerpaal / Nieuwe brug	2 Rijsbrugger- weg	3a Raaphof west	3b Raaphof oost	4a N410- bestaande N229	4b N410- omgelegde N229
Optreden van zettingen	0/-	0	0	0	0	0
Bodemkwaliteit	0/-	0/-	0/-	0/-	0/-	0/-
Grondwaterkwantiteit	0	0	0	0	0	0
Grondwaterkwaliteit	0	0	0	0	0	0
Oppervlaktewaterkwaliteit	0	0	0	0	0	0
Oppervlaktewaterkwantiteit	0	0/+	0/+	0/+	0/+	0/+

7.2 Landschap

7.2.1 Beoordelingscriteria

Om het effect van de nieuw aan te leggen tracés op het landschap te bepalen wordt uitgegaan van twee criteria, te weten: in hoeverre leidt het tracé tot een verstoring in de beleving van het landschap (visuele verstoring) en in hoeverre tasten (of versterken) de tracés kenmerkende landschapsstructuren en/of -elementen aan.

Uitgangspunt bij de effectbeoordeling is de weg, inclusief verkeer en eventuele kunstwerken (lantaarnpalen, verkeersborden, geluidsschermen, etc).

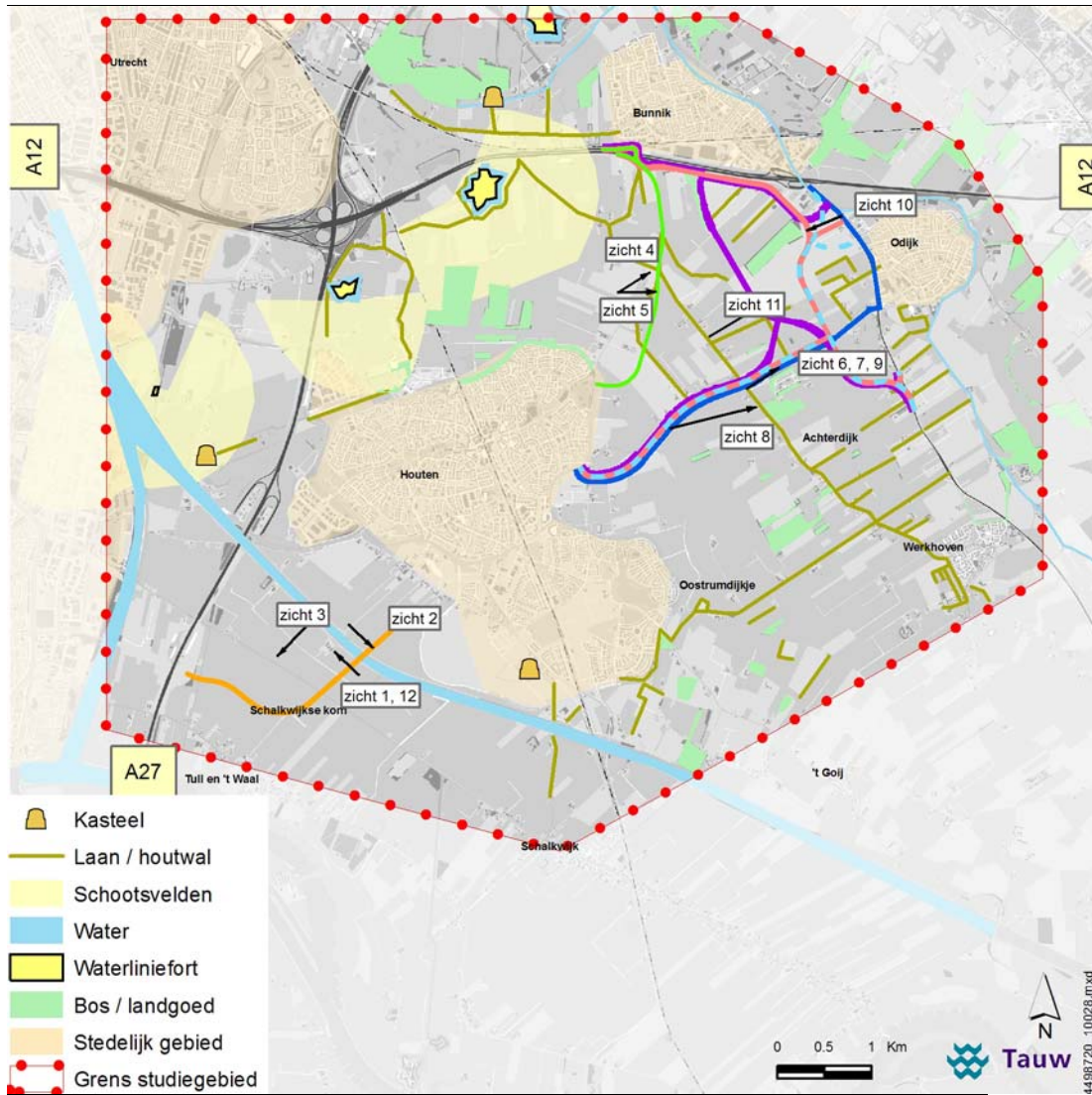
Visuele verstoring/beleving

Voor dit aspect wordt uitgegaan van de beleving van het landschap vanaf de belangrijkste doorgaande wegen in het gebied, zoals de Werkhovenseweg, Houtenseweg, Achterdijk, Kanaaldijk Zuid en in mindere mate het rijkswegennet en de spoorlijn. Om tot een goede beoordeling te komen wordt gekeken naar de lengte van de verstoring, de afstand van de weg tot aan het nieuwe tracé, de karakteristieken van het gebied en de ligging ten opzichte van belangrijke zichtlijnen.

Aantasting kenmerkende elementen en structuren

Wat betreft de aantasting van kenmerkende structuren en elementen wordt beoordeeld in hoeverre deze door het tracé daadwerkelijk worden aangetast en wat de invloed hiervan is op de herkenbaarheid. Om het één en ander te verhelderen wordt gebruik gemaakt van visualisaties. Op de hierna volgende afbeelding zijn de verschillende punten en richtingen weergegeven van waaruit de visualisaties zijn gemaakt (huidige en nieuwe situatie).

Kenmerk R002-4498720EMG-pla-V01-NL



Figuur 7.1 Landschapsstructuren en -elementen

7.2.2 Effecten landschap

Variant 1: Meerpaal / Nieuwe brug

Visuele verstoring

Het tracé doorsnijdt een open landschap, de zogenaamde Kom van Schalkwijk, met een karakteristieke middeleeuwse strokenverkaveling (cope ontginning). Daarnaast kruist het tracé het Amsterdam-Rijnkanaal en de Schalkwijkse Wetering beide met begeleidende beplanting. Het landschap wordt voornamelijk beleefd vanaf de kanaalzone (Kanaaldijk), de Meerpaalweg, Waalseweg, A27 en in mindere mate vanaf de spoorlijn Houten - Culemborg.

Vooraf de brug en bijhorend talud zullen de beleving van het gebied beïnvloeden. Op afbeeldingen 7.2 en 7.3 is het effect van het talud weergegeven. Vanaf verschillende zichtpunten, vooral het zicht vanaf de kanaalzone maar ook vanaf de A27, zal het zicht op het achterliggende gebied ontnomen worden. Mede gezien het streven om het gebied in het kader van de Hollandse Waterlinie "open" te houden, zal het talud als zeer storend worden ervaren. Het zicht vanaf de Kanaaldijk naar het zuiden zal niet verstoord worden, zie figuur 7.4. Het zicht vanaf de Waalseweg naar het noorden zal gezien de afstand tot het nieuwe tracé licht verstoord worden. De variant wordt als zeer negatief beoordeeld (--).

Aantasting kenmerkende elementen en structuren

Het tracé zal een lichte tot geen verslechtering opleveren van de kenmerkendheid van structuren en elementen. Een kenmerkende structuur is de Schalkwijkse wetering. Deze wordt slechts op één punt haaks doorsneden. De kanaalzone wordt eveneens op één punt haaks doorsneden maar de afbreuk van de herkenbaarheid zal gering zijn. Op dit onderdeel wordt de variant neutraal beoordeeld (0).

Kenmerk R002-4498720EMG-pla-V01-NL



Figuur 7.2 Zicht (1) vanaf de Kanaaldijk richting het westen



Figuur 7.3 Zicht (2) vanaf de Kanaaldijk richting het zuidoosten



**Figuur 7.4 Zicht (3) vanaf de Kanaaldijk richting het zuidwesten.
Het zicht op de weg zal, vooral zomers, gecamoufleerd worden
door begeleidende beplanting van de Schalkwijkse Wetering.**

Variant 2: RijsbruggerwegVisuele verstoring

Het nieuwe tracé loopt voor een groot deel op korte afstand (ca. 150 meter) van de Rijsbruggerweg en de Tureluurweg, zie figuur 7.5. Vanaf deze wegen wordt het gebied voornamelijk beleefd. Een toevoeging van een weg in het zicht, vooral vanwege de relatief korte afstand, zal als negatief worden ervaren. De nieuwe brug over de A12 en bijbehorend talud heeft vooral vanaf de Tureluurweg een negatief effect. Het zicht vanaf deze weg, ter hoogte van de laatste grote bocht tot aan de parallelweg, richting het oosten wordt hier ontnomen. De variant scoort op dit aspect negatief (-).

Aantasting kenmerkende elementen en structuren

Het tracé loopt grotendeels langs de Rietsloot. Deze watergang vormt, met de begeleidende beplanting in de vorm van knotwilgen, een kenmerkende landschappelijke structuur. Vlak voor en na de kruising met de Achterdijk zal de Rietsloot functioneren als een bermsloot naast het nieuwe tracé, zie figuur 7.5. Deze laatste ontwikkeling wordt als negatief beschouwd voor kenmerkendheid van de structuur.

De Achterdijk zal worden verhoogd om de ongelijkvloerse kruising met het nieuwe tracé mogelijk te maken. De verhoging heeft tot gevolg dat een deel van de begeleidende bomenrij langs het dijkje zal verdwijnen. Hierdoor ontstaat een gat in de doorlopende groenstructuur, wat van invloed is op de herkenbaarheid. Zie figuur 7.6.

Het overall oordeel voor deze variant op dit aspect is negatief (-).



Figuur 7.5 Zicht (4) vanaf de Rijsbruggerweg richting het oosten



Figuur 7.6 Zicht (5) op de kruising van het nieuwe tracé met de Achterdijk

Kenmerk R002-4498720EMG-pla-V01-NL

Variant 3a: Raaphof west

Visuele verstoring

Dit tracé loopt op een constante korte afstand, circa 30 tot 40 meter, van de Houtenseweg. Dit zal, omdat het landschap vanaf deze weg wordt beleefd, als zeer negatief worden ervaren, zie figuur 7.7. Na de kruising met Achterdijk loopt het tracé in een bocht naar het punt waar de weg zich splitst en haaks op de lengterichting van de percelen verder loopt, zie figuur 7.8. De weg loopt voor een groot deel op relatief grote afstand, ca. 800 meter, van de doorgaande wegen maar is wel zichtbaar en zal als licht verstoring worden ervaren. Zie figuur 7.9. De aansluiting bij de Schadewijkerweg zal een verstoring opleveren, het nieuwe tracé komt hier dichtbij de bestaande infrastructuur. Het overall oordeel op dit aspect is zeer negatief (--).

Aantasting kenmerkende elementen en structuren

Het nieuwe tracé zal de Achterdijk verhoogd kruisen. Hierdoor blijven in tegenstelling tot een verdiepte kruising, zoals bij de Rijsbruggerweg, meer bomen gespaard. De aantasting van de structuur is gering. Overige elementen en structuren worden eveneens niet of gering aangetast. De aantasting van kenmerkende structuren wordt neutraal beoordeeld (0).



Figuur 7.7 Zicht (8) vanaf de N410 richting het zuidoosten



Figuur 7.8 Zicht(6) vanaf de Achterdijk richting het oosten



Figuur 7.9 Zicht (7) vanaf de Achterdijk richting het oosten. Evenals variant Omgelegde N229 en Raaphof oost ligt het tracé voor een deel op grote afstand van de bestaande wegen. De variant is in tegenstelling tot de hiervoor genoemde varianten vanaf de achterdijk iets beter zichtbaar

Kenmerk R002-4498720EMG-pla-V01-NL

Variant 3b: Raaphof oost

Dit tracé is tot aan de Achterdijk hetzelfde als variant 3a. Vervolgens wordt er een traject afgelegd parallel aan de Kruisweg en de N229 waar vooral rond de aansluitingen op bestaande wegen, ter hoogte van Odijk, verstoringen in de beleving optreden. Figuur 7.10 laat een punt zien waar de infrastructuur nabij een bestaande weg komt. Het vrije zicht wordt door de toevoeging van infrastructuur flink verstoord. Figuur 7.11 geeft de situatie weer waarin het tracé op grote afstand van de bestaande wegen loopt. Hoewel het autoverkeer zichtbaar is, is de verstoring door de grote afstand een stuk kleiner dan in hiervoor beschreven situatie.

De parallel rijbaan/ ontsluiting langs de A12 heeft geen extra invloed op het landschap.

De variant wordt op het aspect beleving zeer negatief beoordeeld (--).

Aantasting kenmerkende elementen en structuren

De aantasting kenmerkende structuren en elementen wordt neutraal beoordeeld (0).



Figuur 7.10 Zicht (10) vanaf de N229, nabij Odijk, richting het westen



Figuur 7.11 Zicht (11) vanaf de Achterdijk richting het oosten. Het tracé loopt voor een groot deel op grote afstand van de bestaande wegen

Variant 4a: N410 - bestaande N229

Visuele verstoring

Dit tracé loopt eveneens op een constante korte afstand van de Kruisweg / Houtenseweg. Na de kruising met de Achterdijk loopt het tracé parallel aan de overheersende zichtlijnen in het gebied richting de N229, zie figuur 7.12.

Hoewel deze variant niet gunstig scoort ten aanzien van de beleving van het landschap, scoort de variant ten opzichte van de varianten Raaphof oost en west en de variant N410 / omgelegde N229 (die grotendeels hetzelfde traject volgen over de N410, maar een veel langer traject afleggen) minder negatief. Het overall oordeel op dit aspect is negatief (-).

Aantasting kenmerkende elementen en structuren

Het tracé kruist de Achterdijk, maar de invloed op de herkenbaarheid is gering. Ook bij deze variant is namelijk gekozen voor een verhoogde ligging van het nieuwe tracé. Op dit aspect wordt de variant neutraal beoordeeld (0).

Kenmerk R002-4498720EMG-pla-V01-NL



Figuur 7.12 Zicht (9) vanaf de Achterdijk richting het oosten

Variant 4b: N410 - omgelegde N229

Visuele verstoring

Dit tracé legt bijna geheel het zelfde traject af als de hiervoor beschreven Raaphof oost, met uitzondering van de parallel rijbaan A12, en wordt ook als zodanig beoordeeld (--).

Aantasting kenmerkende elementen en structuren

De verstoring van de kenmerkende landschapselementen en -structuren, waaronder de Achterdijk, is gering en wordt neutraal beoordeeld (0).

7.2.3 Waardering landschap

Tabel 7.2 Waardering effecten landschap

Effect/ Tracé	1 Meerpaal / Nieuwe brug	2 Rijsbrugger- weg	3a Raaphof west	3b Raaphof oost	4a N410- bestaande N229	4b N410- omgelegde N229
Visuele verstoring	--	-	--	--	-	--
Aantasting kenmerkende elementen en structuren	0	-	0	0	0	0

7.3 Archeologie en cultuurhistorie

7.3.1 Beoordelingscriteria

Voor de beoordeling wordt een overzicht gegeven van de mate van bedreiging van het archeologisch en overig cultuurhistorisch erfgoed in iedere variant. Hieronder wordt verstaan de potentiële aantasting van:

- Bekende archeologische vindplaatsen binnen de betreffende variant (zie bijlage 6 kaart 1 van het bijlagenrapport)
- Mogelijke archeologische waarden die nog in de bodem zitten, uitgedrukt in zones met een hoge, gematigde of lage archeologische verwachting⁸ (zie bijlage 6 kaart 1 van het bijlagenrapport)
- Overige cultuurhistorische waarden, waaronder historische gebouwen, historische landschappen en structuren⁹ (wegen, dijken, linies enzovoort, zie bijlage 6 kaart 2 van het bijlagenrapport)

Er wordt gesproken van potentiële aantasting omdat aanleg van de betreffende variant niet per definitie vernietiging van deze waarden hoeft te betekenen. Immers mitigerende maatregelen in de zin van inpassing, fysiek behoud of andere beschermde constructies zijn mogelijk zodat relicten in situ behouden kunnen blijven. Voor behoudenswaardige archeologische vindplaatsen geldt daarnaast dat door middel van opgravend onderzoek gekozen kan worden om in ieder geval de historische informatie ex situ veilig te stellen. Dit soort vervolgstappen zullen echter in vrijwel alle gevallen ook leiden tot aanzienlijke kostenverhoging in het voorbereidings- en uitvoeringstraject.

⁸ NB: De archeologische beschrijvingen zijn gebaseerd op de gemeentelijke archeologische beleidskaarten van de gemeenten Houten en Bunnik die onlangs in conceptvorm gereed zijn gekomen. Deze kaarten zijn gebaseerd op de laatste stand van archeologische kennis in het gebied

⁹ NB: De cultuurhistorische beschrijvingen zijn voor Houten gebaseerd op de cultuurhistorische inventarisatiekaart die onderdeel vormde van de archeologische beleidsadvieskaart. De beschrijving van Bunnik is gebaseerd op de inventarisatie "Bunnik Buitengewoon" uit 2001

7.3.2 Effecten Archeologie en cultuurhistorie

Variant 1: Meerpaal / Nieuwe brug

Archeologie

Er worden geen bekende archeologische vindplaatsen doorkruist of aangetast.

Er worden twee relatief diep gelegen oudere stroomruggen met respectievelijk gematigde en hoge verwachting doorkruist. Daarnaast wordt de hoofdas van de Schalkwijkse ontginning aangesneden.

Op de kop van deze kade is de kans op vondsten met betrekking tot middeleeuwse bewoning aanwezig.

Cultuurhistorie

Deze variant kruist op ongunstige wijze de Schalkwijkse ontginning met de kenmerkende opstreckende strokenverkaveling. Het Amsterdam-Rijnkanaal en de Kanaaldijk hebben reeds gezorgd voor een landschappelijke opsplitsing.

Beoordeling

De substantiële aantasting van archeologie zal gering zijn, dit wordt licht negatief beoordeeld. Cultuurhistorisch is deze variant echter minder gunstig. De variant wordt op dit aspect negatief beoordeeld.

Variant 2: Rijsbruggerweg

Archeologie

Deze variant doorsnijdt twee omvangrijke terreinen van hoge archeologische waarde en vrijwel zeker het tracé van de Romeinse Limesweg die ter hoogte van de Achterdijk wordt gezocht. Ter hoogte van de aansluiting op de A12 liggen mogelijk nog zones die te maken hebben met de zuidelijke oever van de Romeinse Rijn en de bijbehorende oostelijke rand van de militaire vicus van Vechten.

In het hele tracé ligt een relatief groot aantal niet gewaardeerde vindplaatsen en waarnemingen van archeologische vondsten.

Deze variant ligt voor een groot deel in een gebied met hoge archeologische verwachting. Kans op aantasting van niet ontdekte archeologische vindplaatsen is groot. Er worden verschillende ondiep gelegen stroomruggen doorkruist. De kans op aantasting van het tracé van de Romeinse Limesweg is eveneens groot.

Cultuurhistorie

Deze variant loopt door het oude cultuurlandschap van het Kromme Rijngebied met de kenmerkende verkaveling aan weerszijden van de Achterdijk. Daarbij worden bestaande open bewoningslinten doorsneden. De historische samenhang van het gebied aan weerszijden van de Achterdijk zal uiteenvallen.

Beoordeling

Realisatie van deze variant zal aantasting van archeologische waarden met zich meebrengen. De variant scoort negatief.

Van substantiële aantasting van andere cultuurhistorische waarden is eveneens sprake omdat de bestaande verkavelingsrichtingen en verhoudingen worden doorbroken. De variant scoort negatief.

Variant 3a: Raaphof west

Archeologie

Deze variant doorsnijdt een wettelijk beschermd monument en twee terreinen van hoge archeologische waarde. Het monument betreft een vindplaats uit de Romeinse tijd, mogelijk een villacomplex. Vervolgens doorsnijdt het tracé nog een extra terrein van hoge archeologische waarde. Het betreft een omvangrijke vindplaats uit de Romeinse tijd, mogelijk in combinatie met een grafveld. Daarnaast ook nog eens een groot aantal andere vindplaatsen en waarnemingen van archeologische vondsten.

Deze variant ligt vrijwel geheel in een gebied met gematigde, maar vooral hoge archeologische verwachting. Kans op aantasting van niet ontdekte archeologische vindplaatsen is groot. Er worden verschillende ondiep gelegen stroomruggen doorkruist en eveneens het tracé van de Romeinse Limesweg nabij, en aan de oostzijde van de Achterdijk.

Cultuurhistorie

Deze variant doorsnijdt bestaande open bewoningslinten.

Beoordeling

Realisatie van deze variant zal onvermijdelijk substantiële aantasting van archeologische waarden met zich meebrengen en wordt als zeer negatief beoordeeld.

Van substantiële aantasting van andere cultuurhistorische waarden is eveneens sprake omdat bestaande verkavelingsrichtingen en verhoudingen worden doorbroken. Dit aspect wordt eveneens als zeer negatief beoordeeld.

Variant 3b: Raaphof oostArcheologie

Deze variant is tot grotendeels vergelijkbaar met variant 3a. Het laatste stuk is meer oostelijk geprojecteerd dan 3a en vermijdt daardoor het complex van hoge archeologische waarde in het komgebied oostelijk van de Groeneweg. Wel liggen in dit laatste stuk een relatief groot aantal niet gewaardeerde vindplaatsen en waarnemingen van archeologische vondsten. De aansluiting van 3b op de N229 bij Odijk is tenslotte weer geprojecteerd over een behoudenswaardige vindplaats.

Deze variant ligt vrijwel geheel in een gebied met gematigde, maar vooral hoge archeologische verwachting. Kans op aantasting van niet ontdekte archeologische vindplaatsen is groot. Er worden verschillende ondiep gelegen stroomruggen doorkruist en eveneens het tracé van de Romeinse Limesweg nabij, en aan de oostzijde van, de Achterdijk.

Cultuurhistorie

De variant heeft op cultuurhistorie een zelfde effect als variant 3a.

Beoordeling

Archeologisch gezien is er weinig verschil met 3A. Realisatie van deze variant zal onvermijdelijk substantiële aantasting van archeologische waarden met zich meebrengen en wordt eveneens als zeer negatief beoordeeld.

Van substantiële aantasting van andere cultuurhistorische waarden geldt een zelfde beoordeling als variant 3a, zeer negatief.

Variant 4a: N410 - bestaande N229Archeologie

Deze variant doorsnijdt een wettelijk beschermd monument en twee terreinen van hoge archeologische waarde. Het monument betreft een vindplaats uit de Romeinse tijd, mogelijk een villacomplex. Daarnaast ook nog eens een groot aantal andere vindplaatsen en waarnemingen van archeologische vondsten.

Deze variant ligt vrijwel geheel in een gebied met gematigde, maar vooral hoge archeologische verwachting. Kans op aantasting van niet ontdekte archeologische vindplaatsen is groot. Er worden verschillende ondiep gelegen stroomruggen doorkruist en eveneens het tracé van de Romeinse Limesweg ter hoogte van de Achterdijk.

Cultuurhistorie

Er worden twee bestaande bewoningslinten doorsneden. Omdat de bestaande verkavelingsrichting wordt gevolgd is de beeldverstoring enigszins beperkt, maar de historische samenhang van het gebied aan weerszijden van de Achterdijk zal in noord-zuidrichting in tweeën worden verdeeld.

Beoordeling

Realisatie van deze variant zal onvermijdelijk substantiële aantasting van archeologische waarden met zich meebrengen. De variant wordt negatief beoordeeld.

Van substantiële aantasting van andere cultuurhistorische waarden is eveneens sprake omdat bestaande verkavelingsrichtingen en verhoudingen worden doorbroken. Op dit aspect wordt de variant negatief beoordeeld.

Variant 4b: N410 - omgelegde N229

Archeologie

Deze variant doorsnijdt twee terreinen van hoge archeologische waarde en een wettelijk beschermd monument. Het monument betreft een vindplaats uit de Romeinse tijd, mogelijk een villacomplex. De nieuwe aansluiting op de N229 is geprojecteerd langs de randen van een aantal terreinen van hoge archeologische waarde. Daarnaast ook nog eens een groot aantal andere vindplaatsen en waarnemingen van archeologische vondsten.

Deze variant ligt voor een deel in een gebied met gematigde, maar vooral hoge archeologische verwachting. Kans op aantasting van niet ontdekte archeologische vindplaatsen is groot. Er worden verschillende ondiep gelegen stroomruggen doorkruist en eveneens het tracé van de Romeinse Limesweg ter hoogte van de Achterdijk.

Cultuurhistorie

Deze variant loopt door het oude cultuurlandschap van het Kromme Rijngebied met de kenmerkende verkaveling aan weerszijde van de Achterdijk. Daarbij worden verschillende bestaande open bewoningslinten doorsneden. De historische samenhang van het gebied aan weerszijden van de Achterdijk zal uiteenvallen.

Beoordeling

Realisatie van deze variant zal onvermijdelijk substantiële aantasting van archeologische waarden met zich meebrengen. Op dit aspect wordt de variant negatief beoordeeld.

Van substantiële aantasting van andere cultuurhistorische waarden is eveneens sprake omdat bestaande verkavelingsrichtingen en verhoudingen worden doorbroken. De variant wordt als zeer negatief beoordeeld.

7.3.3 Waardering archeologie en cultuurhistorie

Tabel 7.3 Waardering effecten archeologie en cultuurhistorie

Effect/ Tracé	1 Meerpaal / Nieuwe brug	2 Rijsbrugger- weg	3a Raaphof west	3b Raaphof oost	4a N410- bestaande N229	4b N410- omgelegde N229
Archeologie	0/-	-	--	--	-	-
Cultuurhistorie	-	-	--	--	-	--

7.4 Ecologie

7.4.1 Beoordelingscriteria

Bij de beoordeling van de effecten is rekening gehouden met de volgende effecten. Deze effecten kunnen plaatsvinden ter plaatse van de leefgebieden van soorten of beschermde gebieden, maar kunnen ook extern van aard zijn (dus buiten het plangebied). De te verwachten effecten voor beschermde gebieden en beschermde soorten komen in grote lijnen overeen en worden hieronder kort toegelicht:

- Verlies areaal of leefgebied
- Versnippering of barrièrewerking
- Verstoring door geluid
- Verstoring door licht
- Verstoring door beweging

Verlies areaal of leefgebied

Het aanleggen van een tracé kan als gevolg hebben dat een deel van een leefgebied van een bepaalde soort of een (gedeelte van) een beschermd gebied verdwijnt. Het kappen van een bomenrij op een toekomstige locatie van de variant kan bijvoorbeeld resulteren in het verdwijnen van een belangrijk voortplantingsgebied voor amfibieën.

Versnippering of barrièrewerking

Versnippering of barrièrewerking houdt in dat een beschermd gebied of een leefgebied van een soort wordt doorsneden, waardoor het niet meer als een geheel functioneert. De weg kan bijvoorbeeld als een onoverbrugbaar obstakel fungeren voor een bepaalde soort als de weg wordt aangelegd tussen een verblijfplaats en foerageergebied. Tevens kan een tracé een ecologische verbindingzone doorsnijden, waardoor de doelstellingen voor de desbetreffende zone niet meer haalbaar kunnen zijn.

Voor sommige soorten (zoals heikikker en ringslang) wordt in dit MER uitgegaan van een worstcasescenario. Waarnemingen van de soort zijn dan weliswaar niet op de locatie van het tracé bekend, maar wel in de omgeving.

Vanwege de beperkte afstand tot bekende waarnemingen en de geschiktheid van het gebied als leefgebied voor de betreffende soort, is het zeer aannemelijk dat er sprake is van een relevant effect. Wanneer de weg door of op korte afstand van waarnemingen of geschikt leefgebied loopt is dit belangrijk negatief gewaardeerd (- -), op grotere afstand is het effect negatief (-) gewaardeerd.

Verstoring door geluid

De aanleg van een nieuw tracé heeft mogelijk een toename van geluid in de nabijheid van het tracé tot gevolg. Van bijvoorbeeld broedvogels is bekend dat zij gevoelig zijn voor een toename in verstoring door geluid. Bij dit effect wordt rekening gehouden met de autonome situatie, waarbij de huidige wegen in het gebied al door gemotoriseerd verkeer worden gebruikt.

Verstoring door licht

Bij de effectbepaling wordt er vanuit gegaan dat lichtbronnen (lantaarnpalen) langs de weg worden geplaatst. Lichtbronnen hebben ondermeer een negatief effect op verschillende vleermuis- en vogelsoorten. Ook de gebruikers van de weg zorgen voor een toename van de hoeveelheid licht. Ook voor dit effect geldt dat rekening wordt gehouden met de autonome situatie, waarbij al verlichting langs de wegen aanwezig is.

Verstoring door beweging

Een toename van het gemotoriseerde verkeer resulteert in een toename van verstoring door beweging. Visuele verstoring door bewegende objecten kan ertoe leiden dat bepaalde verstoringsgevoelige soorten zich niet meer in de buurt van de weg zullen ophouden.

7.4.2 Effecten ecologie

Variant 1: Meerpaal / Nieuwe brug

Provinciale Ecologische Hoofdstructuur

Dit tracé snijdt de Provinciale Ecologische Hoofdstructuur ter hoogte van de Schalkwijkse wetering in Polder Vuylcop (verbindingszone Kromme IJssel - Langbroek en Lek). Het aanleggen van het tracé heeft tot gevolg dat er areaal en leefgebied ten behoeve van de realisatie van de ecologische verbindingszone verloren gaat.

Kenmerk R002-4498720EMG-pla-V01-NL

Tevens vormt de weg op dit punt een barrière voor de migratie van de doelsoorten, waarvoor de ecologische verbindingzone is aangewezen, met name voor de grondgebonden zoogdieren, ringslang en kamsalamander, omdat het risico van sterfte door aanrijding fors toeneemt. Ten aanzien van vleermuizen treedt mogelijk eveneens een negatief effect op. Dit wordt omschreven onder het kopje zoogdieren.

Samengevat betekent bovenstaande dat het tracé een belangrijk (- -) negatief effect heeft op het functioneren van de verbindingzone.

Natuurbeschermingswetgebied Raaphof

Het geplande tracé ligt niet in de nabijheid van de Raaphof. Er vinden geen effecten plaats op dit toetsingscriterium.

Vaatplanten

Het tracé Meerpaal / Nieuwe brug is niet gepland over of in de nabijheid van een standplaats van een Rode lijst-soort of een soort die wordt genoemd in tabel 2 of 3 van de Flora- en faunawet. Er worden derhalve geen negatieve effecten op vaatplanten verwacht.

Vogels

Het gebied waar dit tracé is gepland bestaat hoofdzakelijk uit langwerpige graspercelen begrensd door sloten. Dit is een geschikt leefgebied voor weidevogels, zoals Kievit en tureluur. Bij het aanleggen van het tracé gaat areaal leefgebied van weidevogels verloren en vindt verstoring plaats door een toename van licht en geluid. Uitgaande van een maximum toegestane snelheid op het traject van 80 kilometer per uur, een verkeersintensiteit van 20.000 tot 30.000 motorvoertuigen per etmaal en een minimale bosfractie ($< 0,1$), is het negatieve effect op weidevogels merkbaar tot op circa 225 meter van de weg (Reijnen et al., 1992). Door de realisatie van de weg op dit tracé neemt het areaal geschikt broedgebied voor (weide)vogels af (-).

Zoogdieren

In dit deel van het plangebied worden geen grondgebonden zoogdieren verwacht die worden genoemd in tabel 2 of 3 van de Flora- en faunawet. Wel komen hier verschillende vleermuissoorten voor. Alle vleermuizen in Nederland worden genoemd in tabel 3 van de Flora- en faunawet. Het Amsterdam-Rijnkanaal en de Schalkwijkse wetering vormen een belangrijk foerageergebied voor de watervleermuis en mogelijk de meervleermuis. Beiden soorten zijn zeer lichtgevoelig en ondervinden een negatief effect bij de verlichting van de kunstwerken over het Amsterdam-Rijnkanaal en de Schalkwijkse wetering. Vanwege de openheid van het landschap en het ontbreken van veel lijnvormige structuren in de vorm van bomenrijen is dit deel niet zeer geschikt als foerageergebied voor andere vleermuissoorten.

Wel bevindt zich een bomenrij parallel aan de Schalkwijkse wetering. Indien dit een onderdeel van een vliegroute voor vleermuizen vormt, bestaat de kans op verkeersslachtoffers, omdat er mogelijk een opening in de bomenrij ontstaat, waardoor de functie als vliegroute voor bijvoorbeeld de gewone dwergvleermuis wordt onderbroken (-).

Amfibieën

Ten oosten van het geplande tracé is tijdens een inventarisatie in 2005 de heikikker op meerdere plaatsen waargenomen (provincie Utrecht, 2005). De heikikker wordt genoemd in tabel 3 van de Flora- en faunawet. Het migratievermogen van de heikikker is groot. Er zijn afstanden van 1.000 meter en meer bekend tussen de voortplantingswateren en de winterverblijfplaatsen.

De weg vormt een barrière voor migrerende heikkikers. Dit heeft een belangrijk negatief effect (-) op de populatie heikkikers ten zuiden van het Amsterdam-Rijnkanaal, waarbij de populatie in gevaar kan komen. Tevens is er mogelijk sprake van vernietiging van areaal leefgebied en verstoring door toename in geluid en licht. Heikkikers maken erg zacht geluid en zijn daarom waarschijnlijk relatief sterk afhankelijk van “stille” situaties.

Reptielen

In het deel waar dit tracé gepland is, zijn geen waarnemingen van ringslangen bekend. Er worden derhalve geen effecten op deze soort verwacht als gevolg van de aanleg van dit tracé.

Vissen

In het plangebied komt de kleine modderkruiper (tabel 2) wijdverbreid voor. Ook de sloten op en nabij het tracé Meerpaal / Nieuwe Brug komt deze soort voor. Het tracé kruist meerdere watergangen die potentieel geschikt zijn als leefgebied van de kleine modderkruiper. Bij het aanleggen van de weg worden deze watergangen deels gedempt, wat leidt tot verlies van het leefgebied van de modderkruiper. Tevens bestaat de kans dat kleine modderkruipers worden verwond of gedood als gevolg van het dempen. Dit is een negatief effect. Ook kan het aanleggen van de weg leiden tot versnippering van het leefgebied van de kleine modderkruiper. Dit effect is negatief, maar heeft waarschijnlijk geen grote gevolgen voor de staat van instandhouding van deze soort. Het minimum wateroppervlak voor een sleutelpopulatie kleine modderkruipers is circa 200 m² (Bron: OVB, Onderzoeksrapport Gidssoortenmatrix Ecologische Netwerkstudies: Annex vis, 2000). Het wateroppervlak blijft na aanleg van de weg aan beide kanten groter dan de minimale 200 m² (-).

Overige soorten

Er worden geen volgens de Flora- en faunawet andere beschermde soorten op of nabij het nieuwe tracé verwacht.

Kenmerk R002-4498720EMG-pla-V01-NL

Faunapassages

Nabij dit tracé bevinden zich geen faunapassages en zijn in de (nabije) toekomst ook geen faunapassages gepland.

Variant 2: Rijsbruggerweg

Provinciale Ecologische Hoofdstructuur

Het tracé Rijsbruggerweg sluit aan op de rondweg om Houten. De rondweg maakt deel uit van de Provinciale Ecologische Hoofdstructuur (verbindingszone Spoorlijn Utrecht - Den Bosch). Ook het nabijgelegen Kooikerspark is onderdeel van deze verbindingszone. De verbindingszone rondom Houten maakt deel uit van de zone langs de spoorlijn Utrecht - Den Bosch.

Vanwege de vele barrières en geringe ruimte in de bebouwde kom van Houten is de rondweg als aanvullende ecologische verbindingszone aangewezen.

De realisatie van dit tracé heeft tot gevolg dat er ter hoogte van de aansluiting op de rondweg een barrière wordt gevormd. Met name voor dwergmuis, ree, hermelijn, ringslang en kamsalamander is dit het geval, omdat het risico van sterfte door aanrijding fors toeneemt. Ten aanzien van vleermuizen vindt mogelijk eveneens een negatief effect plaats. Samengevat betekent bovenstaande dat het tracé een negatief effect heeft op het functioneren van de verbindingszone.

Natuurbeschermingswetgebied Raaphof

Het geplande tracé ligt niet in de nabijheid van Raaphof. Er vinden geen effecten plaats op dit toetsingscriterium.

Vaatplanten

Het tracé Rijsbruggerweg is niet gepland over of in de nabijheid van een standplaats van een Rode lijstsoort of een soort die wordt genoemd in tabel 2 of 3 van de Flora- en Faunawet. Er worden derhalve geen negatieve effecten op vaatplanten verwacht.

Vogels

Het gebied waar dit tracé is gepland bestaat hoofdzakelijk uit gras- en akkerbouwpercelen begrensd door sloten. Dit is een geschikt leefgebied voor weidevogels, zoals Kievit en tureluur. Bij het aanleggen van het tracé gaat areaal leefgebied van de weidevogel verloren en vindt verstoring plaats door een toename van licht en geluid. Uitgaande van een maximum toegestane snelheid op het traject 80 kilometer per uur, een verkeersintensiteit van 20.000 tot 30.000 motorvoertuigen per etmaal en een minimale bosfractie ($< 0,1$), is het negatieve effect op weidevogels merkbaar tot op circa 225 meter van de weg (Reijnen et al., 1992). Door de realisatie van de weg op dit tracé neemt het areaal geschikt broedgebied voor (weide)vogels af (-).

Zoogdieren

In dit deel van het plangebied worden geen grondgebonden zoogdieren verwacht die worden genoemd in tabel 2- of 3-soorten van de Flora- en faunawet.

In dit deel van het plangebied komen wel verschillende vleermuissoorten voor. Alle vleermuizen in Nederland worden genoemd in tabel 3 van de Flora- en faunawet. De lijnvormige elementen, zoals de Rietsloot en de bomenrij parallel aan de Achterdijk zijn geschikt als vliegroute en foerageergebied voor onder andere gewone en ruige dwergvleermuis, watervleermuis, laatvlieger en rosse vleermuis. Voor de laatste twee soorten zijn ook de akkers en weilanden in het gebied zeer geschikt als foerageergebied, omdat deze minder aan lijnvormige elementen gebonden zijn. De kruising van de Rietsloot en de Achterdijk heeft een negatief effect op vleermuizen, omdat een mogelijke vliegroute hierdoor wordt onderbroken. Ook verlichting van het tracé is negatief, met name voor de watervleermuis.

Amfibieën

Ten zuidoosten (< 1.000 meter) van het geplande tracé Rijsbruggerweg bevindt zich een belangrijke populatie heikikkers (provincie Utrecht, 2005). De heikikker wordt genoemd in tabel 3 van de Flora- en faunawet. Het migratievermogen van de heikikker is groot. Er zijn afstanden van 1000 meter en meer bekend tussen de voortplantingswateren en de winterverblijfplaatsen. Het is dus aannemelijk dat de heikikker ook op de locatie van het geplande tracé voor kan komen. De weg vormt een barrière voor migrerende heikikkers en dit heeft een negatief effect (-) op de populatie heikikkers ten zuidoosten van het geplande tracé, en een vernietiging van leefgebied en verstoring door toename in geluid en licht. De populatie komt naar verwachting niet in gevaar.

Reptielen

Tijdens een provinciale inventarisatie in 2005 zijn ten noorden van de bebouwde kom van Houten ringslangen geconstateerd, met name in natuurontwikkelingsgebied Oud- en Nieuw-Wulven. Gezien de zeer korte afstand van het geplande tracé tot aan dit gebied en de geschiktheid voor de ringslang van het gebied waar het tracé is gepland, is het zeer goed mogelijk dat de ringslang hier voorkomt en een belangrijk onderdeel is van het leefgebied. De geplande weg vormt een grote barrière voor migratie van de ringslang, met een aannemelijke kans op sterfte door aanrijding, en een doorsnijdt de populatie ringslangen in het gebied. Tevens treden mogelijk negatieve effecten op als gevolg van een toename van licht en trillingen door verkeersbeweging. Dit effect is belangrijk negatief (- -) gewaardeerd.

Kenmerk R002-4498720EMG-pla-V01-NL

Vissen

In het plangebied komen de kleine modderkruiper (tabel 2) en de bittervoorn (tabel 3) voor. Ook de sloten op en nabij het tracé Rijsbruggerweg komen deze soorten voor. Het tracé kruist meerdere watergangen die potentieel geschikt zijn als leefgebied van de kleine modderkruiper en de bittervoorn.

Bij het aanleggen van de weg worden deze watergangen deels gedempt, wat leidt tot verlies van het leefgebied. Dit is een negatief effect. Tevens kan het aanleggen van de weg leiden tot versnippering van de leefgebieden van de kleine modderkruiper en de bittervoorn. Dit effect is negatief, maar heeft waarschijnlijk geen grote gevolgen voor de staat van instandhouding van de kleine modderkruiper. Het minimum wateroppervlak voor een sleutelpopulatie kleine modderkruipers is circa 200 m² (Bron: OVB, Onderzoeksrapport Gidssoortenmatrix Ecologische Netwerkstudies: Annex vis, 2000). Het wateroppervlak blijft na aanleg van de weg aan beide kanten groter dan de minimale 200 m². Voor de bittervoorn ligt dit anders. Voor een gezonde sleutelpopulatie bittervoorns is minimaal 2.500 m² wateroppervlak nodig. De aanleg van het tracé leidt tot versnippering, waarbij de benodigde minimale wateroppervlakte mogelijk in het geding komt.

Overige soorten

Er worden geen volgens de Flora- en faunawet andere beschermde soorten op of nabij het nieuwe tracé verwacht.

Faunapassages

Nabij dit tracé bevinden zich geen faunapassages en zijn in de (nabije) toekomst ook geen faunapassages gepland.

Variant 3a: Raaphof west

Provinciale Ecologische Hoofdstructuur

Het tracé Raaphof west sluit aan op de rondweg om Houten net ten zuiden van de Kruisweg. De rondweg maakt deel uit van de Provinciale Ecologische Hoofdstructuur. De verbindingzone rondom Houten maakt deel uit van de zone langs de spoorlijn Utrecht - Den Bosch. Vanwege de vele barrières en geringe ruimte in de bebouwde kom van Houten is de rondweg als aanvullende ecologische verbindingzone aangewezen. De realisatie van dit tracé heeft tot gevolg dat er ter hoogte van de aansluiting op de rondweg een nieuwe barrière wordt gevormd. Met name voor de dwergmuis, ree, hermelijn, ringslang en kamsalamander is dit het geval en in iets mindere mate voor de vleermuizen. Gezien het grote aantal knelpunten dat op deze locatie reeds aanwezig is (kruising van onder andere Binnenweg, Odijkseweg en Kruisweg), is het negatieve effect met betrekking tot het functioneren van de PEHS waarschijnlijk niet groot (-).

Natuurbeschermingsgebied Raaphof

Het geplande tracé komt op zeer korte afstand van het door de natuurbeschermingswet beschermde gebied 'Raaphof' te liggen. Dit gebied is van betekenis voor verschillende soorten vogels en heeft grote botanische waarde. Door de aanleg van dit tracé neemt de verstoring door licht en geluid toe. Met name vogels zijn gevoelig voor een toename van geluid. In de Raaphof broeden met name bosvogels.

Raaphof bestaat vrijwel volledig uit bos. Als echter het effect op bosvogels aan de rand van Raaphof bepaald wordt, dient uit gegaan te worden van een bosfractie van < 0.3 , omdat het gebied tussen het tracé en Raaphof vrijwel volledig uit akkerland en weiland bestaat. Uit onderzoek van Reijnen et al (1992) blijkt dat bij een verkeersintensiteit van 20.000 tot 30.000 motorvoertuigen per etmaal, bij een snelheid van 80 kilometer per uur en een bosfractie van < 0.3 het effect op broedende bosvogels tot op een afstand van 420 meter merkbaar is. Aangezien de kortste afstand van de weg naar de Raaphof minder dan 50 meter is, is hier zeker sprake van een belangrijk negatief effect (-) op dit gebied. Het effect op broedende bosvogels in het midden van de Raaphof is echter minder, omdat de bosfractie tussen de rand van de Raaphof en het midden groter is dan de genoemde 0.3. In het onderzoek van Reijnen et al (1992) is namelijk ook aangetoond dat de afstand waarop een effect merkbaar is afneemt, naarmate de bosfractie toeneemt.

In dit gebied is ook een dassenburcht gelegen. De effecten op de das worden besproken onder het kopje zoogdieren.

Vaatplanten

Het tracé Raaphof west is niet gepland over of in de nabijheid van een standplaats van een Rode lijst-soort of een soort die wordt genoemd in tabel 2 of 3 van de Flora- en faunawet. Er worden derhalve geen negatieve effecten op vaatplanten verwacht.

Vogels

Het gebied waar dit tracé is gepland bestaat hoofdzakelijk uit gras- en akkerbouwpercelen begrensd door sloten. Dit is een geschikt leefgebied voor weidevogels, zoals Kievit en Tureluur. Bij het aanleggen van het tracé gaat areaal leefgebied van de weidevogel verloren en vindt verstoring plaats door een toename van licht en geluid. Dit is een negatief effect (-). Uitgaande van een maximum toegestane snelheid op het traject 80 kilometer per uur, een verkeersintensiteit van 20.000 tot 30.000 motorvoertuigen per etmaal en een minimale bosfractie ($< 0,1$), is het negatieve effect op weidevogels merkbaar tot op circa 225 meter van de weg (Reijnen et al., 1992). Door de realisatie van de weg op dit tracé neemt het areaal geschikt broedgebied voor (weide)vogels sterk af. Het tracé loopt ook vlak langs de Raaphof. Dit bestaat voornamelijk uit essenhakhout met sleedoorn en meidoorn. Dit is zeer geschikt als broedplaats voor verschillende soorten bosvogels, zie onder Raaphof.

Kenmerk R002-4498720EMG-pla-V01-NL

Zoogdieren

Het tracé Raaphof west ligt op zeer korte afstand (ca 50 meter) van een bewoonde dassenburcht in de Raaphof (provincie Utrecht, 2005). De das wordt genoemd in tabel 3 van de Flora- en faunawet en heeft een zeer groot foerageergebied, wat tot enkele kilometers van de burcht kan reiken. De akkers tussen het geplande tracé en de burcht vormen derhalve een zeer geschikt foerageergebied.

Het tracé vormt een grote barrière tijdens het foerageren van de das en kan leiden tot verkeersslachtoffers. Het aanleggen van dit tracé heeft een belangrijk negatief effect (-) op de instandhouding van de dassenpopulatie in dit gebied.

Nabij Odijk is in 2005 één boommarter als verkeersslachtoffer gevonden. Het hoofdverspreidingsgebied van deze soort is de Utrechtse Heuvelrug en de gevonden boommarter bij Odijk is waarschijnlijk een zwervend exemplaar geweest. Uitgaande van de voorkeursbiotoop van de boommarter en de biotoop waar het tracé N410, bestaande N229 gepland is, wordt ervan uitgegaan dat zich nabij het tracé geen populatie bevindt.

In dit deel van het plangebied komen verschillende vleermuissoorten voor. Alle vleermuizen in Nederland worden genoemd in tabel 3 van de Flora- en faunawet. De lijnvormige elementen, zoals de bomenrijen parallel aan de Achterdijk en langs weilanden ten oosten van de Achterdijk zijn geschikt als vliegroute en foerageergebied voor onder andere gewone en ruige dwergvleermuis, laatvlieger en rosse vleermuis. Voor de laatste twee soorten zijn ook de akkers en weilanden in het gebied zeer geschikt als foerageergebied, omdat deze minder aan lijnvormige elementen gebonden zijn. De kruising van de Achterdijk heeft een negatief effect op vleermuizen, omdat een mogelijke vliegroute hierdoor wordt onderbroken. Ook verlichting van het tracé is een negatief effect.

Amfibieën

Het Raaphof west tracé is gepland door een belangrijk gebied voor de heikikker en de poelkikker. Er bevindt zich hier een belangrijke populatie heikikkers ten zuiden van de Kruisweg en de poelkikker is waargenomen ten zuiden van de Raaphof (provincie Utrecht, 2005). Beide soorten worden genoemd in tabel 3 van de Flora- en faunawet. Door de realisatie van het tracé neemt het areaal leefgebied van de heikikker en de poelkikker af en wordt een belangrijke barrière gevormd voor de migratie van met name de heikikker. Poelkikkers migreren overigens minder en zijn meer gebonden aan een vaste standplaats. Voor beide soorten is er sprake van een belangrijk negatief effect (-), omdat de populatie in gevaar komt.

Reptielen

Tijdens een provinciale inventarisatie in 2005 zijn ten noorden van de bebouwde kom van Houten zijn ringslangen geconstateerd, met name in natuurontwikkelingsgebied Oud- en Nieuw-Wulven. Gezien de korte afstand van het geplande tracé tot aan dit gebied en de geschiktheid voor de ringslang van het gebied waar het tracé is gepland, is het zeer goed mogelijk dat de ringslang hier voorkomt. De geplande weg vormt een grote barrière voor migratie van de ringslang. Dit is negatief (-) gewaardeerd. Tevens treden mogelijk negatieve effecten op als gevolg van een toename van licht en geluid.

Vissen

In het plangebied komt de kleine modderkruiper (tabel 2) wijdverbreid voor. Ook in de sloten op en nabij het tracé Raaphof west komt deze soort voor. Het tracé kruist meerdere watergangen die potentieel geschikt zijn als leefgebied van de kleine modderkruiper. Bij het aanleggen van de weg worden deze watergangen deels gedempt, wat leidt tot verlies van het leefgebied van de modderkruiper. Dit is een negatief effect. Tevens kan het aanleggen van de weg leiden tot versnippering van het leefgebied van de kleine modderkruiper. Dit effect is negatief, maar heeft waarschijnlijk geen grote gevolgen voor de staat van instandhouding van deze soort.

Overige soorten

Er worden geen volgens de Flora- en faunawet andere beschermde soorten op of nabij het nieuwe tracé verwacht.

Faunapassages

Bij aansluiting van de N229 op de A12 liggen twee faunapassages. Eén is de passage van de Kromme Rijn onder de A12. De tweede ligt iets oostelijk van de onderdoorgang van de Kromme Rijn en het jaagpad onder de A12. Dit is een veetunnel die perspectief biedt voor de passage van (niet zwemmende) dieren onder de A12. Op beide (potentiële) passages wordt geen negatief effect verwacht als gevolg van de realisatie van dit tracé, omdat het tracé westelijk van de Kromme Rijn op de A12 zal aantakken.

Variant 3b: Raaphof oost

Provinciale Ecologische Hoofdstructuur

Dit tracé kent wat betreft het effect op de PEHS een zelfde beoordeling als variant 3a (-).

De Raaphof

Het geplande tracé komt evenals variant 3a op zeer korte afstand van het door de natuurbeschermingswet beschermde gebied 'Raaphof' te liggen en kent zodoende een zelfde beoordeling (--).

Kenmerk R002-4498720EMG-pla-V01-NL

Vaatplanten

Het tracé Raaphof oost is niet gepland over of in de nabijheid van een standplaats van een Rode lijst-soort of een soort die wordt genoemd in tabel 2 of 3 van de Flora- en faunawet. Er worden derhalve geen negatieve effecten op vaatplanten verwacht.

Vogels

Dit tracé kent wat betreft het effect op vogels een zelfde beoordeling als variant 3a (-).

Zoogdieren

Dit tracé kent wat betreft het effect op zoogdieren een zelfde beoordeling als variant 3a (--).

Amfibieën

Het Raaphof oost is gepland door een belangrijk gebied voor de heikikker en de poelkikker. Er bevindt zich hier een belangrijke populatie heikikkers ten zuiden van de Kruisweg en de poelkikker is waargenomen ten zuiden van de Raaphof (provincie Utrecht, 2005). Beide soorten worden genoemd in tabel 3 van de Flora- en faunawet. Door de realisatie van het tracé neemt het areaal leefgebied van de heikikker en de poelkikker af en wordt een belangrijke barrière gevormd voor de migratie van met name de heikikker, waarbij de populatie in gevaar komt. Dit is een belangrijk negatief effect (- -). Het migratievermogen van de heikikker is groot. Er zijn afstanden van 1000 meter en meer bekend tussen de voortplantingswateren en de winterverblijfplaatsen. Poelkikkers migreren minder en zijn meer gebonden aan een vaste standplaats.

Reptielen

Dit tracé kent wat betreft het effect op reptielen een zelfde beoordeling als variant 3a (-).

Vissen

Dit tracé kent wat betreft het effect op vissen een zelfde beoordeling als variant 3a (-).

Overige soorten

Er worden geen volgens de Flora- en faunawet andere beschermde soorten op of nabij het nieuwe tracé verwacht.

Faunapassages

Bij aansluiting van de N229 op de A12 liggen twee faunapassages. Eén is de passage van de Kromme Rijn onder de A12. De tweede ligt iets oostelijk van de onderdoorgang van de Kromme Rijn en het jaagpad onder de A12. Dit is een veetunnel die perspectief biedt voor de passage van (niet zwemmende) dieren onder de A12. Op beide (potentiële) passages wordt geen negatief effect verwacht als gevolg van de realisatie van dit tracé, omdat het tracé westelijk van de Kromme Rijn op de A12 zal aantakken.

Variant 4a: N410 - bestaande N229

Provinciale Ecologische Hoofdstructuur

De realisatie van dit tracé heeft tot gevolg dat er ter hoogte van de aansluiting op de rondweg een nieuwe barrière wordt gevormd. Met name voor de dwergmuis, ree, hermelijn, ringslang en kamsalamander is dit het geval omdat het risico van sterfte door aanrijding fors toeneemt. Gezien het grote aantal knelpunten dat op deze locatie reeds aanwezig is (kruising van onder andere Binnenweg, Odijkseweg en Kruisweg), is het negatieve effect met betrekking tot het functioneren van de PEHS waarschijnlijk niet groot. Samengevat betekent bovenstaande dat het tracé een negatief effect heeft op het toekomstig functioneren van de verbindingzone.

Natuurbeschermingswetgebied Raaphof

Het geplande tracé ligt niet in of in de nabijheid van het door de natuurbeschermingswet beschermde gebied 'Raaphof'. Er worden geen effecten verwacht op dit toetsingscriterium. Mogelijk treedt wel een indirect negatief effect op. In Raaphof is een dassenburcht aanwezig en aantasting van de das als predator in het gebied, kan een negatief effect hebben op de natuurwaarden van Raaphof.

Vaatplanten

Het tracé N410, bestaande N229 is niet gepland over of in de nabijheid van een standplaats van een Rode lijst-soort of een soort die wordt genoemd in tabel 2 of 3 van de Flora- en faunawet. Er worden derhalve geen negatieve effecten op vaatplanten verwacht.

Vogels

Het gebied waar dit tracé is gepland bestaat hoofdzakelijk uit gras- en akkerbouwpercelen begrensd door sloten. Dit is een geschikt leefgebied voor weidevogels, zoals Kievit en tureluur. Bij het aanleggen van het tracé gaat areaal leefgebied van de weidevogel verloren en vindt verstoring plaats door een toename van licht en geluid. Uitgaande van een maximum toegestane snelheid op het traject 80 kilometer per uur, een verkeersintensiteit van 20.000 tot 30.000 motorvoertuigen per etmaal en een minimale bosfractie ($< 0,1$), is het negatieve effect op weidevogels merkbaar tot op circa 225 meter van de weg (Reijnen et al., 1992). Door de realisatie van de weg op dit tracé neemt het areaal geschikt broedgebied voor (weide)vogels af (-).

Kenmerk R002-4498720EMG-pla-V01-NL

Zoogdieren

Het tracé N410, bestaande N229 ligt op circa 1 kilometer ten zuiden van een bewoonde dassenburcht in de Raaphof (provincie Utrecht, 2005). De das wordt genoemd in tabel 3 van de Flora- en faunawet en heeft een zeer groot foerageergebied, wat tot enkele kilometers van de burcht kan reiken. De akkers tussen het geplande tracé en de burcht vormen een zeer geschikt foerageergebied. Dassen volgen vaak lijnvormige structuren, en kunnen via kavelgrenzen (hekwerken, sloten, en dergelijke) gemakkelijk de locatie van het beoogde tracé bereiken. Het tracé vormt een grote barrière tijdens het foerageren van de das en kan leiden tot verkeersslachtoffers. Dit is negatief gewaardeerd (-).

Bij dit tracé komen verschillende vleermuissoorten voor. De kruising van de Achterdijk heeft een negatief effect op vleermuizen, omdat een mogelijke vliegroute hierdoor wordt onderbroken. Ook verlichting van het tracé is negatief.

Amfibieën

Het tracé N410, bestaande N229 is gepland door een belangrijk gebied voor de heikikker. Er bevindt zich hier een belangrijke populatie ten zuiden van de Kruisweg (provincie Utrecht, 2005). De heikikker wordt genoemd in tabel 3 van de Flora- en faunawet. Door de realisatie van het tracé neemt het areaal leefgebied van de heikikker af en wordt een belangrijke barrière gevormd voor de migratie van deze soort. Dit is negatief gewaardeerd (-).

Reptielen

Gezien de korte afstand van het geplande tracé tot het natuurontwikkelingsgebied Oud- en Nieuw-Wulven en de geschiktheid voor de ringslang van het gebied waar het tracé is gepland, is het aannemelijk dat de ringslang hier voorkomt. In de huidige situatie vormt de bestaande weg echter al een belangrijke barrière. Ten opzichte van de huidige situatie neemt de barrièrewerking van de weg niet toe, maar door een toename van het aantal verkeersbewegingen neemt ook de hoeveelheid licht en geluid toe. Als gevolg van deze toename wordt wel een negatief effect verwacht. Dit is licht negatief gewaardeerd (0/-).

Vissen

In het plangebied komt de kleine modderkruiper (tabel 2) wijdverbreid voor. Ook de sloten op en nabij het tracé N410, bestaande N229 komt deze soort voor. Het tracé kruist meerdere watergangen die potentieel geschikt zijn als leefgebied van de kleine modderkruiper. Bij het aanleggen van de weg worden deze watergangen deels gedempt, wat leidt tot verlies van het leefgebied van de modderkruiper. Dit is een negatief effect.

Overige soorten

Er worden geen volgens de Flora- en faunawet andere beschermde soorten op of nabij het nieuwe tracé verwacht.

Faunapassages

Bij aansluiting van de N229 op de A12 liggen twee faunapassages. Eén is de passage van de Kromme Rijn onder de A12. De tweede ligt iets oostelijk van de onderdoorgang van de Kromme Rijn en het jaagpad onder de A12. Dit is een veetunnel die perspectief biedt voor de passage van (niet zwemmende) dieren onder de A12. Op beide (potentiële) passages wordt geen negatief effect verwacht als gevolg van de realisatie van dit tracé, omdat het tracé westelijk van de Kromme Rijn op de A12 zal aantakken.

Variante 4b: N410 - omgelegde N229

Provinciale Ecologische Hoofdstructuur

Dit tracé kent wat betreft het effect op de PEHS een zelfde beoordeling als variant 4a (-).

Raaphof

Het geplande tracé komt op zeer korte afstand van het door de natuurbeschermingswet beschermde gebied 'Raaphof' te liggen. Dit gebied is van betekenis voor verschillende soorten vogels en heeft grote botanische waarde. Door de aanleg van dit tracé neemt de verstoring door licht en geluid toe. Met name vogels zijn gevoelig voor een toename van geluid. In de Raaphof broeden met name bosvogels. Aangezien de kortste afstand van de weg naar de Raaphof circa 150 meter is, is hier zeker sprake van een belangrijk negatief effect (- -).

Vaatplanten

Het tracé N410, omgelegde N229 is niet gepland over of in de nabijheid van een standplaats van een Rode lijst-soort of een soort die wordt genoemd in tabel 2 of 3 van de Flora- en faunawet. Er worden derhalve geen negatieve effecten op vaatplanten verwacht.

Vogels

Het tracé loopt ook vlak langs de Raaphof. Dit bestaat voornamelijk uit essenhakhout met sleedoorn en meidoorn. Dit is zeer geschikt als broedplaats voor verschillende soorten bosvogels. De effecten hierop zijn reeds beschreven onder Raaphof.

Kenmerk R002-4498720EMG-pla-V01-NL

Zoogdieren

Het tracé N410, omgelegde N229 ligt op zeer korte afstand (ca 200 meter) van een bewoonde dassenburcht in de Raaphof (provincie Utrecht, 2005). De das wordt genoemd in tabel 3 van de Flora- en faunawet en heeft een zeer groot foerageergebied, wat tot enkele kilometers van de burcht kan reiken. De akkers tussen het geplande tracé en de burcht vormen derhalve een zeer geschikt foerageergebied. Het tracé vormt een grote barrière tijdens het foerageren van de das en kan leiden tot verkeersslachtoffers. Het aanleggen van dit tracé heeft een belangrijk negatief effect (- -) op de instandhouding van de dassenpopulatie in dit gebied.

In dit deel van het plangebied komen verschillende vleermuissoorten voor. De kruising van de Achterdijk heeft een negatief effect op vleermuizen, omdat een mogelijke vliegroute hierdoor wordt onderbroken. Ook verlichting van het tracé is negatief.

Amfibieën

Het tracé N410, omgelegde N229 is gepland door een belangrijk gebied voor de heikikker en de poelkikker. Er bevindt zich hier een belangrijke populatie heikikkers ten zuiden van de Kruisweg en de poelkikker is waargenomen ten zuiden van de Raaphof (provincie Utrecht, 2005). Beide soorten worden genoemd in tabel 3 van de Flora- en faunawet. Door de realisatie van de weg neemt het areaal leefgebied van de heikikker en de poelkikker af en wordt een belangrijke barrière gevormd voor de migratie van met name de heikikker. Dit is belangrijk negatief gewaardeerd (- -)

Reptielen

Tijdens een provinciale inventarisatie in 2005 zijn ten noorden van de bebouwde kom van Houten ringslangen geconstateerd, met name in natuurontwikkelingsgebied Oud- en Nieuw-Wulven. Gezien de korte afstand van het geplande tracé tot aan dit gebied en de geschiktheid voor de ringslang van het gebied waar het tracé is gepland, is het zeer goed mogelijk dat de ringslang hier voorkomt. De geplande weg vormt een grote barrière voor migratie van de ringslang. Tevens treden mogelijk negatieve effecten op als gevolg van een toename van licht en geluid. Dit is negatief gewaardeerd (-).

Vissen

Dit tracé kent wat betreft het effect op vissen een zelfde beoordeling als variant 4a (-).

Overige soorten

Er worden geen volgens de Flora- en faunawet andere beschermde soorten op of nabij het nieuwe tracé verwacht.

Faunapassages

Nabij dit tracé bevinden zich geen faunapassages en zijn in de (nabije) toekomst ook geen faunapassages gepland.

7.4.3 Waardering ecologie

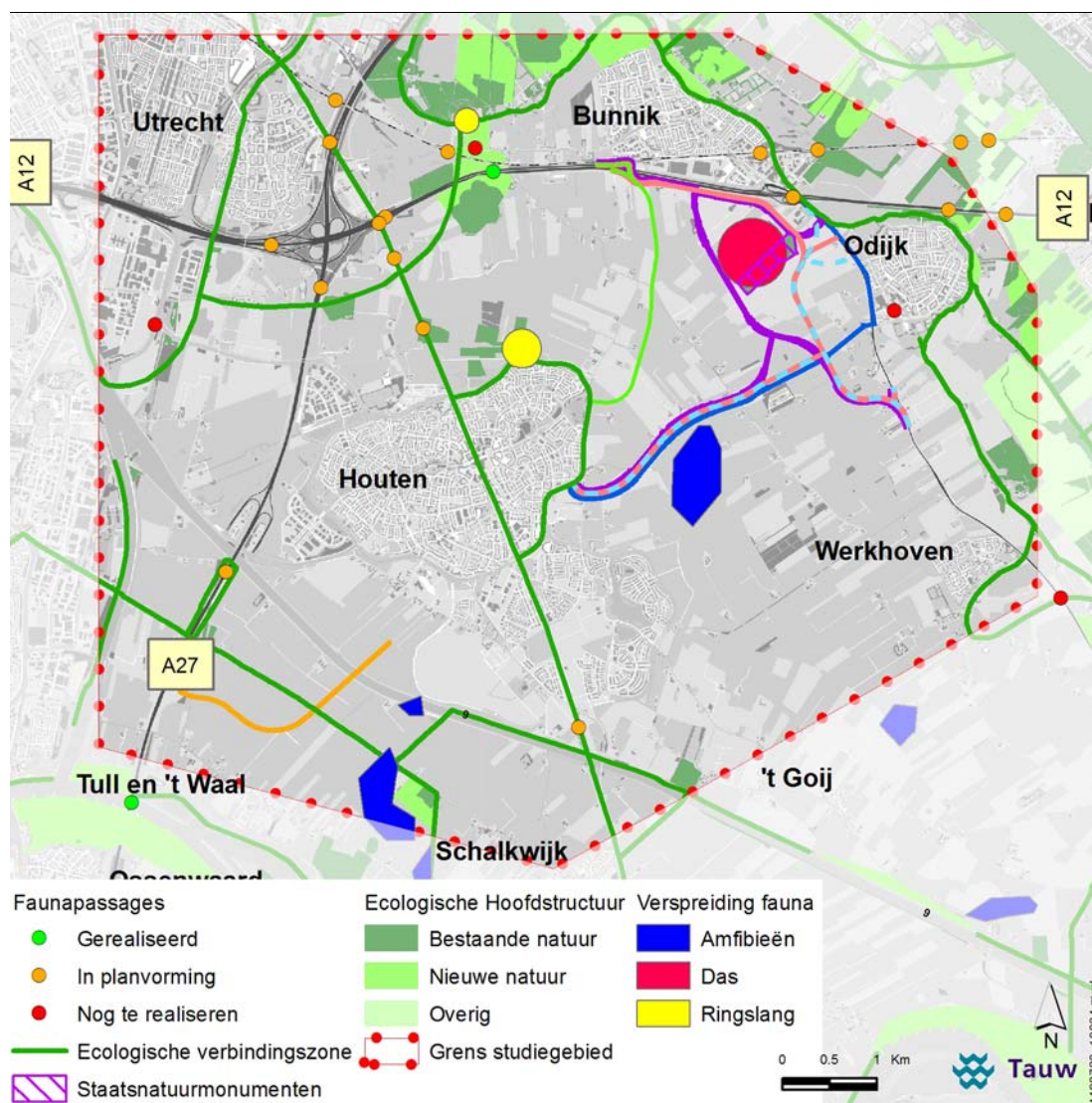
In de hierna volgende tabel staat een schematische weergave van de effectbepaling op de beschermde gebieden en de beschermde soorten. Voor de bepaling van de effecten op beschermde gebieden is onderscheid gemaakt in Staatsnatuurmonument Raaphof en de Provinciale Ecologische Hoofdstructuur (PEHS). Bij de effectbepaling op de PEHS en het Staatsnatuurmonument wordt alleen rekening gehouden met de natuurwaarden waarvoor het desbetreffende gebied is aangewezen, dan wel ontwikkeld dient te worden. Het effect op overige natuurwaarden, die in deze gebieden voorkomen, wordt bepaald bij aantasting van de soorten. Bij dit criterium wordt alleen rekening gehouden met het effect op soorten, die beschermd worden via tabel 2 of 3 van de Flora- en faunawet.¹⁰

Tabel 7.4 Waardering effecten ecologie

Effect/ Tracé	1 Meerpaal / Nieuwe brug	2 Rijsbruggerweg	3a Raaphof west	3b Raaphof oost	4a N410- bestaande N229	4b N410- omgelegde N229
<i>Beschermde gebieden</i>						
PEHS	--	-	-	-	-	-
Raaphof	0	0	--	--	0	--
<i>Beschermde soorten</i>						
Vaatplanten	0	0	0	0	0	0
Vogels	-	-	-	-	-	-
Zoogdieren	-	-	--	--	-	--
Amfibieën	--	-	--	--	-	--
Reptielen	0	--	-	-	-/0	-
Vissen	-	-	-	-	-	-

¹⁰ Op basis van nader onderzoek voor de gekozen variant moet te zijner tijd worden bepaald voor welke soorten een ontheffing Flora- en faunawet moet worden aangevraagd

Kenmerk R002-4498720EMG-pla-V01-NL



Figuur 7.13 Ligging van beschermd natuurgebieden en verspreidingsgebieden van fauna

7.5 Luchtkwaliteit

7.5.1 Beoordelingskader

Voor de tracévarianten is bestudeerd of op knelpunten overschrijdingen plaatsvinden van de jaargemiddelde concentratie NO₂ en de 24-uursgemiddelde concentratie PM₁₀. Uit de berekeningen blijkt dat er geen overschrijdingen zijn van de grenswaarden van benzeen, benz(a)pyreen, koolmonoxide, zwaveldioxide en de jaargemiddelde concentratie van PM₁₀. Voor de analyse van de varianten ten opzichte van de autonome situatie zal -conform richtlijn- achtereenvolgens worden ingegaan op:

1. Ligging en grootte van eventuele overschrijdingsgebieden
2. De hoogste concentraties binnen de overschrijdingsgebieden
3. De hoeveelheid woningen en andere gevoelige bestemmingen binnen een overschrijdingsgebied

Aangezien in de autonome situatie voornamelijk op het rijkswegennet reeds overschrijdingen van grenswaarden uit het BLK 05 zijn geconstateerd en als gevolg van de voorgenomen activiteiten dit in alle varianten op één of meerdere locaties zal verslechteren, is de saldobenadering de mogelijke uitkomst om de infrastructurele ontwikkelingen toch doorgang te laten vinden. Om de saldobenadering nader te onderbouwen wordt -conform richtlijn- nader ingegaan op:

4. De totale emissies in het studiegebied
5. De overschrijding van wegvaklengte in het studiegebied
6. Het aantal woningen en gevoelige bestemmingen, gelegen binnen het overschrijdingsgebied

Aangezien in alle varianten de saldobenadering nodig is om de voorgenomen activiteit te realiseren maakt 'het saldo' het onderscheid tussen de varianten en tussen de autonome situatie. Op basis van de criteria 4, 5 en 6 wordt het saldo bepaald. Deze criteria worden daarom als beoordelingskader voor het aspect luchtkwaliteit gehanteerd.

7.5.2 Effecten

Om een goed overzicht te krijgen van de effecten op de luchtkwaliteit per variant zijn de bovenstaande criteria voor het bepalen van de mate van overschrijding (1, 2 en 3) en de criteria voor het bepalen van het saldo voor het studiegebied (criteria 4, 5 en 6) beschreven.

1. Ligging en grootte van eventuele overschrijdingsgebieden

De resultaten zijn opgenomen tabel 7.5. In bijlage 9 van het bijlagenrapport is de ligging van de overschrijdingsgebieden per variant voor de jaargemiddelde concentratie NO₂ en de 24-uursgemiddelde concentratie PM₁₀ opgenomen.

Kenmerk R002-4498720EMG-pla-V01-NL

Tabel 7.5 Ligging met overzicht overschrijdingen luchtkwaliteit studiegebied autonome situatie versus varianten

Locatie	Overschrijding Jaar NO ₂ (grenswaarde = 40 µg/m ³)							Overschrijding 24-uur PM ₁₀ (grenswaarde = 35 dagen)						
	0	1	2	3a	3b	4a	4b	0	1	2	3a	3b	4a	4b
A12 (Lunetten - voetgangersbrug Bunnik)	ja	ja	ja	ja	ja	ja	ja	nee	nee	nee	nee	nee	nee	nee
A12 oostelijk van aansluiting Bunnik	ja	ja	ja	ja	ja	ja	ja	nee	nee	nee	nee	nee	nee	nee
A27 (geheel)	ja	ja	ja	ja	ja	ja	ja	ja	ja	ja	ja	ja	Ja	ja
Utrechtseweg (N409)	ja	nee	nee	nee	ja	ja	ja	nee	nee	nee	nee	nee	nee	nee
De Staart	ja	ja	ja	ja	ja	ja	ja	nee	nee	nee	nee	nee	nee	nee
Laagravenseweg	ja	ja	ja	ja	ja	ja	ja	nee	nee	nee	nee	nee	nee	nee
Waterlinieweg	ja	ja	ja	ja	ja	ja	ja	ja	ja	ja	ja	ja	ja	na

In bovenstaande tabel komt naar voren dat de grenswaarde van de jaargemiddelde concentratie NO₂ ongeacht de variant op de volgende wegvakken wordt overschreden:

- A12 (Lunetten - Voetgangersbrug Bunnik)
- A12 (nabij Schoudermantel)
- A27 (geheel)
- De Staart
- De Plettenburgerbaan
- Laagravenseweg
- Waterlinieweg

De Utrechtseweg (N409) betreft alleen een knelpunt in de nulsituatie, variant 3b, 4a en 4b.

De grenswaarde van de 24-uursgemiddelde concentratie PM₁₀ (maximaal 35 dagen) wordt in alle varianten overschreden dicht nabij de A27 (tot 50 meter) en langs de Waterlinieweg.

Daarnaast komt uit de analyse naar voren dat in alle varianten op één of meerdere locaties in het studiegebied waar in het nulalternatief al sprake was van een overschrijding van de grenswaarde van het BLK 05 door de voorgenomen activiteit de luchtkwaliteit zal verslechteren. De saldobenadering (op basis van artikel 7 lid 3 van het BLK 05) biedt dan mogelijkheden om de infrastructurele ontwikkelingen in het studiegebied toch doorgang te laten vinden.

2. De hoogste concentratie binnen de overschrijdingsgebieden

De hoogste concentraties in het studiegebied in 2011 voor de autonome situatie en de verschillende varianten is weergegeven in tabel 7.6.

Tabel 7.6 Hoogste jaargemiddelde concentratie NO₂, jaargemiddelde concentratie PM₁₀ en 24-uursgemiddelde concentratie PM₁₀ op het OW en HW in 2011 voor de autonome situatie en de verschillende varianten

Variant	Autonome situatie	1	2	3a	3b	4a	4b
hoogste concentratie NO ₂ (jaar) OWN(in µg/m ³)	53,1	53,1	51,5	52,9	53,2	53,0	53,1
hoogste concentratie NO ₂ (jaar) HWN(in µg/m ³)	64,6	62,9	61,9	63,8	63,8	64,6	64,6
hoogste concentratie PM ₁₀ (jaar) OWN (in µg/m ³)	33,2	33,2	29,7	33,1	33,2	33,1	33,2
hoogste concentratie PM ₁₀ (jaar) HWN (in µg/m ³)	30,5	30,2	30,0	30,4	30,4	30,5	30,5
hoogste concentratie PM ₁₀ (dagen) OWN (in dagen)	57	57	45	56	57	56	57
hoogste concentratie PM ₁₀ (dagen) HWN (in dagen)	44	42	41	43	43	44	44

Uit bovenstaande tabel blijkt dat de grenswaarde van 40 µg/m³ voor de jaargemiddelde concentratie voor stikstofdioxide (NO₂) in 2011 in alle varianten wordt overschreden. De hoogste concentraties van NO₂ zijn aanwezig langs de A12 en A27. Dit komt overeen met het beeld van de huidige situatie, waar ook de grootste overschrijdingen zijn geconstateerd op het rijkswegennet. De jaargemiddelde fijn stof (PM₁₀) concentratie (40 µg/m³) wordt in 2011 in zowel de autonome situatie alsmede de varianten niet overschreden. De hoogste concentratie bedraagt 33,2 µg/m³. De grenswaarde van de 24-uursgemiddelde concentratie PM₁₀ (maximaal 35 dagen) wordt in het studiegebied ook overschreden. De hoogste concentratie bedraagt 57 dagen.

Kenmerk R002-4498720EMG-pla-V01-NL

3. Hoeveelheid woningen en andere gevoelige bestemmingen gelegen in een overschrijdingsgebied

In het studiegebied zijn in het nulalternatief alsmede in alle varianten geen woningen of andere gevoelige bestemmingen binnen een overschrijdingsgebied aanwezig.

4. Totale emissies in het studiegebied

Voor de autonome situatie 2011, variant Meerpaal / Nieuwe brug (1), variant Rijsbruggerweg (2), Raaphof west (3a) en Raaphof oost (3b) en N410-bestaande N229 (4a) en N410-omgelegde N229 (4b) zijn de emissies voor het rijkswegennet en het onderliggend wegennet bepaald. De resultaten zijn weergegeven in tabel 7.7.

Tabel 7.7 Emissies (uitstoot) in ton per jaar door het wegverkeer in het studiegebied in 2011

Variant	0	1	2	3a	3b	4a	4b
NO_x							
rijkswegennet in ton/jaar (index)	822 (100)	801 (97)	827 (101)	825 (100)	825 (100)	822 (100)	822 (100)
onderliggend wegennet in ton/jaar (index)	346 (100)	351 (101)	343 (99)	353 (102)	357 (103)	345 (100)	349 (101)
PM₁₀							
rijkswegennet in ton/jaar (index)	62 (100)	61 (98)	63 (102)	62 (100)	62 (100)	62 (100)	62 (100)
onderliggend wegennet in ton/jaar (index)	26 (100)	26 (100)	26 (100)	26 (100)	27 (104)	26 (100)	26 (100)

De emissies in het studiegebied nemen voor NO₂ over het algemeen beperkt toe ten opzichte van het nulalternatief. Voor de stof PM₁₀ blijven de waarden nagenoeg gelijk. Variant Meerpaal / Nieuwe brug (1) scoort relatief goed op het rijkswegennet.

5. Overschrijding van wegvaklengte in het studiegebied

Om te bepalen of er per saldo sprake is van een verbetering van de luchtkwaliteit is in onderstaande tabel een 'gewogen wegvaklengte' opgenomen. Deze 'gewogen wegvaklengte' betreft een integrale optelling van alle wegvaklengtes in het studiegebied met een overschrijding malus de hoogte van de overschrijding. Alleen wegvakken waarbij de grenswaarden uit het BLK 05 zijn overschreden zijn meegenomen. De meerwaarde voor het berekenen van een 'gewogen wegvaklengte' ligt in het feit dat:

- Alleen overschrijdingsgebieden worden meegenomen
- Ook de hoogte van de overschrijding een belangrijke factor is in de afweging binnen dit MER

In het volgend kader wordt een rekenvoorbeeld gegeven van een gewogen wegvaklengte.

Ter illustratie vergelijken we een drietal wegvakken vergeleken met onderstaande kenmerken:

- wegvak van 500 meter met een overschrijding van 40,5 $\mu\text{g}/\text{m}^3$
- wegvak van 500 meter met een overschrijding van 41,5 $\mu\text{g}/\text{m}^3$
- wegvak van 250 meter met een overschrijding van 40,5 $\mu\text{g}/\text{m}^3$

De gewogen wegvaklengte wordt berekend door lengte van het wegvak malus de concentratie. De gewogen weglengtes bedragen dus respectievelijk 20.250 (500 x 40,5), 20.750 (500 x 41,5) en 10.125 (250 x 40,5). Dit wordt vervolgens gedaan voor alle wegen in het studiegebied (integrale optelling), waarna de resultaten zijn gepresenteerd in tabel 7.8

Er is wederom een onderscheid gemaakt in het rijkswegennet (A12/A27) en het onderliggend wegennet. De resultaten van de 'gewogen wegvaklengte' zijn opgenomen in tabel 7.8.

Tabel 7.8 'Gewogen wegvaklengte' in 2011 voor verschillende tracévarianten

Variant	0	1	2	3a	3b	4a	4b
NO₂							
rijkswegennet	1380205	1307305	1334010	1355325	1355325	1380205	1380205
Onderliggend wegennet	459953	426533	421596	447884	448270	448134	447914
geïndexeerd (nulalternatief = 100)							
NO₂							
Rijkswegennet	100	95	97	98	98	100	100
Onderliggend wegennet	100	93	92	97	97	97	97
PM₁₀							
Rijkswegennet	71073	67459	69842	69798	69798	71073	71073
Onderliggend wegennet	185063	139517	178887	152938	180406	152938	152938
geïndexeerd (nulalternatief = 100)							
PM₁₀							
Rijkswegennet	100	95	98	98	98	100	100
Onderliggend wegennet	100	75	97	83	97	83	83

6. Aantal woningen en gevoelige bestemmingen, gelegen binnen het overschrijdingsgebied

In het studiegebied zijn in de autonome situatie en de varianten geen woningen of andere gevoelige bestemmingen binnen een overschrijdingsgebied aanwezig.

7.5.3 Waardering luchtkwaliteit

In de voorgaande paragraaf zijn de resultaten voor het aspect luchtkwaliteit inzichtelijk gemaakt. Geconcludeerd kan worden dat in alle varianten en in de autonome situatie sprake is van een overschrijding van de grenswaarden uit het Besluit Luchtkwaliteit 2005. Als gevolg van de tracévarianten zal de luchtkwaliteit op één of meerdere locaties verslechteren. Verder kan worden geconcludeerd dat er geen woningen en andere bestemmingen binnen overschrijdingsgebieden liggen.

Ondanks dat er lokale verslechtingen van de luchtkwaliteit in de varianten zijn geconstateerd kan er -conform het BLK 05- sprake zijn van een verbetering van de luchtkwaliteit. Dit kan als wordt aangetoond dat de lokale verslechting teniet wordt gedaan door een positief effect elders in het studiegebied. In het BLK 05 wordt dit salderen genoemd. Het saldo binnen het studiegebied is inzichtelijk gemaakt door:

- De totale emissies in het studiegebied
- Overschrijding van wegvaklengte in het studiegebied
- Aantal woningen en gevoelige bestemmingen binnen het overschrijdingsgebied

De totale emissies in het studiegebied nemen beperkt toe. In variant Meerpaal / Nieuwe brug is een lichte verbetering op het hoofdwegennet te constateren. De 'gewogen wegvaklengte' waarop een overschrijding wordt geconstateerd blijft gelijk of neemt af in alle varianten ten opzichte van de autonome situatie. Voor het studiegebied als totaal is er dus geen sprake van een verslechting van de luchtkwaliteit.

Uit de resultaten blijkt dat voor het hoofdwegennet de variant Meerpaal / Nieuwe brug de grootste verbetering oplevert voor de beide stoffen (NO₂ en PM₁₀). Dit geldt zowel voor het hoofdwegennet als het onderliggend wegennet. Dit is licht positief gewaardeerd. In de overige varianten treedt in sommige gevallen wel een verbetering op het onderliggend wegennet op voor de stof PM₁₀, maar verbetert de luchtkwaliteit op het hoofdwegennet of het onderliggende wegennet voor PM₁₀ nauwelijks.

Als laatste moet worden geconcludeerd dat zowel in de autonome situatie als in de varianten er geen woningen of gevoelige bestemmingen binnen de overschrijdingsgebieden staan.

Op basis van bovenstaande gegevens is in tabel 7.9 voor het aspect luchtkwaliteit de volgende waardering opgenomen.

Tabel 7.9 Waardering effecten luchtkwaliteit

Varianten	0	1	2	3a	3b	4a	4b
luchtkwaliteit	0	0/+	0	0	0	0	0

Effecten op gezondheid en welzijn

Lokaal zal de aanleg van de varianten leiden tot een verslechtering van de milieukwaliteit voor met name geluid en luchtkwaliteit ter plaatse van woningen. Zolang er wordt voldaan aan de milieunormen is er geen sprake van onaanvaardbare hinder en effecten op de gezondheid en het welzijn van mensen. Wel kan het woongenot ter plaatse sterk achteruit gaan door de aanwezigheid van een drukke weg op korte afstand van woningen, waar voorheen sprake was van een rustige situatie.

Vooralsnog wordt ervan uitgegaan dat er als gevolg van de varianten in dit MER geen woningen geamoveerd hoeven te worden, omdat overal aan de milieunormen voldaan kan worden. Op enkele locaties komt de nieuwe weg echter erg dicht langs bestaande woningen te lopen. Kritische locaties zijn de aansluiting van de N410 op de (al dan niet omgelegde) N229 in de varianten 3a, 3b, 4a, 4b en de aansluiting van de N229 op de A12 in de varianten 3a, 3b en 4b.

7.6 Geluidhinder**7.6.1 Beoordelingskader**

Voor het beoordelen van de diverse alternatieven op het aspect geluidhinder, is het aantal knelpunten of verbeterde punten gespecificeerd in het studiegebied voor elke variant. Een knelpunt betreft een locatie waar ten opzichte van de autonome situatie een flinke toename plaatsvindt ($> +1,5$ dB, zie tabel 7.10) van de geluidbelasting en tevens de voorkeursgrenswaarde van 48 dB uit de Wet geluidhinder wordt overschreden. Een verbeterd punt heeft een flinke afname van de geluidbelasting ($> 1,5$ dB) en een overschrijding van 48 dB. Kleinere toe- en afnamen zijn niet hoorbaar en daarom niet meegenomen in de afweging.

In de afweging wordt verder meegenomen hoe hoog de geluidbelasting is. Toenames bij reeds hoge geluidbelastingen worden zwaarder beoordeeld dan bij lage geluidbelastingen. Hiervoor zijn de grenzen van 58 en 63 dB gekozen, aangezien dit ook veelgebruikte maximale ontheffingswaarden zijn. Dit blijkt ook uit de tabel met voorkeursgrenswaarden en maximale ontheffingswaarden (tabel 7.11).

Hogere ontheffingen zijn mogelijk, maar dan betreft het zeer hoge geluidbelastingen. Deze zijn niet gewenst, hoewel ontheffing mogelijk is. Tevens komen dergelijke hoge geluidbelastingen nauwelijks voor binnen het studiegebied.

Kenmerk R002-4498720EMG-pla-V01-NL

Wat betreft de geluidhinder tellen toenames zwaarder dan afnamen, aangezien bij toenames maatregelen moeten worden getroffen volgens de Wet geluidhinder of in het kader van een goede ruimtelijke ordening.

Daarom is mogelijk dat een enkele toename opweegt tegen meerdere, even sterke afnamen.

In de berekening voor het totale studiegebied is geen rekening gehouden met hoogteverschillen. Dit kan betekenen dat op locaties waar grote hoogteverschillen aanwezig zijn de geluidssituatie wordt onderschat. Uit gedetailleerde geluidberekeningen bij de aansluiting A12 blijkt dat het verschil tussen maaiveld ligging of een verhoogde ligging (bovenkant viaduct circa 6 meter boven maaiveld) een extra toename van 1dB veroorzaakt. Een dergelijke kleine verslechtering van de geluidsbelasting is niet waarneembaar en heeft betrekking op een klein aantal geluidgevoelige bestemmingen. Deze hoogteverschillen zijn dan ook verwaarloosd in de verdere analyse voor het bepalen van de effecten binnen het totale plangebied. Bij de effectbepaling wordt gedetailleerd ingegaan op de gevolgen voor geluid van een aansluiting (met verhoogde ligging van de op en afritten) op de A12 (Bunnik West).

Tabel 7.10 De gehanteerde indeling in geluidklassen en de waardering hiervan

Effect	Gevolg
>-5 dB	geluidbelasting neemt sterk af
-5 tot -1,5 dB	geluidbelasting neemt af
-1,5 tot -0,5 dB	niet waarneembare afname
-0,5 tot 0,5 dB	geen waarneembare verandering
+0,5 tot +1,5 dB	niet waarneembare toename
+1,5 tot +5 dB	geluidreducerende maatregelen gewenst
>+5 dB	geluidreducerende maatregelen noodzakelijk

Tabel 7.11 De voorkeursgrenswaarden en maximale ontheffingswaarden uit de Wet geluidhinder

Weg	Binnenstedelijk voorkeurs- grenswaarde	Binnenstedelijk maximale ontheffing	Buitenstedelijk voorkeurs- grenswaarde	Buitenstedelijk maximale ontheffing
nieuw	48 dB	63 dB	48 dB	58 dB
In reconstructie	48 dB	68 dB	48 dB	68 dB

In bijlage 8 van het bijlagenrapport, afbeelding verg0_alta1 tot en met afbeelding verg0-Alta 4b, zijn de geluidbelasting in de autonome situatie en het verschil van de varianten met de autonome situatie weergegeven. Tevens zijn in tabelvorm (tabel 1, bijlage 8) de absolute geluidsbelastingen op de afzonderlijke woningen in het buitengebied van Bunnik en Houten opgenomen.

Hierin is te zien, dat geen van de varianten voor het hele studiegebied een grote verslechtering met zich meebrengt van de geluidssituatie.

Lokaal, vooral langs de nieuwe wegen kunnen wel grote toenames ontstaan. In elke variant zijn dan ook knelpunten aanwezig, waar de geluidbelasting met meer dan 1,5 dB toeneemt.

Bij elke variant is het dan ook nodig om maatregelen te treffen om de geluidbelasting te reduceren en/of ontheffing aan te vragen.

Aangezien voor alle varianten geluidreducerende maatregelen noodzakelijk zijn, wordt dit niet zwaar meegewogen bij de beoordeling. Alleen de varianten waarbij een beperkt aantal woningen een grote toename van de geluidbelasting (> +5 dB) te verwachten is of voor een groot aantal woningen een redelijke overschrijding (+1,5 tot +5 dB), worden licht negatief beoordeeld. Uit de beoordeling van de varianten blijkt dat er in het hele studiegebied geen grote verschillen tussen de varianten bestaan. In alle varianten is het noodzakelijk maatregelen te nemen en zijn de maatregelen van vergelijkbare omvang. Dit betekent niet dat er lokaal geen geluidproblemen voorkomen. Bij de uitwerking van het voorkeursalternatief verdient het aspect geluidhinder dan ook nog wel de nodige aandacht. In de berekeningen voor het MER is nog geen rekening gehouden met geluidreducerend asfalt of andere (nieuwe) geluidreducerende maatregelen. De volgende maatregelen kunnen in de uitwerking van de voorkeursvariant worden toegepast:

- Bronmaatregelen, zoals verkeersmaatregelen en wegdekmaatregelen;
- Overdrachtsmaatregelen, zoals het vergroten van de afstand tussen woning en weg, geluidschermen en -wallen;
- Maatregelen aan de ontvanger, zoals het toepassen van dove gevels of gevelwering

Bij alle varianten zal van één of meer van deze maatregelen gebruik moeten worden gemaakt.

Aansluiting A12

Als kanttekening moet worden opgemerkt dat er niet met hoogteverschillen kan worden gerekend in het geluidsmodel. In variant 2, 3a en 3b wordt een nieuwe (halve aansluiting) gerealiseerd ter hoogte van Bunnik op de A12, waardoor wel sprake is van grote hoogteverschillen in de aanwezigheid van woningen. Voor deze locaties zijn aanvullende berekeningen uitgevoerd met een gedetailleerd geluidsmodel.

Over het algemeen kan worden gesteld, dat de geluidsbelasting met maximaal 1 dB kan toenemen wanneer in de berekeningen wordt uitgegaan van een verhoogde ligging van de op- en afritten van de nieuwe aansluiting. De berekende waarden op de bebouwing die dicht bij de aansluiting ligt, verschillen sterk. De verandering in de geluidsbelasting nabij de knoop is sterk afhankelijk van de manier waarop de aansluiting wordt gerealiseerd. Indien gekozen wordt voor een gesloten talud (aardebaan), biedt dit afscherming tegen de achterliggende A12.

Een onderbroken talud of een weg ondersteund door palen zal minder afschermend effect hebben en daardoor een hogere geluidsbelasting met zich meebrengen. Het afscherpende effect van een gesloten talud wordt aan de hand van de berekeningen geschat op maximaal 3 dB voor de meest nabij gelegen woningen.

7.6.2 Effecten

Variant Meerpaal / Nieuwe brug

Voor variant 1 geldt, dat slechts op zeer lokaal niveau de geluidbelasting verslechtert. Daarbij is de huidige geluidbelasting niet erg hoog. Er is echter wel voor één of meer woningen sprake van een grote toename van de geluidbelasting. Hiervoor zullen (ingrijpende) geluidreducerende maatregelen moeten worden getroffen. Het gaat hierbij slechts om enkele woningen, waardoor de variant licht negatief beoordeeld wordt.

Variant Rijsbruggerweg

Voor variant 2 geldt, dat de verslechtingen met name optreden op zeer lokaal niveau langs de nieuwe infrastructuur. De geluidbelastingen in de huidige situatie zijn daar niet hoog. Op één of meer woningen is sprake van een grote toename van de geluidbelasting. Hiervoor zullen (ingrijpende) geluidreducerende maatregelen moeten worden getroffen. Het gaat hierbij slechts om enkele woningen, waardoor de variant licht negatief beoordeeld wordt.

Variant 3a en b: Raaphof oost en west

Voor de varianten 3a en 3b geldt, dat er een aantal woningen is waarbij de geluidbelasting verslechtert langs de Rondweg nabij het nieuw aan te leggen wegtracé. Langs de N229 neemt de geluidbelasting af.

Er zijn echter geen woningen met een sterke toename van de geluidbelasting (>+5 dB). Omdat de verslechting en verbetering tegen elkaar opwegen, worden de varianten 3a en 3b neutraal beoordeeld.

Variant 4a: bestaande N410 - bestaande N229

Langs de Rondweg nabij de aansluiting van het nieuwe wegtracé en nabij Odijk neemt de geluidbelasting toe voor variant 4a. Ook is er een woning met een sterke toename van de geluidbelasting (> +5 dB). Er is echter ook een klein aantal woningen waar de geluidbelasting afneemt. Omdat er voor een behoorlijk aantal woningen maatregelen moeten worden getroffen en er weinig verbeteringen tegenop wegen, wordt deze variant licht negatief beoordeeld.

Variant 4b: bestaande N410 - omgelegde N229

Variant 4b leidt tot een hogere geluidbelasting voor een groot aantal woningen langs de Rondweg Houten. Ook aan de noordoostzijde van Odijk nemen de geluidbelastingen toe. Voor een aantal woningen langs de N229 neemt de geluidbelasting af. Omdat voor een behoorlijk aantal woningen geluidreducerende maatregelen moeten worden getroffen, wordt de variant 4b licht negatief beoordeeld.

7.6.3 Waardering geluidhinder

In tabel 7.12 is opgenomen of en waar een bepaalde variant knelpunten of verbeterde punten oplevert. Deze punten zijn terug te vinden in de genoemde bijlagen. Aangezien de geluidhinder in geen van de varianten een grote rol speelt, zijn alle beoordelingen 0 of 0/-. Er zijn geen varianten waarbij de totale geluidssituatie verbeterd.

Tabel 7.12 De beoordeling van de verschillende varianten. Per knelpunt of verbeterd punt wordt meegewogen hoeveel woningen het betreft, hoeveel de geluidbelasting verandert en hoe hoog de geluidbelasting is

Variant	Knelpunt / verbeterd punt	Toename van de geluidbelasting	Absolute waarde van de geluidbelasting	Totaalscore
1 Meerpaal / Nieuwe brug	• Enkele woningen langs Rondweg ten zuiden van De Koppeling	+1,5 tot +5 dB	< 58 dB	0/-
	• Enkele woningen langs tracé		< 58 dB	
	• Enkele woning langs tracé	+1,5 tot +5 dB >+5 dB	< 58 dB	
2 Rijsbruggerweg	• Enkele woningen langs noordoostzijde van Rondweg	+1,5 tot +5 dB	< 58 dB	0/-
	• Enkele woningen langs nieuw tracé	>+5 dB	< 58 dB	
3a Raaphof west	• Enkele woningen langs Rondweg nabij aansluiting van nieuw tracé	+1,5 tot +5 dB	< 58 dB	0
	• Aantal woningen langs N229 bij Odijk	>-5 dB	>63 dB	
	• Aantal woningen langs N229 bij Odijk	-1,5 tot -5 dB	< 58 dB	
3b Raaphof oost	• Aantal woningen langs Rondweg nabij aansluiting van nieuw tracé	+1,5 tot +5 dB	< 58 dB	0
	• Enkele woningen aan noordoostzijde van Odijk	+1,5 tot +5 dB	< 58 dB	
	• Aantal woningen langs N229 bij	>-5 dB	>63 dB	

Kenmerk R002-4498720EMG-pla-V01-NL

Variant	Knelpunt / verbeterd punt	Toename van de geluidbelasting	Absolute waarde van de geluidbelasting	Totaalscore
	Odijk			
	• Aantal woningen langs N229 bij Odijk	-1,5 tot -5 dB	< 58 dB	
4a N410 - bestaande N229	• Aantal woningen langs Rondweg nabij aansluiting van nieuw tracé	+1,5 tot +5 dB	< 58 dB	0/-
	• Eén woning aan Odijkse zijde van nieuw tracé	>+5 dB	< 58 dB	
	• Eén woning aan Odijkse zijde van nieuw tracé	+1,5 tot +5 dB	< 58 dB	
	• Enkele woningen langs Burgweg	>-5 dB	< 58 dB	
4b N410 – omgelegde N229	• Groot aantal woningen langs Rondweg nabij aansluiting van nieuw tracé	+1,5 tot +5 dB	< 58 dB	0/-
	• Aantal woningen aan noordoostzijde van Odijk	+1,5 tot +5 dB	< 58 dB	
	• Aantal woningen langs N229 bij Odijk	>-5 dB	>63 dB	
	• Aantal woningen langs N229 bij Odijk	-1,5 tot -5 dB	< 58 dB	

Tabel 7.13 Waardering effecten geluid

Effect/ Tracé	1 Meerpaal / Nieuwe brug	2 Rijsbruggerweg	3a Raaphof west	3b Raaphof oost	4a N410- bestaande N229	4b N410- omgelegde N229
Geluidsbelasting	0/-	0/-	0	0	0/-	0/-

7.7 Externe veiligheid

7.7.1 Beoordelingscriteria

De beoordelingscriteria voor het aspect externe veiligheid zijn het plaatsgebonden risico (PR) en het groepsrisico (GR). Beide effecten worden voor de tracévarianten kwalitatief beoordeeld.

7.7.2 Effecten

Uit de analyse van de huidige situatie en de autonome situatie blijkt dat in het studiegebied overschrijdingen optreden van het PR en het GR op de A27 tussen Lunetten en Rijnsweerd. De te onderzoeken varianten in het MER zijn echter niet van invloed op het vervoer van gevaarlijke stoffen per auto over dit wegvak.

Alle inrichtingen liggen in het westelijk gedeelte van Houten. Nader onderzoek naar de effecten van de verschillende verkeerskundige varianten op de puntbronnen is in dit kader niet noodzakelijk, aangezien de verschillende verkeerskundige varianten niet zullen leiden tot andere routes van gevaarlijke stoffen: het vervoer van en naar de drie puntbronnen zal als gevolg van de ligging van de bronlocaties in alle varianten gebruik blijven maken van een westelijke ontsluiting (De Staart en/of Utrechtseweg).

7.7.3 Waardering externe veiligheid

De varianten zullen in het studiegebied niet leiden tot meer / andere routes van gevaarlijke stoffen over weg, water of spoor. Er zullen als gevolg van de tracévarianten geen effecten optreden voor de externe veiligheid (PR en GR). De beoordeling voor alle varianten is daarom neutraal (0).

Tabel 7.14 Waardering effecten externe veiligheid

Effect/ Tracé	1 Meerpaal / Nieuwe brug	2 Rijsbruggerweg	3a Raaphof west	3b Raaphof oost	4a N410- bestaande N229	4b N410- omgelegde N229
Externe veiligheid	0	0	0	0	0	0

7.8 Trillingshinder

Voertuigen zullen trillingen veroorzaken in de bodem onder de weg. Voor trillingshinder of -schade ten gevolge van verkeer zijn SBR-richtlijnen opgesteld. Voor de beschrijving van trillingshinder of schade wordt per variant de trillingsgevoelige bebouwing in beeld gebracht die binnen 50 m van de weg gelegen is. Binnen deze afstand is de kans aanwezig dat trillingen ontstaan als gevolg van het verkeer met als gevolg trillingshinder of schade.

7.8.1 Beoordelingscriterium

Per variant is het aantal adressen berekend dat binnen een afstand van 50 meter van een weg liggen in het studiegebied.

7.8.2 Beschrijving effecten

In alle varianten blijft het potentieel aantal adressen waarbij trillingshinder zou kunnen optreden ongeveer gelijk. In de varianten waarbij een nieuwe aansluiting A12 wordt gerealiseerd neemt het aantal met circa 25 woningen (1 %) toe.

Kenmerk R002-4498720EMG-pla-V01-NL

De effecten ontstaan bij de nieuwe aansluiting op de A12. Bij de realisatie van het kunstwerk is het verstandig nader onderzoek te doen naar mogelijke effecten voor trillingshinder. Aangezien het een nieuw kunstwerk betreft is het mogelijk hier in voldoende mate rekening mee te houden.

Tabel 7.15 Aantal adressen waar trillingshinder als gevolg van verkeer kan optreden

Variant	Aantal adressen	Vershil
1	1.987	0
2	2.011	+24
3a	2.013	+26
3b	2.009	+22
4a	1.987	0
4b	1.981	-6

Wanneer in de aanlegfase kunstwerken gerealiseerd worden, dienen heiwerkzaamheden plaats te vinden. In alle varianten zijn (meerdere) kunstwerken aanwezig.

Voor het bouwplan zal, op basis van de eisen in de bouwvergunning, door de aannemer een bouwvorm moeten worden gekozen om trillingshinder te voorkomen. De effecten voor trillingshinder worden neutraal beoordeeld omdat mogelijke effecten kunnen optreden op een zeer beperkt aantal woningen.

7.8.3 Waardering trillingshinder

Tabel 7.16 Waardering effecten trillingshinder

Effect/ Tracé	1 Meerpaal / Nieuwe brug	2 Rijsbruggerweg	3a Raaphof west	3b Raaphof oost	4a N410- bestaande N229	4b N410- omgelegde N229
Trillingshinder	0	0	0	0	0	0

7.9 Effecten op gezondheid en welzijn

Uit de verschillende milieueffecten blijkt dat de aanleg van de varianten leidt tot een verslechtering van de milieukwaliteit voor met name geluid en lucht ter plaatse van woningen waarlangs een nieuwe weg wordt gerealiseerd. Zolang er wordt voldaan aan de milieunormen is er geen sprake is van onaanvaardbare hinder en onaanvaardbare effecten op de gezondheid en het welzijn van mensen. Wel kan het woongenot ter plaatse sterk achteruit gaan door de aanwezigheid van een drukke weg op korte afstand van woningen, waar voorheen sprake was van een rustige situatie.

Vooralsnog wordt ervan uitgegaan dat er als gevolg van de varianten in dit MER geen woningen geamoveerd hoeven te worden, omdat overal (eventueel na het treffen van maatregelen) aan de milieunormen voldaan kan worden.

Op enkele locaties komt de nieuwe weg echter erg dicht langs bestaande woningen te lopen. Kritische locaties zijn de aansluiting van de N410 op de (al dan niet omgelegde) N229 in de varianten 3a, 3b, 4a, 4b en de aansluiting van de N229 op de A12 in de varianten 3a, 3b en 4b.

7.10 Recreatie

7.10.1 Beoordelingscriteria

De beoordelingscriteria voor het aspect recreatie betreffen:

- Aantasting functie bestaande of toekomstige recreatiegebieden
- Doorkruisen recreatieve paden
- Aantasting of verbetering bestaande routes

7.10.2 Effecten recreatie

Aantasting functie bestaande of toekomstige recreatiegebieden

De verschillende varianten doorkruisen geen recreatiegebieden en hebben geen effect op het functioneren van de gebieden. De camping aan de Parallelweg zal door de aanleg van een nieuwe parallelweg geen directe hinder ondervinden van de tracés Raaphof oost (3a) en west (3b). Ook de geluidhinder neemt niet toe.

Doorkruisen recreatieve paden

De verschillende varianten doorkruisen geen specifiek aangelegde recreatieve paden.

Aantasting of verbetering bestaande routes

De varianten doorkruisen verschillende fietsroutes die voornamelijk de bestaande infrastructuur volgen. Door de ongelijkvloerse kruisingen zullen de routes niet gehinderd worden. Variant 1, Meerpaal / Nieuwe brug, zal naast een weg voor autoverkeer ook een fietspad bevatten. Dit heeft een positief effect op de bereikbaarheid van de Schalkwijkse kom. De ontsluiting van Fort Vechten wordt door geen van de varianten beïnvloed.

Daarnaast hebben de varianten een indirect effect op de recreatieve routes. Door de veronderstelde afname van het verkeer op de bestaande wegen zal de verkeersveiligheid voor de recreant toenemen. Vooral de varianten in het oostelijke deel van het studiegebied (3a, 3b, 4a, 4b) zorgen voor een afname van de verkeersintensiteiten in dit gebied. Zie paragraaf 6.5. Voor het aspect recreatie wordt dit als licht positief beoordeeld.

7.10.3 Waardering recreatie

Tabel 7.17 Waardering effecten recreatie

Effect / Tracé	1	2	3a	3b	4a	4b
	Meerpaal / Nieuwe brug	Rijsbruggerweg	Raaphof west	Raaphof oost	N410- bestaande N229	N410- omgelegde N229
	0/+	0	0/+	0/+	0/+	0/+

7.11 Mitigerende en compenserende maatregelen

Door de toepassing van maatregelen kunnen diverse voor diverse aspecten milieueffecten worden beperkt of weggenomen. Onderstaand wordt een overzicht van deze maatregelen gegeven.

Landschap

- Op een aantal plaatsen kan de verstoring van het landschap gedeeltelijk worden gemitigeerd. Bij de variant Meerpaal/ Nieuwe brug kan in plaats van een talud worden gekozen voor een open constructie waardoor de zichtrelatie behouden blijft (zie figuur 7.14)
- Bij de Rijsbruggerweg (variant 2) kan de kenmerkendheid van de Rietsloot behouden blijven door het tracé iets oostelijker te laten lopen



Figuur 7.14 Variant Meerpaal/ Nieuwe brug, in plaats van een talud een open brugconstructie

- Bij de varianten 3a, 3b, 4a en 4b kan er na de kruising met de Achterdijk gekozen worden om langs de weg beplanting aan te brengen. Hierdoor ontstaat er als ware een extra coulisse en zal de zichtverstoring vanaf verschillende punten worden verzacht (zie figuur 7.15)

Archeologie en cultuurhistorie

- Bij het ontwerp van de tracés is reeds zoveel mogelijk rekening gehouden met de cultuurhistorische en archeologische waarden ter plaatse. Bij het verdere detailontwerp van de varianten kan nagegaan worden of kleine verschuivingen van het tracé tot een beperktere aantasting van met name archeologische waarden kunnen leiden
- De fysieke bescherming van vindplaatsen is niet gemakkelijk uitvoerbaar. Dit betekent in de praktijk dat behoudenswaardige vindplaatsen in het tracé zullen moeten worden opgegraven

Kenmerk R002-4498720EMG-pla-V01-NL



Figuur 7.15 Variant N410 – bestaande N229, N410 – omgelegde N229 en Raaphof Oost, wegbegeleidende beplanting als nieuwe coulisse

Ecologie

- Door het gebruik van ZOAB (Zeer Open Asfalt Beton) kan de geluidsoverlast voor soorten gereduceerd worden in alle varianten
- Bij het kruisen van de Schalkwijkse Wetering in variant 1 kan versnippering eenvoudig gemitigeerd worden door middel van het aanleggen van ecoduikers onder de weg aan beide kanten van de wetering, inclusief geleidende structuren. Op deze manier wordt geen barrière gevormd voor migrerende diersoorten
- Door in variant 1 te kiezen voor een “open” constructie van de brug over het Amsterdam-Rijnkanaal, zie figuur 7.14 is de infrastructuur beter passeerbaar voor dieren
- De verlichting bij het kunstwerk over het Amsterdam Rijnkanaal en de Schalkwijkse wetering kan in variant 1 worden geoptimaliseerd naar de wensen van met name vleermuizen. Daarbij is het van belang dat de uitstraling van de verlichting minimaal is. Tevens kan de kleur van de verlichting worden geoptimaliseerd
- In alle varianten kunnen duikers onder de weg worden geplaatst op locaties waar de weg overige watergangen kruist. Op deze manier worden geen barrières gevormd voor met name vissen en amfibieën
- Bij de aansluiting van de varianten op de Rondweg van Houten kan een ecoduiker en een hop-over worden geplaatst. Een hop-over is een opgaande bomenrij aan weerszijden van een weg, waarbij de boomkronen elkaar raken, zodat de weg veilig passeerbaar blijft voor vleermuizen. Op deze manier wordt (een deel van) de barrière opgeheven en komt het functioneren van de ecologische verbindingzone ten goede
- Door het aanleggen van een hop-over bij de kruising van de varianten met de Achterdijk, blijft dit lijnvormige element in stand als lijnvormig element voor vleermuizen in de varianten 3a, 3b, 4a en 4b
- Door het aanleggen van verschillende dassentunnels onder het geplande tracé en geleidende structuren in de varianten 3a, 3b, 4a, en 4b blijft een groot gebied als foeragegebied voor de das bereikbaar blijft.

- De afscherming van de weg voor zoogdieren, bijvoorbeeld de das, kan verkeersslachtoffers voorkomen.
- het begeleiden van de weg door sloten met natuurvriendelijke oevers, poelen en houtwallen om zo een ecologische zone mogelijk te maken

Geluidhinder

- Bronmaatregelen, zoals verkeersmaatregelen en wegdekmaatregelen (ZOAB);
- Overdrachtsmaatregelen, zoals het vergroten van de afstand tussen woning en weg, geluidschermen en –wallen;
- Maatregelen aan de ontvanger, zoals het toepassen van dove gevels of gevelwering

8 Vergelijking tracévarianten en MMA

In hoofdstuk 7 zijn de milieueffecten van de verschillende varianten beschreven. In dit hoofdstuk worden de milieueffecten van de varianten vergeleken, als opstap voor het op te stellen meest milieuvriendelijk alternatief (MMA). Het gaat hierbij dus niet om de verkeerseffecten en de overige effecten (recreatie, landbouw en kosten).

8.1 Vergelijking van de milieueffecten van de tracévarianten

Onderstaande tabel geeft de verschillen in milieueffecten tussen de tracévarianten weer. Hierbij is nog geen rekening gehouden met mitigerende en compenserende maatregelen.

De milieuaspecten waarvoor verschillen in waardering tussen de tracévarianten optreden zijn gemarkeerd:

- **Geel:** marginale verschillen
- **Blauw:** relevante verschillen

Uit de tabel blijkt dat relevante verschillen in milieueffecten optreden ten aanzien van:

- Landschap
- Archeologie
- Cultuurhistorie
- Ecologie

Voor bodem en water, lucht en geluid is er sprake van zeer beperkte verschillen, deze worden bij het samenstellen van het MMA dan ook buiten beschouwing gelaten.

Tabel 8.1 Overzicht waardering milieueffecten

Effect/ Tracé	1 Meerpaal / Nieuwe brug	2 Rijsbrugger- weg	3a Raaphof west	3b Raaphof oost	4a N410- bestaande N229	4b N410- omgelegde N229
Bodem en water						
Optreden van zettingen	0/-	0	0	0	0	0
Bodemkwaliteit	0/-	0/-	0/-	0/-	0/-	0/-
Grondwaterkwantiteit	0	0	0	0	0	0
Grondwaterkwaliteit	0	0	0	0	0	0
Opervlaktewaterkwaliteit	0	0	0	0	0	0
Oppervlaktewaterkwantiteit	0	0/+	0/+	0/+	0/+	0/+
Landschap						
Visuele verstoring	--	-	--	--	-	--
Aantasting kenmerkende elementen en structuren	0	-	0	0	0	0
Archeologie						
Archeologische waarden	0/-	-	--	--	-	-
Cultuurhistorie						
Cultuurhistorische waarden	-	-	--	--	-	--
Ecologie - beschermde gebieden						
PEHS	--	-	-	-	-	-
Raaphof	0	0	--	--	0	--
Ecologie - beschermde soorten						
Vaatplanten	0	0	0	0	0	0
Vogels	-	-	-	-	-	-
Zoogdieren	-	-	--	--	-	--
Amfibieën	--	-	--	--	-	--
Reptielen	0	--	-	-	-/0	-
Vissen	-	-	-	-	-	-
Lucht, geluid, externe veiligheid, trillingshinder						
Luchtkwaliteit	0/+	0	0	0	0	0
Geluid	0	0	0	0	-/0	-/0

Kenmerk R002-4498720EMG-pla-V01-NL

Effect/ Tracé	1 Meerpaal / Nieuwe brug	2 Rijsbrugger- weg	3a Raaphof west	3b Raaphof oost	4a N410- bestaande N229	4b N410- omgelegde N229
Externe veiligheid	0	0	0	0	0	0
Trillingshinder	0	0	0	0	0	0

Onderstaand wordt ingegaan op de relevante verschillen.

Landschap

Bij de aanleg van de tracévarianten Meerpaal / Nieuwe brug (1), Raaphof west (3a), Raaphof oost (3b) en N410-omgelegde N229 (4b) is sprake van een belangrijk negatief effect vanwege visuele verstoring over een grote tracélengte. De weg zal hier als verstorend element in het landschap worden beleefd. Bij de tracévariant Rijsbruggerweg (2) is het negatieve effect beperkter vanwege de kortere lengte van het tracé. Bij het tracé N410-bestaande N229 (4a) is het effect ook beperkt, omdat het tracé deels gebruik maakt van een bestaande weg en voor de rest naast bestaande weg. Met name varianten 1, 3a en 3b gaan door nu nog onaangetast gebied.

De aantasting van kenmerkende elementen en structuren wordt alleen in de tracévariant Rijsbruggerweg (2) als negatief aangemerkt, omdat dit tracé langs de kenmerkende Rietsloot loopt. Voor de overige varianten is er geen sprake van een relevant effect.

Samenvattend scoort tracévariant N410-bestaande N229 (4a) het minst negatief.

Archeologie

Op archeologische gronden valt binnen de onderzochte varianten een driedeling te maken op basis van de mate van potentiële aantasting van het bodemarchief bij realisatie. De varianten Raaphof west en Raaphof oost (3a en 3b) scoren het meest negatief (-) vanwege de doorsnijding van gebieden met bekende vindplaatsen en/of een hoge archeologische waarde. De tracévarianten Rijsbruggerweg (2) en de varianten N410-N229 (4a en 4b) zijn negatief gewaardeerd.

De meest gunstige variant is Meerpaal / Nieuwe brug (1). Deze leidt tot een lichte aantasting van archeologische waarden.

Cultuurhistorie

Voor het onderdeel cultuurhistorie scoren de varianten Raaphof west en oost (3a en 3b) en N229-omgelegde N410 het meest negatief (-). Dit wordt veroorzaakt door de doorsnijding van cultuurhistorisch waardevolle verkavelingspatronen en bebouwingslinten en het Raaphofsepad. Bij de andere varianten treedt aantasting in mindere mate op (-).

Ecologie

De verschillen in waardering voor ecologie hebben met name te maken met de ecologische hoofdstructuur, het beschermde natuurgebied de Raaphof, en de verstoring van vogels, zoogdieren, amfibieën en reptielen.

Het tracé Meerpaal / Nieuwe Brug (1) scoort belangrijk negatief (- -) vanwege de doorsnijding van een ecologische verbindingszone langs het Amsterdam-Rijnkanaal en de Schalkwijkse Wetering. De andere tracévarianten scoren negatief (-) vanwege de doorsnijding van de ecologische verbindingszone rond Houten.

De varianten Raaphof west (3a), Raaphof oost (3b) en N410-omgelegde N229 (4b) hebben een belangrijk negatief effect op het gebied Raaphof en op de hier aanwezige dassen. De andere varianten hebben geen effect op het gebied Raaphof, maar kunnen wel een negatief effect (-) hebben op fouragerende dassen.

Ten aanzien van vogels hebben de tracévarianten Rijsbruggerweg, Raaphof west en Oost en N410-omgelegde N229 een belangrijk negatief effect (- -). De andere varianten scoren op dit aspect negatief (-).

Voor amfibieën en reptielen is het beeld gemêleerd. Alle alternatieven, behalve de variant N410-bestaande N229 (4a) scoren hier op één aspect zeer negatief (- -).

Samenvattend scoort tracévariant 4a het minst negatief op de natuurwaarden in het gebied.

8.2 Overige effecten

Als gevoeligheidsanalyse zijn de verschillen van de effecten voor recreatie, verkeersveiligheid en verkeersleefbaarheid in beeld gebracht. Geconcludeerd kan worden dat de verschillen tussen de alternatieven voor deze toetsingscriteria marginaal en dus verwaarloosbaar zijn.

Kenmerk R002-4498720EMG-pla-V01-NL

Tabel 8.2 Waardering overige effecten

Effect/ Tracé	1 Meerpaal / Nieuwe brug	2 Rijsbrugger- weg	3a Raaphof west	3b Raaphof oost	4a N410- bestaande N229	4b N410- omgelegde N229
Recreatie	0/+	0	0/+	0/+	0/+	0/+
Verkeersveiligheid buitengebied	0	0/+	0	0/+	0	0
Leefbaarheid in de kernen Bunnik en Odijk	0/+	0	0	0	0	0

8.3 Meest milieuvriendelijk alternatief (MMA)

Op grond van de Wet milieubeheer moet in een MER altijd een zogenaamd MMA worden beschreven. Dit is het alternatief waarbij de nadelige gevolgen voor het milieu worden voorkomen, dan wel zoveel mogelijk worden beperkt met gebruikmaking van de beste bestaande mogelijkheden ter bescherming van het milieu. In het meest milieuvriendelijk alternatief wordt dus onderzocht hoe de verbinding tussen Houten en het rijkswegennet *vanuit milieuoogpunt* zo goed mogelijk kan worden aangelegd en daarmee ook een zo beperkt mogelijke milieuaantasting kan worden bereikt.

Als randvoorwaarde geldt dat het MMA een reëel uitvoerbaar alternatief moet zijn, dat past binnen de doelstellingen van het project. De zes tracévarianten in dit MER voldoen allemaal aan de verkeersdoelstellingen van dit project en kunnen dus een basis vormen voor het MMA. Het MMA wordt in drie stappen ingevuld.

1. Principekeuze tracéverloop
2. Extra maatregelen

Principekeuze MMA

Conclusie uit de vergelijking van de tracévarianten is dat variant 4a (N410 - bestaande N229) van de onderzochte varianten het meest milieuvriendelijk is, gevolgd door tracévariant 1 (Meerpaal / Nieuwe brug) en variant 2 (Rijsbruggerweg). De milieueffecten van variant 4a zijn beperkt, omdat deze variant grotendeels gebruik maakt van bestaande infrastructuur en maar in beperkte mate zorgt voor nieuwe doorsnijding van het landschap. Ook voor ecologie is deze variant de beste optie. Variant 4a biedt kansen voor een goede landschappelijke inpassing en is de meest duurzame oplossing ten aanzien van minimalisering van doorsnijdingen, beperking van het ruimtebeslag en minimale aantasting van de landschapstructuur en cultuurhistorische en archeologische waarden. In het bijlagenrapport wordt een toelichting gegeven op de keuze voor variant 4a.

Door de toepassing van een aantal maatregelen kunnen veel milieueffecten worden weggenomen, verzacht of gecompenseerd. De waarderingen kunnen dan minder negatief uitvallen. Helder is dat de varianten Raaphof west en oost (3a en 3b) en N410 - omgelegde N229 altijd slechter beoordeeld zullen worden dan de andere varianten. Voor de andere drie varianten geldt dat de toepassing van maatregelen de onderlinge verhouding in effectwaardering niet anders maakt.

Op basis hiervan wordt de variant N410 - bestaande N229 (4a) als basis voor het MMA gekozen.

Extra maatregelen MMA

De variant N410-bestaande N229 (4a) wordt voor het MMA aangevuld met de volgende maatregelen:

Ecologie:

- De aanleg van ecoduiders onder het wegtracé van de N410 tussen Houten en de N229 op locaties waar de weg een watergang kruist. Op deze manier worden geen extra barrières gevormd voor met name vissen en amfibieën
- De aanleg van een hop-over (groenelement) bij de kruising met de Achterdijk zorgt ervoor dat er geen grote gaten in de lijnvormige groenstructuur ontstaan. Zo blijft de Achterdijk in stand als lijnvormig element voor vleermuizen
- Door de realisatie van verschillende dassentunnels onder het geplande tracé tussen Houten en de N229 en geleidende structuren blijft het gebied als foerageergebied voor de das bereikbaar
- Door afscherming van de N410 voor dassen worden aanrijdingen met dassen voorkomen
- De verlichting langs de nieuwe weg wordt geoptimaliseerd, met name voor vleermuizen. Dit houdt in dat de verlichting in bundels naar de grond is gericht, waarbij gebruik gemaakt wordt van oranje lampen. Vleermuizen zijn minder gevoelig voor oranje licht dan voor wit licht

Landschap:

- Na de kruising met de Achterdijk wordt langs de weg beplanting aangebracht, waardoor er als ware een extra coulisse ontstaat die de zichtverstoring vanaf verschillende punten verzacht

Cultuurhistorie en archeologie

- Bij het maken van een definitief ontwerp voor de weg kunnen kleine tracéverschuivingen de effecten voor archeologie mogelijk verder beperken.

Geluid

- De toepassing van ZOAB beperkt de geluidbelasting, en daarmee de geluidverstoring voor mens en fauna in het gebied

9 Overige effecten

Naast milieuaspecten zijn in het kader van dit MER de effecten voor landbouw en bereikbaarheid van voorzieningen onderzocht. Daarnaast zijn de kosten van de verschillende varianten in beeld gebracht.

9.1 Landbouw

9.1.1 Beoordelingscriteria

De effecten van A12 SALTO zijn voor landbouw zowel kwalitatief als kwantitatief in kaart gebracht. Voor gedetailleerde informatie wordt verwezen naar het Landbouweffectrapport (LER).

De gevolgen voor de landbouw zijn beoordeeld op de volgende aspecten:

- Economische schade (onttrekking landbouwgrond, bedrijfsverplaatsingen, verkaveling)
- Impact op structuur landbouwgebied (bereikbaarheid, versnippering aaneengesloten landbouwgebied)
- Effect op agribusiness
- Effect op nevenactiviteiten agrarische bedrijven (huisverkoop, agrotourisme)
- Effect op bereikbaarheid grond en bedrijven

9.1.2 Effecten landbouw

In onderstaande tabel zijn de effecten gewaardeerd. Uit deze effectbeoordeling en daarbij ook rekening houdend met de grote verschillen die er zijn tussen de varianten met betrekking tot economische schade kan vanuit landbouwkundig oogpunt de volgende conclusie worden getrokken: de variant met de minst negatieve effecten voor landbouw is variant 1 (Meerpaal / Nieuwe brug). De variant met de meest negatieve effecten voor landbouw is variant 3a (Raaphof west).

Variant 1 (Meerpaal / Nieuwe brug) is het meest gunstig om de volgende redenen:

- Het tracé loopt grotendeels evenwijdig aan de verkaveling of aan de Schalkwijkse Wetering
- Er zijn geen bedrijfsverplaatsingen noodzakelijk
- Er is sprake van beperkt areaalverlies
- De weg heeft een beperkte invloed op aaneengeslotenheid landbouwgebied
- Het tracé heeft een beperkte invloed op bereikbaarheid van bedrijven

Variant 3a (Raaphof west) is het meest nadelig voor de landbouw om de volgende redenen:

- Het tracé staat deels haaks op de verkaveling
- In deze variant zijn de meeste bedrijfsverplaatsingen noodzakelijk

- Er is sprake van een groot areaalverlies landbouwgrond
- Het tracé veroorzaakt versnippering landbouwgebied
- De weg heeft een grote invloed op de bereikbaarheid van bedrijven

In onderstaande tabel is de economische schade van de varianten voor de agrarische sector weergegeven

Tabel 9.1 Economische schade agrarische sector (in EUR)

Variant	1 Meerpaal / Nieuwe brug	2 Rijsbrugger- weg	3a Raaphof west	3b Raaphof oost	4a N410- bestaande. N229	4b N410 – omgelegde N229
Kosten totaal*	617.544	538.109	8.073.557	5.930.090	2.501.887	5.625.161

* Gekapitaliseerde jaarkosten op basis van 2% inflatie en een termijn van 25 jaar

Tabel 9.2 Waardering effecten landbouw

Effect/ Tracé	1 Meerpaal / Nieuwe brug	2 Rijsbrugger- weg	3a Raaphof west	3b Raaphof oost	4a N410- bestaande N229	4b N410- omgelegde N229
Economische schade	0/-	0/-	--	--	-	--
Impact op landbouwgebied	0/-	-	--	-	0/-	--
Agribusiness	0	0	0	0	0	0
Nevenactiviteiten	0	0	0	0	0	0
Bereikbaarheid grond en bedrijven	0	0/-	-	-	0	0/-

Bij de keuze voor een variant valt het aan te bevelen om een aantal maatregelen te nemen om de negatieve effecten voor de individuele agrarische bedrijven en de agrarische sector in het algemeen te beperken of te voorkomen en kansen te benutten door alternatieve oplossingen en flankerende maatregelen.

9.2 Bereikbaarheid voorzieningen

In de richtlijnen is aandacht gevraagd voor bereikbaarheid van voorzieningen. In de varianten zijn hiervoor geen effecten te verwachten. Effecten ontstaan op het moment dat wegen (permanent) worden afgesloten voor al het verkeer.

Kenmerk R002-4498720EMG-pla-V01-NL

In de gekozen varianten worden geen wegvakken afgesloten. In het nulplusalternatief zijn afsluitingen doorgerekend. Het gaat om spitsafsluitingen en niet om permanente afsluitingen.

De spitsafsluitingen hebben als doel de route voor de doorgaande verkeersstroom te ontmoedigen. Het is mogelijk voor bepaalde doelgroepen (hulpdiensten, en bestemmingsverkeer) uitzonderingen te maken. In de uitwerking van de maatregelen is dit een aandachtspunt.

De onderzochte spitsafsluitingen zijn van toepassing voor alle varianten. Er zijn geen verschillen tussen de varianten.

9.3 Kosten

9.3.1 Beoordelingscriteria

De varianten uit fase 2 zijn uitgewerkt in een schetsontwerp (zie bijlage 3). Van de schetsontwerpen zijn kostenramingen gemaakt. Daarbij is gekeken naar onder andere de kosten van grondverwerving, de realisatie van bruggen en andere 'kunstwerken' en natuurlijk de kosten van de aanleg van de weg zelf. Ook zijn de kosten geraamd van uit te voeren archeologisch onderzoek. Deze kosten bestaan uit een bureauonderzoek, een vooronderzoek en opgravingen.

9.3.2 Kosteneffecten

In tabel 9.3 zijn de kosten in beeld gebracht. Omdat in variant 4a (N410 - bestaande N229) veel gebruik wordt gemaakt van bestaande infrastructuur zijn de aanlegkosten van deze variant het laagst. De relatief hoge kosten van variant 1 (Meerpaal / Nieuwe brug) worden veroorzaakt door de nieuwe, hoge brug die over het Amsterdam-Rijnkanaal moet worden aangelegd.

De kosten voor archeologisch onderzoek zijn gebaseerd op kentallen van Vestigia voor Nederlandse opgravingen in 2006 en 2207. Voor de zones met een hoge verwachting wordt ervan uitgegaan dat uiteindelijk 25 % vlakdekkend zal moeten worden opgegraven, de zones met een gematigde verwachting 10 %. Deze oppervlakten zijn inclusief het waarderende proefsleuvenonderzoek dat meestal aan de opgravingen voorafgaat.

Tabel 9.3 Kosten in miljoen euro (exclusief omzetbelasting, inclusief kosten archeologisch onderzoek)

Variant	1 Meerpaal / Nieuwe brug	2 Rijsbrugger- weg	3a Raaphof west	3b Raaphof oost	4a N410 - bestaande N229	4b N410 - omgelegde N229
Aanlegkosten	54	27	59	54	19	34
Kosten archeologisch onderzoek	0	1	3	3	1	2

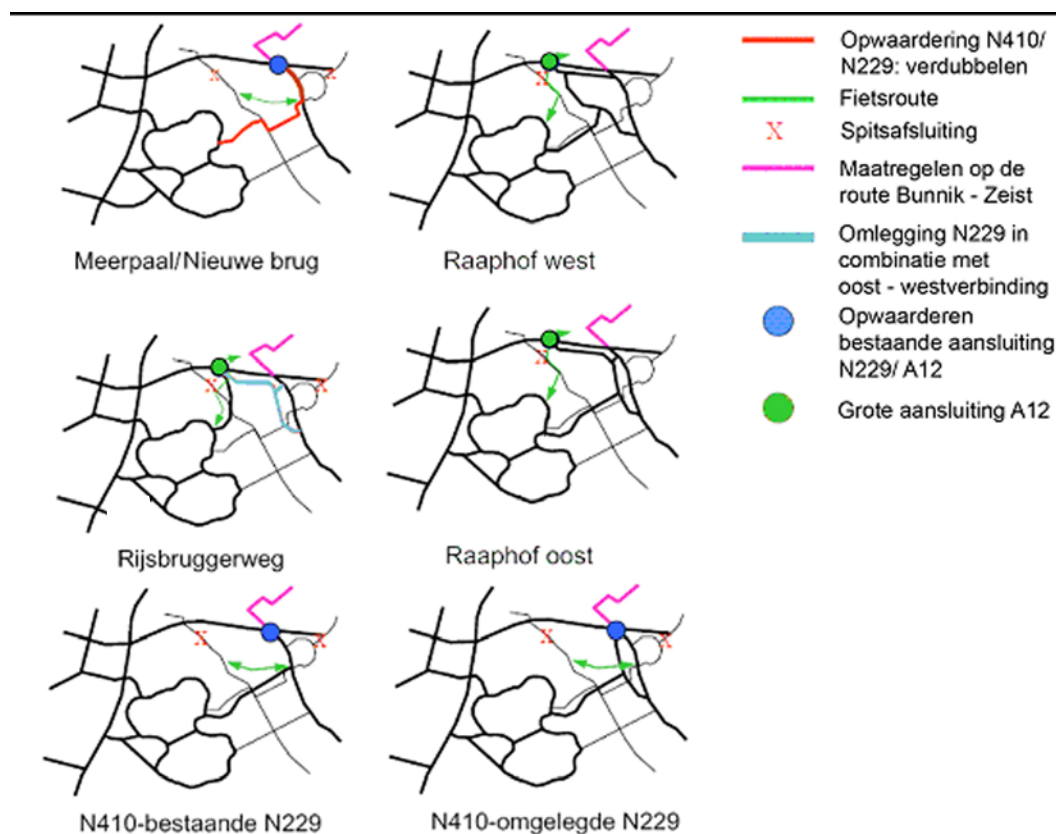
Los hiervan bedragen de kosten van verbetering van de aansluiting N229 op de A12 12 tot 22 miljoen euro. Deze kosten zijn in ieder geval aan de orde als voor de ontsluiting van Houten gekozen wordt voor variant 4a of 4b (N410 - N229). In dat geval is er zoveel extra verkeer op de aansluiting te verwachten, dat verbetering van deze aansluiting noodzakelijk is. De extra kosten zijn niet meegenomen in het kostenoverzicht.

10 Eindbeelden

10.1 Kansrijke eindbeelden

Parallel aan het MER is gewerkt aan een studie eindbeelden om de toekomstvastheid van de MER-varianten te toetsen. In het MER wordt primair gezocht naar een oplossing voor de ontsluiting van Houten die op korte termijn (voor 2010) kan worden gerealiseerd. Na die periode resteren er nog verkeersknelpunten die in regionaal verband worden aangepakt.

In de studie Eindbeelden A12 SALTO is daarom voor elke MER-variant een kansrijk eindbeeld opgesteld waarin resterende knelpunten regionaal worden opgelost. Op basis van deze studie zullen de regiopartijen concrete afspraken maken over de te nemen maatregelen om de verkeersproblematiek in de regio op te lossen. In het MER is een samenvatting van de resultaten van de eindbeeldenstudie opgenomen. De maatregelen uit de eindbeelden zijn kwalitatief beoordeeld op milieueffecten.



Figuur 10.1 Kansrijke eindbeelden

10.2 Effecten verkeer

In de kansrijke eindbeelden zijn oplossingen aangedragen voor de volgende knelpunten:

- De verkeersveiligheids- en leefbaarheidsknelpunten op de relatie Bunnik - Zeist
- De resterende hoeveelheid verkeer in het buitengebied
- De onvoldoende capaciteit van de aansluiting N229/A12

In alle kansrijke eindbeelden blijven vertragingen op het rijkswegennet (A12 en A27) bestaan en wordt de ontsluiting van Houten in meer of mindere mate opgelost. Voor deze knelpunten zijn geen maatregelen (anders dan in de varianten) aangedragen. Ook voor de problematiek van de A12 en de A27 zijn geen oplossingen beschikbaar binnen het studiegebied. De knelpunten dienen bovenregionaal te worden opgelost. Wel is duidelijk dat een betere doorstroming op de A12 de problemen op het onderliggende wegennet van Bunnik en Odijk vermindert. Voor de ontsluiting van Houten zijn geen aanvullende oplossingen bedacht. Deze maken al onderdeel uit van de varianten in fase 2.

De verkeersveiligheid en leefbaarheidsknelpunten op de relatie Bunnik - Zeist

Voor het knelpunt op de relatie tussen Bunnik - Zeist is een gevoeligheidsanalyse uitgevoerd die als uitgangspunt gelden voor een nadere studie van het knelpunt. Omdat het om een lokaal knelpunt gaat kunnen de maatregelen in elk eindbeeld worden opgenomen. De maatregelen die zijn onderzocht betreffen:

1. Het toepassen van een spitsafsluiting in de Koningin Julianalaan - Koelaan
2. Het opwaarderen van de Koelaan en knippen van de Koningin Julianalaan
3. Het knippen van de verkeersintensiteit tot circa 8.000 mvt/etmaal op de Koningin Julianalaan

Uit de gevoeligheidsanalyse analyse van deze varianten blijkt dat het toepassen van een spitsafsluitingen op de Koningin Julianalaan - Koelaan grote effecten ontstaan op de ontsluitingsweg (N225) van Zeist richting de A12. Bij het opwaarderen van de Koelaan en afsluiten van de Koningin Julianalaan voor doorgaand verkeer zijn de knelpunten op de Koningin Julianalaan opgelost. Het opwaarderen heeft tot gevolg dat de route door circa 1.500 mvt/etmaal (circa 10 %) extra wordt gebruikt. Op het wegennet van Zeist zijn de effecten hierdoor relatief beperkt. Het opwaarderen van de Koelaan en daarmee het verplaatsen van de weg in zuidelijke richting is een omvangrijke ingreep.

Indien mogelijkheden worden gevonden om de intensiteit op de relatie Bunnik - Zeist te beperken tot 8.000 mvt/etmaal, heeft dat gunstige effecten op zowel de leefbaarheid en verkeersveiligheid op deze relatie via de Koelaan en de Koningin Julianalaan (intensiteit neemt ten opzichte van de autonome situatie met ongeveer 5.500 mvt/etmaal af).

Kenmerk R002-4498720EMG-pla-V01-NL

Dit verkeer verdeelt zich in Zeist gelijkmatig over de overige ontsluitingswegen, namelijk de ontsluiting via de noordzijde richting aansluiting Rijnsweerd op de A27 en de N225 richting aansluiting Driebergen/Zeist op de A12. In de ochtendspits manifesteren zich in de autonome situatie afwikkelingsproblemen op de N225. Deze problemen blijven als gevolg van de maatregel bestaan (hoge I/C >1). In de avondspits blijven de kruispuntbelastingen en de I/C waarde op dit traject onder de 0,9.

Samenvatting effecten relatie Bunnik - Zeist

De gevoeligheidsanalyse van het verkeer op de relatie Bunnik - Zeist levert input voor de nadere studie voor het bepalen van concrete maatregelen. Uit de gevoeligheidsanalyse blijkt het volgende:

- Een spitsafsluiting op de Koelaan leidt tot grote effecten op het wegennet in Zeist
- Opwaardering van de Koelaan trekt beperkt extra verkeer aan op de Koelaan; hiervoor zijn grote ruimtelijke aanpassingen nodig in Bunnik
- Knijpen van de relatie heeft positieve effecten op de Koelaan en beperkt negatieve effecten (verslechtering bestaande knelpunten) in Zeist

Het is aan te bevelen in deze studie de effecten op de Odijkerweg te betrekken aangezien een deel van het verkeer deze route als alternatief kan gebruiken. Een verschuiving van de intensiteiten naar de Odijkerweg is ongewenst.

De effecten in het buitengebied

In het buitengebied zijn maatregelen getroffen om het verkeer verder terug te dringen. Naast de nieuwe infrastructuur uit de varianten wordt de Achterdijk afgesloten in de spitsen. Op de overige wegen in het buitengebied geldt een snelheid van 60 km/h.

In alle eindbeelden ontstaat een verbetering ten opzichte van de varianten. De spitsafsluiting in de Achterdijk resulteert in een afname van circa 2.000 tot 3.000 mvt/etmaal op de gehele Achterdijk (van het Oostro(u)msdijkje tot aan de Koningslaan. In de eindbeelden van de varianten Meerpaal / Nieuwe brug (1) en Rijsbruggerweg (2) blijven de intensiteiten op de Achterdijk tussen de N410 en het Oostro(u)msdijkje boven de gewenste intensiteit. De verkeersintensiteit bedraagt respectievelijk 4.800 en 3.800 mvt/etmaal

In het eindbeeld Rijsbruggerweg (2) blijft de verkeersintensiteit op de N410 ongeveer gelijk aan de autonome situatie. De oorzaak hiervan is dat er in dit eindbeeld nog geen goed alternatief is gevonden voor verkeer tussen Houten en de A12 in oostelijke richting. De weg die deze verbinding mogelijk maakt is minder direct dan gewenst. In de praktijk kan doormiddel van bewegwijzering het verkeer gestuurd worden. Het feit dat in het verkeersmodel het verkeer over de N410 afwikkelt, geeft aan dat een directe weg een belangrijk aandachtspunt is.

Uit fase 1 van het MER is de variant Rijsbruggerweg doorgerekend met directere weg tussen de nieuwe aansluiting en de N229. Hierbij was de afname op de N410 zo groot dat wordt voldaan aan de gewenste verkeersintensiteiten op het wegvak. Daarmee is aangetoond dat het mogelijk is de verkeersintensiteiten op de N410 in dit eindbeeld te beperken. Nader onderzoek naar de invulling van de oost-west verbinding vindt plaats in 2007. Voor het overige onderliggende wegennet treedt er wel een verbetering op ten opzichte van de autonome ontwikkeling.

In het eindbeeld Raaphof west blijft de verkeersdruk op de N410 bestaan. De verbinding tussen Houten en Odijk is dan niet aanwezig waardoor het verkeer over de bestaande N410 blijft rijden.

De bestaande Rijsbruggerweg voldoet bijna aan de gewenste intensiteiten. Het verkeer dat wordt berekend rijdt buiten de spitsen en komt verspreid over de dag voor. Aanvullende maatregelen kunnen nodig zijn op basis van lokale knelpunten (hoge snelheid en dergelijke).

Het verkeer op de het Oostro(u)msdijkje voldoet in geen enkele variant aan de gewenste verkeersintensiteiten. Ongeveer 3.000 tot 4.000 mvt/etmaal blijven gebruik maken van de weg. In eindbeelden Meerpaal / Nieuwe brug (1) en Rijsbruggerweg (2) bedraagt dit circa 5.500 mvt/etmaal.

Samenvatting effecten buitengebied

In de eindbeelden zijn maatregelen getroffen om het verkeer in het buitengebied te beperken. De maatregelen hebben voornamelijk een positief effect op de Achterdijk. Op het Oostro(u)msdijkje zijn in alle varianten nog aanvullende maatregelen nodig. In het eindbeeld Rijsbruggerweg dient de functie van de regioweg (verbinding Houten - richting het oosten) geoptimaliseerd te worden. Hierdoor kan het verkeer op de N410 worden beperkt.

Aansluiting N229/A12 (aansluiting Bunnik)

In de autonome situatie 2015 kan de aansluiting N229/A12 het verkeer niet verwerken. Vooral de kruispuntencombinatie ten noorden van de A12 geeft problemen.

In de kansrijke eindbeelden zijn twee oplossingen aangedragen om de problematiek bij de aansluiting op te lossen. Als eerste is dit het opwaarderen van de bestaande aansluiting en als tweede het afleiden van het verkeer op de N229 naar de nieuwe aansluiting (Bunnik west) op de A12.

Het opwaarderen van de huidige aansluiting N229/A12 is mogelijk. De aansluiting is daarmee toekomstvast voor de periode na 2015. Er zijn aanzienlijke ruimtelijke ingrepen nodig in en rondom de aansluiting.

Kenmerk R002-4498720EMG-pla-V01-NL

Het afleiden van het verkeer van de N229 naar een nieuwe aansluiting Bunnik west kan in de eindbeelden 2, 3a en 3b worden toegepast.

In eindbeeld 2 en 3a leidt deze keuze tot problemen bij het in- en uitvoegen bij de aansluiting. Er manifesteert zich een dermate hoeveelheid van verkeer dat bij handhaving van het bestaande profiel van de A12 problemen met de verkeersafwikkeling ontstaan.

10.3 Milieueffecten eindbeelden

Nagegaan is of de eindbeelden zullen leiden tot andere milieueffecten dan voorspeld voor de situatie 2010 zonder eindbeelden. Onderstaand wordt een kwalitatieve beoordeling gegeven van de milieueffecten van de eindbeelden.

Eindbeeld variant 1: Meerpaal / Nieuwe brug

In het eindbeeld voor deze variant wordt het tracé Meerpaal / Nieuwe brug in feite aangevuld met tracévariant 4a, een nieuw fietspad tussen de Achterdijk en de N229, en opwaardering van de knoop N229-A12. De aanleg van extra infrastructuur leidt tot extra milieueffecten.

De effecten treden op in het gebied tussen Houten en Odijk, waar de extra verkeersinfrastructuur wordt aangelegd.

De extra milieueffecten ten opzichte van de variant Meerpaal / Nieuwe brug 2010 hebben betrekking op:

- Archeologie en cultuurhistorie: de aantasting van archeologische en cultuurhistorische waarden ter plaatse
- Landschap: visuele verstoring in het gebied waar de nieuwe infrastructuur is gepland
- Ecologie: beperkte aantasting van de ecologische verbindingzone rond Houten, en verstoring van vogels, zoogdieren, amfibieën, reptielen en vissen in de omgeving van de aanvullende wegeninfrastructuur. De opwaardering van de bestaande aansluiting N229/A12 kan consequenties hebben voor het natuurcompensatiegebied bij Odijk, dat door Rijkswaterstaat in het kader van de verbreding van de A12 is aangekocht.
- Geluid: extra geluidbelasting door extra verkeer manifesteert zich op de N410 en de N229 tussen de N410 en de aansluiting Bunnik oost. De effecten zijn voor de N410 vergelijkbaar met de effecten van variant 4a
- Lucht: het verkeer verdeelt zich anders over het wegennet. Voor luchtkwaliteit worden als gevolg van de toename van de intensiteiten geen grote effecten verwacht. De overschrijdingen treden op langs de A27 en de A12

Eindbeeld variant 2: Rijsbruggerweg

De situatie in 2020 is nog niet opgelost met de aanleg van de Rijsbruggerweg. Voor het eindbeeld 2020 wordt de N229 omgelegd en verbonden met de Rijsbruggerweg. Dit is overigens alleen nodig als de woningbouwlocatie Odijk-west wordt ontwikkeld.

De aanleg van extra infrastructuur leidt tot de volgende milieueffecten:

- Archeologie en cultuurhistorie: extra aantasting van archeologische en cultuurhistorische waarden
- Landschap: visuele verstoring in het gebied waar de nieuwe infrastructuur is gepland
- Ecologie: beperkte aantasting van de ecologische verbindingzone rond Houten, aantasting en verstoring van het Staatsnatuurmonument De Raaphof, extra verstoring van vogels, zoogdieren, amfibieën, reptielen en vissen in de omgeving van de aanvullende wegeninfrastructuur
- Geluid: de geluidssituatie verandert in het buitengebied. De geluidbelastingen langs de N229 bij Odijk nemen af (omlegging N229). De extra effecten zijn vergelijkbaar met variant 3b
- Lucht: In dit eindbeeld wordt een verkeerstoename verwacht op de A12 tussen Lunetten en Bunnik. Hoewel de toename beperkt is zijn op dit wegvak overschrijdingen van de grenswaarden conform het BLK 05 geconstateerd. Wat de effecten zijn op de toegepaste saldobenadering is zonder nauwkeurige berekening moeilijk in te schatten. Lokaal verslechtert de situatie

Eindbeeld variant 3a: Raaphof west

Voor het eindbeeld van deze variant wordt alleen een fietsbrug over de A12 aangelegd. Dit leidt niet tot aanvullende milieueffecten.

Daarnaast worden maatregelen genomen om het sluipverkeer in het buitengebied te beperken. Hierdoor nemen de verkeersintensiteiten op de ontsluitingswegen beperkt toe. Dit heeft geen effecten voor het aspect geluid. Voor het aspect luchtkwaliteit geldt dat de verkeersintensiteiten op de A12 toenemen. Hierdoor ontstaat een vergelijkbaar effect als in het eindbeeld 2.

Eindbeeld variant 3b: Raaphof oost

De aanleg van de fietsbrug over de A12 leidt niet tot aanvullende milieueffecten.

Verder worden maatregelen genomen om het sluipverkeer in het buitengebied te beperken. Dit resulteert in een afname van het verkeer op de Achterdijk; dit verkeer verdeelt zich over de ontsluitingswegen. Omdat het om kleine aantallen gaat zijn de effecten beperkt.

Eindbeeld variant 4a: N410 - bestaande N229

Voor het eindbeeld van deze variant wordt een fietspad aangelegd tussen de N229 en de Achterdijk. Dit kan leiden tot de volgende aanvullende milieueffecten:

- Archeologie en cultuurhistorie: beperkte extra aantasting van archeologische en cultuurhistorische waarden
- Ecologie: afhankelijk van de ligging van het fietspad aantasting van het gebied De Raaphof. Wanneer bij de aanleg van het fietspad aangesloten wordt op de bestaande kavelstructuur, rekening gehouden wordt met de archeologische waarden in het gebied en wanneer het fietspad buiten het gebied Raaphof.

Kenmerk R002-4498720EMG-pla-V01-NL

De opwaardering van de bestaande aansluiting N229/A12 kan consequenties hebben voor het natuurcompensatiegebied bij Odijk, dat door Rijkswaterstaat in het kader van de verbreding van de A12 is aangekocht

- Geluid: er worden maatregelen genomen om het sluipverkeer in het buitengebied te beperken. Dit resulteert in een afname van het verkeer op de Achterdijk. Dit verkeer verdeelt zich over de ontsluitingswegen. Omdat het om kleine aantallen verkeersbewegingen gaat zijn de effecten beperkt. In deze variant nemen de verkeersintensiteiten toe op de N229. De toename is niet groter dan 30 % van de intensiteiten in de variant 4a. De effecten voor het aspect geluidhinder zijn daarom kleine (toename < 1dB)
- Luchtkwaliteit: voor het aspect luchtkwaliteit worden geen effecten verwacht

Eindbeeld variant 4b: N410-omgelegde N229

De effecten van het eindbeeld van variant 4b zijn vergelijkbaar met de effecten van het eindbeeld van variant 4a. De toename van de verkeersintensiteiten op de N229 wordt in deze variant afgewikkeld over de omgelegde N229. De effecten op het rijkswegennet zijn nihil waardoor de effecten voor het aspect luchtkwaliteit onveranderd blijven.

10.4 Bouwsteen relatie Bunnik - Zeist:

In de Eindbeeldenstudie is gezocht naar een oplossing voor de verkeersproblematiek op de relatie Bunnik - Zeist. Hiervoor zijn drie opties globaal onderzocht:

- Knippen van de relatie
- Opwaarderen van de relatie
- Knijpen (max. 8.000 mvt/etmaal) van de relatie

Een definitieve keuze tussen de opties is nog niet gemaakt. De effecten van de opties zijn onderwerp van nadere studie op basis waarvan een definitieve keuze zal plaats vinden. Onderstaand zijn globaal de effecten van de maatregelen beschreven:

Het knippen van de relatie heeft tot gevolg dat het verkeer zich verdeelt over de N225 in Zeist en de A12 tussen de aansluiting Driebergen en Bunnik. Voor het aspect geluid heeft dit een verbetering tot gevolg in de kern van Bunnik (vooral de Koningin Julianalaan) en een verslechtering in Zeist. De verslechtering treedt voornamelijk op langs de N225 en lokaal binnen de kern van Zeist.

Opwaardering betekent een extra verkeersaantrekkende werking van 1.500 mvt/etmaal (10 % van autonome situatie) op de relatie. Dit heeft kleine effecten in Bunnik en in Zeist.

Knippen van de relatie levert een verbetering in Bunnik (afname verkeersintensiteiten van 40 % ten opzichte van de autonome situatie) wat ongeveer overeen komt met een afname van 3 dB(A). In Zeist ontstaat een lichte groei van het verkeer en daarmee een toename van de geluidbelastingen.

10.5 Conclusie

De eindbeelden van de varianten 1 (Meerpaal / Nieuwe brug) en 2 (Rijsbruggerweg) leiden ten opzichte van de varianten voor 2010 tot extra negatieve milieueffecten in het gebied tussen Houten, Odijk en de A12. De andere eindbeelden leiden, wanneer bij de aanleg van het fietspad in 4a en 4b rekening wordt gehouden met bestaande waarden, niet tot extra relevante milieueffecten. Voor het aspect luchtkwaliteit in de varianten 2 en 3a moet worden opgemerkt dat de verkeersintensiteiten op de A12 tussen Lunetten en Bunnik toenemen. Aangezien op dit wegvak overschrijdingen zijn geconstateerd is er sprake van een verslechtering van de luchtkwaliteit. Of dit een verslechtering betekent voor het totale studiegebied is zonder nader onderzoek niet vast te stellen.

11 Leemten in kennis en evaluatie

In dit hoofdstuk wordt aangegeven voor welke onderdelen kennis of gegevens ontbreken. Wanneer deze zogenoemde leemten in kennis leiden tot niet volledig of beperkt onderbouwde beschrijvingen, zijn zij in dit hoofdstuk opgenomen.

De leemten in kennis vormen tevens aandachtspunten voor het evaluatieprogramma dat in het kader van de m.e.r. moet worden uitgevoerd. Hierbij worden de werkelijk optredende milieugevolgen vergeleken met de in het MER voorspelde gevolgen. Als de feitelijke gevolgen afwijken van de voorspelde gevolgen, kan de gemeente maatregelen nemen.

11.1 Leemten in kennis

Verkeersintensiteiten

De verkeersintensiteiten zijn bepaald op basis van modelberekeningen. In het algemeen kan worden gesteld dat modelberekeningen een inschatting geven van de te verwachten gevolgen. Met een bepaalde mate van onzekerheid moet rekening worden gehouden.

Woon- en leefmilieu

De geluidberekeningen en luchtkwaliteitsberekeningen zijn gebaseerd op verwachtingscijfers voor de verkeersintensiteiten. Ook hier geldt dat modelberekeningen een zekere mate van onzekerheid in zich hebben.

Ecologie

In het MER wordt op basis van ervaringsgegevens een uitspraak gedaan over het verspreidingsgebied van ringslang, poelkikker, heikikker en das. Het daadwerkelijke verspreidingsgebied zal door middel van nader onderzoek vastgesteld moeten worden.

Archeologie

De archeologische verwachtingswaarde geeft de kans op het treffen van archeologische waarden aan. Om de daadwerkelijke archeologische waarde te bepalen zal, in de zones met een gematigde en hoge archeologische verwachting, nader onderzoek plaats moeten vinden.

Landschap

Voor de effectbepaling van de tracévarianten A12 SALTO op het landschap is geen rekening gehouden met eventuele geluidschermen.

Spoortunnel in Bunnik

In Bunnik doen zich ontwikkelingen voor omtrent een nieuwe spoortunnel en de hoofdwegenstructuur. De plannen met betrekking tot de spoortunnel zijn nog niet definitief maar kunnen wel van belang zijn voor deze MER studie. Er is sprake van een mogelijk nieuwe tunnel aan de westzijde van Bunnik, waardoor de bestaande overweg Groeneweg komt te vervallen. Er worden op dit moment twee varianten uitgewerkt, waarover nadere besluitvorming nog moet plaatsvinden. In de ontwerpen die zijn opgesteld in het kader van het MER is rekening gehouden met de aanleg van de spoortunnel en de koppeling van de Baan van Fectio hieraan. Ook in de MER varianten waarbij is uitgegaan van een nieuwe aansluiting op de A12 ten westen van Bunnik (varianten 2, 4a en 4b) is een inpassing van een spoortunnel westelijk van Bunnik blijft dor bijvoorbeeld het verlengen van de spoortunnel mogelijk.

11.2 Evaluatie achteraf

Een evaluatieprogramma heeft tot doel te onderzoeken in hoeverre de beschreven gevolgen voor het milieu daadwerkelijk optreden in de vorm en intensiteit waarin zij zijn beschreven. In het evaluatieprogramma ligt de nadruk op aspecten waar tijdens de uitvoering en in de gebruiksfase nog bijsturing mogelijk is. Hierbij gaat het in elk geval om de aspecten verkeer en woon- en leefmilieu.

Voor deze aspecten is onderstaand aangegeven waar het evaluatieprogramma in ieder geval op in zou moeten gaan.

Verkeer en vervoer

Ontwikkeling van de verkeersdruk en verkeerssamenstelling op de relevante wegen.

Woon- en leefmilieu

In geval van een sterk afwijkende ontwikkeling van de verkeersdruk, dienen de aanverwante aspecten zoals geluid, luchtkwaliteit en verkeersveiligheid worden herbeschouwd.

Ecologie

Geadviseerd wordt om de oversteekbaarheid van de aan te leggen wegeninfrastructuur voor dieren zoals de das te monitoren, samen met de werking van de eventueel hiervoor aangelegde voorzieningen.

Bijlagenrapport MER A12 SALTO

12 oktober 2007

Bijlagenrapport MER A12 SALTO

Verantwoording

Titel	Bijlagenrapport MER A12 SALTO
Opdrachtgever	Bestuur Regio Utrecht
Projectleider	Esther van Rosmalen en Marlies Verspui
Auteur(s)	Martijn Gerritsen, Marlies Verspui
Projectnummer	4498720
Aantal pagina's	14 (exclusief bijlagen)
Datum	12 oktober 2007
Handtekening	



Colofon

Tauw bv
afdeling Ruimte & Ondergrond
Handelskade 11
Postbus 133
7400 AC Deventer
Telefoon (0570) 69 99 11
Fax (0570) 69 96 66

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

- NEN-EN-ISO 9001.

Kenmerk R003-4498720EMG-pla-V01-NL

Inhoud

Verantwoording en colofon

Bijlage(n)

1. Literatuurlijst
2. Begrippenlijst
3. Ontwerpen
4. Beschrijving varianten en effecten fase 1
5. A. Effecten variant 'Mereveldseweg verlengde noordboog'
B. Onderbouwing tracévariant 2 (Rijsbruggerweg)
6. Archeologie en cultuurhistorie
7. Ecologie
8. Geluid
9. Luchtkwaliteit
10. Gevoeligheidsanalyse MMA

Kenmerk R003-4498720EMG-pla-V01-NL

Bijlage

1

Literatuurlijst



A12 SALTO plan van aanpak situatie 2020 - diverse overheden (2006)

Aanwijzingsbesluit Staatsnatuurmonument 'De Raaphof', kenmerk: NLB/GS/GA-52428.
Ministerie van Landbouw en Visserij (1982)

ANKER veilig op weg. Ministerie van Verkeer en Waterstaat, DG Transport en Luchtvaart. (2005)

Atlas van de Nederlandse Zoogdieren. KNNV (1992)

Atlas van de Utrechtse Vissoorten. Provincie Utrecht (2003)

Atlas van de Nederlandse vleermuizen, Onderzoek naar verspreiding en ecologie. Stichting
Uitgeverij Koninklijke Nederlandse Natuurhistorische Vereniging (1997)

Besluit Externe veiligheid inrichtingen. 2004.

Cultuurhistorische atlas van de provincie Utrecht – Roland Blijdenstein (2005)

Deskstudie Kromme Rijng gebied – Dienst Landelijk Gebied (2005)

Digitale atlas Hollandse Waterlinie – Clemens Steenbergen en Johan van der Zwart (2006)

Eindrapport MIT-Verkenning en Netwerkanalyse Regio Utrecht - diverse overheden (2006)

Flora en fauna in regio Utrecht, Deelgebieden Houten-Schalkwijk en Harmelen-Breukelen, 2005.
Provincie Utrecht, Dienst Ruimte en groen, Sector Ecologisch onderzoek en Groene regelgeving

Gebiedsvisie Linieland – Vista landscape and urban design (2006)

Landschapvisie Houten – Gemeente Houten (2002)

Landinrichtingsplan Groenraven oost - Dienst Landelijk Gebied (1998)

Actieprogramma "Houten demarreert" - Gemeente Houten (2007)

Meerjarenprogramma Milieu 2005-2008 - Gemeente Houten (2004)

Nader verkeerskundig onderzoek in het kader van de besluitvorming voor de richtlijnen van het
MER - Grontmij (2006)

Ontwerp bestemmingsplan Oud Wulvenbroek – Gemeente Houten (2004)

Ontwerp-wegaanpassingsbesluit A12 Utrecht-Maarsbergen – Rijkswaterstaat

Regionaal structuurplan Utrecht – Bestuur Regio Utrecht (2005)

Advies Richtlijnen MER A12 Salto – Commissie voor de m.e.r. (2006)

Risicoatlas wegverkeer (2002)

Risicokaart Provincie Utrecht (2007)

Snelwegpanorama's in Nederland – Ruimtelijk Planbureau (2007)

Spelregels Rijnauwen-Vechten – Enveloppecommissie Rijnauwen-Vechten (2006)

Startnotitie milieueffectrapportage A12 SALTO 2010 (eerste fase) – Grontmij (2006)

Streekplan 2005 – 2015 – Provincie Utrecht (2005)

Tussenbalans Strategisch mobiliteitsplan Utrecht - Provincie Utrecht (2006)

Uitvoeringsprogramma Nieuwe Hollandse Waterlinie - Commissie Nationaal Project Nieuwe Hollandse Waterlinie (2006)

Waterplan Houten 2006-2009 - Gemeente Houten/ Grontmij (2005)

Werkdocument Ecologische Verbindingszones Provincie Utrecht. Provincie Utrecht. (1994)

Werkdocument soortenbeleid. Onderdeel Fauna. Eindredactie: R. Beenen. Provincie Utrecht. (1998)

Werkdocument soortenbeleid. Onderdeel Flora. Eindredactie: R. Beenen, E. van den Dool en W. Timmers. Provincie Utrecht (2002)

Bijlage

2

Begrippenlijst

**Alternatief**

Een samenhangend pakket van maatregelen dat een mogelijke oplossing vormt voor het in de probleemstelling geformuleerde probleem; in dit MER gebruikt voor primair onderscheidende keuze ontsluiting richting A12 of richting A27.

Archeologie

Wetenschap van de oude historie op grond van bodemvondsten en opgravingen.

Aspect

Te onderzoeken thema dat relevant wordt geacht voor het beoordelen van alternatieven.

Autonome ontwikkelingen

Plannen die te maken hebben met de voorgenomen activiteit die in dit MER wordt beoordeeld op milieueffecten. Het betreft plannen die onafhankelijk van A12 SALTO worden gerealiseerd.

Barrière

Belemmering (bijvoorbeeld voor fauna of voor fietsers: een weg).

Bevoegd gezag

Overheidsorgaan dat bevoegd is besluit te nemen over de voorgenomen activiteit van de initiatiefnemer

Capaciteit

De maximale hoeveelheid verkeer die een weg of kruispunt binnen een bepaalde tijdseenheid kan verwerken.

Congestie

Snelheidsverlaging en filevorming met als gevolg daarvan tijdverlies.

Cultuurhistorie

De geschiedenis van de beschaving.

Ecologie

Wetenschap die de relaties bestudeert van levensvormen en hun omgeving.

Ecologische hoofdstructuur (EHS)

Samenhangend stelsel van natuurkerngebieden, ontwikkelingsgebieden en verbindingzones.

Ecosysteem

Stelsel van levende organismen en onderdelen van niet levende natuur, inclusief alle onderlinge betrekkingen in een bepaald geografisch gebied.

Emissie

Hoeveelheden stoffen of geluid die door bronnen in het milieu worden gebracht.

Etmaalintensiteit

De hoeveelheid verkeer op een weg in 24 uur.

Externe veiligheid

Beleidsveld dat zich bezig houdt met de beheersing van activiteiten die een risico voor de omgeving met zich mee brengen. In bedrijven kunnen namelijk ongevallen voorkomen met effecten binnen en buiten het bedrijfsterrein. Het gaat vaak om kleine kansen op ongevallen, maar soms met grote gevolgen. Het begrip 'risico' drukt deze combinatie van kans en effect uit.

Fauna

Verzameling van diersoorten die in een gebied wordt aangetroffen.

Flora

Verzameling van plantensoorten die in een gebied wordt aangetroffen.

Geluidcontour

Lijn getrokken door een aantal punten van gelijke geluidbelasting. Door contouren te berekenen is het mogelijk het gebied vast te stellen dat een bepaalde geluiddruk ondervindt.

Geohydrologie

Wetenschap die de directe relatie tussen hydrologie en geologische opbouw bestudeert.

Historisch - geografisch

Geschiedkundige aardrijkskunde betreffend.

Initiatiefnemer

Rechtspersoon die de m.e.r.-plichtige activiteit wil ondernemen.

Kwel

Opwaartse grondwaterstroming.

Meest milieuvriendelijk alternatief

Alternatief voor de voorgenomen activiteit, opgesteld vanuit de doelstelling zo min mogelijk schade aan het milieu toe te brengen, respectievelijk zoveel mogelijk verbetering te realiseren uitgaande van de gegeven doelstelling.

MER

Het milieueffectrapport.

**m.e.r.**

milieueffectrapportage (de procedure).

Mitigerende maatregelen

Verzachtende maatregelen, waardoor het effect positiever wordt.

Mobiliteit

Aantal en lengte van verplaatsingen per inwoner en tijdseenheid.

M.v.t./etm

Motorvoertuigen per etmaal

Plangebied

Het gebied waarin de voorgenomen activiteit wordt ondernomen.

Potentiële natuurwaarden

De natuurwaarden die kunnen ontstaan wanneer de autonome ontwikkelingen worden gerealiseerd worden 'potentiële waarden' genoemd.

Provinciaal ecologische hoofdstructuur (PEHS)

Samenhangend stelsel van natuurkerngebieden, ontwikkelingsgebieden en verbindingzones in een provincie.

Studiegebied

Het gebied tot waar de milieugevolgen ten gevolge van A12 SALTO reiken.

Variant

Oplossing binnen een alternatief.

Vegetatie

Samenhangend geheel van in een gebied voorkomende plantensoorten.

Verkeersafwikkeling

Doorstroming en verwerking van verkeersstromen.

Verkeersintensiteit

Aantal voertuigen dat per etmaal een bepaald punt op een wegverbinding passeert.

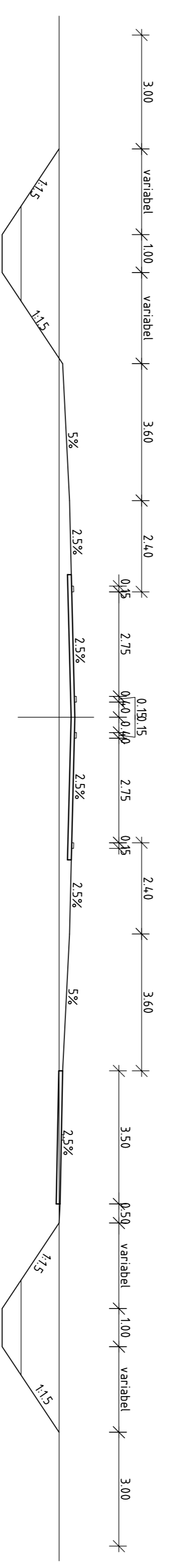
Vigerend beleid

Beleid dat door een overheid is vastgesteld en wordt uitgevoerd.

Bijlage

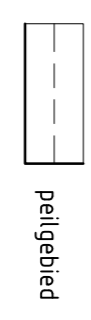
3

Ontwerpen

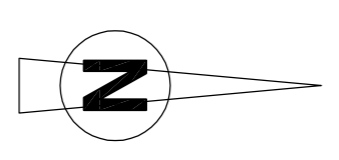


Principedwarsprofiel Meerpaal/Nieuwe brug
schaal 1:100

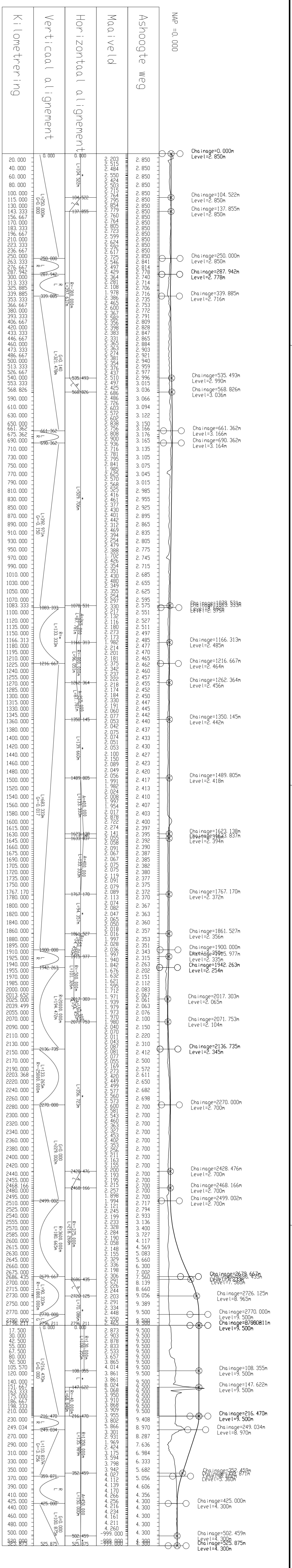
Legenda



- nalen in meters, tenzij anderszins aangegeven
- hoedaten in meters f.o.v. NAP

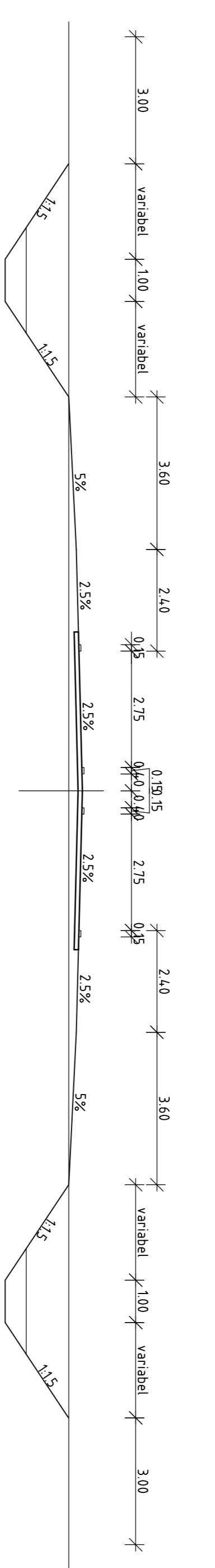


ASfhoogte weg		NAP = -2.000	
0	7.400	Chainage=0.000n	Level=7.400m
10	7.394	Chainage=102.658n	Level=7.003m
20	7.250	Chainage=198.891n	Level=5.261m
30	7.131	Chainage=281.139n	Level=4.000m
40	6.644	Chainage=305.589n	Level=2.944m
50	6.117	Chainage=325.731n	Level=1.001m
60	5.801	Chainage=569.442n	Level=1.600m
70	5.297	Chainage=699.181n	Level=1.121m
80	4.707	Chainage=735.808n	Level=1.550m
90	4.232	Chainage=765.000n	Level=1.600m
100	3.317	Chainage=787.877n	Level=1.600m
110	2.117	Chainage=1253.697n	Level=1.600m
120	1.798	Chainage=1436.711n	Level=2.888m
130	1.469	Chainage=1477.899n	Level=3.349m
140	1.249	Chainage=1534.161n	Level=3.749m
150	1.048	Chainage=1590.000n	Level=4.500m
160	0.929	Chainage=1672.654n	Level=4.500m
170	0.788	Chainage=2010.885n	Level=8.900m
180	0.605	Chainage=2445.592n	Level=5.674m
190	0.469	Chainage=2649.894n	Level=1.500m
200	0.320	Chainage=2678.996n	Level=1.500m
210	0.165		
220	0.000		
230	-0.165		
240	-0.320		
250	-0.469		
260	-0.605		
270	-0.788		
280	-0.929		
290	-1.048		
300	-1.249		
310	-1.469		
320	-1.798		
330	-2.117		
340	-2.520		
350	-2.917		
360	-3.300		
370	-3.669		
380	-4.025		
390	-4.369		
400	-4.700		
410	-5.019		
420	-5.326		
430	-5.621		
440	-5.904		
450	-6.175		
460	-6.434		
470	-6.681		
480	-6.916		
490	-7.139		
500	-7.350		
510	-7.549		
520	-7.736		
530	-7.911		
540	-8.074		
550	-8.225		
560	-8.364		
570	-8.491		
580	-8.606		
590	-8.709		
600	-8.800		
610	-8.879		
620	-8.946		
630	-9.001		
640	-9.044		
650	-9.075		
660	-9.094		
670	-9.101		
680	-9.096		
690	-9.079		
700	-9.050		
710	-9.009		
720	-8.956		
730	-8.891		
740	-8.814		
750	-8.725		
760	-8.624		
770	-8.511		
780	-8.386		
790	-8.249		
800	-8.100		
810	-7.939		
820	-7.766		
830	-7.581		
840	-7.384		
850	-7.175		
860	-6.954		
870	-6.721		
880	-6.476		
890	-6.219		
900	-5.950		
910	-5.669		
920	-5.376		
930	-5.071		
940	-4.754		
950	-4.425		
960	-4.084		
970	-3.731		
980	-3.366		
990	-2.989		
1000	-2.600		
1010	-2.199		
1020	-1.786		
1030	-1.361		
1040	-0.924		
1050	-0.475		
1060	0.086		
1070	0.649		
1080	1.214		
1090	1.781		
1100	2.350		
1110	2.921		
1120	3.494		
1130	4.069		
1140	4.646		
1150	5.225		
1160	5.806		
1170	6.389		
1180	6.974		
1190	7.561		
1200	8.150		
1210	8.741		
1220	9.334		
1230	9.929		
1240	10.526		
1250	11.125		
1260	11.726		
1270	12.329		
1280	12.934		
1290	13.541		
1300	14.150		
1310	14.761		
1320	15.374		
1330	15.989		
1340	16.606		
1350	17.225		
1360	17.846		
1370	18.469		
1380	19.094		
1390	19.721		
1400	20.350		
1410	20.981		
1420	21.614		
1430	22.249		
1440	22.886		
1450	23.525		
1460	24.166		
1470	24.809		
1480	25.454		
1490	26.101		
1500	26.750		
1510	27.401		
1520	28.054		
1530	28.709		
1540	29.366		
1550	30.025		
1560	30.686		
1570	31.349		
1580	32.014		
1590	32.681		
1600	33.350		
1610	34.021		
1620	34.694		
1630	35.369		
1640	36.046		
1650	36.725		
1660	37.406		
1670	38.089		
1680	38.774		
1690	39.461		
1700	40.150		
1710	40.841		
1720	41.534		
1730	42.229		
1740	42.926		
1750	43.625		
1760	44.326		
1770	45.029		
1780	45.734		
1790	46.441		
1800	47.150		
1810	47.861		
1820	48.574		
1830	49.289		
1840	50.006		
1850	50.725		
1860	51.446		
1870	52.169		
1880	52.894		
1890	53.621		
1900	54.350		
1910	55.081		
1920	55.814		
1930	56.549		
1940	57.286		
1950	58.025		
1960	58.766		
1970	59.509		
1980	60.254		
1990	61.001		
2000	61.750		
2010	62.501		
2020	63.254		
2030	64.009		
2040	64.766		
2050	65.525		
2060	66.286		
2070	67.049		
2080	67.814		
2090	68.581		
2100	69.350		
2110	70.121		
2120	70.894		
2130	71.669		
2140	72.446		
2150	73.225		
2160	74.006		
2170	74.789		
2180	75.574		
2190	76.361		
2200	77.150		
2210	77.941		
2220	78.734		
2230	79.529		
2240	80.326		
2250	81.125		
2260	81.926		
2270	82.729		
2280	83.534		
2290	84.341		
2300	85.150		
2310	85.961		
2320	86.774		
2330	87.589		
2340	88.406		
2350	89.225		
2360	90.046		
2370	90.869		
2380	91.694		
2390	92.521		
2400	93.350		
2410	94.181		
2420	95.014		
2430	95.849		
2440	96.686		
2450	97.525		
2460	98.366		
2470	99.209		
2480	100.054		
2490	100.901		
2500	101.750		
2510	102.601		
2520	103.454		
2530	104.309		
2540	105.166		
2550	106.025		
2560	106.886		
2570	107.749		
2580	108.614		
2590	109.481		
2600	110.350		
2610	111.221		
2620	112.094		
2630	112.969		
2640	113.846		
2650	114.725		
2660	115.606		
2670	116.489		
2680	117.374		
2690	118.261		
2700	119.150		
2710	120.041		
2720	120.934		
2730	121.829		
2740	122.726		
2750	123.625		
2760	124.526		



Lengteprofiel Rondweg Houten - oprit A12

Principedwarsprofiel Rijsbruggerweg
Schaal 1:100



MAP = 1:000

Maotveld	Vertical alignment	Kilometering
15.970		0.000
16.000		0.000
16.030		0.000
16.060		0.000
16.090		0.000
16.120		0.000
16.150		0.000
16.180		0.000
16.210		0.000
16.240		0.000
16.270		0.000
16.300		0.000
16.330		0.000
16.360		0.000
16.390		0.000
16.420		0.000
16.450		0.000
16.480		0.000
16.510		0.000
16.540		0.000
16.570		0.000
16.600		0.000
16.630		0.000
16.660		0.000
16.690		0.000
16.720		0.000
16.750		0.000
16.780		0.000
16.810		0.000
16.840		0.000
16.870		0.000
16.900		0.000
16.930		0.000
16.960		0.000
17.000		0.000

Lengteprofiel afrit A12



Legend

- peilgebied
- hoge druk-gastelling

maaten in meters, tenzij anderszins aangegeven
hoogtepunten in meters t.o.v. NAP

№	Datum	Gepl.	Gepl.	Aard der wijziging
1				
2				
3				

Opdrachtgever: Bestuur Regio Utrecht

Project: A12 Salto, m.g.r. knoopp Bunnik-Houten

Onderdeel: Variant 2

Rijsbruggerweg

Formaat	Projectnummer	Tekeningnummer	Status
A1	4509020	12	DEFINITIEF

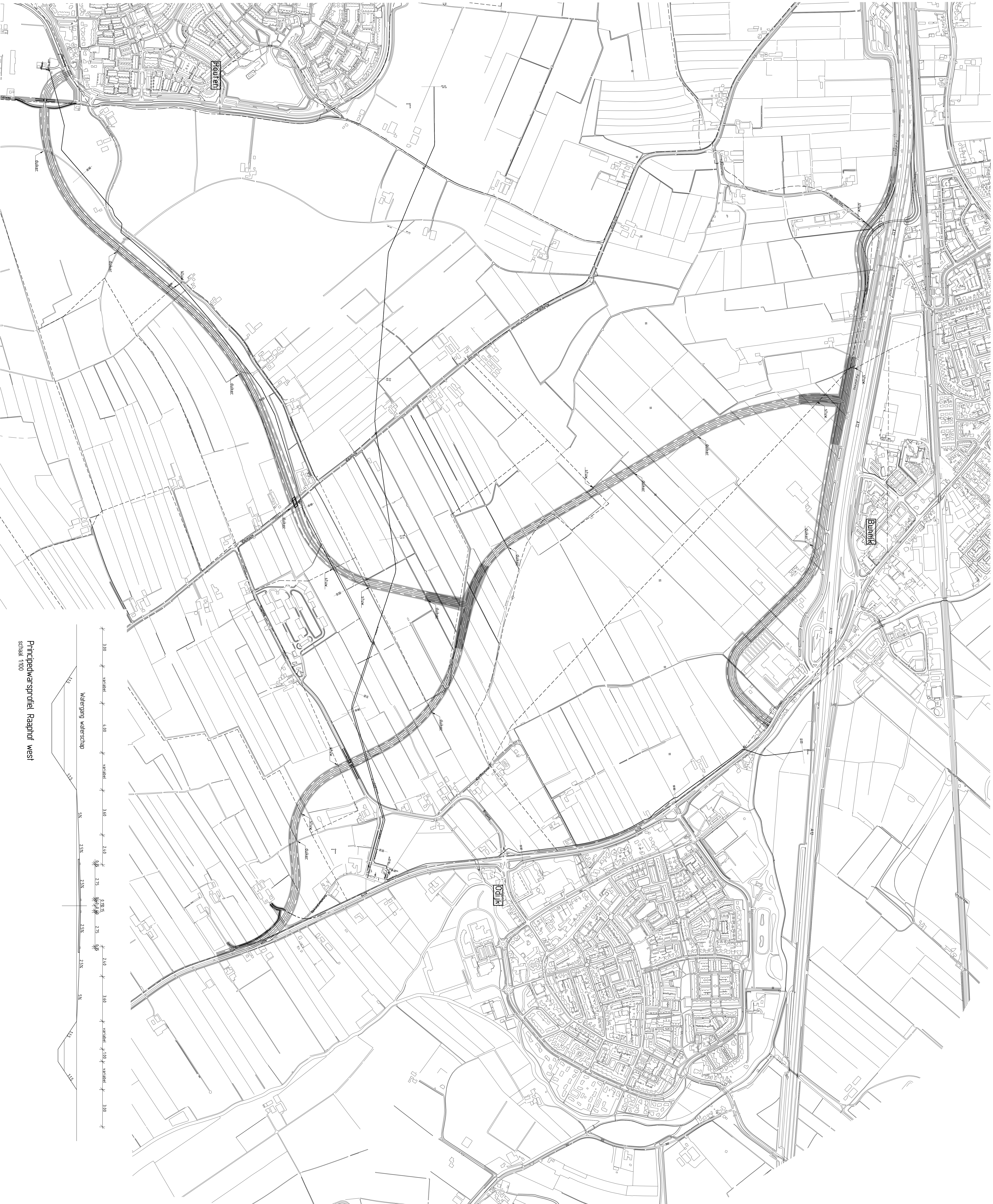
Datum 22-06-07

Gepl. BSM

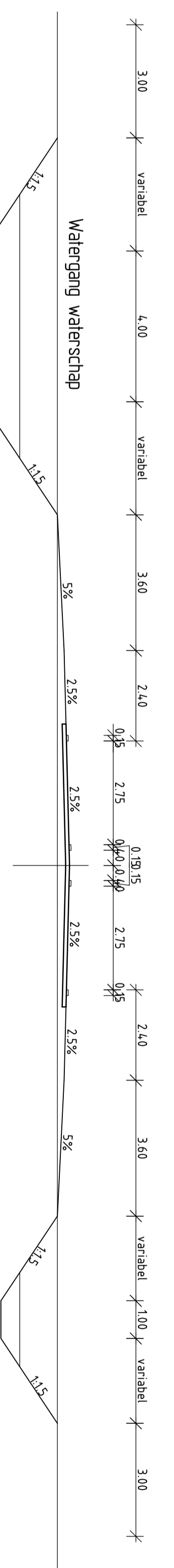
Gepl. JMF

Postbus 33
7400 JAC. Deventer
Telefoon (0570) 89 99 11
Fax (0570) 89 99 80

Tauw



Principeaansluit Raaphof west
 schaal 1:100



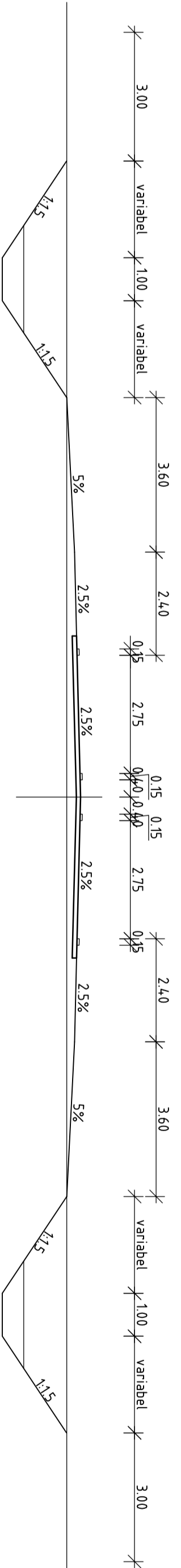
- Legenda**
- afgeleid
 - hoge of wv gesteld
 - verbetering instroom

- in lijn in meters, tenzij anderszins
 - hoogten in meters t.o.v. NAP

<p>Project: A12 Sallia, m.e.a. knoop Bunnik-Houten</p> <p>Variant: 3a</p> <p>Raaphof west</p>		<p>Schaal: 1:5000</p> <p>Formaat: A0</p> <p>Datum: 22-06-07</p> <p>Ontw. team: 4509020</p> <p>Ontw. AWT</p>		<p>Schakel: DERNIJF</p> <p>Projectnummer: 4509020</p> <p>Werknummer: 13</p>	
<p>Bestuur: Regio Utrecht</p>		<p>Ontwerper: [Blank]</p>		<p>Taaknaam: [Blank]</p>	
<p>Ontw. door: [Blank]</p>		<p>Ontw. door: [Blank]</p>		<p>Taaknaam: [Blank]</p>	
<p>Ontw. door: [Blank]</p>		<p>Ontw. door: [Blank]</p>		<p>Taaknaam: [Blank]</p>	
<p>Ontw. door: [Blank]</p>		<p>Ontw. door: [Blank]</p>		<p>Taaknaam: [Blank]</p>	

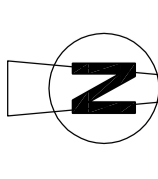


Taaknaam: [Blank]
 Taaknummer: [Blank]
 Datum: 06/07/07
 Pagina 09 van 09



Principeprofiel Raaphof oost
SCHALE 1:500

- Legenda**
- peilgebied
 - hoge rivier oeverwal
 - ruisdempende vangwal
 - natuur in natuurs, tenzij anderszins aangegeven
 - hoogwaterlijn in meters t.o.v. NAP
 - voorontwerpvoorstellen voor tracé van 1:5000

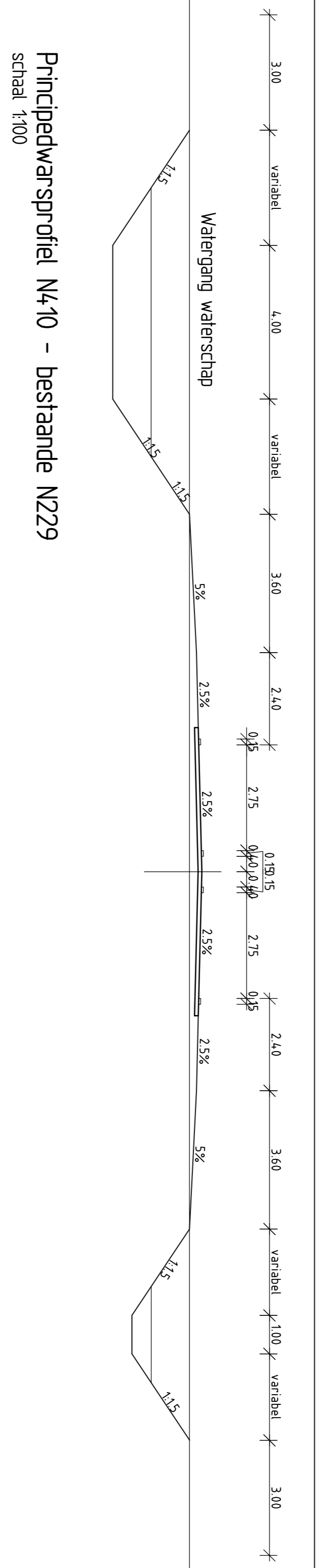
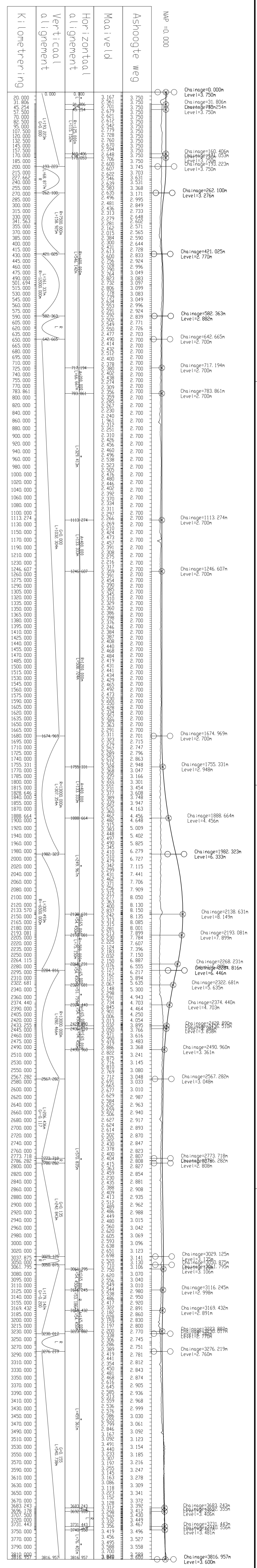


Project		Bestuur Regio Utrecht		Schaal	
A12 Salto, m.e.a. knoep Bunnik-Houten		1:5000		DERNITIEF	
Variant 3b		A0		4509020	
Raaphof-oost		14			
Taal: NL		Datum: 22-06-07		Tekening: 14	
Taal: NL		Datum: 22-06-07		Tekening: 14	
Taal: NL		Datum: 22-06-07		Tekening: 14	
Taal: NL		Datum: 22-06-07		Tekening: 14	
Taal: NL		Datum: 22-06-07		Tekening: 14	



Tauw

Tauw B.V.
Tweede Eeuwenweg
3811 XG Amstelveen
Tel: (020) 69 69 88



Legenda

- pelligheid
- hoge druk gasleiding

- maten in meters, tenzij anderszins aangegeven
- hoogtematen in meters t.o.v. NAP

Code	omschrijving	Datum	Gepl.	Geac.	Aard der wijziging
A					
B					
C					

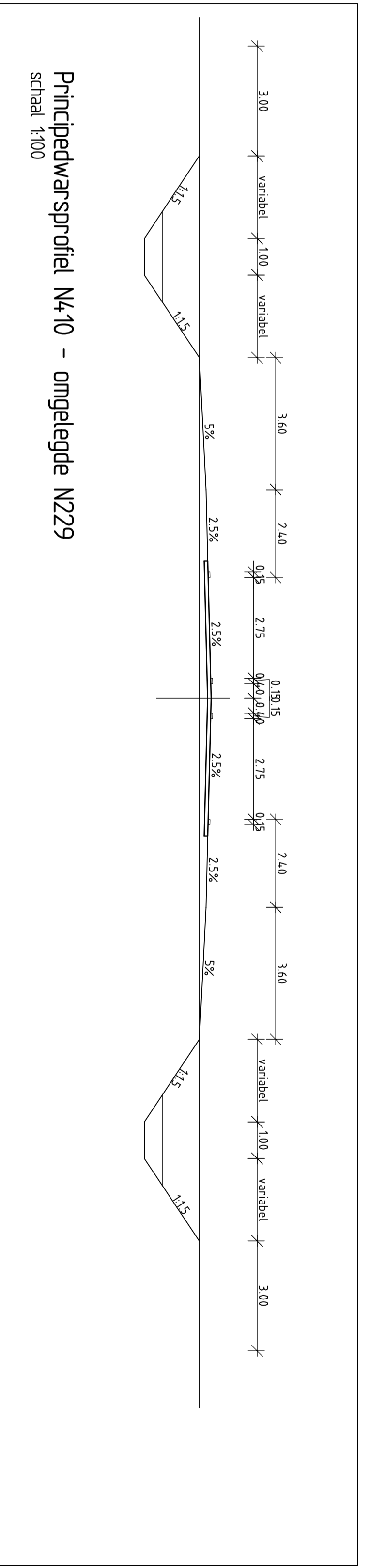
Bestuur Regio Utrecht	Schaal	Status
1:5000	DEFINITIEF	

Project	Formaat	Projectnummer
A12 Salto, m.g.r. koop Bunnik-Houten	A1	4509020

Orderdeel	Datum	Gepl.	Geac.	J.M.F.
Variant 4a	22-06-07			
N410 - bestaande N229				

Postbus 33
7400 JAC Deventer
Telefoon (0570) 89 99 11
Fax (0570) 89 99 88

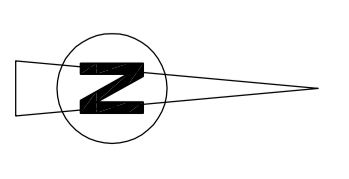
Tauw



Principedwarsprofiel N410 - omgelegde NZ29
 schaal 1:1000

- Legenda**
- omgeving
 - hoop door spiegeling
 - aanduiding knooppunt

- afzet in meters, tenzij anderszins vermeld
 - hoogtes in meters t.o.v. NAP
 - voor lijnprofielen zie tekening 4509020_26



Overzichtskaart	Bestuur Regio Utrecht	Schaal	1:5000	Bestuur	DERNIJF
Project	A12 Salto, m.a.w. knoep Bunnik-Houten	Formaat	A0	Projectnummer	4509020
	Variant 4b	Datum: 22-06-07		Ontwerpnummer	16
	N410 - Omgelegde NZ29	Ontk. EGM		Ontk. JMF	



Tauw bv
 Tolkamp 20
 3600 CA Bunnik
 Tel: (0370) 69 69 11
 Fax: (0370) 69 69 11

Bijlage

4

Beschrijving varianten en effecten fase 1



1 Alternatieven en varianten fase 1

Fase 1 van het MER staat in het teken van het trechteren van een groot aantal tracévarianten voor een betere aansluiting van Houten op het autosnelwegennet tot maximaal drie of vier nader uit te werken realistische alternatieven in fase 2 van het MER. Om tot een brede afweging te komen worden in dit hoofdstuk conform de richtlijnen alle realistische tracévarianten voor aansluiting van Houten op de A12 en de A27 in beeld gebracht. Onderstaand worden de tracévarianten beschreven en op kaart gepresenteerd.

1.1 Trechteringsproces

De termen alternatief en variant worden vaak door elkaar heen gebruikt. In dit MER wordt de term alternatief gebruikt voor de primair onderscheidende keuze:

- Nulplusalternatief: aanleg van geen of zeer beperkte nieuwe infrastructuur, de situatie verbeteren door treffen van maatregelen
- A27-alternatief: uitbreiding infrastructuur richting A27
- A12-alternatief: uitbreiding infrastructuur richting A12

De term varianten wordt gebruikt voor verschillende mogelijke oplossingen binnen die alternatieven.

1.2 Nulplusalternatief

Het nulplusalternatief is een nadere uitwerking van een alternatief waarin geen weginfrastructuur wordt toegevoegd. Het nulplusalternatief bestaat uit meerdere oplossingsrichtingen die aanvullend kunnen worden toegepast op de A27 en A12 alternatieven. Het nulplusalternatief bestaat uit de volgende onderdelen:

- Maatregelen in het buitengebied om daar doorgaand verkeer verder te belemmeren, in combinatie met een logische set fietsvoorzieningen om het conflict tussen fiets- en autoverkeer op deze wegen te verminderen
- Optimalisatie van mogelijkheden in de route Utrechtseweg (N409) - Laagraven - A12
- Optimalisatie van aansluiting N229 op A12

Onderdeel van het nulplusalternatief is ook het maatregelenpakket Bunnik 2010, bestaande uit:

- Achterdijk, fysieke afsluiting met uitzondering van bewoners en belanghebbenden
- N410, snelheidsremmende maatregelen (Duurzaam Veilig maatregelen)
- Verbetering verkeersveiligheid in het buitengebied van Bunnik en Houten
- Odijkerweg / Zeisterweg (inclusief Rijnseweg), spitsmaatregelen
- Julianalaan / Sportlaan, spitsmaatregelen
- N411 / Koningslaan, duurzaam veilige inrichting
- Schoudermantel, omrijdroute via Kosterijland

De spitsmaatregelen in het maatregelenpakket Bunnik 2010 zijn erop gericht het doorgaande verkeer in de kern Bunnik te beperken. De overige maatregelen dienen om het doorgaande verkeer door het buitengebied van Bunnik te beperken. In de ochtendspits is dit de richting van Houten naar de A12, van Zeist naar Odijk en van Zeist naar Bunnik. In de avondspits geldt de spitsmaatregel voor de andere richting.

De Richtlijnen voor het MER A12 SALTO (2006) beschrijven ook de volgende maatregelen als onderdeel van het nulplusalternatief:

- Variant met vrijliggende fietspaden langs de bestaande wegen (geen wijzigingen aan deze wegen)
- Analyse van de intensiveringsmogelijkheden voor het openbaar vervoer (Bus en Randstadspoor) en vervoermanagement
- Opwaardering van de aansluiting De Staart

1.3 Tracévarianten A27 alternatief

Variant 1 Kanaaldijk Zuid

De variant Kanaaldijk Zuid maakt gebruik van de bestaande brug over het Amsterdam - Rijnkanaal (Schalkwijkseweg). De Kanaaldijk Zuid vormt de verbindingsweg tussen de brug en de bestaande aansluiting Het Klooster op de A27. Met deze aansluiting ontstaat een extra ontsluiting van Houten ten zuiden van de bestaande ontsluiting De Staart.

Variant 2 Meerpaal / Nieuwe brug

De variant Meerpaal / Nieuwe brug is een meer rechtstreekse variant vanaf industrieterrein de Meerpaal naar de aansluiting Nieuwegein met een nieuwe brug over het Amsterdam - Rijnkanaal. Vanaf De Rede zijn er twee varianten:

- Variant 2a: westelijke variant, de nieuwe brug wordt aangesloten op de meest westelijk gelegen rotonde op De Rede
- Variant 2b: oostelijke variant, de nieuwe brug wordt aangesloten op de meest oostelijk gelegen rotonde op De Rede

Beide varianten sluiten aan op de aansluiting Het Klooster op de A27.

Variant 3 Kanaal-regionaal

De variant Kanaal-regionaal is een oplossing die voor een ontlasting van de N229 moet zorgen. Verkeer vanuit Wijk bij Duurstede krijgt via de nieuwe route een directere aansluiting op de A27. Hiervoor wordt de Kanaaldijk Zuid vanaf Wijk bij Duurstede tot aan de aansluiting opgewaardeerd.



Variant 4 Aansluiting N409 / A27

In de variant aansluiting N409 / A27 wordt een directe aansluiting op de A27 gemaakt vanaf de Utrechtseweg (N409) tussen de aansluiting Houten en knooppunt Lunetten. Er wordt uitgegaan van een halve aansluiting in de richting van en naar Utrecht. Verkeer uit Houten in de richting 's-Hertogenbosch moet nog steeds gebruik maken van de bestaande aansluiting op de A27 via De Staart.

1.4 Tracévarianten A12 alternatief

Variant 5 Oostro(u)msdijkje

Voor de variant Oostro(u)msdijkje zijn twee tracévarianten opgesteld (variant 5a Oostro(u)msdijkje bestaand en variant 5b Oostro(u)msdijkje parallel). Bij beide varianten wordt de N229 niet verbreed.

Variant 5a Oostro(u)msdijkje volgt het bestaande Oostro(u)msdijkje. De bestaande weg wordt opgewaardeerd tot 80 km/u, met parallelwegen voor langzaam verkeer en erfontsluitingen. Verkeer rijdt via de bestaande N229 naar de aansluiting N229 / A12. Om nieuwe kortsluitingen tussen de N229 en de Achterdijk te voorkomen wordt het Oostro(u)msdijkje niet aangesloten op de Achterdijk.

Variant 5b Oostro(u)msdijkje parallel is vergelijkbaar met de eerste variant. Het verschil is dat in variant 5b een nieuwe ontsluitingsweg wordt geprojecteerd naast het bestaande Oostro(u)msdijkje die als parallelweg voor langzaam verkeer kan functioneren en waarop de erven kunnen worden ontsloten.

Variant 6 Burgweg N410

Variant 6 verbindt de N410 met de N229 richting de A12. Hierbij zou gebruik gemaakt kunnen worden van bestaande wegen; Achterdijk en Burgweg. Echter dit is verkeerskundig gezien ongewenst vanwege de tweehaakse aansluitingen die ontstaan. Daarom is gezocht naar varianten die een meer vloeiende verbinding hebben met de N229. Er zijn twee tracévarianten opgesteld; een zuidelijke (6a) en een noordelijke variant (6b). De beide varianten worden aangesloten op de Rondweg van Houten ten zuiden van de fietstunnel onder de Binnenweg. De zuidelijke variant 6a loopt ten zuiden van de Houtenseweg (N410) en heeft een nieuwe aansluiting op de N229. Deze nieuwe aansluiting ligt ten zuiden van de bestaande aansluiting vanuit Odijk op de N229. De bestaande Houtenseweg wordt in deze variant de parallelweg voor langzaam verkeer. De noordelijke variant 6b volgt de Houtenseweg (N410) tot de Achterdijk. Een nieuwe weg verbindt de Achterdijk met de N229 door middel van de bestaande aansluiting. Zowel de Houtenseweg als de nieuwe weg wordt voorzien van parallelwegen voor langzaam verkeer en het ontsluiten van erven.

Bij beide varianten wordt de weg niet aangesloten op de Achterdijk. Door het aansluiten van de weg op de Achterdijk ontstaan nieuwe kortsluitingen die tot sluipverkeer leiden. Evenals bij variant 5 wordt de N229 niet verbreed.

Variant 7 Bewonersvariant

De bewonersvariant volgt hetzelfde tracé als de variant Burgweg / N410 ten oosten van Houten. Vervolgens zijn er drie tracévarianten te onderscheiden:

- Variant 7a: bewonersvariant, een nieuwe weg verbindt de rondweg van Houten via de N410 met een de N229. De N229 wordt omgelegd om ruimte te maken voor Odijk-west en sluit aan op een nieuwe verbindingsweg (80 km/h) net ten zuiden van de A12. In westelijke richting wordt de parallelweg aangesloten via een nieuwe halve aansluiting op de A12 voor de richting Utrecht ter hoogte van station Bunnik. Verkeer in oostelijke richting (Arnhem) maakt gebruik van de aansluiting Bunnik. De bewonersvariant wordt niet verbonden met de Baan van Fectio in Bunnik
- Variant 7b: Raaphofvariant, een tweede mogelijkheid is om de nieuwe verbinding tussen de rondweg van Houten en de A12 meer naar het oosten te projecteren. Om daarmee het Raaphofse bos te ontzien. Deze weg sluit ook aan op de parallelweg ten zuiden van de A12 en maakt gebruik van dezelfde aansluitingen als variant 7a. Verschil is dat de N229 ten zuiden van Odijk afwijkt van de bestaande infrastructuur
- Variant 7c: omlegging N229, deze variant volgt hetzelfde tracé als de Raaphof variant A12 7b, maar met een andere aansluiting. In plaats van op de parallelweg langs de A12 sluit variant 7c aan op de N229

Alledrie de varianten bestaan uit 2x1 rijstroken met parallelwegen voor langzaam verkeer en een maximale snelheid van 80km/h.

Variant 8 Rijsbruggerweg

Variant 8 ligt ten noordoosten van Houten en kent een nieuwe halve aansluiting op de A12 tussen knooppunt Lunetten en aansluiting Bunnik. Verkeer kan bij deze aansluiting van en naar Utrecht. Door de Rijsbruggerweg aan te sluiten op een nieuwe verbindingsweg (80 km/h) ten zuiden van de A12 is er ook een verbinding in oostelijke richting mogelijk. Deze variant wordt niet verbonden met de Baan van Fectio in Bunnik. Er zijn twee varianten die beide aansluiten op de Rondweg in Houten:

- Variant 8a: oostelijke variant, variant 8a is gebaseerd op beschikbare ruimte binnen het agrarische gebied en logische kavelgrenzen. Variant 8a bestaat uit een geheel nieuw tracé en loopt ten oosten van het waterwingebied
- Variant 8b: westelijke variant, deze variant is gericht op een directe bundeling met bestaande infrastructuur en bestaat uit een opwaardering van de Rijsbruggerweg en Tureluurweg (2x1 rijstroken met parallelwegen, 80km/h).

Deze twee bestaande wegen worden verbonden door een nieuwe weg en niet via de Achterdijk, vanwege bestaande bebouwing. Variant 8b loopt ten westen van het waterwingebied

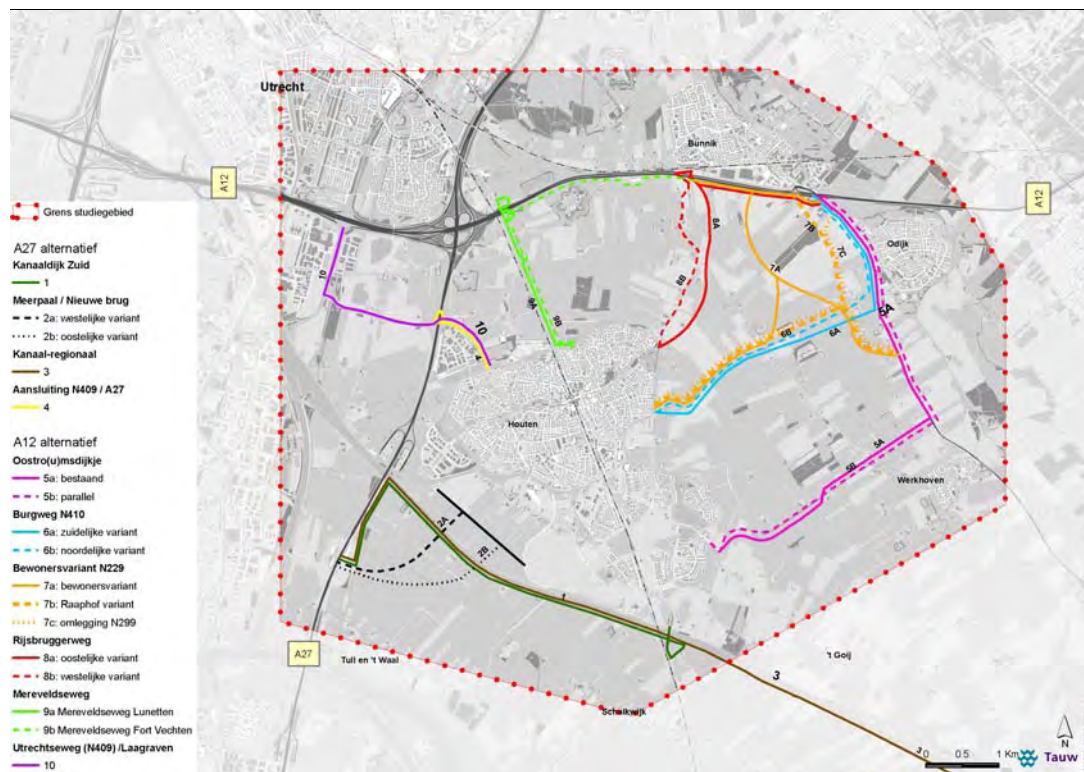
Variante 9 Mereveldseweg

De variant Mereveldseweg loopt parallel aan het spoor Den Bosch - Utrecht. In Houten sluit deze variant aan op de Rondweg op de bestaande aansluiting met De Haag. Variante 9 bestaat uit 2x1 rijstroken (80 km/h) met parallelwegen voor langzaam verkeer. Er zijn twee mogelijkheden wat betreft aansluiting op de A12:

- Variante 9a: Mereveldseweg Lunetten, de weg sluit aan nabij knooppunt Lunetten op de toeritten van de A12 van en in de richting Utrecht
- Variante 9b: Mereveldseweg Fort Vechten, variant 9b buigt ten zuiden van de A12 af in oostelijke richting naar een nieuwe halve aansluiting in de richting Utrecht op de A12 tussen knooppunt Lunetten en aansluiting Bunnik

Variante 10 Utrechtseweg(N409) / Laagraven

Variante 10 ligt ten noordwesten van Houten. Deze variant bestaat uit de bestaande Laagravenseweg (80km/h) en een opwaardering naar 2x2 rijstroken en 80km/h van de Utrechtseweg en Laagravenseweg. Variante 10 sluit aan op de A12 bij de aansluiting Laagraven.



Figuur b4.1 Tracévarianten

2. Effecten

2.1 Toelichting op effectbeschrijving

Dit hoofdstuk beschrijft de effecten voor verkeer en milieu van de varianten voor de verbeterde aansluiting van Houten op het autowegennet ten opzichte van de referentiesituatie (huidige situatie met autonome ontwikkelingen). Doel van de effectbeschrijving is:

- Een analyse van het probleemoplossend vermogen van de varianten voor verkeer
- Een analyse van de milieueffecten van de verschillende varianten

De beschreven effecten zijn afgezet tegen de referentiesituatie (huidige situatie en autonome ontwikkeling). Voor elk van de aspecten wordt de beschrijving afgerond met een tabel waarin de gevolgen van de alternatieven zijn samengevat en gewaardeerd. Hierbij worden de volgende waarderingscijfers gebruikt:

--	belangrijk negatief effect
-	negatief effect
0/-	licht negatief effect
0	geen effect (neutraal)
0/+	licht positief effect
+	positief effect
++	belangrijk positief effect

In de verschillende effectbeschrijvingen staan de relevante effecten centraal. Aan de neutrale effecten zal minder aandacht worden besteed.

2.2 Verkeer en vervoer

Beoordelingscriteria

Voor de beoordeling van de effecten van het aspect Verkeer wordt onderscheid gemaakt in de bijdrage van de variant ten opzichte van:

- De ontsluiting van Houten
- Effecten op het Rijkswegennet
- De leefbaarheid / verkeersveiligheid in het buitengebied
- De leefbaarheid / verkeersveiligheid in de kernen Bunnik en Odijk

De volgende beoordelingscriteria voor verkeer worden gehanteerd:



De ontsluiting van Houten

De ontsluiting van Houten is gebaat bij afname van de verkeersintensiteiten op De Staart en de Utrechtseweg (N409). Daarnaast zijn de effecten op de Rondweg van Houten van belang. Een gelijkmatige verdeling van de Rondweg van Houten beperkt het aantal verkeersknelpunten op de Rondweg en is beter voor de Woon- en Leefmilieu langs de Rondweg.

De alternatieven zijn beoordeeld op basis van de afname van de verkeersintensiteiten op de wegvakken waarop in de autonome situatie knelpunten ontstaan. Dit zijn De Staart en de Utrechtseweg (N409). Uit de analyse van het dynamische verkeersmodel blijkt dat ook bij een maximale afname van de verkeersintensiteiten op de ontsluitingswegen van Houten de file op de A27 en de A12 in de ochtend- en avondspits blijft bestaan. Er is geen alternatief waarbij de verkeersafwikkeling op De Staart en de Utrechtseweg compleet wordt opgelost. Wel zal de vertraging die wordt opgedaan afnemen naar mate de omvang van het verkeer op deze wegen zal afnemen. De omvang van de afname geeft daarom aan of een variant oplossend vermogen heeft om de vertraging op de ontsluitingswegen van Houten te verminderen. Naast de afname van het verkeer op de ontsluitingswegen is de toe- of afname van het verkeer op de Rondweg van Houten in de beoordeling betrokken. Een gelijkmatige verdeling van de Rondweg heeft een positief effect op de verkeersafwikkeling op de Rondweg en het Woon- en leefmilieu langs de Rondweg. Een gelijkmatige verdeling wordt daarom positief beoordeeld.

In tabel 2.1 is aangegeven welke waardering wordt gehanteerd op de ontsluitingswegen van Houten. Hierbij geldt het uitgangspunt dat een grotere toe- of afname bijdraagt aan een betere of slechtere verkeersafwikkeling. De gekozen waarden zijn afgeleid aan een maximale en minimaal te verwachten toe- of afname van verkeer in de varianten.

Tabel 2.1 Waardering effecten ontsluiting Houten

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

Effecten op de Rijkswegen

Uit de analyse van de autonome situatie blijkt dat de filevorming op de Rijkswegen zal toenemen ten opzichte van de huidige situatie.

Filevorming op het Rijkswegennet ontstaat op aansluitingen en knooppunten en is nadelig voor de bereikbaarheid van de kernen in het studiegebied. De varianten sluiten allemaal aan op de A12 of de A27. Uitgangspunt voor de trechteringsfase geldt dat de varianten geen grote nadelige effecten mogen hebben op de verkeersafwikkeling op de Rijkswegen. Zwaarder belasten van bestaande aansluitingen of het maken van nieuwe aansluitingen mogen geen grote effecten hebben op de doorstroming op de Rijkswegen. Hierbij is de verkeersafwikkeling op het knooppunt Lunetten belangrijk, omdat verkeersafwikkelingsproblemen op dit knooppunt een nadelig effect hebben op de doorstroming op de Ring van Utrecht.

De invloed van de varianten op de verkeersafwikkeling is in mindere mate afhankelijk van de hoeveelheid verkeer. De afstand ten opzichte van bestaande knooppunten en aansluitingen is van een grotere invloed. De varianten worden negatief beoordeeld wanneer de nieuwe aansluiting bestaande aansluitingen negatief beïnvloeden en positief wanneer dit positief is.

Effecten in het buitengebied van Bunnik

Voor het bepalen van de effecten in het buitengebied van Bunnik worden de verandering van de verkeersintensiteit gehanteerd. In de autonome situatie is geconstateerd dat de verkeersintensiteiten op de N410, Achterdijk en het Oostro(u)msdijkje niet voldoen aan de gewenste capaciteit. Een forse reductie van de verkeersintensiteiten is nodig om een positief te verkrijgen. In tabel 2.2 is de waardering voor het buitengebied van Bunnik weergegeven. Deze zijn gebaseerd op de analyse van de autonome situatie waaruit blijkt dat een aanzienlijke afname van de verkeersintensiteiten nodig is om een positief effect te verkrijgen op de wegen in het buitengebied.

Tabel 2.2 Waardering effecten buitengebied Bunnik

	Waardering
toename groter dan 40 %	- -
toename tussen de 5 en 40 %	-
toename tussen de 0 en 5 %	0/-
afname tussen de 0 en 5 %	0
afname tussen de 5 en de 40 %	0/+
afname tussen de 40 en 60 %	+
afname groter dan 60 %	+ +

Effecten in de kern van Bunnik

De effecten voor de kern van Bunnik zijn afhankelijk van de aantrekkelijkheid van de routes door en langs de kernen.

De toe- of afnamen van de wegen rondom de kern geven daarom een indicatie of rekening moet worden gehouden met meer of minder verkeer rondom en door de kernen. Voor het beoordelen van de effecten voor de kern van Bunnik en Odijk zijn de verkeerstoename of -afname op de Julianalaan, Koningslaan en de Odijkerweg onderzocht. Uitgangspunt van de beoordeling is dat de verkeersintensiteiten op deze wegen ten opzichte van de autonome situatie niet substantieel mogen toenemen. Omdat de situatie ten opzichte van de autonome situatie niet mag verslechteren worden in de beoordeling de eventuele positieve effecten in een kern niet gecompenseerd met negatieve effecten in een andere kern. De toe- of afname worden beoordeeld als aangegeven in tabel 2.3.

Tabel 2.3 Waardering effecten kern van Bunnik en Odijk

	Waardering
toename groter dan 60 %	- -
toename tussen de 40 % en 60 %	-
toename tussen de 5 % 40 %	0/-
Afname of toename van 5 %	0
afname tussen de 5 en de 40 %	0/+
afname tussen de 40 en 60 %	+
afname groter dan 60 %	+ +

Effecten

Voor het toetsen van het oplossend vermogen van de verschillende varianten is de toe- en afname van verkeer beschouwd op de Rijkswegen, op de ontsluitingswegen van Houten, de wegen in het buitengebied van Bunnik en de toe leidende wegen naar de kernen van Odijk en Bunnik. Voor het toetsen van de varianten zijn beoordelingscriteria opgenomen die zijn benoemd op basis van de bestaande knelpunten uit de analyse van de autonome situatie. Het onderscheid tussen de drie knelpuntgebieden is gemaakt om de effecten van de varianten inzichtelijk te kunnen maken. Opgemerkt moet worden dat de effecten voor het hele studiegebied gelden en dat er geen combinatievarianten zijn onderzocht. Het onderzoeken van (relevante) combinatievarianten is een mogelijkheid voor de verdere uitwerking in fase 2 van de MER.

Resultaat van de beoordeling is dat er drie varianten zijn die een positief effect hebben op de ontsluiting van Houten. Dit is variant Meerpaal / Nieuwe brug (2), Rijsbruggerweg (8) en de ontsluiting Mereveldseweg Lunetten (9). De variant Mereveldseweg Lunetten (8) heeft een belangrijk negatief effect op de Rijkswegen door de invloed van de aansluiting dicht bij het knooppunt Lunetten.

Dit zelfde geldt voor de variant Aansluiting A27 (4) die ook belangrijk negatieve effecten heeft op de Rijkswegen door negatieve beïnvloeding van het knooppunt Lunetten. De varianten Kanaaldijk-Zuid (1), Kanaaldijk-Regionaal (3) en de N410 / N229 (6), Bewonersvariant (7a), Raaphof-variant, Omlegging N229 (7c) en de Mereveldseweg Fort Vechten (9b) hebben een licht positief effect op de ontsluiting van Houten. De overige varianten Nulplusalternatief, het Oostro(u)msdijkje en de aansluiting A27 hebben licht negatieve effecten op de ontsluiting van Houten. In deze varianten (licht positief of licht negatief) veranderen de knelpunten in de autonome situatie op de ontsluitingswegen van Houten zeer beperkt.

De effecten op het buitengebied van Bunnik zijn positief wanneer er een nieuwe verbinding (midden) door het buitengebied wordt gerealiseerd. Het verkeer op de parallelle routes die ten noorden en zuiden van de nieuwe route lopen neemt hierdoor substantieel af. Positieve effecten worden verwacht de Bewonersvariant (7a), de Raaphof-variant (7b), de omlegging N410 en de variant N410 / N229 (8). De routes die door het buitengebied lopen (alternatief A12) maar meer aan de randen liggen (met name het Oostro(u)mdijkje) hebben een kleiner effect en worden hierdoor licht positief beoordeeld. Van de varianten richting de A27 hebben alleen de Kanaaldijk-Regionaal en de aansluiting A27 ook een licht positief effect.

De effecten op de kern van Bunnik zijn van een kleiner schaalniveau en worden door de realisatie van een nieuwe ontsluiting tussen Houten en de Rijkswegen beperkt beïnvloed. Dit komt doordat in de varianten gekozen is voor het niet verbindingen van de nieuwe infrastructuur op de wegenstructuur van Bunnik (geen koppeling Baan van Fectio). In deze fase van de MER is beoordeeld of de knelpunten in de kern worden beïnvloed door de keuze van een alternatief. Bij de beoordeling is geen rekening gehouden met compenserende effecten tussen de kern van Odijk en Bunnik. De beide kernen werken over het algemeen als communicerende vaten. Als het verkeer toeneemt in één kern dan neemt het af in de andere. Een toename van verkeer in één van beide kernen wordt daarom als een (licht) negatief effect beschouwd. Over het algemeen kan worden gesteld dat de routes die de verbinding tussen Houten en Bunnik of Houten en Odijk verbeteren (versnellen) de verkeersdruk in die kernen doet toenemen. Hierdoor worden de varianten (Rijsbruggerweg (8), Bewonersvariant (7a), Raaphof-variant (7b), Omlegging N229 (7c) licht negatief beoordeeld. De overige varianten hebben naast het nulplusalternatief geen verkeerseffect op de kernen Bunnik en Odijk.

In de tabellen 2.4 en 2.5 zijn de resultaten van het aspect verkeer weergegeven.

Tabel 2.4 Effecten verkeer

A27					
	Kanaal dijk Zuid	Meerpaalweg / Nieuwe brug	Meerpaalweg / Nieuwe brug	Kanaal regionaal	Aansluiting N409 / A27
Effecten / variant	1	2a	2b	3	4
effecten	0	0	0	0	--
Rijkswegennet					
effecten op de ontsluiting van	0/+	+	+	0/+	0/-
Houten					
effecten op het buitengebied van	0	0	0	0/+	0/+
Bunnik					
effecten in de kern van Bunnik en	0	0	0	0	0
Odijk					

Tabel 2.5 Effecten verkeer

A12	Oostro(u)msdijkje / Oostro(u)msdijkje / N410 / Burgweg / N229	Oostro(u)msdijkje / Oostro(u)msdijkje / N410 / Burgweg / N229	Bewonersvariant N229	Bewonersvariant N229	Bewonersvariant N229	Bewonersvariant N229	Rijsbruggerweg	Rijsbruggerweg	Merelveldseweg / Lunetten	Merelveldseweg / Fort Vechten	Aansluiting Utrechtseweg / Laagraven	
Effecten / variant	5a	5b	6a	6b	7a	7b	7c	8a	8b	9a	9b	10
effecten	0	0	0	0	0	0	0	0	0	--	0	0
Rijkswegennet												
effecten op de ontsluiting van Houten	0/-	0/-	0/+	0/+	0/+	0/+	0/+	+	+	+	0/+	0/+
effecten op het buitengebied van Bunnik	0/+	0/+	+	+	+	+	+	0/+	0/+	0/+	0/+	0
effecten in de kern van Bunnik en Odijk	0	0	0	0	0/-	0/-	0/-	0/-	0/-	0	0	0

2.3 Bodem en water

2.3.1 Beoordelingscriteria

De onderstaande beoordelingscriteria worden voor bodem en water gehanteerd.

Optreden van zettingen

De in het gebied aanwezige deklaag kan zorgen voor zettingen, als grote gewichten op de onderliggende bodem gepositioneerd worden. Door middel van voorbelasting van de grond vóór aanleg van de weg of door afgraving van de deklaag, kunnen de grootste zettingen worden voorkomen. Het grootste risico op zettingen bestaat ter plaatse van de zogenaamde komgronden. Hier is de deklaag (klei en veen) over het algemeen dikker.

Ter plaatse van deze komgronden is de maaiveldligging relatief lager, en de grondwaterstand hoger, waardoor de kans op bijvoorbeeld vorstschade aan de weg groter is, omdat de minimaal benodigde ontwateringsdiepte voor de weg van 0,7 / 0,8 m niet gehaald wordt. De weg moet daarom ter plaatse van komgronden ook extra worden opgehoogd.

Opgemerkt moet worden dat de zettingen alleen ter plaatse van de toekomstige wegen zullen optreden en niet of nauwelijks in het gebied rondom de wegen.



Bodemkwaliteit

Verkeer veroorzaakt verontreiniging van de bodem als gevolg van de verbranding van autobrandstof en slijtage van de rubberbanden en de voertuigen. Via van de weg afstromend hemelwater (runoff) kan dit leiden tot verontreiniging van de bodem langs de wegen. De bovenste 0,3 à 0,5 m van de bodem direct langs de weg zal verontreinigd raken met minerale olie, polycyclische aromatische koolwaterstoffen (PAK's) en zware metalen. Dit is licht negatief gewaardeerd. Wanneer nieuwe tracés door locaties met bodemverontreinigingen lopen, moeten deze gesaneerd te worden. Dit is voor alle alternatieven neutraal gewaardeerd. Ter plaatse van het waterwingebied en omliggende beschermingszones zijn extra maatregelen nodig om de runoff op te vangen in speciale infiltratievoorzieningen.

Grondwaterkwantiteit

Het beleid van de provincie Utrecht en het Hoogheemraadschap De Stichtse Rijnlanden is erop gericht om zoveel mogelijk (hemel)water te bergen en te infiltreren in de bodem om het grondwater aan te vullen. Het hemelwater dat afkomstig is van de weg moet, indien mogelijk, nabij de weg in de bodem infiltreren, al dan niet via infiltratievoorzieningen. Als geen permanente grondwateronttrekkingen worden aangebracht, heeft de aanleg van de verbindingsweg tussen Houten en de rijkswegen A27 of A12 in geen van de varianten verdroging rondom de weg tot gevolg.

Grondwaterkwaliteit

De verwachting is dat het grondwater langs geen van de wegtracés verontreinigd zal raken. Uit onderzoeken is gebleken dat de verontreinigingen met minerale olie, zware metalen en Pak's in de eerste 0,3 à 0,5 m door de bodem worden gezuiverd en het grondwater niet wordt belast.

Oppervlaktewaterkwantiteit

Voor het realiseren van alle wegvarianten zijn plaatselijk omleggingen en/of doorkruisingen van het oppervlaktewatersysteem nodig. De waterafvoer moet in alle gevallen gewaarborgd te blijven. Oplossingen zijn mogelijk in de vorm van de aanleg van duikers, onderleiders, bruggen, etc. Deze kunnen echter weer zorgen voor (andere) knelpunten in de waterhuishouding. Positief punt is dat ook enkele bestaande knelpunten in de waterhuishouding kunnen worden opgelost. Door het verbreden van bestaande wegen, kan het voorkomen dat mogelijk aanwezige watergangen moeten worden gedempt. Het Hoogheemraadschap eist compensatie van de hoeveelheid oppervlaktewater. Dit betekent dat elders binnen het studiegebied extra oppervlaktewater moet worden gegraven.

Oppervlaktewaterkwaliteit

Hemelwater van de weg mag vanwege aanwezige verontreiniging niet direct afgevoerd worden naar het oppervlaktewater, maar moet geïnfiltreerd worden in de berm(en) langs de weg of afgevoerd worden via riolering / kolken langs de weg. Negatieve effecten van de toekomstige wegen op de oppervlaktewaterkwaliteit worden daarom in geen van de tracévarianten verwacht.

2.3.2 Effecten bodem en water

Onderstaand staan de relevante effecten per variant aangegeven. Neutrale effecten worden niet vermeld.

Variant 1 Kanaaldijk Zuid

Dit wegtracé loopt over komgronden en is daarom gevoelig voor zettingen. De bovenste laag van de bodem langs de weg wordt verontreinigd met minerale olie, PAK's en zware metalen.

Variant 2 Meerpaal / Nieuwe brug

De wegtracés 2A en 2B lopen grotendeels over komgronden en zijn daarom licht negatief gewaardeerd voor het optreden van zettingen. De bovenste laag van de bodem langs de weg wordt verontreinigd.

Bij de tracévarianten 2A en 2B is een brug nodig over het Amsterdam Rijnkanaal. Er wordt vanuit gegaan dat er geen pijlers in het kanaal komen te staan, en er dus geen consequenties zijn voor de waterafvoer.

Variant 3 Kanaal-regionaal

Wegtracé 3 is zettingsgevoelig. Ook hier wordt de bodem langs de weg verontreinigd met minerale olie, Pak's en zware metalen.

Variant 4 Aansluiting N409 / A27

Het enige relevante effect voor bodem betreft de verdere verontreiniging van de bodem in de bermen langs de breder aangelegde weg, omdat hier meer verkeer komt te rijden dan in de huidige situatie.

Variant 5 Oostro(u)msdijkje

De wegtracés 5A en 5B zijn licht gevoelig voor zettingen. In de bodem langs de weg treedt verontreiniging op.

Variant 6 Burgweg N410

Mogelijk worden bij varianten 6A en 6B in de weg ongelijkvloerse kruisingen gemaakt ter plaatse van de Achterdijk, eventueel beneden het maaiveld. Bij de aanleg van ondergrondse kruisingen wordt geadviseerd de kleiige deklaag af te graven tot op het eerste watervoerende pakket. De ondergrondse weg is dan gefundeerd op het zand, zodat zettingen vermeden worden. In de bermen treedt verontreiniging van de bodem op.



Het Hoogheemraadschap geeft aan dat bij de aanleg van de tracévarianten 6A en 6B een knelpunt in het oppervlaktewatersysteem kan worden aangepakt. Het betreft een aanvoerknelpunt voor het oppervlaktewater. Dit kan in combinatie met de aanleg van één van deze tracés worden opgelost. Dit is licht positief gewaardeerd.

Variant 7 Bewonersvariant

Net als in de andere alternatieven leiden deze tracés tot een lichte verontreiniging van de bodem. De tracévarianten 7A, 7B en 7C lopen deels door het grondwaterbeschermingsgebied of het 100-jaars aandachtsgebied. Hier moeten maatregelen genomen worden om het afspoelende hemelwater van de weg op te vangen in speciaal aangelegde infiltratievoorzieningen, zodat op dit deel van de tracés geen verontreiniging van de bodem optreedt.

Variant 8 Rijsbruggerweg

De tracés veroorzaken een lichte verontreiniging van bodem. Waar het tracé door het grondwaterbeschermingsgebied en het 100-jaars aandachtsgebied van de waterwinning loopt, worden infiltratievoorzieningen aangelegd, zodat verontreiniging van de bodem wordt voorkomen. Het Hoogheemraadschap geeft aan dat bij de aanleg van de tracévarianten 8A en 8B een knelpunt in het oppervlaktewatersysteem kan worden opgelost. De werkzaamheden voor aanleg van de weg kunnen gecombineerd worden met de verbreding / vervanging van de duiker onder de snelweg A12. Dit is licht positief gewaardeerd. Wellicht moet voor de aanleg van de weg wel een stuw verplaatst worden. Het Hoogheemraadschap wil de stuw klos van de aanleg van de weg verplaatsen in verband met het verbeteren van de waterafvoer. Het Hoogheemraadschap zal dit afstemmen op de uiteindelijke tracékeuze.

Variant 9 Mereveldseweg

De bodem ter plaatse is gevoelig voor zettingen. Langs de weg is sprake van verontreiniging van de bodem.

Variant 10 Utrechtseweg / Laagraven

Het enige relevante effect van deze variant betreft de verdere verontreiniging van de bodem in de bermen langs de breder aangelegde weg, omdat hier meer verkeer komt te rijden dan in de huidige situatie.

Tabel 2.6 Effecten bodem en water

A27					
	Kanaalrijk Zuid	Meerpaalweg / Nieuwe brug	Meerpaalweg / Nieuwe brug	Kanaal regionaal	Aansluiting N409 / A27
Effecten / variant	1	2a	2b	3	4
Bodem- en watersysteem					
Bodem:					
- zettingen	0/-	0/-	0/-	0/-	0
- kwaliteit	0/-	0/-	0/-	0/-	0/-
Grondwater:					
- kwantiteit	0	0	0	0	0
- kwaliteit	0	0	0	0	0
Oppervlaktewater:					
- kwantiteit					
- kwaliteit	0	0	0	0	0
	0	0	0	0	0

Tabel 2.7 Effecten bodem en water

A12												
	Oostro(u)msdijkje /	Oostro(u)msdijkje /	N410 / Burgweg / N229	N410 / Burgweg / N229	Bewonersvariant N229	Bewonersvariant N229	Bewonersvariant N229	Rijsbruggerweg	Rijsbruggerweg	Merelveldseweg / Lunetten	Merelveldseweg / Fort Vechten	Aansluiting Utrechtseweg / Laagraven
Effecten / variant	5a	5b	6a	6b	7a	7b	7c	8a	8b	9a	9b	10
Bodem- en watersysteem												
Bodem:												
- zettingen	0/-	0/-	0	0	0	0	0	0	0	0/-	0/-	0
- kwaliteit	0/-	0/-	0/-	0/-	0/-	0/-	0/-	0/-	0/-	0/-	0/-	0/-
Grondwater:												
- kwantiteit	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0
- kwaliteit	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0
Oppervlaktewater:												
- kwantiteit	0	0	0/+	0/+	0	0	0	0/+	0/+	0	0	0
- kwaliteit	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0

2.4 Archeologie en cultuurhistorie

2.4.1 Beoordelingscriteria

Voor de beoordeling wordt een overzicht gegeven van de mate van bedreiging van het archeologisch en overig cultuurhistorisch erfgoed in iedere variant. Hieronder wordt verstaan de potentiële aantasting van:

- Bekende archeologische vindplaatsen binnen de betreffende variant
- Mogelijke archeologische waarden die nog in de bodem zitten, uitgedrukt in zones met een hoge, gematigde of lage archeologische verwachting

NB: De archeologische beschrijvingen zijn gebaseerd op de gemeentelijke archeologische beleidskaarten van de gemeenten Houten en Bunnik die onlangs in conceptvorm gereed zijn gekomen. Deze kaarten zijn gebaseerd op de laatste stand van archeologische kennis in het gebied.

- De potentiële aantasting van overige cultuurhistorische waarden, waaronder verstaan historische gebouwen, historische landschappen en structuren (wegen, dijken, linies enz.)

NB: De cultuurhistorische beschrijvingen zijn voor Houten gebaseerd op de cultuurhistorische inventarisatiekaart die onderdeel vormde van de archeologische beleidsadvieskaart. De beschrijving van Bunnik is gebaseerd op de inventarisatie "Bunnik Buitengewoon" uit 2001.

Er wordt gesproken van potentiële aantasting omdat aanleg van de betreffende variant niet per definitie vernietiging van deze waarden hoeft te betekenen. Immers mitigerende maatregelen in de zin van inpassing, fysiek behoud of andere beschermde constructies zijn mogelijk zodat relictten in situ behouden kunnen blijven. Voor behoudenswaardige archeologische vindplaatsen geldt dat door middel van opgravend onderzoek gekozen kan worden om in ieder geval de historische informatie ex situ veilig te stellen. Dit soort vervolgstappen zullen echter in vrijwel alle gevallen ook leiden tot aanzienlijke kostenverhoging in het voorbereidings- en uitvoeringstraject. Op grond van de nieuwe Wet op de Archeologische Monumentenzorg zijn de kosten van deze maatregelen geheel voor de initiatiefnemer en dienen dus in de projectkosten te worden opgenomen.

2.4.2 Effecten

Variant 1 Kanaaldijk Zuid

Archeologie

Ter hoogte van de aansluiting op de brug over het kanaal ligt 1 bekende archeologische vindplaats.

Deze variant volgt met uitzondering van de te maken aansluitingen grotendeels de bestaande weg over de Kanaaldijk. Kans op aantasting van niet ontdekte archeologische vindplaatsen is daar minimaal. Er worden twee relatief diep gelegen oudere stroomruggen met een gematigde verwachting doorkruist en een met een hoge verwachting.

Cultuurhistorie

Deze variant loopt door de Schalkwijkse ontginning met de kenmerkende opstreckende strokenverkaveling. Het Amsterdam Rijnkanaal en de Kanaaldijk hebben al gezorgd voor een landschappelijke opsplitsing. Verdere verstoring bij aanleg over de Kanaaldijk blijft achterwege.

Beoordeling

Van substantiële aantasting zal nauwelijks sprake zijn. De variant wordt neutraal beoordeeld.

Variant 2 Meerpaal / Nieuwe brug

Archeologie Variant 2a:

Er worden geen bekende archeologische vindplaatsen doorkruist of aangetast.

Er worden twee relatief diep gelegen oudere stroomruggen met respectievelijk een gematigde en een hoge verwachting doorkruist. Daarnaast wordt de hoofdas van de Schalkwijkse ontginning aangesneden. Op de kop van deze kade is de kans op middeleeuwse bewoning aanwezig.

Cultuurhistorie Variant 2a:

De variant kruist op ongunstige wijze de Schalkwijkse ontginning met de kenmerkende opstreckende strokenverkaveling. Het Amsterdam Rijnkanaal en de Kanaaldijk hebben reeds gezorgd voor een landschappelijke opsplitsing. De aanleg van deze variant leidt tot aanzienlijke verdere landschappelijke versnippering en achteruitgang van de belevingswaarde.

Beoordeling

Van substantiële aantasting zal nauwelijks sprake zijn en wordt neutraal beoordeeld.

Cultuurhistorisch is deze variant echter minder gunstig en wordt als zeer negatief beoordeeld.

Archeologie Variant 2b:

Er worden geen bekende vindplaatsen aangesneden.

Er worden twee relatief diep gelegen oudere stroomruggen met respectievelijk gematigde en met een hoge verwachting doorkruist. Daarnaast wordt de hoofdas van de Schalkwijkse ontginning aangesneden. Op de kop van deze kade is de kans op middeleeuwse bewoning aanwezig.

Cultuurhistorie Variant 2b:

De variant kruist op ongunstige wijze de Schalkwijkse ontginning met de kenmerkende opstreckende strokenverkaveling. Het Amsterdam Rijnkanaal en de Kanaaldijk hebben reeds gezorgd voor een landschappelijke opsplitsing. De aanleg van deze variant leidt tot aanzienlijke verdere landschappelijke versnippering en achteruitgang van de belevingswaarde.

Beoordeling

Van substantiële aantasting van archeologie zal nauwelijks sprake zijn. Cultuurhistorisch is deze variant echter minder gunstig. De beoordeling is gelijk aan variant 2a.

Variant 3 Kanaal-regionaal

Archeologie

Binnen het onderzoeksgebied wordt ten oosten van de spoorlijn Utrecht-Geldermalsen een terrein van hoge archeologische waarde doorsneden. Buiten het onderzoeksgebied op het grondgebied van Wijk bij Duurstede worden nog meer archeologische vindplaatsen aangetast. Deze variant volgt met uitzondering van de te maken aansluitingen grotendeels de bestaande weg over de Kanaaldijk. Kans op aantasting van niet ontdekte archeologische vindplaatsen is daar minimaal. Er worden twee relatief diep gelegen oudere stroomruggen met een gematigde verwachting doorkruist en twee met een hoge verwachting.

Cultuurhistorie

Deze variant loopt door de Schalkwijkse ontginning met de kenmerkende opstreckende strokenverkaveling. Het Amsterdam Rijnkanaal en de kanaaldijk hebben al gezorgd voor een landschappelijke opsplitsing. Verdere verstoring bij aanleg over de kanaaldijk blijft achterwege.

Beoordeling

Uitgaande van verbreding van de Kanaaldijk scoort deze variant ongunstig. Daarbij is eveneens betrokken dat ook buiten het onderzoeksgebied eveneens sprake zal zijn van aantasting van archeologische waarden. De variant wordt als zeer negatief beoordeeld. Van substantiële aantasting van andere cultuurhistorische waarden zal minder sprake zijn en wordt als licht negatief worden beoordeeld.

Variant 4 Aansluiting N409 / A27

Archeologie

Er worden twee bekende archeologische vindplaatsen aangesneden

De gehele lengte van deze variant loopt door een gebied met een hoge verwachting archeologische verwachting, grenzend aan een gebied dat recentelijk is ontgrond en waar alle eventuele archeologie al is verdwenen. Verbreding aan de zuidkant van de bestaande weg zal dit gebied nog enigszins doen vergroten.

Cultuurhistorie

Deze variant kruist een aantal oorspronkelijke zichtlijnen en lanen die de kasteelterreinen en landgoederen van Heemstede en Wulven met elkaar verbonden. Door de A27 en de N409 en het aangrenzende industriegebied is de beleving hiervan echter al aanzienlijk aangetast.

Beoordeling

Door de geringe lengte van het tracé scoort deze variant licht negatief. Toch kan van substantiële aantasting van archeologie nog wel degelijk sprake zijn. De beoordeling is licht negatief. Cultuurhistorisch is deze variant relatief gunstig en wordt neutraal beoordeeld.

Variant 5 Oostro(u)msdijkje

Archeologie Variant 5a Oostro(u)msdijkje

De variant doorsnijdt een omvangrijk terrein van hoge archeologische waarde. Het betreft een vindplaats uit de Romeinse tijd, mogelijk een villacomplex. Daarnaast ook nog eens een groot aantal andere vindplaatsen en waarnemingen van archeologische vondsten.

De variant ligt vrijwel geheel in een gebied met gematigde, maar vooral hoge archeologische verwachting. Kans op aantasting van niet ontdekte archeologische vindplaatsen is groot. Er worden verschillende ondiep gelegen stroomruggen doorkruist en eveneens het tracé van de Romeinse Limesweg ter hoogte van de Achterdijk.

Cultuurhistorie Variant 5a Oostro(u)msdijkje

Deze variant loopt door het oude cultuurlandschap van het Kromme Rijngebied met de kenmerkende verkaveling aan weerszijde van de Achterdijk. Daarbij wordt de twee bestaande bewoningslinten doorsneden. Omdat de bestaande wegrichting wordt gevolgd is de beeldverstoring betrekkelijk beperkt.

Beoordeling Variant 5a Oostro(u)msdijkje

Verbreiding van het Oostro(u)msdijkje zal onvermijdelijk substantiële aantasting van archeologische waarden met zich meebrengen en negatief worden beoordeeld. Van substantiële aantasting van andere cultuurhistorische waarden zal minder sprake zijn en wordt neutraal beoordeeld.

Archeologie Variant 5b Oostro(u)msdijkje

Deze variant doorsnijdt een omvangrijk terrein van hoge archeologische waarde. Het betreft een vindplaats uit de Romeinse tijd, mogelijk een villacomplex. Daarnaast ook nog eens een groot aantal andere vindplaatsen en waarnemingen van archeologische vondsten.

Deze variant ligt vrijwel geheel in een gebied met gematigde, maar vooral hoge archeologische verwachting. Kans op aantasting van niet ontdekte archeologische vindplaatsen is groot. Er worden verschillende ondiep gelegen stroomruggen doorkruist en eveneens het tracé van de Romeinse Limesweg ter hoogte van de Achterdijk.

Cultuurhistorie Variant 5b Oostro(u)msdijkje

Deze variant loopt door het oude cultuurlandschap van het Kromme Rijngebied met de kenmerkende verkaveling aan weerszijde van de Achterdijk. Daarbij wordt de twee bestaande bewoningslinten doorsneden. Bij verlegging van de bestaande weg kunnen historische boerderijerven in de gevarezone komen te liggen. Omdat de bestaande wegrichting wordt gevolgd is de beeldverstoring betrekkelijk beperkt, maar toch aanzienlijk groter dan in 5a.

Beoordeling Variant 5b Oostro(u)msdijkje

Variante 5B is vanwege het afwijken van de bestaande weg ongunstiger dan variant 5b. Verbreding van de Oostrumsedijk zal onvermijdelijk substantiële aantasting van archeologische waarden met zich meebrengen, en mogelijk ook van historische boerderijerven. Archeologie wordt negatief beoordeeld en cultuurhistorie zeer negatief.

Variant 6 Burgweg N410

Archeologie Variant 6a Burgweg Zuid

De variant doorsnijdt een wettelijk beschermd monument en twee terreinen van hoge archeologische waarde. Het monument betreft een vindplaats uit de Romeinse tijd, mogelijk een villacomplex. Daarnaast ook nog eens een groot aantal andere vindplaatsen en waarnemingen van archeologische vondsten.

De variant ligt vrijwel geheel in een gebied met gematigde, maar vooral hoge archeologische verwachting. Kans op aantasting van niet ontdekte archeologische vindplaatsen is groot. Er worden verschillende ondiep gelegen stroomruggen doorkruist en eveneens het tracé van de Romeinse Limesweg ter hoogte van de Achterdijk.

Cultuurhistorie Variant 6a Burgweg Zuid

De variant loopt door het oude cultuurlandschap van het Kromme Rijngebied met de kenmerkende verkaveling aan weerszijde van de Achterdijk. Daarbij wordt de twee bestaande bewoningslinten doorsneden. Omdat de bestaande verkavelingsrichting wordt gevolgd is de beeldverstoring enigszins beperkt, maar de historische samenhang van het gebied aan weerszijden van de Achterdijk zal in noord-zuidrichting in tweeën worden verdeeld.

Beoordeling Variant 6a Burgweg Zuid

Realisatie van deze variant zal onvermijdelijk substantiële aantasting van archeologische waarden met zich meebrengen en wordt negatief beoordeeld. Van substantiële aantasting van andere cultuurhistorische waarden is eveneens sprake om de bestaande verkavelingsrichtingen en verhoudingen worden doorbroken en wordt als zeer negatief beoordeeld.



Archeologie Variant 6b Burgweg Noord

Deze variant doorsnijdt een wettelijk beschermd monument en twee terreinen van hoge archeologische waarde. Het monument betreft een vindplaats uit de Romeinse tijd, mogelijk een villacomplex. Daarnaast ook nog eens een groot aantal andere vindplaatsen en waarnemingen van archeologische vondsten.

De variant ligt vrijwel geheel in een gebied met gematigde, maar vooral hoge archeologische verwachting. Kans op aantasting van niet ontdekte archeologische vindplaatsen is groot. Er worden verschillende ondiep gelegen stroomruggen doorkruist en eveneens het tracé van de Romeinse Limesweg ter hoogte van de Achterdijk.

Cultuurhistorie Variant 6b Burgweg Noord

Deze variant loopt door het oude cultuurlandschap van het Kromme Rijngebied met de kenmerkende verkaveling ter weerszijden van de Achterdijk. Daarbij wordt de twee bestaande bewoningslinten doorsneden. Omdat de bestaande verkavelingsrichting wordt gevolgd is de beeldverstoring enigszins beperkt, maar de historische samenhang van het gebied aan weerszijden van de Achterdijk zal in noordzuidrichting in tweeën worden verdeeld.

Beoordeling Variant 6b Burgweg Noord

Variante 6B is vanwege het doorsnijden van iets meer kom en lage stroomruggen iets gunstiger dan variant 6A. Realisatie van deze variant zal onvermijdelijk substantiële aantasting van archeologische waarden met zich meebrengen. De variant wordt negatief beoordeeld. Van substantiële aantasting van andere cultuurhistorische waarden is eveneens sprake om de bestaande verkavelingsrichtingen en verhoudingen worden doorbroken. De variant wordt als zeer negatief beoordeeld.

Variant 7 Bewonersvariant

Archeologie Variant 7a Bewonersvariant

Deze variant is tot aan Achterdijk vergelijkbaar met variant 6a en 6b. Vervolgens doorsnijdt het nog een extra terrein van hoge archeologische waarde. Het betreft een omvangrijke vindplaats uit de Romeinse tijd, mogelijk in combinatie met een grafveld. Daarnaast ook nog eens een groot aantal andere vindplaatsen en waarnemingen van archeologische vondsten.

Deze variant ligt vrijwel geheel in een gebied met gematigde, maar vooral hoge archeologische verwachting. Kans op aantasting van niet ontdekte archeologische vindplaatsen is groot. Er worden verschillende ondiep gelegen stroomruggen doorkruist en eveneens het tracé van de Romeinse Limesweg nabij, en aan de oostzijde van de Achterdijk.

Cultuurhistorie Variant 7a Bewonersvariant

De variant loopt door het oude cultuurlandschap van het Kromme Rijngebied met de kenmerkende verkaveling aan weerszijde van de Achterdijk. Daarbij worden verschillende bestaande open bewoningslinten doorsneden, als mede het historische Raaphofsepad. De historische samenhang van het gebied aan weerszijden van de Achterdijk en het voormalige Raaphofsepad zal in meerdere segmenten uiteenvallen.

Beoordeling variant 7a

Variante 7A scoort zeer ongunstig en is vanwege het doorsnijden van meer hogere gronden eveneens ongunstiger dan de variant 7B en 7C. Realisatie van deze variant zal onvermijdelijk substantiële aantasting van archeologische waarden met zich meebrengen. Van substantiële aantasting van andere cultuurhistorische waarden is eveneens sprake om de bestaande verkavelingsrichtingen en verhoudingen worden doorbroken.

Archeologie Variant 7b: Raaphofvariant

Deze variant is tot grotendeels vergelijkbaar met variant 7a, 6a en 6b. Het laatste stuk is meer oostelijk geprojecteerd en vermijdt daardoor het laatste terrein van hoge archeologische waarde. Wel liggen in dit laatste stuk een relatief groot aantal niet gewaardeerde vindplaatsen en waarnemingen van archeologische vondsten.

Deze variant ligt vrijwel geheel in een gebied met gematigde, maar vooral hoge archeologische verwachting. Kans op aantasting van niet ontdekte archeologische vindplaatsen is groot. Er worden verschillende ondiep gelegen stroomruggen doorkruist en eveneens het tracé van de Romeinse Limesweg nabij, en aan de oostzijde van, de Achterdijk.

Cultuurhistorie Variant 7b: Raaphofvariant

Deze variant loopt door het oude cultuurlandschap van het Kromme Rijngebied met de kenmerkende verkaveling aan weerszijde van de Achterdijk. Daarbij worden verschillende bestaande open bewoningslinten doorsneden, als mede het historische Raaphofsepad. De historische samenhang van het gebied aan weerszijden van de Achterdijk en het voormalige Raaphofsepad zal in meerdere segmenten uiteenvallen.

Beoordeling Variant 7b: Raaphofvariant

Realisatie van deze variant zal onvermijdelijk substantiële aantasting van archeologische waarden met zich meebrengen. De variant wordt negatief beoordeeld. Van substantiële aantasting van andere cultuurhistorische waarden is eveneens sprake om de bestaande verkavelingsrichtingen en verhoudingen worden doorbroken. De variant wordt negatief beoordeeld.



Archeologie Variant 7c: Omlegging N229

Deze variant is grotendeels vergelijkbaar met het laatste stuk van variant 7a en 7b. Het wegdeel is nog meer oostelijk geprojecteerd dan 7b waardoor een nieuw terrein van hoge archeologische waarde wordt aangesneden. Ook in dit stuk ligt een relatief groot aantal niet gewaardeerde vindplaatsen en waarnemingen van archeologische vondsten.

Deze variant ligt vrijwel geheel in een gebied met gematigde, maar vooral hoge archeologische verwachting. Kans op aantasting van niet ontdekte archeologische vindplaatsen is groot. Er worden verschillende ondiep gelegen stroomruggen doorkruist. De kans op aantasting van het tracé van de Romeinse Limesweg is hier duidelijk geringer.

Cultuurhistorie Variant 7c: Omlegging N229

Deze variant loopt door het oude cultuurlandschap van het Kromme Rijngebied met de kenmerkende verkaveling aan de oostzijde van de Achterdijk. Daarbij worden verschillende bestaande open bewoningslinten doorsneden, als mede het historische Raaphofsepad. De historische samenhang van het gebied aan weerszijden van de Achterdijk en het voormalige Raaphofsepad zal in meerdere segmenten uiteenvallen.

Beoordeling Variant 7c: Omlegging N229

Realisatie van deze variant zal echter toch substantiële aantasting van archeologische waarden met zich meebrengen. De variant wordt negatief beoordeeld.

Van substantiële aantasting van andere cultuurhistorische waarden is eveneens sprake om de bestaande verkavelingsrichtingen en verhoudingen worden doorbroken. De variant wordt negatief beoordeeld.

Variant 8 Rijsbruggerweg

Archeologie variant 8a: oostelijke variant

Deze variant doorsnijdt een omvangrijk terrein van hoge archeologische waarde, het tracé van de Romeinse Limesweg ter hoogte van de Achterdijk en waarschijnlijk ook een of twee Romeinse grafvelden. Ter hoogte van de aansluiting op de A12 ligt de oostelijke rand van de militaire vicus van Vechten.

In het hele tracé ligt een relatief groot aantal niet gewaardeerde vindplaatsen en waarnemingen van archeologische vondsten.

Deze variant ligt vrijwel geheel in een gebied met hoge archeologische verwachting. Kans op aantasting van niet ontdekte archeologische vindplaatsen is groot. Er worden verschillende ondiep gelegen stroomruggen doorkruist. De kans op aantasting van het tracé van de Romeinse Limesweg is eveneens groot.

Cultuurhistorie variant 8a: oostelijke variant

Deze variant loopt door het oude cultuurlandschap van het Kromme Rijngebied met de kenmerkende verkaveling aan weerszijden van de Achterdijk. Daarbij worden verschillende bestaande open bewoningslinten doorsneden, alsmede het historische Raaphofsepad. De historische samenhang van het gebied aan weerszijden van de Achterdijk en het voormalige Raaphofsepad zal in meerdere segmenten uiteenvallen.

Beoordeling variant 8a

Realisatie van deze variant zal substantiële aantasting van archeologische waarden met zich meebrengen. De variant scoort zeer negatief.

Van substantiële aantasting van andere cultuurhistorische waarden is eveneens sprake om de bestaande verkavelingsrichtingen en verhoudingen worden doorbroken. De variant scoort zeer negatief.

Archeologie Variant 8b: westelijke variant

Deze variant doorsnijdt drie omvangrijke terreinen van hoge archeologische waarde, het tracé van de Romeinse Limesweg ter hoogte van de Achterdijk en waarschijnlijk ook een of twee Romeinse grafvelden. Ter hoogte van de aansluiting op de A12 ligt de oostelijke rand van de militaire vicus van Vechten.

In het hele tracé ligt een relatief groot aantal niet gewaardeerde vindplaatsen en waarnemingen van archeologische vondsten.

Deze variant ligt vrijwel geheel in een gebied met hoge archeologische verwachting. Kans op aantasting van niet ontdekte archeologische vindplaatsen is groot. Er worden verschillende ondiep gelegen stroomruggen doorkruist. De kans op aantasting van het tracé van de Romeinse Limesweg is eveneens groot.

Cultuurhistorie Variant 8b: westelijke variant

Deze variant loopt door het oude cultuurlandschap van het Kromme Rijngebied met de kenmerkende verkaveling aan weerszijden van de Achterdijk. Daarbij worden verschillende bestaande open bewoningslinten doorsneden, als mede het historische Raaphofsepad. De historische samenhang van het gebied aan weerszijden van de Achterdijk en het voormalige Raaphofsepad zal in meerdere segmenten uiteenvallen. Door bundeling met de bestaande infrastructuur is deze aantasting echter minder groot dan in variant 8a.

Beoordeling 8b

Realisatie van deze variant zal substantiële aantasting van archeologische waarden met zich meebrengen. De variant scoort zeer negatief.

Van substantiële aantasting van andere cultuurhistorische waarden is eveneens sprake omdat de bestaande verkavelingsrichtingen en verhoudingen worden doorbroken. De variant scoort zeer negatief.



Variant 9 Mereveldseweg

Archeologie Variant 9a: Mereveldseweg Lunetten

Deze variant doorsnijdt ten noorden van de Marsdijk de westelijke uitloper van het Romeins militaire complex van Vechten het betreft een gebied van hoge archeologische waarde met de rand van het wettelijk beschermde archeologische monument. In ieder geval wordt het tracé van de Romeinse Limesweg doorsneden en waarschijnlijk ook de oeverzone van de Romeinse Rijn. Ter hoogte van de aansluiting op de A12 ligt de westelijke rand van de militaire vicus van Vechten.

Deze variant ligt alleen voor het noordelijke deel in een gebied met hoge archeologische verwachting. Kans op aantasting van niet ontdekte archeologische vindplaatsen is groot. Het zuidelijke deel is een komgebied met een vrij lage trefkans. De zone direct langs het spoor is reeds archeologisch verkend. Nieuwe vondsten zijn daar niet te verwachten.

Cultuurhistorie Variant 9a: Mereveldseweg Lunetten

Deze variant loopt door het oude ontginningenlandschap van Wulverbroek met de kenmerkende verkaveling aan weerszijden van de Marsdijk. Langs de Marsdijk staan enkele monumentale boerderijen. Daarnaast worden verschillende lijnelementen en inundatiegebieden van de Nieuwe Hollandse Waterlinie doorsneden. De historische samenhang van het gebied zal verder worden aangetast. Door bundeling met de bestaande spoorlijn is deze aantasting echter enigszins op te vangen.

Beoordeling variant 9a

Variant 9a scoort binnen de 18 onderzochte varianten op kwantitatieve gronden nog relatief gunstig. Dit is enigszins vertekend omdat op kwalitatieve gronden de archeologische resten ten westen van Vechten hoger gewaardeerd dienen te worden dan doorsnee vindplaatsen elders in het Kromme Rijngebied. Wel is 9a duidelijk gunstiger dan 9b omdat de kern van Romeins Vechten wordt vermeden. Realisatie van deze variant zal substantiële aantasting van archeologische waarden met zich meebrengen. De variant wordt negatief beoordeeld. Van substantiële aantasting van andere cultuurhistorische waarden is eveneens sprake om de bestaande verkavelingsrichtingen en verhoudingen verder worden aangetast. De variant wordt negatief beoordeeld.

Archeologie Variant 9b: Mereveldseweg Fort Vechten

Deze variant doorsnijdt ten noorden van de Marsdijk de westelijke uitloper van het Romeins militaire complex van Vechten en buigt vervolgens parallel aan de A12 om richting de kern van Romeins Vechten. Dit gebied is wettelijk beschermd en opgenomen op de voorlopige lijst van werelderfgoedmonumenten van Unesco. In ieder geval wordt het tracé van de Romeinse Limesweg doorsneden en waarschijnlijk ook de oeverzone van de Romeinse Rijn. Ter hoogte van de aansluiting op de A12 ligt de westelijke rand van de militaire vicus van Vechten.

In oostelijke richting worden een groot deel van deze vicus, de oeverzone van de Romeinse Rijn, en het Romeinse fort zelf aangesneden, vervolgens loopt tracé parallel aan de A12 door de oostelijke vicus. Al met al zal een substantieel deel van dit monument verloren gaan.

Deze variant ligt voor het noordelijke deel in een gebied van zeer hoge archeologische waarde. Kans op aantasting van niet ontdekte archeologische vindplaatsen is parallel aan de A12 niet zo groot, omdat reeds bekend is dat het hele gebied archeologie bevat. Het zuidelijke deel is een komgebied met een vrij lage trefkans. De zone direct langs het spoor is reeds archeologisch verkend. Nieuwe vondsten zijn daar niet te verwachten.

Cultuurhistorie Variant 9b: Mereveldseweg Fort Vechten

Deze variant loopt door het oude ontginningenlandschap van Wulverbroek met de kenmerkende verkaveling aan weerszijden van de Marsdijk. Langs de Marsdijk staan enkele monumentale boerderijen. Daarnaast worden verschillende lijnelementen en inundatiegebieden van de Nieuwe Hollandse Waterlinie doorsneden. De historische samenhang van het gebied zal verder worden aangetast. Door bundeling met de bestaande spoorlijn en de A12 is deze aantasting echter enigszins op te vangen, maar de buitengracht van het waterliniefort komt direct aan de weg te liggen.

Beoordeling Variant 9b: Mereveldseweg Fort Vechten

Variant 9b scoort binnen de 18 onderzochte varianten op kwantitatieve gronden nog relatief gunstig in de middenmoot. Dit is nogal vertekenend omdat op kwalitatieve gronden de archeologische resten ten westen van Vechten hoger gewaardeerd dienen te worden dan doorsnee vindplaatsen elders in het Kromme Rijngebied. 9b is zeker ongunstiger dan 9a omdat de kern van Romeins Vechten wordt aangetast. Op kwalitatieve gronden zal variant 9b een zelfde score moeten krijgen als 7a en 8a, en dus archeologisch tot de meest ongunstige varianten behoren. Realisatie van deze variant zal substantiële aantasting van archeologische waarden met zich meebrengen. De variant wordt zeer negatief beoordeeld.

Van substantiële aantasting van andere cultuurhistorische waarden is eveneens sprake om de bestaande verkavelingsrichtingen en verhoudingen tussen fort en omgeving verder worden aangetast. De variant wordt zeer negatief beoordeeld.

Variant 10 Utrechtseweg(N409) / Laagraven

Archeologie Variant 10: Utrechtseweg(N409) / Laagraven

Deze variant doorsnijdt een omvangrijk terrein van hoge archeologische waarde. In het hele tracé ligt een relatief groot aantal niet gewaardeerde vindplaatsen en waarnemingen van archeologische vondsten.

Deze variant ligt vrijwel geheel in een gebied met hoge archeologische verwachting. Kans op aantasting van niet ontdekte archeologische vindplaatsen is groot. Er worden verschillende ondiep gelegen stroomruggen doorkruist.

Cultuurhistorie Variant 10: Utrechtseweg(N409) / Laagraven

Deze variant kruist een aantal oorspronkelijke zichtlijnen en lanen die de kasteelterreinen en landgoederen van Heemstede en Wulven met elkaar verbonden. Door de A27 en de N409 en het aangrenzende industriegebied is de beleving hiervan echter al aanzienlijk aangetast.

Beoordeling Variant 10: Utrechtseweg(N409) / Laagraven

Realisatie van deze variant zal substantiële aantasting van archeologische waarden met zich meebrengen. De variant wordt zeer negatief beoordeeld.

Van substantiële aantasting van andere cultuurhistorische waarden is in mindere mate sprake omdat de bestaande verkavelingsrichtingen en verhoudingen reeds vrij stevig zijn doorbroken. De variant wordt negatief beoordeeld.

Tabel 2.8 Effecten cultuurhistorie en archeologie

A27					
	Kanaalrijk Zuid	Meerpaalweg / Nieuwe brug	Meerpaalweg / Nieuwe brug	Kanaal regionaal	Aansluiting N409 / A27
Effecten / variant	1	2a	2b	3	4
Archeologie	0	0	0	--	0/-
Cultuurhistorie	0	--	--	0/-	0

Tabel 2.9 Effecten cultuurhistorie en archeologie

A12												
	Oostro(u)msdijkje /	Oostro(u)msdijkje /	N410 / Burgweg / N229	N410 / Burgweg / N229	Bewonersvariant N229	Bewonersvariant N229	Bewonersvariant N229	Rijsbruggerweg	Rijsbruggerweg	Merelveldseweg / Lunetten	Merelveldseweg / Fort Vechten	Aansluiting Utrechtseweg / Laagraven
Effecten / variant	5a	5b	6a	6b	7a	7b	7c	8a	8b	9a	9b	10
Archeologie	-	-	-	-	--	-	-	--	--	-	--	--
Cultuurhistorie	0	--	--	--	--	-	-	--	--	-	--	-

2.5 Landschap

2.5.1 Beoordelingscriteria

De aanleg van een weg is een behoorlijke ingreep in het landschap. In eerste instantie geeft het een visuele verstoring. De karakteristieke openheid van bijvoorbeeld het kommengebied kan door de aanleg van een weg worden verstoord.

Naast de mogelijke visuele hinder kan een nieuw aan te leggen weg ook kenmerkende landschappelijke structuren en waardevolle landschapselementen aantasten. Bijvoorbeeld tracés die op korte afstand parallel lopen aan bestaande historische / beeldbepalende structuren doen afbreuk aan de herkenbaarheid van deze structuur. Een weg die bijvoorbeeld haaks op een dorpslint of een oude dijk staat kan de oude waarden en herkenbaarheid van het landschap daarin tegen juist accentueren. Hierbij is de wijze van aansluiten op het lint wel van belang. De doorsnijding mag de continuïteit van het lint niet verstoren.

Belangrijke criteria in dit kader voor de effectbepaling zijn dus:

- Visuele verstoring van het landschap
- Aantasting kenmerkende landschappelijke structuren en waardevolle landschapselementen

2.5.2 Effecten

Variant 1 Kanaaldijk Zuid

Deze variant volgt grotendeels de bestaande infrastructuur. De aansluiting op de A27 is een extra zichtbare toevoeging, maar deze zal met de bestaande snelweg op de achtergrond van weinig invloed zijn. Wel is van belang dat de karakteristieke begeleidende beplanting langs het kanaal bij een 80 kilometerontwerp zal verdwijnen. De variant wordt negatief beoordeeld.

Variant 2 Meerpaalweg / Nieuwe brug

De twee tracévarianten doorsnijden het karakteristieke open landschap ten zuiden van Houten. Gezien het feit dat vooral deze openheid gewaardeerd wordt zal een toevoeging van een weg als een flinke visuele hinder worden ervaren. Beide tracévarianten worden in dit kader dan ook als zeer negatief beoordeeld. Het Amsterdam Rijnkanaal is in dit gebied een kenmerkende landschappelijke structuur. Doordat de varianten haaks aansluiten op het kanaal zal deze beeldbepalende structuur niet worden aangetast.

Variant 3 Kanaal regionaal

De variant volgt in het studiegebied hetzelfde tracé als variant 1 en wordt zodoende ook gelijk beoordeeld.

Variant 4 Aansluiting N409 / A27

Deze variant volgt eveneens grotendeels de bestaande infrastructuur. De weg N409 zal worden verbreed maar zal mede gezien de stedelijke achtergrond waarlangs de weg loopt een gering effect hebben op het landschap. De variant wordt neutraal beoordeeld.

Variant 5 Oostro(u)msdijkje

Tracévariant 5a volgt het Oostro(u)msdijkje en volgt vervolgens de N229.

Het Oostro(o)msdijkje is een historisch waardevol dijkje en wordt begeleid door beplanting. Door de bestaande weg op te waarden zal de intensiteit op de weg toenemen en zullen er mogelijk extra verkeersborden en lantaarnpalen worden toegevoegd. Door deze ontwikkeling zal er visueel een verslechtering optreden en wordt er afbreuk gedaan aan het huidige kleinschalige karakter van het dijkje. De variant wordt negatief beoordeeld.

Tracévariant 5b is vergelijkbaar met tracévariant 5a. Het verschil is dat in er een nieuwe ontsluitingsweg wordt geprojecteerd naast het bestaande Oostro(u)msdijkje die als parallelvoorziening kan functioneren. Visueel zal de weg vooral voor het zicht vanaf het dijkje een verstoring geven. Daarnaast zal mede door een toename van de intensiteit en de toevoeging van lantaarnpalen, verkeersborden et cetera, de weg nadrukkelijker in het landschap aanwezig zijn. De kenmerkendheid van het dijkje, dat nu onderdeel uit gaat maken van een brede infrastructurele lijn, zal sterk worden verstoord en zal als zeer negatief worden beoordeeld.

Variant 6 N410

Beide varianten zullen vooral in het deel Achterdijk - N229 voor een visuele verstoring zorgen.

Voor 6a geldt dit voor het gehele traject. Vooral de beleving van het landschap vanaf de Houtenseweg wordt verstoord. Beide varianten worden negatief beoordeeld.

Tracévariant 6a loopt parallel aan de Houtenseweg en doet op deze wijze afbreuk aan de kenmerkendheid van deze historische landschappelijke structuur. 6a wordt voor dit aspect negatief beoordeeld.

Variant 7 Bewonersvariant

Bewonersvariant 7a: Het nieuwe tracé doorsnijdt ten westen van de Raaphof haaks de karakteristieke langgerekte verkavelingstructuur. Visueel levert dit een verslechtering van de huidige situatie op. Ten opzichte van variant 6, die als negatief beoordeeld is, is het tracé langer en zodoende is de impact groter. De variant wordt als zeer negatief beoordeeld. De kenmerkendheid van landschappelijke structuren en elementen wordt niet aangetast.

Variant 7b: De variant volgt in het deel ten oosten van de Raaphof voor een deel een bestaande kavelgrens / pad begeleid met beplanting.

De nieuwe weg zal een visuele verstoring geven. In combinatie met het nieuwe tracé tussen de achterdijk en de N229 zal de variant een zeer negatief effect hebben. De aantasting van kenmerkende landschappelijke structuren en elementen wordt als licht negatief beoordeeld.

Variant 7c: deze variant volgt grotendeels hetzelfde tracé als variant 7b en kent een zelfde beoordeling als 7b.

Variant 8 Rijsbruggerweg

Tracévariant 8a: Deze tracévariant loopt over en langs een historische waterloop, de rietsloot, met gedeeltelijk begeleidend beplanting. De aanleg van de weg zal deze landschappelijke structuur aantasten. Visueel levert vooral deze variant, door geheel af te wijken het bestaande tracé, een visuele verstoring op.

Tracévariant 8b: Dit tracé volgt grotendeels het bestaande wegenpatroon. Door de opwaardering van de weg zal het kleinschalige karakter van de historische weg aangetast worden.

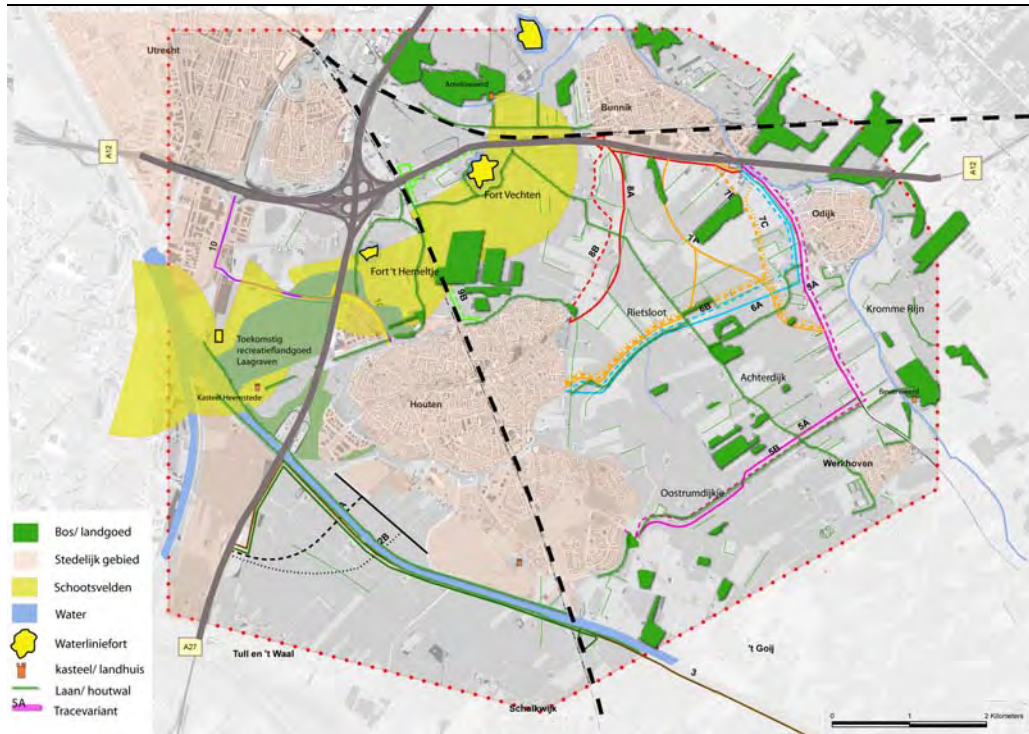
Variant 9 Mereveldseweg

Tracévariant 9a: Door de koppeling met bestaande infrastructuur (de spoorlijn) zal de visuele hinder gering zijn, ook de herkenbaarheid van landschappelijke structuren zal niet worden aangetast.

Tracévariant 9b: Ook deze variant loopt grotendeels langs de bestaande infrastructuur. Mogelijk levert de aansluiting op de A12 een visuele verstoring op, hetgeen leidt tot een lichte verslechtering van de huidige situatie.

Variant 10 Utrechtseweg / Laagraven

Het tracé volgt deels het zelfde tracé als variant 4. Het overige deel volgt een bestaande weg. De variant wordt neutraal beoordeeld.



Figuur 2.1 Landschappelijke structuren en elementen

Tabel 2.10 Effecten landschap

A27					
Effecten / variant	Kanaal Zuid Meerpaalweg / Nieuwe brug	2a	2b	3	4
Visuele hinder	0	-	-	0	0
Aantasting kenmerkende landschappelijke structuren en elementen	-	0	0	-	0

Tabel 2.11 Effecten landschap

Effecten / variant	A12												
	Oostro(u)msdijkje / N229	Oostro(u)msdijkje / N410 / Burgweg / N229	N410 / Burgweg / N229	Bewonersvariant N229	Bewonersvariant N229	Bewonersvariant N229	Bewonersvariant N229	Rijsbruggerweg	Rijsbruggerweg	Merelveldseweg / Lunetten	Merelveldseweg / Fort Vechten	Aansluiting Utrechtseweg / Laagraven	
	5a	5	6a	6b	7a	7b	7c	8a	8b	9a	9b	10	
Visuele hinder	-	-	-	-	-	-	-	-	-	0	0/-	0	
Aantasting kenmerkende landschappelijke structuren	0	--	-	0	0	0/-	0/-	--	-	0	0	0	

2.6 Woon- en leefmilieu

2.6.1 Beoordelingscriteria luchtkwaliteit

Voor het beoordelen van de diverse varianten op het aspect luchtkwaliteit zijn een zestal knelpunten gedefinieerd in het studiegebied. Een knelpunt betreft een locatie waar in 2015 overschrijdingen plaatsvinden van grenswaarden uit het BLK2005. De zes knelpunten betreffen: A27, A12, De Staart, Utrechtseweg (N409), N229, De Staart, Rondweg Noordoost.

Voor de beoordeling van de varianten wordt de toe- of afname van het verkeer op het knelpunt wegvakken gehanteerd als criterium voor de beoordeling. Hierbij wordt ervan uitgegaan dat een kleine wijziging van de verkeersintensiteiten (toe- of afname van 3 % van de geldende concentratie) niet in betekende mate effecten heeft voor de luchtkwaliteit. Dit sluit aan op de nieuwe regelgeving (nog niet vastgesteld) in de Wet luchtkwaliteit. De totale beoordelingsschaal voor luchtkwaliteit in tabel 2.12 weergegeven.

Tabel 2.12 Beoordelingscriterium luchtkwaliteit

Intensiteit	Waardering
afname > 25 %	++
afname 10 %-25 %	+
afname 3 %-10 %	0/+
Toe- of afname van 3 %	0
toename 3 %-10 %	0/-
toename 10 %-25 %	-

2.6.2 Effecten luchtkwaliteit

Tabel 2.13 Effecten luchtkwaliteit

Effecten / variant	A27				
	Kanaaldijk Zuid	Meerpaalweg / Nieuwe brug	Meerpaalweg / Nieuwe brug	Kanaal regionaal	Aansluiting N409 / A27
	1	2a	2b	3	4
A27 ten noorden van Houten	0	0	0	0	0/+
A12 ten oosten van Lunetten	0	0	0	0	0/+
Utrechtseweg (Houten)	0	0/+	0/+	0	--
Utrechtseweg (Nieuwegein)	0	0/+	0/+	0	++
N229 (Odijk)	0	0/+	0/+	0/+	0
De Staart	0/+	++	++	0/+	+
Rondweg	0	0/+	0/+	0	--
Noordoostwaardering	0	+	+	0/+	0/-

Tabel 2.14 Effecten luchtkwaliteit

A12	Oostro(u)msdijkje /	Oostro(u)msdijkje /	N410 / Burgweg / N229	N410 / Burgweg / N229	Bewonersvariant N229	Bewonersvariant N229	Bewonersvariant N229	Rijsbruggerweg	Rijsbruggerweg	Mereveldseweg / Lunetten	Mereveldseweg / Fort Vechten	Aansluiting Utrechtseweg /
	5a	5b	6a	6b	7a	7b	7c	8a	8b	9a	9b	10
Effecten / variant												
A27 ten noorden van Houten	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0
A12 ten oosten van Lunetten	0	0	0	0	0	0	0	0/-	0/-	0	0	0
Utrechtseweg (Houten)	0	0	0	0	0	0/+	0	++	++	++	0/+	0/-
Utrechtseweg (Nieuwegein)	0	0	0	0	0	0	0	+	+	++	0/+	0/-
N229 (Odijk)	0	-	0	-	++	++	++	+	+	0/+	0	0
De Staart	0	0	0	0	0	0/+	0	0/+	0/+	-	0	0
Rondweg Noordoost	0	0	0	0	0	0	0	0/+	0/+	0/+	0	0
waardering	0	0	0	0	0/+	0/+	0/+	+	+	+	0/+	0/-

2.6.3 Beoordelingscriteria geluidhinder

Voor het beoordelen van de diverse alternatieven op het aspect geluidhinder zijn eerst de knelpunten uit de autonome situatie gedefinieerd. Een knelpunt betreft een locatie waar in de autonome situatie een (grote) overschrijdingen plaatsvindt van de voorkeursgrenswaarde zoals opgenomen in de Wet geluidhinder.

De knelpunten in het studiegebied betreffen (na aanleiding van bestudering van autonome situatie):

- A27 ten noorden van Houten
- A12 ten oosten van Lunetten
- Utrechtseweg (Houten)
- N229 (Odijk)
- De Staart
- Rondweg Noord
- De Koppeling
- Rondweg Noordoost

Per variant is aangegeven of het betreffende knelpunt beter, slechter of geen effect heeft op de geluidhinder in het studiegebied. Hierbij zijn de varianten telkens beoordeeld ten opzichte van de autonome situatie (nulvariant). Uitgangspunt hierbij is geweest dat meer verkeer op een knelpunt zorgt voor een verslechtering van de geluidhinder op het knelpunt en minder verkeer zal zorgen voor een vermindering van de geluidhinder op het knelpunt. Bij het beoordelen van de varianten is daarbij uitgegaan van de criteria in tabel 2.15.

Tabel 2.15 Beoordelingscriteria geluid

intensiteit	waardering	effect
afname > 100 %	++	>-3dB
afname 60 %-100 %	+	-3dB
afname 30 %-60 %	0/+	-2dB
toe- / afname -30 %-+30 %	0	-1dB / 1dB
toename 30 %-60 %	0/-	+2dB
toename 60 %-100 %	-	+3dB
toename > 100 %	--	> +3dB

2.6.4 Effecten geluidhinder

Uit de onderstaande tabellen blijkt dat op de wegvakken waar reeds een hoge geluidbelasting geldt over het algemeen de geluidbelastingen zullen afnemen. Dit is niet vreemd aangezien in elke variant een nieuwe weg wordt gerealiseerd waardoor op de andere wegvakken verkeer afneemt.

In de variant aansluiting A27 wordt een negatief effect verwacht vanwege de toename van het verkeer op de Utrechtseweg en het noordoostelijke deel van de Rondweg. De bewonersvarianten hebben een positief effect op de geluidbelastingen van de N229. Zowel de varianten op de Rijsbruggerweg als de variant Mereveldseweg / Lunetten hebben een positief effect op de geluidbelastingen op de Rondweg van Houten.

Tabel 2.16 Effecten geluid

A27					
	Kanaal dijk Zuid	Meerpaalweg / Nieuwe brug	Meerpaalweg / Nieuwe brug	Kanaal regionaal	Aansluiting N409 / A27
Effecten / variant	1	2a	2b	3	4
A27 ten noorden van Houten	0	0	0	0	0
A12 ten oosten van Lunetten	0	0	0	0	0
Utrechtseweg (Houten)	0	0	0	0	-
N229 (Odijk)	0	0	0	0	0
De Staart	0	0	0	0	0
Rondweg Noord	0	0	0	0	0
De Koppeling	0	0	0	0	0
Rondweg Noordoost	0	0	0	0	0/-
Waardering	0	0	0	0	0/-

Tabel 2.17 Effecten geluid

A12	Oostro(u)msdijkje /	Oostro(u)msdijkje /	N410 / Burgweg / N229	N410 / Burgweg / N229	Bewonersvariant N229	Bewonersvariant N229	Bewonersvariant N229	Rijsbruggerweg	Rijsbruggerweg	Mereveldseweg / Lunetten	Mereveldseweg / Fort Vechten	Aansluiting Utrechtseweg /
	5a	5b	6a	6b	7a	7b	7c	8a	8b	9a	9b	10
Effecten / variant												
A27 ten noorden van Houten	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0
A12 ten oosten van Lunetten	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0
Utrechtseweg (Houten)	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0/+	0	0
N229 (Odiik)	0	0	0	0	+	+	+	0	0	0	0	0
De Staart	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0
Rondweg Noord	0	0	0	0	0	0	0	0/+	0/+	0/+	0	0
De Koppeling	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0/+	0	0
Rondweg Noordoost	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0
Waardering	0	0	0	0	0/+	0/+	0/+	0	0	0/+	0	0

2.6.5 Samenvatting

Uit de effectentabellen blijkt dat de bewonersvariant, Rijsbruggerweg-variant en de Mereveldeseweg-variant positief beoordeeld worden op de aspecten geluid- en luchtkwaliteit. De overige varianten hebben een minder groot effect. Er zijn geen varianten met een belangrijk negatief effect. De variant met de aansluiting A27 wordt belangrijk negatief beoordeeld door een verslechterde lucht- en geluidsituatie op de Utrechtseweg en een licht negatief effect op de Rondweg noordoost. Op de Utrechtseweg ten oosten van de nieuwe aansluiting ontstaat een belangrijk positief effect voor de luchtkwaliteit.

2.7 Ecologie

2.7.1 Beoordelingscriteria

Bij de beoordeling van de effecten is rekening gehouden met de volgende effecten. Deze effecten kunnen plaatsvinden ter plaatse van het leefgebieden van soorten of beschermde gebieden, maar kunnen ook extern van aard zijn. De te verwachten effecten voor beschermde gebieden en beschermde soorten komen in grote lijnen overeen en worden hieronder kort toegelicht.

- Verlies areaal of leefgebied
- Versnippering of barrièrewerking
- Verstoring door geluid
- Verstoring door licht
- Verstoring door beweging

Verlies areaal of leefgebied

Het aanleggen van een tracé kan als gevolg hebben dat een deel van een leefgebied van een bepaalde soort verdwijnt. Het kappen van een bomenrij op de toekomstige locatie van de variant resulteert mogelijk in het verdwijnen van een vliegroute voor vleermuizen.

Versnippering of barrièrewerking

Versnippering of barrièrewerking door het aanleggen van de nieuwe weg werkt tweeledig. Aan de ene kant bestaat de mogelijkheid dat de weg als een onoverbrugbaar obstakel fungeert voor een bepaalde soort. Bijvoorbeeld als de weg wordt aangelegd tussen de verblijfplaats en het foerageergebied. Aan de andere kant kan een tracé een ecologische verbindingszone doorsnijden, waardoor de doelstellingen voor de desbetreffende zone niet meer haalbaar zijn.

Verstoring door geluid

De aanleg van een nieuw tracé heeft mogelijk een toename van geluid in de nabijheid van het tracé tot gevolg. Van bijvoorbeeld broedvogels is bekend dat zij gevoelig zijn voor een verstoring door geluid. Bij dit effect is echter wel rekening gehouden met de autonome situatie, waarbij de huidige wegen in het gebied al veelvuldig door gemotoriseerd verkeer worden gebruikt.

Verstoring door licht

Bij de effectbepaling wordt er vanuit gegaan dat lichtbronnen (lantaarnpalen) langs de weg worden geplaatst. Lichtbronnen hebben ondermeer een negatief effect op verschillende vleermuis- en vogelsoorten. Ook de gebruikers van de weg zorgen voor een toename van de hoeveelheid licht. Echter ook voor dit effect geldt dat rekening wordt gehouden met de autonome situatie, waarbij al veelvuldig van de wegen gebruik wordt gemaakt.



Verstoring door beweging

En toename van het gemotoriseerde verkeer resulteert in een toename van verstoring door beweging. Het netto-effect hiervan is echter moeilijk in te schatten omdat er in de huidige situatie ook al veel verkeer gebruik maakt van de wegen in het studiegebied.

2.7.2 Effecten

Variant 1 Kanaaldijk Zuid

Deze variant loopt deels parallel aan de PEHS ter hoogte van het Amsterdam Rijnkanaal en snijdt de PEHS ter hoogte van aansluiting op de Schalkwijkse wetering en ter hoogte van de spoorlijn Utrecht - Den-Bosch. Tevens komen ten zuiden van het Amsterdam Rijnkanaal verschillende beschermde vaatplanten en amfibieën voor.

Variant 2 Meerpaal / Nieuwe brug

Deze variant snijdt de PEHS ter hoogte van de Schalkwijkse wetering en loopt tevens over de totale lengte door een gebied (buiten de beschermde natuurgebieden) met hoge ecologische waarden. Hoge ecologische waarden in het gebied worden onder meer gevormd door beschermde amfibieën, vaatplanten en broedvogels.

Variant 3 Kanaal-regionaal

Deze variant loopt parallel aan de PEHS ter hoogte van het Amsterdam Rijnkanaal en snijdt de PEHS ter hoogte van aansluiting op de Schalkwijkse wetering en ter hoogte van de spoorlijn Utrecht – Den-Bosch. Tevens komen ten zuiden van het Amsterdam Rijnkanaal verschillende beschermde vaatplanten en amfibieën voor.

Variant 4 Aansluiting N409 / A27

Als gevolg van deze variant worden geen negatieve effecten op beschermde soorten of gebieden verwacht.

Variant 5 Oostro(u)msdijkje

Deze variant loopt dwars door een gebied met hoge ecologische waarden buiten de beschermde natuurgebieden. Door het aanleggen van deze variant neemt de hoeveelheid verkeer en daarmee ook de verlichting en geluidhoeveelheid, sterk toe. Dit heeft een (sterk) negatief effect op de aanwezige flora en fauna (zoogdieren, vogels, amfibieën en vissen) in het gebied. Tevens zal de weg als barrière gaan fungeren tussen het noordelijke en zuidelijke deel van de weg. Dit heeft met name op soorten met een hoog migratievermogen (vogels, vleermuizen) een (sterk) negatief effect. Ook de barrièrewerking van de huidige N229 ten zuiden van Odijk zal toenemen, door de toename van de verkeershoeveelheid. Er worden geen effectverschillen verwacht tussen variant 5A en 5B.

Variant 6 Burgweg N410

Door het aanleggen van deze variant neemt de hoeveelheid verkeer en daarmee ook de verlichting en geluidhoeveelheid, sterk toe. Dit heeft een (sterk) negatief effect op de aanwezige flora en fauna (zoogdieren, vogels, amfibieën en vissen) in het gebied. De weg loopt bijvoorbeeld door een populatie heikikkers. Tevens zal de weg als barrière gaan fungeren tussen het noordelijke en zuidelijke deel van de weg. Dit heeft met name op soorten met een hoog migratievermogen een (sterk) negatief effect. Ook voor de heikikker kan de weg een grote barrière vormen. Deze soort migreert over grote afstand tussen de voortplantingslocatie en het winterverblijf. Er worden geen effectverschillen verwacht tussen variant 6A en 6B.

Variant 7 Bewonersvariant

Deze variant is in de nabijheid van Staatsnatuurmonument 'de Raaphof' gepland. De externe werking van ondermeer een toename van licht, geluid en verkeersbeweging heeft een (sterk) negatief effect op de kwaliteit van dit beschermde gebied. Voor beschermde diersoorten, levend in en nabij de Raaphof heeft deze variant negatieve gevolgen. Mogelijk loopt het tracé door het foerageergebied van de das. Dit betekent dat het leefgebied van deze soort sterk in kwaliteit achteruit gaat. Ditzelfde geldt voor beschermde amfibieën (kamsalamander), reptielen (ringslang) en diverse beschermde broedvogels en vaatplanten. Door de ligging van variant 7a neemt de barrièrewerking sterk toe.

Variant 8 Rijsbruggerweg

Variant 8 loopt volledig door een gebied met hoge ecologische waarden buiten de beschermde natuurgebieden. Dit is ondermeer een belangrijk gebied voor de ringslang. De aanleg van deze variant zou een grote barrière kunnen vormen voor deze soort. Door een toename van de hoeveelheid licht, geluid en verkeer heeft variant 8 ook een (sterk) negatieve invloed op de in het gebied voorkomende vleermuizen, grondgebonden zoogdieren en broedvogels. De werkzaamheden ten behoeve van de aanleg van de weg hebben mogelijk een negatief effect op de aanwezige vissen en vaatplanten.

Variant 9 Mereveldseweg

Deze variant loopt volledig parallel aan de PEHS en snijdt de PEHS op twee locaties. Tevens ligt de variant zeer dicht tegen het bestaande natuurgebied Oud- en Nieuw Wulven aan. Dit gebied is een zeer belangrijk leefgebied voor onder andere ringslang, heikikker, diverse broedvogelsoorten en de bittervoorn. Tevens vormt het de standplaats van verschillende bedreigde en beschermde vaatplanten. De aanleg van het tracé heeft een (sterk) negatief effect op de natuurwaarden in dit gebied, behorend tot de ecologische hoofdstructuur.

Variante 10 Utrechtseweg / Laagraven

Deze variant is al voor een groot deel gereed en kan met enkele kleine ingrepen worden bewerkstelligd. Dit tracé snijdt echter wel de PEHS.

Tabel 2.18 Effecten natuur

Effecten / variant	A27				
	Kanaal/dijk Zuid	Meerpaalweg / Nieuwe brug	Meerpaalweg / Nieuwe brug	Kanaal regionaal	Aansluiting N409 / A27
	1	2a	2b	3	4
<i>Beschermde gebieden</i>	0/+				
PEHS	--	--	--	--	0
	0	0	0	0	0
Staatsnatuurmonument					
Overige gebieden	-	--	--	-	0
<i>Beschermde soorten</i>					
Vaatplanten	-	-	-	-	0
Zoogdieren	0	0	0	0	0
Vogels	0	-	-	0	0
Amfibieën	-	-	-	-	0
Reptielen	0	0	0	0	0
Vissen	0	0	0	0	0

Tabel 2.19 Effecten natuur

Effecten / variant	Oostro(u)msdijkje / N229	N410 / Burgweg / N229	Bewonersvariant N229	Bewonersvariant N229	Rijsbruggerweg	Merelveldseweg / Fort Vechten	Aansluiting Utrechtseweg / Laagraven
	5a/b	6a/b	7a	7b-c	8a/b	9a/b	10
<i>Beschermde gebieden</i>							
PEHS	0	0	0	0	0	--	-
Staatsnatuurmonument	0	0	--	--	0	0	0
Overige gebieden	--	0	--	-	--	--	0
<i>Beschermde soorten</i>							
Vaatplanten	-	--	--	--	--	-	0
Zoogdieren	-	-	--	--	-	0	0
Vogels	--	--	--	--	--	--	-
Amfibieën	-	--	--	--	0	0	0
Reptielen	0	-	--	-	--	--	0
Vissen	-	-	-	-	-	-	0

2.8 Landbouw

Beoordelingscriteria

De gevolgen voor de landbouw worden beoordeeld op de volgende criteria:

- Areaalverlies landbouwgronden
- Doorsnijding areaal
- Doorsnijding of verlies van huiskavels (boerderijen en erven)

Gevolgen

Varianten A27-alternatief

De varianten 1, 3 en 4 hebben geen noemenswaardige gevolgen voor de landbouw. Dit vanwege het feit dat vooral bestaande infrastructuur wordt gebruikt. Variant 2 leidt tot een doorsnijding van enkele landbouwpercelen en is daarom licht negatief te beoordelen. Waarschijnlijk kan het effect door onderling ruilen van veldkavels tot 'neutraal' teruggebracht worden. In de waardering is dit echter nog niet meegenomen.

Varianten A12-alternatief

Vanwege de doorsnijding van een beperkt aantal veldkavels en huiskavels en vanwege beperkt areaalverlies scoren de varianten 5, 6, 7b, 7c en 8 licht negatief. Variant 7a (meest westelijke ligging bewonersvariant) leidt tot een negatief effect omdat hierin zes huiskavels worden doorsneden; dit is méér dan in de andere varianten. In tegenstelling tot veldkavels, kunnen delen van huiskavels bovendien meestal niet onderling worden geruimd.

De gevolgen voor de landbouw van de varianten 9 en 10 zijn als neutraal gewaardeerd; er is geen noemenswaardig gevolg te verwachten.

Tabel 2.20 Effecten landbouw

A27					
	Kanaalijk Zuid	Meerpaalweg / Nieuwe brug	Meerpaalweg / Nieuwe brug	Kanaal regionaal	Aansluiting N409 / A27
Effecten / variant	1	2a	2b	3	4
Landbouw	0	0/-	0/-	0	0

Tabel 2.21 Effecten landbouw

A12												
	Oostro(u)msdijkje / N229	Oostro(u)msdijkje / N229	N410 / Burgweg / N229	N410 / Burgweg / N229	Bewonersvariant N229	Bewonersvariant N229	Bewonersvariant N229	Rijsbruggerweg	Rijsbruggerweg	Merelveldseweg / Fort Vechten	Merelveldseweg / Fort Vechten	Aansluiting Utrechtseweg /
Effecten / variant	5a	5b	6a	6b	7a	7b	7c	8a	8b	9a	9b	10
Landbouw	0/-	0/-	0/-	0/-	-	0/-	0/-	0/-	0/-	0	0	0

2.9 Recreatie

Beoordelingscriteria

- Aantasting functie bestaande of toekomstige recreatiegebieden
- Doorkruisen recreatieve paden
- Aantasting of verbetering bestaande routes

Effecten

De verschillende varianten doorkruisen recreatiegebieden en hebben geen effect functioneren van de gebieden. Variant 9 kruist een wandelpad / route ter plaatse van de Marsdijk en wordt negatief beoordeeld. Geen effecten op recreatievaart.

Een aantal varianten van het A12-alternatief betreft aanleg van nieuwe infrastructuur parallel langs bestaande, die straks alleen door landbouwverkeer en fietsverkeer gebruikt zullen worden. Dit maakt het recreatief fietsen een stuk aantrekkelijker. De effectbepaling op recreativeroutes is gebaseerd op de effecten van de varianten op de leefbaarheid / verkeersveiligheid in het buitengebied zoals beschreven in hoofdstuk 5.2.

Tabel 2.22 Effecten recreatie

Variant / effect	1	2	3	4	5	6	7	8	9	10
totaal	0	0	0/+	0/+	0/+	+	+	0/+	0/-	0

Bijlage

5

A. Effecten variant 'Mereveldseweg verlengde noordboog'

B. Onderbouwing tracévariant 2 (Rijsbruggerweg)



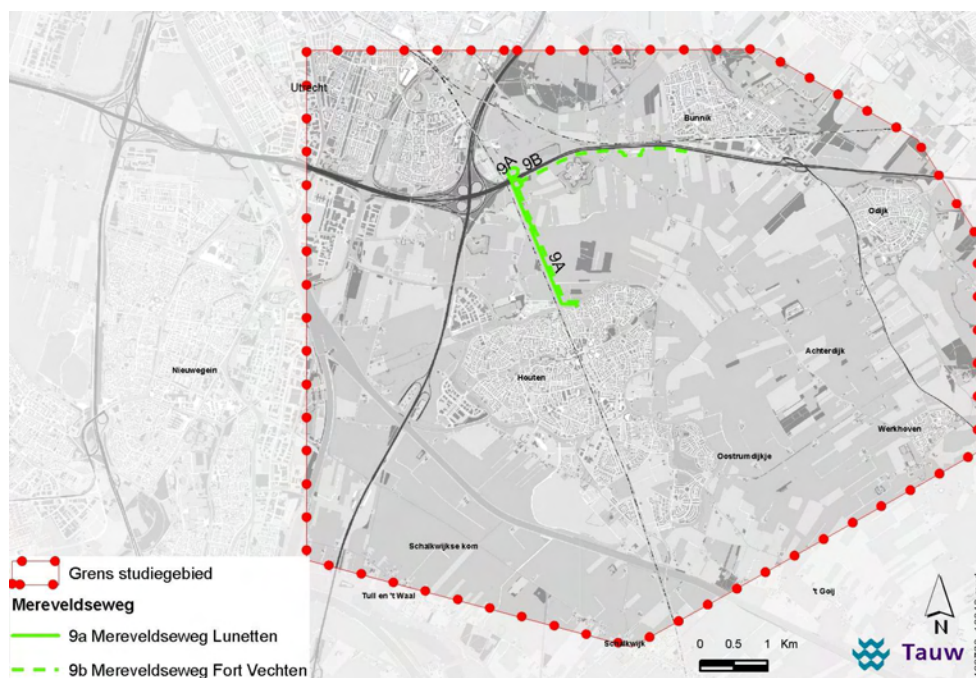
Bijlage 5A. Effecten variant 'Mereveldseweg verlengde noordboog'

Bestuur Regio Utrecht
Extra variant Mereveldseweg

Datum 10 oktober 2007
Kenmerk TMU054/Brg/0717
Eerste versie

1 Inleiding

In fase 1 van het MER is een tweetal tracévarianten onderzocht met een directe verbinding van de Rondweg van Houten langs de spoorlijn Houten - Utrecht naar de A12. De zogenaamde Mereveldsewegtracés (9a en 9b) zijn na fase 1 van het MER afgevallен.



Tijdens de informatieavond over fase 1 van het MER is een derde Mereveldseweg-variant aangedragen. Afsproken is dat indien deze variant een kansrijke oplossing biedt voor de ontsluitingsproblematiek van Houten, die variant in fase 2 van het MER nader wordt onderzocht.

In deze notitie wordt een vergelijking gemaakt met de variant Mereveldseweg Lunetten (9a), omdat de derde variant hiermee de meeste overeenkomsten vertoont.

De variant heeft de naam Mereveldseweg - verlengde noordboog gekregen. De variant is verkeerskundig getoetst op de effecten op het hoofdwegennet en het onderliggend wegennet (ontsluitingswegen van Houten en de Rondweg van Houten). Daarnaast zijn kwalitatief de milieueffecten ingeschat.

De variant Mereveldseweg is eerder door Rijkswaterstaat niet meegenomen in de tracé-m.e.r. studie A12 Oost vanwege de benodigde aanpassingen aan knooppunt Lunetten en de hogere kosten.

2 Tracévariant Mereveldseweg - verlengde noordboog

Met de tracévariant Mereveldseweg - verlengde noordboog wordt een nieuwe verbindingsweg gerealiseerd tussen de Rondweg Houten en de A12. Het tracé volgt de spoorlijn Houten - Utrecht en wordt aan beide zijden van de A12 met een halve aansluiting richting Utrecht aangesloten op de A12. Uit eerdere berekeningen in fase 1 van het MER van de Mereveldseweg tracévarianten is gebleken dat een nieuwe oprit in de richting van Utrecht vlak voor het knooppunt Lunetten leidt tot grote vertragingen op de noordelijke rijbaan van de A12. Om dit te voorkomen wordt in deze variant de oprit richting Utrecht met een verlengde boog ten noorden van de A12 gerealiseerd, waardoor de afstand tussen de invoegstrook op de A12 en het knooppunt Lunetten groter is. Uit de richting van Utrecht maakt een uitvoeger op de parallelbaan van de A12 het mogelijk om af te slaan richting Houten.

In figuur 2.1 is de variant weergegeven.

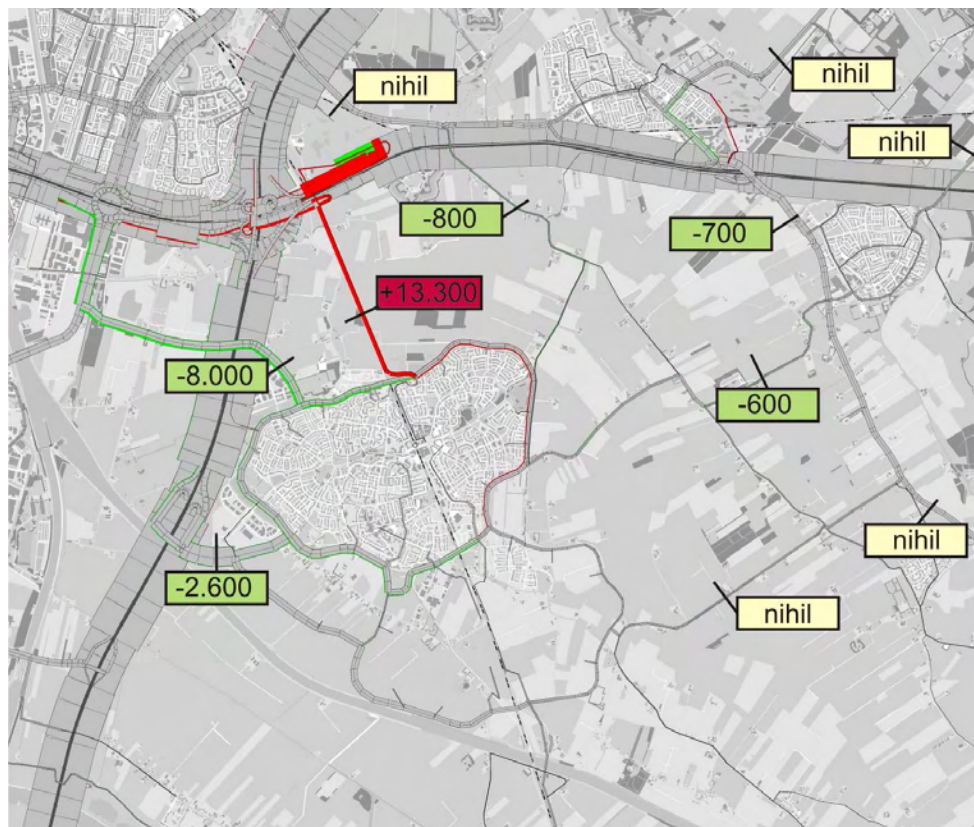


Figuur 2.1: Tracévariant Mereveldseweg verlengde noordboog

3 Effecten verkeer en vervoer

3.1 Gebruik van de infrastructuur

Uit de berekeningen met het verkeersmodel blijkt dat de tracévariant door circa 13.500 mvt/etmaal wordt gebruikt. Dit is aanmerkelijk minder dan het gebruik (20.000 mvt/etmaal) in de variant Mereveldseweg Lunetten (9a). De oorzaak hiervan is dat de route, vooral voor het verkeer van Houten naar Utrecht, langer wordt. Dit effect heeft als gevolg dat de verkeersafname op de Utrechtseweg en De Staart minder groot is. De afname op de Utrechtseweg bedraagt circa 8.000 mvt/etmaal en op De Staart 2.600 mvt/etmaal (in variant Mereveldseweg Lunetten was dit respectievelijk 12.000 en 2.600 mvt/etmaal). In figuur 3.1 is de toe- en afname van de verkeersintensiteit ten opzichte van de autonome situatie opgenomen.



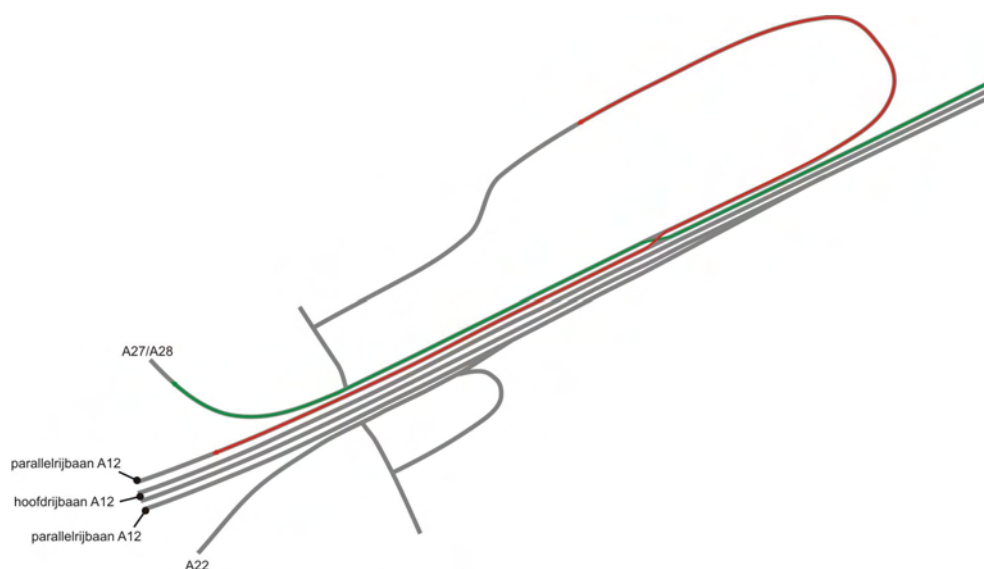
Figuur 3.1: Toe-/afname van de verkeersintensiteit ten opzichte van de autonome situatie

3.2 Effecten op de rijkswegen

De effecten op de rijkswegen zijn in de variant Mereveldseweg verlengde noordboog net als in de variant 9a groot. In de ochtendspits ontstaat er op de A12 in de richting van Utrecht een lange file. De file ontstaat op de plaats waar de verlengde noordboog aansluit op de A12 en het verkeer van Houten invoegt op de A12. De file staat uiteindelijk tussen de aansluiting Driebergen en de nieuwe aansluiting Houten en kan worden aangeduid als een zware file (reistijdtoename ten opzichte van de freeflow groter dan 15 minuten). In figuur 3.2 zijn de kruisende verkeersstromen schematisch weergegeven.

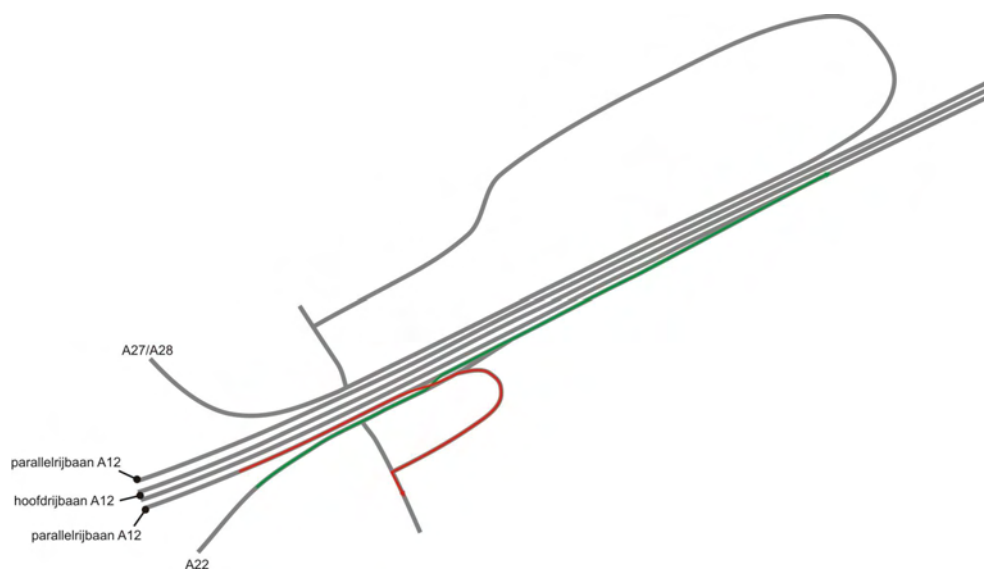
In vergelijking met variant 9a ontstaat een vergelijkbaar beeld. De file op de A12 ontstaat in die variant 9a wel op de splitsing van de hoofdrijbaan en de parallelrijbaan, maar is ongeveer even lang. In beide varianten worden in de ochtendspits tweemaal zoveel voertuigverliesuren berekend als in de autonome situatie. In de avondspits geldt dat ook voor de variant Mereveldseweg Lunetten (9a). Variant Mere-

veldseweg verlengde noordboog (9c) resulteert in een extra toename van 40% in de avondspits.



Figuur 3.2: Schematische weergave van de weefbewegingen voor knooppunt Lunetten van het uitvoegende verkeer vanuit het oosten richting de A27/A28 en het invoegende verkeer vanuit Houten richting Utrecht

In de avondspits ontstaan grote problemen op het knooppunt Lunetten. In de avondspits is de uitvoeger van de nieuwe aansluiting richting Houten de oorzaak van de file. De uitvoeger ligt op korte afstand tussen de invoeging van het verkeer vanaf de A27 in oostelijke richting en de samenvoeging van de parallelbaan en de hoofdrijbaan van de A12. Hoewel de afstanden tussen de punten verkeerstechnisch voldoende zijn, hebben weefbewegingen op deze wegvakken toch tot gevolg dat er file ontstaat. De file ontstaat op de parallelrijbaan van de A12 tussen Oudenrijn en de nieuwe aansluiting Houten en op de A27 in de richting van Utrecht voor knooppunt Lunetten. In figuur 3.3 zijn de weefbewegingen schematisch weergegeven.



Figuur 3.3: Schematische weergave van de weefbewegingen op knooppunt Lunetten tussen het afslaande verkeer richting Houten en invoegende verkeer vanaf de A27 op de A12 in oostelijke richting

In westelijke richting vormt de samenvoeging tussen het verkeer van de A27 uit noordelijke richting en de A12 in westelijke richting een probleem. Dit slaat terug tot voorbij de nieuwe aansluiting Houten waardoor de file op de A12 langer wordt dan in de autonome situatie. Het verkeer vanaf de A27 uit zuidelijke richting naar Oudenrijn en het verkeer vanaf de A12 in zuidelijke richting naar de A27 wordt hierdoor ook geblokkeerd. Aan het eind van de avondspits loopt hierdoor de vertraging op terwijl dit in de autonome situatie en in de andere MER-varianten juist weer afneemt.

Geconcludeerd wordt dat de effecten op de rijkswegen groot zijn doordat er in de ochtendspits grote vertragingen ontstaan op de A12 (een zware file) in westelijke richting voor knooppunt Lunetten en doordat er in de avondspits problemen ontstaan met de verkeersafwikkeling op knooppunt Lunetten. In de avondspits levert dit met name vertraging op op de Ring Utrecht (Lunetten - Oudenrijn) en op de A27 in de richting van de Ring Utrecht. De effecten worden net als in de variant 9a belangrijk negatief beoordeeld (- -).

3.3 Effecten op het onderliggende wegennet

In de variant Mereveldseweg - verlengde noordboog ontstaat in de etmaalperiode een grote afname op de ontsluitingswegen van Houten. De afname is minder groot dan in

de variant Mereveldseweg Lunetten variant (9a), maar nog steeds voldoende om ook deze variant positief te beoordelen. Ook de effecten op de Rondweg van Houten zijn vergelijkbaar als het gaat om de verdeling van het verkeer. De hoeveelheid verkeer is wel anders. In de Mereveldseweg - verlengde noordboog nemen de verkeersintensiteiten op het oostelijke deel van de Rondweg minder toe (circa 4.000 mvt/etmaal) en op het westelijke deel minder af (circa 6.000 mvt/etmaal). Het opwaarderen van de Rondweg lijkt hiermee niet meer nodig. Wel moet rekening gehouden worden met een forse reconstructie van de Rondweg ter plaatse van de aansluiting van de nieuwe verbinding Mereveldseweg op de Rondweg.

De effecten op de ontsluiting van Houten worden net als in de variant Mereveldseweg Lunetten (9a) positief beoordeeld (+).

3.4 Effecten op het buitengebied Bunnik en Houten

De toe- en afname van de verkeersintensiteit in het buitengebied van Bunnik en Houten zijn vergelijkbaar met de veranderingen in de variant Mereveldseweg Lunetten (9a). De beoordeling blijft derhalve ook gelijk: een klein positief effect (0/+).

3.5 Effecten op de kern Bunnik en Odijk

In deze variant worden geen effecten (0) verwacht voor de kernen Bunnik en Odijk. De afname van de intensiteit op de Odijkerweg of de Koningin Julianalaan is nihil (< 500 mvt/etmaal). De variant wordt net als de 9a variant neutraal (0) beoordeeld.

3.6 Samenvatting effecten verkeer

In tabel 3.1 zijn de milieueffecten van de overige milieuaspecten opgenomen.

effect/tracé	Mereveldseweg Lunetten (9a)	Mereveldseweg verlengde noordboog (9c)
effecten Rijkswegennet	--	--
effecten op het onderliggende wegennet	+	+
effecten op het buitengebied van Bunnik en Houten	0/+	0/+
effecten in de kernen Bunnik en Odijk	0	0

Tabel 3.1: Beoordeling A12 alternatieven op verkeer

4 Milieueffecten

Voor de milieueffecten is kwalitatief een inschatting gemaakt van deze variant. Voor een groot deel komen de effecten overeen met de eerder onderzochte variant Mereveldseweg Lunetten (9a), alleen voor het gedeelte van het tracé ten noorden van de A12 is sprake van een duidelijk ander tracé. Per aspect volgt een korte toelichting, waarbij de uiteindelijke waardering voor de totale variant wordt geformuleerd.

4.1 Woon- en leefmilieu

Geluidhinder

De effecten op de geluidhinder zijn minder groot, wat betekent dat de effecten in deze variant minder positief worden beoordeeld. Doordat de verschuiving van de verkeersintensiteiten minder groot is, worden de wegvakken Utrechtseweg en De Koppeling als neutraal beoordeeld in plaats van licht positief. De eindbeoordeling van de variant verandert hierdoor ook in neutraal (0), aangezien er slechts één locatie overblijft met een licht positief effect. Opgemerkt wordt dat de effecten op de geluidhinder niet onderscheidend zijn in dit MER.

Luchtkwaliteit

Met betrekking tot de luchtkwaliteit ontstaat er geen verschil met de variant Mereveldseweg Lunetten (9a). De effecten worden voor het hele studiegebied positief beoordeeld (+).

4.2 Overige milieueffecten

Bodem en water (0/-)

Effecten en waardering conform variant 9a (Mereveldseweg Lunetten). De noordboog wordt om de 'plas Vechten' heengelegd. Ervan uitgaande dat technische maatregelen worden getroffen om een negatieve invloed op de waterkwaliteit en -kwantiteit van de waterplas te waarborgen, zijn de effecten vergelijkbaar met die van variant 9a: het water is een aandachtspunt en vanwege het iets hogere risico op verontreiniging, wordt dit gewaardeerd met 0/-.

Archeologie (-) en cultuurhistorie (-)

Effecten en waardering zijn conform variant 9a. Aanvullend hierop geldt dat het gebied ten noorden van de spoorlijn een gematigde archeologische verwachtingswaarde kent. Door de aanleg van de golfbaan zijn eventuele cultuurhistorische waarden hier inmiddels verdwenen. Dit beïnvloedt de gegeven waardering niet.

Landschap (0)

Effecten en waardering conform variant 9a.

De doorsnijding van de golfbaan ten noorden van de A12 wordt -gezien het kunstmatige karakter van het landschap- neutraal beoordeeld.

Natuur

Het belangrijkste milieueffect betreft de aantasting van natuurwaarden in het gebied ten noorden van de A12. Hier wordt dan ook het meest uitgebreid bij stilgestaan.

Beschermde gebieden (PEHS)

De nieuwe lus snijdt/raakt twee ecologische verbindingzones, vastgesteld door de provincie Utrecht. Het gaat om de verbindingzones 21 en 23. Door de aanleg van de lus vindt hier verstoring plaats en komt de inrichting van deze zones voor de aangevoerde gidssoorten in het gedrang. De 'plas Vechten' ten noorden van de A12 behoort ook tot de provinciale ecologische hoofdstructuur. De lus komt om dit natuurgeedeelte heen te liggen en derhalve vindt zware verstoring plaats van dit gebied. Er is namelijk geen/moeilijker uitwisseling mogelijk met aanliggende gebieden.

De (zeer) negatieve beoordeling van variant 9a wordt hiermee voor deze variant extra bevestigd (- -).

Beschermde soorten

De volgende soorten ondervinden een negatief effect:

broedvogels, zangvogels, watervogels op de plas en mogelijk roofvogels als buizerd en torenvalk. Daarmee scoort de variant Mereveldseweg verlengde noordboog net als variant 9a ernstig negatief (- -)

Wat betreft amfibieën moet rekening worden gehouden met de beschermde kamsalamander. Vooral in de poeltjes en vijvers op de golfbaan kan deze soort worden verwacht. Tevens is voldoende beschutting aanwezig als winterbiiotoop. Ook in het nabijgelegen Park de Koppel (ten westen van het knooppunt) zijn mogelijk kamsalamanders aanwezig. Omdat de aanwezigheid van amfibieën niet helemaal zeker is, en dit bovendien slechts een klein gedeelte van het tracé betreft, wordt dit als licht negatief (0/-) beoordeeld. Variant 9a scoort op dit onderdeel neutraal (0).

De aanwezigheid van de ringslang is vanwege de aanwezige golfbaan niet direct te verwachten, maar toch niet uit te sluiten vanwege de korte afstand waarop zich de populatie bij Oud/Nieuw Wulven bevindt. Ook bij Fort Vechten is deze soort vastgesteld en dit ligt direct aan de andere kant van de A12. Daarmee is, net als in variant 9a, in zijn totaliteit nog steeds sprake van een ernstig negatief effect voor reptielen (- -).

Er is geen sprake van beschermde grondgebonden zoogdieren. Het gebied zal wel (een belangrijk) foerageergebied voor vleermuizen (gewone dwergvleermuis laatvlieger, watervleermuis, rosse vleermuis) zijn. De geschiktheid van dit gebied neemt zeker af bij het aanleggen van de lus. Dit betekent dat variant Mereveldseweg - verlengde noordboog als totaal op dit onderdeel licht negatief wordt gewaardeerd (0/-)

Er staan geen vaatplanten in het gebied, die worden beschermd via tabel 2/3 uit de Flora- en faunawet. Wel staan er enkele tabel 1 soorten (bron: natuurloket). De totaalbeoordeling voor dit criterium verandert daardoor niet ten opzichte van de waardering van variant 9a (-).

Samenvatting overige milieueffecten

In tabel 4.1 zijn de milieueffecten van de overige milieuaspecten opgenomen.

effect/tracé	Mereveldseweg Lunetten (9a)	Mereveldseweg verlengde noordboog (9c)
bodem en water	0/-	0/-
landschap	0	0
archeologische waarden	-	-
cultuurhistorie	-	-
ecologie - beschermde gebieden	--	--
ecologie - beschermde soorten	--	--
vaatplanten	-	-
zoogdieren	0	0/-
amfibieën	0	0/-
reptielen	--	--
geluid	0/+	0
luchtkwaliteit	+	+

Tabel 4.1: Samenvatting overige milieueffecten

5 Conclusie

Geconcludeerd kan worden dat de variant Mereveldseweg - verlengde noordboog veel overeenkomsten heeft met de eerder in het MER onderzochte variant Mereveldseweg Lunetten (9a). Verkeerskundig gezien zouden de verschillen moeten optreden in de effecten op het hoofdwegennet. Hier blijkt echter dat de nieuwe variant, ten opzichte van de eerder onderzochte, nog steeds tot grote verstoringen op het hoofdwegennet leidt en daardoor geen kansrijke oplossing is voor de ontsluiting van Houten. Daarnaast is de bijdrage van deze variant voor een oplossing in het buitengebied van Bunnik en Houten en voor de verkeersafwikkeling op de N229 beperkt.

Net als variant 9a scoort de variant Mereveldseweg - verlengde noordboog negatief op de aspecten archeologie/cultuurhistorie en natuur. Vanwege de natuurwaarden van de Plas Vechten is de beoordeling van de variant Mereveldseweg - verlengde noordboog negatiever dan variant 9a.



Bijlage 5B. Onderbouwing tracévariant 2 (Rijsbruggerweg)

A12 SALTO

Varianten Rijsbruggerweg; van vier, naar twee, naar één.

1 Inleiding

In de Startnotitie A12 Salto (februari 2006) zijn vier varianten voor het Rijsbruggerwegtracé gepresenteerd. In de Richtlijnen voor het MER (november 2006) is dit aantal teruggebracht tot minimaal twee, en in de tweede fase van het MER is ingezoomd op één variant voor deze verbinding, naast andere tracés.

In deze notitie wordt een verantwoording gepresenteerd van het inperken van vier, naar twee, naar één tracévariant.

2 Verantwoording inperking aantal varianten

2.1 Van één naar vier

De Startnotitie is begin 2006 opgezet op basis van het Stuurgroepbesluit van juni 2005 waarin een voorkeur werd uitgesproken voor een tracé gelegen in de directe omgeving van de Rijsbruggerweg. In de Verkenning voorafgaande aan dit besluit is geen onderzoek naar tracévarianten rond de Rijsbruggerweg uitgevoerd. In de fase van het opstellen van de Startnotitie is een aantal varianten ontwikkeld, en met de projectgroep en de meest betrokken bestuurders besproken alvorens de Startnotitie definitief is vastgesteld.

In de voorbereiding van de Startnotitie zijn de grenzen gezocht van “de directe omgeving” van de Rijsbruggerweg. Daarbij zijn de volgende uitgangspunten gehanteerd:

- Aansluiting op de A12 voor alle varianten op dezelfde locatie;
- Aansluiting op de Rondweg Houten in de noord-oost hoek, globaal tussen de aansluitingen “Het Veld” en “De Sloot”;
- Varianten ten oosten én ten westen van het puttenveld van het waterwingebied;
- Minimaal één variant die grotendeels bestaande infrastructuur volgt;
- Eén variant zo kort mogelijk;
- In de tracéligging moet zoveel mogelijk aansluiting worden gezocht op de bestaande agrarische verkaveling;
- Bestaande bebouwing moet waar mogelijk worden gespaard.

Op basis hiervan zijn vier varianten ontwikkeld, die met elkaar de bandbreedte van mogelijkheden in het gebied aangeven:

- Bostracé;
- Veldtracé;
- Wegtracé;
- Rietsloottracé.

Het Bostracé is gebaseerd op de huidige begrenzing van bos Nieuw Wulven en agrarisch gebied; het Veldtracé is de kortste route van Rondweg naar A12, het Wegtracé volgt zoveel mogelijk bestaande infrastructuur. Deze tracés leiden bij het waterwingebied tot een ligging aan de westzijde van het pompenveld. Het vierde tracé, Rietsloottracé, loopt ten oosten van dit veld, en is verder gebaseerd op het zoveel vergroten van de afstand tot de woningen in het gebied (dus zoveel mogelijk door “leeg” agrarisch gebied).

2.2 Van vier naar twee

Bij het voorbereiden van de Richtlijnen was inmiddels duidelijk geworden dat niet alleen het Rijsbruggerwegtracé, maar ook andere, eerder in de verkenning afgevalen alternatieven, opnieuw in het MER geanalyseerd zouden moeten worden. Daarvoor is een opzet van het MER in twee fasen gemaakt, met een bestuurlijke trechtering tussen beide fasen. Om in de eerste fase van het MER het Rijsbruggerweg-alternatief en de andere alternatieven evenwichtig te behandelen is besloten om niet

met vier varianten deze eerste fase in te gaan, maar met maximaal twee. Ook voor de andere alternatieven zijn in deze fase twee varianten beschouwd om inzicht te krijgen in hoeverre de keuze tussen alternatieven mede wordt beïnvloed door lokale varianten.

Bij de inperking van vier naar twee varianten is uitgegaan van de volgende uitgangspunten;

- Aan beide zijden van het puttenveld één variant;
- Één variant grotendeels over de bestaande weg en één variant meer los daarvan (dit is in de 1^e fase MER ook voor de alternatieven N410 en Oostromsdijkje zo gedaan);
- Inplanting van een deel van het bos richting de Rijsbruggerweg was voorzien voor het najaar van 2006.

Op basis hiervan zijn het Bos- en het Veldtracé afgevalen. Bijkomend voordeel van het afvalen hiervan is dat de overblijvende varianten op grotere afstand van Fort Vechten liggen, waar de invloed van eisen vanuit de Nieuwe Hollandse Waterlinie (vrijblijven van schootsvelden) niet meer aan de orde zijn. Rietsloot- en Wegtracé zijn vervolgens als de varianten 8A en 8B in het 1^e fase MER geanalyseerd, en afgewogen tegen de andere varianten.

2.3 Van twee naar één

Op basis van het 1^e fase MER is besloten om één variant van het Rijsbruggerwegtracé verder uit te werken in de 2^e fase, en af te wegen tegen varianten van andere tracés. In een workshop met de projectgroep is vervolgens besproken wat de meest wenselijke variant “in de directe omgeving” van de Rijsbruggerweg zou zijn. Het 1^e fase MER leidde, gezien het schaalniveau van de analyse, tot weinig verschil tussen beide varianten. In de workshop is derhalve ingezoomd op basis van de aanwezige gebiedskennis. Uit de workshop volgde een voorkeur voor een tracé los van de bestaande weg, dus conform het Rietsloottracé (Startnotitie) en variant 8A MER (1^e fase). Hiervoor gelden de volgende overwegingen:

- Variant wegtracé/8B leidt tot knelpunten voor de bereikbaarheid van woningen en bedrijven langs de Rijsbruggerweg en de Tureluurweg; er zouden aanvullende onderliggende wegen nodig zijn om woningen en bedrijven goed bereikbaar te houden; in variant Rietsloot/8A worden de bestaande wegen rustiger, en dus veiliger voor fietsers, terwijl de woningen en bedrijven wel goed bereikbaar blijven;
- Variant wegtracé/8B gaat op kortere afstand van een aantal woningen langs genoemde wegen; variant rietsloot/8A is vanuit het lokale woon- en leefmilieu veel gunstiger;
- De aansluiting van variant rietsloot/8A kan beter wat zuidelijker op de Rondweg dan getekend in de Startnotitie en het MER eerste fase om de weg om een waardevol archeologisch gebied in de hoek van de Binnenweg te leiden.

Rekening houdend met de bestaande verkaveling leidt dit tot de variant van het Rijsbruggerwegtracé zoals uitgewerkt in het 2^e fase MER.

Robert Jan Jonker, Grontmij
10 augustus 2007

Bijlage

6

Archeologie en cultuurhistorie



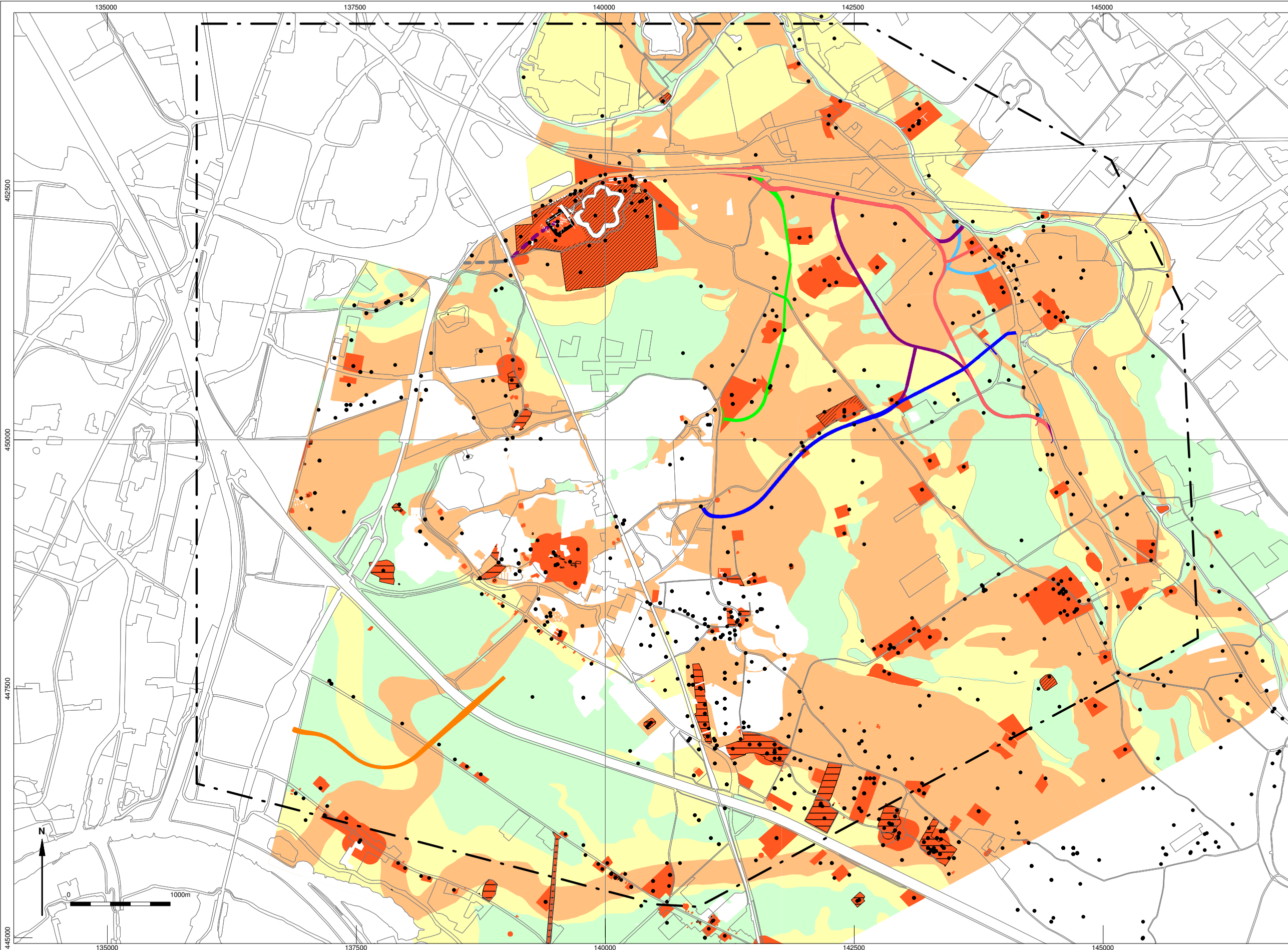
KAARTBIJLAGE 2

ARCHEOLOGISCHE VERWACHTING

LEGENDA

- 1 - Meerpaal / Nieuwe brug
- 2 - Rijsbruggerweg
- 3A - Raaphof-West
- 3B - Raaphof Oost
- 4A - N410 - bestaande N299
- 4B - N410 - omgelegde N299
- Plangebied
- Ligging Romeinse Weg

- Archeologische waarneming
- Hoge archeologische waarde, beschermd
- Hoge archeologische waarde
- Hoge archeologische verwachting
- Gematigde archeologische verwachting
- Lage archeologische verwachting
- Diep water
- Geen archeologische verwachting



KAARTBIJLAGE 3
CULTURHISTORIE

LEGENDA

HOUTEN

Gebouwen,
zichtbaar aanwezig

- Buienhuis
- Fort
- Kapel
- Kasteel
- Kerk
- Korenmolen
- Omgrachte boerderij
- Steenfabriek
- Steenoven

Infrastructuur en overige,
zichtbaar aanwezig

- Veer
- Wiel

(Niet meer aanwezige elementen worden
in grijs aangegeven.)

(*) locatie is niet exact bekend
(Buiten gemeente wijken kleuren in legenda af)

Lijnelementen,
nog zichtbaar aanwezig

- Kade of lage dijk
- Laan en oprij van kasteel, buitenplaats en boerderij
- Spoorlijn
- Waterloop
- Historische weg

Zichtlijn

Lijnelementen,
niet meer zichtbaar of afwezig

- Kade of lage dijk
- Laan en oprij van kasteel, buitenplaats en boerderij
- Waterloop
- Weg primair
- Weg secundair

Elementen Hollandse Waterlinie

- Inundatiegebied
- Verdedigingswerk
- Verboden kring

Gebouwde monumenten en terreinen

- Rijksmonument (gebouwd)
- Rijksmonument (terrein)
- Gemeentelijk monument (gebouwd)
- Gemeentelijk monument (terrein)

Nederzettingen en bewoning

- Landgoed / buitenplaats
- Oude dorpskern
- Verdwenen bewoningskern (precieze locatie onbekend)

Ontginning en verkaveling

- Blokverkaveling
- Onregelmatige strookverkaveling
- Regelmatige strookverkaveling
- Kleinschalige strookverkaveling (bolle akkers)
- Uiterwaarden
- Ontginningsbasis
- Ontginningsrichting

Topografie

- Water
- Wegen en bebouwing

1 - Mierpaal / Nieuwe brug

2 - Rijbruggerweg

3A - Raaphof West

3B - Raaphof Oost

4A - N410 - bestaande N299

4B - N410 - omgelegde N299

Plangebied

Ligging Romeinse Weg

BUNNIK

historische bouwkunst

- object met agrarische functie
- object met militaire functie
- landhuis
- woonhuis
- overige objecten
- catalogusnummer

vlakelementen bouwkunst

- gehucht
- open lint (voor 1850)
- open lint (na 1850)
- fortterrein
- landgoed

terreinen

- onregelmatige verkaveling
- regelmatige verkaveling
- landgoed
- fort
- inundatieveld
- eerste 'verboden kring'
- tweede 'verboden kring'
- derde 'verboden kring'

wegen

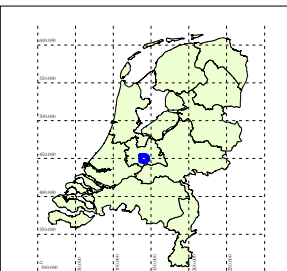
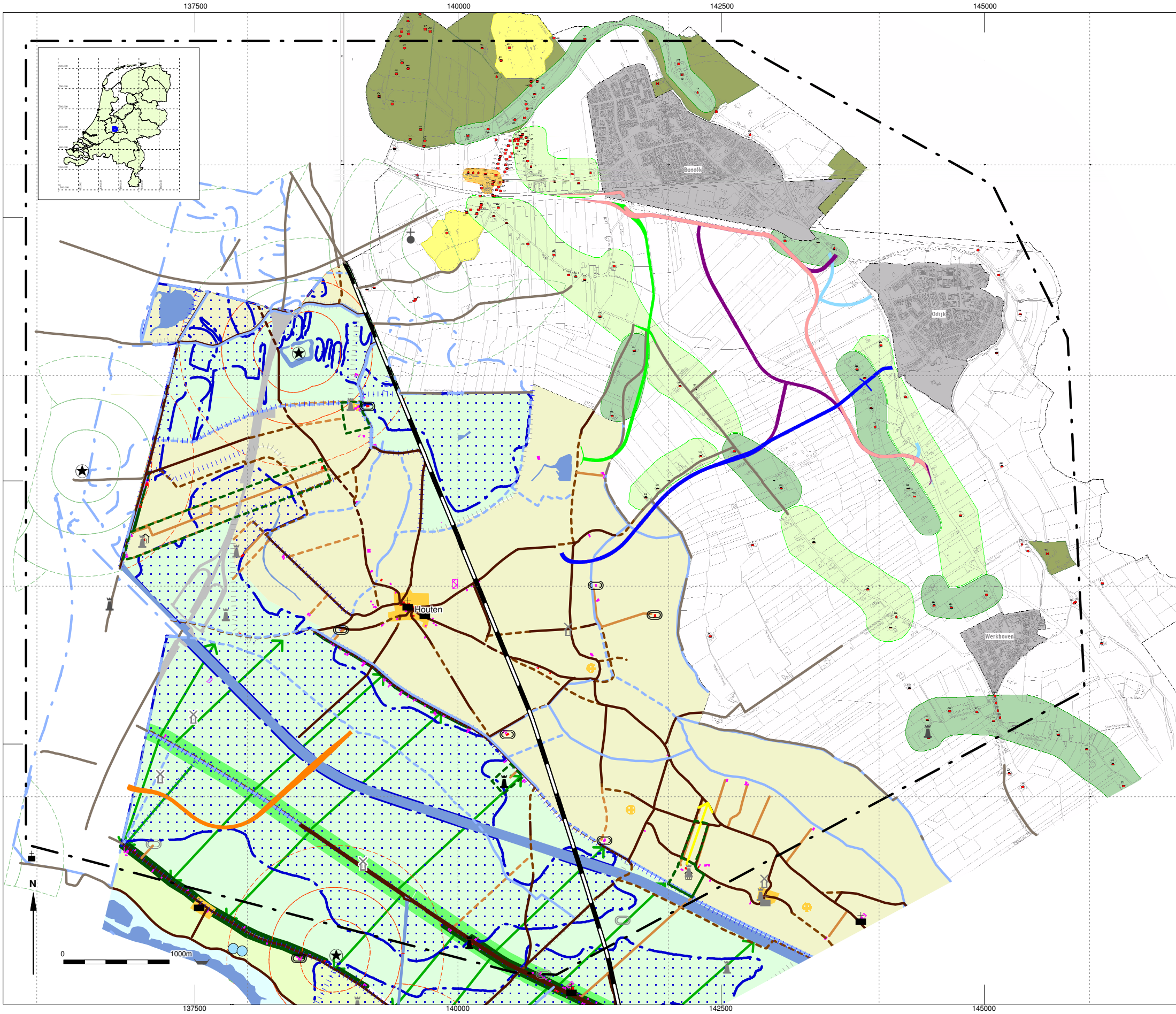
- interlokale weg
- lokale weg
- jaagpad
- laan
- spoorweg

waterlopen

- natuurlijke waterloop
- gegraven waterloop
- vergraven natuurlijke waterloop

overig

- catalogusnummer
- bebouwde kom





Aandachtspunten voor het vervolgtraject

In de beschrijving van de varianten is steeds aangegeven waar achtereenvolgens archeologische monumenten, waar terreinen van archeologische waarde worden aangesneden, en waar overige (meestal nog niet gewaardeerde) vindplaatsen in een tracévariant liggen.

Bij het vervolgtraject dient rekening te worden gehouden met de volgende formele beperkingen ten aanzien van archeologische vindplaatsen:

- Wettelijk beschermde archeologische monumenten mogen niet verstoord of veranderd worden zonder schriftelijke vergunning vooraf van de minister van OCenW. Aan het verlenen van een eventuele vergunning worden stringente voorwaarden gesteld. Het rijksbeleid is gericht op behoud in situ
- Terreinen van hoge archeologische waarden. Dit zijn over het algemeen terreinen die opgenomen zijn op de archeologische monumentenkaart van de Provincie Utrecht (AMK-terreinen). Het beleid van de provincie is eveneens gericht op behoud van deze terreinen. Planprocedures worden door de Provincie getoetst op de wijze van omgang bij dreigende aantasting van AMK-terreinen. Vervolgonderzoek wordt in vrijwel alle gevallen verplicht gesteld.
- Overige vindplaatsen en verwachtingsgebieden. Hiervoor gelden de meer algemene richtlijnen voor plantoetsing van de Provincie en het eigen gemeentelijk beleid van Houten en Bunnik. In Houten is het nieuwe archeologiebeleid in feite al van kracht en kan voor geplande ingrepen in gebieden met hoge en middelhoge verwachting een onderzoekseis worden neergelegd. In Bunnik worden op dit moment nog de provinciale richtlijnen gevolgd, die in de praktijk van Salto A12 neerkomen op vervolgonderzoek in de zones met een gematigde en hoge archeologische verwachting.

Bijlage

7

Ecologie

Flora-en-Faunawet

De Flora-en-Faunawet voorziet in de bescherming van een groot aantal in Nederland aanwezige dier- en plantensoorten in hun natuurlijke leefgebied. De beschermde diersoorten (vogels, vissen, zoogdieren, amfibieën, reptielen, insecten, et cetera) en circa 100 plantensoorten zijn te vinden op lijsten, die deel uitmaken van de Flora-en-Faunawet. Hierbij wordt onderscheid gemaakt in Tabel 1-soorten (algemene soorten), Tabel 2-soorten (meer schaarse soorten) en Tabel 3-soorten en vogels (Europees beschermde soorten, aangevuld met enkele voor Nederland relevante soorten). Elke tabel heeft zijn eigen beschermingsregime.

Verbodsbepalingen

De Flora-en-Faunawet bevat een aantal verbodsbepalingen om er voor te zorgen dat in het wild levende soorten zoveel mogelijk met rust worden gelaten. De belangrijkste zijn:

- **Artikel 8:** Het is verboden (beschermde) planten te plukken, te verzamelen, af te snijden, uit te steken, te vernielen, te beschadigen, te ontwortelen of op enigerlei andere wijze van hun groeiplaats te verwijderen
- **Artikel 9:** Het is verboden (beschermde) dieren te doden, te verwonden, te vangen, te bemachtigen of met het oog daarop op te sporen
- **Artikel 10:** Het is verboden (beschermde) dieren opzettelijk te verontrusten
- **Artikel 11:** Het is verboden nesten, holen of andere voortplantings- of vaste rust- of verblijfplaatsen van (beschermde) dieren te beschadigen, te vernielen, uit te halen, weg te nemen of te verstoren
- **Artikel 12:** Het is verboden eieren van (beschermde) dieren te zoeken, te rapen, uit het nest te nemen, te beschadigen of te vernielen

Als er sprake is van verstoring / aantasting, is het uitvoeren van een dergelijke activiteit alleen toegestaan met een ontheffing van de minister van Landbouw, Natuur en Voedselkwaliteit. Voor een groot aantal beschermde soorten geldt echter sinds 23 februari 2005 een vrijstelling.

Dit heeft als gevolg dat, voordat kan worden gestart met de voorgenomen werkzaamheden, de volgende handelingen moeten worden doorlopen:

- Bepaling van de waarde ter plaatse van de locatie en haar directe omgeving voor (beschermde) planten- en diersoorten
- Bepaling van de effecten van de voorgenomen plannen op die soorten en hun leefgebieden
- Bepaling van de mogelijkheden om rekening te houden met die soorten en leefgebieden: naarmate er beter rekening kan worden gehouden met deze leefgebieden zal het uiteindelijke effect geringer zijn. De maatregelen die het effect verkleinen worden wel verzachtende of 'mitigerende' maatregelen genoemd
- Eventueel een vervolgtraject, wanneer mitigerende maatregelen onvoldoende blijken te zijn. Onderdeel hiervan kan uitwerking van compenserende maatregelen zijn

Ontheffing

Voor de mogelijkheid van het verlenen van de ontheffing, wordt sinds 23 februari 2005 onderscheid gemaakt tussen vogels en drie categorieën beschermde soorten:

1. De meest algemene, niet bedreigde soorten. Voor deze soorten geldt een vrijstellingsregeling (tabel 1-soorten)
2. Een tussencategorie, de resterende beschermde soorten (tabel 2).
Hiervoor geldt een vrijstelling wanneer wordt gehandeld volgens een goedgekeurde gedragscode. In andere gevallen moet voor deze soorten een ontheffing worden gevraagd
3. Extra beschermde soorten: de Habitatrichtlijnsoorten en de zwaardere categorieën van de Rode lijsten welke inmiddels gepubliceerd zijn in de Staatscourant (tabel 3-soorten)
4. Vogels

Tabel 1-soorten: Algemeen voorkomende beschermde soorten

Voor deze soorten geldt een vrijstellingsregeling. De zorgplicht blijft op deze soorten te allen tijde van toepassing (zie paragraaf 2.1.3).

Tabel 2-soorten: Overige beschermde soorten

Voor de overige beschermde soorten kan door het Ministerie van LNV ontheffing worden verleend als geen afbreuk wordt gedaan aan de gunstige staat van instandhouding van de soort (populatie-niveau; lichte toets). Indien de gunstige staat van instandhouding van de soort wel in het geding komt, dienen mitigerende en/of compenserende maatregelen te worden getroffen.

Voor initiatiefnemers die individueel of gezamenlijk beschikken over een door het ministerie van LNV goedgekeurde gedragscode (die aangeeft op welke wijze rekening wordt gehouden met beschermde soorten) geldt, dat voor deze soorten eveneens een vrijstelling geldt.

Tabel 3-soorten: extra beschermde soorten

Voor extra beschermde soorten kan alleen ontheffing voor ruimtelijke ontwikkeling en inrichting worden verleend indien aan de volgende criteria wordt voldaan (zware toets):

- Er bestaat geen andere bevredigende oplossing; Dat betekent dat er alternatieven (voor de locatie of vorm van de activiteit) onderzocht moeten worden voor de in het geding zijnde activiteit
- Er is sprake van de belangen, vermeld in artikel 75, lid 4, sub a of genoemd in artikel 2 van Vrijstellingsbesluit. Een essentiële ontheffingsgrond voor een plan komt naar voren in artikel 2 van het Vrijstellingsbesluit. Ontheffing kan worden verleend indien er sprake is van 'dwingende reden van groot openbaar belang, met inbegrip van sociale en economische aard en voor het milieu wezenlijk gunstige effecten'
- Er wordt geen afbreuk gedaan aan de gunstige staat van de instandhouding van de soort. Indien de gunstige staat van de betrokken soort(en) in het geding komt, dienen maatregelen te worden genomen om de instandhouding te garanderen. Schade op individuniveau dient te worden voorkomen. Dat kan door compenserende, maar ook door mitigerende (verzachtende) maatregelen te nemen.



Of er en welke compenserende en/of mitigerende maatregelen nodig zijn, kan de minister van LNV in de voorschriften bij de ontheffing aangeven. Compensatie van schade aan biotopen van soorten die zijn vermeld in bijlage I van de Vogelrichtlijn of bijlage IV van de Habitatrichtlijn moet zijn afgerond voordat kan worden gestart met het plan

Indien de voorgenomen werkzaamheden bestendig beheer en onderhoud betreft, kan voor een aantal verbodsbepalingen een vrijstelling worden verleend. Hiervoor dienen de initiatiefnemers individueel of gezamenlijk te beschikken over een door het ministerie van LNV goedgekeurde gedragscode die aangeeft op welke wijze rekening wordt gehouden met beschermde soorten. Zonder deze gedragscode is een ontheffing nodig (zware toets).

Vogels

Vogels nemen in de Flora- en faunawet een bijzondere positie in. Voor broedende vogels kan enkel een ontheffing worden verleend van artikel 10. Voor het aantasten van broedende vogels geldt een zware toets (vergelijkbaar met tabel 3-soorten). Het broedseizoen loopt grofweg van 15 maart tot 15 juli, maar kan per soort verschillen. Sommige soorten beginnen ruim voor 15 maart met het eerste broedsel, terwijl andere soorten bijvoorbeeld tot in september doorgaan met broedpogingen.

Zorgplicht

De zorgplicht uit de Flora- en faunawet is op nagenoeg alle inheemse dier- en plantensoorten in Nederland van toepassing, dus ook op beschermde soorten waarvoor geen ontheffing hoeft te worden verkregen en op niet-beschermde soorten.

De zorgplicht houdt in dat iedereen voldoende zorg in acht moet nemen voor alle in het wild levende dieren en planten (inclusief hun leefomgeving). Dit om verstoring te minimaliseren. Concreet betekent dit dat bij een ruimtelijke ingreep rekening moet worden gehouden met *alle* aanwezige dieren en planten door middel van een zorgvuldige planning en uitvoering. Onder een zorgvuldige uitvoering van werkzaamheden kan bijvoorbeeld volstaan worden door eventueel aangetroffen tabel 1-plantensoorten uit te graven en verderop weer in te planten. Ook voor zoogdieren is vorm te geven aan de zorgplicht. Kleine zoogdieren zijn bijvoorbeeld het meest kwetsbaar als ze jongen hebben. De jongen zijn in de eerste weken vrijwel niet mobiel en derhalve zeer gevoelig voor verstoring van het leefgebied. Door de werkzaamheden niet tussen begin mei en eind augustus uit te voeren wordt voorkomen dat nesten van deze soorten worden aangetast.

Wet op de Ruimtelijke Ordening (WRO)

De Ecologische Hoofdstructuur werd officieel geïntroduceerd in het Natuurbeleidsplan van het Ministerie van LNV in 1990. Dit is op provinciaal niveau uitgewerkt in de Provinciale Ecologische Hoofdstructuur.

Het compensatiebeginsel is een uitwerking van het Structuurschema Groene Ruimte (Ministerie van LNV, 1993), welke is verankerd in de Wet op de Ruimtelijke Ordening.

Indien het vermoeden bestaat dat schade wordt aangebracht aan de natuurwaarden binnen de Ecologische Hoofdstructuur, dienen de volgende stappen doorlopen te worden:

1. Vindt er aantasting plaats van natuurwaarden (de zogenaamde 'wezenlijke waarden en kenmerken') van de Ecologische Hoofdstructuur of heeft de ontwikkeling (deels) binnen de begrensde Ecologische hoofdstructuur plaats?
2. Indien dat het geval is, kan redelijkerwijs elders of op een andere manier aan dit zwaarwegende belang tegemoet worden gekomen? Deze stap bestaat in feite uit twee deelvragen:
 - 2.1. Is de ontwikkeling noodzakelijk? Bij beantwoording kunnen bijvoorbeeld (sociaal-) economische argumenten worden gebruikt
 - 2.2. Is de ontwikkeling noodzakelijk *op deze locatie*? Aangetoond moet worden dat, mede op basis van ecologische criteria, alternatieve locaties minder gunstig zijn
3. Indien dat niet het geval is, kunnen redelijkerwijs mitigerende maatregelen worden genomen om de aantasting zo klein mogelijk te doen zijn?
4. Indien dit niet (voldoende) het geval is, welke compensatie wordt dan geboden voor het verloren gaan van de waarden?

Beschermden soorten

De onderstaande tabel geeft een schematische samenvatting van de aanwezige soorten in het studiegebied. Tevens is aangegeven of de soorten beschermd worden via de Flora-en-Faunawet (en indien dit het geval is, via welke tabel) of de Rode lijst.

Tabel b6.1 Schematische samenvatting aanwezig soorten in het studiegebied

Soort	Flora-en-Faunawet	Rode lijst
<i>Vaatplanten</i>		
Aardaker	1	
Brede wespenorchis	1	
Gewone dotterbloem	1	
Grasklokje	1	
Grote kaardenbol	1	
Bochtige klaver		X
Gewone agrimonie		X
Goudhaver		X
Kamgras		X
Kattendoorn		X
Korenbloem		X
Moerasspirea		X
Veldgerst		X

Soort	Flora-en-Faunawet	Rode lijst
Witte waterlelie		X
<i>Zoogdieren</i>		
Huisspitsmuis	1	
Rosse woelmuis	1	
Aardmuis	1	
Veldmuis	1	
Dwergmuis	1	
Bosmuis	1	
Woelrat	1	
Konijn	1	
Haas	1	
Egel	1	
Wezel	1	
Hermelijn	1	
Bunzing	1	
Ree	1	
Vos	1	
Eekhoorn	2	
Boommarter	3	X
Das	3	
<i>Vleermuizen</i>		
Gewone dwergvleermuis	3	
Ruige dwergvleermuis	3	
Rosse vleermuis	3	
Laatvlieger	3	
Watervleermuis	3	
Meervleermuis	3	
Baardvleermuis	3	
Gewone grootoorvleermuis	3	
<i>Vogels</i>		
Alle broedvogels		
<i>Amfibieën</i>		
Bastaardkikker	1	
Meerkikker	1	
Poelkikker	3	X
Heikikker	3	X
Bruine kikker	1	
Gewone pad	1	
Rugstreppad	3	

Soort	Flora-en-Faunawet	Rode lijst
Kamsalamander	3	X
Kleine watersalamander	1	
<i>Reptielen</i>		
Ringslang	3	X
<i>Vissen</i>		
Bittervoorn	3	X
Kleine modderkruiper	2	
Vetje		X
Bermpje	2	
<i>Insecten</i>		
Bruine korenbout		X
Glassnijder		X
Vroege glazenmaker		X

Bijlage

8

Geluid



Tabel 1 Absolute geluidbelastingen op woningen in het buitengebied

Straatnaam	nr.	Plaats	Autonome situatie	Meerpaal / Nieuwe brug	Rijsbrugger- weg	Raaphof west	Raaphof oost	N410- bestaande N229	N410- omgelegd e N229
Achterdijk	1	BUNNIK	63	63	63	63	63	63	63
Achterdijk	10	BUNNIK	62	62	62	62	61	62	62
Achterdijk	12	BUNNIK	NB	NB	NB	NB	NB	NB	NB
Achterdijk	13	BUNNIK	62	62	61	62	61	62	62
Achterdijk	14	BUNNIK	55	55	55	55	55	55	55
Achterdijk	15	BUNNIK	62	62	61	62	61	62	62
Achterdijk	18	BUNNIK	55	55	55	55	55	55	55
Achterdijk	1a	BUNNIK	61	61	62	61	61	61	61
Achterdijk	2	BUNNIK	62	62	62	62	61	62	62
Achterdijk	20	BUNNIK	56	56	56	56	56	56	56
Achterdijk	21	BUNNIK	66	66	67	66	66	66	66
Achterdijk	22	BUNNIK	57	56	56	57	56	56	56
Achterdijk	22a	BUNNIK	54	54	54	54	54	54	54
Achterdijk	23	BUNNIK	63	63	64	63	63	63	63
Achterdijk	24	BUNNIK	56	56	55	56	55	56	56
Achterdijk	25	BUNNIK	55	55	54	55	54	55	55
Achterdijk	25a	BUNNIK	50	50	50	50	50	50	50
Achterdijk	26	BUNNIK	56	56	56	56	56	56	56
Achterdijk	26a	BUNNIK	56	56	56	56	56	56	56
Achterdijk	27	BUNNIK	49	49	49	49	48	49	49
Achterdijk	28	BUNNIK	55	55	54	55	54	55	55
Achterdijk	29	BUNNIK	45	45	47	46	45	46	47
Achterdijk	3	BUNNIK	57	57	57	57	57	57	57
Achterdijk	30	BUNNIK	53	53	52	53	52	53	53
Achterdijk	31	BUNNIK	42	42	44	44	43	44	44
Achterdijk	32	BUNNIK	50	50	50	50	50	50	50
Achterdijk	4	BUNNIK	62	62	62	62	61	62	62
Achterdijk	5	BUNNIK	62	62	61	62	61	62	62
Achterdijk	7	BUNNIK	62	62	61	62	61	62	62
Achterdijk	8	BUNNIK	62	62	62	62	61	62	62
Achterdijk	9	BUNNIK	62	62	61	62	61	62	62
Koningslaan	32	BUNNIK	61	61	61	61	61	61	61
Koningslaan	34	BUNNIK	61	61	61	61	61	61	61
Marsdijk	1	BUNNIK	61	61	62	61	61	61	61
Marsdijk	1a	BUNNIK	59	59	60	59	59	59	59
Marsdijk	3	BUNNIK	46	46	46	46	46	46	46
Parallelweg	1	BUNNIK	64	64	64	64	63	64	64

Straatnaam	nr.	Plaats	Autonome situatie	Meerpaal / Nieuwe brug	Rijsbrugger- weg	Raaphof west	Raaphof oost	N410- bestaande N229	N410- omgelegd e N229
Parallelweg	11	BUNNIK	64	64	64	65	65	64	64
Parallelweg	1a	BUNNIK	64	64	64	64	63	64	64
Parallelweg	1b	BUNNIK	64	64	64	64	63	64	64
Parallelweg	3	BUNNIK	64	64	64	64	66	64	64
Parallelweg	5	BUNNIK	66	66	66	66	67	66	66
Parallelweg	7	BUNNIK	61	61	61	61	61	61	61
Parallelweg	9	BUNNIK	60	60	61	61	61	60	60
Provincialeweg	111	BUNNIK	58	58	58	58	58	58	58
Provincialeweg	116	BUNNIK	64	64	64	63	63	63	63
Provincialeweg	118	BUNNIK	65	65	65	65	65	65	65
Provincialeweg	120	BUNNIK	65	65	65	65	65	65	65
Provincialeweg	122	BUNNIK	65	65	65	65	65	65	65
Provincialeweg	124	BUNNIK	65	65	65	65	65	65	65
Rijksweg A12	2	BUNNIK	65	65	65	65	65	65	65
Rijsbruggerweg	1	BUNNIK	45	45	48	45	44	44	44
Rijsbruggerweg	1a	BUNNIK	42	42	50	42	41	41	42
Rijsbruggerweg	2	BUNNIK	48	48	48	47	47	47	47
Rijsbruggerweg	3	BUNNIK	36	36	52	37	37	37	37
Rijsbruggerweg	4	BUNNIK	49	49	48	48	48	48	48
Rijsbruggerweg	5	BUNNIK	38	38	47	39	38	38	39
Schoudermantel	52	BUNNIK	67	67	67	65	66	67	67
Schoudermantel	54	BUNNIK	66	66	66	63	64	66	65
Schoudermantel	56	BUNNIK	68	68	68	65	66	68	63
Schoudermantel	58	BUNNIK	68	68	68	65	66	68	63
Schoudermantel	60	BUNNIK	68	68	68	65	66	68	63
Schoudermantel	71	BUNNIK	68	68	68	65	66	68	68
Schoudermantel	73	BUNNIK	68	68	68	65	66	68	68
Schoudermantel	75	BUNNIK	69	69	69	66	67	69	65
Schoudermantel	77	BUNNIK	69	69	69	66	67	69	65
Schoudermantel	79	BUNNIK	69	68	69	66	66	69	62
Tureluurweg	1	BUNNIK	49	49	50	50	49	49	49
Tureluurweg	12	BUNNIK	56	56	57	56	56	56	56
Tureluurweg	14	BUNNIK	54	54	55	54	54	54	54
Tureluurweg	16	BUNNIK	48	48	48	48	48	48	48
Tureluurweg	3	BUNNIK	49	49	50	50	49	49	49
Tureluurweg	5	BUNNIK	49	49	50	50	49	49	49
Binnenweg	15	HOUTEN	40	41	41	42	43	43	43
Binnenweg	16	HOUTEN	42	42	43	46	47	47	47
Binnenweg	17	HOUTEN	52	52	52	53	53	54	54



Straatnaam	nr.	Plaats	Autonome situatie	Meerpaal / Nieuwe brug	Rijsbrugger- weg	Raaphof west	Raaphof oost	N410- bestaande N229	N410- omgelegd e N229
Binnenweg	19	HOUTEN	40	40	52	41	41	41	41
Binnenweg	20	HOUTEN	42	42	43	46	47	47	47
Binnenweg	21	HOUTEN	44	44	53	44	44	44	44
Binnenweg	23	HOUTEN	53	53	52	53	52	52	53
Binnenweg	24	HOUTEN	47	47	48	50	51	51	51
Binnenweg	26	HOUTEN	53	53	52	53	52	52	53
Binnenweg	28	HOUTEN	48	48	47	47	47	47	47
Kruisboog	10	HOUTEN	39	39	40	43	44	44	44
Kruisboog	10a	HOUTEN	39	39	40	43	44	44	44
Kruisboog	12	HOUTEN	39	39	40	43	44	44	44
Kruisboog	14	HOUTEN	39	39	40	43	44	44	44
Kruisboog	16	HOUTEN	39	39	40	43	44	44	44
Kruisboog	18	HOUTEN	39	39	40	43	44	44	44
Kruisboog	2	HOUTEN	54	55	55	55	55	55	55
Kruisboog	20	HOUTEN	39	39	40	43	44	44	44
Kruisboog	22	HOUTEN	39	39	40	43	44	44	44
Kruisboog	24	HOUTEN	39	39	40	43	44	44	44
Kruisboog	26	HOUTEN	39	39	40	43	44	44	44
Kruisboog	28	HOUTEN	39	39	40	43	44	44	44
Kruisboog	30	HOUTEN	39	39	40	43	44	44	44
Kruisboog	4	HOUTEN	43	44	44	44	44	44	44
Kruisboog	6	HOUTEN	40	40	40	41	42	42	42
Kruisboog	8	HOUTEN	39	39	40	43	44	44	44
Kruisweg	1	HOUTEN	60	60	60	58	55	53	54
Kruisweg	2	HOUTEN	57	57	58	57	57	57	57
Kruisweg	3	HOUTEN	51	51	51	49	47	47	48
Kruisweg	7	HOUTEN	53	53	53	54	54	53	54
Molenland	1	HOUTEN	54	54	54	54	55	55	55
Oostrumsdijkje	1	HOUTEN	58	58	58	56	55	55	55
Oostrumsdijkje	11	HOUTEN	53	54	53	51	50	50	51
Oostrumsdijkje	2	HOUTEN	52	53	53	51	51	51	51
Oostrumsdijkje	3	HOUTEN	55	56	55	53	52	52	53
Oostrumsdijkje	5a	HOUTEN	50	51	50	48	47	47	48
Oostrumsdijkje	7	HOUTEN	50	51	50	48	47	47	48
Rietdijk	1	HOUTEN	52	52	52	52	52	52	52
Rietdijk	2	HOUTEN	54	55	55	55	55	55	55
Rietdijk	3	HOUTEN	51	51	51	51	51	51	51
Rietdijk	4	HOUTEN	43	44	44	44	44	44	44
Rietdijk	5	HOUTEN	39	39	40	40	41	41	41

Straatnaam	nr.	Plaats	Autonome situatie	Meerpaal / Nieuwe brug	Rijsbrugger- weg	Raaphof west	Raaphof oost	N410- bestaande N229	N410- omgelegd e N229
Rietdijk	6	HOUTEN	40	40	40	41	42	42	42
Rietdijk	8	HOUTEN	39	39	40	43	44	44	44
Wijkerweg	1	HOUTEN	54	54	54	54	55	55	55
Achterdijk	34	ODIJK	46	46	47	48	46	48	48
Achterdijk	35	ODIJK	50	50	51	51	50	51	52
Achterdijk	36	ODIJK	37	37	43	40	38	39	39
Achterdijk	37	ODIJK	49	49	50	51	49	51	51
Achterdijk	37a	ODIJK	49	49	50	51	49	51	51
Achterdijk	38	ODIJK	47	47	48	49	48	49	49
Achterdijk	39	ODIJK	42	42	42	43	42	42	42
Achterdijk	39a	ODIJK	45	45	45	45	45	44	45
Achterdijk	40	ODIJK	57	57	57	56	56	55	56
Achterdijk	42	ODIJK	57	57	57	56	56	55	56
Achterdijk	44	ODIJK	54	55	55	55	54	54	54
Achterdijk	46	ODIJK	57	57	57	55	53	52	53
Achterdijk	48	ODIJK	52	52	52	52	50	49	50
Achterdijk	50	ODIJK	34	34	35	38	39	39	39
Beughof	11	ODIJK	60	60	60	55	49	61	47
Beughof	12	ODIJK	60	60	60	55	49	61	47
Beughof	13	ODIJK	60	60	60	55	49	61	47
Beughof	14	ODIJK	60	60	60	55	49	61	47
Beughof	15	ODIJK	60	60	60	55	49	61	47
Beughof	16	ODIJK	60	60	60	55	49	61	47
Beughof	17	ODIJK	60	60	60	55	49	61	47
Beughof	18	ODIJK	60	60	60	55	49	61	47
Beughof	19	ODIJK	60	60	60	55	49	61	47
Beughof	20	ODIJK	60	60	60	55	49	61	47
Beughof	21	ODIJK	60	60	60	55	49	61	47
Beughof	22	ODIJK	60	60	60	55	49	61	47
Beughof	23	ODIJK	60	60	60	55	49	61	47
Burgweg	1	ODIJK	51	51	51	50	47	50	46
Burgweg	1a	ODIJK	51	51	51	50	47	50	46
Burgweg	2	ODIJK	46	45	45	46	47	48	46
Burgweg	2a	ODIJK	50	50	50	51	50	45	50
Burgweg	3	ODIJK	55	55	55	54	52	46	51
Burgweg	3a	ODIJK	53	53	53	52	50	44	49
Burgweg	4	ODIJK	55	55	55	54	50	49	49
Burgweg	4a	ODIJK	56	56	56	55	52	49	51
Burgweg	5	ODIJK	54	54	54	53	51	46	50

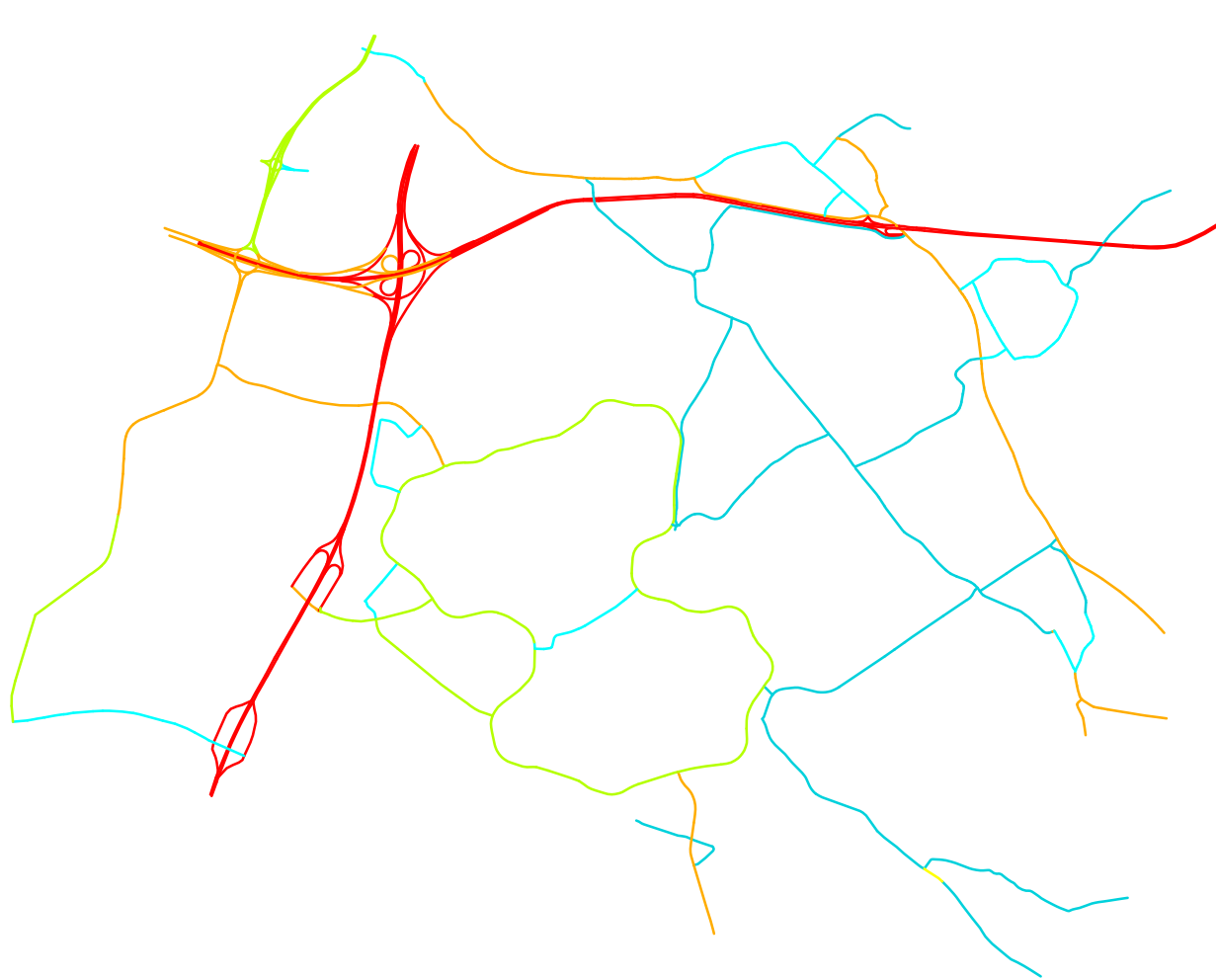


Straatnaam	nr.	Plaats	Autonome situatie	Meerpaal / Nieuwe brug	Rijsbrugger- weg	Raaphof west	Raaphof oost	N410- bestaande N229	N410- omgelegd e N229
Burgweg	6	ODIJK	55	55	55	54	51	46	51
Burgweg	8	ODIJK	56	56	56	55	52	46	51
Houtenseweg	10	ODIJK	57	57	58	56	55	54	55
Houtenseweg	12	ODIJK	58	58	58	57	56	55	55
Houtenseweg	14	ODIJK	44	44	44	47	48	48	48
Houtenseweg	14a	ODIJK	53	53	52	53	53	52	53
Houtenseweg	2	ODIJK	63	63	63	61	58	56	58
Houtenseweg	4	ODIJK	53	53	53	53	52	51	52
Houtenseweg	4a	ODIJK	51	51	51	52	52	51	52
Houtenseweg	6	ODIJK	53	53	53	53	52	52	52
Houtenseweg	8	ODIJK	53	53	53	53	52	51	52
Salamander	37	ODIJK	60	60	60	55	49	61	47
Schadewijkerweg	1	ODIJK	55	55	55	51	46	56	44
Schadewijkerweg	10	ODIJK	51	51	51	50	50	51	50
Schadewijkerweg	10a	ODIJK	53	52	53	51	50	53	50
Schadewijkerweg	12	ODIJK	53	52	53	51	50	53	50
Schadewijkerweg	12a	ODIJK	53	52	53	51	50	53	50
Schadewijkerweg	2	ODIJK	49	49	49	49	48	46	48
Schadewijkerweg	2a	ODIJK	45	45	45	48	49	45	49
Schadewijkerweg	4	ODIJK	53	53	53	49	47	53	47
Schadewijkerweg	8	ODIJK	53	53	53	49	47	53	47
Schoudermantel	62	ODIJK	61	60	61	58	54	61	51
Schoudermantel	64	ODIJK	64	64	64	53	51	65	49
Schoudermantel	81	ODIJK	NB	NB	NB	NB	NB	NB	NB
Schoudermantel	83	ODIJK	59	59	59	57	57	60	55
Schoudermantel	85	ODIJK	59	59	59	57	57	60	55
Schoudermantel	87	ODIJK	62	61	61	59	57	62	53
Vinkenburgweg	1	ODIJK	62	61	61	49	48	62	44
Vinkenburgweg	2	ODIJK	48	48	48	43	44	49	44
Vinkenburgweg	3	ODIJK	53	53	53	44	44	54	44
Werkhovenseweg	1	ODIJK	57	57	57	52	46	57	44
Werkhovenseweg	1a	ODIJK	57	57	57	52	46	57	44
Werkhovenseweg	2	ODIJK	61	61	61	56	50	62	48
Werkhovenseweg	3	ODIJK	56	56	56	51	46	56	45
Werkhovenseweg	5	ODIJK	56	56	56	51	47	56	46
Werkhovenseweg	7	ODIJK	55	55	55	52	50	56	49
Werkhovenseweg	9	ODIJK	54	54	54	51	49	54	49
Weteringsdijk	1	ODIJK	53	52	52	51	49	59	48
Weteringsdijk	10	ODIJK	43	43	43	44	48	46	48

Straatnaam	nr.	Plaats	Autonome situatie	Meerpaal / Nieuwe brug	Rijsbrugger- weg	Raaphof west	Raaphof oost	N410- bestaande N229	N410- omgelegd e N229
Weteringsdijk	2	ODIJK	52	52	52	50	47	62	46
Weteringsdijk	4	ODIJK	52	52	52	50	47	62	46
Weteringsdijk	6	ODIJK	44	43	44	44	47	48	47
Weteringsdijk	8	ODIJK	47	46	46	44	44	50	44
Achterdijk	41	WERKHOVEN	53	53	53	52	51	51	52
Achterdijk	43	WERKHOVEN	52	52	52	51	50	50	51
Achterdijk	45	WERKHOVEN	41	41	41	40	40	40	40
Achterdijk	45a	WERKHOVEN	41	41	41	40	40	40	40
Achterdijk	47	WERKHOVEN	41	41	41	41	41	41	41
Achterdijk	52	WERKHOVEN	52	52	52	52	51	51	51
Achterdijk	52a	WERKHOVEN	51	51	51	51	50	50	50
Achterdijk	54	WERKHOVEN	33	33	33	36	36	36	36
Achterdijk	54a	WERKHOVEN	43	43	44	43	42	42	43
Achterdijk	56	WERKHOVEN	51	51	51	50	49	49	50
Achterdijk	56a	WERKHOVEN	43	43	43	43	42	41	42
Achterdijk	58	WERKHOVEN	43	43	44	43	42	42	43
Achterdijk	60	WERKHOVEN	55	55	55	54	53	53	54
Achterdijk	62	WERKHOVEN	56	55	56	55	54	54	54
Achterdijk	64	WERKHOVEN	45	45	46	45	44	44	44
Achterdijk	66	WERKHOVEN	47	47	48	47	46	46	46
Achterdijk	66a	WERKHOVEN	45	46	45	44	43	43	44
Achterdijk	68	WERKHOVEN	50	50	50	49	48	48	49
Achterdijk	72	WERKHOVEN	50	50	50	48	48	48	48
Achterdijk	74	WERKHOVEN	48	48	48	46	46	46	46
Achterdijk	76	WERKHOVEN	52	52	52	51	51	51	51
Achterdijk	78	WERKHOVEN	43	43	43	42	41	41	41
Achterdijk	80	WERKHOVEN	51	51	51	50	50	50	50
Achterdijk	82	WERKHOVEN	44	45	45	44	44	44	44
Hogelandseweg	1	WERKHOVEN	42	42	42	40	39	39	40
Hogelandseweg	2	WERKHOVEN	31	31	31	31	31	31	31
Oostromsdijkje	1	WERKHOVEN	62	62	62	62	62	62	62
Oostromsdijkje	11	WERKHOVEN	53	54	53	51	50	50	51
Oostromsdijkje	2	WERKHOVEN	52	53	52	50	49	49	50
Oostromsdijkje	3	WERKHOVEN	57	57	57	53	53	53	53
Oostromsdijkje	4	WERKHOVEN	55	55	55	53	52	52	52
Oostromsdijkje	5	WERKHOVEN	50	51	50	49	48	48	48
Oostromsdijkje	5a	WERKHOVEN	50	51	50	49	48	48	48
Oostromsdijkje	7	WERKHOVEN	55	56	55	54	53	52	53
Tiendweg	2	WERKHOVEN	36	36	36	34	34	34	34



Straatnaam	nr.	Plaats	Autonome situatie	Meerpaal / Nieuwe brug	Rijsbrugger- weg	Raaphof west	Raaphof oost	N410- bestaande N229	N410- omgelegd e N229
Tiendweg	4	WERKHOVEN	32	32	32	31	31	31	31
Werkhovenseweg	11	WERKHOVEN	62	62	62	61	61	62	61
Werkhovenseweg	13	WERKHOVEN	62	62	62	62	62	62	62
Werkhovenseweg	14	WERKHOVEN	46	46	46	47	47	47	47
Werkhovenseweg	15	WERKHOVEN	57	57	57	57	57	57	57
Werkhovenseweg	16	WERKHOVEN	47	47	47	48	48	47	48
Werkhovenseweg	17	WERKHOVEN	54	54	54	55	55	54	55
Werkhovenseweg	18	WERKHOVEN	48	48	48	49	49	48	49
Werkhovenseweg	18a	WERKHOVEN	48	48	48	49	49	48	49
Werkhovenseweg	19	WERKHOVEN	52	52	52	53	53	52	52
Werkhovenseweg	20	WERKHOVEN	66	66	66	66	66	66	66
Werkhovenseweg	21	WERKHOVEN	65	65	65	65	65	65	65
Werkhovenseweg	22	WERKHOVEN	66	66	66	66	66	66	66
Werkhovenseweg	24	WERKHOVEN	52	52	52	52	53	52	52



- Wett. snelheid pers. auto's
- 30 km/u
 - 50 km/u
 - 60 km/u
 - 70 km/u
 - 80 km/u
 - 100 km/u

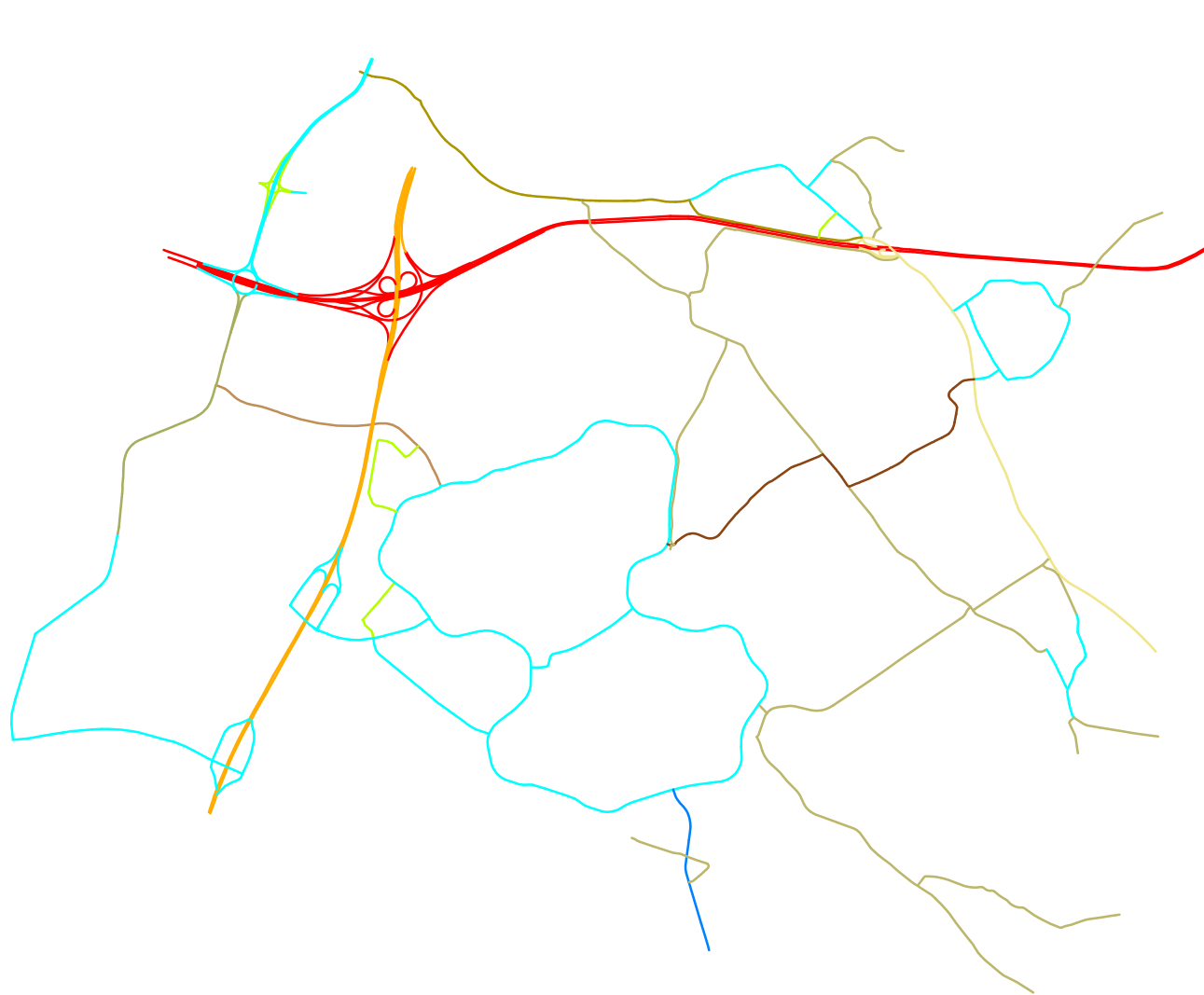
0 0.7 1.4 2.1 Kilometers



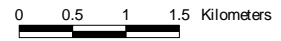
Wettelijk toegestane snelheden

MER A12 Salto

Koninkrijk: Tmu054/Hj
Bestand: Tmu054



- Links.shp
- A12
 - A27
 - Bubeko60
 - Htn_Bubeko80
 - Stadsontsluitingsweg
 - Wijkontsluitingsweg
 - N229
 - N408
 - N409
 - N410
 - N411
 - Stadsontsluitingsweg
 - Stadsautoweg
 - Wijkontsluitingsweg



Wegtypering voor geluid- en luchtberekeningen


MER A12 Salto

Konmerk: Tmu054/Hj
 Bestand: Tmu054



 Geluidschermen en -wallen

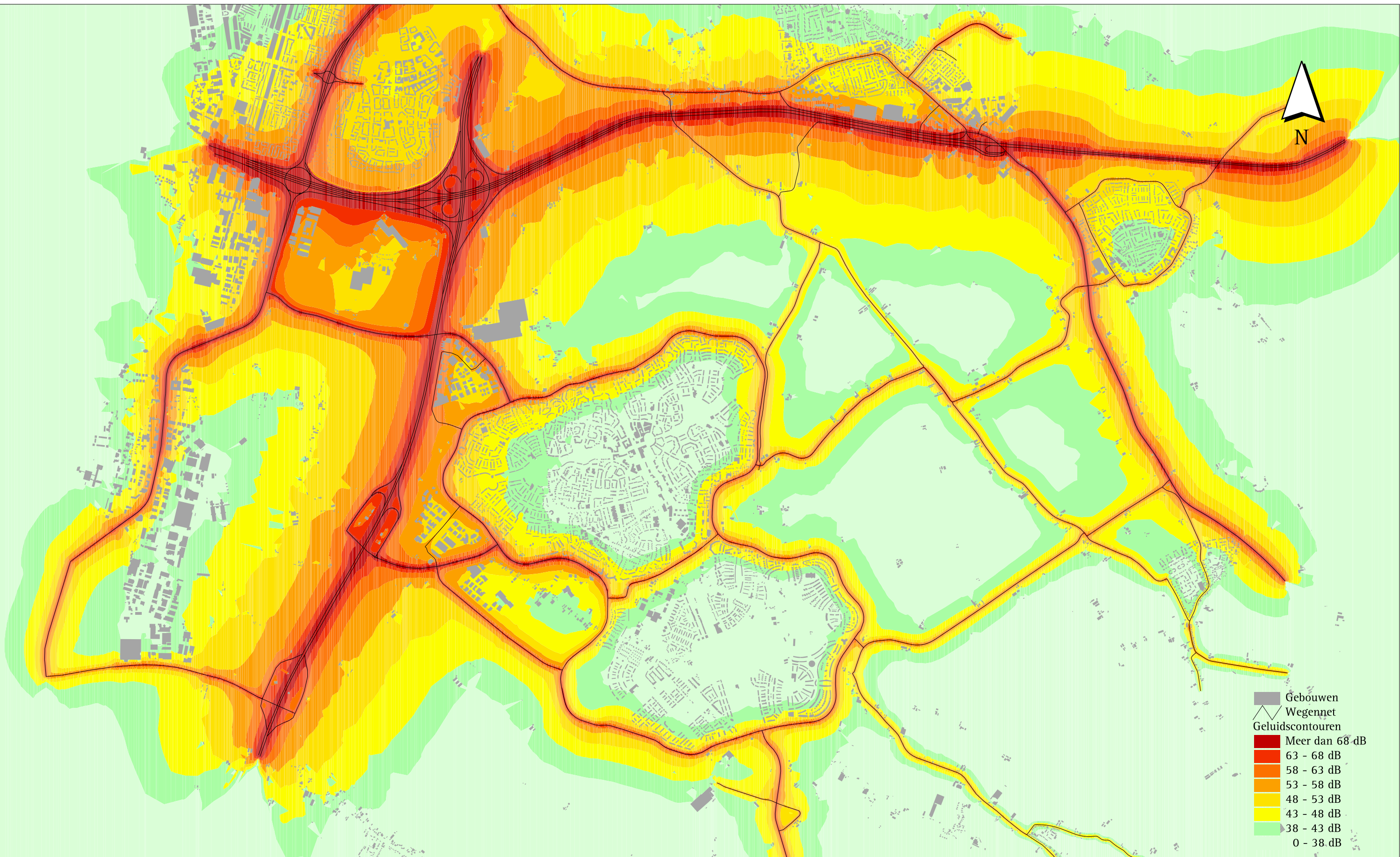
0 0.5 1 1.5 Kilometers



Ligging geluidschermen en - wallen

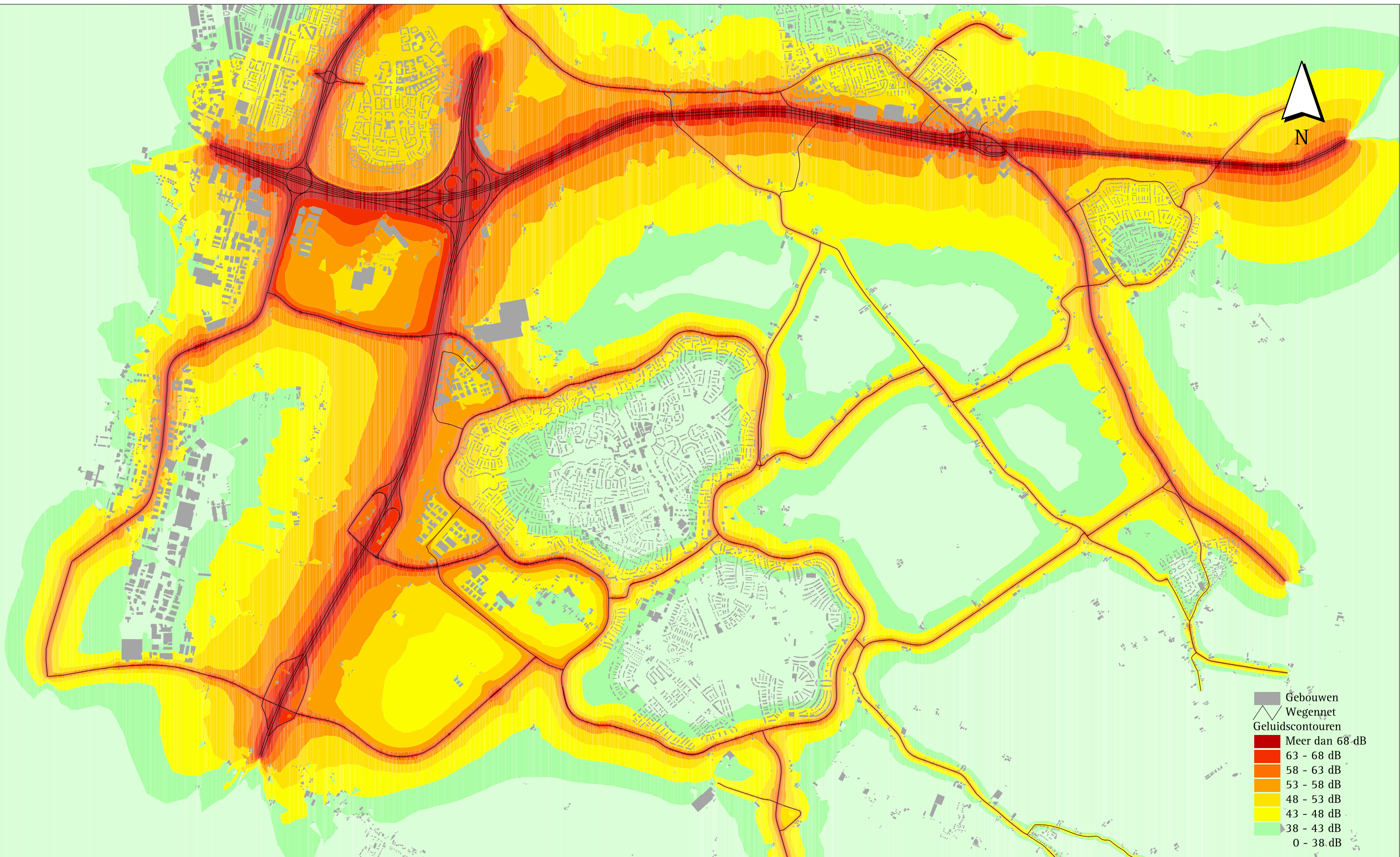
MER A12 Salto

Kennmerk: Tmu054/Hj
Bestand: Tmu054



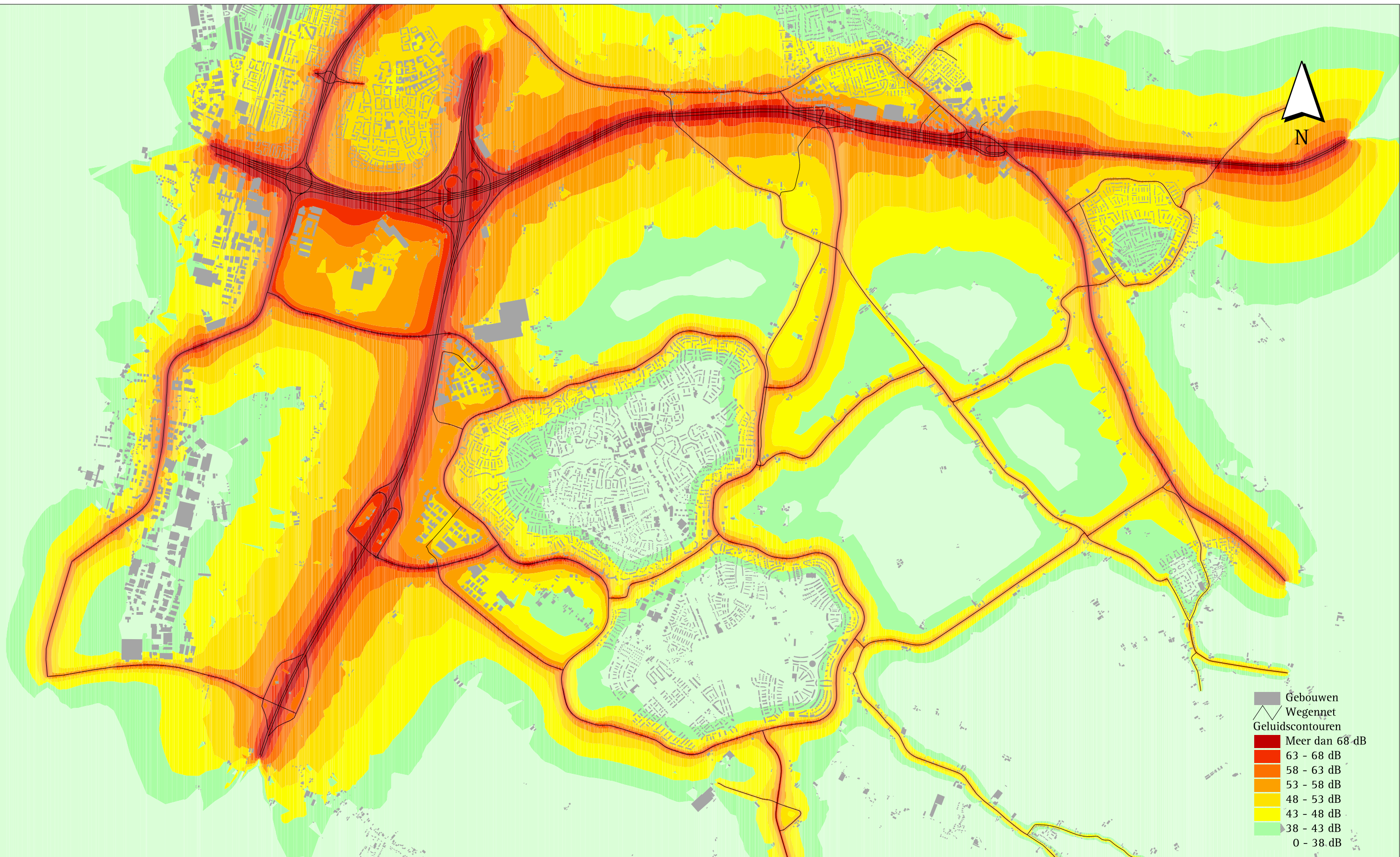
MER A12 Salto

Geluidscontouren (Lden) alternatief 0



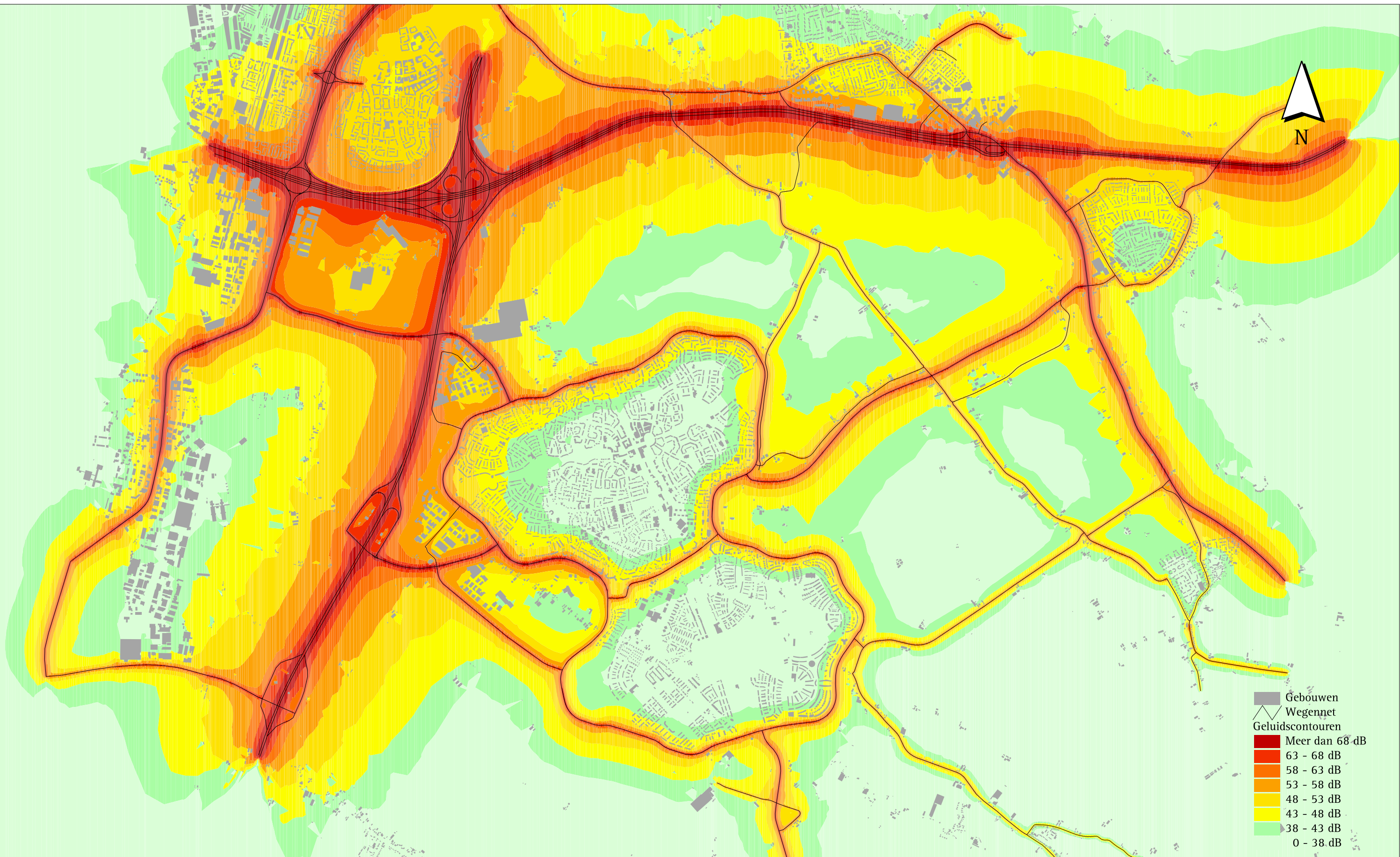
MER A12 Salto

Geluidscontouren (Lden) alternatief a1



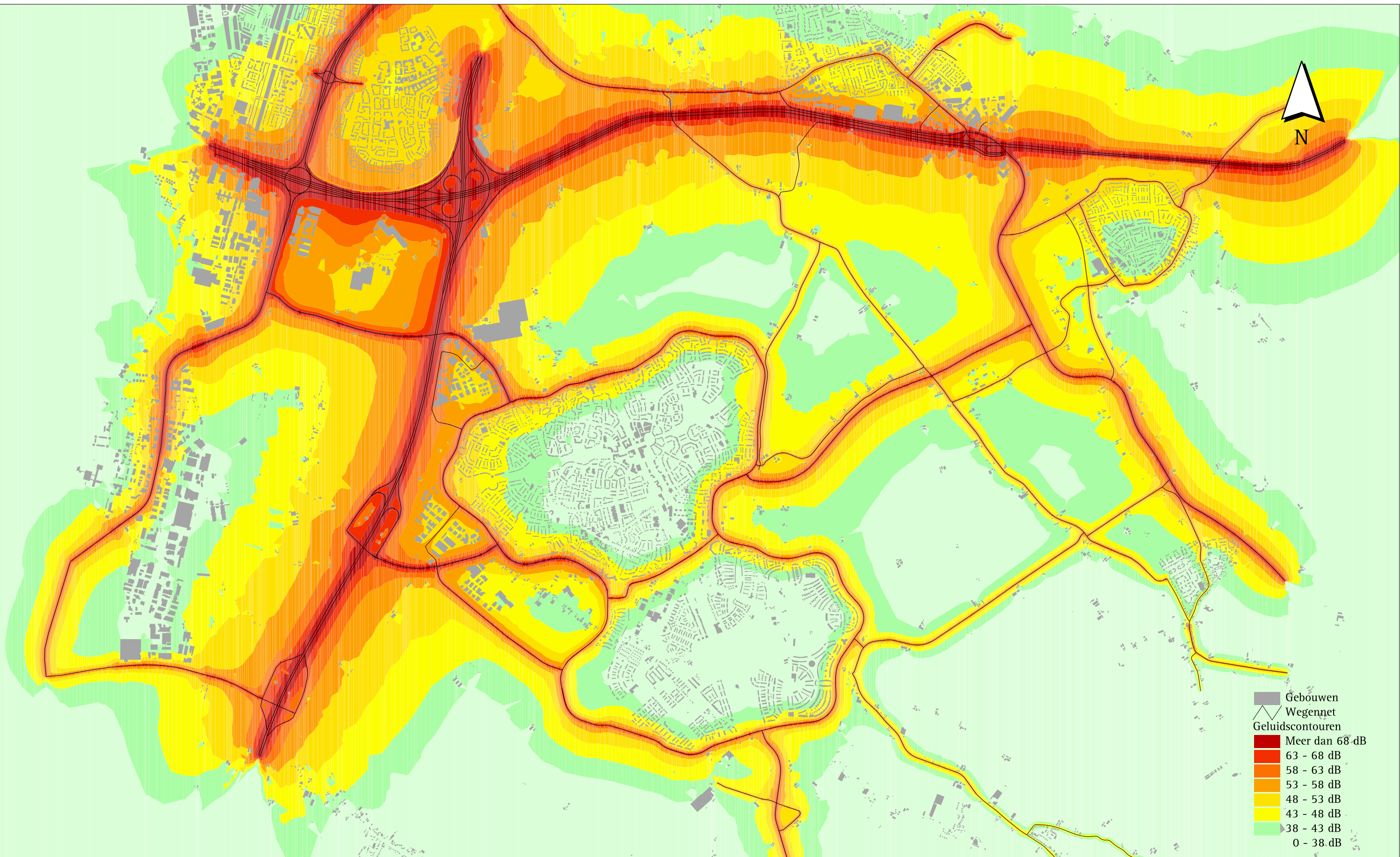
MER A12 Salto

Geluidscontouren (Lden) alternatief a2



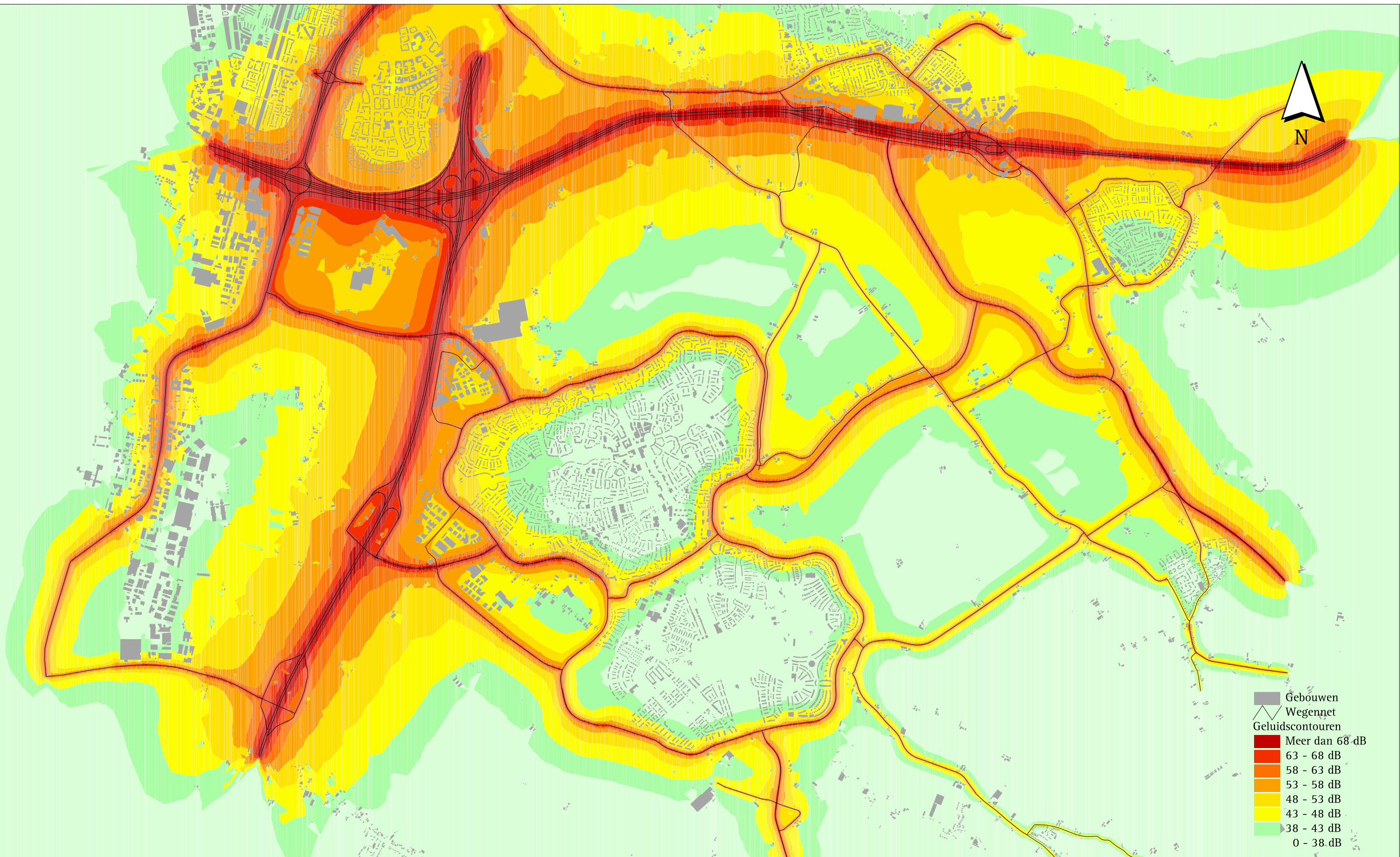
MER A12 Salto

Geluidscontouren (Lden) alternatief a3a



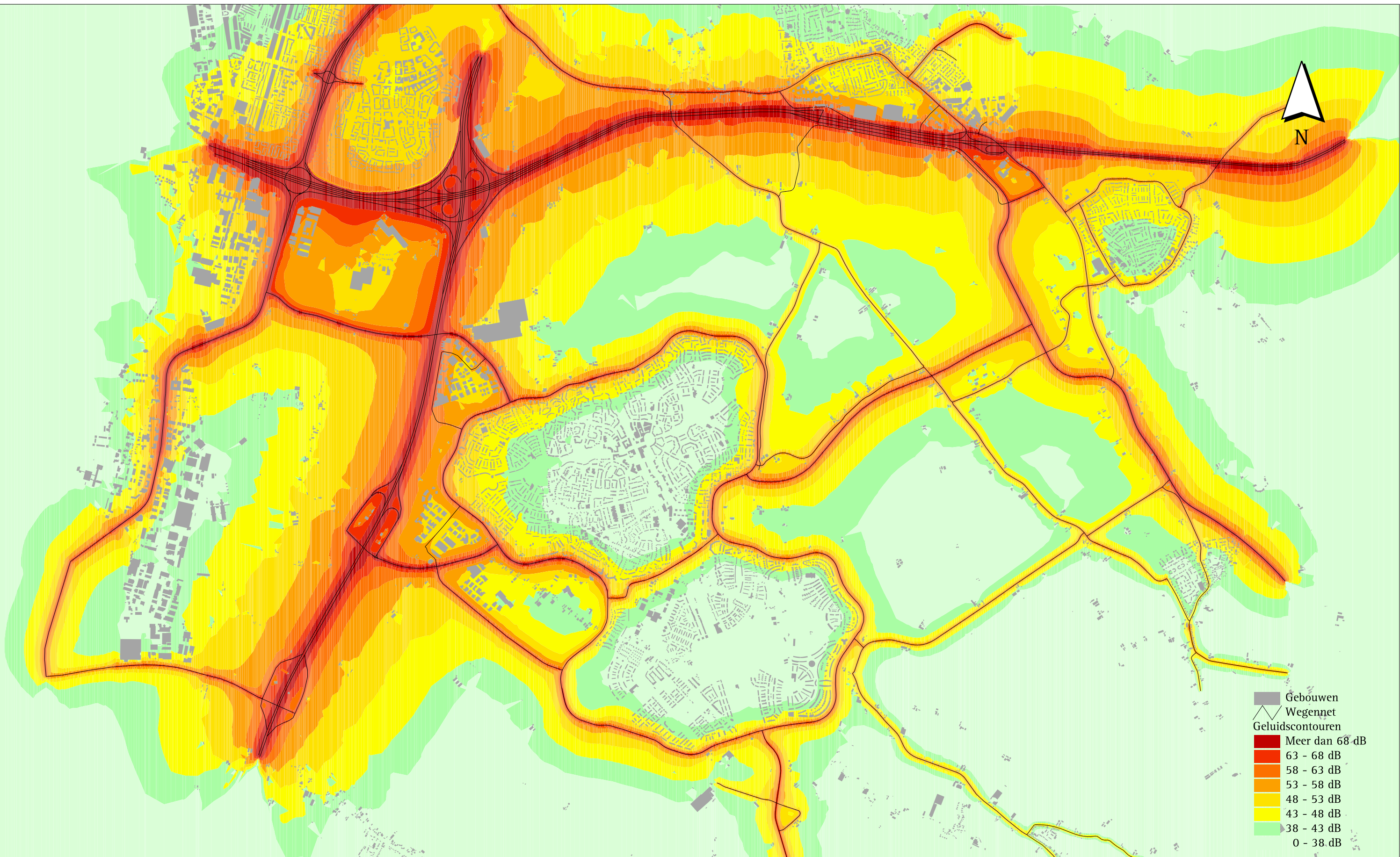
MER A12 Salto

Geluidscontouren (Lden) alternatief a3b



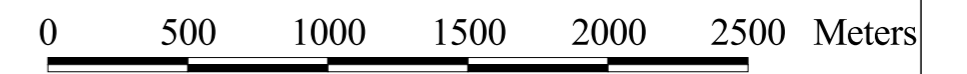
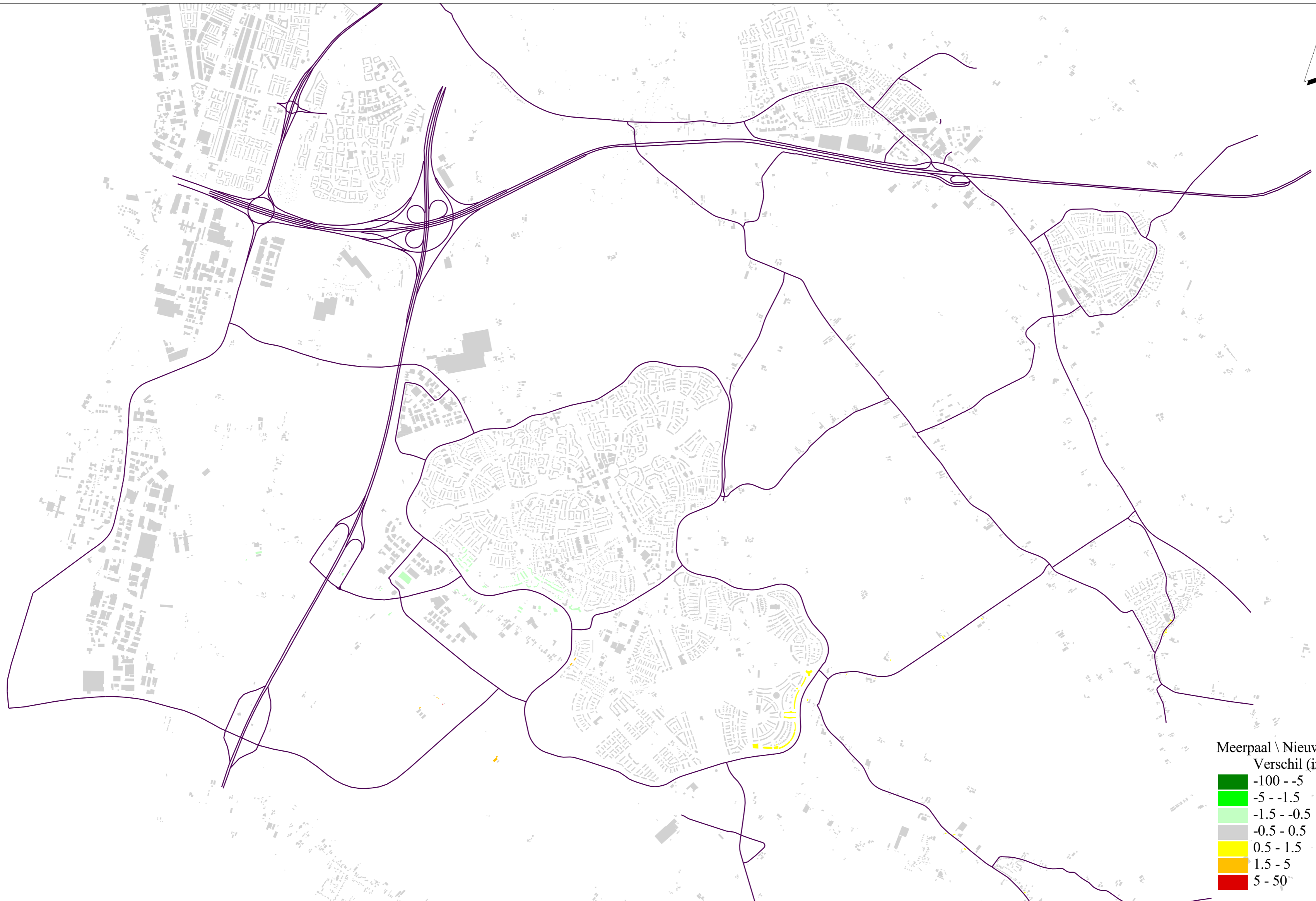
MER A12 Salto

Geluidscontouren (Lden) alternatief a4a



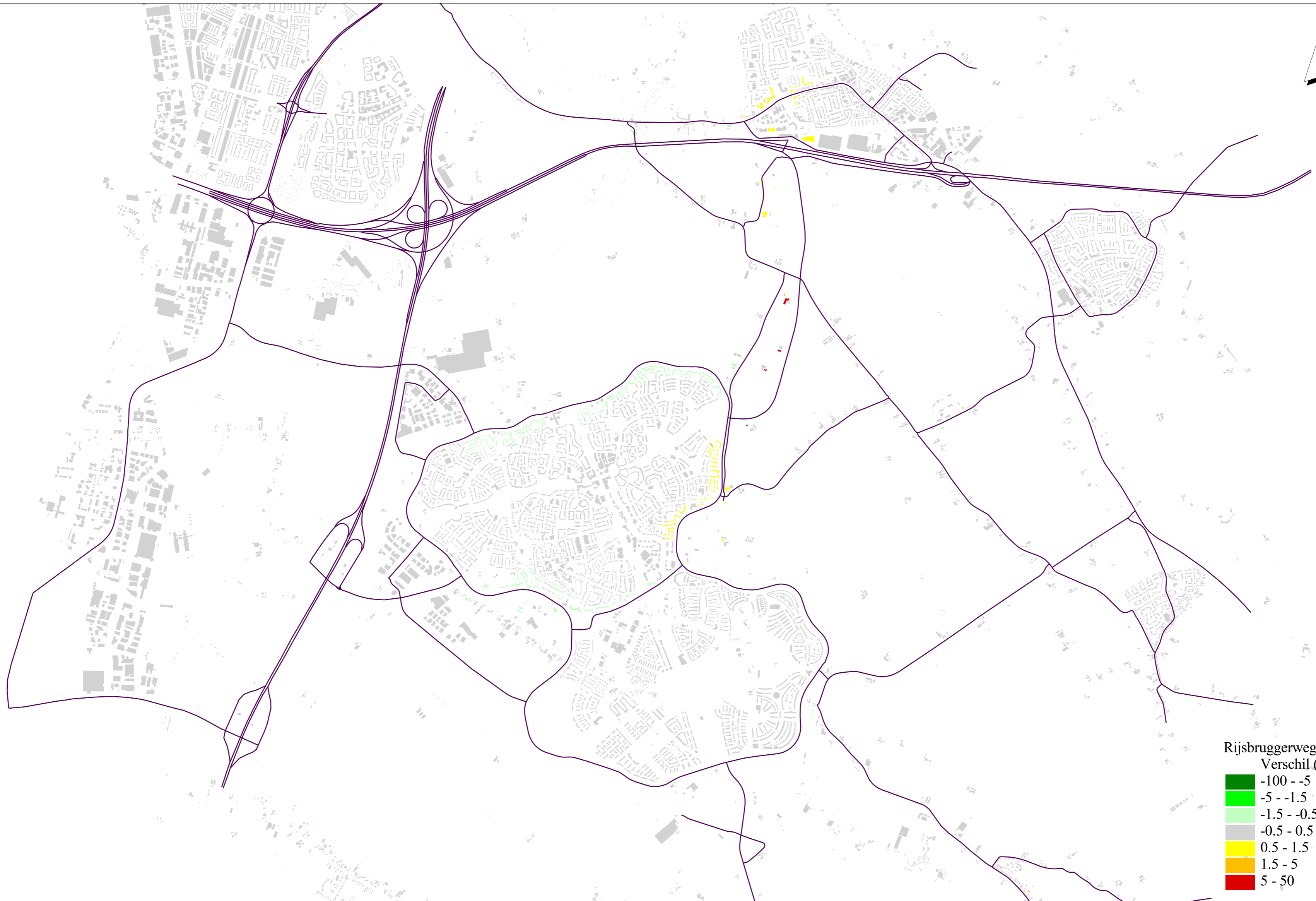
MER A12 Salto

Geluidscontouren (Lden) alternatief a4b



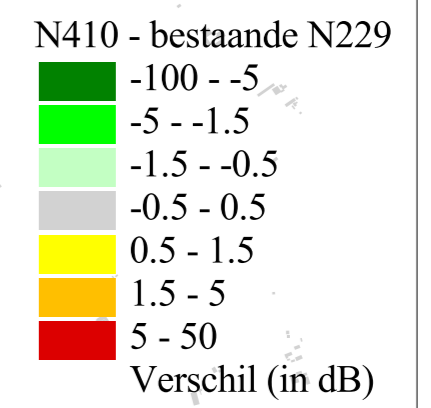
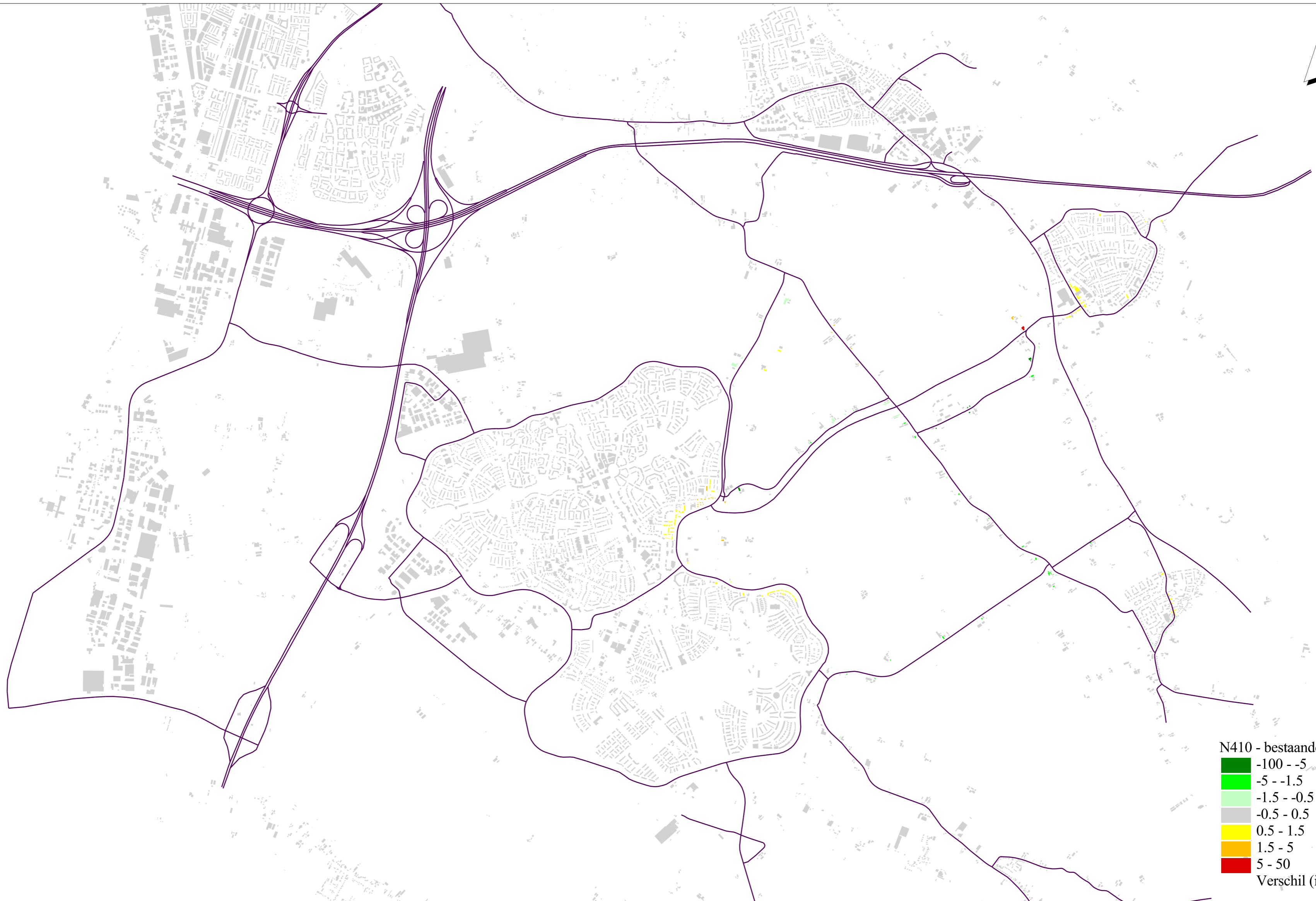
MER A12 Salto

Vergelijking geluidshinder Autonome situatie en Meerpaal \ Nieuwe brug



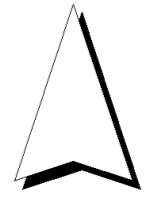
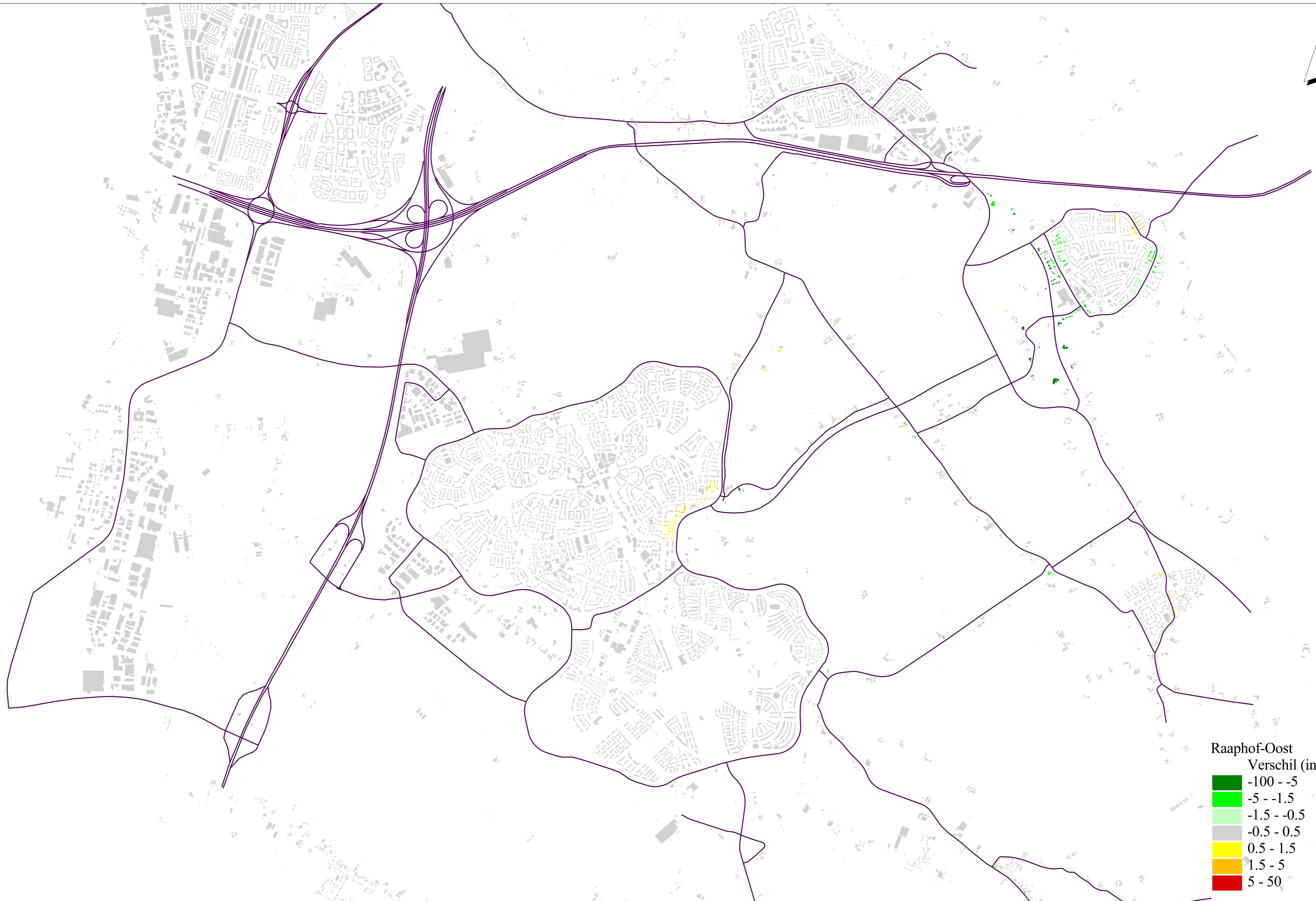
MER A12 Salto

Vergelijking geluidshinder Autonome situatie en Rijsbruggerweg



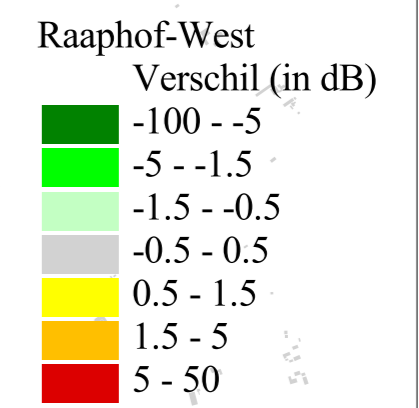
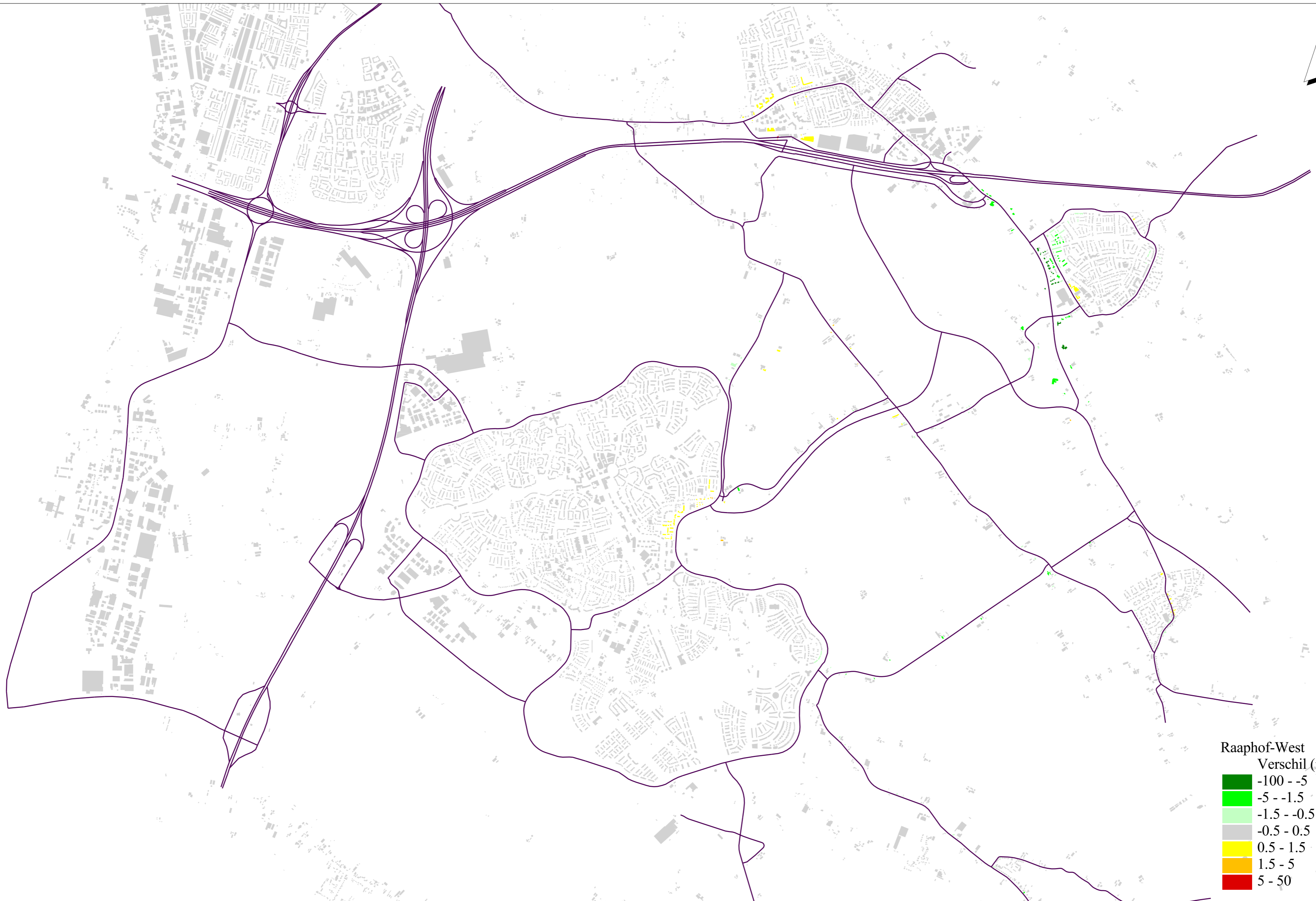
MER A12 Salto

Vergelijking geluidshinder Autonome situatie en N410 - bestaande N229



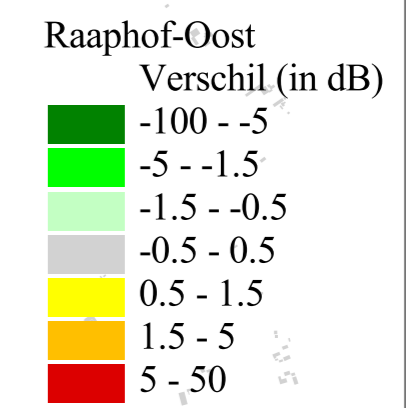
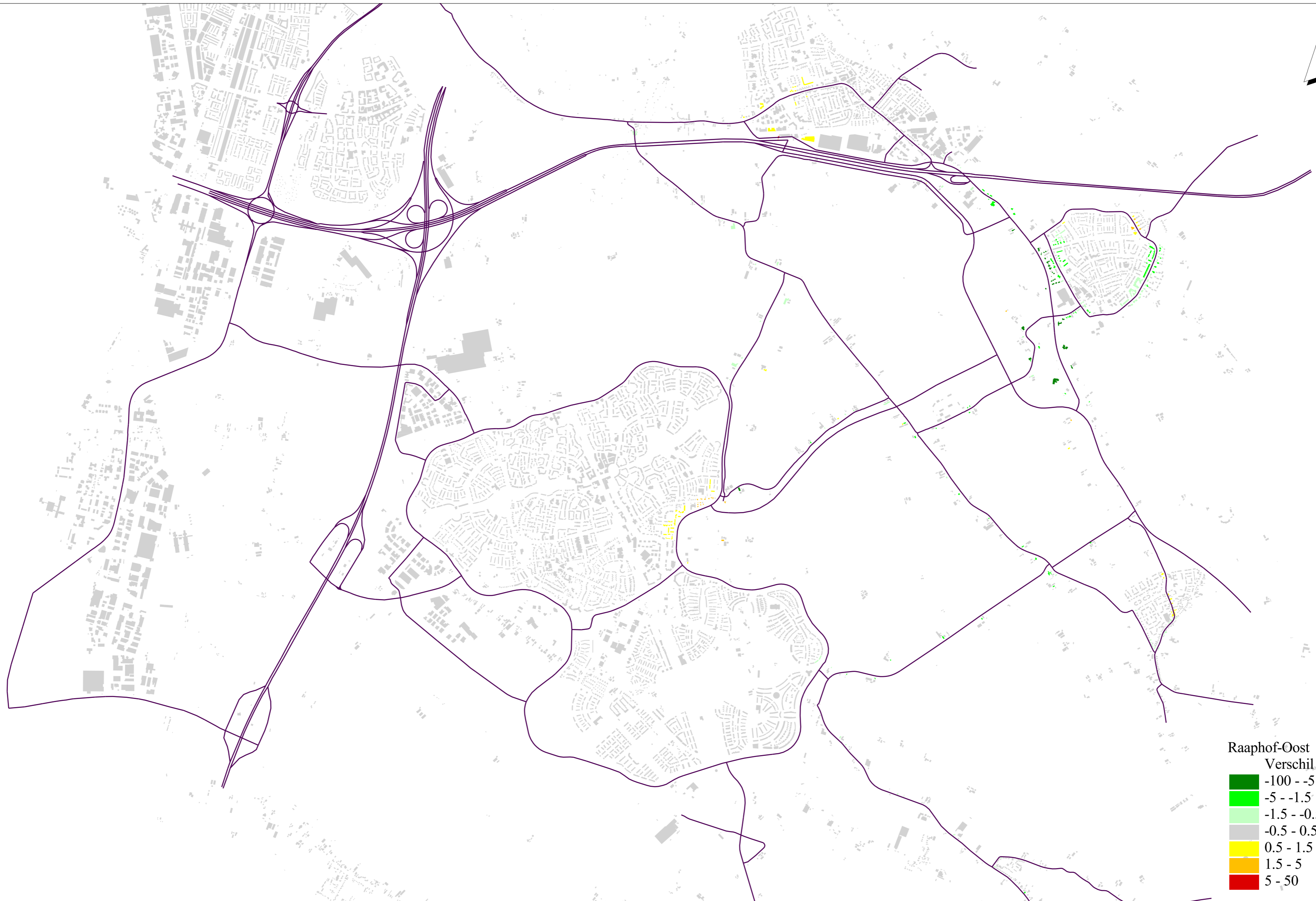
MER A12 Salto

Vergelijking geluidshinder Autonome situatie en N410 - omgelegde N229



MER A12 Salto

Vergelijking geluidshinder Autonome situatie en Raaphof West



MER A12 Salto

Vergelijking geluidshinder Autonome situatie en Raaphof Oost

Bijlage

9

Luchtkwaliteit



In deze bijlage wordt nader ingegaan op het beleidskader en de uitgangspunten die aan de berekeningen voor luchtkwaliteit ten grondslag liggen.

Beleidskader

Het Besluit luchtkwaliteit 2005 (Blk'05)

De belangrijkste wet- en regelgeving voor luchtkwaliteit is vastgelegd in het Besluit luchtkwaliteit 2005 (hierna te noemen: BLK 05). Het BLK05 is op 5 augustus 2005 in werking getreden, met voor artikel 7 een terugwerkende kracht tot 4 mei 2005. Met dit Besluit zijn de richtlijnen voor luchtkwaliteit van de Europese Unie geïmplementeerd in de Nederlandse wetgeving. In het BLK 05 zijn regels en grenswaarden opgenomen voor zwaveldioxide, stikstofdioxide (NO₂) en stikstofoxiden, zwevende deeltjes (PM₁₀), lood, koolmonoxide en benzeen. Voor NO₂ zijn voor de jaren 2006 tot en met 2010 plandrempels die dienen te worden gehanteerd bij de formele toetsing.

Meetregeling luchtkwaliteit 2005

Samen met het BLK 05 is een nieuwe meetregeling luchtkwaliteit in werking getreden, te weten de Meetregeling luchtkwaliteit 2005 (verder te noemen de Meetregeling). In deze meetregeling zijn regels opgenomen voor de wijze van meting en de frequentie hiervan voor luchtvervuilende stoffen, waaronder fijn stof. Daarnaast is een aftrek voor fijn stof vastgelegd voor het aandeel natuurlijke stoffen in de lucht, de zogenaamde zeezoutaftrek. In paragraaf 3.3 wordt hier nader op ingegaan.

Regeling saldering luchtkwaliteit

Op basis van artikel 7 lid 3 van het Blk'05 is het mogelijk om saldering van de luchtkwaliteit toe te passen bij de realisering van projecten. Bij deze saldering wordt onderscheid gemaakt tussen saldering vallende onder a of onder b van artikel 7 lid 3. Bij de saldering gaat het erom dat een verslechtering van de luchtkwaliteit boven de grenswaarde mogelijk wordt mits dit gecompenseerd wordt met een verbetering van de luchtkwaliteit (voor dezelfde stof) waarin de oude situatie de luchtkwaliteit de grenswaarde wordt overschreden. De verbetering moet gelijk aan of groter zijn dan de verslechtering zodat per saldo de luchtkwaliteit verbetert.

Het onderscheid 'onder a' of 'onder b' houdt in of de saldering mogelijk is door het nemen van één besluit ('onder a') of door het nemen van meerdere besluiten ('onder b'). Voor saldering 'onder b' geldt een uitgebreidere verantwoording dan voor de saldering 'onder a' (Handreiking Saldering luchtkwaliteit, VROM 2006).

Meet- en reken voorschrift bevoegdheden luchtkwaliteit

Het Meet- en reken voorschrift (Mrv) bevoegdheden luchtkwaliteit (gepubliceerd in de staatscourant van 3 november 2006) stelt eisen aan de wijze van meten en rekenen van de luchtkwaliteit. Het Mrv is met ingang van 27 november 2006 in werking getreden. In het Mrv wordt een drietal standaard rekenmethoden genoemd voor het berekenen van de luchtkwaliteit.

Wanneer welke methode gebruikt mag worden is afhankelijk van de situatie.

Daarnaast geeft het Mrv maximale afstanden tot de rand van de weg waarop de luchtkwaliteit bepaald moet worden. Voor stikstofdioxide is dit 5 meter en voor fijn stof is dit 10 meter, tenzij de gevel dichterbij de weg is gesitueerd.

Toekomstige ontwikkelingen

Momenteel werkt het Rijk aan een herziening van de huidige wet en regelgeving met betrekking tot de luchtkwaliteit. Kern van de nieuwe Wet luchtkwaliteit is het Nationaal Samenwerkingsprogramma Luchtkwaliteit (NSL). In gebieden waar de normen voor luchtkwaliteit niet worden gehaald (zogenoemde overschrijdingsgebieden) gaan overheden in gebiedsgerichte programma's de luchtkwaliteit verbeteren. De hierbij gehanteerde aanpak is dat de positieve en negatieve effecten van grote ontwikkelingen binnen het gebied tegen elkaar af worden gewogen waarbij het effect op de luchtkwaliteit per saldo binnen het gebied moet verbeteren.

Uitgangspunten

Beschrijving situatie

Locatie

Het plangebied is gelegen rondom de kern van Houten. Voor het aspect luchtkwaliteit zijn de relevante wegvakken waarbij waarneembare effecten zichtbaar zijn op de concentraties in het studiegebied opgenomen.

Relevante wegen

Voor deze m.e.r. procedure voor het aspect lucht zijn de relevante wegen de A12, A27, de hoofdwegen in Houten (De Staart, Rondweg, Utrechtseweg, N229) en de nieuwe ontsluitingen in het gebied. Dit zijn de wegen waar het verkeer van en naar het plangebied naar verwachting gebruik van zal maken en waarop de intensiteit mogelijk toeneemt als gevolg van de ontwikkeling. De relevante wegen zijn weergegeven in figuur b8.1



Figuur b9.1 Plangebied

Relevante onderzoeksjaren

Voor de bijdrage van het verkeer zijn de verkeersgegevens ontleend aan VRU-model versie 1.4. Dit model heeft het jaar 1998 als basis en het jaar 2015 als prognosejaar. Deze intensiteiten van 2015 vormen de basis voor dit onderzoek naar de luchtkwaliteit. De berekeningen zijn uitgevoerd op basis van weekdaggemiddelden verkeersintensiteit.

In onderzoeken naar de luchtkwaliteit dienen minimaal de huidige situatie en het eindbeeld van het beoogde plan te worden beschouwd (2011).

Voor de berekeningen van de luchtkwaliteit voor het jaar 2011 is voor alle varianten uitgegaan van de verkeersintensiteiten voor 2015 (eindbeeld/situatie). Dit betekent dat de 2011-situaties feitelijk een 'worst case'-scenario betreft, aangezien de verkeersintensiteiten in 2011 in de praktijk lager zullen zijn dan waarvan in de berekeningen wordt uitgegaan.

Autonome situatie versus plansituatie

Daarnaast zijn voor het eindbeeld 2011 de volgende varianten bestudeerd.

Autonome situatie 2011:

- Variant 1: Meerpaal /Nieuwe brug
- Variant 2: Rijsbruggerweg
- Variant 3a: Raaphof west
- Variant 3b: Raaphof oost
- Variant 4a: N410 - bestaande N229
- Variant 4b: N410 - omgelegde N229

Met het verkeersmodel is de autonome situatie met vaststaand beleid geschat. In de autonome situatie zijn de ruimtelijke en infrastructurele ontwikkelingen opgenomen die zijn vastgesteld voor 1 oktober 2006. De ontwikkelingen zijn overeenkomstig aan de ontwikkelingen die zijn opgenomen in het VRU 1.4 model met hierop als aanvulling dat alle ZSM fase 1 maatregelen op het rijkswegennet zijn uitgevoerd. ZSM fase 2 is niet opgenomen in de autonome situatie.

Model

Gezien de profielen van de verschillende wegen waarvoor de luchtkwaliteit berekend moet worden moet volgens het MRV gebruik worden gemaakt van standaardmethode 1 en 2.

Het CAR II versie 6.0 voldoet aan de eisen van standaardmethode 1 en is dan ook gebruikt voor het onderliggend wegennet in dit onderzoek.

Met het TNO-model PluimSnelweg zijn de effecten op de A12 en A27 inzichtelijk gemaakt. Het TNO-model Pluimsnelweg voldoet aan de eisen van een standaardrekenmethode 2.

CAR II versie 6.0

Voor het berekenen van de luchtkwaliteit en de effecten daarop is gerekend met het model CAR II versie 6.0 (CAR staat voor Calculation of Air Pollution from Road traffic). Voor de huidige situatie van het onderliggend wegennet is gebruik gemaakt van het CAR-II model versie 5.1. Met deze verspreidingsmodellen is het mogelijk een prognose te maken van luchtverontreinigende stoffen langs wegen. CAR II geeft een prognose voor stikstofdioxide (NO₂), fijn stof (PM₁₀), benzeen, zwaveldioxide (SO₂) en koolmonoxide (CO).

Landelijk komen nauwelijks overschrijdingen van de grenswaarden voor benzeen, zwaveldioxide en koolmonoxide voor. De concentratie van lood in de lucht wordt niet berekend. Hierover staat het volgende in het Besluit luchtkwaliteit 2005:



'De luchtkwaliteit in Nederland is zodanig dat nu en in de toekomst geen overschrijdingen verwacht worden van de grenswaarden voor lood. Het in acht nemen van de grenswaarden bij de uitoefening van voor deze stoffen relevante bevoegdheden betekent dat in dit geval niet van overheden gevraagd kan worden om bij iedere uitoefening van deze bevoegdheden de consequenties voor de luchtkwaliteit voor lood in kaart te brengen en aan de grenswaarden te toetsen. Een dergelijke handelswijze is gezien de huidige toestand van de luchtkwaliteit weinig zinvol en leidt slechts tot onnodige werklast van de overheden.'

Bovenstaande heeft ertoe geleid dat lood niet is opgenomen in CAR II en blijft daarom in dit onderzoek buiten beschouwing.

CAR II berekent de immissieconcentratie voor de aangegeven stoffen op een in te geven afstand van de weg. Voor de te onderscheiden componenten bevat het model een standaard achtergrondconcentratie. Deze achtergrondconcentratie is voor de afgelopen jaren gebaseerd op metingen van het RIVM. Voor de toekomstige situatie is deze gebaseerd op aannames, waaronder het schoner worden van het verkeer, economische en mobiliteitsgroei, gemaakt door het RIVM (Handleiding CAR II, versie 6.0, TNO, 2007). Zoals eerder aangegeven zijn nieuwe emissiefactoren, achtergrondconcentraties en meteorologische gegevens van het Rijk inmiddels verwerkt in CAR II 6.0.

Met behulp van de verkeersmilieukaart van Houten het onderliggend wegennet de luchtkwaliteit bestudeerd met het CAR-II model versie 5.1.

Pluim Snelweg

Voor niet stedelijke wegen, zoals de autosnelwegen A12 en A27, is het CAR-II model niet geschikt. Voor deze complexe situaties is gebruik gemaakt van het Pluim Snelwegmodel van TNO, versie 1.2 (uit het jaar 2007)

De resultaten van de berekeningen met PLUIM Snelweg bestaan uit een geografisch grid (puntenwolk). Elke gridcel heeft een grootte van 10 x 10 m, waarvoor de representatieve luchtkwaliteit wordt berekend.

Zeezoutcorrectie

In artikel 5, eerste lid van het Besluit luchtkwaliteit 2005 wordt aangegeven, dat zwevende deeltjes (PM10), die zich van nature in de lucht bevinden buiten beschouwing kunnen worden gelaten. Dit wordt de zeezoutaf trek genoemd. De meetregeling gaat nader op deze af trek in.

In de meetregeling wordt per gemeente een af trek voor de jaargemiddelde concentratie fijn stof gegeven. Voor de gemeenten Bunnik en Houten bedraagt deze correctie $4 \mu\text{g}/\text{m}^3$. Voor de gemeente Utrecht bedraagt de correctie $5 \mu\text{g}/\text{m}^3$. Voor het aantal overschrijdingen van de 24-uurs gemiddelde grenswaarde fijn stof is bepaald dat deze in heel Nederland met 6 dagen verminderd mag worden.

Invoergegevens

Verkeersintensiteit

Bij dit onderzoek is uitgegaan van de verkeersintensiteiten zoals deze voor het jaar 2015 zijn geprognosticeerd.

Naast de invoer van de etmaalintensiteit is ook een onderverdeling gemaakt in lichte, middelzware en zware motorvoertuigen. In de voertuigintensiteiten zijn geen gegevens opgenomen betreffende de fractie autobus bewegingen. De fractie autobus is opgenomen in de fractie middel zwaar verkeer. In het studiegebied wordt gewerkt met standaard voertuigverdelingen. De voertuigverdeling per standaard voor het studiegebied is weergegeven in tabel b7.1.

Tabel b9.1 Voertuigverdeling per standaard

Naam	% licht	% mv	% zw
A12	89,94	4,45	5,59
A27	86,52	4,51	8,97
N229	92,18	5,16	2,63
N408	83,59	9,22	7,21
N409	89,49	6,83	3,64
N410	89,49	6,83	3,64
N411	95,13	4,79	0,05
Htn_Stadsontsluitingsweg	94,38	3,98	1,67
Htn_Wijkontsluitingsweg	97,24	1,84	0,92
Htn_Buurtontsluitingsweg	92,53	5,52	1,95
Htn_Bubeko80	88,54	7,26	4,21
Htn_Bubeko60	90,19	6,27	3,54
Nwg_Stadsontsluitingsweg	92,87	4,12	3,00
Nwg_Wijkontsluitingsweg	90,43	6,76	2,81
Nwg_Buurtontsluitingsweg	91,70	4,73	3,57
Nwg_Bubeko80	96,65	2,73	0,62
Nwg_Bubeko60	96,65	2,73	0,62
Utt_Stadsautoweg	85,86	6,69	7,46
Utt_Wijkontsluitingsweg	90,00	8,00	2,00

licht = lichtverkeer

mv = middelzwaar verkeer

zv = zwaar verkeer

Coördinaten

In CAR II zit een database met achtergrondconcentraties per gridcel afkomstig van metingen van het RIVM. Om de achtergrondconcentratie te bepalen voor de verschillende te onderzoeken wegen worden de X- en Y-coördinaten (Rijksdriehoeksmeting) ingevoerd. Het plangebied wordt begrensd door de Rijksdriehoekskoördinaten linksonder (136.294 ; 445.992) en rechtsboven (146.213 ; 452.271).

De achtergrondconcentraties bedragen in het studiegebied in 2011 rond de 22 µg/m³ voor stikstofdioxide en 21 µg/m³ voor fijn stof.

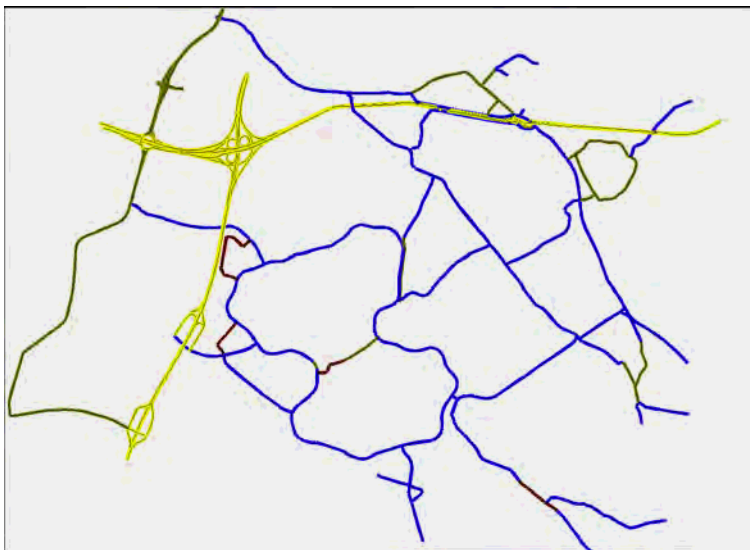
Parkeerbewegingen

Het aantal parkeerbewegingen per dag over een afstand van 100 meter; dit is alleen van belang voor de berekening van benzeenconcentraties. In Nederland worden de grenswaarden voor benzeen alleen bij hoge uitzondering overschreden. Het aantal parkeerbewegingen wordt bij de berekening van de luchtkwaliteit dan ook alleen meegenomen als hier directe aanleiding voor is, bijvoorbeeld in het geval van een grote parkeergarage. Daarnaast vinden er aan de voor dit onderzoek relevante wegen geen parkeerbewegingen plaats.

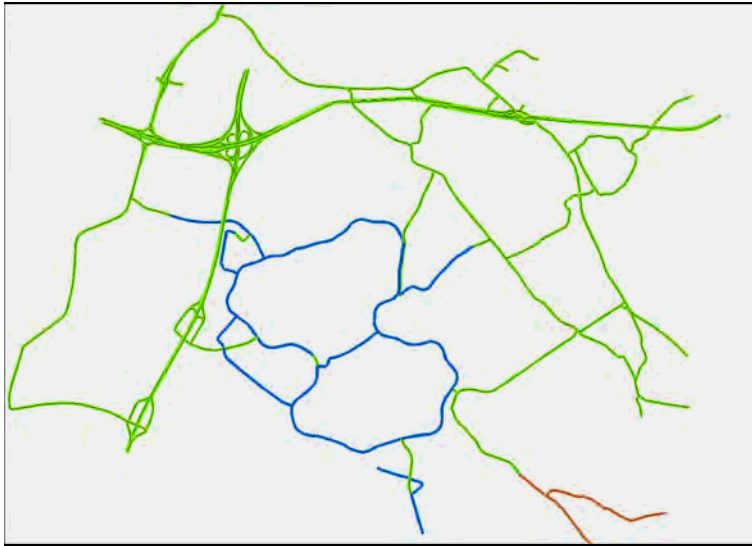
Omgevingskenmerken

De omgevingskenmerken zijn afkomstig uit de Verkeersmilieukaart (VMK) van de gemeente Houten.

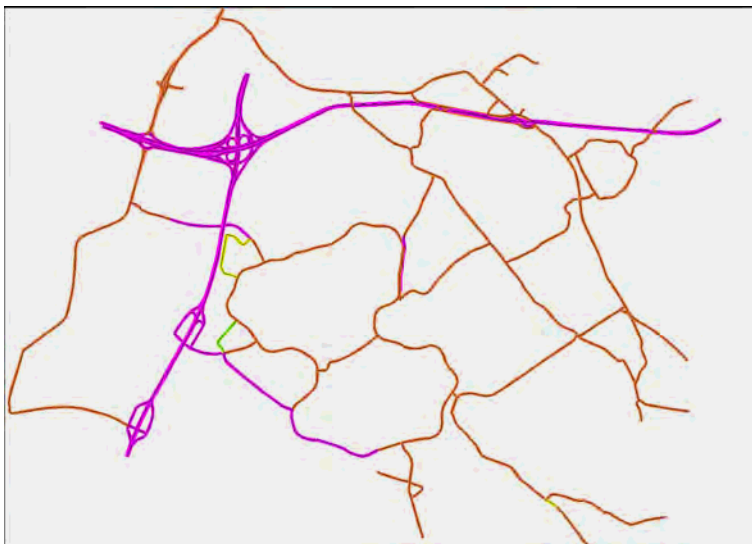
In figuren b8.2 tot en met b8.4 wordt een inzicht gegeven in de omgevingskenmerken (snelheidstype, bomenfactor en wegtype) in het studiegebied.



Figuur b9.2 Snelheidstype



Figuur b9.3 Bomenfactor



Figuur b9.4 Wegtype



Afstand tot wegas

Dit betreft de afstand van de wegas tot aan het punt waarvoor de luchtkwaliteit berekend wordt. De berekeningen zijn op alle relevante wegvakken uitgevoerd op de afstanden zoals die zijn opgenomen in het MRV en in de VMK.

Meteo-condities

Als de berekeningen gelden voor een toekomstig jaar kan men kiezen uit meerjarige meteo en ongunstige meteo. Voor de jaren 2011 is gekozen voor meerjarig meteo. Dit is de gemiddelde meteo-conditie over een periode van 10 jaar.

Bijlage

10

Gevoeligheidsanalyse MMA

Relatieve voorkeursvolgorde

Om te bepalen welke variant de beste basis biedt voor het MMA is een gevoeligheidsanalyse uitgevoerd aan de hand van de waardering van de varianten.

Variante 4a scoort, kijkend naar de plussen en minnen, op de meeste aspecten het best. Het verschil met varianten 1 en 2 is echter klein, bovendien tellen kleine verschillen niet zo zwaar mee als grotere verschillen. Overigens is variant 4a de enige variant die voor geen enkel criterium -- scoort.

Poging tot kwantificeren

Een andere manier om zonder weging tot een voorkeursvolgorde te komen, is door de gegeven waarderingen te kwantificeren.

-- = -2 punten

- = -1 punt

-/0 = -0,5 punt

0 = 0 punten

0/+ = + 0,5 punt

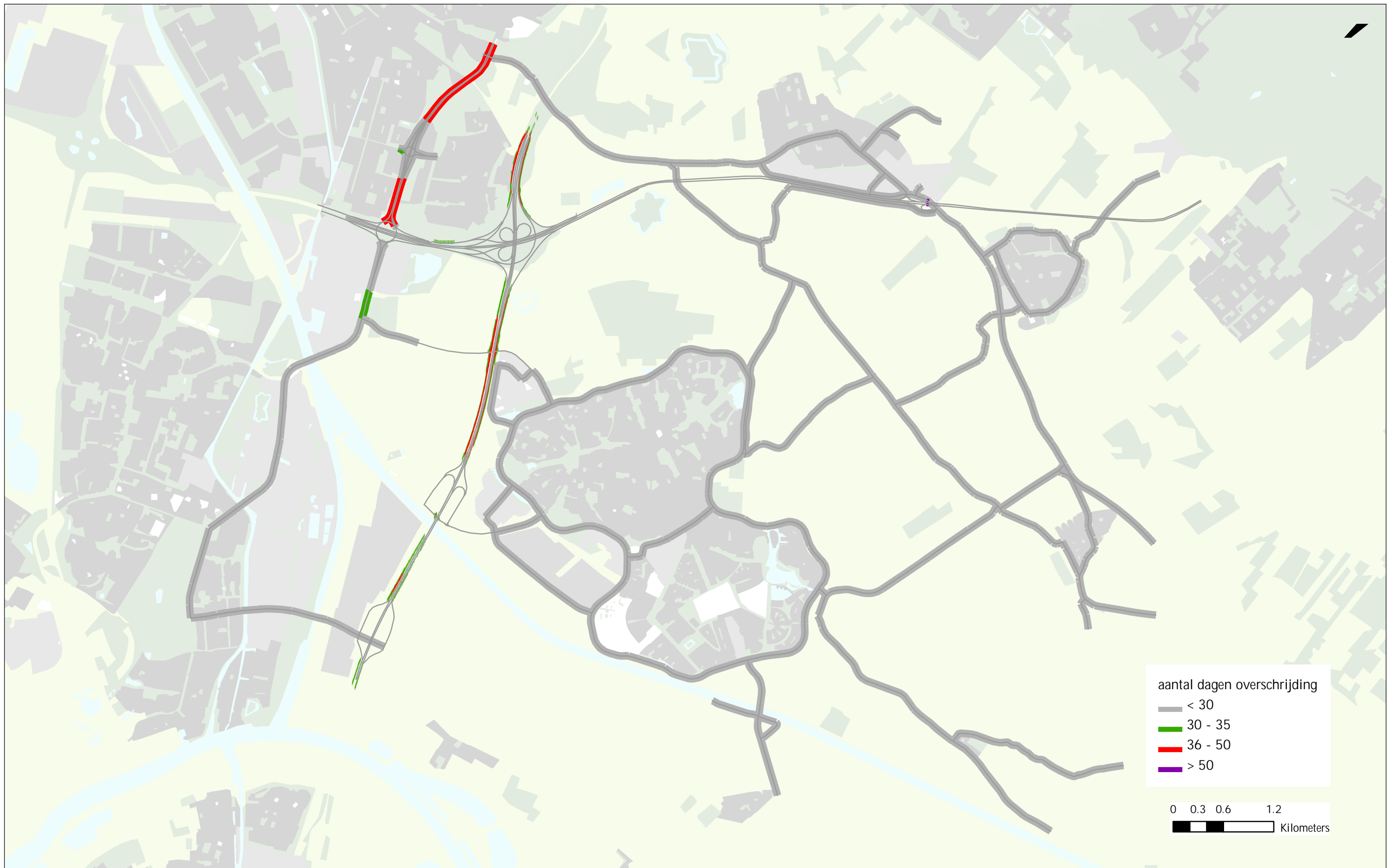
+ = 1 punt

++ = 2 punten

Dit leidt tot de volgende score:

Variante	- score	+score	totaal
1 Meerpaal / nieuwe brug	- 11,5	+ 0,5	- 11
2 Rijsbruggerweg	- 11,5	+ 0,5	- 11
3a Raaphof West	- 16,5	+ 0,5	- 16
3b Raaphof Oost	- 16,5	+ 0,5	- 16
4a N410 - best. N229	-9,5	+ 0,5	- 9
4b N410 - nieuwe N229	- 16	+ 0,5	- 15,5

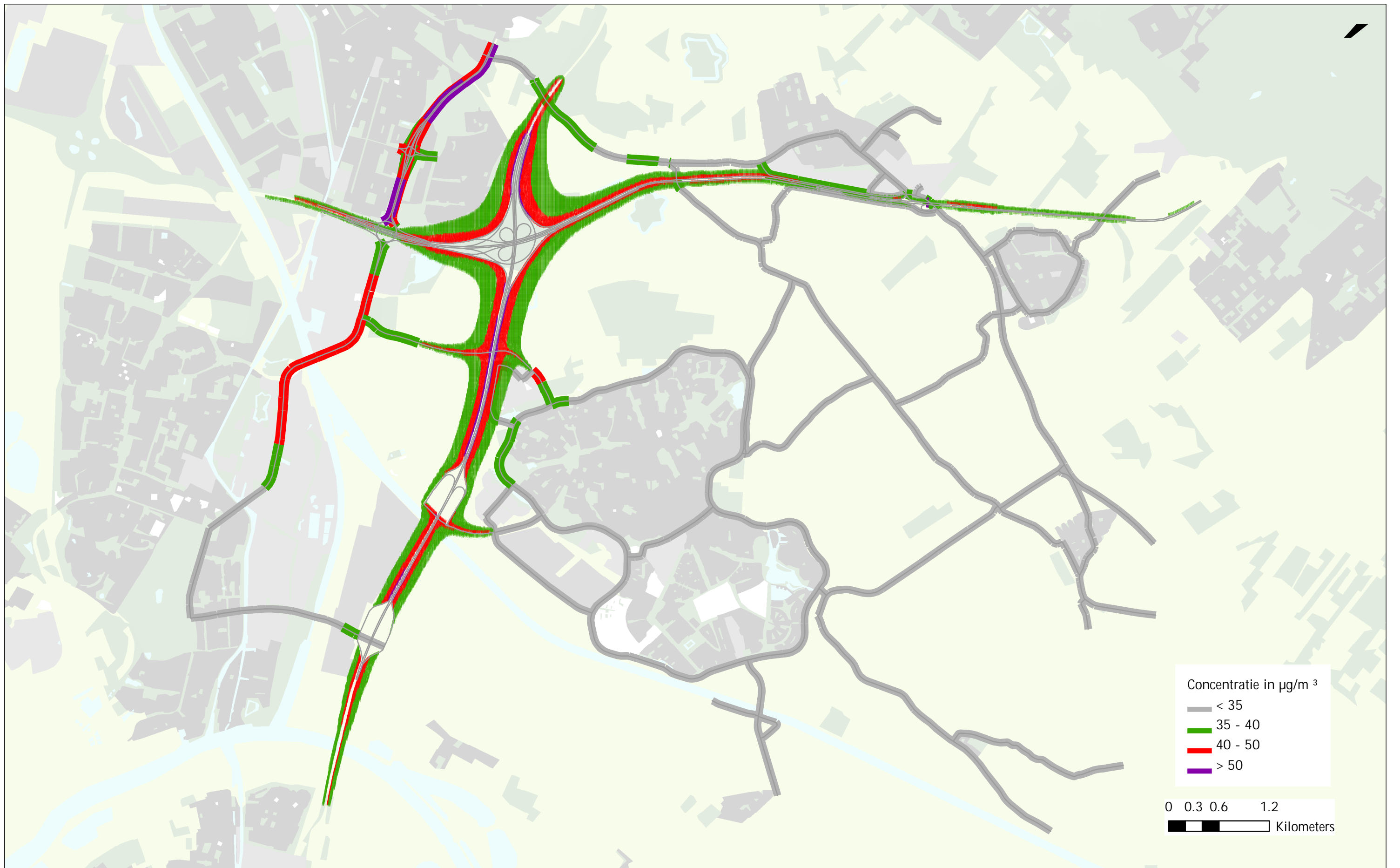
Deze analyse geeft dezelfde uitkomsten als de relatieve voorkeursvolgorde: variante 4a scoort het beste, gevolgd door 1 en 2.



Overschrijdingsdagen grenswaarde daggemiddelde PM10

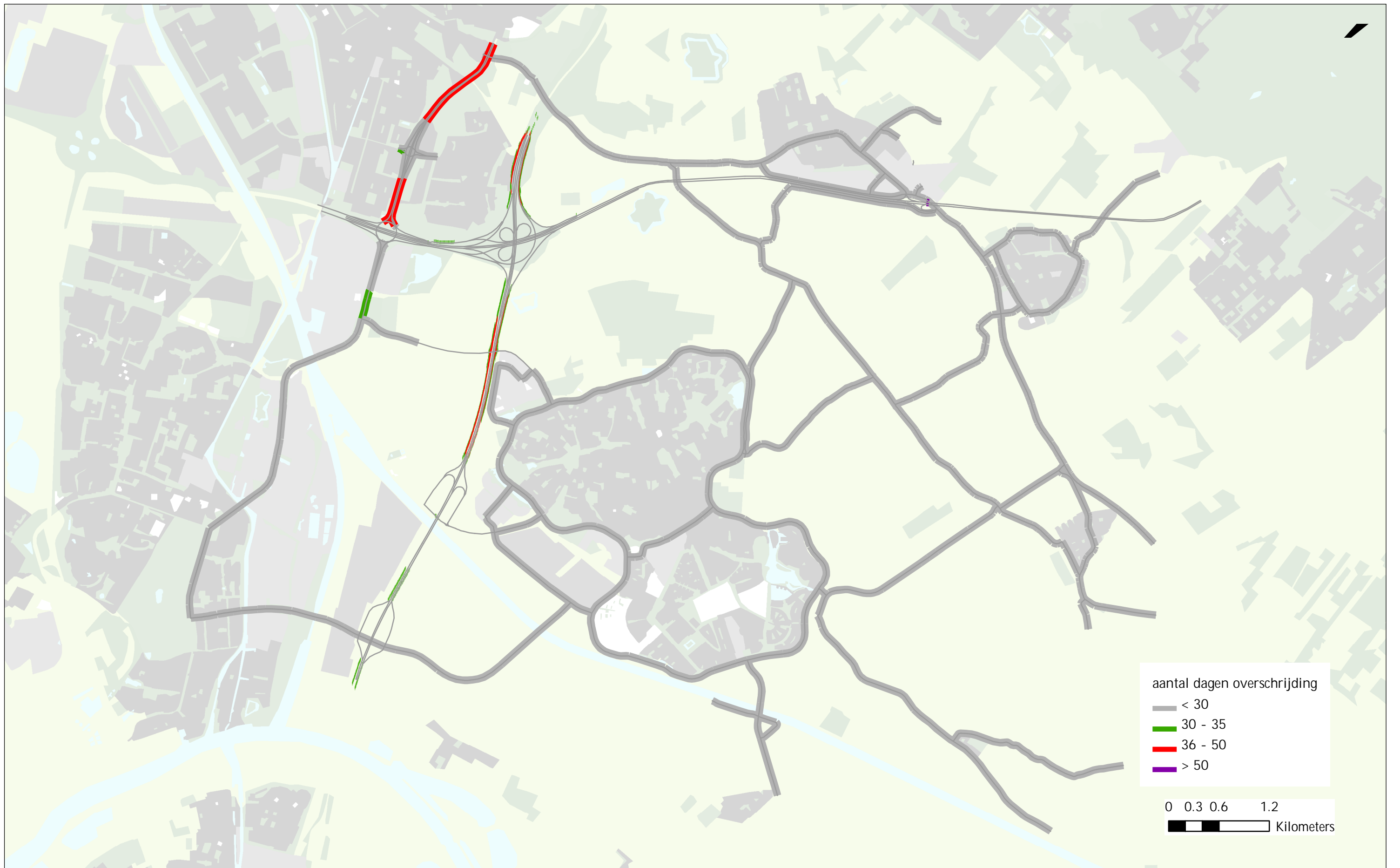
MER A12 Salto, nulalternatief 2011

Kenmerk: Tmu054/Bkf
 Bestand: /Tmu054/alt0PM10dag.mxd
 Ondergrond: © 2004 Andes VSP Eindhoven



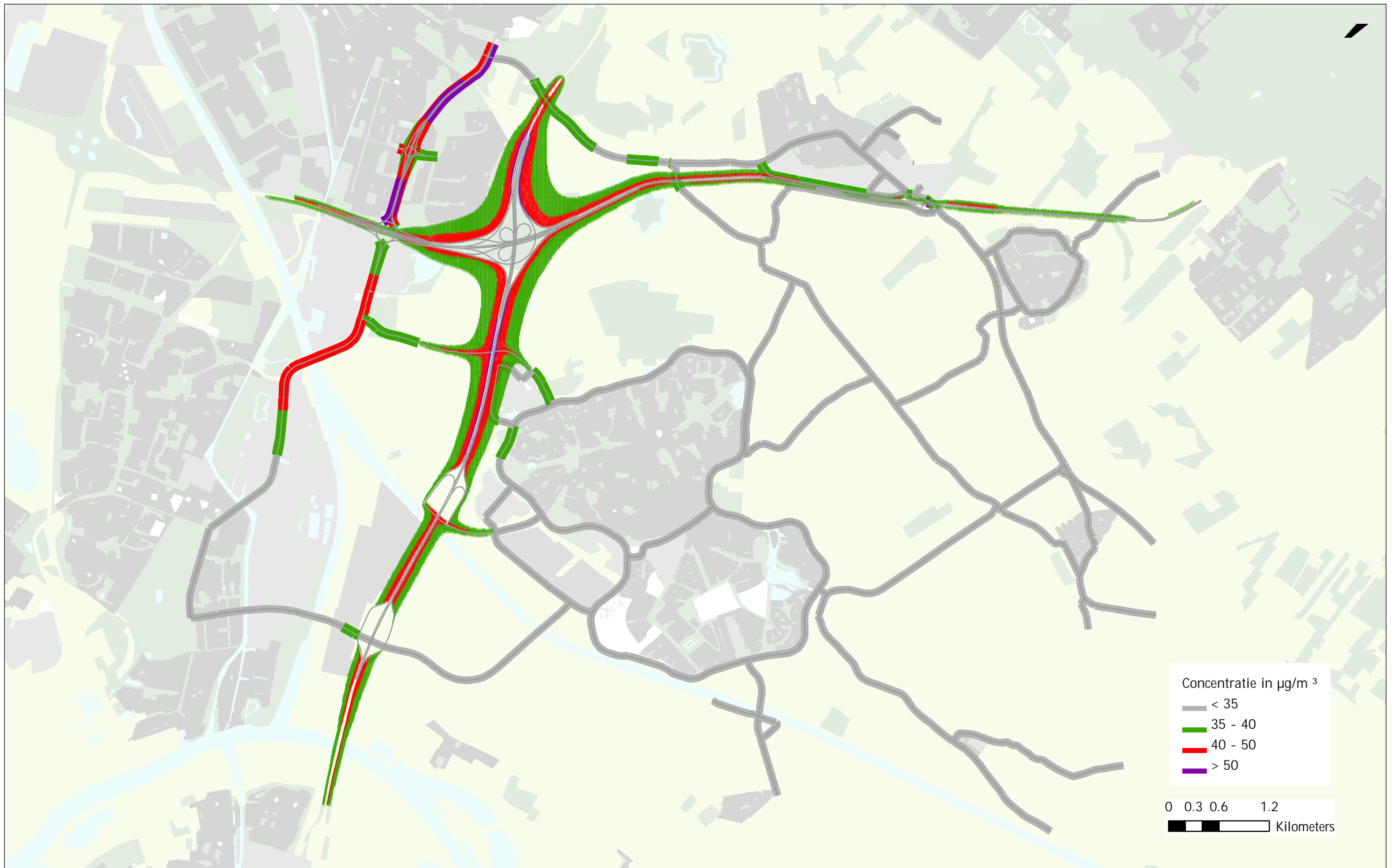
Jaargemiddelde concentratie NO₂
MER A12 Salto, nulalternatief 2011

Kenmerk: Tmu054/Bkf
Bestand: /Tmu054/alt0NO2.mxd
Ondergrond: © 2004 Andes VSP Eindhoven



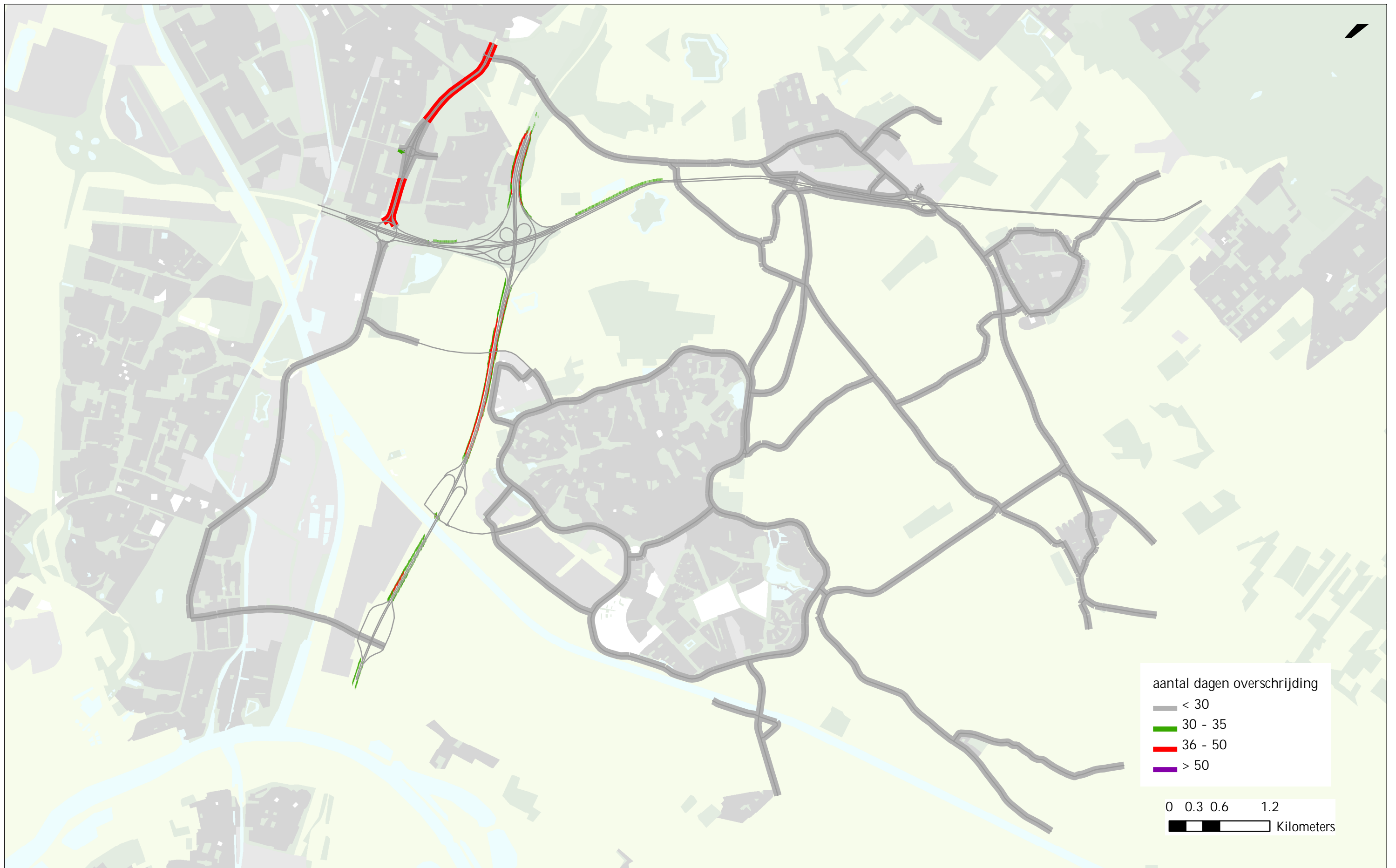
Overschrijdingsdagen grenswaarde daggemiddelde PM10

MER A12 Salto, alternatief 1 Meerpaal 2011



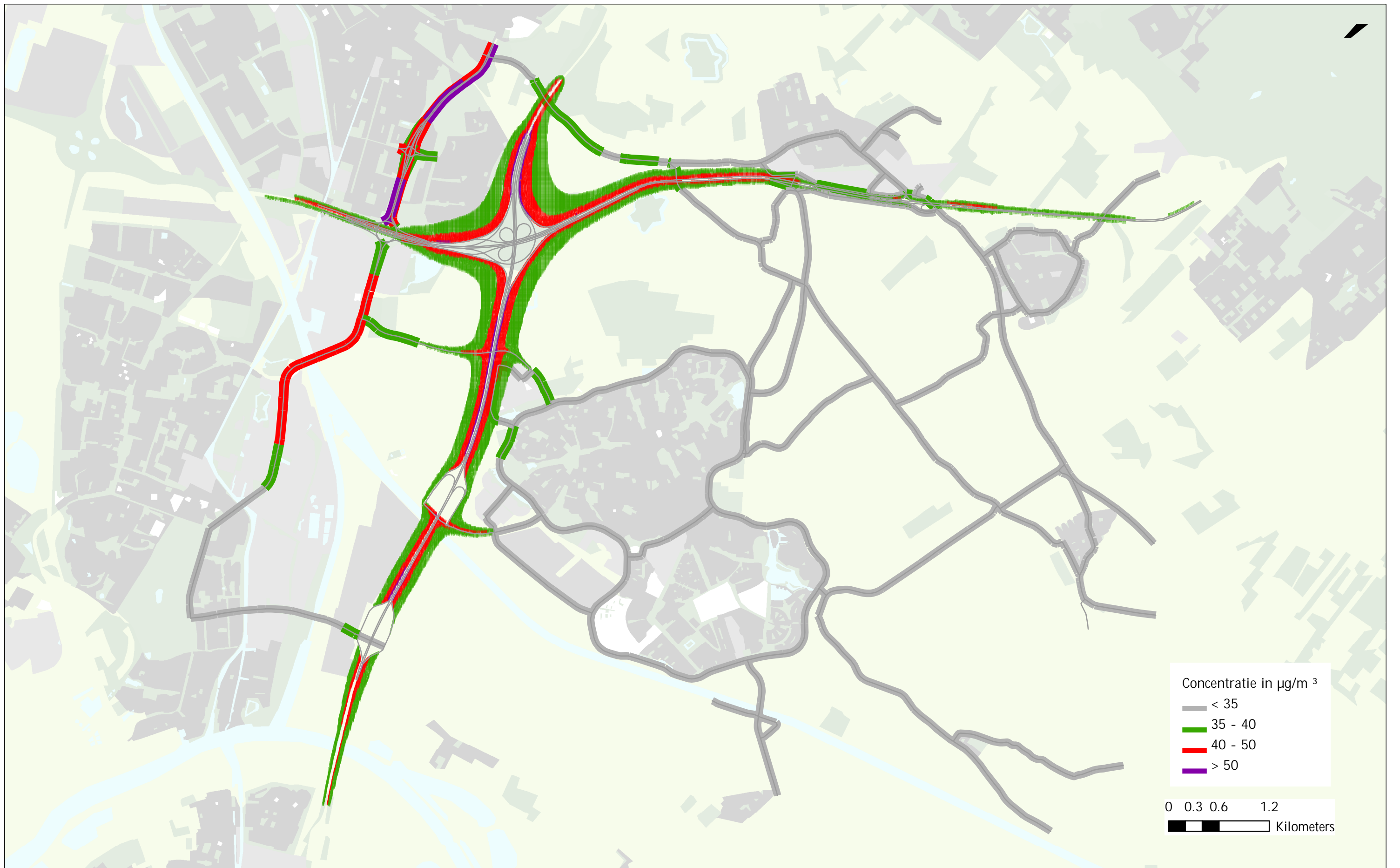
Jaargemiddelde concentratie NO₂
MER A12 Salto, alternatief 1 Meerpaal 2011

Kenmerk: Tmu054/Bkf
Bestand: /Tmu054/all1NO2.mxd
Ondergrond: © 2004 Andes VSP Eindhoven



Overschrijdingsdagen grenswaarde daggemiddelde PM10
 MER A12 Salto, alternatief 2 Rijsbruggerweg 2011

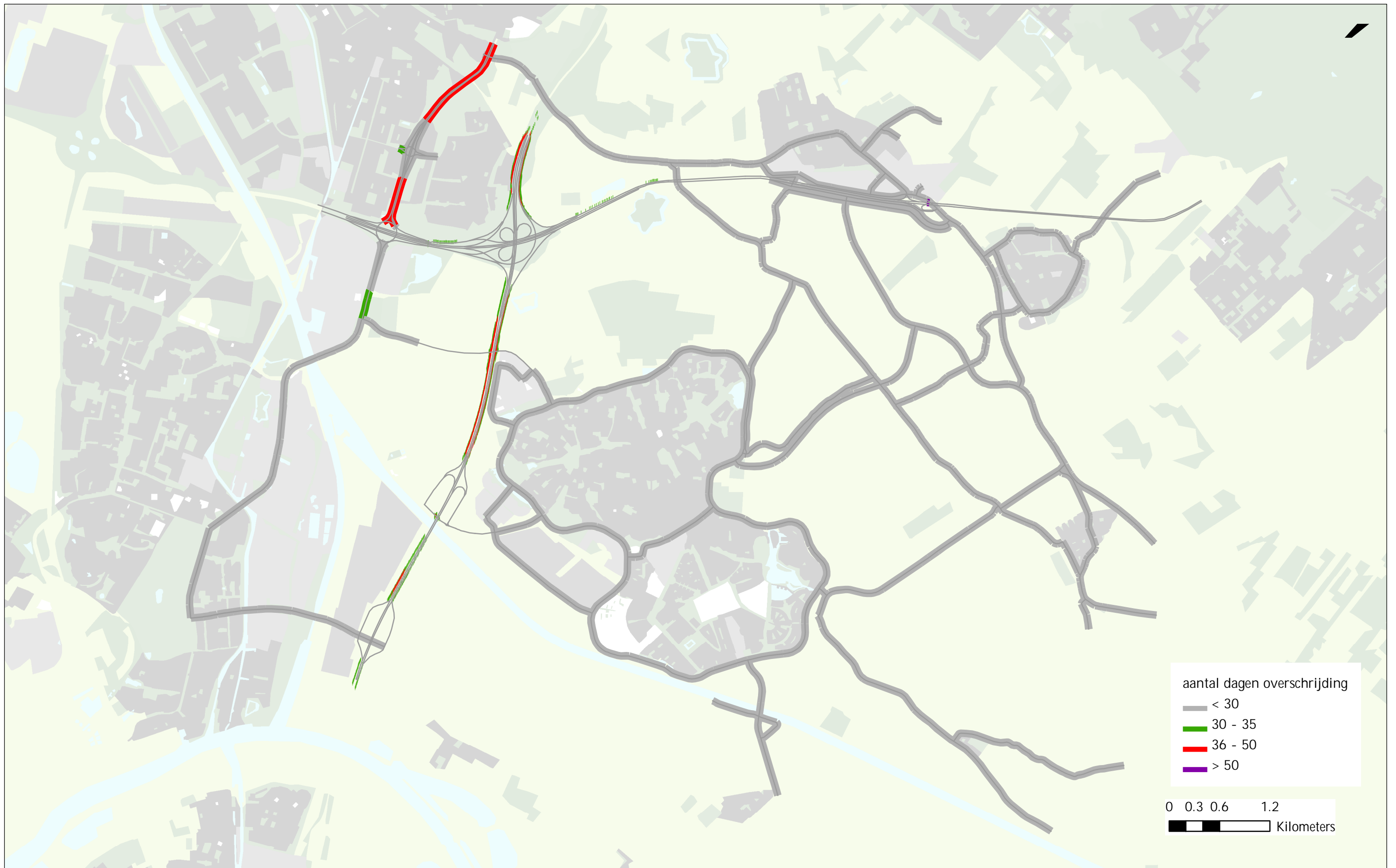
Kenmerk: Tmu054/Bkf
 Bestand: /Tmu054/alt2PM10dag.mxd
 Ondergrond: © 2004 Andes VSP Eindhoven



Jaargemiddelde concentratie NO2

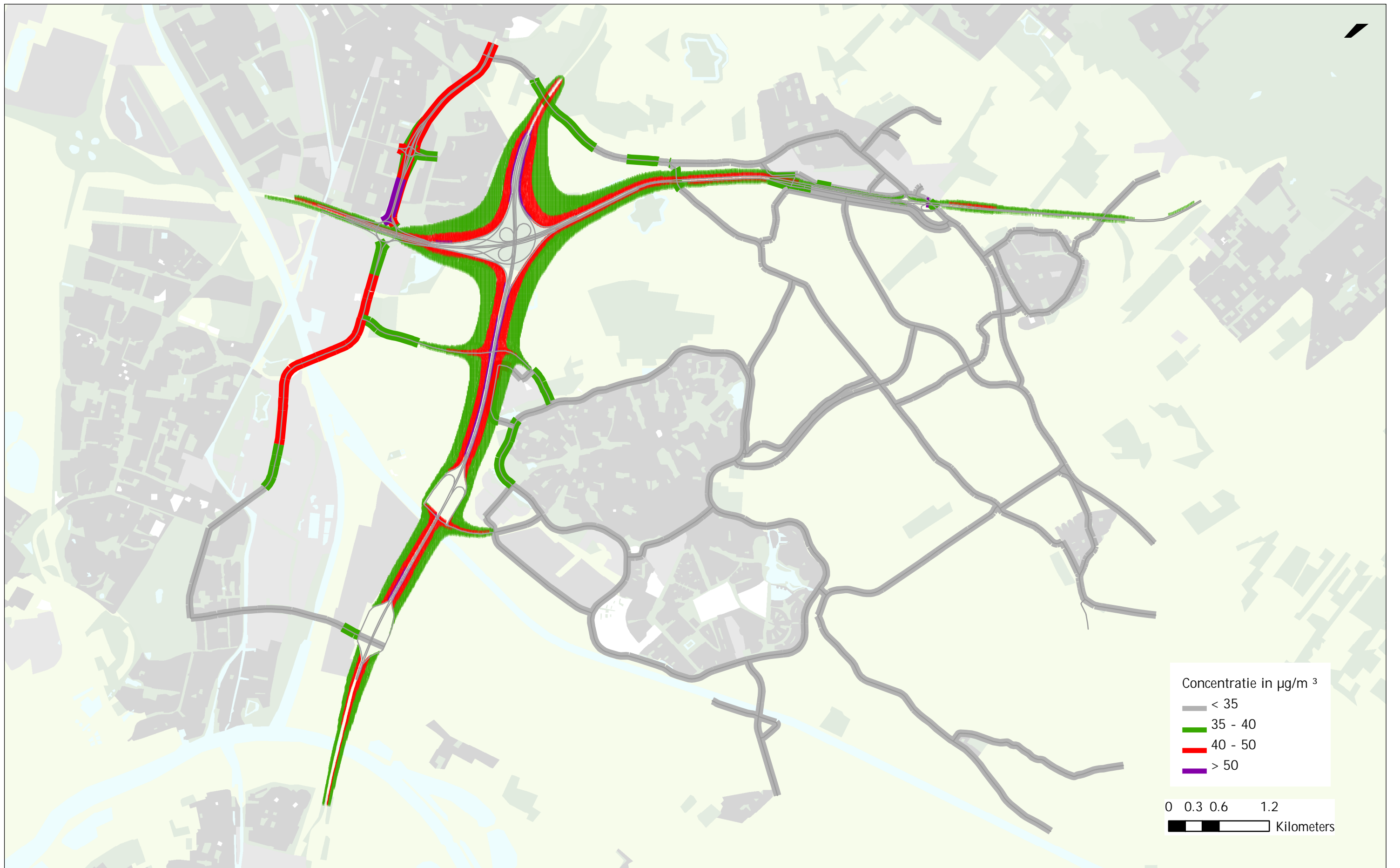
MER A12 Salto, alternatief 2 Rijnsbruggeweg 2011

Kenmerk: Tmu054/Bkf
Bestand: /Tmu054/alt2NO2.mxd
Ondergrond: © 2004 Andes VSP Eindhoven



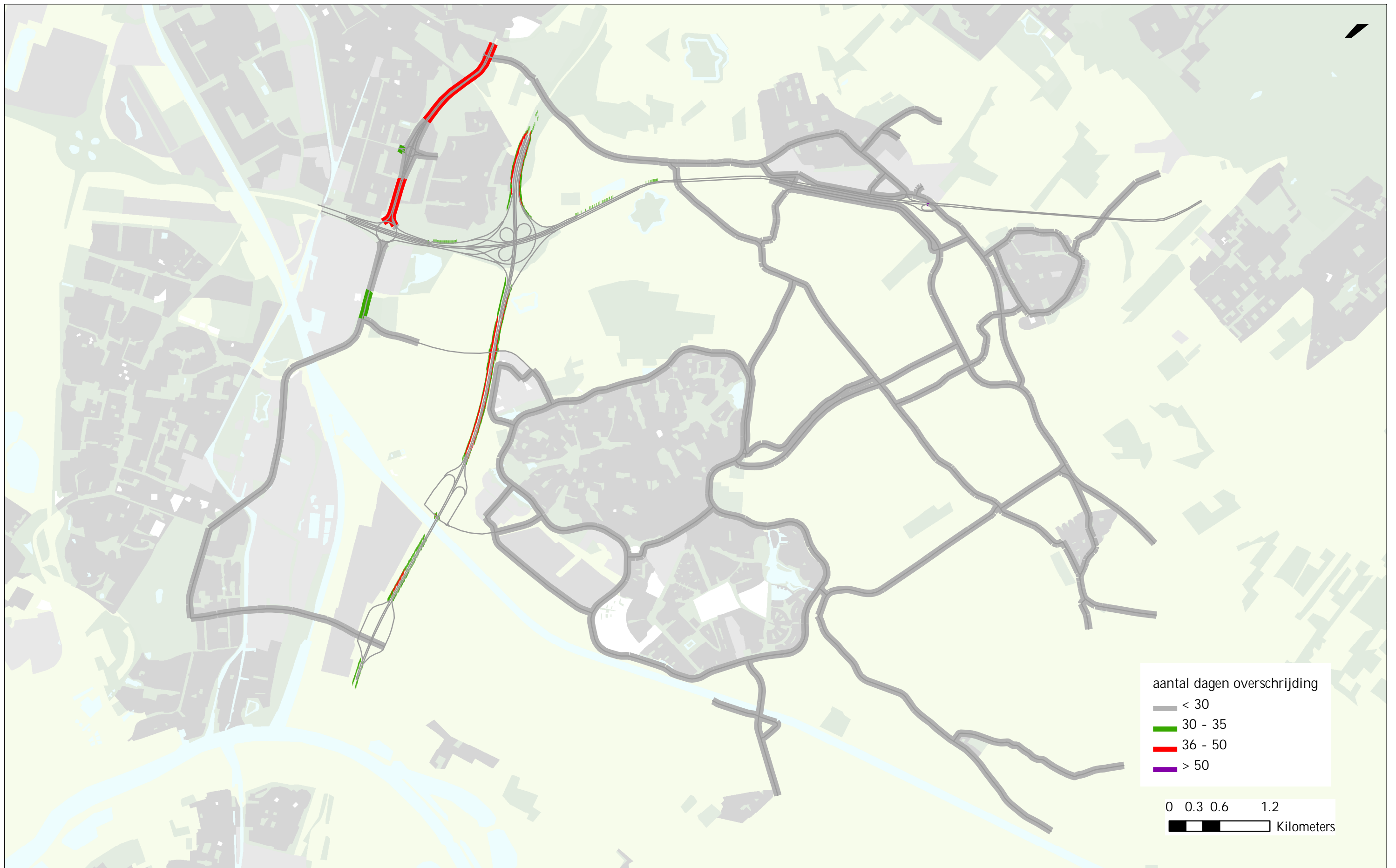
Overschrijdingsdagen grenswaarde daggemiddelde PM10
MER A12 Salto, alternatief 3a Raaphof West 2011

Kenmerk: Tmu054/Bkf
Bestand: /Tmu054/alt3aPM10.mxd
Ondergrond: © 2004 Andes VSP Eindhoven



Jaargemiddelde concentratie NO₂
 MER A12 Salto, alternatief 3a Raaphof West 2011

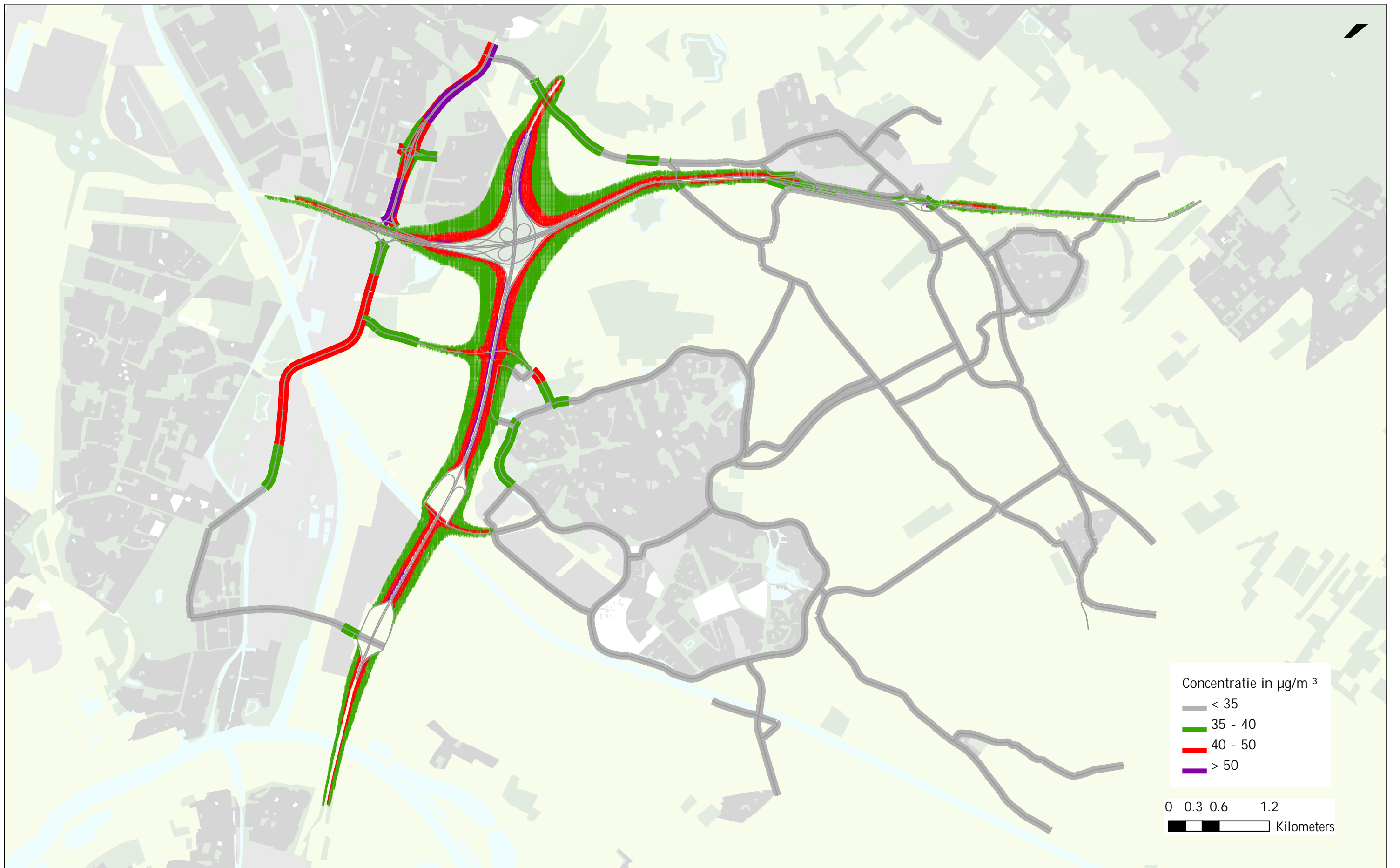
Kenmerk: Tmu054/Bkf
 Bestand: /Tmu054/alt3aNO2.mxd
 Ondergrond: © 2004 Andes VSP Eindhoven



Overschrijdingsdagen grenswaarde daggemiddelde PM10

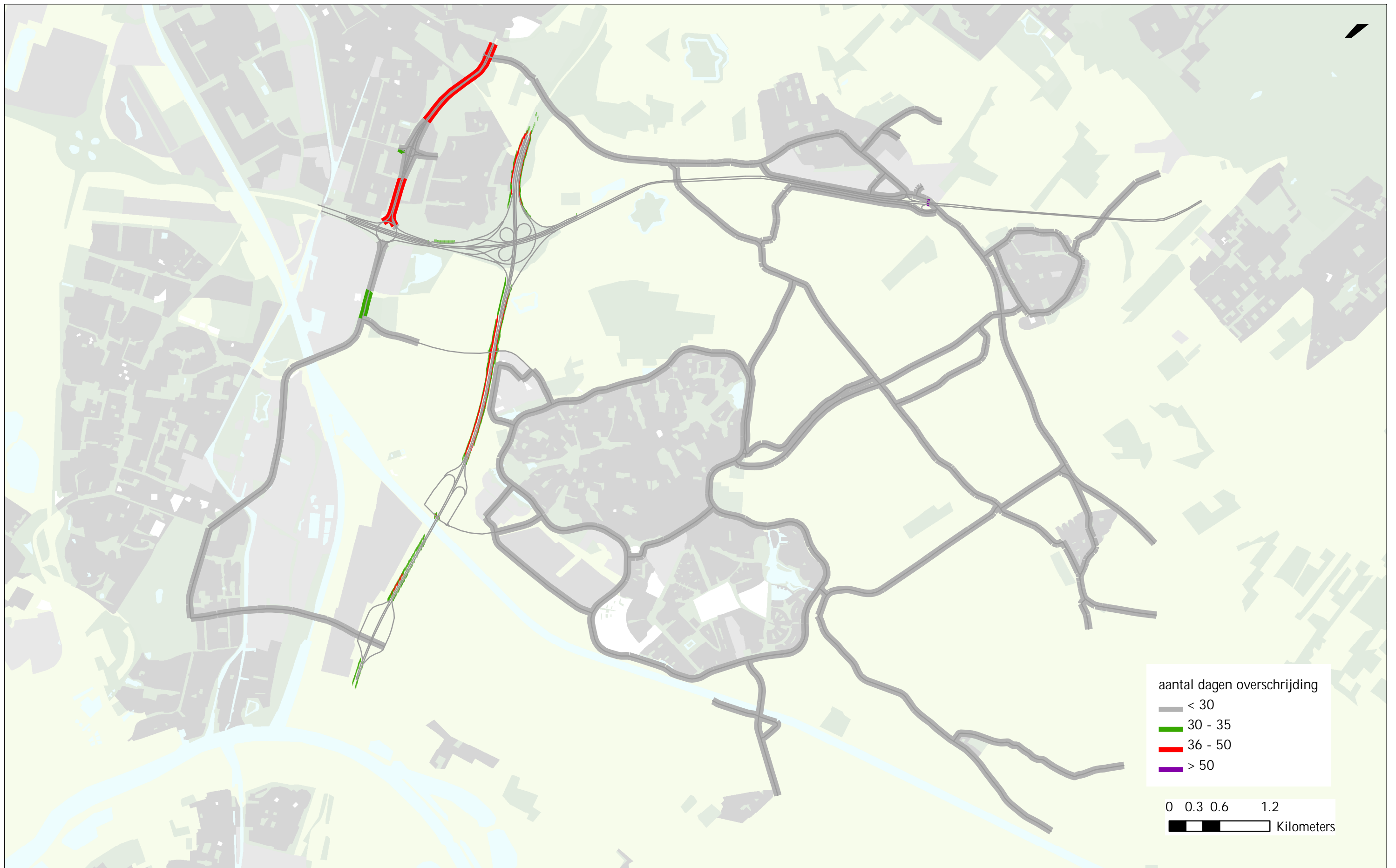
MER A12 Salto, alternatief 3b Raaphof Oost 2011

Kenmerk: Tmu054/Bkf
 Bestand: /Tmu054/alt3bPM10.mxd
 Ondergrond: © 2004 Andes VSP Eindhoven



Jaargemiddelde concentratie NO₂
MER A12 Salto, alternatief 3b Raaphof Oost 2011

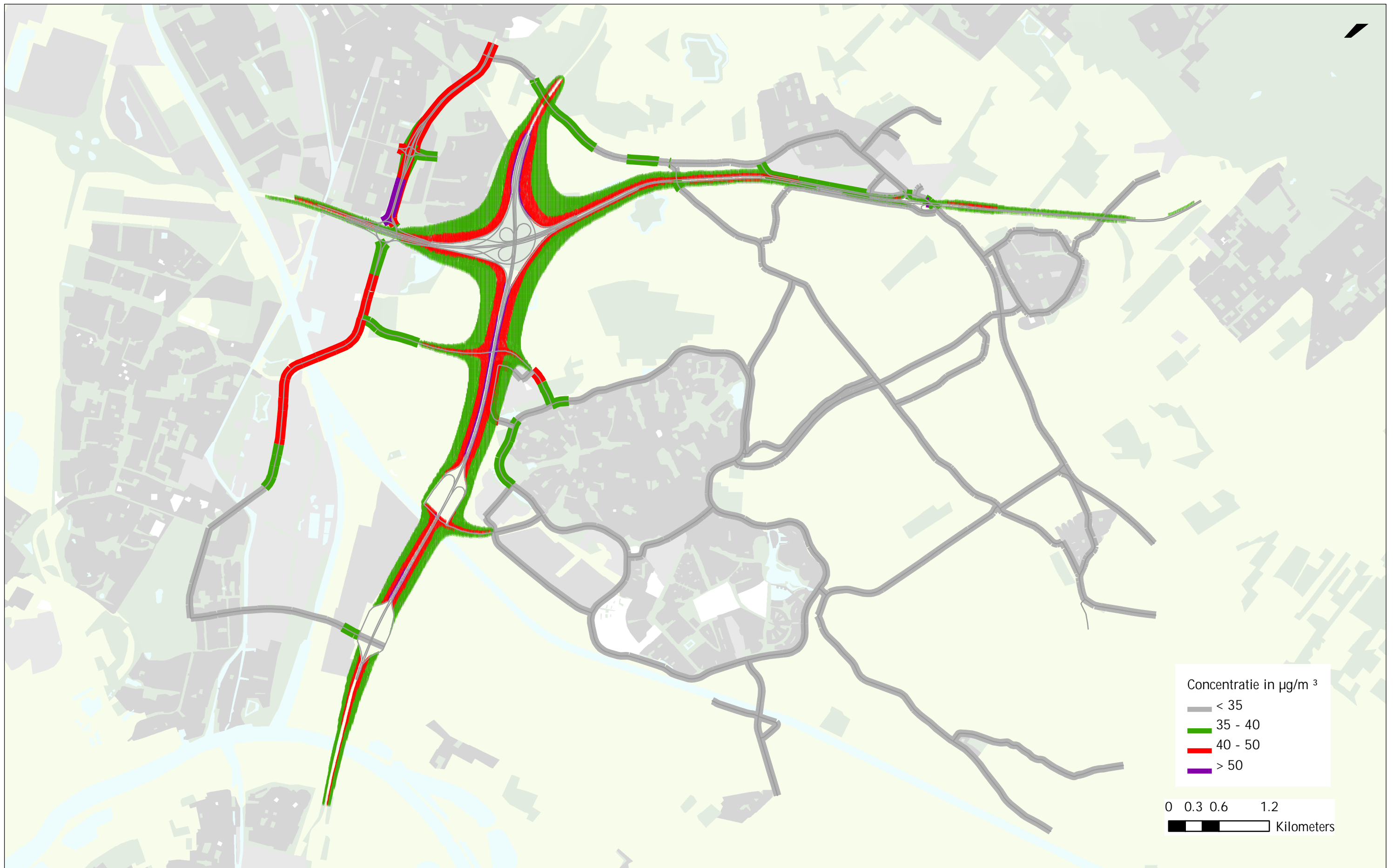
Kenmerk: Tmu054/Bkf
Bestand: /Tmu054/alt3bNO2.mxd
Ondergrond: © 2004 Andes VSP Eindhoven



Overschrijdingsdagen grenswaarde daggemiddelde PM10

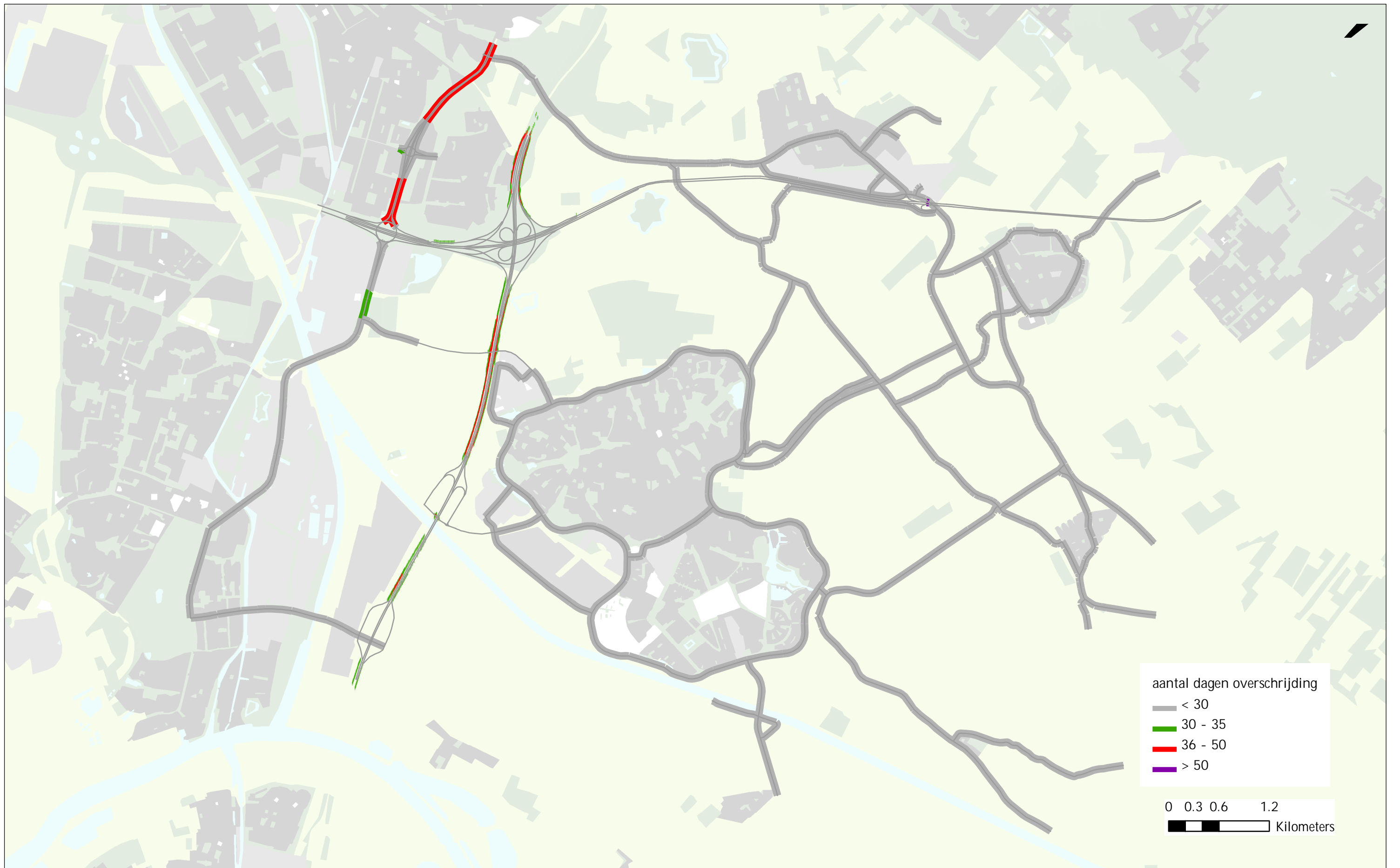
MER A12 Salto, alternatief 4a N410 N229 2011

Kenmerk: Tmu054/Bkf
 Bestand: /Tmu054/alt4aPM10dag.mxd
 Ondergrond: © 2004 Andes VSP Eindhoven



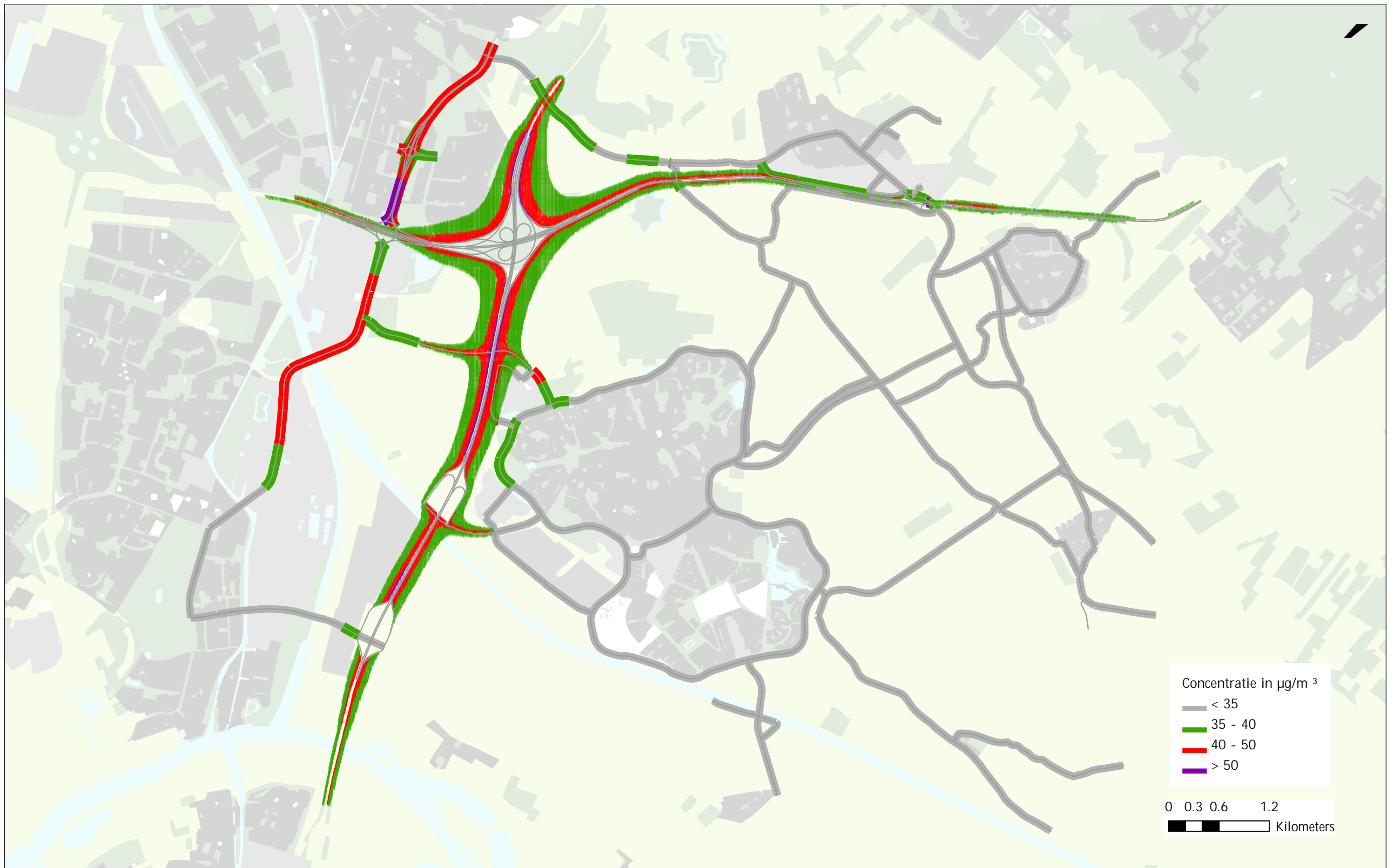
Jaargemiddelde concentratie NO₂
MER A12 Salto, alternatief 4a N410 N229 2011

Kenmerk: Tmu054/Bkf
Bestand: /Tmu054/alt4aNO2.mxd
Ondergrond: © 2004 Andes VSP Eindhoven



Overschrijdingsdagen grenswaarde daggemiddelde PM10
 MER A12 Salto, alternatief 4b Omgeleide N229 2011

Kenmerk: Tmu054/Bkf
 Bestand: /Tmu054/alt4bPM10dag.mxd
 Ondergrond: © 2004 Andes VSP Eindhoven



Jaargemiddelde concentratie NO₂

MER A12 Salto, alternatief 4b Omgeleide N229 2011

Kenmerk: Tmu054/Bkf
 Bestand: /Tmu054/alt4bN02.mxd
 Ondergrond: © 2004 Andes VSP Eindhoven

Samenvatting MER A12 SALTO

12 oktober 2007

Samenvatting MER A12 SALTO

**Ten behoeve van de bestuurlijke besluitvorming door de
gemeenteraden van Bunnik en Houten**

Kenmerk R005-4498720MLV-pla-V01-NL

Verantwoording

Titel	Samenvatting MER A12 SALTO ten behoeve van de bestuurlijke besluitvorming door de gemeenteraden van Bunnik en Houten
Opdrachtgever	Bestuur Regio Utrecht (BRU)
Projectleider	Esther van Rosmalen
Auteur(s)	Marlies Verspui, Martijn Gerritsen en Gerwin de Boer (Goudappel Coffeng)
Projectnummer	4498720
Aantal pagina's	39 (exclusief bijlagen)
Datum	12 oktober 2007
Handtekening	



Colofon

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



Postbus 161
Snipperlingsdijk 4
7417 BJ Deventer
T (0570) 666 222
F (0570) 666 888

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

- NEN-EN-ISO 9001.

Kenmerk R005-4498720MLV-pla-V01-NL

Inhoud

Verantwoording en colofon	5
1 Milieueffectrapportage A12 SALTO	9
1.1 Over deze samenvatting	9
1.2 A12 SALTO: korte terugblik.....	9
2 MER fase 1: trechtering	11
2.1 Welke varianten zijn onderzocht?	11
2.2 Wat zijn de resultaten van het onderzoek?	12
2.3 Selectie van kansrijke varianten	17
3 MER fase 2: verdieping onderzoek kansrijke varianten	19
3.1 Welke varianten zijn onderzocht in fase 2?	19
3.2 Wat zijn de resultaten van het onderzoek in fase 2?	20
3.2.1 Verkeer	20
3.2.2 Milieu en ruimte	27
4 Overige onderzoeken	33
4.1 Landbouweffectrapportage varianten fase 2	33
4.2 Schetsontwerpen en kostenramingen varianten fase 2	34
4.3 Onderzoek verbetering aansluiting N229 op de A12.....	35
4.4 Conclusie MER fase 2	35
4.5 Onderzoek eindbeelden 2020	36
4.5.1 Doel van het onderzoek	36
4.5.2 Verkeerseffecten	36
4.5.3 Milieueffecten	38
4.6 Milieueffecten eindbeeld Rijsbruggerweg.....	39

Kenmerk R005-4498720MLV-pla-V01-NL

1 Milieueffectrapportage A12 SALTO

1.1 Over deze samenvatting

Voor u ligt de samenvatting van het milieueffectrapport (MER) dat is opgesteld voor de besluitvorming over een nieuwe aansluiting van Houten op het rijkswegennet. In deze samenvatting leest u hoe het MER tot stand is gekomen en wat de belangrijkste conclusies zijn. Ook wordt stilgestaan bij de resultaten van een aantal andere onderzoeken, die parallel aan het MER zijn uitgevoerd.

1.2 A12 SALTO: korte terugblik

In april 2003 stemden betrokken overheden in met een gezamenlijke gebiedsgerichte aanpak van het onderliggend wegennet in de omgeving van de A12 Oost. De samenwerking kreeg de naam A12 SALTO: Samenwerken Aan Langere Termijn Ontwikkeling. Centraal staat het zoeken naar oplossingen voor 2020 van de verkeersproblematiek in het Kromme Rijngebied. Eén van de onderdelen is een nieuwe aansluiting van Houten op het rijkswegennet in uiterlijk 2010. Door de ontwikkelingen in de regio, met name de groei van Houten en Wijk bij Duurstede, zijn onder andere op het Houtense wegennet meer files ontstaan en worden de wegen in het buitengebied van Bunnik en Houten extra belast met verkeer. Daarnaast is er sprake van filevorming op het omliggende wegennet vanuit Wijk bij Duurstede. Een betere aansluiting van Houten naar het rijkswegennet moet een oplossing voor dit probleem bieden.

Op basis van een verkenning van Grontmij bereikte de ingestelde stuurgroep eind 2004 overeenstemming over een aansluiting van Houten op de A12. Vervolgens startte de in dit geval verplichte procedure van milieueffectrapportage (m.e.r.) door de bekendmaking van de startnotitie in het voorjaar van 2006. Namens de in het project samenwerkende overheden¹ treedt Bestuur Regio Utrecht (BRU) op als initiatiefnemer. De m.e.r. is gekoppeld aan de vaststelling van de bestemmingsplannen door de gemeenten van Bunnik en Houten; deze gemeenten zijn dan ook bevoegd gezag in de m.e.r.-procedure. Als bevoegd gezag hebben de gemeentebesturen van Bunnik en Houten in november 2006 de richtlijnen voor het MER A12 SALTO vastgesteld². De richtlijnen geven aan op welke vragen het op te stellen MER een antwoord moet geven.

De richtlijnen vragen een bredere aanpak van het MER dan in de startnotitie was voorgesteld. Het MER moet alle mogelijke, ook eerder onderzochte, alternatieven en varianten beschrijven en beoordelen, en vervolgens motiveren waarom bepaalde alternatieven en varianten afvallen.

¹ In het project A12 SALTO werken samen Rijkswaterstaat Utrecht, provincie Utrecht, Bestuur Regio Utrecht en de gemeenten Bunnik, Houten, Nieuwegein, Utrecht, Utrechtse Heuvelrug, Wijk bij Duurstede en Zeist.

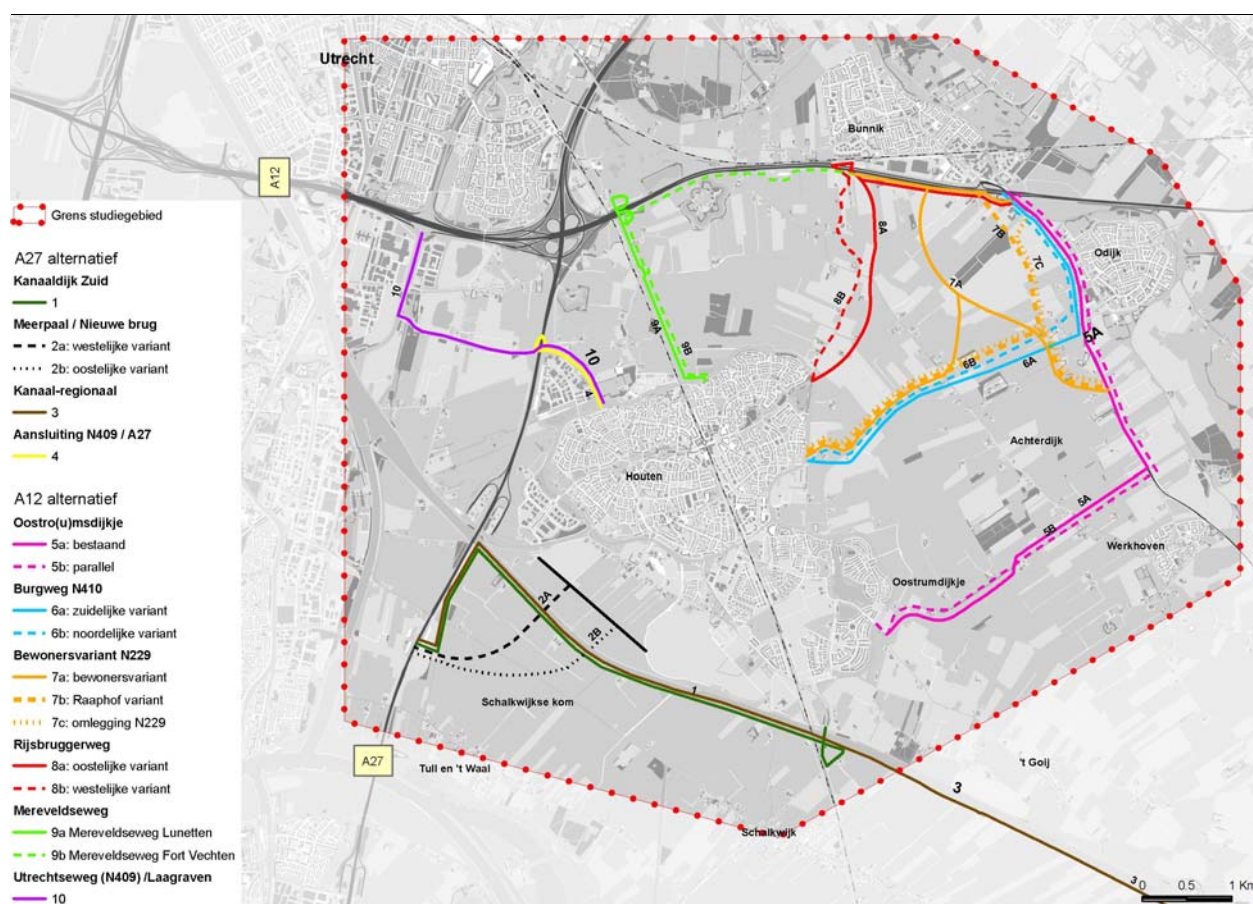
² Richtlijnen voor het milieu-effectrapport A12 SALTO, 23 november 2006. Vastgesteld door de gemeenteraden van Bunnik (16 november 2006) en Houten (14 november 2006)

Het MER-onderzoek is in twee fasen uitgevoerd. Fase 1 is de trechteringsfase, een globale toetsing; de in de richtlijnen genoemde alternatieven en varianten zijn beoordeeld op verkeers-, milieu- en ruimtelijke criteria. Uit deze fase volgde een aantal (verkeerskundig) kansrijke varianten. De stuurgroep A12 SALTO heeft hiervan kennisgenomen. Deze kansrijke varianten zijn in fase 2 van het MER verder uitgewerkt en beoordeeld. De resultaten van beide fasen zijn hierna samengevat.

2 MER fase 1: trechtering

2.1 Welke varianten zijn onderzocht?

De in de richtlijnen genoemde varianten zijn in een workshop met betrokken overheden op kaart ingetekend. Het gaat om vier varianten waarbij een verbeterde aansluiting wordt gemaakt op de A27, en zes varianten die uitgaan van een (nieuwe) aansluiting op de A12. Daarbij is zo goed mogelijk rekening gehouden met bestaande waarden in het gebied.



Figuur s1 Varianten MER fase 1

Daarnaast is het zogenoemde nulplusalternatief uitgewerkt. Dit is een alternatief waarbij geen of maar heel beperkt nieuwe wegen worden aangelegd; de verkeerssituatie wordt verbeterd door het treffen van beperkte maatregelen.

Te denken valt aan maatregelen in het buitengebied om doorgaand verkeer te belemmeren of het nemen van spitsmaatregelen zodat bepaalde routes tijdens de spitsuren niet gebruikt kunnen worden.

2.2 Wat zijn de resultaten van het onderzoek?

Doel van het onderzoek was voldoende informatie te verzamelen om de kansrijke varianten te kunnen selecteren, dus om de varianten met elkaar te kunnen vergelijken. Dat houdt in dat nog geen concrete uitspraken worden gedaan over bijvoorbeeld de te verwachten geluidbelasting op een bepaalde woning of de luchtkwaliteit op een bepaalde plek³.

Verkeer

Het nulplusalternatief heeft onvoldoende probleemoplossend vermogen, maar kan wel als aanvulling dienen (openbaar vervoer en fietsverkeer). Een nieuwe weg is nodig om de verkeersproblemen het hoofd te kunnen bieden.

Om de vraag te beantwoorden in hoeverre de tracévarianten een oplossing bieden voor de in 2010 te verwachten verkeersproblemen, is getoetst aan de volgende criteria:

1. Afname verkeersdruk op De Staart en de Utrechtseweg
2. Geen grote nadelige effecten op de rijkswegen
3. Afname van verkeer door het buitengebied van Bunnik en Houten
4. Geen toename van verkeer door de kernen van Bunnik en Odijk

De belangrijkste conclusies zijn:

- Uit het onderzoek blijkt dat er geen varianten zijn die op alle beoordelingscriteria goed scoren
- Doorgaand verkeer door de kernen van Bunnik en Odijk blijkt zonder aanvullende maatregelen niet of nauwelijks te verminderen. Dit geldt voor alle varianten
- De varianten 4 (nieuwe aansluiting op de A27 via de Utrechtseweg) en 9a (nieuwe aansluiting op de A12 via de Mereveldseweg) zijn vanuit verkeersoogpunt ongewenst omdat de nieuwe aansluitingen té dicht bij het zeer drukke knooppunt Lunetten zouden komen. Rijkswaterstaat heeft in een brief aangegeven aan deze varianten dan ook geen medewerking te willen verlenen. Deze varianten worden daarom niet in fase 2⁴ onderzocht

³ In deze samenvatting worden de subvarianten (bijvoorbeeld 6a of 6b) alleen genoemd als er een duidelijk onderscheid in de beoordeling van de subvarianten is. Is dat niet het geval, dan wordt volstaan met het noemen van de 'hoofdvariant' (bijvoorbeeld 6)

⁴ Voor de variant Mereveldseweg is een situatie berekend waarbij de aansluiting op de A12 met een verlengde noordboog verder van knooppunt Lunetten ligt. Uit de modelberekeningen blijkt dat de variant beter functioneert dan de variant met een aansluiting dicht bij Lunetten. De vertragingen die worden opgelopen op de A12 treden echter op in beide spitsen en zijn aanmerkelijk hoger dan in de overige varianten. De variant is daarom niet meegenomen in fase 2. In bijlage 5 van het hoofdrapport is een notitie opgenomen waarin dit is onderbouwd, en waarin ook de milieueffecten globaal zijn beschreven.

Kenmerk R005-4498720MLV-pla-V01-NL

- Van de A27-varianten is variant 2 (Meerpaal / Nieuwe brug) vanuit verkeersoogpunt het beste. Hier wordt een directe, snelle route van Houten naar de A27 gemaakt, waardoor deze variant op het criterium 'afname verkeersdruk op De Staart en de Utrechtseweg' goed scoort. Deze variant heeft vooral een oplossend vermogen voor verkeer in zuidelijke richting op de A27. De andere A27-varianten dragen niet of nauwelijks bij aan het oplossen van de gestelde problemen
- Van de A12-varianten zijn de varianten 5 (Oostro(u)msdijkje) en 10 (aansluiting op A12 via Utrechtseweg / Laagraven) het minst gunstig. De route via het Oostro(u)msdijkje naar de A12 ligt aan de rand van het studiegebied en zal als te lang ervaren worden. Daardoor zal veel verkeer de bestaande routes naar de A27 en de A12 blijven volgen. Dit geldt overigens ook voor variant 9b (Mereveldseweg / Fort Vechten). Variant 10 geeft een kleine verbetering voor de ontsluiting van Houten, maar levert geen bijdrage aan een verbetering van de situatie in het buitengebied
- Een route die door het midden van het buitengebied loopt, zoals variant 6 (N410 / N229), 'trekt' veel verkeer weg van de omliggende wegen in het buitengebied. Op die nieuwe weg is er een grote toename van verkeer, maar voor het buitengebied als totaal ontstaat er een gunstiger beeld. Voor de ontsluiting van Houten heeft variant 6 ook een licht positief effect
- Ook de varianten 7a, 7b en 7c zorgen voor een verbetering van de aansluiting van Houten op de A12 en trekken verkeer van de andere wegen in het buitengebied weg
- Variant 8 (Rijsbruggerweg) vormt de meest directe en korte route van Houten naar de A12. Voor de ontsluiting van Houten is deze variant dan ook het meest gunstig. Op het buitengebied van Bunnik heeft deze variant een licht positief effect door de afname van verkeer op de Achterdijk en de bestaande Rijsbruggerweg

Milieu en ruimte

Het plan- en studiegebied kent een aantal bijzondere waarden. Zo lopen er verschillende ecologische verbindingzones door het gebied, die een beschermde status hebben (zie figuur s2). Ook zijn er diverse beschermde diersoorten aanwezig, zoals ringslangen, dassen en weidevogels. Daarnaast heeft het gebied een rijke historie, die zowel ondergronds (archeologie) als bovengronds (cultuurhistorie, landschap, zie figuur s3) herkenbaar is.

De varianten zijn beoordeeld op de volgende (milieu- en ruimte)aspecten:

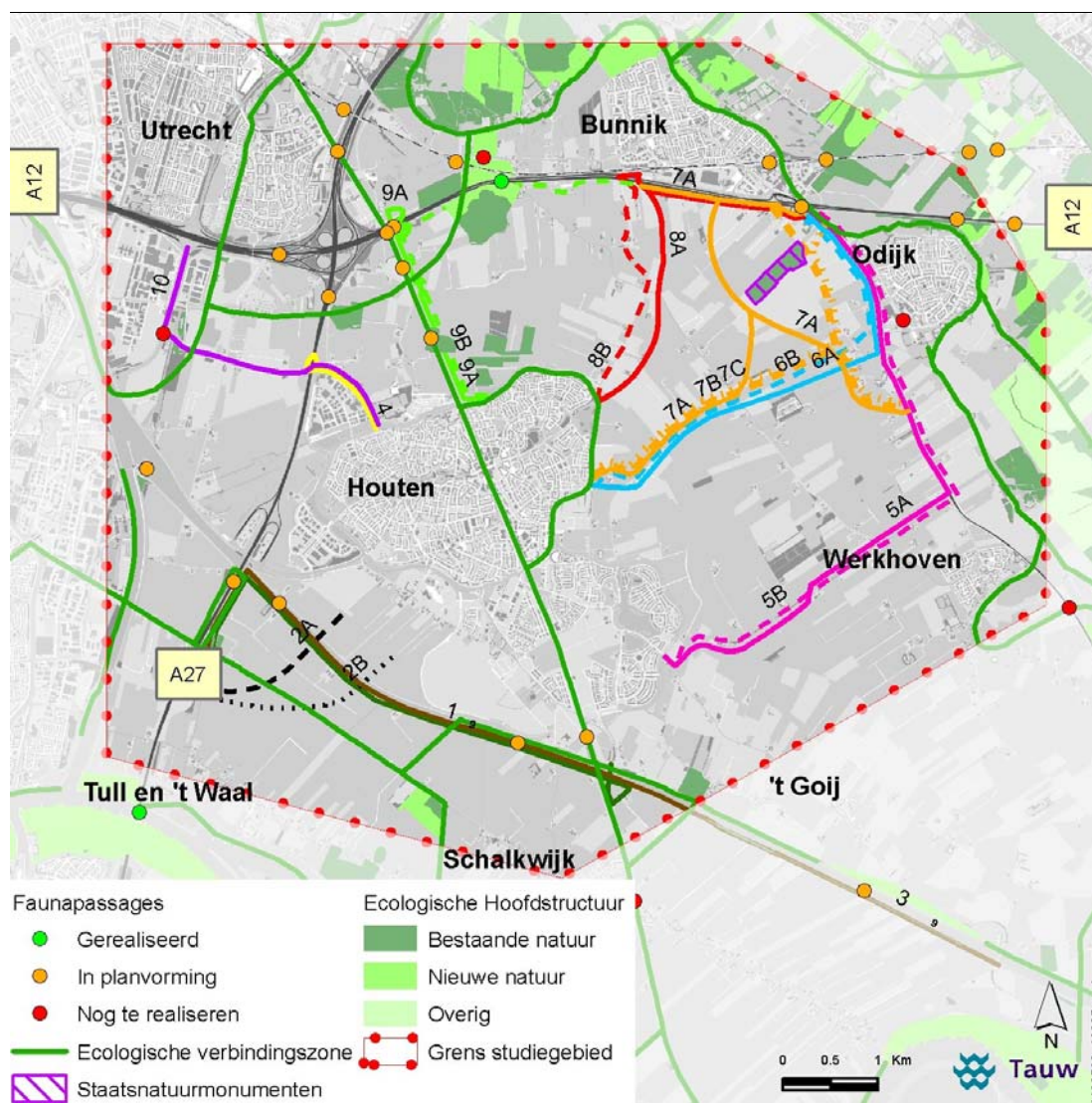
- Bodem en water
- Archeologie en cultuurhistorie
- Natuur
- Geluid
- Luchtkwaliteit
- Recreatie
- Landbouw

De belangrijkste conclusies worden hieronder weergegeven. Het nulplusalternatief blijft verder buiten beschouwing. Dit alternatief kent alleen lokale milieueffecten, maar kan wel worden toegevoegd aan de varianten.

A27-varianten

De A27-varianten lopen grotendeels op of direct langs bestaande infrastructuur. Bovendien liggen ze vooral in stedelijk gebied. De effecten op het milieu zijn daarom in het algemeen neutraal tot licht negatief. Variant 2 (Meerpaal / Nieuwe brug) doorsnijdt open gebied; uit cultuurhistorisch en landschappelijk oogpunt scoort deze variant daarom slechter. Deze variant leidt wél tot een verbetering van de luchtkwaliteit.

Kenmerk R005-4498720MLV-pla-V01-NL

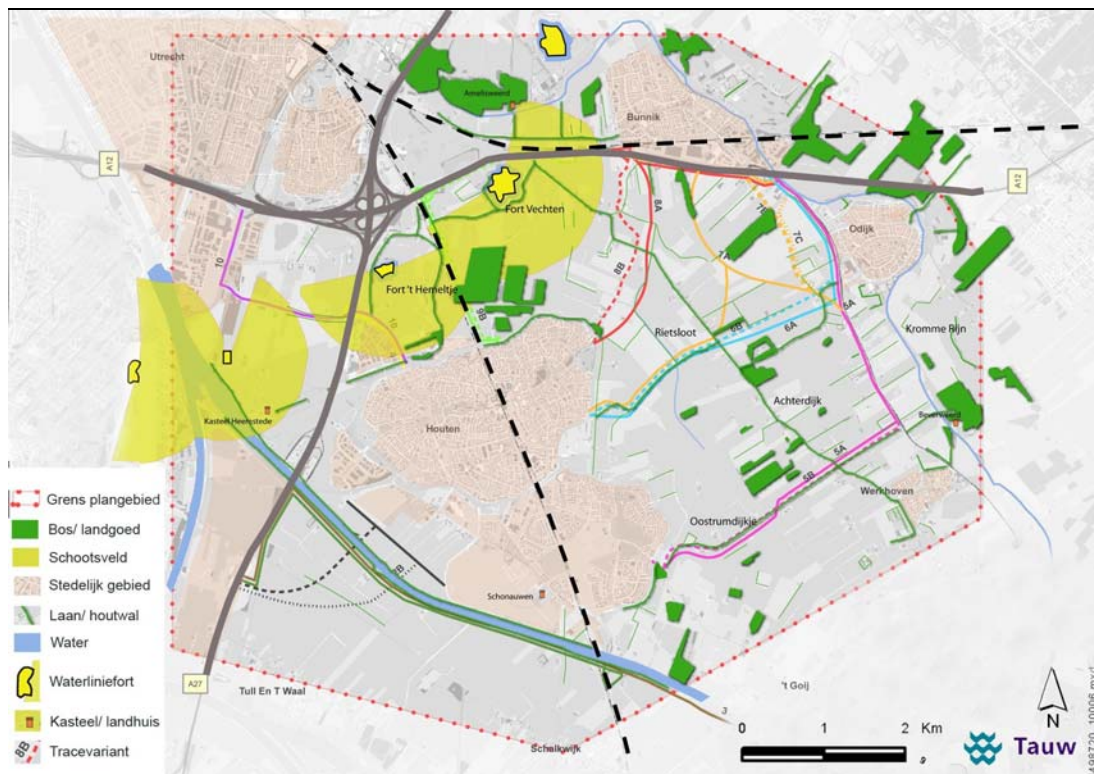

Figuur s2 Ecologie

A12-varianten

De A12-varianten hebben vanwege de waarde van het gebied waarin de tracés liggen, grotere negatieve milieugevolgen dan de A27-varianten. De varianten 5a (bestaande Oostro(u)msdijkje) en 10 (Utrechtseweg / Laagraven) volgen grotendeels bestaande weginfrastructuur. Van deze varianten zijn de milieugevolgen dan ook het minst negatief. Archeologisch, cultuurhistorisch en ecologisch is het buitengebied tussen Houten en Bunnik dermate waardevol, dat iedere ingreep als negatief moet worden beoordeeld.

Vanuit landschappelijk oogpunt geldt dit ook, zij het dat de varianten die bestaande infrastructuur of bestaande landschappelijke lijnen volgen beter scoren. Het betreft de varianten 5a (bestaande Oostro(u)msdijkje), en 6a (N410 / Burgweg / N229).

Voor lucht en geluid is onderzocht welke knelpunten er in de autonome situatie (de situatie waarin geen nieuwe verbindingsweg wordt aangelegd) voorkomen en in welke mate deze knelpunten worden beïnvloed. Daarnaast is onderzocht of in de betreffende varianten nieuwe knelpunten voor de beide onderdelen (lucht en geluid) ontstaan. Gesteld kan worden dat voor zowel de geluidssituatie als de luchtsituatie in het studiegebied er plaatselijke verslechtingen en verbeteringen optreden, maar dat nergens nieuwe overschrijdingen van de grenswaarden voor de luchtkwaliteit of extreem hoge geluidwaarden optreden.



Figuur s3 Landschap

Er zijn ook enkele positieve effecten. De ontlasting van de wegen in het buitengebied van Bunnik zorgt voor meer veilige en aantrekkelijke fietsroutes over die wegen. Dit geldt vooral voor de varianten 6 (N410 / Burgweg - N229) en 7 (Bewonersvarianten). De varianten 8 (Rijsbruggerweg) en 9a (Mereveldseweg Lunetten) hebben een positief effect op de luchtkwaliteit in het totale studiegebied, omdat een aantal bestaande knelpunten kleiner wordt.

Conclusies

Vanwege de gunstige effecten op de ontsluiting van Houten en het buitengebied van Bunnik / Houten en de kernen Bunnik en Odijk zijn vanuit verkeersoogpunt de volgende varianten relatief het beste:

- Variant 2 (Meerpaal / Nieuwe brug)
- Variant 6 (N410 / Burgweg - N229)
- Variant 7 (Bewonersvarianten)
- Variant 8 (Rijsbruggerweg)

Vanuit milieuoogpunt kan worden gesteld dat de A27-varianten minder nadelig zijn voor het milieu dan de A12-varianten.

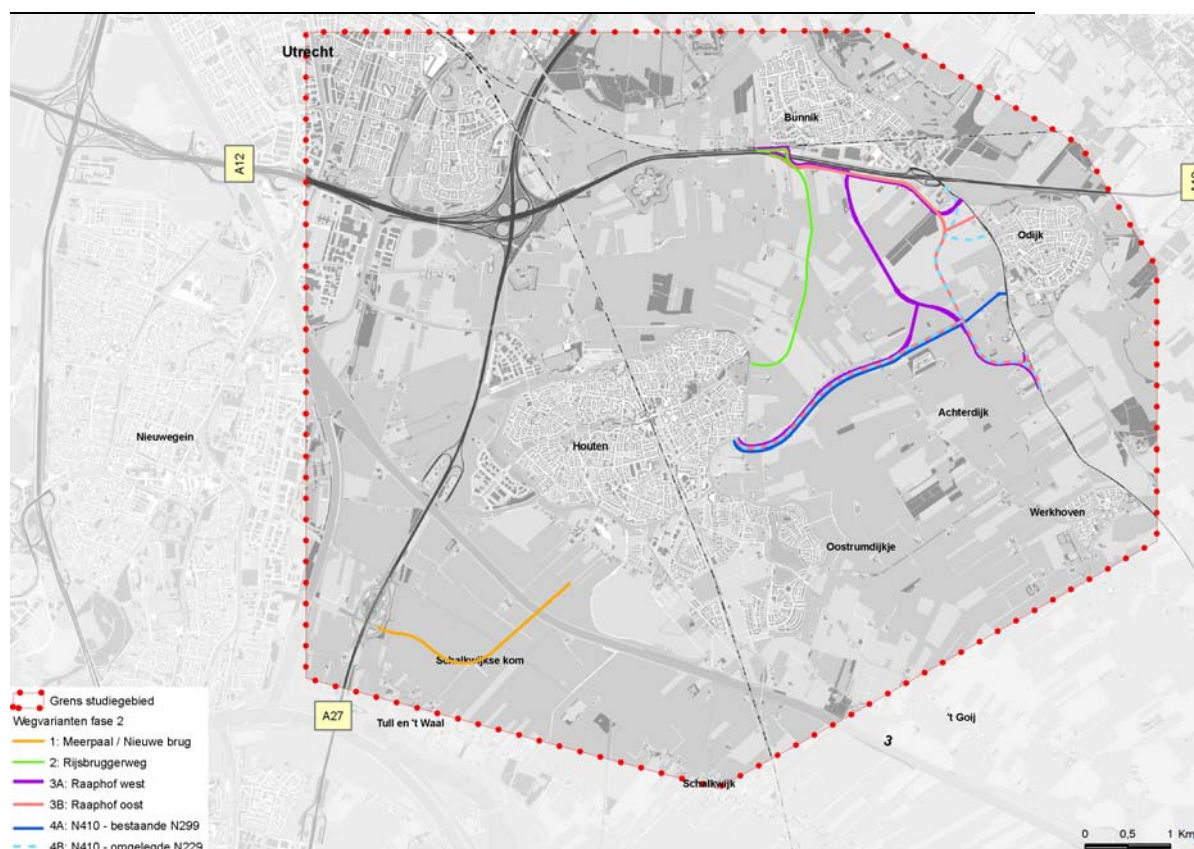
2.3 Selectie van kansrijke varianten

De stuurgroep heeft ermee ingestemd dat alle varianten die verkeerskundig gezien het beste scoren, worden meegenomen naar de tweede fase van het MER. Voor de varianten 6, 7, en 8 was dit in de Richtlijnen ook al vastgesteld. Milieueffecten zijn in zoverre meegewogen dat geconstateerd is dat er geen alternatieven bij voorbaat zo negatief zijn, dat deze alternatieven na fase 1 moeten afvallen. De kosten heeft de stuurgroep in dit stadium nog niet laten meewegen.

3 MER fase 2: verdieping onderzoek kansrijke varianten

3.1 Welke varianten zijn onderzocht in fase 2?

De varianten, die als kansrijk uit fase 1 van het MER naar voren zijn gekomen, zijn in een workshop met betrokken partijen zo gedetailleerd mogelijk op kaart gezet. Hierbij is rekening gehouden met de kennis over aanwezige waardevolle elementen en met agrarische kavelgrenzen. Voor elke variant is één tracé gekozen. Van de tracés zijn ook schetsontwerpen gemaakt, zie de bijlage bij het hoofdrapport. De nummering en benaming van de tracévarianten in fase 2 wijkt af van fase 1.



Figuur s4 Tracévarianten fase 2

Een korte beschrijving van de onderzochte varianten in fase 2:

Variant 1: Meerpaal / Nieuwe brug

Aansluiting van De Rede met een nieuwe brug over het Amsterdam-Rijnkanaal naar de bestaande aansluiting op de A27, bij Het Klooster.

Variant 2: Rijsbruggerweg

Een verbinding vanaf de Rondweg Houten (in het noordoosten) naar een nieuwe halve aansluiting richting Utrecht op de A12 ter hoogte van het NS-station Bunnik.

Variant 3a: Raaphof west⁵

Een nieuwe weg langs of over de N410 tot voorbij de kruising met de Achterdijk. Dan aansluitend op een om te leggen N229 ten westen van de Raaphof, uitkomend op een parallelweg ten zuiden van de A12 (tussen de bestaande aansluiting en een nieuwe aansluiting op de A12 ten westen van Bunnik).

Variant 3b: Raaphof oost

De weg loopt langs of over de N410 en gaat vervolgens verder via een beperkt om te leggen N229 aan de oostkant van de Raaphof en sluit aan op een parallelweg ten zuiden van de A12, tussen de bestaande aansluiting en een nieuwe aansluiting op de A12 aan de westzijde van Bunnik.

Variant 4a: N410 - bestaande N229

Deze variant volgt het tracé van de N410 (parallel aan de N410) en loopt over de bestaande N229 naar de aansluiting met de A12.

Variant 4b: N410 - omgelegde N229

Deze variant volgt het tracé van de N410 (parallel aan de N410) en vervolgens de beperkt omgelegde N229. De omlegging is afgeleid van het Structuurplan Bunnik. Eventuele woningbouw in Odiijk West is in het MER niet onderzocht. In de (studie) eindbeelden zijn de effecten wel onderzocht.

3.2 Wat zijn de resultaten van het onderzoek in fase 2?

3.2.1 Verkeer

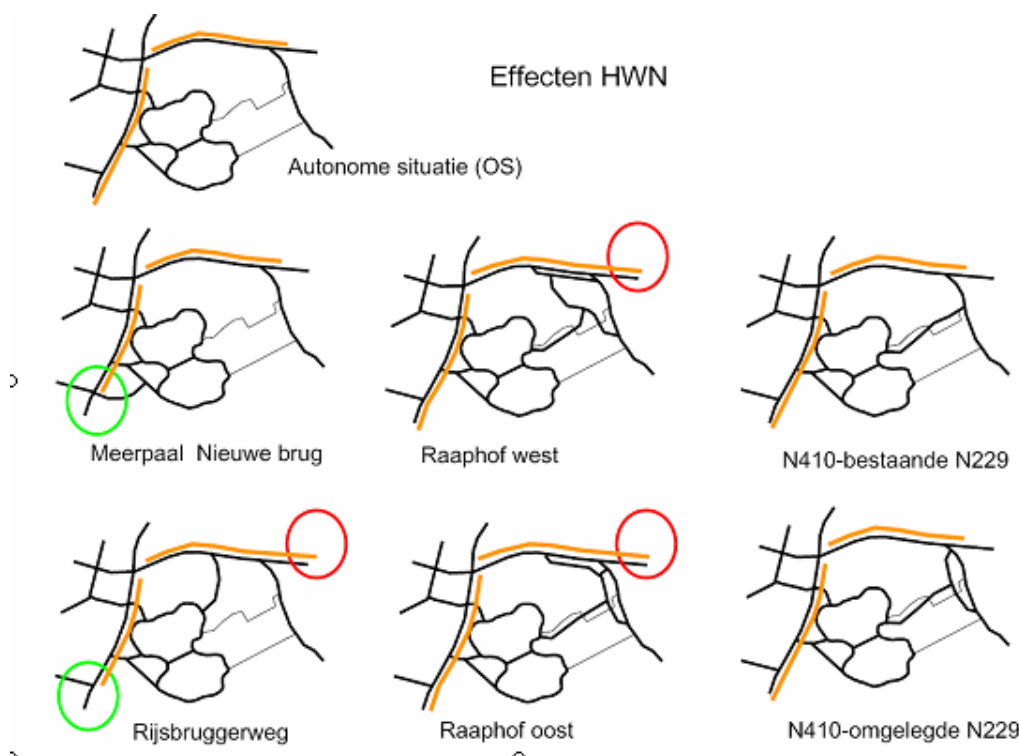
Effecten hoofdwegennet

In de variant Meerpaal/ Nieuwe brug (1) treedt in de ochtendspits een lichte verbetering op in de filelengte, maar neemt tegelijkertijd het aantal voertuigverliesuren beperkt toe.

⁵ In fase 1 had deze variant de benaming 'Bewonersvariant'

Kenmerk R005-4498720MLV-pla-V01-NL

De oorzaak hiervan is dat de file op de A27 in de ochtendspits verschuift van voor de aansluiting Houten naar een intensere file voor het knooppunt Lunetten. In de avondspits treedt in deze variant geen verschil op met de autonome situatie⁶, waardoor de effecten over beide spitsperiodes vergelijkbaar zijn met de autonome situatie. In de variant Rijsbruggerweg (2) ontstaat in de ochtendspits een lange file op de A12 en een kortere file op de A27 (resultaat 65% meer voertuigverliesuren). In de avondspits treedt in tegenstelling tot de overige varianten, een verbetering op. De verbetering ontstaat doordat de file op de A27 in zuidelijke richting voor knooppunt Lunetten oplost. Tevens wordt de file op de A12 beperkt korter.



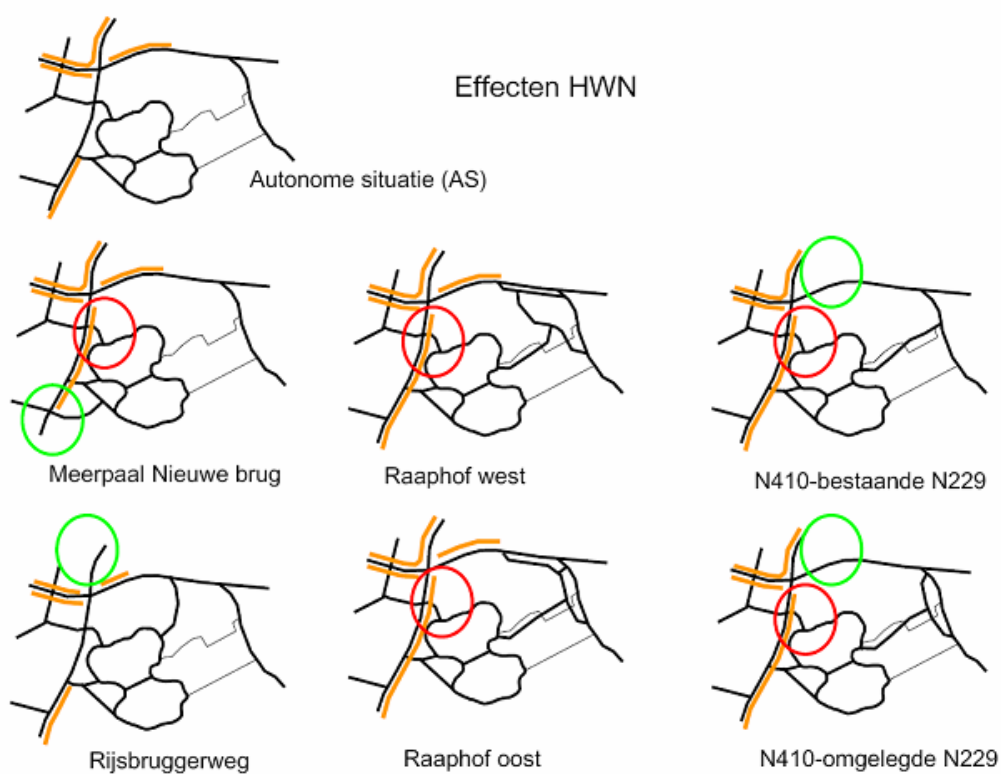
Figuur s5 Verkeersafwikkeling wegennet: vertragingen op het wegennet ten opzichte van de autonome situatie (ochtendspits)

- Oranje: wegvakken waar de snelheid lager is dan 50 % van de maximaal toegestane snelheid
- Groene cirkel: verbeteringen ten opzichte van de autonome situatie
- Rode cirkel: verslechteringen ten opzichte van de autonome situatie

In variant Raaphof west (3a) ontstaat een langere file op de A12, wat een grote toename van het aantal voertuigverliesuren tot gevolg heeft. In de avondspits wordt de file op de A27 langer, met als gevolg een beperkte toename van het aantal voertuigverliesuren.

⁶ De autonome situatie is de situatie in 2015 zonder aanvullende maatregelen

In de varianten N410-bestaande N229 (4a) en N410-omgelegde N229 (4b) ontstaat in de avondspits op de A27 een verschuiving van de file. Dit heeft een beperkte toename van het aantal voertuigverliesuren tot gevolg. In de ochtendspits ontstaat geen verslechtering.



Figuur s6 Verkeersafwikkeling wegennet: vertragingen op het wegennet ten opzichte van de autonome situatie (avondspits)

- Oranje: wegvakken waar de snelheid lager is dan 50 % van de maximaal toegestane snelheid
- Groene cirkel: verbeteringen ten opzichte van de autonome situatie
- Rode cirkel: verslechtering ten opzichte van de autonome situatie

In het kader van A12 SALTO zijn in een eerdere studie 'Netwerkanalyse/Verkenning Ring Utrecht' de effecten van een nieuwe ontsluitingsweg van Houten op de A27 (aansluiting Nieuwegein) en op de A12 (tussen bestaande aansluiting Bunnik en knooppunt Lunetten) onderzocht.

Kenmerk R005-4498720MLV-pla-V01-NL

Uit dit onderzoek, met het planjaar 2020, blijkt dat een aansluiting op de A12 een groot positief effect heeft op de netwerkprestatie in de avondspits en een klein negatief effect in de ochtendspits. Uit een vergelijking van de onderzoeksresultaten uit het MER blijkt dat deze resultaten in lijn liggen met de conclusie van de studie. Dit houdt in dat verwacht mag worden dat de negatieve effecten voor de varianten met een nieuwe halve aansluiting op de A12 (varianten 2, 3a en 3b) vertraging in de ochtendspits in de toekomst waarschijnlijk elders op de Ring Utrecht wordt gecompenseerd. Dit effect wordt niet meegenomen in de beoordeling van de varianten in het MER.

Onderliggend wegennet

In de varianten Meerpaal / Nieuwe brug (1) en Rijsbruggerweg (2) treden de effecten op ter plaatse van het Houtense wegennet. In de overige varianten treden de effecten op ter plaatse van de N229. Dit verschil geeft meteen aan welke varianten een oplossend vermogen hebben voor de ontsluitingsproblematiek van Houten en welke voor de N229.

Bij de variant Meerpaal / Nieuwe brug (1) nemen de vertragingen in de ochtendspits op De Staart toe en wordt de file op de Rondweg langer. Vertragingen in de ochtendspits in de richting van Utrecht nemen niet af. Het functioneren van de Rondweg van Houten en daarmee het verkeerssysteem van Houten komt onder druk te staan. De variant heeft alleen een positief effect voor het verkeer van Houten naar het zuiden en Nieuwegein. Dit blijkt uit de analyse van de reistijden. De reistijden van Houten richting Utrecht worden in deze variant (beperkt) langer door een minder goede doorstroming op de Rondweg en De Staart.

De variant Rijsbruggerweg (2) heeft een positief effect op de verkeersafwikkeling op de Rondweg en de ontsluitingswegen van Houten. Het verkeer vanuit Houten Oost (ten oosten van het spoor) krijgt een alternatieve route richting Utrecht, waardoor de verkeersdruk op De Staart en de Utrechtseweg en de noordelijke delen van de Rondweg afneemt. Belangrijk effect is dat de file op De Staart korter wordt, waardoor de terugslag op de Rondweg in de autonome situatie wordt opgelost. Uit de reistijden blijkt dat op alle routes vanuit Houten een verbetering van de reistijd optreedt. Dit geldt dus niet alleen voor de routes naar Utrecht, maar bijvoorbeeld ook voor de route naar Nieuwegein (over De Staart).

De varianten 3a en 3b hebben positieve effecten voor de verkeersafwikkeling. Deze treden echter niet op het Houtense wegennet op, maar op de N229. Door het omleiden van de drukke verkeersstroom op de N229 naar een nieuwe aansluiting wordt de bestaande aansluiting van Bunnik op de A12 ontlast. De vertraging bij deze aansluiting komt dan niet meer voor (in variant 3a ontstaat wel een vertraging op de nieuwe aansluiting op de A12). De verbetering komt tot uitdrukking in de reistijden tussen de N229 en Utrecht. In variant Raaphof west (3a) ontstaat een verbetering van de reistijd voor het verkeer vanuit Houten Oost naar Utrecht.

De varianten N410 - bestaande N229 (4a) en N410 - omlegging N229 (4b) hebben geen effect op het wegennet van Houten en leiden eerder tot een toename van reistijden dan tot een afname. Wel verbetert de verkeersafwikkeling op de N229 door het opwaarderen van kruispunten en/of de wegvakken van de N229. De aansluiting Bunnik is nog niet aangepast, waardoor vertragingen blijven bestaan bij deze bestaande aansluiting.

Geconcludeerd wordt dat geen enkele variant alle afwikkelingsknelpunten in het studiegebied oplost. Voor de waardering van de varianten worden, gezien de doelstelling van het MER (het zoeken naar een betere ontsluiting van Houten), de effecten op de ontsluitingswegen van Houten - met uitzondering van de effecten op het hoofdwegennet - zwaarder meegeteld. Met andere woorden: de vertragingen op de N229 worden minder zwaar gewaardeerd dan de vertragingen op de ontsluitingswegen van Houten. Ongeacht de variant zijn voor de verkeersafwikkeling aanvullende maatregelen nodig voor het oplossen van de overige verkeersknelpunten, met name op het rijkswegennet.

In tabel s1 zijn alle gegeven waarderingen opgenomen. De volgende waarderingen zijn gebruikt:

- - = groot negatief effect
- = negatief effect
- /0 = licht negatief effect
- 0 = geen of neutraal effect
- 0/+ = licht positief effect
- + = positief effect
- + + = groot positief effect

Tabel s1 Waardering effecten verkeersafwikkeling

Effect / Tracé	1	2	3a	3b	4a	4b
	Meerpaal /	Rijsbruggerweg	Raaphof	Raaphof	N410-	N410-
	Nieuwe brug		west	oost	bestaande	omgelegde
					N229	N229
Hoofdwegennet	0	0/-	-	0/-	0/-	0/-
Onderliggend wegennet	0	+	0/+	0/+	0	0
Reistijd vanuit Houten	0	+	0	0/+	0	0

Kenmerk R005-4498720MLV-pla-V01-NL

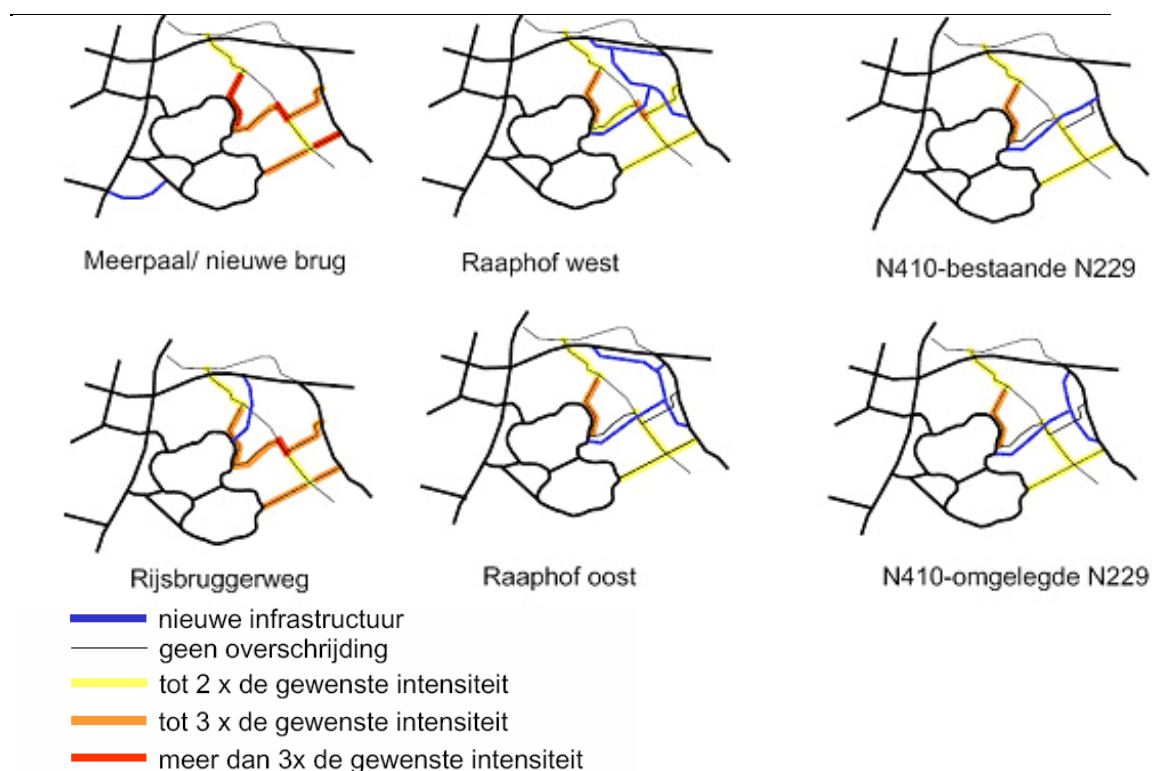
Verkeersveiligheid in het buitengebied

Het buitengebied van Bunnik tussen Houten en de N229 wordt belast met verkeer zonder een bestemming in het gebied zelf. Verkeer tussen Houten, Odijk, Werkhoven, Zeist, Wijk bij Duurstede en de A12 in oostelijke richting maakt gebruik van de bestaande wegen.

In de huidige situatie is gebleken dat de wegen in het buitengebied dit verkeer niet meer kunnen verwerken (verkeersveiligheidsproblemen en stuk gereden bermen). Eén van de doelstellingen van het project is de verkeersdruk (het aantal voertuigkilometers) in het buitengebied te beperken of in ieder geval niet te vergroten. Uit de analyse blijkt dat vooral de varianten met effecten in het oostelijke deel van het studiegebied (3a, 3b, 4a, 4b) zorgen voor een grote afname van de verkeersintensiteiten in dit gebied. De overige varianten hebben geen groot effect en aanvullende maatregelen zijn zeker nodig. Verder wordt opgemerkt dat in alle varianten de streefwaarde niet wordt gehaald en aanvullende maatregelen nodig zijn. De varianten (3a, 3b, 4a, 4b) worden licht positief beoordeeld. In de eindbeelden (zie hoofdstuk 4 van deze samenvatting) worden oplossingen voor de resterende knelpunten voorgesteld.

Tabel s2 Waardering verkeersveiligheid in het buitengebied

Effect / Tracé	1 Meerpaal / Nieuwe brug	2 Rijsbruggerweg	3a Raaphof west	3b Raaphof oost	4a N410- bestaande N229	4b N410- omgelegde N229
Verkeersveiligheid in het buitengebied	0	0	0/+	0/+	0/+	0/+



Figuur s7 Verkeersveiligheid in het buitengebied op basis van de verkeersdruk

Effecten in de kernen van Bunnik en Odijk

Ten gevolge van de tracévarianten kunnen veranderingen optreden in het gebruik van het wegennet van Bunnik en Odijk. Onderzocht is (op basis van het aantal voertuigkilometers op de hoofdwegen binnen de bebouwde kom) in welke mate de verkeersbewegingen binnen de kernen toe- of afnemen. Daarnaast is onderzocht welke effecten op de Koningin Julianalaan in Bunnik (route N229 – Bunnik – Zeist) en de Odijkerweg in Odijk (route N229 – Odijk – Zeist) optreden.

Geconcludeerd moet worden dat de effecten klein zijn en niet onderscheidend voor de varianten. Er worden kleine veranderingen van de verkeersintensiteiten verwacht (toename < 10%) op de Koningin Julianalaan en op de Odijkerweg, waardoor lokaal de situatie kan verslechteren. Over het algemeen kan worden gesteld dat wanneer op de Koningin Julianalaan het verkeer toeneemt het verkeer op de Odijkerweg afneemt en andersom. In de eindbeelden (zie hoofdstuk 4 van deze samenvatting) wordt de problematiek in Bunnik nader onderzocht. De varianten worden neutraal beoordeeld.

Tabel s3 Waardering verkeerseffecten in de kern van Bunnik en Odijk

Effect / Tracé	1	2	3a	3b	4a	4b
	Meerpaal / Nieuwe brug	Rijsbruggerweg	Raaphof west	Raaphof oost	N410- bestaande N229	N410- omgelegde N229
Verkeersleefbaarheid in Bunnik en Odijk	0	0	0	0	0	0

Samengevat

Resumerend heeft variant 2 (Rijsbruggerweg) het grootste probleemoplossende vermogen voor verkeer.

3.2.2 Milieu en ruimte

Uit het onderzoek blijkt dat er vooral onderscheid tussen de varianten is voor de volgende aspecten:

- Archeologie
- Cultuurhistorie
- Landschap
- Natuur

Voor de overige aspecten, waaronder geluid en lucht, zijn er alleen kleine verschillen te constateren, die niet leiden tot een andere onderlinge waardering van de varianten. Voor de overzichtelijkheid blijven deze aspecten hier buiten beschouwing. Uiteraard kunt u ze teruglezen in de hoofdttekst van het MER. Daarbij moet worden bedacht dat de gegeven waarderingen een totaalbeeld geven voor het betreffende criterium. Het kan goed zijn dat op de ene plaats een negatief effect optreedt (bijvoorbeeld hogere geluidbelasting bij woningen nabij de nieuwe weg), maar dit wordt dan gecompenseerd door een verbetering op een andere plaats (bijvoorbeeld afname van geluidoverlast bij andere woningen). Het gaat dus om een totaalbeeld van de variant voor een groter gebied.

De thema's waarin de varianten onderscheidend zijn, worden hieronder kort behandeld.

Archeologie en cultuurhistorie

De varianten 3a en 3b (Raaphof west en Raaphof oost) zijn het meest negatief vanwege de doorsnijding van gebieden met bekende vindplaatsen en/of een hoge archeologische waarde. De varianten 2 (Rijsbruggerweg) en 4a/4b (N410 - N229) zijn negatief gewaardeerd. De aantasting is hier beperkter omdat het tracé korter is (2) of voor een groot deel over een bestaande weg loopt (4a, 4b). Het meest gunstig is variant 1 (Meerpaal / Nieuwe Brug).

Deze variant leidt slechts tot een lichte aantasting van archeologische waarden, omdat de waarden in dit deelgebied lager zijn.

Voor het onderdeel cultuurhistorie scoren de varianten Raaphof west en oost (3a en 3b) en N229 - omgelegde N410 (4b) het meest negatief. Dit vanwege de doorsnijding van cultuurhistorisch waardevolle verkavelingspatronen en bebouwingslinten en het Raaphofsepad. Ook voor dit aspect scoort variant 1 (Meerpaal / Nieuwe brug) het beste, omdat de waarden hier lager zijn.

Landschap

De varianten 3a (Raaphof west), 3b (Raaphof oost) en 4b (N410 - omgelegde N229) lopen door nu voornamelijk open gebied, over een grote lengte. De weg zal hier als verstorend element in het landschap worden beleefd. Bij variant 1 (Meerpaal / Nieuwe brug) is ook sprake van doorsnijding van open gebied, hierbij is de brug over het Amsterdam-Rijnkanaal een groot verstorend element. Bij variant 2 (Rijsbruggerweg) is het negatieve effect beperkter vanwege de kortere lengte van de weg. Bij variant 4a (N410 - bestaande N229) is het effect ook beperkt omdat het tracé grotendeels gebruik maakt van een bestaande weg.

Langs het tracé van variant 2 (Rijsbruggerweg) loopt de Rietsloot. Deze wordt na aanleg van variant 2 een bermsloot, waardoor het kenmerkende karakter van deze sloot verloren gaat. Dit is een negatief gevolg van de variant.

Samenvattend scoort variant N410 - bestaande N229 (4a) het minst negatief.

Natuur

Bij het bepalen van de gevolgen voor de natuur is onderscheid gemaakt in beschermde gebieden (ecologische hoofdstructuur, staatsnatuurmonument) en beschermde soorten (vooral diersoorten).

Variant 1 (Meerpaal / Nieuwe Brug) doorsnijdt een ecologische verbindingszone langs de Schalkwijkse Wetering. Deze doorsnijding heeft belangrijke negatieve gevolgen voor de betreffende ecologische zone. In de andere varianten is sprake van doorsnijding van de ecologische verbindingszone die rond Houten ligt, maar deze doorsnijdingen leiden in vergelijking met variant 1 tot een minder ernstige aantasting, hoewel nog steeds sprake is van een negatief gevolg.

De Raaphof is een staatsnatuurmonument. De varianten 3a, 3b (Raaphof west en oost) en 4b (N410 - omgelegde N229) lopen zeer dicht langs dit beschermde gebied. Naast de barrièrewerking die een nieuwe weg hier heeft voor de diersoorten die in en rond het bos leven (vooral vogels, dassen en ringslangen) zal door het verkeer op de nieuwe weg ook sprake zijn van verstoring door geluid en licht. Al met al is sprake van een zeer negatief gevolg bij realisering van de genoemde varianten.

Kenmerk R005-4498720MLV-pla-V01-NL

In het studiegebied leven veel beschermde diersoorten. Naast de al genoemde dassen en ringslangen gaat het onder andere om weidevogels en poelkikkers. Al deze diersoorten worden beschermd door de Flora- en faunawet.

In de hoofdtekst van het MER kunt u lezen welke varianten nadelige gevolgen hebben op specifieke soorten. De nadelige gevolgen zijn het kleinst in variant 4a (N410 - bestaande N229). Dit omdat deze variant grotendeels bestaande infrastructuur volgt en er dus 'alleen' sprake is van extra verstoring door geluid en licht.

In de onderstaande tabel zijn alle gegeven waarderingen opgenomen. De volgende waarderingen zijn gebruikt:

- = groot negatief effect
- = negatief effect
- /0 = licht negatief effect
- 0 = geen of neutraal effect
- 0/+ = licht positief effect
- + = positief effect
- ++ = groot positief effect

Tabel s4 Overzicht waardering milieueffecten

Effect / Tracé	1 Meerpaal / Nieuwe brug	2 Rijsbrugger- weg	3a Raaphof west	3b Raaphof oost	4a N410- bestaande N229	4b N410- omgelegde N229
Bodem en water						
Optreden van zettingen	0/-	0	0	0	0	0
Bodemkwaliteit	0/-	0/-	0/-	0/-	0/-	0/-
Grondwaterkwantiteit	0	0	0	0	0	0
Grondwaterkwaliteit	0	0	0	0	0	0
Opervlaktewaterkwaliteit	0	0	0	0	0	0
Oppervlaktewaterkwantiteit	0	0/+	0/+	0/+	0/+	0/+
Landschap						
Visuele verstoring	--	-	--	--	-	--

Effect / Tracé	1 Meerpaal / Nieuwe brug	2 Rijsbrugger- weg	3a Raaphof west	3b Raaphof oost	4a N410- bestaande N229	4b N410- omgelegde N229
Aantasting kenmerkende elementen en structuren	0	-	0	0	0	0
Archeologie						
Archeologische waarden	0/-	-	--	--	-	-
Cultuurhistorie						
Cultuurhistorische waarden	-	-	--	--	-	--
Ecologie - beschermde gebieden						
Provinciale Ecologische hoofdstructuur	--	-	-	-	-	-
Raaphof	0	0	--	--	0	--
Ecologie - beschermde soorten						
Vaatplanten	0	0	0	0	0	0
Vogels	-	-	-	-	-	-
Zoogdieren	-	-	--	--	-	--
Amfibieën	--	-	--	--	-	--
Reptielen	0	--	-	-	-/0	-
Vissen	-	-	-	-	-	-
Lucht						
Luchtkwaliteit	0/+	0	0	0	0	0
Geluid						
Geluid	0	0	0	0	-/0	-/0

Het meest milieuvriendelijk alternatief: variant 4a (N410 - bestaande N229)

Uit het onderzoek is duidelijk geworden dat variant 4a (N410 - bestaande N229) vanuit milieuoogpunt de voorkeur verdient. Deze variant scoort vanuit milieuoogpunt het beste, al is het verschil met variant 1 (Meerpaal / Nieuwe brug) en variant 2 (Rijsbruggerweg) zeer beperkt. Vooral omdat deze variant geringe doorsnijding van het landelijke gebied kent, zijn de milieugevolgen in vergelijking met de andere varianten beperkter. Variant 4a is ook de enige variant waaraan geen enkele keer een beoordeling 'groot nadelig effect' (- -) is toegekend. Variant 4a is daarom de basis voor het meest milieuvriendelijke alternatief.

Kenmerk R005-4498720MLV-pla-V01-NL

Er is vervolgens onderzocht hoe variant 4a vanuit milieuoogpunt nog geoptimaliseerd kan worden. Daarvoor zijn allerlei maatregelen aangegeven, die ervoor zorgen dat bepaalde milieugevolgen worden voorkómen, of -als dat niet lukt- kunnen worden verzacht of gecompenseerd. De belangrijkste maatregelen, die onderdeel uitmaken van het meest milieuvriendelijke alternatief zijn:

Landschap:

- Na de kruising met de Achterdijk wordt langs de weg beplanting aangebracht, waardoor er als het ware een extra coulisse ontstaat die de zichtverstoring vanaf verschillende punten verzacht



Figuur s8 Tracé zonder (links) en met coulisse (rechts)

Natuur:

- De aanleg van een groenelement bij de kruising met de Achterdijk. Door de toevoeging van dit groenelement wordt de beplanting langs de Achterdijk maar beperkt onderbroken en blijft de Achterdijk in stand als lijnvormig element voor vleermuizen
- De aanleg van ecoduiders onder de weg op locaties waar de weg een watergang kruist. Op deze manier worden geen extra barrières gevormd voor vissen en amfibieën
- Het aanleggen van verschillende dassentunnels onder de N410 en geleidende structuren, zodat het gebied als foerageergebied voor de das bereikbaar blijft. Door de afscherming van de weg voor dassen worden aanrijdingen met dassen voorkomen
- De verlichting wordt geoptimaliseerd ten behoeve van onder andere vleermuizen. Dit betekent het gebruik van oranje lampen, met de lichtbundel gericht op de grond, zodat zo min mogelijk verstrooiing van licht optreedt
- Het begeleiden van de weg door sloten met natuurvriendelijke oevers, poelen en houtwallen om zo een ecologische zone mogelijk te maken

Geluid

- De toepassing van geluidbeperkend asfalt, bijvoorbeeld ZOAB, beperkt de geluidverstoring voor mens en dier in het gebied

4 Overige onderzoeken

In dit MER zijn ook de resultaten van een aantal andere onderzoeken betrokken, zodat een totaalbeeld van alle afwegingsaspecten is ontstaan. In deze samenvatting wordt volstaan met een korte beschrijving van de betreffende onderzoeken. De volledige rapportages zijn uiteraard beschikbaar.

4.1 Landbouweffectrapportage varianten fase 2

Parallel aan het MER is een landbouweffectrapportage uitgevoerd. De effecten van A12 SALTO zijn voor landbouw zowel kwalitatief als kwantitatief in kaart gebracht. Voor gedetailleerde informatie wordt verwezen naar het Landbouweffectrapport (LER).

De gevolgen voor de landbouw zijn beoordeeld op de volgende aspecten:

- Economische schade (onttrekking landbouwgrond, bedrijfsverplaatsingen, verkaveling)
- Impact op structuur landbouwgebied (bereikbaarheid, versnippering aaneengesloten landbouwgebied)
- Effect op agribusiness
- Effect op nevenactiviteiten agrarische bedrijven (huisverkoop, agro-toerisme)
- Effect op bereikbaarheid grond en bedrijven

In tabel s5 zijn de effecten gewaardeerd. Uit deze effectbeoordeling en ook rekening houdend met de grote verschillen die er zijn tussen de varianten met betrekking tot economische schade, kan vanuit landbouwkundig oogpunt de volgende conclusie worden getrokken:

De variant met de minst negatieve effecten voor landbouw is variant 1 (Meerpaal / Nieuwe brug), gevolgd door 4a (N410 - bestaande N229) en 2 (Rijsbruggerweg). De variant met de meest negatieve effecten voor landbouw is variant 3a (Raaphof west).

Variant 1 (Meerpaal / Nieuwe brug) scoort vrij gunstig omdat het tracé grotendeels evenwijdig aan de verkaveling of aan de Schalkwijksche wetering loopt, er geen bedrijfsverplaatsingen noodzakelijk zijn en er sprake is van beperkt areaalverlies en een beperkte invloed op het aaneengesloten landbouwgebied. Bij variant 3a (Raaphof west) zijn de negatieve effecten groot omdat het tracé deels haaks op de verkavelingrichting loopt, er sprake is van relatief veel bedrijfsverplaatsingen en een groot areaal landbouwgrond verloren gaat.

Tabel s5 Waardering effecten landbouw

Effect / Tracé	1 Meerpaal / Nieuwe brug	2 Rijsbrugger- weg	3a Raaphof west	3b Raaphof oost	4a N410- bestaande N229	4b N410- omgelegde N229
Economische schade	0/-	0/-	--	--	-	--
Impact op landbouwgebied	0/-	-	--	-	0/-	--
Agribusiness	0	0	0	0	0	0
Nevenactiviteiten	0	0	0	0	0	0
Bereikbaarheid grond en bedrijven	0	0/-	-	-	0	0/-

Bij de keuze voor een variant is het noodzakelijk om een aantal maatregelen te nemen om de negatieve effecten voor de individuele agrarische bedrijven en de agrarische sector in het algemeen te beperken of te voorkomen en kansen te benutten door alternatieve oplossingen en flankerende maatregelen.

4.2 Schetsontwerpen en kostenramingen varianten fase 2

De varianten uit fase 2 zijn samen met de betrokken partijen (gemeenten, provincie Utrecht, BRU, Rijkswaterstaat, Hoogheemraadschap De Stichtse Rijnlanden) uitgewerkt in een schetsontwerp. Deze schetsontwerpen zijn de basis geweest voor de effectbeschrijvingen. Ook zijn van de schetsontwerpen kostenramingen gemaakt. Daarbij is gekeken naar onder andere de kosten van grondverwerving, de realisatie van bruggen en andere 'kunstwerken' en natuurlijk de kosten van de aanleg van de weg zelf. De raming heeft geen betrekking op compenserende en mitigerende maatregelen. Ook zijn de kosten geraamd van uit te voeren archeologisch onderzoek. De economische schade voor landbouw is onderzocht in het kader van de landbouweffectrapportage. Het betreft globale kostenramingen met een onnauwkeurigheidsmarge van 25 %.

Omdat in variant 4a (N410 - bestaande N229) veel gebruik wordt gemaakt van bestaande infrastructuur, zijn de aanlegkosten het laagst. De relatief hoge kosten van variant 1 (Meerpaal / Nieuwe brug) worden veroorzaakt door de nieuwe, hoge brug die over het Amsterdam-Rijnkanaal moet worden aangelegd.

Kenmerk R005-4498720MLV-pla-V01-NL

Tabel s6 Globale kostenraming mln euro (exclusief BTW)

Variant	1 Meerpaal / Nieuwe brug	2 Rijsbrugger- weg	3a Raaphof west	3b Raaphof oost	4a N410 - bestaande N229	4b N410 - omgelegde N229
Aanlegkosten	54	27	59	54	19	34
Archeologisch onderzoek	0	1	3	3	1	2
Economische schade landbouw	0,6	0,5	8,1	5,9	2,5	5,6

*) Gekapitaliseerde jaarkosten op basis van 2 % inflatie en een termijn van 25 jaar

4.3 Onderzoek verbetering aansluiting N229 op de A12

De kosten van de verbetering van de aansluiting liggen tussen de 12 en 22 miljoen euro. Deze kosten zijn aan de orde als voor de ontsluiting van Houten gekozen wordt voor variant 4a of 4b (N410 - N229). In dat geval is er zoveel extra verkeer op de aansluiting te verwachten, dat verbetering noodzakelijk is.

4.4 Conclusie MER fase 2

In onderstaand kader worden de conclusie van het MER en van de deelonderzoeken die in samenhang met het MER zijn uitgevoerd, samengevat.

Verkeerskundig

- Beste oplossing: variant 2 (Rijsbruggerweg)

Milieu

- Minst negatieve milieueffecten: variant 4a (N410 - bestaande N229) gevolgd door varianten 1 (Meerpaal / Nieuwe brug) en 2 (Rijsbruggerweg)

Kostentechnisch

- Meest gunstig: variant 4a (N410 - bestaande N229)
- Duurste oplossing: variant 3a (Raaphof west)

Landbouw

- Meest gunstig: variant 1 (Meerpaal / Nieuwe brug)
- Meest nadelig: variant 3a (Raaphof west)

4.5 Onderzoek eindbeelden 2020

4.5.1 Doel van het onderzoek

Het MER richt zich primair op de ontsluiting van Houten in 2010. Na die periode resteren er nog verkeersknelpunten die in regionaal verband worden aangepakt. In de studie Eindbeelden A12 SALTO is daarom voor iedere MER-variant een kansrijk eindbeeld opgesteld, waarin de resterende knelpunten regionaal worden opgelost. Hierbij is onder andere gebruik gemaakt van de maatregelen die in het kader van het nulplusalternatief zijn geformuleerd. In de eindbeelden is rekening gehouden met de verdere groei als gevolg van de beoogde ruimtelijke ontwikkelingen van Odijk West.

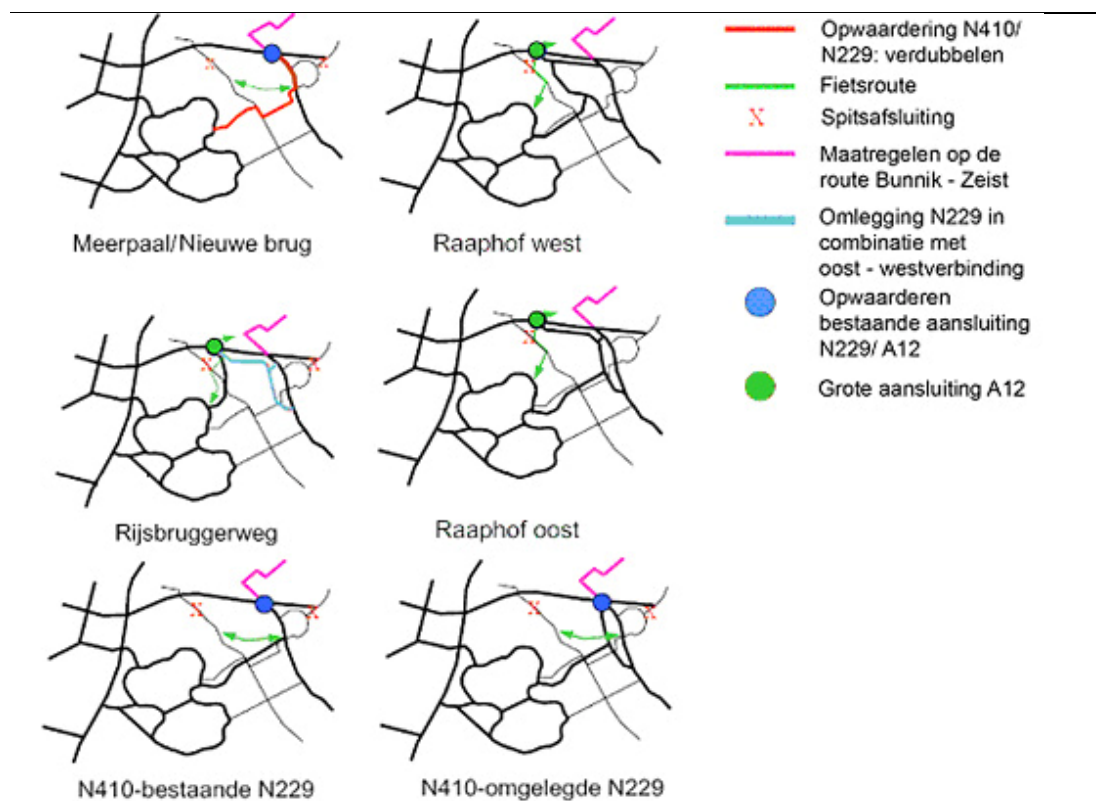
In figuur s9 zijn de eindbeelden schematisch weergegeven. In de kansrijke eindbeelden zijn oplossingen aangedragen voor de volgende knelpunten:

- De verkeersveiligheids- en leefbaarheidsknelpunten op de relatie Bunnik - Zeist
- De resterende hoeveelheid verkeer in het buitengebied
- Het capaciteitstekort van de aansluiting N229 / A12
- De verkeersdrukke op de relatie Bunnik-Utrecht via de Koningslaan N411

4.5.2 Verkeerseffecten

In alle kansrijke eindbeelden blijven vertragingen op het hoofdwegennet (A12 en A27) bestaan. De ontsluiting van Houten wordt alleen in variant 2 substantieel beter. Voor deze knelpunten zijn geen maatregelen (anders dan in de MER-varianten) aangedragen. Ook voor de problematiek van de A12 en de A27 zijn geen oplossingen beschikbaar binnen het studiegebied. De knelpunten dienen bovenregionaal te worden opgelost, in de lopende Pakketstudie Ring Utrecht. Wel is duidelijk dat de problemen op het onderliggende wegennet van Bunnik en Odijk door een betere doorstroming op de A12 worden verlicht.

Kenmerk R005-4498720MLV-pla-V01-NL



Figuur s9 Eindbeelden varianten 2020

Effecten verkeersveiligheids- en leefbaarheidsknelpunten op de relatie Bunnik - Zeist

In de studie Eindbeelden zijn de effecten onderzocht van een spitsafsluiting, het opwaarderen met een nieuwe verbinding naar de A12 en het knijpen van de relatie. De maatregelen hebben verschillende effecten die in een nadere studie in samenwerking met de gemeenten Bunnik, Zeist en de Utrechtse Heuvelrug worden uitgewerkt.

In het MER is geconcludeerd dat de keuze van de ontsluitingsweg van Houten geen invloed heeft op deze relatie. De verkeersveiligheids- en leefbaarheidsknelpunten op de relatie Bunnik - Zeist kunnen daarom als een afzonderlijk probleem worden aangepakt. Bij de uitwerking moet ernaar worden gestreefd de verkeersdruk op de Koningin Julianalaan te beperken zonder nieuwe verkeersknelpunten te laten ontstaan in Zeist. De effecten op de route tussen Zeist en Odijk en tussen Zeist en Driebergen moeten hierin worden betrokken.

Effecten buitengebied

In de eindbeelden zijn maatregelen getroffen om het verkeer in het buitengebied te beperken. De maatregelen hebben voornamelijk een positief effect op de Achterdijk. Op het Oostro(u)msdijkje zijn in alle varianten nog aanvullende maatregelen nodig (fietsvoorzieningen en eventueel snelheidsbeperkende maatregelen). In het eindbeeld Rijsbruggerweg dient de functie van de regioweg (verbinding Houten richting het oosten) geoptimaliseerd te worden. Hierdoor kan het verkeer op de N410 worden beperkt. Nader onderzoek naar de invulling van de oost-west verbinding vindt plaats in 2007.

Effecten aansluiting N229 / A12

In de autonome situatie 2015 kan de aansluiting N229 / A12 (afslag Bunnik) het verkeer niet verwerken. Vooral het kruispuntencomplex ten noorden van de A12 geeft problemen.

In de kansrijke eindbeelden zijn twee oplossingen aangedragen om de problematiek bij de aansluiting op te lossen.

1. Het opwaarderen van de bestaande aansluiting (eindbeelden 1,4a en 4b)
2. Het afleiden van het verkeer op de N229 naar de nieuwe aansluiting (Bunnik West) op de A12

Het opwaarderen van de huidige aansluiting N229/A12 is mogelijk. De aansluiting is daarmee toekomstvast voor de periode na 2015. Er zijn aanzienlijke ruimtelijke ingrepen nodig in en rondom de aansluiting.

Het afleiden van het verkeer van de N229 naar een nieuwe aansluiting Bunnik west kan in de eindbeelden 2, 3a en 3b worden toegepast.

Zowel bij de opwaardering van de bestaande aansluiting N229/A12 als bij een keuze voor het afleiden van het verkeer naar een nieuwe 'grote' aansluiting Bunnik west dient nader onderzoek plaats te vinden naar de verkeersafwikkeling op de A12. Dit zal in de Pakketstudie Ring Utrecht worden opgepakt.

4.5.3 Milieueffecten

Om te voorkomen dat er voor de korte termijn keuzes worden gemaakt die op de lange termijn tot ongewenste milieugevolgen leiden, is in het MER kwalitatief onderzocht wat de milieugevolgen zijn van de eindbeelden.

Daar waar in de eindbeelden sprake is van aanvullende weginfrastructuur (varianten 1 (Meerpaal / Nieuwe brug) en 2 (Rijsbruggerweg) zal dit ten opzichte van de varianten voor 2010 leiden tot extra milieueffecten in het gebied tussen Houten, Odijk en de A12. De andere eindbeelden leiden, wanneer bij de aanleg van het fietspad tussen de N229 en de Achterdijk in de varianten 4a en 4b rekening wordt gehouden met bestaande waarden, niet tot extra relevante milieueffecten.

Kenmerk R005-4498720MLV-pla-V01-NL

Voor het aspect luchtkwaliteit in de varianten 2 en 3a moet worden opgemerkt dat de verkeersintensiteiten op de A12 tussen Lunetten en Bunnik toenemen. Aangezien op dit wegvak overschrijdingen zijn geconstateerd is er sprake van een verslechtering van de luchtkwaliteit. Of dit een verslechtering betekent voor het totale studiegebied is zonder nader onderzoek niet vast te stellen.

4.6 Milieueffecten eindbeeld Rijsbruggerweg

In aanvulling op het MER zijn de milieueffecten van het kansrijke eindbeeld Rijsbruggerweg met regioweg / omgelegde N229 op vergelijkbare wijze en met het zelfde detailniveau als de MER varianten onderzocht. De resultaten van deze studie staan beschreven in de notitie Milieueffecten Eindbeeld Rijsbruggerweg met regioweg/omgelegde N229. De notitie is als bijlage bij de studie eindbeelden gevoegd.

Samenvatting MER A12 SALTO

12 oktober 2007

Samenvatting MER A12 SALTO

Kenmerk R004-4498720MLV-pla-V01-NL

Verantwoording

Titel	Samenvatting MER A12 SALTO
Opdrachtgever	Bestuur Regio Utrecht (BRU)
Projectleider	Esther van Rosmalen
Auteur(s)	Marlies Verspui, Martijn Gerritsen en Gerwin de Boer (Goudappel Coffeng)
Projectnummer	4498720
Aantal pagina's	36 (exclusief bijlagen)
Datum	12 oktober 2007
Handtekening	



Colofon

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



Postbus 161
Snipperlingsdijk 4
7417 BJ Deventer
T (0570) 666 222
F (0570) 666 888

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

- NEN-EN-ISO 9001.

Kenmerk R004-4498720MLV-pla-V01-NL

Inhoud

Verantwoording en colofon	5
1 Milieueffectrapportage A12 SALTO	9
1.1 Over deze samenvatting	9
1.2 A12 SALTO: korte terugblik.....	9
2 MER fase 1: trechtering	11
2.1 Welke varianten zijn onderzocht?	11
2.2 Wat zijn de resultaten van het onderzoek?	12
2.3 Selectie van kansrijke varianten	17
3 MER fase 2: verdieping onderzoek kansrijke varianten	19
3.1 Welke varianten zijn onderzocht in fase 2?	19
3.2 Wat zijn de resultaten van het onderzoek in fase 2?	20
3.2.1 Verkeer	20
3.2.2 Milieu en ruimte	27
4 Overige onderzoeken	33
4.1 Landbouweffectrapportage varianten fase 2	33
4.2 Schetsontwerpen en kostenramingen varianten fase 2	34
4.3 Onderzoek verbetering aansluiting N229 op de A12.....	35
4.4 Conclusie MER fase 2.....	35
4.5 Onderzoeken eindbeelden 2020	36

Kenmerk R004-4498720MLV-pla-V01-NL

1 Milieueffectrapportage A12 SALTO

1.1 Over deze samenvatting

Voor u ligt de samenvatting van het milieueffectrapport (MER) dat is opgesteld voor de besluitvorming over een nieuwe aansluiting van Houten op het rijkswegennet. In deze samenvatting leest u hoe het MER tot stand is gekomen en wat de belangrijkste conclusies zijn. Ook wordt stilgestaan bij de resultaten van een aantal andere onderzoeken, die parallel aan het MER zijn uitgevoerd.

1.2 A12 SALTO: korte terugblik

In april 2003 stemden betrokken overheden in met een gezamenlijke gebiedsgerichte aanpak van het onderliggend wegennet in de omgeving van de A12 Oost. De samenwerking kreeg de naam A12 SALTO: Samenwerken Aan Langere Termijn Ontwikkeling. Centraal staat het zoeken naar oplossingen in 2020 voor de verkeersproblematiek in het Kromme Rijngebied. Eén van de onderdelen is een nieuwe aansluiting van Houten op het rijkswegennet in uiterlijk 2010. Door de ontwikkelingen in de regio, met name de groei van Houten en Wijk bij Duurstede, zijn onder andere op het Houtense wegennet meer files ontstaan en worden de wegen in het buitengebied van Bunnik en Houten extra belast met verkeer. Daarnaast is er sprake van filevorming op het omliggende wegennet vanuit Wijk bij Duurstede. Een betere aansluiting van Houten naar het rijkswegennet moet een oplossing voor dit probleem bieden.

Op basis van een verkenning van Grontmij bereikte de ingestelde stuurgroep eind 2004 overeenstemming over een aansluiting van Houten op de A12. Vervolgens startte de in dit geval verplichte procedure van milieueffectrapportage (m.e.r.) door de bekendmaking van de startnotitie in het voorjaar van 2006. Namens de in het project samenwerkende overheden¹ treedt Bestuur Regio Utrecht (BRU) op als initiatiefnemer. De m.e.r. is gekoppeld aan de vaststelling van de bestemmingsplannen door de gemeenten van Bunnik en Houten; deze gemeenten zijn dan ook bevoegd gezag in de m.e.r.-procedure. Als bevoegd gezag hebben de gemeentebesturen van Bunnik en Houten in november 2006 de richtlijnen voor het MER A12 SALTO vastgesteld². De richtlijnen geven aan op welke vragen het op te stellen MER een antwoord moet geven.

De richtlijnen vragen een bredere aanpak van het MER dan in de startnotitie was voorgesteld. Het MER moet alle mogelijke, ook eerder onderzochte, alternatieven en varianten beschrijven en beoordelen, en vervolgens motiveren waarom bepaalde alternatieven en varianten afvallen.

¹ In het project A12 SALTO werken samen: Rijkswaterstaat Utrecht, provincie Utrecht, Bestuur Regio Utrecht en de gemeenten Bunnik, Houten, Nieuwegein, Utrecht, Utrechtse Heuvelrug, Wijk bij Duurstede en Zeist

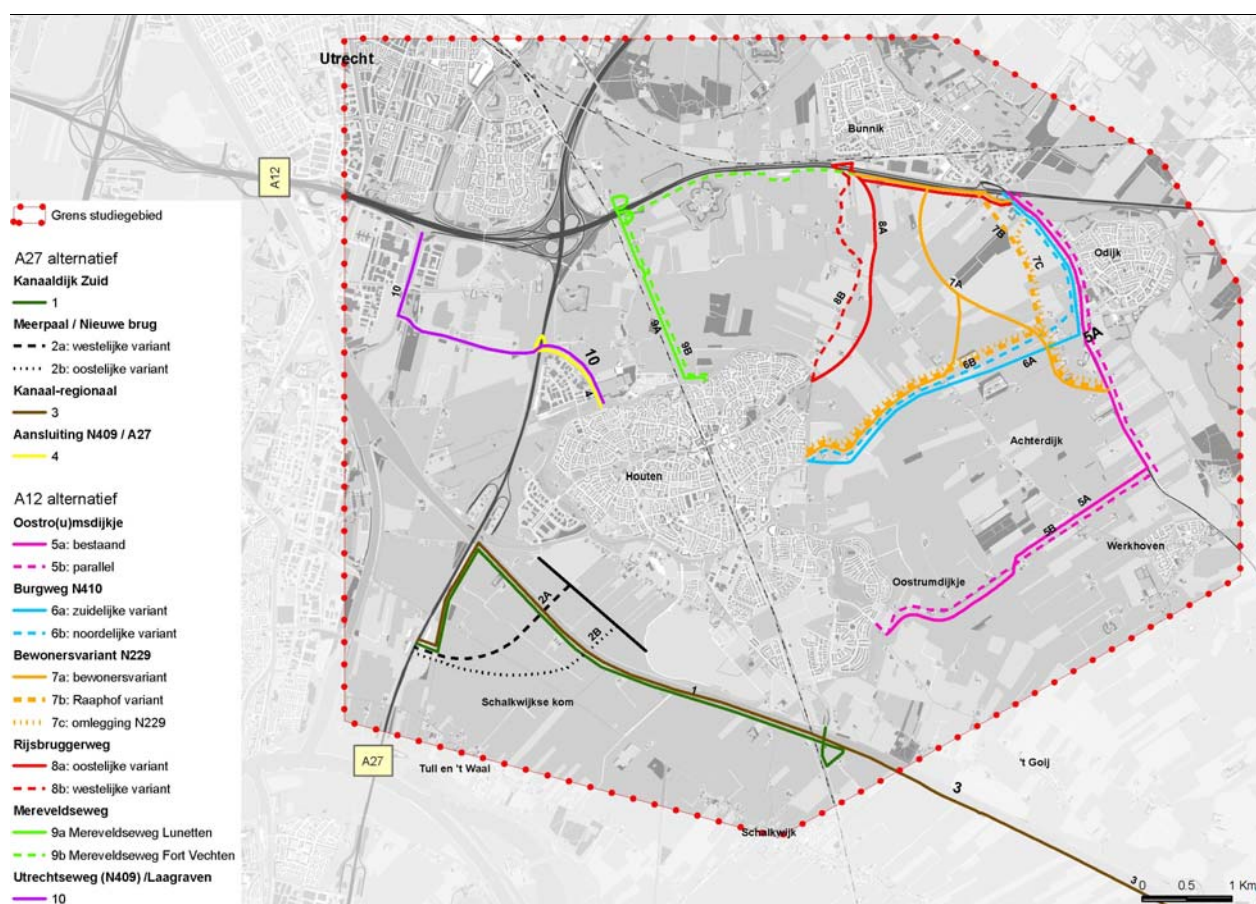
² Richtlijnen voor het milieu-effectrapport A12 SALTO, 23 november 2006. Vastgesteld door de gemeenteraden van Bunnik (16 november 2006) en Houten (14 november 2006)

Het MER-onderzoek is in twee fasen uitgevoerd. Fase 1 is de trechteringsfase, een globale toetsing; de in de richtlijnen genoemde alternatieven en varianten zijn beoordeeld op verkeers-, milieu- en ruimtelijke criteria. Uit deze fase volgde een aantal (verkeerskundig) kansrijke varianten. De stuurgroep A12 SALTO heeft hiervan kennisgenomen. Deze kansrijke varianten zijn in fase 2 van het MER verder uitgewerkt en beoordeeld. De resultaten van beide fasen zijn hierna samengevat.

2 MER fase 1: trechtering

2.1 Welke varianten zijn onderzocht?

De in de richtlijnen genoemde varianten zijn in een workshop met betrokken overheden op kaart ingetekend. Het gaat om vier varianten waarbij een verbeterde aansluiting wordt gemaakt op de A27, en zes varianten die uitgaan van een (nieuwe) aansluiting op de A12. Daarbij is zo goed mogelijk rekening gehouden met bestaande waarden in het gebied.



Figuur s1 Varianten MER fase 1

Daarnaast is het zogenoemde nulplusalternatief uitgewerkt. Dit is een alternatief waarbij geen of maar heel beperkt nieuwe wegen worden aangelegd; de verkeerssituatie wordt verbeterd door het treffen van beperkte maatregelen.

Te denken valt aan maatregelen in het buitengebied om doorgaand verkeer te belemmeren of het nemen van spitsmaatregelen zodat bepaalde routes tijdens de spitsuren niet gebruikt kunnen worden.

2.2 Wat zijn de resultaten van het onderzoek?

Doel van het onderzoek was voldoende informatie te verzamelen om de kansrijke varianten te kunnen selecteren, dus om de varianten met elkaar te kunnen vergelijken. Dat houdt in dat nog geen concrete uitspraken worden gedaan over bijvoorbeeld de te verwachten geluidbelasting op een bepaalde woning of de luchtkwaliteit op een bepaalde plek³.

Verkeer

Het nulplusalternatief heeft onvoldoende probleemoplossend vermogen, maar kan wel als aanvulling dienen (openbaar vervoer en fietsverkeer). Een nieuwe weg is nodig om de verkeersproblemen het hoofd te kunnen bieden.

Om de vraag te beantwoorden in hoeverre de tracévarianten een oplossing bieden voor de in 2010 te verwachten verkeersproblemen, is getoetst aan de volgende criteria:

1. Afname verkeersdruk op De Staart en de Utrechtseweg
2. Geen grote nadelige effecten op de rijkswegen
3. Afname van verkeer door het buitengebied van Bunnik en Houten
4. Geen toename van verkeer door de kernen van Bunnik en Odijk

De belangrijkste conclusies zijn:

- Uit het onderzoek blijkt dat er geen varianten zijn die op alle beoordelingscriteria goed scoren
- Doorgaand verkeer door de kernen van Bunnik en Odijk blijkt zonder aanvullende maatregelen niet of nauwelijks te verminderen. Dit geldt voor alle varianten
- De varianten 4 (nieuwe aansluiting op de A27 via de Utrechtseweg) en 9a (nieuwe aansluiting op de A12 via de Mereveldseweg) zijn vanuit verkeersoogpunt ongewenst omdat de nieuwe aansluitingen té dicht bij het zeer drukke knooppunt Lunetten zouden komen. Rijkswaterstaat heeft in een brief aangegeven aan deze varianten dan ook geen medewerking te willen verlenen. Deze varianten worden daarom niet in fase 2⁴ onderzocht

³ In deze samenvatting worden de subvarianten (bijvoorbeeld 6a of 6b) alleen genoemd als er een duidelijk onderscheid in de beoordeling van de subvarianten is. Is dat niet het geval, dan wordt volstaan met het noemen van de 'hoofdvariant' (bijvoorbeeld 6)

⁴ Voor de variant Mereveldseweg is een situatie berekend waarbij de aansluiting op de A12 met een verlengde noordboog verder van knooppunt Lunetten ligt. Uit de modelberekeningen blijkt dat de variant beter functioneert dan de variant met een aansluiting dicht bij Lunetten. De vertragingen die worden opgelopen op de A12 treden echter op in beide spitsen en zijn aanmerkelijk hoger dan in de overige varianten. De variant is daarom niet meegenomen in fase 2. In bijlage 5 van het hoofdrapport is een notitie opgenomen waarin dit is onderbouwd, en waarin ook de milieueffecten globaal zijn beschreven.

Kenmerk R004-4498720MLV-pla-V01-NL

- Van de A27-varianten is variant 2 (Meerpaal / Nieuwe brug) vanuit verkeersoogpunt het beste. Hier wordt een directe, snelle route van Houten naar de A27 gemaakt, waardoor deze variant op het criterium 'afname verkeersdruk op De Staart en de Utrechtseweg' goed scoort. Deze variant heeft vooral een oplossend vermogen voor verkeer in zuidelijke richting op de A27. De andere A27-varianten dragen niet of nauwelijks bij aan het oplossen van de gestelde problemen
- Van de A12-varianten zijn de varianten 5 (Oostro(u)msdijkje) en 10 (aansluiting op A12 via Utrechtseweg / Laagraven) het minst gunstig. De route via het Oostro(u)msdijkje naar de A12 ligt aan de rand van het studiegebied en zal als te lang ervaren worden. Daardoor zal veel verkeer de bestaande routes naar de A27 en de A12 blijven volgen. Dit geldt overigens ook voor variant 9b (Mereveldseweg / Fort Vechten). Variant 10 geeft een kleine verbetering voor de ontsluiting van Houten, maar levert geen bijdrage aan een verbetering van de situatie in het buitengebied
- Een route die door het midden van het buitengebied loopt, zoals variant 6 (N410 / N229), 'trekt' veel verkeer weg van de omliggende wegen in het buitengebied. Op die nieuwe weg is er een grote toename van verkeer, maar voor het buitengebied als totaal ontstaat er een gunstiger beeld. Voor de ontsluiting van Houten heeft variant 6 ook een licht positief effect
- Ook de varianten 7a, 7b en 7c zorgen voor een verbetering van de aansluiting van Houten op de A12 en trekken verkeer van de andere wegen in het buitengebied weg
- Variant 8 (Rijsbruggerweg) vormt de meest directe en korte route van Houten naar de A12. Voor de ontsluiting van Houten is deze variant dan ook het meest gunstig. Op het buitengebied van Bunnik heeft deze variant een licht positief effect door de afname van verkeer op de Achterdijk en de bestaande Rijsbruggerweg

Milieu en ruimte

Het plangebied kent een aantal bijzondere waarden. Zo lopen er verschillende ecologische verbindingzones door het gebied, die een beschermde status hebben (zie figuur s2). Ook zijn er diverse beschermde diersoorten aanwezig, zoals ringslangen, dassen en weidevogels. Daarnaast heeft het gebied een rijke historie, die zowel ondergronds (archeologie) als bovengronds (cultuurhistorie, landschap, zie figuur s3) herkenbaar is.

De varianten zijn beoordeeld op de volgende (milieu- en ruimte)aspecten:

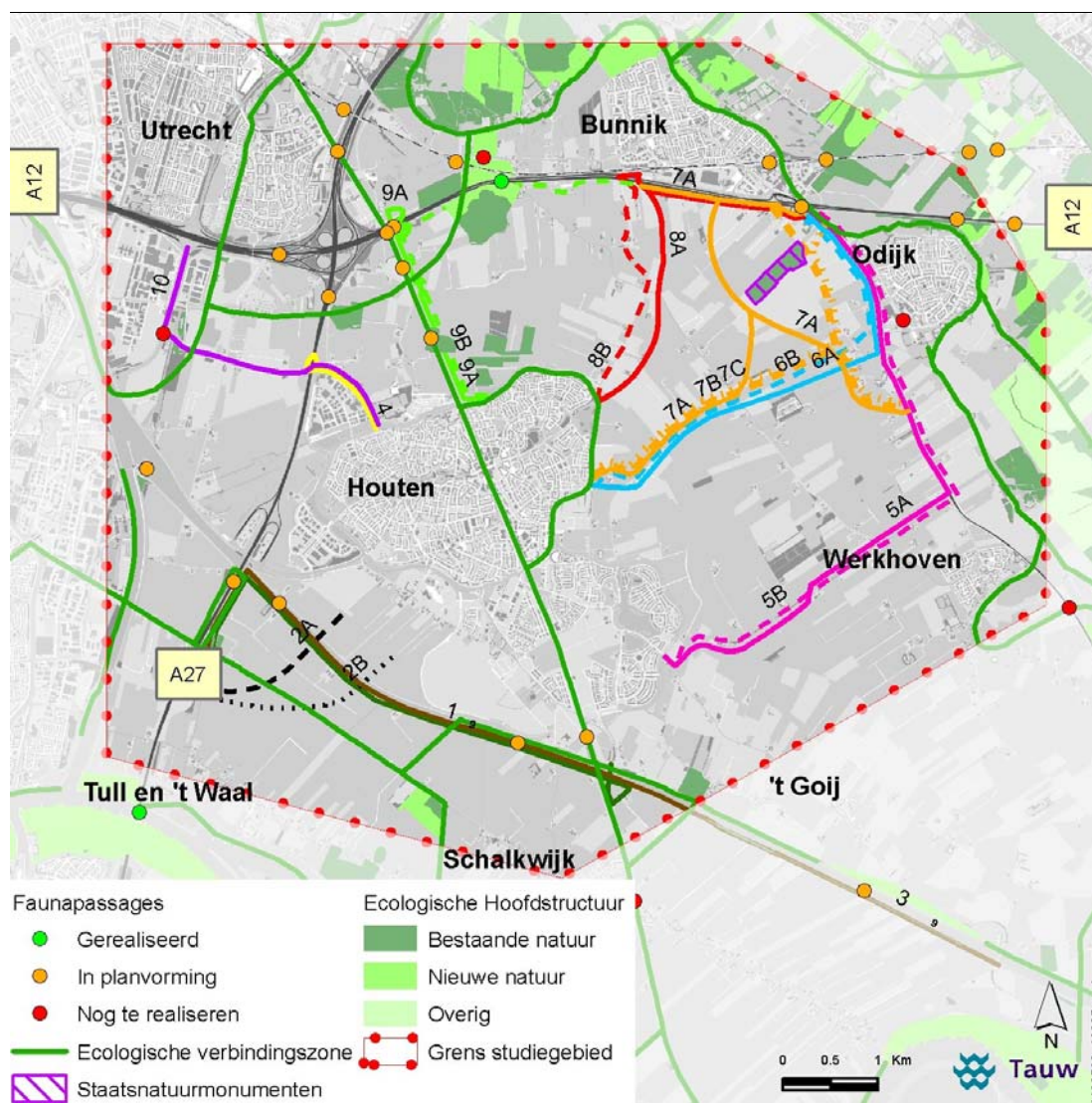
- Bodem en water
- Archeologie en cultuurhistorie
- Natuur
- Geluid
- Luchtkwaliteit
- Recreatie
- Landbouw

De belangrijkste conclusies worden hieronder weergegeven. Het nulplusalternatief blijft verder buiten beschouwing. Dit alternatief kent alleen lokale milieueffecten, maar kan wel worden toegevoegd aan de varianten.

A27-varianten

De A27-varianten lopen grotendeels op of direct langs bestaande infrastructuur. Bovendien liggen ze vooral in stedelijk gebied. De effecten op het milieu zijn daarom in het algemeen neutraal tot licht negatief. Variant 2 (Meerpaal / Nieuwe brug) doorsnijdt open gebied; uit cultuurhistorisch en landschappelijk oogpunt scoort deze variant daarom slechter. Deze variant leidt wél tot een verbetering van de luchtkwaliteit.

Kenmerk R004-4498720MLV-pla-V01-NL



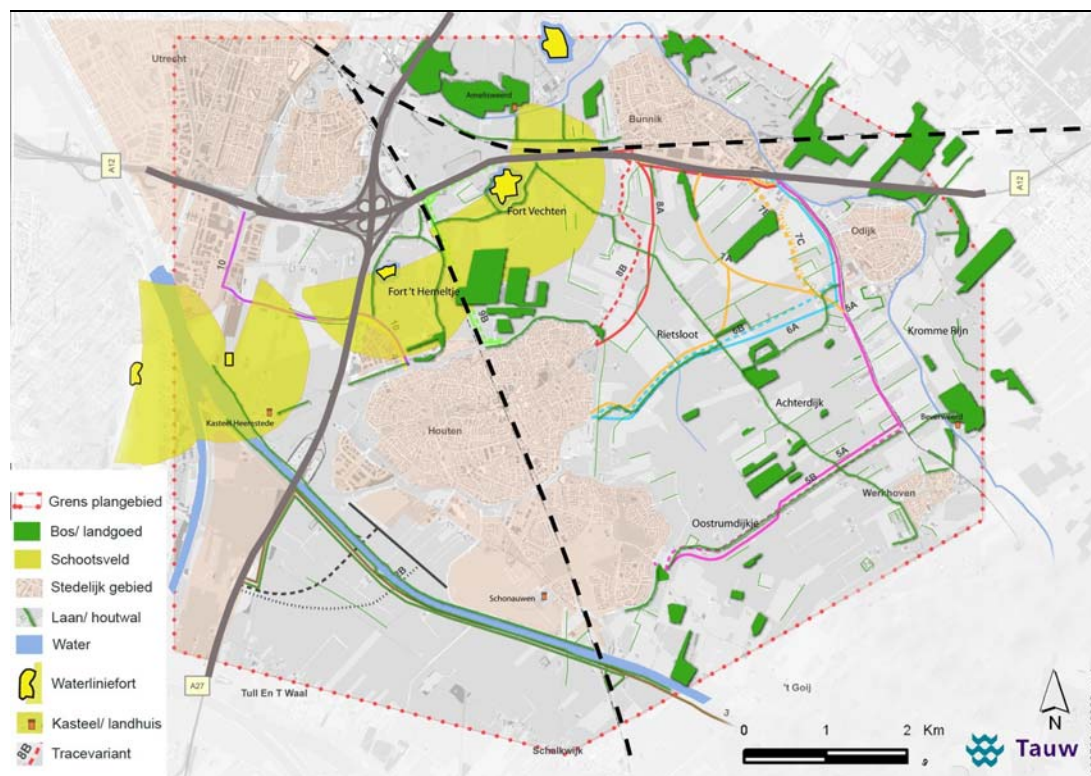
Figuur s2 Ecologie

A12-varianten

De A12-varianten hebben vanwege de waarde van het gebied waarin de tracés liggen, grotere negatieve milieugevolgen dan de A27-varianten. De varianten 5a (bestaande Oostro(u)msdijkje) en 10 (Utrechtseweg / Laagraven) volgen grotendeels bestaande weginfrastructuur. Van deze varianten zijn de milieugevolgen dan ook het minst negatief. Archeologisch, cultuurhistorisch en ecologisch is het buitengebied tussen Houten en Bunnik dermate waardevol, dat iedere ingreep als negatief moet worden beoordeeld.

Vanuit landschappelijk oogpunt geldt dit ook, zij het dat de varianten die bestaande infrastructuur of bestaande landschappelijke lijnen volgen beter scoren. Het betreft de varianten 5a (bestaande Oostro(u)msdijkje), en 6a (N410 / Burgweg / N229).

Voor lucht en geluid is onderzocht welke knelpunten er in de autonome situatie (de situatie waarin geen nieuwe verbindingsweg wordt aangelegd) voorkomen en in welke mate deze knelpunten worden beïnvloed. Daarnaast is onderzocht of in de betreffende varianten nieuwe knelpunten voor de beide onderdelen (lucht en geluid) ontstaan. Gesteld kan worden dat voor zowel de geluidssituatie als de luchtsituatie in het studiegebied er plaatselijke verslechtingen en verbeteringen optreden, maar dat nergens nieuwe overschrijdingen van de grenswaarden voor de luchtkwaliteit of extreem hoge geluidwaarden optreden.



Figuur s3 Landschap

Er zijn ook enkele positieve effecten. De ontlasting van de wegen in het buitengebied van Bunnik zorgt voor veiligere en aantrekkelijkere fietsroutes over die wegen. Dit geldt vooral voor de varianten 6 (N410 / Burgweg - N229) en 7 (Bewonersvarianten). De varianten 8 (Rijsbruggerweg) en 9a (Mereveldseweg Lunetten) hebben een positief effect op de luchtkwaliteit in het totale studiegebied, omdat een aantal bestaande knelpunten kleiner wordt.

Conclusies

Vanwege de gunstige effecten op de ontsluiting van Houten en het buitengebied van Bunnik / Houten en de kernen Bunnik en Odijk zijn vanuit verkeersoogpunt de volgende varianten relatief het beste:

- Variant 2 (Meerpaal / Nieuwe brug)
- Variant 6 (N410 / Burgweg - N229)
- Variant 7 (Bewonersvarianten)
- Variant 8 (Rijsbruggerweg)

Vanuit milieuoogpunt kan worden gesteld dat de A27-varianten minder nadelig zijn voor het milieu dan de A12-varianten.

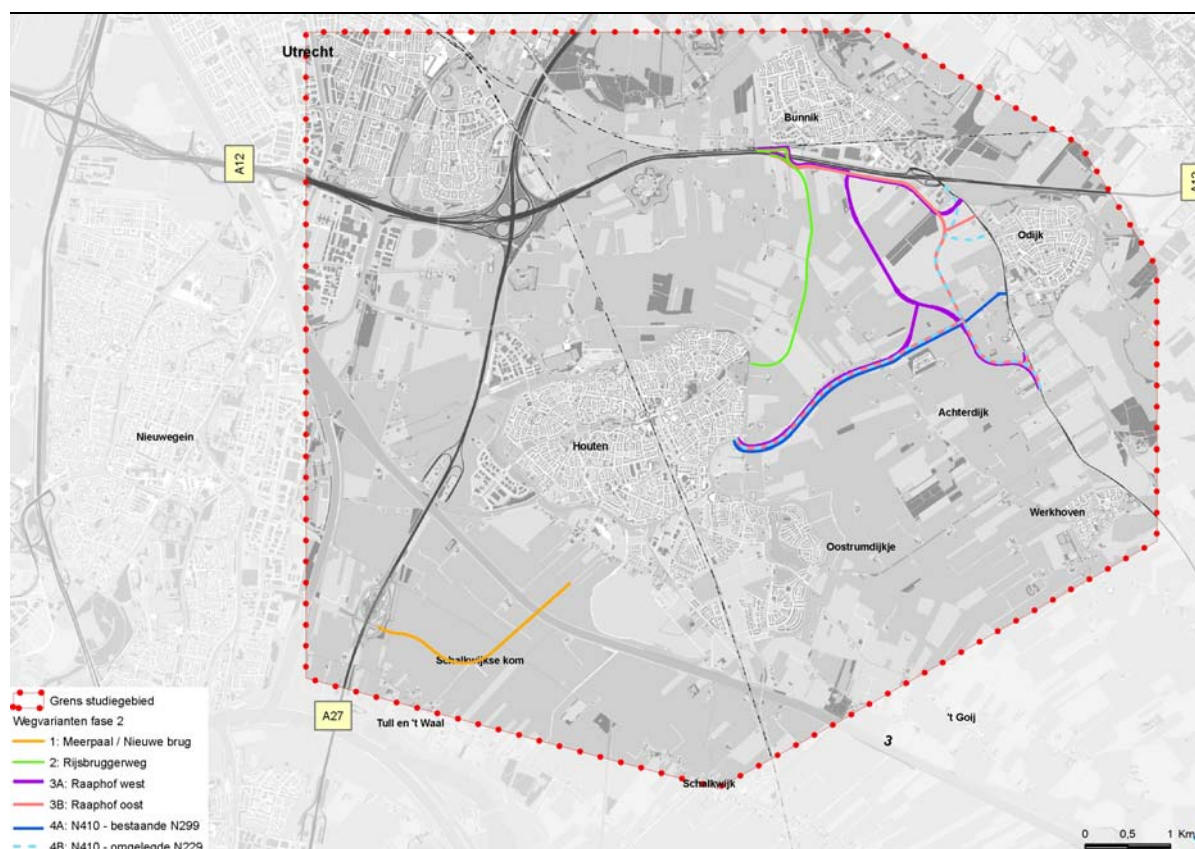
2.3 Selectie van kansrijke varianten

De stuurgroep heeft ermee ingestemd dat alle varianten die verkeerskundig gezien het beste scoren, worden meegenomen naar de tweede fase van het MER. Voor de varianten 6, 7, en 8 was dit in de Richtlijnen ook al vastgesteld. Milieueffecten zijn in zoverre meegewogen dat geconstateerd is dat er geen alternatieven bij voorbaat zo negatief zijn, dat deze alternatieven na fase 1 moeten afvallen. De kosten heeft de stuurgroep in dit stadium nog niet laten meewegen.

3 MER fase 2: verdieping onderzoek kansrijke varianten

3.1 Welke varianten zijn onderzocht in fase 2?

De varianten, die als kansrijk uit fase 1 van het MER naar voren zijn gekomen, zijn in een workshop met betrokken partijen zo gedetailleerd mogelijk op kaart gezet. Hierbij is rekening gehouden met de kennis over aanwezige waardevolle elementen en met agrarische kavelgrenzen. Voor elke variant is één tracé gekozen. Van de tracés zijn ook schetsontwerpen gemaakt, zie de bijlage bij het hoofdrapport. De nummering en benaming van de tracévarianten in fase 2 wijkt af van fase 1.



Figuur s4 Tracévarianten fase 2

Een korte beschrijving van de onderzochte varianten in fase 2:

Variant 1: Meerpaal / Nieuwe brug

Aansluiting van De Rede met een nieuwe brug over het Amsterdam-Rijnkanaal naar de bestaande aansluiting op de A27, bij Het Klooster.

Variant 2: Rijsbruggerweg

Een verbinding vanaf de Rondweg Houten (in het noordoosten) naar een nieuwe halve aansluiting richting Utrecht op de A12 ter hoogte van het NS-station Bunnik.

Variant 3a: Raaphof west⁵

Een nieuwe weg langs of over de N410 tot voorbij de kruising met de Achterdijk. Dan aansluitend op een om te leggen N229 ten westen van de Raaphof, uitkomend op een parallelweg ten zuiden van de A12 (tussen de bestaande aansluiting en een nieuwe aansluiting op de A12 ten westen van Bunnik).

Variant 3b: Raaphof oost

De weg loopt langs of over de N410 en gaat vervolgens verder via een beperkt om te leggen N229 aan de oostkant van de Raaphof en sluit aan op een parallelweg ten zuiden van de A12, tussen de bestaande aansluiting en een nieuwe aansluiting op de A12 aan de westzijde van Bunnik.

Variant 4a: N410 - bestaande N229

Deze variant volgt het tracé van de N410 (parallel aan de N410) en loopt over de bestaande N229 naar de aansluiting met de A12.

Variant 4b: N410 - omgelegde N229

Deze variant volgt het tracé van de N410 (parallel aan de N410) en vervolgens de beperkt omgelegde N229. De omlegging is afgeleid van het Structuurplan Bunnik. Eventuele woningbouw in Odiijk West is in het MER niet onderzocht.

3.2 Wat zijn de resultaten van het onderzoek in fase 2?

3.2.1 Verkeer

Effecten hoofdwegennet

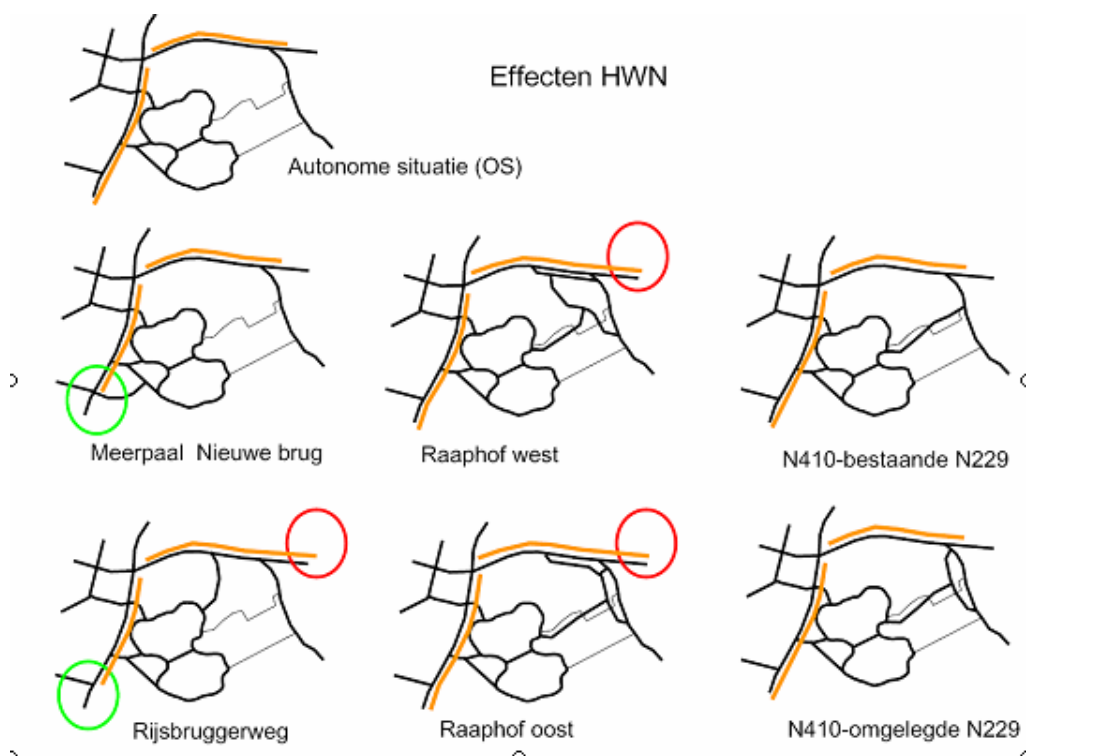
In de variant Meerpaal/ Nieuwe brug (1) treedt in de ochtendspits een lichte verbetering op in de filelengte, maar neemt tegelijkertijd het aantal voertuigverliesuren beperkt toe.

⁵ In fase 1 had deze variant de benaming 'Bewonersvariant'

Kenmerk R004-4498720MLV-pla-V01-NL

De oorzaak hiervan is dat de file op de A27 in de ochtendspits verschuift van voor de aansluiting Houten naar een intensere file voor het knooppunt Lunetten. In de avondspits treedt in deze variant geen verschil op met de autonome situatie, waardoor de effecten over beide spitsperiodes vergelijkbaar zijn aan de autonome situatie.

In de variant Rijsbruggerweg (2) ontstaat in de ochtendspits een lange file op de A12 en een kortere file op de A27 (resultaat 65% meer voertuigverliesuren). In de avondspits treedt in tegenstelling tot de overige varianten, een verbetering op. De verbetering ontstaat doordat de file op de A27 in zuidelijke richting voor knooppunt Lunetten oplost. Tevens wordt de file op de A12 beperkt korter.

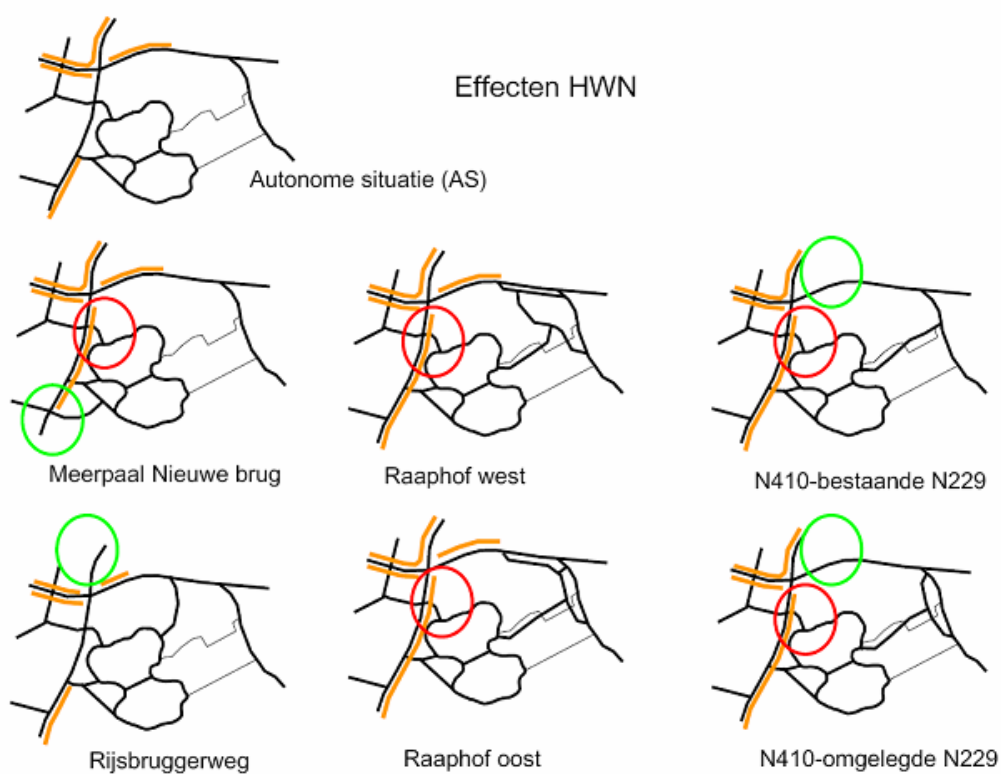


Figuur s5 Verkeersafwikkeling wegenet: vertragingen op het wegenet ten opzichte van de autonome situatie (ochtendspits)

- Oranje: wegvakken waar de snelheid lager is dan 50 % van de maximaal toegestane snelheid
- Groene cirkel: verbeteringen ten opzichte van de autonome situatie
- Rode cirkel: verslechtingen ten opzichte van de autonome situatie

In variant Raaphof west (3a) ontstaat een langere file op de A12 wat een grote toename van het aantal voertuigverliesuren tot gevolg heeft. In de avondspits wordt de file op de A27 langer, met als gevolg een beperkte toename van het aantal voertuigverliesuren.

In de varianten N410-bestaande N229 (4a) en N410-omgelegde N229 (4b) ontstaat in de avondspits op de A27 een verschuiving van de file. Dit heeft een beperkte toename van het aantal voertuigverliesuren tot gevolg. In de ochtendspits ontstaat geen verslechtering.



Figuur s6 Verkeersafwikkeling wegennet: vertragingen op het wegennet ten opzichte van de autonome situatie (avondspits)

- Oranje: wegvakken waar de snelheid lager is dan 50 % van de maximaal toegestane snelheid
- Groene cirkel: verbeteringen ten opzichte van de autonome situatie
- Rode cirkel: verslechtering ten opzichte van de autonome situatie

In het kader van A12 SALTO zijn in een eerdere studie 'Netwerkanalyse/Verkenning Ring Utrecht' de effecten van een nieuwe ontsluitingsweg van Houten op de A27 (aansluiting Nieuwegein) en op de A12 (tussen Bunnik en knooppunt Lunetten) onderzocht.

Kenmerk R004-4498720MLV-pla-V01-NL

Uit dit onderzoek, met het planjaar 2020, blijkt dat een aansluiting op de A12 een groot positief effect heeft op de netwerkprestatie in de avondspits en een klein negatief effect in de ochtendspits. Uit een vergelijking van de onderzoeksresultaten uit het MER blijkt dat deze resultaten in lijn liggen met de conclusie van de studie. Dit houdt in dat verwacht mag worden dat de vertragingen die in het MER worden berekend voor de varianten met een nieuwe halve aansluiting op de A12 (varianten 2, 3a en 3b) in de toekomst waarschijnlijk elders op de Ring Utrecht worden gecompenseerd. Dit effect wordt niet meegenomen in de beoordeling van de varianten in het MER.

Onderliggend wegennet

In de varianten Meerpaal / Nieuwe brug (1) en Rijsbruggerweg (2) treden de effecten op ter plaatse van het Houtense wegennet. In de overige varianten treden de effecten op ter plaatse van de N229. Dit verschil geeft meteen aan welke varianten een oplossend vermogen hebben voor de ontsluitingsproblematiek van Houten en welke voor de N229.

Bij de variant Meerpaal / Nieuwe brug (1) nemen de vertragingen in de ochtendspits op De Staart toe en wordt de file op de Rondweg langer. Vertragingen in de ochtendspits in de richting van Utrecht nemen niet af. Het functioneren van de Rondweg van Houten en daarmee het verkeerssysteem van Houten komt onder druk te staan. De variant heeft alleen een positief effect voor het verkeer van Houten naar het zuiden en Nieuwegein. Dit blijkt uit de analyse van de reistijden. De reistijden van Houten richting Utrecht worden in deze variant (beperkt) langer door een minder goede doorstroming op de Rondweg en De Staart.

De variant Rijsbruggerweg (2) heeft een positief effect op de verkeersafwikkeling op de Rondweg en de ontsluitingswegen van Houten. Het verkeer vanuit Houten oost (ten oosten van het spoor) krijgt een alternatieve route richting Utrecht, waardoor de verkeersdruk op De Staart en de Utrechtseweg en de noordelijke delen van de Rondweg afneemt. Belangrijk effect is dat de file op De Staart korter wordt, waardoor de terugslag op de Rondweg in de autonome situatie wordt opgelost. Uit de reistijden blijkt dat op alle routes vanuit Houten een verbetering van de reistijd optreedt. Dit geldt dus niet alleen voor de routes naar Utrecht, maar bijvoorbeeld ook voor de route naar Nieuwegein (over De Staart).

De varianten 3a en 3b hebben positieve effecten voor de verkeersafwikkeling. Deze treden echter niet op het Houtense wegennet op, maar op de N229. Door het omleiden van de drukke verkeersstroom op de N229 naar een nieuwe aansluiting wordt de bestaande aansluiting van Bunnik op de A12 ontlast. De vertraging bij deze aansluiting komt dan niet meer voor (in variant 3a ontstaat wel een vertraging op de nieuwe aansluiting op de A12). De verbetering komt tot uitdrukking in de reistijden tussen de N229 en Utrecht. In variant Raaphof west (3a) ontstaat een verbetering van de reistijd voor het verkeer vanuit Houten oost naar Utrecht.

De varianten N410 - bestaande N229 (4a) en N410 - omlegging N229 (4b) hebben geen effect op het wegennet van Houten en leiden eerder tot een toename van reistijden dan tot een afname. Wel verbetert de verkeersafwikkeling op de N229 door het opwaarderen van kruispunten en/of de wegvakken van de N229. De aansluiting Bunnik is nog niet aangepast, waardoor vertragingen blijven bestaan bij deze bestaande aansluiting.

Geconcludeerd wordt dat geen enkele variant alle afwikkelingsknelpunten in het studiegebied oplost. Voor de waardering van de varianten worden, gezien de doelstelling van het MER (het zoeken naar een betere ontsluiting van Houten), de effecten op de ontsluitingswegen van Houten - met uitzondering van de effecten op het hoofdwegennet - zwaarder meegeteld. Met andere woorden: de vertragingen op de N229 worden minder zwaar gewaardeerd dan de vertragingen op de ontsluitingswegen van Houten. Ongeacht de variant zijn voor de verkeersafwikkeling aanvullende maatregelen nodig voor het oplossen van de overige verkeersknelpunten, met name op het rijkswegennet.

In tabel s1 zijn alle gegeven waarderingen opgenomen. De volgende waarderingen zijn gebruikt:

- - = groot negatief effect
- = negatief effect
- /0 = licht negatief effect
- 0 = geen of neutraal effect
- 0/+ = licht positief effect
- + = positief effect
- + + = groot positief effect

Tabel s1 Waardering effecten verkeersafwikkeling

Effect / Tracé	1	2	3a	3b	4a	4b
	Meerpaal /	Rijsbruggerweg	Raaphof	Raaphof	N410-	N410-
	Nieuwe brug		west	oost	bestaande	omgelegde
					N229	N229
Hoofdwegennet	0	0/-	-	0/-	0/-	0/-
Onderliggend wegennet	0	+	0/+	0/+	0	0
Reistijd vanuit Houten	0	+	0	0/+	0	0

Kenmerk R004-4498720MLV-pla-V01-NL

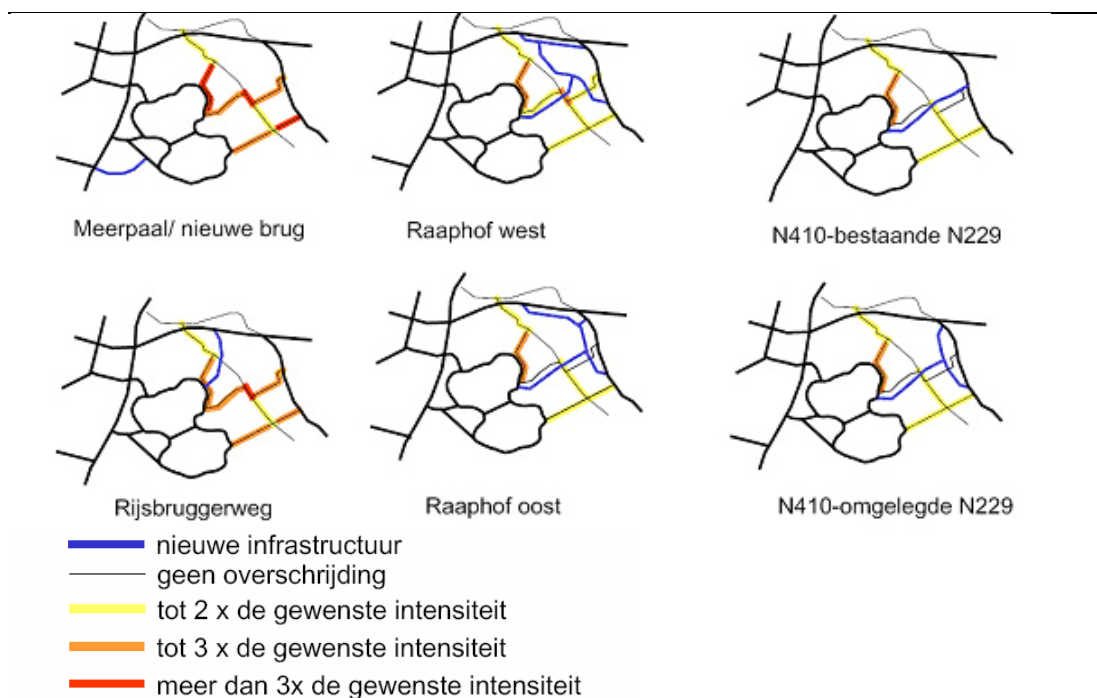
Verkeersveiligheid in het buitengebied

Het buitengebied van Bunnik tussen Houten en de N229 wordt belast met verkeer zonder een bestemming in het gebied zelf. Verkeer tussen Houten, Odijk, Werkhoven, Zeist, Wijk bij Duurstede en de A12 in oostelijke richting maakt gebruik van de bestaande wegen.

In de huidige situatie is gebleken dat de wegen in het buitengebied dit verkeer niet meer kunnen verwerken (verkeersveiligheidsproblemen en stuk gereden bermen). Eén van de doelstellingen van het project is de verkeersdruk (het aantal voertuigkilometers) in het buitengebied te beperken of in ieder geval niet te vergroten. Uit de analyse blijkt dat vooral de varianten met effecten in het oostelijke deel van het studiegebied (3a, 3b, 4a, 4b) zorgen voor een grote afname van de verkeersintensiteiten in dit gebied. De overige varianten hebben geen groot effect en aanvullende maatregelen zijn zeker nodig. Verder wordt opgemerkt dat in alle varianten de streefwaarde niet wordt gehaald en aanvullende maatregelen nodig zijn. De varianten (3a, 3b, 4a, 4b) worden licht positief beoordeeld. In de eindbeelden (zie hoofdstuk 4 van deze samenvatting) worden oplossingen voor de resterende knelpunten voorgesteld.

Tabel s2 Waardering verkeersveiligheid in het buitengebied

Effect / Tracé	1 Meerpaal / Nieuwe brug	2 Rijsbruggerweg	3a Raaphof west	3b Raaphof oost	4a N410- bestaande N229	4b N410- omgelegde N229
Verkeersveiligheid in het buitengebied	0	0	0/+	0/+	0/+	0/+



Figuur s7 Verkeersveiligheid in het buitengebied op basis van de verkeersdruk

Effecten in de kernen van Bunnik en Odijk

Ten gevolge van de tracévarianten kunnen veranderingen optreden in het gebruik van het wegennet van Bunnik en Odijk. Onderzocht is (op basis van het aantal voertuigkilometers op de hoofdwegen binnen de bebouwde kom) in welke mate de verkeersbewegingen binnen de kernen toe- of afnemen. Daarnaast is onderzocht welke effecten op de Koningin Julianalaan in Bunnik (route N229 – Bunnik – Zeist) en de Odijkerweg in Odijk (route N229 – Odijk – Zeist) optreden.

Geconcludeerd moet worden dat de effecten klein zijn en niet onderscheidend voor de varianten. Er worden kleine veranderingen van de verkeersintensiteiten verwacht (toename < 10%) op de Koningin Julianalaan en op de Odijkerweg, waardoor lokaal de situatie kan verslechteren. Over het algemeen kan worden gesteld dat wanneer op de Koningin Julianalaan het verkeer toeneemt het verkeer op de Odijkerweg afneemt en andersom. In de eindbeelden (zie hoofdstuk 4 van deze samenvatting) wordt de problematiek in Bunnik nader onderzocht. De varianten worden neutraal beoordeeld.

Tabel s3 Waardering verkeerseffecten in de kern van Bunnik en Odijk

Effect / Tracé	1	2	3a	3b	4a	4b
	Meerpaal / Nieuwe brug	Rijsbruggerweg	Raaphof west	Raaphof oost	N410- bestaande N229	N410- omgelegde N229
Verkeersleefbaarheid in Bunnik en Odijk	0	0	0	0	0	0

Samengevat

Resumerend heeft variant 2 (Rijsbruggerweg) het grootste probleemoplossende vermogen voor verkeer.

3.2.2 Milieu en ruimte

Uit het onderzoek blijkt dat er vooral onderscheid tussen de varianten is voor de volgende aspecten:

- Archeologie
- Cultuurhistorie
- Landschap
- Natuur

Voor de overige aspecten, waaronder geluid en lucht, zijn er alleen kleine verschillen te constateren, die niet leiden tot een andere onderlinge waardering van de varianten. Voor de overzichtelijkheid blijven deze aspecten hier buiten beschouwing. Uiteraard kunt u ze teruglezen in de hoofdttekst van het MER. Daarbij moet worden bedacht dat de gegeven waarderingen een totaalbeeld geven voor het betreffende criterium. Het kan goed zijn dat op de ene plaats een negatief effect optreedt (bijvoorbeeld hogere geluidbelasting bij woningen nabij de nieuwe weg), maar dit wordt dan gecompenseerd door een verbetering op een andere plaats (bijvoorbeeld afname van geluidoverlast bij andere woningen). Het gaat dus om een totaalbeeld van de variant voor een groter gebied.

De thema's waarin de varianten onderscheidend zijn, worden hieronder kort behandeld.

Archeologie en cultuurhistorie

De varianten 3a en 3b (Raaphof west en Raaphof oost) zijn het meest negatief vanwege de doorsnijding van gebieden met bekende vindplaatsen en/of een hoge archeologische waarde. De varianten 2 (Rijsbruggerweg) en 4a/4b (N410 - N229) zijn negatief gewaardeerd. De aantasting is hier beperkter omdat het tracé korter is (2) of voor een groot deel over een bestaande weg loopt (4a, 4b).

Het meest gunstig is variant 1 (Meerpaal / Nieuwe Brug). Deze variant leidt slechts tot een lichte aantasting van archeologische waarden, omdat de waarden in dit deelgebied lager zijn.

Voor het onderdeel cultuurhistorie scoren de varianten Raaphof west en oost (3a en 3b) en N229 - omgelegde N410 (4b) het meest negatief. Dit vanwege de doorsnijding van cultuurhistorisch waardevolle verkavelingspatronen en bebouwingslinten en het Raaphofsepad. Ook voor dit aspect scoort variant 1 (Meerpaal / Nieuwe brug) het beste, omdat de waarden hier lager zijn.

Landschap

De varianten 3a (Raaphof west), 3b (Raaphof oost) en 4b (N410 - omgelegde N229) lopen door nu voornamelijk open gebied, over een grote lengte. De weg zal hier als verstorend element in het landschap worden beleefd. Bij variant 1 (Meerpaal / Nieuwe brug) is ook sprake van doorsnijding van open gebied, hierbij is de brug over het Amsterdam-Rijnkanaal een groot verstorend element. Bij variant 2 (Rijsbruggerweg) is het negatieve effect beperkter vanwege de kortere lengte van de weg. Bij variant 4a (N410 - bestaande N229) is het effect ook beperkt omdat het tracé grotendeels gebruik maakt van een bestaande weg.

Langs het tracé van variant 2 (Rijsbruggerweg) loopt de Rietsloot. Deze wordt na aanleg van variant 2 een bermsloot, waardoor het kenmerkende karakter van deze sloot verloren gaat. Dit is een negatief gevolg van de variant.

Samenvattend scoort variant N410 - bestaande N229 (4a) het minst negatief.

Natuur

Bij het bepalen van de gevolgen voor de natuur is onderscheid gemaakt in beschermde gebieden (ecologische hoofdstructuur, staatsnatuurmonument) en beschermde soorten (vooral diersoorten).

Variant 1 (Meerpaal / Nieuwe Brug) doorsnijdt een ecologische verbindingszone langs de Schalkwijkse Wetering. Deze doorsnijding heeft belangrijke negatieve gevolgen voor de betreffende ecologische zone. In de andere varianten is sprake van doorsnijding van de ecologische verbindingszone die rond Houten ligt, maar deze doorsnijdingen leiden in vergelijking met variant 1 tot een minder ernstige aantasting, hoewel nog steeds sprake is van een negatief gevolg.

De Raaphof is een staatsnatuurmonument. De varianten 3a, 3b (Raaphof west en oost) en 4b (N410 - omgelegde N229) lopen zeer dicht langs dit beschermde gebied. Naast de barrièrewerking die een nieuwe weg hier heeft voor de diersoorten die in en rond het bos leven (vooral vogels, dassen en ringslangen) zal door het verkeer op de nieuwe weg ook sprake zijn van verstoring door geluid en licht. Al met al is sprake van een zeer negatief gevolg bij realisering van de genoemde varianten.

Kenmerk R004-4498720MLV-pla-V01-NL

In het studiegebied leven veel beschermde diersoorten. Naast de al genoemde dassen en ringslangen gaat het onder andere om weidevogels en poelkikkers. Al deze diersoorten worden beschermd door de Flora- en faunawet.

In de hoofdtekst van het MER kunt u lezen welke varianten nadelige gevolgen hebben op specifieke soorten. De nadelige gevolgen zijn het kleinst in variant 4a (N410 - bestaande N229). Dit omdat deze variant grotendeels bestaande infrastructuur volgt en er dus 'alleen' sprake is van extra verstoring door geluid en licht.

In de onderstaande tabel zijn alle gegeven waarderingen opgenomen. De volgende waarderingen zijn gebruikt:

- = groot negatief effect
- = negatief effect
- /0 = licht negatief effect
- 0 = geen of neutraal effect
- 0/+ = licht positief effect
- + = positief effect
- ++ = groot positief effect

Tabel s4 Overzicht waardering milieueffecten

Effect / Tracé	1 Meerpaal / Nieuwe brug	2 Rijsbrugger- weg	3a Raaphof west	3b Raaphof oost	4a N410- bestaande N229	4b N410- omgelegde N229
Bodem en water						
Optreden van zettingen	0/-	0	0	0	0	0
Bodemkwaliteit	0/-	0/-	0/-	0/-	0/-	0/-
Grondwaterkwantiteit	0	0	0	0	0	0
Grondwaterkwaliteit	0	0	0	0	0	0
Opervlaktewaterkwaliteit	0	0	0	0	0	0
Oppervlaktewaterkwantiteit	0	0/+	0/+	0/+	0/+	0/+
Landschap						
Visuele verstoring	--	-	--	--	-	--

Effect / Tracé	1 Meerpaal / Nieuwe brug	2 Rijsbrugger- weg	3a Raaphof west	3b Raaphof oost	4a N410- bestaande N229	4b N410- omgelegde N229
Aantasting kenmerkende elementen en structuren	0	-	0	0	0	0
Archeologie						
Archeologische waarden	0/-	-	--	--	-	-
Cultuurhistorie						
Cultuurhistorische waarden	-	-	--	--	-	--
Ecologie - beschermde gebieden						
Provinciale Ecologische hoofdstructuur	--	-	-	-	-	-
Raaphof	0	0	--	--	0	--
Ecologie - beschermde soorten						
Vaatplanten	0	0	0	0	0	0
Vogels	-	-	-	-	-	-
Zoogdieren	-	-	--	--	-	--
Amfibieën	--	-	--	--	-	--
Reptielen	0	--	-	-	-/0	-
Vissen	-	-	-	-	-	-
Lucht						
Luchtkwaliteit	0/+	0	0	0	0	0
Geluid						
Geluid	0	0	0	0	-/0	-/0

Het meest milieuvriendelijk alternatief: variant 4a (N410 - bestaande N229)

Uit het onderzoek is duidelijk geworden dat variant 4a (N410 - bestaande N229) vanuit milieuoogpunt de voorkeur verdient. Deze variant scoort vanuit milieuoogpunt het beste, al is het verschil met variant 1 (Meerpaal / Nieuwe brug) en variant 2 (Rijsbruggerweg) zeer beperkt. Vooral omdat deze variant geringe doorsnijding van het landelijke gebied kent, zijn de milieugevolgen in vergelijking met de andere varianten beperkter. Variant 4a is ook de enige variant waaraan geen enkele keer een beoordeling 'groot nadelig effect' (- -) is toegekend. Variant 4a is daarom de basis voor het meest milieuvriendelijke alternatief. Er is vervolgens onderzocht hoe variant 4a vanuit milieuoogpunt nog geoptimaliseerd kan worden.

Kenmerk R004-4498720MLV-pla-V01-NL

Daarvoor zijn allerlei maatregelen aangegeven, die ervoor zorgen dat bepaalde milieugevolgen worden voorkómen, of -als dat niet lukt- kunnen worden verzacht of gecompenseerd. De belangrijkste maatregelen, die onderdeel uitmaken van het meest milieuvriendelijke alternatief zijn:

Landschap:

- Na de kruising met de Achterdijk wordt langs de weg beplanting aangebracht, waardoor er als het ware een extra coulisse ontstaat die de zichtverstoring vanaf verschillende punten verzacht



Figuur s8 Tracé zonder (links) en met coulisse (rechts)

Natuur:

- De aanleg van een groenelement bij de kruising met de Achterdijk. Door de toevoeging van dit groenelement wordt de beplanting langs de Achterdijk maar beperkt onderbroken en blijft de Achterdijk in stand als lijnvormig element voor vleermuizen
- De aanleg van ecoduikers onder de weg op locaties waar de weg een watergang kruist. Op deze manier worden geen extra barrières gevormd voor vissen en amfibieën
- Het aanleggen van verschillende dassentunnels onder de N410 en geleidende structuren, zodat het gebied als foerageergebied voor de das bereikbaar blijft. Door de afscherming van de weg voor dassen worden aanrijdingen met dassen voorkomen
- De verlichting wordt geoptimaliseerd ten behoeve van onder andere vleermuizen. Dit betekent het gebruik van oranje lampen, met de lichtbundel gericht op de grond, zodat zo min mogelijk verstrooiing van licht optreedt
- het begeleiden van de weg door sloten met natuurvriendelijke oevers, poelen en houtwallen om zo een ecologische zone mogelijk te maken

Geluid

- De toepassing van geluidbeperkend asfalt, bijvoorbeeld ZOAB, beperkt de geluidverstoring voor mens en dier in het gebied

Kenmerk R004-4498720MLV-pla-V01-NL

4 Overige onderzoeken

In dit MER zijn ook de resultaten van een aantal andere onderzoeken betrokken, zodat een totaalbeeld van alle afwegingsaspecten is ontstaan. In deze samenvatting wordt volstaan met een korte beschrijving van de betreffende onderzoeken. De volledige rapportages zijn uiteraard beschikbaar.

4.1 Landbouweffectrapportage varianten fase 2

Parallel aan het MER is een landbouweffectrapportage uitgevoerd. De effecten van A12 SALTO zijn voor landbouw zowel kwalitatief als kwantitatief in kaart gebracht. Voor gedetailleerde informatie wordt verwezen naar het Landbouweffectrapport (LER).

De gevolgen voor de landbouw zijn beoordeeld op de volgende aspecten:

- Economische schade (onttrekking landbouwgrond, bedrijfsverplaatsingen, verkaveling)
- Impact op structuur landbouwgebied (bereikbaarheid, versnippering aaneengesloten landbouwgebied)
- Effect op agribusiness
- Effect op nevenactiviteiten agrarische bedrijven (huisverkoop, agro-toerisme)
- Effect op bereikbaarheid grond en bedrijven

In tabel s5 zijn de effecten gewaardeerd. Uit deze effectbeoordeling en ook rekening houdend met de grote verschillen die er zijn tussen de varianten met betrekking tot economische schade, kan vanuit landbouwkundig oogpunt de volgende conclusie worden getrokken:

De variant met de minst negatieve effecten voor landbouw is variant 1 (Meerpaal / Nieuwe brug), gevolgd door 4a (N410 - bestaande N229) en 2 (Rijsbruggerweg). De variant met de meest negatieve effecten voor landbouw is variant 3a (Raaphof west).

Variant 1 (Meerpaal / Nieuwe brug) scoort vrij gunstig omdat het tracé grotendeels evenwijdig aan de verkaveling of aan de Schalkwijksche wetering loopt, er geen bedrijfsverplaatsingen noodzakelijk zijn en er sprake is van beperkt areaalverlies en een beperkte invloed op het aaneengesloten landbouwgebied. Bij variant 3a (Raaphof west) zijn de negatieve effecten groot omdat het tracé deels haaks op de verkavelingrichting loopt, er sprake is van relatief veel bedrijfsverplaatsingen en een groot areaal landbouwgrond verloren gaat.

Tabel s5 Waardering effecten landbouw

Effect / Tracé	1 Meerpaal / Nieuwe brug	2 Rijsbrugger- weg	3a Raaphof west	3b Raaphof oost	4a N410- bestaande N229	4b N410- omgelegde N229
Economische schade	0/-	0/-	--	--	-	--
Impact op landbouwgebied	0/-	-	--	-	0/-	--
Agribusiness	0	0	0	0	0	0
Nevenactiviteiten	0	0	0	0	0	0
Bereikbaarheid grond en bedrijven	0	0/-	-	-	0	0/-

Bij de keuze voor een variant is het noodzakelijk om een aantal maatregelen te nemen om de negatieve effecten voor de individuele agrarische bedrijven en de agrarische sector in het algemeen te beperken of te voorkomen en kansen te benutten door alternatieve oplossingen en flankerende maatregelen.

4.2 Schetsontwerpen en kostenramingen varianten fase 2

De varianten uit fase 2 zijn samen met de betrokken partijen (gemeenten, provincie Utrecht, BRU, Rijkswaterstaat, Hoogheemraadschap De Stichtse Rijnlanden) uitgewerkt in een schetsontwerp. Deze schetsontwerpen zijn de basis geweest voor de effectbeschrijvingen. Ook zijn van de schetsontwerpen kostenramingen gemaakt. Daarbij is gekeken naar onder andere de kosten van grondverwerving, de realisatie van bruggen en andere 'kunstwerken' en natuurlijk de kosten van de aanleg van de weg zelf. De raming heeft geen betrekking op compenserende en mitigerende maatregelen. Ook zijn de kosten geraamd van uit te voeren archeologisch onderzoek. De economische schade voor landbouw is onderzocht in het kader van de landbouweffectrapportage. Het betreft globale kostenramingen met een onnauwkeurigheidsmarge van 25 %.

Omdat in variant 4a (N410 - bestaande N229) veel gebruik wordt gemaakt van bestaande infrastructuur, zijn de aanlegkosten het laagst. De relatief hoge kosten van variant 1 (Meerpaal / Nieuwe brug) worden veroorzaakt door de nieuwe, hoge brug die over het Amsterdam-Rijnkanaal moet worden aangelegd.

Kenmerk R004-4498720MLV-pla-V01-NL

Tabel s6 Globale kostenraming mln euro (exclusief BTW)

Variant	1 Meerpaal / Nieuwe brug	2 Rijsbrugger- weg	3a Raaphof west	3b Raaphof oost	4a N410 - bestaande N229	4b N410 - omgelegde N229
Aanlegkosten	54	27	59	54	19	34
Archeologisch onderzoek	0	1	3	3	1	2
Economische schade landbouw	0,6	0,5	8,1	5,9	2,5	5,6

*) Gekapitaliseerde jaarkosten op basis van 2 % inflatie en een termijn van 25 jaar

4.3 Onderzoek verbetering aansluiting N229 op de A12

De kosten van de verbetering van de aansluiting liggen tussen de 12 en 22 miljoen euro. Deze kosten zijn aan de orde als voor de ontsluiting van Houten gekozen wordt voor variant 4a of 4b (N410 - N229). In dat geval is er zoveel extra verkeer op de aansluiting te verwachten, dat verbetering noodzakelijk is.

4.4 Conclusie MER fase 2

In onderstaand kader worden de conclusie van het MER en van de deelonderzoeken die in samenhang met het MER zijn uitgevoerd, samengevat.

Verkeerskundig

- Beste oplossing: variant 2 (Rijsbruggerweg)

Milieu

- Minst negatieve milieueffecten: variant 4a (N410 - bestaande N229) gevolgd door varianten 1 (Meerpaal / Nieuwe brug) en 2 (Rijsbruggerweg)

Kosten

- Meest gunstig: variant 4a (N410 - bestaande N229)
- Duurste oplossing: variant 3a (Raaphof west)

Landbouw

- Meest gunstig: variant 1 (Meerpaal / Nieuwe brug)
- Meest nadelig: variant 3a (Raaphof west)

4.5 Onderzoeken eindbeelden 2020

Het MER richt zich primair op de ontsluiting van Houten in 2010. Na die periode resteren er nog verkeersknelpunten die in regionaal verband worden aangepakt. In de studie Eindbeelden A12 SALTO is daarom voor iedere MER-variant een kansrijk eindbeeld opgesteld, waarin de resterende knelpunten regionaal worden opgelost. Hierbij is onder andere gebruik gemaakt van de maatregelen die in het kader van het nulplusalternatief zijn geformuleerd. In de eindbeelden is rekening gehouden met de verdere groei als gevolg van de beoogde ruimtelijke ontwikkelingen van Odijk West.

Uit het onderzoek blijkt dat alle MER-varianten toekomstvast gemaakt kunnen worden.

Om te voorkomen dat er voor de korte termijn keuzes worden gemaakt die op de lange termijn tot ongewenste milieugevolgen leiden, is in het MER kwalitatief onderzocht wat de milieugevolgen zijn van de eindbeelden.

Daar waar in de eindbeelden sprake is van aanvullende wegeninfrastructuur (varianten 1 (Meerpaal / Nieuwe brug) en 2 (Rijsbruggerweg) zal dit ten opzichte van de varianten voor 2010 leiden tot extra milieueffecten in het gebied tussen Houten, Odijk en de A12. De andere eindbeelden leiden, wanneer bij de aanleg van het fietspad tussen de N229 en de Achterdijk in de varianten 4a en 4b rekening wordt gehouden met bestaande waarden, niet tot extra relevante milieueffecten.

Voor het aspect luchtkwaliteit in de varianten 2 en 3a moet worden opgemerkt dat de verkeersintensiteiten op de A12 tussen Lunetten en Bunnik toenemen. Aangezien op dit wegvak overschrijdingen zijn geconstateerd is er sprake van een verslechtering van de luchtkwaliteit. Of dit een verslechtering betekent voor het totale studiegebied is zonder nader onderzoek niet vast te stellen.

Bestuur Regio Utrecht (BRU)

Deelonderzoek 1 Verkeer

Bestuur Regio Utrecht (BRU)

Deelonderzoek 1 Verkeer

Datum 10 oktober 2007
Kenmerk TMU054/Brg/0706
Eerste versie 15 maart 2007

Documentatiepagina

Opdrachtgever(s) Bestuur Regio Utrecht (BRU)

Titel rapport Deelonderzoek 1 Verkeer

Kenmerk TMU054/Brg/0706

Datum publicatie 10 oktober 2007

Projectteam opdrachtgever(s) mevrouw R. Driessen en de heer R.A. van de Veen

Projectteam Goudappel Coffeng de heer G. de Boer, mevrouw E.M.G. Tutert

Projectomschrijving Bestuur Regio Utrecht heeft Tauw BV opdracht verleend om het Milieu-effectrapport (MER) op te stellen voor het project A12 SALTO. Tauw heeft Goudappel Coffeng BV ingehuurd om de verkeersaspecten en de verkeersgerelateerde aspecten voor dit MER aan te leveren. In voorliggend rapport is het trechteringsproces (fase 1) van het MER beschreven.

Trefwoorden MER, Houten, Bunnik, BRU, A12, A27

	Inhoud	Pagina
1	Inleiding	1
2	Beschrijving huidige situatie en autonome situatie	2
2.1	Inleiding	2
2.2	Het verkeersmodel	2
2.3	Het gebruik van de infrastructuur in 2015	3
2.4	Doorstroming op kruispunten	5
2.5	Verkeerssituatie in het buitengebied van Bunnik en Houten	8
2.6	Verkeerssituatie in de kern van Bunnik en langs Odijk	10
2.7	Samenvatting knelpunten en doelstellingen	11
3	Beschrijving alternatieven	13
3.1	Nulplusalternatief	14
3.2	A27 alternatief	15
3.3	A12 alternatief	15
4	Beoordeling nulplusalternatief	18
4.1	Beschrijving	18
4.2	Effect per maatregel	19
5	Beoordeling alternatieven A12 en A27	23
5.1	Beoordelingscriteria verkeer	23
5.2	Beoordeling verkeer	26
5.2.1	Nulplusalternatief	27
5.2.2	Variant 1: Kanaaldijk Zuid	27
5.2.3	Variant 2: Meerpaal/Nieuwe brug	29
5.2.4	Variant 3: Kanaaldijk-regionaal	30
5.2.5	Variant 4: Aansluiting N409/A27	32
5.2.6	Variant 5: Oostro(u)msdijkje	33
5.2.7	Variant 6: N410/N229	35
5.2.8	Variant 7: Bewonersvariant	37
5.2.9	Variant 7b: Raaphof	38
5.2.10	Variant 7c: Omlegging N229	40
5.2.11	Variant 8: Rijsbruggerweg	41
5.2.12	Variant 9: Mereveldseweg/Lunetten	42
5.2.13	Variant 9b: Mereveldseweg Fort Vechten	44
5.2.14	Variant 10: Utrechtseweg (N409)/Laagraven	45
5.2.15	Samenvatting effecten verkeer	46
5.3	Woon- en leefmilieu	47
5.3.1	Geluidhinder	47
5.3.2	Luchtkwaliteit	49
5.3.3	Samenvatting woon- en leefmilieu	50

1 Inleiding

De uitvoering van de VINEX-bouwopgave door de gemeente Houten heeft, naast de autonome groei van het gemotoriseerde verkeer, geleid tot forse verkeersproblemen in en rond Houten. De gemeente Houten heeft diverse studies laten uitvoeren om die problemen aan te pakken. Dit heeft uiteindelijk geleid tot een plan om de Kanaaldijk-Zuid aan te sluiten op de aansluiting Het Klooster/A27. Voor de uitvoering van dit project zijn financiële middelen beschikbaar uit het fonds Bereikbaarheids Offensief Regio Utrecht (BOR-fonds). Voorwaarde is dat het project dan uiterlijk in 2010 moet worden uitgevoerd. Er is nadien grote twijfel gerezen of deze maatregel daadwerkelijk bijdraagt aan de oplossing van de Houtense verkeersproblematiek.

In 2003 is het lokale project omgezet in een regionaal project (A12 SALTO) en is het Bestuur Regio Utrecht (BRU) gevraagd om de coördinatie in handen te nemen. De afkorting SALTO staat voor: Samenwerken Aan Langere Termijn Ontwikkeling.

Begin 2006 is de procedure van de milieueffectrapportage (m.e.r.) A12 SALTO gestart. De startnotitie met als titel 'Milieu-effectrapportage voor de aansluiting van de knoop Bunnik-Houten in 2010' is 14 februari 2006 afgerond en vervolgens in de inspraak gebracht.

Naar aanleiding van de inspraak en de richtlijnen voor het MER is het project opgesplitst in twee fasen. In de eerste fase vindt een globale trechtering plaats van alle mogelijke varianten die voor een betere ontsluiting van Houten op de A12 of A27 zorgen. In fase twee worden de overgebleven varianten, waaronder tenminste de tracés via de Rijsbruggerweg (uit de startnotitie) en de N410 nader onderzocht. Het trechteringsproces voor de aspecten Verkeer en Vervoer en Woon- en Leefmilieu in fase 1 van het project zijn beschreven in voorliggende rapportage 'Deelonderzoek 1 Verkeer'. De tweede fase is beschreven in de rapportage 'Deelonderzoek 2 Verkeer' (kenmerk TMU054/Brg/0710 d.d. 31 juli 2007).

In fase 1 van het MER wordt het trechteringsproces van 10 varianten naar 6 varianten beschreven. In fase 2 van het MER worden de kansrijke oplossingsrichtingen nader onderzocht en volledig beoordeeld op milieuaspecten die in het MER aan de orde komen.

Leeswijzer

In voorliggende rapportage zijn de resultaten van de verkeersstudie in fase 1 beschreven. Een samenvatting van de resultaten wordt opgenomen in het MER. In hoofdstuk 2 wordt een beschrijving gegeven van de huidige en autonome situatie. In hoofdstuk 3 worden de verschillende alternatieven beschreven. Vervolgens worden in hoofdstukken 4 en 5 het nulplusalternatief en de varianten beoordeeld op het oplossend vermogen van de verkeersknelpunten in het studiegebied en wordt een kwalitatieve beoordeling op de te verwachten milieueffecten gegeven.

2 Beschrijving huidige situatie en autonome situatie

2.1 Inleiding

De autonome situatie beschrijft de toekomstige verkeerssituatie in 2015 wanneer er geen wijzigingen plaatsvinden op het vastgestelde beleid. De autonome situatie beschrijft dus de situatie van 'niets doen' en wordt in het MER gebruikt als referentiesituatie voor de verschillende alternatieven.

De autonome situatie is gebaseerd op de bestaande wegenstructuur in het studiegebied. Deze is aangevuld met maatregelen die worden uitgevoerd in de periode van nu tot 2015. Voor het openbaar vervoer wordt uitgegaan van het operationeel zijn van het tweede station van Houten (Castellum) en de invoering van Randstadspoor tussen Houten en Utrecht.

2.2 Het verkeersmodel

Met het verkeersmodel VRU 1.4 is de autonome situatie met vaststaand beleid berekend. In de autonome situatie zijn de ruimtelijke en infrastructurele ontwikkelingen opgenomen die zijn vastgesteld voor 1 oktober 2006. De ontwikkelingen zijn overeenkomstig met de ontwikkelingen die zijn opgenomen in het VRU 1.4 model met hierop als aanvulling dat alle ZSM fase 1 maatregelen op het Rijkswegennet zijn uitgevoerd. ZSM fase 2 is niet opgenomen in de autonome situatie.

Ook de drie ongelijkvloerse spoor kruisingen Maarsbergen, Driebergen-Zeist en Bunnik zijn uitgevoerd. De kruising in Bunnik bevindt zich aan de westzijde in het stationsgebied of in het verlengde van de Baan van Fectio. In het verkeersmodel is uitgegaan van een ligging in het verlengde van de Baan van Fectio.

Het bovengenoemde verkeersmodel is een statisch multimodaal verkeersmodel dat inzicht geeft in de verschuivingen tussen bestemmingskeuze en vervoerwijzekeuze en dat de gevolgen van ruimtelijke ontwikkelingen en mobiliteitsmaatregelen in beeld brengt. Bij het opstellen van het verkeersmodel is de modal split per motief voor de etmaalperiode voor het basisjaar (1998) en de referentiesituatie (2015) bepaald. Hiervoor is gebruik gemaakt van de regio specifieke kencijfers uit het Onderzoek Verplaatsingsgedrag (OVG) waarin het verplaatsingsgedrag van inwoners van de regio over meerdere jaren is gemonitord.

Nu de verkeersvraagstukken complexer worden, is echter ook inzicht nodig in de verkeersafwikkeling op het wegennet. Dit is alleen te verkrijgen als in het verkeersmodel rekening wordt gehouden met de dynamiek van het verkeer, omdat hiermee de effecten van filevorming, terugslag van doorstromingsknelpunten op het verkeersnetwerk

(blocking back) en vertraging op kruispunten in beeld kunnen worden gebracht. Daartoe is het statische verkeersmodel van de regio Utrecht uitgebreid met de dynamische toedelingstechniek MADAM.

Met de dynamische toedelingstechniek is het mogelijk reistijden, snelheden en vertragingen te modelleren en de congestie op wegvakken te visualiseren. Voor deze studie is een dergelijk verkeersmodel van fundamenteel belang gezien de congestiegevoelige situatie.

De werkzaamheden voor het opstellen van een dynamische toedeling zijn omvangrijk. Er is daarom voor gekozen in de trechteringsfase voor de varianten gebruik te maken van de resultaten uit het statische verkeersmodel. In de richtlijnen is aangegeven welke varianten in fase 2 van het MER nader moeten worden geanalyseerd. Deze varianten (N410/N229, bewonersvariant en Rijsbruggerweg) zijn in fase 1 van het MER, net als de autonome situatie, daarom al dynamisch doorgerekend. Hierdoor is het mogelijk om globaal uitspraken te doen over het ontstaan van files op het hoofd-wegennet en onderliggend wegennet voor bepaalde varianten en voor de autonome situatie.

2.3 Het gebruik van de infrastructuur in 2015

Met het verkeersmodel zijn de verkeersintensiteiten op de wegvakken in het studiegebied voor de toekomstige situatie berekend. In figuur 2.1 zijn de belangrijkste wegen in het studiegebied in blauw weergegeven en van nummering voorzien. In tabel 2.1 is af te lezen welke verkeersintensiteiten in de etmaalperiode aanwezig zijn op een weg in 2015. De verkeersintensiteiten van de huidige situatie zijn afgeleid uit verschillende verkeerstellingen in de perioden 2002 tot en met 2006. De waarden zijn opgenomen om een beeld te krijgen van de te verwachten groei van het verkeer in het studiegebied. De waarden uit de autonome situatie zijn berekend met het verkeersmodel.

Rijkswegen en de ontsluitingswegen van Houten

Op het rijkswegennet worden (logischerwijs) de meeste voertuigen berekend. De A27 is met circa 172.000 mvt/etm op doorsnede (1) drukker dan de A12 met circa 137.000 mvt/etm (doorsnede 4). De Staart trekt als hoofdontsluiting van Houten tweemaal zoveel verkeer als de Utrechtseweg (N409), respectievelijk 60.000 om 30.000 mvt/etm. Vervolgens verdeelt dit verkeer zich over de Rondweg van Houten waarbij de grootste verkeersdrukte in de noordwestkant (18) van de Rondweg waarneembaar is. De Rondweg noord ter plaatse van de spoorbrug en De Koppeling zijn een goede tweede met circa 17.000 mvt/etm. Op de zuidelijke ring van de Rondweg rijden de minste voertuigen (circa 14.000 mvt/etm).

Ten opzichte van de huidige situatie nemen de verkeersintensiteiten op De Staart en de Utrechtseweg (N409) fors toe.

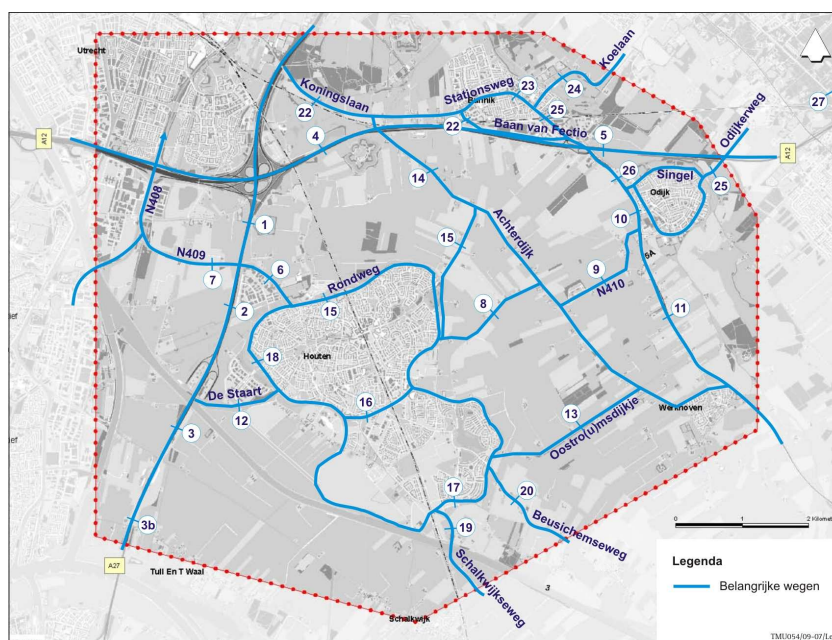
Het verkeer in het buitengebied

In het buitengebied van Bunnik (N410, Oostro(u)msdijkje, Achterdijk) bedragen de verkeersintensiteiten tussen de 5.000 en 9.000 mvt/etm. Voor een buitengebied zijn dit hoge waarden, aangezien de wegen over het algemeen smal zijn. Ten opzichte van de huidige situatie wordt op deze wegvakken een sterke toename van het verkeer berekend.

Verkeer door de kernen van Bunnik en Odijk

In de autonome situatie is er in de kern van Bunnik uitgegaan van een doorgetrokken Baan van Fectio. De Baan van Fectio wordt hierdoor sneller en wordt meer gebruikt dan in de huidige situatie. Dit komt ten goede aan de Stationsweg die hierdoor minder verkeer krijgt te verwerken. Op de Stationsweg nemen de verkeersintensiteiten af met circa 3.000 mvt/etm. Op de toegangswegen van Bunnik (Koningslaan, Koningin Julianalaan en Schoudermantel) nemen de verkeersintensiteiten toe. Met name voor het deel Koningin Julianalaan - Schoudermantel heeft dit nadelige gevolgen voor de leefbaarheid in de kern.

Odijk is ontsloten door de N229 en de Odijkerweg. Binnen de kern van Odijk verdeelt het verkeer zich over de Singels die als een ring om de kern heen liggen. De N229 loopt dicht langs de kern van Odijk en wordt beïnvloed door de maatregelen die in het MER worden onderzocht. In de autonome situatie rijden hier circa 20.000 mvt/etm. De Odijkerweg vormt de verbinding tussen Zeist en Houten. In de autonome situatie maken circa 7.300 mvt/etm gebruik van de Odijkerweg.



Figuur 2.1: Belangrijke wegen in het studiegebied

nr.	naam	huidig	autonome situatie	verschil
1	A27 ten noorden van de N409	115.200	172.700	+57.500
2	A27 N409 - De Staart	115.200	172.700	+57.500
3	A27 De Staart - Nieuwegein	112.000	167.500	+55.000
3b	A27 ten zuiden van aansluiting Nieuwegein	96.400	158.000	+61.600
4	A12 Lunetten - Achterdijk	109.900	137.900	+28.000
5	A12 ten oosten van Bunnik	95.900	118.600	+22.700
6	Utrechtseweg (N409) oost	20.400	27.000	+6.600
7	Utrechtseweg (N409) west	20.400	31.100	+10.700
8	N410 west	3.600	8.600	+5.000
9	N410 oost	3.200	6.600	+3.400
10	N229 Odijk	19.400	19.500	+100
11	N229 Werkhoven	14.200	18.600	+4.400
12	De Staart	35.000	61.600	+26.600
13	Oostro(u)msdijkje	4.300	6.500	+2.200
14	Achterdijk	5.300	5.100	-200
15	Rondweg noord	15.800	17.200	+1.400
16	De Koppeling	20.200	17.600	-2.600
17	Rondweg zuid	Nb.	14.400	Nb.
18	Rondweg noordwest	16.300	21.500	+5.200
19	Schalkwijkseweg	2.300	6.300	+4.000
20	Beusichemseweg	Nb.	2.800	Nb.
21	Koningslaan	12.400	18.900	6.500
22	Baan van Fectio	8.100	9.900	+1.800
23	Stationsweg midden	9.000	6.000	-3.000
24	Stationsweg zuid	11.300	10.900	-400
25	Stationsweg west	10.500	7.500	-2.800
26	Koelaan	11.200	14.200	+3.000
27	Odijkerweg	nb.	7.700	Nb.

Tabel 2.1: Verkeersintensiteiten mvt/etm huidige situatie en in de autonome situatie (2015)

2.4 Doorstroming op kruispunten

De doorstroming op het wegennet wordt bepaald door de verkeersafwikkeling op de kruispunten. De ochtendspits (07.00-09.00 uur) en de avondspits (16.00-18.00 uur) zijn de maatgevende perioden voor de verkeersafwikkeling. Met het verkeersmodel is daarom de verkeersafwikkeling in beide perioden gesimuleerd.

De verkeersafwikkeling van de wegen in het studiegebied laat zich het beste verklaren aan de hand van een plaatje afkomstig uit de dynamische toedeling uit het verkeersmodel. De dynamische toedeling voor de ochtend- en avondspits om 08.30 uur en om 17.50 uur is weergegeven in figuur 2.2. In de figuur wordt in kleur de relatieve rij-snelheid van het verkeer aangegeven. Donkerrood geeft aan een rij-snelheid van 0% van de maximaal toelaatbare snelheid (het verkeer staat stil) en lichtgroen geeft een snelheid aan wanneer de maximale snelheid (100%) kan worden gereden.



Figuur 2.2: Verkeersafwikkeling autonome situatie in de ochtend- en avondspits in 2015

In de volgende paragrafen is de verkeersafwikkeling op het wegennet beschreven.

Rijkswegennet

Uit de figuur blijkt duidelijk dat er ernstige problemen ontstaan in de verkeersafwikkeling op het rijkswegennet. Zowel in de ochtend- en avondspits ontstaan er lange files op de A27 en de A12. Op basis van het aantal voertuigverliesuren in de beide spitsen kan geconcludeerd worden dat de avondspits de meest problematische spitsperiode is.

In de ochtendspits staat de file op de A27 in noordelijke richting van voor de aansluiting Hagestein tot aan knooppunt Lunetten. Op de A27 is het fileprobleem groter dan op de A12. De file is langer dan de file op de A12 en blijft over een langere periode staan. Op de A12 staat de file op de noordelijke rijbaan tussen Bunnik en knooppunt Lunetten. De file ontstaat bij de splitsing van de hoofdrijbaan en de parallelbaan en staat tot aan de aansluiting Bunnik.

De ring van Utrecht, de hoofdrijbaan en parallelbanen van de A12 ten westen van knooppunt Lunetten blijven in de ochtendspits vrij van files.

In de avondspits staat op de A27 een file vanaf knooppunt Everdingen tot aan de aansluiting Houten. Op de A27 vanuit noordelijke richting staat tussen knooppunt Rijnsweerd en knooppunt Lunetten een file. De file loopt door naar de parallelbaan van de A12 in de richting van Utrecht. Op de A12 ontstaat in de avondspits een file die ongeveer een kwartlengte bedraagt van de file in de ochtendspits. De file ontstaat op de hoofdrijbaan van de A12 ten oosten van knooppunt Lunetten.

In het MER A12 SALTO is niet de totale Ring Utrecht in beschouwing genomen. Alleen de wegvakken op de rijkswegen ter hoogte van Bunnik en Houten (A12 aanslui-

ting Laagraven - Driebergen en A27 knooppunt Everdingen - en knooppunt Rijnsweerd) zijn geanalyseerd. In het kader van de studie 'Netwerkanalyse/Verkenning Ring Utrecht'¹ zijn berekeningen uitgevoerd waarin de totale Ring van Utrecht is opgenomen. In deze studie zijn de effecten onderzocht voor de realisatie van de een nieuwe aansluiting van Houten op de A12 of op de A27. De berekeningen zijn uitgevoerd voor de periode 2020 en tonen met betrekking tot de locaties en lengte van de files een vergelijkbaar beeld. In de referentiesituatie 2020 van genoemde studie wordt alleen op de A27 in zuidelijke richting voor de aansluiting Houten een file geconstateerd. In de ochtendspits is dit een betrekkelijk korte file. In de avondspits is de file langer en tot voorbij het knooppunt Lunetten. De files staan in de ochtendspits op de toeleidende wegen naar de Ring Utrecht (A12 Bunnik - Lunetten, A27 Everdingen - Lunetten en Maarssen - Ouderijn). In de avondspits die zwaarder belast is ontstaat de file juist op de Ring Utrecht (A12 knooppunt Ouderijn - Lunetten op hoofd- en parallelbaan).

Ontsluiting Houten

De ontsluiting van Houten is in de autonome situatie een groot probleem. De hoofd-ontsluitingswegen van Houten, de Utrechtseweg N409 en De Staart, kunnen in de autonome situatie het verkeer niet verwerken. Uit de statische toedeling van het verkeersmodel blijkt dat de capaciteit op de beide routes (in de ochtendspits Houten uit en in de avondspits Houten in) fors wordt overschreden ($I/C > 1,0$ of $1,25$). In de praktijk zal het verkeer dat ergens vertraging ondervindt een alternatieve route kiezen. In het verkeersmodel wordt hiermee rekening gehouden en wordt naar een optimum van minimale reistijden gezocht. Het feit dat de overschrijdingen op de hoofdontsluitingswegen groter zijn dan 1 geeft duidelijk aan dat er geen alternatieve routes voor de ontsluiting van Houten beschikbaar zijn. Deze routes zijn óf ook overbelast óf ze vormen een dermate grote omweg dat het rendeert om in de file te gaan staan. Uit de resultaten van het verkeersmodel blijkt dat op de overige ontsluitingsroutes van Houten (N410, Oostro(u)msdijkje, Achterdijk, Schalkwijkseweg) de verkeersintensiteiten fors toenemen (zie verkeerssituatie buitengebied Bunnik).

In de praktijk zal de overbelasting van de hoofdontsluitingswegen van Houten leiden tot grote vertragingen op die wegvakken. De spitsperioden zullen langer worden (spitsverbreding) en er ontstaan lange wachtrijen die de interne verkeerscirculatie van Houten zullen beïnvloeden.

Uit de resultaten van de dynamische toedeling in het verkeersmodel blijkt dat er op De Staart vooral in de ochtendspits (Houten uit) lange wachtrijen ontstaan. De wachtrijen staan tot op de Rondweg van Houten en ontstaan door de stagnatie van kruispunten op De Staart en doordat de hoofdstroom richting Utrecht niet de A27 kan oprijden. Op de Utrechtseweg ontstaan korte wachtrijen op de kruispunten op de Laagravenseweg en de aansluiting Laagraven. De kruispunten op de Utrechtseweg en de Laagravenseweg zijn zwaar belast, waardoor de ontsluitingsroute niet meer verkeer kan verwerken.

¹ Netwerkanalyse/Verkenning Ring Utrecht, Deelrapportage A12 SALTO, 15 augustus 2006.

Ook in de avondspits wordt de capaciteit van de hoofdonthutingswegen van Houten overschreden.

Op De Staart ontstaan wachtrijen voor de aansluiting met de A27. De wachtrijen zijn minder lang dan in de ochtendspits. De vertraging ontstaat doordat de aansluiting Houten het verkeer vanuit het zuiden niet kan verwerken. Het verkeer Houten uit richting de A27 zuid kruist het verkeer dat vanaf de A27 zuid Houten inrijdt. De rotonde onder aan de aansluiting kan het verkeer niet verwerken waardoor er een wachtrij op de A27 ontstaat. In de richting Utrecht ontstaan minder grote problemen omdat dit verkeer conflictvrij over de aansluiting Houten kan binnenrijden.

In de avondspits ontstaat er vertraging op de kruispunten van de Laagravenseweg en de kruispunten op de Utrechtseweg (N409).

Ontsluiting Bunnik en Odijk

Bunnik heeft een directe aansluiting op de A12. De aansluiting is complex en de opstelruimtes zijn beperkt. De afwikkelingsproblemen op de aansluiting zijn het grootst in de ochtendspits. Het kruispunt ten noorden van de A12 (op- en afritten van de A12 met de Schoudermantel en de N229) en het kruispunt N229 – Rumpsterweg liggen te dicht bij elkaar om het verkeer goed af te wikkelen. In de huidige situatie ontstaat in de ochtendspits voor de aansluiting op de N229 vanuit zuidelijke richting lange wachtrijen. In het dynamische verkeersmodel worden (nog) geen wachtrijen berekend voor de aansluiting tot dat er file ontstaat op de A12. De oorzaak hiervan is dat in het verkeersmodel deze complexe kruispunten vereenvoudigd berekent en dat verkeer wordt opgehouden door het slecht functioneren van het kruispunt Burgweg –Odijkerweg.

Verkeersafwikkeling op de N229

Op de N229 is naast de kruispunten op de aansluiting Bunnik het kruispunt met de Burgweg - Odijkerweg zwaar belast. De weg zit in de autonome situatie aan zijn grenzen wat betreft de hoeveelheid te verwerken verkeer. In het dynamische verkeersmodel ontstaan in de ochtendspits wachtrijen voor het kruispunt met de Burgweg - Odijkerweg. Het feit dat er geen wachtrij bij de aansluiting van Bunnik wordt berekend komt mede doordat het verkeer bij dit kruispunt met de Odijkerweg wordt opgehouden. Het kruispunt werkt in die zin als een doseerpunt. Wanneer deze locatie meer verkeer kan verwerken zullen de wachtrijen ook bij de aansluiting Bunnik ontstaan.

2.5 Verkeerssituatie in het buitengebied van Bunnik en Houten

In het buitengebied van Bunnik en Houten worden knelpunten benoemd met betrekking tot de verkeersveiligheid en de verkeersleefbaarheid. In het buitengebied zijn de wegen over het algemeen niet breed (breedte tot 5,5 meter) en dus niet gedimensioneerd voor het afwikkelen van grote hoeveelheden verkeer. De wegen in het buitengebied zijn hiervoor niet bedoeld. De wegen hebben een functie voor het ontsluiten van

aanliggende woon- en bedrijfspercelen en de ontsluiting en verbinding van kernen (bijvoorbeeld Werkhoven, Odijk) voor het auto- en fietsverkeer.



De problemen die ontstaan op de wegen zullen zich niet snel laten uitdrukken in termen van een slechte verkeersafwikkeling. De problemen zijn over het algemeen een hoge snelheid van het verkeer, stuk gereden bermen en verkeersonveiligheid (subjectief of objectief) voor het langzame verkeer. Vooral de verkeersonveiligheid is in het buitengebied van Bunnik en Houten aan de orde. De verkeersonveiligheid ontstaat door de grote snelheid verschillen in snelheid tussen het langzaam en het snelverkeer.

In het buitengebied zijn twee specifieke (hoofd) fietsroutes aangewezen. De route Houten - Binnenweg - Rijsbruggerweg - Achterdijk - Tureluurweg - Groeneweg - station Bunnik en de N410. Op beide routes zijn geen aparte fietsvoorzieningen aanwezig, op de N410 zijn fietssuggestiestroken aanwezig. Op de overige wegen komen ook fietsers voor. Dit is zowel dagelijks (utiliteits) fietsverkeer als recreatief fietsverkeer.

In het handboek wegontwerp erftoegangswegen (CROW 164d) zijn normen opgenomen voor de hoeveelheid verkeer op een erftoegangsweg buiten de bebouwde kom, ter voorkoming van berm schade. Hierbij worden de maximaal toelaatbare verkeersintensiteiten afhankelijk gesteld van de breedte van de weg. Bij een wegbreedte van 5,5 meter (de breedte van de N410, Achterdijk en het Oostro(u)msdijkje) wordt een etmaalintensiteit van 3.000 tot 4.000 mvt/etm acceptabel geacht. Daarnaast wordt in de ontwerpwijzer fietsverkeer (CROW 230) aangegeven dat op wegen buiten de bebouwde kom het wenselijk is fietsvoorzieningen toe te passen op wegvakken waarop de verkeersintensiteiten boven de 2.500 mvt/etm komen. Bij het toepassen van fietssuggestiestroken kan worden uitgegaan van 3.000 mvt/etm mits de snelheid van het verkeer 60 km/h bedraagt.

De wegen in het buitengebied van Bunnik en Houten hebben een breedte van circa 5,5 meter en gaan uit van gemengd verkeer. Alleen op de N410 zijn fietssuggestiestroken aanwezig.

nr.	wegvak	streef	huidig	autonome situatie	verschil met capaciteit
8	N410 west	3.000	3.600	8.600	+5.600
9	N410 oost	3.000	3.200	6.600	+3.600
13	Oostro(u)msdijkje	2.500	4.300	6.400	+3.900
14	Achterdijk	2.500	5.300	5.000	+2.500
15	Rijsbruggerweg	1.000	3.500	3.800	+2.800
20	Beusichemseweg	2.500	Nb.	2.800	+300

Tabel 2.2: Verkeersintensiteiten op wegen in het buitengebied

Uit tabel 2.2 blijkt dat in de huidige situatie de verkeersintensiteiten op de N410 redelijk in de buurt komen van de gewenste waarden. Een nadelig aspect van deze weg is dat er veel spitsverkeer aanwezig is. Dit gecombineerd met de bochtige weg en de vele obstakels maakt een aanpassing van de weg met de huidige verkeersintensiteiten ook al gewenst. Op de Achterdijk en het Oostro(u)msdijkje worden de waarden in de huidige situatie al overschreden. In de autonome situatie nemen de verkeersintensiteiten op de N410 (route A12 met Houten) en het Oostro(u)msdijkje sterk toe en voldoen niet meer aan de gewenste waarden. Op de Achterdijk blijven de waarden te hoog.

2.6 Verkeerssituatie in de kern van Bunnik en langs Odijk

Bunnik

De kern van Bunnik ligt ten noorden van de A12. Bunnik heeft een directe aansluiting op de A12 en in westelijke richting een aansluiting met de ring van Utrecht (Waterlinieweg) via de Koningslaan. Daarnaast is Bunnik door middel van de Koningin Julianalaan verbonden met Zeist. Aan de zuidkant van de A12 sluit de N229 (richting Wijk bij Duurstede) aan op de aansluiting Bunnik.

Naast het feit dat Bunnik profiteert van een goede aansluiting op het rijkswegennet en het provinciale wegennet brengt de ligging van Bunnik met zich mee dat de routes door de kern ook aantrekkelijk zijn voor doorgaand verkeer. Te denken valt aan de route tussen de aansluiting Bunnik en het oostelijk deel van Utrecht (bijvoorbeeld Rijnsweerd), de route Zeist met de A12 in westelijke richting, de route Zeist met de A27 in zuidelijke richting en de relatie tussen het verkeer uit Zeist en Houten. Deze drie routes maken alle gebruik van het wegennet van Bunnik. Vooral de Koningin Julianalaan en de Schoudermantel (deel tussen de Koningin Julianalaan en de aansluiting Bunnik) worden hierdoor zwaar belast. In de huidige situatie zijn op deze wegen al knelpunten in de verkeersveiligheid en leefbaarheid benoemd. In de autonome situatie zullen op beide wegvakken, ondanks de mogelijke doortrekking van de Baan van Fectio, de verkeersintensiteiten toenemen. De toename bedraagt op de Koningin Julianalaan circa 3.800 mvt/etm.

Ten opzichte van de huidige situatie nemen de verkeersintensiteiten in de kern van Bunnik op de Stationsweg af. Dit effect ontstaat door de doortrekking van de Baan van Fectio.

Odijk

De situatie van Odijk is vergelijkbaar met die in Bunnik. Langs Odijk loopt een gewilde route van Zeist naar Houten en een route van Houten naar de aansluiting Driebergen op de A12. Het verkeer dat gebruik maakt van deze route rijdt over de Odijkerweg. Doordat de N229 en de aansluiting op de A12 in de spitsen zwaar onder druk staan wordt de route over de Odijkerweg en de Singels door Odijk naar Zeist en de aansluiting Driebergen aantrekkelijk.

2.7 Samenvatting knelpunten en doelstellingen

In de autonome situatie nemen de verkeersintensiteiten in het studiegebied op bijna alle wegvakken toe. Belangrijke bereikbaarheidsproblemen ontstaan op de:

- ontsluitingswegen van Houten op de rijkswegen;
- ontsluiting van Bunnik;
- doorstroming op de N229;
- leefbaarheidsknelpunten in Bunnik en Odijk.

In de autonome situatie ontstaan problemen met de verkeersafwikkeling op de ontsluitingswegen van Houten. Er is te veel verkeer dat over te weinig wegcapaciteit moet worden afgewikkeld. De verhouding tussen de intensiteit en de capaciteit op de beide ontsluitingswegen is in beide spitsperiodes groter dan 1. Als gevolg van de overbelasting ontstaat filevorming op de ontsluitingswegen. In de ochtendspits is de vertraging voor het verkeer Houten uit groter dan in de avondperiode en ontstaan lange wachtrijen. De wachtrijen op De Staart veroorzaken terugslag op de Rondweg van Houten, waardoor de interne verkeerscirculatie (verkeer tussen wijken onderling) van Houten ook vertraging oploopt.

Als gevolg van de overbelasting van de ontsluitingswegen van Houten wijkt het verkeer uit naar routes die daarvoor niet zijn bedoeld. De wegen in het buitengebied van Bunnik (Achterdijk, N410, Oostro(u)msdijkje) zijn in de huidige situatie al belast met teveel verkeer en worden in de toekomst als gevolg van het ontbreken van een goede ontsluiting van Houten nog zwaarder belast. De gewenste verkeersintensiteiten die passen bij dergelijk smalle wegen worden in de autonome situatie met een factor 2 tot 3 overschreden. Als gevolg van de toename van het verkeer in het buitengebied nemen de verkeersveiligheidsproblemen en leefbaarheidsproblemen toe.

Voor de aansluiting N229/A12 (Bunnik) staan in de huidige situatie al lange files. Aangevoerd is dat de aansluiting na 2015 het verkeer van Bunnik en vanaf de N229 (verkeer uit Wijk bij Duurstede, Odijk, Werkhoven, Houten) niet meer kan verwerken.

Door de slechte doorstroming op de N229 worden alternatieve routes door het buitengebied gezocht. Dit kunnen routes zijn door het buitengebied (de Achterdijk) maar ook routes door Odijk.

Bunnik is aan de snelweg A12 gelegen. Verkeer dat in de oostelijke delen van Utrecht moet zijn of vanuit Zeist naar de A12 in de richting van Utrecht wil maakt gebruik van het wegennet van de kern Bunnik. Dit leidt tot verkeersveiligheids- en leefbaarheidsknelpunten binnen de kern.

De doelstelling van de te nemen maatregelen moet zijn: het verbeteren van de bereikbaarheid van Houten en het ontlasten van het onderliggende wegennet (buitengebied Bunnik en Houten en de kernen van Bunnik en Odijk).

3.1 Nulplusalternatief

Het nulplusalternatief is een nadere uitwerking van een alternatief waarin geen weginfrastructuur wordt toegevoegd. Het nulplusalternatief bestaat uit meerdere oplossingsrichtingen die ook aanvullend kunnen worden toegepast bij de A27- en A12-alternatieven. Het nulplusalternatief bestaat uit de volgende onderdelen:

- maatregelen in het buitengebied om daar doorgaand verkeer verder te belemmeren, in combinatie met een logische set fietsvoorzieningen om het conflict tussen fiets- en autoverkeer op deze wegen te verminderen, plus optimalisatie van het openbaar vervoer;
- optimalisatie van mogelijkheden in de route Utrechtseweg (N409) - Laagraven - A12;
- optimalisatie van aansluiting N229 op A12.

Onderdeel van het nulplusalternatief is ook het eerder bestuurlijk besproken aanvullende maatregelenpakket 2010, bestaande uit:

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

De spitsmaatregelen in het maatregelenpakket 2010 zijn erop gericht het doorgaande verkeer in de kern Bunnik en Odijk te beperken. In de ochtendspits is dit de richting van Houten naar de A12, van Zeist naar Odijk en van Zeist naar Bunnik. In de avondspits gelden de spitsmaatregelen voor de andere richting. De overige maatregelen dienen om het doorgaande verkeer door het buitengebied van Bunnik te beperken.

De Richtlijnen voor het MER A12 SALTO beschrijven ook de volgende maatregelen als onderdeel van het nulplusalternatief:

- variant met fietsvoorzieningen langs de bestaande wegen (geen wijzigingen aan deze wegen);
- analyse van de intensiveringsmogelijkheden voor het openbaar vervoer (bus en Randstadspoor) en vervoermanagement;
- opwaardering van de aansluiting De Staart.

3.2 A27 alternatief

Variant 1: Kanaaldijk Zuid

De variant Kanaaldijk Zuid maakt gebruik van de bestaande brug over het Amsterdam-Rijnkanaal (Schalkwijkseweg). De Kanaaldijk Zuid vormt de verbindingsweg tussen de brug en de bestaande aansluiting Het Klooster op de A27. Met deze aansluiting ontstaat een extra ontsluiting van Houten ten zuiden van de bestaande ontsluiting De Staart.

Variant 2: Meerpaal/Nieuwe brug

De variant Meerpaal/Nieuwe brug is een meer rechtstreekse variant vanaf industrieterrein de Meerpaal naar de aansluiting Nieuwegein met een nieuwe brug over het Amsterdam-Rijnkanaal. Vanaf De Rede zijn er twee varianten:

- variant 2a: westelijke variant, de nieuwe brug wordt aangesloten op de meest westelijk gelegen rotonde op De Rede;
- variant 2b: oostelijke variant, de nieuwe brug wordt aangesloten op de meest oostelijk gelegen rotonde op De Rede.

Beide varianten sluiten aan op de aansluiting Het Klooster op de A27.

Variant 3. Kanaal-regionaal

De variant Kanaal-regionaal is een oplossing die voor een ontlasting van de N229 moet zorgen. Verkeer vanuit Wijk bij Duurstede krijgt via de nieuwe route een directe aansluiting op de A27. Hiervoor wordt de Kanaaldijk Zuid vanaf Wijk bij Duurstede tot aan de aansluiting opgewaardeerd.

Variant 4: Aansluiting N409/ A27

In de variant aansluiting N409/A27 wordt een directe aansluiting op de A27 gemaakt vanaf de Utrechtseweg (N409) tussen de aansluiting Houten en knooppunt Lunetten. Er wordt uitgegaan van een halve aansluiting in de richting van en naar Utrecht. Verkeer uit Houten in de richting 's-Hertogenbosch moet gebruik maken van de bestaande aansluiting op de A27 via De Staart.

3.3 A12 alternatief

Variant 5: Oostro(u)msdijkje

Voor de variant Oostro(u)msdijkje zijn twee tracévarianten opgesteld (variant 5a Oostro(u)msdijkje bestaand en variant 5b Oostro(u)msdijkje parallel). Bij beide varianten wordt de N229 niet verbreed.

Variant 5a Oostro(u)msdijkje bestaand volgt het bestaande Oostro(u)msdijkje. De bestaande weg wordt opgewaardeerd tot 80 km/h, met parallelwegen voor langzaam verkeer en erfontsluitingen. Verkeer rijdt via de bestaande N229 naar de aansluiting

N229 - A12. Om nieuwe kortsluitingen tussen de N229 en de Achterdijk te voorkomen wordt het Oostro(u)msdijkje niet aangesloten op de Achterdijk.

Variant 5b Oostro(u)msdijkje parallel is vergelijkbaar met de eerste variant. Het verschil is dat in variant 5b een nieuwe ontsluitingsweg wordt geprojecteerd naast het bestaande Oostro(u)msdijkje die als parallelweg voor langzaam verkeer kan functioneren en waarop de erven kunnen worden ontsloten.

Variant 6: Burgweg N410

Variant 6 verbindt de N410 met de N229 richting de A12. Hierbij zou gebruik gemaakt kunnen worden van bestaande wegen; Achterdijk en Burgweg. Dit is echter verkeerskundig gezien ongewenst vanwege de tweehaakse aansluitingen die ontstaan. Daarom is gezocht naar varianten die een meer vloeiende verbinding hebben met de N229. Er zijn twee tracévarianten opgesteld; een zuidelijke (6a) en een noordelijke variant (6b). De beide varianten worden aangesloten op de Rondweg van Houten ten zuiden van de fietstunnel in de Binnenweg. De zuidelijke variant 6a loopt ten zuiden van de Houtenseweg (N410) en heeft een nieuwe aansluiting op de N229 door middel van een VRI. Deze nieuwe aansluiting ligt ten zuiden van de bestaande aansluiting vanuit Odijk op de N229. De bestaande Houtenseweg wordt in deze variant gebruikt als parallelweg voor langzaam verkeer. De noordelijke variant 6b volgt de Houtenseweg (N410) tot de Achterdijk. Een nieuwe weg verbindt de Achterdijk met de N229 door middel van de bestaande aansluiting. Zowel de Houtenseweg als de nieuwe weg worden voorzien van parallelwegen voor langzaam verkeer en het ontsluiten van erven.

Bij beide varianten wordt de weg niet aangesloten op de Achterdijk. Door het aansluiten van de weg op de Achterdijk ontstaan nieuwe kortsluitingen die tot sluipverkeer leiden. Evenals bij variant 5 wordt de N229 niet verbreed.

Variant 7: Bewonersvariant

De bewonersvariant volgt hetzelfde tracé als de variant Burgweg/N410 ten oosten van Houten. Vervolgens zijn er drie tracévarianten te onderscheiden:

- Variant 7a: Bewonersvariant, een nieuwe weg verbindt de Rondweg van Houten via de N410 met de N229. De N229 wordt omgelegd om ruimte te maken voor woningbouw in Odijk-west en sluit aan op een nieuwe verbindingsweg (80 km/h) net ten zuiden van de A12. In westelijke richting wordt de parallelweg aangesloten op een nieuwe halve aansluiting op de A12 richting Utrecht ter hoogte van station Bunnik. Verkeer in oostelijke richting (Arnhem) maakt gebruik van de aansluiting Bunnik. De Bewonersvariant wordt niet verbonden met de Baan van Fectio in Bunnik.
- Variant 7b: Raaphofvariant, een tweede mogelijkheid is om de nieuwe verbinding tussen de Rondweg van Houten en de A12 meer naar het oosten te projecteren en daarmee het Raaphofse bos te ontzien. Deze weg sluit ook aan op de parallelweg ten zuiden van de A12 en maakt gebruik van dezelfde aansluitingen als variant

7a. Verschil is dat de N229 ten zuiden van Odijk afwijkt van de bestaande infrastructuur.

- Variant 7c: omlegging N229, deze variant volgt hetzelfde tracé als de Raaphofvariant 7b, maar met een andere aansluiting. In plaats van op de A12, sluit variant 7c aan op de N229 met een nieuwe aansluiting.

Elk van de drie varianten bestaat uit 2x1 rijstroken met parallelwegen voor langzaam verkeer en een maximale snelheid van 80 km/h.

Variant 8: Rijsbruggerweg

Variant 8 ligt ten noordoosten van Houten en bestaat uit een nieuwe halve aansluiting op de A12 tussen knooppunt Lunetten en aansluiting Bunnik. Verkeer kan bij deze aansluiting van en naar Utrecht. Door de Rijsbruggerweg aan te sluiten op een nieuwe verbindingsweg (80 km/h) ten zuiden van de A12 is er ook een verbinding in oostelijke richting mogelijk. Deze variant wordt niet verbonden met de Baan van Fectio in Bunnik. Er zijn twee varianten die beide aansluiten op de Rondweg in Houten door middel van een VRI:

- Variant 8a: oostelijke variant: variant 8a is gebaseerd op beschikbare ruimte binnen het agrarische gebied en logische kavelgrenzen. Variant 8a bestaat uit een geheel nieuw tracé en loopt ten oosten van het waterwingebied.
- Variant 8b: westelijke variant: deze variant is gericht op een directe bundeling met bestaande infrastructuur en bestaat uit een opwaardering van de Rijsbruggerweg en de Tureluurweg (2x1 rijstroken met parallelwegen, 80 km/h). Deze twee bestaande wegen worden verbonden door een nieuwe weg en niet via de Achterdijk, vanwege bestaande bebouwing. Variant 8b loopt ten westen van het waterwingebied.

Variant 9: Mereveldseweg

De variant Mereveldseweg loopt parallel aan het spoor Den Bosch - Utrecht. In Houten sluit deze variant aan op de Rondweg op de bestaande aansluiting met De Haag. Variant 9 bestaat uit 2x1 rijstroken (80 km/h) met parallelwegen voor langzaam verkeer. Er zijn twee mogelijkheden wat betreft aansluiting op de A12:

- Variant 9a: Mereveldseweg Lunetten, de weg sluit aan nabij knooppunt Lunetten op de toeritten van de A12 van en in de richting Utrecht.
- Variant 9b: Mereveldseweg Fort Vechten, variant 9b buigt ten zuiden van de A12 af in oostelijke richting naar een nieuwe halve aansluiting in de richting Utrecht op de A12 tussen knooppunt Lunetten en aansluiting Bunnik.

Variant 10: Utrechtseweg (N409)/Laagraven

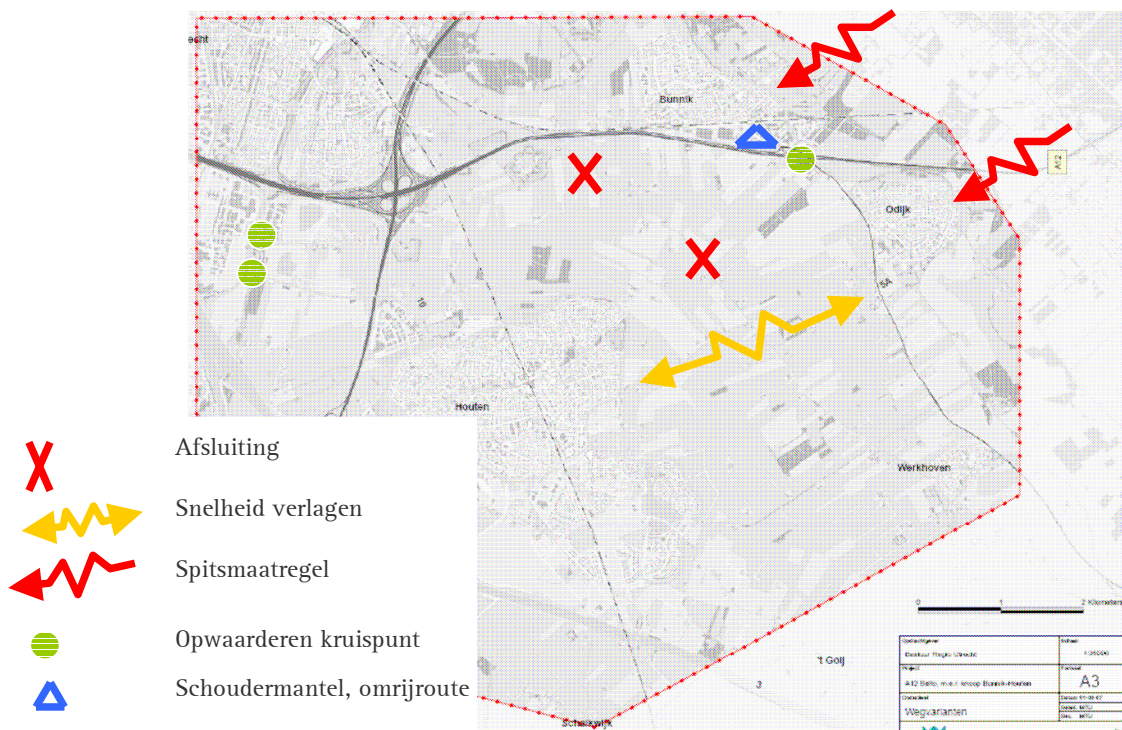
Variant 10 ligt ten noordwesten van Houten. Deze variant bestaat uit de bestaande Laagravenseweg (80 km/h) en een opwaardering naar 2x2 rijstroken en 80 km/h van de Utrechtseweg en Laagravenseweg. Variant 10 sluit aan op de A12 bij aansluiting Laagraven.

4 Beoordeling nulplusalternatief

4.1 Beschrijving

Het nulplusalternatief bestaat uit een groot aantal maatregelen waarbij geen extra infrastructuur wordt aangelegd. De maatregelen kunnen los van elkaar of als één maatregelenpakket worden toegepast en kunnen ook bij andere varianten worden ingezet. Het betreft 'harde' verkeersmaatregelen als het belemmeren van doorgaand verkeer, aanbrengen van snelheidsremmende maatregelen en het uitvoeren van het maatregelenpakket Bunnik 2010. Daarnaast is onderzocht in hoeverre er mogelijkheden zijn voor het verder opwaarderen van De Staart en het stimuleren van fietsgebruik en openbaar vervoer en vervoer/mobiliteitsmanagement.

De 'harde' verkeersmaatregelen zijn doorgerekend met het verkeersmodel VRU 1.4. In figuur 4.1 zijn de maatregelen weergegeven.



Figuur 4.1: Verkeersmaatregelen in het nulplusalternatief

Geconcludeerd kan worden dat het totale maatregelenpakket met verkeersbeperkende maatregelen onvoldoende oplossing biedt voor alle knelpunten in het totale studiegebied. De verkeersintensiteit op De Staart en de Utrechtseweg (N409) neemt niet af (neemt zelfs beperkt toe met 2.000 mvt/etm per weg) als gevolg van de maatregelen. Op zich hebben deze maatregelen wel oplossend vermogen en kunnen enkele maatregelen afhankelijk van de gekozen oplossingsrichting worden toegepast. Voorbeelden hiervan zijn de maatregelen die het doorgaande verkeer belemmeren (spitsmaatregelen, verlagen van de snelheid of de afsluitingen). Wel dienen de maatregelen zorgvuldig te worden gekozen, omdat ze al snel effect hebben op parallelle routes (verschuiven van het probleem). Wanneer de parallelle route hiervoor geschikt is, bijvoorbeeld doordat deze een ontsluitingsfunctie heeft, dan is het toepassen van een spitsmaatregel te overwegen.

4.2 Effect per maatregel

Spitsmaatregelen

De spitsmaatregelen tussen Bunnik en Zeist en Zeist en Odijk hebben een positief effect op de verkeersbewegingen op de Koningin Julianalaan en de Odijkerweg. Wanneer de maatregelen samen worden toegepast zal het verkeer gebruik gaan/moeten maken van wegen binnen Zeist die daarvoor zijn bedoeld (Utrechtseweg of de Dribergseweg). De effecten op het wegennet van Zeist dienen bij het toepassen van een spitsmaatregel betrokken te worden.

Afsluiting Achterdijk

De afsluitingen in de Achterdijk leiden ertoe dat de verkeersintensiteiten op de Achterdijk afnemen. Het verkeer (bijvoorbeeld Werkhoven - Utrecht) wordt vervolgens gedwongen om gebruik te maken van de N229 of van de ontsluitingswegen van Houten. Op beide routes laat de verkeersafwikkeling in de spitsen zonder maatregelen te wensen over. De maatregelen in de Achterdijk moeten daardoor in de spitsen voldoende hard zijn (afsluitingen in de spitsen).

Snelheidsremmende maatregelen op de N410

Het verlagen van de snelheid op de N410 heeft tot gevolg dat verkeer zich verdeelt over andere routes (bijvoorbeeld het Oostro(u)msdijkje). Dit is een negatief effect en een verschuiving van het probleem. Het verlagen van de snelheid is positief voor de leefbaarheid en de verkeersveiligheid (met name fietsers) op de weg. De maatregelen hebben echter alleen nut als de verlaagde snelheid ook op parallelle routes wordt ingevoerd.

Opwaarderen van de aansluiting N229 - A12 of kruispunten op de Utrechtseweg (N409)

Het opwaarderen van de bestaande aansluiting van de N229 met de A12 heeft tot gevolg dat de aansluiting meer verkeer verwerkt (+400 mvt/etm). De maatregel heeft geen effect op de ontsluiting van Houten of op de rijkswegen. Wel ontstaat een afname op de Achterdijk doordat meer verkeer gebruik maakt van de N229. Ook hier blijkt de uitwisseling tussen twee parallelle routes die beide zwaar belast zijn. Zoals de maatregel nu is opgenomen heeft deze een te verwaarlozen effect.

Omrijdbewegingen op de Schoudermantel

Binnen de kern van Bunnik kan een omrijdroute worden gemaakt door de rijrichtingen op de Schoudermantel tussen de Baan van Fectio en het Kosterijland voor het verkeer Bunnik in onmogelijk te maken. Door deze maatregel wordt het verkeer dat Bunnik inrijdt omgebogen naar de Baan van Fectio om vervolgens via het Kosterijland of de Baan van Fectio het centrum van Bunnik te bereiken. Modelmatig doorrekenen van deze maatregel levert weinig effecten op. Het gaat immers om een beperkte verlenging van de route. In werkelijkheid kan het effect een stuk groter zijn en het gebruik van de Baan van Fectio stimuleren. De maatregel heeft een positief effect op de verkeersstromen op de Stationsweg in Bunnik en op het deel van de Schoudermantel met eenrichtingverkeer. Voor de aansluiting Bunnik ontstaat er een positief effect doordat er meer ruimte wordt gecreëerd om het verkeer te laten opstellen voor de aansluiting Bunnik. Dit komt waarschijnlijk ten goede aan de verkeersafwikkeling op de aansluiting.

Opwaarderen van de verkeerscapaciteit op De Staart

Het opwaarderen van de verkeerscapaciteit op De Staart is als een van de alternatieve maatregelen benoemd. Onlangs is De Staart uitgebreid met maatregelen die de verkeersafwikkeling moeten bevorderen. De wegvakken zijn nu al als 2x2 rijstroken gerealiseerd. De aansluiting van de A27 is zodanig vormgegeven met capaciteitsrotondes en bypasses dat de hoofdverkeersstromen (verkeer richting Utrecht) conflictvrij de aansluiting kunnen op- en afrijden. Daarnaast is het kruispunt met De Rede zeer ruim gedimensioneerd. Geconstateerd moet worden dat de huidige inrichting van De Staart niet verder kan worden geoptimaliseerd.

Mogelijke effecten op het stimuleren van openbaar-vervoermaatregelen en vervoer/mobiliteitsmanagement

Het openbaar vervoer vervult een belangrijke rol in de bereikbaarheid van de regio Utrecht. Het openbaar vervoer tussen steden (met name trein) verbindt stadscentra met elkaar en kan grote stromen reizigers verwerken. Daarmee is het openbaar vervoer in en tussen de steden van groot belang voor het economisch functioneren van de regio. Binnen steden zorgt het openbaar vervoer (vooral de bus) voor de verbinding tussen de wijken en de binnenstad. In het buitengebied rijdt de bus of zijn er andere vormen van openbaar vervoer (kleinere bussen, bijvoorbeeld in de vorm van een buurtbus) om dorpen met elkaar en met de steden te verbinden.

In de Regio Utrecht wordt hard gebouwd aan het Randstadspoor waarmee met hogere frequenties wordt gereden en er meer stations aanwezig zijn. De bouw van Randstadspoor is gekoppeld aan de toekomstige verstedelijking van de regio Utrecht. In Houten is een tweede station (Castellum) geopend, waardoor Houten-Noord en Houten-Zuid beide een eigen station krijgen.

In de Netwerkanalyse Regio Utrecht zijn de mogelijkheden voor het opwaarderen van het openbaar vervoer netwerk in de regio onderzocht. Uit de analyse komt naar voren dat het openbaar vervoer potentie heeft om te groeien en meer reizigers te bedienen. Van deze nieuwe reizigers in de trein, bus en tram komt een beperkt deel uit de auto. Groei in het openbaar vervoer komt ook uit andere 'bronnen': latente vraag openbaar vervoer, fiets, autonome groei en spreiding in tijd. Daarbij is het aantal kilometers dat in de regio Utrecht met de auto wordt afgelegd dermate groot dat zelfs een verdubbeling van het openbaar vervoer niet leidt tot een substantiële afname van de files op de weg.

Voor de files op de rijkswegen en op de regionale wegen biedt het openbaar vervoer een beperkt alternatief. Voor de bereikbaarheid van stedelijke regio's, waaronder de centrumgebieden kan het openbaar vervoer wel een alternatief voor de auto zijn. (Bron: Netwerkanalyse Regio Utrecht).

Uit het voorgaande moet worden geconcludeerd dat alleen een extra inspanning in het openbaar vervoer boven op Randstadspoor en het aanleggen van HOV in de regio, niet zal bijdragen aan een verbeterde verkeersafwikkeling in het studiegebied. Het openbaar vervoer op de belangrijkste relatie tussen Houten en Utrecht is in de autonome situatie van een hoog niveau en de bereidheid om er gebruik van te maken is zeer groot.

Effecten vervoer/mobiliteitsmanagement

Mobiliteitsmanagement is het organiseren van slim reizen waarbij de reiziger geprikkeld wordt alternatieven voor de auto te gebruiken. Het gaat om organisatorische en vraagbeïnvloedende maatregelen van overheden en bedrijven. Daarmee onderscheidt het zich wezenlijk van ingrepen in de harde infrastructuur en levert het niet alleen een bijdrage aan de bereikbaarheid, maar tevens aan doelstellingen met betrekking tot de leefomgeving. Maatregelen die in de Verkenning/Netwerkanalyse Utrecht zijn doorgerekend zijn:

- het versnellen van openbaar vervoer en fiets;
- parkeerbeleid.

Mogelijke aanvullingen zijn het realiseren van overstappunten en doelgroepstroken en het stimuleren van telewerken.

Uit de 'Verkenning/Netwerkanalyse' blijkt dat een pakket aan maatregelen, waarin zowel wordt ingezet op het versnellen van de bus als op parkeerbeleid, kan bijdragen aan de bereikbaarheidsdoelstellingen. In de Verkenning van de Netwerkanalyse wordt

geconcludeerd dat het zinvol is het parkeerbeleid en de fiets als bouwstenen mee te nemen in de vervolgstudies.

In de alternatieven voor het MER zijn voorzieningen voor de fiets daar waar mogelijk opgenomen. Maatregelen met betrekking tot een 'sturend' parkeerbeleid worden in de betrokken gemeenten al doorgevoerd. In de alternatieven zijn geen specifieke maatregelen opgenomen om overstappen van de auto naar andere modaliteiten te bevorderen. Ingeschat wordt dat, gezien het aantal verplaatsingen dat in Houten nu al met de fiets plaatsvindt en gezien het feit dat de bereikbaarheid met de trein geoptimaliseerd wordt vervoersmanagement voor de ontsluiting van Houten geen structurele oplossing biedt. In de uitwerking van de voorkeurvariant is er natuurlijk altijd ruimte om optimalisaties te onderzoeken omdat vervoersmanagement in zijn totaliteit voor de regio blijkbaar wel een functie heeft.

5 Beoordeling alternatieven A12 en A27

In deze (trechteringsfase) van het MER zijn de varianten met het statische verkeersmodel doorgerekend. Informatie over reistijden en filelengte is niet beschikbaar.

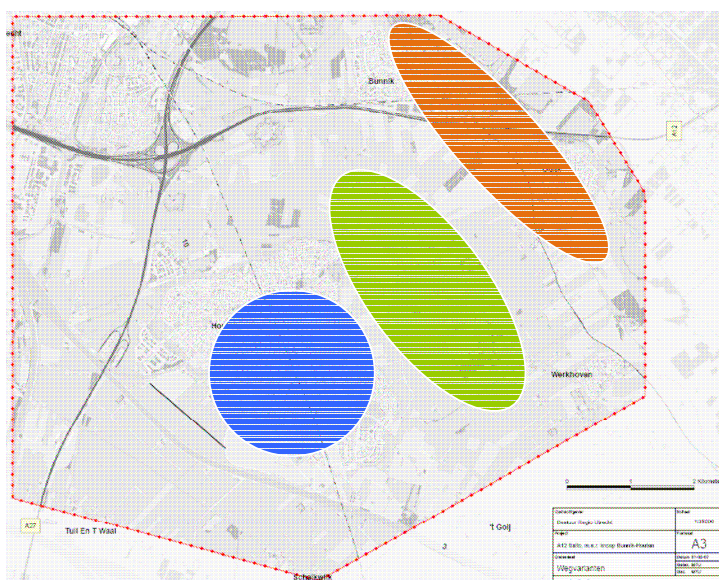
In deze fase van het project wordt een schifting gemaakt voor varianten die kansrijk kunnen zijn voor het oplossen van de knelpunten in het studiegebied. Hierbij richten we ons primair op de ontsluiting van Houten. Voor de beoordeling wordt gebruik gemaakt van de toe- en afname van het verkeer in een variant ten opzichte van de autonome situatie afhankelijk van het knelpunt zijn hiervoor criteria opgesteld. Deze zijn per knelpunt in de volgende paragrafen met argumentatie benoemd.

Aansluitend aan de beoordeling voor het aspect verkeer en vervoer zijn de varianten globaal op de effecten van geluid- en luchtkwaliteit beoordeeld (paragraaf 5.3).

5.1 Beoordelingscriteria verkeer

Voor de beoordeling van de effecten voor het aspect verkeer wordt onderscheid gemaakt in de bijdrage van de variant op:

- de ontsluiting van Houten;
- effecten op het rijkswegennet;
- de leefbaarheid/verkeersveiligheid in het buitengebied;
- de leefbaarheid/verkeersveiligheid in de kernen Bunnik en Odijk.



De beschreven effecten zijn afgezet tegen de autonome situatie. Naast een beschrijving van de effecten wordt de beoordeling samengevat met een waardering. Hierbij wordt de volgende waardering toegepast:

- - belangrijke negatief effect
- negatief effect
- 0/- licht negatief effect
- 0 geen effect
- 0/+ licht positief effect
- + positief effect
- ++ belangrijk positief effect

De ontsluiting van Houten

De ontsluiting van Houten is gebaat bij afname van de verkeersintensiteiten op De Staart en de Utrechtseweg (N409). Daarnaast zijn de effecten op de Rondweg van Houten van belang. Een gelijkmatige verdeling van het verkeer op de Rondweg van Houten beperkt het aantal verkeersknelpunten op de Rondweg en is beter voor het woon- en leefmilieu langs de Rondweg.

De alternatieven zijn beoordeeld op basis van de afname van de verkeersintensiteiten op de wegvakken waarop in de autonome situatie knelpunten ontstaan. Dit zijn De Staart en de Utrechtseweg (N409). Uit de analyse van het dynamische verkeersmodel blijkt dat ook bij een maximale afname van de verkeersintensiteiten op de ontsluitingswegen van Houten de file op de A27 en de A12 in de ochtend- en avondspits blijft bestaan. Er is geen alternatief waarbij de verkeersafwikkeling op De Staart en de Utrechtseweg compleet wordt opgelost. Wel zal de vertraging die wordt ondervonden afnemen, naarmate de hoeveelheid verkeer op deze wegen zal afnemen. De omvang van de afname geeft daarom aan of een variant oplossend vermogen heeft om de vertraging op de ontsluitingswegen van Houten te verminderen. Naast de afname van het verkeer op de ontsluitingswegen is de toe- of afname van het verkeer op de Rondweg van Houten in de beoordeling betrokken. Een gelijkmatige verdeling van het verkeer op de Rondweg heeft een positief effect op de verkeersafwikkeling op de Rondweg en op het woon- en leefmilieu langs de Rondweg. Een gelijkmatige verdeling wordt daarom positief beoordeeld.

In tabel 5.1 is aangegeven welke waardering wordt gehanteerd op de ontsluitingswegen van Houten. Hierbij geldt het uitgangspunt dat een grotere af- of toename bijdraagt aan een betere of slechtere verkeersafwikkeling. De gekozen waarden zijn afgeleid van een maximale en minimale te verwachten toe- of afname van verkeer in de varianten.

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

Tabel 5.1: Waardering effecten ontsluiting Houten

Effecten op de rijkswegen

Uit de analyse van de autonome situatie blijkt dat de filevorming op de rijkswegen zal toenemen ten opzichte van de huidige situatie. Filevorming op het rijkswegennet ontstaat op aansluitingen en knooppunten en is nadelig voor de bereikbaarheid van de kernen in het studiegebied. Alle varianten sluiten aan op de A12 of de A27. Uitgangspunt voor de trechteringsfase is dat de varianten geen grote nadelige effecten mogen hebben op de verkeersafwikkeling op de rijkswegen. Zwaarder belasten van bestaande aansluitingen of het maken van nieuwe aansluitingen mag geen grote nadelige effecten hebben op de doorstroming op de rijkswegen. Hierbij is de verkeersafwikkeling op het knooppunt Lunetten belangrijk, omdat verkeersafwikkelingsproblemen op dit knooppunt nadelige effecten hebben op de doorstroming van de Ring van Utrecht.

De invloed van de varianten op de verkeersafwikkeling is in mindere mate afhankelijk van de hoeveelheid verkeer. De afstand ten opzichte van bestaande knooppunten en aansluitingen is van een grotere invloed. De varianten worden negatief beoordeeld wanneer een nieuwe aansluiting bestaande aansluitingen negatief beïnvloedt; ze worden positief beoordeeld wanneer de invloed positief is.

Effecten in het buitengebied van Bunnik en Houten

Voor het bepalen van de effecten in het buitengebied van Bunnik en Houten wordt de verandering van de verkeersintensiteit gehanteerd. In de autonome situatie is geconstateerd dat de verkeersintensiteiten op de N410, Achterdijk en het Oostro(u)ms-dijkje niet voldoen aan de gewenste capaciteit. Een forse reductie van de verkeersintensiteiten is nodig om een positief effect te verkrijgen. In tabel 5.2 is de waardering voor het buitengebied van Bunnik en Houten weergegeven. Deze is gebaseerd op de analyse van de autonome situatie waaruit blijkt dat een aanzienlijke afname van de verkeersintensiteiten nodig is om een positief effect te verkrijgen op de wegen in het buitengebied.

	waardering
toename groter dan 40%	--
toename tussen de 5 en 40%	-
toename tussen de 0 en 5%	0/-
afname tussen de 0 en 5%	0
afname tussen de 5 en de 40%	0/+
afname tussen de 40 en 60%	+
afname groter dan 60%	++

Tabel 5.2: Waardering effecten buitengebied Bunnik en Houten

Effecten in de kernen van Bunnik en Odijk

De effecten voor de kernen Bunnik en Odijk zijn afhankelijk van de aantrekkelijkheid van de routes door en langs de kernen. De toe- of afname van het verkeer op de wegen rondom de kernen geeft daarom een indicatie of rekening moet worden gehouden met meer of minder verkeer rondom en door de kernen. Voor het beoordelen van de effecten voor de kernen Bunnik en Odijk zijn de verkeerstoename of -afname op de Koningin Julianalaan, de Koningslaan en de Odijkerweg onderzocht. Uitgangspunt voor de beoordeling is dat de verkeersintensiteiten op deze wegen ten opzichte van de autonome situatie niet substantieel mogen toenemen. Omdat de situatie ten opzichte van de autonome situatie niet mag verslechteren worden in de beoordeling de eventuele positieve effecten in een kern niet gecompenseerd met negatieve effecten in een andere kern. De toe- of afname wordt beoordeeld als aangegeven in tabel 5.3.

	waardering
toename groter dan 60%	--
toename tussen de 40% en 60%	-
toename tussen de 5% en 40%	0/-
afname of toename van 5%	0
afname tussen de 5 en 40%	0/+
afname tussen de 40 en 60%	+
afname groter dan 60%	++

Tabel 5.3: Waardering effecten kernen Bunnik en Odijk

5.2 Beoordeling verkeer

In de volgende paragrafen is de beoordeling van de varianten op basis van de hiervoor genoemde beoordelingscriteria beschreven. De varianten zijn doorgerekend met het statische verkeersmodel VRU 1.4. Per variant is een overzicht gegeven van de toe- en afnamen van verkeer op de ontsluitingsroutes van Houten, de wegvakken in het buitengebied van Bunnik en Houten en de wegvakken langs de kernen Bunnik en Odijk. Daarnaast zijn de verkeersintensiteiten op de nieuwe wegvakken van de varianten opgenomen. De figuren geven in één oogopslag weer wat de effecten voor verkeer zijn voor het studiegebied.

5.2.1 Nulplusalternatief

In het voorgaande hoofdstuk is het nulplusalternatief beoordeeld per variant. In deze paragraaf is een beoordeling op basis van de beoordelingscriteria verkeer beschreven, ter vergelijking met de overige varianten.

Effecten op de ontsluiting van Houten

In het nulplusalternatief nemen de verkeersintensiteiten op de ontsluitingswegen van Houten toe. Op de Utrechtseweg (N409) nemen de verkeersintensiteiten met circa 2.000 mvt/etm (7%) toe en op De Staart met circa 1.600 mvt/etm (3%). De toename is het gevolg van de maatregelen die worden getroffen in het buitengebied van Bunnik en Houten.

Op de Rondweg van Houten worden geen effecten verwacht. De ontsluiting van Houten wordt in het nulplusalternatief licht negatief beoordeeld (0/-).

Effecten op het rijkswegennet

Op de rijkswegen ontstaat een zeer beperkte verschuiving van verkeer van de A12 naar de A27. De verschuiving is minder dan 1% van het verkeer op de Rijkswegen. Er wordt in de variant gebruik gemaakt van bestaande aansluitingen. Er treden in deze variant geen effecten op het rijkswegennet op (effect neutraal (0)).

Effecten op de leefbaarheid/verkeersveiligheid in het buitengebied

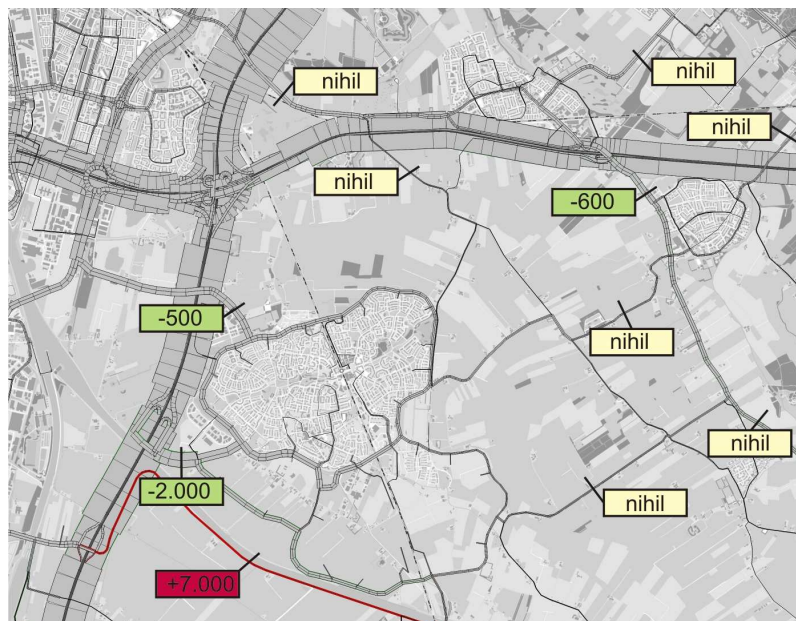
Op de wegen in het buitengebied ontstaan verschillende effecten die direct herleidbaar zijn tot een specifieke maatregel. Dit betekent dat op bepaalde locaties een sterke afname wordt behaald (bijvoorbeeld op de Achterdijk), maar er tegelijkertijd een grote toename ontstaat op een locatie waar geen maatregelen getroffen zijn. Het verkeer zoekt routes in het buitengebied die het verkeer kunnen verwerken. Zonder een alternatieve ontsluiting van Houten zal deze druk blijven bestaan. Het nulplusalternatief biedt geen toereikende oplossing voor de problemen in het buitengebied voor ieder wegvak. De effecten voor het buitengebied van Bunnik en Houten zijn daarom neutraal (0).

Effecten op de kernen Bunnik en Odijk

Effectieve maatregelen van het nulplusalternatief zijn de spitsmaatregelen op de Odijkerweg en de Koelaan. De verkeersintensiteiten op de beide wegen nemen sterk af. De effecten op het wegennet van Zeist zijn in deze beoordeling niet meegenomen. In het nulplusalternatief wordt een positief effect behaald voor de effecten op de kernen Bunnik en Odijk.

5.2.2 Variant 1: Kanaaldijk Zuid

Variant 1 bestaat uit het realiseren van een nieuwe ontsluitingsroute voor Houten ten zuiden van het Amsterdam-Rijnkanaal. De nieuwe ontsluitingsroute wordt door circa 7.000 mvt/etm gebruikt. Dit is voor een deel verkeer uit Schalkwijk en verkeer uit Houten-Zuid.



Effecten op de ontsluiting van Houten

De verkeersintensiteiten op de ontsluiting van Houten nemen in dit alternatief af. Op De Staart is dit een afname van 2.000 mvt/etm (-5%) en op de Utrechtseweg (N409) 500 mvt/etm (2%), waardoor een lichte positief effect ((0/+)) ontstaat voor de ontsluiting van Houten. Op de Rondweg van Houten wordt de Rondweg-Zuid zwaarder belast. Dit deel van de Rondweg kan deze zwaardere belasting goed verwerken.

Effecten op het rijkswegennet

Op de rijkswegen ontstaat een zeer beperkte verschuiving van verkeer van de A12 naar de A27. De verschuiving is minder dan 1% van het verkeer op de rijkswegen. Er wordt in de variant gebruik gemaakt van bestaande aansluitingen. Er treden in deze variant geen effecten op het rijkswegennet op (effect neutraal (0)).

Effecten op de leefbaarheid/verkeersveiligheid in het buitengebied

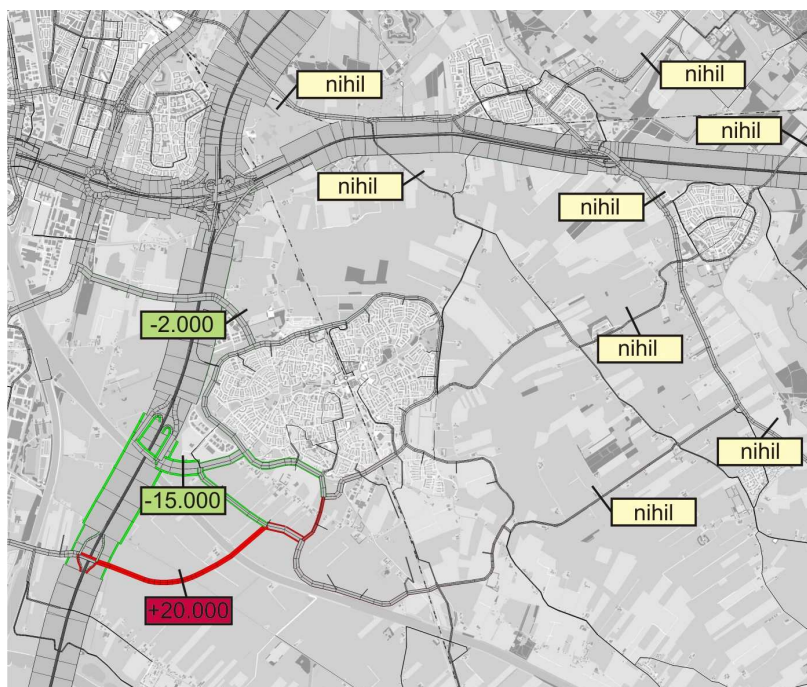
Op de wegen in het buitengebied worden geen verschillen met de autonome situatie geconstateerd. De effecten voor het buitengebied van Bunnik en Houten zijn daarom neutraal (0).

Effecten op de kernen Bunnik en Odijk

Op de Koelaan, de Odijkerweg en de Koningslaan ontstaan geen verschillen met de autonome situatie. In dit alternatief worden geen effecten (0) voor de kernen Bunnik en Odijk geconstateerd.

5.2.3 Variant 2: Meerpaal/Nieuwebrug

In de variant Meerpaal/Nieuwe brug wordt een nieuwe verbinding gemaakt tussen de De Rede en de aansluiting Nieuwegein op de A27. Circa 20.000 mvt/etm gaan gebruik maken van de nieuwe verbinding. De weg biedt een goed alternatief voor het verkeer tussen Houten-Zuid en Nieuwegein en voor het verkeer vanuit Houten-Zuid naar de A27 in zuidelijke richting.



Effecten op de ontsluiting van Houten

Door de nieuwe verbinding worden de verkeersstromen vanuit Houten-Zuid die in de autonome situatie gebruik maken van de aansluiting Houten op de A27, verdeeld over twee aansluitingen. Het verkeer van en naar het noorden (Utrecht) maakt gebruik van de aansluiting Houten. Het verkeer van en naar het zuiden en Nieuwegein maakt gebruik van de zuidelijke aansluiting Het Klooster.

Door de nieuwe verbinding verbetert de ontsluiting van Houten in de ochtendspits voor het verkeer van/naar het zuiden en in de avondspits naar het noorden. De verkeersstromen in noordelijke en zuidelijke richting worden ontvlecht, waardoor een betere verkeersafwikkeling op de aansluiting Houten kan ontstaan. Doordat er in deze situatie twee aansluitingen zijn is er ook een betere spreiding van het verkeer. De afname van het verkeer op De Staart is substantieel. Naast het verkeer van Houten met een relatie met de A27 in zuidelijk richting verplaatst ook het verkeer tussen Houten en Nieuwegein zich naar de nieuwe verbinding.

De verkeersintensiteiten op De Staart en de Utrechtseweg (N409) nemen in deze variant merkbaar af. Op De Staart wordt een grote afname van circa 15.000 mvt/etm (-25%) verwacht, op de Utrechtseweg (N409) is de afname kleiner circa 2.000 mvt/etm (-6%). Op de Rondweg van Houten ontstaat op het deel tussen De Staart en De Rede een verschuiving van de verkeersintensiteiten. De Rondweg tussen De Koppeling en De Staart wordt minder druk en de Rondweg tussen De Koppeling en De Rede drukker. Als gevolg van de verschuiving ontstaat een betere verdeling van het verkeer over de Rondweg. De variant Meerpaal/Nieuwe brug wordt voor de ontsluiting van Houten positief (+) beoordeeld. De variant resulteert in een substantiële afname van de verkeersintensiteiten op de ontsluitingswegen van Houten en heeft geen negatieve effecten op de Rondweg.

Effect op de rijkswegen

Op de rijkswegen worden alleen verschillen tussen de aansluitingen Houten en Het Klooster op de A27 geconstateerd. De afname komt overeen met de afname op De Staart. In de variant wordt anders gebruik gemaakt van bestaande aansluitingen op de A27. Er worden hierdoor geen grote effecten op het rijkswegennet verwacht (effect neutraal (0)).

Effecten op de leefbaarheid/verkeersveiligheid in het buitengebied

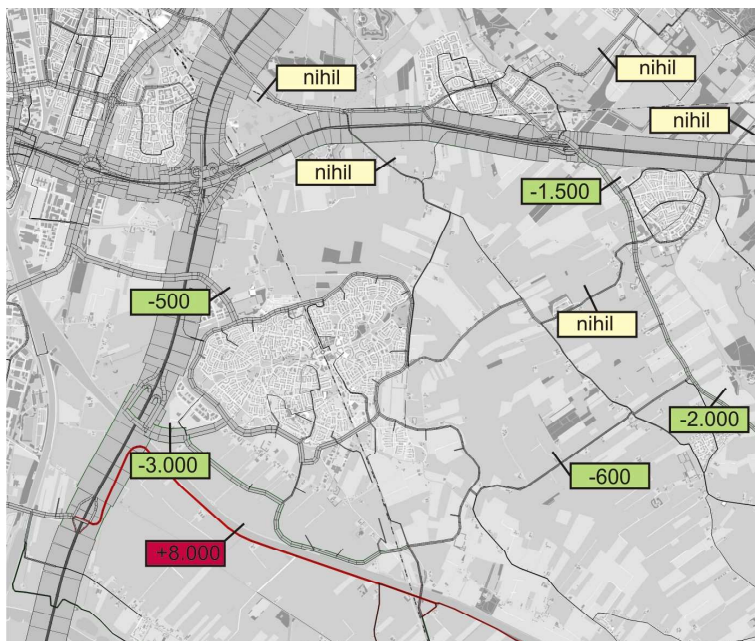
Op de wegen in het buitengebied worden geen verschillen met de autonome situatie geconstateerd. De effecten voor het buitengebied van Bunnik en Houten zijn daarom neutraal (0).

Effecten op de kernen Bunnik en Odijk

Op de Koningin Julianalaan, de Odijkerweg en de Koningslaan ontstaan geen verschillen met de autonome situatie. In dit alternatief worden geen effecten (0) verwacht voor de kernen Bunnik en Odijk.

5.2.4 Variant 3: Kanaaldijk-regionaal

Variant 3 bestaat uit het realiseren van een nieuwe ontsluitingsroute van Wijk bij Duurstede naar de A27 ten zuiden van het Amsterdam-Rijnkanaal. De nieuwe ontsluitingsroute wordt door circa 6.000 tot 8.000 mvt/etm gebruikt. Dit is voor een deel verkeer uit Schalkwijk en verkeer uit Houten-Zuid.



Effecten op de ontsluiting van Houten

De verkeersintensiteiten op de ontsluiting van Houten nemen in dit alternatief af. De afname is vergelijkbaar met de afname in variant 1 (Kanaaldijk-Zuid). Voor de ontsluiting van Houten geldt in deze variant dan ook een licht positief effect (0/+).

Effecten op het rijkswegennet

Op de rijkswegen ontstaat een zeer beperkte verschuiving van verkeer van de A12 naar de A27. De verschuiving is minder dan 1% van het verkeer op de rijkswegen. Er wordt in de variant gebruik gemaakt van bestaande aansluitingen. Er treden in deze variant geen effecten op het rijkswegennet op (effect neutraal (0)).

Effecten op de leefbaarheid/verkeersveiligheid in het buitengebied

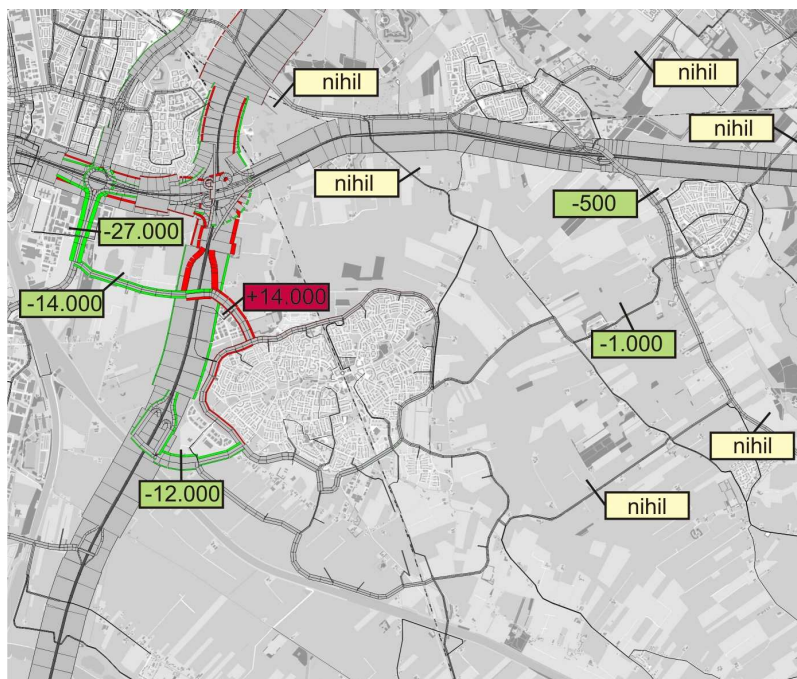
De nieuwe verbinding resulteert in een afname van het verkeer op het Oostro(u)msdijkje en op de N229. De afname op de wegen bedraagt respectievelijk 600 mvt/etm (8%) en 2.000 mvt/etm (7%). De afname op de N229 draagt beperkt bij aan een verbeterde verkeersafwikkeling op de weg, waardoor tevens het gebruik van de Achterdijk afneemt. De varianten worden licht positief beoordeeld (0/+) omdat op alle wegvakken de verkeersintensiteiten beperkt afnemen.

Effecten op de kernen Bunnik en Odijk

Op de Koelaan, de Odijkerweg en de Koningslaan ontstaan geen verschillen met de autonome situatie. In dit alternatief worden geen effecten (0) verwacht voor de kernen Bunnik en Odijk.

5.2.5 Variant 4: Aansluiting N409/A27

Variant 4 bestaat uit het realiseren van een nieuwe ontsluitingsroute van Houten direct op de A27, tussen de aansluiting Houten en Lunetten.



Effecten op de ontsluiting van Houten

Een nieuwe aansluiting op de A27 zorgt voor een snellere route vanuit Houten in noordelijke richting (Utrecht). Er ontstaat een verschuiving van verkeer van De Staart (-12.000 mvt/etm) naar de Utrechtseweg (N409) (+14.000 mvt/etm). Aan de westzijde van de A27 ontstaat een nieuwe route voor het verkeer uit Nieuwegein naar de A27. Hierdoor wordt de aansluiting Laagraven ontlast.

De nieuwe aansluiting op de A27 zorgt ervoor dat veel verkeer van deze aansluiting gebruik wil maken, terwijl voor de Rondweg in Houten juist een verdeling van de ontsluitingen beter zou zijn. Deze variant heeft dan ook tot gevolg dat er op de Rondweg tussen De Staart en de Utrechtseweg (N409) een grote toename wordt geconstateerd. In de huidige modelvariant wordt de toename beperkt door de beschikbare capaciteit van de Rondweg en de Utrechtseweg (N409). In de praktijk zal de druk op de nieuwe ontsluiting nog groter zijn. De variant heeft een negatief effect op de Rondweg van Houten. Geconcludeerd kan worden dat variant 4 een licht negatief effect (0/-) heeft op de ontsluiting van Houten. Ondanks een grote afname op De Staart nemen de verkeersintensiteiten op een deel van de Rondweg en de Utrechtseweg sterk toe.

Effecten op de rijkswegen

In deze variant wordt een groot negatief effect verwacht op de A27. Het knooppunt Lunetten wordt in de toekomst zwaar belast. Dit blijkt uit de dynamische toedeling van de ochtendspits in de autonome situatie en uit de resultaten van de Netwerkanalyse van de Regio Utrecht. De files op rijkswegen ontstaan op punten waar discontinuïteiten (weefvakken, invoegers, uitvoegers etc.) voorkomen. Hoe meer van deze punten op een traject en hoe dichter de punten bij elkaar liggen (elkaar beïnvloeden) des te groter het effect op de doorstroming. Een nieuwe aansluiting van Houten tussen de bestaande aansluiting Houten en Knooppunt Lunetten zou een dergelijke verstoring teweegbrengen. Als gevolg hiervan ontstaan grote vertragingen op het Rijkswegennet, waardoor de bereikbaarheid van de regio vermindert. Een nieuwe aansluiting dichtbij en in het invloedsgebied van het bestaande knooppunt Lunetten wordt daarom als belangrijk negatief beoordeeld (- -).

Effecten op de leefbaarheid/veiligheid in het buitengebied

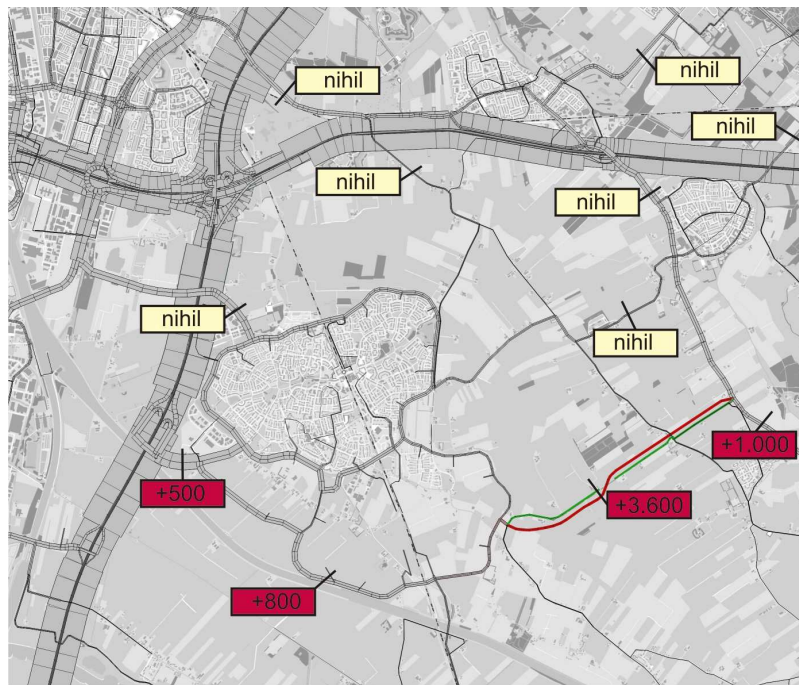
Een afname wordt geconstateerd op de N229 en de N410 van respectievelijk 500 mvt/etm (3%) en 1.000 mvt/etm (12%). Op het Oostro(u)msdijkje worden geen effecten verwacht. De effecten op deze wegen worden als licht positief (0/+) beoordeeld.

Effecten op de kernen Bunnik en Odijk

Op de Koningin Julianalaan, de Odijkerweg en de Koningslaan ontstaan geen verschillen met de autonome situatie. In dit alternatief worden geen effecten (0) verwacht voor de kernen Bunnik en Odijk.

5.2.6 Variant 5: Oostro(u)msdijkje

In variant Oostro(u)msdijkje wordt het Oostro(u)msdijkje opgewaardeerd naar een volwaardige 80 km/h-weg.



Effecten op de ontsluiting van Houten

Deze variant heeft tot gevolg dat de verkeersintensiteiten op De Staart beperkt toenemen met 500 mvt/etm (1%). Op de Utrechtseweg (N409) zijn geen effecten meetbaar. De toename op De Staart ontstaat doordat het verkeer tussen Wijk bij Duurstede en de A12 in westelijke richting een sneller alternatief heeft gevonden door gebruik te maken van de aansluiting Houten. Daarnaast wordt de route van het zuidelijk deel van de Rondweg Houten met de A12 in oostelijke richting sneller. Dit resulteert in een afname van verkeer op De Staart. De toename van het verkeer tussen de A27 en Wijk bij Duurstede is groter dan de afname van de verkeersstroom tussen Houten en de A12 in oostelijke richting, waardoor uiteindelijk een kleine toename van verkeer op De Staart wordt geconstateerd. Het verbeteren van het Oostro(u)msdijkje heeft daarom een licht negatief effect (0/-) op de ontsluiting van Houten.

Effecten op het rijkswegennet

Op de rijkswegen ontstaat een zeer beperkte verschuiving van verkeer van de A12 naar de A27. De verschuiving is minder dan 1% van het verkeer op de rijkswegen. Er wordt in de variant gebruik gemaakt van bestaande aansluitingen. Er treden in deze variant geen effecten op het rijkswegennet op (effect neutraal (0)).

Effecten op de leefbaarheid/veerkracht in het buitengebied

Het gebruik van het opgewaardeerde Oostro(u)msdijkje neemt in vergelijking tot het verkeer in de autonome situatie op de weg toe met circa 3.600 mvt/etm. In totaal rijden er 10.000 mvt/etm over de weg. Op de N229 ten noorden van de aansluiting met het Oostro(u)msdijkje wordt een kleine afname van circa 300 mvt/etm (1%) geconstateerd. Op de N410 en de Achterdijk nemen de verkeersintensiteiten af met vergelijkbare aantallen, respectievelijk 5 % en 6%.

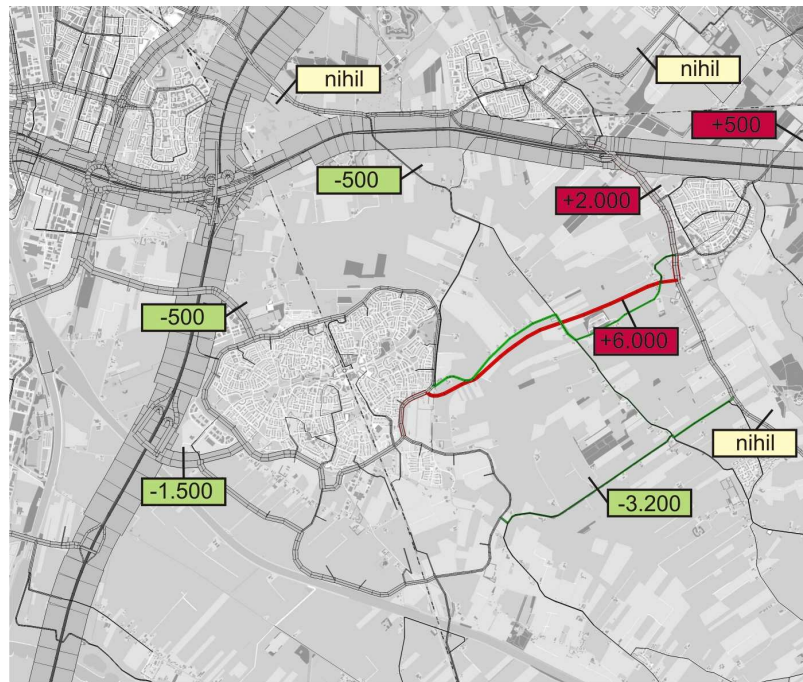
Hoewel er een verbetering is te constateren op het Oostro(u)msdijkje wordt voor de rest van het buitengebied een beperkt positief effect behaald. De variant wordt daarom op dit onderdeel als licht positief (0/+) beoordeeld.

Effecten op de kernen Bunnik en Odijk

Op de Koningin Julianalaan, de Odijkerweg en de Koningslaan ontstaan geen verschillen met de autonome situatie. In dit alternatief worden geen effecten (0) verwacht voor de kernen Bunnik en Odijk.

5.2.7 Variant 6: N410/N229

In variant N410/N229 wordt ervoor gekozen de route over de N410 en de N229 te gebruiken door de N410 tussen Houten en de N229 op te waarderen.



Effecten op de ontsluiting van Houten

De verkeersintensiteiten op De Staart en de Utrechtseweg (N409) nemen af als gevolg van het opwaarderen van de N410. De afname bedraagt respectievelijk 1.500 mvt/etm en 500 mvt/etm, wat voor beide wegen ongeveer 2% bedraagt van het verkeer in de autonome situatie. De afname van het verkeer wordt veroorzaakt door het verkeer dat vanuit Houten naar de A12 in oostelijke richting wil rijden. Voor dit verkeer ontstaat een betere verbinding.

De variant heeft een licht positief effect (0/+) op de ontsluiting van Houten.

Effecten op het rijkswegennet

Op de rijkswegen ontstaat een zeer beperkte verschuiving van verkeer van de A27 naar de A12. De verschuiving is minder dan 1% van het verkeer op de rijkswegen. Er wordt in de variant gebruik gemaakt van bestaande aansluitingen. Er treden in deze variant geen effecten op het rijkswegennet op (effect neutraal (0)).

Effecten op de leefbaarheid/verkeersveiligheid in het buitengebied

Het gebruik van de opgewaardeerde N410 neemt in vergelijking tot het bestaande verkeer op de weg toe met circa 6.000 mvt/etm. In totaal rijden er 14.000 mvt/etm over de weg. De opwaardering heeft een positief effect op het Oostro(u)msdijkje waar de intensiteiten met circa 3.200 mvt/etm (51%) afnemen. Op de Achterdijk is de afname redelijk met circa 500 mvt/etm (10%).

Door het opwaarderen van de N410 nemen de verkeersintensiteiten op de N229 toe. Deze weg is in de autonome situatie al zwaar belast. Door het verruimen van de capaciteit van de N229 in deze variant zal het gebruik van de route waarschijnlijk nog verder toenemen en het verkeer door het buitengebied verder verminderen. Gevolg van de opwaardering zal zijn dat de effecten voor het buitengebied positiever worden.

De variant N410/N229 wordt positief (+) beoordeeld voor het buitengebied van Bunnik en Houten.

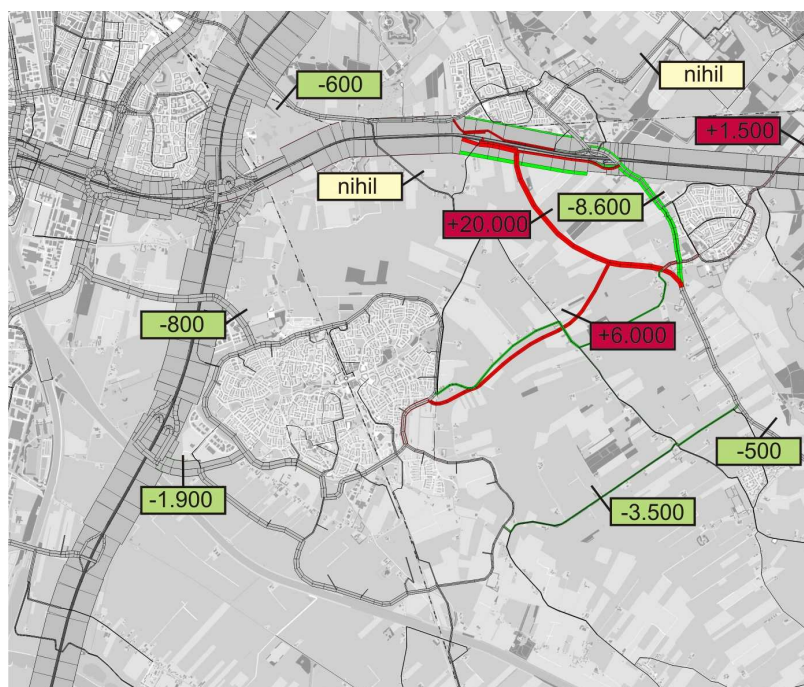
Effecten op de kernen Bunnik en Odijk

Door het verbeteren van de route N229 - Houten wordt verkeer tussen Zeist en Houten gestimuleerd gebruik te maken van die route en niet van de rijkswegen. Hoe de N410 wordt bereikt is afhankelijk van de te kiezen variant. In deze variant wordt de N410 direct aangesloten op de rondweg van Odijk en wordt een toename geconstateerd op de Odijkerweg van circa 500 mvt/etm (7%). De verkeersafwikkeling op de N229 is in deze variant nog niet geoptimaliseerd, waardoor er een kleine toename ontstaat ten opzichte van de autonome situatie.

Op de Koningin Julianalaan en de Koningslaan ontstaan geen verschillen met de autonome situatie. De variant wordt voor de effecten op de kernen Bunnik en Odijk als licht negatief beoordeeld.

5.2.8 Variant 7: Bewonersvariant

In de Bewonersvariant wordt de N410 aangesloten op een verlegde N229. De verlegde N229 wordt aangesloten op een parallelweg ten zuiden van de A12. De parallelweg wordt aangesloten op de A12 ter plaatse van de Rijsbruggerweg met een halve aansluiting richting Utrecht. Daarnaast wordt de parallelweg (80 km/h) aangesloten op de aansluiting Bunnik. In de Bewonersvariant maken circa 14.000 mvt/etm (toename 6.000 mvt/etm) gebruik van de nieuwe N410 en 20.000 mvt/etm gebruik van de verlegde N229.



Effecten op de ontsluiting van Houten

De effecten op de ontsluiting van Houten zijn vergelijkbaar met die van de voorgaande variant N410. De afname van de verkeersintensiteiten op de ontsluitingswegen zijn vergelijkbaar. De variant wordt voor de ontsluiting van Houten daarom licht positief (0/+) beoordeeld.

Effecten op de rijkswegen

Op de A12 verandert de situatie doordat er een extra aansluiting wordt gerealiseerd. De aansluiting ligt op voldoende afstand van knooppunt Lunetten waardoor geen grote negatieve effecten voor de doorstroming op de A12 zullen ontstaan. Op de rijkswegen ontstaat een verschuiving van verkeer van de A27 naar de A12 van circa 2.000 mvt/etm (1 à 2%). Op de rijkswegen worden geen effecten verwacht (effect neutraal (0)).

Effecten op de leefbaarheid/verkeersveiligheid in het buitengebied

Ook de effecten in het buitengebied van Bunnik en Houten zijn vergelijkbaar met de effecten van de variant N410/N229. De hoeveelheid verkeer op de aansluiting Bunnik neemt in deze variant sterk af, waardoor de verkeersafwikkeling op de bestaande weg verbetert. De effecten in het buitengebied van Bunnik en Houten worden positief (+) beoordeeld.

Effecten in de kernen Bunnik en Odijk

In deze variant wordt de route over de Odijkerweg aantrekkelijker doordat het kruispunt N229 met de Odijkerweg - Burgweg beter gaat functioneren. Hierdoor nemen de verkeersintensiteiten toe met circa 1.500 mvt/etm (21%). De afname komt door verkeer dat voorheen gebruik maakte van de Koningin Julianalaan. Op de Koningin Julianalaan neemt het verkeer niet af. De reden hiervan is waarschijnlijk dat in deze variant de aansluiting Bunnik beter gaat functioneren en daardoor weer ander verkeer (verkeer met een relatie Zeist-Utrecht) aantrekt. Per saldo is er op de Koningin Julianalaan geen effect zichtbaar.

Op de Koningslaan wordt een afname van circa 600 mvt/etm (3%) geconstateerd. Binnen de kern Bunnik op de Dorpsstraat worden ondanks de nieuwe halve aansluiting op de A12 alleen kleine verschillen gevonden. De reden hiervoor is dat de nieuwe halve aansluiting op de A12 niet is aangesloten op het wegennet van Bunnik (Baan van Fectio). Hierdoor heeft de maatregel geen effect voor het verkeer binnen de kern Bunnik.

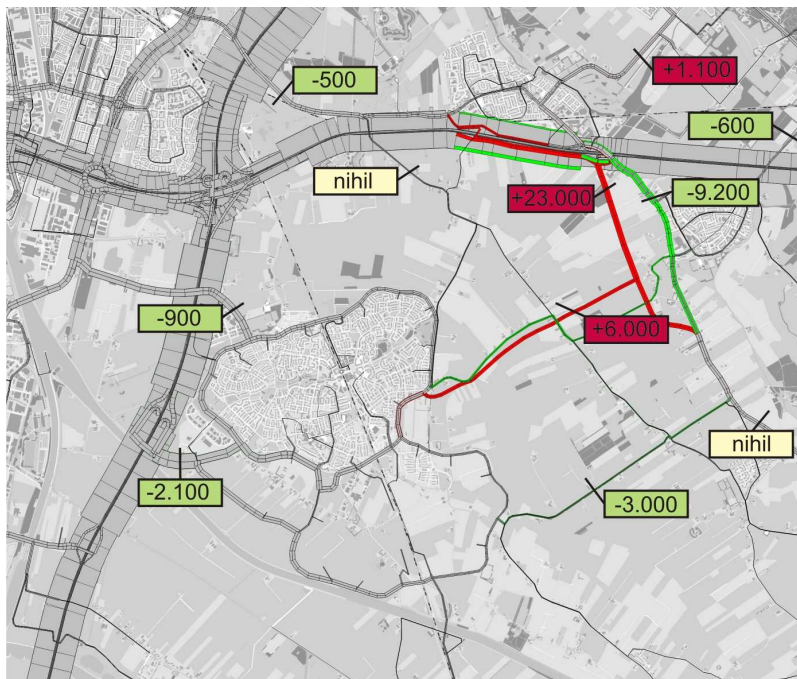
De effecten in de Bewonersvariant worden beoordeeld als licht negatief (0/-) als gevolg van licht negatieve effecten in Odijk op de Odijkerweg.

5.2.9 Variant 7b: Raaphof

De Raaphof variant is vergelijkbaar met de Bewonersvariant. De Raaphof variant gaat oostelijk van het Raaphofsebos, waardoor een kortere omlegging van de N229 ontstaat. Het punt waarop de bestaande en verlegde N229 splitsen ligt in deze variant zuidelijker.

Effecten op de ontsluiting van Houten

De effecten op de ontsluitingswegen van Houten zijn vergelijkbaar met de effecten in de bewonersvariant (licht positief (0/+)).



Effecten op het rijkswegennet

De effecten op de ontsluitingswegen van Houten zijn vergelijkbaar met de effecten in de Bewonersvariant (neutraal 0).

Effecten op de leefbaarheid/veerkracht in het buitengebied

De effecten voor het buitengebied van Bunnik en Houten zijn vergelijkbaar met die in de Bewonersvariant. Deze variant wordt positief beoordeeld (+).

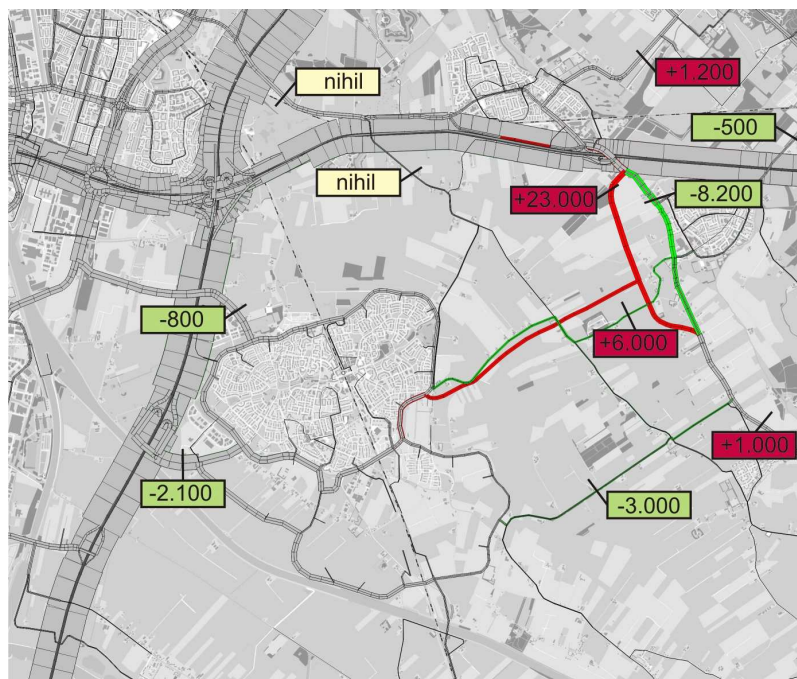
Effecten in de kernen Bunnik en Odijk

De effecten zijn vergelijkbaar met de effecten in de Bewonersvariant. Een verschil ontstaat op de Koningin Julianalaan en de Odijkerweg. Op de Koningin Julianalaan nemen de verkeersintensiteiten toe met 1.100 mvt/etm (7%). Op de Odijkerweg nemen de verkeersintensiteiten in deze variant af met 600 mvt/etm (8%). Het effect ontstaat doordat de verbinding tussen Houten en Odijk onaantrekkelijker is geworden. De verbinding tussen de N229 en de N410 is opgeheven. Het verkeer moet hierdoor een omrijdbeweging maken. De route langs Bunnik wordt aantrekkelijker ten opzichte van de route over de Odijkerweg. Op de Koningslaan wordt een afname van 600 mvt/etm (3%) geconstateerd.

De variant Raaphof wordt als gevolg van de licht negatieve effecten op de Koningin Julianalaan licht negatief beoordeeld.

5.2.10 Variant 7c: Omlegging N229

Deze variant is ongeveer vergelijkbaar met de Raaphof-variant. Het verschil ontstaat in deze variant doordat de N229 wordt verlegd, maar niet wordt aangesloten op een nieuwe parallelweg ten zuiden van de A12. Ten zuiden van de A12 buigt de nieuwe weg af naar de bestaande N229.



Effecten op de ontsluiting van Houten

De effecten op de ontsluitingswegen van Houten zijn vergelijkbaar met de effecten in de Bewonersvariant (licht positief (0/+)).

Effecten op het rijkswegennet

Op de rijkswegen ontstaat een zeer beperkte verschuiving van verkeer van de A27 naar de A12. De verschuiving is minder dan 1% van het verkeer op de rijkswegen. Er wordt in de variant gebruik gemaakt van bestaande aansluitingen. Er treden in deze variant geen effecten op het rijkswegennet op (effect neutraal (0)).

Effecten op de leefbaarheid/veerkeersveiligheid in het buitengebied

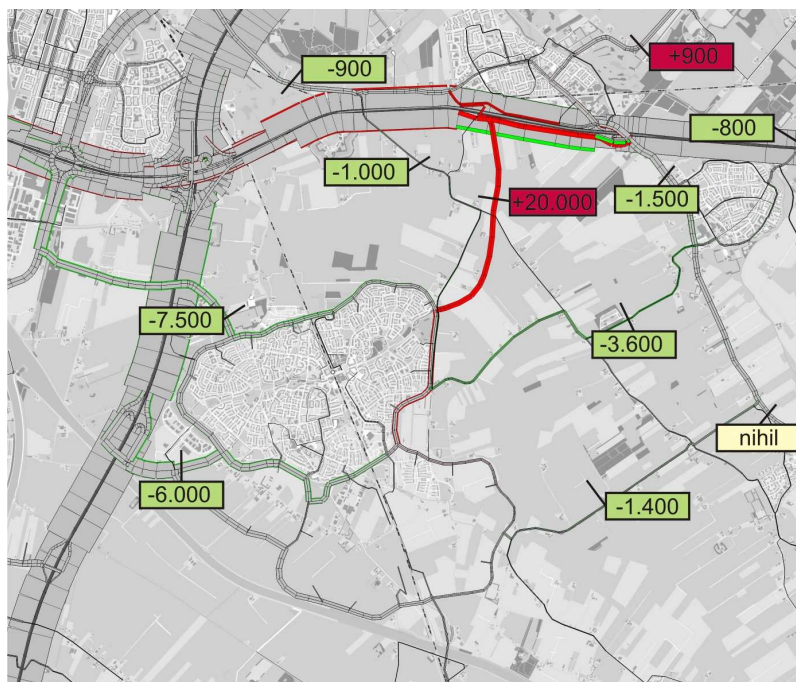
De effecten voor het buitengebied van Bunnik en Houten zijn vergelijkbaar met die in de variant N410. De variant wordt positief beoordeeld (+).

Effecten in de kernen Bunnik en Odijk

De effecten binnen de kernen Bunnik en Odijk zijn vergelijkbaar met de Raaphof-variant (0/-). De effecten op de Koningslaan zijn in deze variant minder groot.

5.2.11 Variant 8: Rijsbruggerweg

In deze variant wordt een nieuwe verbinding gerealiseerd tussen de Rondweg (noord-oost) van Houten en de A12 middels een halve aansluiting richting Utrecht. Daarnaast verbindt een parallelweg ten zuiden van de A12 de aansluiting met de aansluiting Bunnik. Van de nieuwe verbinding gaan circa 20.000 mvt/etm gebruik maken.



Effecten op de ontsluiting van Houten

De verkeersintensiteiten op De Staart en de Utrechtseweg (N409) nemen af. De afname op De Staart bedraagt circa 6.000 mvt/etm (9%) en op de Utrechtseweg (N409) circa 7.500 (25%). De verschuiving van het verkeer is ook merkbaar op de rijkswegen. Er ontstaat in deze variant een toename op de A12 en een afname op de A27. Dit is positief voor de doorstroming op die wegen, omdat de A27 zwaarder wordt belast dan de A12. Op de Rondweg van Houten ontstaat in deze variant een evenwichtige verdeling van het verkeer door de verdeling van de ontsluitingen over de Rondweg.

De effecten op de ontsluiting van Houten worden als positief (+) beoordeeld.

Effecten op de rijkswegen

Op de A12 verandert de situatie doordat er een extra aansluiting wordt gerealiseerd. De aansluiting ligt op voldoende afstand van het knooppunt Lunetten, waardoor geen grote negatieve effecten voor de doorstroming op de A12 zullen ontstaan. Op de Rijkswegen ontstaat een verschuiving van verkeer van de A27 naar de A12. De afname van de verkeersintensiteiten op de A27 heeft een positief effect op de zware file-

vorming in de ochtendspits op de A27. De minder zware file in de ochtend- en avondspits op de A12 zal als gevolg van de toename meer vertraging opleveren. De toename op de A12 zal geen grote negatieve effecten hebben op de doorstroming op de A12. Daarnaast ontstaat een positief effect op de A27. De effecten op de rijkswegen worden daarom ook in deze variant als neutraal beoordeeld (0)).

Effecten op de leefbaarheid/veerbaarheid in het buitengebied

De variant heeft een positief effect op de verkeersintensiteiten in het buitengebied. Op de Achterdijk, N410 en het Oostro(u)msdijkje nemen de verkeersintensiteiten af met respectievelijk 1.000 mvt/etm (20%), 3.600 mvt/etm (55%) en 1.400 mvt/etm (23%). Op de N229 nemen de verkeersintensiteiten met circa 1.500 mvt/etm (15%) af.

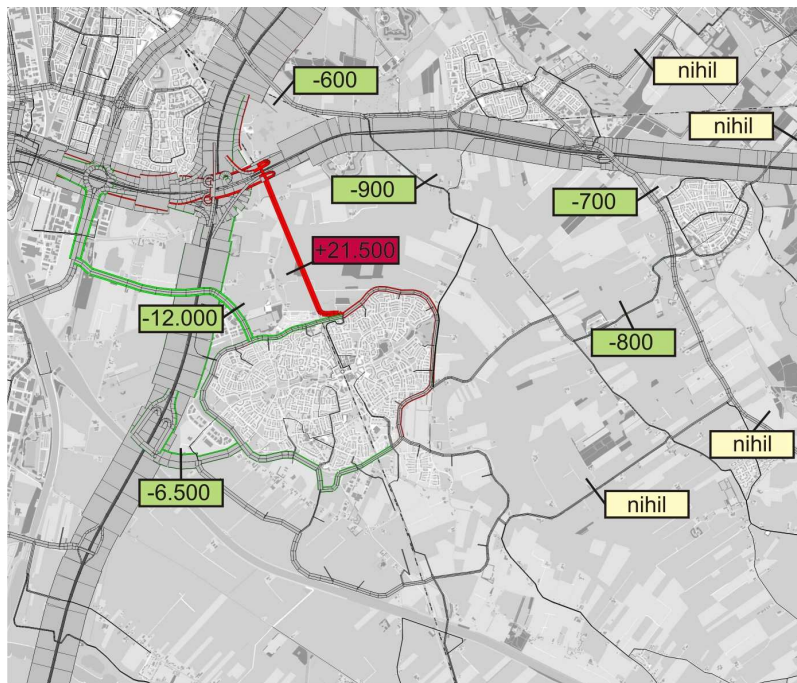
De variant wordt voor het buitengebied van Bunnik en Houten als licht positief (0/+) beoordeeld.

Effecten in de kernen Bunnik en Odijk

Op de Koningslaan wordt een afname van circa 900 mvt/etm (5%) geconstateerd. Binnen de kern Bunnik op de Dorpsstraat worden ondanks de nieuwe halve aansluiting op de A12 alleen kleine verschillen gevonden. De reden hiervoor is dat de nieuwe halve aansluiting op de A12 niet is aangesloten op het wegennet van Bunnik (Baan van Fectio). Hierdoor heeft de maatregel geen effect op het verkeer binnen de kern van Bunnik. In de variant wordt de route tussen Zeist en Houten via de Koningin Julianalaan aantrekkelijker en de route langs Odijk rustiger. De verkeersintensiteiten op de Koningin Julianalaan nemen toe met circa 900 mvt/etm (6%) en op de Odijkerweg af met 800 mvt/etm (11%). Als gevolg van de toename van het verkeer door de kern van Bunnik op de Koningin Julianalaan wordt deze variant licht negatief (0/-) beoordeeld.

5.2.12 Variant 9: Mereveldseweg/Lunetten

In de variant Mereveldseweg/Lunetten wordt een nieuwe verbinding gerealiseerd langs de spoorlijn Houten-Utrecht tussen de Rondweg van Houten en de A12. De verbinding sluit direct aan met een halve aansluiting richting Utrecht op de parallelbanen van de A12. Van de nieuwe verbinding gaan circa 21.500 mvt/etm gebruik maken. Uit onderzoek blijkt dat de variant ruimtelijk inpasbaar is en dat het fysiek mogelijk is de aansluiting te maken.



Effecten op de ontsluiting van Houten

In deze variant nemen de verkeersintensiteiten op De Staart en de Utrechtseweg (N409) af met respectievelijk 6.500 mvt/etm (11%) en 12.000 mvt/etm (42%). Hoewel delen van de Rondweg worden ontlast (De Koppeling, Noordwest) wordt in deze variant de Rondweg ten oosten van de aansluiting met de Mereveldseweg zwaar belast, tot 20.000 mvt/etm (toename + 6.500 mvt/etm). Een dergelijke belasting maakt de aanpassing van delen van de Rondweg in Houten noodzakelijk. Er ontstaat wel een ontlasting van het drukkere westelijke deel van de Rondweg.

De effecten voor de ontsluiting van Houten worden in deze variant positief beoordeeld. De variant heeft een positief effect op de verkeersintensiteiten op de ontsluitingswegen van Houten. Aanpassing van delen van de Rondweg is nodig, maar levert wel een betere verdeling van het verkeer over de Rondweg op.

Effecten op de rijkswegen

Op het rijkswegennet worden grote negatieve effecten verwacht. De nieuwe aansluiting op de A12 wordt nabij en binnen het invloedsgebied van knooppunt Lunetten gerealiseerd. Net als in de variant met een directe aansluiting op de A27 zal dit leiden tot negatieve effecten op de doorstroming op de A12 en knooppunt Lunetten. Uit de dynamische toedeling uit het verkeersmodel blijkt al dat in deze variant er een langere file ontstaat op de A12 (in plaats van een file tot Bunnik en een file tot Driebergen). De vertragingstijden zullen toenemen, evenals de kans op filevorming. Een nieuwe

aansluiting dicht bij het bestaande knooppunt van Lunetten wordt daarom als belangrijk negatief beoordeeld (--).

Effecten in het buitengebied van Bunnik en Houten

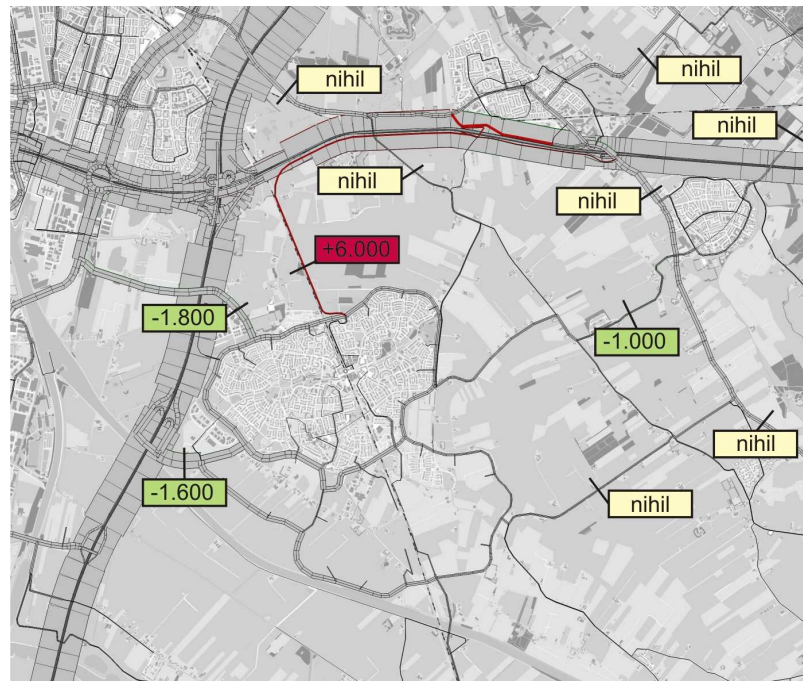
In deze variant nemen de verkeersintensiteiten af op de wegen binnen het buitengebied. Op de Achterdijk, de N410 en het Oostro(u)msdijkje nemen de intensiteiten beperkt af met respectievelijk 900 mvt/etm (18%), 1.000 mvt/etm (14%) en 900 mvt/etm (5%). De variant wordt licht positief beoordeeld.

Effecten binnen de kernen Bunnik en Odijk

Op de Odijkerweg en de Koningslaan (afname van 600 mvt/etm (3%)) ontstaan geen verschillen met de autonome situatie. In dit alternatief worden geen effecten (0) verwacht voor de kernen Bunnik en Odijk.

5.2.13 Variant 9b: Mereveldseweg Fort Vechten

Variant Mereveldseweg Fort Vechten is ongeveer vergelijkbaar met variant Mereveldseweg/Lunetten. In de variant Fort Vechten wordt de aansluiting met de A12 ter plaatse van de Rijsbruggerweg gerealiseerd, met een parallelbaan aan de zuidzijde van de A12 vanaf de Mereveldseweg tot het Rijsbruggerwegtracé. De nieuwe verbinding langs het spoor wordt in deze variant door ongeveer 6.000 mvt/etm gebruikt.



Effecten op de ontsluiting van Houten

De verkeersintensiteiten op De Staart en de Utrechtseweg (N409) nemen af als gevolg van de nieuwe verbinding. De afname bedraagt respectievelijk 1.600 mvt/etm (3%) en 1.800 mvt/etm (6%). De variant heeft een licht positief effect op de ontsluiting van Houten.

Effecten in het buitengebied van Bunnik en Houten

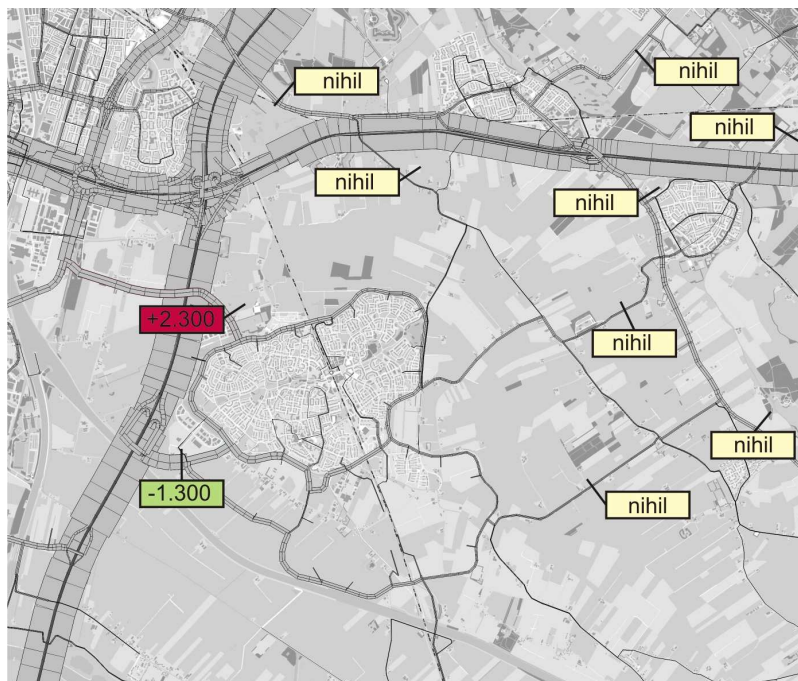
In de variant Mereveldseweg Fort Vechten zijn de effecten voor het buitengebied van Bunnik en Houten beperkt. Op de N410 wordt een redelijke afname van circa 1.000 mvt/etm (14%) behaald. De intensiteiten op de overige wegen in het buitengebied nemen wel af maar beperkt. De variant wordt voor de effecten in het buitengebied licht positief beoordeeld.

Effecten in de kernen Bunnik en Odijk

Op de Koningin Julianalaan, de Odijkerweg en de Koningslaan ontstaan geen verschillen met de autonome situatie. In dit alternatief worden geen effecten (0) verwacht voor de kernen Bunnik en Odijk.

5.2.14 Variant 10: Utrechtseweg (N409)/Laagraven

In variant Utrechtseweg (N409)/Laagraven wordt de Utrechtseweg (N409) tot aan de Laagravenseweg uitgebreid tot een weg met 2x2 rijstroken. Op de Utrechtseweg (N409) neemt de intensiteit toe met 2.300 mvt/etmaal.



Effecten op de ontsluiting van Houten

In deze variant ontstaat een verschuiving van de verkeersintensiteiten van De Staart naar de Utrechtseweg. Op De Staart wordt een afname van circa 1.300 mvt/etm (-2%) geconstateerd en een toename van circa 2.300 mvt/etm (8%) op de Utrechtseweg (N409).

De variant wordt als licht positief beoordeeld door de afname op De Staart. De toename op de Utrechtseweg wordt niet negatief beoordeeld, omdat de weg in deze variant opgewaardeerd is en het verkeer goed kan verwerken.

Effecten op het rijkswegennet

De effecten op het rijkswegennet zijn zeer beperkt en hebben geen effect (neutraal effect (0)).

Effecten op de leefbaarheid/verkeersveiligheid in het buitengebied

Op de wegen in het buitengebied worden geen verschillen met de autonome situatie geconstateerd. De effecten voor het buitengebied van Bunnik en Houten zijn daarom neutraal (0).

Effecten op de kernen Bunnik en Odijk

Op de Koningin Julianalaan, de Odijkerweg en de Koningslaan ontstaan geen verschillen met de autonome situatie. In dit alternatief worden geen effecten (0) verwacht voor de kernen Bunnik en Odijk.

5.2.15 Samenvatting effecten verkeer

In de beoordeling van de varianten is gezocht naar het oplossend vermogen.

In de tabellen 5.4 en 5.5 zijn de resultaten van het aspect verkeer weergegeven.

	nulplus- alternatief	Kanaal- dijk-Zuid	Meer- paal	Kanaaldijk- regionaal	aansluiting A27
effecten rijkswegennet	0	1	2	3	4
effecten op de ontsluiting van Houten	0/-	0	0	0	--
effecten op het buitengebied van Bunnik en Houten	0/+	0/+	+	0/+	0/-
effecten in de kernen Bunnik en Odijk	0	0	0	0/+	0/+
	0/+	0	0	0	0

Tabel 5.4: Beoordeling A27 alternatieven op verkeer

	Oost- ro(u)ms- dijkje N410		bewoners- variant	bewoners- variant	bewoners- variant	Rijsbrug- gerweg	Rijsbrug- gerweg	Mere- veldseweg	Mere- veldseweg	Utrechtseweg (N409)/ Laagraven
	5	6	7a	7b	7c	8a	8b	9a	9b	10
effecten rijkswegennet	0	0	0	0	0	0	0	-	0	0
effecten op de ontsluiting van Houten	0/-	0/+	0/+	0/+	0/+	+	+	+	0/+	0/+
effecten op het buitengebied van Bunnik en Houten	0/+	+	+	+	+	0/+	0/+	0/+	0/+	0
effecten in de kernen Bunnik en Odijk	0	0/-	0/-	0/-	0/-	0/-	0/-	0	0	0

Tabel 5.5: Beoordeling A12 alternatieven op verkeer

5.3 Woon- en leefmilieu

De beoordeling van het aspect woon- en leefklimaat bestaat uit de volgende onderdelen:

- geluidhinder;
- luchtkwaliteit.

In de volgende paragrafen worden de benoemde aspecten beoordeeld.

5.3.1 Geluidhinder

Algemeen

Met het Verkeersmilieumodel en het programma PROMIL^{spatial} zijn de relevante wegen in het studiegebied doorgerekend om de geluideffecten van de autonome situatie te bestuderen. Voor deze autonome situatie is gekeken naar het aantal geluidgevoelige bestemmingen, waarop een geluidbelasting aanwezig is die hoger is dan de voorkeurgrenswaarde van 48 dB.

Beschrijving autonome situatie

In de autonome situatie bevindt zich vooral gevoelige panden met een geluidbelasting hoger dan de voorkeurgrenswaarde langs de Rondweg in Houten en een tiental panden langs de A12. Daarnaast bevinden zich nabij de A12 bij Bunnik en de N408 ten noorden van de A12 een aantal panden die een waarde hebben boven de grenswaarde.

De hoogste geluidwaarden (meer dan 63 dB) bevinden zich langs de Rondweg-Noord, de N299 (Odijk), de A12 nabij Bunnik, de A27 nabij Lunetten, de N408 ten noorden van de A12, De Koppeling, De Staart en de Utrechtseweg.

Vergelijking autonome situatie/alternatieven

Voor het beoordelen van de diverse alternatieven op het aspect geluidhinder zijn eerst de knelpunten uit de autonome situatie gedefinieerd. Een knelpunt is een locatie waar in de autonome situatie (grote) overschrijdingen plaatsvinden van de voorkeurgrens-

waarde zoals opgenomen in de Wet Geluidhinder. De knelpunten in het studiegebied betreffen (na aanleiding van bestudering van autonome situatie):

- A27 ten noorden van Houten;
- A12 ten oosten van Lunetten;
- Utrechtseweg (Houten);
- N229 (Odijk);
- De Staart;
- Rondweg Noord;
- De Koppeling;
- Rondweg Noordoost.

Per variant is bepaald of de geluidssituatie ter plaatse van het knelpunt positief of negatief verandert. Hierbij zijn de varianten telkens beoordeeld ten opzichte van de autonome situatie. Uitgangspunt hierbij is geweest dat meer verkeer op een knelpunt zorgt voor een verhoging van de geluidhinder op het knelpunt, en dat minder verkeer zal zorgen voor een vermindering van de geluidhinder op het knelpunt. Bij het beoordelen van de varianten is daarbij uitgegaan van de criteria in tabel 5.6.

intensiteit	waardering	effect
afname > 100%	++	>-3dB
afname 60%-100%	+	-3dB
afname 30%-60%	0/+	-2dB
toe-/afname -30%+30%	0	-1dB/ 1dB
toename 30%-60%	0/-	+2dB
toename 60%-100%	-	+3dB
toename > 100%	--	> +3dB

Tabel 5.6: Beoordelingscriteria geluid

De tabel met resultaten voor geluidhinder is hierna weergegeven:

beoordeling geluid		Kanaaldijk- Zuid	Meerpaal	Kanaaldijk- regionaal	aansluiting A27
		1	2	3	4
2	A27 ten noorden van Houten	0	0	0	0
4	A12 ten oosten van Lunetten	0	0	0	0
6	Utrechtseweg (Houten)	0	0	0	-
10	N229 (Odijk)	0	0	0	0
12	De Staart	0	0	0	0
15	Rondweg Noord	0	0	0	0
16	De Koppeling	0	0	0	0
18	Rondweg Noordoost	0	0	0	0/-
	waardering	0	0	0	0/-

Tabel 5.7: Resultaten geluidhinder A27 alternatief

beoordeling geluid		Oost- ro(u)ms- dijkje	N410	bewoners- variant	bewoners- variant	bewoners- variant	Rijsbrug- gerweg	Rijsbrug- gerweg	Mereveld- seweg	Mereveld- seweg	Utrechtse- weg
		5	6	7a	7b	7c	8a	8b	9a	9b	10
2	A27 ten noorden van Houten	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0
4	A12 ten oosten van Lunetten	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0
6	Utrechtseweg (Houten)	0	0	0	0	0	0	0	0/+	0	0
10	N229 (Odijk)	0	0	+	+	+	0	0	0	0	0
12	De Staart	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0
15	Rondweg Noord	0	0	0	0	0	0/+	0/+	0/+	0	0
16	De Koppeling	0	0	0	0	0	0	0	0/+	0	0
18	Rondweg Noordoost	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0
	waardering	0	0	0/+	0/+	0/+	0	0	0/+	0	0

Tabel 5.8: Resultaten geluidhinder A12 alternatief

Uit de tabel blijkt dat op de wegvakken waar reeds een hoge geluidsbelasting geldt, in het algemeen de geluidbelastingen zullen afnemen. Dit komt doordat in elke variant een nieuwe weg wordt gerealiseerd waardoor op de andere wegvakken de hoeveelheid verkeer afneemt.

In de variant aansluiting A27 wordt een negatief effect verwacht vanwege de toename van het verkeer op de Utrechtseweg en op het noordoostelijke deel van de Rondweg. De bewonersvarianten hebben een positief effect op de geluidsbelastingen van de N229. Zowel de varianten op de Rijsbruggerweg als de variant Mereveldseweg/Lunetten hebben een positief effect op de geluidsbelastingen op de Rondweg van Houten.

5.3.2 Luchtkwaliteit

Luchtkwaliteit

Voor het beoordelen van de diverse varianten op het aspect luchtkwaliteit is een zestal knelpunten gedefinieerd in het studiegebied. Een knelpunt betreft een locatie waar in 2015 overschrijdingen plaatsvinden van grenswaarden uit het Besluit Luchtkwaliteit 2005 (Blk2005). De zes knelpunten zijn: A27, A12, De Staart, Utrechtseweg (N409), N229, De Staart, Rondweg Noordoost.

Voor de beoordeling van de varianten wordt de toe- of afname van het verkeer op een wegvak gehanteerd als criterium. Hierbij wordt ervan uitgegaan dat een kleine wijziging van de verkeersintensiteiten (toe- of afname van 3% van de geldende concentratie) niet in betekenende mate effecten heeft voor de luchtkwaliteit. Dit sluit aan op de nieuwe regelgeving (nog niet vastgesteld) in de Wet luchtkwaliteit. De totale beoordelingschaal voor luchtkwaliteit is in tabel 5.9 weergegeven.

intensiteit	waardering
afname > 25%	++
afname 10%-25%	+
afname 3%-10%	0/+
toe- of afname van 3%	0
toename 3%-10%	0/-
toename 10%-25%	-

Tabel 5.9: Beoordelingscriterium luchtkwaliteit

De tabel met resultaten is hierna weergegeven:

beoordeling lucht		Kanaaldijk- Zuid	Meerpaal	Kanaaldijk- regionaal	aansluiting A27
		1	2	3	4
2	A27 ten noorden van Houten	0	0	0	0/+
4	A12 ten oosten van Lunetten	0	0	0	0/+
6	Utrechtseweg (Houten)	0	0/+	0	--
7	Utrechtseweg (Nieuwegein)	0	0/+	0	++
10	N229 (Odijk)	0	0/+	0/+	0
12	De Staart	0/+	++	0/+	+
18	Rondweg Noordoost	0	0/+	0	--
waardering		0	+	0/+	0/-

Tabel 5.10: Beoordeling luchtkwaliteit A27 alternatieven

beoordeling lucht	Oost- ro(u)ms- dijkje		bewoners- variant	bewoners- variant	bewoners- variant	Rijsbrug- gerweg	Rijsbrug- gerweg	Mereveld- seweg	Mereveld- seweg	Utrechtse- weg	
	N410	6									7a
2	A27 ten noorden van Houten	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0
4	A12 ten oosten van Lunetten	0	0	0	0	0/-	0/-	0	0	0	0
6	Utrechtseweg (Houten)	0	0	0	0/+	++	++	++	0/+	0/-	0/-
7	Utrechtseweg (Nieuwegein)	0	0	0	0	+	+	++	0/+	0/-	0/-
10	N229 (Odijk)	0	-	++	++	+	+	0/+	0	0	0
12	De Staart	0	0	0	0/+	0/+	0/+	-	0	0	0
18	Rondweg Noordoost	0	0	0	0	0/+	0/+	0/+	0	0	0
waardering		0	0	0/+	0/+	0/+	+	+	+	0/+	0/-

Tabel 5.11: Beoordeling luchtkwaliteit A12 alternatieven

5.3.3 Samenvatting woon- en leefmilieu

In tabel 5.12 zijn de resultaten van de onderdelen geluid en lucht samengevoegd tot één beoordeling van het aspect woon- en leefomgeving. Opgemerkt kan worden dat de Bewonersvariant, de Rijsbruggerwegvariant en de Mereveldsewegvariant positief beoordeeld worden op de aspecten geluid en luchtkwaliteit. De overige varianten hebben een minder groot effect. Er zijn geen varianten met een belangrijk negatief effect.

De variant met de aansluiting A27 wordt belangrijk negatief beoordeeld door een verslechterde lucht- en geluidssituatie op de Utrechtseweg en een licht negatief effect

op de Rondweg noordoost. Op de Utrechtseweg ten oosten van de nieuwe aansluiting ontstaat een belangrijk positief effect voor de lucht kwaliteit.

	Kanaal- dijk- Zuid	Meer- paal	Kanaal- dijk- regionaal	aanslui- ting ro(u)ms- A27	Oost- dijkje N410		bewo- ners- variant	bewo- ners- variant	bewo- ners- variant	Rijs- brug- gerweg	Rijs- brug- gerweg	Mere- veldse- weg	Mere- veldse- weg	Utrecht- seweg
geluidhinder	0	0	0	0/-	0	0	0/+	0/+	0/+	0	0	0/+	0	0
luchtkwaliteit	0	+	0/+	0/-	0	0	0/+	0/+	0/+	+	+	+	0/+	0/-

Tabel 5.12: Samenvatting resultaten woon- en leefmilieu

Bestuur Regio Utrecht (BRU)

Deelonderzoek 2 Verkeer

Bestuur Regio Utrecht (BRU)

Deelonderzoek 2 Verkeer

Datum 10 oktober 2007
Kenmerk TMU054/Brg/0710
Eerste versie 31 juli 2007

Documentatiepagina

Opdrachtgever(s)	Bestuur Regio Utrecht (BRU)
Titel rapport	Deelonderzoek 2 Verkeer
Kenmerk	TMU054/Brg/0710
Datum publicatie	10 oktober 2007
Projectteam opdrachtgever(s)	de heer ing. R.A. van de Veen
Projectteam Goudappel Coffeng	de heer ing. G. de Boer
Projectomschrijving	Bestuur Regio Utrecht heeft Tauw opdracht verleend om het milieueffectrapport (MER) op te stellen voor het project A12 SALTO. Tauw heeft Goudappel Coffeng BV ingehuurd om de verkeersaspecten en de verkeersgerelateerde aspecten voor dit MER aan te leveren. Dit rapport beschrijft de verkeerseffecten van de MER-varianten.
Trefwoorden	MER, Houten, Bunnik, Odijk, BRU, A12, A27

	Inhoud	Pagina
1	Inleiding	1
2	Variant beschrijving	2
3	Effecten verkeer en vervoer	6
3.1	Gebruik van de infrastructuur	6
3.1.1	Openbaar vervoer en fiets	6
3.1.2	Autobewegingen	7
3.1.3	Samenvatting gebruik van de infrastructuur	12
3.2	Verkeersafwikkeling	13
3.2.1	Beoordelingscriteria	14
3.2.2	Effecten op het hoofdwegennet	14
3.2.3	Verkeersafwikkeling OWN	18
3.2.4	Reistijden op routes	19
3.2.5	Samenvatting en waardering van de verkeersafwikkeling	21
3.3	Effecten in het buitengebied	23
3.3.1	Beoordelingscriteria	24
3.3.2	Effecten in het buitengebied	24
3.3.3	Samenvatting en waardering effecten in het buitengebied	26
3.4	Effecten in de kernen Bunnik en Odijk	26
3.4.1	Beoordelingscriteria	26
3.4.2	Effectbeschrijving	26
3.4.3	Samenvatting effecten in de kernen van Bunnik en Odijk	27
4	Robuustheid en Prijsbeleid	29
4.1.1	Robuustheid van de oplossing	29
4.1.2	Prijsbeleid	29
	Bijlage	
1	Verschil varianten autonome situatie (mvt/etm)	

1 Inleiding

De uitvoering van de VINEX-bouwopgave door de gemeente Houten heeft, naast de autonome groei van het gemotoriseerde verkeer, geleid tot forse verkeersproblemen in en rond Houten. De gemeente Houten heeft diverse studies laten uitvoeren om die problemen aan te pakken. Dit heeft uiteindelijk geleid tot een plan om de Kanaaldijk-Zuid aan te sluiten op de aansluiting Het Klooster/A27. Voor de uitvoering van dit project zijn financiële middelen beschikbaar uit het fonds Bereikbaarheids Offensief Regio Utrecht (BOR-fonds). Voorwaarde is dat het project dan uiterlijk in 2010 moet worden uitgevoerd. Er is nadien grote twijfel gerezen of deze maatregel daadwerkelijk bijdraagt aan de oplossing van de Houtense verkeersproblematiek.

In 2003 is het lokale project omgezet in een regionaal project (A12 SALTO) en is het Bestuur Regio Utrecht (BRU) gevraagd om de coördinatie in handen te nemen. De afkorting SALTO staat voor: Samenwerken Aan Langere Termijn Ontwikkeling.

Begin 2006 is de procedure van de milieueffectrapportage (m.e.r.) A12 SALTO gestart. De startnotitie met als titel 'Milieu-effectrapportage voor de aansluiting van de knoop Bunnik-Houten in 2010' is 14 februari 2006 afgerond en vervolgens in de inspraak gebracht.

Naar aanleiding van de inspraak en de richtlijnen voor de MER is het project opgesplitst in twee fasen. In de eerste fase vindt een uitgebreide trechtering plaats van alle mogelijke varianten die voor een betere ontsluiting van Houten op de A12 of A27 zorgen. In de tweede fase worden de verkeerskundig kansrijke varianten uit fase 1 onderzocht. De resultaten van fase 1 zijn beschreven in de rapportage Deelonderzoek 1 Verkeer. De tweede fase is in voorliggende rapportage beschreven (Deelonderzoek 2 Verkeer.)

In fase 1 van het MER heeft een trechtering van de varianten plaatsgevonden op basis van het oplossend vermogen voor de ontsluiting van Houten. In fase 2 van het MER worden de kansrijke oplossingsrichtingen nader onderzocht en volledig beoordeeld op milieuaspecten die in het MER aan de orde komen.

Deelonderzoek 2 Verkeer

In voorliggende rapportage zijn de resultaten van de verkeersstudie in fase 2 beschreven. Een samenvatting van de resultaten wordt opgenomen in het MER. In voorliggende rapportage wordt een beschrijving gegeven van de varianten. Vervolgens wordt het beoordelingskader toegelicht en worden de effecten per variant beschreven.

2 Variant beschrijving

Als resultaat van fase 1 is een zestal varianten benoemd die in fase 2 nader zijn uitgewerkt. De naamgeving van de varianten is als volgt:

1. Meerpaal/Nieuwe brug (1);
2. Rijsbruggerweg (2);
- 3a. Raaphof west (3a);
- 3b. Raaphof oost (3b);
- 4a. N410 - bestaande N229 (4a);
- 4b. N410 - omgelegde N229 (4b).

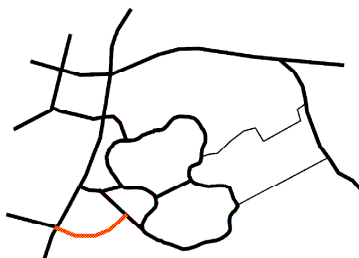
Voor de varianten zijn schetsontwerpen gemaakt en is een globale kostenraming opgesteld. Voorafgaand hieraan zijn in een workshop met de projectgroep A12 SALTO de tracés van de varianten geoptimaliseerd. Onderstaand is een verkeerskundige beschrijving van de varianten opgenomen. Let wel: het is een beschrijving van de tracévarianten en niet van de werkelijke uitvoeringssituatie.

Voor alle varianten geldt ten aanzien van de nieuwe weg een aantal algemene uitgangspunten:

- de 'nieuwe weg' is uitgevoerd als gebiedsontsluitingsweg 80 km/h;
- de weg heeft twee rijstroken (één per richting);
- landbouwverkeer maakt geen gebruik van de nieuwe weg, maar van (bestaande) parallelwegen;
- langs de weg worden fietspaden aangelegd, tenzij het fietsverkeer op parallelle wegen kan worden afgewikkeld;
- een nieuwe weg wordt in principe niet gekoppeld aan de bestaande wegen in het buitengebied om het ontstaan van nieuwe kortsluitingen (sluiproutes) te voorkomen.

Variant 1: Meerpaal/Nieuwe brug (1)

De variant Meerpaal/Nieuwe brug (1) is een variant vanaf De Rede in Houten naar de bestaande aansluiting Het Klooster/A27 met een nieuwe brug over het Amsterdam-Rijnkanaal. De nieuwe weg wordt aangesloten op de meest oostelijk gelegen rotonde op De Rede.

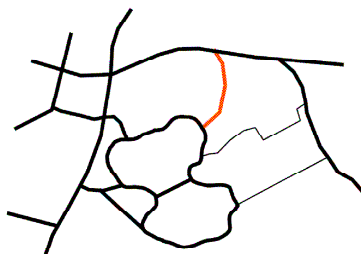


Meerpaal/ nieuwe brug

Langs de nieuwe weg wordt een fietspad gerealiseerd. Voor fietsers ontstaat hierdoor een directe fietsverbinding tussen Nieuwegein en Houten. Het fietspad sluit in Houten aan op de hoofdfietsroute (Veerwagenweg).

Variant 2: Rijsbruggerweg (2)

De Rijsbruggerweg-variant ligt ten noordoosten van Houten en bestaat uit een nieuwe halve aansluiting op de A12 tussen knooppunt Lunetten en aansluiting Bunnik. Verkeer kan bij deze aansluiting van en naar Utrecht. In de variant is geen verbindingsweg ten zuiden van de A12 opgenomen en de bestaande parallelweg is niet aangesloten op het nieuwe tracé. Tevens is geen verbinding met De Baan van Fectio gemaakt.



Rijsbruggerweg

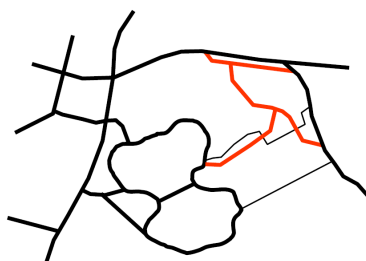
Als uit te werken variant is uitgegaan van een westelijke ligging ten opzichte van het waterbergingsgebied. De nieuwe weg is een directe verbinding tussen de Rondweg van Houten en de A12. De bestaande wegen in het buitengebied (Achterdijk, Rijsbruggerweg (2), Tureluurweg, Parallelweg) worden niet aangesloten om het aantal aansluitingen op de weg te beperken en om te voorkomen dat er nieuwe sluiproutes door het buitengebied ontstaan. De kruising met de Achterdijk wordt ongelijkvloers opgelost.

De aansluiting van de nieuwe weg op de Rondweg en de A12 moet voldoende capaciteit hebben. Op de aansluiting met de Rondweg is daarom rekening gehouden met een door verkeerslichten geregelde kruising. Voor de aansluiting met de A12 is voor een conflictvrije aansluiting gekozen. De verkeersstromen van en naar Houten kruisen elkaar niet, waardoor er voor de verkeersafwikkeling geen probleem ontstaat.

Op de aansluiting A12 wordt rekening gehouden met een fietspad in twee richtingen om de A12 te kruisen. Fietsers hoeven geen gebruik meer te maken van de bestaande loopbrug over de A12. Deze is dan overbodig en komt wellicht te vervallen. Tussen de A12 en Houten maken de fietsers gebruik van de bestaande wegen (Achterdijk, Rijsbruggerweg (2), Tureluurweg). Langs de nieuwe weg worden dan ook geen fietspaden gemaakt.

Variant 3a: Raaphof west

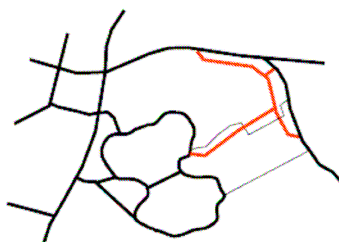
De variant 3a volgt het tracé van de N410-varianten voor het deel tussen de Rondweg van Houten en de Achterdijk. De weg sluit aan op een verlegde N229 die ten westen van het Raaphofse bos aansluit op een parallelweg ten zuiden van de A12. De parallelweg is een verbinding tussen een nieuwe halve aansluiting op de A12 (conform variant 2) en de bestaande aansluiting van de N229 op de A12 (afslag Bunnik 19). Ook in deze variant wordt de kruising met de Achterdijk en de Burgweg ongelijkvloers opgelost.



Raaphof west

Variant 3b: Raaphof oost

De variant 3b is vergelijkbaar met variant 3a, met het verschil dat de nieuwe weg in deze variant ten oosten van het Raaphofse bos wordt gerealiseerd. Voor de overige delen is de variant gelijk aan de variant Raaphof west (3a).



Raaphof oost

Variant 4a: N410 - bestaande N229

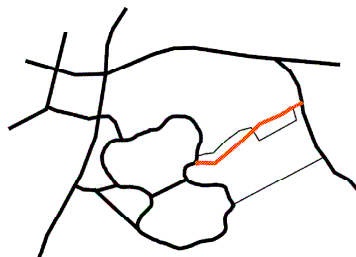
De variant 4a N410 - bestaande N229 verbindt de N410 met de N229 naar de A12. Als uitgangspunt voor de uitwerking is gekozen voor een nieuwe weg ten zuiden van de Houtenseweg en noordelijk van de Burgweg. De bestaande wegen blijven in gebruik voor het ontsluiten van de aanliggende percelen, landbouwverkeer en fietsverkeer.

De nieuwe weg wordt aangesloten op de Rondweg van Houten ten zuiden van de fietstunnel in de Binnenweg. Op zowel de aansluiting met de Rondweg als de aansluiting op de N229 wordt uitgegaan van een verkeersregelininstallatie. Op de aansluiting van de nieuwe weg met de N410 wordt de capaciteit op het kruispunt uitgebreid door de aanleg van extra opstelstroken.

Voor de aansluiting van de nieuwe weg op de Rondweg van Houten worden voor het auto- en fietsverkeer ook extra maatregelen getroffen:

- het bestaande kruispunt Rondweg – Kruisweg komt te vervallen;
- de Kruisweg en de Binnenweg worden zuidelijker aangesloten op de nieuwe weg;
- in de Burgweg wordt een fietstunnel gemaakt onder de nieuwe weg door.

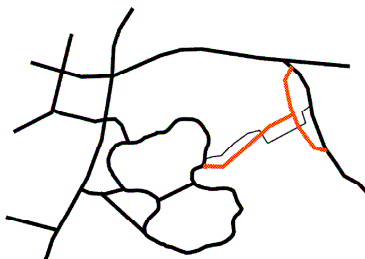
De kruising van de Achterdijk wordt ongelijkvloers uitgevoerd om het aantal aansluitingen op de nieuwe weg te beperken, zodat fietsers en landbouwverkeer de weg ongelijkvloers kunnen kruisen. De Burgweg wordt gelijkvloers op de nieuwe weg nabij de aansluiting op de N229 aangesloten met een tweekerichtingenfietspad aan de zuidzijde van de nieuwe weg.



N410-bestaande N229

Variant 4b: N410 - omgelegde N229

De variant 4b is voor het deel van de N410 vanaf de Rondweg Houten tot aan de Achterdijk hetzelfde. Het verschil is dat de N229 ten zuiden van Odijk in westelijke richting van de bestaande weg wordt omgelegd. De doorgaande verkeersstroom op de N229 wordt omgeleid en de bestaande route langs de kern van Odijk verandert in een interne wijkontsluitingsweg (50 km/h) met voornamelijk Odijks verkeer. De omgelegde N229 sluit voor de aansluiting met de A12 (afslag Bunnik 19) weer aan op het huidige tracé. De Burgweg kruist de nieuwe weg ongelijkvloers.



N410-omgelegde N229

3 Effecten verkeer en vervoer

Voor het MER zijn de effecten van het aspect verkeer en vervoer onderzocht. Conform de richtlijnen, vastgesteld door de raden van Bunnik en Houten, wordt aandacht geschonken aan de verkeersstromen in het studiegebied en de belangrijkste autovervoersstromen. Verder wordt ingegaan op de effecten die optreden voor de verkeersafwikkeling tijdens de spitsuren en op welke wegvakken en kruispunten congestie optreedt.

Uit de probleemanalyse van de autonome situatie is ook naar voren gekomen dat de verkeersdruk in het buitengebied te hoog is, waardoor verkeersveiligheids- en leefbaarheidsknelpunten ontstaan. Daarnaast worden leefbaarheidsproblemen geconstateerd in de kernen Bunnik en Odijk. De effecten hiervan zijn in de varianten onderzocht.

In paragraaf 3.1 'Gebruik van de infrastructuur' wordt ingegaan op de veranderde verkeersstromen in de varianten ten opzichte van de autonome situatie. Vervolgens worden in de paragrafen 3.2, 3.3 en 3.4 de effecten op de verkeersafwikkeling, de verkeersveiligheid en de leefbaarheid beschreven.

3.1 Gebruik van de infrastructuur

3.1.1 Openbaar vervoer en fiets

Openbaar vervoer

In fase 1 van het MER is, mede op basis van de resultaten van de netwerkanalyses, geconcludeerd dat het opwaarderen van het openbaar-vervoernetwerk boven op het Randstadspoor en het aanleggen van HOV in de regio niet zal bijdragen aan een verbeterde verkeersafwikkeling in het studiegebied. Het openbaar vervoer tussen Houten en Utrecht (centrum) en daarmee een groot deel van de regio is in de autonome situatie al op een heel hoog niveau. In de varianten zijn daarom geen onderscheidende effecten te verwachten.

Er moet blijvend aandacht worden besteed aan kwaliteitsverbetering van het openbaar-vervoernetwerk. In de varianten is daarom een tangentiële busverbinding opgenomen tussen de kernen Nieuwegein en Bunnik of Zeist als mogelijkheid. In de huidige situatie is de infrastructuur niet toereikend voor een busverbinding. Opwaardering van routes tussen Houten, Odijk en Bunnik en Zeist, maken een nieuwe busverbinding denkbaar. Zoals aangegeven biedt de openbaar-vervoerverbinding een alternatief voor een auto- of fietsverplaatsing. De effecten op de verkeersproblematiek in het studiegebied zullen nihil zijn.

Fiets

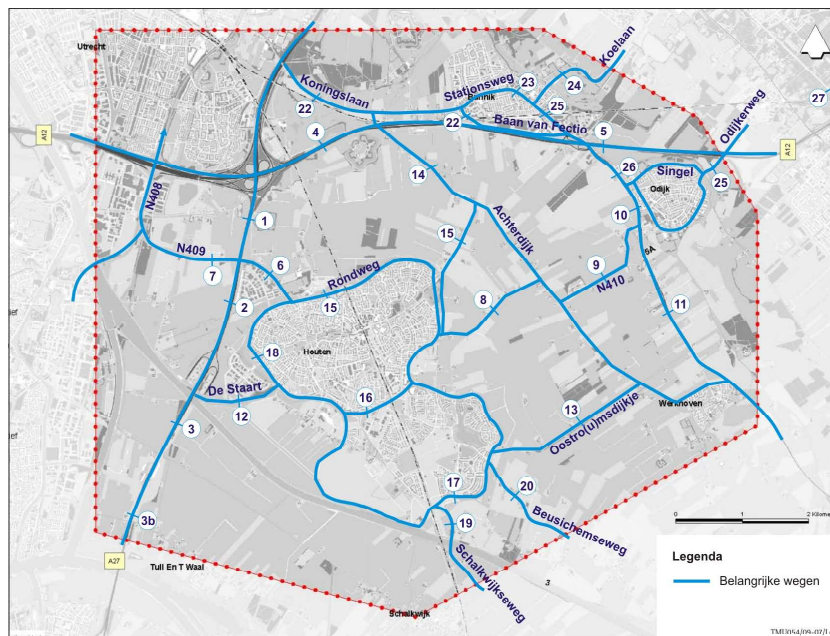
De fiets is een vervoermiddel voor met name de korte afstanden (< 7,5 km). Ook hier geldt dat optimalisatie voor de fietser geen structurele oplossing biedt voor de verkeersproblematiek in het studiegebied. Wel moet er gestreefd worden naar kwalitatief hoogwaardige fietsnetwerken om het fietsgebruik te stimuleren. Dit betekent optimalisatie van de aansluitingen van fietsnetwerken binnen en buiten de kernen en het beperken van de autobewegingen in het buitengebied, waardoor het gebied aantrekkelijker wordt voor fietsers. Gelet op de inspraakreacties kan in het buitengebied winst worden behaald op de utilitaire en recreatieve fietsverbindingen. In de verschillende varianten is op verschillende wijze aandacht besteed aan deze doelgroep:

optimalisaties	verbeteringen voor de fiets
1 Meerpaal/Nieuwe brug (1)	fietsroute Nieuwegein Houten langs de nieuwe ontsluitingsweg
2 Rijsbruggerweg (2)	fietsverbinding over de A12 (route Houten - Bunnik) beperken verkeersdruk in het buitengebied (N410 en de Rijsbruggerweg (2))
3a Raaphof west	fietsverbinding over de A12 (route Houten - Bunnik) beperken verkeersdruk buitengebied (N410 en op de Achterdijk) fietsroute Odijkerweg - Binnenweg
3b Raaphof oost	fietsverbinding over de A12 (route Houten - Bunnik) beperken verkeersdruk buitengebied (N410 en op de Achterdijk) beperken verkeersdruk buitengebied (N410 en op de Achterdijk) fietsroute Odijkerweg - Binnenweg
4a N410 - bestaande N229 (4a)	fietsroute Odijkerweg - Binnenweg beperken verkeersdruk in het buitengebied (N410 en op de Achterdijk)
4b N410 - omgelegde N229 (4b)	fietsroute Odijkerweg - Binnenweg

Tabel 3.1: Optimalisaties voor de fiets

3.1.2 Autobewegingen

De beschrijving van de verkeersstromen van de motorvoertuigen in het studiegebied is gebaseerd op de resultaten uit het verkeersmodel VRU 1.4. De varianten zijn met het verkeersmodel voor de toekomstige situatie 2015 doorgerekend voor de etmaalperiode en de beide spitsperiodes. Conform de beschrijving van de autonome situatie zijn de verkeersintensiteiten voor de etmaalperiode in tabel 3.2 opgenomen. De wegvakken zijn weergegeven in figuur 3.1.



Figuur 3.1: Locaties wegvakken

Nieuwe ontsluitingswegen

In alle varianten wordt een nieuwe ontsluitingsweg gerealiseerd. Het gebruik van de nieuwe wegen verschilt per variant. De belangrijkste wegvakken zijn hieronder genoemd. In bijlage 1 zijn per variant de verschillen met de autonome situatie inzichtelijk gemaakt.

In de Meerpaal/Nieuwe brug (1) variant wordt de nieuwe verbinding tussen De Rede en de A27 gebruikt door circa 20.000 mvt/etmaal. Deze voertuigen zijn voornamelijk afkomstig van De Staart.

In de Rijsbruggerweg (2) variant wordt de nieuwe verbinding gebruikt door circa 13.000 mvt/etmaal. Dit verkeer is met name afkomstig van De Staart en de Utrechtseweg. In de eerste fase van het MER is een Rijsbruggerweg (2) variant doorgerekend waarbij de parallelweg langs de A12 is aangesloten en de verbinding in oostelijke richting verzorgt. In die variant was het gebruik hoger tot circa 20.000 mvt/etmaal.

In de Raaphof west (3a) variant worden meerdere nieuwe wegvakken gerealiseerd. Het wegvak parallel aan de N410 wordt door circa 14.000 mvt/etmaal gebruikt. De voertuigen zijn met name afkomstig van de parallelle wegen in het buitengebied (de N410 en het Oostro(u)msdijkje), De Staart en de Utrechtseweg. Het wegvak van de verlegde N229 ten noorden hiervan wordt door circa 19.600 mvt/etmaal gebruikt en ten zuiden door 15.000 mvt/etmaal. De toename ontstaat door verkeer dat daarvoor op de be-

staande N229 reed (circa 14.000 mvt/etmaal). De verkeersintensiteiten op de parallelweg ten zuiden van de A12 bedragen ten westen van de aansluiting met de verlegde N229 circa 19.000 mvt/etmaal en ten oosten ervan circa 10.500 mvt/etmaal.

In de Raaphof oost (3b) variant maken circa 14.000 mvt/etmaal gebruik van de nieuwe weg parallel aan de N410. Op de verlegde N229 bedragen de verkeersintensiteiten circa 20.000 mvt/etmaal.

In de N410 - bestaande N229 (4a) variant wordt een nieuwe weg parallel aan de N410 gerealiseerd. De verkeersintensiteiten op de weg bedraagt in de variant circa 14.700 mvt/etmaal. De voertuigen zijn met name afkomstig van de parallelle wegen in het buitengebied (de N410 en het Oostro(u)msdijkje), De Staart en de Utrechtseweg.

In de N410 - omgelegde N229 (4b) variant wordt een nieuwe weg parallel aan de N410 gerealiseerd en wordt de N229 omgelegd. Het gebruik van de beide wegvakken bedragen 15.000 mvt/etmaal voor het deel parallel aan de N410 en 22.600 mvt/etmaal voor het deel op de omgelegde N229. De voertuigen zijn met name afkomstig van de parallelle wegen in het buitengebied (N410, Oostro(u)msdijkje), De Staart, de Utrechtseweg en de N229.

Rijkswegen

In het studiegebied liggen de Rijkswegen A27 en A12. In tabel 3.2 zijn de verkeersintensiteiten in de autonome situatie op zes locaties op deze rijkswegen weergegeven met vervolgens per variant de toe- of afname ten opzichte van de autonome situatie.

nr. wegvak	autonome						
	situatie	1	2	3a	3b	4a	4b
1 A27 ten noorden van de N409	172.700	-1.900	-3.700	-500	-1.900	-1.200	-2.500
2 A27 N409 - De Staart	172.700	-1.900	-3.700	-500	-1.900	-1.200	-2.500
3 A27 De Staart - Nieuwegein	167.500	-15.200	300	500	200	300	200
3b A27 ten zuiden van aansluiting Nieuwegein	158.000	800	260	600	300	400	400
4 A12 Lunetten - Bunnik	137.900	-1.100	12.500	3.700	1.500	-200	-1.400
5 A12 ten oosten van Bunnik	118.600	0	-500	-800	400	300	500

Tabel 3.2: Verkeersintensiteiten (mvt/etmaal) op de relevante wegvakken op het rijkswegennet

Uit de tabel blijkt dat de variant Meerpaal/Nieuwe brug (1) en de Rijsbruggerweg (2) variant een significante verschuiving van de verkeersintensiteiten op de rijkswegen laten zien. In de variant Meerpaal/ Nieuwe brug (1) treedt de verandering op de A27 op en in de Rijsbruggerweg (2) variant op de A12 en beperkt op de A27. In de andere varianten blijven de veranderingen relatief klein (< 3% van het totaal).

In de variant Meerpaalweg/Nieuwe brug (1) ontstaat een grote afname van de verkeersintensiteiten op een deel van de A27.

De afname ontstaat alleen op het wegvak tussen de aansluiting Houten en Nieuwegein. Ten noorden van de aansluiting Houten ontstaat in de etmaalperiode een veel kleinere afname van -1.900 mvt/etmaal (ongeveer < 3% van de totaalintensiteit). Ten zuiden van de aansluiting Nieuwegein ontstaat een lichte toename in de etmaalperiode van 800 mvt/etmaal.

In de Rijsbruggerweg (2) variant wordt tussen knooppunt Lunetten en Bunnik een toename van 12.500 mvt/etmaal verwacht. De oorzaak van de toename is de realisatie van de nieuwe ontsluitingsweg tussen Houten en de A12. De afname op de A27 is minder groot dan de toename op de A12.

Het wegennet van Houten

Voor het wegennet van Houten is onderscheid gemaakt tussen de twee bestaande ontsluitingswegen naar het hoofdwegennet, de Utrechtseweg (N408/N409) en De Staart. Daarnaast is het verschil op de Rondweg in Houten inzichtelijk gemaakt en is een tweetal wegvakken opgenomen ten zuiden van Houten (in het buitengebied). In tabel 3.3 zijn de etmaalintensiteiten opgenomen voor de autonome situatie en de toe- of afname ten opzichte hiervan in de varianten.

nr.	wegvak	autonome						
		situatie	1	2	3a	3b	4a	4b
6	Utrechtseweg (N409) ten oosten van de A27	27.000	-2.000	-5.900	-1.500	-900	-1.000	-1.100
7	Utrechtseweg (N409) ten westen van de A27	31.100	-2.200	-6.000	-1.500	-1.000	-1.100	-1.100
12	De Staart	61.600	-15.000	-4.600	-2.200	-2.400	-2.100	-1.300
15	Rondweg Houten Noord	17.200	-1.300	-5.000	-1.100	-500	-500	-500
16	De Koppeling	17.600	1.400	-4.500	-700	-500	100	1.000
17	Rondweg Houten Zuid	14.400	1.700	-500	-800	-400	-600	-500
18	Rondweg Houten Noordwest	21.500	-1.700	-1.200	-100	100	-100	-100
19	Schalkwijkseweg	6.300	100	-100	-300	-100	-100	100
20	Beusichemseweg	2.800	300	200	-400	-400	-400	-500

Tabel 3.3: Verkeersintensiteiten (mvt/etmaal) op de relevante wegvakken in Houten

Uit de tabel blijkt dat de varianten Meerpaal/Nieuwe brug (1) en Rijsbruggerweg (2) de grootste afname van verkeer tonen op de bestaande ontsluitingswegen van Houten. Variant Meerpaal/Nieuwe brug (1) heeft het grootste effect op De Staart (verkeer in zuidelijke richting naar de A27 en Nieuwegein) en de variant Rijsbruggerweg (2) heeft effect op beide ontsluitingswegen.

In de andere varianten (3a, 3b, 4a en 4b) nemen de verkeersintensiteiten op de ontsluitingswegen van Houten af. De afname is beperkter dan in de varianten 1 en 2.

Op de Rondweg Houten Noord en de Koppeling zijn de afnamen substantieel in de Rijsbruggerweg (2) variant. De verkeersintensiteiten nemen op deze wegvakken af met circa 30%. De oorzaak van deze afname is dat een deel van Houten, ten oosten van de spoorlijn, gebruik gaat maken van de nieuwe verbinding tussen Houten en de A12. Er

ontstaat een nieuw evenwicht en het verkeer op de Rondweg van Houten wordt gelijkmatiger verdeeld.

In de variant Meerpaal/Nieuwe brug (1) en variant N410 - omgelegde N229 (4b) wordt een toename geconstateerd op de Koppeling en in variant Meerpaal/Nieuwe brug (1) ook op de Rondweg Zuid. De toename ontstaat doordat de routes tussen de N229 en de A27 aantrekkelijker (sneller of korter) worden. In de overige varianten (3a, 3b en 4a) nemen de verkeersintensiteiten op de Rondweg en de Koppeling beperkt af.

Op de wegvakken ten zuiden van Houten (Schalkwijkseweg en de Beusichemseweg) ontstaan geen grote wijzigingen in de varianten ten opzichte van de autonome situatie.

Het verkeer op de provinciale wegen en het buitengebied van Bunnik en Houten

In tabel 3.4 zijn de provinciale wegen en de wegen in het buitengebied tussen de N229 en Houten opgenomen. In de tabel is de etmaalintensiteit voor de autonome situatie opgenomen en de toe- en afname in de varianten.

nr.	wegvak	autonome						
		situatie	1	2	3a	3b	4a	4b
8	N410 west	8.600	100	-200	-3.500	-6.100	-7.200	-6.400
9	N410 oost	6.600	-100	-500	-900	-3.900	-6.000	-4.400
13	Oostro(u)msdijkje	6.500	800	-100	-2.300	-3.100	-3.200	-2.700
14	Achterdijk	5.100	-300	-800	-200	-900	-300	-200
26	N229 Bunnik	25.500	-1.300	-400	-14.100	-13.600	1.900	-25.500
10	N229 Odijk	19.500	-1.400	-400	-15.600	-17.400	1.700	-18.900
11	N229 Werkhoven	18.600	-1.200	0	800	1.200	0	200
21	Koningslaan N411	18.900	-200	-500	-800	-300	0	-100
27	N225 ten zuiden van Zeist	20.800	0	-100	-800	-600	-100	-900

Tabel 3.4: Verkeersintensiteiten (mvt/etmaal) op de relevante provinciale wegen en het buitengebied van Bunnik

Uit de tabel blijkt dat voor deze wegvakken de grootste verschillen optreden in de varianten N410 - bestaande N229 (4a), N410 - omgelegde N229 (4b), Raaphof west (3a) en Raaphof oost (3b). De verschillen voor de varianten Meerpaal/Nieuwe brug (1) en Rijsbruggerweg (2) zijn relatief beperkt. Ook hier valt op dat in variant Meerpaal/Nieuwe brug (1) de route tussen de N229 en de A27 meer wordt gebruikt, wat resulteert in een toename op het Oostro(u)msdijkje en een afname op de N229 nabij Odijk en de aansluiting A12/N229.

De verschillen op de N229 zijn in varianten Raaphof west (3a), Raaphof oost (3b) en N410 - omgelegde N229 (4b) groot doordat het verkeer verschuift van de bestaande weg naar de omgelegde of verlegde N229. De verschillen tussen de varianten ontstaan doordat Odijk niet in alle varianten op dezelfde manier is aangesloten. In de variant Raaphof west (3a) is de afname op de N229 beperkter doordat de route minder aan-

trekkelijk wordt voor het verkeer richting het oosten. Bij variant waarin de N410 niet wordt verlegd (4a, N410 - bestaande N229 nemen de verkeersintensiteiten op de N229 beperkt toe met circa 2.000 mvt/etmaal.

In de varianten 3a, 3b en 4b nemen de verkeersintensiteiten op de N410 en het Oostro(u)msdijkje relatief met grote aantallen af. In deze varianten wordt langs de N410 een nieuwe weg gerealiseerd waardoor het verkeer van de bestaande N410 verschuift naar de nieuwe weg. Doordat de weg aantrekkelijker is onttrekt deze ook verkeer van het Oostro(u)msdijkje. Opvallend is dat in variant Raaphof west (3a) -ten opzichte van de andere varianten met een opgewaardeerde N410- er een beperkte afname ontstaat op de bestaande N410. De reden hiervoor is dat de route Houten - Odijk - Zeist over de bestaande N410 korter is dan over de nieuwe infrastructuur. Er blijft hierdoor meer verkeer rijden op de bestaande N410.

Op de Koningslaan N411 en de N225 in Zeist nemen de verkeersintensiteiten in alle varianten beperkt af. Opgemerkt moet worden dat er nog geen maatregelen in de varianten zijn opgenomen die het verkeer op de relatie Zeist-Bunnik-Utrecht moeten beperken.

Het verkeer in de kern van Bunnik en Odijk

In tabel 3.5 zijn de etmaalintensiteiten op de wegvakken van de kernen Bunnik en Odijk weergegeven. Uit de tabel blijkt dat verschillen als gevolg van de varianten Meerpaal/ Nieuwe brug (1) en de Rijsbruggerweg (2) variant zeer beperkt zijn. In de overige varianten zijn de verschillen op de Baan van Fectio en de Stationsweg zuid beperkt.

Uit fase 1 van het MER is gebleken dat de keuze van de varianten (beperkt) van invloed is op de verkeersintensiteiten op de Odijkerweg en de Koelaan. Op de Koelaan en op de Odijkerweg ontstaan kleine verschillen afhankelijk van de varianten.

nr.	straatnaam	autonome						
		situatie	1	2	3a	3b	4a	4b
22	Baan van Fectio	9.900	-100	-100	-100	100	-100	0
23	Stationsweg zuid	10.900	0	-100	-400	400	-300	-200
24	Koelaan	14.200	0	0	300	900	-300	500
25	Odijkerweg	7.700	-100	-200	-200	-600	700	400

Tabel 3.5: Verkeersintensiteiten (mvt/etmaal) op relevante wegvakken in de kernen Bunnik en Odijk

3.1.3 Samenvatting gebruik van de infrastructuur

Verbeteringen van het openbaarvervoernetwerk en het fietsnetwerk bieden geen oplossing voor het verkeersprobleem in het studiegebied. Wel zijn er in alle varianten maat-

regelen voorzien voor optimalisatie van de netwerken. De verschillen tussen de varianten treden op voor het autoverkeer.

De varianten Meerpaal/Nieuwe brug (1) en Rijsbruggerweg (2) hebben significante verschillen op de rijkswegen, de ontsluitingswegen van Houten en op de hoofdwegenstructuur van Houten (Rondweg en de Koppeling). De verschillen op de N229 en de wegen in het buitengebied zijn ten opzichte van de andere varianten klein. In de kernen Bunnik en Odijk treden zeer beperkte verschillen op.

Bij de varianten Raaphof west (3a), Raaphof oost (3b), N410- bestaande N229 (4a) en N410 - omgelegde N229 (4b) treden voornamelijk verschillen op in het buitengebied van Bunnik en op de N229. Dit komt vooral door de aanleg van alternatieve verbindingen voor de N410 en de N229, waardoor verkeer onttrokken wordt aan parallelroutes, zoals het Oostro(u)msdijkje. De verschillen in verkeersintensiteiten in de kernen van Bunnik en Odijk zijn relatief klein en komen voor op de Koningin Julianalaan en de Odijkerweg.

3.2 Verkeersafwikkeling

In deze paragraaf wordt de verkeersafwikkeling in de varianten beschreven. Conform de analyse in fase 1 van het MER wordt onderscheid gemaakt tussen de verkeersafwikkeling op het hoofdwegennet (A12 en A27) en het onderliggend wegennet (ontsluitingswegen Houten, Rondweg van Houten en de N229).

De beschrijving van de verkeerseffecten is gebaseerd op de resultaten uit het verkeersmodel. In deze fase van het MER zijn de varianten doorgerekend met het dynamische verkeersmodel. Hiermee zijn de wachtrijen en reistijden inzichtelijk gemaakt.

De maatgevende periode voor de verkeersafwikkeling is de ochtend- en de avondspits. Voor de analyse van de verkeersafwikkeling wordt voor dit studiegebied voor het onderliggende wegennet de ochtendspits als maatgevende periode beschouwd. Hiervoor is een aantal redenen:

- in de ochtendspits in de autonome situatie staan er files op de A12 (tussen Bunnik en Lunetten) en op de A27 (Everdingen - Lunetten) ter hoogte van Houten op de plaats waar de nieuwe varianten aansluiten;
- in de avondspits wil het grootste deel van het verkeer Houten in; dit verkeer wordt tegengehouden door files op de rijkswegen en bereikt Houten gedoseerd (eventueel zelfs buiten de spitsen);
- de verkeersstroom in Houten levert geen problemen op voor de verkeersafwikkeling;
- in de ochtendspits worden op het onderliggend wegennet de meeste voertuigverliesuren berekend;

- op de aansluiting N229/A12 komen de grootste conflicterende stromen in de ochtendspits voor.

Voor het hoofdwegennet is de avondspits maatgevend en wordt daarom ook in beschouwing genomen.

In onderstaande paragraaf is de kwaliteit van de verkeersafwikkeling beoordeeld. In paragraaf 3.2.1. wordt ingegaan op de gehanteerde beoordelingscriteria. Vervolgens worden de effecten per variant beschreven.

3.2.1 Beoordelingscriteria

De verkeersafwikkeling wordt beoordeeld op basis van:

- effecten op het hoofdwegennet;
- effecten op het onderliggende wegennet;
- de reistijden op vier routes.

Effecten op het hoofdwegennet

De varianten sluiten op verschillende manieren aan op het hoofdwegennet. Verstoring van de verkeersstromen op het hoofdwegennet kan leiden tot ernstige filevorming. Dit zou grote effecten hebben op de bereikbaarheid van de regio en het verkeer dat de A12 en A27 vanuit de regio wil oprijden. Het effect op het hoofdwegennet wordt beoordeeld op basis van de files die worden geconstateerd in de varianten. Beoordeeld wordt in hoeverre de files zich oplossen en/of er nieuwe files ontstaan. Hiervoor wordt gebruik gemaakt van het aantal voertuigverliesuren dat op de hoofdwegen ten gevolge van de filevorming ontstaat. Voertuigverliesuren worden berekend door de extra reistijd te vermenigvuldigen met het aantal voertuigen dat de extra reistijd ondervindt.

Effecten op het onderliggende wegennet

In de autonome situatie is op verschillende plaatsen filevorming geconstateerd. Beoordeeld wordt in hoeverre de files zich oplossen en/of er nieuwe files ontstaan. De beoordeling vindt plaats op basis van de filelengte uit de dynamische toedeling van het verkeersmodel. In ieder geval worden de bestaande knelpunten (de ontsluitingswegen van Houten, de Rondweg van Houten en de verkeersproblematiek op de N229) beschouwd.

De reistijden op routes

Door filevorming treedt vertraging op voor het verkeer. Op basis van reistijden is bepaald in welke mate de file voor vertraging zorgt. De reistijd wordt vervolgens beoordeeld op verbeteringen of verslechtingen in minuten ten opzichte van de autonome situatie.

3.2.2 Effecten op het hoofdwegennet

In figuur 3.2 zijn de vertragingen op het wegennet in de ochtendspits in het studiegebied inzichtelijk gemaakt voor de autonome situatie en de varianten. De oranje balk

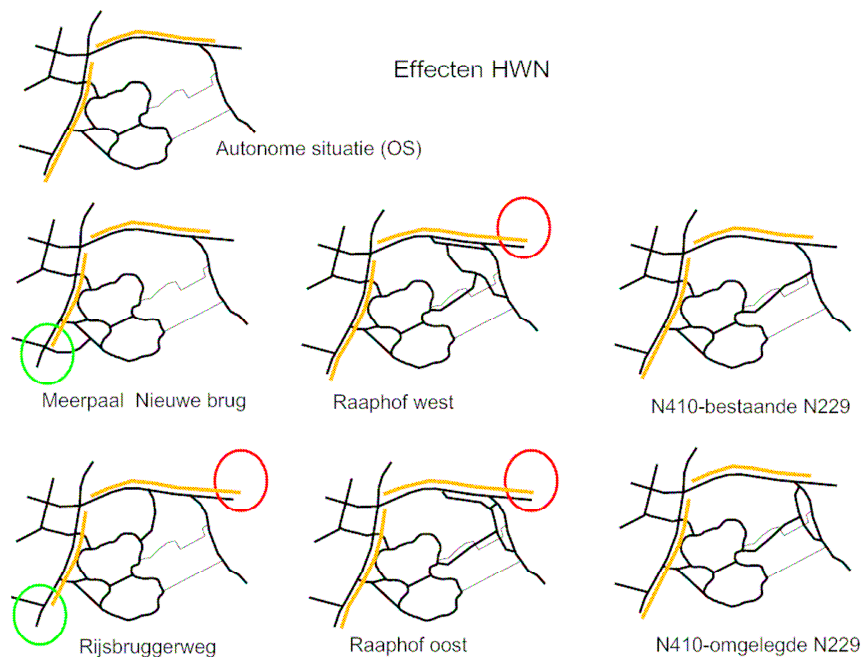
geeft de locatie en lengte aan waar filevorming optreedt. Met een groene cirkel is een positief verschil tussen de variant en de autonome situatie aangegeven en met een rode cirkel een negatief verschil.

Ochtendspits

In de variant Meerpaal/Nieuwe brug (1) neemt de filelengte op de A27 op het wegvak tussen knooppunt Everdingen en knooppunt Lunetten in de richting van Utrecht af. In de autonome situatie staat hier een file van voor de aansluiting Hagestein tot aan knooppunt Lunetten. De file wordt korter doordat het verkeer tussen Houten en Nieuwegein geen gebruik meer maakt van de A27 en het verkeer vanuit het zuiden eerder af kan slaan richting Houten. Ondanks de kortere file neemt het aantal voertuigverliesuren in deze variant beperkt toe. De oorzaak hiervan is dat het verkeer door het oplossen van de file voor de aansluiting Houten eenvoudiger door kan rijden tot aan knooppunt Lunetten. Daar staat echter ook al een file die hierdoor intenser wordt, waardoor er per saldo sprake is van een (beperkte) toename van het aantal voertuigverliesuren.

In de varianten Rijsbruggerweg (2), Raaphof west (3a) en Raaphof oost (3b) neemt de filelengte op de A12 toe. In de autonome situatie staat er op de A12 in de ochtendspits een file op de noordelijke rijbaan tussen Bunnik en Lunetten. In deze varianten loopt de file tot bijna aan Driebergen. In de varianten ontstaat de file op de A12 net als in de autonome situatie op de splitsing van de hoofdrijbaan en de parallelbaan voor knooppunt Lunetten. Doordat in de varianten meer voertuigen naar de A12 worden geleid, neemt de file toe. Het aantal voertuigverliesuren neemt als gevolg van de langere file op de A12 respectievelijk met 65, 66 en 25% toe.

In de varianten N410 - bestaande N229 (4a) en N410 - omgelegde N229 (4b) ontstaan geen verschillen met de autonome situatie.



Figuur 3.2: Vertragingen op het hoofdwegennet in de ochtendspits

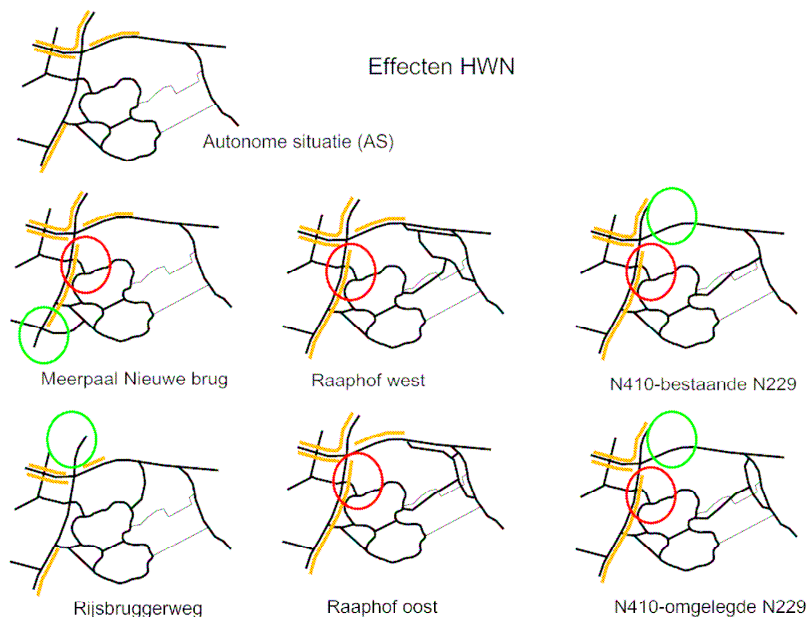
Avondspits

De verkeersafwikkeling voor het hoofdwegennet in de avondspits is in figuur 3.3 opgenomen. In de variant Meerpaal/Nieuwe brug (1) ontstaat er een file tussen de aansluiting Houten en knooppunt Lunetten en wordt de file ter plaatse van Nieuwegein en Houten korter. De file verschuift in deze variant op een vergelijkbare manier als in de ochtendspits. Het aantal voertuigverliesuren blijft gelijk aan de autonome situatie.

In de Rijsbruggerweg (2) variant ontstaat een verbetering ten noorden van knooppunt Lunetten. Op het deel van de A27 ten noorden van Lunetten staat in de autonome situatie een file in zuidelijke richting. De file lost in de variant Rijsbruggerweg (2) op. Als gevolg van de file die oplost neemt het aantal voertuigverliesuren af met 22% ten opzichte van de autonome situatie.

In de varianten Raaphof west (3a) en Raaphof oost (3b) ontstaat een langere file op de A27. Dit is terug te zien in een toename van het aantal voertuigverliesuren in beide varianten van respectievelijk 17% en 9% ten opzichte van de autonome situatie.

In de varianten N410 - bestaande N229 (4a) en N410 - omgelegde N229 (4b) ontstaat een verbetering op de A12 en een verslechtering op de A27. De korte file voor knooppunt Lunetten lost in de autonome situatie op. Het aantal voertuigverliesuren is hierdoor vergelijkbaar met de autonome situatie.



Figuur 3.3: Vertragingen op het hoofdwegennet in de avondspits

In het MER zijn de effecten slechts op een beperkt deel van de Ring van Utrecht onderzocht (deel A27 en deel A12). In het kader van A12 SALTO is in een eerder stadium onderzoek uitgevoerd naar de effecten op de Ring Utrecht. In dit onderzoek 'Netwerkanalyse/Verkenning Ring Utrecht' is onderzocht wat de effecten zijn als Houten een nieuwe aansluiting krijgt op de A12 (aansluiting tussen Bunnik en Lunetten) of de A27 op de aansluiting Nieuwegein. De varianten zijn op het hoofdwegennet te vergelijken met de varianten Meerpaal/Nieuwe brug (1) en Rijsbruggerweg (2) in de MER studie. Het onderzoek is uitgevoerd met het toekomstjaar 2020.

Opgemerkt kan worden dat in hoofdlijn in de ochtendspits en de avondspits dezelfde problemen in beide studies worden geconstateerd. In de ochtendspits staan de files op de toe leidende wegen naar de Ring Utrecht en in de avondspits voornamelijk op de Ring Utrecht (bijvoorbeeld tussen Oudenrijn en Lunetten). In de studie Netwerkanalyse/Ring Utrecht wordt in de beide spitsen een file geconstateerd op de A27 tussen knooppunt Lunetten en de aansluiting Houten in zuidelijke richting. De file lost op in de variant waarbij Houten een extra aansluiting krijgt op de A12. Deze file wordt in de ochtendspits niet geconstateerd in de autonome situatie in de berekeningen voor het MER. In het MER worden daardoor per saldo meer voertuigverliesuren op het hoofdwegennet berekend, omdat de verbetering op de A27 achterwege blijft. Wanneer in de berekeningen rekening wordt gehouden met de vertraging die de file op de A27 veroorzaakt, dan is het aantal voertuigverlies uren in beide onderzoeken vergelijkbaar.

De conclusie uit het onderzoek Netwerkanalyse/Verkenning Ring Utrecht luidt dat in de avondspits er in de variant met een aansluiting van Houten op de A12 een grote verbetering optreedt voor de netwerkprestatie in de avondspits en een kleine verslechtering in de ochtendspits. De resultaten in het MER liggen in lijn van die resultaten.

3.2.3 Verkeersafwikkeling OWN

De effecten op het onderliggende wegennet zijn gepresenteerd op vergelijkbare wijze als voor het hoofdwegennet. De effecten zijn opgenomen in figuur 3.3. In de autonome situatie worden vertragingen geconstateerd op de ontsluitingswegen van Houten (De Staart en de Utrechtseweg), de Rondweg van Houten, de Rede en op de N229 voor de aansluiting Bunnik.

Variant 1 Meerpaal/Nieuwe brug (1):

In variant Meerpaal/Nieuwe brug (1) ontstaan kleine verschillen met de autonome situatie. De file op de Staart wordt in de ochtendspits langer. De oorzaak hiervan is dat het verkeer op het wegennet van Houten geconcentreerd wordt nabij de aansluiting van De Staart. De variant biedt geen oplossing voor het verkeer van Houten naar Utrecht waardoor de wachtrij op De Staart – ondanks de afname van het verkeer – niet oplost. De file op de Rede wordt wel opgelost.

Op het overige onderliggende wegennet ontstaan geen verschillen met de autonome situatie. De vertraging op de N229 is vergelijkbaar met die in de autonome situatie.

Variant 2 Rijsbruggerweg (2)

In de variant Rijsbruggerweg (2) neemt de verkeersintensiteit op de Rondweg van Houten (noord) en de Koppeling fors af. Het oostelijke deel van Houten kiest voor de nieuwe Rijsbruggerweg (2) in plaats van voor De Staart of de Utrechtseweg. Belangrijk effect hiervan is dat de file op De Staart zoveel korter wordt dat de file niet terug slaat tot op de Rondweg. Op de Utrechtseweg is geen effect waarneembaar, doordat vertraging wordt veroorzaakt op de kruispunten op de Laagravenseweg en de A12 (knooppunt Laagraven). De filelengte op de N229 blijft in deze variant vergelijkbaar met die in de autonome situatie.

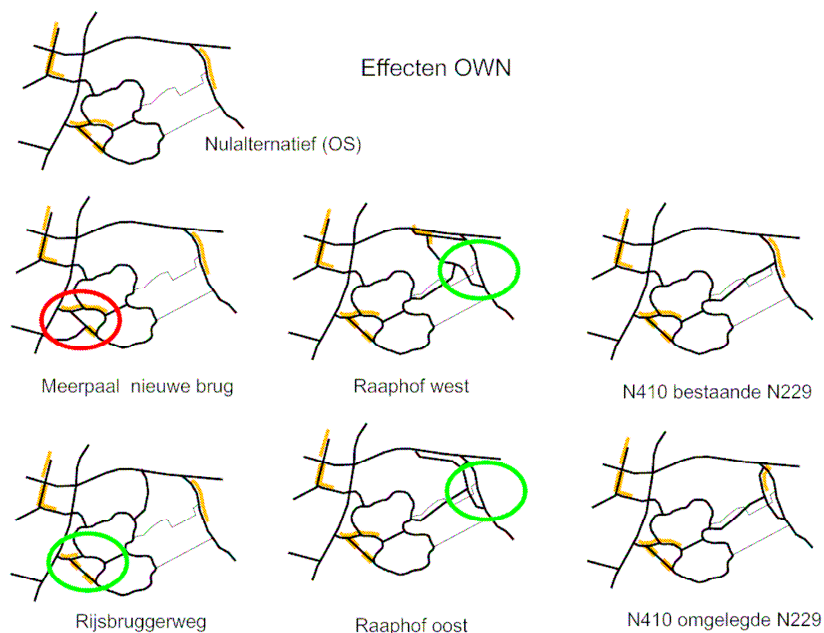
Varianten Raaphof west en Raaphof oost (3a en 3b)

In beide varianten treden de verschillen met de autonome situatie op bij de N229. Doordat de grootste verkeersstroom van de bestaande N229 wordt afgeleid, wordt de file voor de aansluiting Bunnik opgelost. De bestaande aansluiting N229/A12 kan het verkeer verwerken. In de variant Raaphof oost (3b) ontstaat een kleine vertraging bij de nieuwe aansluiting op de A12 (aansluiting Bunnik west).

Varianten N410 - bestaande N229 en N410 - omgelegde N229 (4a en 4b)

In deze varianten zijn er geen grote veranderingen ten opzichte van de autonome situatie. In de variant N410 - omgelegde N229 (4b) wordt de file verplaatst van de

bestaande N229 naar de omgelegde N229. De capaciteit van de aansluiting van de N229 op de A12 (aansluiting Bunnik) is de oorzaak van de vertraging.



Figuur 3.3: Vertragingen op het onderliggende wegennet in de ochtendspits

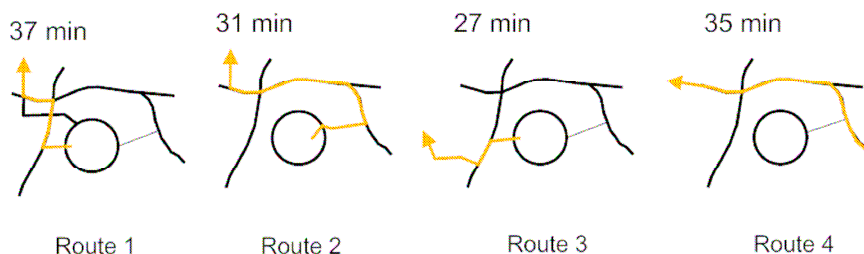
3.2.4 Reistijden op routes

Om inzicht te krijgen in de omvang zijn op verschillende routes de reistijden in de varianten met het verkeersmodel berekend. In totaal zijn er vijf routes doorgerekend. Vier van de vijf routes zijn gepresenteerd. De vijfde route over de Utrechtseweg (N408/N409) tussen Houten en Utrecht, laat geen onderscheidende verschillen zien tussen de varianten. De reistijden zijn berekend in de ochtendspits van de eerste genoemde plaats naar de laatstgenoemde plaats. Het gaat om de volgende routes:

- route 1: Houten - De Staart - Utrecht;
- route 2: Houten - N410 - A12 - Utrecht;
- route 3: Houten - Nieuwegein;
- route 4: N229 - A12 Utrecht¹.

In figuur 3.4 zijn de routes weergegeven. Voor de vergelijking is telkens de snelste route (in de ochtendspits) gekozen.

¹ Modelmatig is de route berekend met start punt op de N229 tussen Wijk bij Duurstede en Werkhoven.



Figuur 3.4: Onderzochte routes in de ochtendspits

In tabel 3.6 zijn de resultaten per variant opgenomen. Weergegeven is de toe- of afname van de reistijd ten opzichte van de autonome situatie in minuten.

route	autonome situatie	variant					
		1	2	3a	3b	4a	4b
1 Houten - De Staart - Utrecht	37	1	-3	2	-1	3	4
2 Houten - N410 - Utrecht	31	0	-6	-4	-6	-2	-3
3 Houten - Nieuwegein	27	-10	-5	-1	-2	0	1
4 N229 - A12 - Utrecht	35	-1	2	-2	-4	-7	-6

Tabel 3.6: Resultaten reistijd per variant in de ochtendspits in minuten

Uit de resultaten blijkt dat in de variant Meerpaal/Nieuwe brug (1) de reistijden vooral verbeteren voor de relatie tussen Houten en Nieuwegein.

Alleen in de Rijsbruggerweg variant (2) verbetert de reistijd met meerdere minuten op de route over de Staart. Daarnaast verbetert de reistijd vanuit het oostelijke deel van Houten naar Utrecht met circa 6 minuten en de reistijd van Houten naar Nieuwegein met (5 minuten). Een langere reistijd wordt berekend op de route 4 van de N229 naar Utrecht. De vertraging wordt veroorzaakt door de grotere file die ontstaat op de A12 als gevolg van de nieuwe aansluiting.

In variant Raaphof west (3a) ontstaat alleen een verbetering van de reistijd voor de route 2 Houten - N410 - Utrecht. De verbetering is het gevolg van een opwaardering van de N410. Daarnaast is de route korter. De variant heeft een langere reistijd tot gevolg voor het verkeer op De Staart (route 1).

In variant 3b verbetert de reistijd op meerdere routes. De verbetering van de reistijd ontstaat voornamelijk voor het verkeer vanuit het oostelijke deel van Houten en het verkeer tussen de N229 en Utrecht. In deze variant worden vooral de lokale knelpun-

ten op de N229 (aansluiting N410 - N229 en de aansluiting op de A12) opgelost. De variant heeft een beperkt effect voor het verkeer vanuit Houten.

In variant 4a en 4b neemt de reistijd op de route Houten - De Staart - Utrecht toe. Op de route N229 - A12 - Utrecht verbetert de reistijd met meerdere minuten. Dit is het resultaat van het oplossen van de lokale knelpunten in de verkeersafwikkeling (kruispunt N410 - N229 op de N229). In werkelijkheid is de reistijd-winst echter overschat, aangezien de problemen bij de aansluiting Bunnik nog niet zijn opgelost.

3.2.5 Samenvatting en waardering van de verkeersafwikkeling

Beoordeling

De varianten zijn voor het onderdeel verkeersafwikkeling onderzocht op filevorming op het hoofdwegennet en het onderliggend wegennet. Voor beide wegennetten is berekend waar de filevorming optreedt, namelijk daar waar de snelheid lager is dan 50% van de maximumsnelheid. Vervolgens zijn op een viertal routes de reistijden berekend voor verkeer vanuit Houten ten opzichte van de autonome situatie. Op basis hiervan kan mede worden bepaald welke verbetering er op het wegennet wordt behaald. De beoordeling is voor het onderliggende wegennet alleen uitgevoerd voor de ochtendspits, omdat op dat moment daar de grootste vertragingen ontstaan. Voor de effecten voor het hoofdwegennet is ook de avondspits beschouwd.

Effecten op het hoofdwegennet

In de variant Meerpaal/ Nieuwe brug (1) treedt er een lichte verbetering op in de filelengte, maar neemt tegelijkertijd het aantal voertuigverliesuren beperkt toe. De oorzaak hiervan is dat de file op de A27 in de ochtendspits verschuift van voor de aansluiting Houten naar een intensere file voor het knooppunt Lunetten. In de avondspits treedt in deze variant geen verschil op met de autonome situatie, waardoor de effecten over beide spitsperiodes vergelijkbaar zijn aan de autonome situatie.

In de variant Rijsbruggerweg (2) ontstaat in de ochtendspits een lange file op de A12 en een kortere file op de A27 (resultaat 65% meer voertuigverliesuren). In de avondspits, die maatgevend is voor de Ring Utrecht treedt, in tegenstelling tot de overige varianten, een verbetering op. De verbetering ontstaat doordat de file op de A27 in zuidelijke richting voor knooppunt Lunetten oplost. Tevens wordt de file op de A12 beperkt korter. De variant wordt licht negatief beoordeeld doordat een belangrijk winst wordt gehaald in de avondperiode, maar een relatief groot verlies in de ochtendspitsperiode.

Variant Raaphof west (3a) heeft een groot negatief effect in de ochtendspits doordat de file op de A12 langer wordt. In de avondspits wordt de file op de A27 langer waardoor een klein negatief effect optreedt.

In de varianten N410 - bestaande N229 (4a) en N410 - omgelegde N229 (4b) ontstaat in zowel de ochtend- als de avondspits een kleine verslechtering ten opzichte van de autonome situatie.

Effecten op het onderliggend wegennet

In de varianten Meerpaal/Nieuwe brug (1) en Rijsbruggerweg (2) treden de effecten op het Houtense wegennet op en in de overige varianten ontstaan de effecten op de N229. Hiermee wordt tevens de vraag beantwoord welke effecten een oplossend vermogen hebben voor de ontsluitingsproblematiek van Houten en welke voor de N229.

In de variant Meerpaal/Nieuwe brug (1) nemen de vertragingen op De Staart toe en wordt de file op de Rondweg langer. Het functioneren van de Rondweg van Houten en daarmee het verkeerssysteem van Houten komt onder druk te staan. De variant heeft alleen maar een effect voor het verkeer van Houten naar het zuiden en naar Nieuwegein. Dit blijkt uit de analyse van de reistijden. De reistijden van Houten richting Utrecht worden in deze variant (beperkt) langer.

De Rijsbruggerweg variant (2) heeft een positief effect op de verkeersafwikkeling op de Rondweg en op de ontsluitingswegen van Houten. Het verkeer vanuit Houten oost (ten oosten van het spoor) krijgt een alternatieve route richting Utrecht, waardoor de verkeersdruk op De Staart en de Utrechtseweg en de noordelijke delen van de Rondweg afnemen. Belangrijk effect is dat de file op de Staart korter wordt, waardoor de terugslag op de Rondweg die in de autonome situatie bestaat wordt opgelost. Uit de reistijden blijkt dat op alle routes vanuit Houten een verbetering van de reistijd optreedt. Dit geldt dus niet alleen voor de routes naar Utrecht, maar bijvoorbeeld ook voor de route naar Nieuwegein (over De Staart).

De varianten 3a en 3b hebben positieve effecten op de verkeersafwikkeling. Deze treden echter niet op het Houtense wegennet op, maar komen voor op de N229. Door het omleiden van de drukke verkeersstroom op de N229 naar een nieuwe aansluiting wordt de bestaande aansluiting Bunnik ontlast. De vertragingen bij deze aansluitingen komen dan niet meer voor (in variant 3a ontstaat een vertraging voor de nieuwe aansluiting op de A12). De verbeteringen komen ook tot uiting in de reistijden tussen de N229 en Utrecht. In de variant Raaphof west (3a) ontstaat een verbetering van de reistijd voor het verkeer vanuit Houten oost naar Utrecht.

In de varianten N410 - bestaande N229 (4a) en N410- omgelegde N229 (4b) ontstaan geen effecten op het wegennet van Houten (eerder toename van reistijden dan een afname). Wel wordt de verkeersafwikkeling op de N229 verbeterd door het opwaarderen van kruispunten of de wegvakken van de N229. De aansluiting Bunnik is nog niet aangepast, waardoor vertragingen blijven bestaan voor de aansluiting.

Waardering van de varianten

Geconcludeerd moet worden dat geen enkele variant alle afwikkelingsknelpunten in het studiegebied oplost. Gezien de doelstelling van het project A12 SALTO worden voor de waardering van de varianten de effecten op de ontsluitingswegen van Houten -met uitzondering van de effecten op het hoofdwegennet- zwaarder meegeteld. Met andere woorden de vertragingen op de N229 worden minder zwaar gewaardeerd dan de vertragingen op de ontsluitingswegen van Houten. Ongeacht de keuze voor een tracévariant zijn, op basis van de verkeersafwikkeling en de leefbaarheid, aanvullende maatregelen nodig voor het oplossen van de overige verkeersknelpunten.

In de tabel 3.7 is de waardering voor de verkeersafwikkeling in het studiegebied opgenomen.

toetsingskader:	nul	1	2	3a	3b	4a	4b
hoofdwegennet (HWN)	0	0	0/-	-	0/-	0/-	0/-
onderliggend wegennet (OWN)	0	0	+	0/+	0/+	0	0
reistijd vanuit Houten	0	0	+	0	0/+	0	0

Tabel 3.7: Waardering effecten verkeersafwikkeling

Bij de beoordeling van de varianten Meerpaal/Nieuwe brug (1) en Rijsbruggerweg tracé (2) voor het hoofdwegennet is nog niet meegewogen dat de onderzoeksresultaten uit het MER in lijn liggen met de resultaten van een onderzoek Netwerkanalyse/Verkenning Ring Utrecht. Hierin staat dat op langere termijn (2020) de variant met een aansluiting op de A12 een positievere netwerkprestatie oplevert (minder voertuigverliesuren) op het hoofdwegennet in de regio Utrecht, dan een variant met een aansluiting op de A27.

3.3 Effecten in het buitengebied

Analyse verkeersveiligheid in het buitengebied

In de probleemanalyse van de huidige en de autonome situatie is naar voren gekomen dat er verkeersveiligheidsknelpunten voorkomen in het buitengebied tussen Houten en de N229. Conflicten tussen langzaam verkeer en snelverkeer treden veelvuldig op.

In het buitengebied zijn geen volwaardige ontsluitingswegen aanwezig terwijl het verkeer van en naar Houten vanuit het oosten (A12, Odijk, Zeist, Bunnik, Wijk bij Duurstede en Werkhoven) gebruik maakt van dit gebied. De wegen in het buitengebied zijn van oudsher bedoeld voor de bereikbaarheid van percelen en kernen in het gebied. Ze voldoen allang niet meer voor de huidige verkeersdruk. Dit wordt bijvoorbeeld merkbaar door de verkeersonveiligheid (subjectief en objectief) in het gebied en de kapot gereden bermen langs de wegen.

In de varianten wordt nieuwe infrastructuur aangelegd in het buitengebied of worden andere routes aangeboden. Er ontstaan mogelijkheden om het verkeer dat geen bestemming heeft in het buitengebied, over de nieuwe infrastructuur af te wikkelen en hierdoor de verkeersdruk op de bestaande wegen tot acceptabele waarden terug te brengen. Door het aantal voertuigkilometers in het buitengebied te beperken verbetert de verkeersveiligheid in het gebied.

Voor het MER is per variant onderzocht in welke mate de verkeersdruk op de bestaande wegen wordt beperkt en op welke wegvakken nog een overschrijding blijft bestaan. Op basis van de locaties van eventuele overschrijdingen kunnen aanvullende maatregelen worden genomen om de resterende knelpunten op te lossen.

3.3.1 Beoordelingscriteria

Op basis van gegevens uit het Handboek wegontwerp (CROW 164d) en Ontwerpwijzer voor de fiets (CROW230) zijn streefwaarden bepaald voor het afwikkelen van verkeer op erftoegangswegen (60 km/h) buiten de bebouwde kom. De waarden zijn afhankelijk van de wegbreedte en de plaats van de fietser (op de rijbaan, op fietsstroken of op fietspaden). Wanneer wordt voldaan aan deze waarden dan is de inrichting van de weg in balans met het gebruik ervan, waardoor de verkeersveiligheid sterk verbetert. Door de beperkte verkeersintensiteiten (en het eventueel beperken van de snelheid tot 60 km/h) op de wegen worden de conflicten tussen het langzaam verkeer en het snelverkeer opgelost. Mocht het niet haalbaar zijn de verkeersintensiteiten te beperken dan is te overwegen aparte fietsvoorzieningen (fietspaden) aan te leggen.

Als streefwaarden gelden (conform het verkeersonderzoek deel 1):

- N410 3.000 mvt/etmaal;
- Oostro(u)msdijkje 2.500 mvt/etmaal;
- Achterdijk 2.500 mvt/etmaal;
- Rijsbruggerweg (2) 1.000 mvt/etmaal.

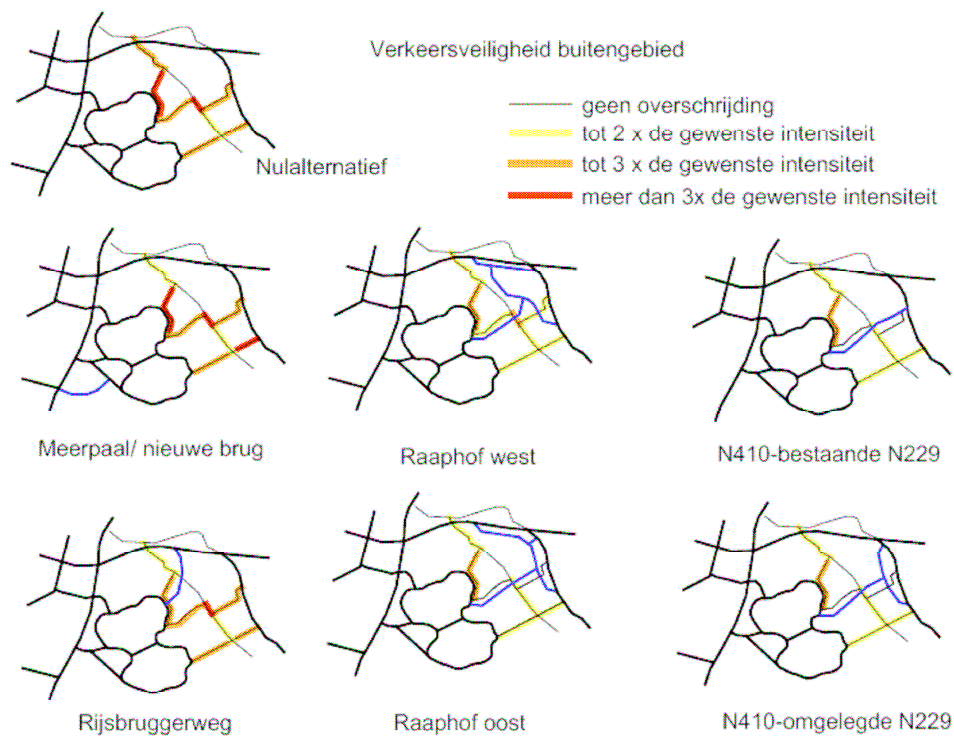
3.3.2 Effecten in het buitengebied

Voor de varianten is het aantal voertuigkilometers (aantal voertuigen x wegvaklengte) op de wegvakken in het buitengebied berekend en in tabel 3.8 weergegeven. Uit de tabel blijkt dat vooral in de varianten Raaphof west (3a), Raaphof oost (3b), N410 - bestaande N229 (4a) en N410 - omgelegde N229 (4b) de verkeersdruk in het buitengebied afneemt. In de variant Meerpaal/Nieuwe brug (1) treden geen effecten op (zelfs een beperkte toename) en bij variant Rijsbruggerweg (2) is er een beperkte afname. In de variant Raaphof west (3a) blijft ondanks de opwaardering van de N410 relatief veel verkeer over de bestaande N410 rijden. Dit is verkeer dat vanuit Houten naar Odijk of Zeist rijdt.

	aantal voertuigkilometers	geïndexeerd
autonome situatie	49.250	100
1	51.031	104
2	44.281	90
3a	25.526	52
3b	10.836	22
4a	11.942	24
4b	14.615	30

Tabel 3.8: Aantal voertuigkilometers op wegen in het buitengebied

In figuur 3.5 zijn de wegvakken aangegeven waarop de gewenste verkeersintensiteit wordt overschreden. In de studie Eindbeelden worden maatregelen voorgesteld om de verkeersdruk in het buitengebied verder af te laten nemen. Hierbij wordt gedacht aan fysieke afsluitingen op bijvoorbeeld de Achterdijk.



Figuur 3.5: Overschrijdingen van de gewenste intensiteit op de wegen in het buitengebied

3.3.3 Samenvatting en waardering effecten in het buitengebied

Het buitengebied van Bunnik tussen Houten en de N229 wordt belast met verkeer zonder een bestemming in het gebied zelf. Verkeer tussen Houten, Odijk, Werkhoven, Zeist, Wijk bij Duurstede en de A12 in oostelijke richting maakt gebruik van de bestaande wegen.

In de huidige situatie is gebleken dat de wegen in het buitengebied dit verkeer niet meer kunnen verwerken (verkeersveiligheidsproblemen en stuk gereden bermen). Eén van de doelstellingen van het gebied is de verkeersdruk (het aantal voertuigkilometers) in het buitengebied te beperken of in ieder geval niet te vergroten. Uit de analyse blijkt dat vooral de varianten met effecten in het oostelijke deel van het studiegebied (3a, 3b, 4a, 4b) zorgen voor een grote afname van de verkeersintensiteiten in dit gebied. De overige varianten hebben geen groot effect en aanvullende maatregelen zijn zeker nodig. Verder wordt opgemerkt dat in alle varianten de streefwaarde niet wordt gehaald en aanvullende maatregelen nodig zijn. De varianten (3a, 3b, 4a, 4b) worden licht positief beoordeeld. In de eindbeelden zijn hiervoor voorstellen gedaan.

toetsingskader	nul	1	2	3a	3b	4a	4b
verkeersveiligheid in het buitengebied	0	0	0	0/+	0/+	0/+	0/+

Tabel 3.9: Waardering verkeersveiligheid in het buitengebied

3.4 Effecten in de kernen Bunnik en Odijk

In het MER is onderzocht in welke mate de verkeersintensiteiten binnen de kernen van Bunnik en Odijk worden beïnvloed als gevolg van de varianten. Naast het hoofdwegenet is voor Bunnik onderzocht of er een toename ontstaat van de verkeersintensiteiten op de Koningin Julianalaan (relatie Houten Bunnik – Zeist). In Odijk is dit gedaan voor het wegvak van de Odijkerweg (relatie Houten – Odijk – Zeist).

3.4.1 Beoordelingscriteria

Voor het bepalen van de effecten in de kernen Bunnik en Odijk is het aantal voertuigkilometers (aantal voertuigen x wegvaklengte) uitgerekend op de hoofdwegen binnen de kernen (de N229 langs de kernen Odijk is opgenomen in de berekening). Vervolgens zijn de verkeersintensiteiten op de Koningin Julianalaan (Bunnik) en de Odijkerweg (Odijk) gepresenteerd voor de verschillende varianten.

3.4.2 Effectbeschrijving

Uit de resultaten blijkt dat in de variant Raaphof oost (3b) een kleine toename wordt verwacht. Waarschijnlijk treedt dit effect op in Bunnik doordat de aansluiting N229/A12 meer ruimte heeft om verkeer te verwerken. Het verkeer van de N229 en vanuit Odijk richting Utrecht komt in deze variant niet meer op de aansluiting.

	aantal voertuig kilometers	geïndexeerd
autonome situatie	35497	100
1	36087	102
2	35370	100
3a	35854	101
3b	38012	107
4a	34394	97
4b	35236	99

Tabel 3.10: Aantal voertuigkilometers op wegen binnen de kern van Bunnik en Odijk

Uit tabel 3.11 blijkt dat de verkeersintensiteiten op de Koningin Julianalaan en op de Odijkerweg beperkt veranderen (toename < 10%). Daarnaast wordt opgemerkt dat in de varianten 3b en 4a een verschuiving van het verkeer optreedt tussen de Koningin Julianalaan (route N229 – Odijk – Zeist) en de Odijkerweg (N229 – Bunnik – Zeist). Hoewel de toename lokaal tot een verslechtering van de huidige situatie kan leiden zijn de effecten te beperkt om als onderscheidend meegenomen te worden in de afweging van de varianten. De varianten worden daarom allemaal neutraal beoordeeld. In de uitwerking van de voorkeursvariant verdient het verkeer door de kernen nog wel aandacht.

		autonome situatie	1	2	3a	3b	4a	4b
24	Julianalaan	14.200	0	0	300	900	-300	500
25	Odiijkerweg	7.700	-100	-200	-200	-600	700	400

Tabel 3.11: Verkeersintensiteiten (mvt/etmaal) op relevante wegvakken in de kernen Bunnik en Odijk

3.4.3 Samenvatting effecten in de kernen van Bunnik en Odijk

Ten gevolge van de tracévarianten kunnen veranderingen optreden in het gebruik van het wegennet van Bunnik en Odijk. Onderzocht is (op basis van het aantal voertuigkilometers op de hoofdwegen binnen de bebouwde kom) in welke mate de verkeersbewegingen binnen de kernen toe- of afnemen. Daarnaast is onderzocht welke effecten op de Koningin Julianalaan in Bunnik (route N229 – Bunnik – Zeist) en de Odijkerweg in Odijk (route N229 – Odijk – Zeist) optreden.

Geconcludeerd moet worden dat de effecten klein zijn en niet onderscheidend voor de varianten. Er worden kleine veranderingen van de verkeersintensiteiten verwacht (toename < 10%) op de Koningin Julianalaan en op de Odijkerweg, waardoor lokaal de situatie kan verslechteren. Over het algemeen kan worden gesteld dat wanneer op de Koningin Julianalaan het verkeer toeneemt het verkeer op de Odijkerweg afneemt en andersom. In de eindbeelden wordt de problematiek in Bunnik nader onderzocht. De varianten worden neutraal beoordeeld.

toetsingskader	nul	1	2	3a	3b	4a	4b
verkeersleefbaarheid in Bunnik en Odijk	0	0	0	0	0	0	0

Tabel 3.12: Waardering verkeerseffecten in de kernen Bunnik en Odijk

4 Robuustheid en Prijsbeleid

De ontwikkelingen op het gebied van verkeer en ruimte staan de komende jaren niet stil terwijl infrastructuur voor een langere periode wordt aangelegd. In dit hoofdstuk wordt daarom de robuustheid van de oplossingen getoetst en wordt ingegaan op de effecten van het prijsbeleid dat naar alle waarschijnlijkheid in 2012 wordt ingevoerd.

4.1.1 Robuustheid van de oplossing

De varianten in het MER zijn dynamisch doorgerekend met behulp van het verkeersmodel. Met het verkeersmodel is een inschatting gemaakt van een gemiddelde werkdag situatie in 2015. Het is goed denkbaar dat door de ontwikkelingen die van invloed zijn, zijn de verkeersstromen anders verlopen dan op voorhand is ingeschat. Om dit te ondervangen zijn met het verkeersmodel berekeningen uitgevoerd waarbij op alle relaties is uitgegaan van 10% meer verkeer. Een toename van 10% is ongeveer gelijk aan de groei van het verkeer van de afgelopen jaren op het hoofdwegennet van Utrecht over een periode van 5 jaar.

Uit de analyse van de modelresultaten blijkt dat over het algemeen geen nieuwe knelpunten ontstaan. De I/C-waarden (verhouding tussen de intensiteit en de capaciteit) nemen toe. De wegvakken waarop in het MER hoge I/C-waarden werden berekend nemen minder toe dan de wegvakken waarop de I/C-waarde ruim onder 0,8 blijft. Dit beeld ontstaat in alle varianten.

Geconcludeerd kan worden dat het aantal knelpunten op het wegennet niet zal toenemen wanneer wordt uitgegaan van extra verkeer op het wegennet. De hevigheid ervan neemt echter wel toe. De wachtrijen en reistijden zullen daarom langer zijn dan in de situatie waar in het MER van is uitgegaan. Aangezien de verschillen tussen de varianten vergelijkbaar zijn zullen er geen verschillen optreden in de mate van oplossend vermogen van de variant.

4.1.2 Prijsbeleid

In 2012 zal naar verwachting de kilometerprijs worden ingevoerd. Hoe de maatregel precies vorm zal krijgen is nu nog onduidelijk, maar er wordt uitgegaan van een kilometerprijs met gedifferentieerd tarief naar plaats, tijd en milieukeurmerken. De kilometerheffing wordt voor de burger lastenneutraal ingevoerd door de afschaffing van de Motorrijtuigenbelasting en vermindering van de BPM (Belasting van Personenauto's en Motorrijwielen). Overigens zullen autogebruikers, die veel in de spits rijden netto meer gaan betalen. In de Verkenning/Netwerkanalyse Ring Utrecht is een analyse uitgevoerd om het effect van prijsbeleid te onderzoeken. Hierbij wordt gerekend met een prijs van € 0,034/km en een congestieheffing op bepaalde wegvakken en tijdstippen van € 0,11/km. Bij deze congestieheffing is uitgegaan van alle wegen, waar meer dan 70 km/h mag worden gereden. De congestieheffing geldt als de intensiteit van het gebruik hoger is dan 80% van de capaciteit (I/C-waarde van 0,8 of hoger).

Uit de gehanteerde verkeersmodellen van de verkenning/Netwerkanalyse Ring Utrecht blijkt dat prijsbeleid een krachtig instrument is om de bereikbaarheid van de regio te verbeteren. Prijsbeleid heeft volgens de Verkenning een groot effect op het autogebruik (6 procent minder verplaatsingen en 13% minder kilometers).

Ook wordt geconcludeerd dat prijsbeleid een bouwsteen is voor het pakket van maatregelen dat een oplossing moet bieden voor de problematiek in de regio Utrecht. Het is te voorbarig om te concluderen dat met uitsluitend het invoeren van prijsbeleid de problematiek kan worden opgelost. In de twee pakketstudies volgend uit de Verkenning/Netwerkanalyse Ring Utrecht is prijsbeleid ook opgenomen als belangrijke bouwsteen. Hierin zal ook de definitieve invulling van prijsbeleid samen met de regio worden bepaald. Omdat het verkeer van het onderliggende naar het hoofdwegennet verschuift zijn vergelijkbare prijsmaatregelen, maar dan vanuit de regio, te verwachten. Het doel van prijsbeleid is het terugdringen van het autogebruik in de spitsen, niet het verplaatsen van het verkeer.

Het effect van prijsbeleid op de varianten in het MER is niet berekend. Wel is duidelijk dat de maatregel een belangrijk positief effect zal hebben op de bereikbaarheid van de regio. Op basis van resultaten van de Verkenning/Netwerkanalyse Ring Utrecht (6% minder verplaatsingen en 13% minder kilometers) kan worden verondersteld dat het verkeer op alle wegvakken zal afnemen. Om een indruk te geven van wat dit betekent voor de varianten in het MER zijn de I/C-waarden berekend uitgaande van 6% minder verkeer op de wegvakken. Deze globale toets geeft inzicht in het oplossend vermogen van prijsbeleid. Opgemerkt wordt dat prijsbeleid niet is doorgerekend met het verkeersmodel en dat er daarom geen rekening is gehouden met verschuivingen van de verkeersstromen doordat bepaalde wegvakken rustiger worden. Tevens geldt de afname voor al het verkeer in de spitsen, en dus niet voor speciale doelgroepen die kortere of langere afstanden rijden. In het kader van de pakketstudies wordt het prijsbeleid voor de regio modelmatig doorgerekend.

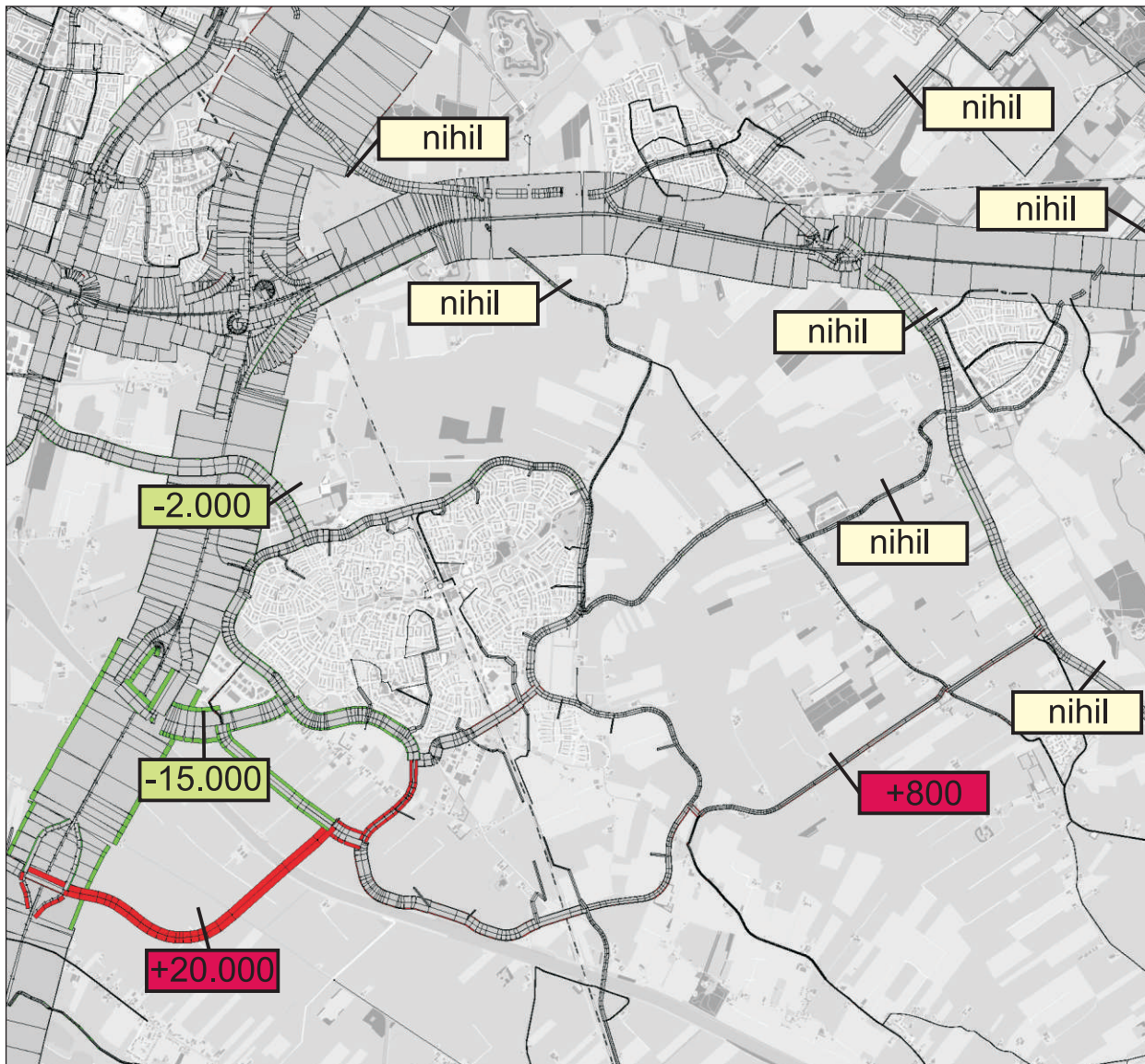
Op basis van de globale toets kan worden opgemerkt dat:

- de afname van verkeer in alle varianten ongeveer gelijk is en er dus geen nieuwe verschillen ontstaan tussen de varianten;
- de I/C-waarde op de A12 in alle varianten lager wordt dan 0,8;
- de I/C-waarde op de A27 in alle varianten lager wordt dan 0,9;
- de afname op de ontsluitingswegen van Houten onvoldoende is voor een goede verkeersafwikkeling (I/C is hoger dan 1,0);
- de verkeersintensiteiten op de N229 nabij de aansluiting Bunnik overschrijden net als in de autonome situatie in het MER de gewenste capaciteit overschrijden (I/C-waarde hoger dan 1,0).

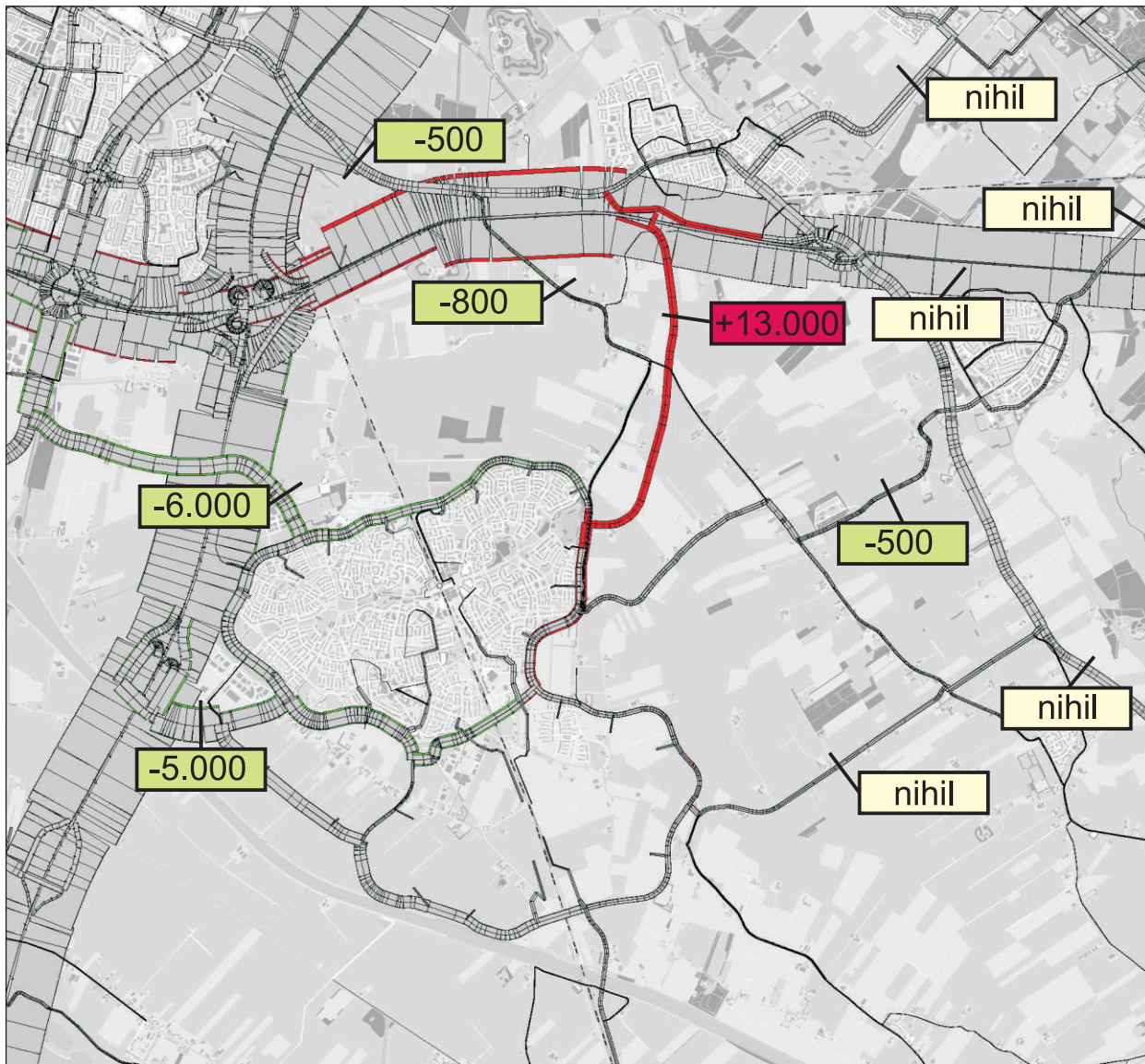
Op basis van deze globale toetsing kan worden opgemerkt dat prijsbeleid zoals verwacht, een positief effect heeft op de bereikbaarheid van de regio. Het verkeer op de A27 en de A12 neemt af, wat niet noodzakelijk betekent dat de files verdwijnen. De ontsluitingswegen van Houten blijven ondanks de afname van het verkeer overbelast. Dit geldt ook voor het verkeer op de N229 nabij de aansluiting Bunnik, waardoor de aansluiting Bunnik waarschijnlijk aanpassing behoeft.

De varianten met een aansluiting op de A12 kunnen profiteren van een betere doorstroming op dit wegvak. Of die doorstroming werkelijk verbetert hangt sterk af van de verkeersafwikkeling op de knoop Lunetten en een eventuele regelstrategie voor de ring Utrecht die nadelig is voor de doorstroming op de A12. De wegvakken van de A12 lijken het verkeer te kunnen verwerken. De varianten met een aansluiting op de A12 (2, 3a, 3b en 4a en 4b) kunnen hiervan profiteren. Het effect zal voor alle varianten gelijk zijn.

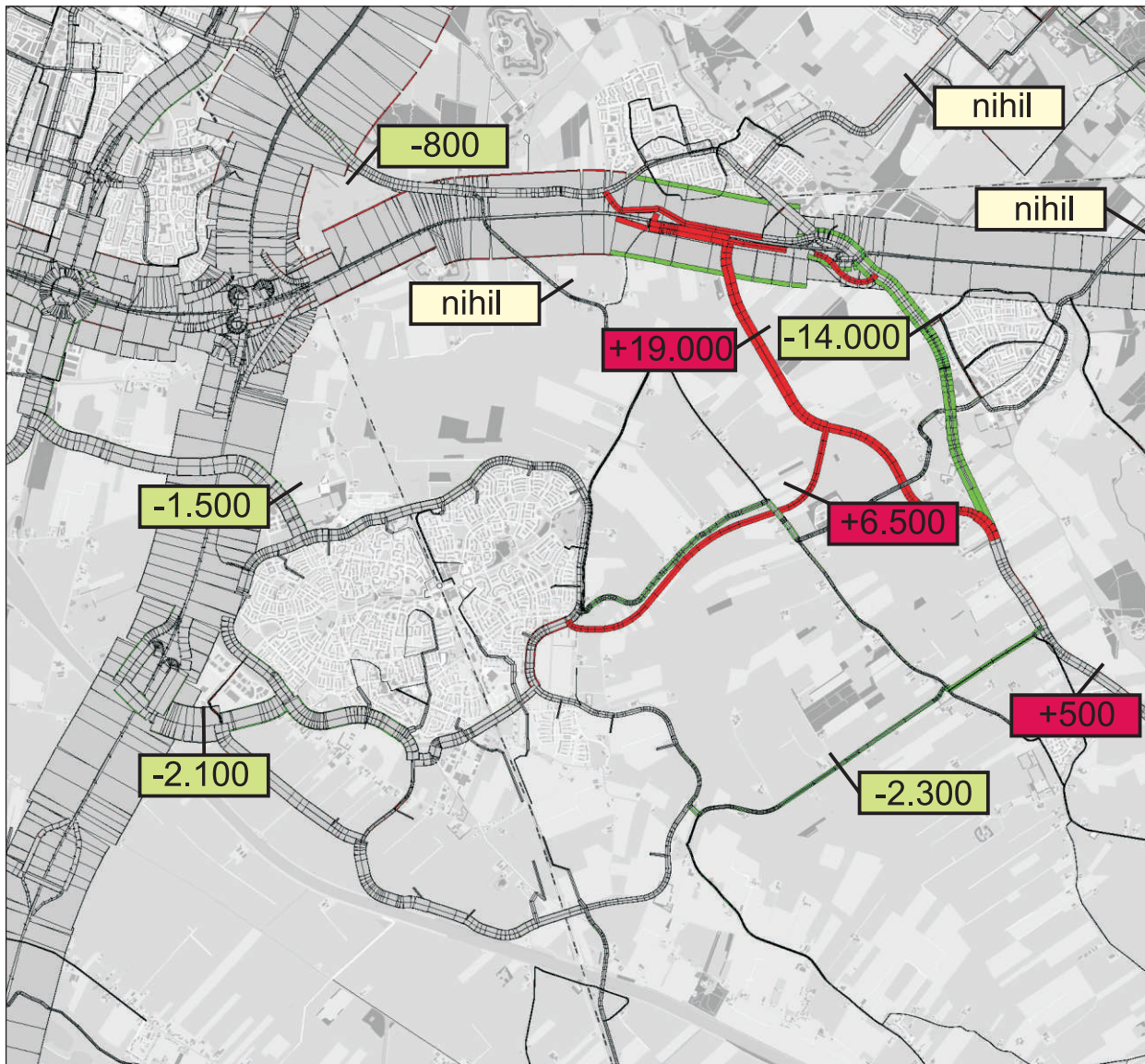
Bijlage 1: Verschil varianten autonome situatie (mvt/etm)



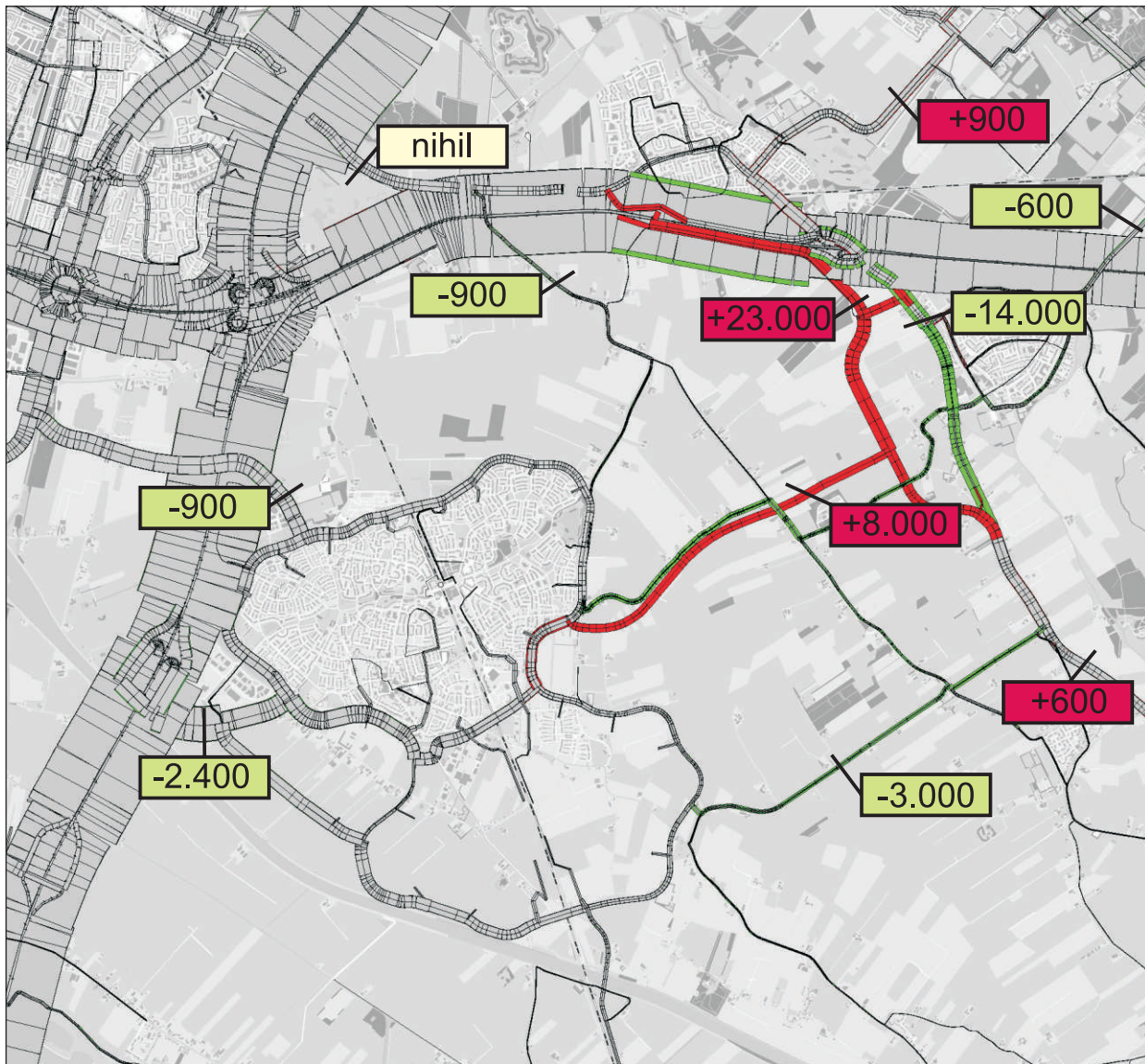
Intensiteitsverschillen mvt tussen A1 en Nulalternatief



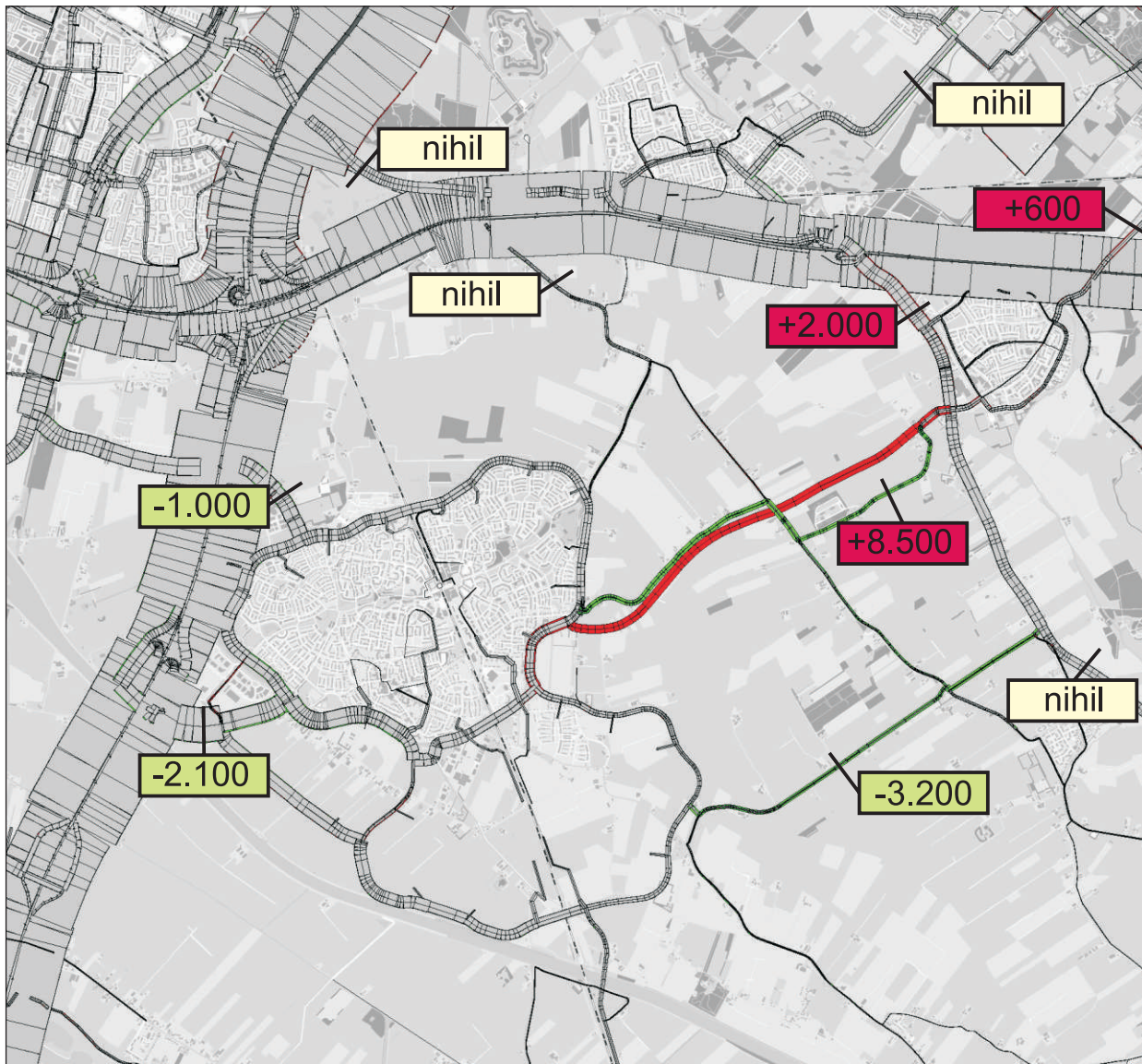
Intensiteitsverschillen mvt tussen A2 en Nulalternatief



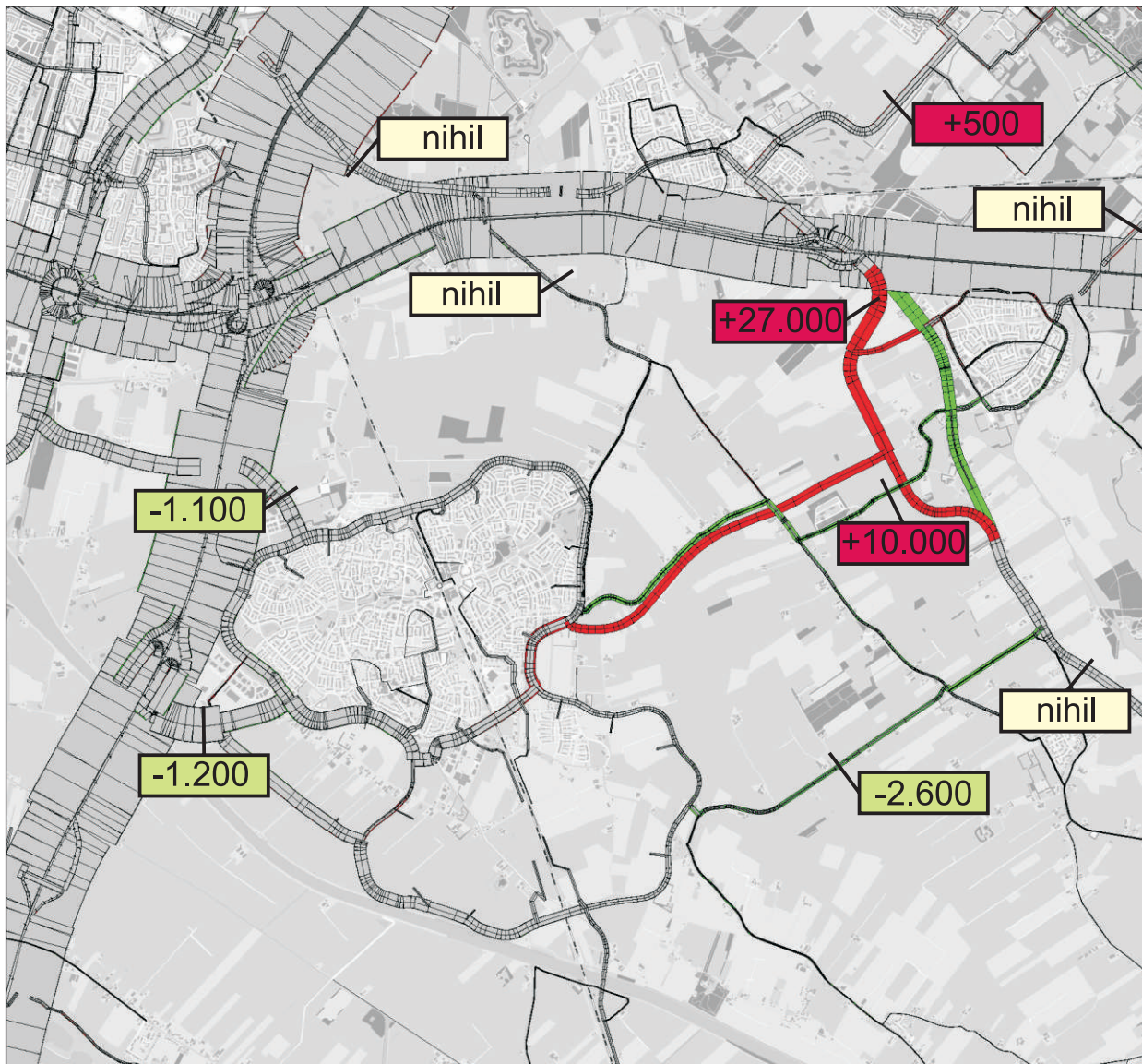
Intensiteitsverschillen mvt tussen A3a en Nulalternatief



Intensiteitsverschillen mvt tussen A3b en Nulalternatief



Intensiteitsverschillen mvt tussen A4a en Nulalternatief



Inteniteitsverschillen mvt tussen A4b en Nulalternatief

Landbouw Effect Rapportage A12 SALTO



Haarlem, augustus 2007

Colofon

Opdrachtgever	Bestuur Regio Utrecht
Projectleiding MER	Tauw B.V.
Projectleiding LER	LTO Noord Projecten B.V., M. Kegler
Rapportage	LTO Noord Projecten B.V., M. Kegler en Linda Mooijman
Uitvoering enquêtes	LTO Noord Projecten B.V., M. Kegler

Begeleidingsgroep:

S. Bos	gemeente Bunnik
G. den Besten	gemeente Houten
S. Hofstra	Dienst Landelijk Gebied
P. van der Grift	Landinrichtingscommissie Groenraven-Oost
D. van Rozen	LTO Noord
R.J. Jonker	Grontmij/BRU
A. de Jong/ R. Driessen	BRU



Inhoudsopgave

	Samenvatting.....	4
1.	Inleiding	6
	1.1. Aanleiding Landbouw Effect Rapportage	6
	1.2. Opzet onderzoek	6
	1.3. Onderzoeksgebied.....	6
2.	Een beschrijving van de agrarische sector in het onderzoeksgebied.....	8
	2.1. Inleiding	8
	2.2. Aantal bedrijven en de afname van bedrijven.....	8
	2.3. Algemene bedrijfsgegevens	9
	2.4. De verkavelingssituatie.....	12
	2.5. Ligging van de bedrijfsgebouwen	13
	2.6. Waterkwaliteit en kwantiteit	13
	2.7. De agribusiness.....	14
	2.8. Bedrijfsontwikkeling	14
	2.9. Agrarische verkeersstromen.....	15
	2.10. Grondbalans	16
	2.11. Conclusie.....	16
3.	Externe relevante factoren	17
	3.1. Inleiding	17
	3.2. EU markt- en prijsbeleid	17
	3.3. Mest en mineralen	18
	3.4. Gewasbescherming	19
	3.5. Stankhinder- en milieuvergunningen	19
	3.6. Autonome ontwikkeling Veehouderij.....	20
	3.7. Autonome ontwikkeling Fruitteelt.....	20
	3.8. Waterbeleid.....	21
	3.9. Ruimtelijke Ordeningsbeleid	22
4.	Planeffecten.....	24
	4.1. Inleiding	24
	4.2. Beschrijving van de aanpak.....	25
	4.3. Berekening directe kosten	26
	4.3.1. Onttrekking agrarische grond	26
	4.3.2. Verplaatsing van bedrijven	27
	4.4. Berekening indirecte kosten	27
	4.5. Samenvattend overzicht van de kosten voor de agrarische sector	28
	4.6. Kosten voor agribusiness	28
	4.7. Baten als gevolg van A12 SALTO	29
	4.8. Effecten per variant.....	29
	4.9. Effecten voor bedrijven met nevenactiviteiten	30
	4.10. Conclusie	30
5.	Compenserende en mitigerende maatregelen	32
	Bijlage 1: Uitnodigingsbrief en enquêteformulier	35
	Bijlage 2: Literatuurlijst	48

Samenvatting

Aanleiding en aanpak LER

Ter ondersteuning van de besluitvorming over A12 SALTO wordt een Milieu Effect Rapportage (MER) opgesteld. Voor het invullen van de landbouwparagraaf is een Landbouw Effect Rapportage (LER) opgesteld. Deze LER brengt de effecten van de (planologische) aanpassingen op het functioneren van de aanwezige landbouw in beeld.

Om de effecten van A12 SALTO op de agrarische sector in kaart te kunnen brengen is in fase 1 een enquête gehouden onder de agrariërs in het onderzoeksgebied om inzicht te krijgen in de huidige situatie in het gebied en de plannen en wensen van de agrarische ondernemers. Vervolgens is in fase 2 op basis van de vastgestelde varianten een effectanalyse uitgevoerd. Bij de analyse is een onderscheid gemaakt in directe en indirecte effecten. De effecten van de varianten zijn beoordeeld aan de hand van de informatie die is verkregen uit de in fase 1 gehouden enquête.

Een beschrijving van de agrarische sector in het onderzoeksgebied

In totaal zijn de gegevens van 26 onderzochte hoofd- en nevenberoepsbedrijven in deze beschrijving meegenomen. Van deze bedrijven bevinden zich drie bedrijven in het onderzoeksgebied ten zuiden van Houten. Het grootste deel van deze bedrijven bestaat uit veehouderij- en fruitteeltbedrijven.

De enquête heeft uitgewezen dat de ondernemers in het gebied perspectief zien voor hun bedrijven. Als gekeken wordt naar de leeftijd en opvolgingssituatie van de ondernemers, de plannen die er zijn voor bedrijfsontwikkeling en de daaraan gekoppelde grondbalans, zal als er geen andere ontwikkelingen plaatsvinden, het gebied volledig in agrarisch gebruik blijven.

Verder is gebleken dat de agrarische structuur door de landinrichtingen die hebben plaatsgevonden goed is. De bedrijven hebben relatief veel grond dicht bij huis liggen en relatief weinig veldkavels.

Externe relevante factoren

De autonome ontwikkeling van de agrarische sector (los van A12 SALTO) wordt bepaald door een aantal factoren. Deels zijn dit ontwikkelingen binnen de sector en deels ontwikkelingen in de omgeving (water en ruimtelijke ordeningsbeleid). Externe factoren die van grote invloed zijn op de landbouw- en tuinbouw in het plangebied zijn het EU markt- en prijsbeleid, het mest- en mineralenbeleid, het gewasbeschermingsbeleid, het beleid ten aanzien van stankhinder en milieuvergunningen, de autonome ontwikkeling van de veehouderij, de autonome ontwikkeling van de fruitteelt en het water- en ruimtelijke ordeningsbeleid. Het sectorale Europese en landelijke beleid en de marktontwikkelingen zullen er toe leiden dat de schaalvergroting binnen de agrarische sector door gaat. Dit betekent ook in het onderzoeksgebied de ontwikkeling naar minder maar grotere bedrijven. Daarmee zal de grondbehoefte naar verwachting niet verminderen (dit is ook gebleken uit de grondbalans die is gemaakt aan de hand van de ontwikkelingswensen van de geënquêteerde ondernemers).

Het water- en ruimtelijke ordeningsbeleid zoals dat los van A12 SALTO al is vastgelegd zal betekenen dat het gebied grotendeels agrarisch blijft, maar er zullen wel nog wat hectares een andere bestemming krijgen. De productieruimte voor de sector binnen het onderzoeksgebied zal dus iets afnemen.

Planeffecten

De effecten van A12 SALTO zijn zowel kwalitatief als kwantitatief in kaart gebracht.

De effecten van de varianten Raaphof oost, N410 / bestaande N229 en N410 / omgelegde N229 hangen samen met de woningbouwplannen bij Odijk. In deze LER worden de effecten van A12 SALTO beoordeeld, maar als de woningbouwplannen doorgaan zullen de effecten van genoemde varianten negatiever uitvallen. Ook de compenserende en mitigerende maatregelen zullen dan anders zijn. De samenhang wordt in de beschrijving benoemd, maar niet meegenomen in de beoordeling van de varianten.

De gevolgen voor de landbouw zijn beoordeeld op de volgende aspecten:

- economische schade (onttrekking landbouwgrond, bedrijfsverplaatsingen, verkaveling);
- impact op structuur landbouwgebied (bereikbaarheid, versnippering aaneengesloten landbouwgebied);
- effect op agribusiness;
- effect op nevenactiviteiten agrarische bedrijven (huisverkoop, agro-toerisme);
- effect op bereikbaarheid grond en bedrijven.

	Meerpaal/ Nieuwe Brug	Raaphof west	Raaphof oost	Rijsbrugger- weg	N410 / pmgelegde N229	N410 / bestaande N229
Economische Schade	0 / -	--	--	0 / -	--	-
Impact op landbouwgebied	0 / -	--	-	-	--	0 / -
Agribusiness	0	0	0	0	0	0
Nevenactiviteiten	0	0	0	0	0	0
Bereikbaarheid grond en bedrijven	0	-	-	0 / -	0 / -	0

Uit deze effectbeoordeling en ook rekening houdend met de grote verschillen die er zijn tussen de varianten met betrekking tot economische schade, kan vanuit landbouwkundig oogpunt de volgende conclusie worden getrokken:

Meest agrarisch vriendelijke variant: variant 1 (Meerpaal / Nieuwe brug)

Minst agrarisch vriendelijke variant: variant 3a (Raaphof west)

Compenserende en mitigerende maatregelen

Welke variant er ook gekozen wordt, het is hoe dan ook aan te bevelen om een aantal maatregelen te nemen om de negatieve effecten voor de individuele agrarische bedrijven en de agrarische sector in het algemeen te beperken of voorkomen en kansen te benutten door alternatieve oplossingen en flankerende maatregelen toe te passen. De uitvoering van deze flankerende maatregelen (bijvoorbeeld kavelruil) zal kosten met zich meebrengen, maar daarmee wordt de economische schade van de realisatie van A12 SALTO voor de agrarische sector in het algemeen én voor de individuele bedrijven beperkt.

De belangrijkste aanbevelingen zijn:

- Bedrijfsverplaatsingen
- Kavelruil
- Bereikbaar houden van de Achterdijk voor agrarisch verkeer
- Geschikt maken van kruisingen voor agrarisch verkeer



1. Inleiding

1.1. Aanleiding Landbouw Effect Rapportage

De regio Utrecht is door de ontwikkeling van de woningbouw, de economische bedrijvigheid en de groei van de landelijke mobiliteit in de loop der jaren steeds meer geconfronteerd met verkeersproblemen. Met name de wegen in het buitengebied van Bunnik en Houten worden sterk belast met verkeer.

Het project A12 SALTO moet een duurzame oplossing bieden voor de regionale verkeersproblematiek in het Kromme Rijng gebied (tussen Houten en Bunnik). Mede door de regionale groeitaak van Houten is de verkeersdruk in dit gebied sterk toegenomen. In de periode tot 2020 zijn ingrijpende verkeersmaatregelen nodig, te beginnen met een mogelijke extra aansluiting van Houten op het rijkswegennet en aanvullende verkeersmaatregelen in het buitengebied van Bunnik.

Ter ondersteuning van de besluitvorming over een betere ontsluiting van het gebied wordt een Milieu Effect Rapportage (MER) opgesteld. Voor het ontsluiten van Houten op het rijkswegennet en de daaraan gekoppelde verkeersdruk in het buitengebied van Houten en Bunnik bestaan er verschillende oplossingsvarianten. De gevolgen van deze varianten worden in het MER in beeld worden gebracht, zodat ze bij de besluitvorming betrokken kunnen worden.

Een deel van het plangebied is nu landbouwgebied met akkerbouw, fruitteelt en grasland. Onderdeel van het MER is een onderzoek naar de effecten van de (planologische) aanpassingen op het functioneren van de aanwezige landbouw. Voor het invullen van de landbouwparagraaf wordt een Landbouw Effect Rapportage (LER) opgesteld. De LER richt zich op de varianten die in stap 4 van het MER overblijven voor een gedetailleerde uitwerking. De studie en analyse zal zich behalve op het niveau van de afzonderlijke bedrijven ook richten op de landbouwkundige structuur van het gebied.

1.2. Opzet onderzoek

Het onderzoek is uitgevoerd in twee fases:

Fase 1: Analyse huidige situatie en autonome ontwikkeling

Fase 2: Effectenanalyse

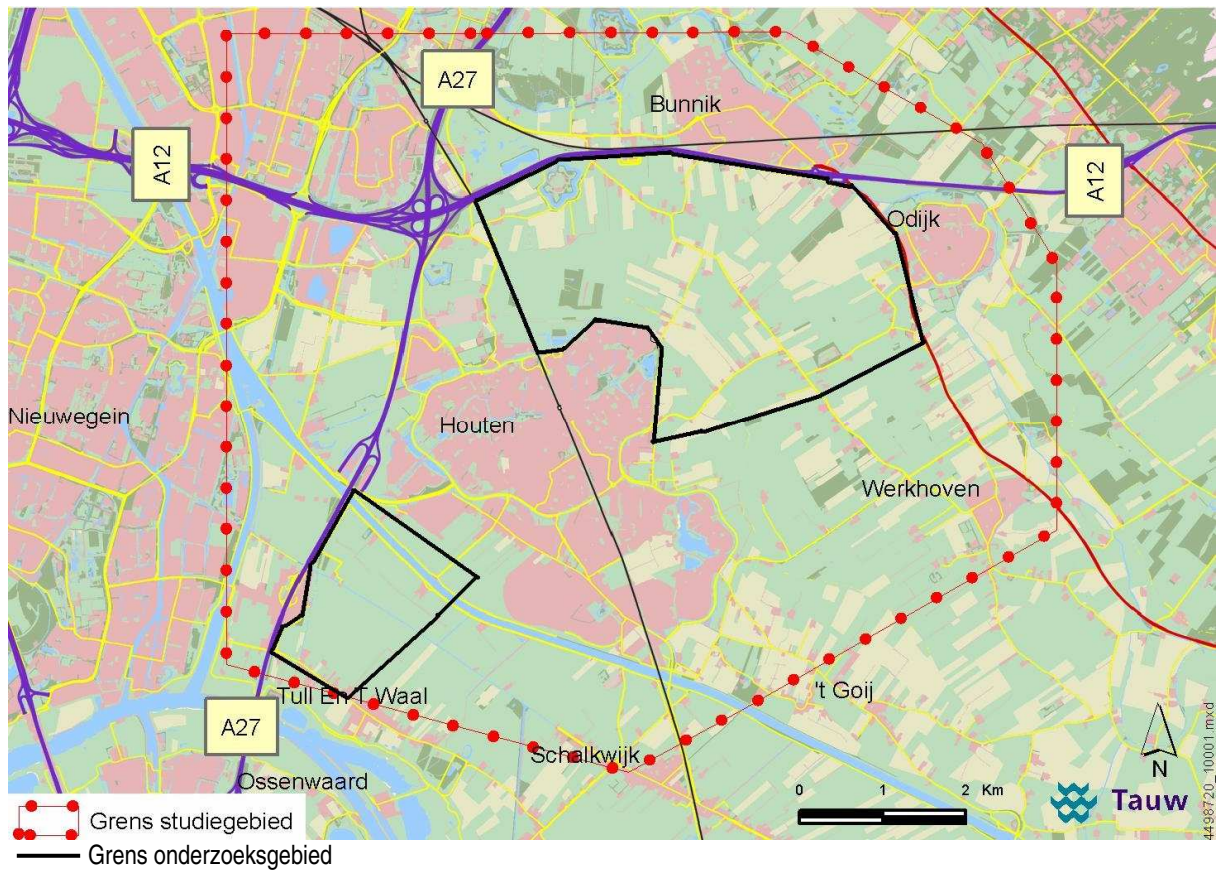
In fase 1 is een enquête gehouden onder de agrariërs in het onderzoeksgebied om inzicht te krijgen in de huidige situatie in het gebied en de plannen en wensen van de agrarische ondernemers. Op basis van deze enquête en het Europees, nationaal, provinciaal, gemeentelijk en waterschapsbeleid, markt- en prijsbeleid en Europese milieuregels is een analyse gemaakt van de huidige situatie en autonome ontwikkeling in het plangebied.

Vervolgens is in fase 2 op basis van de vastgestelde varianten een effectanalyse uitgevoerd. Bij de analyse is een onderscheid gemaakt in directe en indirecte effecten. De effecten van de varianten zijn beoordeeld aan de hand van de informatie die is verkregen uit de in fase 1 gehouden enquête.

1.3. Onderzoeksgebied

Het onderzoeksgebied van de LER is het studiegebied zoals dat voor het MER is vastgesteld.

Figuur 1: Studie- en onderzoeksgebied



De Landbouw Effect Rapportage richt zich op de varianten die in fase 2 van het MER zijn onderzocht. In twee delen van het studiegebied is een enquête gehouden onder de agrarische bedrijven die grond in gebruik hebben in deze gebieden (zie figuur 1).



2. Een beschrijving van de agrarische sector in het onderzoeksgebied

2.1. Inleiding

In dit hoofdstuk wordt een indruk gegeven van de agrarische sector in het plangebied. Achtereenvolgens komen de volgende zaken aan de orde:

- Het aantal bedrijven en de afname van bedrijven;
- Algemene bedrijfsgegevens;
- Oppervlaktegegevens en grondgebruik;
- De verkavelingssituatie;
- De ligging van de bedrijfsgebouwen;
- Waterkwantiteit en -kwaliteit;
- De agribusiness;
- Perspectief en bedrijfsontwikkeling;

De beschrijving van de landbouw in dit hoofdstuk is gebaseerd op de gegevens van de bedrijven die de enquêtes hebben ingevuld en op gegevens van het Centraal Bureau voor de Statistiek.

2.2. Aantal bedrijven en de afname van bedrijven

Het aantal bedrijven

In totaal zijn de gegevens van 26 onderzochte hoofd- en nevenberoepsbedrijven in deze beschrijving meegenomen. 25 van deze bedrijven zijn gevestigd in het onderzoeksgebied en 1 bedrijf is gevestigd buiten het onderzoeksgebied, maar heeft veldkavels in het onderzoeksgebied. Van deze bedrijven bevinden zich 3 bedrijven in het onderzoeksgebied ten zuiden van Houten. Om de vertrouwelijkheid van de enquêtes te waarborgen is ervoor gekozen de gegevens van deze bedrijven niet apart in de rapportage inzichtelijk te maken.

Verdeling aantal bedrijven naar bedrijfstype

De verdeling van de agrarische sectoren is weergegeven in tabel 2.1

Tabel 2.1.: Verdeling agrarisch sectoren

	Aantal bedrijven	Percentage
Melkveehouderij	12	46%
Fruitteelt	6	23%
Anders; grondgebonden	5	19%
Anders; niet grondgebonden	3	12%
Totaal	26	100%

Onder de categorie 'anders' valt een aantal grondgebonden bedrijven¹: melkgeitenhouderij, landgoed, gemengd bedrijf, graszodenteelt en een veeoverslagbedrijf. Daarnaast zijn er nog de 'niet grondgebonden' bedrijven: loonbedrijf, montagebedrijf voor melkstallingen en een pensionstalling voor paarden. De eerste twee genoemde niet grondgebonden bedrijven zijn niet afhankelijk van de omliggende grond, maar hebben wel een deel van hun werk bij de agrarische bedrijven in het onderzoeksgebied.

Verdeling aantal bedrijven naar hoofd- en nevenberoep

In tabel 2.2. staat beschreven hoe de geënquêteerde ondernemers hun agrarische activiteit zien. 92% van de geënquêteerde ondernemers ziet de agrarische activiteit als hoofdberoep. Slechts 8% ziet de agrarische activiteit als neventak.

¹ Een grondgebonden agrarisch bedrijf is een agrarisch bedrijf dat zijn landbouwproductie (plantaardig/dierlijk) geheel of gedeeltelijk voortbrengt via uitbating van eigen landbouwgronden.

Tabel 2.2.: Typering agrarische activiteit

	Aantal bedrijven	Percentage
Hoofdberoep	24	92%
Neventak	2	8%
Totaal	26	100%

Ontwikkeling van het aantal bedrijven

Uit meitellingsgegevens van het Centraal Bureau voor de Statistiek (CBS statline) ontstaat een beeld van de ontwikkeling van het aantal bedrijven in het onderzoeksgebied in de afgelopen jaren. Daarbij is uitgegaan van de gegevens van de gemeenten Bunnik en Houten. Hoewel dit een groter gebied omvat kan toch een goede indicatie worden verkregen van de ontwikkeling van het aantal bedrijven.

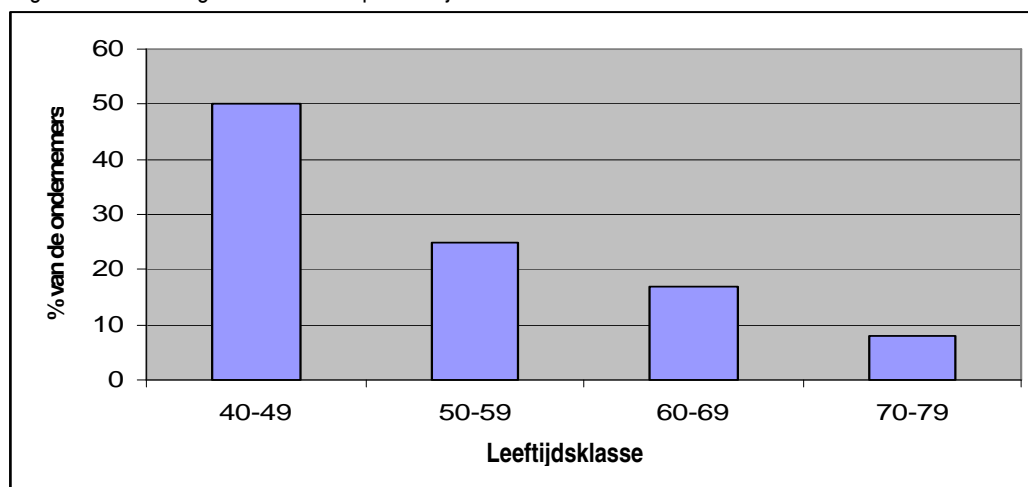
De gegevens tonen voor akkerbouw- en tuinbouwbedrijven een fluctuatie van het aantal bedrijven. Dit kan het gevolg zijn van de gemeentelijke herindelingen en grenscorrecties tussen de gemeenten. Het aantal veehouderijbedrijven is in de periode 2000 tot en met 2005 met 16% afgenomen. Landelijk was dit in dezelfde periode 13%. De afname van het aantal bedrijven was in Houten (-17%) iets hoger dan in Bunnik (-15%).

2.3. Algemene bedrijfsgegevens

Leeftijd en opvolgingssituatie

De helft van de ondernemers in het onderzoeksgebied bevindt zich in de leeftijdsklasse 40-49 jaar. In figuur 2.1 wordt het aandeel ondernemers per leeftijdsklasse weergegeven. Uit een recent onderzoek van het Sociaal Cultureel Planbureau blijkt landelijk 19% van de agrariërs jonger te zijn dan 40 jaar. In het onderzoeksgebied is geen enkele ondernemer jonger dan 40 jaar.

Figuur 2.: Percentage ondernemers per leeftijdsklasse



In de enquête is tevens gevraagd naar de opvolgingssituatie. Daaruit blijkt dat 39% van de geënquêteerden een opvolger heeft. Tegelijkertijd heeft 19% van de bedrijven geen opvolger. De helft van deze bedrijven heeft een bedrijfshoofd van 50 jaar of ouder. Van deze bedrijven valt te verwachten dat de door hen gebruikte grond op korte of iets langere termijn vrijkomt (zie 2.10; grondbalans).

Bijna 42% van de bedrijven geeft aan dat de opvolgingssituatie nog niet bekend is. In een aantal gevallen werd aangegeven dat de kinderen nog niet oud genoeg zijn om een keuze te maken.

Tabel 2.3.: Opvolgingssituatie

	Aantal bedrijven	Percentage
Ja	10	39%
Nee	5	19%
Misschien, nog niet bekend	11	42%
Totaal	26	100%

De bedrijven met een opvolger of een mogelijke opvolger gebruiken nu 84% van de grond van het totaal van alle bezochte bedrijven. Een groot deel van deze bedrijven heeft ontwikkelingsplannen.

Oppervlaktegegevens en grondgebruik

De volgende tabel geeft een overzicht van de verdeling van de bedrijven over de verschillende bedrijfsgrootte klassen.

Tabel 2.4.: Bedrijfsgrootte

	0 ha	5-10 ha	10-20 ha	21-25 ha	26-30 ha	> 30 ha
Melkveehouderij			4		1	7
Fruitteelt			6		1	
Anders ggb		1		2	1	
Anders niet ggb	1	1	1			

Grondsoort

De grondsoort in het onderzoeksgebied loopt uiteen van lichte klei tot zwaardere klei.

Grondgebruikssituatie

In tabel 2.5. wordt de grondgebruikssituatie in beeld gebracht. Slechts 7% van het door de bedrijven in het onderzoeksgebied gebruikte land is gelegen buiten het onderzoeksgebied.

Tabel 2.5.: Grondgebruikssituatie binnen en buiten het onderzoeksgebied

	Aantal ha in eigendom:	Aantal ha in erfpacht:	Aantal ha in reguliere pacht (6 jarig)	Aantal ha "los land"*	Totaal
Binnen onderzoeksgebied	525	11	83	71	690 93%
Buiten onderzoeksgebied	-	-	-	54	54 7%
Totaal	525	11	83	125	744
%	71%	1%	11%	17%	100%

* Met los land wordt hier bedoeld het gebruik van grond telkens korter dan 1 jaar, waardoor geen sprake is van een formele pachtsituatie. Veelal vindt dit gebruik plaats met een grondgebruikersverklaring

Uit de tabel blijkt dat 71% van de door de bedrijven gebruikte oppervlakte in eigendom is. 17% van de in gebruik zijnde grond is land dat jaarlijks gehuurd wordt. Dat betekent dat er een behoorlijke stabiliteit is in het grondgebruik bij de bedrijven.

Neveninkomsten op de bedrijven

Naast de agrarische hoofdactiviteit vinden er bij een aantal bedrijven in het onderzoeksgebied ook andere activiteiten plaats op het bedrijf waaruit extra inkomen wordt gegenereerd. In de onderstaande tabel wordt aangegeven uit welke activiteiten inkomsten gehaald worden naast de agrarische hoofdtek. Sommige bedrijven hebben meerdere neveninkomsten.

Tabel 2.6.: Nevenactiviteiten

	Aantal bedrijven
Verkoop producten door huisverkoop of winkels	8
Agro-toerisme	2
Verwerken producten	2
Handel	1
Nevenberoep als zelfstandig ondernemer	3
Baan buiten huis	3
Overig namelijk	3

Bij overig namelijk is het volgende beantwoord:

- verhuur opslagruimte
- bestuurlijke activiteiten
- caravanstalling
- verhuur

48% van de geënquêteerde bedrijven is niet geïnteresseerd in verbreding van het bedrijf of de huidige activiteiten naast de hoofdtek uit te breiden. 24% heeft aangegeven hier wel geïnteresseerd in te zijn en 28% heeft aangegeven dit misschien te willen. In de onderstaande tabel is aangegeven waar de interesse naar uitgaat. Hierbij konden per bedrijf meerdere antwoorden gegeven worden.

Tabel 2.7.: Interesse voor bedrijfsverbreding of uitbreiding nevenactiviteiten naar categorie

	Aantal bedrijven
Verkoop producten door huisverkoop of winkels	2
Agro-toerisme	3
Kinderopvang	1
Landbouw en zorg	4
Overig, namelijk	4

Bij overig namelijk is het volgende beantwoord:

- hangt van ontwikkeling van het bedrijf af;
- blijft open, inspelen op de omstandigheden;
- kweken van planten;
- caravanstalling.

In tabel 2.8 is aangegeven of de geënquêteerde ondernemers agrarisch natuurbeheer hebben opgenomen in de bedrijfsvoering. 23% van de bedrijven heeft aangegeven agrarisch natuurbeheer opgenomen te hebben in de bedrijfsvoering. Bij anders zijn de volgende antwoorden genoemd:

- Perceelrandenbeheer
- Subsidie regeling Agrarisch Natuurbeheer (SAN)
- Verstandhouding hoogstamboomgaard

Tabel 2.8.: Antwoorden of agrarisch natuurbeheer is opgenomen in de bedrijfsvoering

	Percentage
Nee	77%
Ja	23%

2.4. De verkavelingssituatie

In en nabij het onderzoeksgebied tussen Houten en Bunnik zijn twee landinrichtingen in uitvoering: Groenraven-Oost en Kromme Rijn. In het gebied heeft al een verbetering van de verkavelingssituatie plaatsgevonden en deels vindt dit nog plaats. Ook in het onderzoeksgebied ten zuiden van Houten heeft landinrichting (Schalkwijk) plaatsgevonden en is de verkavelingssituatie verbeterd.

Aan de agrariërs is gevraagd naar een algemeen oordeel over de verkavelingssituatie. Bij de beoordeling van de verkaveling spelen de volgende aspecten een rol:

- Het aantal kavels
- de grootte van de kavels
- de verhouding huiskavel -veldkavel
- de afstanden tot de veldkavels

78% van de agrarische bedrijven beoordeelt de verkaveling van het bedrijf als goed. Geen enkel bedrijf vindt de verkaveling matig of slecht. Daaruit blijkt dat de ruilverkavelingen er voor gezorgd hebben dat de verkaveling van de bedrijven in het onderzoeksgebied als goed wordt beoordeeld.

Gegevens over kavels

Tijdens de gesprekken met de agrariërs is de structuur van het bedrijf in beeld gebracht. De huis- en veldkavels van de bedrijven zijn ingetekend op de gebiedskaart.

In tabel 2.9. wordt aangegeven hoeveel kavels er zijn. Gemiddeld heeft één bedrijf 1,9 kavels in gebruik. Ook is in de onderstaande tabel af te lezen dat de gemiddelde huiskavel 17,5 hectare is en de gemiddelde veldkavel 6,0 hectare.

Tabel 2.9.: Aantal kavels

	Gemiddeld aantal kavels per bedrijf	Gemiddeld oppervlakte huiskavel per bedrijf in ha	Gemiddeld oppervlakte veldkavels per bedrijf in ha
Totaal	1,9	17,5	6,0

74% van de veldkavels is gelegen binnen 1000 meter vanaf het erf. Dat betekent dat de meeste ondernemers geen grote afstanden hoeven af te leggen om veldkavels te bereiken.

Tabel 2.10.: Afstand van het erf naar de veldkavels (in meters)

	0- 500	500 -1000	1000- 2500	2500-5000	>5000
%	35%	30%	9%	22%	4%

In tabel 2.11. wordt de verdeling van het aantal kavels per bedrijf weergegeven. Opvallend is dat 54% alleen een huiskavel heeft. Dit is een gunstige situatie. 7% van de geënquêteerde bedrijven heeft meer dan 5 kavels. Gezien de beoordeling van de verkaveling ervaren deze bedrijven het aantal kavels niet als knelpunt voor het bedrijf, maar er is uiteraard wel verbetering mogelijk.

Tabel 2.11.: Verdeling aantal kavels per bedrijf (incl. huiskavel)

Aantal kavels	1	2	3	4	5>
% van bedrijven	54%	12%	12%	15%	7%

31% van de bedrijven heeft aangegeven kavels te willen ruilen voor een betere verkaveling. 69% van de bedrijven heeft aangegeven dit niet te willen. Van de bedrijven die open staan voor kavelruil heeft 75% de verkaveling als redelijk en 25% als goed beoordeeld.

Bewerkbaarheid van de percelen

23% van de bedrijven heeft aangegeven mogelijkheden te zien om de bewerkbaarheid van de percelen te verbeteren. Dit is als volgt aangegeven:

- Samenvoegen van percelen, 5 keer genoemd;
- Recht trekken van sloten, 1 keer genoemd;
- Anders, 3 keer genoemd (natuurbeheer, beperkte mogelijkheden, ontsluiting en opstand).

19% van de bedrijven heeft aangegeven concrete activiteiten te wensen voor de verbetering van de agrarische structuur. Van de bedrijven heeft 15% aangegeven kavelruil te wensen. Daarnaast heeft 4% van de bedrijven aangegeven de inpassing van (agrarisch) natuurbeheer te wensen.

2.5. Ligging van de bedrijfsgebouwen

De afstand van de bedrijfsgebouwen tot burgerbebouwing speelt een rol bij verlening van de milieuvergunning. Voor veehouderijbedrijven geldt dat naarmate bedrijven verder willen uitbreiden en hierdoor niet meer automatisch onder de Algemene Maatregel van Bestuur (AMvB) Melkveehouderijen vallen, een milieuvergunning vereist is. Bij de afweging over het al dan niet verlenen van een milieuvergunning aan een uitbreidend veehouderijbedrijf moet een gemeente ook het aspect stank uit stallen in beschouwing nemen. Met betrekking tot stankhinder is de Wet geurhinder en veehouderij (Wgv) van belang.

Een belangrijke grens bij de regelgeving is 50 meter. Bij de veehouderij geldt dat zolang veehouderijbedrijven onder de AMvB Melkveehouderij vallen er niets aan de hand is. Is een milieuvergunning vereist dan ligt er wel een probleem.

Tabel 2.12. Ligging bedrijfsgebouwen ten opzichten van burgerwoningen

	< 25 m	25 – 50 m	50 – 100 m	> 100 m
Veehouderij	8%	8%	34%	50%
Fruitteelt	29%	13%	29%	29%
Anders	17%	50%		33%

Voor een groot deel van de bedrijven kan de afstand tot burgerwoningen een knelpunt opleveren voor het bedrijf. Bij de situering van nieuwe bedrijfsgebouwen zal hier nadrukkelijk rekening mee gehouden moeten worden.

2.6. Waterkwaliteit en kwantiteit

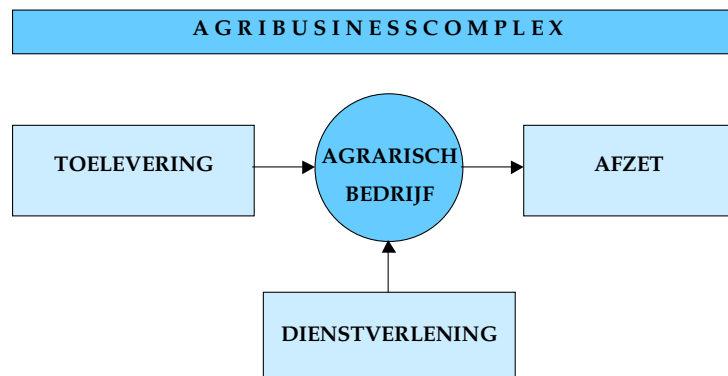
De meeste ondernemers zijn tevreden over het peilbeheer: 81%. De opmerkingen die zijn gemaakt zijn vooral op perceelsniveau. Fruitteeltbedrijven maken voor beregening en nachtvorstbestrijding gebruik van oppervlaktewater en zijn dan ook afhankelijk van de beschikbaarheid hiervan.

Over het algemeen zijn er ten behoeve van de agrarische functie geen grote problemen met de waterkwaliteit geconstateerd. Over de waterkwaliteit is 87,5% van de bedrijven tevreden.

2.7. De agribusiness

Naast de agrarische bedrijven zelf bestaat de agrarische sector uit toeleverende, afzet- en dienstverlenende bedrijven (agribusiness). Het volgende schema geeft inzicht in de agribusiness:

Figuur 3. Overzicht agribusinesscomplex



De volgende tabel geeft inzicht in enkele belangrijke activiteiten binnen de agribusiness.

Tabel 2.13.: Overzicht activiteiten in de agribusiness

Toelevring	Afzet en verwerking	Dienstverlening
<ul style="list-style-type: none"> • veevoeders • kunstmest • landbouwmechanis. • zaai- en pootgoed • gewasbescherming 	<ul style="list-style-type: none"> • zuivelindustrie • veehandel • slachterijen • exporteurs • groothandel 	<ul style="list-style-type: none"> • accountants/banken • veeartsen • banken • rundveverbetering • adviesbureaus

Binnen de agribusiness heeft de afgelopen decennia een sterke schaalvergroting plaatsgevonden. Bedrijven zijn veelal (boven)regionaal of landelijk georganiseerd.

Ruwweg geldt dat tegenover elke arbeidskracht in de primaire productiesector één arbeidskracht staat in de afzet, toelevering en dienstverlening.

Voor het onderzoeksgebied en met name de verkeerssituatie zijn de toeleverende- en de zuivelindustrie van belang. De melkauto's en het vrachtverkeer voor de aan- en afvoer van producten moeten de bedrijven kunnen bereiken. In het onderzoeksgebied is een loonbedrijf aanwezig dat het onderzoeksgebied als werkgebied heeft maar ook aangrenzende agrarische gebieden.

2.8. Bedrijfsontwikkeling

In tabel 2.14. staat aangegeven in welke richting de geënquêteerde bedrijven zich willen gaan ontwikkelen. De helft van de geënquêteerde bedrijven heeft aangegeven zich te willen ontwikkelen door schaalvergroting en 30% van de bedrijven wil het bedrijf verbreden. Bij anders werden de volgende antwoorden gegeven: paardenhouderij en hangt af van ontwikkelingen in het gebied. Daarnaast hebben vier bedrijven aangegeven de activiteiten op dezelfde voet te willen voortzetten en op dit moment geen groei na te streven.

Tabel 2.14.: Bedrijfsontwikkeling in de toekomst

	Aantal bedrijven	in %
Schaalvergroting	13	50%
Verbreding	6	30%
Agrarisch Natuurbeheer	1	4%
Consolidatie	4	15%
Anders	2	

Uit tabel 2.15. valt af te lezen dat 36% van de bedrijven binnen 5 jaar de bedrijfsoppervlakte met meer dan 6 hectare wil vergroten. 36% heeft aangegeven de bedrijfsoppervlakte op de langere termijn te willen vergroten. Verder heeft 20% van de bedrijven aangegeven de bedrijfsoppervlakte niet te willen vergroten. Daarbij heeft een aantal bedrijven aangegeven wel wensen te hebben om het bedrijf te vergroten, maar dat dit op dit moment belemmerd wordt door de WVG die nog op een deel van het onderzoeksgebied gevestigd is.

Tabel 2.15.: Plannen met betrekking tot het uitbreiden van de bedrijfsoppervlakte

		Percentage
Bedrijfsoppervlakte vergroten tussen nu en 5 jaar met	Minder dan 3 hectare	4%
	Tussen de 3 en 6 hectare	4%
	Meer dan 6 hectare	36%
Ik wil op langere termijn de bedrijfsoppervlakte vergroten		36%
Consolideren		20%
Totaal		100%

Uit tabel 2.16. is af te lezen dat de helft van de bedrijven concrete investeringsplannen heeft.

Tabel 2.16.: Concrete investeringsplannen

	Aantal bedrijven	Percentage
Ja	13	50%
Nee	5	19%
Misschien	8	31%
Totaal	26	100%

De investeringsplannen van de bedrijven zijn vooral gericht op aankoop grond (50%) en bouwen van nieuwe bedrijfsgebouwen (42%).

Bedrijfsbeëindiging

4% van de geënquêteerde bedrijven heeft aangegeven op termijn de agrarische activiteiten te gaan beëindigen en 8% heeft aangegeven dit misschien op termijn te doen. 88% van de bedrijven heeft aangegeven de agrarische activiteiten niet te willen beëindigen. 4% heeft aangegeven tussen de 3 -10 jaar de activiteiten te willen afbouwen en 4% heeft aangegeven na 10 jaar de agrarische activiteiten te willen afbouwen.

Bedrijfsverplaatsing

Geen enkel bedrijf heeft aangegeven concrete plannen voor bedrijfsverplaatsing te hebben. 15% heeft aangegeven mogelijk op termijn interesse te hebben voor bedrijfsverplaatsing.

2.9. Agrarische verkeersstromen

De belangrijkste ontsluitingswegen van het gebied zijn de Achterdijk, Tureluurweg, Parallelweg, Rijsbruggerweg, Houtenseweg en Burgweg. Via deze wegen is het gebied ontsloten op De Rondweg van Houten, de A12 en de N229. Vooral de Achterdijk is als centrale as door het gebied belangrijk voor de ontsluiting.

Aangezien de tunnel bij Fort Vechten niet geschikt is voor groot agrarisch- en vrachtverkeer en de Mereveldseweg te smal is (en veel door fietsers van en naar Utrecht wordt gebruikt), is het vrachtverkeer vooral afhankelijk van de Tureluurweg en de Achterdijk voor de aansluiting op en naar de A12 en van de Rijsbruggerweg en Houtenseweg richting De Rondweg van Houten.

Tenslotte is het gebied ten noorden van Houten ook ontsloten via de Schoudermantel en de Fortweg-Mereveldseweg. Aangezien het hier gaat om relatief smalle wegen met veel fietsverkeer van en naar Utrecht zijn dit geen ideale wegen voor agrarisch- en vrachtverkeer en daarom worden deze ook minder gebruikt.

Het onderzoeksgebied ten zuiden van Houten is voornamelijk ontsloten via de Waalsweg richting de A27 en richting Tull en 't Waal en Schalkwijk. Deze weg wordt zowel door agrarisch- als door vrachtverkeer gebruikt.

2.10. Grondbalans

Met de enquête is een beeld ontstaan van het aantal bedrijven dat wil stoppen of groeien, van de opvolgingssituatie en van de leeftijden van de ondernemers. Als we deze gegevens aan elkaar koppelen kan in beeld gebracht worden hoeveel hectare grond mogelijk beschikbaar gaat komen binnen nu en tien jaar en wat de groei-behoefte zal zijn. Daarmee kan de grondbalans per deelgebied gemaakt worden.

Om tot een grondbalans te komen zijn de volgende aannamen gedaan:

- Grond van stoppende bedrijven en van bedrijven met een ondernemer ouder dan 50 en zonder opvolger komt binnen nu en 10 jaar beschikbaar;
- De bedrijven in de verschillende sectoren groeien gemiddeld door met dezelfde snelheid als in de periode 2000-2005 in Nederland: veehouderij met 3% per jaar en fruitteelt ook met 3% per jaar (bron: CBS statline). Voor de andere grondgebonden bedrijven is een groeipercentage van 1% aangehouden.
- Alleen de bedrijven die hebben aangegeven nu of op de langere termijn te willen groeien zijn meegenomen in de grondbehoefte.
- In de grondbalans wordt gelet op de grondsoort en op de kwaliteit van de grond. Er wordt van uitgegaan dat grond uitwisselbaar is tussen de sectoren.

Met deze voorwaarden ontstaat in het onderzoeksgebied de volgende grondbalans:

Tabel 2.17.: Grondbalans in hectares van agrarische sector 2007-2017

	Grondaanbod door bedrijfsbeëindiging	Grondbehoefte door schaalvergroting	Grondbalans agrarische sector
Veehouderij	20	136	- 116
Fruiteelt	32	17	+ 15
Anders grondgebonden	52	3	+ 49
Totaal	104	156	- 52

Bureau Beheer Landbouwgronden heeft binnen het onderzoeksgebied gronden in eigendom. Deze gronden gaan grotendeels op termijn weer over naar agrarische bedrijven. In het gebied omsloten door de A12, de Tureluurweg en Rijsbruggerweg, de oostrand van Houten, het Oostromsdijkje en de N229 (Werkhovenseweg) heeft BBL 70 ha in bezit. Met deze gronden meegerekend is vraag en aanbod van grond in het onderzoeksgebied de komende periode in balans.

2.11. Conclusie

De enquête heeft uitgewezen dat de ondernemers in het gebied perspectief zien voor hun bedrijven. Als gekeken wordt naar de leeftijd en opvolgingssituatie van de ondernemers, de plannen die er zijn voor bedrijfsontwikkeling en de daaraan gekoppelde grondbalans, zal het gebied als er geen andere ontwikkelingen plaatsvinden, volledig in agrarisch gebruik blijven.

Verder is gebleken dat de agrarische structuur door de landinrichtingen die hebben plaatsgevonden goed is. De bedrijven hebben relatief veel grond dicht bij huis liggen en relatief weinig veldkavels.

3. Externe relevante factoren

3.1. Inleiding

Dit hoofdstuk gaat in op enkele externe factoren die van grote invloed zijn op de land- en tuinbouw in het plangebied. Achtereenvolgens wordt ingegaan op:

- Het EU markt- en prijsbeleid;
- Mest en mineralen;
- Gewasbescherming
- Stankhinder en milieuvergunningen
- Autonome ontwikkeling veehouderij
- Autonome ontwikkeling fruitteelt;
- Water en ruimtelijke ordening

3.2. EU markt- en prijsbeleid

EU-akkoord

In maart 1999 heeft de Raad van Europa *Agenda 2000* vastgesteld. Dit is het programma van de Europese Unie voor toekomstig beleid en financiering. *Agenda 2000* omvat onder andere de hervorming van het gemeenschappelijk landbouwbeleid van de Europese Unie. De landbouw zal zich de komende jaren aan moeten passen aan ontwikkelingen, als de uitbreiding van de Europese Unie en de gevolgen van een nieuwe WTO-ronde (wereldhandelsafspraken).

In januari 2003 zijn voorstellen van EU-commissaris Fischler voor aanpassing van het EU-landbouwbeleid (zgn. MidTermReview) door de Europese commissie aangenomen. Dit betekent dat vanaf 2005 het Europese landbouwbeleid drastisch is veranderd. Deze hervorming moet leiden tot meer marktwerking.

De wijzigingen in het Europese landbouwbeleid hebben in het plangebied uitsluitend directe gevolgen voor de veehouderij.

Ontkoppeling

De belangrijkste wijziging in het Europese landbouwbeleid is de zogenaamde ontkoppeling.

Het ontvangen van Europese subsidie was tot nu toe in veel gevallen gekoppeld aan de productie. Dit houdt in dat er subsidie werd verleend per kg product, per hectare of per dier. Vanaf dit jaar is de subsidie in Nederland ontkoppeld van de werkelijke productie en is sprake zijn van directe inkomenssteun in de vorm van een bedrijfstoelage. Omdat deze deels ook zonder agrarische productie kan worden verkregen, kan de ontkoppeling belangrijke gevolgen hebben voor het grondgebruik.

Randvoorwaarden

Voor het ontvangen van Europese inkomenssteun moet de agrariër voldoen aan een aantal randvoorwaarden. Deze randvoorwaarden (de zogenaamde cross-compliance) bestaan uit beheerseisen van 18 Europese richtlijnen of verordeningen, aangevuld met vereisten om de landbouwgrond in goede landbouw- en milieuconditie te houden. Zo gelden er bijvoorbeeld eisen ten aanzien van behoud van de vogelstand, bescherming van grond- en oppervlaktewater, bescherming van het bodemmilieu en identificatie en registratie van dieren.

Modulatie

Een ander element in de EU-afspraken is een systeem waarbij sprake is van afroaming van inkomenssteun ten behoeve van plattelandontwikkeling. Dit mechanisme wordt modulatie genoemd. Concreet houdt dit in dat op de inkomenssteun gekort wordt en dat de beschikbare gelden worden gebruikt voor plattelandontwikkelingsprogramma's.

De modulatie is gestart in 2005. De afgeroomde middelen worden als medefinanciering ter beschikking gesteld van de EU-lidstaat voor een aantal maatregelen van de Kaderverordening Platteland, te weten:

- Probleemgebieden en gebieden met milieubeperkingen (o.a. bergboerenregeling);
- Milieumaatregelen (o.a. regeling agrarisch natuurbeheer en steun voor biologische landbouw);
- Bosbouw (onderdeel van de regeling agrarisch natuurbeheer).

Melkprijsontwikkeling

Zuivel is een belangrijk agrarische product in het onderzoeksgebied. De hervorming van het Europese landbouwbeleid heeft invloed op de melkprijs. In het EU-landbouwakkoord is afgesproken dat de interventieprijsen voor boter en magere melkpoeder tot 2008 zullen dalen met 25 resp. 15%. Deze verlagingen zullen doorwerken op de melkprijs die de veehouder ontvangt. Ter compensatie van de prijsverlagingen is vanaf 2005 een systeem van vaste melkpremies ingevoerd.

3.3. Mest en mineralen

Vanaf 2006 een nieuw mestbeleid

De Nederlandse overheid pakt sinds de jaren tachtig de mestproblematiek aan. Het gevoerde beleid heeft als doel de belasting van het milieu door een teveel aan meststoffen terug te dringen. Milieurichtlijnen van de Europese Unie spelen hierbij een steeds grotere rol. Bijvoorbeeld de Nitraatrichtlijn uit 1991 die als doel heeft de nitraatverontreiniging van grond- en oppervlaktewater uit agrarische bronnen terug te dringen tot 'aanvaardbare niveaus'.

Het Ministerie van Landbouw, Natuurbeheer en Voedselkwaliteit vertaalt de Europese en Nederlandse milieurichtlijnen naar regels voor de Nederlandse landbouw. Het huidige mestbeleid omvat een groot aantal wetten, AMvB's en ministeriële regelingen.

In 1998 trad het Mineralen Aangiftesysteem (MINAS) in werking. Doel hiervan was het terugdringen van milieuverontreiniging door meststoffen. MINAS was een mineralenboekhouding waarmee de mineralenstromen op een bedrijf in beeld werden gebracht.

In oktober 2003 oordeelde het Europese Hof van Justitie dat het Nederlandse mestbeleid niet voldeed aan de eisen van de Europese regelgeving op het gebied van bemesting. Dat dwong Nederland tot het uitwerken van een nieuw mestbeleid, waarover in de zomer van 2004 een akkoord is bereikt met de Europese Commissie. Op 1 januari 2006 is het nieuwe mestbeleid van start gegaan.

Van verliesnormen naar gebruiksnormen

De belangrijkste wijziging is dat het huidige MINAS-stelsel vanaf 1 januari 2006 is vervangen door een stelsel van gebruiksnormen. Deze stellen een maximum aan de hoeveelheid meststoffen die een agrariër mag gebruiken. Er zijn drie soorten gebruiksnormen:

- voor de hoeveelheid dierlijke mest;
- voor de totale stikstofbemesting (dierlijke mest én kunstmest);
- voor de totale fosfaatbemesting (dierlijke mest én kunstmest).

De overheid heeft de gebruiksnormen vastgesteld. Met dit stelsel van gebruiksnormen verlaat Nederland het huidige stelsel van verliesnormen.

Dit betekent dat bedrijven niet meer worden afgerekend op de hoeveelheid stikstof en fosfaat die in het milieu verdwijnt (output), maar op de hoeveelheid stikstof en fosfaat die wordt gebruikt voor de groei van gewassen (input).

Bijzondere aandacht is er voor de gebruiksnorm voor dierlijke mest. Deze wordt uitgedrukt in kilogrammen stikstof per hectare. De maximale norm is 170 kg per hectare, in overeenstemming met de Europese Nitraatrichtlijn. Voor Nederland geldt voor graslandbedrijven (minimaal 70 % grasland) een derogatie (afwijking) van deze norm (250 kg stikstof per hectare).

Voor het berekenen van het totale gebruik van dierlijke mest gelden zogenaamde excretienormen. Hiermee wordt de stikstofproductie per dier per jaar bedoeld.

Het Landbouw Economisch Instituut (LEI) heeft een omvangrijke studie gedaan naar de gevolgen van het nieuwe mestbeleid op landelijk niveau. Het LEI berekent dat het nieuwe gebruiksnormenstelsel zal leiden tot een

toename van mestafzet en daarmee tot hogere nationale mestoverschotten. Voor 2006 wordt nog geen mestoverschot verwacht maar voor 2009 wel. Volgens berekeningen van het LEI betekent dit voor veel veebedrijven gedwongen mestafzet een inkomensdaling.

3.4. Gewasbescherming

Hoofdpijnen beleid

Kenmerkend voor de Nederlandse land- en tuinbouw zijn de intensieve teeltsystemen met een relatief hoog gebruik van gewasbeschermingsmiddelen. In het plangebied betreft het vooral de fruitteelt. Het beleid van de overheid is gericht op het terugdringen van belasting van bodem, water en lucht.

Bij de uitvoering van het toelatings- en milieubeleid sluit Nederland zoveel mogelijk aan bij de Europese regels. Daarnaast wordt een gezamenlijke inzet van betrokken partijen gevraagd op de volgende thema's:

- het toepassen van geïntegreerde gewasbescherming;
- het stimuleren van duurzaamheid ten aanzien van productieketens en consumptie;
- het creëren van condities voor een duurzaam en effectief middelenpakket.

In 1991 werd het Meerjarenplan Gewasbescherming van kracht. Dit plan bevatte een taakstelling tot en met 2000. De uitvoering van het Meerjarenplan en van de daaropvolgende beleidsnota 'Zicht op gezonde teelt' maakten duidelijk dat de eerste milieuwinst relatief eenvoudig te boeken was, maar dat het behalen van aanvullende milieuwinst, zonder de concurrentiepositie van bedrijven in het geding te brengen, steeds lastiger werd. In 2003 ondertekenden overheid en bedrijfsleven het Convenant Duurzame Gewasbescherming, ofwel het Afsprakenkader Gewasbeschermingbeleid. Uitgangspunt was dat de verantwoordelijkheid voor het terugdringen van de milieubelasting bij de deelnemende partijen kwam te liggen. In het convenant was afgesproken een Algemene Maatregel van Bestuur (AMvB) op te stellen. Dit heeft geleid tot het per 1 januari 2005 van kracht worden van het *Besluit beginselen geïntegreerde gewasbescherming*.

Besluit beginselen geïntegreerde gewasbescherming.

In het *Besluit beginselen geïntegreerde gewasbescherming* zijn de volgende verplichtingen opgenomen;

- het opstellen van een gewasbeschermingsplan;
- het bijhouden van een gewasbeschermingslogboek.

In het gewasbeschermingsplan geeft de teler aan welke strategie voor gewasbescherming zal worden gevolgd tijdens de gehele teeltcyclus, inclusief de eventuele behandeling van uitgangsmateriaal of geogste producten. In een bijlage bij het Besluit is een aantal beginselen van geïntegreerde gewasbescherming vastgelegd.

In het gewasbeschermingslogboek moet de teler registreren welke afwijkingen ten opzichte van het gewasbeschermingsplan hebben plaatsgevonden. Eventuele afwijkingen moeten binnen 72 uur in het logboek vermeld en gemotiveerd worden.

3.5. Stankhinder- en milieuvergunningen

Wet geurhinder en veehouderij

Bij vergunningverlening voor veehouderijen vormt de beoordeling van geur een belangrijk onderdeel. Met ingang van 1 januari 2007 geldt voor geheel Nederland de Wet geurhinder en veehouderij (Wgv) als toetsingskader voor de milieuvergunning, als het gaat om geurhinder vanwege diervverblijven van veehouderijen. De Wgv vervangt (buiten de reconstructiegebieden) de stankrichtlijnen die eerder van toepassing waren zoals de Brochure Veehouderij en Hinderwet 1985 en de Richtlijn Veehouderij en Stankhinder.

De Wet geurhinder geeft normen voor de geurbelasting die een veehouderij mag veroorzaken op een geurgevoelig object, zoals een woning. Dit geldt alleen voor dieren waarvoor geur-emissiefactoren zijn opgenomen in de Regeling geurhinder en veehouderij. Voor dieren zonder geur-emissiefactor gelden minimaal aan te houden afstanden, zoals voor melkkoeien, zoogkoeien en vrouwelijk jongvee. De Regeling geurhinder en veehouderij is gepubliceerd op 18 december 2006.

Bij een gemeentelijke verordening kunnen gemeenten afwijken van de wettelijke normen.

AMvB

Voor een groot aantal inrichtingen is een AMvB (Algemene Maatregel van Bestuur) van toepassing die de vergunningplicht voor de hele inrichting of een deel ervan opheft. Een AMvB die de vergunningplicht opheft, geeft in principe alle regels waaraan de inrichting moet voldoen. Een AMvB die de vergunningplicht deels opheft, stelt voorschriften voor specifieke activiteiten.

Op 6 december 2006 is het Besluit Landbouw Milieubeheer in werking getreden. Dit besluit bevat algemene regels voor o.a. melkveehouderijen, akkerbouwbedrijven en loonbedrijven. Het Besluit melkveehouderijen Milieubeheer en het Besluit Akkerbouwbedrijven Milieubeheer zijn vervallen door de inwerkingtreding van het nieuwe besluit.

3.6. Autonome ontwikkeling Veehouderij

De veehouderijsector staat voor een ingrijpend veranderingsproces. De belangrijkste drijvende krachten achter deze verandering zijn markt- en prijsontwikkelingen (herziening Europees beleid), aangescherpte regelgeving (kaderrichtlijn water, nieuw mestbeleid) en een veranderde visie op en wensen ten aanzien van de functies van het landelijk gebied.

De inkomens in de melkveehouderij staan sterk onder druk. De afbouw van de bescherming van de EU met prijsondersteuning en invoerheffingen en de uiteindelijke afschaffing van de melkquotering zullen grote gevolgen hebben voor de melkveehouderij. De melkprijs zal naar verwachting verder dalen en komt daardoor meer in lijn met de wereldmarkt.

De bedrijfsontwikkeling in de landbouw wordt de laatste jaren gekenmerkt door een toenemende diversiteit:

- Een deel van de bedrijven richt zich sterk op verdergaande groei in de primaire voedselproductie. Deze bedrijven zullen de komende jaren meedoen in het proces van schaalvergroting dat volop aan de gang is in de Nederlandse landbouw.
- Andere bedrijven richten zich naast primaire voedselproductie ook op andere vormen van dienstverlening en verbreding, zoals natuur- en landschapsbeheer, recreatie en toerisme en zorgverlening.

Het proces van schaalvergroting in de melkveehouderij gaat de komende jaren naar verwachting onverminderd hard door, waarbij de melkproductie steeds meer geconcentreerd plaats zal vinden op grootschalige, gespecialiseerde melkveebedrijven. Daarbij zullen bedrijven met een suboptimale kostenstructuur hun bedrijf versneld beëindigen terwijl melkveehouders met een relatief lage kostprijs mogelijkheden hebben om te groeien.

Een deel van de veehouderijbedrijven zal niet willen of kunnen inzetten op schaalvergroting en zal om te overleven sterker inzetten op:

- Het leveren van producten met toegevoegde waarde zoals biologische producten of streekproducten;
- Groene diensten en verbreding. Steeds meer agrariërs verlenen diensten op het terrein van natuur- en landschapsbeheer, recreatie en toerisme, educatie en zorgverlening.

3.7. Autonome ontwikkeling Fruitteelt

De omzet in de fruitteelt is de laatste jaren licht gestegen, maar was het afgelopen decennium stabiel. Wel fluctueert de productie en daardoor de prijsvorming. De verwachting is dat de omzet de komende jaren redelijk stabiel zal blijven. Wat rendement betreft nemen de fruitbedrijven een middenpositie in tussen de glasgroentebedrijven en de vollegrondsgroentebedrijven. Het zijn vooral de peren die het rendement nog enigszins op peil houden. Verder heeft een verschuiving naar de productie van klein fruit en een differentiatie van producten plaatsgevonden. Landelijk gezien is de totale oppervlakte fruitteelt iets afgenomen, de productie is echter niet afgenomen.

De fruitsector in Nederland heeft de afgelopen jaren een proces van schaalvergroting en integratie doorgemaakt. Handelsbedrijven fuseerden en zijn voor een deel geïntegreerd met de handel in groenten. Enkele fruitveilingen zijn gefuseerd tot de Fruitmasters Groep, die door overname van importbedrijven nu een compleet fruitpakket kan leveren aan zijn afnemers.

De handel in fruit is in het afgelopen decennium sterk gegroeid. Daarbij is de fruitinvoer meer mondiaal georiënteerd dan de uitvoer. Daarnaast betekent de uitbreiding van de EU nieuwe concurrentie voor de Nederlandse telers. Voor de ontwikkeling van de markt vraagt geldt dat het door de overgang naar een vraaggestuurde economie steeds belangrijker is geworden om marktgericht te ondernemen.

3.8. Waterbeleid

Water

Het grondgebied van Bunnik valt binnen twee stroomgebieden, te weten het systeem van de Utrechtse Heuvelrug en het systeem van het Amsterdam-Rijnkanaal. De inzijging in het gebied van de Utrechtse Heuvelrug wordt sterk beperkt door grondwateronttrekking en ingrepen in het watersysteem. Het water dat in het stroomgebied van de Utrechtse Heuvelrug binnenkomt, onder andere door neerslag, wordt voor een deel onttrokken door de frisdrankfabrikant Vrumona en het waterleidingbedrijf Vitens. De aanwezigheid van stuwen in de Rijn en de Lek en de ligging van het Amsterdam-Rijnkanaal zorgen voor verminderde kwel op de westflank van de Utrechtse Heuvelrug. Het watersysteem van het Amsterdam-Rijnkanaal wordt gevoed door infiltratie van regenwater, ingelaten oppervlaktewater en kwel. De waterkwaliteit van zowel het oppervlaktewater als de waterbodems is niet optimaal. Het oppervlaktewater wordt negatief beïnvloed door de landbouw en door overstorten en lozingen van afvalwater. Op verschillende plaatsen worden de waarden voor het maximaal toelaatbaar risico (mtr-waarden) overschreden. Om de waterkwaliteit te verbeteren, wordt water ingelaten vanuit de Langbroekerwetering (bron: Voorontwerp structuurvisie Bunnik, 2007).

Watergebiedsplan tussen Kromme Rijn en Amsterdam-Rijnkanaal

Het Hoogheemraadschap De Stichtse Rijnlanden (HDSR) heeft het initiatief genomen voor het opstellen van een watergebiedsplan tussen Kromme Rijn en Amsterdam-Rijnkanaal, Groenraven Oost-Maartensdijk en Langbroekerwetering. Aanleiding daarvoor vormen de geconstateerde knelpunten op het gebied van waterhuishouding en waterkwaliteit. Thema's als het beheersen van de waterkwantiteit (peilbeheer), het verbeteren van de waterkwaliteit, watertekort en wateroverlast zullen in het watergebiedsplan aan de orde komen. Het waterschap zal nadrukkelijk rekening houden met de gebruiksfuncties in het gebied, zoals landbouw, natuur en bebouwing. Het watergebiedsplan resulteert in herziene peilbesluiten en inrichtingsplannen. Naar verwachtingen zullen er geen grote wijzigingen in het watersysteem plaatsvinden.

Waterplan Bunnik

De gemeente Bunnik, Hoogheemraadschap De Stichtse Rijnlanden en Vitens werken aan het opstellen van een gemeentelijk waterplan voor Bunnik. Het waterplan Bunnik is een breed gedragen integrale watervisie voor het grondgebied van de gemeente Bunnik.

Het doel van het waterplan is te bepalen wat er met water in Bunnik kan en moet gebeuren en hoe dat gerealiseerd moet worden. De speerpunten van het waterplan zijn:

- De Kromme Rijn: blauwe ader door het gebied, met daarlangs mogelijkheden voor natuur en recreatie;
- Knelpunten die voor wateroverlast zorgen, vooral daar waar water onder de A12 en/of het spoor door moet;
- Efficiënter functioneren van de afvalwaterketen (riolering en rioolwaterzuivering);
- Water in de toekomstige ruimtelijke ontwikkelingen: gebruiken van kansen en mogelijkheden;
- Bescherming van grondwater en drinkwaterwinning.

Waterplan Houten

De gemeente Houten en het Hoogheemraadschap De Stichtse Rijnlanden hebben een gemeentelijk waterplan voor Houten opgesteld. Het waterplan Houten 2006-2009 is een breed gedragen integrale watervisie voor het grondgebied van de gemeente Houten. Het concept Waterplan Houten, onderdeel Visie, is in 2005 vastgesteld door het Dagelijks Bestuur van het Hoogheemraadschap De Stichtse Rijnlanden en de gemeenteraad van Houten. Het uitvoeringsprogramma is begin 2007 vastgesteld door beide besturen.

De wensen voor de gemeente Houten zijn: het oplossen van waterproblemen en het benutten van waterkansen. Tevens moet het waterplan leiden tot een impuls voor de beleving en het beheer van het water in en om Houten. Het behouden en waar mogelijk verbeteren van de ecologische en recreatieve functie van het water is daarbij

belangrijk. Ambities zijn het bevorderen van recreatiemogelijkheden van en langs het water, aanleg van natuurvriendelijke oevers en ecologische verbindingzones, en het versterken van de Hollandse Waterlinie.

3.9. Ruimtelijke Ordeningsbeleid

Structuurvisie Bunnik

De Gemeente Bunnik werkt op dit moment aan een nieuwe structuurvisie voor het gehele grondgebied van de gemeente. In april 2007 is het voorontwerp structuurplan gepresenteerd. Uitgangspunten voor het Structuurplan ten aanzien van het buitengebied zijn:

- De Kromme Rijn en de zones ten noordoosten daarvan hebben een bijzondere ecologische betekenis. De gemeente bevordert de uitvoering van plannen die verband houden met de Ecologische Hoofdstructuur (EHS) en de Ecologische Verbindingszones (EVZ).
- De bijzondere dwarsdoorsnedes, in de lengterichting van de gemeente en haaks daarop, dienen bij nieuwe invullingen in ogenschouw te worden genomen. Daarmee wordt de herkenbaarheid van de verschillen en van de overeenkomsten bij ruimtelijke ingrepen vergroot.
- In het gebied ten zuiden van de Houtenseweg-Burgweg en ten westen van de Kromme Rijn biedt primair de landbouw perspectief, waarbij de mogelijkheden uit het, in voorbereiding zijnde, bestemmingsplan onverkort worden gehandhaafd.
- Het deel ten noorden van de A12 en ten oosten van de Kromme Rijn (Historische landgoederenzone/Kromme Rijngebied) is kansrijk op vele vlakken van toerisme en recreatie, cultuurhistorie, natuur en landschap en landbouw. Dat wordt verder versterkt in het Structuurplan.
- Een integrale, actieve benadering is op zijn plaats voor het noordelijke buitengebied, tussen de Houtenseweg-Burgweg en de A12 met inbreng vanuit toerisme en recreatie, cultuurhistorie, natuur en landschap en landbouw. Om dit te kunnen realiseren is in dit gebied op beperkte schaal kleinschalige woningbouw mogelijk op initiatief van de huidige (agrarische) grondeigenaren of op basis van vrijwilligheid. De gemeente zal initiatieven, die passen in de visie op het gebied, faciliteren en waar mogelijk bevorderen. De gemeente zal zoeken naar financieringsbronnen.
- In het buitengebied faciliteert de gemeente particuliere initiatieven, die erop gericht zijn kleinschalige bedrijvigheid te realiseren in bestaande, niet agrarische bedrijfsgebouwen.

Buiten de besluitvorming van het Structuurplan blijven onderwerpen zoals:

- Een actieplan voor de inrichting van het noordelijke buitengebied tussen Houtenseweg-Burgweg en de A12;
- De mogelijkheden voor functieveranderingen binnen de agrarische sector (zie bestemmingsplan Buitengebied).

Woningbouw ontwikkeling Odijk

Voor het gebied ten westen van Odijk bestaan woningbouwplannen. De structuurvisie van de gemeente Bunnik zegt hierover:

Het coalitieakkoord gaat uit van een woningbouwprogramma van in totaal 1.600 woningen tot 2015: 300 woningen in de kern Bunnik, 1.000 woningen in Odijk en 300 woningen in Werkhoven. De uitbreidingen in Odijk en Werkhoven zullen in beide gevallen uit een westelijke uitbreiding van de kern bestaan (waarop het voorkeursrecht is gevestigd).

De uitbreiding van Odijk gaat binnen de structuurplanperiode, tot 2015, uit van 1.000 woningen. Beoogd wordt een westelijke uitbreiding van Odijk, met een goede aansluiting op de bestaande kern. Om die reden is ook gekozen voor een omlegging van de N229, al vraagt dat om extra aandacht voor de relatie van het woongebied met het buitengebied. Bovendien is een wat ruimere marge interessant, omdat het de druk van de grondverwerving afhaalt; als het niet lukt om bepaalde percelen te verwerven, worden deze in de huidige vorm gehandhaafd en ingepast. De gedachte daarbij is dat het niet bezwaarlijk is als een perceel in Odijk-west niet wordt 'benut' voor woningbouw, maar als boomgaard, moestuin of ponyweide in het gebied wordt gehandhaafd. Bovendien biedt deze benadering de ruimte om het bestaande buurtschap aan de Burgweg te behouden en te versterken met nieuwbouw in een royale groene setting. Dit versterkt het landelijk-dorpse karakter.

Ruimtelijke visie Houten 2015

De gemeenteraad van Houten heeft in april 2005 ingestemd met de Ruimtelijke Visie – “Leven de Ruimte”-Houten 2015. In deze visie is de ruimtelijke koers van Houten voor de komende tijd vastgelegd. Voor het buitengebied wordt ingezet op de volgende punten:

- Waar nodig inzetten van planologisch instrumentarium en gemeentelijke regie ten behoeve van een leefbaar platteland;
- Landschappelijk inpassen van de schaalvergroting in de landbouw;
- Extra aandacht voor (nieuwe) invullingen van vrijkomende agrarische bedrijfsbebouwing en het toepassen van provinciale regelingen;
- Het komend decennium (samen met andere partijen) realiseren van de onderdelen van de Ecologische Hoofdstructuur die gelegen zijn in Houten;
- Behouden van de Nieuwe Hollandse Waterlinie waarbij Houten zich in eerste instantie richt op het ensemble van Fort Honswijk;
- Water wordt als integraal onderdeel opgenomen in de plannen voor het landelijk gebied;
- De mogelijkheden voor kleinschalige verblijfsrecreatie worden onderzocht;
- De gemeente maakt zich sterk voor recreatieve routestructuren voor wandelen, paardrijden, fietsen, kanoën en skaten.

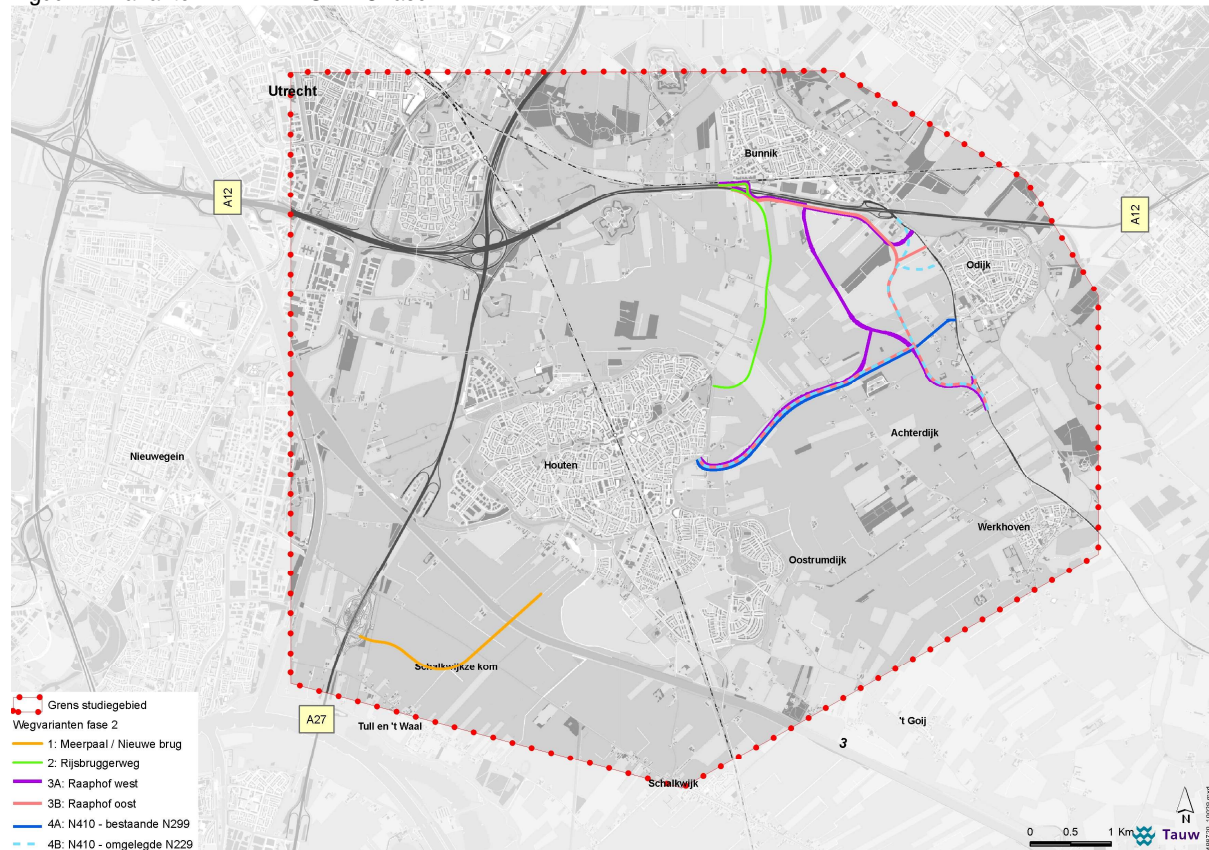


4. Planeffecten

4.1. Inleiding

In dit hoofdstuk worden de effecten van de varianten, die in fase 2 van het MER A12 SALTO onderzocht worden, op de agrarische sector zoveel mogelijk gekwantificeerd. In figuur 4 zijn de varianten indicatief op kaart weergegeven.

Figuur 4.: Varianten MER A12 SALTO fase 2



Aangezien mede uit de enquête is gebleken dat de Achterdijk voor de agrarische sector een belangrijke ontsluitingsweg is, is bij bovenstaande kaart van belang aan te geven hoe de aansluiting van de varianten die de Achterdijk kruisen op de Achterdijk is. De kruisingen zullen uitsluitend toegankelijk zijn voor 80 km/ uur verkeer dus niet voor lokaal/ agrarisch verkeer. Het lokaal/ agrarisch verkeer kan de nieuwe weg dus blijven kruisen.

De effecten van de varianten Raaphof oost, N410 / bestaande N229 en N410 / omgelegde N229 hangen samen met de woningbouwplannen bij Odiijk (zie 3.9, woningbouwontwikkeling Odiijk). In deze LER worden de effecten van A12 SALTO beoordeeld, maar als de woningbouwplannen doorgaan zullen de effecten van genoemde varianten negatiever uitvallen. Ook de compenserende en mitigerende maatregelen zullen dan anders zijn. De samenhang wordt in de beschrijving benoemd, maar niet meegenomen in de beoordeling van de varianten.

Bij de beschrijving van de effecten van de varianten is niet alleen gekeken naar effecten op de primaire producenten maar ook naar eventuele effecten op bedrijven in de agrarische toelevering, afzet en dienstverlening (agribusinesscomplex) en naar de effecten voor bedrijven met een nevenactiviteit.

Allereerst wordt in de volgende paragraaf beschreven welke uitgangspunten zijn gehanteerd voor een economisch model waarmee de effecten van de varianten inzichtelijk zijn gemaakt.

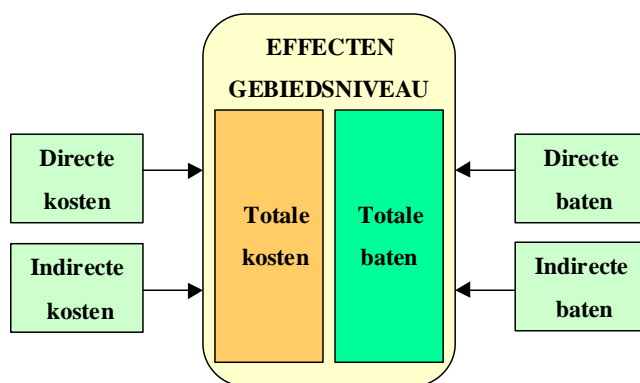
In dit economisch model is een doorrekening gemaakt van kosten en baten. Het berekende niveau van kosten en baten zal pas optreden na volledige realisering van de maatregelen. De baten en kosten worden doorberekend over lange termijn (25 - 30 jaar).

4.2. Beschrijving van de aanpak

Figuur 5 geeft globaal aan welke aanpak is gehanteerd om tot een kwantificering van de effecten te komen. Uitgangspunt daarbij is dat de verschillende financiële componenten zijn omgerekend naar jaarlijkse kosten of baten. In de figuur is onderscheid gemaakt naar:

- Kosten en baten voor de agrarische sector die direct aan het project A12 SALTO toegerekend kunnen worden;
- Kosten en baten die indirect het gevolg zijn van het A12 SALTO (*doorwerkingseffecten*).

Figuur 5.



Directe kosten

Directe kosten zijn het gevolg van:

- a. de onttrekking van landbouwgrond ten behoeve van verbreding van A12 SALTO;
- b. de noodzakelijke verplaatsing van bedrijfsgebouwen.

Ad a.

Elke hectare landbouwgrond vertegenwoordigt een economische waarde (verdien capaciteit). Door onttrekking van landbouwgrond verdwijnt een stuk verdien capaciteit. Hoewel agrarische bedrijven via kavelruil of bedrijfsverplaatsing deze grond mogelijk kunnen compenseren, is de agrarische productiewaarde als zodanig verloren voor de economie en daarom gekwantificeerd. Het is de vraag hoe de economische waarde van de betreffende grond kwantitatief in beeld gebracht kan worden. Daarbij is uitgegaan van een benadering op basis van het door het LEI gehanteerde begrip nge (Nederlandse grootte-eenheid). De nge is een economische maatstaf waarmee de economische omvang van agrarische bedrijven wordt weergegeven. In het verleden werd vaak de norm sbe (standaardbedrijfseenheid) gehanteerd. De nge wordt echter voorgeschreven door de EU. De nge is een economische indicator en staat voor ongeveer € 1.400,- aan saldo.

Ad b.

Verplaatsing van bedrijfsgebouwen is aan de orde indien het toekomstige tracé dwars door de bouw kavel loopt, óf de bedrijfsgebouwen isoleert van de huiskavel.

Voor verplaatsing van agrarische bedrijven dient, afhankelijk van de bedrijfstak, uit te worden gegaan van investeringskosten voor nieuwbouw van € 1,- tot € 1,5 miljoen. Investerings zijn daarbij nodig in bedrijfsgebouwen, bedrijfswoning, erfverharding en nutsvoorzieningen.

De berekende jaarlijkse kostenpost voor rente bedraagt gemiddeld 4,5 % van het totale investeringsbedrag (gemiddelde rente begin 2007).

Indirecte kosten

In veel gevallen doorsnijden de tracévarianten van A12 SALTO bestaande agrarische kavels. Indirecte kosten voor de agrarische bedrijven worden veroorzaakt doordat de verkavelingssituatie (aantal kavels, grootte kavels) en de ontsluiting van de kavels (afstand tot veldkavels) verslechtert als gevolg van deze doorsnijding². Dit heeft negatieve gevolgen voor de bedrijfsexploitatie. In Kwantitatieve Informatie Veehouderij (KWIN) 2006-2007 zijn normen opgenomen die te maken hebben met verbetering van de verkaveling- en ontsluitingssituatie. Andersom kunnen deze normen ook gebruikt worden als sprake is van verslechtering van verkaveling en ontsluiting: kleinere percelen, langere rijafstanden en kleinere huiskavels.

Directe baten

Directe baten als gevolg van A12 SALTO zijn niet aan de orde. Er zal immers geen sprake zijn van directe toename van de primaire agrarische productie.

Indirecte baten

Indirecte baten kunnen wel aan de orde zijn. Deze hebben vooral betrekking op bedrijven in de agribusiness. De opwaardering van de wegen kan leiden tot een betere bereikbaarheid van de bedrijven in de toelevering, verwerking, afzet en dienstverlening en korte transporttijden tussen deze bedrijven en de primaire productiebedrijven. Overigens is het lastig om deze effecten te kwantificeren.

4.3. Berekening directe kosten

4.3.1. Onttrekking agrarische grond

Bij de realisatie van de varianten wordt een aantal hectares grond aan het agrarische gebruik onttrokken. De oppervlaktes zijn gebaseerd op de oppervlakte die nodig is voor de realisatie van de nieuwe weg. De oppervlakten zijn afgerond op hele hectares.

Tabel 4.1.: Oppervlakte te onttrekken agrarische grond (in hectares)

Tracé	Oppervlakte totaal
Meerpaal/ Nieuwe Brug	13
Raaphof west	40
Raaphof oost	38
Rijsbruggerweg	10
N410 / omgelegde N229	27
N410 / bestaande N229	16

Op basis van de in de vorige paragraaf aangegeven methodiek zijn de financiële effecten hiervan als volgt berekend voor de verschillende tracévarianten:

Tabel 4.2.: Economische effecten door onttrekking landbouwgrond

Tracé	Aantal nge	Kosten jaarlijks	Kosten totaal*
Meerpaal/ Nieuwe Brug	11,7	16.380	524.656
Raaphof west	52,4	73.360	2.349.743
Raaphof oost	46,6	65.240	2.089.657
Rijsbruggerweg	9	12.600	403.582
N410 / omgelegde N229	40,3	56.420	1.807.150
N410 / bestaande N229	14,4	20.160	645.730

* gekapitaliseerde jaarkosten op basis van 2,0 % inflatie en een termijn van 25 jaar

² Er is sprake van doorsnijding van een perceel of kavel als deze zodanig wordt doorsneden dat deze agrarisch niet meer rendabel is. Over afsnijding wordt gesproken als een strook grond van een perceel of kavel wordt afgehaald waardoor deze wel kleiner maar niet agrarisch onbruikbaar wordt.

Het gaat hier om de economische schade van de onttrekking van landbouwgrond. De aankoopkosten zijn hier niet in meegenomen.

De beperkte onttrekking van landbouwgrond zal naar verwachting nauwelijks effect hebben op de bedrijven in de het agribusinesscomplex (toelevering, verwerking, afzet en dienstverlening). Binnen de agribusiness heeft de afgelopen decennia een sterke schaalvergroting plaatsgevonden. Bedrijven zijn veelal bovenregionaal of landelijk georganiseerd. In deze kostenberekening is geen rekening gehouden met extra kosten voor de agribusiness die specifiek aan het gebied zijn toe te rekenen.

4.3.2. Verplaatsing van bedrijven

Op basis van de inventarisatie is ingeschat hoeveel bedrijven verplaatst moeten worden. Dit aantal varieert overigens per variant. Het gaat hier om noodzakelijke bedrijfsverplaatsingen. Bedrijfsverplaatsingen zijn noodzakelijk als het nieuwe tracé van de weg de bedrijfsgebouwen doorkruist en/of als de bedrijfsgebouwen op een zodanige afstand van de weg komen te liggen dat een duurzame bedrijfsvoering niet meer mogelijk is. Daarnaast zijn bij de bedrijfsverplaatsingen ook de bedrijven meegenomen waarbij de huiskavel op een zodanige wijze wordt doorsneden dat de bedrijfsvoering zodanig belemmerd wordt dat een verplaatsing noodzakelijk is.

Naast de directe bedrijfsverplaatsingen is in de enquête de ondernemers gevraagd of zij een bedrijfsverplaatsing wensen. Een bedrijfsverplaatsing kan voor een bedrijf gewenst zijn als de in gebruik zijnde gronden op een zodanige wijze worden doorsneden dat de bedrijfsvoering wordt beperkt of gehinderd op een zodanige manier dat dit het functioneren van het bedrijf dusdanig negatief beïnvloedt dat bedrijfsverplaatsing gewenst is. Hierop wordt in de beschrijving per deelgebied ingegaan.

In de volgende tabel is aangegeven wat de bedrijfsverplaatsingen aan economische kosten voor de agrarische sector met zich meebrengen.

Tabel 4.3.: Economische kosten bedrijfsverplaatsingen

Tracé	Aantal verplaatsingen	Investering totaal	Rentekosten jaarlijks	Rentekosten totaal*
Meerpaal	-	-	-	-
Raaphof west	3	3.750.000	168.750	5.405.113
Raaphof oost	2	2.500.000	112.500	3.603.409
Rijsbruggerweg	-	-	-	-
N410 / omgelegde N229	2	2.500.000	112.500	3.603.409
N410 / bestaande N229	1	1.250.000	56.250	1.801.704

* gekapitaliseerde jaarkosten op basis van 2,0 % inflatie en een termijn van 25 jaar

4.4. Berekening indirecte kosten

Perceelsverkleining

Zoals in paragraaf 4.2. is aangegeven hebben indirecte kosten te maken met een verslechtering van de verkavelings situatie en ontsluiting van de betrokken agrarische bedrijven.

Per tracé is gekeken hoeveel percelen in het gehele traject worden doorsneden, waardoor percelen worden verkleind. Mede op basis van landelijke normen is gerekend met een kostenpost van gemiddeld € 100,- per hectare bij een perceelsverkleining van 0,5 hectare.

Toename rijafstanden

Uitgangspunt is dat door doorsnijding van kavels door de nieuwe wegtracés diverse kavels zullen worden afgesneden waardoor de rijafstanden zullen toenemen. Er wordt uitgegaan van een kostennorm van 70,- per hectare per extra kilometer.

Er van uitgaande dat dit van toepassing is op 250 hectare (50 kavels x 10 hectare) x 500 meter betekent dit een jaarlijkse kostenpost van € 17.500,-

Afname oppervlakte huiskavel

Met name bij melkveebedrijven is de oppervlakte huiskavel van groot belang i.v.m. het kunnen 'rondzetten' van de beweiding. Als norm geldt dat verkleining van de huiskavel van 21 naar 15 hectare een extra kostenpost oplevert van 60,- per hectare.

Uitgaande van 5 melkveebedrijven waar verkleining van de huiskavel aan de orde is betekent dit een jaarlijkse kostenpost van $5 \times 15 \times 60 = \text{€ } 4.500,-$

De volgende tabel geeft een samenvattend overzicht van de indirecte kosten door verslechtering van de verkavelings situatie en ontsluiting van de kavels.

Tabel 4.4.: Kosten door verslechtering verkaveling en ontsluiting

Variant	Kosten jaarlijks	Kosten totaal*
Meerpaal	2.900	92.888
Raaphof west	9.950	318.701
Raaphof oost	7.400	237.024
Rijsbruggerweg	4.200	134.527
N410 / omgelegde N229	6.700	214.603
N410 / bestaande N229	1.700	54.451

* gekapitaliseerde jaarkosten op basis van 2,0 % inflatie en een termijn van 25 jaar

4.5. Samenvattend overzicht van de kosten voor de agrarische sector

De volgende tabel geeft een overzicht van de totale berekende kosten per variant.

Tabel 4.5.: Kosten varianten A12 SALTO voor agrarische sector

Variant	Kosten jaarlijks	Kosten totaal*
Meerpaal	19.280	617.544
Raaphof west	252.060	8.073.557
Raaphof oost	185.140	5.930.090
Rijsbruggerweg	16.800	538.109
N410 / omgelegde N229	175.620	5.625.161
N410 / bestaande N229	78.110	2.501.887

* gekapitaliseerde jaarkosten op basis van 2,0 % inflatie en een termijn van 25 jaar

Uit dit overzicht blijkt dat de varianten Raaphof west, Raaphof oost en N410 / omgelegde N229 de meeste kosten opleveren voor de agrarische sector. Deze varianten staan haaks op de bestaande verkaveling en doorsnijden daarom meer bedrijven en ook meer huiskavels, waardoor ook meer bedrijfsverplaatsingen noodzakelijk zullen zijn.

4.6. Kosten voor agribusiness

De agribusiness heeft de afgelopen jaren een schaalvergroting doorgemaakt. De agribusiness bedrijven werken inmiddels regionaal en in sommige gevallen bovenregionaal. De verschillende varianten zullen naar verwachting slechts zeer beperkt invloed hebben op de kosten voor de agribusiness, zeker gezien het feit dat bij alle relevante varianten rekening is gehouden met een kruising met de Achterdijk.

4.7. Baten als gevolg van A12 SALTO

De realisatie van één van de varianten van A12 SALTO zal de bereikbaarheid van de regio verbeteren. De doorstroming van het verkeer zal beter worden waardoor de bereikbaarheid van het gebied verbetert. Voor de agrarische sector zal deze bereikbaarheid naar verwachting geen directe baten opleveren. Immers er zal geen sprake zijn van directe toename van de primaire agrarische productie. Vanwege de schaalgrootte van de agribusiness zullen de distributiekosten van producten niet significant veranderen. De kosten zullen dus niet afnemen.

4.8. Effecten per variant

Variant Meerpaal / Nieuwe brug

Het tracé Meerpaal/ Nieuwe brug snijdt bij twee bedrijven door de huiskavel. Verder wordt van een bedrijf nog een veldkavel doorsneden. De aanleg van dit tracé zorgt ervoor dat het gebied tussen het nieuwe tracé, de A27 en het Amsterdam-Rijnkanaal ingesloten wordt door infrastructuur. De bereikbaarheid van de gronden en het bedrijf dat gelegen is in dit gebied zal dan ook verslechteren. Daarnaast worden de percelen ten zuiden van de Schalkwijksche Wetering doormidden gesneden door het tracé. Hiermee wordt de bewerkbaarheid van deze gronden verslechterd. De gronden tussen het nieuwe tracé en de Schalkwijksche Wetering zijn ook niet meer direct te bereiken.

Variant Raaphof oost

Het tracé Raaphof oost doorsnijdt van 5 bedrijven de huiskavel en verder worden enkele veldkavels doorsneden. Ten zuiden van de Burgweg is de grond deels in handen van de gemeente en deels van Bureau Beheer Landbouwgronden (BBL). Indien de weg over deze gronden wordt gerealiseerd betekent dit dat deze grond niet meer beschikbaar komt voor de agrarische sector. Dit heeft indirect invloed op de toekomstige ontwikkelingsmogelijkheden van de bedrijven.

De effecten van deze variant moeten gezien worden in combinatie met mogelijke andere ruimtelijke ontwikkelingen.

Variant Raaphof west

Het tracé Raaphof west doorsnijdt 8 huiskavels. Daarnaast wordt nog een aantal veldkavels doorsneden. De meeste huiskavels worden op een zodanige wijze doorsneden dat deze gehalveerd worden. Dat heeft een flinke impact op het functioneren van deze bedrijven. Vooral voor de veehouderijbedrijven betekent dit dat de weidegang wordt bemoeilijkt. Voor een efficiënte bedrijfsvoering is het voor veehouderijbedrijven wenselijk om minimaal 70% van de grond aan huis te hebben liggen. Gezien de doorsnijdingen van deze variant zullen bij de realisatie van deze variant een aantal bedrijven niet op de huidige plek kunnen blijven functioneren.

Bij de realisatie van dit tracé ontstaat een knelpunt met betrekking tot de ontsluiting doordat een belangrijke ontsluitingsweg richting de Parallelweg, de Tureluurweg, niet meer beschikbaar is voor agrarisch verkeer. De Tureluurweg en de Parallelweg zijn op dit moment een belangrijke ontsluiting voor onder andere het vrachtverkeer naar de A12. Tevens is een aantal bedrijven ontsloten via de Parallelweg. De bedrijven zullen ontsloten blijven via een nieuwe parallelweg, maar doorgaand verkeer zal een andere route moeten kiezen.

Net zoals bij het tracé Raaphof oost moeten ook de effecten van deze variant moeten gezien worden in combinatie met mogelijke andere ruimtelijke ontwikkelingen.

Variant Rijsbruggerweg

Het tracé Rijsbruggerweg doorsnijdt 3 huiskavels. Daarnaast worden ook verschillende veldkavels doorsneden.

Aan de huidige Rijsbruggerweg zijn aan weerszijde van de weg bedrijven ontsloten. Aangezien bij deze variant de huidige Rijsbruggerweg beschikbaar blijft voor de ontsluiting van de bedrijven heeft deze variant geen invloed op de ontsluiting van de bedrijven aan de Rijsbruggerweg: zowel De Rondweg van Houten als de Achterdijk kunnen bereikt worden.

Zowel de Achterdijk als de Tureluurweg/ Parallelweg zijn belangrijke ontsluitingswegen. Aangezien het viaduct bij Fort Vechten niet geschikt is voor agrarisch (vracht-) verkeer is bij deze variant de Tureluurweg niet meer beschikbaar voor doorgaand agrarisch verkeer en blijft alleen de Achterdijk over als ontsluitingsroute. Doordat rekening gehouden is met een kruising met de Achterdijk, zal de ontsluiting van de bedrijven maar in beperkte mate verslechteren, aangezien verkeer van en naar De Rondweg van Houten gebruik kan blijven maken van de bestaande Rijsbruggerweg.

Variant N410 / omgelegde N229

Tracé N410 / omgelegde N229 doorsnijdt 4 bedrijven in de huiskavel. Tevens wordt net zoals bij de andere varianten een aantal veldkavels doorsneden. Voor twee bedrijven geldt dat bij de realisatie van dit tracé, bedrijfsverplaatsing noodzakelijk is. Een deel van het tracé loopt over grond die in handen is van BBL. De grond van BBL is ruilgrond en zal in principe ook in de toekomst agrarisch gebruikt worden. Als de weg over deze grond wordt aangelegd komt deze grond dus niet meer beschikbaar voor de agrarische sector.

Bij de keuze voor dit tracé zal de huidige Tureluurweg niet meer beschikbaar zijn voor agrarisch verkeer. Dit betekent dat vrachtverkeer van en naar de bedrijven en de A12 om zal moeten rijden via de Achterdijk. Verder ontstaat voor de bedrijven die nu ontsloten zijn via de Parallelweg een knelpunt in de ontsluiting van het bedrijf. Deze bedrijven zullen ontsloten worden met een nieuwe parallelweg.

Aangezien rekening is gehouden met een kruising met de Achterdijk en de andere wegen beschikbaar blijven voor agrarisch verkeer, is de verwachting dat de verdere ontsluiting van het gebied niet zal verslechteren.

Variant N410 / bestaande N229

Het eerste deel van deze variant is vergelijkbaar met de variant omgelegde N229, het tweede deel is anders. Variant Tracé N410 / bestaande N229 doorsnijdt 2 bedrijven in de huiskavel. Daarnaast wordt wederom een aantal veldkavels doorsneden. Aangezien deze variant evenwijdig loopt aan de bestaande verkaveling is het aantal percelen dat wordt doorsneden beperkt (het gaat voornamelijk om de percelen waarop de weg wordt aangelegd).

Deze variant zal niet over bestaande wegen worden aangelegd. Verder is er ook in deze variant rekening gehouden met een kruising met de Achterdijk. Daardoor zal deze variant vrijwel geen invloed hebben op de ontsluiting van individuele bedrijven en ook de ontsluiting van het gebied verslechtert niet in grote mate.

4.9. Effecten voor bedrijven met nevenactiviteiten

Zoals in de beschrijving van de agrarische sector in het onderzoeksgebied is gebleken heeft een aantal bedrijven nevenactiviteiten zoals verkoop van producten en agro-toerisme. Voor deze bedrijven is een goede bereikbaarheid van belang. Bij de realisatie van alle varianten zullen de verkeersstromen door het gebied veranderen. Doorgaand verkeer zal in veel mindere mate gebruik maken/ kunnen maken van bestaande wegen. Gevolg hiervan is dat minder mensen met de auto langs de bedrijven met nevenactiviteiten zullen komen, waardoor het aantal klanten zou kunnen verminderen. De bedrijven blijven wel bereikbaar, dus "vaste klanten" kunnen de bedrijven blijven bereiken. Beperking van de hoeveelheid autoverkeer op de bestaande wegen kan juist leiden tot een toename van het fietsverkeer op deze wegen, waardoor het aantal klanten weer zou kunnen toenemen. Het effect van de varianten voor bedrijven met nevenactiviteiten is dus naar verwachting neutraal.

4.10. Conclusie

De gevolgen voor de landbouw zijn beoordeeld op de volgende aspecten:

- economische schade (onttrekking landbouwgrond, bedrijfsverplaatsingen, verkaveling);
- impact op de structuur van het landbouwgebied (bereikbaarheid, versnippering aaneengesloten landbouwgebied);
- effect op de agribusiness;
- effect op de nevenactiviteiten van agrarische bedrijven (huisverkoop, agro-toerisme);
- effect op de bereikbaarheid van grond en bedrijven.

	Meerpaal/ Nieuwe Brug	Raaphof west	Raaphof oost	Rijsbrugger- weg	N410 / omgelegde N229	N410 / bestaande N229
Economische Schade	0 / -	--	--	0 / -	--	-
Impact op landbouwgebied	0 / -	--	-	-	--	0 / -
Agribusiness	0	0	0	0	0	0
Nevenactiviteiten	0	0	0	0	0	0
Bereikbaarheid grond en bedrijven	0	-	-	0 / -	0 / -	0

Uit deze effectbeoordeling en ook rekening houdend met de grote verschillen die er zijn tussen de varianten met betrekking tot economische schade kan vanuit landbouwkundig oogpunt de volgende conclusie worden getrokken:

Meest gunstig: variant 1 (Meerpaal / Nieuwe brug)

- tracé loopt grotendeels evenwijdig aan de verkaveling of aan de Schalkwijksche Wetering
- geen bedrijfsverplaatsingen noodzakelijk
- beperkt areaalverlies
- beperkte invloed op aaneengeslotenheid landbouwgebied
- beperkte invloed op bereikbaarheid en verkeersstromen

Meest nadelig: variant 3a (Raaphof west)

- tracé staat deels haaks op de verkaveling
- meeste bedrijfsverplaatsingen noodzakelijk
- meeste areaal verlies
- veroorzaakt versnippering landbouwgebied
- grote invloed op bereikbaarheid bedrijven en verkeersstromen



5. Compenserende en mitigerende maatregelen

In voorgaande hoofdstukken zijn de effecten van A12 SALTO beschreven. Bij de keuze voor welke variant dan ook valt het aan te bevelen om een aantal maatregelen te nemen om de negatieve effecten voor de individuele en de agrarische bedrijven en de agrarische sector in het algemeen te beperken of te voorkomen (zogenaamde mitigerende maatregelen) en kansen te benutten door alternatieve oplossingen en flankerende maatregelen (compenserende maatregelen) toe te passen. De uitvoering van deze flankerende maatregelen (bijvoorbeeld kavelruil) zal kosten met zich meebrengen, maar daarmee wordt de economische schade van de realisatie van A12 SALTO voor de agrarische sector in het algemeen en individuele bedrijven beperkt

De volgende maatregelen kunnen genomen worden:

Bedrijfsverplaatsing

Daar waar het nieuwe tracé een bedrijfswoning of bedrijfsgebouwen doorsnijdt is bedrijfsverplaatsing onontkoombaar. In sommige gevallen wordt een bedrijf echter zodanig in de huiskavel doorsneden dat de bedrijfsvoering zodanig wordt aangetast dat het bedrijf op de huidige locatie niet meer duurzaam economisch kan functioneren. Indien dan geen vervangende grond aansluitend aan de huiskavel gevonden kan worden is bedrijfsverplaatsing noodzakelijk. Dit geeft het betrokken bedrijf de mogelijkheid om het bedrijf elders voort te zetten, maar tegelijkertijd komt er rond het tracé dan ruilgrond beschikbaar, waarmee de verslechtering van de verkaveling voor andere bedrijven door middel van kavelruil beperkt kan worden.

Kavelruil

Door de aanleg van het nieuwe tracé verliest een aantal bedrijven grond, maar raken ook bedrijven meer versnipperd. Indien bedrijven grond hebben aan weerszijden van de nieuwe weg, zal een deel van de grond slechter bereikbaar worden. Er zullen meer verkeersbewegingen komen en de ondernemers maken meer kosten (onder andere tijd en brandstof). Om deze versnippering te voorkomen kan door middel van kavelruil getracht worden door uitruil van grond de grond zo dicht mogelijk bij de huiskavels van de bedrijven te krijgen én aan de goede kant van de weg. Zo kan de verslechtering van de verkaveling door de aanleg van de nieuwe weg beperkt worden.

Nieuwe ontsluiting van percelen

Percelen zijn over het algemeen aan één zijde ontsloten op de openbare weg. Daar waar de weg percelen doorsnijdt worden percelen gesplitst en zal één van de nieuwe percelen een nieuwe ontsluiting moeten krijgen. Het is wenselijk om het creëren van nieuwe ontsluitingen te koppelen aan kavelruil, zodat rekening gehouden kan worden met de wensen van een eventuele nieuwe eigenaar/ gebruiker.

Achterdijk bereikbaar houden en kruisingen geschikt maken voor (groot) agrarisch verkeer

Aangezien de Achterdijk een belangrijke agrarische ontsluitingsweg is voor het gebied heeft het geen toelichting dat het belangrijk is dat deze weg bereikbaar moet blijven en dat er een kruising dient te komen met het nieuwe tracé (indien er gekozen wordt voor een van de varianten die de Achterdijk kruist). Deze kruising zal geschikt moeten zijn voor agrarisch verkeer. Van de kruising zal gebruik gemaakt moeten kunnen worden door agrariërs en loonwerkers, met trekkers, aanhangers, landbouwmachines en werktuigen. Dat betekent dat de kruising breed genoeg moet zijn voor deze voertuigen. Daarnaast is het ook belangrijk dat de kruisingen geschikt zijn voor het vrachtverkeer van afnemers en toeleveranciers. Aanbevolen wordt om dit, bij de concrete uitwerking van het tracé dat wordt gekozen, als aandachtspunt mee te nemen.

Parallelstructuur

Bij enkele varianten zal de nieuwe weg deels gebruik maken van een bestaande weg. Indien op de bestaande weg bedrijven en percelen ontsloten zijn en een ontsluiting op de nieuwe weg niet gewenst is, zal een parallelstructuur aangelegd moeten worden. De parallelstructuur is dan puur voor de ontsluiting van agrarische bedrijven, woonhuizen en percelen en dus alleen bedoeld voor lokaal en agrarisch verkeer.

Per tracévariant zijn op basis van dit onderzoek de volgende aanbevelingen geformuleerd:

1. Variant Meerpaal / Nieuwe brug

Het tracé Meerpaal/ Nieuwe brug doorsnijdt zowel huis- als veldkavels niet op een zodanige wijze dat bedrijfsverplaatsing direct noodzakelijk is. Door de realisatie van het tracé te combineren met kavelruil kan gezorgd worden dat de bedrijven vervangende grond krijgen zoveel mogelijk aansluitend aan de grond die zij nu in gebruik hebben.

De percelen tussen het tracé en de Schalkwijksche Wetering zijn niet meer bereikbaar. Voor deze percelen zal dus een nieuwe ontsluiting gerealiseerd moeten worden. Waar deze ontsluiting moet komen zal afhangen wie de percelen in gebruik zal nemen of houden (hangt mede af van kavelruil).

Effect	Aanbeveling
Doorsnijding huiskavels	Kavelruil
Doorsnijding veldkavels	Kavelruil
Bereikbaarheid kavels tussen het nieuwe tracé en de Schalkwijksche Wetering	Nieuwe ontsluiting

2. Variant Raaphof oost

Het tracé Raaphof oost doorsnijdt de bedrijven op verschillende manieren. Voor één bedrijf zal bedrijfsverplaatsing noodzakelijk zijn, aangezien de huiskavel doormidden wordt gesneden en het bedrijf ingesloten komt te liggen. Het is aan te bevelen de grond die hiermee vrij komt in te zetten voor kavelruil. Voor de andere bedrijven kan het doorsnijden van de huiskavel opgelost worden met kavelruil. Dan dient uiteraard wel grond aansluitend aan de huiskavel beschikbaar te komen, anders verslechtert de structuur van het bedrijf zodanig dat bedrijfsverplaatsing alsnog noodzakelijk kan zijn. De mogelijkheden voor kavelruil zullen wel afhangen van de ontwikkelingen in het gebied tussen het nieuwe tracé en Odijk (zie 3.9; woningbouw ontwikkeling Odijk).

Effect	Aanbeveling
Doorsnijding huiskavels	Bedrijfsverplaatsingen in combinatie met kavelruil
Doorsnijding veldkavels	Kavelruil

3. Variant Raaphof west

Het tracé Raaphof west doorsnijdt bij een flink aantal bedrijven de huiskavel. Dat maakt net zoals bij de variant Raaphof oost in ieder geval één bedrijfsverplaatsing noodzakelijk. Daarnaast worden twee bedrijven op een zodanige wijze door de huiskavel doorsneden dat de bedrijven alleen kunnen blijven functioneren op de huidige locatie als zij aansluitend aan of op korte afstand van de huiskavel vervangende grond kunnen krijgen. Doordat ook enkele veldkavels worden doorsneden is kavelruil in ieder geval gewenst.

Het aantal bedrijfsverplaatsingen en de mogelijkheden voor kavelruil rond dit tracé zijn mede afhankelijk van andere ruimtelijke ontwikkelingen (zie 3.9 woningbouwontwikkeling Odijk).

Doordat bij dit tracé gebruik gemaakt wordt van de huidige Parallelweg en Tureluurweg ontstaat een knelpunt met betrekking tot de ontsluiting van de bedrijven aan de Parallelweg. Voor deze bedrijven is het van groot belang dat zij ontsloten worden via een nieuwe parallelstructuur. Indien er geen parallelstructuur komt zal voor deze bedrijven alsnog bedrijfsverplaatsing noodzakelijk zijn.

De afsluiting van de Tureluurweg en Parallelweg voor doorgaand agrarisch verkeer betekent tevens dat de Achterdijk als enige ontsluitingsroute beschikbaar blijft. Voor de bedrijven in het gebied is het dus van groot belang dat de Achterdijk als doorgaande route openblijft voor (groot) agrarisch verkeer.

Effect	Aanbeveling
Doorsnijding huiskavels	Bedrijfsverplaatsingen in combinatie met kavelruil
Doorsnijding veldkavels	Kavelruil
Verslechtering ontsluiting	Achterdijk bereikbaar houden voor (groot) agrarisch verkeer, kruisingen geschikt maken voor agrarisch verkeer
Ontsluiting bedrijven Parallelweg	Parallelstructuur

4. Variant Rijsbruggerweg

Indien voor het tracé Rijsbruggerweg gekozen wordt zal in principe geen bedrijfsverplaatsing noodzakelijk zijn. Wel wordt grond van twee huiskavels afgesneden en wordt een aantal veldkavels doorsneden door dit tracé. Doormiddel van kavelruil kan de verslechtering van de verkaveling die dit oplevert beperkt worden.

Ook bij deze variant geldt dat het voor de agrarische ontsluiting van groot belang is dat de Achterdijk als doorgaande route beschikbaar blijft voor (groot) agrarisch verkeer, aangezien ook in deze variant de verbinding naar de Tureluurweg en Parallelweg afgesloten wordt.

Effect	Aanbeveling
Doorsnijding huiskavels	Kavelruil
Doorsnijding veldkavels	Kavelruil
Verslechtering ontsluiting	Achterdijk bereikbaar houden voor (groot) agrarisch verkeer, kruisingen geschikt maken voor agrarisch verkeer

5. Variant N410 / omgelegde N229

Het tracé N410 / omgelegde N229 doorsnijdt van 5 bedrijven de huiskavel. Bij twee bedrijven betekent dit dat bedrijfsverplaatsing noodzakelijk is. Bij de overige bedrijven kan het verlies van een deel van de huiskavel gecompenseerd worden door vervangende grond. Door kavelruil kan gezorgd worden dat de structuur van de bedrijven verbeterd wordt of in ieder geval hetzelfde blijft.

Net zoals bij de andere varianten is het voor de ontsluiting van het gebied van belang dat de Achterdijk als doorgaande route beschikbaar blijft voor het agrarische verkeer.

Effect	Aanbeveling
Doorsnijding huiskavels	Bedrijfsverplaatsingen in combinatie met kavelruil
Doorsnijding veldkavels	Kavelruil
Verslechtering ontsluiting	Achterdijk bereikbaar houden voor (groot) agrarisch verkeer, kruisingen geschikt maken voor agrarisch verkeer

6. Variant N410 / bestaande N229

Deze variant doorsnijdt 2 bedrijven in de huiskavel, bij één bedrijf op een zodanige wijze dat bedrijfsverplaatsing noodzakelijk is. De grond die hiermee vrij komt kan ingezet worden voor kavelruil waarmee voor de overige bedrijven de verkaveling verbeterd kan worden (en het verlies van veldkavels gecompenseerd).

De ontsluiting van het gebied zal niet verslechteren als agrarisch verkeer van het nieuwe tracé de Achterdijk op en af kan.

Effect	Aanbeveling
Doorsnijding huiskavels	Bedrijfsverplaatsingen in combinatie met kavelruil
Doorsnijding veldkavels	Kavelruil
Verslechtering ontsluiting	Achterdijk bereikbaar houden voor (groot) agrarisch verkeer, kruisingen geschikt maken voor agrarisch verkeer

Bijlage 1: uitnodigingsbrief en enquêteformulier

Aan geadresseerde

Doorkiesnummer: 023 – 516 22 99 Datum: 28 februari 2007 Referentie: MK/DQ/230000/07.041
Faxnummer: 023 – 542 24 82

Betreft: **A12 SALTO**

Geachte heer, mevrouw,

Wellicht bent u inmiddels hebt op de hoogte van het project A12 SALTO. In de Nieuwsbrief die u bij deze brief aantreft kunt u alle informatie hierover nalezen en vernemen wat de actuele situatie is.

Het doel van A12 SALTO is een oplossing te vinden voor de verkeersproblematiek in uw regio, het gebied tussen Houten, Bunnik en het Amsterdam-Rijnkanaal. Het gaat vooral om een betere aansluiting van Houten op het rijksverkeerswegennet. Er is een aantal mogelijkheden om tot zo'n oplossing te komen. Zo zou het aanleggen van een verbindingsweg naar de A12, ergens in dit gebied, opstoppingen en sluipverkeer kunnen verminderen en de verkeersveiligheid verbeteren.

Voordat er concrete plannen kunnen worden gemaakt, moet er eerst worden geïnventariseerd wat de gevolgen zijn van aan te brengen verbeteringen. Daarom moeten de effecten op het milieu van het betreffende gebied worden onderzocht, van elk van de mogelijke oplossingen. De resultaten daarvan komen in het Milieueffectrapport (MER) te staan. Een onderdeel van dit rapport is het zogenaamde LER, de Landbouweffectrapportage. Daarin worden de effecten van te nemen verkeersmaatregelen op de agrarische sector in beeld gebracht. Het onderzoek voor het LER wordt verricht door LTO Noord Projecten, in opdracht van de stadsregio Utrecht (BRU) namens de in het project A12 SALTO deelnemende partijen, waaronder de gemeenten Bunnik en Houten.

Om te kunnen bepalen wat de effecten op de agrarische bedrijven kunnen zijn, worden alle ondernemers en agrarische grondeigenaren in uw regio uitgenodigd om deel te nemen aan een enquête. Op deze wijze willen wij inzicht krijgen in de concrete de effecten en de situering van de verschillende tracés op perceels- en bedrijfsniveau. Het is de bedoeling dat in een individueel gesprek de vragen met u worden doorgenomen en beantwoord. Dit gesprek zal ongeveer een uur in beslag nemen.

U hoeft bijgaand vragenformulier dus niet per post terug te sturen, maar wilt u zo vriendelijk zijn de vragen alvast te bekijken en zoveel mogelijk in te vullen? In februari of in maart zult u telefonisch worden benaderd om een afspraak te maken.

Individuele bedrijfsgegevens worden vertrouwelijk behandeld.

Voor vragen over het LER kunt u mij bereiken op telefoonnummer 023 – 516 22 99.

Wij hopen dat u, tussen uw drukke werkzaamheden op uw bedrijf door, bereid bent om een uur vrij te maken om mee te werken aan dit onderzoek.

Met vriendelijke groet,
LTO Noord Projecten B.V.

Martijn Kegler
Projectleider

Bijlage(n):

- Nieuwsbrief A12 SALTO
- Inventarisatieformulier

Inventarisatieformulier

Deze enquête wordt tijdens een persoonlijk gesprek met u ingevuld. Dit zal circa een uur duren. Bij een aantal vragen zijn meerdere antwoorden mogelijk.

1. Algemene gegevens

Naam en adresgegevens:

Naam:

Straat:

Huisnummer:

Postcode:

Woonplaats:

Telefoonnummer:

Wat is uw leeftijd? .. jaar
(bij meerdere bedrijfshoofden meerdere leeftijden) .. jaar

Hoe ziet u uw agrarische activiteit? Als:
0 hoofdberoep
0 Neventak
0 Hobby
0 activiteit beëindigd

Hoofdtak van het bedrijf
0 Melkveehouderij
0 Akkerbouw
0 Fruitteelt
0 Glastuinbouw
0 Anders

Grootte van het bedrijf:

Aantal ha in eigendom:
Aantal ha in erfpacht:
Aantal ha in reguliere pacht (6 jarig):
Aantal ha "los land":
Aantal ha verhuur:
Aantal ha contractteelt:

Binnen

onderzoeksgebied:

Buiten onderzoeksgebied:

.. ha .. ha
.. ha .. ha
.. ha .. ha
.. ha .. ha
.. ha .. ha
.. ha .. ha
.. ha .. ha

Totaal

Is er een opvolger?

- 0 Ja,
- 0 Nee
- 0 Misschien, nog niet bekend

Heeft u plannen om op termijn uw agrarische activiteiten te beëindigen?

- 0 Ja
- 0 Nee
- 0 Misschien

Zo ja, heeft een idee hoe u dit zal aanpakken?

- 0 Beëindiging van alle activiteiten
- 0 Beëindiging van deel van activiteiten
- 0 Weet niet
- 0 Ben reeds beëindigd
- 0 N.v.t.

Als u uw agrarische activiteiten wilt afbouwen, op welke termijn?

- 0 1 - 3 jaar
- 0 3- 10 jaar
- 0 na 10 jaar
- 0 n.v.t.

2. Ontwikkelingen

In welke richting gaat uw bedrijf zich ontwikkelen?

- 0 Schaalvergroting
- 0 Verbreding
- 0 Agrarisch natuurbeheer
- 0 Particulier natuurbeheer
- 0 Anders.....

Hoe staat u tegenover uw huidige bedrijfsoppervlakte?

- 0 Ik wil graag dat het bedrijfsoppervlak vergroot wordt tussen nu en 5 jaar met een oppervlakte van:
 - 0 minder dan 3 hectare
 - 0 tussen de 3 en 6 hectare
 - 0 meer dan 6 hectare
- 0 Ik wil op langere termijn de bedrijfsoppervlakte vergroten
- 0 Ik wil het bedrijfsoppervlak niet vergroten.
- 0 Ik wil het bedrijfsoppervlak verkleinen.

Heeft u concrete investeringsplannen voor de komende 3 jaar?

- 0 Ja
- 0 Nee
- 0 Misschien

Zo ja, waarop hebben deze betrekking?

- 0 Bedrijfsovername
- 0 Aankoop grond
- 0 Aankoop quotum
- 0 Bouwen
- 0 Machinepark
- 0 Automatiseren
- 0 Noodzakelijke investering (milieuwetgeving)
- 0 Opzetten neventak
- 0 (regulier) Onderhoud
- 0 Overige:.....

Heeft u momenteel concrete plannen voor bedrijfsverplaatsing?

- 0 Ja
- 0 Nee, maar mogelijk op termijn interesse
- 0 Nee

3. Structuur van het bedrijf

Dit hoofdstuk wordt gezamenlijk met u tijdens het gesprek ingevuld, dit hoeft u dus niet vooraf in te vullen.

Hoeveel kavels heeft u in gebruik? (inclusief huiskavel) .. kavels

Hoe groot zijn deze kavels?

0	Huiskavel	.. ha
0	Veldkavel 1	.. ha
0	Veldkavel 2	.. ha
0	Veldkavel 3	.. ha
0	Veldkavel 4	.. ha
0	Veldkavel 5	.. ha

Welke grondsoort hebben de kavels?

0	Zavel
0	Lichte Klei
0	Zware klei

Welke gewassen worden er geteeld?

0	Grasland:	.. ha
0	Maïs/ voedergewassen:	.. ha
0	Akkerbouw gewassen:	.. ha
0	Vollegroendegroente:	.. ha
0	Fruit	
0	Overig:	.. ha

Wat is de vorm van de kavels?

Hoe beoordeelt u de ontsluiting van de percelen in een kavel?

0	Goed
0	Redelijk
0	Matig
0	Slecht

Ziet u mogelijkheden om dit te verbeteren?

Op welke afstand van het erf zijn de veldkavels gelegen (in km)?

Moet u door de bebouwde kom rijden naar uw veldkavel(s)?

0 Ja, door de dorpen:

0 Nee

Zijn er hindernissen in de route naar de veldkavel?

0 Drempels

0 Wegversmalling

0 Smalle weg

0 Alleen bereikbaar met ontheffing van de gemeente

0 Brug, stoplichten

0 Geen

Hoe is de ontwatering van de kavels geregeld?

0 Drainage

0 Greppels

0 Onderbemaling

Hoe beoordeelt u uw verkaveling?

- 0 Slecht
- 0 Matig
- 0 Redelijk
- 0 Goed

Bent u bereid kavels te ruilen voor een betere verkaveling?

- 0 Ja (voor welke kavels geldt dit en onder welke voorwaarden)
- 0 Nee, omdat ...

Ziet u mogelijkheden om de bewerkbaarheid van de percelen te verbeteren?

- 0 Samenvoegen van percelen
- 0 Recht trekken van sloten
- 0 Veranderen van de ontwatering
- 0 Anders, namelijk...

Welke concrete activiteiten wenst u voor de verbetering van de agrarische structuur?

- 0 Kavelruil
- 0 Verbeteren perceelontsluiting
- 0 Verbeteren waterhuishouding
- 0 Verbeteren waterkwaliteit
- 0 Inpassing (agrarisch) natuurbeheer
- 0 Anders, namelijk...
- 0 Weet niet

Toelichting op mogelijkheden verbetering agrarische structuur:

4. Nevenfuncties

Zijn er naast de hoofdtak andere activiteiten?

- 0 Nee
- 0 Ja, namelijk:
 - 0 Verwerken producten
 - 0 Handel
 - 0 Verkoop producten door huisverkoop of winkels
 - 0 Agro-toerisme
 - 0 Kinderopvang
 - 0 Landbouw en zorg
 - 0 Nevenberoep als zelfstandig ondernemer
 - 0 Baan buiten huis
 - 0 Overig, namelijk.....

Heeft u interesse om uw bedrijf te verbreden of uw huidige activiteiten naast de hoofdtak uit te breiden?

- 0 Nee
- 0 Ja
- 0 Misschien

Zo ja, waar gaat uw interesse naar uit?

- 0 N.v.t.
- 0 Verwerken producten
- 0 Verkoop producten door huisverkoop of winkels
- 0 Agro-toerisme
- 0 Kinderopvang
- 0 Landbouw en zorg
- 0 Nevenberoep als zelfstandig ondernemer
- 0 Baan buiten huis
- 0 Overig, namelijk:

Is agrarisch natuurbeheer op dit moment opgenomen in de bedrijfsvoering?

- 0 Nee, geen interesse
- 0 Nee, maar ik heb wel interesse
- 0 Ja, ik sluit beheersovereenkomsten af met de DLG
- 0 Ja, ik ben lid van de Agrarische natuurvereniging
- 0 Ja, anders dan hier genoemd, namelijk...

5. Externe factoren

Wat is de afstand van uw bedrijfsgebouwen tot burgerwoningen?

- 0 0-25 meter
- 0 25-50 meter
- 0 50-100 meter
- 0 > 100 meter
- 0 N.v.t.

Heeft de afstand tot burgerwoningen de bedrijfsontwikkeling beperkt?

- 0 Ja
- 0 Nee
- 0 N.v.t.

Zijn de uitbreidingsmogelijkheden voor wat betreft grondaankoop een knelpunt voor uw bedrijf?

- 0 Nee
- 0 Ja, omdat:
 - 0 te weinig aanbod
 - 0 prijs te hoog
 - 0 anders, namelijk

Is de verkaveling een knelpunt voor uw bedrijf?

- 0 Nee
- 0 Ja, vanwege:
 - 0 de vorm van kavels
 - 0 te veel kavels
 - 0 kavels liggen verspreid
 - 0 kavels zijn te klein
 - 0 huiskavel is te klein
 - 0 anders, namelijk:.....

Bent u tevreden over de waterhuishouding?

- 0 Ja
- 0 Nee, omdat:....
 - 0 winterpeil te hoog
 - 0 zomerpeil te hoog
 - 0 kwel
 - 0 regelmatig wateroverlast / land onder water
 - 0 anders, namelijk.....

Bent u tevreden over de waterkwaliteit?

- 0 Ja
- 0 Nee, omdat:
 - 0 aanwezigheid riooloverstort
 - 0 aanvoer van slecht gebiedsvreemd water
 - 0 slechte kwaliteit kwelwater
 - 0 anders, namelijk:

Is de milieuwetgeving een knelpunt?

- 0 Nee
- 0 Ja, omdat:
 - 0 beperkingen gebruik bestrijdingsmiddelen
 - 0 lozingenbesluit
 - 0 ammoniakemissie
 - 0 stankcirkel
 - 0 mestproductierechten
 - 0 (nieuwe) mestwetgeving
 - 0 anders, namelijk:.....

Is het ruimtelijk ordeningsbeleid een knelpunt (bestemmingsplan)?

- 0 Nee
- 0 Ja, omdat:
 - 0 bouwblok bepaling
 - 0 gebruikersverklaring (aanlegvergunning voor scheuren grasland opzetten neventak e.d.)
 - 0 beschermd monument
 - 0 verbod op bollenteelt op percelen

Liggen er beperkingen op het gebruik van uw percelen?

- 0 Nee
- 0 Teeltbeperkingen uit bestemmingsplan
- 0 Beperkingen i.v.m. aanwezigheid leidingen in de grond
- 0 Riolering in de grond
- 0 Beperkingen door Vogel- en/of Habitatrichtlijn
- 0 Andere beperkingen,

6. LER A12 SALTO

Is de ontsluiting op dit moment een knelpunt (bereikbaarheid bedrijf en/ of percelen)?

- 0 Nee
- 0 Ja, namelijk

Wordt de ontsluiting door de opwaardering/ aanpassing van de wegenstructuur een knelpunt (bereikbaarheid bedrijf en/of percelen)?

- 0 Nee
- 0 Ja, de bereikbaarheid van het bedrijf/ de huiskavel
- 0 Ja, de bereikbaarheid van veldkavels (welke?)

Verliest u grond door A12 SALTO?

- 0 Nee
- 0 Ja, namelijk .. ha (bij welke variant?)

Welke delen van het bedrijf worden mogelijk doorsneden?

- 0 Huiskavel
- 0 Veldkavels
- 0 n.v.t.

Ziet u mogelijkheden om kavels te ruilen voor een betere verkaveling na de realisatie van A12 SALTO?

- 0 Ja, voor welke kavels geldt dit en onder welke voorwaarden?
- 0 Nee, Omdat..

Heeft de realisatie van A12 SALTO invloed op de rijroutes van de toeleveranciers en/ of voor de afzet van uw producten?

- 0 Nee
- 0 Ja, toelichting:

Staat u open voor bedrijfsverplaatsing indien de ontsluiting en/ of verkaveling voor uw bedrijf een knelpunt wordt?

- 0 Ja, verplaatsing binnen het gebied naar,.....
- 0 Ja, verplaatsing binnen de provincie Utrecht, naar
- 0 Ja, verplaatsing naar locatie elders in Nederland, naar
- 0 Nee
- 0 Misschien

- Welke voordelen ziet u voor uw bedrijf na de realisatie van A12 SALTO?
- 0 Verbetering van de bereikbaarheid
 - 0 Vergroting mogelijkheden voor nevenactiviteiten
 - 0 Verbetering van de afzet mogelijkheden
 - 0 Andere kansen.....

Welke algemene effecten voor het landbouwverkeer verwacht u naar aanleiding van A12 SALTO?

Tot slot

Heeft opmerkingen en/of oplossingen voor bepaalde knelpunten?

Bedankt voor uw medewerking!

Bijlage 2: Literatuurlijst

Centraal Bureau voor de Statistiek (2007), Landbouwtellingen CBS Statline. www.cbs.nl

Bont de C.J.A.M. e.a. (2003), Hervorming gemeenschappelijk landbouwbeleid 2003; Gevolgen van de besluiten voor de Nederlandse landbouw. Landbouw Economisch Instituut

Gemeente Bunnik (2007), Voorontwerp Structuurplan gemeente Bunnik 2007-2015. www.bunnik.nl

Gemeente Houten (2007), Ruimtelijke visie Houten 2015. www.houten.nl

Hoogheemraadschap de Stichtse Rijnlanden (2007), Over Watergebiedsplan tussen Kromme Rijn en Amsterdam-Rijnkanaal. www.hdsr.nl

Hoogheemraadschap de Stichtse Rijnlanden (2007), Waterplan Bunnik. www.hdsr.nl

Hoogheemraadschap de Stichtse Rijnlanden (2007), Waterplan Houten. www.hdsr.nl

Landbouw Economisch Instituut (LEI) (2007), Sector in cijfers. www.lei.nl

Ministerie van Landbouw (2005), Perspectieven voor de agrarische sector in Nederland (achtergrondrapport bij "Kiezen voor landbouw")

Praktijkonderzoek veehouderij (2006), Kwantitatieve informatie Veehouderij 2006-2007

Productschap Tuinbouw (2005), Toekomstverkenningen sector groente en fruit.

Bestuur Regio Utrecht (BRU)

Eindbeelden A12 SALTO

Bestuur Regio Utrecht (BRU)

Eindbeelden A12 SALTO

Datum 10 oktober 2007
Kenmerk BRU118/Jgi/1284
Eerste versie 20 augustus 2007

Documentatiepagina

Opdrachtgever(s)	Bestuur Regio Utrecht (BRU)
Titel rapport	Eindbeelden A12 SALTO
Kenmerk	BRU118/Jgi/1284
Datum publicatie	10 oktober 2007
Projectteam opdrachtgever(s)	de heren H.P.M. Driessen en R.A. van de Veen
Projectteam Goudappel Coffeng	de heren I. de Jonge en G. de Boer
Projectomschrijving	Een studie naar de mogelijkheden van de verkeerssituatie in het Kromme Rijngebied binnen de kaders van het MER A12 SALTO.
Trefwoorden	Kromme Rijngebied, eindbeelden, Houten, Bunnik, Zeist, verkeersmodel, BRU

	Inhoud	Pagina
1	Inleiding	1
1.1	Aanleiding van de studie	1
1.2	Relatie met het MER A12 SALTO	1
1.3	Leeswijzer	2
2	Onderzoeksopzet	3
2.1	Onze aanpak	3
2.2	Belangrijke uitgangspunten	4
3	Probleemverkenning	6
3.1	MER-varianten	6
3.2	Resterende knelpunten per MER-variant	6
4	Doelen en oplossingen: workshop	9
4.1	Doelen	9
4.1.1	Verkeersveiligheid	9
4.1.2	Verkeersafwikkeling	9
4.2	Oplossingsrichtingen	9
4.3	Oplossingen verwerkt in kansrijke eindbeelden	11
5	Oplossingen: kansrijke eindbeelden	13
5.1	Algemeen	13
5.1.1	Het hoofdwegennet en de aansluiting van de N229 - A12	13
5.1.2	Oplossingen relatie Bunnik – Zeist	14
5.1.3	Oplossing verkeersdruk Koningslaan/N411	15
5.2	Analyse eindbeeld 1: Meerpaalweg/Nieuwe brug	15
5.3	Analyse eindbeeld 2: Rijsbruggerwegtracé	16
5.4	Analyse eindbeeld 3A: Raaphof west	17
5.5	Analyse eindbeeld 3B: Raaphof oost	18
5.6	Analyse eindbeeld 4A: N410 – bestaande N229	19
5.7	Analyse eindbeeld 4B: N410 – omgelegde N229	20
5.8	Samengevat	21
6	Kosten van de kansrijke eindbeelden	23
7	Conclusies en aanbevelingen	25
7.1	De eindbeelden hebben veel gemeen	25
7.2	De ontsluiting van Houten	25
7.3	De aansluiting N229 - A12	25
7.4	De relatie Bunnik - Zeist	26
7.5	Leefbaarheid buitengebied Bunnik en Houten	26
7.6	De verkeersdruk op de Koningslaan/N411	26

1 Inleiding

1.1 Aanleiding van de studie

Het BRU werkt samen met haar regionale partners binnen het samenwerkingsverband A12 SALTO aan een integrale oplossing van de verkeersknelpunten in het Kromme Rijngebied. De verkeersknelpunten zijn divers en verschillend van omvang, maar kunnen alleen worden opgelost door een gezamenlijke regionale aanpak.

In de eerste fase van het project A12 SALTO is een aantal varianten opgesteld die de ontsluiting van Houten moeten verbeteren. Deze fase geeft een doorkijk in de verkeersafwikkeling tot 2010.

In de tweede fase zijn de overige verkeersknelpunten aan bod gekomen. Het gaat daarbij om:

- de aansluiting A12/N229;
- de verkeersdrukte op de relatie Bunnik - Zeist;
- het verkeer door het buitengebied van Bunnik en Houten;
- de verkeersdruk op de Koningslaan/N411.

Om tijdig te kunnen starten met een ontsluitingsweg voor Houten is een MER opgesteld. Voordat vanuit het MER een voorkeursvariant kan worden gekozen is afgesproken een visie te ontwikkelen waarin alle verkeersknelpunten een plaats krijgen.

Het BRU heeft Goudappel Coffeng BV opdracht verleend voor het ontwikkelen van kansrijke eindbeelden voor de periode tot 2020, rekening houdend met de ontwikkelde MER-varianten voor de periode tot 2010. In de voorliggende rapportage zijn de kansrijke eindbeelden beschreven.

1.2 Relatie met het MER A12 SALTO

In het MER is een aantal varianten ter verbetering van de ontsluiting van Houten op het rijkswegennet gegenereerd. De kansrijke eindbeelden betreffen een uitbreiding van deze MER-varianten met een aantal verkeersmaatregelen die de verkeerssituatie in het Kromme Rijngebied verder optimaliseren. De eindbeelden hebben dus een grotere reikwijdte dan de MER-varianten. De planhorizon van de eindbeelden is 2020.

De studie eindbeelden richt zich op verkeerskundige oplossingsrichtingen voor de knelpunten in het Kromme Rijn gebied. De conclusie van de studie wordt in het MER opgenomen. Tevens wordt per kansrijk eindbeeld een globale toets van de milieugevolgen uitgevoerd. Voor het eindbeeld Rijsbruggerweg zijn de milieueffecten op vergelijkbare wijze en met dezelfde diepgang als in het MER onderzocht. Dit is beschreven

in de notitie Milieueffecten eindbeeld Rijsbruggerweg met regioweg/omgelegde N229 (kenmerk TMU054/Brg/0716 d.d. 10 oktober 2007). De notitie is in de bijlagenrapportage van de studie Eindbeelden opgenomen.

1.3 Leeswijzer

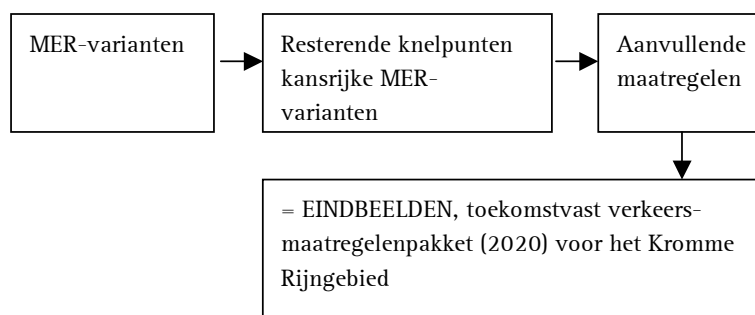
Deze rapportage is als volgt opgebouwd. Na een beschrijving van de onderzoeksopzet in hoofdstuk 2 volgt een beschrijving van de resterende knelpunten in de MER-varianten (probleemverkenning, hoofdstuk 3). Daarop volgt in hoofdstuk 4 een beschrijving van de doelen en de oplossingen (verkeersmaatregelen in aanvulling op de MER-varianten). Vervolgens wordt in hoofdstuk 5 het functioneren van deze oplossingen verwoord. Voor de oplossingen is een kostenraming opgesteld die is opgenomen in hoofdstuk 6. In hoofdstuk 7 wordt afgesloten met conclusies en aanbevelingen.

In een afzonderlijk bijlagenrapport komen bouwstenen (mogelijke oplossingen voor de resterende verkeersknelpunten), de MER-varianten en een verdiepingsslag van de analyse naar het functioneren van de kansrijke eindbeelden aan bod.

2 Onderzoeksopzet

In dit hoofdstuk beschrijven wij de wijze waarop wij tot eindbeelden zijn gekomen. Hierbij is nadrukkelijk de interactie met de projectgroep A12 SALTO gezocht - de inbreng van de expertise en kennis in deze groep is voorwaarde voor een gedragen visie op de verbeteringen in de verkeersafwikkeling, -veiligheid en -leefbaarheid in het Kromme Rijngebied.

Het proces van de studie eindbeelden 2020 en de relatie met het MER is in de volgende figuur samengevat:



2.1 Onze aanpak

In onze aanpak hebben wij de PODO-aanpak verwerkt, waarin op een gestructureerde wijze van een probleemstelling (P) via de oorzaken (O) van deze problemen en de doelstellingen (D) naar een oplossing (O) wordt toegewerkt.

Stap 1: Probleemverkenning

Als eerste is een grondige probleemverkenning uitgevoerd. Welke verkeersknelpunten resteren in het Kromme Rijngebied na realisatie van de MER-varianten? Het doel van deze probleemverkenning is het verzamelen van voldoende informatie voor het opstellen van kansrijke eindbeelden per MER-variant. Deze analyse is uitgevoerd op basis van aanwezige lokale kennis en het verkeersmodel VRU 1.4, waarmee in het kader van het MER A12 SALTO diverse berekeningen zijn uitgevoerd.

Stap 2: Workshop

De tweede stap bestond uit een workshop met de projectgroep A12 SALTO. Deze workshop had als doel te komen tot aanvullende verkeersmaatregelen voor de MER-varianten. Hoe kan de verkeerssituatie in het Kromme Rijngebied verder geoptimaliseerd worden? Met deze verkeersmaatregelen worden de verwachte resterende knelpunten aangepakt. De verkeersmaatregelen in combinatie met de kansrijke MER-varianten worden 'Kansrijke eindbeelden' genoemd.

Onderdeel van de aanvullende verkeersmaatregelen zijn 'bouwstenen'. De bouwstenen zijn mogelijke oplossingsrichtingen voor resterende knelpunten in het Kromme Rijngebied. De bouwstenen zijn door de stuurgroep A12 SALTO geformuleerd. In het bijlagenrapport zijn de bouwstenen, de effecten van de bouwstenen en de keuzes beschreven.

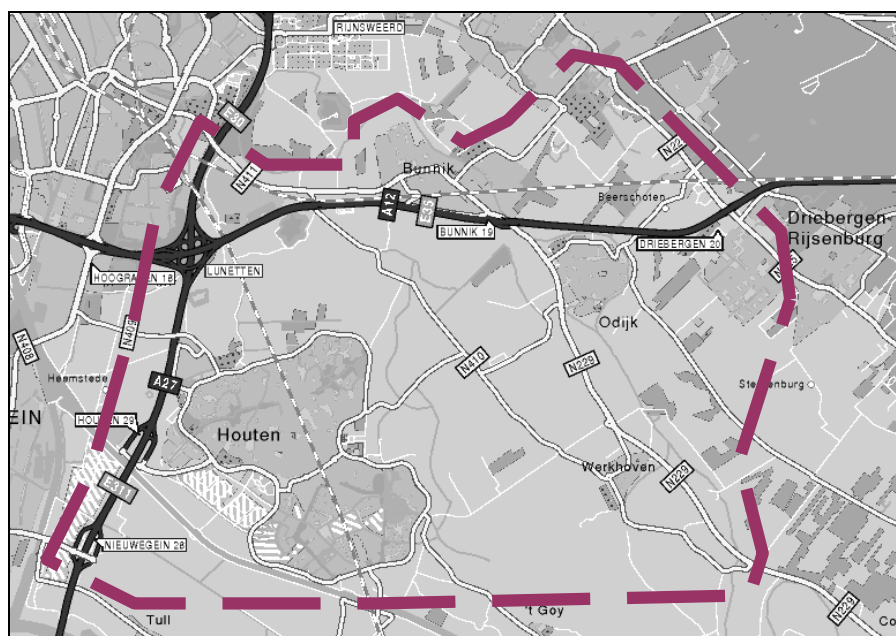
Stap 3: Berekeningen met het verkeersmodel

Deze stap heeft als doel de effecten van de maatregelen in de eindbeelden te kwantificeren: welke effecten hebben de kansrijke eindbeelden op de verkeersafwikkeling en (indirect) de leefbaarheid en verkeersveiligheid? De eindbeelden zijn doorgerekend met het verkeersmodel. Daarvoor is, net als bij de berekeningen ten behoeve van de MER-varianten, het verkeersmodel VRU 1.4 ingezet. Er is rekening gehouden met de ontwikkelingen langs de N229 (uitbreiding Odijk West en Werkhoven, circa 1.600 woningen).

2.2 Belangrijke uitgangspunten

Onderzoeksgebied

Deze studie richt zich op de verkeersafwikkeling in het Kromme Rijngebied. Het gebied dat beschouwd is, staat globaal weergegeven in figuur 2.1.



Figuur 2.1: Globale begrenzing onderzoeksgebied

Verkeersmodel

Voor de beoordeling van de eindbeelden is gebruik gemaakt van het verkeersmodel VRU 1.4. Het verkeersmodel VRU 1.4 is een verkeersmodel voor de regio Utrecht. Het betreft een zogenaamd statisch multimodaal verkeersmodel. Met dit model worden de gevolgen van ruimtelijke ontwikkelingen en mobiliteitsmaatregelen in beeld gebracht. Daarbij wordt rekening gehouden met verschuivingen die kunnen optreden tussen de keuze van de reisbestemming en de keuze van de vervoerwijze.

Ruimtelijke en infrastructurele ontwikkelingen

Bij de analyse van de kansrijke eindbeelden is de vergelijking gemaakt met de zogenaamde autonome situatie. Dit betreft de maatregelen waarover bestuurlijke besluitvorming heeft plaatsgevonden voor 1 oktober 2006. Daarnaast zijn de ZSM fase I maatregelen (Zichtbaar Snel en Meetbaar, maatregelen op het hoofdwegennet die op relatief korte termijn een impuls moeten geven aan de bereikbaarheid) als hard uitgangspunt beschouwd. ZSM fase I bestaat in het Kromme Rijngebied uit het toevoegen van een extra rijstrook op de A12 tussen Utrecht en Bunnik in beide richtingen, het toevoegen van een extra rijstrook en een spitsstrook op het traject Bunnik - Driebergen in beide richtingen en het toevoegen van een plusstrook tussen Driebergen en Maarsbergen in beide richtingen.

Ook is uitgegaan van een drietal ongelijkvloerse spoor kruisingen Maarsbergen, Driebergen - Zeist en Bunnik.

De ontwikkelingen langs de N229 (uitbreiding Odijk west en Werkhoven 1.600 woningen) zijn niet in het VRU 1.4 opgenomen. Op basis van kencijfers is ervan uitgegaan dat deze ontwikkelingen ongeveer 900 motorvoertuigen extra in een spitsuur zullen opleveren. Bij de analyses is rekening gehouden met deze extra toename.

3 Probleemverkenning

In dit hoofdstuk wordt aangegeven welke knelpunten resteren na realisatie van de MER-varianten. Als eerste worden de MER-varianten geschetst. Daarna wordt aangegeven welke knelpunten per MER-variant resteren en welke oorzaak daaraan ten grondslag ligt.

3.1 MER-varianten

In deze studie ligt de focus op een viertal varianten die in het kader van het m.e.r.-proces als kansrijk zijn betiteld (voor twee van de vier varianten is een subvariant in beeld). Dit zijn de volgende varianten:

1. Meerpaal/Nieuwe brug;
2. Rijsbruggerweg;
- 3a. Raaphof west;
- 3b. Raaphof oost;
- 4a. N410 - bestaande N229;
- 4b. N410 - omgelegde N229.

In het bijlagenrapport is een kaartje en een korte beschrijving van de MER-varianten opgenomen.

3.2 Resterende knelpunten per MER-variant

De MER-varianten zijn opgesteld om de ontsluiting van Houten op het rijkswegennet te verbeteren. Bij realisatie van de MER-varianten resteert een aantal verkeersgerelateerde problemen in de rest van het Kromme Rijngebied.

De knelpunten hebben met name betrekking op:

- de aansluiting A12/N229 en de verkeersafwikkeling op de N229;
- de verkeersdruk op de relatie Bunnik - Zeist;
- het verkeer door het buitengebied van Bunnik en Houten;
- de verkeersdruk op de Koningslaan/N411.

In het MER is geconstateerd dat fiets- en OV-maatregelen geen oplossing bieden voor de verkeersknelpunten in het Kromme Rijngebied, maar als flankerende maatregelen kunnen worden toegepast. In de workshop met de ambtelijke projectgroep zijn voorstellen gemaakt om ontbrekende schakels in het netwerk toe te voegen (fietsroute Odijk - Utrecht en busroute Nieuwegein - Houten - Bunnik - Zeist).

De mate waarin de knelpunten zich manifesteren verschilt per kansrijke MER-variant. De resterende knelpunten zijn in workshopverband met de projectgroep A12 SALT0 besproken. In deze workshop zijn de knelpunten onderkend.

Bij de knelpunten wordt onderscheid gemaakt tussen de leefbaarheid (verkeersveiligheid en milieu) en de verkeersafwikkeling. De leefbaarheidsknelpunten worden hoofdzakelijk veroorzaakt door een (te) hoge verkeersintensiteit in relatie tot de functie van de weg. Het Duurzaam Veilig principe houdt een juiste afstemming tussen vormgeving, functie en gebruik in. Leefbaarheidsknelpunten ontstaan wanneer er geen evenwicht bestaat tussen deze elementen.

De afwikkelingsknelpunten worden veroorzaakt door een combinatie van een hoge intensiteit en de capaciteit van wegvakken en/of kruispunten.

Knelpunt aansluiting A12/N229 en verkeersafwikkeling op de N229

De aansluiting A12/N229 (Bunnik) kan in de situatie 2015 -zonder ontwikkelingen Odijk- het verkeer in de maatgevende ochtendspits niet verwerken. De doorstroming op de aansluiting Bunnik wordt ernstig belemmerd door het verkeer dat vanaf de A12 uit de richting Utrecht komt en naar de Schoudermantel gaat. Dat verkeer kruist met het verkeer dat uit Wijk bij Duurstede komt en naar de A12 wil in de richting van Utrecht.

De N229 kent in de maatgevende ochtendspits een verslechterde doorstroming vanuit de richting Wijk bij Duurstede.

Knelpunt verkeersdrukte op de relatie Bunnik - Zeist

Het verkeer tussen Bunnik en Zeist wikkelt zich af via wegen waarop zich, gezien de functie van de wegen, een hoge verkeersintensiteit manifesteert. Het gaat daarbij om een intensiteit van ongeveer 14.000 mvt/etmaal op de Koningin Julianalaan. De leefbaarheid in Bunnik rond deze route is door de hoge verkeersintensiteit niet optimaal. De MER-varianten zijn hierop niet van invloed. De verkeersdruk op de relatie Bunnik - Zeist heeft tevens tot gevolg dat ook op andere wegen binnen de kern van Bunnik de verkeersdruk hoger is als gevolg van doorgaand verkeer door de kern.

Knelpunt verkeer door het buitengebied van Bunnik en Houten

De wegen in het buitengebied van Bunnik en Houten zijn aangewezen als erftoegangswegen. Op deze wegen en in de omgeving van deze wegen staan wonen en verblijven centraal. Toch bestaat er op deze wegen een hoge verkeersintensiteit. Daarmee komen de leefbaarheid en de verkeersveiligheid in dit gebied onder druk te staan.

Knelpunt verkeersdruk op de Koningslaan/N411

In Utrecht worden leefbaarheidsproblemen ervaren op de Koningslaan/N411. Deze worden veroorzaakt door een te hoge verkeersdruk op de relatie Bunnik - Utrecht. Voor deze relatie zijn de A12 en de A27 de aangewezen routes.

4 Doelen en oplossingen: workshop

In hoofdstuk 3 zijn de resterende knelpunten in de kansrijke MER-varianten benoemd. In dit hoofdstuk wordt gezocht naar oplossingen voor de resterende knelpunten. Daarbij is het van belang doelen vast te stellen: wat moet worden bereikt met de oplossingen? In dit hoofdstuk wordt als eerste beschreven welke doelen nagestreefd worden. Daarna wordt aangegeven welke oplossingsrichtingen per kansrijke MER-variant in beeld zijn. Deze oplossingsrichtingen zijn gegenereerd in een workshop met de projectgroep A12 SALTO.

4.1 Doelen

4.1.1 Verkeersveiligheid

Het CROW heeft in publicaties 164D en 230 aangegeven welke intensiteiten acceptabel zijn op de verschillende categorieën wegen. Het verkeersveiligheidsdoel is er voor te zorgen dat de maximale intensiteiten op de wegen niet worden overschreden.

4.1.2 Verkeersafwikkeling

De verkeersafwikkeling op het onderliggend wegennet hangt samen met de afwikkeling op kruispunten. Op het hoofdwegennet is de I/C-verhouding (verhouding tussen de intensiteit en de capaciteit) op kruispunten maatgevend.

Er is voor gekozen om voor deze studie geen dynamisch verkeersmodel op te stellen. Dat betekent dat de analyses plaatsvinden op basis van de uitkomsten van berekeningen met het statische verkeersmodel. Met het statische verkeersmodel kunnen intensiteiten op wegvakken en I/C-verhoudingen van wegvakken en kruispunten worden uitgerekend. Het is met het statische verkeersmodel niet mogelijk te bepalen welke reistijden er bestaan tussen twee punten of welke snelheid het gemotoriseerde verkeer kan halen op een bepaald tijdstip.

Het doel is de I/C verhouding op kruispunten en wegvakken op het onderliggend wegennet te beperken tot 0,80. Voor het hoofdwegennet streven we eveneens naar een I/C-waarde van maximaal 0,80.

4.2 Oplossingsrichtingen

De volgende oplossingen zijn gebruikt bij het opstellen van kansrijke eindbeelden. Daarbij is per MER-variant (en de bijbehorende resterende knelpunten) een selectie gemaakt; niet alle oplossingsrichtingen komen in elk eindbeeld voor.

Spitsafsluiting (mogelijke oplossing voor de verkeersoverlast in het buitengebied van Bunnik en Houten)

De spitsafsluiting en de spitsmaatregel houden een fysieke afsluiting voor het gemotoriseerde verkeer gedurende de beide spitsperiodes in.

Opwaarderen wegen buitengebied (mogelijke oplossing voor de verkeersoverlast in het buitengebied van Bunnik en Houten)

Momenteel zijn alle wegen in het buitengebied (tussen Bunnik en Houten) aangewezen als 60 km/h-wegen. Met het opwaarderen van wegen in het gebied tussen Houten en Bunnik wordt bedoeld het opwaarderen en inrichten van een of meerdere wegen als gebiedsontsluitingsweg buiten de bebouwde kom. Dat betekent een maximumsnelheid van 80 km/h en een inrichting met vrijliggende fietspaden.

Opwaarderen aansluiting A12/N229 (mogelijke oplossing voor de afwikkelingsproblemen op de aansluiting A12/N229)

Met het opwaarderen van de aansluiting A12/N229 wordt bedoeld het aanpassen van de aansluiting Bunnik Oost conform de studie van Arcadis (Ontwerpverantwoording aansluiting A12-N229 Bunnik, juni 2007. Voorkeursvariant, zie bijlagenrapport).

Ruim dimensioneren nieuwe aansluiting Bunnik West (mogelijke oplossing voor de afwikkelingsproblemen op de aansluiting A12/N229)

De nieuwe aansluiting bij Bunnik West die in enkele eindbeelden (2, 3A en 3B) voorkomt, wordt ruim vormgegeven. Dat houdt in dat in alle richtingen rekening is gehouden met twee rijstroken.

Bij een keuze voor deze maatregel is het de vraag hoe om te gaan met de A12 en de aansluiting Bunnik Oost.

Verdubbelen N229 (mogelijke oplossing voor de afwikkelingsproblemen op de N229)

De N229 is momenteel een provinciale weg met één rijstrook per richting (1x2). In het geval dat deze weg in een eindbeeld wordt verdubbeld, betekent dat een opwaardering naar een 2x2 profiel.

Knippen, knijpen of opwaarderen relatie Bunnik - Zeist (mogelijke oplossing voor leefbaarheidsproblematiek)

- In het geval van knippen van de relatie Bunnik - Zeist wordt een spitsafsluiting voor gemotoriseerd verkeer gerealiseerd ter hoogte van de overgang van de Koelaan in de Sportlaan.
- In het geval van knijpen van de relatie wordt ervan uitgegaan dat er maximaal 8.000 mvt/etmaal op de Koningin Julianalaan rijden. De wijze waarop dit afgedwongen wordt, is onderwerp van nadere studie;
- In het geval van opwaarderen van de Koelaan wordt modelmatig een nieuwe route gecreëerd tussen de Koelaan en de aansluiting N229. De Koningin Julianalaan wordt dan afgesloten voor doorgaand verkeer.

Realisatie fietsroute (flankerende maatregel)

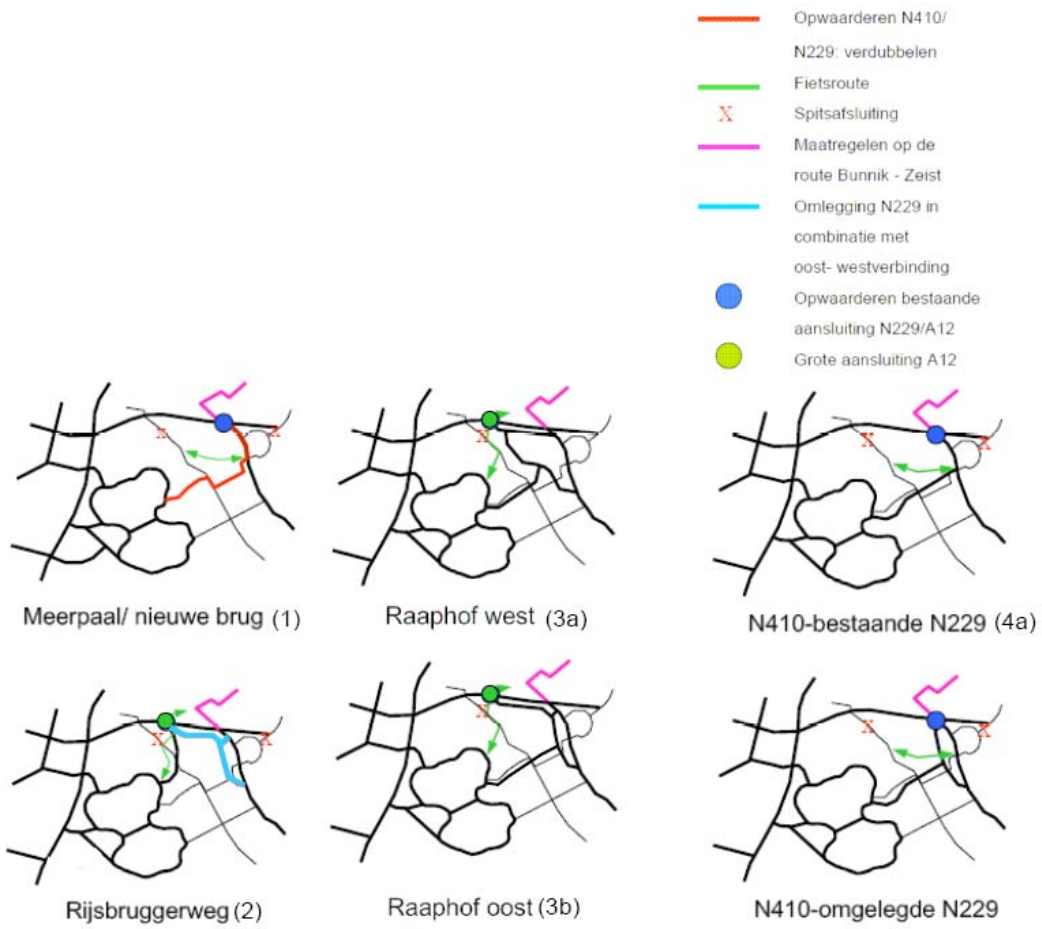
Met de realisatie van fietsroutes wordt de komst van een utilitaire fietsroute tussen Odijk en de Achterdijk bedoeld. In het geval van een keuze voor een nieuwe aansluiting op de A12 aan de westzijde van Bunnik, wordt de fietsverbinding tussen Houten en Bunnik geoptimaliseerd.

OV-route (flankerende maatregel)

Aangegeven wordt welke voorkeursroute het openbaar vervoer heeft in het betreffende eindbeeld. In het MER is geconcludeerd dat er een openbaar-vervoerverbinding tussen Nieuwegein en Zeist mogelijk is. Hierbij dient de bus gebruik te maken van een snelle, comfortabele route (ontsluitingswegen). Per eindbeeld is een route benoemd.

4.3 Oplossingen verwerkt in kansrijke eindbeelden

In een workshop met de projectgroep A12 SALTO is gezocht naar verkeersmaatregelen die, in aanvulling op de maatregelen uit de kansrijke MER-varianten, een bijdrage leveren aan het bereiken van de doelstelling: een leefbaar Kromme Rijngebied met een acceptabele verkeersafwikkeling. De aanvullende verkeersmaatregelen in combinatie met de MER-varianten vormen de kansrijke eindbeelden. Deze zijn in figuur 4.1 weergegeven.



Figuur 4.1: Kansrijke eindbeelden

5 Oplossingen: kansrijke eindbeelden

In dit hoofdstuk beschouwen wij het verkeerskundig functioneren van de eindbeelden. Daarbij wordt teruggegrepen op de in hoofdstuk 4 genoemde doelen; in hoeverre leveren de kansrijke eindbeelden een bijdrage aan het verwezenlijken van deze doelen?

Gekeken is naar de specifieke aandachtspunten:

- de aansluiting A12/N229 en de verkeersafwikkeling op de N229;
- de verkeersdruk op de relatie Bunnik - Zeist;
- het verkeer door het buitengebied van Bunnik en Houten;
- de verkeersdruk op de Koningslaan/N411.

In het bijlagenrapport is een uitgebreide beschrijving van de analyse van de kansrijke varianten te vinden. In deze paragraaf worden als eerste de effecten van de kansrijke eindbeelden op het hoofdwegennet en de aansluiting N229 - A12 aangeduid. Daarna worden de effecten van de oplossingen voor de leefbaarheidsproblematiek tussen Bunnik en Zeist en op de relatie Bunnik - Utrecht via de Koningslaan/N411 beschreven. Ten slotte worden de effecten van de kansrijke eindbeelden en andere aandachtspunten stuk voor stuk besproken.

5.1 Algemeen

Een aantal aspecten is voor elk kansrijk eindbeeld gelijk. Het gaat daarbij om de verkeersafwikkeling op het hoofdwegennet/aansluiting N229 - A12 en de leefbaarheid op de relatie Bunnik - Zeist.

5.1.1 Het hoofdwegennet en de aansluiting van de N229 - A12

Hoofdwegennet

Effecten op het hoofdwegennet zijn in alle eindbeelden aanwezig. Omdat de kansrijke eindbeelden zich richten op de verkeersafwikkeling op het onderliggend wegennet is het probleemoplossend vermogen van de kansrijke eindbeelden op het hoofdwegennet klein. In alle kansrijke eindbeelden blijven op de A12 ten oosten van Lunetten en op de A27 ten zuiden van Lunetten afwikkelingsproblemen.

Aansluiting N229 - A12

De aansluiting N229 - A12 voldoet niet in de autonome situatie. De kruispunten kunnen het verkeer niet verwerken, waardoor vertragingen en opstoppingen ontstaan op de N229. Er is een tweetal oplossingen in beeld voor deze problematiek:

1. Het afleiden van het verkeer op de N229, komende vanuit Wijk bij Duurstede via de zogenoemde Regioweg, naar een nieuw te realiseren aansluiting Bunnik West (voorzien in de kansrijke eindbeelden 2, 3A en 3B).
2. Het opwaarderen van de aansluiting Bunnik Oost volgens bouwsteen (een ontvlechting van de verkeersstromen aan de zuidzijde van de A12 in combinatie met

het vereenvoudigen van het kruispuntencomplex aan de noordzijde van de A12, zie bijlage 1). De aansluiting is hierdoor voldoende robuust voor de periode tot 2020.

In het eerste geval waarbij het verkeer van de N229 wordt afgeleid naar de aansluiting Bunnik West, is een grote reconstructie van de aansluiting N229-A12 niet noodzakelijk. Enkele kleine capaciteitsuitbreidingen (het toevoegen van een extra opstelstrook binnen de beschikbare ruimte) zijn wel nodig.

In deze variant zal gelden dat, afhankelijk van het gekozen eindbeeld, een grote stroom voertuigen via deze aansluiting zal gaan rijden. In welke mate dit zorgt voor doorstromingsproblemen bij het in- en uitvoegen op de A12 is niet nader onderzocht. Dit is het geval in eindbeeld 2 en 3a.

In het tweede geval zal opwaardering van de aansluiting Bunnik Oost nodig zijn. Ook bij deze oplossing is een verdiepingsslag nodig naar de mogelijke capaciteitsvermindering op de A12. De keuzes omtrent de vormgeving van de aansluiting Bunnik Oost en de eventuele aansluiting Bunnik West en de effecten daarvan op het hoofdwegenet zullen worden betrokken bij de lopende Pakketstudie Ring Utrecht. Daarin zal ook aandacht moeten zijn voor de effecten van de opwaardering op de compenserende maatregelen van ZSM Oost die in dit gebied worden getroffen.

5.1.2 Oplossingen relatie Bunnik – Zeist

Tussen de oplossingen voor de relatie Bunnik – Zeist is, mede door de recente ontwikkelingen rondom het station Zeist die van invloed kunnen zijn op de maatregelen, nog geen keuze gemaakt. Voor het knelpunt op de relatie tussen Bunnik - Zeist is een gevoeligheidsanalyse uitgevoerd die als uitgangspunt geldt voor een nadere bestudering van het knelpunt. De maatregelen kunnen in elk eindbeeld worden opgenomen. De volgende maatregelen zijn onderzocht:

1. het toepassen van een spitsafsluiting in de Koningin Julianalaan - Koelaan;
2. het opwaarderen van de Koelaan (inclusief verbinden met de aansluiting Bunnik Oost) en knippen van de Koningin Julianalaan;
3. het knippen van de verkeersintensiteit tot circa 8.000 mvt/etmaal op de Koningin Julianalaan.

Uit de gevoeligheidsanalyse van deze varianten blijkt dat door het toepassen van een spitsafsluiting op de Koningin Julianalaan - Koelaan grote effecten ontstaan op de ontsluitingsweg (N225) van Zeist richting de A12. Bij het opwaarderen van de Koelaan en afsluiten van de Koningin Julianalaan voor doorgaand verkeer zijn de knelpunten in de Koningin Julianalaan opgelost. Het opwaarderen heeft tot gevolg dat de route door circa 1.500 mvt/etmaal (circa 10%) meer wordt gebruikt. Op het wegennet van Zeist zijn de effecten hierdoor relatief beperkt. Het opwaarderen van de Koelaan en daarmee verplaatsen van de weg in zuidelijke richting is een omvangrijke ingreep.

Indien mogelijkheden worden gevonden om de intensiteit op de relatie Bunnik - Zeist te beperken tot 8.000 mvt/etmaal, heeft dat gunstige effecten op zowel de leefbaarheid als de verkeersveiligheid op deze relatie via de Koelaan en de Koningin Juliana-laan (intensiteit neemt ten opzichte van de autonome situatie met ongeveer 6.000 mvt/etmaal af). Dit verkeer verdeelt zich over de overige ontsluitingswegen van Zeist, namelijk de ontsluiting via de noordzijde richting aansluiting Rijnsweerd op de A27 en de N225 richting aansluiting Driebergen/Zeist op de A12. In de ochtendspits geeft dat een hoge I/C-waarde op de N225. In de avondspits blijven de kruispuntbelastingen en de I/C-waarde op dit traject onder de 0,9.

In regionaal verband vindt eind 2007 een meer gedetailleerde studie plaats om tot een keuze voor het meest wenselijke alternatief te komen. De oplossingsrichtingen voor de leefbaarheidsproblematiek op de relatie Bunnik - Zeist zijn niet van invloed op de varianten in het MER.

5.1.3 Oplossing verkeersdruk Koningslaan/N411

In alle eindbeelden is een spitsafsluiting in de Achterdijk opgenomen. Deze heeft ook consequenties voor de verkeersdruk op de Koningslaan/N411: doordat de verbinding naar deze wegen via de Achterdijk in de spitsen niet meer toegankelijk is voor het autoverkeer manifesteert zich op de Koningslaan/N411 in alle eindbeelden minder verkeer. De afname is tussen de 1.600 en de 2.200 mvt/etmaal. De leefbaarheid wordt verbeterd en de verkeersafwikkeling is goed.

5.2 Analyse eindbeeld 1: Meerpaalweg/Nieuwe brug

De aansluiting A12/N229 en de verkeersafwikkeling op de N229

In eindbeeld 1 is de aansluiting N229 - A12 opgewaardeerd. Daarmee zijn de problemen op deze aansluiting verholpen. Op de overige kruispunten van de N229 tussen de N410 en de aansluiting loopt de I/C-waarde op tot ongeveer 0,85-0,9. In relatie tot de doelstellingen zijn deze waarden te hoog. Oplossing voor de te hoge I/C-waarde op kruispunten op de N229 is capaciteitsuitbreiding.

Het verkeer door het buitengebied van Bunnik en Houten

Op het Oostro(u)msdijkje manifesteert zich een hogere intensiteit dan vanuit verkeersveiligheid gewenst is. Dat geldt ook voor de Achterdijk tussen de N410 en het Oostro(u)msdijkje. In de volgende figuur is te zien hoe de werkelijke intensiteit zich verhoudt tot de gewenste intensiteit.



Te zien is dat, ondanks de spitsafsluitingen in de Achterdijk, een te hoge intensiteit bestaat op deze weg. Buiten de spitsperioden om is deze route een aantrekkelijk alternatief, waardoor de etmaalintensiteit toch hoger is dan de gewenste waarde. Een heroverweging van de status van deze weg en de bijbehorende aanpassing van het wegprofiel met duidelijke aandacht voor het fietsverkeer draagt bij aan de verbetering van de verkeersveiligheid en -leefbaarheid langs deze route. Een alternatieve oplossing kan het uitbreiden van de spitsafsluitingen in het buitengebied zijn.

5.3 Analyse eindbeeld 2: Rijsbruggerwegtracé

De aansluiting A12/N229 en de verkeersafwikkeling op de N229

De aansluiting A12/N229 kent een goede verkeersafwikkeling. Het enige aandachtspunt in de ochtendspits blijft de noordelijke afrit van de A12, waarop een hoge I/C-waarde bestaat (0,9-1,0). Als oplossing hiervoor kan gedacht worden aan een uitbreiding van de capaciteit door het aanbrengen van extra opstelstroken binnen de huidige beschikbare verkeersruimte. Uit gedetailleerde verkeersberekeningen blijkt dat met deze beperkte maatregelen een goede verkeersafwikkeling mogelijk wordt.

De nieuwe aansluiting bij Bunnik West krijgt veel verkeer te verwerken. Voor dit probleem is zoals in paragraaf 5.1.1 toegelicht een verdiepingsslag nodig.

In het eindbeeld Rijsbruggerweg wordt de N229 voor een groot gedeelte omgelegd. Op de kruispunten blijft de belastingsgraad acceptabel ($I/C < 0,8$).

Het verkeer door het buitengebied van Bunnik en Houten

In de volgende figuur is te zien dat op de N410 en het Oostro(u)msdijkje de werkelijke intensiteit de maximale intensiteit overschrijdt. Dat betekent dat de verkeersveiligheid stellingen in eindbeeld 2 op deze wegen niet worden verwezenlijkt.



Mogelijke oplossingen zijn:

- heroverweging status en bijbehorend profiel van de wegen;
- uitbreiding aantal spitsafsluitingen in het buitengebied;
- aanbrengen van fietsvoorzieningen langs het Oostro(u)msdijkje.

Tevens wordt in 2007 een studie uitgevoerd naar de beste oost-westverbinding tussen de aansluitingen Bunnik Oost en Bunnik West.

5.4 Analyse eindbeeld 3A: Raaphof west

De aansluiting A12/N229 en de verkeersafwikkeling op de N229

In het eindbeeld Raaphof West wordt het verkeer afgeleid naar de nieuwe aansluiting Bunnik West. Hierdoor kan een grote reconstructie van de bestaande aansluiting achterwege blijven.

In eindbeeld 3A verloopt de verkeersafwikkeling op de kruispunten op de N229 goed. Aandachtspunt is de aansluiting van de omgelegde N229 op de regioweg en het deel van de regioweg tot aan de aansluiting Bunnik West. Op deze locatie dient bij een eventuele uitwerking van deze variant het kruispunt voldoende ruim gedimensioneerd te worden.

Het verkeer door het buitengebied van Bunnik en Houten



Op het Oostro(u)msdijkje manifesteert zich een hogere intensiteit dan gewenst. Op de overige wegen blijft de intensiteit onder de gewenste intensiteit.

Voor het verbeteren van de verkeersveiligheid op het Oostro(u)msdijkje zijn dezelfde oplossingen in beeld als in eindbeeld 2; heroverweging van de status en het wegprofiel, het uitbreiden van het aantal spitsafsluitingen of het aanbrengen van fietsvoorzieningen langs het Oostro(u)msdijkje.

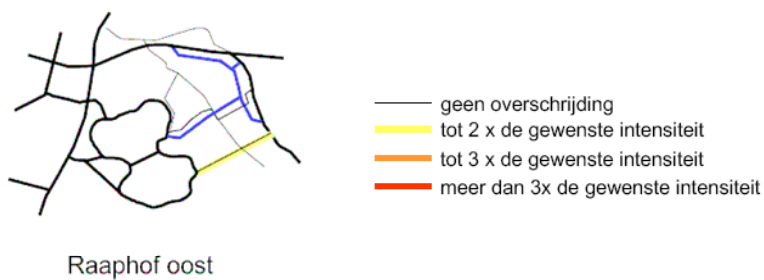
5.5 Analyse eindbeeld 3B: Raaphof oost

De aansluiting A12/N229 en de verkeersafwikkeling op de N229

De aansluitingen Bunnik Oost en de nieuwe aansluiting Bunnik West hebben in dit eindbeeld voldoende capaciteit maar de afwikkeling op de A12 verdient een verdiepingsslag zoals beschreven in paragraaf 5.1.1.

De regioweg/omgelegde N229 ligt ten opzichte van het eindbeeld 3A dichter tegen de bestaande N229 aan. Dat betekent dat de verkeersstromen zich meer verdelen over de beide aansluitingen Bunnik Oost en Bunnik West dan in eindbeeld 3A. Op zowel de bestaande N229 en de omgelegde N229/Regioweg blijven de kruispuntbelastingen onder de acceptabele waarde ($I/C < 0,8$), waardoor een goede verkeersafwikkeling mogelijk is.

Het verkeer door het buitengebied van Bunnik en Houten



Net als in eindbeeld 3A manifesteert zich enkel op het Oostro(u)msdijkje een hogere intensiteit dan gewenst. Dat betekent dat de verkeersveiligheid op het Oostro(u)msdijkje een aandachtspunt blijft, waarvoor dezelfde oplossingen als in eindbeeld 3A denkbaar zijn.

5.6 Analyse eindbeeld 4A: N410 – bestaande N229

De aansluiting A12/N229 en de verkeersafwikkeling op de N229

De aansluiting A12/N229 is in dit eindbeeld opgewaardeerd en toekomstvast. De verkeersafwikkeling op de A12 dient nader te worden onderzocht (zie paragraaf 5.1.1).

In dit eindbeeld wordt de verkeersafwikkeling op het wegvak tussen de N410 en de aansluiting niet optimaal. Het kruispunt met de N229 - N410 heeft moeite om het verkeer te verwerken. Dit verdient bij de uitwerking van de variant aandacht.

Het verkeer door het buitengebied van Bunnik en Houten



Net als in eindbeeld 3A manifesteert zich enkel op het Oostro(u)msdijkje een hogere intensiteit dan gewenst. Dat betekent dat de verkeersveiligheid op het Oostro(u)msdijkje een aandachtspunt blijft, waarvoor dezelfde oplossingen als in eindbeeld 3A denkbaar zijn.

5.7 Analyse eindbeeld 4B: N410 – omgelegde N229

De aansluiting A12/N229 en de verkeersafwikkeling op de N229

De aansluiting A12/N229 is in dit eindbeeld opgewaardeerd en toekomstvast. Voor de verkeersafwikkeling op de A12 geldt dat een nadere verkenning plaats dient te vinden (zie paragraaf 5.1.1).

Door de omlegging van de N229 en het opwaarderen van de aansluiting N229/A12 verbetert de verkeersafwikkeling. De kruispuntbelasting op het kruispunt N410/N229 bereikt zijn capaciteit. Bij de uitwerking van deze variant verdient deze locatie aandacht.

De toename van verkeer als gevolg van de woningbouw Odijk West kan op de opgewaardeerde aansluiting N229/A12 onafhankelijk van de oplossingsrichtingen worden afgewikkeld. Bij de realisatie van de nieuwe infrastructuur wordt rekening gehouden met voldoende capaciteit.

Het verkeer door het buitengebied van Bunnik en Houten



N410-omgelegde N229

Net als in eindbeeld 3A is de intensiteit op het Oostro(u)msdijkje hoger dan de gewenste intensiteit. Dat betekent dat de verkeersveiligheid op het Oostro(u)msdijkje een aandachtspunt blijft, waarvoor dezelfde oplossingen als in eindbeeld 3A denkbaar zijn.

5.8 Samengevat

Voor de verkeersknelpunten op de relatie Bunnik – Zeist zijn nog geen keuzes gemaakt; de oplossingen kunnen in alle eindbeelden worden toegepast.

De verkeersleefbaarheid en verkeersafwikkeling op de relatie Bunnik – Utrecht via de N411 Koningslaan verslechtert in geen van de eindbeelden.

De eindbeelden onderscheiden zich slechts zeer beperkt als het gaat om de bijdrage aan een verbeterde verkeersafwikkeling op het hoofdwegennet. Voor het oplossen van de verkeersafwikkelingsproblematiek op de aansluiting N229/A12 (Bunnik Oost) zijn twee oplossingsrichtingen aangedragen. Voor beide oplossingen geldt dat het effect op de doorstroming op de A12 als gevolg hiervan in de Pakketstudie nader wordt onderzocht. In de Pakketstudie is het mogelijk maatregelen op het hoofdwegennet mee te nemen en worden ook de effecten op de Ring Utrecht meegenomen.

In de eindbeelden wordt de doorstroming op de N229 in grote mate opgelost. In alle eindbeelden, met uitzondering van eindbeeld 3b zijn er nog kleine uitbreidingen van de capaciteit op kruispunten denkbaar. In veel gevallen kan dit worden meegenomen bij de realisatie van de variant. Het gaat om kleine aanpassingen als het toevoegen van een opstelstrook bij een kruispunt.

De eindbeelden verschillen in de keuze van de oplossingsrichtingen voor de knelpunten:

- de verkeersafwikkeling op de aansluiting A12/N229;
- de verkeersdruk in het buitengebied van Bunnik en Houten.

In tabel 5.1 zijn de mogelijke oplossingen per eindbeeld inzichtelijk gemaakt.

	aansluiting N229/A12	verkeersdruk buitengebied Bunnik/Houten
	aansluiting kan na 2015 het verkeer niet verwerken	te hoge intensiteit op het Oostro(u)msdijkje en/of N410
eindbeeld 1	- opwaarderen bestaande aansluiting - effecten A12 nader onderzoeken	- te hoge intensiteit op Oostro(u)msdijkje - aanleggen fietsvoorzieningen langs Oostro(u)msdijkje - uitbreiding spitsafsluitingen
eindbeeld 2	- afleiden van het verkeer van de N229 naar een nieuwe te realiseren grote aansluiting Bunnik West - effecten A12 nader onderzoeken	- te hoge intensiteit op Oostro(u)msdijkje en deel N410 - aanleggen fietsvoorzieningen langs Oostro(u)msdijkje - verbeteren gebruik verbinding Houten in oostelijke richting (onderzoek 2007)
eindbeeld 3A	- afleiden van het verkeer van de N229 naar een nieuwe te realiseren grote aansluiting Bunnik West - effecten A12 nader onderzoeken	- te hoge intensiteit op Oostro(u)msdijkje - aanleggen fietsvoorzieningen langs Oostro(u)msdijkje
eindbeeld 3B	- afleiden van het verkeer van de N229 naar een nieuwe te realiseren grote aansluiting Bunnik West - effecten A12 nader onderzoeken	- te hoge intensiteit op Oostro(u)msdijkje - aanleggen fietsvoorzieningen langs Oostro(u)msdijkje
eindbeeld 4A	- opwaarderen bestaande aansluiting - effecten A12 nader te onderzoeken	- te hoge intensiteit op Oostro(u)msdijkje - aanleggen fietsvoorzieningen langs Oostro(u)msdijkje
eindbeeld 4B	- opwaarderen bestaande aansluiting - effecten A12 nader te onderzoeken	te hoge intensiteit op Oostro(u)msdijkje: aanleggen fietsvoorzieningen langs Oostro(u)msdijkje

Tabel 5.1: *Samenvatting functioneren en mogelijke aanvullende oplossingsrichtingen per eindbeeld*

Voor een uitgebreide analyse van alle kansrijke eindbeelden wordt verwezen naar het bijlagenrapport.

6 Kosten van de kansrijke eindbeelden

In dit hoofdstuk worden de kosten van de eindbeelden beschreven. Benadrukt wordt dat het de kosten in aanvulling op de kosten van de MER-varianten betreft. De volgende kostenaspecten zijn meegenomen.

- bouwkosten;
- directe en indirecte kosten;
- nadere detaillering (kosten die verband houden met nadere specificatie van het ontwerp of bijvoorbeeld de werkmethoden);
- onvoorziene kosten;
- vastgoedkosten;
- engineeringkosten;
- overige bijkomende kosten (o.a. vergunningen, onderzoeken, heffingen etc.);
- onvoorzien (toeslag op basisraming ter dekking van kosten voor bijvoorbeeld ongeplande wijzigingen).

Kosten per eindbeeld

In tabel 6.1 zijn de totale kosten van de eindbeelden te zien. De kosten zijn naar boven afgerond. De eventuele verbreding van de A12 tussen Bunnik west en Lunetten is niet meegenomen in dit kostenoverzicht.

	1: Meerpaal/ Nieuwe brug	2: Rijsbrugger- weg	3A: Raaphof West	3B: Raaphof Oost	4A: N410, bestaande N229	4B: N410, omgelegde N229
exclusief BTW	29	33	23	13	24	24
inclusief BTW	35	39	27	15	29	29

Tabel 6.1: Totale kosten (in miljoenen euro, exclusief en inclusief BTW) per eindbeeld

De grootste kostenposten per eindbeeld zijn samengevat in tabel 6.2.

eindbeeld	grote kostenposten	bedrag (mln euro)
1	- opwaarderen N410	6.1
	- opwaarderen aansluiting A12 Bunnik Oost*	13.9
	- verdubbelen N229 tussen N410 en A12	5.7
2	- ruimer vormgeven aansluiting A12 Bunnik West (ruimer dan in MER-variant)	6.0
	- opwaarderen relatie Bunnik - Zeist	9.7
	- realisatie regioweg	7.4
	- fietsvoorziening Bunnik - Houten (oversteek A12)	4.6
3A	- opwaarderen relatie Bunnik - Zeist	9.7
	- ruimer vormgeven aansluiting A12 Bunnik West (ruimer dan in MER-variant)	6.0
3B	- fietsvoorziening Bunnik - Houten (oversteek A12)	4.6
	- ruimer vormgeven aansluiting A12 Bunnik West (ruimer dan in MER-variant)	6.0
	- fietsvoorziening Bunnik - Houten (oversteek A12)	4.6
4A	- opwaarderen aansluiting A12 Bunnik Oost	13.9
	- opwaarderen relatie Bunnik - Zeist	9.7
4B	- opwaarderen aansluiting A12 Bunnik Oost	13.9
	- opwaarderen relatie Bunnik - Zeist	9.7

* De kosten voor het opwaarderen van de aansluiting Bunnik Oost verschillen van de recente berekeningen die door ARCADIS zijn uitgevoerd, vanwege het gebruik van andere aannamen en uitgangspunten.

Tabel 6.2: Grootste kostenposten per eindbeeld (exclusief BTW)

7 Conclusies en aanbevelingen

In dit hoofdstuk presenteren wij de conclusies en de aanbevelingen. Als eerste worden de gemeenschappelijke kenmerken van de eindbeelden met betrekking tot de bovenstaande punten besproken. Daarna komen de punten aan bod waarin de kansrijke eindbeelden van elkaar verschillen.

7.1 De eindbeelden hebben veel gemeen

Het onderscheidend vermogen tussen de kansrijke eindbeelden is niet groot. Onder andere de volgende zaken hebben zij gemeen:

- oplossing voor leefbaarheidsproblematiek buitengebied Bunnik; aandachtspunten blijven de N410 en het Oostro(u)msdijkje;
- het probleemoplossend vermogen van de eindbeelden op het hoofdwegennet is klein;
- de ontsluiting van Bunnik (exclusief de aansluiting N229 - A12) verloopt in alle eindbeelden goed.

7.2 De ontsluiting van Houten

In alle eindbeelden blijft de ontsluiting van Houten een aandachtspunt. De intensiteit op de ontsluitingswegen van Houten blijft groter dan de beschikbare capaciteit van de wegen. Het eindbeeld Rijsbruggerwegtracé biedt voor de ontsluiting van Houten het meeste probleemoplossend vermogen; de rondweg van Houten kan blijven functioneren (wachtrijen worden verkleind) en de reistijden voor het verkeer vanuit Houten worden beperkt.

7.3 De aansluiting N229 - A12

Voor de aansluiting N229 - A12 is een tweetal oplossingen denkbaar, namelijk:

- het opwaarderen van de bestaande aansluiting;
- de realisatie van een nieuwe aansluiting Bunnik West.

Er dient een verdiepingsslag plaats te vinden naar de verkeersafwikkeling op de A12, waarbij de keuze tussen deze mogelijkheden dient te worden betrokken. Deze verdiepingsslag kan plaatsvinden in de lopende Pakketstudie Ring Utrecht.

7.4 De relatie Bunnik – Zeist

Voor het verbeteren van de relatie Bunnik – Zeist is een drietal opties onderzocht.

- *Knippen* betekent een verbetering op van de verkeersleefbaarheid op de Koelaan/Koningin Julianalaan. Er treedt een verslechtering van de verkeersafwikkeling op de N225 (zuidzijde Zeist richting A12) op.
- *Opwaarderen en verbinden met de A12* betekent een extra verkeersaanrekkling van ongeveer 1.500 mvt/etmaal.
- *Knijpen* van de relatie Bunnik – Zeist via de Koelaan/Koningin Julianalaan heeft een gunstig effect op de leefbaarheid op deze wegen. Wel worden de afwikkelingsproblemen op de overige ontsluitingswegen van Zeist beperkt verergerd (toename intensiteit van ongeveer 10%).

In het kader van de studie eindbeelden zijn de globale effecten van de drie maatregelen beschreven. Mede door de aanstaande ontwikkelingen rondom het station Driebergen-Zeist die van invloed kunnen zijn op de maatregelen is geen keuze gemaakt tussen deze opties.

Een nog in 2007 uit te voeren studie moet een antwoord geven op welke maatregelen het meest geëigend zijn.

7.5 Leefbaarheid buitengebied Bunnik en Houten

De leefbaarheid in het buitengebied van Bunnik en Houten wordt als gevolg van de spitsafsluiting in de Achterdijk in alle eindbeelden verbeterd. Aandachtspunten blijven het Oostro(u)msdijkje en de N410 (laatstgenoemde in het eindbeeld Rijsbruggerwegtracé).

7.6 De verkeersdruk op de Koningslaan/N411

In alle eindbeelden blijft de intensiteit op de relatie Bunnik – Utrecht via de Koningslaan/N411 onder de streefwaarde. Dat betekent dat geen leefbaarheidsproblemen worden verwacht.

De verkeersafwikkeling op deze wegen is goed.

Bestuur Regio Utrecht (BRU)

Eindbeelden A12 SALTO

Bijlagenrapport

Bestuur Regio Utrecht (BRU)

Eindbeelden A12 SALTO

Bijlagenrapport

Datum 10 oktober 2007
Kenmerk BRU118/Jgi/1286
Eerste versie 17 september 2007

Documentatiepagina

Opdrachtgever(s)	Bestuur Regio Utrecht (BRU)
Titel rapport	Eindbeelden A12 SALTO Bijlagenrapport
Kenmerk	BRU118/Jgi/1286
Datum publicatie	10 oktober 2007
Projectteam opdrachtgever(s)	mevrouw R. Driessen en de heer R.A. van de Veen
Projectteam Goudappel Coffeng	de heer I. de Jonge en G. de Boer
Projectomschrijving	Een studie naar de mogelijkheden van de verkeerssituatie in het Kromme Rijngebied binnen de kaders van de MER A12 SALTO.
Trefwoorden	Kromme Rijngebied, eindbeelden, Houten, Bunnik, Zeist, verkeersmodel, BRU

Inhoud

Bijlagen

- 1 Bouwstenen
- 2 MER-varianten
- 3 Analyse kansrijke eindbeelden
- 4 Milieueffecten eindbeeld Rijsbruggerweg met regioweg/omgelegde N229

Bijlage 1: Bouwstenen

In een eerdere fase van het MER is een aantal bouwstenen aangedragen, die kunnen bijdragen aan het verbeteren van de verkeersafwikkeling in de regio. Met bouwstenen worden in dit kader mogelijke verkeersmaatregelen die kunnen worden betrokken bij de eindbeelden bedoeld. Bouwstenen kunnen, afhankelijk van de resterende knelpunten per MER-variant, worden ingezet in de eindbeelden.

In dit hoofdstuk beschrijven wij welke bouwstenen zijn overwogen en welke keuze is gemaakt. Allereerst worden de bouwstenen benoemd. Daarna wordt de keuze voor de bouwstenen beschreven en ten slotte worden de effecten van de bouwstenen aangegeven.

1.1 Mogelijke bouwstenen

De bouwstenen hebben betrekking op:

- de aansluiting N229/A12;
- de relatie Bunnik - Zeist;
- de ontsluiting van het Kromme Rijngebied.

Aansluiting N229 - A12

Voor de optimalisatie van de aansluiting N229 - A12 heeft ARCADIS een studie uitgevoerd (ontwerpverantwoording N229 - A12 Bunnik, juni 2007). Deze studie beschouwt een aantal varianten ter verbetering van de doorstroming op deze knoop. Vertrekpunt is de afwikkelingsproblematiek in en rond de knoop. Deze problemen manifesteren zich met name op de relaties Wijk bij Duurstede - Utrecht via de A12 en de A12 Utrecht - Bunnik via de Schoudermantel in de ochtendspits. De oplossing voor deze problematiek wordt gezocht in het 'ontvlechten' van de verkeersstromen. Daarmee wordt bedoeld dat de op- en afritten op grotere onderlinge afstand worden gerealiseerd dan momenteel het geval is. Daarnaast wordt het kruispuntcomplex aan de noordzijde van de A12 vereenvoudigd tot één kruispunt.

Relatie Bunnik - Zeist

Het verkeer tussen Bunnik en Zeist kiest voor een groot deel een route door het buitengebied tussen Bunnik en Zeist (Koelaan/Koningin Julianalaan). Daarbij ontstaan leefbaarheidsproblemen op de Koningin Julianalaan in Bunnik; het verkeer passeert deze weg onderweg naar of komende van de aansluiting Bunnik Oost. In de autonome situatie kent de Koningin Julianalaan een intensiteit van ongeveer 14.000 motorvoertuigen per etmaal.

Als mogelijke bouwstenen zijn de volgende mogelijkheden benoemd:

- een 'opgevaardeerde' Koelaan/Koningin Julianalaan, waarmee een vernieuwd tracé van de Koningin Julianalaan over het bedrijventerrein De Rumpst wordt bedoeld;
- het knippen van de verbinding Bunnik - Zeist via de Koelaan/Koningin Julianalaan;
- Het 'knippen' van de Koelaan/Koningin Julianalaan, waarmee wordt bedoeld het minder aantrekkelijk maken van deze route (maximaal 8.000 mvt/etmaal).

Ontsluiting Kromme Rijngebied

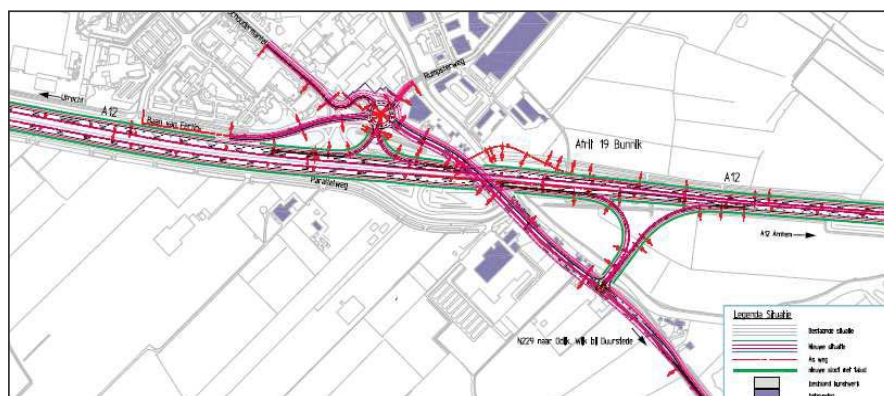
De ontsluiting van het Kromme Rijngebied kan verder verbeterd worden door te werken met een parallelstructuur voor de A12. Door te werken met een parallelstructuur wordt de A12 ontlast en ontstaan mogelijkheden om meer aansluitingen richting het onderliggend wegennet te realiseren. Er is een tweetal opties in beeld:

- de realisatie van een Regioweg (tweerichtingsverkeer) aan de zuidzijde van de A12;
- de realisatie van een parallelweg (eenrichtingsverkeer west-oost) aan de zuidzijde van de A12.

Omdat bij de realisatie van de aansluiting Bunnik West wordt uitgegaan van een halve aansluiting gericht op het westen, is de relatie Houten naar het oosten nog niet geaccommodeerd. In het verleden is, in aanvulling op de bovenstaande opties, ook de Baan van Fectio in beeld geweest. Dit is door de gemeente Bunnik als onwenselijk bestempeld en daarom in deze studie niet verder meegenomen.

1.2 Gekozen bouwstenen

Genoemde bouwstenen zijn besproken in de workshop met de projectgroep A12 SALTO. In deze workshop is een keuze gemaakt. Vervolgens zijn deze bouwstenen, afhankelijk van de resterende problemen in de MER-varianten, al dan niet in de eindbeelden opgenomen. In deze paragraaf wordt aangegeven welke bouwstenen er zijn gekozen.



Figuur B1.1: Bouwsteen verbetering verkeersafwikkeling Bunnik Oost

Aansluiting N229 - A12

ARCADIS heeft de aansluiting Bunnik Oost op de A12 geanalyseerd. Op basis van de probleemanalyse is een aantal varianten gegenereerd welke de verkeersafwikkeling ter plaatse verbeteren. Geconcludeerd is dat de meest duurzame variant voor deze knoop bestaat uit een ontvlechting van de verkeersstromen aan de zuidzijde van de knoop in combinatie met het vereenvoudigen van het kruispuntencomplex aan de noordzijde van de A12. In figuur 3.2 is de bouwsteen van de aansluiting N229 - A12 schetsmatig weergegeven. In de studie Ontwerpverantwoording aansluiting N229-A12 Bunnik (141234/EA6/118/000185/xxx d.d. 5 juni 2007).

Verbinding Bunnik - Zeist

Voor de verbinding Bunnik - Zeist en de verbetering van de leefbaarheid op deze relatie via de Koelaan/Koningin Julianalaan is ervoor gekozen een drietal mogelijke bouwstenen te benoemen, namelijk:

- een 'opgewaardeerde' Koelaan/Koningin Julianalaan, waarmee een vernieuwd tracé van de Koningin Julianalaan over het bedrijventerrein De Rumpst wordt bedoeld;
- het knippen van de verbinding Bunnik - Zeist via de Koelaan/Koningin Julianalaan;
- het 'knippen' van de Koelaan/Koningin Julianalaan, waarmee wordt bedoeld het minder aantrekkelijk maken van deze route (maximaal 8.000 mvt/etmaal).

Er is in het kader van de eindbeeldenstudie geen keuze gemaakt tussen de mogelijke bouwstenen voor de relatie tussen Bunnik en Zeist. Per eindbeeld is bekeken welke maatregelen voor deze relatie het meest logisch zijn.

Ontsluiting Kromme Rijngebied

De keuze voor de bouwsteen als verbetering van de ontsluiting van het Kromme Rijngebied hangt samen met de verbinding tussen Arnhem en Houten. In het geval van realisatie van een parallelstructuur aan de zuidzijde van de A12, die in één richting te berijden is, manifesteert zich de vraag op welke wijze het verkeer in de andere richting geacommodeerd wordt. Gekozen is voor de verbetering van de ontsluiting van het Kromme Rijngebied door de realisatie van een regioweg.

1.3 Effecten van de bouwstenen

In deze paragraaf wordt aangegeven welke effecten te verwachten zijn als gevolg van het toepassen van de gekozen bouwstenen.

Optimalisatie aansluiting N229/A12

De voorkeursvariant van ARCADIS is tot 2020 duurzaam. Dat betekent dat de verkeersafwikkeling op de aansluiting N229 - A12 met de aanpassingen uit deze variant, gewaarborgd blijft.

Maatregelen tussen Bunnik en Zeist

Voor het knelpunt op de relatie tussen Bunnik - Zeist is een gevoeligheidsanalyse uitgevoerd die als uitgangspunt geldt voor een nog in 2007 uit te voeren nadere studie van het knelpunt. Omdat het om een lokaal knelpunt gaat kunnen de maatregelen in elk eindbeeld worden opgenomen. De maatregelen die zijn onderzocht zijn:

1. het toepassen van een spitsafsluiting in de Koningin Julianalaan - Koelaan;
2. het opwaarderen van de Koelaan en knippen van de Koningin Julianalaan;
3. het knippen van de verkeersintensiteit tot circa 8.000 mvt/etmaal op de Koningin Julianalaan.

Uit de gevoeligheidsanalyse van deze varianten blijkt dat door het toepassen van een spitsafsluiting op de Koningin Julianalaan - Koelaan grote negatieve effecten ontstaan op de ontsluitingsweg (N225) van Zeist naar de A12. Bij het opwaarderen van de Koelaan en afsluiten van de Koningin Julianalaan voor doorgaand verkeer zijn de knelpunten in de Koningin Julianalaan opgelost. Het opwaarderen heeft tot gevolg dat de route door circa 1.500 mvt/etmaal (circa 10%) extra wordt gebruikt. Op het wegennet van Zeist zijn de effecten hierdoor relatief beperkt. Het opwaarderen van de Koelaan en daarmee verplaatsen van de weg in zuidelijke richting is een omvangrijke ingreep.

Indien mogelijkheden worden gevonden om de intensiteit op de relatie Bunnik - Zeist te beperken tot 8.000 mvt/etmaal, heeft dat gunstige effecten op zowel de leefbaarheid en verkeersveiligheid op deze relatie via de Koelaan en de Koningin Julianalaan (intensiteit neemt ten opzichte van de autonome situatie met ongeveer 6.000 mvt/etmaal af). Dit verkeer verdeelt zich over de overige ontsluitingswegen van Zeist, namelijk de ontsluiting via de noordzijde richting aansluiting Rijnsweerd op de A27 en de N225 richting aansluiting Driebergen/Zeist op de A12. In de ochtendspits geeft dat een hoge I/C-waarde op de N225. In de avondspits blijven de kruispuntbelastingen en de I/C-waarde op dit traject onder de 0,9.

Het toepassen van een Regioweg

Wanneer een Regioweg wordt toegepast, heeft dat de volgende effecten:

- meer ontsluitingsmogelijkheden uitbreiding Odijk;
- ontlasting van het buitengebied van Bunnik;
- afleiden van het verkeer van de N229 naar de nieuwe aansluiting op de A12 (Bunnik West);
- verbetering van de ontsluiting van Houten Oost;
- benutting Regioweg: afhankelijk van het eindbeeld.

Bijlage 2: MER-varianten

Als resultaat van fase 1 van het MER is een zestal varianten benoemd die in fase 2 nader zijn uitgewerkt. De naamgeving van de varianten is als volgt:

1. Meerpaal/Nieuwe brug;
2. Rijsbruggerweg;
- 3a. Raaphof west;
- 3b. Raaphof oost;
- 4a. N410 - bestaande N229;
- 4b. N410 - omgelegde N229.

Voor de varianten zijn schetsontwerpen gemaakt en is een globale kostenraming opgesteld. Voorafgaand hieraan zijn in een workshop met de projectgroep A12 SALTO de tracés van de varianten geoptimaliseerd. Onderstaand is een verkeerskundige beschrijving van de varianten opgenomen. Let wel: het is een beschrijving van de tracévarianten voor het MER en niet van de werkelijke uitvoeringssituatie.

Voor alle varianten geldt ten aanzien van de nieuwe weg een aantal algemene uitgangspunten:

- de 'nieuwe weg' is uitgevoerd als gebiedsontsluitingsweg 80 km/h;
- de weg heeft twee rijstroken (één per richting);
- landbouwverkeer maakt geen gebruik van de nieuwe weg, maar van (bestaande) parallelwegen;
- langs de weg worden fietspaden aangelegd, tenzij het fietsverkeer op parallelle wegen kan worden afgewikkeld;
- een nieuwe weg wordt in principe niet gekoppeld aan de bestaande wegen in het buitengebied om het ontstaan van nieuwe kortsluitingen (sluiproutes) te voorkomen.

Variant 1: Meerpaal/Nieuwe brug

De variant Meerpaal/Nieuwe brug is een variant vanaf De Rede in Houten naar de bestaande aansluiting Het Klooster/A27 met een Nieuwe brug over het Amsterdam-Rijnkanaal. De nieuwe weg wordt aangesloten op de meest oostelijk gelegen rotonde op De Rede.

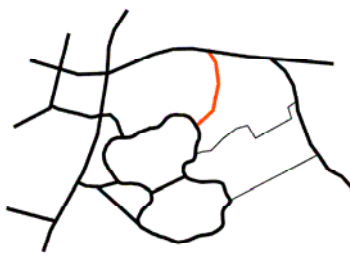


Meerpaal/ nieuwe brug

Langs de nieuwe weg wordt een fietspad gerealiseerd. Voor fietsers ontstaat hierdoor een directe fietsverbinding tussen Nieuwegein en Houten. Het fietspad sluit in Houten aan op de hoofdfietsroute (Veerwagenweg).

Variant 2: Rijsbruggerweg

De Rijsbruggerweg-variant ligt ten noordoosten van Houten en bestaat uit een nieuwe halve aansluiting op de A12 tussen knooppunt Lunetten en bestaande aansluiting Bunnik. Verkeer kan bij deze aansluiting van en naar Utrecht. In de variant is geen verbindingsweg ten zuiden van de A12 opgenomen en de bestaande parallelweg is niet aangesloten op het nieuwe tracé. Tevens is geen verbinding met De Baan van Fectio gemaakt.



Rijsbruggerweg

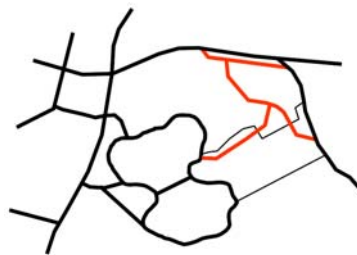
Als uit te werken variant is uitgegaan van een westelijke ligging ten opzichte van het waterbergingsgebied. De nieuwe weg is een directe verbinding tussen de Rondweg van Houten en de A12. De bestaande wegen in het buitengebied (Achterdijk, Rijsbruggerweg, Tureluurweg, Parallelweg) worden niet aangesloten om het aantal aansluitingen op de weg te beperken en om te voorkomen dat er nieuwe sluiproutes door het buitengebied ontstaan. De kruising met de Achterdijk wordt ongelijkvloers opgelost.

De aansluiting van de nieuwe weg op de Rondweg en de A12 moet voldoende capaciteit hebben. Op de aansluiting met de Rondweg is daarom rekening gehouden met een door verkeerslichten geregelde kruising. Voor de aansluiting met de A12 is voor een conflictvrije aansluiting gekozen. De verkeersstromen van en naar Houten kruisen elkaar niet, waardoor er voor de verkeersafwikkeling geen probleem ontstaat.

Op de aansluiting A12 wordt rekening gehouden met een fietspad in twee richtingen om de A12 te kruisen. Fietsers hoeven geen gebruik meer te maken van de bestaande loopbrug over de A12. Deze is dan overbodig en komt wellicht te vervallen. Tussen de A12 en Houten maken de fietsers gebruik van de bestaande wegen (Achterdijk, Rijsbruggerweg, Tureluurweg). Langs de nieuwe weg worden dan ook geen fietspaden gemaakt.

Variant 3a: Raaphof west

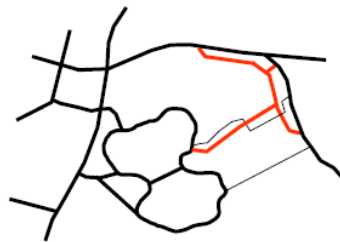
De variant 3a volgt het tracé van de N410-varianten voor het deel tussen de Rondweg van Houten en de Achterdijk. De weg sluit aan op een verlegde N229 die ten westen van het Raaphofse bos aansluit op een parallelweg ten zuiden van de A12. De parallelweg is een verbinding tussen een nieuwe halve aansluiting op de A12 (conform variant 2) en de bestaande aansluiting van de N229 op de A12 (afslag Bunnik 19). Ook in deze variant wordt de kruising met de Achterdijk en de Burgweg ongelijkvloers opgelost.



Raaphof west

Variant 3b: Raaphof oost

De variant 3b is vergelijkbaar met variant 3a, met het verschil dat de nieuwe weg in deze variant ten oosten van het Raaphofse bos wordt gerealiseerd. Voor de overige delen is de variant gelijk aan de variant Raaphof west.



Raaphof oost

Variant 4a: N410 - bestaande N229

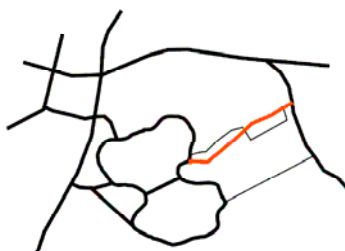
De variant 4a N410 - bestaande N229 verbindt de N410 met de N229 naar de A12. Als uitgangspunt voor de uitwerking is gekozen voor een nieuwe weg ten zuiden van de Houtenseweg en noordelijk van de Burgweg. De bestaande wegen blijven in gebruik voor het ontsluiten van de aanliggende percelen, landbouwverkeer en fietsverkeer.

De nieuwe weg wordt aangesloten op de Rondweg van Houten ten zuiden van de fietstunnel in de Binnenweg. Op zowel de aansluiting met de Rondweg als de aansluiting op de N229 wordt uitgegaan van een verkeersregelininstallatie. Op de aansluiting van de nieuwe weg met de N410 wordt de capaciteit op het kruispunt uitgebreid door de aanleg van extra opstelstroken.

Voor de aansluiting van de nieuwe weg op de Rondweg van Houten worden voor het auto- en fietsverkeer ook extra maatregelen getroffen:

- het bestaande kruispunt Rondweg – Kruisweg komt te vervallen;
- de Kruisweg en de Binnenweg worden zuidelijker aangesloten op de nieuwe weg;
- in de Burgweg wordt een fietstunnel gemaakt onder de nieuwe weg door.

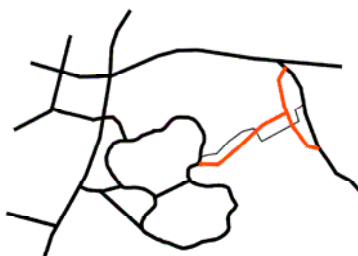
De kruising van de Achterdijk wordt ongelijkvloers uitgevoerd om het aantal aansluitingen op de nieuwe weg te beperken, zodat fietsers en landbouwverkeer de weg ongelijkvloers kunnen kruisen. De Burgweg wordt gelijkvloers op de nieuwe weg nabij de aansluiting op de N229 aangesloten met een tweerichtingenfietspad aan de zuidzijde van de nieuwe weg.



N410-bestaande N229

Variant 4b: N410-omgelegde N229

De variant 4b is voor het deel van de N410 vanaf de Rondweg Houten tot aan de Achterdijk hetzelfde. Het verschil is dat de N229 ten zuiden van Odijk in westelijke richting van de bestaande weg omgelegd wordt. De doorgaande verkeersstroom op de N229 wordt omgeleid en de bestaande route langs de kern van Odijk verandert in een interne wijkontsluitingsweg (50 km/h) met voornamelijk Odijks verkeer. De omgelegde N229 sluit voor de aansluiting met de A12 (afslag Bunnik 19) weer aan op het huidige tracé. De Burgweg kruist de nieuwe weg ongelijkvloers.



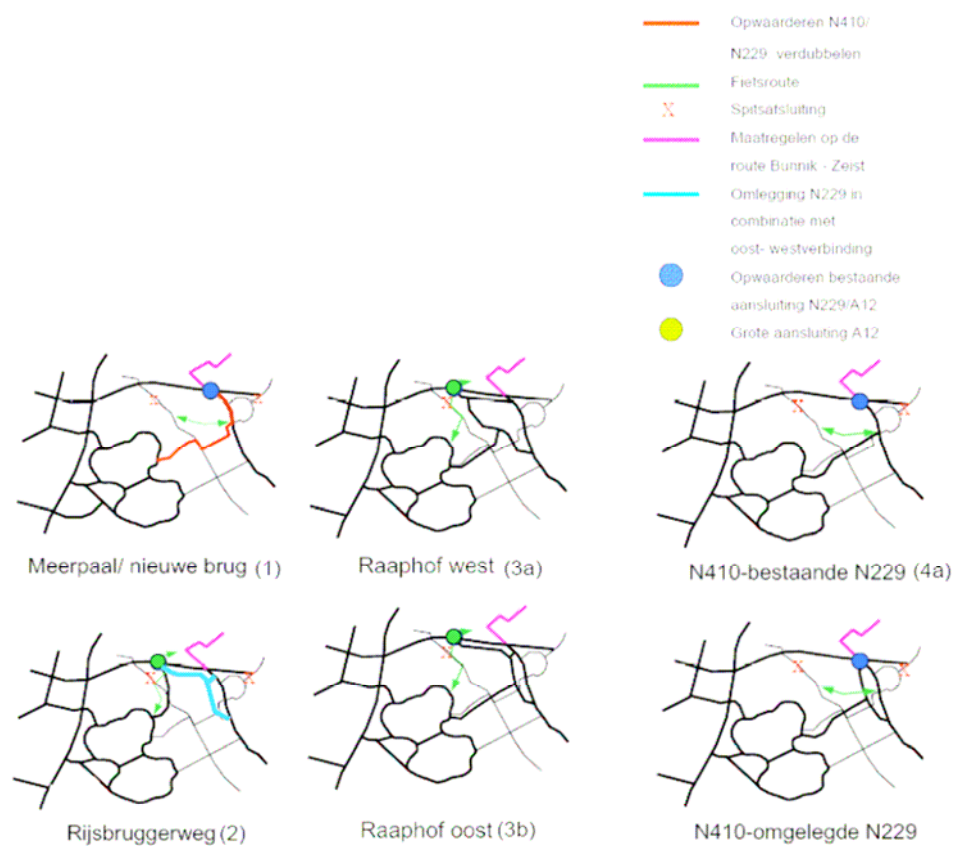
N410-omgelegde N229

Bijlage 3: Analyse kansrijke eindbeelden

In dit hoofdstuk beschouwen wij het verkeerskundig functioneren van de eindbeelden. De volgende aspecten worden besproken:

1. effecten op het hoofdwegennet;
2. effecten op het buitengebied van Bunnik en Houten;
3. effecten op de aansluiting Bunnik;
4. effecten op de ontsluiting van Houten;
5. effecten op de wegen binnen Bunnik.

In figuur B3.1 zijn de kansrijke eindbeelden weergegeven.



Figuur B3.1: Kansrijke eindbeelden

Een aantal effecten treedt in meerdere kansrijke eindbeelden op. Deze hebben betrekking op:

- effecten op het hoofdwegennet;
- de A12 in relatie tot de eindbeelden;
- het buitengebied van Bunnik en Houten.

Deze effecten worden als eerste beschreven. Daarna komt de verdere analyse per eindbeeld aan bod.

Het hoofdwegennet

Het probleemoplossend vermogen van de eindbeelden op het hoofdwegennet is klein. In alle eindbeelden blijven op de A12 ten oosten van Lunetten en op de A27 ten zuiden van Lunetten ontwikkelingsproblemen bestaan. Uit de berekeningen blijkt dat in 2020 de I/C-waarden in alle eindbeelden in de ochtend- en/of avondspits boven de 0,8 en in veel gevallen boven de 0,9 uit blijven komen. In tabel 4.1 zijn de I/C-waarden in 2020 op een aantal locaties op de A12 en de A27 in de ochtend- en avondspits weergegeven. Bij een I/C-waarde lager dan 0,8 is een goede verkeersafwikkeling mogelijk; tussen de 0,8 en de 0,9 ontstaat een kans op verslechterde verkeersafwikkeling. Boven de 0,9 manifesteert zich filevorming.

	1		2		3a		3b		4a		4b	
	och	av	och	av	och	av	och	av	och	av	och	Av
A27 noordelijk van N409	0,81	0,92	0,79	0,93	0,80	0,94	0,80	0,94	0,79	0,95	0,81	0,95
	0,91	0,84	0,90	0,84	0,92	0,85	0,91	0,85	0,90	0,86	0,93	0,86
A27 N409 - De Staart	0,91	0,84	0,90	0,84	0,92	0,85	0,91	0,85	0,90	0,86	0,93	0,86
	0,81	0,92	0,79	0,93	0,80	0,94	0,80	0,94	0,79	0,95	0,81	0,95
A27 zuidelijk van De Staart	0,80	0,74	0,85	0,77	0,85	0,76	0,85	0,76	0,85	0,76	0,84	0,76
	0,76	0,88	0,79	0,93	0,79	0,93	0,79	0,92	0,79	0,92	0,78	0,92
A12 Lunetten Bunnik	0,76	0,63	0,87	0,75	0,82	0,72	0,79	0,67	0,87	0,63	0,76	0,63
	0,49	0,77	0,60	0,88	0,57	0,84	0,52	0,80	0,60	0,79	0,52	0,78

	I/C boven de 0,8
	I/C boven de 0,9

Tabel B3.1: Verkeersafwikkeling autosnelwegen 2020

A12 in relatie tot eindbeelden

In de kansrijke eindbeelden zijn twee oplossingen aangedragen om de problematiek bij de aansluiting Bunnik Oost op te lossen. Ten eerste is dit het opwaarderen van de bestaande aansluiting. Ten tweede het afleiden van het verkeer op de N229 naar de nieuwe aansluiting (Bunnik West) op de A12.

Het opwaarderen van de huidige aansluiting Bunnik is ontwerptechnisch gezien mogelijk. De aansluiting is daarmee toekomstvast voor de periode na 2020. Er zijn echter wel aanzienlijke ruimtelijke ingrepen nodig op en rondom de aansluiting.

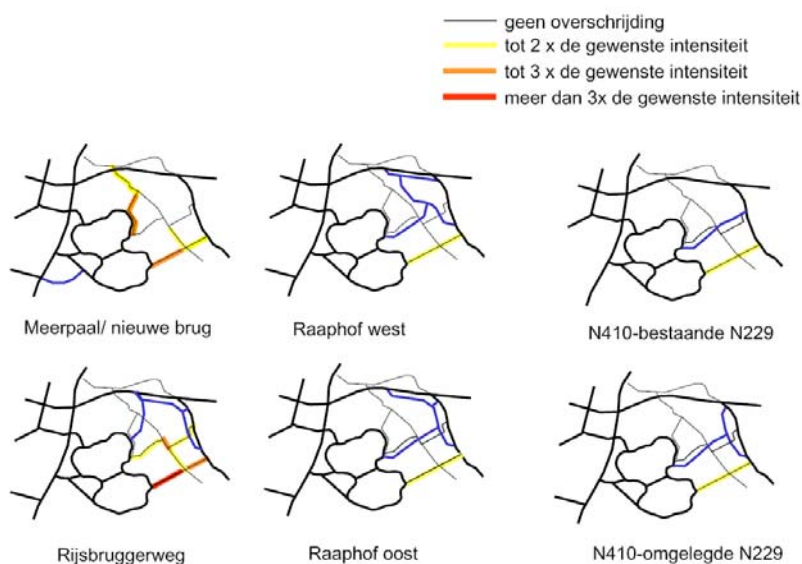
In de kansrijke eindbeelden 2, 3a en 3b is uitgegaan van het afleiden van het verkeer van de N229 naar de nieuwe aansluiting A12 (Bunnik West). Door het afleiden van een groot deel van het verkeer is het niet nodig de bestaande aansluiting N229/A12 aan te passen. Grote ruimtelijke ingrepen in Bunnik en in het gebied ten zuiden van de A12 en ten noorden van Odijk dat als natuurcompensatie is aangewezen voor de verbreding van de A12 kunnen dan achterwege blijven.

In de overige eindbeelden (1, 4a en 4b) is uitgegaan van een opwaardering van de bestaande aansluiting N229 – A12.

Verkeersveiligheid in het buitengebied

De kansrijke eindbeelden hebben onder andere als doel de verkeersveiligheid in het buitengebied te verbeteren. In het buitengebied zijn daartoe in de eindbeelden maatregelen getroffen om het verkeer verder terug te dringen. Naast de nieuwe infrastructuur uit de MER-varianten wordt de Achterdijk afgesloten in de spitsen. Op de overige wegen in het buitengebied geldt een snelheid van 60 km/h.

De verkeersveiligheid hebben wij gerelateerd aan de intensiteit op de wegen in het buitengebied. Op basis van CROW publicaties 164D en 230 zijn normen vastgesteld voor de gewenste intensiteit voor bepaalde wegcategorieën. Met het verkeersmodel is inzichtelijk gemaakt welke verkeersintensiteit zich per eindbeeld op het wegennet in het buitengebied manifesteert. In figuur B3.2 is aangegeven hoe deze intensiteit zich verhoudt tot de norm.



Figuur B3.2: Overschrijding van de gewenste verkeersintensiteit in het buitengebied

In alle eindbeelden ontstaat een verbetering ten opzichte van de MER-varianten. De spitsafsluiting in de Achterdijk resulteert in een afname van circa 2.000 tot 3.000 mvt/etmaal op de gehele Achterdijk (van het Oostro(u)msdijkje tot aan de Koningslaan). In de eindbeelden van de varianten Meerpaal/ Nieuwe brug (1) en Rijsbruggerweg (2) blijven de intensiteiten op de Achterdijk tussen de N410 en het Oostro(u)msdijkje boven de gewenste intensiteit. De verkeersintensiteit bedraagt respectievelijk 4.800 en 3.800 mvt/etmaal.

In eindbeeld Rijsbruggerweg (2) blijft de verkeersintensiteit op de N410 ongeveer gelijk aan de autonome situatie. De oorzaak hiervan is dat er in dit eindbeeld nog geen goed alternatief is gevonden voor verkeer tussen Houten en de A12 in oostelijke richting. De regioweg die deze verbinding mogelijk maakt is minder direct dan gewenst. In de praktijk kan door middel van bewegwijzering het verkeer nog gestuurd worden. Het feit dat in het verkeersmodel het verkeer over de N410 afwijkt geeft wel aan dat de directheid van de verbinding tussen Houten en het oosten niet voldoende is. In fase 1 van het MER is variant Rijsbruggerweg doorgerekend met een meer direct vormgegeven regioweg tussen de nieuwe aansluiting en de N229. Hierbij was de afname op de N410 zo groot dat wordt voldaan aan de gewenste verkeersintensiteiten op het wegvak. Daarmee is aangetoond dat het door de regioweg directer te maken, mogelijk is de verkeersintensiteiten op de N410 te beperken in dit eindbeeld.

In eindbeeld Raaphof west (4a) blijft de verkeersdruk op de N410 ook bestaan. De verbinding tussen Houten en Odijk is dan niet aanwezig waardoor het verkeer op die relatie over de bestaande N410 blijft rijden.

De bestaande Rijsbruggerweg voldoet bijna aan de gewenste intensiteiten. Het verkeer dat wordt berekend rijdt buiten de spitsen en komt verspreid over de dag voor. Aanvullende maatregelen kunnen nodig zijn op basis van lokale knelpunten (hoge snelheid ed.).

Het verkeer op de het Oostro(u)msdijkje voldoet in geen enkele variant aan de gewenste verkeersintensiteiten. Ongeveer 3.000 tot 4.000 mvt/etmaal blijven gebruik maken van de weg. In eindbeelden Meerpaal/ Nieuwe brug (1) en Rijsbruggerweg (2) bedraagt dit circa 5.500 mvt/etmaal. Aanvullende maatregelen zijn nodig.

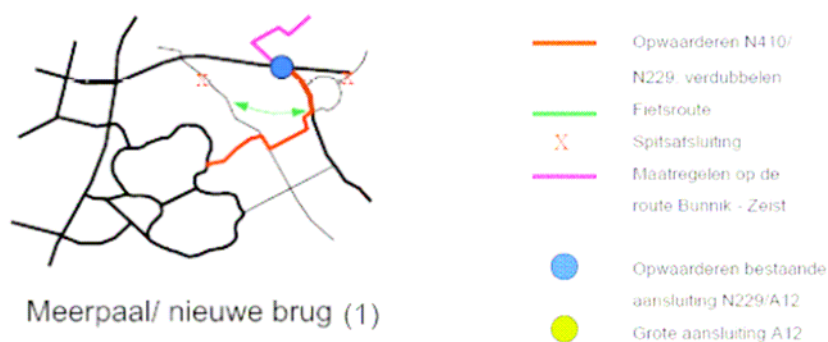
1.4 Analyse eindbeeld 1: Meerpaal-Nieuwe brug

De variant Meerpaal/Nieuwe brug is een variant vanaf De Rede naar de aansluiting Nieuwegein met een Nieuwe brug over het Amsterdam - Rijnkanaal. De nieuwe weg wordt aangesloten op de meest oostelijk gelegen rotonde op de Rede. De variant sluit op de A27 aan op de aansluiting Het Klooster (afslag Nieuwegein 28).

Langs de nieuwe weg wordt een fietspad gerealiseerd. Voor fietsers ontstaat hierdoor een directe fietsverbinding tussen Nieuwegein en Houten. Het fietspad sluit in Houten aan op het hoofdfietsroute (Veerwagenweg).

Ten opzichte van de MER-variant zijn in het eindbeeld maatregelen getroffen aan de oostzijde van het studiegebied:

- opwaarderen van de bestaande N410 om het verkeer in oostelijke richting een volwaardige ontsluiting te geven;
- verdubbelen van het wegvak N229 (tussen de N410 en de aansluiting Bunnik);
- opwaarderen van de aansluiting Bunnik (ontvlechten van de verkeersstromen);
- spitsafsluitingen toepassen op de Achterdijk om verkeer in het buitengebied te beperken;
- maatregelen op de relatie Bunnik - Zeist: toepassen spitsafsluiting;
- realiseren van een nieuwe fietsroute tussen Odijk en de Achterdijk (relatie Odijk - Utrecht).



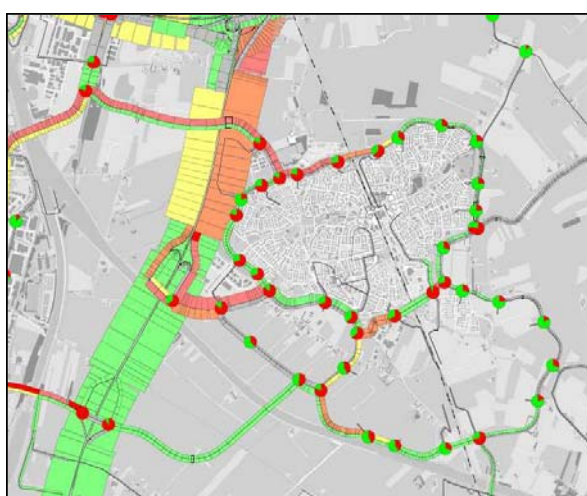
Figuur B3.3: Meerpaal/Nieuwe brug

1.4.1 Effecten op de ontsluiting van Houten

De ontsluiting van Houten verbetert ten opzichte van de autonome situatie. Toch blijft de ontsluiting van Houten een aandachtspunt. Zowel op De Staart als op de Utrechtseweg blijven in de ochtend- en avondspits I/C-waarden bestaan die boven de 1,0

uitkomen. Dat betekent dat de intensiteit de capaciteit van de weg overschrijdt. De belastingen van de kruispunten op deze wegen lopen plaatselijk op tot boven de 0,8.

Ook is te zien dat de nieuwe ontsluiting van Houten via De Rede goed gebruikt wordt (ongeveer 20.000 mvt/etmaal). De ontsluitingsweg functioneert alleen voor het verkeer van en naar de A27 in zuidelijke richting en naar Nieuwegein. Het verkeer richting Utrecht kiest een route via De Staart en de Utrechtseweg.



Figuur B3.4: Ontsluiting Houten in eindbeeld 1

Uit de verkeersstudie van het MER blijkt dat ten opzichte van de autonome situatie in de ochtendspits de wachtrijen toenemen op De Staart en terugslag blijven veroorzaken op de Rondweg van Houten. Ten opzichte van de autonome situatie ontstaat er slechts een beperkte verbetering voor het verkeer van en naar het zuiden.

1.4.2 Effecten op de wegen binnen Bunnik (exclusief aansluiting N229-A12)

De ontsluiting van Bunnik via de Baan van Fectio, de Koningslaan en de Stationsweg verloopt goed (in zowel ochtend- als avondspits, kruispuntbelastingen <0,8). Dat betekent dat in de ochtendspits op basis van de statische modeluitkomsten geen afwikkelingsprobleem wordt verwacht; de intensiteit overstijgt de capaciteit niet.



Figuur B3.5: Ontsluiting Bunnik in eindbeeld 1

1.5 Analyse eindbeeld 2: Rijsbruggerweg

De variant Rijsbruggerweg ligt ten noordoosten van Houten en bestaat uit een nieuwe halve aansluiting op de A12 tussen knooppunt Lunetten en bestaande aansluiting Bunnik. Verkeer kan bij deze aansluiting van en naar Utrecht. In de variant is geen verbindingsweg ten zuiden van de A12 opgenomen en de bestaande parallelweg is niet aangesloten op het nieuwe tracé.

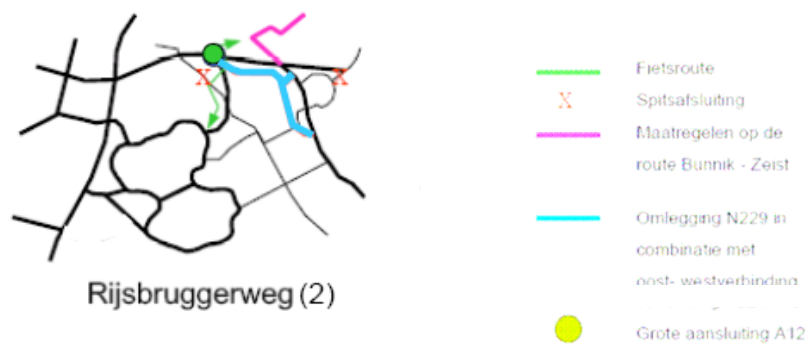
Als uit te werken variant is uitgegaan van een westelijke ligging ten opzichte van het waterbergingsgebied. De nieuwe weg is een directe verbinding tussen de Rondweg van Houten en de A12. De bestaande wegen in het buitengebied (Achterdijk, Rijsbruggerweg, Tureluurweg, Parallelweg) worden niet aangesloten om het aantal aansluitingen op de weg te beperken om te voorkomen dat er nieuwe sluiproutes door het buitengebied ontstaan. De kruising met de Achterdijk wordt ongelijkvloers opgelost.

De aansluiting van de nieuwe weg op de Rondweg en de A12 moet voldoende capaciteit hebben. Op de aansluiting met de Rondweg is daarom rekening gehouden met een met verkeerslichten geregelde kruising. Voor de aansluiting met de A12 is voor een conflictvrije aansluiting gekozen. De verkeersstromen van en naar Houten kruisen elkaar niet, waardoor er voor de verkeersafwikkeling geen probleem ontstaat.

Op de aansluiting A12 wordt rekening gehouden met een fietspad in twee richtingen om de A12 te kruisen. Fietsers hoeven geen gebruik meer te maken van de bestaande loopbrug over de A12. Deze wordt overbodig en komt te vervallen. Tussen de A12 en Houten maken de fietsers gebruik van de bestaande wegen (Achterdijk, Rijsbruggerweg, Tureluurweg). Langs de nieuwe weg worden dan ook geen fietspaden gemaakt.

Ten opzichte van MER-variant 2 zijn in het eindbeeld maatregelen getroffen aan de oostzijde van het studiegebied:

- het verbinden van de (omgelegde) N229 met een regioweg (2x1 weg 80 km/h) naar de nieuwe aansluiting Bunnik West. Doel: ontlasten van de aansluiting Bunnik Oost en daarmee het beperken van het verkeer door de kern van Bunnik;
- groot uitvoeren van de aansluiting Bunnik West om verkeersstromen van de N229 en de Houten te kunnen verwerken;
- spitsafsluitingen toepassen op de Achterdijk om verkeer in het buitengebied te beperken;
- spitsafsluiting Odijkerweg om verkeer door Odijk te beperken;
- maatregelen op de relatie Bunnik - Zeist: toepassen spitsafsluitingen op de Koelaan of opwaarden Koelaan;
- realiseren van een nieuwe fietsroute tussen Odijk en de Achterdijk (relatie Odijk - Utrecht).



Figuur B3.6: Eindbeeld 2, Rijsbruggerweg

1.5.1 Effecten op de ontsluiting van Houten

De ontsluiting van Houten verbetert ten opzichte van de autonome situatie. Toch blijft de ontsluiting van Houten een aandachtspunt. Zowel op De Staart als op de Utrechtseweg blijven in de ochtend- en avondspits I/C-waarden bestaan die boven de 1,0 uitkomen. Dat betekent dat de intensiteit de capaciteit van de weg overschrijdt. De belastingen van de kruispunten op deze wegen lopen op tot boven de 0,8.



Figuur B3.7: Ontsluiting Houten in eindbeeld 2

Ten opzichte van de andere eindbeelden heeft eindbeeld 2 het meeste oplossend vermogen voor de ontsluiting van Houten. De I/C-waarden op zowel de Utrechtseweg als De Staart komen weliswaar boven de 1 uit, maar ze zijn lager dan in de andere eindbeelden. Uit de resultaten van het MER blijkt dat eindbeeld 2 zorgt voor verbeterde

reistijden voor verkeer vanuit Houten. Daarnaast nemen de wachtrijen op de Rondweg van Houten af.

1.5.2 Effecten op de wegen binnen Bunnik (exclusief de aansluiting N229-A12)
 Net als in eindbeeld 1 verloopt de ontsluiting van Bunnik goed. In de volgende figuur is te zien dat de kruispuntbelastingen en de I/C-waarden geen overbelasting aangeven in de ochtendspits. Op het wegennet van Bunnik worden geen capaciteitsproblemen voorzien.



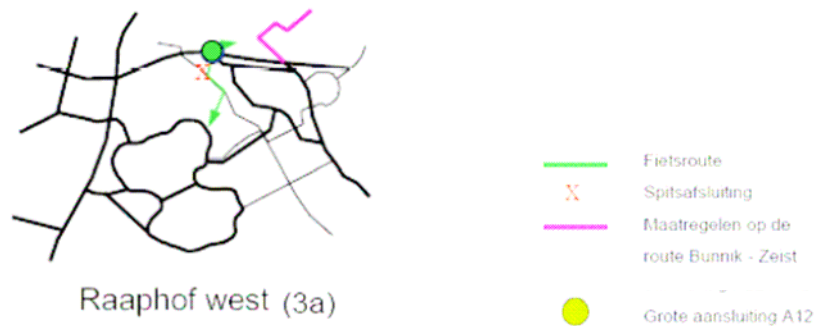
Figuur B3.8: Ontsluiting Bunnik in eindbeeld 2

1.6 Analyse eindbeeld 3A: Raaphof west

De variant 3a volgt het tracé van de N410-varianten voor het deel tussen de Rondweg van Houten en de Achterdijk. De weg sluit aan op een omgelegde N229 die ten westen van het Raaphofse bos aansluit op een parallelweg ten zuiden van de A12. De parallelweg is een verbinding tussen een nieuwe halve aansluiting op de A12 (conform variant 2) en de bestaande aansluiting van de N229/A12 (Bunnik Oost). Ook in deze variant wordt de kruising met de Achterdijk en de Burgweg ongelijkvloers opgelost.

Ten opzichte van MER-varianten 3a en 3b zijn in het eindbeeld maatregelen getroffen aan de oostzijde van het studiegebied:

- groot uitvoeren van de aansluiting Bunnik west om verkeersstromen van de N229 en de Houten te kunnen verwerken;
- spitsafsluitingen toepassen op de Achterdijk om verkeer in het buitengebied te beperken;
- maatregelen op de relatie Bunnik - Zeist: toepassen spitsafsluitingen op de Koelaan of opwaarderen Koelaan;
- realiseren van een nieuwe fietsroute tussen Odijk en de Achterdijk; (relatie Odijk - Utrecht).



Figuur B3.9: Eindbeeld 3A: Raaphof west

1.6.1 Effecten op de ontsluiting van Houten

De ontsluiting van Houten via de Utrechtseweg en De Staart blijft problematisch (I/C-waarden > 1,0; kruispuntbelastingen > 0,8). Dat betekent dat in de ochtendspits doorstromingsproblemen in de relatie Houten - Utrecht blijven bestaan.



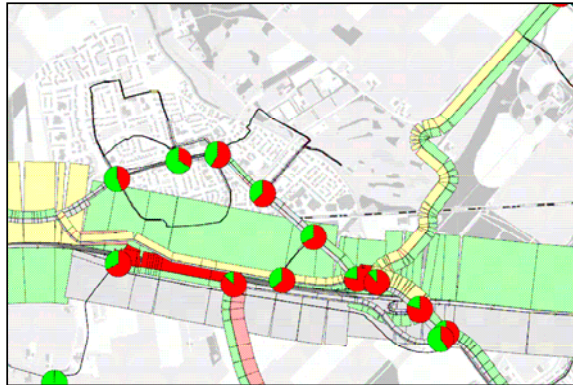
Figuur B3.10: Ontsluiting Houten in eindbeeld 3A

Uit de resultaten van het MER blijkt dat de wachttijden en de reistijden vergelijkbaar blijven met de autonome situatie, wat betekent dat er geen verbetering optreedt van de ontsluiting van Houten.

1.6.2 Effecten op de wegen binnen Bunnik (exclusief de aansluiting N229-A12)

De ontsluiting van Bunnik via de Baan van Fectio en de Stationsweg/Koningslaan verloopt goed. De I/C-waarden lopen plaatselijk op tot iets boven de 0,8, maar de kruispuntbelastingen blijven onder de 0,8. Op het onderliggende wegennet zijn de kruispunten maatgevend voor de kwaliteit van de verkeersafwikkeling. In dit eind-

beeld worden derhalve geen problemen verwacht bij de afwikkeling van het verkeer op de wegen binnen Bunnik.



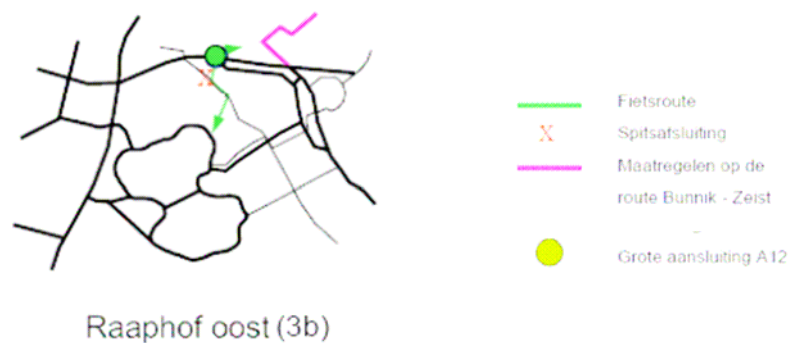
Figuur B3.11: Ontsluiting Bunnik in eindbeeld 3A

1.7 Analyse eindbeeld 3B: Raaphof Oost

De variant 3b is vergelijkbaar met variant 3a, met het verschil dat de nieuwe weg in deze variant ten oosten van het Raaphofse bos wordt gerealiseerd. Voor de overige delen is de variant gelijk aan de variant Raaphof West.

1.7.1 Verschil ten opzichte van eindbeeld 3A

Het verschil van eindbeeld 3B ten opzichte van 3A is de locatie van de aansluiting van de omgelegde N229 op de regioweg. In eindbeeld 3B gaat de omgelegde N229 “om de Raaphof” richting regioweg; in eindbeeld 3A gaat de omgelegde N229 min of meer parallel aan de huidige N229 richting regioweg.



Figuur B3.12: Eindbeeld 3B: Raaphof Oost

1.7.2 Verschillen effecten eindbeeld 3B ten opzichte van 3A

Deze wijziging heeft een groei van de intensiteit op de aansluiting N229 - A12 als gevolg. Dat is vooral terug te zien in het gebruik van de N229. Zowel in de ochtend- als de avondspits is een hogere I/C-waarde te zien. Dit heeft te maken met de ligging van de regioweg; in eindbeeld 3A is het verkeer op de Regioweg meer op de nieuwe knoop Bunnik West geïënteerd.



Figuur B3.13: Ochtendspits N229 in eindbeeld 3A en 3B

1.□ Analyse eindbeeld 4A: N410 - bestaande N229

Variante 4a N410 - bestaande N229 verbindt de N410 met de N229 richting de A12. Als uitgangspunt voor de uitwerking is gekozen voor een nieuwe weg ten zuiden van de Houtenseweg en ten noorden van de Burgweg. De bestaande wegen blijven in gebruik voor het ontsluiten van de aanliggende percelen, het landbouwverkeer en het fietsverkeer.

De nieuwe weg wordt aangesloten op de Rondweg van Houten ten zuiden van de fietstunnel in de Binnenweg. Op zowel de aansluiting met de Rondweg als de aansluiting op de N229 wordt uitgegaan van een verkeersregelinstantie. Op de aansluiting van de nieuwe weg met de N410 wordt de capaciteit op het kruispunt uitgebreid door de aanleg van extra opstelstroken.

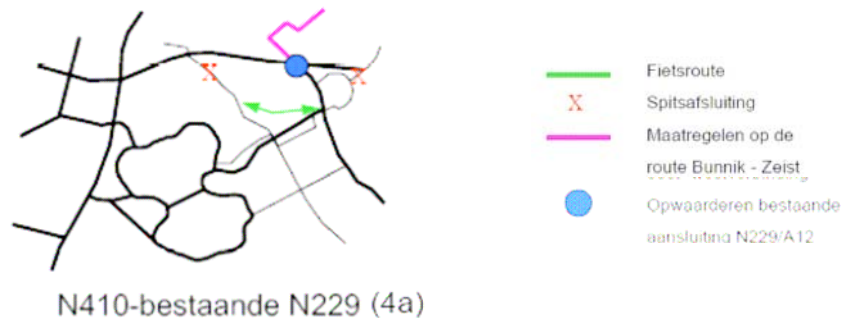
Voor de aansluiting van de nieuwe weg op de Rondweg van Houten worden voor het auto en fietsverkeer ook extra maatregelen getroffen:

- Het bestaande kruispunt Rondweg - Kruisweg komt te vervallen.
- De Kruisweg en de Binnenweg worden zuidelijker aangesloten op de nieuwe weg.
- In de Binnenweg wordt een fietstunnel gemaakt onder de nieuwe weg door.
- De kruising van de Achterdijk wordt ongelijkvloers uitgevoerd om het aantal aansluitingen op de nieuwe weg te beperken en fietsers en landbouwverkeer de weg ongelijkvloers te laten kruisen. De Burgweg wordt gelijkvloers op de nieuwe

weg nabij de aansluiting op de N229 aangesloten met een tweerichtingen fietspad aan de zuidzijde van de nieuwe weg.

Ten opzichte van de MER-varianten 4a en 4b zijn in het eindbeeld maatregelen getroffen aan de oostzijde van het studiegebied:

- opwaarderen van de aansluiting Bunnik (ontvlechten van de verkeersstromen);
- spitsafsluitingen toepassen op de Achterdijk om verkeer in het buitengebied te beperken;
- maatregelen op de relatie Bunnik - Zeist: toepassen spitsafsluiting;
- realiseren van een nieuwe fietsroute.



Figuur B3.14: Eindbeeld 4A: N410 - bestaande N229

1.1.1 Effecten op de ontsluiting van Houten

De ontsluiting van Houten via de Utrechtseweg en De Staart blijft problematisch (I/C-waarden > 1,0; kruispuntbelastingen > 0,8). Dat betekent dat in de ochtendspits doorstromingsproblemen in de relatie Houten - Utrecht blijven bestaan.

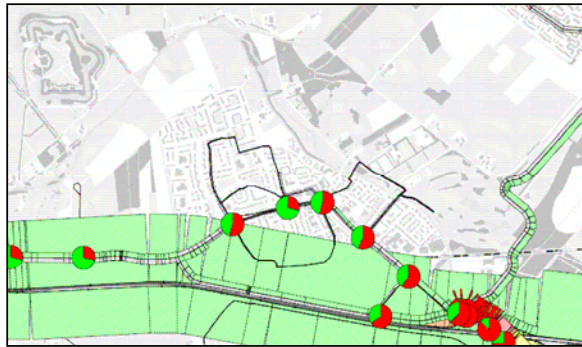


Figuur B3.15: Ontsluiting Houten in eindbeeld 4A: N410 - bestaande N229

Uit de resultaten van het MER blijkt dat de wachttijden en de reistijden vergelijkbaar blijven met de autonome situatie, wat betekent dat er geen verbetering optreedt van de ontsluiting van Houten.

1.1.2 Effecten op de wegen binnen Bunnik (exclusief aansluiting N229-A12)

De ontsluiting van Bunnik via de Baan van Fectio en de Stationsweg/Koningslaan verloopt goed. De I/C-waarden lopen plaatselijk op tot iets boven de 0,8, maar de kruispuntbelastingen blijven onder de 0,8. Op het onderliggende wegennet zijn de kruispunten maatgevend voor de kwaliteit van de verkeersafwikkeling. In dit eindbeeld worden derhalve geen problemen verwacht bij de afwikkeling van het verkeer op de wegen binnen Bunnik.



Figuur B3.16: Ontsluiting Bunnik in eindbeeld 4A: N410 – bestaande N229

1.9 Analyse eindbeeld 4B: N410 – omgelegde N229

De variant 4b is voor het deel van de N410 vanaf de Rondweg Houten tot aan de Achterdijk hetzelfde. Het verschil is dat de N229 ten zuiden van Odijk in westelijke richting omgelegd wordt. De doorgaande verkeersstroom op de N229 wordt omgeleid en de bestaande route langs de kern van Odijk verandert in een interne wijkontsluitingsweg (50 km/h) met voornamelijk Odijks verkeer. De omgelegde N229 sluit voor de aansluiting met de A12 (afslag Bunnik 19) weer aan op het huidige tracé. De Burgweg kruist de nieuwe weg ongelijkvloers.

Ten opzichte van de MER-varianten 4a en 4b zijn in het eindbeeld maatregelen getroffen aan de oostzijde van het studiegebied:

- opwaarderen van de aansluiting Bunnik (ontvlechten van de verkeersstromen);
- spitsafsluitingen toepassen op de Achterdijk om verkeer in het buitengebied te beperken;
- maatregelen op de relatie Bunnik - Zeist: toepassen spitsafsluiting;
- realiseren van een nieuwe fietsroute.



Figuur B3.17: Eindbeeld 4B: N410 - omgelegde N229

1.9.1 Effecten op de ontsluiting van Houten

De ontsluiting van Houten via de Utrechtseweg en De Staart blijft problematisch (I/C-waarden > 1,0; kruispuntbelastingen > 0,8). Dat betekent dat in de ochtendspits doorstromingsproblemen in de relatie Houten - Utrecht blijven bestaan.



Figuur B3.18: Ontsluiting Houten in eindbeeld 4B: N140 - omgelegde N229

Uit de resultaten van het MER blijkt dat de wachttijden en de reistijden vergelijkbaar blijven met de autonome situatie, wat betekent dat er geen verbetering optreedt van de ontsluiting van Houten.

1.9.2 Effecten op de wegen binnen Bunnik

De ontsluiting van Bunnik via de Baan van Fectio en de Stationsweg/Koningslaan verloopt goed. De I/C-waarden lopen plaatselijk op tot iets boven de 0,8, maar de

kruispuntbelastingen blijven onder de 0,8. Op het onderliggende wegennet zijn de kruispunten over het algemeen maatgevend voor de kwaliteit van de verkeersafwikkeling. In dit eindbeeld worden derhalve geen problemen verwacht bij de afwikkeling van het verkeer op de wegen binnen Bunnik.



*Figuur B3.19: Ontsluiting Bunnik in eindbeeld 4B:
N410 - omgelegde N229*

**Bijlage 4: Notitie Milieueffecten eindbeeld Rijsbruggerweg
met regioweg omgelegde N229**

Bestuur Regio Utrecht
**Milieueffecten eindbeeld Rijsbruggerweg met
regioweg/omgelegde N229**

Datum 10 oktober 2007
Kenmerk TMU054/Brg/0716
Eerste versie

1 Inleiding

In het MER A12 SALTO is in fase 2 een zestal kansrijke tracévarianten bestudeerd. Naar aanleiding van de studie Eindbeelden heeft de stuurgroep A12 SALTO aangegeven ook de milieueffecten inzichtelijk te willen hebben van een zevende variant, een eindbeeldvariant Rijsbruggerweg met regioweg/omgelegde N229. Deze notitie gaat over de verkeers- en milieueffecten van deze variant. In hoofdstuk 2 zal nader worden ingegaan op de beschrijving van de extra variant. Hoofdstuk 3 behandelt vervolgens de effecten voor verkeer in het studiegebied. Hoofdstuk 4 beschrijft de effecten voor het woon- en leefmilieu. Achtereenvolgens komen de effecten van geluidhinder (paragraaf 4.1), luchtkwaliteit (paragraaf 4.2), trillingshinder (paragraaf 4.3), externe veiligheid (paragraaf 4.4), verkeersveiligheid (paragraaf 4.5) en de overige milieueffecten (paragraaf 4.6) aan bod. Overigens geldt voor deze extra variant, net als voor de overige varianten, dat het een studievariant betreft. Bij de uiteindelijke uitwerking van de gekozen tracévariant in bestemmingsplannen zijn aanpassingen mogelijk.

2 Beschrijving variant eindbeeld Rijsbruggerweg

De variant bestaat uit een samenvoeging van de MER-varianten Rijsbruggerweg (2) en Raaphof oost (3b). In hoofdlijnen bestaat de variant uit een nieuwe ontsluitingsweg van Houten naar de A12 via het Rijsbruggerwegtracé. Daarnaast wordt de N229 omgelegd en door middel van een regioweg ten zuiden van de A12 gekoppeld aan de nieuwe aansluiting (Bunnik West).



Figuur 2.1: Eindbeeld Rijksweg met regioweg en omgelegde N229

Het verkeer op de N229 wordt in de variant omgeleid naar de nieuwe aansluiting die daartoe voldoende ruim wordt gedimensioneerd en de bestaande aansluiting A12/N229 ontlast. Hierdoor hoeft de bestaande aansluiting A12/N229 niet grootschalig te worden gereconstrueerd.

In de variant wordt net als in de MER-varianten voor de ontsluitingswegen (verbinding Houten - aansluiting A12, regioweg en de omgelegde N229) uitgegaan van een weg met twee rijstroken (2x1) waarop een maximumsnelheid geldt van 80 km/h. Langs de ontsluitingswegen wordt rekening gehouden met parallelvoorzieningen voor het langzaam verkeer en het ontsluiten van percelen. De nieuwe aansluiting A12 (Bunnik West) moet voldoende ruim worden gedimensioneerd met ruimte voor twee rijstroken voor het verkeer dat de A12 op wil rijden en twee rijstroken voor het verkeer dat de A12 af rijdt. Op het viaduct is tevens ruimte voor een fietspad in twee richtingen over de A12.

Aanvullend aan deze infrastructurele maatregelen worden maatregelen getroffen om de verkeersdruk in de kernen van Bunnik en Odijk en in het buitengebied van Bunnik en Houten te beperken. Deze maatregelen zijn:

- spitsafsluitingen op de Achterdijk om verkeer in het buitengebied te beperken;
- spitsafsluiting op de Odijkerweg om verkeer door Odijk te beperken;
- realiseren van een nieuwe fietsroute tussen Odijk en de Achterdijk (relatie Odijk - Utrecht).

De gemeenten Bunnik, Zeist en Utrechtse Heuvelrug werken samen om de verkeersdruk op de relatie Bunnik - Zeist via de Koningin Julianalaan - Koelaan te beperken. Hiervoor is in de studie eindbeelden (rapportage Eindbeelden A12 Salto) een drietal oplossingsrichtingen aangedragen die najaar 2007 door de gemeenten gezamenlijk worden uitgewerkt. Deze maatregelen kunnen in alle MER-varianten en eindbeelden worden toegepast en zijn daarom niet van invloed op de keuze hier tussen. In figuur 2.2 zijn de maatregelen schematisch weergegeven.



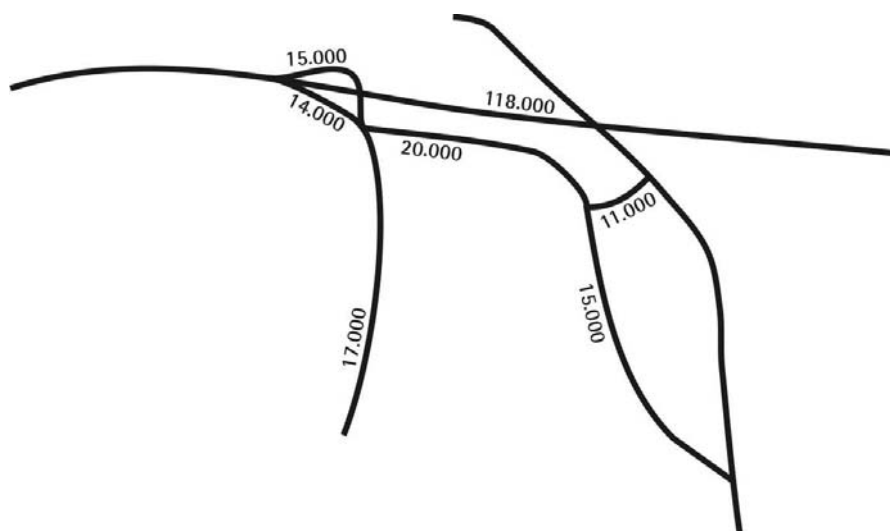
Figuur 2.2: Variant eindbeeld Rijsbruggerweg met regioweg en omgelegde N229

3 Beschrijving verkeer

3.1 Het gebruik van de infrastructuur

Het uitgangspunt van de variant is dat naast het verkeer van Houten ook het verkeer van de N229 wordt afgeleid naar een nieuwe halve aansluiting op de A12 (Bunnik West). De bestaande aansluiting van de N229 op de A12 wordt hierdoor ontlast waardoor een reconstructie van deze aansluiting niet nodig is.

In figuur 3.1 is de verkeersintensiteit op de wegvakken van de A12 (doorsnede) en de nieuwe infrastructuur (Rijsbruggerwegtracé, regioweg en omgelegde N229) schematisch weergegeven.



Figuur 3.1: Variant eindbeeld Rijsbruggerweg met regioweg

De verkeersintensiteit op het Rijsbruggerwegtracé bedraagt in het eindbeeld circa 17.000 mvt/etmaal. Ten opzichte van de MER-variant neemt de verkeersintensiteit op het tracé toe, doordat er in het eindbeeld door de realisatie van de regioweg een verbinding tussen Houten en de A12 in oostelijke richting ontstaat. Hierdoor maken in het eindbeeld circa 4.000 mvt/etmaal meer gebruik van het Rijsbruggerwegtracé als in de MER-variant, waarin alleen een aansluiting A12 in westelijke richting is opgenomen.

Op de bestaande N229 worden circa 15.000 mvt/etmaal afgeleid via de regioweg richting de aansluiting Bunnik West. De regioweg krijgt circa 20.000 mvt/etmaal te verwerken. Op de A12 tussen de aansluiting Bunnik West en Bunnik Oost wordt een afname van de verkeersintensiteit geconstateerd. Door het afleiden van het verkeer van de N229 naar de aansluiting Bunnik West maakt het verkeer geen gebruik meer van de A12 maar wordt het over de regioweg geleid.

De vermelde verkeersintensiteiten zijn exclusief de woningbouw aan de N229 (Odijk West en Werkhoven). Hier worden circa 1.600 woningen gerealiseerd. In de etmaalperiode moet hierdoor rekening worden gehouden met circa 9.000 mvt/etmaal die zich in verschillende richtingen over het wegennet verdelen. Aangezien de regioweg de maximale capaciteit benadert van een 2x1 weg is het wenselijk de ontwikkeling Odijk

West, goed voor circa 1.000 woningen, zo veel mogelijk op de bestaande aansluiting A12/N229 af te wikkelen. Dit is bij de ontwikkeling van de wijk goed mogelijk.

Effecten op het hoofdwegennet

Ten opzichte van de MER-variant Rijsbruggerweg zijn de verschillen ten oosten en westen van de aansluitingen Bunnik en Bunnik West klein. Wel neemt op het tussenliggende wegvak van de A12 tussen de beide aansluitingen de intensiteit met 20.000 mvt/etmaal af. Het afleiden van het verkeer van de N229 naar de nieuwe aansluiting Bunnik West zorgt hiervoor. Het afleiden van het verkeer naar één grote aansluiting heeft gevolgen voor de doorstroming op de A12. Welke effecten de maatregel heeft op de doorstroming op de A12 wordt daarom nader onderzocht in de Pakketstudie die Rijkswaterstaat onlangs met de regio is gestart. Eventuele maatregelen om de doorstroming op de A12 te verbeteren maken onderdeel uit van die studie. In de Pakketstudie wordt niet alleen de verkeersafwikkeling op de A12 beschouwd, maar vooral het totale functioneren van de hoofdwegenstructuur van Utrecht waarvan de A12 deel uitmaakt. Centraal staat het draaiend houden van de Ring Utrecht, die van groot belang is voor de verkeersafwikkeling van het nationale verkeer.

Voor de studie eindbeeld is ruimtelijk onderzocht of een grote aansluiting op de A12 realiseerbaar is en bijvoorbeeld hoe om wordt gegaan met de aansluiting van de bestaande verzorgingsplaats op de A12. In afbeelding 2 is hiervan een schets opgenomen.

3.2 Effecten op het onderliggende wegennet

De effecten op het onderliggende wegennet kunnen worden afgeleid uit de resultaten van de MER-varianten Rijsbruggerweg (2) en Raaphof oost (3a).

Uit het MER blijkt dat het Rijsbruggerwegtracé de beste resultaten boekt voor de ontsluiting van Houten in de ochtendspits. In deze variant zullen de effecten voor Houten vergelijkbaar zijn. Wel is het zo dat het gebruik van de nieuwe verbinding tussen Houten en de nieuwe aansluiting op de A12 toeneemt doordat ook het verkeer tussen Houten en het oosten gebruik gaat maken van de regioweg en daardoor de bestaande wegen ontlast. Het gebruik op deze verbinding neemt toe met 3.000 mvt/etmaal tot 17.000 mvt/etmaal.

Het omleggen van de N229 in combinatie met de regioweg heeft een oplossend vermogen voor de verkeersafwikkeling op de aansluiting N229/A12 en de doorstromingsproblematiek op de N229.

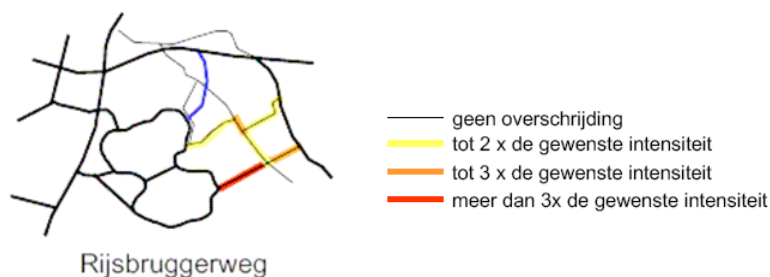
Doordat het verkeer vanaf de N229 wordt afgeleid naar de nieuwe aansluiting is een grote reconstructie van de bestaande aansluiting A12/N229, met grote ruimtelijke gevolgen voor het groencompensatiegebied ten noorden van Odijk en in de kern van Bunnik, niet nodig. De doorstromingsproblemen op de N229 worden opgelost door de

aanleg van de omgelegde N229, waardoor tevens de verkeersdruk langs de bestaande kern van Odijk afneemt en er mogelijkheden zijn voor ontlastende maatregelen in het buitengebied van Bunnik en Houten.

In de Pakketstudie zal nader worden onderzocht welk effect het afleiden van het verkeer naar een grotere aansluiting Bunnik West heeft op de doorstroming op de A12 en of er maatregelen kunnen worden getroffen op het hoofdwegennet om de doorstroming aldaar te verbeteren. Deze maatregelen vallen nu buiten de scope van de studie, omdat ze betrekking hebben op het totale functioneren van de Ring Utrecht.

3.3 Het verkeer door het buitengebied van Bunnik en Houten

In figuur 3.2 is te zien dat op de N410 en het Oostro(u)msdijkje de werkelijke intensiteit de streefwaarde overschrijdt. Dat betekent dat de verkeersveiligheidsdoelstellingen in de variant op deze wegen (nog) niet worden gehaald en aanvullende maatregelen noodzakelijk zijn.



Figuur 3.2: Verkeersdruk in het buitengebied van Bunnik en Houten

De regioweg die in deze variant is aangewezen als route tussen Houten en het oosten faciliteert primair het verkeer van Houten in noordoostelijke richting en terug. Een afname van de verkeersdruk in het zuidelijke deel van het buitengebied van Bunnik en Houten als gevolg van de regioweg is dan ook niet te verwachten. Verkeer tussen Houten, Wijk bij Duurstede en Werkhoven blijft gebruik maken van het Oostro(u)msdijkje. Lokale maatregelen op het Oostro(u)msdijkje, zoals het aanbrenge van fietsvoorzieningen, bieden daarom een oplossing voor het resterende knelpunt.

Hoewel de afname op de N410 ten opzichte van de autonome situatie al groot is (circa 50%) wordt de streefwaarde voor een veilige en leefbare weg voor met name het langzaam verkeer nog niet gehaald. De N410 ligt binnen het invloedsgebied van de regioweg en de verkeersdruk kan door het nemen van aanvullende maatregelen op de N410 worden beperkt. Denk hierbij aan het nemen van snelheidsremmende maatregelen of

het toepassen van een spitsafsluiting. Naast deze maatregelen dient bij de uitwerking van de regioweg aandacht te worden besteed aan de directheid ervan. Door het optimaliseren van de directheid van de route tussen Houten en de aansluiting A12 wordt de weg aantrekkelijker en neemt het verkeer op de N410 nog verder af.

4 Effecten voor woon- en leefmilieu

4.1 Geluidhinder

Met het geluidmodel zijn de effecten van de variant van het Rijsbruggerwegtracé op een vergelijkbare wijze als bij de MER-varianten doorgerekend. De verkeersintensiteiten die de basis vormen van de berekeningen zijn afkomstig uit het verkeersmodel.

Voor de berekeningen is uitgegaan van het eindbeeld Rijsbruggerweg met op de relatie Bunnik – Zeist het knippen van de verkeersintensiteiten op de Koningin Julianalaan tot 8.000 mvt/etmaal. In de analyse is nog geen rekening gehouden met de ontwikkeling van Odijk West. In het kader van de realisatie van deze nieuwe woningen dient als uitgangspunt te worden genomen dat de nieuwe geluidgevoelige bestemmingen voldoen aan de voorkeursgrenswaarde van 48dB.

In deze analyse zal nader ingegaan worden op het aantal geluidsgevoelige bestemmingen in het studiegebied. Vervolgens worden de effecten van de variant in het studiegebied¹ en voor de aansluiting A12 beschreven. Tenslotte wordt een totaalbeoordeling van de variant gegeven.

Beschrijving effecten op het studiegebied

In de variant bevinden zich vele geluidgevoelige bestemmingen met een geluidbelasting hoger dan de voorkeursgrenswaarde van 48 dB langs de rondwegen van Houten en Odijk. Daarnaast zijn er nog enkele geluidgevoelige bestemmingen in het buitengebied zoals direct nabij de A12, de N411 door Bunnik, de Achterdijk en de N229.

Langs een aantal wegvakken is sprake van een **afname** van de geluidbelasting op pandniveau als gevolg van de variant ten opzichte van de autonome situatie.

Dit betreffen panden nabij:

- de noordkant van de rondweg van Houten;
- de westkant van de rondweg inclusief panden nabij de Koppeling;
- de huidige N229 ter hoogte van Schoudermantel, de huidige N410 en de Burgweg door aanwezigheid nieuwe infrastructuur;
- de kern van Bunnik (Schoudermantel, Sportlaan en Provinciale weg).

¹ Het studiegebied is gelijk aan het studiegebied waarbinnen de milieuberekeningen in het MER zijn uitgevoerd.

Anderzijds is er als gevolg van meer verkeer een toename van de geluidbelasting (t.o.v. de autonome situatie) op pandniveau aanwezig nabij:

- de noordoostkant van de rondweg van Houten door verkeersaantrekkende werking Rijsbruggerweg;
- de Rijsbruggerweg zelf;
- aan de noordkant van Odijk (ter hoogte van de Singel);
- de westkant van Bunnik (nabij Provinciale weg, Runnenburg en A12).

De geluideffecten van de variant zoals hierboven beschreven zijn vergelijkbaar met de resultaten van de varianten Rijsbruggerweg (2) en Raaphof oost (3b), zoals omschreven in het MER. De effecten zijn gevisualiseerd in afbeelding 1 van deze notitie.

Omdat de regioweg (2x1 80 km/h) aan zijn ontwikkelingscapaciteit grenst is het vanuit de verkeersafwikkeling gewenst om de nieuwbouw wijk Odijk West te ontsluiten via de bestaande aansluiting Bunnik Oost. Als gevolg hiervan zal de verkeersintensiteit op de A12 met ongeveer 5% toenemen op het wegvak tussen de aansluitingen Bunnik West en Bunnik Oost. Ten opzichte van de autonome situatie zal de verkeersintensiteit op de wegvakken van de A12 (118.000 + circa 6.000 Odijk West) en de regioweg (20.000 mvt/etmaal) ten opzichte van de autonome situatie (circa 138.000 mvt/etmaal) met circa 5% toenemen. Deze toename levert voor het onderdeel geluid geen hoorbare verschillen op².

Beschrijving effecten aansluiting A12

Net als in variant 2 en 3b van het MER wordt ook in deze extra variant uitgegaan van een nieuwe (halve aansluiting) ter hoogte van Bunnik op de A12 (Bunnik West). Voor de aansluiting met de A12 zijn nauwkeurige geluidberekeningen uitgevoerd met Standaard Rekenmethode II in \square EONoise. Deze methode is gezien de hoogteverschillen dé methode voor het uitvoeren van geluidberekeningen in het kader van bestemmingsplanprocedures. Op dit moment is de uitwerking van de aansluiting nog te onnauwkeurig waardoor de berekende waarden alleen kunnen worden gebruikt om de verschillen ten opzichte van de autonome situatie inzichtelijk te maken.

Wanneer de variant (eindbeeld Rijsbruggerweg) wordt vergeleken met de autonome situatie kan het volgende worden geconcludeerd:

- op de geluidgevoelige bestemmingen op afstand van de aansluiting ontstaat een verwaarloosbaar kleine toename (toename < 1B);
- op woningen in de nabijheid van de aansluiting ontstaan kleine toe- en afnamen van de geluidbelastingen (verschillen < 2dB).

² Bij een toename van meer dan 30% van de verkeersintensiteit of een afname van meer dan 20% van de verkeersintensiteit kunnen effecten groter dan 1 dB optreden. Waarden onder de 1 dB zijn niet hoorbaar voor het menselijk gehoor en geven wettelijk op zichzelf geen noodzaak tot het nemen van maatregelen.

De effecten op de geluidgevoelige bestemmingen in de directe omgeving van de aansluiting zijn pas goed te bepalen wanneer er meer duidelijkheid is over de exacte vorm waarin de aansluiting wordt gerealiseerd. Indien bijvoorbeeld gekozen wordt voor een gesloten talud (aardebaan) dan biedt dit voor bepaalde bestemmingen afscherming tegen de achterliggende A12 en zal dit resulteren in een afname van de geluidbelastingen voor bepaalde woningen. Een onderbroken talud of een weg ondersteund door palen zal minder afschermend effect hebben en daardoor een hogere geluidbelasting met zich meebrengen.

Opgemerkt moet worden dat het hier gaat om een ingreep in de infrastructuur waarbij de wegbeheerder verplicht is te voldoen aan de wettelijk normen die voor die situatie gelden. De realisatie kan dus geen doorgang vinden wanneer hieraan niet wordt voldaan. Mogelijkheden voor de wegbeheerder om te voldoen aan die normen zijn het nemen van geluidreducerende maatregelen (geluidschermen, stil asfalt etc).

De verschillen tussen de MER-variant Rijsbruggerweg (2) en het eindbeeld Rijsbruggerweg zijn ten aanzien van de aansluiting met de A12 vergelijkbaar.

Beoordeling eindbeeld Rijsbruggerweg

Voor de beoordeling van de extra variant op het aspect geluidhinder wordt, zoals ook in het MER naar voren is gekomen, gekeken naar knelpunten en/of verbeterpunten. In tabel 4.1 zijn de resultaten voor het eindbeeld opgenomen.

variant	knelpunt/verbeterpunt	toename van de geluidbelasting	absolute waarde van de geluidbelasting	totaalscore
eindbeeld	- enkele woningen	-1,5 tot -5 dB	< 58 dB	0
Rijsbruggerwegtracé	noordkant Rondweg			
	- enkele woningen langs nieuw tracé	+ 5 dB	< 58 dB	
	- aantal woningen langs N229 bij Odijk	-1,5 tot -5 dB	> 63 dB	
	- enkele woningen langs noordkant Odijk	+1,5 tot 5dB	< 58 dB	

Tabel 4.1: Beoordeling geluidhinder eindbeeldRijsbruggerweg

In deze variant geldt dat slechts op zeer lokaal niveau de geluidbelasting verslechtert. Daarbij is de huidige geluidbelasting niet erg hoog. Er is echter wel voor één of meer woningen sprake van een grote toename van de geluidbelasting (> 5dB). Hiervoor zullen (ingrijpende) geluidreducerende maatregelen (bijvoorbeeld toepassing van geluidreducerend asfalt én maatregelen als plaatsing van geluidsschermen, aanpassen van het ontwerp, of gevelmaatregelen) moeten worden getroffen. Hier tegenover staat een verbetering van de geluidssituatie langs de N229 waarop in de autonome situatie reeds hoge geluidbelastingen aanwezig waren. Het eindbeeld is daarom neutraal (0) beoordeeld.

Bij de beoordeling is ervan uitgegaan dat de nieuwbouw van Odijk West zal gaan voldoen aan de voorkeursgrenswaarde. Dit geldt als uitgangspunt bij (elke) ruimtelijke ontwikkeling waarop de Wetgeluidhinder van toepassing is.

4.2 Luchtkwaliteit

Ook voor het eindbeeld is bestudeerd of op eerdere knelpunten overschrijdingen plaatsvinden van de jaargemiddelde concentratie NO_2 en de 24-uursgemiddelde concentratie PM_{10} . De berekeningen zijn uitgevoerd voor het jaar 2011. Dit is het verwachte jaar van openstelling van de weg. Uit de berekeningen blijkt dat er in het totale studiegebied geen overschrijdingen zijn van de grenswaarden van benzeen, benz(a)pyreen, koolmonoxide, zwaveldioxide en de jaargemiddelde concentratie van PM_{10} (fijn stof).

Conform de richtlijnen voor het MER zal ten opzichte van de autonome situatie achtereenvolgens worden ingegaan op:

1. ligging en grootte van eventuele overschrijdingsgebieden;
2. de hoogste concentraties binnen de overschrijdingsgebieden;
3. de hoeveelheid woningen en andere gevoelige bestemmingen binnen een overschrijdingsgebied.

Aangezien in de MER-varianten de saldobenadering nodig is om de voorgenomen activiteit te realiseren maakt 'het saldo' het onderscheid tussen de varianten en tussen de autonome situatie. Op basis van de criteria 4, 5 en 6 wordt het saldo bepaald. Deze criteria worden als beoordelingskader voor het aspect luchtkwaliteit gehanteerd. Om de saldobenadering nader te onderbouwen wordt ook voor het eindbeeld nader ingegaan op:

4. de totale emissies in het studiegebied;
5. de overschrijding van wegvaklengte in het studiegebied;
6. het aantal woningen en gevoelige bestemmingen, gelegen binnen het overschrijdingsgebied.

1. Ligging en grootte van eventuele overschrijdingsgebieden

In tabel 4.2 is voor de knelpuntlocaties bestudeerd of er overschrijdingen zijn van de grenswaarde van de jaargemiddelde concentratie NO_2 en grenswaarde voor de 24-uursgemiddelde concentratie PM_{10} voor het toekomstjaar 2011.

variant	overschrijding jaar NO ₂	overschrijding 24-uur PM ₁₀
	(grenswaarde = 40 µg/m ³)	(grenswaarde = 35 dagen)
Rijksweg A12 (Lunetten - voetgangersbrug Bunnik)	2-3	2-3
Rijksweg A12 oostelijk van aansluiting Bunnik	ja	nee
A27 (geheel)	ja	nee
Utrechtseweg (N409)	ja	ja
De Staart	nee	nee
Laagravenseweg	Ja	nee
Waterlinieweg	Ja	nee
		ja

Tabel 4.2: Ligging met overzicht overschrijdingen luchtkwaliteit studiegebied autonome situatie versus varianten

Uit tabel 4.2 komt naar voren dat de grenswaarde voor de jaargemiddelde concentratie NO₂ langs de A12 en de A27 wordt overschreden. Daarnaast vinden overschrijdingen op het onderliggend wegennet plaats nabij de Staart, Laagravenseweg en Waterlinieweg. Daarnaast wordt de grenswaarde van de 24-uursgemiddelde concentratie PM₁₀ in 2011 overschreden langs de A27 en de Waterlinieweg. De resultaten van deze variant zijn vergelijkbaar met de varianten 1, 2 en 3a en iets gunstiger dan de varianten 3b, 4a en 4b.

2. De hoogste concentraties binnen de overschrijdingsgebieden

In tabel 4.3 zijn de hoogste concentraties in het studiegebied in 2011 voor de extra variant opgenomen, uitgesplitst naar hoofdwegennet en onderliggend wegennet.

variant	variant eindbeeld Rijsbruggerweg
hoogste concentratie NO ₂ (jaar) OWN(in µg/m ³)	52,8
hoogste concentratie NO ₂ (jaar) HWN(in µg/m ³)	62,2
hoogste concentratie PM ₁₀ (jaar) OWN (in µg/m ³)	33,0
hoogste concentratie PM ₁₀ (jaar) HWN (in µg/m ³)	30,0
hoogste concentratie PM ₁₀ (dagen) OWN (in dagen)	56
hoogste concentratie PM ₁₀ (dagen) HWN (in dagen)	42

Tabel 4.3: Hoogste jaargemiddelde concentratie NO₂, jaargemiddelde concentratie PM₁₀ en 24-uursgemiddelde concentratie PM₁₀ op het OWN en HWN in 2011 voor

Uit bovenstaande tabel blijkt dat de grenswaarde van 40 µg/m³ voor de jaargemiddelde concentratie voor stikstofdioxide (NO₂) in 2011 ook in het eindbeeld wordt overschreden. De hoogste concentratie van NO₂ is aanwezig langs de A27. Dit komt overeen met het beeld van de andere varianten, waar ook de grootste overschrijdingen zijn geconstateerd op het hoofdwegennet (A12 en A27). De jaargemiddelde fijn stof (PM₁₀) concentratie (40 µg/m³) wordt in 2011 in zowel de autonome situatie alsmede de varianten niet overschreden. De hoogste concentratie bedraagt in deze extra variant 33,0 µg/m³. De grenswaarde van de 24-uursgemiddelde concentratie PM₁₀ (maximaal

35 dagen) wordt in het studiegebied -naast stikstofdioxide- ook overschreden. De hoogste concentratie bedraagt 56 dagen op het onderliggend wegennet.

3. De hoeveelheid woningen en andere gevoelige bestemmingen binnen een overschrijdingsgebied

In het studiegebied zijn in de nieuwe variant geen woningen of andere gevoelige bestemmingen binnen een overschrijdingsgebied aanwezig. Dit was ook niet het geval bij de andere varianten en dus zijn de resultaten van deze variant vergelijkbaar.

4. De totale emissies in het studiegebied

	variant eindbeeld Rijsbruggerweg
NO _x	
hoofdwegennet in ton/jaar (index)	813 (99)
onderliggend wegennet in ton/jaar (index)	347 (100)
PM ₁₀	
hoofdwegennet in ton/jaar (index)	62 (100)
onderliggend wegennet in ton/jaar (index)	26 (100)

Tabel 4.4: Emissies (uitstoot) in ton per jaar door het wegverkeer in het studiegebied in 2011

In tabel 4.4 is de totale emissie van de variant eindbeeld Rijsbruggerweg met regio-weg/omgelegde N229 weergegeven. Uit de analyse komt naar voren dat de totale uitstoot van de variant vergelijkbaar is met de autonome situatie in 2011. Dit komt overeen met de resultaten van de MER-varianten.

5. De overschrijding van wegvaklengte in het studiegebied

	variant eindbeeld Rijsbruggerweg
NO ₂	
hoofdwegennet	1317995
onderliggend wegennet	420989
geïndexeerd (nulalternatief = 100)	
NO ₂	
hoofdwegennet	95
onderliggend wegennet	92
PM ₁₀	
hoofdwegennet	68890
onderliggend wegennet	18099
geïndexeerd (nulalternatief = 100)	
PM ₁₀	
hoofdwegennet	97
onderliggend wegennet	98

Tabel 4.5: 'Gewogen wegvaklengte' in 2011 voor verschillende tracévarianten

Ook voor het eindbeeld is de 'gewogen wegvaklengte' voor 2011 bestudeerd. Dit is uitgevoerd om een inzicht te krijgen in het feit of per saldo sprake is van een verbetering van de luchtkwaliteit. Deze 'gewogen wegvaklengte' betreft een integrale optelling van alle wegvaklengtes in het studiegebied met een overschrijding malus de hoogte van de overschrijding. Alleen wegvakken waarbij de grenswaarden uit het Besluit Luchtkwaliteit 2005 (BLK 05) zijn overschreden zijn meegenomen. Uit de analyse komt naar voren dat per saldo sprake is van een verbetering van de luchtkwaliteit in het gehele studiegebied. Dit stemt overeen met de resultaten van de MER-varianten.

6. Het aantal woningen en gevoelige bestemmingen, gelegen binnen het overschrijdingsgebied

In het studiegebied zijn in het eindbeeld geen woningen of andere gevoelige bestemmingen binnen een overschrijdingsgebied aanwezig. Dit is ook het geval bij de andere varianten.

Waardering en beoordeling

In de voorgaande paragraaf zijn de resultaten voor het aspect luchtkwaliteit inzichtelijk gemaakt. Geconcludeerd kan worden dat net als in de MER-varianten er in deze variant sprake is een overschrijding van de grenswaarden uit het BKL05. Als gevolg van de variant zal de luchtkwaliteit op één of meerdere locaties verslechteren. Verder kan worden geconcludeerd dat er geen woningen en andere bestemmingen binnen overschrijdingsgebieden liggen.

Ondanks dat er lokale verslechtingen van de luchtkwaliteit in de varianten zijn geconstateerd kan er conform het BLK 05- sprake zijn van een verbetering van de luchtkwaliteit. Dit kan als wordt aangetoond dat de lokale verslechting teniet wordt gedaan door een positief effect elders in het studiegebied. Het salderen is onderdeel van het BLK 05. Het saldo binnen het studiegebied is inzichtelijk gemaakt door:

- de totale emissies in het studiegebied;
- overschrijding van wegvaklengte in het studiegebied;
- aantal woningen en gevoelige bestemmingen binnen het overschrijdingsgebied.

De totale emissies in het studiegebied zijn gelijk aan de autonome situatie. De 'gewogen wegvaklengte' waarop een overschrijding wordt geconstateerd neemt af in het eindbeeld ten opzichte van de autonome situatie. Er zijn in het eindbeeld geen woningen die zich bevinden binnen een overschrijdingsgebied. Voor het hele studiegebied is er dus geen sprake van een verslechting van de luchtkwaliteit.

De effecten in de variant zijn vergelijkbaar aan die van MER-variant 2, 3a, 3b, 4a en 4b. De variant wordt daarom hetzelfde beoordeeld (neutraal, 0).

4.3 Trillingshinder

Voertuigen zullen trillingen veroorzaken in de bodem onder de weg. Voor de beschrijving van trillingshinder of schade is conform de richtlijn voor het MER per variant de trillingsgevoelige bebouwing in beeld gebracht die binnen 50 m van de weg gelegen is. Binnen deze afstand is de kans aanwezig dat trillingen ontstaan als gevolg van het verkeer met als gevolg trillingshinder of schade.

In het eindbeeld is het potentieel aantal adressen waarbij trillingshinder zou kunnen optreden bepaald op basis van de resultaten uit het MER. In de varianten 2 en 3b uit het MER liggen ongeveer 24 en 22 adressen meer binnen de zone van 50 m van een weg dan in de autonome situatie. In het eindbeeld zal dit aantal ongeveer gelijk zijn. Het aantal adressen langs de N410 in de 3b variant komt namelijk te vervallen.

4.4 Externe veiligheid

De variant zal in het studiegebied niet leiden tot meer/andere routes van gevaarlijke stoffen over weg, water of spoor. Er zullen als gevolg van de tracévariant geen effecten optreden voor de externe veiligheid (PR en R). De beoordeling voor deze variant is daarom ook neutraal (0).

4.5 Verkeersveiligheid

De nieuwe infrastructuur wordt conform de principes van Duurzaam Veilig uitgevoerd. Door het gebruik van de nieuwe wegen te stimuleren wordt verkeer onttrokken van wegen die daarvoor minder goed zijn ingericht. Denk hierbij aan het buitengebied van Bunnik en Houten waar veel doorgaand verkeer gebruik van maakt.

De verkeersveiligheid in het buitengebied is opgenomen in de rapportage eindbeelden. In deze rapportage komt naar voren dat er maatregelen noodzakelijk zijn op het Oostro(u)msdijkje en de N410. Het eindbeeld wordt licht positief beoordeeld (0/+) omdat er een verbetering optreedt ten opzichte van de autonome situatie, maar er nog knelpunten overblijven. De beoordeling is dan vergelijkbaar aan de varianten 3a, 3b, 4a en 4b in het MER.

4.6 Overige milieueffecten

De extra variant veroorzaakt vooral effecten op archeologie, cultuurhistorie, landschap en ecologie. Deze zijn alle gewaardeerd als negatief (-). Het betreft:

- visuele verstoring;
- aantasting van landschappelijk kenmerkende elementen en structuren;

- aantasting van archeologische en cultuurhistorische waarden;
- negatieve beïnvloeding van de provinciale ecologische hoofdstructuur;
- negatieve beïnvloeding van het leefgebied van zoogdieren en vissen.

Er is sprake van een belangrijk negatief effect (-) op de ringslang, omdat dit tracé het leefgebied van de ringslang doorsnijdt. Een aandachtspunt is verder de ligging van de weg nabij het waterwingebied. Met technische maatregelen kan voorkomen worden dat er negatieve consequenties zijn voor (de kwaliteit van) het grondwater. Alhoewel er meer verkeer op het Rijsbruggerwegtracé aanwezig zal zijn, heeft dit geen effect op de beoordeling van de variant.

Het omgelegde tracé van de N229 en de regioweg (parallelweg langs de A12) voegt effecten toe in het gebied direct ten westen van Odijk en langs de A12. Het gaat ook hier vooral om effecten op het landschap, archeologie, cultuurhistorie en ecologie.

Na de aanleg van het woongebied Odijk West, zijn de effecten van de aanleg van de verlegde N229 voor het landschap, cultuurhistorie en archeologie beperkt. De visuele verstoring en aantasting van cultuurhistorische en archeologische waarden wordt dan al veroorzaakt door de aanleg van het woongebied. De N229 blijft even druk dus het effect is gelijk beoordeeld als de effecten voor varianten 2 en 3 in het MER.

Verstoring door het wegverkeer (geluid, licht, beweging, toename kans op aanrijding met dieren) op de omgelegde N229 met de regioweg heeft echter een belangrijk negatief effect op het Staatsnatuurmonument Raaphof, op de dassen in het gebied en op de poelkikker. Waarschijnlijk is zowel voor de realisering van Odijk West als voor omlegging van de N229 een passende beoordeling op grond van de Natuurbeschermingswet noodzakelijk vanwege de effecten op het Raaphof. Bij voorkeur wordt deze procedure voor de gecombineerde projecten doorlopen, zodat de totaaleffecten beoordeeld kunnen worden. Voor gedetailleerde achtergrondinformatie wordt verwezen naar het MER.

5 Samenvatting

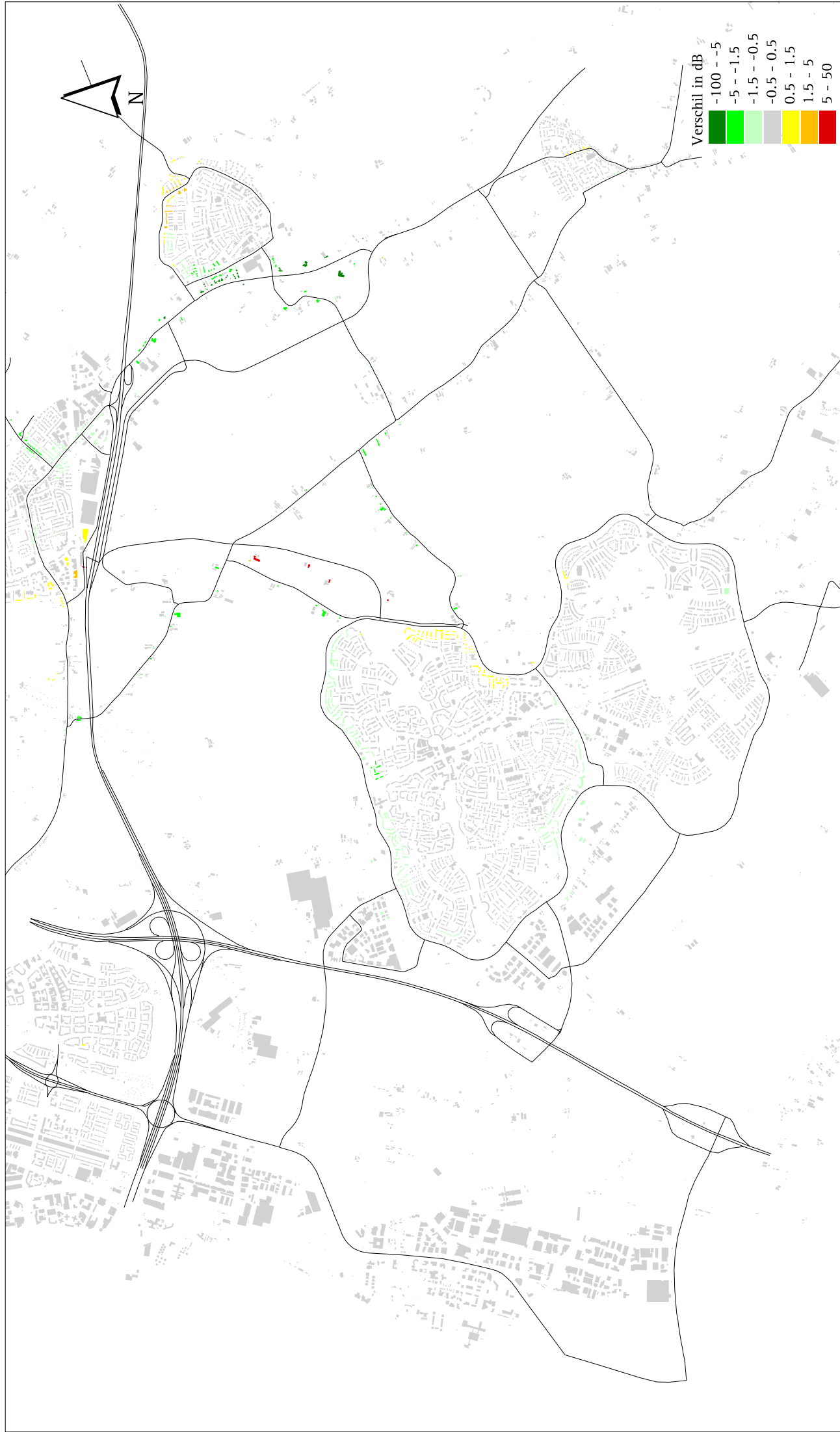
In voorliggende notitie is de extra variant eindbeeld Rijsbruggerweg met regioweg/ omgelegde N229 op een vergelijkbare wijze beoordeeld als de MER-varianten in het MER. De verkeerseffecten en de overige milieueffecten zijn beschreven op basis van de effectbeschrijving en beoordeling in het MER van de varianten 2 en 3b. Daarnaast zijn de resultaten uit de studie eindbeelden gebruikt. Voor de aspecten geluid en luchtkwaliteit zijn nieuwe berekeningen uitgevoerd in het milieumodel.

¶econcludeerd kan worden dat veel van de milieueffecten overeenkomen met die van de varianten 2 en 3b uit het MER. Afhankelijk van het aspect wordt de beoordeling uit het MER van de variant 2 of 3b overgenomen.

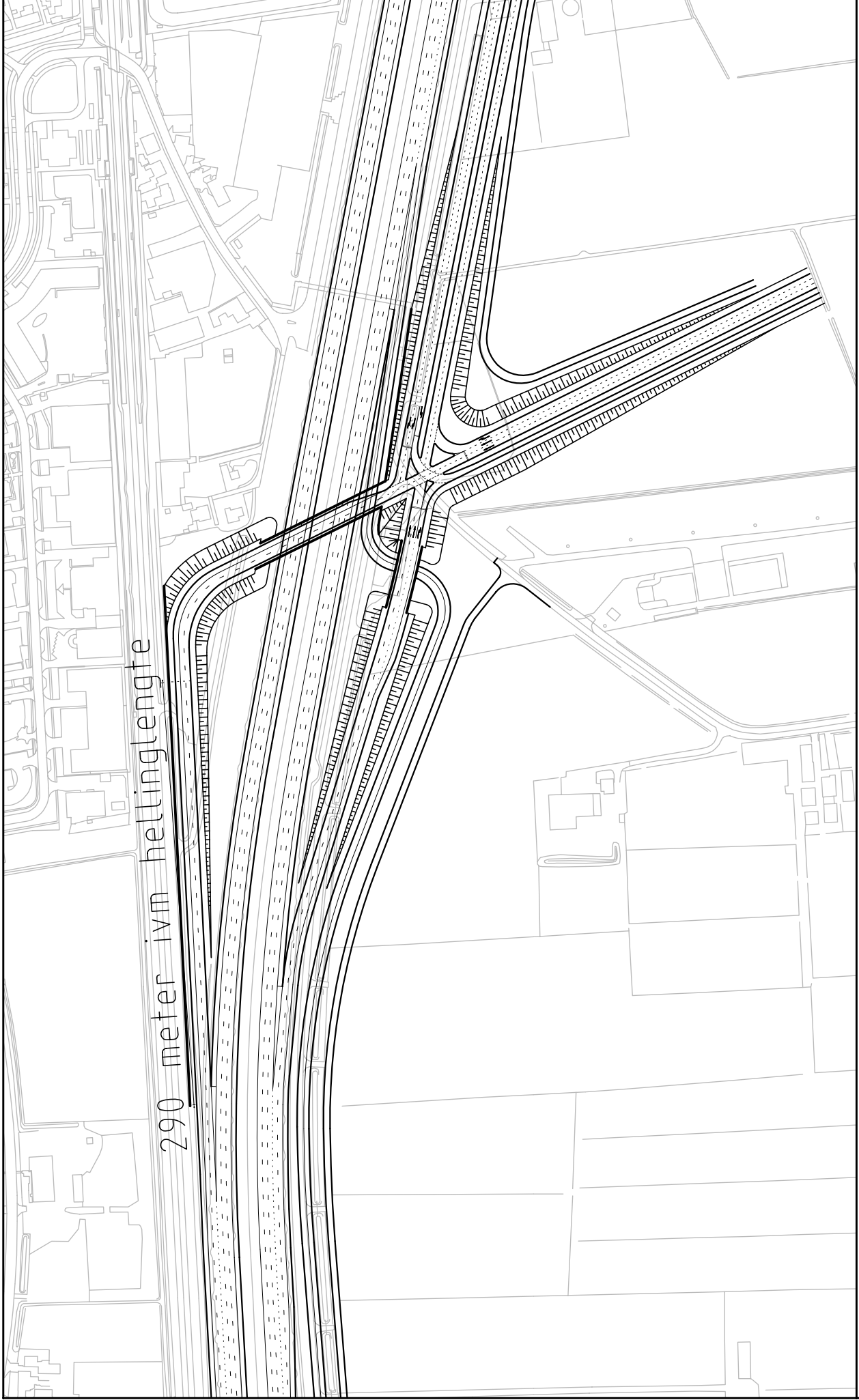
Met betrekking tot de geluideffecten wordt de beoordeling van variant 3b (0/+) overgenomen. De negatieve effecten in de variant Rijsbruggerweg (vooral langs het nieuwe tracé) worden gecompenseerd door de verbeteringen in Odijk. Daarnaast blijft de verslechtering in Houten als gevolg van het gebruik van de N410 achterwege.

De beoordeling van het aspect luchtkwaliteit blijft ongewijzigd (neutraal 0). Ondanks dat er overschrijdingen worden geconstateerd van de grenswaarden (net als in de autonome situatie en alle varianten) wordt de luchtkwaliteit per saldo in het studiegebied niet slechter.

Afbeelding 1: Toe- en afname geluidbelastingen



Afbeelding 2: Ruimtelijke schets aansluiting Bunnik West



290 meter ivm hellinglengte



Studie A12 SALTO

Schetsonwerp grote aansluiting Bunnik west (Schaal: 1:2500)

Kenmerk BRU118 /Msm/01-02
Datum 18-10-2007
Bestand BRU118-01