



Commissie voor de
milieueffectrapportage

Ontsluiting Houten

Toetsingsadvies over het milieueffectrapport

18 mei 2011 / rapportnummer 2475-80



Oordeel over het MER

Het college van Gedeputeerde Staten van de provincie Utrecht wil een nieuwe ontsluiting van- uit Houten naar het autosnelwegennet mogelijk maken. Deze ontsluiting is noodzakelijk omdat door de ontwikkeling van de VINEX-locatie Houten-zuid de bestaande aansluiting van Houten op het hoofdwegennet ook na verruiming nog steeds onvoldoende capaciteit heeft. De ontsluiting van Houten is al eerder onderzocht door het Bestuur Regio Utrecht in een m.e.r. procedure onder de naam 'A12 SALTO'. De kansrijke alternatieven uit het MER A12 SALTO worden in een nieuwe m.e.r. procedure herijkt waarbij rekening wordt gehouden met de geselecteerde oplossingsrichtingen uit de Planstudie Ring Utrecht. Deze nieuwe milieueffectrapportage wordt doorlopen voor de besluitvorming over een provinciaal inpassingsplan. Provinciale Staten van Utrecht zijn bevoegd gezag.

De Commissie¹ is van oordeel dat de essentiële informatie voor de besluitvorming over het inpassingsplan in het MER aanwezig is.

Het milieueffectrapport (MER) toont aan dat op basis van nieuwe verkeersinformatie er geen andere conclusies getrokken kunnen worden over de alternatieven die in de m.e.r. procedure voor A12 SALTO zijn afgevallen. Het MER laat op heldere en navolgbare wijze zien dat het Rijsbruggerwegtracé het meeste probleemoplossend vermogen heeft ten opzichte van de Meerpaalvariant. De milieugevolgen zijn voor beide alternatieven niet onderscheidend. Alle andere onderzochte alternatieven zijn onvoldoende probleemoplossend.² Uit het MER komt duidelijk naar voren dat een oostelijke tracévariant van de Rijsbruggerwegtracé minder negatieve milieugevolgen heeft dan een westelijke variant of een combinatie van een oostelijke en westelijke variant. Tenslotte laat het MER zien dat een inrichtingsvariant met turborotonde en spitsafsluiting van de Achterdijk positieve verkeersgevolgen heeft.

De volgende opmerkingen in het advies betreft geen essentiële informatie voor het besluit over het inpassingsplan. De Commissie hoopt met onderstaande aanbevelingen een bijdrage te leveren aan de kwaliteit van de verdere besluitvorming.

-
- ¹ Voor de samenstelling van de werkgroep van de Commissie m.e.r., haar werkwijze en verdere projectgegevens, zie bijlage 1 bij dit advies. Projectgegevens en bijbehorende stukken, voor zover digitaal beschikbaar, zijn ook te vinden via commissiemer.nl onder 'Adviezen Commissie'. De Commissie heeft kennis genomen van de zienswijzen en adviezen die zij tot en met 18 april 2011 van het bevoegd gezag heeft ontvangen. De zienswijzen zijn op verzoek van het bevoegd gezag geanonimiseerd. Dit betekent dat in het advies uitsluitend verwezen wordt naar het nummer dat door het bevoegd gezag aan de zienswijze is toegekend.
- ² Verschillende insprekers geven aan dat er informatie ontbreekt over aardkundige waarden in het kromme Rijngebied (zienswijze 16), over compenserende en mitigerende maatregelen voor zoogdieren (zienswijze 15) over een slechtere bereikbaarheid van aantrekkelijke groene gebieden (zienswijze 11). Deze informatie is relevant in een later stadium voor de uitwerking en inpassing van het ontwerp voor de Rijsbruggerwegtracé. Het zwaarder of meewegen van deze aspecten zal naar mening van de Commissie niet tot andere keuzes in alternatieven of tracés leiden. Het MER toont aan dat zowel het Rijsbruggerwegtracé als de Meerpaalvariant zeer negatieve gevolgen hebben voor landschap, cultuurhistorie, archeologie en natuurlijke waarden. Dit wordt ook bevestigd door een enkele inspreker (zienswijze 22).

Verkeerscijfers & akoestisch onderzoek

Voor de deelstudies van het MER en het Voorontwerp Inpassingsplan zijn verschillende akoestische onderzoek rapportages gepubliceerd waarbij de cijfers over de verkeersintensiteiten in de akoestische rapportage bij het MER verschillen van de akoestische rapportage bij het Voorontwerp Inpassingsplan. De verkeersintensiteiten die in het akoestisch onderzoek van het Voorontwerp Inpassingsplan zijn gepresenteerd zijn ongeveer 50% lager dan de verkeerscijfers in de deelstudies A+B en C van het MER.³ Het is onduidelijk waardoor deze verschillen zijn ontstaan en voor welke wegvakken ze gelden.

Uit een korte toelichting die de Commissie hieromtrent van het bevoegd gezag heeft ontvangen blijkt dat de verwarring is ontstaan doordat in het akoestisch onderzoek in het kader van het Voorontwerp Inpassingsplan de intensiteiten van één richting zijn weergegeven. Bij de berekening zelf zijn wel beide richtingen meegenomen. Verder zijn de intensiteiten van deelstudie C van het MER omgerekend van werkdagemaalintensiteiten naar weekdagintensiteiten. Hiervoor is een factor van 0,92 gehanteerd voor wat betreft lichte motorvoertuigen en van 0,8 van vrachtverkeer (tabel 3,1 uit het rapport van Grontmij van 11 febr. 2011).

De Commissie acht de berekening op basis van weekdaggemiddelden en de daarbij gehanteerde factoren juist.

De Commissie adviseert bij de terinzagelegging van het besluit over het inpassingsplan de verklaring voor deze verschillen in verkeerscijfers tussen de deelstudies van het MER en het akoestisch rapport bij het Voorontwerp Inpassingsplan te presenteren. De Commissie adviseert daarbij ook aan te geven voor welke wegvakken de verkeerscijfers in het akoestische onderzoek van het Voorontwerp Inpassingsplan gelden.

³ Verschillende insprekers merken op dat er aanzienlijke verschillen zijn tussen de verkeersintensiteiten in het MER deel A+B en deel C en het akoestisch onderzoek. Hierdoor is er in het akoestisch onderzoek mogelijk met te lage verkeersintensiteiten gerekend en is de keuze voor het Rijbruggerwegtracé onvoldoende onderbouwd. Zienswijzen 20, 35 en 42.

Stikstofbelasting op beschermd natuurmonument de Raaphof

De extra stikstofdepositie door het Rijsbruggerwegtracé op het Beschermd Natuurmonument De Raaphof is onderzocht. Uit dit onderzoek blijkt dat met de bijdrage van het Rijsbruggerwegtracé de stikstof immissie op de Raaphof nog altijd 7% onder de kritische depositiewaarde zal blijven waardoor de natuurwetenschappelijke betekenis en het natuurschoon niet zou verslechteren. In het MER is niet onderbouwd wat de kritische depositiewaarde is en voor welke natuurwaarden deze van toepassing zou zijn. Het is ook onduidelijk in hoeverre ontwikkelingen in de omgeving met potentieel grote stikstof emissies zijn meegenomen in de autonome ontwikkeling voor het bepalen van de totale depositie. Voorbeelden hiervan zijn de effecten van de verbreding van de A12 en het gebruik van ontwikkelruimte in de landbouw.

De Commissie adviseert om de te hanteren kritische depositiewaarde voor stikstof van De Raaphof nader te onderbouwen. Deze onderbouwing is noodzakelijk om te bepalen of in het kader van de Natuurbeschermingswet een vergunning verleend moet worden.⁴ Geef voor de autonome ontwikkelingen aan welke ontwikkelingen daartoe zijn gerekend en welke niet. De Commissie adviseert deze informatie bij de ter inzagenlegging van het inpassingsplan van het Rijsbruggerwegtracé te presenteren.

Landschappelijke inpassing weg

Het MER deel C doet geen uitspraken over de hoogteligging van het Rijsbruggerwegtracé ten opzichte van zijn omgeving anders dan de mitigerende maatregel 'het zo anoniem mogelijk aanleggen van de weg'. Uit het MER blijkt dat een (geringe) ingraving van de weg met aan weerszijden een aarden wal, zoals voorgesteld in sommige zienswijzen⁵, een grotere ingreep in het landschap is dan een tracé op maaiveldhoogte vanwege de negatieve gevolgen voor de aardkundige structuur, bodem en hydrologie. Het Voorontwerp inpassingsplan geeft aan dat het inpassingsmodel 'maaiveld' is gekozen, waarin de weg zoveel mogelijk op maaiveld zal worden aangelegd. Tegelijkertijd maakt de bijlage Lengteprofiel Rijsbruggerwegtracé duidelijk dat delen van het geplande tracé veelal 2 meter of meer boven de omgeving uitsteken.⁶ Het effect op de landschapsbeleving worden niet voldoende gevisualiseerd. Op basis hiervan is het moeilijk een beeld te krijgen hoe anoniem de weg in het landschap ingepast wordt.

De Commissie adviseert om voor het besluit over het inpassingsplan het gekozen inpassingsmodel 'maaiveld' te preciseren, met name qua hoogteligging, en een beter beeld te schetsen van de aanblik van het tracé in het landschap. Op basis daarvan kan de impact op de landschapsbeleving, onder andere van aardkundige waarden, beter naar waarde worden geschat.

⁴ Wanneer een handeling schadelijk is voor het natuurmonument (in dit geval de stikstofdepositie), dan moet een vergunning worden aangevraagd. Daarbij geldt ten aanzien van beschermde natuurmonumenten een regime dat het bevoegd gezag in alle gevallen de ruimte biedt om bij vergunningverlening niet alleen rekening te houden met de bescherming van de natuurwaarden, maar ook met economische, sociale en culturele belangen.

⁵ Zienswijzen 20, 35 en 42.

⁶ Enkele insprekers wijzen op de hoogteligging cq het lengteprofiel van de weg. Daar is sprake van een aanzienlijke discrepantie tussen de tekst, met name van het Voorontwerp Inpassingsplan, en de tekening van het lengteprofiel in de bijlage (zienswijzen 35 en 42).

BIJLAGE 1: Projectgegevens toetsing MER

Initiatiefnemer: Gedeputeerde Staten van de provincie Utrecht

Bevoegd gezag: Provinciale Staten van de provincie Utrecht

Besluit: provinciaal inpassingsplan

Categorie Besluit m.e.r.: C01.2

Activiteit: de aanleg van een nieuwe ontsluiting vanuit Houten naar het autosnelwegennet

Procedurele gegevens:

aankondiging start procedure in het Algemeen Dagblad Utrecht ed. Oost + Zuid van:
18 augustus 2010

ter inzage legging informatie over het voornemen: 19 augustus 2010 tot en met
29 september 2010

adviesaanvraag bij de Commissie m.e.r.: 26 augustus 2010

advies reikwijdte en detailniveau uitgebracht: 27 oktober 2010

kennisgeving MER in het Algemeen Dagblad Utrecht ed. Oost + Zuid van: 2 maart 2011

ter inzage legging MER: 3 maart 2011 tot en met 13 april 2011

aanvraag toetsingsadvies bij de Commissie m.e.r.: 11 maart 2011

toetsingsadvies uitgebracht: 18 mei 2011

Samenstelling van de werkgroep:

Per project stelt de Commissie een werkgroep samen bestaande uit enkele deskundigen, een voorzitter en een werkgroepsecretaris. De werkgroepsamenstelling bij het onderhavige project is als volgt:

ir. B. Barten (werkgroepsecretaris)

drs. A. van Leerdam

ir. J.A. Nuesink

ir. J. Termorshuizen

ir. A. van der Velden (voorzitter)

Werkwijze Commissie bij toetsing:

Tijdens de toetsing gaat de Commissie na of het MER voldoende juiste informatie bevat om het milieubelang volwaardig mee te kunnen wegen in de besluitvorming. De Commissie gaat bij het toetsen uit van de wettelijke eisen voor de inhoud van een MER, zoals aangegeven in artikel 7.7 dan wel 7.23 van de Wet milieubeheer en de eventuele documenten over de reikwijdte en het detailniveau van het MER. Indien informatie ontbreekt, onvolledig of onjuist is, beoordeelt de Commissie of zij dit een essentiële tekortkoming vindt. Daarvan is sprake, als aanvullende informatie in de ogen van de Commissie kan leiden tot andere afwegingen. In die gevallen adviseert de Commissie de ontbrekende informatie alsnog beschikbaar te stellen, alvorens het besluit wordt genomen. Opmerkingen over niet-essentiële tekortkomingen in het MER worden in het toetsingsadvies opgenomen, voor zover ze kunnen worden verwerkt tot duidelijke aanbevelingen voor het bevoegde gezag. De Commissie richt zich in het advies

dus op hoofdzaken die van belang zijn voor de besluitvorming en gaat niet in op onjuistheden of onvolkomenheden van ondergeschikt belang.

Zie voor meer informatie over de werkwijze van de Commissie www.commissiemer.nl op de pagina *Commissie m.e.r.*

Betrokken documenten:

De Commissie heeft de volgende documenten betrokken bij haar advisering:

- Grontmij Nederland B.V. in opdracht van de Provincie Utrecht, februari 2011. Ontsluiting Houten, Herijking Alternatieven. Milieueffectrapportage ten behoeve van het Rijbruggerwegtracé.
- BRO in opdracht van de Provincie Utrecht, februari 2011. Voorontwerp Inpassingsplan 'Verbindingsweg Houten A12'.

De Commissie heeft kennis genomen van de zienswijzen en adviezen die zij tot en met 18 april 2011 van het bevoegd gezag heeft ontvangen. De zienswijzen zijn op verzoek van het bevoegd gezag geanonimiseerd. Dit betekent dat in het advies uitsluitend verwezen wordt naar het nummer dat door het bevoegd gezag aan de zienswijze is toegekend.

Toetsingsadvies over het milieueffectrapport Ontsluiting Houten

Gedeputeerde Staten van Utrecht willen een nieuwe ontsluiting vanuit Houten naar het autosnelwegennet mogelijk maken. Om kansrijke alternatieven met nieuwe verkeersgegevens te herijken en voor de besluitvorming over een inpassingsplan is een milieueffectrapport opgesteld. Provinciale Staten van Utrecht zijn bevoegd gezag.

ISBN: 978-90-421-3259-7



Commissie voor de
milieueffectrapportage

Arthur van Schendelstraat 800 Utrecht

T 030 - 234 76 66

F 030 - 233 12 95

E mer@eia.nl

w www.commissiemer.nl

