

Zienswijzennota



Voorontwerpinpassingsplan Verbindingsweg Houten - A12



Provincie Utrecht, augustus 2011
Postbus 80300
3508 TH Utrecht
T: 030 258 9111

www.provincie-utrecht.nl
Meer exemplaren zijn te bestellen via email:
verkoop@provincie-utrecht.nl

© Alle rechten voorbehouden. Niets van deze uitgave mag worden veeelvoudigd,
zonder voorafgaande schriftelijke toestemming.

[MMC 13847]

Zienswijzennota

Voorontwerpinpassingsplan 'Verbindingsweg Houten-A12'

Behorende bij de vaststelling van het ontwerpinpassingsplan Verbindingsweg Houten-A12 door het college van Gedeputeerde Staten van Provincie Utrecht d.d. 23 augustus 2011

Inhoudsopgave

Hoofdstuk 1	Inleiding	2
Hoofdstuk 2	Terinzagelegging voorontwerpinpassingsplan	3
Hoofdstuk 3	Ontvankelijkheid zienswijzen	4
Hoofdstuk 4	Behandeling zienswijzen	6
Hoofdstuk 5	Algemeen	8
Hoofdstuk 6	Verkeer/verkeersontsluiting	27
Hoofdstuk 7	Natuur, Landschap, Recreatie en Cultuurhistorie	47
Hoofdstuk 8	Aantasting woongenot	60
Hoofdstuk 9	Geluid	62
Hoofdstuk 10	Lucht	69
Hoofdstuk 11	Water	70
Hoofdstuk 12	Financiële haalbaarheid	72
Hoofdstuk 13	Grondverwerving	73
Hoofdstuk 14	Ontwerp	78
Hoofdstuk 15	Procedure / Besluitvorming	83
Hoofdstuk 16	Bijlage 1 nr. 21 verslag hoorzitting 21 maart	89

Hoofdstuk 1 Inleiding

De onderhavige nota van zienswijzen maakt onderdeel uit van het besluit van het college van Gedeputeerde Staten d.d. 23 augustus 2011 tot de vaststelling van het ontwerp-inpassingsplan 'Verbindingsweg Houten-A12'. Dit inpassingsplan voorziet in het mogelijk maken van een ontsluitingsweg van de kern Houten op de rijksweg A12.

Hoofdstuk 2 Terinzagelegging voorontwerpinpassingsplan

Het voorontwerpinpassingsplan met de daarop betrekking hebbende stukken is gedurende zes weken ter inzage gelegd met ingang van 3 maart tot en met 13 april. Alhoewel normaliter in deze fase het plan uitsluitend conform artikel 3.1.1. Besluit ruimtelijke ordening wordt aangeboden aan overlegpartners, is voor dit plan op dit moment conform de provinciale inspraakverordening al gekozen voor terinzagelegging voor een ieder. Dit om planoptimalisatie waar mogelijk danwel noodzakelijk, in een vroeg stadium mogelijk te maken.

Binnen de zeswekentermijn kon een ieder zijn/haar zienswijzen kenbaar maken. Er zijn 52 schriftelijke zienswijzen ontvangen en 6 mondelinge zienswijzen. In verband met de verplichting tot anonimiseren van de zienswijzennota op grond van de Wet bescherming persoonsgegevens zijn de NAW gegevens niet vermeld.

Reacties op het voorontwerp die afkomstig zijn van vooroverlegpartners, zoals gemeenten, waterschap, ministerie, etc. zijn in deze zienswijzennota niet aangemerkt als vooroverleg- of inspraakreactie, maar als zienswijze.

Tijdens de termijn van terinzagelegging heeft er op 16 maart een informatieavond voor belangstellenden plaatsgevonden. Hiervan is een verslag gemaakt dat ook in deze zienswijzennota is opgenomen. Op 21 maart hebben Gedeputeerde Staten en Provinciale Staten een ieder de gelegenheid gegeven om gehoord te worden tijdens een hoorzitting. Het verslag hiervan is eveneens in deze zienswijzennota opgenomen.

Hoofdstuk 3 Ontvankelijkheid zienswijzen

Naar analogie van het bepaalde in artikel 6:9 van de Algemene wet bestuursrecht is een zienswijze tijdig ingediend indien deze voor het einde van de termijn is ontvangen. Bij verzending per post bepaalt het tweede lid van dit artikel dat sprake is van tijdige indiening indien de zienswijze voor het einde van de termijn per post is bezorgd (verzendentheorie), mits deze niet later dan een week na afloop van de termijn is ontvangen.

Zienswijzen zijn ingediend door:

<i>Nr. Categorie¹</i>	<i>Middel</i>	<i>Datum ontvangst griffie²</i>
01. particulier	schriftelijk	17 maart 2011
02. particulier	schriftelijk	17 maart 2011
03. particulier	mondeling	23 maart 2011
04. particulier	schriftelijk	24 maart 2011
05. particulier	schriftelijk	30 maart 2011
06. particulier	schriftelijk	30 maart 2011
07. particulier	schriftelijk	31 maart 2011
08. particulier	schriftelijk	31 maart 2011
09. particulier	schriftelijk	4 april 2011
10. instelling	schriftelijk	5 april 2011
11. instelling	schriftelijk	4 april 2011
12. particulier	schriftelijk	4 april 2011
13. particulier	schriftelijk	4 april 2011
14. particulier	schriftelijk	6 april 2011
15. instelling	schriftelijk	6 april 2011 ³
16. particulier	mondeling	6 april 2011 (hz)
17. particulier	mondeling	6 april 2011 (hz)
18. organisatie	mondeling	6 april 2011 (hz)
19. stichting	mondeling	6 april 2011 (hz)
20. vereniging	mondeling	6 april 2011 (hz)
21. verslag hoorzitting 21-3 ⁴		6 april 2011 (hz)
22. stichting	schriftelijk	11 april 2011
23. particulier	schriftelijk	11 april 2011
24. organisatie	schriftelijk	11 april 2011
25. particulier	schriftelijk	11 april 2011
26. particulier	schriftelijk	12 april 2011
27. instelling	schriftelijk	12 april 2011
28. particulier	schriftelijk	12 april 2011
29. particulier	schriftelijk	13 april 2011
30. particulier	schriftelijk	13 april 2011
31. commissie	schriftelijk	13 april 2011
32. particulier	schriftelijk	13 april 2011
33. particulier	schriftelijk	13 april 2011

¹ Bedrijven zijn hier ook aangemerkt als particulier

² Het betreft hier de datum van ontvangst door de griffie en dus niet de datum waarop u uw zienswijze hebt verzonden.

³ in overleg aangevuld op 15 april.

⁴ In het verslag wordt verwezen naar de zienswijzen. Deze zienswijzen worden in het verlag aangemerkt als bijlagen 1 tot en met 5, welke in deze zienswijzennota zijn aangemerkt als respectievelijk nr. 16 tot en met 20.

34.	organisatie	schriftelijk	13 april 2011
35.	vereniging	schriftelijk	13 april 2011
36.	particulier	schriftelijk	12 april 2011
37.	particulier	schriftelijk	12 april 2011
38.	particulier	schriftelijk	12 april 2011
39.	particulier	schriftelijk	12 april 2011
40.	particulier	schriftelijk	13 april 2011
41.	organisatie	schriftelijk	12 april 2011
42.	particulier	schriftelijk	12 april 2011
43.	organisatie	schriftelijk	13 april 2011
44.	organisatie	schriftelijk	12 april 2011 ⁵
45.	particulier	schriftelijk	12 april 2011
46.	vereniging	schriftelijk	13 april 2011
47.	particulier	schriftelijk	13 april 2011
48.	particulier	schriftelijk	13 april 2011
49.	particulier	schriftelijk	13 april 2011
50.	vereniging	schriftelijk	13 april 2011 ⁶
51.	vereniging	schriftelijk	13 april 2011
52.	particulier	schriftelijk	11 april 2011
53.	organisatie	schriftelijk	13 april 2011
54.	organisatie	schriftelijk	13 april 2011
55.	organisatie	schriftelijk	12 april 2011
56.	particulier	schriftelijk	15 april 2011
57.	instelling	schriftelijk	19 april 2011
58.	instelling	schriftelijk	19 april 2011

Degene die zienswijzen hebben, maar deze niet hebben ingediend, danwel nu niet ontvankelijk zijn verklaard, kunnen alsnog een zienswijze indienen op het ontwerp inpassingsplan dat eveneens in 2011 ter inzage wordt gelegd.

Indieners 57 en 58 hebben een zienswijze ingediend na afloop van de termijn van terinzageligging, waardoor deze in de zin van artikel 3.4 Awb aangemerkt worden als niet ontvankelijk. Daar beide instellingen tevens behoren tot instanties, als bedoeld in artikel 3.1.1. Bro, worden deze zienswijzen in voorliggende nota meegenomen en beantwoord.

⁵ Deze zienswijze is van dezelfde organisatie als nr. 18 en is gelijklopend. Derhalve is nr. 18 in deze nota niet verder aangevuld met nr. 44.

⁶ Deze indiener onderschrijft de zienswijzen van nr. 22 en 46.

Hoofdstuk 4 Behandeling zienswijzen

In de hiernavolgende hoofdstukken worden de ingediende zienswijzen behandeld. Vooropgesteld dient te worden dat wij de betreffende zienswijze of onderdelen daarvan die hierna niet letterlijk zijn weergegeven wel degelijk bij onze besluitvorming hebben betrokken.

In de navolgende hoofdstukken worden de zienswijzen thematisch beantwoord. Elk thema bestaat uit verschillende onderwerpen/zienswijzen

Hoofdstuk 5	Algemeen
Hoofdstuk 6	Verkeer/verkeersontsluiting
Hoofdstuk 7	Natuur en Landschap
Hoofdstuk 8	Aantasting woongenot
Hoofdstuk 9	Geluid
Hoofdstuk 10	Lucht
Hoofdstuk 11	Water
Hoofdstuk 12	Financiële haalbaarheid
Hoofdstuk 13	Grondverwerving
Hoofdstuk 14	Ontwerp
Hoofdstuk 15	Procedure / Besluitvorming
Hoofdstuk 16	nr. 21 verslag hoorzitting 21 maart

Verklaring van veel gebruikte afkortingen:

BP	bestemmingsplan
Bro	Besluit ruimtelijke ordening
CHS	Cultuurhistorische Hoofdstructuur
EHS	Ecologische Hoofdstructuur
EVZ	Ecologische Verbindingszone
GS	Gedeputeerde Staten
IP	inpassingsplan
LER	Landbouweffectrapportage
MER A	Eerste gedeelte van het rapport 'Ontsluiting Houten,k Herijking Alternatieven, Milieueffectrapportage, Grontmij, stap A en B, 12 november 2010.
MER B	Tweede gedeelte van het rapport 'Ontsluiting Houten,k Herijking Alternatieven, Milieueffectrapportage, Grontmij, stap A en B, 12 november 2010.
MER C	Ontsluiting Houten, Herijking Alternatieven, Milieueffectrapportage, Grontmij, stap C, februari 2011
MER 2010	MER A en B
MER 2007	MER A12 SALTO van 12 oktober 2007
MME	(statencommissie) Mobiliteit, Milieu en Economie
mvt/etm	motorvoertuigen per etmaal
NHW	Nieuwe Hollandse Waterlinie
NRD	Notitie Reikwijdte en Detailniveau
OIP	Ontwerpinpassingsplan
OWN	Onderliggende wegennet
PS	Provinciale Staten
PU	Provincie Utrecht
PHS	Programma Hoogfrequent Spoorvervoer
PRU	Planstudie Ring Utrecht
RGW	(Statencommissie) Ruimte, Groen en Water
RWN	Rijkswegennet

RWT	Rijsbruggerwegtracé
SU	Structuurvisie Utrecht 2005-2015
SMPU	Strategisch Mobiliteitsplan Provincie Utrecht
VIP	Vastgesteld inpassingsplan
VOIP	Voorontwerpinpassingsplan
VRI	Verkeersregelininstallatie

Hoofdstuk 5 Algemeen

nr.	indiener	Samenvatting ingekomen zienswijze	Reactie van het college	Conclusie
5.1	15, 58	De Baan van Fectio zal binnen circa 2 jaar in een bestemmingsplan zijn opgenomen. Deze toekomstige ontwikkeling dient in de toelichting opgenomen te worden. Ook de planregels dienen dusdanig vormgegeven te worden dat een toekomstige ondertunneling t.b.v. Baan van Fectio mogelijk is.	In overleg met Prorail en gemeente Bunnik zal de toelichting worden aangepast.	Aanpassing van toelichting
5.2	35, 42	Aangegeven is dat de doelstelling van het project is de verbetering van de bereikbaarheid van Houten (p. 9). Dit is onjuist, want ook het weren van het sluipverkeer en de verbetering van de verkeersveiligheid in het buitengebied zijn een even grote doelstelling.	Alhoewel de verbetering van de bereikbaarheid van Houten tot de primaire doelstelling van het project behoort, is daarmee niet gesteld dat het weren van sluipverkeer en de verbetering van de verkeersveiligheid in het buitengebied niet van belang zijn. Op p.10 van het VOIP zijn zes criteria genoemd en is aangegeven dat de verkeersdruk Houten, verkeersdruk buitengebied en robuustheid van de ontsluiting op het HWN zwaarwegende criteria zijn.	Geen aanpassing.
5.3	42	Mag het gehele tracé dat de bestemming verkeer heeft worden geasfalteerd? Hoeveel rijbanen zijn er mogelijk binnen dit plan?	De regels maken het mogelijk dat het RWT 1 rijbaan met 2 rijstroken mag bevatten, maar de breedte is niet vastgelegd (zie artikel 3, lid 1 onder a). De weg wordt ingericht als 80 km/u weg	Geen aanpassing.
5.4	42	Past de oost-westverbinding binnen het voorliggende IP, of moet daar een nieuw BP of IP voor worden gemaakt?	De oost-westverbinding wordt niet onmogelijk gemaakt. Voor de oost-westverbinding dient echter wel een separaat bestemmingsplan gemaakt te worden, als uit studie blijkt dat deze verbinding er moet komen.	Geen aanpassing.

Toelichting				
5.5	15	Het BP 'Buitengebied' is in werking getreden, maar nog niet onherroepelijk. De gemeente heeft recentelijk een eerste herziening voor dit plan in voorbereiding genomen.	De toelichting wordt hierop aangepast. Uit overleg met de gemeente is gebleken dat de in voorbereiding genomen herziening geen gevolgen heeft voor dit inpassingsplan. Gemeente is verzocht in het buitengebiedplan rekening te houden met het VOIP. De herziening mag het RWT niet onmogelijk maken.	Aanpassen van de toelichting.
5.6	10	Verzocht wordt in de toelichting aan te geven dat de nieuwe watergang in klei gezet moet worden, indien de watergang de kleilaag doorsnijdt. Hierdoor infiltreert minder water en zullen kosten minder hoog zijn voor het aanvoeren (oppompen) van water uit de Kromme Rijn.	Dit wordt meegenomen in de toelichting.	Aanpassen van de toelichting.
5.7	19	De deelonderzoeken en de toelichting bij het inpassingsplan formuleren de op te lossen problemen verschillend. De afweging van alternatieven wordt dan ondeugdelijk.	Het primaire doel is de ontsluiting van Houten verbeteren. Dit is zo aangegeven in de NRD, het MER en het VOIP.	Geen aanpassing.
5.8	19	Het inpassingsplan stelt als nieuw doel het toegankelijk maken van Fort Vechten direct vanaf de A12. Het betreffende bestemmingsplan stelt hierover dat de toegankelijkheid wordt geregeld via de Parallelweg. De plannen zijn dus in strijd met elkaar.	Het bereikbaar maken van Fort bij Vechten is geen doel op zich dat bij besluitvorming is betrokken. De Parallelweg blijft de belangrijkste route voor de toegankelijkheid van het Fort. Dit geldt des te meer nu op basis van zienswijzen en hoorzittingen gekozen is voor een ongelijkvloerse kruising van RWT en Achterdijk in plaats van een turbotonde.	Geen aanpassing.
5.9	41	Er wordt niet ingegaan op de onmiddellijke nabijheid van railinfrastructuur en het beleid en de ontwikkelingen rond de spoorlijn in de gemeente Bunnik. Verwezen dient te worden naar de 'Overeenkomst ter uitwerking van MIT-afspraken' (2005).	In de toelichting zal aandacht worden geschonken aan deze overeenkomst en de relatie met het RWT.	Aanpassen van de toelichting.

5.10	47	In de toelichting dient een paragraaf over de provinciale visie op de langetermijnontwikkeling van het gebied tussen A12, Houtenseweg/Burgweg, spoorlijn en N229 te komen, waarbij voor het eventuele verlies van landschappelijke, natuurlijke en recreatieve elementen compensatie wordt geboden.	Verwezen wordt hiervoor naar de Structuurvisie Utrecht 2005-2015. Voorliggend plan geeft hier invulling aan.	Geen aanpassing.
Regels				
5.11	15	Er is weinig flexibiliteit. Met name hoogtematen, profielen en wegbreedtes zijn zeer rigide geregeld. Bij vergunningverlening kunnen hierdoor knelpunten ontstaan.	De as van de weg dient vastgelegd te zijn. In de toelichting zullen de hoogtematen, profielen en wegbreedtes worden aangegeven.	Aanpassen van de toelichting.
5.12	15	De begripsbepalingen dienen uitgebreid te worden. Bijv. 'as van de weg', afvalstoffen en lengteprofiel.	In de begripsbepalingen zal nadere definiëring plaatsvinden.	Aanpassen van de begripsbepalingen.
5.13	15	Er is geen eenduidigheid in de afwijking wegprofiel. Er wordt gesproken over 1,00 en 3,00 meter (artikel met algemene wijzigingsbevoegdheid versus artikel 3.4.1).	Artikel 3.4.1 is voor kleine ondergeschikte aanpassingen. Artikel met algemene wijzigingsbevoegdheid (13.1) is voor grote aanpassingen, waardoor een Awb-procedure gevolgd moet worden.	Geen aanpassing.
5.14	15	Taluds, hellingbanen, etc. van de fietstunnel vallen buiten de bestemmingsgrens.	Deze zijn opgenomen in de bestemming Verkeer.	Geen aanpassing.
5.15	15	Artikel 3.4.2, onder b is onduidelijk geformuleerd.	Ten aanzien van ecologie zullen voorwaardelijke verplichtingen worden opgenomen.	Aanpassen van de regels.
5.16	37	Artikel 3. lid 3.4.2 maakt het mogelijk dat via een afwijkingsbevoegdheid het aantal rijstroken mag worden gewijzigd. Dit artikel moet vervallen, anders wordt het landelijk gebied verder aangetast.	Allereerst zij opgemerkt dat de verwijzing op 56 niet correct is. Het aantal rijstroken mag in het VOIP niet via een afwijkingsbevoegdheid worden gewijzigd. De toelichting zal in 6.3 'Systematiek per bestemming' worden	Aanpassen van de toelichting.

			aangepast.	
5.17	15	Artikel 4.3.b: niet geregeld is hoe te handelen bij een negatief advies.	Bij een negatief advies kan geen toepassing worden gegeven aan de afwijking, gelet op het gestelde onder artikel 4.3 onder a van het VOIP (in het OIP gaat het hier om artikel 5.3 lid b).	Geen aanpassing.
5.18	15	Artikel 4.4.1: de aanhef is onduidelijk geformuleerd.	Dit is een standaardbepaling.	Geen aanpassing.
5.19	15	Artikel 4.4.2b: vermoed wordt dat het hier om rechtmatige uitvoering gaat, dit is echter niet geregeld.	Dit is een standaardbepaling.	Geen aanpassing.
5.20	15	Artikel 4.4.3: toelaatbaarheid of toetsingscriteria voor artikel 4.4.1?	Dit is een standaardbepaling.	Geen aanpassing.
5.21	15	Voor de artikelen 5, 6 en 7 gelden dezelfde opmerkingen als voor artikel 4.	Hier wordt kennis van genomen. Daar waar het bovenstaande leidt tot aanpassing, zal dit ook voor de artikelen 5, 6 en 7 worden gedaan.	Aanpassen van de regels.
5.22	15	Artikel met algemene bouwregels: de strekking van dit artikel is niet duidelijk.	Dit artikel kan geschrapt worden. Door de regels in artikel 3 is voldoende geregeld hoe diep er gebouwd mag worden en hoe diep werken en werkzaamheden mogen plaatsvinden.	Aanpassen van de regels
5.23	15	De artikelen met procedureregels zijn overbodig, vloeien voort uit de wet.	De algemene (wettelijk bepaalde) procedureregels worden verwijderd.	Verwijderen artikelen met algemene procedureregels.
5.24	15	Uitvoering procedure 14.2 strookt qua termijn niet met WABO-regelgeving (3.10).	De algemene (wettelijk bepaalde) procedureregels worden verwijderd.	Verwijderen artikel met algemene procedure regels
5.25	28	Spitsafsluitingen op de Achterdijk zijn wenselijk. Kan het gebruik van de Achterdijk dan niet in het plan worden geregeld?	Op basis van zienswijzen en hoorzittingen is gekozen voor een ongelijkvloerse kruising tussen RWT en Achterdijk) Snelheid op provinciale wegen met gebiedsontsluitende functie is standaard 80 km/u. Maatregelen op de Achterdijk zijn een bevoegdheid van de wegbeheerder (Bunnik)	Geen aanpassing.
5.26	41	In de regels dient rekening	Voor de oplossing wordt	Aanpassen

		gehouden te worden met de ruimtereservering die volgt uit de 'Overeenkomst ter uitwerking van MIT-afspraken'.	overleg gevoerd met de beheerder. De toerit zal meer zuidelijk komen te liggen. Hiermee wordt rekening gehouden met genoemde overeenkomst.	verbeelding.
5.27	41	Verzocht wordt in de regels (in de zone tussen de spoorlijn en de A12) op te nemen dat er Railverkeer met daarmee verband houdende voorzieningen mogelijk is. Dit i.v.m. het te realiseren kunstwerk (Baan van Fectio) en de mogelijke toekomstige spooruitbreiding.	Onzeker is of binnen de planperiode een extra spoor zal worden gerealiseerd. Met de railbeheerder en Gemeente Bunnik worden de ontwerpen dusdanig op elkaar afgestemd, dat de Baan van Fectio en het viersporenbeleid niet onmogelijk worden gemaakt.	Aanpassen van de verbeelding
5.28	50	De planregels dienen uitwerkingen te bevatten die de waarden van natuur en landschap in samenhang met het gebruik van de weg beschermen. Gedacht kan worden aan: <ul style="list-style-type: none"> - bescherming van natuur en landschap en cultuurhistorie in de doeleinden-omschrijving - regels over en bestemmingsvlakken voor de landschappelijke inpassing van de weg - regels over de verlichting geschikt voor amfibieën en reptielen - regeling voor opvang van afvalwater van de weg - bescherming door aanlegvergunningen van beplanting, water, aanleg- en graafactiviteiten, karakter verlichting, open ruimte, etc. 	In de toelichting is aangegeven hoe met de landschappelijke inpassing van de weg wordt omgegaan. Het tracé is dusdanig gesitueerd dat dit is afgestemd met onder meer bescherming van landschap en cultuurhistorie. Voor de landschappelijke inpassing wordt het noordelijke gedeelte van het tracé meer verlaagd. Ook wordt een bestemming gegeven aan de primaire watergang. De nieuwe Rietsloot zal aan de oostzijde beplant worden. In het ontwerp wordt het ecologisch onderzoek betrokken, hetgeen ondermeer de verlichtingskeuze bepaald. Doel t.a.v. verlichting is dat zo veel mogelijk tegemoet wordt gekomen aan het voorkomen van verstoring en dat een optimale verkeersveiligheid kan worden gerealiseerd. Het afvalwater van de weg wordt voor het noordelijke gedeelte van het RWT opgevangen en naar de infiltratievoorziening	Aanpassen van de toelichting.

			afgevoerd. Al het hemelwater zal dan ook infiltreren, maar niet in het grondwaterbeschermingsgebied.	
Verbeelding/Bestemmingen				
5.29	10	Verzocht wordt de primaire watergang de bestemming Water (WA) te geven.	Dit wordt meegenomen. De nieuwe Rietsloot krijgt de bestemming WA.	Aanpassen van het IP.
5.30	24, 55	De verbeelding hebben wij later tijdens de termijn van terinzageligging niet kunnen raadplegen. Het dossier is daarom niet compleet gepubliceerd.	Terecht wordt opgemerkt dat de verbeelding sinds 30 maart niet meer kon worden geraadpleegd via onze provinciale website. Dit was echter wel mogelijk via de website www.ruimtelijkeplannen.nl . Overigens zijn de stukken ook analoog ter inzage gelegd bij de gemeentehuizen in Houten en Bunnik en het provinciehuis.	Geen aanpassing.
5.31	41	In de verbeelding dient rekening gehouden te worden met de ruimtereservering die volgt uit de 'Overeenkomst ter uitwerking van MIT-afspraken'.	De benodigde ruimte voor een eventueel extra spoor wordt ontwerptechnisch afgestemd.	Aanpassen van de verbeelding.
5.32	47	De planningopgave wordt rigide benaderd, doordat de plangrens nauw om de contouren van het wegprofiel ligt.	Dit is gedaan om de ruimtereservering beperkt te houden en rechtszekerheid te bieden.	Geen aanpassing.
5.33	58	Op de plankaart komt de ingetekende as van de nieuwe noordelijke oprit midden op de noordelijke rijbaan van de A12 uit. Het lijkt er op dat de ondergrond niet correct is.	Vermoedelijk komt dit doordat op www.ruimtelijkeplannen.nl niet ver genoeg is ingezoomd.	Geen aanpassing.
Bijlagen				
5.34	10	Het waterschap heeft het onderzoek 'Waterhuishoudkundig systeem', bijlageboek 1, bijlage 12, niet vastgesteld. Voorliggende zienswijze dient bij het rapport gevoegd te worden.	De reactie van het Waterschap wordt toegevoegd aan het rapport 'Waterhuishoudkundig systeem A12 SALTO'.	Toevoegen aan bijlage.
Kruising Achterdijk				
5.35	15	Gemeente Bunnik moet nog	Provincie is als	Aanpassen IP.

		een finaal besluit nemen over de aansluiting van het RWT op de Achterdijk en de afsluitingen om het doorgaand (sluip)verkeer te weren. Verzocht wordt de keuze voor aansluitingsvorm vooralsnog open te laten en het inpassingsplan dusdanig vorm te geven dat alle varianten planologisch nog uitvoerbaar zijn.	wegbeheerder van de RWT bevoegd gezag voor finale keuze kruisingsvorm, maar betreft daarbij zoveel mogelijk de wensen van het gebied en de gemeente Bunnik. Mede op basis van deze wensen is gekozen voor een ongelijke kruising.	
Bouwplannen				
5.36	03	Ik wil een schuur bouwen, ondermeer omdat hierdoor het zicht vanaf het tracé wordt ontnomen.	Dit ligt buiten het wegtracé en de invloedssfeer van dit plan.	Geen aanpassing.
5.37	42	Werkverkeer dat via de Tureluurweg zal gaan rijden levert mogelijk schade op aan mijn woning.	Deze zienswijze is gericht op de uitvoering en ligt buiten de sfeer van het IP.	Geen aanpassing.
Schadevergoeding				
5.38	03	Ik wil in aanmerking komen voor planschade.	Indien men meent als gevolg van een onherroepelijk inpassingsplan, schade te ondervinden, kan men op grond van art. 6.1 van de Wet ruimtelijke ordening binnen de in dat artikel genoemde termijn en onder de daarvoor gestelde voorwaarden, verzoeken om vergoeding van schade.	Geen aanpassing.
5.39	25	Wij zullen een beroep doen op de schadevergoedingsbepalingen in de Wro als niet voldoende maatregelen genomen worden.	Zie reactie op 5.38	Geen aanpassing.
5.40	40	A.g.v. de afsluiting Binnenweg zijn er aanzienlijke gevolgen voor de exploitatie van het bedrijf (arbeid en materieel i.v.m. omrijden). Verzocht wordt een compensatieregeling voor de te lijden schade in de plannen op te nemen.	Zie reactie op 5.38	Geen aanpassing.
5.41	42	Als gevolg van dit project daalt onze woning in waarde.	Zie reactie op 5.38	Geen aanpassing.
5.42	42	Het RWT is een grote schadepost. Verzocht wordt	Zie reactie op 5.38 en hoofdstuk 13 van deze nota.	Geen aanpassing.

		om een algehele schadeloosstelling.		
5.43	43	Verzocht wordt om compensatie i.v.m. omrij schade voor bedrijven. Er moet dan ook een compensatieregeling komen voor bedrijven die financieel nadeel ondervinden van het RWT.	Zie reactie op 5.38	Geen aanpassing.
Externe veiligheid				
5.44	15	De nieuwe verbindingsweg wordt niet aangewezen voor vervoer van gevaarlijke stoffen. Dit geldt wel voor de A12 en het spoor. Door de aanleg van de weg kan er een verandering optreden in het groepsrisico.	De hoogte van het groepsrisico is verwaarloosbaar langs het RWT. Er geldt geen onderzoeksplicht. Indien vervoer van gevaarlijke stoffen dient plaats te vinden over het RWT, dan dient ontheffing verleend te worden.	Geen aanpassing.
5.45	53	Geen opmerkingen ten aanzien van de planologische regeling in het inpassingsplan. Wel wordt verzocht om tijdig overleg te plegen met de tracébeheerder en een KLIC-melding te doen.	Dit zal worden gedaan.	Geen aanpassing.
Milieu Effect Rapport (MER)				
5.46	46	De MER A, B en C gaan er van uit dat de MER van 2007 nog gelden kan, maar kan worden aangevuld met de recente stand van zaken van de PRU. Dit is niet juist, want het RWT van 2007 is een andere dan het RWT van 2011: <ul style="list-style-type: none"> - de ongelijkvloerse kruising is vervallen. - De fietsbare verbinding over de A12 is verdwenen. - De alternatieven zijn niet onderzocht zoals de cie m.e.r. dat bedoeld heeft. - De probleemanalyse is niet eenduidig geformuleerd. - Er is geen aansluiting bij het plan 	Zowel het MER 2007 als de MERren A,B en C zijn geldig. Elk MER geeft inzicht in de effecten bij de daarbij gehanteerde uitgangspunten. Het MER stap C geeft de effecten weer van het door PS gekozen voorkeursalternatief.	Geen aanpassing.

		<p>buitengebied van de gemeente Bunnik.</p> <ul style="list-style-type: none"> - De Meerpaal is een gunstiger alternatief dan in de MER 2007 werd gedacht. 		
5.47	46	t.a.v. de NRD en de MER 2010 is de procedure verwarrend. Wat is de status van deze rapporten?	<p>De NRD en planmer 2010 zijn bedoeld om de effecten van de PRU en nieuwe inzichten rond het tracé inzichtelijk te maken.</p> <p>De NRD vormt daarbij het kader. De procedure voor stappen A en B is niet verplicht.</p> <p>Stap C is een projectMER, deze is wél verplichtig.</p>	Geen aanpassing.
5.48	46	Er is een nieuw MER nodig, want er zijn belangrijke wijzigingen van de omstandigheden in de omgeving (zie zienswijze NRD)	Nee, juist het MER A is bedoeld om inzicht te geven in de effecten van de belangrijkste ontwikkelingen (PRU).	Geen aanpassing.
5.49	46	Het advies van de cie m.e.r. is uitgebracht nadat de MER A en B was verricht. Deze houden dan ook geen rekening met het advies.	Het betreft het advies van de Cie m.e.r. op de NRD. Dit advies was in concept beschikbaar en als zodanig betrokken bij MER A en B. Vanwege tijdsdruk en informele karakter van MER A en B is voor deze aanpak gekozen.	Geen aanpassing.
5.50	19	De nieuwe MER gaat er van uit dat de MER van 2007 nog gelden kan, maar kan worden aangevuld met de recente stand van zaken van de PRU. Uiteraard moet daaraan dan óók de verbreding van de A27 Hooijpolder-Lunetten worden toegevoegd.	In variant 8 van de herijking MER is ook de verbreding A27 Lunetten-Hooipolder opgenomen, Het verschil met variant 4 geeft de invloed van deze planstudie weer. Varianten 4 en 8 richten zich op variant 1 van de PRU en de Meerpaalvariant.	Geen aanpassing.
5.51	46	<p>Zie zienswijzen op MER 2007: Het MER 2007 is niet compleet. De Richtlijnen MER A12 SALTO dienen getoetst te worden aan het Advies voor richtlijnen van de commissie m.e.r.</p> <p>Het MER en de tracékeuze van de stuurgroep zijn in strijd met Artikel 7.10, eerste lid van de</p>	<p>De cie m.e.r. heeft in haar advies op het MER 2007 de bijbehorende Richtlijnen betrokken.</p> <p>Niet de stuurgroep maar PS bepalen het tracé.</p> <p>Conform art 7.10 lid 1 WM hebben PS de voorgenomen activiteit en evt.</p>	Geen aanpassing.

		Wet milieubeheer.	alternatieven betrokken en de keuze gemotiveerd. Overigens is dit artikel met de CHW komen te vervallen.	
5.52	46	Zie zienswijzen op MER 2007: Niet voldaan wordt aan de Richtlijnen m.b.t. doelstellingen MER A12 SALTO.	Het MER 2007 is door het bevoegde gezag dat de Richtlijnen heeft opgesteld (Houten en Bunnik) aanvaard . Dit betekent dat het bevoegde gezag van mening is dat voldaan is aan de Richtlijnen.	Geen aanpassing.
5.53	46	Zie zienswijzen op MER 2007: De trechtering had niet uitsluitend op verkeerskundige gronden plaats mogen vinden, maar ook op ruimtelijke, landschappelijke en milieucriteria.	De trechtering in 2007 heeft met name plaatsgevonden op verkeerskundige gronden omdat deze bepalend zijn voor de oplossing van het congestieprobleem. Daarbij is overigens ook het woon-en leefmilieu (geluid en lucht). betrokken De kansrijke alternatieven zijn vervolgens breed beoordeeld.	Geen aanpassing.
5.54	46	Zie zienswijzen op MER 2007: Er wordt niet voldaan aan de Richtlijnen m.b.t. recente ontwikkelingen en inzichten inzake verkeer.	De Richtlijnen hebben betrekking op het MER 2007. Voor de recente ontwikkelingen geldt de NRD als toetsingskader.	Geen aanpassing.
5.55	46	Zie zienswijzen op MER 2007: Er wordt niet voldaan aan de Richtlijnen m.b.t. herkomst en bestemmingsrelaties.	De Cie m.e.r. heeft in haar advies op het MER 2007 geen onvolkomenheden in relatie tot de Richtlijnen geconstateerd.	Geen aanpassing.
5.56	46	Zie zienswijzen op MER 2007: De studie naar de nieuwe verbindingsweg ten zuiden van de A12 is niet beschikbaar.	Een integrale studie naar een mogelijke verbindingsweg ten zuiden van A12 is nog niet uitgevoerd en behoort ook niet tot het VOIP. Wel is inzichtelijk gemaakt wat de verkeerskundige gevolgen kunnen zijn.	Geen aanpassing.
5.57	46	Zie zienswijzen op MER 2007: Er wordt niet voldaan aan de Richtlijnen m.b.t. visualisering van de aansluiting Bunnik west.	De Cie m.e.r. heeft in haar advies op het MER 2007 geen onvolkomenheden in relatie tot de Richtlijnen geconstateerd.	Geen aanpassing.
5.58	46	Zie zienswijzen op MER 2007: Er wordt niet voldaan aan de Richtlijnen m.b.t. het waterwingebied.	De Cie m.e.r. heeft in haar advies op het MER 2007 geen onvolkomenheden in relatie tot de Richtlijnen	Geen aanpassing.

			geconstateerd	
5.59	46	Zie zienswijzen op MER 2007: De Richtlijnen MER A12 SALTO en MER A12 SALTO bevatten onjuistheden.	De Cie m.e.r. heeft in haar advies op het MER 2007 geen onvolkomenheden in relatie tot de Richtlijnen danwel in het MER zelf geconstateerd	Geen aanpassing.
5.60	46	Zie zienswijzen op MER 2007: De lengte van het RWT en de Meerpaal /Nieuwe brug tracé is ongeveer gelijk.	Hier wordt kennis van genomen.	Geen aanpassing.
5.61	46	Zie zienswijzen op MER 2007: Het erratum m.b.t. nummering weggedeelten is nog steeds onjuist.	Erratum is integraal onderdeel van MER 2007 en heeft betrekking op Raaphof-oosttracé in fig. S7 van blz 26 en op Rijsbruggerwegtracé in fig. S9 van blz 37 van het Milieueffectrapport A12 Salto; Bestuurlijke samenvatting van 12 okt 2007 (TAUW). In beide gevallen is abusievelijk ook het Meerpaaltracé opgenomen.	Geen aanpassing.
5.62	46	Zie zienswijzen op MER 2007: De koppeling van alternatieven aan de probleemstelling klopt niet.	De Cie m.e.r. heeft in haar advies op het MER 2007 geen onvolkomenheden in het MER geconstateerd.	Geen aanpassing.
5.63	46	Zie zienswijzen op MER 2007: Aan de verschillende beoordelingscriteria zijn geen gewichten toegekend.	De Cie m.e.r. heeft in haar advies op het MER 2007 geen onvolkomenheden in het MER geconstateerd.	Geen aanpassing.
5.64	46	Zie zienswijzen op MER 2007: Bij toedeling in de berekeningen moet rekening gehouden worden met congestie vs. vrije toedeling/statistische methode.	De Cie m.e.r. heeft in haar advies op het MER 2007 geen onvolkomenheden in het MER geconstateerd.	Geen aanpassing.
5.65	46	Zie zienswijzen op MER 2007: Het vervallen van het Mereveldtracé en de aansluiting Utrechtseweg/Laagraven is een ondoorzichtige keuze die te vroeg is genomen.	De Cie m.e.r. heeft in haar advies op het MER 2007 geen onvolkomenheden in het MER geconstateerd.	Geen aanpassing.
5.66	46	Zie zienswijzen op MER 2007: t.a.v. fietsverkeer en oppervlaktewater is de aansluiting van het RWT op de A12 onvoldoende uitgewerkt.	De Cie m.e.r. heeft in haar advies op het MER 2007 geen onvolkomenheden in het MER geconstateerd.	Geen aanpassing.

5.67	46	Zie zienswijzen op MER 2007: Onduidelijk is waarom de waardering van archeologie en cultuurhistorie in fase 1 bij het RWT anders is dan in fase 2.	De Cie m.e.r. heeft in haar advies op het MER 2007 geen onvolkomenheden in het MER geconstateerd.	Geen aanpassing.
5.68	46	Zie zienswijzen op MER 2007: De functie recreatie is onderbelicht in het MER.	De Cie m.e.r. heeft in haar advies op het MER 2007 geen onvolkomenheden in het MER geconstateerd.	Geen aanpassing.
5.69	19, 35, 42	Het RWT van de geactualiseerde MER verschilt met die van 2007. Niet alleen de PRU, maar ook de kruisingsvorm is aangepast. Hierdoor veranderen intensiteiten en is het gehele buitengebied veel toegankelijker. Dit is in strijd met de NRD en het advies van de commissie m.e.r. De afweging moet dan ook opnieuw worden gemaakt.	De actualisatie (herijking) van het MER en de daarbij veranderende verkeersintensiteiten heeft juist tot doel gehad een hernieuwde afweging te maken.	Geen aanpassing.
5.70	46	Onze zienswijzen op de NRD zijn nog immer van toepassing.	Voor onze reactie op deze zienswijze wordt verwezen naar de desbetreffende Zienswijzennota.	Geen aanpassing.
5.71	35, 42	In het rapport van de verkeersmodelberekeningen staat dat bij de berekeningen ervan uit is gegaan dat de Achterdijk wordt gekruist. En ook dat het RWT de Binnenweg kruist. Deze laatste lijkt een ongelijkvloerse kruising te zijn. Onduidelijk is wat in de berekeningen is aangenomen.	In de MER stap C is gerekend met een verkeersuitwisseling tussen RWT en Achterdijk; voor de kruising RWT/Binnenweg met ongelijkvloerse fietskruising. Op basis van zienswijzen en hoorzittingen is inmiddels gekozen voor een ongelijkvloerse kruising tussen RWT en Achterdijk. En voor de kruising Binnenweg/RWT is naast de fietstunnel een 'koude' agrarische oversteek opgenomen. Voor deze situatie zijn aanvullende verkeersmodelberekeningen uitgevoerd.	Aanpassing van de verbeelding.
5.72	46	Verzocht wordt om inzicht in	De omvang van het verkeer	Geen aanpassing.

		de verkeersrelaties. Inzicht is noodzakelijk in de nodige omvang, herkomst en de bestemming van die verkeersrelaties. Het verkeersmodel en de uitgangspunten zijn zo verschillend van de vorige analyseronde, dat inzicht in de samenstelling en routing noodzakelijk is.	is weergegeven in het MER. Verkeersrelaties en routing worden door het verkeersmodel met wiskundige algoritmen bepaald en zijn geen standaard output.	
5.73	20	Waarom is niet uitgegaan van de plannen Ring Utrecht, terwijl dat in MER A wel gebeurd is?	De PRU is nog niet afgerond en heeft daarmee nog niet de status van vastgesteld beleid.	Geen aanpassing.
5.74	22	De te verwachten positieve effecten op het verkeer in Houten en de regio van beide varianten is beperkt, omdat de intensiteit bij De Staart slechts met 10-12% afneemt. Optimalisatie van De Staart kan een positief effect hebben, zeker in combinatie met maatregelen op de N410.	De keuze voor het RWT heeft plaatsgevonden op basis van een brede afweging waarbij verkeer een belangrijk criterium was maar niet alles bepalend. Een alternatief met optimalisatie van De Staart is betrokken bij de uiteindelijke besluitvorming.	Geen aanpassing.
5.75	22, 36	In MER A wordt een groter gewicht aan de criteria verkeersdruk Houten, de effecten op het OWN, als ook de robuustheid van de gekozen variant toegekend. Dit wordt zeer arbitrair geacht.	Provinciale Staten hebben als bevoegd gezag een eigen verantwoordelijkheid bij het wegen van de diverse criteria om tot een voorkeursalternatief te komen.	Geen aanpassing.
5.76	46	Zie zienswijzen op MER 2007: de kosteneffecten van tracé Meerpaal /Nieuwe brug en RWT zijn onvolledig en onjuist.	De Cie m.e.r. heeft in haar advies op het MER 2007 geen onvolkomenheden in het MER geconstateerd	Geen aanpassing.
5.77	22	MER A: Het RWT is niet robuuster dan de Meerpaalvariant.	RWT is robuuster dan Meerpaalvariant want sluit aan op A12 ipv A27 waar De Staart ook al op aansluit. Bij calamiteiten op A27 blijft Houten bereikbaar via A12.	Geen aanpassing.
5.78	46	Bij het Meerpaalalternatief kan een fietsverbinding worden gerealiseerd. Dit is niet meegewogen.	Ontsluiting van Houten voor fietsverkeer is geen doelstelling van dit project	Geen aanpassing.
5.79	22	Uit MER A en B blijken de alternatieven van het tracé en	Het RWT en Meerpaalalternatief	Geen aanpassing.

		de Meerpaalvariant gelijkwaardig of beter te scoren. Een automatische keuze voor het RWT moet dan ook niet vanzelfsprekend worden geacht.	scoorden op veel criteria min of meer gelijkwaardig. Op grond van met name robuustheid, toekomstvastheid en verkeersveiligheid is gekozen voor het RWT.	
5.80	22, 25	MER A: de Meerpaalvariant is in meerdere opzichten een betere variant dan het RWT.	Het RWT en Meerpaalalternatief scoorden op veel criteria min of meer gelijkwaardig. Op grond van met name robuustheid, toekomstvastheid en verkeersveiligheid is gekozen voor het RWT.	Geen aanpassing.
5.81	22	In MER A en B wordt verwezen naar eerdere onderzoeken over lucht en geluid, die in het kader van MER A12 SALTO zijn opgesteld. Het is de vraag of bij de herijking zomaar mag worden uitgegaan van de betreffende effectenstudie, omdat een aantal van de eerder veronderstelde positieve effecten van te nemen maatregelen uiteindelijk toch minder positief zijn uitpakend en bovendien de maatregelen in het kader Ring Utrecht uiteindelijk toch ook op de gegeven verkeersstromen hun weerslag zullen hebben op onder meer geluid en lucht.	Geluid en lucht zijn in het MER A en B beoordeeld op criteria uit de NRD.	Geen aanpassing.
5.82	22, 46	MER A: betwijfeld wordt of het RWT een minder negatief effect heeft op de aanwezige landschappelijke kwaliteiten dan de Meerpaalvariant, zeker waar het voorkeursalternatief Rijsbruggerweg-Oost betreft.	PS hebben gekozen voor het RWT. Dit is een integrale keuze geweest, waarbij ondermeer het aspect landschap(elijke kwaliteit) is betrokken.	Geen aanpassing.
5.83	22	MER A: de Meerpaalvariant scoort negatief op het aspect bodem en water i.v.m. overstromingsrisico. Dit is een afgeleid risico.	De scores op de diverse aspecten heeft plaatsgevonden volgens de eisen en randvoorwaarden zoals vastgelegd in de NRD.	Geen aanpassing.
5.84	22, 46	MER A: de Meerpaal en RWT doorsnijden beide de EVZ.	Eventuele negatieve gevolgen van het RWT op de	Geen aanpassing.

		RWT heeft echter ook negatieve effecten op de Raaphof.	Raaphof zijn opgenomen in het MER.	
5.85	22	MER A: de Meerpaalvariant moet minder negatief worden beoordeeld dan het RWT. Daarom had deze ook in het MER B en MER C opgenomen moeten worden.	De finale beoordeling van de alternatieven is voorbehouden aan Provinciale Staten als bevoegde gezag voor dit project.	Geen aanpassing.
5.86	36	In MER A verschillen de schalen die gehanteerd zijn bij de tabellen 6.1 en 6.2. De Meerpaal blijkt bij gelijke schaalverdeling beter te scoren. Omdat de Meerpaalvariant beter scoort bij de hoofddoelstelling 'afname verkeersdruk Houten' dient heroverweging plaats te vinden.	De keuze voor het RWT heeft plaatsgevonden op basis van een brede afweging waarbij verkeer een belangrijk criterium was maar niet alles bepalend.	Geen aanpassing.
5.87	19	De commissie m.e.r. adviseert om te onderzoeken of alternatieven niet alsnog gunstig zouden kunnen zijn. Dit is niet gedaan.	In hoofdstuk 4.3 van de rapportage verkeersmodelberekeningen van 11 nov. 2010 (Grontmij) zijn de eerder afgevalen alternatieven in beschouwing genomen.	Geen aanpassing.
5.88	22	MER B: doordat gekozen is om ook stap B mee te nemen (keuze voor RWT), is reeds voorgesorteerd op de uitkomsten van de MER A.	MER A betreft een herijking van de eerdere keuze voor het RWT. Gegeven de mogelijke herbevestiging van deze eerdere voorkeur was behoefte om ook het tracé van het RWT te herijken.	Geen aanpassing.
5.89	22	MER B: het blijft de vraag waarom de voorkeur uit gaat naar de variant oost. Voor verkeer is dit gunstiger, alsook voor verschillende woonhuizen/ boerderijen, maar dat geldt niet voor landschap en natuur.	Elke tracé heeft voor- en nadelen. Provinciale Staten hebben in hun rol van bevoegd gezag die voor- en nadelen gewogen.	Geen aanpassing.
5.90	19	De gevolgen voor het buitengebied zijn niet goed beschreven.	De beschrijving van de gevolgen voor het buitengebied voldoen aan de voorwaarden die in de Nota Reikwijdte en Detailniveau zijn opgenomen.	Geen aanpassing.
5.91	19	Het is niet duidelijk hoe het zit	Het aspect verkeersveiligheid	Geen aanpassing.

		met verkeersveiligheid in het buitengebied.	is opgenomen in het MER.	
5.92	19	<p>Een analyse van het verkeer dat in het gebied thuishoort en dat er niet thuis hoort ontbreekt. Dat was wel onderdeel van de probleemstelling.</p> <p>Gevolg hiervan is dat de berekeningen die nu zijn gemaakt uitgaan van een spitsafsluiting van de Achterdijk, waarvan de haalbaarheid breed betwijfeld wordt.</p>	<p>Primaire probleem is de ontsluiting van Houten naar het autosnelwegennet. Daar is oneigenlijk verkeer nauwelijks aan de orde. Dit geldt wel voor buitengebied, in het bijzonder Achterdijk.</p> <p>In het VOIP is NIET uitgegaan van een spitsafsluiting. Wel zijn de effecten daarvan in beeld gebracht.</p>	Geen aanpassing.
5.93	20, 35, 42	Uit MER stap C (p. 25) blijkt dat de intensiteit op het RWT-zuid ca 1000 mvt/etm. hoger te zijn dan op het noordelijke deel (variant 1). Dit betekent dat buiten de spits 1000 mvt/etm gebruik maken van de route RWT-Achterdijk naar Utrecht. Dat wil zeggen dat de intensiteit bij een koude aansluiting geen 3000, maar 2000 mvt/etm is. De koude aansluiting heeft dus een groot effect op de Achterdijk.	Op basis van de zienswijzen en de hoorzittingen is inmiddels gekozen voor een ongelijkvloerse kruising van het RWT en de Achterdijk. De intensiteit op de Achterdijk wordt daardoor nauwelijks beïnvloed door de aanleg van de RWT.	Aanpassing IP.
5.94	52	Aantasting van mijn perceel kan worden vermeden door het westelijke tracé te gebruiken en vervolgens in noordelijke richting alsnog aan te sluiten op het oostelijke tracé. Hierdoor worden minder landbouwpercelen doorsneden en is ook de landschappelijke aantasting beduidend minder, omdat gedeeltes de bestaande Rijsbruggerweg kan worden benut.	Provinciale Staten hebben gekozen voor het oostelijke tracé op basis van het MER stap B.	Geen aanpassing.
5.95	52	Uitgegaan van het voorgestelde tracé wordt voorgesteld om de beoogde aansluiting van de verbindingsweg op de Achterdijk zodanig in zuidelijke richting te	Provinciale Staten hebben gekozen voor het oostelijke tracé op basis van het MER.	Geen aanpassing.

		verplaatsen dat een perceel vrijwel geheel intact kan blijven. In het Landschapsplan (p. 29) wordt deze oplossing ook als beter gekenschetst.		
5.96	22	Vanuit duurzaamheids-overwegingen is de Nulplusvariant, eventueel aangevuld met aanpassing van de N410 en mogelijk ook de N409 beter.	Provinciale Staten hebben op basis van een brede afweging gekozen voor het RWT. Bij die afweging zijn ook genoemde alternatieven in beschouwing genomen.	Geen aanpassing.
5.97	22	Pas als duidelijk is wat de te verwachten effecten zijn van plannen voor verkeer die al in de pijplijn zitten, zoals de beoogde rijkswegverbredingen, zal moeten worden gezien of aanvullende maatregelen voor Houten noodzakelijk zijn.	In het kader van de herijking van het MER is onderzocht of de Planstudie Ring Utrecht de noodzaak van een aanvullende ontsluiting van Houten overbodig zou maken. Dat bleek niet het geval. Langer wachten is niet verantwoord gelet op de structurele filevorming.	Geen aanpassing.
5.98	41	Uit de MER blijkt niet hoe schadelijk het aanleggen van het RWT is voor bewoners van het gebied. Denk hierbij aan alle verkeersbewegingen, uitlaatgassen, fijnstof, hinder, geluid en lichttoename.	In het MER zijn deze aspecten zoveel mogelijk gekwantificeerd en inzichtelijk gemaakt.	Geen aanpassing.
5.99	22	Wij gaan niet in op de planologische verankering, omdat allereerst een zorgvuldige keuze van het voorkeursalternatief van belang wordt geacht.	Hiervan wordt kennis genomen.	Geen aanpassing.
5.100	54	Onduidelijk is waarom niet de bestaande kadastrale grenzen zijn aangehouden. Het tracé doorsnijdt mijn perceel.	Met de tracékeuze is zoveel mogelijk rekening gehouden met de perceelsgrenzen daar waar mogelijk. Daarnaast is t.a.v. dit perceel e.o. een integrale afweging gemaakt tussen extra perceelsdoorsnijding, het nabijgelegen rijksmonument en het archeologisch waardevolle gebied.	Geen aanpassing
5.101	54	Het tracé dient nog eens kritisch te worden bekeken voor wat betreft de aansluiting op de Rondweg.	Provinciale Staten hebben gekozen voor dit tracé op basis van het MER.	Geen aanpassing.
Andere plannen/beleid				
5.102	30, 32,	Wat is de samenhang van dit	Het aanwijzingsprogramma is	Geen aanpassing.

	33, 49	plan met de aanwijzingsprocedure Nieuwe Hollandse Waterlinie tot Rijksmonument (min. OC&W, RCE)? (meer recreatie wordt aangetrokken)	gericht op een adequate bescherming van het systeem van de waterlinie; een aaneengesloten verdedigingsstelsel tussen Muiden en de Biesbosch. Momenteel is de Nieuwe Hollandse Waterlinie nog geen rijksmonument. Dit IP is voorgelegd aan het Projectbureau Nieuwe Hollandse Waterlinie.	
5.103	30, 32, 33, 49	Wat is de samenhang van dit plan met de verbreding van de A12? (veel overlast van uitvoering)	De aanleg van het RWT en de verbreding van de A12 zijn afzonderlijke projecten die ook los van elkaar kunnen worden uitgevoerd.	Geen aanpassing.
5.104	30, 32, 33, 49	Wat is de samenhang van dit plan met de plannen Romeins Fort/Castellum? (betekenen deze plannen dat er meer verkeersbewegingen bij komen?)	De plannen voor een informatiecentrum bij Fort bij Vechten zullen tot extra verkeersbewegingen leiden. Deze zijn in verhouding tot de intensiteiten op het RWT relatief beperkt en zullen met name in de weekenden plaatsvinden waardoor ze geen invloed hebben op de ontsluiting van Houten.	Geen aanpassing.
5.105	30, 32, 33, 49	Wat is de samenhang van dit plan met de upgrade van de spoorweg? (wordt de ontsluiting van het buurtschap Vechten een totale afsluiting? Daar zijn we tegen.)	De upgrade van de spoorweg is in studie.	Geen aanpassing.
5.106	30, 32, 33, 49	Wat is de samenhang van dit plan met de herziening van het bestemmingsplan Buitengebied?	De herziening van het BP Buitengebied van de gemeente Bunnik en voorliggend IP overlappen elkaar niet. Bunnik is i.h.k.v. het artikel 3.1.1 Bro vooroverleg verzocht rekening te houden met het inpassingsplan.	Geen aanpassing.
5.107	30, 32, 33, 49	Doordat de samenhang van bovenstaande plannen met het voorliggende inpassingsplan onvolledig en ondoordacht is, kan het plan niet goedgekeurd worden.	Deze plannen zijn niet in strijd met elkaar.	Geen aanpassing.
5.108	33, 42	Over dit gebied staat in verschillende visies van de	Gezocht wordt naar een optimale oplossing. Zo is	Geen aanpassing.

		overheid dat bedrijven niet belemmerd mogen worden in hun bedrijfsvoering. Dit geldt ook voor veilig transport van trekkers en bereikbaarheid van bedrijven.	voor de voorliggende situering van het RWT zoveel mogelijk aangehaakt op de bestaande landschapsstructuur en is gestreefd naar een zo beperkt mogelijke doorsnijding van agrarische percelen.	
5.109	46	Het inpassingsplan laat niet of onvoldoende de relatie zien met de verdere plannen in het buitengebied, zoals o.a. uitbreiding bedrijventerrein, woningbouw Odijk, omlegging N229, verkeer uit Wijk bij Duurstede.	Dit is in MER 2010 ondermeer beschreven.	Geen aanpassing.

Hoofdstuk 6 Verkeer/verkeersontsluiting

nr.	indiener	Samenvatting ingekomen zienswijze	Reactie van het college	Conclusie
Oplossend vermogen RWT				
6.1	16	Welk probleem wordt met deze weg opgelost? Houten zit boven het landelijk gemiddelde van 1,7 aansluitingen op een autosnelweg.	De structurele filevorming naar het autosnelwegennet vraagt om een aanvullende voorziening.	Geen aanpassing.
6.2	28	Er kunnen beter tijdelijke maatregelen worden genomen om het sluipverkeer tegen te gaan, totdat de werkzaamheden op de A27 zijn afgerond. Dat is vanuit duurzaamheid een robuustere oplossing.	Met het tegengaan van sluipverkeer wordt de congestie op de ontsluiting van Houten niet opgelost.	Geen aanpassing.
6.3	22	De zogenaamde mobiliteitsladder (Ladder van Verdaas) had eerder moeten worden ingezet op achtereenvolgens Ruimtelijke ordening, Prijsbeleid, Mobiliteitsmanagement, OV en fiets, benutting en aanpassing van bestaande infrastructuur dan op de aanleg van nieuwe infrastructuur.	Op blz 23 van de MER stap A en B van 12 nov. 2010 is de Ladder van Verdaas uitgewerkt voor de ontsluiting van Houten.	Geen aanpassing.
6.4	16	Het probleem is niet te weinig aansluitingen op het rijkswegennet, maar de capaciteit van de A27.	In het kader van de herijking van het MER is uitgegaan van een maximale capaciteit van de A27. Uit de resultaten van deze berekening blijkt dat het verkeersontsluitingsprobleem van Houten daarmee niet wordt opgelost.	Geen aanpassing.
6.5	16	De minister is er in haar besluit van december 2010 vanuit gegaan dat in 2018 de A27 geheel aan de eisen zal voldoen.	Bepalend is de capaciteit van de toeleidende wegen en de aansluitingen daarvan op het autosnelwegennet en niet de capaciteit van de autosnelweg zelf.	Geen aanpassing.
6.6	16	Mogelijk komt er een regionale weg parallel aan de A27 tussen Houten via Nieuwegein naar Vianen. Dit is eigenlijk de Meerpaalvariant.	Een dergelijke weg komt niet tegemoet aan de belangrijkste oriëntatie van het verkeer van Houten namelijk in noord-westelijke richting en heeft daarmee onvoldoende oplossend vermogen.	Geen aanpassing.

			Bovendien is onzeker of deze weg, in het kader van de planstudie A27 Lunetten-Hoopolder, ook gekozen zal worden.	
6.7	16	De Meerpaalvariant scoort heel goed gelet op de verkeersintensiteiten op de Staart en de Rede.	De keuze voor het RWT is gebaseerd op een brede afweging waarbij verkeersintensiteiten één van de criteria waren.	Geen aanpassing.
6.8	16	Als door de realisatie van de Meerpaalvariant, betaald door de minister, de verkeersproblemen van Houten al worden opgelost, waarom wordt dan het RWT aangelegd?	Een regionale weg tussen Houten en Vianen, parallel aan de A27, zoals in kader van planstudie Lunetten-Hoopolder is onderzocht, is geen Meerpaalalternatief want ontsluit Houten niet in belangrijke noordwestelijke richting.	Geen aanpassing.
6.9	46	Wat zijn de werkelijke kosten van de alternatieven Meerpaal en RWT? Verzocht wordt om inzage van deze kosten.	De werkelijke kosten zijn pas bekend na realisatie. De geraamde kosten zijn weergegeven in tabel 6.6 van MER stap A. De kosten worden niet nader gespecificeerd in verband met de nog te doorlopen aanbestedingsprocedure en realisatie.	Geen aanpassing
6.10	09, 22, 30, 32, 33, 49	De noodzaak voor het RWT wordt niet gezien (09, 22, 30, 32, 33, 49). Deze maatregel biedt geen oplossing voor: <ul style="list-style-type: none"> - de toenemende verkeersintensiteiten in het buitengebied; - een veilige wegverbinding vanuit Houten naar het oosten, waarmee de situatie voor fietsers langs de N410 onhoudbaar blijft; - verkeer van en naar de nog te bouwen wijk Odijk-West; (09) 	Noodzaak RWT ligt in oplossend vermogen voor structurele congestie van Houten naar autosnelwegennet. RWT biedt mogelijkheid om verkeersstromen in buitengebied te bundelen en vormt basis voor betere ontsluiting van Houten in oostelijke richting. Bestaande wegen worden daardoor minder druk en dus verkeersveiliger. In het plan is rekening gehouden met een bouwlocatie Odijk-west.	Geen aanpassing.
6.11	09	Het RWT maakt een extra kruispunt op de Rondweg, waardoor de verkeersafwikkeling aldaar zal vertragen.	Door de verkeersdruk uit Houten te spreiden over meerdere kruispunten zal de verkeersafwikkeling op de Rondweg per saldo verbeteren.	Geen aanpassing.
6.12	09	Het RWT biedt geen oplossing	Het RWT is niet primair bedoeld	Geen

		voor al het extra verkeer ivm Fort Vechten.	voor de bereikbaarheid van het Fort bij Vechten maar kan, afhankelijk van de kruising Achterdijk daar een bijdrage aan leveren. Inmiddels is op basis van zienswijzen en hoorzittingen gekozen voor een ongelijkvloerse kruising RWT/Achterdijk waardoor de bijdrage aan de bereikbaarheid van het Fort bij Vechten beperkt is.	aanpassing.
6.13	30, 32, 33, 49	Momenteel wordt geen overlast van sluipverkeer ondervonden.	Hier wordt kennis van genomen.	Geen aanpassing.
6.14	09, 30, 32, 49	Het RWT zal extra verkeer aantrekken op ongewenste plekken in het landelijk gebied.	Het risico van extra verkeer treedt vooral op bij verkeersuitwisseling tussen RWT en Achterdijk. Op basis van zienswijzen en hoorzittingen is nu gekozen voor een ongelijkvloerse kruising tussen deze wegen waardoor extra verkeer beperkt is.	Geen aanpassing.
6.15	09	Wij missen een integrale benadering van de verkeersproblematiek in de driehoek Utrecht-Bunnik/Odijk-Houten.	In het kader van de studie naar de ontsluiting van Houten is de verkeersproblematiek in de genoemde driehoek in beeld gebracht. Het RWT is daarin het eerste project dat in uitvoering wordt gebracht.	Geen aanpassing.
6.16	46	Het verkeersmodel en de uitgangspunten zijn zo verschillend van de vorige ronde, dat inzicht in de samenstelling en routing noodzakelijk is. De analyses, berekeningen en afwegingen moeten ook voor de burger inzichtelijk zijn.	Zie antwoord op nr. 5.72	Geen aanpassing.
6.17	46	Nu geldt het RWT als uitgangspunt voor het IP. De behoefte van de verkeersdeelnemer zou dat moeten zijn.	Met RWT wordt tegemoet gekomen aan behoefte van verkeersdeelnemer.	Geen aanpassing.
6.18	11	Het RWT is zelfstandig onvoldoende effectief voor geconstateerde problemen en aanvullende projecten zijn gewenst (oostelijke ontsluiting bijvoorbeeld).	RWT is bedoeld voor belangrijkste bestemmingen van Houten. Studie naar ontsluiting in oostelijke richting volgt nog.	Geen aanpassing.
6.19	11	Het RWT is alleen op de eigen merites bekeken voor	In het MER zijn alle effecten waar mogelijk cijfermatig (en dus	Geen aanpassing.

		omgevingseffecten. Dit geeft op voorhand een onderschatting.	objectief) in beeld gebracht.	
6.20	11	Optimalisatie van de combinatie N410 en N409/408 betekent weliswaar een flinke ingreep, maar heeft een betere beoordeling gekregen op natuur- en landschapskenmerken. Als hiervoor ook een aanpak van de aansluiting Laagraven noodzakelijk is, dan is het vreemd dat dit buiten de scope van het project valt. Zie ook onze zienswijzen op de NRD.	Probleemoplossend vermogen van deze combinatievariant is onvoldoende. De mogelijkheden voor capaciteitsvergroting van N408 en aansluiting N408/A12 zijn daarvoor ontoereikend. Niet onbelangrijk daarbij is het feit dat N408 en aansluiting N408/A12 ook onder druk staan van ontsluiting Nieuwegein.	Geen aanpassing.
6.21	11	Het is vreemd dat een nieuwe aansluiting en een nieuwe weg wel mogelijk zijn en aanpassing van de N408 niet.	Er zijn grenzen aan de mogelijkheden voor capaciteitsvergroting.	Geen aanpassing.
6.22	16	Gekozen zou kunnen worden voor het westelijke tracé langs de Binnenweg en de huidige Rijsbruggerweg en dit tracé noordelijk van de Achterdijk laten aansluiten op het oostelijke tracé.	Provinciale Staten hebben gekozen voor het oostelijke tracé op basis van het MER.	Geen aanpassing.
6.23	17	Een betere mogelijkheid is het om slimmer via bestaand asfalt te rijden en dan een aansluiting met de mogelijk toch om te leggen N229 en vervolgens een goede ruime oprit bij Bunnik.	Een dergelijk alternatief is in beschouwing genomen maar bleek onvoldoende oplossend vermogen te bezitten.	Geen aanpassing.
6.24	18	Het huidige wegennet is alleen overbelast vanwege het vele sluipverkeer.	Wordt kennis van genomen.	Geen aanpassing.
6.25	28	De OV-situatie vanuit De Sloot en aangrenzende wijken richting Utrecht dient verbeterd te worden.	Voorstel ligt buiten de scope van het project	Geen aanpassing.
6.26	35	Wij vinden de keuze voor het RWT een onverantwoord besluit. Verwezen wordt naar de reactie op de NRD en de bezwaren die mondeling bij de cie MME zijn kenbaar gemaakt.	Provinciale Staten hebben op basis van brede afweging gekozen voor RWT. Daarbij zijn ingebrachte reacties en bezwaren betrokken.	Geen aanpassing.
6.27	46	Er is niet gekeken naar <ul style="list-style-type: none"> - verkeersveiligheid - cijfers voor een variant 	Verkeersveiligheid is opgenomen in het MER. Op basis van zienswijzen en	Aanpassen IP

		<p>waar de Achterdijk ongelijkvloers wordt gekruist</p> <ul style="list-style-type: none"> – het effect van geplande woningbouw (Odijk en Werkhoven) – de absolute verkeersaantallen. 	<p>hoorzittingen is alsnog gekozen voor een ongelijkvloerse kruising tussen RWT en Achterdijk. Hiervoor is een aanvullende verkeersberekening uitgevoerd. Woningbouw in Odijk en Werkhoven is opgenomen in de verkeersberekeningen. De verwachte verkeersintensiteiten zijn opgenomen in het MER. De ongelijkvloerse variant wordt nader onderzocht in de effectbeoordeling ongelijkvloerse kruising, die als bijlage bij het OIP wordt toegevoegd.</p>	
Planstudie Ring Utrecht				
6.28	11	Het is nog onbekend wat er uit de startnotitie Ring Utrecht volgt, want ook daar zijn doorsnijdingen van het landschap ingetekend.	Beide projecten staan los van elkaar. Combinatie van landschappelijke doorsnijdingen is niet aan de orde.	Geen aanpassing.
6.29	28	Het is niet logisch dat gekozen wordt voor een nieuw tracé, omdat vooruitgelopen wordt op de Planstudie Ring Utrecht. Daarnaast leven we in een tijd van bezuinigingen.	In het kader van de herijking van het MER is onderzocht of de Planstudie Ring Utrecht de noodzaak van een aanvullende ontsluiting van Houten overbodig zou maken. Dat bleek niet het geval. Langer wachten is niet verantwoord gelet op de structurele filevorming.	Geen aanpassing.
Ontsluiting agrarisch verkeer				
6.30	18	De huidige ontsluiting is goed.	Hiervan wordt kennis genomen.	Geen aanpassing.
6.31	18	Mechanisatie-, fruit-, koel/sorteerbedrijven in 't Goy hebben een agrarisch aantrekkende werking.	Hiervan wordt kennis genomen.	Geen aanpassing.
6.32	18	Tijdens oogstwerkzaamheden moeten bepaalde routes 20 tot 50 keer per dag worden afgelegd. Gevolg van 15 minuten omrijden is gigantisch bij uurtarieven van ca 100 euro per uur.	In het Inpassingsplan zal een agrarische oversteek van de Binnenweg over het RWT worden opgenomen waardoor omrijden niet nodig is.	Opnemen van agrarische oversteek in de verbeelding
6.33	52, 43	De bereikbaarheid van (mijn) perce(e)l(en) voor (landbouw)verkeer dient voldoende gewaarborgd te zijn.	Percelen blijven bereikbaar voor (landbouw)verkeer	Geen aanpassing
6.34	26	Een van mijn percelen komt	Uitgangspunt is vrijwillige uitruil	Geen

		geïsoleerd te liggen. Ik moet dan aanzienlijk omrijden, hetgeen omrij- en in de spits stagnatieschade veroorzaakt.	van gronden. In het uiterste geval kan de weg (koud) worden overgestoken. Het inpassingsplan laat dit toe.	aanpassing.
6.35	43	Van de drie bestaande verbindingroutes voor het landbouwverkeer blijft er maar één over (Achterdijk), waarbij mogelijk ook nog een spitsafsluiting komt.	In het Inpassingsplan zal een agrarische oversteek van de Binnenweg over het RWT worden opgenomen.	Aanpassing van de verbeelding.
Aansluiting op A12				
6.36	15, 58	Het RWT en de Baan van Fectio inclusief tunnel zullen op elkaar afgestemd moeten worden. Zo ontbreekt de relatie met het ondertunnelingsplan. Een toekomstige ondertunneling moet mogelijk zijn.	In het planontwerp voor het RWT wordt rekening gehouden met de spoortunnel waarbij het RWT leidend is vanwege de fase waarin dit project zich bevindt.	Geen aanpassing.
6.37	15	Wij willen de expliciete toezegging dat het verlengen van de Baan van Fectio en de aanleg van de tunnel niet door uw project onmogelijk wordt gemaakt.	Doorgetrokken Baan van Fectio blijft mogelijk.	Geen aanpassing.
6.38	07	RWT en N229 kunnen via de Baan van Fectio samen een tweezijdige aansluiting krijgen op de A12. Hiermee ontstaat een volwaardige tweezijdige aansluiting van Houten op de A12, is er slechts één aansluiting op de A12 voor RWT en N229 samen, is er sprake van een volwaardige verbinding Houten-Bunnik en is er een betere aansluiting Bunnik- A12.	Gemeente Bunnik heeft een verbinding van de nieuwe aansluiting RWT/A12 met het wegennet van Bunnik afgewezen. Daarmee is dit voorstel niet uitvoerbaar.	Geen aanpassing.
6.39	14	Doortrekking van de Baan van Fectio en de spoortunnels maken het project civieltechnisch lastig en daardoor duurder.	Civieltechnische afstemming is relatief eenvoudig en leidt slechts in beperkte mate tot relatief hogere kosten.	Geen aanpassing.
6.40	14	Toevoeging van deze aansluiting op de A12 leidt tot extra in- en uitvoegopties op de A12, hetgeen de doorstroming op de hoofdrijbaan van de A12 zal verstoren.	Er zal sprake zijn van lichte turbulentie op de A12 als gevolg van extra in- en uitvoegend verkeer.	Geen aanpassing.
6.41	24, 55	De zuidelijke trap van de fietsvoetgangersbrug over de A12 zal in oostelijke richting verlegd worden. Tracéverbetering wordt	De ontsluiting van Houten voor fietsverkeer valt onder het project Fietsfilevrij.	Geen aanpassing.

		niet toegepast, terwijl in de MER 2007 een fietsbare kruising werd genoemd. Verzocht wordt synergie te zoeken met Baan van Fectio, zodat aangesloten kan worden op een fietstunnel onder de A12 (en het spoor).		
6.42	43	Door het RWT wordt de parallelweg langs de A12 afgesloten voor landbouwverkeer. Dit is onwenselijk.	De aanleg van de RWT verandert niets aan de toegankelijkheid van de parallelweg langs A12	Geen aanpassing.
6.43	46	Op welke wijze wordt rekening gehouden met de spoortunnel?	De spoortunnel is betrokken bij het ontwerp van het RWT.	Geen aanpassing.
6.44	46	Op welke wijze wordt er bij het RWT rekening gehouden met toekomstige viersporigheid bij Bunnik?	De viersporigheid wordt niet onmogelijk gemaakt.	Geen aanpassing.
Oostwestverbinding/Parallelweg				
6.45	37	T.b.v. de oostelijke ontsluiting richting Arnhem doet een opgewaardeerde N410 niet onder voor de aanleg van een oost-westverbinding langs de A12. Bij besluitvorming in december 2010 werd verondersteld dat er nieuwe doorsnijding van het landschap nodig is voor deze oostelijke ontsluiting, tenzij voor het RWT werd gekozen. Hiervan blijkt in MER C geen sprake.	.In studie naar de oostelijke ontsluiting Houten zullen de effecten van de keuze voor een opgewaardeerde N410 of een parallelweg langs de A12 inzichtelijk worden gemaakt. Zonder keuze van RWT zou alleen opgewaardeerde N410 in aanmerking komen.	Geen aanpassing.
6.46	14	Waarom is er bij de tracékeuze niet gekeken naar een variant met uitsluitend de oprit Bunnik-oost (bestaande aansluiting op A12), middels een ontsluiting via de Parallelweg?	Alternatieven die gebruik maken van alleen de bestaande aansluiting Bunnik bleken onvoldoende oplossend vermogen te hebben.	Geen aanpassing.
6.47	14	Voorgesteld wordt te kiezen voor een aansluiting en opwaardering van de bestaande Parallelweg ten zuiden van de A12, zodat er geen nieuwe aansluiting hoeft te komen op de A12. Dit is kostenbesparend.	Alternatieven die gebruik maken van alleen de bestaande aansluiting Bunnik bleken onvoldoende oplossend vermogen te hebben	Geen aanpassing.
6.48	14	Ik verwacht dat na realisatie van RWT gemeente Houten zal komen met een verzoek om een verbinding oostwaarts.	In een studie naar de ontsluiting van Houten in oostelijke richting is voorzien. Daarbij gaat het om de keuze tussen een	Geen aanpassing.

		Deze is uitsluitend mogelijk middels een verbinding met bestaande aansluiting op de A12 en dus ook de Parallelweg.	opgevaardeerde N410 en een parallelweg langs de A12.	
6.49	15	Wij missen in het plan een beschrijving van en de afstemming met de Oostwestverbinding langs de huidige zuidelijk van de A12 gelegen Parallelweg. Deze Oostwestverbinding is opgenomen in het programmaboek VERDER.	Huidige plan is uitsluitend bedoeld voor ontsluiting van Houten in westelijke richting. Voor oostelijke bestemmingen volgt nog nadere studie. Civieltechnisch is een aansluiting van een dergelijke oost-westverbinding mogelijk.	Geen aanpassing.
6.50	15	Zijn voor de Oostwestverbinding al ontwerpen gemaakt en is het huidige plan hierop afgestemd? Dit mede in relatie tot de bereikbaarheid van het project Liniecentrum Fort Vechten. Graag hierbij ook aandacht voor ontsluiting van het langzaam verkeer.	Er zijn nog geen ontwerpen gemaakt voor de oost-westverbinding. Wel biedt huidige plan mogelijkheden om oost-westverbinding via parallelweg hierop aan te sluiten. Bij de studie naar deze ontsluiting zal ook het langzaam verkeer in beschouwing worden genomen.	Geen aanpassing.
6.51	33	Kunnen wij met ons vracht- en landbouwverkeer via de Tureluurweg en Parallelweg richting Bunnik blijven gaan?	Ja, dit blijft mogelijk.	Geen aanpassing.
6.52	33	Kan aangegeven worden op welke wijze de Tureluurweg en Parallelweg worden ontwikkeld de komende jaren t.b.v. de verkeersafwikkeling?	Dit is op dit moment nog niet aan te geven. Hierover volgt nog een afzonderlijke studie.	Geen aanpassing.
Ontlasting buitengebied				
6.53	01, 08	De Achterdijk wordt drukker en gevaarlijker door de turborotonde en de afsluiting van de Rijsbruggerweg.	Op basis van zienswijzen en hoorzittingen is inmiddels gekozen voor een ongelijkvloerse kruising tussen RWT en Achterdijk.	Aanpassen IP.
6.54	01	De Houtenseweg is een provinciale weg. Daar moet je langzaam agrarisch verkeer zoveel mogelijk weghouden. Het levert verkeersoverlast en irritatie op.	In het Inpassingsplan zal een agrarische oversteek van de Binnenweg over het RWT worden opgenomen. De verkeersdruk op de Houtenseweg als gevolg van agrarisch verkeer verandert daardoor niet.	Aanpassen IP.
6.55	04	Het stukje Achterdijk dat ligt ingeklemd tussen de N411 en de A12 is nu al erg belast met veel verkeer. Dit wordt erger.	Op basis van zienswijzen en hoorzittingen is gekozen voor een ongelijkvloerse kruising tussen RWT en Achterdijk. De	Aanpassing van de verbeelding.

			intensiteit op de Achterdijk wordt daardoor nauwelijks door de aanleg van de RWT	
6.56	04	Wat is het huidige verkeersaanbod (in soorten en aantallen per etmaal) zoals dat nu dagelijks wordt afgewikkeld via Vechten?	Deze informatie is opvraagbaar bij de wegbeheerder (gem. Bunnik). Voor de studie van de ontsluiting van Houten is gebruik gemaakt van een regionaal verkeersmodel. De uitkomsten hiervan zijn opgenomen in het MER.	Geen aanpassing.
6.57	08	Op de Achterdijk wordt het drukker. Daarom zou ik het prettig vinden als hier een fietspad aangelegd zou worden richting Fort Vechten.	Dergelijke wensen moeten worden voorgelegd aan wegbeheerder van Achterdijk (gem. Bunnik).	Geen aanpassing.
6.58	33	Parkeerplaats van Fort Vechten is met 247 parkeerplaatsen op drukke dagen onvoldoende. Oplossingen worden niet genoemd in het bestemmingsplan van Fort Vechten. Hoe wordt deze overloop aan auto's opgevangen? Hoe moet worden omgegaan met parkeervoorzieningen bij grote evenementen? En wat is de relatie met het RWT en het verkeersbesluit van de gemeente Bunnik?	De parkeerproblematiek valt buiten het kader van het Inpassingsplan RWT. Een eventueel verkeersbesluit van Bunnik met betrekking tot het terugdringen van oneigenlijk verkeer op de Achterdijk zal verkeersreducerend werken op de intensiteit van de RWT.	Geen aanpassing.
6.59	34	Verzocht wordt de aandacht te besteden en middelen vrij te maken om de barrièrewerking van het RWT voor de recreant zo klein mogelijk te houden. Dit is ook een provinciale verantwoordelijkheid.	Waar RWT bestaande weginfrastructuur kruist zijn ongelijkvloerse fietskruisingen voorzien.	Geen aanpassing.
6.60	34	Barrièrewerking van het RWT voor de recreant kan worden verkleind door enkele langzaamverkeers-bruggen of onderdoorgangen aan te leggen die veilig, aantrekkelijk en comfortabel zijn. Hierbij moet ook aandacht aan de doelgroep worden geschonken. Een andere, minder te prefereren optie is het	Waar RWT bestaande weginfrastructuur kruist zijn ongelijkvloerse fietskruisingen voorzien.	Geen aanpassing.

		aanleggen van beveiligde oversteken.		
6.61	42	Buiten de spits is het nu rustig. Door de komst van het RWT zal dit drastisch veranderen. Met het RWT wordt het verkeer het gebied in gedirigeerd.	Op basis van de zienswijzen en de hoorzittingen is gekozen voor een ongelijkvloerse kruising met de Achterdijk waardoor de aantrekkende werking van het RWT op oneigenlijk verkeer beperkt is. Voor het overige zijn maatregelen genomen om de overlast zoveel mogelijk te beperken. Zo zal voor een deel van het RWT geluidreducerend asfalt worden gebruikt.	Aanpassen IP.
6.62	46	Inzicht ontbreekt in de gevolgen voor het buitengebied van Bunnik.	In een aanvullende modelberekening zijn de gevolgen van een keuze voor een ongelijkvloerse kruising tussen RWT en Achterdijk inzichtelijk gemaakt.	Geen aanpassing.
Kruising Achterdijk				
6.63	46	In de MER 2007 is een ongelijkvloerse kruising opgenomen en was het RWT een geïsoleerde weg door het buitengebied. Nu het gelijkvloers wordt, treden er complicaties op en zijn er risico's en nadelen. Dit blijft buiten beschouwing.	Op basis van zienswijzen en hoorzittingen is alsnog gekozen voor een ongelijkvloerse kruising tussen RWT en Achterdijk.	Aanpassen IP.
6.64	01, 35, 40	De turborotonde zal verkeersproblemen en –hinder opleveren, omdat er veel landbouwverkeer en vrachtverkeer over de Achterdijk moet. Dit verkeer neemt daarnaast ook nog eens toe. (01, 35).	Op basis van zienswijzen en hoorzittingen is alsnog gekozen voor een ongelijkvloerse kruising tussen RWT en Achterdijk. De intensiteit op de Achterdijk wordt daardoor nauwelijks beïnvloed door de aanleg van het RWT.	Aanpassen IP.
6.65	40	De rotonde is niet ingericht op groot materieel. Deze machines kunnen niet één rijstrook blijven volgen. Als met deze machines twee rijstroken worden gebruikt, dan ontstaan er onaanvaardbare en gevaarlijke situaties.	Op basis van zienswijzen en hoorzittingen is alsnog gekozen voor een ongelijkvloerse kruising tussen RWT en Achterdijk. Deze is ook geschikt voor agrarisch verkeer.	Aanpassen IP.
6.66	35, 42	Aan de doelstelling van verbetering van de verkeersveiligheid in het buitengebied wordt niet voldaan met de rotonde. Zie MER C,	Op basis van zienswijzen en hoorzittingen is alsnog gekozen voor een ongelijkvloerse kruising tussen RWT en Achterdijk. Een dergelijke kruisingsvorm is	Aanpassen IP.

		tabel 4.2, variant 2.	optimaal vanuit verkeersveiligheid	
6.67	18, 40	In de spits is het onmogelijk om met een groot landbouwvoertuig de rotonde op te komen, laat staan tijdens oogstwerk in de spits.	Op basis van zienswijzen en hoorzittingen is alsnog gekozen voor een ongelijkvloerse kruising tussen RWT en Achterdijk. Het geschetste probleem doet zich daardoor niet meer voor.	Aanpassen IP.
6.68	18	De rotonde heeft geen meerwaarde. De agrariërs in het gebied zijn immers tevreden met de huidige ontsluiting.	Op basis van zienswijzen en hoorzittingen is alsnog gekozen voor een ongelijkvloerse kruising tussen RWT en Achterdijk. Voor de kruising Binnenweg is een agrarische oversteek opgenomen. Feitelijk verandert de huidige situatie voor de agrariërs niet.	Aanpassen IP.
6.69	30, 32, 33	Voorkeur gaat uit naar een turbo-rotonde. In tegenstelling tot wat LTO meent, zal een ongelijkvloerse kruising meer beperkingen opleveren.	Op basis van zienswijzen en hoorzittingen is alsnog gekozen voor een ongelijkvloerse kruising tussen RWT en Achterdijk. De huidige wegenstructuur wordt daardoor niet aangetast en zijn er ook geen beperkingen voor deze wegenstructuur.	Aanpassen IP.
	33	Vrachtverkeer kan middels de turborotonde gemakkelijk afgewikkeld worden.	Op basis van zienswijzen en hoorzittingen is alsnog gekozen voor een ongelijkvloerse kruising tussen RWT en Achterdijk. Deze is gedimensioneerd op gebruik door vrachtverkeer	Aanpassen IP.
6.70	26, 29, 40	Onduidelijk is wat de invloed van de kruising is op de Achterdijk, met name voor de bereikbaarheid van mijn perceel/bedrijf.	Op basis van zienswijzen en hoorzittingen is alsnog gekozen voor een ongelijkvloerse kruising tussen RWT en Achterdijk. De bereikbaarheid van percelen langs de Achterdijk verandert daardoor niet.	Aanpassen IP.
6.71	29, 40	De bereikbaarheid van mijn bedrijf zal afnemen. Is mijn bedrijf in de toekomst bereikbaar en op welke wijze?	Op basis van zienswijzen en hoorzittingen is alsnog gekozen voor een ongelijkvloerse kruising tussen RWT en Achterdijk. De bereikbaarheid van percelen/bedrijven langs de Achterdijk verandert daardoor niet.	Aanpassen IP.
6.72	04	Met de turborotonde ontstaat een nog betere ontsluiting van Houten via het buurtschap Vechten naar Utrecht. Hierdoor krijgen wij meer overlast.	Op basis van zienswijzen en hoorzittingen is alsnog gekozen voor een ongelijkvloerse kruising tussen RWT en Achterdijk. De verkeerssituatie bij buurtschap	Aanpassen IP.

			Vechten wijzigt daardoor niet als gevolg van de aanleg van het RWT.	
6.73	01	Door de rotonde komt er meer sluipverkeer vanuit Wijk bij Duurstede/Werkhoven dat de N229 ontwijkt en het RWT gebruikt om op de A12 te komen.	Op basis van zienswijzen en hoorzittingen is alsnog gekozen voor een ongelijkvloerse kruising tussen RWT en Achterdijk. De verkeersaantrekkende werking van een turbo-rotonde is daarmee niet langer aan de orde	Aanpassen IP.
6.74	01	Maak een rotonde/kruising zodanig dat er geen verkeer vanaf het oostelijk deel van de Achterdijk het RWT op kan draaien.	Op basis van zienswijzen en hoorzittingen is alsnog gekozen voor een ongelijkvloerse kruising tussen RWT en Achterdijk. De verkeersaantrekkende werking van een turbo-rotonde is daarmee niet langer aan de orde	Aanpassen IP.
6.75	37	Omdat er geen spitsafsluiting wordt gerealiseerd, dient een ongelijkvloerse kruising de voorkeur te hebben. Dit is veiliger en sluipverkeer wordt tegengegaan.	Op basis van zienswijzen en hoorzittingen is alsnog gekozen voor een ongelijkvloerse kruising tussen RWT en Achterdijk.	Aanpassen IP.
6.76	17, 18, 40, 49	Voor een onbelemmerde doorgang op de Achterdijk dient gekozen te worden voor een ongelijkvloerse kruising.	Op basis van zienswijzen en hoorzittingen is alsnog gekozen voor een ongelijkvloerse kruising tussen RWT en Achterdijk	Aanpassen IP.
6.77	30, 32, 33, 49	Alle huidige wegen moeten open blijven, dus geen afsluiting van de Binnenweg en/of Tureluurweg.	Houten heeft op basis van eigen afweging gekozen voor verkeersmaatregel op bestaande Rijsbruggerweg. In het Inpassingsplan zal naast en fietstunnel ook een agrarische oversteek van de Binnenweg over het RWT worden opgenomen	agrarische oversteek opnemen in de verbeelding
6.78	15	Gemeente Bunnik wil het buitengebied vrijwaren van doorgaand (sluip)verkeer. Op welke wijze is nog onduidelijk. Daarom dient de beleidsoplossing gezamenlijk te worden bepaald.	Overleg met Houten en Bunnik heeft plaatsgevonden met o.a. een hoorzitting van beide gemeenteraden. Mede op basis van deze hoorzittingen is alsnog gekozen voor een ongelijkvloerse kruising tussen RWT en Achterdijk.	Aanpassen IP.
6.79	15	Bunnik dient een variant te kiezen in en na samenspraak met bewoners en andere belanghebbenden.	Provincie is verantwoordelijke partij voor besluitvorming. Ten behoeve van die besluitvorming heeft provincie de gemeenteraden van Houten en Bunnik gehoord. Mede op basis van deze hoorzitting is alsnog	Aanpassen IP.

			gekozen voor een ongelijkvloerse kruising tussen RWT en Achterdijk.	
6.80	15, 26	Een koude aansluiting dient als variant op (bladzijde 13 VOIP, aldus 15) te worden opgenomen.	Op basis van zienswijzen en hoorzittingen is alsnog gekozen voor een ongelijkvloerse kruising tussen RWT en Achterdijk	Aanpassen IP.
6.81	15	Planologisch moet iedere aansluitingsvorm uitvoerbaar zijn.	Op basis van zienswijzen en hoorzittingen is gekozen voor een ongelijkvloerse kruising tussen RWT en Achterdijk	Aanpassen IP.
6.82	15, 18, 57	Fietsers moeten een veilige mogelijkheid krijgen om van en naar de tunnel de Achterdijk op te rijden. (15, 57, 18) De gemeente moet hierbij betrokken worden. (15)	De kruising RWT/Achterdijk wordt vormgegeven met een ongelijkvloerse kruising incl. een tweezijdig fietspad waardoor de verkeersveiligheid voor de fietser maximaal is.. Houten en Bunnik zijn betrokken bij uitwerking van het ontwerp.	Aanpassen IP.
6.83	17, 42	Onze klanten worden in hun toegankelijkheid tot onze winkel/pension/bedrijf belemmerd.	Alle bestemmingen blijven mogelijk. Slechts in incidentele gevallen is sprake van omrijden.	Geen aanpassing.
6.84	18	Vermoedelijk is de rotonde ingepland voor de ontsluiting van Fort Vechten. Gebruik maken van de Parallelweg langs het tankstation is hiervoor veel beter geschikt.	Op basis van zienswijzen en hoorzittingen is gekozen voor een ongelijkvloerse kruising tussen RWT en Achterdijk De ontsluiting van Fort bij Vechten zal daardoor met name via de parallelweg plaatsvinden.	Aanpassen IP.
6.85	20	Voorkeur voor combinatie fietstunnel en een koude aansluiting in combinatie met snelheidsreductie tot 60 km/u op het RWT ter hoogte van de aansluiting. Dit in combinatie met profielversmalling en een spitsafsluiting op de Achterdijk.	Op basis van zienswijzen en hoorzittingen is gekozen voor een ongelijkvloerse kruising tussen RWT en Achterdijk) Snelheid op provinciale wegen met gebiedsontsluitende functie is standaard 80 km/u. Maatregelen op de Achterdijk zijn een bevoegdheid van de wegbeheerder (Bunnik)	Aanpassen IP.
6.86	35	Voorkeur voor ongelijkvloerse kruising. Anders een koude aansluiting met VRI.	Op basis van zienswijzen en hoorzittingen is gekozen voor een ongelijkvloerse kruising tussen RWT en Achterdijk	Aanpassen IP.
6.87	35	Het in MER C gehanteerde argument dat Fort Vechten bij een koude aansluiting slecht bereikbaar zou zijn is een oneigenlijk argument, omdat dit nog niet eerder in het hele	Op basis van zienswijzen en hoorzittingen is gekozen voor een ongelijkvloerse kruising tussen RWT en Achterdijk De bereikbaarheid van Fort bij Vechten is is nooit primaire	Aanpassen IP.

		proces van afweging is genoemd. Dit geldt ook bij een ongelijkvloerse kruising.	doelstelling geweest maar een bijkomend voor- of nadeel afhankelijk van keuze kruisingsvorm.	
6.88	35	Het omrijden via de N410 van recreatief verkeer is geen enkel bezwaar bij de keuze voor een koude aansluiting.	Met de keuze voor een ongelijkvloerse kruising van het RWT met Achterdijk zal sprake zijn van een zekere mate van omrijden voor bepaalde verkeersstromen. Van het standpunt van inspreker wordt kennisgenomen	Aanpassen IP.
6.89	35	De nadelen van een VRI worden niet onderschreven. VRI's komen overal op provinciale wegen voor en bovendien ook bij de aansluiting met de Rondweg.	VRI bij kruising Achterdijk is minder verkeersveilig dan een ongelijkvloerse kruising vanwege relatief lage intensiteiten op Achterdijk. Op Rondweg zijn deze intensiteiten fors hoger.	Geen aanpassing.
6.90	26, 33, 40	De fietstunnel in de Binnenweg moet open gehouden worden voor landbouwverkeer. Een tunnel voor langzaam verkeer dient minimaal 4,2 m. diep te zijn. (33)	In het Inpassingsplan zal een agrarische oversteek van de Binnenweg over het RWT worden opgenomen.	Aanpassen IP.
6.91	33	Aparte routes voor landbouwverkeer over de Tureluurweg richting Bunnik en over de huidige Rijsbruggerweg zijn wenselijk.	In het Inpassingsplan zal een agrarische oversteek van de Binnenweg over het RWT worden opgenomen zodat alle huidige routes voor landbouwverkeer behouden blijven	Aanpassen IP.
6.92	33	Hoe gaat de afwikkeling van het landbouwverkeer i.c.m. de rotonde?	Op basis van zienswijzen en hoorzittingen is gekozen voor een ongelijkvloerse kruising tussen RWT en Achterdijk Met deze keuze verandert de afwikkeling voor agrarisch verkeer niet ten opzichte van de huidige situatie.	Aanpassen IP.
6.93	51	De Achterdijk dient verkeerssluw gemaakt te worden.	Een verkeersmaatregel om de Achterdijk verkeerssluw te maken is een bevoegdheid van de wegbeheerder (Bunnik).	Geen aanpassing.
6.94	52	Voorkeur gaat uit naar variant in landschapsplan, waarbij rotonde niet in de lijn van de Achterdijk valt, maar ten zuiden daarvan.	Op basis van zienswijzen en hoorzittingen is gekozen voor een ongelijkvloerse kruising tussen RWT en Achterdijk Deze wordt landschappelijk zo goed mogelijk ingepast.	Aanpassen IP.
6.95	57	Een rotonde zou niet de eerste	Op basis van zienswijzen en	Aanpassen IP.

		voorkeur moeten hebben, omdat dit een verkeersaantrekkende werking heeft.	hoorzittingen is gekozen voor een ongelijkvloerse kruising tussen RWT en Achterdijk	
Spitsafsluiting				
6.96	01	Is de spitsafsluiting een tijdelijke oplossing?	Een spitsafsluiting op de Achterdijk is een maatregel die door de wegbeheerder (Bunnik) genomen wordt. Die bepaalt vorm en termijn.	Geen aanpassing.
6.97	03	De Achterdijk moet bereikbaar blijven, want verkeer moet van en naar mijn bedrijf kunnen.	De Achterdijk blijft bereikbaar.	Geen aanpassing.
6.98	03, 26	Het landbouwverkeer moet het RWT goed kunnen oversteken.	Op basis van zienswijzen en hoorzittingen is gekozen voor een ongelijkvloerse kruising tussen RWT en Achterdijk. Deze is ook bedoeld voor agrarisch verkeer	Aanpassen IP.
6.99	24, 55	Reductie van autoverkeer op de Achterdijk is noodzakelijk. Graag actief bevorderen dat Bunnik een verkeersbesluit neemt.	Bunnik heeft als wegbeheerder van de Achterdijk een eigen verantwoordelijkheid bij het nemen van dergelijke besluiten.	Geen aanpassing.
6.100	14	De spitsafsluitingen hebben een groot verkeerseffect op zowel de Achterdijk, als het RWT. Daarom dient Provincie Utrecht zorg te dragen voor de realisatie hiervan.	Nee, wegbeheerder (Bunnik) is verantwoordelijk voor het nemen van maatregelen (zoals spitsafsluitingen) op wegen die in haar beheer en eigendom zijn.	Geen aanpassing.
6.101	17	Zo dadelijk kunnen wij bijvoorbeeld voor een ontheffing van een verkeersmaatregel gaan betalen terwijl het ons eigen gebied is. (zie ook spitsafsluiting op de Oud Wulfse weg).	Maatregelen op de Achterdijk zijn een bevoegdheid van de wegbeheerder (Bunnik).	Geen aanpassing.
6.102	17	Bepleit wordt om geen andere belemmerende maatregelen als spitsafsluitingen of iets dergelijks te realiseren. Voorgesteld wordt om flexibel te werken en als het in een later stadium nodig blijkt om ongewenst verkeer te weren, dan kan altijd nog gekomen worden tot maatregelen.	Maatregelen op de Achterdijk zijn een bevoegdheid van de wegbeheerder (Bunnik).	Geen aanpassing.
6.103	30, 32, 33, 49	Gevraagd wordt om Bunnik niet te verzoeken een spitsafsluiting te realiseren, danwel te verzoeken de spitsafsluiting op een andere plek dan de	Maatregelen op de Achterdijk zijn een bevoegdheid van de wegbeheerder (Bunnik).	Geen aanpassing.

		A12/Vechten te realiseren.		
6.104	30, 32, 33, 49	Een spitsafsluiting ter hoogte van de A12/Vechten heeft een ongewenst effect. Het belemmert de bereikbaarheid van bedrijven en woningen in belangrijke mate.	Maatregelen op de Achterdijk zijn een bevoegdheid van de wegbeheerder (Bunnik).	Geen aanpassing.
6.105	30, 32, 33, 49	Een spitsafsluiting ter hoogte van de A12/Vechten heeft een ongewenst effect. Sluipverkeer zal dan via de Marsdijk naar Utrecht rijden.	Maatregelen op de Achterdijk zijn een bevoegdheid van de wegbeheerder (Bunnik).	Geen aanpassing.
6.106	33	Gelieve geen spitsafsluiting, daar ons bedrijf bereikbaar moet zijn voor klanten.	Maatregelen op de Achterdijk zijn een bevoegdheid van de wegbeheerder (Bunnik).	Geen aanpassing.
6.107	33	Is PU het eens met het niet instellen van een spitsafsluiting en dat dit later met bewoners en bedrijven wordt gezien en overwogen?	Maatregelen op de Achterdijk zijn een bevoegdheid van de wegbeheerder (Bunnik).	Geen aanpassing.
6.108	35, 42	Het resultaat van het doorrekenen van het alternatief met spitsafsluiting (variant 1 in MER C) heeft geen enkele formele status. Het VOIP kan alleen worden beoordeeld op basis van variant 2 (zonder spitsafsluiting)	De varianten 1 en 2 geven inzicht in de effecten van een eventuele spitsafsluiting en dragen bij aan de besluitvorming. Variant 1 heeft geen formele status omdat de spitsafsluiting nog geen formeel beleid is.	Geen aanpassing.
6.109	35, 42	De aanleg van het RWT is een zeer grote verslechtering van de verkeerssituatie in het buitengebied, omdat er geen spitsafsluiting komt. Het verkeer neemt met 45% toe op de Achterdijk.	Spitsafsluiting (variant 2) heeft positief effect op verkeersdruk in buitengebied. Bunnik is bevoegd gezag om deze maatregel te nemen.	Geen aanpassing.
6.110	35, 42	Een spitsafsluiting zonder fysieke maatregelen heeft onvoldoende effect en resulteert in verkeerstoename op de Achterdijk.	Spitsafsluiting (variant 2) heeft positief effect op verkeersdruk in buitengebied. Bunnik is bevoegd gezag om deze maatregel te nemen.	Geen aanpassing.
6.111	43	Een spitsafsluiting is onacceptabel voor het landbouwverkeer. Indien gekozen wordt voor spitsafsluiting, dan dient het landbouwverkeer van een spitsverbod ontheven te worden.	In het Inpassingsplan zal een agrarische oversteek van de Binnenweg over het RWT worden opgenomen	Agrarische oversteek opnemen
Fietstunnel Achterdijk				
6.112	01	Op de Achterdijk rijden veel fietsers, waaronder	Op basis van zienswijzen en hoorzittingen is gekozen voor	Aanpassen IP.

		<p>schoolgaande kinderen. Zij moeten met de komst van de fietstunnel de Achterdijk oversteken. Dit is levensgevaarlijk.</p> <p>Een oplossing zou zijn om twee fietstunnels aan te leggen; een voor de linkerkant van de weg en een voor de rechterkant van de weg. Óf een veilige oversteekplaats aan de oostelijke kant. Aan de andere kant moet deze tweebaans doorgetrokken worden tot aan de Rijsbruggerweg.</p>	<p>een ongelijkvloerse kruising tussen RWT en Achterdijk. Hierin is een tweezijdig fietspad opgenomen zodat fietser de Achterdijk niet hoeft te kruisen.</p>	
6.113	33	De wegen in ons stuk buitengebied moeten veilig zijn voor fietsverkeer.	Waar RWT bestaande weginfrastructuur kruist zijn ongelijkvloerse fietskruisingen voorzien.	Geen aanpassing.
Fietstunnel Binnenweg / Afsluiting Rijsbruggerweg				
6.114	14	Waarom is gekozen voor een fietstunnel?	Om redenen van verkeersveiligheid.	Geen aanpassing.
6.115	14	In de LER is uitgegaan van een verbinding op de Binnenweg voor agrarisch verkeer. Deze is nu weggelaten.	In het Inpassingsplan zal een agrarische oversteek van de Binnenweg over het RWT worden opgenomen.	Agrarische oversteek opnemen
6.116	14, 18, 39, 40	De verbinding bij de Binnenweg dient agrarisch toegankelijk te blijven.	In het Inpassingsplan zal een agrarische oversteek van de Binnenweg over het RWT worden opgenomen.	Agrarische oversteek opnemen
6.117	03, 05, 13, 17, 18, 38, 39, 40, 54	<p>Met de afsluiting van de huidige Rijsbruggerweg kan het landbouw- en autoverkeer niet meer direct naar gronden/locaties elders of direct naar Houten. Er moet omgereden worden.</p> <p>Dit geldt ook voor mijn klanten (38).</p>	In het Inpassingsplan zal een agrarische oversteek van de Binnenweg over het RWT worden opgenomen.	Agrarische oversteek opnemen
6.118	01, 14	Alleen een fietstunnel bij de Binnenweg/Rijsbruggerweg zal meer verkeersoverlast opleveren voor het gedeelte Achterdijk en Houtenseweg.	Dit is het gevolg van de keuze van Houten om de verkeersdruk op de bestaande Rijsbruggerweg in te perken. In het Inpassingsplan zal nog wel een agrarische oversteek van de Binnenweg over het RWT worden opgenomen zodat de overlast van extra agrarisch verkeer vervalt.	Agrarische oversteek opnemen

6.119	01, 14, 43	Het agrarisch verkeer dat nu over Rijsbruggerweg/Binnenweg rijdt moet in de toekomst over de Achterdijk/Houtenseweg. Dit is hinderlijk voor agrarisch verkeer, maar ook voor andere weggebruikers en omwonenden.	In het Inpassingsplan zal een agrarische oversteek van de Binnenweg over het RWT worden opgenomen..	Agrarische oversteek opnemen
6.120	01	Maak fietstunnel Binnenweg toegankelijk voor agrarisch verkeer en breng een hoge dorpel aan in het midden van de weg om sluipverkeer tegen te gaan.	Voor agrarisch verkeer zal een oversteek van Binnenweg over RWT worden opgenomen.	Agrarische oversteek opnemen
6.121	40	Een tunnel voor landbouwverkeer is veiliger dan een rotonde.	Tunnel voor landbouwverkeer is niet kosteneffectief.	Geen wijziging
6.122	05, 38, 39	Maak een gelijkvloerse kruising, dusdanig dat uitsluitend rechtdoor gereden kan worden. Hierbij een eventuele spitsafsluiting is optioneel (39)	Een dergelijke gelijkvloerse kruising is bij relatief hoge verkeersintensiteiten verkeersonveilig. Voor het relatief beperkte agrarisch verkeer zal een oversteek van Binnenweg over RWT worden opgenomen.	Agrarische oversteek opnemen
6.123	13, 48	Maak een gelijkvloerse kruising tussen de Binnenweg en het RWT, zodat de bewoners van de bestaande Rijsbruggerweg naar Houten kunnen rijden.	Houten heeft op basis van een eigen afweging een voorkeur voor fietstunnel. Voor agrarisch verkeer zal een oversteek van Binnenweg over RWT worden opgenomen .	Agrarische oversteek opnemen.
6.124	05, 13, 38	De Binnenweg en de Rijsbruggerweg uitsluitend bestemmen voor bestemmingsverkeer en landbouwverkeer. Zo heeft ook het verkeer op het RWT zo min mogelijk last van kruisend verkeer. Ook zal anders het sluipverkeer naar verwachting nauwelijks gaan afnemen (13)	Houten heeft op basis van een eigen afweging een voorkeur voor fietstunnel. Voor agrarisch verkeer zal een oversteek van Binnenweg over RWT worden opgenomen	Agrarische oversteek opnemen.
6.125	05, 13	De voordelen van een gelijkvloerse kruising op de Binnenweg die ook toegankelijk is voor bestemmingsverkeer en landbouwverkeer i.p.v. uitsluitend een fietstunnel zijn: - bewoners hoeven niet om te rijden.	Houten heeft op basis van een eigen afweging een voorkeur voor fietstunnel. Voor agrarisch verkeer zal een oversteek van Binnenweg over RWT worden opgenomen.	Agrarische oversteek opnemen.

		<ul style="list-style-type: none"> - Landbouwverkeer hoeft niet om te rijden. Dit scheelt tijd en kost agrariërs geen extra geld. - Landbouwverkeer hoeft het snelverkeer op de turbotonde niet te kruisen. - De kosten van een ongelijkvloerse kruising zijn lager. 		
6.126	13	De toegevoegde waarde van de fietstunnel Binnenweg zal beperkt zijn, omdat de meeste fietsers gebruik zullen blijven maken van de fietstunnel onder de Rondweg. Deze sluit logischer aan op de overige fietspaden.	Op verzoek van Houten is gekozen voor een fietstunnel.	Geen aanpassing
6.127	18, 30, 32, 33, 49	Aangezien er stoplichten bij de Rondweg komen, is een koude oversteek voor landbouw/bestemmingsverkeer goed in te passen.	In het Inpassingsplan zal een agrarische oversteek van de Binnenweg over het RWT worden opgenomen.	Agrarische oversteek opnemen.
6.128	24, 55	De keuze voor een fietstunnel, waarbij het fietsverkeer van het autoverkeer wordt gescheiden, wordt ondersteund.	Wordt kennis van genomen.	Geen aanpassing
6.129	28	Een fietstunnel ook toegankelijk maken voor landbouwverkeer is niet veilig.	In het Inpassingsplan zal naast de fietstunnel een agrarische oversteek van de Binnenweg over het RWT worden opgenomen.	Agrarische oversteek opnemen.
6.130	38, 39	Als men naar Wulven Bos wil, moet er worden omgereden. Dit is een extra belasting voor RWT en bestaande Rijsbruggerweg.	Op basis van zienswijzen en hoorzittingen is gekozen voor een ongelijkvloerse kruising tussen RWT en Achterdijk. Voor de bereikbaarheid van het Wulven Bos vanuit Houten betekent dit inderdaad voor bepaalde verkeersstromen een beperkte mate van omrijden. Daar staat tegenover dat het oneigenlijke verkeer over de bestaande Rijsbruggerweg wordt geweerd wat de leefbaarheid ter plaatse ten goede komt.	Aanpassen IP.
6.131	43	Middels een VRI moet het mogelijk zijn dat het landbouwverkeer op de Binnenweg het RWT kruist.	In het Inpassingsplan zal een agrarische oversteek van de Binnenweg over het RWT worden opgenomen.	Agrarische oversteek opnemen.

Rondweg				
6.132	28	De inprikkers van de wijk De Sloot dient voorzien te worden van verkeerslichten voordat het RWT in gebruik wordt genomen. Anders komen mensen de Rondweg niet meer op.	Een dergelijke maatregel is een bevoegdheid van de wegbeheerder (Houten).	Geen aanpassing.
6.133	28	Bij uitbreiding van het aantal verkeerslichten op de Rondweg dient een 'groene golf' ingesteld te worden.	Een dergelijke maatregel is een bevoegdheid van de wegbeheerder (Houten).	Geen aanpassing.

Hoofdstuk 7 Natuur, Landschap, Recreatie en Cultuurhistorie

nr.	indiener	Samenvatting ingekomen zienswijze	Reactie van het college	Conclusie
7.1	20, 22	<p>Het tracé scoort negatief op landschap, archeologie en cultuurhistorie. In het MER C. (20, 22)</p> <p>Deze zijn significant, zeker voor natuur.(22)</p> <p>Wat zijn de maatregelen om deze negatieve invloed te beperken? (20)</p>	<p>De keuze voor het RWT is gemaakt op basis van een integrale afweging. Gevolgen voor natuur zullen blijken uit het ecologisch onderzoek. Maatregelen die wettelijk verplicht zijn worden uitgevoerd, daarnaast wordt getracht de beperkingen die voortvloeien uit de aanleg van de weg zo veel mogelijk te reduceren. In het ecologisch onderzoek worden aanbevelingen gedaan m.b.t. mitigerende maatregelen.</p>	<p>Het ecologisch onderzoek wordt in de toelichting aangehaald. De conclusies en aanbevelingen krijgen hun beslag in planregels en het ontwerp van de weg.</p>
Recreatie				
7.2	11	<p>Het RWT vergroot de afstand tot recreatief groen rond Utrecht.</p>	<p>Hier wordt kennis van genomen.</p>	<p>Geen aanpassing.</p>
7.3	11	<p>De nabije en groeiende verstedelijking vraagt om ontwikkeling van de (recreatieve) kwaliteit (Fort Vechten, bos Nieuw Wulven). Het RWT blokkeert die mogelijkheden.</p> <p>Er moeten dan ook meer recreatiemogelijkheden komen ten (zuid)oosten van Utrecht.</p>	<p>Het RWT draagt bij aan de bereikbaarheid van Fort bij Vechten. De geplande recreatieve ontwikkelingen worden niet geblokkeerd.</p>	<p>Geen aanpassing.</p>
7.4	31	<p>Bos Nieuw Wulven dient bereikbaar te blijven voor het autoverkeer vanuit Houten.</p>	<p>Bos Nieuw Wulven blijft bereikbaar, de afstand neemt toe. Voor de voetganger en fietser blijft de bereikbaarheid hetzelfde.</p>	<p>Geen aanpassing.</p>
7.5	30, 32, 33, 49	<p>Bestaande bedrijvigheid wordt vernietigd, waardoor er minder weide-, natuur- en landbouwgebied in stand wordt gehouden. Dit is van belang voor alle in de regio wonende recreanten.</p>	<p>Met de situering van het tracé is hiermee rekening gehouden. Zo is zo veel mogelijk rekening gehouden met de bestaande kavelgrenzen. Dit laat onverlet dat wegaanleg gevolgen heeft voor genoemde gebieden.</p>	<p>Geen aanpassing.</p>

			Dit is zo beperkt mogelijk gehouden. Daarnaast is recreatie via bestaande wegenstructuur niet onmogelijk gemaakt en zijn fietstunnels in het plan opgenomen.	
7.6	47	Er moet een oostwaartse doortrekking van het Wulverbroekpad als drager van een recreatieve verbindingzone tussen Houten en Odijk komen middels een extra langzaamverkeerstunnel op ca 500 m. ten oosten van de Rondweg. De kosten hiervan moeten door het project worden gedragen.	Voorgestelde recreatieve verbindingzone draagt niets bij aan de doelstelling van het project. Daarnaast is er een fietsverbinding tussen Houten en Odijk.	Geen aanpassing.
Landschap				
7.8	11, 33, 50	Het RWT is een nieuwe doorsnijding van het open landschap.	Hier wordt kennis van genomen.	Geen aanpassing.
7.9	27	Gevraagd wordt de aandacht voor een zorgvuldige landschappelijke inpassing te behouden.	Dit is een continu punt van aandacht.	Geen aanpassing.
7.10	11, 22, 36	De weg loopt langs en door de Nieuwe Hollandse Waterlinie en het Riviereengebied. Deze gebieden kregen niet voor niets de status van nationale landschappen.	Dit gegeven is opgenomen in het MER en als zodanig meegewogen bij de keuze voor het RWT. In de Streekplanuitwerking Nationale Landschappen is met deze weg rekening gehouden.	Geen aanpassing.
7.11	11	Het is nog onbekend wat er uit de startnotitie Ring Utrecht volgt, want ook daar zijn doorsnijdingen van het landschap ingetekend.	De Planstudie Ring Utrecht volgt een trechteringsmodel. In een aanvullend MER voor het RWT is vastgesteld dat de overgebleven varianten niet tot een ander voorkeursalternatief leiden dan het RWT.	Geen aanpassing.
7.12	16, 25	De weg kan minder opvallend gemaakt worden door bermbeplanting (16). Begroeiing ter afscherming van het zicht op de weg is wenselijk (25).	Nader bezien zal worden hoe bermbeplanting i.r.t. landschap een functie zal vervullen. De berm wordt voorzien van gras en zal ecologisch beheerd worden. Van de nieuwe Rietsloot zal het talud aan de oostzijde met riet beplant worden.	Geen aanpassing.

7.13	17	Bij de kruising met de Achterdijk dient gekozen te worden voor een ongelijkvloerse kruising, die gelijk wat in een bak gelegd kan worden, zodat deze minder opzichtig door het gebied loopt.	t.a.v. ongelijkvloerse kruising; zie hoofdstuk 6.	Geen aanpassing.
7.14	18, 30, 32, 33, 49	Het gebied wordt aangeduid als agrarisch kerngebied. Indien het aantal boeren in een gebied afneemt, dan verrommelt een gebied.	Niet gesteld en verwacht wordt dat het aantal boeren als gevolg van de aanleg van het RWT afneemt. Het tracé is dusdanig gesitueerd, dat het aantal perceelsdoorsnijdingen beperkt blijft. De agrarische functie van het gebied blijft behouden.	Geen aanpassing.
7.15	18	Het gebied is een belangrijk onderdeel van de Agrarische Hoofdstructuur in Utrecht met de Binnenweg en de Achterdijk als Robuuste verbindingzone met de rest van het agrarisch kerngebied.	Dit klopt. Overigens zijn de Binnenweg en de Achterdijk geen robuuste verbindingzones als bedoeld in het kader van ecologie. Voorts zal de agrarische functie in stand blijven.	Geen aanpassing.
7.16	20, 35	De voorkeur gaat uit naar ingraving van de weg in combinatie met een lage dijk langs de weg. (gevolg is onttrekking zicht en onopvallendheid laag dijke in verband met fluctuatie bestaand maaiveld dat ook toename verkeerslawaaï beperkt). Verwezen wordt naar de Rondweg Houten.	Voor de hoogtebepaling wordt rekening gehouden met eisen t.a.v. drooglegging (2,1 m + NAP), archeologie (2,8 m + NAP) vrije hoogte voor faunapassages (2,8 m + NAP) en bestaande wegen (Achterdijk = 3,0 m + NAP) Als de weg lager dan maaiveld zou moeten worden aangelegd wordt niet meer voldaan aan de technische eis van 1 m. boven het hoogste waterpeil. Daarnaast ontstaan er waarschijnlijk problemen met de aanleg van faunapassages. Lage dijkes/taludjes hebben niet de voorkeur, omdat dit oneigenlijke landschapselementen zijn. Ook zullen er extra voorzieningen moeten komen voor de afwatering	Aanpassen van de toelichting.

			om aan de noodzakelijke drooglegging van de weg te voldoen. Beplanting van oevers en bermen zijn in dat geval meer passend in het landschap. In de toelichting van het IP wordt hier aandacht aan besteed. Verderop wordt hierop ingegaan.	
7.17	25	Een natuurlijke geluidswal langs de weg is wenselijk.	Een natuurlijke geluidswal is een landschapsvreemd element en wordt daarom niet als wenselijk beschouwd.	Geen aanpassing.
7.18	51	De zichtbaarheid en geluidhinder van het verkeer dient geminimaliseerd te worden middels bijvoorbeeld lage verlichting en door lage gevlochten wilgenschermen langs de weg te plaatsen. Als dan onder in de schermen folie wordt aangebracht, is er ook sprake van geleiding naar faunapassages. Dit is ecologisch doelmatiger.	Bij de keuze voor verlichting wordt rekening gehouden met ondermeer landschap en natuur. Een gevlochten wilgenscherm is, ondanks de aard daarvan, een oneigenlijk landschapselement, dat daarnaast de openheid van het landschap aantast. Voor ecologie worden maatregelen uitgevoerd n.a.v. het ecologische onderzoek. Dan zal ook worden bezien in welke mate geleiding naar faunapassages mogelijk/wenselijk is.	Geen aanpassing.
7.19	51	De bomenlaan op de Achterdijk dient t.b.v. de vleermuizen zoveel mogelijk intact gelaten te worden.	Hier wordt in het ontwerp van de weg naar gestreefd.	Geen aanpassing.
7.20	51	Rietkragen in ruime taluds van de Rietsloot zijn wenselijk.	Dit wordt gedaan in het oostelijke talud van de nieuwe Rietsloot. Het inpassingsplan is niet het instrument om dit hierin te regelen.	Geen aanpassing.
Hoogteligging				
7.21	15	Wij stemmen in met aanleg van de weg op maaiveldniveau.	Hier wordt kennis van genomen.	Geen aanpassing.
7.22	37	De weg dient over de volle lengte zo laag mogelijk aangelegd te worden.	Dit is uitgangspunt, waarbij rekening wordt gehouden met archeologie en faunapassages, drooglegging en bestaande hoogten van de huidige	Geen aanpassing.

			infrastructuur (zie ook 7.23).	
7.23	20, 35, 42	De weg wordt zo anoniem mogelijk aangelegd. Uit het lengteprofiel blijkt dat de weg ca. 1,5 m. (vanaf Houten tot Achterdijk) en 2,0-3,0 m. (vanaf Achterdijk tot A12) boven maaiveld wordt aangelegd. Hoe kan dat? Waarom mag het niet lager dan 2,5 m. boven maaiveld worden aangelegd?	<p>Voor het zuidelijke wegvak is de as van de weg bepaald op 3 m. boven NAP, waarbij rekening is gehouden met te verwachten nazakking en dwarshelling. Het maaiveld varieert in het zuidelijke deel tussen de 2,6 en 3,1 meter boven NAP.</p> <p>De noordelijke helft van het tracé loopt in het VOIP geleidelijk op van 3 m boven NAP bij de Achterdijk tot 4,4 m boven NAP bij het begin van de helling naar het viaduct over de A12. Dit wordt nu aangepast. Voor het noordelijk gedeelte tussen de Achterdijk en de A12 zal nu ook het maaiveldmodel worden gehanteerd.</p> <p>In de toelichting wordt hierop nader ingegaan en het lengteprofiel wordt aangepast.</p>	Aanpassen van de toelichting.
7.24	35, 42	In artikel 3.4.2 staat dat de as van de weg niet lager komt te liggen dan NAP 2,5 m. Dat zou betekenen dat de weg minimaal 1 meter boven maaiveld komt te liggen.	Zie antwoord 7.23	Zie antwoord 7.23
7.25	35, 42	Het rapport bevat onjuistheden op het punt van het maaiveldniveau en kan daarom niet goed beoordeeld worden.	Zie antwoord 7.23. Het VOIP bevat geen onjuistheden, maar zal wel worden verduidelijkt.	Zie antwoord 7.23
Aardkundige waarden				
7.26	16	De oude bedding in het landschap is nog herkenbaar; deze ligt lager dan de oeverwal en met een restgeul; de Rietsloot. Het RWT komt in deze oude bedding te liggen	Deze bedding is als aardkundige waarde opgenomen in de provinciale verordening als 'oeverwal en/of oude rivierbedding.	Geen aanpassing.
7.27	16	In het Milieu Effectrapport A12 Salto wordt ontkend dat de oude beddingen herkenbaar zijn in het landschap.	Dit is juist. Aardkundige waarden zijn van provinciaal belang. De commissie m.e.r. heeft	Geen aanpassing.

		Op een kaart van de aardkundige waarden wordt dit deel van de oude bedding weggelaten.	hierover in het advies aangegeven dat het zwaarder of meewegen van deze aspecten niet tot andere keuzes in alternatieven of tracé's zal leiden. Met de commissie zijn wij van mening dat indien de aardkundige waarden in het MER 2010 waren beschreven en explicieter zouden zijn meegewogen, niet zou zijn gekomen tot een ander alternatief of tracékeuze.	
7.28	16	In het recent geactualiseerde MER wordt vaag gesproken over de aardkundige waarden en ook in de toelichting van het VOIP wordt nog niet gezegd, dat de weg in de bedding ligt.	In de toelichting van het OIP zal aandacht worden besteed aan de bedding.	Aanpassen van de toelichting.
7.29	16	Het tracé kan vijftig meter naar het oosten opschuiven, zodat de oude bedding niet wordt doorsneden.	Een verlegging van het tracé heeft als nadeel dat er meer sprake is van doorsnijding van het landschap en de agrarische structuur meer belast wordt. Doordat het RWT voor een gedeelte is gelegen in de bedding, kan worden gesteld dat er sprake is van accentuering van de bestaande bedding. Overigens is een tracéverlegging van 50 meter niet afdoende, daar ook dan sprake is van doorsnijding van de aanwezige aardkundige waarden.	Geen aanpassing.
Archeologie				
7.30	20	Waarom volgt er nog een archeologisch onderzoek?	Het gehele tracé ligt in een gebied met een hoge archeologische waarde en een hoge verwachting, dit vanwege de bekende en verwachte (bewonings-) resten uit de Bronstijd, IJzertijd, Romeinse tijd en Middeleeuwen.	Geen aanpassing.

7.31	20	Wat kan het archeologisch onderzoek voor invloed hebben op het gekozen tracé?	Met de keuze voor dit tracé is rekening gehouden met de archeologische waarden in de bodem. Op basis van archeologisch bureauonderzoek is een deel van het tracé aangepast, zodat een AMK-terrein ten noord-oosten van Houten in situ behouden blijft. Als in vervolgveldonderzoek nieuwe behoudenswaardige resten worden aangetoond, zal worden afgewogen of behoud in situ mogelijk is of dat de resten worden opgegraven.	Aanpassen van de regels.
7.32	58	Archeologische waarden dienen behouden te blijven. Het plan dient daarom aangepast te worden. Mocht behoud niet mogelijk zijn, dan dient uitgebreid archeologisch onderzoek uitgevoerd te worden.	In het kader van het project wordt inventariserend onderzoek uitgevoerd, waarbij, bij het aantreffen van behoudenswaardige resten, een afweging tussen behoud in situ of ex situ (opgraven) zal worden gemaakt.	Aanpassen van de regels.
7.33	58	Op grond van de wet op de archeologische monumentenzorg zal de archeologie beschermd moeten worden middels het inpassingsplan. Dit kan middels een dubbelbestemming, met daaraan gekoppeld regels ter bescherming van de archeologische waarden.	De bescherming van de archeologische waarden zal worden vastgelegd middels een dubbelbestemming archeologie in het inpassingsplan, met hieraan regels gekoppeld.	Zie vorige zienswijze.
7.34	57	Verzocht wordt het archeologisch waardevolle gebied nabij de Rondweg te ontzien en het tracé te verleggen naar het zuiden.	De keuze voor de aansluiting op de Rondweg op deze locatie is gemaakt door ondermeer de gemeente Houten. Verder is dit het resultaat van een integrale afweging tussen extra perceelsdoorsnijding, het nabijgelegen rijksmonument en het archeologisch waardevolle gebied.	Geen aanpassing.
7.35	57	Het is zorgelijk dat de provincie	Duidelijk is dat er sprake is	Geen aanpassing.

		het gehele traject, met diverse onderzoeksmethodieken en met verschillende typen terreinen, in één aanbestedingstracé lijkt te willen vatten en door één bureau uit wil laten voeren.	van diverse onderzoeksmethodieken en met verschillende typen terreinen. Het onderzoek zal door gerenommeerde bureaus worden uitgevoerd.	
7.36	57	De gemeentearcheoloog dient betrokken te worden bij de selectieprocedure voor het bureau dat onderzoek verricht.	Ten tijde van de selectieprocedure zal de gemeentearcheoloog worden benaderd.	Geen aanpassing.
Aantasting				
7.37	47	De weg vormt een barrière die zichtbaar en hoorbaar zal zijn en daarmee overwegend negatieve gevolgen zal hebben voor de gebiedskwaliteit.	De barrièrewerking wordt zoveel mogelijk beperkt door het tracé op maaiveldmodel aan te leggen en maatregelen t.a.v. geluid te nemen, bovenop hetgeen wettelijk verplicht is.	Geen aanpassing.
7.38	02	Het milieu, het landschap en de NHW worden aangetast.	Zie vorige zienswijze. T.a.v. de NHW; het RWT is niet gelegen in de NHW, maar in het Nationaal Landschap Rivierengebied. Alhoewel met de begrenzing van dit Nationaal Landschap hiermee al rekening is gehouden, is middels het maaiveldmodel getracht de ruimtelijke impact te beperken.	Geen aanpassing.
7.39	36	Het RWT heeft gevolgen voor het gebied van de NHW en Limes (zelfs voorgedragen voor de Wereld Erfgoedlijst). Het is in strijd met de CHS.	Met het RWT is rekening gehouden bij de begrenzing van de Nationale Landschappen. In het Streekplan Utrecht 2005-2015 is hierin reeds voorzien.	Geen aanpassing.
7.40	25	Deze weg levert zichtbeperking op voor zowel eigenaar als klanten.	Zichtbeperking is zoveel mogelijk beperkt d.m.v. keuze maaiveldmodel en beplanting nieuwe Rietsloot.	Geen aanpassing.
7.41	36	In de Kwaliteitsagenda Landschap wordt geconstateerd dat groene ruimten versnipperen. Aanleg van het RWT draagt bij aan deze versnippering.	Hier wordt kennis van genomen. Overigens is doorsnijding meegenomen in de afweging.	Geen aanpassing.
7.42	15	De visuele effecten, zoals	Hiermee wordt rekening	Geen aanpassing.

		zichtbaarheid van de weg, autoverkeer, licht, enz., moeten zo veel mogelijk worden tegengegaan.	gehouden in het ontwerp. In het VOIP is de weg op maaiveldmodel gelegd. Voor het noordelijke wegvak wordt nu ook het maaiveldmodel gehanteerd.	
7.43	15	De lengte van het olopende talud naar het viaduct over de A12 moet zo kort mogelijk worden gehouden. Het ontwerp moet hiervoor zo nodig worden aangepast.	Voor het noordelijk wegvak wordt nu ook op het maaiveldmodel gehanteerd.	Aanpassing van toelichting, lengteprofiel en ontwerp.
7.44	15	Landschappelijke elementen dienen versterkt en benadrukt worden, zodat de weg hierin 'wegvalt'.	De nieuwe Rietsloot wordt voorzien van rietbeplanting aan de oostzijde. Het gras in de berm zal ecologisch worden beheerd.	Aanpassen van het IP.
7.45	15	Gekozen is voor een rotonde. De beplantingsstructuren van Achterdijk en Rietsloot dienen zo veel mogelijk intact te blijven. Concrete maatregelen om dit te realiseren worden gemist.	Op basis van zienswijzen en hoorzittingen is inmiddels gekozen voor een ongelijkvloerse kruising tussen RWT en Achterdijk.	Aanpassen van het IP.
7.46	15	In de MER 2005 wordt gesproken over het gebruik van het plangebied door zoogdieren als das, ree en boomarter. Dit komt nu nergens aan de orde.	In het ecologisch onderzoek van 22 december 2009, maar ook in het vervolgonderzoek wordt hiermee rekening gehouden. Dit wordt in het IP meegenomen.	Aanpassen van het IP.
7.47	15	Compenserende en mitigerende maatregelen zijn naar verwachting noodzakelijk. Hier dient aandacht aan besteed te worden en de noodzakelijkheid hiervan dient in beeld gebracht te worden.	Dat klopt. Het ecologisch onderzoek zal dit uitwijzen en het inpassingsplan zal waar nodig worden aangepast.	Aanpassen van het IP. Afhankelijk van onderzoeksresultaten
7.48	16	Deze weg hoort niet in dit (aardkundig en landschappelijk waardevolle) bijzondere gebied thuis.	De keuze voor dit tracé is gebaseerd op een integrale afweging.	Geen aanpassing.
7.49	22	De nieuwe weg pakt slecht uit voor landschap en natuur. De weg loopt parallel aan de Rietsloot en betekent een grote inbreuk op de aanwezige kwaliteiten van het Nationaal Landschap Rivierengebied. Ook gaat het door het leefgebied van de poelkikker en wordt de verblijfplaats en het leefgebied van de steenuil	Getracht is de gevolgen voor landschap en natuur beperkt te houden. Voor landschap betekent dit dat gekozen is voor het maaiveldmodel en rekening is gehouden met ondermeer de perceelsgrenzen. Voor natuur zullen er	Aanpassen van het IP.

		aangetast.	compenserende en mitigerende maatregelen genomen worden. Zie verder 7.52)	
7.50	22	Het tracé heeft een (mogelijke) negatieve invloed op de Raaphof. Zo komt de weg door het voedselgebied van de das die daar zit. De weg heeft dus mogelijk een groot negatief effect op de aanwezige populatie.	Onderzoek naar stikstofdepositie en een nader ecologisch onderzoek is voorafgaand aan het OIP uitgevoerd. De resultaten hiervan worden verwerkt in het OIP.	Aanpassen van het IP.
7.51	22	Er kunnen stikstofeffecten optreden.	Onderzoek naar stikstofdepositie is voorafgaand aan het OIP uitgevoerd. De resultaten hiervan worden verwerkt in het OIP.	Aanpassen van het IP.
7.52	22, 36	Kan voor de aanleg van het voorkeursalternatief een ontheffing in het kader van de Flora en Faunawet worden verkregen? Zo is de poelkikker een zogenaamde Habitatrichtlijn Bijlage IV soort en overeenkomstig recente jurisprudentie kan voor deze soort geen ontheffing meer voor een bepaalde ruimtelijke ontwikkelingen worden verleend. Ook de steenuil, waarvan de nesten permanent jaarrond beschermd zijn kan geen ontheffing worden verleend.	Ja dit kan. Voor de poelkikker wordt ingegaan op de uitgebreide toets, als bedoeld in bijlage IV van de Habitatrichtlijn. Voor de Steenuil wordt in het onderzoek door Tauw aangegeven dat er geen nesten van Steenuilen verstoord of vernietigd worden door de aanleg van de weg. De resultaten van het ecologisch onderzoek worden verwerkt in het IP.	Aanpassen van het IP.
7.53	22	De EVZ maakt deel uit van de EHS. Hiervoor dient een nee, tenzij-onderzoek uitgevoerd te worden, want het nee, tenzij-principe is hier van toepassing. Het is de vraag of de voorgestelde mitigerende maatregelen, zoals nu wordt voorgesteld, uiteindelijk wel voldoende zullen zijn, mede gelet op de eisen die betreffende doelsoorten aan een verbinding /passage stellen.	Dat klopt. Het hiervoor genoemde ecologisch onderzoek bevat een nee, tenzij onderzoek. De resultaten van het ecologisch onderzoek worden verwerkt in het IP.	Aanpassen van het IP.
7.54	50	Er wordt niet werkelijk rekening gehouden met doorsnijding EVZ in	Ecologisch onderzoek was ten tijde van het VOIP nog	Aanpassen van het IP.

		die zin dat voor alle aangewezen doelsoorten faunapassages worden aangelegd. Waarom gebeurt dat niet?	niet uitgevoerd. Het onderzoek en de maatregelen worden in het OIP opgenomen. Het tracé kent in totaal 10 faunapassages, variërend in grootte.	
7.55	50	Een EVZ is er om biodiversiteit in stand te houden. Het ontbreken van bepaalde dierpopulaties geeft de noodzaak van het in stand houden van een EVZ juist aan.	Dit wordt niet ontkend. Overigens wordt met het RWT de EVZ niet onmogelijk gemaakt. Er worden maatregelen genomen voor doelsoorten.	Geen aanpassing.
7.56	41	Zijn de locaties ten noorden van de A12 ook geïnventariseerd? Mogelijk dat direct ten noorden van de A12 in het verlengde van de Baan van Fectio mogelijk bomen aanwezig zijn met verblijfplaatsen van vlermuizen.	Dit is in het ecologisch vervolgonderzoek meegenomen. Voorts is ecologisch onderzoek van Prorail i.v.m. Baan van Fectio meegenomen. In het ecologisch onderzoek is hiermee rekening gehouden.	Geen aanpassing.
7.57	25	Wij zijn al jaren bezig met het verkrijgen van een vergunning, waarbij ook eisen zijn gesteld aan landschapsinpassing waaraan ik niet kan voldoen. Het is vreemd dat dit voor het RWT wel kan.	Landschappelijke inpassing is voor het RWT een belangrijk punt van aandacht en omwille daarvan wordt beplanting aangebracht en het maaiveldmodel tot aan de zuidkant van de A12 aangehouden.	Geen aanpassing.
7.58	47	Er is geen sprake van compenserende investeringen in de kwaliteit van het aangrenzende, landelijk gebied. Er is daarom sprake van kwaliteitsverlies, verbrokkeling en verromeling.	Dit wordt voor kennisgeving aangenomen. Overigens wordt getracht de nadelige effecten van het RWT beperkt te houden en rekening te houden met een goede landschappelijke inpassing.	Geen aanpassing.
7.59	50	Het RWT kan het beste onder de Achterdijk worden aangelegd. Dan kan ook een faunapassage over de weg worden gerealiseerd.	Op basis van zienswijzen en hoorzittingen is gekozen voor een ongelijkvloerse kruising tussen RWT en Achterdijk. De Achterdijk wordt onder het RWT aangelegd. Dit ivm kosten en een beperkter ruimtebeslag.	Geen aanpassing.
7.60	50	Combinatie van een fietstunnel en faunapassage is onmogelijk.	In het ecologisch onderzoek wordt hier op	Geen aanpassing.

			ingegaan.	
7.61	50	Doordat er nog ecologisch onderzoek plaats moet vinden, wordt ecologie sluitstuk en kind van de rekening.	Ecologische waarden worden van groot belang geacht en bovendien is de EHS van provinciaal belang. Op z'n minst dient voldaan te worden aan wet- en regelgeving. Daarnaast moet worden voldaan aan het provinciale nee, tenzij-beleid.	Geen aanpassing.
7.62	50	Voor amfibieën en reptielen is een aangepast verlichtingsniveau en – karakter van groot belang.	Dit wordt meegenomen in het ecologisch onderzoek en het ontwerp wordt hierop aangepast.	Aanpassing IP.
7.63	51	Een boom in de middenstrook van de weg kan fungeren als steppingstone voor de vleermuis.	Hiervoor is geen ruimte. Getracht wordt de bomenrij tussen de Binnenweg en de Rondweg te verlengen, zodat de tussenruimte zo beperkt mogelijk blijft.	Geen aanpassing.
7.64	51	Gepleit wordt voor een onderdoorgang voor kleinere dieren onder het RWT door.	Dit wordt gedaan.	Aanpassing IP.
7.65	51	Uit eigen inventarisatie blijkt dat de kleine modderkruiper voorkomt in het deel van de Rietsloot dat op de grens ligt tussen Houten en Bunnik.	De bittervoorn komt in het gebied voor en is opgenomen in het aangepaste ecologische onderzoek.	Aanpassing IP.
7.66	51	De bittervoorn komt ook in het zuidelijk deel van de Rietsloot voor. (verwezen wordt naar rapport van Tauw)	De bittervoorn komt in het gebied voor en is opgenomen in het aangepaste ecologische onderzoek.	Aanpassing IP.
7.67	51	Gepleit wordt voor faunapassages tussen kruising Achterdijk en de A12. Dit d.m.v. bijv. duikers die ook toegankelijk zijn voor dassen.	Uit het ecologische onderzoek volgt dat op regelmatige afstand (circa 250 meter) faunapassages aangelegd worden om kleine amfibieën en zoogdieren de weg te laten passeren. Het inpassingsplan maakt deze faunapassages mogelijk.	Aanpassing IP.
7.68	57	Ook op het Bunnikse deel van de weg is het gewenst dat er nog 1 of 2 ecopassages aangelegd worden.	Uit het ecologische onderzoek volgt dat op regelmatige afstand (circa 250 meter) faunapassages aangelegd worden om kleine amfibieën en	Aanpassing IP.

			zoogdieren de weg te laten passeren. Het inpassingsplan maakt deze faunapassages mogelijk.	
7.69	51	Compenserende maatregelen dienen zoveel mogelijk te worden gerealiseerd voorafgaand aan realisatie van het RWT.	Het inpassingsplan laat het toe dat maatregelen uitgevoerd worden. Voor wat betreft effectiviteit is dit inderdaad wenselijk. Voor zover dat mogelijk is, wordt dit gedaan.	Geen aanpassing.

Hoofdstuk 8 Aantasting woongenot

nr.	indiener	Samenvatting ingekomen zienswijze	Reactie van het college	Conclusie
8.1	01	Het agrarisch verkeer dat nu over Rijsbruggerweg/Binnenweg rijdt moet in de toekomst over de Achterdijk/Houtenseweg. Dit is hinderlijk voor agrarisch verkeer, maar ook voor andere weggebruikers en omwonenden.	In het Inpassingsplan zal een agrarische oversteek van de Binnenweg over het RWT worden opgenomen.	Aanpassing IP.
8.2	01	De bewoners van de Achterdijk krijgen door de nieuwe weg meer overlast door toename verkeer op de nieuwe weg en de Achterdijk. Het verkeer en geluid neemt toe.	Op basis van zienswijzen en hoorzittingen is gekozen voor een ongelijkvloerse kruising tussen RWT en Achterdijk. De verkeersaantrekkende werking van een rotonde komt daarmee te vervallen.	Aanpassing IP.
8.3	04	Indien lucht- en geluidnormen ernstig worden overschreden wil ik hierin economisch gecompenseerd worden.	Het staat belanghebbenden vrij om een tegemoetkoming voor planschade in te dienen.	Geen aanpassing.
8.4	06, 42	Zowel ons uitzicht als het verkeersgeluid zal ons leefgenot sterk beïnvloeden.	Deze geluidstoename wordt als aanvaardbaar beschouwd. Overigens kunnen aan een vrij uitzicht geen blijvende rechten worden ontleend.	Geen aanpassing.
8.5	42	Uitzicht en rust wordt dusdanig beperkt, dat dit invloed zal hebben op ons klantenbestand en ons vee.	Het staat belanghebbenden vrij om een tegemoetkoming voor planschade in te dienen. Overigens kunnen aan een vrij uitzicht geen blijvende rechten ontleend worden.	Geen aanpassing.
8.6	03	Vanuit mijn woning is er sprake van zichtbeperking.	Voor indiener is er inderdaad sprake van licht zichtbeperking. Overigens kunnen aan een vrij uitzicht geen blijvende rechten ontleend worden.	Geen aanpassing.
8.7	03	Vanaf de nieuwe weg wordt het zicht op mijn bedrijf mogelijk gemaakt.	Bij een kruisingsvorm waarbij de sprake is van de hoogste intensiteiten, achten wij deze eventuele toename aanvaardbaar.	Geen aanpassing.
8.8	04	Met de turborotonde ontstaat een nog betere ontsluiting van Houten	Op basis van zienswijzen en hoorzittingen is	Aanpassing IP.

		via het buurtschap Vechten naar Utrecht. Het buurtschap wordt minder leefbaar.	gekozen voor een ongelijkvloerse kruising tussen RWT en Achterdijk De invloed van de RWT op de verkeersdruk in buurtschap Vechten is daarmee minimaal.	
8.9	12	Door de toename van het geluid wordt ons leefgenot significant beïnvloed.	Zie hoofdstuk 9. Opgemerkt zij dat de bestaande Rijsbruggerweg ontlast wordt. Per saldo neemt de geluidbelasting wel toe.	Geen aanpassing.

Hoofdstuk 9 Geluid

nr.	indiener	Samenvatting ingekomen zienswijze	Reactie van het college	Conclusie
Algemeen				
9.1	02, 37, 56	De nieuwe weg veroorzaakt dicht bij de kern van Bunnik een toename van het verkeersgeluid.	Bij de kern van Bunnik, aan de noordzijde van de A12 blijven, behoudens bij 3 woningen aan de Groene weg, geluidniveaus t.g.v. de nieuwe weg beneden de voorkeurgrenswaarden uit de wet geluidhinder.	Geen aanpassing, behoudens bij de 3 woningen ten noorden van de A12 (hogere grenswaarden).
9.2	02, 56	Het ter hoogte van het station aan te leggen hooggelegen verkeersplein veroorzaakt extra geluidshinder.	Als geluidwerende maatregel is op de fly-over een geluidsscherm voorzien om de extra geluidhinder te compenseren.	Geen aanpassing.
9.3	02	Omdat over de precieze aansluiting op de A12 en over de precieze locatie van het viaduct nog onderzoeken lopen, zal ook voor het bepalen van de geluidhinder nader onderzoek noodzakelijk zijn.	Het tracé en de hoogteligging van de weg is bekend en in het geluidsonderzoek is hier rekening mee gehouden. Mochten er wijzigingen in de (hoogte) ligging optreden dan zal onderzocht worden of dit gevolgen heeft voor het uitgevoerde onderzoek.	Geen aanpassing.
9.4	20, 25	Waarom komt er geen geluidreducerend asfalt op het noordelijk gedeelte? (20,25) Dit zou de toename van het verkeersgeluid in dat gebied beperken en de onderhoudskosten zijn slechts € 1,-/ m2 per jaar hoger. Wegbeeld en rijcomfort is daarbij ook van belang. (20)	Er komt geen geluidreducerend asfalt op het noordelijk deel omdat de geluid belastingen t.g.v. de nieuwe weg op de woningen beneden de voorkeurgrenswaarde van 48 dB volgens de wet geluidhinder blijft. Ten zuiden van de A12 tot de Achterdijk liggen de woningen bovendien buiten de zone van 250 m die wettelijk onderzocht moet worden; dit met uitzondering van de woningen aan de noordzijde van de A12. Voor 3 woningen dient daar een hogere grenswaarde te worden vastgesteld.	Geen aanpassing.
9.5	20	Op een deel van de Achterdijk wordt wel geluidreducerend asfalt aangebracht. Waarom	Toepassing van geluidreducerend asfalt op de Achterdijk is geen	Geen aanpassing.

		daar wel en niet op het noordelijke deel van het RWT? De intensiteit op de Achterdijk is toch veel lager?	verplichting op grond van de Wet Geluidhinder. Zie verder het antwoord bij de hierboven staande reactie.	
9.6	20	Niet voor alle woningen geldt de voorkeurswaarde voor geluid. Welke maatregelen worden daarvoor genomen?	Voor die woningen waar een hogere grenswaarde moet worden vastgesteld zal een onderzoek worden gedaan naar te nemen maatregelen aan de woning.	Geen aanpassing.
9.7	28	Ons huis blijft in dezelfde geluidsklasse liggen. Dit sluit niet uit dat we binnen de klasse van de ondergrens naar de bovengrens verschuiven en dus geluidstoename ondervinden.	Voor de Wet Geluidhinder geldt de voorkeursgrenswaarde van 48 dB. Beneden deze grens worden geen maatregelen genomen. Veranderingen beneden de 48 dB zijn wettelijk toegestaan.	Geen aanpassing.
9.10	28	Naast stil asfalt kunnen maatregelen als het afstemmen van verkeerslichten en mogelijk het verdichten van de wal bij het Kooikerpark genomen worden.	De aanleg van stil asfalt op de Rondweg is geen wettelijke verplichting.	Geen aanpassing.
9.11	20	In het akoestisch onderzoek (p. 14) staat dat er geen woningen zijn die zowel binnen de geluidszone liggen van zowel de spoorlijn als de nieuw aan te leggen weg. Hoe is dit mogelijk als de geluidszone 250 meter is, terwijl de afstand tussen het RWT en de spoorlijn kleiner is?	Dit betreft een opmerking in het akoestisch onderzoek voor het MER-inpassingsplan. Deze opmerking is onjuist en in het akoestisch onderzoek t.b.v. het inpassingsplan 'Verbindingsweg Houten-A12' is de cumulatieve geluidbelasting wel opgenomen (in tabel 4.3).	Geen aanpassing.
9.12	20, 37	Bij de berekening van de geluidbelasting is uitgegaan van een vlakke ligging van de weg, terwijl uit het lengteprofiel blijkt dat dit niet het geval is.	Bij de berekening van de geluidbelasting is wel degelijk uitgegaan van de ontworpen hoogte van de weg en dus niet van een vlakke ligging van de weg.	Geen aanpassing.
9.13	35, 37	Voorgesteld wordt om maatregelen t.a.v. geluid uit te breiden met geluidreducerend asfalt op de noordelijke helft van het RWT (37), een geluidsscherm langs de toerit naar de A12 doortrekken tot onder aan de toerit zodat er geen geluidlek ontstaat en verhoging van het geluidsscherm tot 2 meter.	De voorgestelde maatregelen t.a.v. geluid op de noordelijke helft van het RWT zorgen, behoudens voor 3 woningen aan de Groeneweg, voor een geluidniveau dat onder de voorkeursgrenswaarde van de Wet Geluidhinder blijft. Geluidreducerend asfalt en doortrekking van het scherm is daarom niet nodig.	Geen aanpassing, behoudens bij de 3 woningen ten noorden van de A12 (hogere grenswaarden).

9.14	25	De windrichting is voornamelijk ZW, waardoor er nauwelijks sprake is van geluidoverlast van de A12. Het uitgangspunt dat de geluidshinder van de A12 ten allen tijden het geluid van het RWT zal overschrijden, klopt niet.	De locatie van het bedrijf in kwestie is op zodanige afstand van het RWT gelegen dat onderzoek volgens de Wet Geluidhinder niet noodzakelijk is. Dit betekent dat het geluid van het RWT beneden de voorkeursgrenswaarde blijft.	Geen aanpassingen.
9.15	58	In de akoestische rapportage is geen aandacht besteed aan de reconstructie van de A12, terwijl daar enkele aanpassingen plaatsvinden die onder de onderzoeksplicht van de Wet geluidhinder zouden kunnen vallen. Geadviseerd wordt om deze reconstructie alsnog op te nemen.	Deze reconstructie wordt meegenomen in de update van het akoestisch onderzoek. Dit is relevant in geval van berekening van de cumulatieve geluidbelasting.	Meenemen in update geluidonderzoek.
Verkeersintensiteiten				
9.16	20, 42	In akoestisch onderzoek (11-2-'11) wordt in 2025 op de Achterdijk en het RWT uitgegaan van 5% groei voor periode 2020-2025. Voor de Achterdijk wordt uitgegaan van 5% groei voor periode 2013-2020. Uit MER A (p. 41) blijkt dat is uitgegaan van een groei in periode 2010-2020 van totaal 30-40% op de ontsluitingswegen van Houten, en zelfs van 100-200% op de N410 en Achterdijk. De cijfers uit bijlage 2 van dit akoestisch onderzoek zijn onduidelijk. Voor welke wegvakken gelden deze cijfers.	De groei tussen 2010 en 2020 is het resultaat van een modelberekening op basis van een verwachte ruimtelijke ontwikkeling. De gehanteerde groei van 5% tussen 2020 en 2025 wordt vooral bepaald door de autonome groei. De groei van 5% voor de periode 2013-2020 (feitelijk een reductie van de intensiteiten 2020 uit de modelberekening) is gekozen om het geluidniveau 2013 niet te positief voor te stellen.	Geen aanpassing.
9.17	35	De toename van verkeersintensiteit op het RWT in de periode 2020-2025 van 1% is lager dan de cijfers uit bijlage 2 (verkeersmodelberekeningen).	De toename van de verkeersintensiteiten is bepaald op basis van de ruimtelijke ontwikkelingen en de autonome groei die in de periode 2020 -2025 plaats vinden. De meeste groei treedt op in de periode tot 2020 waarmee in bijlage 2 is gerekend.	Geen aanpassing.
9.18	20	Uit deze cijfers blijkt dat de intensiteit waarmee gerekend is voor de geluidproductie veel te laag zijn. I=4000 voor 2025 op	De weergegeven intensiteiten voor de akoestische berekening betreffen 1 rijrichting. In de berekeningen	Overzicht aanpassen. → Leen; welk overzicht

		prov. weg, terwijl in de MER A sprake is van een intensiteit van 8000 mvt/etm.	zelf zijn beide rijrichtingen gehanteerd. Daarnaast zijn de WERKdagemaalintensiteiten uit het MER A omgerekend naar WEEKdagemaalintensiteiten Voor verkeersberekeningen zijn werkdagintensiteiten van belang omdat deze de drukste periode weergeven. Voor akoestische berekeningen is het gemiddelde van een hele week maatgevend. Globaal is de verhouding weekdag/werkdag= 0,92	
9.19	20, 42	De geprognosticeerde verkeersintensiteiten op de Achterdijk laten een groot verschil zien tussen MER A en MER C. MER A heeft lagere intensiteiten dan MER C. In het MER A is van onjuiste intensiteiten uitgegaan, waardoor ook de keuze op onjuiste gronden is gebaseerd. Het effect van het RWT op het verkeer in het buitengebied is veel groter dan in fase A is aangenomen.	Verskil wordt verklaard uit verschil in uitgangspunten met name de Planstudie Ring Utrecht die wel in MER A maar niet in MER C is opgenomen. Planstudie Ring Utrecht is niet opgenomen in MER stap C, omdat dit nog geen vastgesteld beleid is.	Geen aanpassing.
9.20	35, 42	Uit tabel 2 van het akoestisch onderzoek blijkt dat voor 2025 is uitgegaan van een intensiteit van ca 5-6000 mvt/etm, terwijl in MER C tabel 4.2 voor 2020 wordt uitgegaan van ca. 10-13.000 mvt/etm. Hoe kan dit? Voor het akoestisch onderzoek is daarom van veel te lage intensiteiten uitgegaan.	De weergegeven intensiteiten voor de akoestische berekening betreffen 1 rijrichting. In de berekeningen zelf zijn beide rijrichtingen gehanteerd. Daarnaast zijn de WERKdagemaalintensiteiten uit het MER A omgerekend naar WEEKdagemaalintensiteiten Voor verkeersberekeningen zijn werkdagintensiteiten van belang omdat deze de drukste periode weergeven. Voor akoestische berekeningen is het gemiddelde van een hele week maatgevend. Globaal is	Geen aanpassing.

			de verhouding weekdag/werkdag= 0,92.	
9.21	35, 42	In de berekeningen is geen rekening gehouden met de oost-westverbinding. Uit de berekeningen is gebleken dat daardoor het verkeer op het RWT toeneemt.	De oost-westverbinding is niet als uitgangspunt gehanteerd omdat hier nog niet definitief voor gekozen is. De berekening is vooral bedoeld om inzicht te krijgen in de mogelijke effecten ervan.	Geen aanpassing.
Viaduct				
9.22	20	<p>Waarom loop het geluidscherm van 455 meter (1 m. hoog) niet door tot aan de aansluiting op de A12?</p> <p>Ter plaatse staan nog veel gebouwen die een hogere geluidbelasting krijgen. Er is ook sprake van een grote cumulatie van het geluid.</p>	<p>Het geluidscherm is bedoeld voor de woningen langs de Groeneweg. Verder doortrekken is niet nodig, omdat het geluidniveau beneden de voorkeursgrenswaarde van 48 dB blijft voor woningen aan de noordzijde van de spoorlijn.</p> <p>De bepaling van cumulatie van geluid speelt alleen als er sprake is van maat- regelen aan woningen. Dan worden de geluidbronnen in totaliteit in de bepaling van de maatregelen betrokken.</p>	Geen aanpassing.
9.23	25	De geluidswal graag ook aan de zuidkant van het viaduct, daar ons bedrijf te maken zal krijgen met geluidsoverlast. Deze geluidsoverlast ondermijnt onze verkoopargumenten en er zal sprake zijn van inkomstenderving.	<p>De locatie van het bedrijf is op zodanige afstand van het RWT gelegen dat onderzoek volgens de Wet Geluidhinder niet noodzakelijk is. Dit betekent dat het geluid van het RWT beneden de voorkeursgrenswaarde blijft.</p> <p>Een geluidwal past niet in het landschapsplan.</p> <p>Indien men meent als gevolg van een onherroepelijk inpassingsplan, schade te ondervinden, kan men op grond van art. 6.1 van de Wet ruimtelijke ordening binnen de in dat artikel genoemde termijn en onder de daarvoor gestelde voorwaarden, verzoeken om vergoeding van</p>	Geen aanpassing.

			schade. De provincie heeft een voorziening getroffen om de evt. toe te kennen vergoedingen ingevolge art. 6.1 Wro te bekostigen.	
9.24	37	Uit onderzoeken van Rijkswaterstaat blijkt dat huizen aan de Groeneweg ten noorden van de spoorlijn Utrecht-Arnhem al een geluidsbelasting hebben van 58 dB. Deze belasting neemt toe.	Uit het akoestisch onderzoek blijkt dat er t.g.v. het RWT ten noorden van de spoorlijn geen woningen boven de voorkeurswaarde van de Wet Geluidhinder worden belast.	Geen aanpassing.
9.25	37	Het geluid reikt verder over het dorp Bunnik heen, omdat het viaduct hoog ligt.	Hier is rekening mee gehouden in het akoestisch onderzoek.	Geen aanpassing.
9.26	37	De lengte en hoogte van het geluidsscherm moet dusdanig zijn, zodat de voorkeurswaarde van 48 dB weer wordt bereikt bij de huizen ten noorden van de spoorlijn Utrecht-Arnhem.	Lengte en hoogte van het geluidsscherm zijn zodanig dat de voorkeursgrenswaarde voor geluid t.g.v. het RWT niet wordt overschreden ten noorden van de spoorlijn.	Geen aanpassing.
9.27	41	Is cumulatie met het bestaande spoorverkeer meegenomen in de geluidberekeningen? Of is de geluidtoename op grond van de frequentieverhoging van treinverkeer i.h.k.v. PHS meegenomen, mede i.r.t. de geplande reflecterende scherm langs de oprit naar de A12?	Cumulatie met de A12 en het bestaande spoorwegverkeer is meegenomen voor de woningen aan de Groeneweg waar een overschrijding van de voorkeursgrenswaarde optreedt omdat de A12 overduidelijk de maatgevende geluidbron is. Geluidtoename t.g.v. frequentieverhoging. Het spoor valt buiten het wettelijke kader van het RWT.	Geen aanpassing. Het akoestisch onderzoek wordt aangevuld.
Vechten				
9.28	04	Is de huidige hoeveelheid verkeer die wordt afgewikkeld via Vechten verantwoord ten aanzien van geluid- en luchtnormen (fijnstof)? Als dit niet het geval is, dan graag passende maatregelen in de vorm van bijvoorbeeld een ongelijkvloerse kruising Achterdijk of een spitsafsluiting op de Achterdijk.	In het luchtonderzoek dat voor het MER stap C is uitgevoerd zijn de effecten berekend van de aanleg van het RBW-tracé, waarbij ook het effect van het verkeer op de bestaande wegen op de luchtkwaliteit is meegerekend. De wettelijke normen voor fijnstof (PM10) worden niet overschreden. De hoogste concentraties treden op in de huidige situatie nabij de A12.	Geen aanpassing.
9.29	13	Er is een significante toename van geluidsoverlast.	De toename van de geluidsoverlast is onderzocht.	Geen aanpassing.

			Er is in dit geval geen wettelijke verplichting maatregelen te nemen. Er zijn extra, niet wettelijk noodzakelijke, maatregelen genomen om de geluidsoverlast zo veel mogelijk te beperken. Deze maatregelen betreffen een geluidsscherm op het viaduct over de A12 en het toepassen van een geluidsreducerende deklaag tussen de Rondweg te Houten en de Achterdijk.	
Overlast zuidelijke helft RWT				
9.30	06, 12	Ter hoogte van ons huis willen wij een geluidswal die lang en hoog genoeg is om het geluid zoveel mogelijk te weren.	Op het zuidelijk deel van het RWT wordt op de nieuwe weg geluidarm asfalt toegepast. De geluidsbelasting blijft daardoor ruimschoots onder de voor- keursgrenswaarde van 48 dB uit de wet geluidhinder. Daarnaast is een geluidswal vanuit landschappelijke oogpunt hier niet gewenst.	Geen aanpassing.
9.31	39	Kan bij bestaande bedrijven ruimte worden vrij gemaakt om natuurlijke geluidsweringen aan te leggen?	Nee, dit is vanuit landschappelijk oogpunt niet gewenst.	Geen aanpassing.

Hoofdstuk 10 Lucht

nr.	indiener	Samenvatting ingekomen zienswijze	Reactie van het college	Conclusie
10.1	02	De nieuwe weg veroorzaakt dicht bij de kern van Bunnik meer luchtvervuiling.	De gevolgen voor de luchtkwaliteit in de omgeving zijn in beeld gebracht in het MER en voor het inpassingsplan door middel van het lucht onderzoek. Het ontwerp voldoet aan de Wet Luchtkwaliteit.	Geen aanpassing.
10.2	02	Omdat over de precieze aansluiting op de A12 en over de precieze locatie van het viaduct nog onderzoeken lopen, zal ook voor het bepalen van de luchtvervuiling nader onderzoek noodzakelijk zijn.	De aansluiting op de A12 zal niet of in zeer geringe mate qua ligging wijzigen ten opzichte van het voorlopig ontwerp. De conclusie m.b.t. uitkomsten van het onderzoek naar de luchtkwaliteit zullen hierdoor niet veranderen.	Geen aanpassing.
10.3	56	Geluid en fijnstof zal over het gehele dorp Bunnik dragen.	Uit het luchtonderzoek blijkt dat de nieuwe weg nabij de A12 nauwelijks invloed heeft op de luchtkwaliteit, omdat de invloed van de A12 vele malen groter is. De wettelijke normen worden niet overschreden.	Geen aanpassing.

Hoofdstuk 11 Water

nr.	indiener	Samenvatting ingekomen zienswijze	Reactie van het college	Conclusie
11.1	10	Het profiel van de watergang ten zuiden van de kruising met de Achterdijk dient een minimale bodembreedte van 2 meter te hebben. Nu is dat 1,5 meter.	Dit wordt aangepast.	Aanpassen van de toelichting.
11.2	10	In de bestaande primaire watergang onder het viaduct wordt een vaarduiker aangelegd van circa 100 meter lang. Verzocht wordt na te gaan of de watergang omgelegd kan worden.	De watergang wordt omgelegd zodat de duiker korter wordt.	Aanpassen IP.
11.3	10	Over het beheer en onderhoud van een gedeelte van de Rietsloot, dat niet meer als primaire watergang fungeert, dienen afspraken te worden gemaakt en vastgelegd te worden. Hierbij dient rekening gehouden te worden met eindbeeld, communicatie en overdracht van beheer en onderhoud.	Dit wordt meegenomen in de communicatie met de grondeigenaren.	Geen aanpassing.
11.4	10	De minimale diepte van de watergang op de profieltekeningen voldoet niet aan de minimale diepte voor primaire watergangen die het waterschap stelt. Over de profielen is nader overleg noodzakelijk.	Dit overleg vindt plaats met het Waterschap.	Geen aanpassing.
11.5	10	Gevraagd wordt in het uitwerkingsproces een nieuwe watergang bij de Baan van Fectio / tunnel onder spoor / oprit A12 op te nemen.	Er wordt in samenspraak bekeken of dit technisch mogelijk is.	Geen aanpassing.
11.6	10	Verzocht wordt uit te zoeken of een overstort nodig is in het infiltratiebekken (T = 10 moet geborgen worden). Eventueel kan een infiltratieveld middels bijvoorbeeld bodemverbetering worden geoptimaliseerd.	Hier wordt in de verdere uitwerking van het ontwerp aandacht aan besteed.	Mogelijk aanpassing van het ontwerp.
11.7	10	Gevraagd wordt in het infiltratieveld geen ondergrondse constructies aan te leggen.	Hier wordt in de verdere uitwerking van het ontwerp aandacht aan besteed.	Mogelijk aanpassing van het ontwerp.
11.8	10	In de oude Rietsloot nabij de fietstunnel dient een inlaatconstructie gerealiseerd te worden.	Dit wordt in de verdere uitwerking van het ontwerp meegenomen.	Mogelijk aanpassing van het ontwerp.
11.9	10	Verzocht wordt naar de omliggende fruittelers te communiceren dat er een herziening van de Watervergunning	Dit wordt meegenomen in de communicatie met de grondeigenaren.	Geen aanpassing.

		nodig is voor het onttrekkingpunt.		
11.10	10	Bij een perceel dient u samen met het waterschap te kijken welke diameter duiker onder de provinciale weg moet worden aangelegd.	Hier wordt in de verdere uitwerking van het ontwerp aandacht aan besteed.	Mogelijk aanpassing van het ontwerp.
11.11	10	Gevraagd wordt bij aanpassing van peilgrenzen van oppervlaktewater het waterschap te informeren, omdat het waterschap via een Peilbesluit en aanpassing van de Legger de wijzigingen moet vastleggen.	Hier wordt in de verdere uitwerking van het ontwerp aandacht aan besteed.	Bij aanpassing wordt dit gedaan.
11.12	10	Het waterschap dient betrokken te worden bij de uitwerking van het plan.	Hier wordt in de verdere uitwerking van het ontwerp aandacht aan besteed.	Geen aanpassing.
11.13	50	Bestaande sloten zijn onaanvaardbaar voor de afwatering, gezien de kwaliteit van afstromend wegwater dat olie, rubber, pekkel, roet etc. bevat. De weg dient een eigen afvoersysteem te hebben voor afvalwater.	In het grondwater-beschermingsgebied wordt al het hemelwater opgevangen en afgevoerd naar een infiltratievoorziening. Tussen de Achterdijk en de Rondweg Houten wordt het water via de berm naar de sloot afgevoerd. De berm dient daarbij als zuivering.	Geen aanpassing.

Hoofdstuk 12 Financiële haalbaarheid

nr.	indiener	Samenvatting ingekomen zienswijze	Reactie van het college	Conclusie
12.1	14	De kosten voor de spitsafsluitingen dienen vanuit het project 'RWT' gefinancierd te worden.	De kosten voor spitsafsluitingen behoren bij de partij die bevoegd is om een dergelijke maatregel te treffen.	Geen aanpassing.
12.3	17	Bij de kruising met de Achterdijk dient gekozen te worden voor een ongelijkvloerse kruising, die gelijk wat in een bak gelegd kan worden, zodat deze minder opzichtig door het gebied loopt. Dit kost weliswaar geld, maar een halve oplossing, de turbotonde, kost ook geld en een miljoen extra zegt niet zoveel voor zo'n project.	Er wordt een ongelijkvloerse kruising aangelegd waarbij de Achterdijk onder het RTW door gaat.	Aanpassing IP.

Hoofdstuk 13 Grondvererving

nr.	indiener	Samenvatting ingekomen zienswijze	Reactie van het college	Conclusie
Algemeen				
	03, 18, 29 (30, 32, 33)	Ik verlies bedrijfsgronden. De weg heeft daarom financiële gevolgen voor mijn bedrijf.	Verwerving van tracégronden geschiedt op basis van volledige schadeloosstelling, zoals vastgelegd in de Onteigeningswet.	Geen aanpassing.
	29	In de nabije omgeving is geen grond beschikbaar.	Verwerving van tracégronden geschiedt op basis van volledige schadeloosstelling, zoals vastgelegd in de Onteigeningswet. De onteigeningswet kent geen verplichting tot het leveren van vervangende grond.	Geen aanpassing.
	29	Als ik gronden aan moet kopen om mijn verlies te kunnen compenseren, liggen deze gronden verder, hetgeen consequenties heeft voor de bereikbaarheid van en het toezicht op deze gronden.	Verwerving van tracégronden geschiedt op basis van volledige schadeloosstelling, zoals vastgelegd in de Onteigeningswet. Omrij schade kan hiervan een onderdeel zijn.	Geen aanpassing.
	18, 42, 48	Agrarische bedrijven intensiveren door grondvererving automatisch. Grondvererving door agrariërs zelf is lastig, omdat alle bedrijven met hetzelfde probleem zitten.	De provincie bezit geen gronden die kunnen worden ingezet als compensatiegrond. Ruiling van gronden op vrijwillige basis en passend binnen de kaders sluiten wij niet op voorhand uit. Er bestaat echter geen verplichting tot het leveren van vervangende grond.	Geen aanpassing.
	03, 52, 54	Doordat het RWT mijn percelen diagonaal doorkruist, heeft de weg grote gevolgen voor mijn bedrijfsvoering.(03, 52) De restgedeelten kunnen niet bedrijfsmatig optimaal benut worden, daar deze niet rechthoekig zijn. (03)	Verwerving van tracégronden geschiedt op basis van volledige schadeloosstelling, zoals vastgelegd in de Onteigeningswet. Er bestaat echter geen verplichting tot het leveren van vervangende grond. Bij aankoop in der minne kan ook gesproken worden	Geen aanpassing.

			over de verkoop van restgedeelten.	
18, 30, 32, 33, 49	Doorsnijding van bedrijven maakt weidegang moeilijker toepasbaar.		Daar waar mogelijk zullen door ruiling (op vrijwillige basis) gronden bijeen gehouden worden. Alternatief is vergoeding van de schade als gevolg van de doorsnijding, op basis van de Onteigeningswet.	Geen aanpassing.
52, 43	De bereikbaarheid van (mijn) perce(e)l(en) voor (landbouw)verkeer dient voldoende gewaarborgd te zijn.		De bereikbaarheid van percelen is gewaarborgd.	Geen aanpassing.
42	De grond van mijn bedrijf die voor de weg noodzakelijk is, betreft de voor mijn bedrijf meest waardevolle grond.		Verwerving van tracégronden geschiedt op basis van volledige schadeloosstelling, zoals vastgelegd in de Onteigeningswet.	Geen aanpassing.
23	Ik raak grond kwijt, niet alleen voor de weg, maar ook een gedeelte werkbare grond. Hierdoor ben ik twee keer zoveel grond kwijt.		Er wordt onderzocht of de parallelweg zo kan worden omgelegd dat het perceel ontzien kan worden.	Wordt aangepast.
23	De omlegging van de parallelweg kan worden verlegd. Dat er hierdoor een scherpere bocht ontstaat valt op te lossen met meer asfalt.		Er wordt onderzocht of de parallelweg zo kan worden omgelegd dat het perceel ontzien kan worden.	Wordt aangepast.
23	Verzocht wordt te kijken naar wie er van de parallelweg gebruik mag maken en de breedte van de voertuigen en het aantal voertuigen wat per dag van deze ontsluitingsweg gebruik mag maken.		In het kader van <u>dit project</u> wijzigt er niets aan het gebruik van de parallelweg.	Geen aanpassing.
26	Omdat een van mijn percelen geïsoleerd van mijn bedrijf komt te liggen, zal de waarde van dat perceel als onderdeel van mijn bedrijf afnemen.		Op basis van art. 6.1 Wro kan degene die schade lijdt als gevolg van een planologisch besluit, verzoeken om een tegemoetkoming in de schade.	Geen aanpassing.
29	Verzocht wordt om maximale inspanning om vervangende grond beschikbaar te stellen in plaats van een vergoeding in geld. Het terugkopen van vervangende grond is erg moeilijk.		De provincie bezit geen gronden die kunnen worden ingezet als compensatiegrond. Ruiling van gronden op vrijwillige basis en passend binnen de	Geen aanpassing.

			kaders sluiten wij niet op voorhand uit. Er bestaat echter geen verplichting tot het leveren van vervangende grond.	
	42	Op de te verwerven grond staat een waardevolle boom die wij kwijtraken.	Verwerving van tracégronden geschiedt op basis van volledige schadeloosstelling, zoals vastgelegd in de Onteigeningswet. Verlies van waardevolle zaken is begrepen in de schadeloosstelling.	Geen aanpassing.
	42	Wij willen het vruchtgebruik van de grond als wij deze moeten verkopen totdat er werkzaamheden plaats gaan vinden.	Bij aankoop in der minne kunnen ook afspraken worden gemaakt over het voortgezet gebruik.	Geen aanpassing.
Uitwisseling van gronden				
	03	Kunnen gronden uitgewisseld worden?	Als er gronden beschikbaar zijn kan, op vrijwillige basis, over en weer worden geruild.	Geen aanpassing.
	18, 33	Er moet een kavelruil opgestart worden met een verplicht karakter met behulp van een plan van toedeling. Dit om de procedure vlot te kunnen laten verlopen.	Om redenen van tijd kiezen wij niet voor een kavelruil met een verplicht karakter. Kavelruil op basis van vrijwilligheid sluiten wij op voorhand niet uit.	Geen aanpassing.
	18, 48	De kavelruil dient opgenomen te worden in het inpassingsplan.	Kavelruil kan geen onderdeel zijn van een inpassingsplan. Ruiling van gronden op vrijwillige basis en passend binnen de kaders sluiten wij niet op voorhand uit.	Geen aanpassing.
	18	Het gebruik van Bureau Beheer Landbouw (BBL)-gronden is bij kavelruil niet gewenst, omdat deze reeds aangekocht zijn om de huidige structuur zonder Salto te verbeteren.	De mogelijke inzet van BBL-gronden wordt nog nader onderzocht.	Geen aanpassing.
	03	Bij uitwisseling van gronden dient de ontsluiting op de bestaande paden (wegen) van mijn bedrijf mogelijk te zijn.	Als er gronden beschikbaar zijn kan, op vrijwillige basis, over en weer worden geruild. Over de ontsluiting van percelen kunnen in dat geval nadere afspraken worden gemaakt.	Geen aanpassing.
	03	Bij uitwisseling van gronden dient een goede interne verkaveling	Als er gronden beschikbaar zijn voor een vrijwillige	Geen aanpassing.

		mogelijk te zijn (geen bedrijfsmatig onbruikbare restpercelen).	ruiling, wordt ook gekeken naar de bewerkbaarheid van deze gronden zodat geen onbruikbare restpercelen worden toegewezen aan de agrariër.	
	33	Indien grondaankoopmogelijkheden binnen de kavelruil ontstaan, dan willen wij hiervoor graag benaderd worden.	De provincie bezit geen gronden die kunnen worden ingezet als compensatiegrond. Ruiling van gronden op vrijwillige basis en passend binnen de kaders sluiten wij niet op voorhand uit. Dit betreft in eerste instantie grondeigenaren die grond kwijtraken.	Geen aanpassing.
Schadeloosstelling				
	03, 48	Ik wens een totale schadeloosstelling, danwel een volwaardig perceel, dat qua vorm, structuur en bodemgesteldheid gelijk is aan het nu benodigde perceel. Daarnaast dient dat perceel dan gelijkwaardig te zijn qua locatie en locatievereisten, zoals de kavelstructuur en ontsluiting.	Verwerving van tracégronden geschiedt op basis van volledige schadeloosstelling, zoals vastgelegd in de Onteigeningswet. De onteigeningswet kent geen verplichting tot het leveren van vervangende grond.	Geen aanpassing.
	25	Alhoewel ik geen gronden heb die noodzakelijk zijn voor de weg, is er sprake van inkomstendering. Verzocht wordt om planschade, danwel een andere locatie d.m.v. ruilverkaveling naar een plaats die ook voor mijn bedrijf geschikt is.	Op grond van art. 6.1 Wro kan degene die schade lijdt als gevolg van een planologisch besluit, verzoeken om een tegemoetkoming in de schade.	Geen aanpassing.
	45	Voor de weg benodigde grond is in het verleden aangekocht t.b.v. woningbouw. Voorliggend plan leidt tot financiële schade. Momenteel is er onvoldoende zicht op financiële compensatie van de door ons geleden schade. Dit is een onevenredige benadeling van onze belangen.	Verwerving van tracégronden geschiedt op basis van volledige schadeloosstelling, conform de systematiek van de Onteigeningswet. Hierbij wordt ook gekeken naar de vigerende planologische situatie.	Geen aanpassing.
	54	De ontwikkeling heeft een negatief effect op de waarde van onze grond.	Verwerving van tracégronden geschiedt op basis van volledige schadeloosstelling, conform de systematiek van de Onteigeningswet.	Geen aanpassing.

			<p>Hierbij wordt ook gekeken naar de vigerende planologische situatie. Bij aankoop in der minne kan ook gesproken worden over de verkoop van restgedeelten. Schade als gevolg van doorsnijding van een perceel komt, op basis van de Ontheingingswet, voor vergoeding in aanmerking.</p>	
--	--	--	--	--

Hoofdstuk 14 Ontwerp

nr.	indiener	Samenvatting ingekomen zienswijze	Reactie van het college	Conclusie
Baan van Fectio				
14.1	02, 15	Het is onduidelijk hoe de aansluiting van de N411 op de Baan van Fectio (inclusief spoorweg onderdoorgang) wordt ingepast en hoe hiermee rekening is gehouden. (02 heeft hiervoor bijlagen toegevoegd). De relatie met het ondertunnelingsplan wordt gemist (15)	Dit wordt in de verdere uitwerking van het ontwerp meegenomen. Er is nauw contact met Prorail om beide projecten op elkaar af te stemmen. De twee projecten komen niet in conflict met elkaar.	Geen aanpassing.
14.2	02	In het bijlagenrapport 'Eindbeelden A12 SALTO' is achteraan afbeelding 2 'Ruimtelijke schets aansluiting Bunnik West' opgenomen. Hieruit blijkt dat een 290 meter lange keerwand zelfs de aanleg van een spoorweg onderdoorgang blokkeert. Ook is in de aansluiting op de A12 geen viaduct voorzien ter hoogte van de kruising met de verlengde Baan van Fectio.	Er komt een viaduct over de verlengde baan van Fectio. Vervolgens kruist de Baan van Fectio de oprit en de spoorlijn doormiddel van een onderdoorgang. Er is nauw contact met Prorail om beide projecten op elkaar af te stemmen. De twee projecten komen niet in conflict met elkaar	Geen aanpassing.
14.3	14	Verlichtingsarmaturen graag uitsluitend plaatsen waar ze echt nodig zijn; op de kruisingen. Graag geen verlichtingsarmaturen langs het tracé tussen de kruisingen.	Hier wordt in de verdere uitwerking van het ontwerp aandacht aan besteed.	Geen aanpassing.
14.4	14	Op de trajecten tussen de kruisingen is de weg goed zichtbaar te maken door kattenogen/reflectoren. Mijn voorkeur gaat uit naar reflectoren in plaats van LED-verlichting. Reflectoren zijn zichtbaarder bij slecht weer, gemakkelijker te vervangen, geven alleen licht wanneer dit noodzakelijk is en verbruiken geen elektriciteit.	Hier wordt in de verdere uitwerking van het ontwerp aandacht aan besteed.	Geen aanpassing.
14.5	14	Verlichtingsintensiteit op de kruisingen afhankelijk maken van	Hier wordt in de verdere uitwerking van het	Geen aanpassing.

		de verkeersintensiteit.	ontwerp aandacht aan besteed.	
14.6	14	Verlichtingsarmaturen dienen zo laag mogelijk houden. Dat is doelmatiger en er is minder lichthinder.	Hier wordt in de verdere uitwerking van het ontwerp aandacht aan besteed.	Geen aanpassing.
14.7	15	Maak gebruik van armaturen met een geringe verspreiding van het licht naar de omgeving (nauw schijnveld).	Hier wordt in de verdere uitwerking van het ontwerp aandacht aan besteed.	Geen aanpassing.
14.8	15	De lengte van het oplopende talud naar het viaduct over de A12 moet zo kort mogelijk worden gehouden. Het ontwerp moet hiervoor zo nodig worden aangepast.	Dit wordt aangepast.	Het oplopende talud wordt zo kort mogelijk gehouden.
14.9	15	De weg dient zo veel mogelijk in het landschap 'weg te vallen'.	De weg wordt zo laag mogelijk aangelegd, rekening houden met de vereiste drooglegging, archeologie en faunavoorzieningen.	Het noordelijk deel wordt lager aangelegd.
Fietstunnel Binnenweg				
14.10	24, 55	Het hellingspercentage van 3.3% wordt ondersteund.	Dit wordt voor kennisgeving aangenomen.	Geen aanpassing.
14.11	24, 55	Onder de aandacht wordt gebracht dat het ook mogelijk is de helling te voorzien van twee tegengestelde bogen met een iets steilere aansluiting. Hierdoor ontstaat een kortere totale hellingweg.	Hier wordt in de verdere uitwerking van het ontwerp aandacht aan besteed.	Geen aanpassing.
Kruising Achterdijk				
14.12	24, 55	Aan de westelijke zijde van het tracé is onvoldoende ruimte binnen de bestemming 'Verkeer' om het weven van fiets- en autoverkeer voldoende veilig te laten plaatsvinden. De bestemming moet aldaar worden verruimd, zodat over een grotere lengte invoegen van fietsverkeer mogelijk wordt.	Deze zienswijze is niet meer van toepassing door de aanleg van een ongelijkvloerse kruising.	Geen aanpassing.
14.13	24, 55	De fietser moet een scherpe bocht en oversteek maken wanneer deze van Werkhoven naar Vechten rijdt ter hoogte van de fietstunnel.	Deze zienswijze is niet meer van toepassing door de aanleg van een ongelijkvloerse kruising.	Geen aanpassing.
	24, 55	Bij de variant op p. 29 van het landschapsplan is er geen scherpe	De meerwaarde van deze variant wordt niet gezien	Geen aanpassing.

		<p>bocht en is het veiliger voor de fietser.</p> <p>Daarnaast levert deze variant minder hinder tijdens de uitvoering van de werkzaamheden op.</p>		
14.14	40	<p>De rotonde is niet ingericht op groot materieel. Deze machines kunnen niet één rijstrook blijven volgen.</p> <p>Als met deze machines twee rijstroken worden gebruikt, dan ontstaan er onaanvaardbare en gevaarlijke situaties.</p>	Turborotondes zijn ingericht met overrijdbare middengeleiders zodat grotere voertuigen gebruik kunnen maken van 2 rijstroken. Door de lage snelheden bij turborotondes levert dit geen onveilige situaties op.	Geen aanpassing.
14.15	50	Combinatie van een fietstunnel en faunapassage is onmogelijk.	Uit het ecologisch onderzoek blijkt dit niet.	Geen aanpassing.
Rondweg				
14.16	28	De uitvoegstrook naar het nieuwe tracé dient goed gedimensioneerd te worden i.v.m. de doorstroming.	Dit is gedaan.	Geen aanpassing.
14.17	51	Een boom in de middenstrook van de weg kan fungeren als steppingstone voor de vleermuis.	Hier wordt in de verdere uitwerking van het ontwerp aandacht aan besteed.	Geen aanpassing.
14.18	51	Gepleit wordt voor een onderdoorgang voor kleinere dieren onder het RWT door.	Er komen behoudens de faunapassage bij de Binnenweg nog 2 faunapassages waarbij zowel een land als waterverbinding aanwezig is.	Geen aanpassing.
Watergangen				
14.19	10	De nieuwe watergang dient in klei gezet te worden, indien de watergang de kleilaag doorsnijdt.	Hier wordt in de verdere uitwerking van het ontwerp aandacht aan besteed.	Geen aanpassing.
14.20	10	De minimale diepte van de watergang op de profieltekeningen voldoet niet aan de minimale diepte voor primaire watergangen die het waterschap stelt. Over de profielen is nader overleg noodzakelijk.	Dit overleg zal plaats vinden met het Waterschap.	Geen aanpassing.
14.21	42	Er is geen sloot aan onze kant van het RWT voorzien. Wij kunnen dan 's-zomers niet beregenen en 's-winters is er geen afwatering.	Er zal nader overleg plaatsvinden om te bepalen welke voorziening door de grondeigenaren gewenst is in relatie tot de hoeveelheid grond die	Geen aanpassing.

			daarvoor extra benodigd is.	
14.22	42	Doordat er geen sloot aan onze kant van het RWT is voorzien kan ons vee niet drinken.	Er zal nader overleg plaatsvinden om te bepalen welke voorziening door de grondeigenaren gewenst is in relatie tot de hoeveelheid grond die daarvoor extra benodigd is.	Geen aanpassing.
14.23	42	Gevreesd wordt voor diefstal van vee nu er geen watergang is gepland langs mijn perceel.	Er zal nader overleg plaatsvinden om te bepalen welke voorziening door de grondeigenaren gewenst is in relatie tot de hoeveelheid grond die daarvoor extra benodigd is.	Geen aanpassing.
14.24	29	De ligging van het RWT is een belemmering, want de Rietsloot is thans een natuurlijke afrastering, zorgt voor afwatering van het perceel en fungeert voor mij als onttrekkingpunt t.b.v. beregening.	Er zal nader overleg plaatsvinden om te bepalen welke voorziening door de grondeigenaren gewenst is in relatie tot de hoeveelheid grond die daarvoor extra benodigd is.	Geen aanpassing.
14.25	29	Vee zal eerder uitbreken en de weg op gaan.	Er zal nader overleg plaatsvinden om te bepalen welke voorziening door de grondeigenaren gewenst is in relatie tot de hoeveelheid grond die daarvoor extra benodigd is.	Geen aanpassing.
14.26	29	Een afrastering van gaas of een hekwerk is in de praktijk nooit zo veilig als een brede sloot (eventueel met afrastering).	Er zal nader overleg plaatsvinden om te bepalen welke voorziening door de grondeigenaren gewenst is in relatie tot de hoeveelheid grond die daarvoor extra benodigd is.	Geen aanpassing.
14.27	29, 42	De afwatering van het perceel zal verslechteren en ik kan geen gebruik meer maken van de Rietsloot voor beregening of als drinkwater voor vee.	Er zal nader overleg plaatsvinden om te bepalen welke voorziening door de grondeigenaren gewenst is in relatie tot de hoeveelheid grond die daarvoor extra benodigd is.	Geen aanpassing.

Aanpassing

14.28	29	Het tracé kan in het midden van de noordelijke helft naar het oosten verschoven worden, waardoor de Rietsloot de bestaande functies voor mijn bedrijf kan blijven vervullen.	Het tracé is nu zo gelegd dat de Rietsloot zo goed mogelijk wordt gevolgd bij het noordelijke deel en dat er een archeologisch terrein wordt ontzien.	Geen aanpassing.
-------	----	--	---	------------------

Hoofdstuk 15 Procedure / Besluitvorming

nr.	indiener	Samenvatting ingekomen zienswijze	Reactie van het college	Conclusie
Beslissingsbevoegdheid				
15.1	42, 46	Waarom is er sprake van een provinciaal belang? Uitsluitend het Houtense belang wordt gediend.	Gezien het bovenlokale karakter van het project, de Bestuursovereenkomst VINEX en de daaruit voortvloeiende verantwoordelijkheid voor een tijdige en adequate ontsluiting van deze VINEX-locatie, hebben PS besloten dat er sprake is van een provinciaal belang.	Geen aanpassing.
15.2	46	Van provinciaal belang is dit gebied te beschermen.	In dit gebied spelen verschillende provinciale belangen die onderling een spanningsveld op kunnen leveren. Het MER fungeert dan ook om een integrale afweging te kunnen maken.	Geen aanpassing.
15.3	01	Wie gaat over de keuze voor een fietstunnel bij de Binnenweg? Houten of PU? En hoe wordt Bunnik hierin betrokken? Als Houten besluit voor een fietstunnel, dan kan Bunnik toch ook besluiten om geen rotonde aan te leggen?	De beslissingsbevoegdheid ligt in alle gevallen bij de provincie. Ingeval van de kruising Binnenweg heeft de provincie ingestemd met de voorkeur van Houten voor een fietstunnel. Houten voert hierbij overleg met andere partijen, zoals Bunnik. Voor de kruising Achterdijk is op basis van zienswijzen en hoorzittingen van o.a beide gemeenteraden gekozen voor een ongelijkvloerse kruising.	Aanpassing IP.
15.4	22	Aangezien met de aanleg van een nieuwe ontsluitingsweg geen provinciaal belang is gemoeid is er feitelijk voor de provincie geen grond om op basis van de Wro een inpassingsplan voor deze weg op te stellen.	PS hebben besloten tot het opstellen van een Inpassingsplan juist vanwege het provinciale belang dat met deze weg is gemoeid.	Geen aanpassing.
15.5	46	Dit plan dient getoetst te worden aan het Streekplan Utrecht 2005-2015, het Regionaal Structuurplan en het Strategisch Mobiliteitsplan	In deze plannen komt de ontsluiting voor als te onderzoeken variant. Dit onderzoek heeft	Geen aanpassing.

		Provincie Utrecht +.	plaatsgevonden middels het MER.	
Besluitvorming				
15.6	09	Wij betreuren de keuze voor het RWT als oplossing van Salto A12	Hier wordt kennis van genomen.	Geen aanpassing.
15.7	27	Wij zijn verheugd de voortgang van dit project te constateren.	Hier wordt kennis van genomen.	Geen aanpassing.
15.8	11	De prijs die recreatie, landschap en natuur moeten betalen voor een verkeerskundig suboptimale oplossing is veel te hoog.	Provinciale Staten hebben een integrale afweging gemaakt waarbij recreatie, landschap en natuur zijn meegewogen.	Geen aanpassing.
15.9	11	De plannen moeten worden herzien, de scope moet verbreed worden en er moet een relatie worden gelegd met de plannen rond de Ring Utrecht.	In de herijking zijn alle nieuwe ontwikkelingen meegenomen. Zo is de Planstudie Ring Utrecht ook onderzocht.	Geen aanpassing.
15.10	30, 32, 33, 49	Er moet een heroverweging van het besluit tot de aanleg plaatsvinden.	Provinciale Staten hebben in hun rol van bevoegd gezag gekozen voor het RWT.	Geen aanpassing.
15.11	16	In het voorstel van GS is verzuimd het bijzonder karakter van het gebied te beschrijven.	In het MER zijn alle aspecten die van belang zijn voor de besluitvorming in beschouwing genomen. Daarmee is voldaan aan de voorwaarden die zijn opgenomen in de Nota Reikwijdte en Detailniveau.	Geen aanpassing.
15.12	16	Toen PS een besluit namen, waren veel aardkundige bezwaren onbekend.	Dit wordt erkend. Verwezen wordt naar hoofdstuk 7 van deze nota.	Geen aanpassing.
15.13	20	Waarom is over de spitsafsluiting Achterdijk geen contact geweest met gemeente Bunnik?	Een spitsafsluiting op de Achterdijk maakt geen onderdeel uit van de plannen tot aanleg van het RWT. Wel zijn in het MER de verkeerskundige gevolgen daarvan inzichtelijk gemaakt. Hierover is contact geweest. Het is aan Bunnik als wegbeheerder van de Achterdijk om desgewenst verkeersbeperkende maatregelen te treffen.	Geen aanpassing.
15.14	26, 29, 40, 54	Het inpassingsplan is in strijd met het provinciaal beleid, omdat wordt ingegrepen in het agrarische gebied, zodanig dat er sprake is van een onevenredige	PS hebben een integrale afweging gemaakt waarbij het belang van de agrarische structuur is meegewogen. Het RWT is	Geen aanpassing.

		aantasting van de waarden en gebruiksmogelijkheden van de primaire functie, namelijk de landbouw. De agrarische structuur wordt aangetast.	zo veel mogelijk langs perceelsgrenzen gesitueerd.	
15.15	26, 29, 40	Er is geen blijk gegeven van een zorgvuldige belangenafweging, omdat de belangen van onder meer agrariërs niet in de besluitvorming zijn betrokken.	PS hebben een integrale afweging gemaakt waarbij het belang van de agrariërs is meegewogen. Het RWT is zo veel mogelijk langs perceelsgrenzen gesitueerd.	Geen aanpassing.
15.16	27	Verzocht wordt rekening te blijven houden met de belangen van beide (direct) betrokken gemeenten.	Gedurende het gehele proces worden het BRU en de gemeenten Bunnik en Houten zowel ambtelijk als bestuurlijk betrokken en geïnformeerd. Daarnaast worden de beide gemeenteraden door PS meerdere keren gehoord.	Geen aanpassing.
15.17	31	Geadviseerd wordt te blijven samenwerken t.b.v. een goede (her)verkaveling van de bedrijven die door de weg doorsneden worden.	Ruiling van gronden op vrijwillige basis en passend binnen de kaders sluiten wij niet op voorhand uit.	Geen aanpassing.
15.18	28	Het is niet logisch dat gekozen wordt voor een nieuw tracé, omdat vooruitgelopen wordt op de Planstudie Ring Utrecht. Daarnaast leven we in een tijd van bezuinigingen.	Het MER 2010 is uitgevoerd om te onderzoeken of het RWT ook de voorkeur heeft als rekening gehouden wordt met de Planstudie Ring Utrecht.	Geen aanpassing.
15.19	30, 32, 33, 49	Verkeersbesluiten moeten worden genomen door lokale overheden. Dat heeft tot gevolg dat nu geen knopen worden doorgesneden. Daardoor zijn de gevolgen van voorliggend plan voor ons niet te voorzien. Voorstellen en argumenten vanuit de directe omgeving zijn onvoldoende meegenomen in de planvorming.	Het MER C geeft inzicht in het effect van spitsafsluitingen op de Achterdijk (zie ook hoofdstuk 6). In het inpassingsplan wordt niet uitgegaan spitsafsluitingen. Met de terinzagelegging van het VOIP wordt beoogd voorstellen en argumenten vanuit de directe omgeving te verzamelen, zodat planoptimalisatie (en daarmee rekening houdend met de diverse belangen) plaats kan vinden.	Geen aanpassing.
15.20	33	Hoe wordt de verkeersafwikkeling de komende jaren op de	Hierover volgt nog een afzonderlijke studie, in	Geen aanpassing.

		Tureluurweg en de Parallelweg geregeld en op welke manier wordt dit in samenspraak met de gemeente Bunnik gedaan?	samenspraak met de gemeente Bunnik. Hoe dit proces van planvorming er uit ziet is op dit moment nog niet bekend.	
15.21	35	Onze reactie op het MER 2007 heeft er in geresulteerd dat de voltallige gemeenteraad van Bunnik zich tegen de voorgestelde aanleg van het RWT heeft gekeerd.	Het standpunt van het college en de raad is ons bekend.	Geen aanpassing.
15.22	37	Nu blijkt dat het (sluip)verkeer in het buitengebied toeneemt en het RWT niet noodzakelijk blijkt voor een oostelijke ontsluiting, omdat de opgewaardeerde N410 een oplossing is, dient een heroverweging plaats te vinden.	Dit is betrokken bij de besluitvorming.	Geen aanpassing.
15.23	42	De keuze voor het RWT is een politieke, omdat dit bestuurlijk is afgesproken. Dit ondanks het feit dat dit strijdig is met de SU en het SMPU.	Bestuurlijk is in A12 SALTO-verband gekozen voor het RWT. Dit doet niets af aan de keuze van PS, op basis van het MER 2010. In het SU en het SMPU is het RWT niet onmogelijk gemaakt. Aangegeven is dat het RWT er kan komen, als blijkt dat dit de beste oplossing is.	Geen aanpassing.
Procedure				
15.24	25	Ik wil deze zienswijze in een later stadium mogelijk nog aanvullen of wijzigen.	Als het OIP wordt vastgesteld, zal het opnieuw voor een ieder ter inzage worden gelegd. Op dat moment kan een zienswijze worden ingediend.	Geen aanpassing.
15.25	27	Verzocht wordt op de hoogte gehouden te worden van het verdere verloop van de procedure.	Hiervoor wordt u verwezen naar onze provinciale website. Daarnaast kunt u zich aanmelden voor de nieuwsbrief. Daarin wordt in hoofdlijnen de planning ook opgenomen.	Geen aanpassing.
15.26	30, 32, 33, 49	Het plan wordt niet gedragen door de omgeving. Alle informatieavonden hebben als doel gehad om te informeren. Samenspraak met het gebied is niet gezocht.	Tot op heden is de communicatie en planvorming inderdaad gericht geweest op informatieoverdracht naar het gebied. Het voorontwerp is voor een ieder ter inzage gelegd om	Geen aanpassing.

			het gebied te laten reageren, zodat de inpassing van het tracé mogelijk meer naar de wensen van het gebied kan worden geoptimaliseerd.	
15.27	30, 32, 33, 49	De aanleg van een snelle, extra ontsluiting, speciaal voor spitsverkeer past niet binnen het beleid van Het Nieuwe Werken.	<p>Het RWT is niet uitsluitend voor spitsverkeer bedoeld, al is het wel zo dat met name tijdens de spits het nut en de noodzaak van het RWT blijkt.</p> <p>Onduidelijk is wat de concrete verkeersgevolgen zijn van Het Nieuwe Werken. Dit concept vormt geen directe aanleiding om verkeersproblemen niet met wegaanleg op te lossen.</p>	Geen aanpassing.
15.28	42	Gelet op artikel 1.1.1, lid 2 in samenhang met 3.1.1 Bro bent u verplicht overleg te plegen met onder meer de gemeente waarvan de belangen in het geding zijn. Hoe wilt u dit gaan doen?	Het vooroverleg als bedoeld in artikel 3.1.1 vindt tegelijkertijd plaats middels het VOIP. In voorliggende zienswijzennota worden de vooroverlegreacties ook beantwoord.	Geen aanpassing.
15.29	41, 43	Verzocht wordt om betrokkenheid bij de verder plannen.	Op de provinciale website wordt een dossier 'Verbindingsweg Houten – A12' bijgehouden. Verder kunt u zich onder 'Contact' aanmelden voor de nieuwsbrief die enkele malen zal verschijnen. Als het OIP ter inzage zal worden gelegd, dan zal dit o.a. in de huis-aan-huisbladen worden bekendgemaakt. Voorts vindt overleg plaats met overlegpartners, waaronder 41.	Geen aanpassing.
15.30	58	Verzocht wordt de ombouw van knooppunt Lunetten i.h.k.v. de Planstudie Ring Utrecht niet onmogelijk te maken en daarom bij de uitwerking contact te onderhouden met het	Voorliggend plan maakt genoemde ombouw niet onmogelijk. Bij het ontwerp zal contact worden opgenomen met de omgevingsmanager.	Geen aanpassing.

		projectteam van de Ring via de omgevingsmanager van deze planstudie.		
--	--	--	--	--

VERSLAG van de hoorzitting over het voorontwerp Inpassingsplan Verbindingsweg Houten – A12 (Rijsbruggerwegtracé) d.d. 21 maart 2011 in boerderij Mereveld te Utrecht

Aanwezig:

Namens Provinciale Staten	:	drs R.E. de Vries (D66, voorzitter), drs. H. Schoen (adjunct griffier), mw. A.C. Boelhouwer (GroenLinks), mw. E.J. Broere (PVV), mw.drs. R.K. Dik-Faber (ChristenUnie), Z. el Yassini (VVD), mw. P. van der Geest (PvdD), ir. H. Graaff (CDA), C. de Heer (ChristenUnie), ir. N.J.P. Hoefnagels (D66), mw. W.M.M. Hoek (50PLUS), ing. D. Kiliç (PvdA), drs. A.H.L. Kocken (VVD), drs. J.A.J. Konings (VVD), drs. C. de Kruijf (PvdA), G.A. de Kruijf (CDA), A.M. Meijer (SP), ing. H.N. Scherer (PVV), W. van der Steeg (PvdD), G.H.J. Weierink (VVD), W. van Wikselaar (SGP),
Namens Gedeputeerde Staten	:	drs. R.W. Krol, J.W.R. van Lunteren
Belangstellenden	:	ca. 35
Verslag	:	mw. W. Voorneman-Rikkers

1. Welkom

De heer De Vries, voorzitter, heet de aanwezigen welkom en licht het doel van de hoorzitting over het voorontwerp Inpassingsplan Verbindingsweg Houten – A12 (Rijsbruggerwegtracé) toe. Hij memoreert dat op 16 maart jl. een, druk bezochte, informatieavond over het voorontwerp heeft plaatsgevonden op grond waarvan het voorontwerp thans niet meer door middel van een inleiding zal worden toegelicht.

Er hebben zich vijf sprekers aangemeld. Na iedere inspraak worden de Staten- en GS-leden in de gelegenheid gesteld vragen te stellen ter verduidelijking.

De politieke discussie vindt te zijner tijd plaats bij de behandeling en de besluitvorming in de desbetreffende Statencommissies en PS.

Op de inbreng tijdens de hoorzitting en de schriftelijk ingediende zienswijzen zal worden gereageerd in de Zienswijzennota, die naar verwachting begin juli 2011 tegemoet kan worden gezien tezamen met het Ontwerp Inpassingsplan.

2. Insprekers

De voorzitter geeft het woord aan de eerste spreker.

De inspraakreactie van de ██████████, is als bijlage 1 bij het verslag gevoegd. Korthedshalve zij verwezen naar de inhoud.

De heer Meijer verzoekt om een nadere toelichting ten aanzien van de opmerking over de ecologische verbinding.

██████████ zet uiteen dat er een noord – zuid verbinding is, die bij Houten over de geluidswal aan de buitenkant van de Rondweg wordt geleid. De geplande weg gaat dwars door de geluidswal, waarmee de ecologische verbinding wordt verbroken. In de MER was opgenomen dat sprake zou worden van een ecologische verbinding naast de fietstunnel (kruising met de Binnenweg). In het voorliggende voorontwerp Inpassingsplan leest spreker daarover nagenoeg niets terug. Er wordt slechts aangegeven, dat nog moet worden bekeken hoe dit moet worden opgelost.

De heer De Heer informeert naar de hoeveelheid meters tracé dat 50 m naar het oosten zou moeten worden verschoven om uit de oude bedding te blijven.

██████████ geeft aan dat de Rijsbruggerweg op de oeverwal ligt. Hij wijst op de kaart aan vanaf waar sprake is van de bedding. Op het moment dat het tracé iets naar het oosten wordt verplaatst, wordt buiten de bedding gebleven. De andere mogelijkheid waarvoor spreker opteert indien de weg, die in zijn visie maar vier

jaar nodig is, er perse moet komen is te kiezen voor het westelijke tracé langs de Binnenweg en de huidige Rijsbruggerweg en dit tracé noordelijk van de Achterdijk te laten aansluiten op het oostelijke tracé.

Nadat de voorzitter heeft vastgesteld dat er geen vragen meer zijn, bedankt hij [REDACTED] voor zijn inbreng. Spreker geeft vervolgens de tweede inspreker het woord.

De inspraakreactie van [REDACTED], is als bijlage 2 bij het verslag gevoegd. Korthedshalve zij verwezen naar de inhoud.

De heer Meijer informeert naar de nadelige gevolgen voor de bedrijfsvoering indien het tracé wordt doorgezet.

[REDACTED] antwoordt, dat zijn fruit vanaf de Marsdijk naar het 't Goy moet worden getransporteerd en weer terug. Een ander nadeel is dat de loonwerkers, die naar zijn bedrijf moeten komen, ongetwijfeld vast zullen lopen op de rotonde.

De heer Meijer memoreert dat [REDACTED] aangeeft, dat zijn klanten hem niet meer goed zullen kunnen bereiken. Geïnformeerd wordt naar de te verwachten omzetzalingen.

[REDACTED] antwoordt dat uit ervaring met de andere kant van de Oud Wulfseweg is gebleken, dat de eerste 5 jaar rekening moet worden gehouden met een omzetzaling van 20 – 25%.

De heer Hoefnagels merkt op dat [REDACTED] via de Achterdijk rijdt. Daar verandert in zijn visie niets. De vraag is derhalve wat precies het probleem is.

[REDACTED] verwacht gelet op de toename aan verkeersbewegingen problemen met het oversteken van de rotonde.

Nadat de voorzitter heeft vastgesteld dat er geen vragen meer zijn, bedankt hij [REDACTED] voor zijn inbreng. Spreker geeft vervolgens de derde inspreker het woord.

De inbreng van [REDACTED], is als bijlage 3 bij het verslag gevoegd. Korthedshalve zij verwezen naar de inhoud.

De heer De Kruijf informeert hoe [REDACTED] de ruilverkaveling met een verplicht karakter uitgewerkt zou willen zien.

[REDACTED] geeft aan, dat hij thans geen namen zal noemen. Hij kan zich voorstellen dat in deze wordt gekeken naar de bedrijven die het meest worden getroffen door het tracé.

De heer De Kruijf gaat er vanuit dat [REDACTED], conform het verzoek, zal worden geconsulteerd ten aanzien van de agrarische inpassing. Hij neemt aan dat [REDACTED] op dat moment, concreter dan nu, zal kunnen aangeven op welke manier de ruilverkaveling zou kunnen worden uitgewerkt.

[REDACTED] bevestigt het vorenstaande.

De heer Konings vraagt om een nadere concretisering van de aantallen vervoersbewegingen.

Desgevraagd door [REDACTED] antwoordt een [REDACTED], dat het in de oogsttijd op jaarbasis gaat om ongeveer 80 keer heen en weer. Daarbij komt dat het loonwerkerbedrijf ook door het gebied moet. Hoe meer het gebied wordt doorsneden, hoe kleiner de bedrijven worden. Dat heeft tot gevolg dat het voer voor de dieren steeds verder weg gehaald moet worden, hetgeen weer leidt tot meer vervoersbewegingen. Op deze manier worden meer problemen gecreëerd in de landbouw dan nodig is.

[REDACTED] voegt ten aanzien van de voederwinning ter verduidelijking toe, dat gras meestal op het eigen bedrijf wordt geteeld; maïs is vaak een product dat wordt verhandeld. In de afgelopen jaren zijn zowel in het westelijk- als in het oostelijk gebied agrarische bedrijven gestopt, die echter nog wel maïs telen voor de handel. Een ha maïs schat hij in op vier vrachten; dat betekent qua vervoersbewegingen vier keer heen en vier keer terug. Het bedrijf van spreker zit zuidelijk tegen Houten aan; het bedrijf waarmee hij samenwerkt zit aan de noordelijke kant. Op dit bedrijf wordt 7 ha maïs geteeld. Dat houdt in dat er tussen dat en zijn bedrijf sprake is van twee keer 28 vervoersbewegingen. Ook het gras (30 ha) komt deels van dat bedrijf. Daarmee zijn twee keer 50 vervoersbewegingen gemoeid.

Pieter Van der Grift hecht eraan op te merken dat er een Landbouweffect rapportage is gemaakt. Daarin is uitgegaan van, zoals ook meerdere insprekers nu voorstellen, de Binnenweg open en een ongelijkvloerse

kruising op de Achterdijk. Dat was op dat moment uitgangspunt. Omdat daarmee niets veranderde, is ook niet gekeken naar de verkeersintensiteit van de agrarische sector. De nu genomen uitgangspunten zijn essentieel anders dan in de Effectrapportage. Daarom wordt niet over concrete getallen beschikt.

De heer Weierink informeert in het kader van de kavelruil om hoeveel bedrijven het gaat. [REDACTED] antwoordt, dat het om ca 10 bedrijven gaat bij Groenraven Oost.

Mevrouw Hoek informeert of minder last zal worden ondervonden indien wel van zoveel mogelijk bestaande tracés gebruik wordt gemaakt.

[REDACTED] verwacht niet dat dit veel zal uitmaken. Indien gebruik wordt gemaakt van de huidige Rijsbruggerweg, krijgen aanwonenden de drukke weg pal voor hun deur. De bedrijven die daar zitten, hebben nu ook grond aan beide kanten van de weg. Dan zal derhalve alsnog de verkaveling moeten worden toegepast. Spreker benadrukt nogmaals, dat die weg er van de agrariërs in het gebied niet hoeft te komen. Als de weg er dan toch komt, kan deze beter een stuk achter dan voor het huis liggen.

Desgevraagd door mevrouw Hoek bevestigt spreker dat de Rijsbruggerweg op dit moment heel smal is; een trekker en een auto kunnen elkaar nu niet fatsoenlijk passeren.

De heer Hoefnagels heeft begrepen, dat de gemeente Houten voornemens is/was om sowieso een afsluiting te zetten op de Binnenweg.

[REDACTED] antwoordt, dat hem daarover niets bekend is. Indien dit het geval is, zal daartegen zeker bezwaar worden gemaakt.

Mevrouw Boelhouwer memoreert, dat aangegeven wordt dat het in het kader van de kavelruil om ca 10 bedrijven langs het tracé gaat. Geïnformeerd wordt hoeveel bedrijven in het hele gebied last zullen hebben met het maken van hun vervoersbewegingen.

[REDACTED] verwacht dat dit om maximaal 50 bedrijven gaat.

Nadat de voorzitter heeft vastgesteld dat er geen vragen meer zijn, bedankt hij [REDACTED] voor zijn inbreng. Spreker geeft vervolgens de vierde inspreker het woord.

De inspraakreactie van [REDACTED], is als bijlage 4 bij het verslag gevoegd. Korthedshalve zij verwezen naar de inhoud.

Nadat de voorzitter heeft vastgesteld dat hierover geen vragen zijn, bedankt hij [REDACTED] voor zijn inbreng. Spreker geeft hierna de laatste inspreker het woord.

[REDACTED], deelt mede dat hij wegens tijdgebrek niet in de gelegenheid is geweest zijn betoog af te stemmen met andere wijkverenigingen. Dit zal in het kader van de schriftelijke zienswijze zeker gebeuren.

Alvorens te reageren op het voorontwerp Inpassingsplan hecht spreker eraan te benadrukken dat bekend moge zijn, dat hij tegenstander is en blijft van de aanleg van het tracé.

De inspraakreactie van [REDACTED], is als bijlage 5 bij het verslag gevoegd. Korthedshalve zij verwezen naar de inhoud.

Desgevraagd door mevrouw Boelhouwer antwoordt [REDACTED] dat een ongelijkvloerse kruising de beste oplossing is, mits dit wordt gecombineerd met het verhinderen van het sluipverkeer op de Achterdijk.

Alhoewel de aantasting van het landschap groter zal zijn, verwacht hij dat de voorkeur van de omwonenden uitgaat naar een ongelijkvloerse kruising.

Nadat de voorzitter heeft vastgesteld dat er geen vragen meer zijn, bedankt hij [REDACTED] voor zijn inbreng.

3. Sluiting

De voorzitter bedankt de aanwezigen voor hun komst en sluit de hoorzitting.

bylage: 1
NR. 16
06-04-11

**HOORZITTING VOORONTWERP INPASSINGSPLAN
"VERBINDINGSWEG HOUTEN-A12"**

Dames en Heren,

Ik dank u hartelijk voor de mogelijkheid, die u mij biedt om mijn zienswijze over het voorontwerp inpassingsplan ten dele toe te lichten. Mag ik mij even voorstellen. Ik werk aan dit project vanuit een gedurende een halve eeuw opgebouwde deskundigheid over dit gebied. Ik studeerde in Utrecht Aardrijkskunde, ik werkte er dertig jaar in het voortgezet onderwijs, was zestien jaar voorzitter van de Kring Utrecht van het Koninklijk Nederlands Aardrijkskundig Genootschap en zorgde zo voor verbetering van het onderwijs en na mijn afscheid al weer 16½ jaar geleden gaf ik lezingen en verzorgde excursies door dit gebied, becommentarieerde veelvuldig ruimtelijke plannen en gaf adviezen.

In de eerste plaats wil ik aandacht schenken aan de aardkundige waarden in dit gebied. Aardkundige waarden zijn plekken in het landschap waar men goed kan laten zien hoe dit landschap ontstaan is. Ze hebben een waarde op zich, maar verhogen ook de beleevingswaarde en de informatiewaarde van een landschap. In 2003 verscheen een manifest, waarin door veertien Nederlandse organisaties werd opgeroepen meer zorg te besteden aan het behoud van al die bijzondere vormen in het landschap. Onze provincie Utrecht heeft een zestal "Aardkundige Monumenten" aangewezen. In 2004 kwamen een aantal Europese organisaties met een soortgelijk manifest. Het vormde de basis voor een Europese richtlijn, die echter op een minderheidsblokkade in de Europese Raad stuitte. Beide manifesten zijn als bijlage toegevoegd.

Het inpassingsplan ligt in het Kromme Rijngebied, waar de Rijn in de laatste 5500 jaar elke keer weer een andere weg zoekt. Een recent ontdekte oorzaak daarvan wordt gevormd door bewegingen langs diep liggende breuken in de aardkorst. Wanneer daardoor een strook lager komt te liggen vormt zich daar een nieuwe stroomgordel. Ook normaal bouwt een rivier aan weerszijden oeverwallen op, verhoogt zo de bedding en breekt dan door een oeverwal om in de kom een nieuwe bedding te vormen. De oude loop verzandt. Die oude rivierloop met oeverwallen noemen we een stroomrug. Het dorp Houten

ligt op zo'n stroomrug, namelijk die van het Houtense systeem. Tot 2000 jaar geleden stroomde de toenmalige Rijn vanaf Wijk bij Duurstede via Dwarsdijk en 't Goy richting Houten. De hoofdtak boog bij het Oostrumsdijkje naar het Noorden af en stroomde parallel aan de huidige Binnenweg en de Rijsbruggerweg, die op de naast gelegen oeverwal liggen. Door afzettingen van de huidige Rijn werd de rivier afgedamd en kon er niet langer water door deze tak worden afgevoerd. Duidelijk herkenbaar in het landschap ligt daar de oude bedding, 1 tot 1½ meter lager dan de oeverwal en met een restgeul, de Rietsloot. Voor de kenners is het echt genieten. Je droomt er weg, ziet Romeinse soldaten komen aan marcheren en door de voorde waden. En ik herinner mij hoe ik een groep Britse geografen uitlegde, wat er op deze plek te zien is. Maar wat een gruwel: In die oude bedding komt de geplande weg te liggen.

Jammer dan, maar er is meer. In het Milieu Effectrapport A12 Salto wordt gewoon ontkend, dat die oude beddingen herkenbaar zijn in het landschap en op een bijbehorende kaart van de aardkundige waarden wordt dit deel van de oude bedding weggelaten. Zie de bijlagen. In het recent geactualiseerde Milieu Effect Rapport worden enige vage woorden aan de Aardkundige Waarden gewijd. En ook in de toelichting van dit voorontwerp wordt nog niet gezegd, dat de weg in de bedding ligt. Wel wordt nadrukkelijk tot twee keer gezegd, dat de weg nergens lager dan 2,5 meter + NAP komt te liggen. Zo'n bedding komt bij een overstroming het eerst onder water te staan en is niet bruikbaar als evacuatieroute. Er komt een sloot aan de Oostzijde van de weg om de afwatering te verbeteren. In werkelijkheid omdat het weglichaam de natuurlijke afwatering verhindert. Pas nu nadat het besluit om een inpassingsplan te maken is genomen worden allerlei biologisch aspecten bekend. Provinciale Staten hebben een besluit genomen en in het voorstel van GS is verzuimd het bijzondere karakter van het gebied te beschrijven. Elke keer is het ontwerp verder uitgekleed. De ongelijkvloerse kruising bij de Achterdijk is vervallen. De kruising met de Binnenweg wordt beperkt tot een fietstunnel zonder ecologische verbinding. Toen Provinciale Staten een besluit namen, waren veel bezwaren onbekend.

Iedereen met een beetje gevoel voor ons kostelijk aardkundig erfgoed zal met mij vinden, dat het zo niet kan. Wat te doen? Je zou het tracé vijftig meter naar het oosten kunnen opschuiven en de weg minder opvallend maken door bermbeplanting. Je zou toch kunnen kiezen voor het westelijke tracé langs de Binnenweg en de huidige Rijsbruggerweg en dit tracé Noordelijk van de Achterdijk laten aansluiten op het Oostelijke tracé. Maar eigenlijk hoort deze weg niet in dit bijzondere gebied thuis.

Bylage 1.

Manifest

Aardkundige Waarden en Ruimtelijke Ordening

1. **aardkundig erfgoed, ook voor toekomstige generaties**
De geologische gesteldheid, het reliëf en de bodems vormen met het water de ondergrond van Nederland. Dit kostbare erfgoed dient ook voor de generaties na ons behouden te blijven.
2. **onze aardkundige waarden, bijzonder in internationaal opzicht**
Wadden, duinen, stuifzanden en stuwwallen zijn aardkundige vormen die ook in Europese context zeer bijzonder zijn.
3. **belevingswaarde en recreatief potentieel**
Aardkundige waarden dragen, alleen en in combinatie met ecologische en historische waarden, bij aan de identiteit, duurzaamheid en belevingswaarde van ons landschap.
4. **waardevol voor de economie en de veiligheid, maar kwetsbaar**
Aardkundige vormen en processen hebben groot economisch potentieel (toerisme, sporttoeren) en verhogen onze veiligheid (kustduinen). Maar zij zijn kwetsbaar: we moeten er zorgvuldig mee omgaan.
5. **de uitdaging is het versterken van de ruimtelijke kwaliteit**
Aardkundige vormen en patronen kunnen meerwaarde geven aan stads- en plattelandontwikkeling en een leefomgeving van hoge kwaliteit creëren.
6. **de taak van de overheid: behoud door ontwikkeling, behoud door bescherming**
Rijk, provincies en gemeenten dienen aardkundige waarden systematisch op te nemen in planologische procedures en planvorming. Ook dient uniek aardkundig erfgoed een beschermde status te krijgen. Kansen voor herstel en verantwoorde ontwikkeling van nieuwe aardkundige vormen en processen (verstuiving, natuurlijke meandering) dienen te worden gestimuleerd.
7. **de bijdrage van onze organisaties**
Onze organisaties zetten zich in voor behoud, beheer en ontwikkeling van ons aardkundig erfgoed. Samen werken wij aan vergroting van het maatschappelijk draagvlak door kennisontwikkeling en communicatie.

- Koninklijk Nederlands Aardrijkskundig Genootschap
- Koninklijk Nederlands Geologisch en Mijnbouwkundig Genootschap
- Nederlandse Bodemkundige Vereniging
- Nederlandse Geologische Vereniging
- Stichting Aardkundige Waarden
- Werkgemeenschap Landschapsecologisch Onderzoek
- Vereniging Natuurmonumenten
- Waddenvereniging
- De Landschappen
- Stichting Natuur en Milieu
- Stichting Landschapsbeheer Nederland
- ANVV-VVV
- Stichting voor de Nederlandse Archeologie
- Koninklijke Nederlandse Natuurhistorische Vereniging

Bijlage 2.

European Manifesto on Earth Heritage and Geodiversity

Earth heritage for our present and our future

Geodiversity links the Earth, its people and their culture. It forms the basis of the European society. Earth heritage including landscapes, landforms, rocks, sediments, soils, minerals, fossils and waters, is an essential part of Europe's natural heritage. A geological, geomorphological and soil heritage that needs to be safe-guarded for present and future generations.

Europe has outstanding examples of earth heritage and geodiversity

Mount Etna of Italy, the Giant's Causeway of Northern Ireland, the Dorset Coast of the United Kingdom, the mear lakes of the German Eifel, the Wadden from The Netherlands to Denmark, the caves of Slovenia, the Troodos Massif of Cyprus, the Curonian Spit of Lithuania and Russia, the High Coast of Sweden, the Finnish Kvarken Archipelago, the Baltic Klint, the glaciers and fjords of Norway, the Alps and the volcanoes and geysers of Iceland are but a few examples of Europe's rich earth heritage.

Earth heritage and geodiversity create opportunities for education, recreation and tourism...

Geological landscapes and sites, by themselves or in combination with their cultural, historical and ecological heritage, offer potential for sustainable tourism, education and landscape appreciation. European Geoparks are examples of the sustainable economic use of this resource.

... and increase the quality of life in rural areas and cities

Landforms, patterns and earth heritage sites contribute to the character of rural areas and cities, and help create a living space and environment of high quality.

The task of the EU: "safeguarding by development, safeguarding by protection"

The EU should incorporate Earth Heritage and Geodiversity in policy, planning and related procedures. Unique earth heritage sites and landscapes should be given protected status. Sustainable development and restoration should respect and reflect the natural patterns and processes: the geology, the geomorphology and the soils.

The EU soil strategy is the instrument to realize these goals:

- | | |
|---------------------|--|
| • EFG | European Federation of Geologists |
| • EGN | European Geoparks Network |
| • IAG | International Association of Geomorphology |
| • ECSSS | European Confederation of Soil Science Societies |
| • EUCC | European Union of Coastal Conservation |
| • GEOSEE Task Force | a joint Geoheritage initiative of UNESCO, IUGS and IGU |
| • IUGS | International Union of Geological Sciences |
| • Eurosite | European Platform of Nature Management organizations |
| • IGU | International Geographical Union |
| • Wadden Sea Team | Environmental organizations along the Wadden Sea Coast |
| • IUSS | International Union of Soil Sciences |

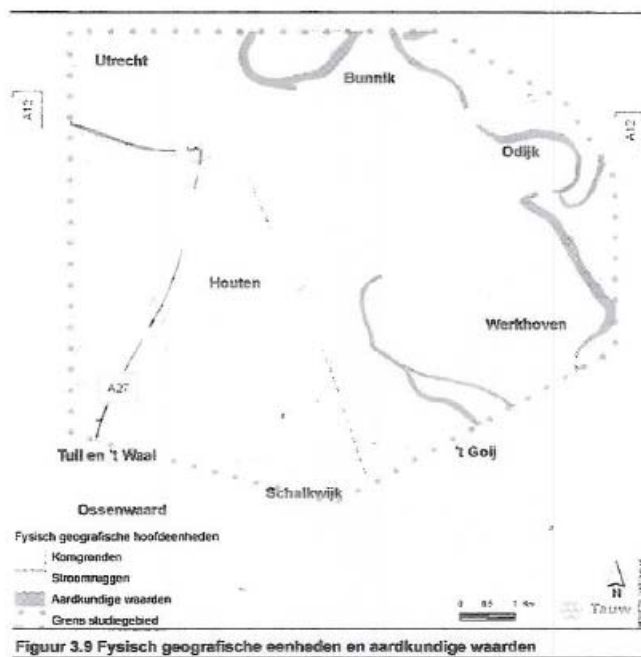
• and many national European organizations for Geoheritage

With reference to Recommendation Rec (2004) 3 of the Council of Europe on conservation of the geological heritage and areas of special geological interest (Adopted by the Committee of Ministers on May 2004).



Bijlage 3: MER A12 Salto p. 44

Kenmerk R002-4498720EMG-pla-V01-NL



Maaiveldhoogte

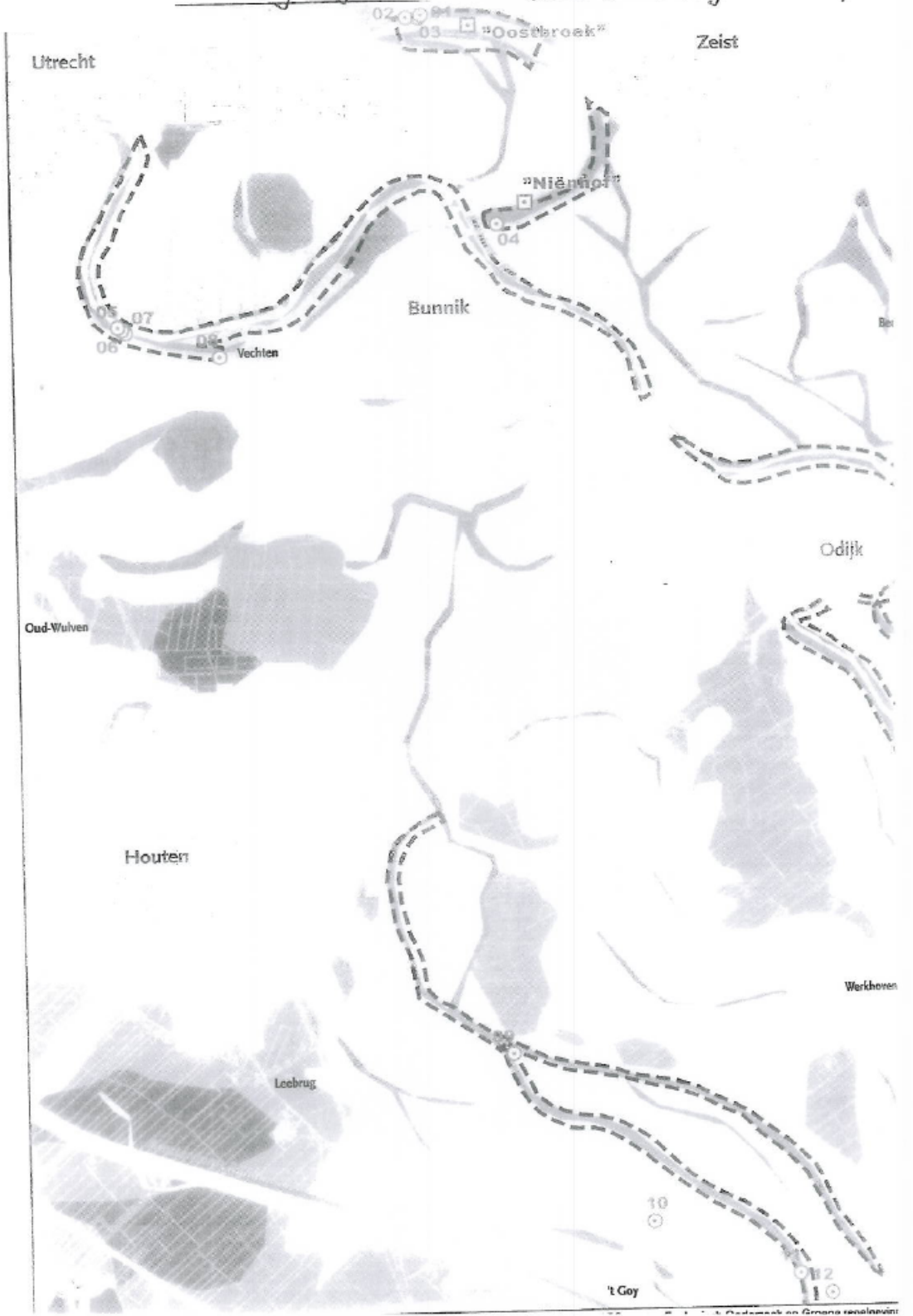
In en direct rondom de kernen Houten, Bunnik en Odijk bedraagt de gemiddelde maaiveldhoogte ten minste NAP +1,5-2,0 m. Dit is ook het geval in het gebied ten oosten van Houten, tussen grofweg de spoorlijn, Houten, Bunnik, Odijk en Werkhoven.

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.

*Bijlage 4. Provincie Utrecht: Atlas met grunten
waarde volle gebieden p. 11.*



Dijkweg - 2
NR. 17
06-04-11

Inspraak op Salto A-12

Beste mensen,
Graag maak ik gebruik van de gelegenheid om in te spreken.
Ik doe dit namens [redacted] gelegen aan de Marsdijk net tegen over Fort bij Vechten.

Wij produceren fruit, hebben een paarden pension en een goed lopende streekprodukten winkel.
Dit zijn ook de redenen om in te spreken.
Wij vinden dat jullie niet het gebied de dupe mogen laten worden omdat er zo nodig een weg van Houten naar de A12 aangelegd gaat worden
Wij moeten met ons fruit naar 'tGoy voor koeling en sortering en voor de winkel weer terug, en voor onze klanten van de winkel hebben we uiteraard geen enkele behoefte om deze een belemmering op te leggen van welke aard ook.
Ook voor onze pension klanten moeten we goed en onbelemmerd bereikbaar blijven
Maar wat eigen lijk het aller belangrijkste is zo dadelijk kunnen wij bijv. voor een ontheffing van een verkeersmaatregel gaan betalen terwijl het ons eigen gebied is
En van dit laatste hebben we al een voorbeeld van een andere spitsafsluiting op de Oud Wulfse weg.

Concreet
Nog steeds vinden wij dat er een tracé aangelegd gaat worden wat vooral door mensen achter de tekentafel is gedaan en dat die te weinig buiten zijn wezen kijken hoe het ook anders kan

Er had volgens ons veel slimmer via bestaand asfalt gereden kunnen worden, en dan een aansluiting met de mogelijk toch om te leggen N229 en dan zo een goede ruime oprit bij Bunnik.

Als het dan toch zo is dat de weg gaat lopen zoals nu wordt voorgesteld hebben wij wel een aantal ideeën.
Voor een onbelemmerde door gang op de achterdijk moeten jullie kiezen voor een ongelijk vloerse kruising, een tunnel dus, dan kun je de weg gelijk wat in een bak leggen zodat ie minder opzichtig door het gebied loopt
Dat gaat te veel kosten zullen jullie wel zeggen maar een grote rotonde kost ook geld en is dan maar een halve oplossing en wat zegt nou 1 miljoen extra op zo'n groot project waarvan al 'n miljoen op is aan voorbereiding en onder zocks kosten.

Verder bepleit ik geen andere belemmerende maatregelen als spits afsluitingen of iets dergelijks, laten we nou eens niet uit angst regeren maar de afspraak maken dat we flexibel werken en als het later echt uit de hand loopt met mogelijk ongewenst verkeer kunnen we toch altijd nog, in overleg, komen tot maatregelen.

Mensen wij hebben begrip voor de problemen van een ander en dat er een verbeterde aansluiting van Houten naar de A 12 moet komen niet via dit tracé dus maar zadel ons en ons bedrijf in het bijzonder niet op met die problemen van een ander.

[redacted]

Salto A12 Hoorzitting 21-3-2011-03-18

NR. 18
06-04-11

Inleiding:

- voorstellen, [REDACTED]
- De Agrariers in het gebied hebben niet gevraagd om deze weg.
- Ze zijn tevreden met de ontsluiting van het gebied zoals het nu geregeld is
- Het huidige wegennet is alleen overbelast vanwege het vele sluipverkeer.
 - 2 hoofdpunten: ontsluiting van het gebied voor agrarischverkeer
 - Agrarische structuur behouden.

Ontsluiting voor agrarisch verkeer.

- De huidige ontsluiting is goed.
- Zowel mechanisatie Hoogendoorn en de Fruit koel/sorteerbedrijven in 't Goy hebben een agrarisch verkeer aantrekkende werking vanuit het gebied en achterliggende gebieden.
- Het is voor landbouwverkeer of langzaamverkeer niet gewenst KM's om te rijden.
- Tijdens oogstwerkzaamheden moeten bepaalde routes vele malen 20 tot 50 keer per dag afgelegd worden. Gevolg van 15 minuten omrijden is gigantisch bij uurtarieven van ca 100 euro per uur.
- Het is daarom gewenst alle huidige wegen open te houden, dus geen afsluiting van de binnenweg.
- Aangezien er stoplichten bij de Rondweg komen, is een koude oversteek voor landbouw/bestemmingsverkeer goed in te passen.
- Achterdijk, Een turbo rotonde is mooi voor verkeer Houten Bunnik en eventueel sluipverkeer. Voor langzaamverkeer is het een drama, 8000 auto's verdeelt over de dag, betekend ca 3000 auto's in een 3 uur durende spits zowel ochtend als avond. Dit betekend iedere 3,5 seconde een auto. Het is dan onmogelijk om met een groot landbouwvoertuig van ca 3 meter breed en 15 meter lang, de Rotonde op te komen. Laatstaan 20 keer tijdens oogstwerk in de spits. Ook is modder op de weg in de Maisoogst nooit te voorkomen.
- Wij [REDACTED] willen daarom een ongelijkvloerse kruising waarbij de Achterdijk in ononderbroken blijft. Opwaardeeren van de fiets tunnel die wel gepland staat.
- De Rotonde geeft geen meerwaarde, De agrariers in het gebied zijn immers tevreden met de huidige ontsluiting.
- Wij vermoeden dat de Rotonde is ingepland voor de ontsluiting van Fort vechten. Gebruik maken van de Paralelweg langs het tankstation is hiervoor veel beter geschikt.

Agrarische Structuur verbetering.

- In alle plannen wordt het gebied aangeduid als agrarisch kerngebied,
- Een gebied moet een bepaald boer dichtheid hebben om voldoende perspectief te hebben zodat infrastructuur in de vorm van faciliterende bedrijven in takt blijft. Gebeurt dit niet dan verrommelt een gebied.
- Door de aanleg van het Rijsbruggerweg trace raken veel bedrijven grond kwijt waardoor deze intensiveren. Het aantal dieren op de bedrijven blijft gelijk en grond verminderd. Het is voor de bedrijven moeilijk om nieuwe grond te verwerven omdat alle bedrijven met hetzelfde probleem zitten. Doorsnijden van bedrijven door het Rijsbruggerwegtrace maakt weidegang moeilijker toepasbaar.

De [redacted] vindt Dat.

②

- De provincie moet daarom een Kavelruil opstarten met een verplicht karakter mbv een plan van Toedeling. Door een bedrijf volledig te kopen, komt er ruimte en kunnen andere bedrijven ruilen en hun bedrijf voldoende versterken. Door deze ruiling kan de grond voor het trace vrijgemaakt worden. Hoewel er meer grond moet worden aangekocht, kunnen de kosten lager uitvallen doordat de meeste agrariers liever compenserende grond hebben dan een kleine plus op de agrarische waarde. Het gebruik van BBL-gronden is hierin niet gewenst omdat deze reeds aangekocht zijn om de huidige structuur zonder Salto te verbeteren. Het gebruik van deze gronden zou dus een sigaar uit eigen doos zijn.
- Wij benadrukken dat het niet om een kavelruil met vrijwillig karakter moet gaan maar dmv een plan van Toedeling. Dit om de procedure vlot te kunnen laten verlopen.
- Wij zouden deze Kavelruil graag opgenomen zien in het Inpassingsplan.
- Op deze manier kunnen de agrariers in het gebied, toch nog sterker uit het proces komen.

Samengevat;

- De agrariers hebben nooit gevraagd om Salto, Het Rijsbruggerweg trace moet dus zo goed mogelijk worden ingepast met een agrarische ontsluiting op de zelfde niveau als het nu is. Dus geen Turbo Ronde maar een Ongelijkvloerse kruising op de achterdijk en de Binnenweg open houden.
- De Agrarische bedrijven moeten niet ingekrompen worden maar versterkt.
- Graag zouden wij zien dat bij het voorontwerp vroegtijdig naar ons standpunt omtrend agrarische inpassing gevraagd word.

- U moet het gebied zien als een belangrijk onderdeel van de Agrarische Hoofd Structuur in Utrecht met de Binnenweg en de Achterdijk als Robuuste verbindingzone met de rest van het agrarisch Kerngebied.

Hoorzitting inzake het Voorontwerp Inpassingsplan Verbindingsweg Houten A-12

cyfage: 4
NR. 19
06-04-11

Aan het Inpassingsplan is een nieuwe MER gekoppeld. Deze zou voortbouwen op de MER van 2007, waarin o.a. een trechtering is toegepast. Destijds was er van de aanvang af een voorkeur voor een Rijsbruggerwegtracé (hierna RBW). Een reeks alternatieven doorliep een procedure in vergelijking met dit RBW. De nieuwe MER gaat er van uit, dat de MER van 2007 nog gelden kan, maar kan worden aangevuld met de recente stand van zaken van de Planstudie Ring Utrecht. Uiteraard moet daaraan dan óók de verbreding van de A27 Hooijpolder-Lunetten worden toegevoegd.

Deze voorstelling van zaken is onjuist. Het RBW van 2007 was een doorsnijding ten zuiden van de A12 naar de Rondweg Houten die geen verbinding legde met een andere weg; de Achterdijk werd ongelijkvloers gekruist. Het RBW van 2011 is behalve een doorsnijding ook een ontsluitingsweg van het buitengebied ten zuiden van de A12, dat daarmee direct toegankelijk is vanaf één van de hoofdaders van het Nederlandse verkeerssysteem. Een enkel bord bij een grote schuur anticipeert hier al op: "opslagruimte te huur".

De vergelijkingsprocedure die destijds is toegepast, is nu op een essentieel punt niet meer bruikbaar. RBW-model 2011 vermindert het verkeer in het buitengebied niet, integendeel. De afwegingen moeten dus opnieuw worden gemaakt. (Spitsafsluiting is illusoir).

Het advies van de Cie m.e.r. houdt ook in dat getoetst zou moeten worden of alternatieven niet alsnog gunstig zouden kunnen zijn. Deze toetsing is niet uitgevoerd. Een reeks oplossingen passeert de revue, en voor elke oplossing is een probleem gezocht. Een paar belangrijke voorbeelden:

- De capaciteit van de A27 wordt zodanig groot dat doorgaans geen stagnatie optreedt. Maar nu wordt gesteld dat de toevloed van auto's vanuit Houten (bij de Staart) in de toekomst toch niet voldoende kan worden opgevangen omdat de samenloop met de hoofdweg niet uitvoerbaar is. De suggestie is dat dit niet oplosbaar zou zijn.
- De N409 kan nu wel verbreed worden, en ook nog aansluiten op de N408, maar daar zou "amper ruimte" zijn (voorheen was Nieuwegein afwijzend). Aan het verkeersplein Laagraven gebeurt in de Planstudie niets (maar de A12 krijgt ter plaatse wel parallelbanen). De Waterlinieweg heeft voor rechtdoorgaand verkeer nog voldoende capaciteit.
Conclusie: onmogelijk.
- Aansluiting bij de Meerpaal zou een gaaf gebied finaal doorsnijden. Er is geen oplossing gezocht door dit tracé dicht bij de A27 over het kanaal te voeren en kosten te reduceren door bruggenbouw met verbreding van de A27 te combineren. Voordelen blijven echter in de afweging buiten beeld. Denk bijvoorbeeld aan het feit dat aan het Meerpaaltracé een nieuwe fietsverbinding gekoppeld kan worden.

De gevolgen voor het buitengebied van Bunnik worden niet goed beschreven door het optellen van de verkeersintensiteit op drie wegen. Het aspect verkeersveiligheid en een analyse van het verkeer dat in het gebied thuis hoort en dat er niet thuis hoort ontbreekt. Dit heeft wel altijd deel uitgemaakt van de probleemstelling. Dit is te meer een probleem omdat de berekeningen nu zijn gemaakt uitgaande van een spitsafsluiting van de Achterdijk waarvan de haalbaarheid breed betwijfeld wordt.

De landelijke Cie m.e.r. heeft ook aangedrongen op het leggen van een relatie tussen probleemanalyse en oplossingen. De deelonderzoeken en de toelichting bij het Inpassingsplan formuleren de op te lossen problemen verschillend. De afweging van alternatieven wordt dan ondeugdelijk.

Het Inpassingsplan stelt als nieuw doel het toegankelijk maken van Fort Vechten direct vanaf de A12. Het betreffende – zeer recente – bestemmingsplan stelt hierover dat de toegankelijkheid is geregeld via de bestaande Parallelweg. De bestemming is bepaald in overeenstemming met het Belvédère beleid.

Het Inpassingsplan maakt dit Fort nu tot een stukje Disneyland.

Het Inpassingsplan maakt krachtens de Wet ruimtelijke ordening deel uit van het gemeentelijk bestemmingsplan. De plannen zijn echter op genoemde punten volstrekt in strijd met elkaar.

NR. 20 - 21
06-04-11¹

Hoorzitting voorontwerp inpassingsplan RBW (21 maart, 2011)

1. Aansluiting RBW-trace met Achterdijk

- Voorkeur voor combinatie fietstunnel+ koude aansluiting i.c.m. snelheidsreductie tot 60 km/h ter hoogte van de aansluiting i.c.m. profielversmalling, en spitsafsluiting van de Achterdijk.
- Voordelen:
 - o Verkeersveiligheid, aantal potentiële conflictpunten gelijk aan rotonde, spitsafsluiting zorgt voor gevaarlijke situaties op rotonde (zie blz. 27 MER).
 - o Resulteert in minder verkeer op de Achterdijk (is belangrijke doelstelling van RBW).
 - o Aankosten zijn lager.
 - o Aantasting landschappelijke waarden is geringer (geringere doorsnijding bomenrij langs Achterdijk).
 - o Ruimtebeslag is geringer.
 - o Bereikbaarheid Achterdijk en (oude)Rijsbruggerweg+Binnenweg via de Achterdijk. Bereikbaarheid vanaf Houten naar fort Vechten betekent omrijden(N410+N229) door afsluiting Binnenweg bij Houten. Bereikbaarheid vanaf A12 via oude afrit Bunnik en N229.
- Uit rapport MER fase C, blz.25 blijkt dat de intensiteit op de RBW zuid (Houten-Achterdijk), ca. 1000 mvtgn/etm. hoger te zijn dan op het noordelijke deel (Achterdijk-A12). Dit is in de situatie dat de aansluiting met de Achterdijk via een rotonde wordt geregeld en er sprake is van spitsafsluiting op de Achterdijk (variant 1). Dat betekent dat buiten de spits toch nog 1000 mvtgn/etm gebruik maken van de route RBW-Achterdijk om naar Utrecht te gaan. Dat wil zeggen dat de intensiteit bij een koude afsluiting geen 3000 mvtgn/etm. zal zijn maar slechts 2000 mvtgn/etm, dus 50% lager! Hieruit blijkt het grote effect van de koude aansluiting op het verkeer op de Achterdijk.

Vraag waarom is over spitsafsluiting Achterdijk geen contact geweest met gemeente Bunnik?

2. Landschappelijke inpassing

- Voorkeur voor ingraving i.c.m. lage dijk langs de weg.
 - Voordelen:
 - o De weg wordt aan het zicht onttrokken (anders is er altijd verkeer zichtbaar).
 - o De lage dijk valt niet op omdat het maaiveld ook niet helemaal vlak is.
3. Waarom niet uitgegaan van de plannen Ring Utrecht, terwijl dat in fase A (basis voor keuze voor RBW) wel is gebeurd?
4. Fietsverkeer moet oversteken om in de fietstunnel onder RBW te komen (gevaarlijke situatie). Aandacht besteden aan veiligheid fietsers.
5. Er volgt nog archeologisch onderzoek (blz. 39 plan). Waarom, wat kan invloed zijn op trace?

6. Plan scoort negatief op landschap, archeologie en cultuurhistorie blz. 40). Wat zijn de maatregelen om deze negatieve invloed te beperken ?
7. Geluidreducerend asfalt op alleen zuidelijk deel van de RBW. Waarom ook niet op noordelijk deel? Dit zou de toename van de verkeersgeluid in dat gebied beperken. De onderhoudskosten zijn slechts € 1/m²/jaar hoger. Uniformiteit in wegbeeld en rijcomfort is daarbij ook van belang.
8. Op een deel van de Achterdijk wordt wel geluidreducerend asfalt aangebracht! Waarom daar wel en niet op het noordelijke deel van de RBW. De intensiteit is op de Achterdijk toch veel lager!
9. Geluidsscherm langs de noordelijke oprit over 455 m (1 m hoog). Waarom niet laten doorlopen tot waar de weg weer aansluit op de A12? Ter plaatse staan nog veel gebouwen die een hogere geluidbelasting krijgen (extra t.o.v. A12, spoorweg en N229). Ter plaatse is ook sprake van een grote cumulatie van het geluid (spoor, A12 en N229).
10. Niet voor alle woningen geldt de voorkeurswaarde voor geluid. Welke maatregelen worden daarvoor genomen?
11. Hoogteligging van de weg. In het plan staat dat de weg "zo anoniem mogelijk" wordt aangelegd (zie blz. 41), dat wil zeggen op maaiveld of "ingelegd" zo staat in het plan. Uit het langsprofiel blijkt dat de weg ca. 1,5m. (vanaf Houten tot Achterdijk) en 2,0-3,0 m (vanaf Achterdijk tot A12) boven maaiveld wordt aangelegd! Hoe kan dat? Waarom mag het niet lager dan 2,5m boven maaiveld worden aangelegd (zie blz.)
12. Verkeersintensiteiten
 - Uit akoestisch onderzoek (Grontmij, 11 februari 2011, blz.13) blijkt dat voor de prognose voor de situatie in 2025 op de Achterdijk en RBW uitgegaan is van een groei van totaal 5% in de periode 2020-2025, d.w.z. 1% per jaar op de RBW. Voor de intensiteit op de Achterdijk in 2013 wordt zelfs uitgegaan van een groei van totaal 5% over de periode 2013-2020 (minder dan 1%/jaar).
 - Uit de MER fase A, blz.41, blijkt dat er bij de keuze voor de RBW is uitgegaan van een groei in de periode van 2010-2020 van totaal 30-40% op de ontsluitingswegen van Houten, en zelfs van 100-200% op de N410 en Achterdijk).
 - De cijfers uit bijlage 2 van dit akoestisch onderzoek zijn onduidelijk, voor welke wegvakken gelden deze cijfers?
 - Uit deze cijfers blijkt dat de intensiteit waarmee gerekend is voor de geluidproductie veel te laag zijn! I=4000 voor 2025 op de prov. weg (RBW?), terwijl in de MER fase A sprake is van een intensiteit van 8000 mvtn/etm.
 - Uit een vergelijking tussen de MER fase A en MER fase C blijkt dat de geprognosticeerde verkeersintensiteiten op de Achterdijk een groot verschil laten zien. De intensiteiten waarvan in fase A is uitgegaan (blz. 41, MER fase A) zijn veel lager dan die welke in MER fase C (zie blz. 25) zijn gehanteerd. Dat betekent ook dat in fase A van onjuiste intensiteiten is uitgegaan, waardoor ook de keuze op onjuiste gronden is gebaseerd. Het betekent ook dat het effect van de RBW op het verkeer in het buitengebied veel groter is dan in fase A is aangenomen.
13. Cumulatie van geluid

- In het akoestisch onderzoek (blz. 14) staat dat er geen woningen zijn die zowel binnen de geluidszone liggen van zowel de spoorlijn als de nieuw aan te leggen weg. Hoe is dit mogelijk als de geluidszone 250 m. is terwijl de afstand tussen de RBW en de spoorlijn ter plaatse van de oprit op de A12 ca. 50 m. is?
- Verder is er bij de berekening van de geluidbelasting uitgegaan van een vlakke ligging van de weg (RBW), terwijl uit het langsgedraaid profiel blijkt dat dit niet het geval is!