

13 DEC 2010

Commissieadvies

Datum: 29 november 2010
Registratienummer: 2010INT264977

Nummer PS: PS2010MME17
Commissie: MME

Titel : MER A12 Salto Herijking alternatieven

Dit voorstel leverde in de commissie een uitgebreide discussie op, waarvan het hoofdpunt was in hoeverre er nu een duidelijk en goed onderbouwd onderscheid is tussen de zgn. Meerpaalvariant en de voorgestelde keuze; het Rijsbruggerwegtracé. Ook het Nulplus-alternatief kan volgens sommige partijen een aantrekkelijke optie zijn. Veel aspecten spelen bij dit alles een rol: verkeerskundig, ruimtelijke inpassing, invloed van andere ontsluitingen, besluitvorming Ring, milieu, kostenverschillen, effect voor de gemeente Bunnik etc.

In zijn reactie gaf gedeputeerde Van Lunteren aan dat, als alles afgewogen wordt, uiteindelijk het Rijsbruggerwegtracé toch de beste variant is. In de aanloop naar deze keuze zijn alle aspecten die genoemd zijn gewogen en is er ook veel overleg geweest met betrokken gemeenten, Rijkswaterstaat en belangengroeperingen.

Datum: 29 november 2010

Voorzitter commissie MME
P.C. Pollmann

Adjunctgriffier
R.J. Poort



13 DEC 2010

College van Gedeputeerde Staten
statenvoorstel

Datum : 16 november 2010
Afdeling : MOB
Registratienummer: 2010INT264977

Nummer PS: PS2010MME17
Commissie : MME/RGW
Portefeuillehouder: Van Lunteren

Titel : MER A12 Salto Herijking alternatieven

Inhoudsopgave

Besluit pag. 5

Toelichting pag. 7

Bijlage(n):

- MER Ontsluiting Houten, herijking alternatieven;
- MER Ontsluiting Houten, herijking alternatieven, Rapportage verkeersmodelberekeningen tbv de milieueffectrapportage;
- Zienswijzennota ;
- Brief Rijkswaterstaat Utrecht;
- Bestuurlijke samenvatting van de Milieueffectrapportage 2007.

Het volledige "MER Ontsluiting Houten, herijking alternatieven" en het bijbehorende rapport met verkeersmodelberekeningen liggen ter inzage bij de Statengriffie. Dit geldt ook voor alle rapportages van het MER A12 Salto 2007

Aan Provinciale Staten,

Inleiding

In 2009 hebben belanghebbende partijen, waaronder de provincie, Houten en Bunnik, een Bestuursvereenkomst ondertekend waarin een voorkeur werd uitgesproken voor het Rijsbruggerwegtracé als ontsluiting voor Houten. Gedurende de uitwerking van dit tracé naar een bestemmingsplan bleek dat Bunnik niet bereid was dit bestemmingsplan in procedure te brengen vanwege het ontbreken van harde (financiële) toezeggingen over enkele Bunnikse verkeersproblemen. De gemeente Houten heeft daarop de provincie gevraagd een Inpassingsplan voor het Rijsbruggerwegtracé op te stellen. Uw Staten hebben op 26 april 2010 het project "A12 Salto Rijsbruggerwegtracé benoemd tot project van provinciaal belang en besloten om daarvoor een inpassingsplan op te stellen. Tijdens de commissievergadering is door sommige fracties gewezen op de planvorming rond de bereikbaarheidsproblematiek van de regio, de Planstudie Ring Utrecht. Wij hebben uw Staten daarop toegezegd te onderzoeken of dit Rijsbruggerwegtracé ook de voorkeur heeft als rekening gehouden wordt met deze Planstudie. Het voorliggende statenvoorstel heeft betrekking op dit onderzoek.

Gestart is met het opstellen van een Notitie Reikwijdte en Detailniveau (NRD). Deze NRD omvat 2 stappen.

Stap 1 heeft betrekking op het onderzoek naar de effecten van de Planstudie Ring Utrecht conform bovengenoemde toezegging, dus het voorliggende Statenvoorstel. Voor deze stap is een MER-procedure niet verplicht omdat er geen formeel RO-besluit aan ten grondslag ligt. Ook het besluit van uw Staten over het voorkeurstracé is een bestuurlijk besluit zonder directe



rechtsgevolgen. Evenmin is het verplicht een advies aan de Commissie m.e.r. te vragen op de NRD. Toch is bij deze stap gekozen voor een MER-procedure om een ieder in de gelegenheid te stellen een zienswijze in te dienen op de NRD en daarmee het draagvlak voor het besluit over het voorkeustracé te vergroten. Tevens wordt op deze wijze de procedure van het MER A12 Salto 2007 formeel afgerond.

Stap 2 komt in een latere fase aan de orde namelijk wanneer uw Staten de voorkeur voor het Rijsbruggerwegtracé hebben bekrachtigd. Dan zal een MER-procedure voor het projectMER van het Inpassingsplan worden gevoerd. Dit projectMER is wel verplicht en vloeit voort uit de Wet milieubeheer.

De NRD is op 17 augustus 2010 vrijgegeven voor inspraak. Een ieder heeft gedurende 6 weken de gelegenheid gehad een zienswijze op deze NRD in te dienen. In totaal zijn 40 zienswijzen ontvangen. De Commissie m.e.r. heeft in haar advies op de NRD een viertal punten aangemerkt als essentiële informatie voor het milieueffectrapport (MER) van stap 1:

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

Deze adviezen zijn verwerkt in het MER. In bijgevoegde zienswijzennota is onze reactie op de zienswijzen weergegeven.

Voorgeschiedenis

In 2007 is onder leiding van het BRU een MER-procedure uitgevoerd. Dit heeft geleid tot de keuze voor het Rijsbruggerwegtracé als nieuwe ontsluiting voor Houten. Bunnik was echter niet bereid om een bestemmingsplan voor dit tracé in procedure te brengen. De provincie heeft vervolgens een verzoek van Houten om een Inpassingsplan te maken, gehonoreerd.

Overwogen oplossingsrichtingen en alternatieven

Conform onze toezegging aan uw Staten is onderzocht in hoeverre het Rijsbruggerwegtracé ook de voorkeur zou hebben als rekening zou worden gehouden met de Planstudie Ring Utrecht. Ten tijde van het MER-onderzoek was echter nog geen voorkeursalternatief voor de Planstudie Ring Utrecht bepaald. Om die reden is uitgegaan van de voorkeursrichting die bestuurlijk is vastgesteld. Dit zijn de volgende varianten:

- sorteren vóór het knooppunt Lunetten;
- sorteren in het knooppunt Lunetten.

De variant "sorteren vóór het knooppunt Lunetten" was aanleiding om nog een nieuw ontsluitingsalternatief voor Houten in het onderzoek te betrekken. Dit alternatief bestaat uit een verbinding tussen de Utrechtseweg (N409) en de parallelweg langs de A27 die in deze Planstudievariant is voorzien.

Voor het overige zijn de kansrijke alternatieven uit de vorige MER (2007) in beschouwing genomen in combinatie met één van de Planstudievarianten.

Terwille van een zorgvuldige besluitvorming en tegemoetkomend aan de wens van enkele insprekers, is ook nog een Nulplusalternatief onderzocht waarbij de capaciteit van de huidige ontsluitingsroute via De Staart en de aansluiting op de A27 is vergroot. Een dergelijk alternatief was in het MER A12 Salto van 2007 niet uitputtend onderzocht.



Essentie / samenvatting

In het onderzoek zijn de alternatieven op een groot aantal aspecten beoordeeld waarbij in eerste instantie vooral de verkeerskundige gevolgen van belang zijn aangezien deze bepalend zijn voor de vraag in welke mate het huidige verkeersprobleem kan worden opgelost. Op dit verkeerskundige aspect zijn de alternatieven primair op 3 criteria beoordeeld:

- Effecten ontsluiting Houten;
- Effecten buitengebied tussen Houten en Bunnik;
- Effecten op rijkswegennet.

Uit het onderzoek is gebleken dat de varianten van de Planstudie Ring Utrecht, zonder aanvullende infrastructuur, nauwelijks effect hebben op de ontsluitingsproblematiek van Houten. Dit geldt ook voor het alternatief waarbij de N409 is aangesloten op de parallelweg langs de A27 die in deze variant is voorzien.

Wanneer de kansrijke alternatieven uit het MER A12 Salto van 2007 worden gecombineerd met één van de varianten uit de Planstudie Ring Utrecht, is het beeld vergelijkbaar met dat uit het MER van 2007. Opnieuw scoren het Meerpaalalternatief en het Rijsbruggerwegtracé verkeerskundig gezien het best.

Het Nulplusalternatief scoort redelijk maar is niet robuust en niet toekomstvast. Ook vanuit verkeersveiligheid scoort dit alternatief minder.

Aanvankelijk leken de kosten voor het Meerpaalalternatief bijna tweemaal zo hoog als het Rijsbruggerwegtracé en was dit mede aanleiding om het Meerpaalalternatief op grond hiervan af te wijzen. Bij nadere beschouwing echter blijkt in dit alternatief een fietspad te zijn meegerekend. Omdat in het Rijsbruggerwegtracé ook geen fietspad is voorzien zijn deze kosten in mindering gebracht. Ook voor de eenheidsprijs per vierkante meter viaduct was een hogere aanname gedaan dan gebruikelijk. Als de kostenraming op deze onderdelen wordt bijgesteld blijkt het Meerpaalalternatief vrijwel even duur als het Rijsbruggerwegtracé.

Omdat zowel het Rijsbruggerwegtracé als het Meerpaalalternatief gevolgen hebben voor de doorstroming op het autosnelwegennet is Rijkswaterstaat Utrecht (RWS) om een standpunt gevraagd. Weliswaar had RWS in het kader van het vorige MER, op basis van eigen onderzoek, al ingestemd met een aansluiting op de A12 maar de Planstudie Ring Utrecht zou voor RWS aanleiding kunnen zijn dit standpunt te herzien. RWS heeft in een reactie (bijgevoegd) aangegeven dat gekozen moet worden voor een toekomstvast oplossing waarbij het Meerpaalalternatief alleen op lange termijn gerealiseerd kan worden als er geen sprake meer is van een spitsstrook tussen Everdingen en Lunetten. Momenteel worden in het kader van het Spoedwetproject ZSM2 dergelijke spitsstroken aangelegd. Alleen in het kader van de Planstudie Lunetten-Hooipolder zou bij een verbreding naar 2* 4 rijstroken sprake kunnen zijn dat deze spitsstroken worden vervangen door reguliere rijstroken. De besluitvorming over deze Planstudie heeft echter nog niet plaatsgevonden. Het is bovendien niet ondenkbaar dat vanwege de financiële positie van het rijk de prioriteit bij deze Planstudie vooral bij Gorinchem ligt en als het Utrechtse deel wél wordt geprioriteerd uitvoering ervan niet voor 2015 zal plaatsvinden. Op die datum vervallen de BOR-middelen die voor dit project zijn gereserveerd.

Rijkswaterstaat Utrecht heeft zich overigens in deze reactie ook expliciet uitgesproken tegen het Nulplusalternatief via De Start.

Landschappelijk gezien zal het Meerpaalalternatief een forse ingreep inhouden in de bestaande landschappelijke structuur. Gelet op de hoogte van het gebied zal het tracé, met daarbij het viaduct over het Amsterdam Rijnkanaal, hoger liggen dan het omliggende landschap. Het Meerpaalalternatief is gelegen in de meest gave, onaangetaste



provincie :: Utrecht

landschappelijke eenheid binnen de Nieuwe Hollandse Waterlinie (NHW). Deze variant confronteert dan ook meer met het Nationaal landschap NHW, dan het Rijsbruggerwegtracé dat doet met het Rivierengebied.

Op grond van deze uitkomsten wordt geadviseerd opnieuw te kiezen voor het Rijsbruggerwegtracé.

Voor dit Rijsbruggerwegtracé zijn vervolgens enkele tracévarianten in beschouwing genomen, een tracévariant die gebruik maakt van de huidige wegenstructuur (westelijke tracé) en een tracévariant die zoveel mogelijk de kavelgrenzen volgt (oostelijke tracé). Ook is een combinatie van deze tracés beoordeeld. Geadviseerd wordt te kiezen voor het oostelijke tracé vanwege de minste overlast voor de omgeving. Dit oostelijke tracé had ook de voorkeur bij de eerdere keuze voor het Rijsbruggerwegtracé

Financiële consequenties

De kosten die de provincie maakt voor het opstellen van de Milieueffectrapportage en het Inpassingsplan zullen in mindering worden gebracht op de provinciale bijdrage van € 6,8 mio. Die kosten zijn globaal geraamd op € 200.000,-

Bestuurlijke dilemma's / politieke gevoeligheid

De keuze voor het Rijsbruggerwegtracé zal op verzet stuiten van de gemeente Bunnik. Deze gemeente heeft al aangekondigd zich tot de Raad van State tegen deze keuze te zullen verzetten. Zowel Bunnik als Houten zijn geïnformeerd over het proces.

Voorgesteld wordt

- kennis te nemen van het rapport "MER Ontsluiting Houten, herijking alternatieven" en de bijbehorende rapportage 'verkeersmodelberekeningen', alsmede de Zienswijzennota;
- kennis te nemen van het standpunt van Rijkswaterstaat Utrecht zoals verwoord in bijgevoegde brief;
- de keuze voor het Rijsbruggerwegtracé als ontsluiting voor Houten te bekrachtigen alsmede het oostelijke tracé van dit alternatief.

Gedeputeerde Staten,

voorzitter, R.C. Robbertsen

secretaris, Drs. H.H. Sietsma

**Besluit**

Provinciale Staten van Utrecht in vergadering bijeen op maandag 13 december 2010;

Op het voorstel van Gedeputeerde Staten van 16 november 2010, afdeling MOB, nummer 2010int264977.

Gelezen de Milieueffectrapportage Ontsluiting Houten, Herijking Alternatieven; de bijbehorende rapportage over de modelberekeningen en de zienswijzennota op de Notitie Reikwijdte en Detailniveau;

Gelezen het standpunt van Rijkswaterstaat Utrecht over de verschillende alternatieven;

Overwegende dat uit een nadere studie naar de effecten van de Planstudie Ring Utrecht op de ontsluiting van Houten is gebleken dat deze effecten marginaal zijn.;

Besluiten:

1. de keuze voor het Rijsbruggerwegtracé als aanvullende ontsluitingsstructuur voor Houten te bekrachtigen alsmede het oostelijke tracé van dit alternatief ;
2. het opstellen van een inpassingsplan voor dit Rijsbruggerwegtracé conform het eerdere besluit van 26 april 2010 voortvarend ter hand te nemen.

voorzitter,

griffier,



provincie :: Utrecht



1. **Wettelijke grondslag**
Provinciaal belang : Wet ruimtelijke ordening
Inpassingsplan : artikel 3.26 van de Wet ruimtelijke ordening
2. **Beoogd effect**
Met de aanleg van het Rijsbruggerwegtracé zal de bereikbaarheid van de gemeente Houten worden verbeterd.
3. **Financiën**
De kosten die de provincie maakt voor het opstellen van het inpassingsplan zullen in mindering worden gebracht van de provinciale bijdrage aan het project A12 Salto van € 6,8 mio. Die kosten worden globaal geraamd op € 200.000,-
4. **Realisatie**
Realisatie van het Rijsbruggerwegtracé is voorzien voor eind 2014.
5. **Juridisch**
n.v.t.
6. **Communicatie**
Het persbericht wordt in overleg met de afdeling Communicatie verder voorbereid.
7. **Bijlagen**
 - MER Ontsluiting Houten, herijking alternatieven;
 - MER Ontsluiting Houten, herijking alternatieven, Rapportage verkeersmodelberekeningen tbv de milieueffectrapportage;
 - Zienswijzennota;
 - Brief Rijkswaterstaat Utrecht;
 - Bestuurlijke samenvatting van de Milieueffectrapportage 2007.

N.B. Alle rapportages die in het kader van de Milieueffectrapportage 2007 zijn gemaakt, liggen ter inzage bij de Statengriffie
